แนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญ

โดย

พลตำรวจตรี จิรพัฒน์ ภูมิจิตร
รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๐
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑

บทคัดย่อ

เรื่อง แนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญ
ลักษณะวิชา สังคมจิตวิทยา
ผู้วิจัย พล.ต.ต. จิรพัฒน์ ภูมิจิตร **หลักสูตร** วปอ. **รุ่นที่** ๖๐

การศึกษา แนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญ ในครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพการจราจร และการบริหารจัดการด้านการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ในห้วงเวลาที่มีการจัดกิจกรรมต่าง ๆ โดยศึกษาจากการบริหารจัดการด้านการจราจรในห้วงการจัดงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทรสยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาเสนอแนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจรและนำมาเป็นต้นแบบในการจัดทำแผนการจัดการด้านการจราจรในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญในกรุงเทพมหานคร ทั้งในระดับชาติและระดับสากล โดยสามารถเสนอแนะแผนการบริหารจัดการจราจรในพิธีสำคัญได้เป็น ๓ แผนการปฏิบัติ คือ ๑. แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมที่ต้องวิเคราะห์ผลกระทบการจราจรตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา นำมาใช้สำหรับกิจกรรมที่จัดขึ้นในพื้นที่เปิดเป็นบริเวณกว้าง มีบุคคลสำคัญเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก มีความหลากหลายของกลุ่มผู้เข้าร่วมกิจกรรม จึงอาจมีความจำเป็นต้องมีการปิดการจราจรบริเวณโดยรอบพื้นที่จัดกิจกรรม รวมถึงในเส้นทางการเดินทางด้วย โดยดำเนินการวางแผนปิดการจราจรออกเป็น ๓ ระดับ โดยพิจารณาผู้เข้าร่วมในบริเวณพระราชพิธี ๒. แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมที่อาจต้องปิดการจราจรส่วนหนึ่งส่วนใดหรือจัดการจราจรเป็นกรณีพิเศษเป็นบางช่วงเวลา ใช้สำหรับการจัดกิจกรรมในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งซึ่งไม่ใช่พื้นที่ปิด หรือกรณีใช้พื้นที่จัดกิจกรรมเป็นบริเวณกว้าง และคาดว่าจะมีจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรมเป็นจำนวนมาก กิจกรรมลักษณะนี้อาจส่งผลกระทบต่อการจราจรโดยรอบเป็นวงกว้างได้ และ ๓. แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมทั่วไป ที่ไม่ต้องมีการปิดการจราจรแต่อาจมีผลกระทบต่อการจัดการจราจรในบริเวณดังกล่าว อาจใช้สำหรับการจัดกิจกรรมในพื้นที่ปิด เช่น การจัดการแข่งขันในสนามกีฬา หรือการจัดแสดงคอนเสิร์ตในอาคารแสดงคอนเสิร์ตซึ่งผลกระทบต่อการจราจรมักเกิดในช่วงเวลาที่ประชาชนเดินทางมาร่วมกิจกรรมและเดินทางกลับเมื่อทำกิจกรรมเสร็จสิ้นเท่านั้น ดังนั้น แผนการจัดการจราจร จึงใช้แนวทางจัดการจราจรแบบปกติทั่วไปโดยไม่มีการปิดการจราจร แต่เน้นการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในพื้นที่อำนวยความสะดวกการจราจรทั้งภายในบริเวณสถานที่จัดงานโดยรอบ รวมถึงการประสานงานกับพื้นที่ข้างเคียง

จากการที่ได้ทำการศึกษา จะเห็นได้ว่าในแต่ละแผนการบริหารจัดการ จะมีลักษณะที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน ทั้งนี้เนื่องมาจากปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ ปัจจัยด้านลักษณะของกิจกรรม ผู้มาร่วมในพิธีหรือกิจกรรม จำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรม และความสำคัญของกิจกรรม จากปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ทำให้สามารถจำแนกระดับของแผนการปิดการจราจรได้ และสามารถนำกรณีศึกษาที่ได้ทำการศึกษามาแล้วนั้น ไปใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญได้ในอนาคตอย่างมีประสิทธิภาพ และจำเป็นต้องมีการบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย โดยหน่วยงานต่าง ๆ ที่ร่วมปฏิบัติภารกิจ ได้แก่ ส่วนราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร ผู้แทนสังกัดการระบายน้ำ สำนักเทศกิจ สำนักการจราจรและขนส่ง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมประชาสัมพันธ์ กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

ABSTRACT

Title : Management of traffic in Ceremonies
Field : Social - Psychology
Name : Pol.Maj.Gen.Jirapat Pumijitr **Course** NDC **Class** 60

Education The approach to traffic management in the prime ceremony is intended to study traffic conditions and traffic management in Bangkok area. During the time, the activities were held by the study of traffic management in the event of the royal decree. King Bhumibol In order to provide the information that has been provided to provide traffic management and to be a master of traffic management plans in case of critical events. In Bangkok, both national and international levels can suggest traffic management plans in a major ceremony as 3 practice plans: 1. The traffic management plan for activities to analyse traffic impacts based on the situation occurring at each interval. Used for events held in a wide-area open area have significant people into a large number of areas. There is a variety of activity participants, so there may be a need to turn traffic off around the event area as well as on the journey route. By performing a plan, the traffic off is 3 levels, considering participants in the ceremonial area. 2. A traffic management plan in an activity that may need to turn off any part of traffic or manage traffic as a special case for some time. Used for activities in a particular area, which is not a closed area, or the event area is expected of a large number of participants. This type of activity can affect the wide range of traffic and 3. Traffic Management Plans In general activities that do not require traffic lockout, there may be an effect on traffic management in such areas. may be used for activities in closed areas, such as sporting events or concert performances in concert halls. Traffic impacts usually occur during the time the public travels and the trip back when the activity is done. Therefore, the traffic management plan uses a general traffic management approach without closing traffic. However, it focuses on the management of police officers. In the area, the traffic facilitates within the surrounding venue, including coordination with the side area.

The study will be seen in each of the management plans to have a distinct appearance. This is due to factors such as the characteristics of the activity. Participants in a ceremony or event The number of participants, activities and the importance of the activities, from these factors, can recognize the level of traffic closure plans, and you can take a case study that is used as an administration guide. Manage the traffic of important ceremonies in the future, and need integration to collaborate with other entities related to the various agencies, including the mission, government officials, Bangkok. A representative of drainage, Traffic and Transportation office Mass Rapid transit of Thailand,The Special way of Thailand Public relations Department of Bangkok Mass Transit Authority

คำนำ

การศึกษาวิจัย เรื่อง “แนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญ” ฉบับนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเพื่อศึกษาสภาพการจราจร และการบริหารจัดการด้านการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ในห้วงเวลาที่มีการจัดกิจกรรมหรือพิธีสำคัญ เพื่อเสนอแนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจร และเพื่อนำมาเป็นต้นแบบในการจัดทำแผนการจัดการด้านการจราจร ทั้งในระดับชาติและระดับสากล ต่อไป

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าการศึกษางานวิจัยฉบับนี้ และประสบการณ์ตรงของผู้วิจัยจะเป็นประโยชน์ต่อสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รัฐบาล และผู้ที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้อง ในการนำข้อมูลที่ได้ปฏิบัติและได้ศึกษาไปประยุกต์ใช้ เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติภารกิจที่เกิดขึ้นในอนาคต หากการศึกษาวิจัยนี้ มีข้อผิดพลาดประการใดผู้ศึกษาจึงขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

พล.ต.ต.

(จิรพัฒน์ ภูมิจิตร)
นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๐
ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	**ก**
ABSTRACT	**ข**
คำนำ	**ค**
กิตติกรรมประกาศ	**ง**
สารบัญ	**จ**
สารบัญตาราง	**ช**
สารบัญแผนภาพ	**ซ**
บทที่ ๑ บทนำ	**๑**
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๒
ขอบเขตของการวิจัย	๒
วิธีดำเนินการวิจัย	๒
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย	๓
คำจำกัดความ	๓
บทที่ ๒ วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	**๔**
สภาพการจราจรและเส้นทางจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง	
เส้นทางการจราจรในกรุงเทพมหานคร	๔
การบริหารจัดการจราจรทั่วไป	๗
การบริหารจัดการจราจรในกรณีพิเศษ	๑๖
กฎหมายจราจร	๒๒
ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร	๒๗
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๒๙
กรอบแนวคิดการวิจัย	๓๔
บทที่ ๓ นโยบายด้านการจราจรในห้วงเวลาปกติ และในห้วงที่มีการจัดพิธีสำคัญ	**๓๕**
นโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ	๓๕
นโยบายด้านการจราจรในห้วงเวลาปกติ	๓๙
นโยบายด้านการจราจรในห้วงพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ	
พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร	๔๓

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ ๔ แผนการบริหารจัดการจราจรในพิธีสำคัญ พื้นที่กรุงเทพมหานคร **๖๓**
แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมที่ต้องวิเคราะห์ผลกระทบการจราจร
ตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา ๖๓
แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมที่อาจต้องปิดการจราจรส่วนหนึ่งส่วนใด
หรือจัดการจราจรเป็นกรณีพิเศษเป็นบางช่วงเวลา ๖๔
แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมทั่วไป ที่ไม่ต้องมีการปิดการจราจร
แต่อาจมีผลกระทบต่อการจัดการจราจรในบริเวณดังกล่าว ๖๘
บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ **๗๑**
สรุป ๗๑
ข้อเสนอแนะ ๗๓
บรรณานุกรม ๗๗
ประวัติย่อผู้วิจัย **๗๙**

สารบัญตาราง

ตารางที่ **หน้า**

๕ - ๑ แสดงขั้นตอนการดำเนินงานของ QCC Six Sigma และ KM เทียบกับ PDCA ๗๕

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่ **หน้า**

2 - 1 โครงสร้างการจัดขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์ 18
2 - ๒ การปิดการจราจรระดับที่ ๑ 30
2 - ๓ การปิดการจราจรระดับที่ ๒ 31
2 - ๔ การปิดการจราจรระดับที่ ๓ 31
2 - ๕ สรุปการปิดเส้นทางการจราจรในงานอุ่นไอรัก คลายความหนาว พ.ศ.2561 33
๒ - ๖ กรอบแนวคิดการวิจัย 34
๓ - ๑ การปิดการจราจร ๓ ระดับ 52
๓ - ๒ การปิดการจราจรระดับ ๑ 53
๓ - ๓ การปิดการจราจรระดับ ๒ 54
๓ - ๔ การปิดการจราจรระดับ ๓ 54
๓ - ๕ เส้นทางสายการแพทย์และเส้นทางฉุกเฉิน 55
๓ - ๖ เส้นทางจากแยกลานพระรูปถึงแยกสะพานมัฆวาน 56
๓ - ๗ เส้นทางจากแยกมัฆวานถึงแยก จปร. 56
๓ - ๘ เส้นทางจากแยก จปร. ถึงแยกผ่านฟ้า 57
๓ - ๙ เส้นทางจากจากแยกผ่านฟ้าถึงวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย 57
๓ - ๑๐ เส้นทางจากวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ถึง แยกผ่านพิภพ 58
๓ - ๑๑ เส้นทางแยกผ่านพิภพ 58
๓ - ๑๒ เส้นทางจากแยกผ่านพิภพถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า 59
๓ - ๑๓ เส้นทางจากสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าถึงแยกอรุณอัมรินทร์ 56
๓ - ๑๔ เส้นทางการเดินทางของประชาชนด้านทิศใต้ วงเวียน สน.พระราชวัง 60
๓ - ๑๕ จุดบริการรถ Shuttle Bus เชื่อมต่อ ๔ มุมเมือง – พื้นที่ชั้นใน 61
๓ - ๑๖ จุดบริการรับ – ส่งพื้นที่ชั้นใน 61
๓ - ๑๗ การเชื่อต่อระบบขนส่งมวลชน 62
๕ - ๑ แสดงวงจร PDCA ๗๓
๕ - ๒ แสดงวงจร PDCA กับการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง ๗๔

บทที่ ๑
บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรมของประเทศ จึงมีประชาชนพักอาศัยตลอดจนเดินทางเข้ามาทำงานเป็นจำนวนมาก ประกอบกับการที่ประชาชนในกรุงเทพมหานครนิยมใช้รถส่วนตัวมากกว่าใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เป็นเหตุให้มีปริมาณรถบนท้องถนนเพิ่มมากขึ้นจนไม่สอดคล้องกับพื้นที่ถนนที่มีอยู่ จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

การจัดกิจกรรมสำคัญต่าง ๆ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เช่น การจัดการแข่งขันกีฬาระดับชาติ การจัดการประชุมนานาชาติ เป็นเหตุหนึ่งที่อาจส่งผลกระทบต่อการจราจรในภาพรวม เนื่องจากในการจัดกิจกรรมดังกล่าวมักจะมีแขกต่างชาติตลอดจนประชาชนทั้งชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติให้ความสนใจและเดินทางมาร่วมกิจกรรมเป็นจำนวนมาก หากไม่มีการบริหารจัดการจราจรที่ดีแล้ว อาจส่งผลกระทบต่อการจราจรในภาพรวมยิ่งขึ้นไปได้

สำหรับการบริหารจัดการจราจรในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญในกรุงเทพมหานครนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าการจัดการจราจรในห้วงการจัดงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตรที่ผ่านมาน่าจะเป็นกรณีศึกษาที่ดีที่ควรนำมาศึกษาเป็นแนวทางในการบริหารจัดการจราจรในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญต่าง ๆ เนื่องจากเป็นงานที่มีแขกต่างชาติ (อาคันตุกะ) ตลอดจนประชาชนทั้งชาวไทยและต่างประเทศให้ความสำคัญ และเดินทางมาร่วมถวายความอาลัยในพระราชพิธีฯ เป็นจำนวนมาก ผู้วิจัยจึงเล็งเห็นถึงความสำคัญของการรวบรวมประสบการณ์ในการบริหารจัดการด้านการจราจรในงานพระราชพิธีฯ มานำเสนอเพื่อ เป็นแนวทางและนำมาประยุกต์ใช้ในการจัดทำแผนการบริหารจัดการด้านการจราจรในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญต่าง ๆ ให้เหมาะสมโดยแบ่งตามลำดับความสำคัญของกิจกรรม ซึ่งจะทำให้การบริหารจัดการจราจรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาสภาพการจราจร และการบริหารจัดการด้านการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครในห้วงเวลาที่มีการจัดกิจกรรมที่ไม่ต้องมีการปิดการจราจรแต่อาจมีผลกระทบต่อการจราจรในบริเวณดังกล่าว กิจกรรมที่มีการปิดการจราจรบางส่วน และกิจกรรมที่มีการปิดการจราจรเด็ดขาด

๒. เพื่อศึกษาการบริหารจัดการด้านการจราจรในห้วงการจัดงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทรสยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร

๓. เพื่อเสนอแนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจร

๔. เพื่อนำมาเป็นต้นแบบในการจัดทำแผนการจัดการด้านการจราจรในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญในกรุงเทพมหานคร ทั้งในระดับชาติและระดับสากล ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ต่อไป

ขอบเขตของการวิจัย

๑. ด้านเนื้อหา ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านการจราจรจากเอกสาร ตำรา กฎหมายจราจร ตลอดจนข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรที่เกี่ยวข้อง โดยนำมารวบรวมแล้วบรรยายเชิงพรรณนาความ เพื่อให้ง่ายต่อความเข้าใจในเรื่องที่ศึกษา

๒. ด้านประชากร ศึกษาจากนโยบายในการบริหารงานด้านการจราจรของผู้บังคับบัญชา ผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการด้านการจราจร เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานทั้งในห้วงเวลาปกติ และในห้วงพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพฯ และจากประสบการณ์ตรงในการบริหารจัดการจราจรของผู้วิจัย

๓. ด้านระยะเวลา ตั้งแต่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึง ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐

วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยเรื่อง การบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญในครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยทบทวน จากสภาพปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เส้นทางการจราจรในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง นโยบายการบริหารจัดการจราจร การบริหารจัดการจราจรในสภาวะปกติ การบริหารจัดการจราจรในห้วงการจัดงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพฯ ตลอดจนกฎหมายจราจร ข้อบังคับ เจ้าพนักงานจราจร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับประสบการณ์ในการบริหารจัดการจราจรที่ผ่านมาของผู้วิจัย แล้วนำมาวิเคราะห์ และจัดทำแผนการบริการจัดการด้านการจราจรในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญในกรุงเทพมหานคร ในอนาคต

๑. การรวบรวมข้อมูล

๑.๑ ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ศึกษาจากเอกสาร รายงาน กฎหมายจราจร ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมแล้ววิเคราะห์ และทำการบันทึกผลการวิเคราะห์

๑.๒ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้จากประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการจราจรของผู้วิจัย การสัมภาษณ์บุคคลผู้มีความเชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒. การวิเคราะห์ข้อมูล ดำเนินการโดยการวิเคราะห์เนื้อหา เพื่อได้มาซึ่งแนวทางในการบริหารจัดการด้านการจราจรที่ดี ในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญ

๓. การอภิปรายผล ดำเนินการโดยนำทฤษฎีที่ได้มีการทบทวนไว้แล้ว มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ที่ได้ เพื่อจัดทำแผนการบริการจัดการจราจรในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญในกรุงเทพมหานครในอนาคต

๔. นำข้อมูลจากข้อ ๑ และ ข้อ ๒ มาสร้างแนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจร

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. เพื่อทราบถึงสภาพการจราจร และการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครในห้วงที่มีการจัดกิจกรรมที่ไม่ต้องมีการปิดการจราจรแต่อาจมีผลกระทบต่อการจราจรในบริเวณดังกล่าว กิจกรรมที่มีการปิดการจราจรบางส่วน และกิจกรรมที่มีการปิดการจราจรเด็ดขาด

๒. เพื่อทราบถึงแนวทางการบริหารจัดการจราจรในในห้วง ที่มีการจัดกิจกรรมที่ไม่ต้องมีการปิดการจราจรแต่อาจมีผลกระทบต่อการจราจรในบริเวณดังกล่าว กิจกรรมที่มีการปิดการจราจรบางส่วน และกิจกรรมที่มีการปิดการจราจรเด็ดขาด โดยศึกษา การจัดการจราจรในห้วงจัดงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศร-รามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร

๓. สามารถนำมาเป็นต้นแบบในการจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญในกรุงเทพมหานครทั้งในระดับชาติและระดับสากล ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ต่อไป

คำจำกัดความ

การจราจร	หมายถึง	การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงขี่หรือไล่ต้อนสัตว์
อาคันตุกะ	หมายถึง	แขกผู้มาเยือน, ผู้มาหา, ผู้มาจากที่อื่น
พระราชอาคันตุกะ	หมายถึง	แขกผู้มาเยือน, ผู้มาหาพระราชา

บทที่ ๒
การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง แนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญ ในครั้งนี้จะทบทวนวรรณกรรมซึ่งประกอบด้วย สภาพการจราจรและ เส้นทางจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง การบริหารจัดการจราจรทั่วไป การบริหารจัดการจราจร ในกรณีพิเศษ กฎหมายจราจร ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาประยุกต์ใช้ในการจัดทำแผนการบริหารจัดการจราจรในกรณีมีการจัดกิจกรรมสำคัญต่างๆ ให้เหมาะสม โดยแบ่งตามลำดับความสำคัญของกิจกรรมโดยมีหัวข้อ ดังนี้

สภาพการจราจรและเส้นทางจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่ต่อเนื่อง
เส้นทางการจราจรในกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลวงและจุดศูนย์กลางของเศรษฐกิจในประเทศไทย ผู้คนจึงเดินทางเข้ามาทำงานหาเงินที่กรุงเทพกันเป็นจำนวนมาก ทำให้กรุงเทพมีปริมาณคนแออัดและกระจุกตัว จนส่งผลให้การจราจรหนาแน่นไปด้วยเพราะคนหันมาใช้รถยนต์เป็นยานพาหนะในการเดินทาง สิ่งที่คนกรุงเทพฯ มักจะต้องเผชิญในยามเช้า คือ การจราจรที่หนาแน่นและติดขัด ที่ไม่ว่าจะหนีไปถนนเส้นไหนก็จะต้องเจอกับสถานการณ์เดียวกัน หลายๆ คนจึงเลือกที่จะตื่นเช้าไปทำงานดีกว่าตื่นมาในช่วงเวลาเร่งด่วน เพราะแม้แต่ทางด่วนก็ยังติด โดยบริเวณที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุดน่าจะเป็นจุดที่เป็นรอยต่อระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เนื่องจากในช่วงหลังนี้คนมักจะไปหาบ้านในเขตปริมณฑลกันมากขึ้น เราจะสังเกตได้ว่า ในตอนเช้าๆ บริเวณขาเข้าที่มาจากทางบางนา พระราม 2 หรือ รังสิต เป็นจุดที่มีการจราจรติดขัดมากที่สุดแม้ว่าจะเป็นทางด่วนก็ตาม สำหรับปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร อาจเกิดขึ้นได้จากหลายปัจจัย โดยสรุปได้ดังนี้ (ส่องกฎหมายจราจรใหม่ เมื่อคนไทยไร้วินัยจึงต้องใช้ยาแรง, ออนไลน์, ๒๕๖๑)

1. ปัญหาการใช้ที่ดินไม่เป็นระเบียบและการขยายตัวของชุมชน กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวง ที่เต็มไปด้วยความเจริญรุ่งเรืองและมีการขยายตัวของชุมชนอย่างต่อเนื่อง ด้วยจำนวนประชากรที่แออัดและการจัดสรรพื้นที่ใช้สอยอย่างไม่เป็นระเบียบ จึงส่งผลกระทบโดยตรงต่อสภาพการจราจรบนท้องถนน

2. ปัญหาของระบบโครงข่ายถนน ส่วนหนึ่งที่ทำให้กรุงเทพมหานครรถติดจนกลายเป็นเรื่องปกติ ก็คือการวางโครงข่ายของถนนที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการสัญจรในเวลาเร่งด่วน

3. ปัญหาการขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม ถึงแม้เราจะมี ระบบขนส่งสาธารณะ ให้เลือกใช้บริการอย่างหลากหลาย แต่เราก็ยังสามารถพบเห็นปัญหาต่างๆ ได้อยู่เป็นประจำ ไม่ว่าจะเรื่องของจำนวนเที่ยวรถ เส้นทางเดินรถ รวมถึงความพร้อมและศักยภาพของระบบขนส่งที่ยังทำได้เต็มที่

4. ความรู้ ความเข้าใจและระเบียบวินัยในการใช้ถนน ความเคารพกฎระเบียบและความมีวินัยจราจร เป็นพื้นฐานของการใช้รถใช้ถนนที่ดี แต่ก็อย่างที่รู้กันว่าคนไทยบางส่วน ยังคงมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่เหมาะสม ชอบฝ่าไฟแดง ชอบแสดงความเห็นแก่ตัวจนนำมาซึ่งปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอยู่เสมอ

5.ปัญหาองค์กรบริหาร องค์กรบริหารจัดการที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงเกี่ยวกับการจราจร เป็นผู้ที่ต้องแสดงความรับผิดชอบโดยตรงต่อปัญหาการจราจรในกรุงเทพ เพราะถึงแม้จะรับรู้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ไขได้อย่างเป็นรูปธรรม

นอกเหนือจากปัจจัยที่กล่าวมา อุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นให้เห็นอยู่บ่อย ๆ ในกรุงเทพฯ ก็เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลให้รถติดได้ด้วยเช่นกัน และในส่วนของวิธีการแก้ปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ ก็ยังไม่สามารถหาวิธีแก้ไขได้อย่างถาวร ไม่ว่าจะดำเนินการด้วยวิธีไหนก็ตาม แต่เราสามารถลดการติดขัดของจราจรได้ด้วยการขับขี่อย่างมีวินัย และเคารพกฎหมายจราจร เพียงเท่านี้ก็สามารถช่วยลดปัญหาการจราจร รวมไปถึงอันตรายบนท้องถนนไปได้ไม่มากก็น้อย

วิธีการแก้ปัญหาด้านการจราจรที่นำมาใช้ในหลายประเทศ มีดังนี้

1. การเก็บค่าธรรมเนียมรถยนต์ เป็นมาตรการที่ทรงประสิทธิภาพและเห็นผลชัดเจนมาก เรียกอีกอย่างหนึ่งว่า Congestion charge zone ปัจจุบันมหานครใหญ่ ๆ อย่าง ลอนดอน หรือ กรุงสตอกโฮล์ม ประเทศสวีเดน ก็ใช้วิธีนี้ในการแก้ปัญหาจราจร เป้าหมายก็คือ ลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลในเขตเมืองชั้นในที่มีการจราจรหนาแน่น และมีระบบขนส่งมวลชนคอยให้บริการอยู่แล้ว ซึ่งวิธีนี้เป็นการกึ่งบังคับให้ผู้ใช้รถยนต์หลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีรถติดในช่วงเวลาเร่งด่วนนั่นเอง โดยผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวที่เข้าเขตเมืองชั้นในไปในเวลาที่มีข้อห้ามก็จะต้องเสียค่าธรรมเนียม ซึ่งรัฐจะนำไปพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้ดียิ่งๆ ขึ้นควบคู่กันไป การเก็บค่าธรรมเนียมรถยนต์นี้ได้ผลดีมากกับช่วงเวลาเร่งด่วน ถึงร้อยละ 20 – 30 % ในบางมหานคร หากมองในแง่ตัวเลข เป็นวิธีการที่ง่ายและแก้ปัญหาได้เห็นผลที่สุด แต่ภาระที่หนักที่สุดจะตกไปอยู่กับกลุ่มคนใช้ถนนอย่างเรา ๆ ซึ่งหากจะนำมาใช้ในประเทศไทยจริง ๆ ก็จะเกิดการคัดค้านจากกลุ่มผู้ไม่เห็นด้วย และผู้ประกอบการรายเล็กที่เสียผลประโยชน์ คงต้องมีการปลูกฝังความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจราจร และจัดตั้งเวทีรับฟังความคิดเห็นเพื่อนำมาพัฒนาวิธีแก้ปัญหานี้ เหล่านี้จึงอาจเป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่ไม่มีผู้มีอำนาจคนไหนอยากผลักดันนโยบายนี้ให้เกิดขึ้นจริง

2. การเพิ่มเส้นทางถนน ดูเป็นการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ แต่ก็ปฏิเสธไม่ได้ว่ากรุงเทพฯ ต้องสร้างถนนเพิ่มจริง ๆ หากมองในเชิงตัวเลข ปริมาณถนนตามมาตรฐานมหานครใหญ่ ๆ เทียบต่อสัดส่วนพื้นที่เมืองจะต้องมีไม่น้อยกว่า 30 % แต่เมื่อนับปริมาณเส้นทางถนนจริง ๆ ของกรุงเทพฯ แล้วกลับมีปริมาณถนนที่ใช้จริงได้เพียง 8 % เท่านั้น การเพิ่มปริมาณพื้นที่ถนนจึงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับกรุงเทพฯ อย่างเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งวิธีการสร้างถนนเพิ่มเติมก็ต้องมาดูเป็นกรณีไปว่าควรจะเป็น ในจุดใดและด้วยวิธีการแบบไหน เพราะการสร้างถนนเพิ่ม ย่อมหมายถึงการเวนคืนที่ดินที่มีคนอาศัยอยู่เพื่อนำกลับคืนไปเป็นของรัฐ การสร้างถนนเพิ่มจึงต้องทำอย่างรอบคอบและให้เกิดประโยชน์สูงสุด

3. การควบคุมจำนวนรถยนต์ด้วยระบบ COE เมื่อจำนวนรถยนต์กับปริมาณพื้นที่ถนนไม่สอดคล้องกัน อีกวิธีหนึ่งคือควบคุมอัตราการเพิ่มของปริมาณรถยนต์บนท้องถนนขึ้น หลากหลายประเทศที่ประสบปัญหาเช่นเดียวกันกับเราอย่างสิงคโปร์เพื่อนบ้าน ก็ใช้วิธีนี้มาตั้งแต่ปี ค.ศ.1990 วิธีการก็คือ ผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัวทุกคนจะต้องประมูลสิทธิ์ในการครอบครองรถยนต์ หรือใบ COE (Certificate of Entitlement) ซึ่งใบ COE นี้จะมีจำนวนจำกัดต่างกันในแต่ละปีตามกำหนดจากรัฐบาล ซึ่งใบ COE นี้จะมีอายุการใช้งานทั้งสิ้น 10 ปี ต่ออายุได้ครั้งละ 5 หรือ 10 ปีได้เพียงหนึ่งครั้ง ซึ่งเมื่อครบเวลาที่กำหนดแล้ว ผู้ครอบครองจะต้องทำลายรถยนต์ทิ้ง หรือไม่ก็ส่งรถยนต์ออกนอกประเทศไป ซึ่งการคุมกำเนิดรถยนต์ด้วยระบบ COE เป็นวิธีการที่ค่อนข้างโหดและลิดรอนสิทธิ์ของประชากรในระดับหนึ่ง แต่ก็เป็นมาตรการที่ได้ผล เงินที่ได้จากการประมูล COE รัฐก็จะยังนำไปพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

4. พัฒนาพื้นที่สถานีของระบบขนส่งมวลชน นอกเหนือไปจากวิธีการในการเพิ่มเส้นทางรถไฟฟ้า อีกสิ่งหนึ่งที่ต้องทำควบคู่กันคือพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้มีความเหมาะสม และเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ที่มาใช้บริการอย่างแท้จริง นอกเหนือไปจากการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้กลายเป็น Hub หรือศูนย์กลางการค้าประจำย่านนั้น ๆ สถานีย่อยของทุกระบบขนส่งมวลชนควรจะมีพื้นที่สำหรับพัฒนาเป็นจุดรับส่งผู้โดยสารที่เดินทางโดยรถยนต์ด้วย เพื่อทำให้เกิดการเชื่อมต่อทางการคมนาคมที่ลื่นไหล เพราะในปัจจุบัน แม้สถานีในตัวเมืองที่จะแก้ปัญหารถติดจะมีมาก แต่ผู้ใช้รถยนต์ก็จะจอดรับส่งเพื่อนหรือครอบครัวโดยใช้พื้นที่บริเวณผิวถนนจอดเลย ซึ่งเป็นอีกหนึ่งสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหาการจราจรมากเมื่อมองในแง่ปริมาณคันต่อวัน วิธีแก้ที่ดีที่สุดก็คือ การจัดสรรพื้นที่สำหรับผู้ที่จะมาใช้บริการรถสาธารณะโดยสารต่อจากรถยนต์ อาจจะไม่จำเป็นต้องเป็นพื้นที่บริเวณสถานีเท่านั้น สวนสาธารณะ หรือพื้นที่ทรัพย์สินของรัฐในละแวกใกล้เคียงที่สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ได้ หากวางแผนพัฒนาดี ๆ ก็จะกลายเป็น Hub หรือเป็นพื้นที่จอดรับส่งที่ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้ ไม่ยาก

5. การพัฒนาบุคลากรด้านผังเมือง ไม่เพียงแต่ด้านการวางผังเมือง การวางทิศทางถนน รวมไปถึงระบบขนส่งมวลชนทั่วเมืองจัดว่าเป็นการวางทิศทางของปัญหาจราจรในอนาคต หมายความว่าปัญหาจราจรติดขัดในเมือง โดยเฉพาะในเมืองอย่างกรุงเทพนั้นไม่สามารถแก้ปัญหาได้ด้วยวิธีการเดียวเท่านั้น แต่ต้องเกิดจากการทำงานแบบร่วมมือกันจากหลากหลายภาคส่วนเข้าด้วยกัน การวางผังเมืองที่ดีเป็นอีกหนึ่งวิธีในการแก้ปัญหาที่ต้นเหตุ แต่อาจจะไม่ใช่วิธีที่ดีที่สุดสำหรับกรุงเทพฯ ในปัจจุบัน แต่เป็นวิธีที่จำเป็นหากมองในอนาคตที่กรุงเทพจะเป็นเมืองที่เติบโตในแนวราบมากขึ้น การวางผังเมืองล่วงหน้าจึงเป็นการแก้ปัญหาที่ยั่งยืน สำหรับพื้นที่ของกรุงเทพมหานครในอนาคต

แต่ในที่สุดแล้วกรุงเทพฯ ก็ยังเป็นเมืองที่เต็มไปด้วยปัญหาเกี่ยวกับการจราจร มีโครงการและวิธีการมากมายที่ยังอยู่ในขั้นตอนของการดำเนินการ ไม่มีวิธีใดที่เมื่อทำสำเร็จแล้วจะแก้ปัญหาทุกอย่าง แต่การแก้ปัญหาจราจรต้องดำเนินการเป็นยุทธศาสตร์ หรือ Roadmap ในระยะยาวเท่านั้น

การบริหารจัดการจราจรทั่วไป

การจัดการจราจร

การจัดการจราจร หมายถึง การดำเนินการใดๆ ที่ทำให้การใช้ถนนที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพสูงสุดด้านการจราจร โดยอาจรวมถึงการปรับปรุงแก้ไขเล็กน้อย เช่น การทาสี ตีเส้นแบ่งช่องทาง การติดตั้งสัญญาณไฟ แต่ไม่รวมถึงการก่อสร้างถนนใหม่เพิ่มเติม (กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ออนไลน์,๒๕๖๑)

การควบคุมการจราจร

การควบคุมการจราจร หมายถึง การปฏิบัติใด ๆ ให้เป็นไปตามแผนการจัดการจราจรที่ได้กำหนดไว้ให้ดีที่สุด เหมาะสมที่สุด การจัดการและการควบคุมการจราจรมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อความปลอดภัยต่อผู้ใช้ถนนรวมทั้งคนเดินเท้า
2. เพื่อประสิทธิภาพสูงสุดในการเร่งระบายการจราจร
3. เพื่อควบคุมทิศทางการระบายรถและคน
4. เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย

การเตรียมตัวในการควบคุมการจราจร

1. การเตรียมแต่งกาย
   - 1.1 สภาพร่างกายแข็งแรงปกติ พักผ่อนให้เพียงพอ
   - 1.2 เครื่องแต่งกายและอุปกรณ์ต่างๆ สะอาดและถูกต้องตามระเบียบ
   - 1.3 ตรงต่อเวลา
2. การเตรียมสภาพจิตใจ
   - 2.1 จิตใจต้องแจ่มใส ปลอดโปร่ง พร้อมปฏิบัติงาน
   - 2.2 มีความตื่นตัวฉับไว พร้อมปฏิบัติงาน
   - 2.3 มีความรับผิดชอบต่องานที่ได้รับมอบหมาย

ข้อควรปฏิบัติก่อนการปฏิบัติการควบคุมการจราจร

1. สอบถามและทำความเข้าใจในหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้ดีและถูกต้อง
2. สังเกต และสร้างความคุ้นเคยต่อบริเวณที่จะปฏิบัติหน้าที่ เช่น ทิศทางเดินรถประจำทาง ที่สวนทาง, จุดเลี้ยว หรือกลับรถ, ป้ายจราจรต่างๆ เป็นต้น
3. สังเกต จดจำเวลา รอบจังหวะ และทิศทางของสัญญาณไฟจราจรที่แยกนั้นให้ดี

การยืนอำนวยการจราจร

1. ยืนในจุดที่มองเห็นถนนได้ทุกด้านเพื่อมองเห็นปริมาณรถ แต่ละด้านมากน้อยเพียงใด
2. เป็นจุดที่ปลอดภัย ไม่กีดขวางการจราจร
3. ไม่มีสิ่งบดบังตัวเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ อาจทำให้ผู้ขับขี่รถมองไม่เห็น เช่น ตู้โทรศัพท์ หรือเสาไฟฟ้า
4. ให้ผู้ขับขี่รถยนต์มองเห็นได้เด่นชัด เมื่อให้สัญญาณมือในการอำนวยการจราจร
5. เป็นจุดที่มองเห็นสัญญาณไฟจราจรหรือผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจร
6. ยืนอยู่ในที่เหมาะสม สง่าผ่าเผย
7. งดการสูบบุหรี่, หมากฝรั่งหรือแสดงกิริยาที่ไม่เหมาะสม เช่น บิดขี้เกียจ หรือหาว เป็นต้น

การควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณมือ

1. ก่อนใช้สัญญาณมือต้องดูจังหวะสัญญาณไฟจราจรให้ถูกต้อง เมื่ออำนวยการจราจรตามจังหวะสัญญาณ ไฟจราจรที่มีผู้ควบคุมสัญญาณไฟจราจรอยู่

2. ก่อนห้ามรถด้วยสัญญาณมือให้ดูความเร็วของรถคันแรกและคันหลัง รวมทั้งระยะห่างรถที่จะห้ามเหมาะสมเพียงพอกับระยะที่จะให้หยุดหรือไม

3. ให้สัญญาณมือ หรือสัญญาณเสียงด้วยนกหวีด ให้ผู้ขับขี่เห็น และได้ยินในลักษณะที่เด่นและชัดเจน

4. สังเกตผู้ขับขี่ว่ามองเห็น และเข้าใจสัญญาณมือหรือไม

5. ยืนในจุดที่เหมาะสม สามารถให้สัญญาณมือเร่งระบายในด้านอื่นได

การควบคุมการจราจรในเวลาเช้ามืดและเวลาค่ำ

1. การแต่งกายที่ผู้ขับขี่เห็นได้ดีและชัดเจน เช่น สวมเสื้อสะท้อนแสง
2. ใช้ไฟฉายช่วยในการใช้สัญญาณมือ
3. ใช้สัญญาณด้วยเสียงนกหวีดให้ดังและยาวกว่าปกติ
4. ระมัดระวังการยืนบริเวณจุดที่ไม่มีแสงไฟฟ้าส่องสว่าง
5. ระมัดระวังรถที่ไม่เปิดสัญญาณไฟส่องสว่างหน้ารถแล่นมาในเวลากลางคืน
6. ระวังผู้ขับขี่ที่เมาสุรา หรือหลับในอาดเกิดอุบัติเหตุในการให้สัญญาณมือได

สิ่งที่ควรระมัดระวังอื่นๆ

1. ควบคุมอารมณ์เมื่อถูกผู้ใช้รถใช้ถนนตำหนิการปฏิบัติ เมื่อเกิดการจราจรติดขัดมาก
2. ถูกซักถามหรือพูดจาประชดประชัน
3. เมื่อปิดการจราจรหรือเตรียมเส้นทางบุคคลสำคัญต่างๆ
4. การจราจรติดขัดเป็นวงแหวน ต้องเร่งระบายคลี่คลาย การจราจรในวงแหวน อาจทำให้ด้านอื่นไม่เคลื่อนตัวหรือแบ่งเร่งระบายน้อยกว่า
5. สัญญาณไฟจราจรขัดข้อง ตองออกมาอำนวยการจราจรด้วยสัญญาณมือแทน
6. ภูมิอากาศแปรปรวน เช่น ฝนตกน้ำท่วมขัง เป็นต้น

การปฏิบัติเมื่อเหตุรถยนต์ขัดข้องบนถนน

1. รีบไปยังจุดที่รถยนต์ขัดข้องโดยด่วน
2. หากกีดขวางช่องการจราจรให้นำชิดขอบทางด้านซ้ายหรือบริเวณที่ไม่กีดขวางการจราจร เช่น ในซอยใกล้เคียง หรือทางเว้าเกาะกลางถนน เป็นต้น
3. สอบถามสาเหตุที่ขัดข้อง และสิ่งที่ต้องการความช่วยเหลือ ช่วยแนะนำอู่ซอมเครื่องยนต์ใกล้เคียง
4. หากแก้ไขไม่ได้หรือกีดขวางการจราจรให้รถยกรีบนำพ้นการกีดขวาง
5. เร่งระบายจุดที่ติดขัดเพราะสาเหตุดังกล่าวจนการจราจรคลี่คลายเป็นปกติ

การปฏิบัติกรณีรถทำสิ่งของตกหลน

1. รีบไปยังจุดที่สิ่งของตกหลน
2. แจ้งสภาพที่เกิดเหตุว่ามีสิ่งใดตกหลน ตองการความช่วยเหลือจากหน่วยงานใด อย่างไร
3. หากที่เกิดเหตุมีบริเวณกว้างเกิดการติดขัดมากให้ขอกำลังสนับสนุนเพื่อเร่งระบายการจราจร
4. กระจายกำลังประจำจุด เพื่อเร่งระบายรถในจุดที่เหมาะสมไม่รวมจับเป็นกลุ่ม
5. ออกหนังสือคำสั่งดำเนินคดีกับผู้ขับขี่ในกรณีที่เป็นการกระทำประมาทเลินเล่อ

การป้องกันและแกไขจราจรติดขัด

การป้องกันมิให้การจราจรติดขัดเป็นความรับผิดชอบร่วมกันในหน้าที่ของรัฐซึ่งเกี่ยวข้องกับการวางผังเมือง การก่อสร้างทาง การติดตั้งเครื่องหมายจราจรและสัญญาณจราจรตลอดจนเครื่องมือ เครื่องใช้ที่เกี่ยวข้องต่างๆจึง จำเป็นที่จะต้องพิจารณา ดังต่อไปนี้

1. ให้การศึกษา หมายถึง การเรียนรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับรถนั้น ตลอดจน กฎแห่งความปลอดภัยอุบัติเหตุ และการป้องกันของผู้ใช้รถใช้ถนนทั้งทางตรงและทางออม

2. การวิศวกรรม หมายถึง การแกไขงานทางด้านช่าง เกี่ยวกับจราจร เช่นการออกแบบการควบคุมการก่อสร้างถนนหนทาง วงเวียน สะพาน การแบ่งช่องทางเดินรถผิวจราจร ตลอดจนการพิจารณาติดตั้งป้ายเครื่องหมาย บังคับการจราจร ป้ายเตือน ป้ายแนะนำ และป้ายประกาศต่าง ๆ การกำหนดความเร็วกับสภาพถนนในทางโค้งมุมอับสายตาให้เหมาะสม เป็นต้น

3. การบังคับตามกฎหมาย หมายถึง การตรวจตราและการจัดการจราจร เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได ปฏิบัติไป ตามกฎหมายจราจร และกฎหมายอื่นๆ เกี่ยวกับรถนั้นโดยเคร่งครัด รวมทั้งการกวดขันจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมาย เพื่อให้การจราจรเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็วประหยัดและปลอดภัยตามเป้าหมายของการแก ปัญหาจราจร การแกไขหรือเพื่อที่ลดอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยการออกกฎหมายบังคับและกวดขันมิให้ผู้กระทำผิดขึ้น จะต้องมีการอบรมให้เข้าใจถึงข้อเท็จจริงทั้งคนขับรถ และคนเดินเท้าทราบภยันตรายเป็นดีพอ จะได เห็นได ว่าใน การศึกษา การวิศวกรรม การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายย่อมมีความสัมพันธ์กันเสมอ และในการแกไขในด้านการ บังคับตามกฎหมายควรพิจารณาจาก กฎหมายจราจร การควบคุมรถยนต์ การควบคุมใบอนุญาตขับรถ เจ้าหน้าที่ตำรวจ

สวนหลักอีก 3 ประการต่อไปนี้ จัดได ว่าเป็นหลักแกไขปัญหาให้บรรลุเป้าหมายทางบริหาร คือ

4. การปะเมินผล หมายถึง การประเมินผลงานความถูกต้องที่ได ปฏิบัติไปแล้วว่าบรรลุเป้าหมายที่วางไว เพียงใด การควบคุม การประเมินผลงาน ก็เพื่อจะให้การวางแผนนโยบายขั้นต่อไปได ดีเพราะรู้จุดบกพรอง

5. การร่วมมือประสานงาน หมายถึง การประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในด้านการแก ปัญหา การจราจรติดขัด และการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน เช่น ทาง กทม. เทศบาล กรมโยธาธิการ กรมทางหลวง กระทรวงมหาดไทย ซึ่งมีหน้าที่ดำเนินการเกี่ยวกับวิศวกรรมจราจร และกองตำรวจจราจร กองตำรวจทางหลวงซึ่งมีหน้าที่ในการกวดขัน การปฏิบัติตามกฎหมาย เป็นต้น

6. ความพยายามกระทำร่วมกัน หมายถึง ความพยายามแกไขสิ่งที่ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว ซึ่งยังขาดปัจจัยบางอย่างที่จะสนับสนุนและต้องใช้เวลาเปลี่ยนแปลง เช่น วัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนของคนในกรุงเทพฯ เป็นต้น โดยมี “สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก” ขึ้นอยู่กับสำนักนโยบายและแผนมหาดไทย กระทรวงมหาดไทยเป็นผู้วางแผนการแก ปัญหาจราจรทั้งปีแผนระยะสั้น

การป้องกันและแกไขจราจรเมื่อรถติด

การควบคุมระหว่างทางแยก หน้าที่ของผู้ควบคุมการจราจรระหว่างทางแยกตามธรรมดาคือ การป้องกันการขัดข้องในการจราจรระหว่างทางแยก มีหน้าที่ป้องกันต้นเหตุที่จะทำให้การจราจรขัดข้อง เช่น การจอดรถซ้อนกัน จอดรถในที่ห้ามจอด หรือหยุดรถขนของขึ้นลงในที่ไม่สมควรหรือในลักษณะที่กีดขวางการจราจรของรถอื่น

การควบคุมเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน การจัดการจราจรในขณะที่มียวดยานน้อยหรือการจราจรกำลังเดินสะดวกอยู่นั้นไม่เป็นปัญหา แต่ในบางขณะจำนวนยวดยานแล่นมามากขึ้นทุกที นี้เองจึงเริ่มเกิดปัญหาแล้ว ต่อไปยวดยานจะเริ่มแออัดกันจนกระทั่งมองเห็นชัด ๆ ว่าถ้ามีรถเพิ่มเข้ามาอีกสัก 2 คันเท่านั้น ทางแยกนั้นจะใช้ไม่ได้แล้วรถจะติดกันหมด หน้าที่ของตำรวจจราจรจะหนักขึ้นทุกที ฉะนั้นตำรวจจราจรจะต้องรู้และรีบจัดการแกไขโดยด่วน ป้องกันอย่าให้เกิดการขัดข้องโดยการที่ยวดยานต้องอัดกันแน่นได้ โดยมีข้อพึงตระหนัก ดังนี้

1. ระวังทางออกของทางแยกให้จงหนัก ถ้าเห็นว่าที่ว่างจะมีรถปิดทางออกเสียด้วยประการใดก็ตาม ควรจัดการแก้ไขอย่าให้มีการกีดขวางทางออกได้ มิฉะนั้นการจราจรจะชะงักหมด

2. คอยสังเกตการจราจรทุกด้าน ถ้าเห็นว่าการจราจรทิศหนึ่งมีรถแล่นตามกันมายาวเกินไปไม่เปิดโอกาสให้รถในทางตัด ซึ่งหยุดรออยู่ได้ผ่านไปบ้าง ก็ต้องห้ามให้ด้านที่เดินหยุดเสียชั่วคราวให้รถที่หยุดรออยู่ในทางแยกตรงกันข้ามได้เคลื่อนไป เพื่อขยับขยายรถบ้าง

3. ตำรวจจราจรต้องไม่เผลอ ต้องตั้งใจคอยระวังหน้าที่ของตนอย่างเคร่งครัดเสมอ ต้องคอยสังเกต ต้องคาดคะเนการในหน้าที่อยู่ตลอดเวลา ถ้าเห็นว่าน่าจะเกิดการขัดข้องขึ้นเมื่อใดต้องรีบจัดการทันที อย่าให้เกิดการขัดข้องขึ้นก่อนได้ เพราะการแก้ภายหลังย่อมต้องใช้เวลา และเสียแรงมากกว่าการป้องกันไว้ก่อน

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือโดยความบังเอิญ ถึงแม้เกิดขึ้นโดยการกระทำของบุคคล โดยตั้งใจหรือไม่ตั้งใจก็ตาม การป้องกันอุบัติเหตุ สามารถกระทำโดยหลักใหญ่ ๆ 3 ประการ ดังนี้

1. การให้การศึกษา โดยการให้ความรู้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนทุกระดับเกี่ยวกับกฎจราจร เครื่องหมายสัญญาณจราจร การใช้ถนนโดยปลอดภัย สามารถกระทำได้ดังนี้

1.1 โดยทางตรง เช่น สอดแทรกความรู้เกี่ยวกับการจราจรและการป้องกันไว้ในบทเรียนชั้นประถมศึกษา ไปจนถึงชั้นอุดมศึกษา พ่อแม่ผู้ปกครองเพื่อสั่งสอนลูกหลานได้

1.2 โดยทางออม เช่น วิทยุ โทรทัศน์ นิทรรศการ หนังสือวารสารต่าง ๆ เป็นต้น

2. การควบคุมผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย โดยเข้มงวดกวดขันให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการจราจร การควบคุม รถยนต์ การควบคุมใบอนุญาตขับรถและเจาหน้าที่ตำรวจจราจร

3. การปรับปรุงทางด้านวิศวกรรมการทาง โดยปรับปรุงออกแบบสร้างถนนหนทางวงเวียน สะพาน ฯลฯ ให้เหมาะสมและปลอดภัยอยู่เสมอ ตลอดจนปรับปรุงการติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณจราจรต่าง ๆ ให้ดูถูกต้องชัดเจนเพื่อช่วยให้การควบคุม ยานพาหนะในถนนเป็นไปด้วยความสะดวกและปลอดภัย

ป้ายจราจรประเภทป้ายบังคับ แบ่งเป็น 2 ประเภทคือ ป้ายบังคับที่แสดงความหมายตามรูปแบบและลักษณะที่กำหนด และป้ายบังคับที่แสดงด้วยข้อความ และ/หรือสัญลักษณ์

1.

"หยุด" ความหมาย รถทุกชนิดต้องหยุดเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้ว จึงให้เคลื่อนรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

2.

"ให้ทาง" ความหมาย รถทุกชนิดต้องระมัดระวังและให้ทางแก่รถและคนเดินเท้าในทางขวางหน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทางแยกนั้นแล้วจึงให้เคลื่อนรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

3.
"ให้รถสวนทางมาก่อน" ความหมาย ให้ผู้ขับรถทุกชนิดหยุดรถตรงป้ายเพื่อให้รถที่กำลังแล่นสวนทางมาก่อน ถ้ามีรถข้างหน้าหยุดรออยู่ก่อนก็ให้หยุดรถรอถัดต่อกันมาตามลำดับ เมื่อรถที่สวนทางมาได้ผ่านไปหมดแล้วจึงให้รถที่หยุดรอตามป้ายนี้เคลื่อนไปได้

4.
"ห้ามแซง" ความหมาย ห้ามมิให้ขับรถแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

5.
"ห้ามเขา" ความหมาย ห้ามมิให้รถทุกชนิดเข้าไปในทางที่ติดตั้งป้าย

6.
"ห้ามกลับรถไปทางขวา" ความหมาย ห้ามมิให้กลับรถไปทางขวาไม่ว่าด้วยวิธีใดๆ ในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

7.
"ห้ามกลับรถไปทางซ้าย" ความหมาย ห้ามมิให้กลับรถไปทางซ้ายไม่ว่าด้วยวิธีใดๆ ในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

8.
"ห้ามเลี้ยวซ้าย" ความหมาย ห้ามมิให้เลี้ยวรถไปทางซ้าย

9.
"ห้ามเลี้ยวขวา" ความหมาย ห้ามมิให้เลี้ยวรถไปทางขวา

10.
"ห้ามรถยนต์" ความหมาย ห้ามรถยนต์ทุกชนิดผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

11.
"ห้ามรถบรรทุก" ความหมาย ห้ามรถบรรทุกทุกชนิดผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

12. "ห้ามรถจักรยานยนต์" ความหมาย ห้ามรถจักรยานยนต์ผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

13. "ห้ามรถยนต์สามล้อ" ความหมาย ห้ามรถยนต์สามล้อผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

14. "ห้ามรถสามลอ" ความหมาย ห้ามรถสามล้อผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

15. "ห้ามรถจักรยาน" ความหมาย ห้ามรถจักรยานผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

16. "ห้ามล้อเลื่อนลากเข็น" ความหมาย ห้ามล้อเลื่อนลากเข็นผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

17. "ห้ามรถยนต์ที่ใช้ในการเกษตร" ความหมาย ห้ามรถยนต์ที่ใช้ในการเกษตรทุกชนิดผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

18. "ห้ามรถจักรยานยนต์และรถยนต์" ความหมาย ห้ามรถจักรยานยนต์และรถยนต์ทุกชนิดผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

19. "ห้ามรถจักรยาน รถสามล้อ รถจักรยานยนต์" ความหมาย ห้ามรถจักรยาน รถสามลอ รถจักรยานยนต์ ผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

20. "ห้ามใช้เสียง" ความหมาย ห้ามมิให้ใช้เสียงสัญญาณหรือทำให้เกิดเสียงที่ก่อการรบกวนด้วยประการใดๆในเขตที่ติดตั้งป้าย

21. "ห้ามคน" ความหมาย ห้ามคนผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

22. "ห้ามจอดรถ" ความหมาย ห้ามมิให้จอดรถทุกชนิดระหว่างแนวนั้น เว้นแต่การรับส่งคน หรือสิ่งของชั่วขณะซึ่งต้องกระทำโดยมิชักช้า

23. "ห้ามหยุดรถ" ความหมาย ห้ามมิให้หยุดรถหรือจอดรถทุกชนิดตรงแนวนั้นเป็นอันขาด

24.

"หยุดตรวจ" ความหมาย ให้ผู้ขับรถหยุดรถที่ป้ายนี้ เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตรวจแล้วและเคลื่อนรถต่อไปได้เมื่อได้รับอนุญาตจาก เจาหน้าที่ผู้ตรวจแล้วเท่านั้น

25.

"จำกัดความเร็ว" ความหมาย ห้ามมิให้ผู้ขับรถทุกชนิดใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนดเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมงตามจำนวนตัวเลขในแผ่นป้ายนั้น ๆ ในเขตทางที่ติดตั้งป้าย จนกว่าจะพ้นที่สุดระยะที่จำกัดความเร็วนั้น

26.

"ห้ามรถหนักเกินกำหนด" ความหมาย ห้ามมิให้รถทุกชนิดที่มีน้ำหนักเกินกว่าที่กำหนดหรือเมื่อรวมน้ำนักรถกับน้ำหนักบรรทุก เกิน กว่าที่กำหนดไว้เป็น "ตัน" ตามจำนวนเลขในเครื่องหมายนั้น ๆ เข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

27.

"ห้ามรถกว้างเกินกำหนด" ความหมาย ห้ามมิให้รถทุกชนิดที่มีขนาดกว้างเกินกำหนดเป็น "เมตร" ตามจำนวนเลขในเครื่องหมายนั้น เขา ไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย

28.

"ห้ามรถสูงเกินกำหนด" ความหมาย ห้ามมิให้รถทุกชนิดที่มีความสูงของรถรวมทั้งของที่บรรทุกเกินกว่ากำหนดเป็น "เมตร" ตาม จำนวนเลข ในเครื่องหมายเข้าไปในเขตทางหรืออุโมงค์ที่ติดตั้งป้าย

29. "ให้เดินรถทางเดียวไปข้างหน้า" ความหมาย ให้ขับรถตรงไปตามทิศทางที่ป้ายกำหนด

30. "ทางเดินรถทางเดียวไปทางซ้าย" ความหมาย ให้ขับรถไปทางซ้ายแต่ทางเดียว

31. "ทางเดินรถทางเดียวไปทางขวา" ความหมาย ให้ขับรถไปทางขวาแต่ทางเดียว

32. "ให้ชิดซ้าย" ความหมาย ให้ขับรถผ่านไปทางซ้ายของป้าย

33. "ให้ชิดขวา" ความหมาย ให้ขับรถผ่านไปทางขวาของป้าย

34. "ให้เลี้ยวซ้าย" ความหมาย ให้ขับรถเลี้ยวไปทางซ้ายแต่ทางเดียว

35. "ให้เลี้ยวขวา" ความหมาย ให้ขับรถเลี้ยวไปทางขวาแต่ทางเดียว

36. "ให้เลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา" ความหมาย ให้ขับรถไปทางซ้าย หรือไปทางขวา

37. "ให้ไปทางซ้ายหรือทางขวา" ความหมาย ให้ขับรถผ่านไปทางด้านซ้ายหรือทางด้านขวาของป้าย

38. "วงเวียน" ความหมาย ให้รถทุกชนิดเดินวนทางซ้ายของวงเวียนและรถที่เริ่มจะเข้าสู่ทางร่วมบริเวณวงเวียนต้องหยุดให้สิทธิแกรถที่เล่นอยู่ในทางรอบวงเวียนไปก่อน ห้ามขับรถแทรกหรือตัดหน้ารถที่อยู่ในทางรอบบริเวณวงเวียน

ป้ายจราจรประเภทป้ายเตือน แบ่งเป็น 3 ประเภท คือ ป้ายเตือนตามรูปแบบและลักษณะที่กำหนด ป้ายเตือนที่แสดงด้วยข้อความ และ/หรือสัญลักษณ์ และป้ายเตือนในงานก่อสร้างต่าง ๆ

1. "ทางโค้งซ้าย" ความหมาย ทางข้างหน้าโค้งไปทางซ้าย ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควรและเดินรถชิดด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง

2. "ทางโค้งขวา" ความหมาย ทางข้างหน้าโค้งไปทางขวา ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควรและเดินรถชิดด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง

3. "ทางโค้งรัศมีแคบเลี้ยวซ้าย" ความหมาย ทางข้างหน้าโค้งรัศมีแคบไปทางซ้าย ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควรและเดินรถชิดด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง

4. "ทางโค้งรัศมีแคบเลี้ยวขวา" ความหมาย ทางข้างหน้าโค้งรัศมีแคบไปทางขวา ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควรและเดินรถชิดด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง

5. "ทางโค้งรัศมีแคบเริ่มซ้าย" ความหมาย ทางข้างหน้าโค้งรัศมีแคบไปทางซ้ายแล้วกลับ ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควรและเดินรถชิดด้านซ้ายด้วย ความระมัดระวัง

6. "ทางโค้งรัศมีแคบเริ่มขวา" ความหมาย ทางข้างหน้าโค้งรัศมีแคบไปทางขวาแลวกลับ ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควรและเดินรถชิดด้านซ้ายด้วย ความระมัดระวัง

7. "ทางคดเคี้ยวเริ่มซ้าย" ความหมาย ทางข้างหน้าเป็นทางคดเคี้ยวโดยเริ่มไปทางซ้าย ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควรและเดินรถชิดด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง

8. "ทางคดเคี้ยวเริ่มขวา" ความหมาย ทางข้างหน้าเป็นทางคดเคี้ยวโดยเริ่มไปทางขวา ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควรและเดินรถชิดด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง

9. "ทางโทตัดทางเอก" ความหมาย ทางข้างหน้ามีทางโทตัด ให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง

10. "ทางโทแยกทางเอกทางซ้ายรูปตัววาย" ความหมาย ทางข้างหน้ามีทางโทแยกจากทางเอกไปทางซ้ายเป็นรูปตัววาย ให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง

11. "ทางโทแยกทางเอกทางซ้าย" ความหมาย ทางข้างหน้ามีทางแยกไปทางซ้าย ให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง

12. "ทางโทแยกทางเอกทางขวา"ความหมาย ทางข้างหน้ามีทางแยกไปทางขวา ให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง

13. "ทางโทแยกทางเอกเยื้องกันเริ่มซ้าย" ความหมาย ทางข้างหน้ามีทางโทแยกไปทางซ้ายและหลังจากนั้นมีทางโทแยกไปทางขวา ให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง

14. "ทางโทแยกทางเอกเยื้องกันเริ่มขวา" ความหมาย ทางข้างหน้ามีทางโทแยกไปทางขวาและหลังจากนั้นมีทางโทแยกไปทางซ้าย ให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง

15. "ทางโทเชื่อมทางเอกจากซ้าย" ความหมาย ทางข้างหน้ามีทางโทเข้ามาเชื่อมด้านซ้าย ให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง

16. "ทางโทเชื่อมทางเอกจากขวา"ความหมาย ทางข้างหน้ามีทางโทเข้ามาเชื่อมด้านขวา ให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง

17. "วงเวียนข้างหน้า" ความหมาย ทางข้างหน้าจะเป็นทางแยกมีวงเวียน ให้ขับรถให้ช้าลง และเดินรถด้วยความระมัดระวัง

18. "ทางแคบลงทั้งสองด้าน" ความหมาย ทางข้างหน้าแคบลงกว่าทางที่กำลังผ่านทั้งสองด้าน ผู้ขับรถจะต้องขับรถให้ช้าลงและเพิ่มความ ระมัดระวังยิ่งขึ้น ขณะที่รถผ่านทางแคบผู้ขับรถจะต้องระมัดระวังมิให้รถชนหรือเสียดสีกัน

19. "ทางแคบด้านซ้าย" ความหมาย ทางข้างหนาด้านซ้ายแคบลงกว่าทางที่กำลังผ่าน ผู้ขับรถต้องขับรถให้ช้าลง และเพิ่มความระมัดระวังยิ่งขึ้น

20. "ทางแคบด้านขวา"ความหมาย ทางข้างหนาด้านขวาแคบลงกว่าทางที่กำลังผ่าน ผู้ขับรถต้องขับรถให้ช้าลง และเพิ่มความระมัดระวังยิ่งขึ้น

การบริหารจัดการจราจรในกรณีพิเศษ

การปฏิบัติหน้าที่จราจรในเหตุพิเศษและเหตุฉุกเฉิน กฎหมายที่มีอยู่ทั่วไปนั้นเป็นกลไกการบริหารประเทศของรัฐที่สร้างขึ้นเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของบ้านเมือง โดยควบคุมพฤติกรรมของประชาชนให้เป็นไปในทางเดียวกัน การฝ่าฝืนกฎหมายย่อมมีโทษและชดใช้ค่าเสียหายตามกติกาที่ตกลงกันไว้ กฎหมายจราจรก็เป็นกฎหมายอีกอย่างหนึ่งเพื่อควบคุมผู้ใช้รถใช้ถนนให้ถือปฏิบัติไปในทิศทางเดียวกัน เพื่อความเป็นระเบียบ และปลอดภัยแก่ผู้ที่ใช้รถใช้ถนนโดยทั่วไป (กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ออนไลน์, ๒๕๖๑)

การจัดการจราจร หมายถึง การดำเนินการใดๆ เพื่อทำให้การใช้ถนนที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในการจัดการจราจร ฉะนั้นการจัดการจราจรที่ก่อให้เกิดปัญหาก็คือ การจัดการจราจรที่ไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอหรืออาจถึงขั้นสร้างปัญหาในการจราจรเพิ่มขึ้นอีก เป็นสาเหตุก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในการเดินทางมากขึ้น สูญเสียเวลาและสุขภาพจิต โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วนอาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อเนื่องจนเกิดการติดขัดเป็นวงแหวนลุกลามไปมากยิ่งขึ้น

การจัดการจราจรรายกรณี หมายถึง การจัดการจราจรของเจ้าพนักงานตำรวจประจำสถานีหรือหน่วยงานจราจรต่างๆ ที่ต้องแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นพิเศษ เป็นรายกรณี (case) แต่ละเรื่อง ซึ่งมีลักษณะที่แตกต่างกัน อันได้แก การจัดการจราจรกรณีพิเศษ และการจัดการจราจรในสถานการณ์ทั่วไป

การจัดการจราจรกรณีพิเศษ หมายถึง การจัดการจราจรของเจ้าพนักงานตำรวจ ประจำสถานีตำรวจหรือหน่วยงานจราจรต่างๆ ที่ต้องแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นพิเศษ เป็นรายกรณี (case) แต่ละเรื่องซึ่งมีลักษณะที่แตกต่างกัน ได้แก การจัดการจราจรกรณีมีขบวนเสด็จ การจัดการจราจรกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ การจัดการจราจรกรณีมีการเดินวิ่งการกุศล การจัดการจราจรกรณี มีการแข่งขันกีฬาสำคัญ การจัดการจราจรบุคคลสำคัญ การจัดการจราจรการก่อวินาศกรรม โดยสามารถอธิบายได้ ดังนี้

1. การจัดการจราจรกรณีมีขบวนเสด็จ

การจัดการจราจรกรณีมีขบวนเสด็จเป็นหน้าที่ของตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจต่างๆ ที่จะต้องจัดเจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรบนท้องถนน เพื่อให้ขบวนเสด็จสามารถผ่านเส้นทางที่รับผิดชอบดูแลไปได้โดยสะดวก ปลอดภัยและก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดน้อยที่สุด

๑.๑ สภาพปัญหา สำหรับปัญหาที่เกิดขึ้นในกรณีจัดการจราจรเมื่อมีการขบวนเสด็จ ได้แก

- มีรถออกจากซอยวิ่งตัดหนา หรือชนรถในขบวน
- ปิดการจราจรไม่ทัน รถขบวนใกล้มาถึง โดยที่มีรถค้างจอดนิ่งจำนวนมากขยับไม่ได้

- ประชาชนวิ่งข้ามถนน หรือมีสุนัขวิ่งมาอยู่บนถนนที่ปิดการจราจรไวแลว

- เจาหน้าที่ตำรวจที่ประจำอยู่บนถนน มีข้อบกพรองไดรับการตำหนิ เช่น ไมปรากฏตัวให้ตรวจสอบได ผมยาว แต่งกายไม่เรียบร้อย

๑.๒ การปฏิบัติ

- ศึกษาข้อมูลของกำหนดการ และเส้นทางของขบวน

- วิเคราะห์การวางกำลัง และจัดทำแผนการปฏิบัติ

- ตรวจจำนวน และเครื่องแต่งกาย ประชุมชี้แจงภารกิจเจ้าหนที่ผู้ปฏิบัติงาน

- วางกำลังในเส้นทาง เช่น ปากซอย ทางแยก หรือย่านชุมชนก่อนเวลาเสด็จฯ ประมาณ 1 ชั่วโมง

- ตรวจเส้นทาง การวางกำลัง หากมีสิ่งกีดขวาง เช่น รถเสีย เหตุรถยนต์ชนกัน ให้รีบแกไข

- เมื่อใกล้เวลานายตำรวจประจำจุด ตรวจความพรอมในเขตรับผิดชอบ และเร่งระบายรถ ในเส้นทางออกจากถนนทขี่บวนใช้

- เตรียมตัว 1 หรือ 2 พิจารณาปิดการจราจรและเก็บรถยนต์ตกค้างในเส้นทาง

- ตำรวจชั้นประทวนยืนเฉียง 45 องศากับแนวถนน ยืนตามระเบียบพัก

- นายตำรวจยืนทำมุมฉากกับแนวถนนหันหน้าเขาถนนในท่าตรง ทำความเคารพเมื่อขบวนผ่าน

- เปิดการจราจรเมื่อรถปิดท้ายผ่าน

- เตรียมเส้นทางกลับหากใช้เส้นทางเดิม

การแกปัญหาเฉพาะหน้าเมื่อปิดการจราจรไมทันรถขบวนใกล้มาถึง

- กรณีที่ผิวการจราจรในเส้นทางมีรถจอดหนาแน่น ระบายออกไมทันอาจดำเนินการโดยปิดการจราจรคนละฟากถนนแทน ระบายรถออกแล้วให้ขบวนย้ายไปใช้เส้นทางที่ระบายรถออกได้เพื่อเดินทางออมชั่วคราว เมื่อผ่านจุดนี้แล้วให้กลับไปใช้เส้นทางหลักดังเดิม การแกไขวิธีนี้ไมแนะนำหากไมจำเป็นจริง ๆ

- กรณีมีสุนัขวิ่งไปอยู่บนถนน อาจเตรียมตัวโดยให้เจาหน้าที่ตำรวจในเดินทางเตรียมหนังยางไว้ยิงไล่

ตัวอย่างการจัดระบบการถวายความปลอดภัยในขบวนเสด็จฯ โดยรถยนต์

ระเบียบกรมราชองครักษ์ ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน โดยรถยนต์ พ.ศ.2546

กรณีที่ 1 เสด็จฯ ภายในกรุงเทพฯ และปริมณฑล (ขอบเขตของปริมณฑลเป็นไปตามที่ นรป. พิจารณาสั่งการเป็นคราว ๆ ไป ปกติ ระยะ 10 กม. จากสุดเขตนครบาล)

กรณีที่ 2 เสด็จฯ ออกจากกรุงเทพฯ ไปต่างจังหวัด (ไมประทับแรม)

กรณีที่ 3 เสด็จฯ ในพื้นที่ต่างจังหวัดหรือแปรพระราชฐานประทับแรม

กรณีที่ 4 การจัดขบวนรถถวายความปลอดภัยพระราชอาคันตุกะ

แผนภาพที่ 2 - 1 โครงสร้างการจัดขบวนเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์

ที่มา : กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

2. การจัดการจราจรกรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้ อาคารถล่ม

การจัดการจราจรกรณีที่เกิดเพลิงไหม้ หรืออาคารถล่ม เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ต้องจัดการให้หน่วยดับเพลิง อาสาสมัครบรรเทาสาธารณภัย หน่วยกู้ภัย รถพยาบาล ผู้บังคับบัญชา สามารถเดินทางเข้ามาถึงที่เกิดเหตุได้โดยสะดวกรวดเร็วในขณะที่มีสภาพการจราจรติดขัด เกิดการสับสนชุลมุนต่างๆ โดยเตรียมการณ์ในเรื่องเส้นทางที่รถจะเข้ายังที่เกิดเหตุ การจอดรถ การเคลื่อนย้ายรถ การปิดถนน

๒.๑ สภาพปัญหา

- รถดับเพลิง หน่วยกู้ภัย และผู้บังคับบัญชาเข้าที่เกิดเหตุไม่ได้ เพราะไม่รู้เส้นทางที่จะเข้ามายังที่เกิดเหตุ หรือมีรถบนผิวการจราจรเต็มเส้นทาง
- มูลนิธิ นักข่าว ที่ไม่มีคนขับประจำรถทิ้งรถไว้ เมื่อมีความจำเป็นจะต้องขยับเลื่อนรถที่ เร่งด่วนไม่สามารถกระทำได้
- ถนน ซอย ของที่เกิดเหตุคับแคบ มีรถจอดกีดขวางทำให้เดินทางไม่สะดวกหรือเข้า-ออกไม่ได้
- ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปมุงดู กีดขวางการช่วยเหลือผู้ประสบภัย
- ไม่มีการแบ่งพื้นที่จอดรถ ทำให้รถที่มีความสำคัญไม่มีที่จอดรถ

๒.๒ การปฏิบัติ

- วางกำลังบริเวณที่เกิดเหตุพร้อมจัดการจราจรทางเข้า-ออก ตรวจตราอนุญาตเฉพาะ รถดับเพลิง เจ้าหน้าที่ตำรวจ รถมูลนิธิ และผู้เกี่ยวข้องฯ ให้เข้ามายังที่เกิดเหตุเท่านั้น
- วางกำลังปากซอย-ทางแยกรอบๆที่เกิดเหตุเพื่อปิดการจราจรให้รถดับเพลิง
- วางกำลัง อำนวยความสะดวกตลอดเส้นทางที่รถดับเพลิง รถพยาบาล และรถผู้บังคับบัญชาไปที่เกิดเหตุ
- เตรียมเส้นทางผู้บังคับบัญชาไปที่เกิดเหตุ พร้อมจัดเตรียมที่จอดรถแบ่งแยกตามลักษณะการทำงานของรถที่มาจอด เพื่อให้ความสำคัญของผู้ที่ทำหน้าที่สำคัญ
- เมื่อเพลิงสงบ จัดการจราจรเพื่อเปิดการจราจรในที่เกิดเหตุ วางกำลังจนกว่าจราจรเป็นปกติ
- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหลีกเลี่ยงเส้นทางจราจร
- ควรมีการซ้อมเผชิญเหตุเพลิงไหม้ หรืออาคารถล่มของเมืองต่างๆ ในยามปกติ

3. การจัดการจราจรกรณี เดิน-วิ่งการกุศล

การจัดการจราจรกรณีที่มีการแข่งขันเดิน-วิ่งการกุศล เป็นการวางแผนจัดการให้ประชาชน ที่มาร่วมกิจกรรม สามารถเดินหรือวิ่งเพื่อการกุศลโดยใช้ผิวการจราจร เข้าร่วมกิจกรรมโดยได้รับความสะดวกปลอดภัยจากอุบัติเหตุ การแข่งขันสำเร็จลุล่วงโดยการจราจรไม่รบกวนการแข่งขัน และการแข่งขันรบกวนการจราจรน้อยที่สุด การเดินหรือวิ่งการกุศลแต่ละครั้งจะมีประชาชนเข้าร่วมประมาณ 3000 - 5000 คน การเดินการกุศล มีระยะทางที่ต้องดูแลจัดการจราจร ประมาณ 2 - 3 กิโลเมตร การวิ่งการกุศลมีระยะทางที่ต้องดูแลจัดการจราจร ประมาณ 12 กิโลเมตร โดยทั่วไปมักจะดำเนินการในระหว่างเวลาประมาณ 05.30 - 08.00 น. ของวันหยุด

๓.๑ สภาพปัญหา มักจะเกิดขึ้นในการจัดการจราจรเมื่อมีการเดิน หรือวิ่งการกุศล ไดแก

- การเดินหรือวิ่งการกุศลส่วนใหญ่จัดให้แข่งขันโดยใช้ถนนที่เปิดการจราจรไปด้วย แต่มีประชาชนมาแข่งขันจำนวนมากกว่าที่คาดการณ ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไมเพียงพอประจำจุดต่างๆ เพื่อให้การแข่งขันดำเนินไปพรอมกับการจราจรที่ใช้ถนนร่วมกัน
- เจาหน้าที่ตำรวจต้องยืนประจำทางแยกที่มีการเดิน-วิ่งผ่าน แต่ขาดกำลัง
- รถเข้ามาในขณะมีการวิ่ง-เดิน ทำให้การแข่งขันหยุดชะงัก
- ขณะที่มีการวิ่ง-เดิน อาจเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทางทำให้ขบวนหยุดชะงักเกิดการไดเปรียบเสียเปรียบในการแข่งขัน ตองรีบแก้ไขให้ดำเนินการต่อไปไดโดยเร็วที่สุด
- ขาดการประชาสัมพันธ์ก่อนดำเนินการทำให้ประชาชนที่ขับขี่ไม่ทราบว่าจะปิดการจราจร หรือมีการเดินหรือวิ่งการกุศล

๓.๒ การปฏิบัติ

- หาข้อมูลในเส้นทาง เช่น แข่งขันในเขตท้องที่เดียวหรือหลายท้องที่ จำนวนผู้ร่วมงานมีเท่าใด
- ประธานในพิธีเปิด-ปด คือใคร จะต้องเข้าสู่พิธีไดโดยเตรียมเส้นทางไว้อย่างไร
- จัดกำลังในเส้นทาง และที่ทางแยก
- ปิดการจราจรบางจุด ถ้าจำเป็นหรือส่อจะเกิดอันตราย
- ประชาสัมพันธ์ต่อประชาชนด้วยสื่อต่างๆ ให้ทราบเพื่อหลีกเลี่ยงใช้เส้นทางอื่น
- มีรถนำและปิดท้ายขบวนเดิน-วิ่ง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ
- หากมีรถยนต์และจักรยานยนต์มากพอ ก็ใช้โดยขนาบด้านข้างขบวนและติดตามขบวน ไปด้วย
- เปิดการจราจรในบางถนนควบคูไปได ถ้ามีของถนนกว้างพอ แต่จะต้องลดความเร็วของรถยนต์ที่ผ่านไปมา
- ใช้อุปกรณ์ช่วย เช่น กรวยยาง แผงเหล็กช่วยกั้นเป็นช่องทางสำหรับการเดิน-วิ่ง
- ตั้งศูนย์อำนวยการร่วมของการจัดการแข่งขัน เพื่อประสานงานระหว่างคณะกรรมการจัดงานและเจ้าหน้าที่

4. การจัดการจราจรในการแข่งขันกีฬาสำคัญ

การจัดการจราจรในการแข่งขันกีฬาสำคัญ เกี่ยวข้องกับการวางแผนเดินทางของนักกีฬา และประชาชนมายังสนามกีฬาเกิดความสะดวก มีที่จอดรถภายในสนามกีฬาเพียงพอเป็นระเบียบ และสนับสนุนให้ประชาชนใช้รถน้อยส่วนตัวน้อยที่สุด การแข่งขันกีฬา เช่น เอเชี่ยนเกมส์ที่ผ่านมาพบว่ามีรถจำนวนมากและประชาชนที่เดินเท้าในบริเวณสนามกีฬา ก่อนและหลังการแข่งขันจนเกิดการจราจรติดขัดทั้งในสนามกีฬาและประตู เขา-ออก

๔.๑ สภาพปัญหา ที่เกิดขึ้นขณะที่มีการจัดการแข่งขันกีฬา ณ บริเวณสนามกีฬาและภายนอก ไดแก

- รถประธานในพิธี หรือรถนักกีฬาเข้าในสนามกีฬาหรือปรัมพิธีไมได้ เพราะไมไดจัดเส้นทางพิเศษ เมื่อมีการแข่งขันประชาชนจำนวนมากจะเข้ามาเต็มเส้นทางที่จะต้องเข้าสูสนาม

- ก่อนจัดการจราจร ผู้จัดประมาณการจำนวนผู้ชมน้อยเกินไป เมื่อมีแข่งขันจริงกลับมีจำนวนมากจนเจ้าหน้าที่จึงไม่เพียงพอ

- ไม่มีที่จอดรถเพียงพอ หรือจัดระเบียบจอดรถไม่ดี เกิดความสับสน รถเข่าจอดไม่ได ติดขัดในสนามกีฬา ทำให้มีแถวคอยต่อเนื่องออกไปภายนอกสนาม

- ไม่ได้เตรียมการณจัดการจราจรของถนนรอบสนามกีฬา เพราะคาดการณ์ว่ารถน้อยวิ่งสวนกันได้แต่เมื่อแข่งขันจริงเกิดการฝ่าฝืนจนติดล็อคภายในสนามกีฬา และถนนภายนอกไปทั้งหมด

- ขาดรถนำนักกีฬาจากที่พักเพื่อจะเดินทางมาแข่งขัน ทำให้พลาดการแข่งขัน

- รถเข้าและออกประตูเดียวกัน ทำให้เกิดคอขวด ไม่กระจายการเดินทาง

- ที่จอดรถเต็มแต่ประชาชนภายนอกไม่ทราบ ยังมีรถที่เดินทางจะเข่ามายังสนามกีฬาอีกจำนวนมาก

๔.๒ การปฏิบัติ

- หาข้อมูลการแข่งขันกีฬา เช่น ประเภท วันเวลา สถานที่ เส้นทางและที่จอดรถ

- ประมาณการผู้เข้าชม โดยอาจวิเคราะห์จากสถิติในอดีตเพื่อวางแผนจัดกำลังคนลงทำงานได้ถูกต้องเหมาะสมที่สุด

- วางกำลังตำรวจโดยรอบบริเวณสนามกีฬาและประตูทางเข้าออก

- ปรับเส้นทางเดินรถภายในรอบสนาม เมื่อมีจำนวนรถมาก เช่น จัดรถเดินทางเดียว

- ติดตามประเมินสถานการณ์ผิดปกติ จากตารางการแข่งขัน เช่น มีการชิงชนะเลิศ เพื่อปรับกำลังคนตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป ตามจำนวนผู้เข้าชม

- กำหนดเส้นทางเขาออกของนักกีฬา เส้นทางฉุกเฉินและเส้นทางสำรอง

- กำหนดเส้นทางเขาออกของประธานในพิธี แขกผู้มีเกียรติ บุคคลสำคัญที่จะมาร่วมพิธี เป็นเส้นทางเฉพาะที่ไม่มีปัญหาการจราจรไว้เป็นพิเศษ

- เมื่อจบการแข่งขัน เร่งระบายอำนวยความสะดวกการเดินทางกลับของประชาชน

- ตั้งศูนย์อำนวยการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจภายในสนามกีฬา เพื่อเป็นศูนย์ข้อมูลและประสานงานพร้อมกับจัดให้มีเจ้าหน้าที่รถนำฉุกเฉินประจำอยู่ด้วย

5. การจัดการจราจรกรณีมีการประชุมสำคัญ

การจัดการจราจรกรณีมีการประชุมสำคัญ เป็นการวางแผนการจัดการจราจร ณ บริเวณศูนย์ประชุมขนาดใหญ่ เพื่อให้ผู้เข้าร่วมประชุมสามารถเดินทางไปมาโดยสะดวก มีระบบหมุนเวียนรถเข้าจอด ระบบการจัดการลานจอดรถ การบริหารพนักงานขับรถ การใช้รถนำ แผนปิดการจราจร และอำนวยความสะดวกตลอดเส้นทาง การประชุมที่สำคัญ เช่น การประชุมผู้ว่าการธนาคารโลก การประชุมเอเปก

๕.๑ สภาพปัญหา เมื่อมีการจัดการประชุมขนาดใหญ่ ได้แก่ กำลังตำรวจที่ใช้ปฏิบัติงานรักษาความปลอดภัย และจราจรมีมากจนขาดที่จอดรถ ขาดอาหารรับประทานหรือไม่มีห้องนั้นจัดไว้ จึงควรแจ้งเจาหน้าที่ตำรวจให้เตรียมตัวมาก่อนปฏิบัติหน้าที่

- รถนำจากที่พักมารับผู้เข้าร่วมประชุมผิดเวลา มารับกลับผิดเวลาหรือหาตัวไม่พบ

- มีการเปลี่ยนแปลงตารางเวลา หรือแผนปฏิบัติงานกะทันหัน

5.2 การปฏิบัติ

- หาข้อมูลระดับความสำคัญของการประชุมว่าเป็นระดับนานาชาติ ระดับประเทศหรือท้องถิ่น

- จำนวนคนเท่าใดใช้เวลานานเท่าใด เพื่อวางแผนปฏิบัติงานหรือหมุนเวียนเจ้าหน้าที่

- ประธานในการประชุมคือใคร พระราชวงศ์ ประมุขของประเทศ หรือผู้นำทางการเมือง

- ประเมินระยะทางและเวลาเดินทางระหว่างสถานที่ประชุมและที่พัก

- กำหนดเส้นทางหลัก และเส้นทางสำรองฉุกเฉินของแต่ละคณะ

- กำหนดเส้นทางหลักในการเดินทางของแต่ละคณะให้ใช้ร่วมกัน หรือเวลาใกล้เคียงกันเพื่อลดการปิดการจราจร เร่งระบายรถ

- อำนวยการสองข้างทาง และจุดต่างๆ ให้ผู้เข้าร่วมประชุมถึงที่หมายตามกำหนดการ

- วางแผนจัดลานจอดรถภายใน และภายนอกศูนย์ประชุมเพื่อลดความคับคั่ง

- ประชาสัมพันธ์ประชาชนเพื่อหลีกเลี่ยงเส้นทางที่เกี่ยวข้อง

กฎหมายจราจร

กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรทางบก กำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะในถนน ซึ่งผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกคนต้องรู้ และปฏิบัติตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรอย่างเคร่งครัด และผู้เดินเท้าก็ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรของคนเดินเท้า

ในสังคมปัจจุบันนี้วิทยาการต่างๆ ก้าวหน้าไปมาก การคมนาคมสะดวกขึ้น ในสมัยโบราณจะเดินทางไปที่ใดก็อาศัยการเดิน ถ้าเดินทางไปในระยะทางไกลก็จะใช้สัตว์เป็นพาหนะ เช่น ช้าง ม้า ฯลฯ แต่ในปัจจุบันนี้จะเห็นว่าการคมนาคมรวดเร็วทั้งทางบก ทางเรือและทางอากาศ โดยเฉพาะการคมนาคมทางบก มีรถยนต์ประเภทต่างๆ เป็นพาหนะจำนวนมากขึ้นตามฐานะเศรษฐกิจของพลเมือง ดังนั้นจึงมีกฎหมายว่าด้วยการจรจรทางบกขึ้นมาเป็นหลักเพื่อควบคุมการใช้เส้นทางของผู้ขับขี่ คนเดินท้าคนจูงหรือหรือไล่ต้อนสัตว์

ให้ปฏิบัติตามหลักของกฎหมายเพื่อสงวนไว้ซึ่งชีวิตและทรัพย์สินของบุคคล เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม วัตถุประสงค์สำคัญของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 คือ ต้องการควบคุมการใช้รถใช้ถนนให้เป็นระเบียบเรียบร้อย (นัยนา เกิดวิชัย, ๒๕๔๐)

สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

สัญญาณจราจร หมายถึง สัญญาณใดๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียง นกหวีดหรือด้วยวิธีอื่น สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือคนจูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

เครื่องหมายจราจร หมายถึง เครื่องหมายใดๆ ที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

การปฏิบัติตามกฎจราจร

1. ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

1.1 สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ได้เลยเส้นให้หยุดไปแล้วให้เลยไปได้

1.2 สัญญาณจราจรไฟสีแดง หรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ

1.3 สัญญาณจราจรไฟสีเขียว หรือเครื่องหมายจราจรสีเขียนที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

1.4 สัญญาณจราจรไฟสีแดง แสดงพร้อมกับลูกศรสีเขียวให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไปให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ในการใช้ทางตามที่ลูกศรชี้ ผู้ขับขี่ต้องใช้เส้นทางด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้าม หรือผู้ขับขี่ที่มาทางขวาก่อน

1.5 สัญญาณจราจรไฟกะพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใด และเปิดทางด้านใดให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

1.6 สัญญาณจราจรไฟกะพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใดให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วรถลง และผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวังผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไป ต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ที่จะเลี้ยวรถ ต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถดังกล่าวจะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

2. ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

2.1 เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าหนักงานเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลงและโบกมือไปข้างหน้า ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหลังขับรถผ่านไปได้

2.2 เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนข้างนั้นของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น แล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่นั้นขับผ่านไปได้

2.3 เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

2.4 เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น โบกไปด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไปได้

2.5 เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าและด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ การหยุดรถให้หยุดหลังเส้นให้หยุด ในกรณีที่ทางเดินรถใดไม่มีเส้นให้หยุด ให้ผู้ขับขี่หยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในระยะไม่น้อยกว่า 3 เมตร

3. ผู้ขับขี่รถต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

3.1 เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

3.2 เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไปได้

4. การปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยาน นักเรียนที่อยู่ต่างจังหวัดบางคนจะขับขี่รถจักรยานไปโรงเรียน หรือผู้ที่อยู่ในกรุงเทพฯบางคนก็ขับขี่รถจักรยานในระยะทางใกล้ๆ ฉะนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องรู้ข้อปฏิบัติของผู้ขับขี่รถจักรยานดังนี้

4.1 ทางใดที่ได้จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับขี่ในทางนั้น

4.2 รถจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องจัดให้มี

- กระดิ่งที่ให้สัญญาณได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร
- เครื่องห้ามล้อที่ใช้การได้ดี เมื่อใช้สามารถทำให้รถจักรยานหยุดได้ทันที
- โคมไฟติดหน้ารถจักรยานแสงขาวไม่น้อยกว่า 1 ดวง ที่ให้แสงไฟส่องตรงไปข้างหน้า เห็นพื้นทางได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่า 15 เมตร และอยู่ในระดับต่ำกว่าสายตาของผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมา
- โคมไฟติดหน้ารถจักรยานแสงแดงไม่น้อยกว่า 1 ดวง ที่ให้แสงไฟส่องตรงไปข้างหลังหรือวัตถุสะท้อนแสงสีแดงแทน ซึ่งเมื่อถูกไฟส่องให้มีแสงสะท้อน

4.3 ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ ไหล่ทางหรือทางที่จัดทำให้สำหรับรถจักรยานให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ต้องขับขี่จักรยานให้ชิดช่องเดินรถประจำทางนั้น

4.4 ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ห้ามผู้ขับขี่รถจักรยานปฏิบัติดังนี้

- ขับรถโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจจะเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- ขับรถโดยไม่จับคันบังคับรถ
- ขับขนานกันเกินสอง เว้นแต่ขับในทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยาน
- ขับโดยนั่งบนที่อื่นอันมิใช่ที่นั่งที่จัดไว้เป็นที่นั่งตามปกติ
- ขับโดยบรรทุกบุคคลอื่น เว้นแต่รถจักรยานสามล้อมสำหรับบรรทุกคน ทั้งนี้ตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

- บรรทุกหรือถือสิ่งของ หีบห่อ หรือของใดๆในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจับคันบังคับรถหรืออันอาจจะเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

- เกาะหรือพ่วงรถอื่นที่กำลังแล่นอยู่

การปฏิบัติตามกฎจราจรของคนเดินเท้า

คนไทยทุกคนต้องรู้การปฏิบัติตนตามกฎจราจรของคนเดินเท้า คงไม่มีใครปฏิเสธว่าไม่เคยเดินข้ามถนนหรือไม่เคยเดินบนถนน โดยเฉพาะนักเรียนจะต้องเดินทางไปโรงเรียนทุกวัน จะต้องรู้ข้อปฏิบัติตามกฎจราจรของคนเดินเท้าดังนี้

1. ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านขวาของตน

2. ภายในระยะไม่เกิน 100 เมตรนับจากทางข้าม ห้ามคนเดินเท้าข้ามนอกทางข้าม

3. คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า ให้ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้า ดังต่อไปนี้

3.1 เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดง ไม่ว่าจะมีรูปหรือข้อความเป็นการห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าหยุดรออยู่บนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย เว้นแต่ทางใดที่ไม่มีทางเท้าให้หยุดรอบนไหล่ทางหรือขอบทาง

3.2 เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว ไม่ว่าจะมีรูปหรือข้อความเป็นการอนุญาตให้คนเดินเท้าข้าทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถได้

3.3 เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวกะพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังไม่ได้ข้าทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถ ให้ข้าทางเดินรถโดยเร็ว

4. คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้าม หรือทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณจราจรควบคุมการใช้ทาง ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

4.1 เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงให้รถหยุดทางด้านของทาง ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถตามที่รถหยุดนั้น และต้องข้ามทางเดินรถภายในทางข้าม

4.2 เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวให้รถผ่านทางด้านใดของทาง ห้ามคนเดินเท้าข้ามทาง เดินรถด้านนั้น

4.3 เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพันกะพริบทางด้านใดของทางให้คนเดินเท้าที่ยังไม่ได้ข้ามทางเดินรถ หยุดรอบนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถอยู่ในทางข้ามให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

5. ห้ามมิให้ผู้ใดเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่เป็นแถวทหารหรือตำรวจที่มีผู้ควบคุมตามระเบียบแบบแผน, แถวหรือขบวนแห่ หรือขบวนใดๆ ที่เจ้าพนักงานจราจรได้อนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

ประโยชน์ของการปฏิบัติตามกฎจราจร

1. ทำให้การจราจรบนท้องถนนไม่ติดขัด เมื่อทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ในการขับขี่ยานพาหนะแต่ละคนก็ขับขี่ไปตามเส้นทางของตน ตามกันข้าม ถ้ามีบางคนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรก็อาจจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดได้

2. การปฏิบัติตามกฎจราจรจะเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่จะนำมาซึ่งความสูญเสียในชีวิตร่างกาย ทรัพย์สินของประชาชนและประเทศชาติในปัจจุบันนี้ยังมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรอยู่เสมอ จะเห็นได้จากข่าวอุบัติเหตุตามท้องถนนสายต่างๆ ทั้งในกรุงเทพฯและต่างจังหวัด นักเรียนเป็นผู้หนึ่งจะมีส่วนช่วยรณรงค์ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

สาระสำคัญที่จะมีการแก้ไขปรับปรุงในร่างพระราชบัญญัติจราจรฉบับใหม่ มีทั้งสิ้น 12 ประเด็นสำคัญ ดังนี้

1. แก้ไขน้ำหนักของรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลจากเดิม 1,600 กิโลกรัม เป็น 2,200 กิโลกรัม ไม่ต้องขับในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือช่องที่ใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง

2. ผู้โดยสารในรถทุกคนต้องคาดเข็มขัดนิรภัย จากเดิมกำหนดเฉพาะผู้ขับขี่และผู้โดยสารตอนหน้าเท่านั้น

3. ให้ตำรวจออกหนังสือแจ้งเตือนผู้ขับขี่ที่ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งให้มาชำระค่าปรับภายใน 15 วัน หากยังไม่ปฏิบัติตามก็ให้ชะลอการรับชำระภาษีประจำปีไว้ก่อน โดยให้นายทะเบียนมีอำนาจยึดหรือพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของบุคคลนั้น

4. ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีอำนาจสั่งให้ทดสอบลมหายใจ ปัสสาวะ เลือด หรือวิธีการอื่นว่าผู้ขับขี่สุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

5. สามารถยึดรถที่ใช้ในขณะกระทำความผิดในบางข้อหาได้ เช่น เมาแล้วขับ ขับรถประมาทหวาดเสียว แข่งรถ โดยเจ้าของรถต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษารถเอง

6. เพิ่มโทษความผิดฐานแข่งรถโดยมิได้รับอนุญาต จำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 6,000 – 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 เดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ จากเดิมจำคุกไม่เกิน 3 เดือน ปรับ 2,000 – 10,000 บาท

7. รวมกลุ่มหรือมั่วสุมแข่งรถโดยไม่ได้รับอนุญาต จำคุกไม่เกิน 6 เดือน ปรับ 3,000 – 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

8. เพิ่มโทษความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอื่นๆ เป็นจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับ 10,000 – 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่มีกำหนดไม่น้อยกว่า 6 เดือนหรือเพิกถอนใบอนุญาตและยึดรถในชั้นศาล (ไม่เกิน 7 วัน) ด้วย จากเดิมจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับ 5,000 – 20,000 บาท

9. เมาแล้วขับจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจ จำคุก 1 – 5 ปี ปรับ 20,000 – 100,000 บาท พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาต เมาแล้วขับจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสจำคุก 2 – 6 ปี ปรับ 40,000 – 120,000 บาท พัก

ใช้ใบอนุญาตไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอนใบอนุญาต เมาแล้วขับจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย จำคุก 3 – 10 ปี ปรับ 60,000 – 200,000 บาท และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

10. ผู้บังคับการตำรวจนครบาล และผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ได้ ซึ่งผู้สั่งยึดใบขับขี่อาจบันทึกการยึดและคะแนน ดำเนินการอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่ 2 ครั้งใน 1 ปี รวมทั้งสั่งพักการใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นโดยมีกำหนดครั้งละไม่เกิน90

11. ผู้ขับขี่ที่กระทำความผิดซ้ำภายใน 1 ปี ให้เพิ่มจำนวนค่าปรับขึ้นอีกไม่น้อยกว่า 2 เท่าของจำนวนค่าปรับที่ได้ชำระในความผิดครั้งก่อน

12. ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยรถแท็กซี่ที่ไม่จอดรถ ณ สถานที่ที่กำหนดโทษปรับไม่เกิน 10,000 บาท จากเดิม 1,000 บาท

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามหยุดหรือจอดรถ ในถนนและซอย พ.ศ.2560

เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2560 ได้มีการเผยแพร่ประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามหยุดหรือจอดรถในถนนและซอย พ.ศ.2560 ด้วยสภาพการจราจรในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไป สาเหตุหนึ่งเนื่องมาจากปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น มีการจอดรถไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยทำให้การจราจรไม่คล่องตัว เพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจรแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและให้ทันต่อการแก้ไขปัญหาจราจร

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 139 (2) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2533 และคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ 529/2555 ลงวันที่ 7 กันยายน 2555 แต่งตั้ง ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล หรือผู้ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติราชการแทน เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับคำสั่งกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่ 317/2559 ลงวันที่ 5 ตุลาคม 2559 เรื่อง การ กำหนดลักษณะงาน และการมอบหมายอำนาจหน้าที่รับผิดชอบให้ รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล และผู้บังคับการประจำ กองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยมอบอำนาจให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (งานจราจร) กำกับบริหารราชการสั่งและปฏิบัติราชการแทนผู้บัญชาการตำรวจนครบาล จึงได้ออกข้อบังคับไว้ ดังนี้

“ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามหยุดหรือจอดรถในถนนและซอย พ.ศ. 2560 ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป ห้ามจอดรถตลอดเวลาในถนนและซอย ดังต่อไปนี้

- ถนนชัยพฤกษ์ ตั้งแต่ ถนนบรมราชชนนี ถึงซอยชัยพฤกษ์ 18 ทั้งสองฝั่ง
- ถนนพญาไท ตั้งแต่ซอยจุฬา 12 ตัดถนนพญาไท ถึงแยกสามย่าน ทั้งสองฝั่ง
- ถนนพัฒนาการ ตั้งแต่ซอยพัฒนาการ 19 ถึงซอยพัฒนาการ 35 ทั้งสองฝั่ง
- ซอยลาดพร้าว 35 ทั้งสองฝั่ง

- ซอยลาดพร้าว 41 แยก 7 ทั้งสองฝั่ง ห้ามจอดรถ ตั้งแต่เวลา 05.00-22.00 น.

- ถนนพัฒนาการ ตั้งแต่ซอยพัฒนาการ 1-19 ทั้งสองฝั่ง

- ถนนพัฒนาการ ตั้งแต่ซอยพัฒนาการ 35-49 ทั้งสองฝั่ง

- ห้ามหยุดหรือจอดรถในซอยสุขุมวิท 55 (ทองหล่อ)

- ตั้งแต่ปากซอยด้านถนนสุขุมวิท เข้าไประยะทาง 50 เมตร ทั้งสองฝั่งห้ามหยุด หรือจอดรถตลอดเวลา

- ตั้งแต่ระยะ 50 เมตร เข้าไปถึงระยะทาง 200 เมตร ทั้งสองฝั่ง ยกเว้นป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ห้ามจอดรถตั้งแต่เวลา 06.00-21.00 น. เวลา 21.00 น. เว้นวันหยุดราชการ ตั้งแต่ระยะทาง 200 เมตร เป็นต้นไป ทั้งสองฝั่ง

- ห้ามจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่เวลา 06.00-09.00 น. และเวลา 16.00 น. เว้นวันหยุดราชการ

- ถนนพระรามที่ 3 ซอย 7 ทั้งสองฝั่งห้ามจอดรถทุกชนิดตั้งแต่เวลา 06.00-08.00 น.

- ถนนตรีเพชร ตั้งแต่แยกพาหุรัด ถึงแยกเฉลิมกรุง ฝั่งทิศตะวันตก ห้ามจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่เวลา 06.00-09.00 น. และเวลา 18.00-06.00 น. ของวันรุ่งขึ้น

- ซอยฉลองกรุง 29 ห้ามจอดรถ ฝั่งทิศเหนือ (จากปากซอยเข้าไปด้านขวามือ) ห้ามจอดรถทุกชนิด ตลอดเวลา ฝั่งทิศใต้ (จากปากซอยเข้าไปด้านซ้ายมือ) ห้ามจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่ 06.00-09.00 น. และเวลา 16.00-20.00 น. ที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้ยกเลิกระเบียบ คำสั่ง หรือข้อบังคับใดที่ขัด หรือแย้งกับข้อบังคับนี้

ประกาศ ณ วันที่ 16 มีนาคม 2560 พล.ต.ต.จิรพัฒน์ ภูมิจิตร รองผู้บัญชาการตำรวจ นครบาล ปฏิบัติราชการแทน ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล เจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

(ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามหยุดหรือจอดรถ ในถนนและซอย,๒๕๖๐)

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการกำหนดอัตราความเร็วของรถ พ.ศ. ๒๕๖๑

ด้วย กองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้ดำเนินการรณรงค์และกวดขันวินัยจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในบริเวณพื้นที่ที่เป็นแหล่งชุมชนมีสถานศึกษาและสถานที่สำคัญ ๆ ซึ่งมีนักท่องเที่ยวมาเข้าชมจำนวนมาก ดังนั้น เพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร จึงจำเป็นต้องออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร เพื่อรองรับการกำหนดอัตราความเร็วของรถในถนนต่าง ๆ

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๓๙ (๖) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ประกอบกับมาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.๒๕๖๐ บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความมั่นคงของรัฐความสงบเรียบร้อยของประชาชนและคำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ แต่งตั้งผู้บัญชาการตำรวจนครบาลเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับ

คำสั่งกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่ ๓๒๒/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ เรื่อง การกำหนดลักษณะงานและการมอบหมายอำนาจหน้าที่รับผิดชอบให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาลและผู้บังคับการประจำกองบัญชาการตำรวจนครบาลโดยมอบอำนาจให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (งานจราจร) กำกับบริหารราชการ สั่งและปฏิบัติราชการแทนผู้บัญชาการตำรวจนครบาล จึงได้ออกข้อบังคับไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการกำหนดอัตราความเร็วของรถ พ.ศ. ๒๕๖๑”

ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ กำหนดอัตราความเร็วของรถ ไม่เกิน ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในถนนดังต่อไปนี้

๓.๑ ถนนนครราชสีมา ตั้งแต่แยกสวนรื่น ถึงแยกวังแดง

๓.๒ ถนนราชวิถี ตั้งแต่แยกอุภัยเจษฎุอุทิศ ถึงเชิงสะพานกรุงธน

๓.๓ ถนนสามเสน ตั้งแต่แยกบางกระบือ ถึงแยกสี่เสาเทเวศร์

๓.๔ ถนนอู่ทองนอก ตั้งแต่แยกอู่ทองนอก ถึงแยกท่าวาสุกรี

๓.๕ ถนนสุโขทัย ตั้งแต่แยกสวนรื่น ถึงแยกสุโขทัย

๓.๖ ถนนศรีอยุธยา ตั้งแต่แยกกองพลที่ ๑ ถึงแยกเสาวนีย์

๓.๗ ถนนพระราม ๕ ตั้งแต่แยกพาณิชย์ ถึงแยกสุโขทัย

๓.๘ ถนนสวรรคโลก ตั้งแต่แยกยมราช ถึงแยกสวรรคโลก

ข้อ ๔ ข้อบังคับนี้มิให้ใช้บังคับกับรถที่กำหนดอัตราความเร็วในกฎกระทรวงไม่เกิน ๔๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ข้อ ๕ บรรดา ข้อบังคับ ประกาศ ระเบียบใดที่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับนี้ ให้ยกเลิกโดยใช้ข้อบังคับนี้แทน

ประกาศ ณ วันที่ ๑๖ มกราคม พ.ศ.๒๕๖๑ พลตำรวจตรี จิรพัฒน์ ภูมิจิตร รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ปฏิบัติราชการแทนผู้บัญชาการตำรวจนครบาล เจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานครว่าด้วยการกำหนดอัตราความเร็วของรถ, ๒๕๖๑)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กรณีศึกษา การบริหารจัดการจราจรในงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” พ.ศ.2561

ที่จัดขึ้นในห้วงวันที่ 8 กุมภาพันธ์ - 11 มีนาคม 2561 เป็นการบริหารจัดการจราจรในห้วงที่มีงานสำคัญระดับชาติ จึงมีความจำเป็นที่ต้องออกประกาศในราชกิจจานุเบกษา เพื่อบังคับใช้เป็นการเฉพาะกิจ ทั้งนี้ก็เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย และเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน ทั้งผู้ที่มาร่วมงานและผู้ที่สัญจรผ่าน ตลอดเจ้าพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ในห้วงการจัดงานดังกล่าวจะได้นำข้อบังคับนี้ไปใช้เป็นหลักในการปฏิบัติงาน และเป็นการสร้างความเข้าใจแก่พี่น้องประชาชน อีกทั้งยังเป็นงานที่มีความสำคัญของประชนชาวไทย และชาวต่างชาติก็ให้ความสำคัญ และเป็นการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีให้กับประเทศชาติ ทั้งในด้านศิลปวัฒนธรรมด้านต่าง ๆ เช่น การแต่งกาย

ย้อนยุค อาหารชาววัง การแสดง การละเล่นในอดีต จึงนับว่าเป็นงานที่มีความสำคัญและมีสร้างความภูมิใจให้กับประชาชนชาวไทยอีกด้วย

การบริหารจัดการจราจร จึงเป็นอีกหนึ่งของการบริหารจัดการที่สำคัญ เพื่อให้เกิดความเป็นระเบียบในการบริหารจัดการ และเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับพี่น้องประชาชนที่มาร่วมงานหรือสัญจรผ่านบริเวณการจัดงาน เพื่อให้ได้รับรับความสะดวก ปลอดภัย และเป็นการสะท้อนถึงวินัยชาติด้วย (สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ, ๒๕๖๑)

การบริหารจัดการจราจรในห้วงการจัดงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” พ.ศ.2561

การบริหารจัดการจราจรในห้วงการจัดงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” พ.ศ.2561 จึงมีความสำคัญต่อประชาชน และเจ้าหน้าผู้ปฏิบัติงานเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากจะมีผู้มาร่วมงานเป็นจำนวนมาก ในพื้นที่จัดงานดังกล่าว โดยมีการปิดการจราจร ดังนี้

1. เพื่อจัดการจราจร ระหว่าง วันเสาร์ – อาทิตย์ และวันหยุดราชการ ตั้งแต่เวลา 10.00 น. ถึง เวลา 21.00 น. โดยขยายการปิดการจราจร (ห้ามเข้า) ถนนศรีอยุธยาที่จะมุ่งหน้าเข้าสู่แยกพระรูป ร.5 ทั้งด้านที่มาจากแยกวัดเบญจฯ และ แยก พล.1 และจัดเดินรถทางเดียว ในถนนราชดำเนินนอก จากแยกสวน มิสกวัน มุ่งหน้าแยกพระรูป ร.5 โดยให้เลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาที่แยกพระรูป ร.5 ออกไปตามถนนศรีอยุธยา ทั้งสองด้าน

แผนภาพที่ 2 – ๒ การปิดการจราจรระดับที่ ๑

ที่มา : http://www.thaipost.net

2. ระดับที่ 1 ปิดการจราจรบริเวณโดยรอบพื้นที่จัดงานพระลานพระราชวังดุสิต และถนน อู่ทองใน จากแยกอู่ทองใน จนถึง แยกพระรูป ร.5 ตลอดเวลาการจัดงาน

แผนภาพที่ 2 – ๓ การปิดการจราจรระดับที่ ๒

ที่มา : http://www.thaipost.net

3.ระดับที่ 2 เพื่อจัดการจราจร ในวันเสาร์-อาทิตย์และวันหยุดราชการ ตั้งแต่เวลา 10.00 น. ถึง เวลา 22.00 น. โดยการปิดการจราจร เพิ่มเติมจากระดับ 1

- ถนนศรีอยุธยา จากแยกวัดเบญจฯ ถึง แยก พล.1
- ถนนราชดำเนินนอก ตั้งแต่แยกพระรูป ร.5 ถึง แยกสวนมิสกวัน

แผนภาพที่ 2 – ๔ การปิดการจราจรระดับที่ ๓

ที่มา : http://www.thaipost.net

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานครว่าด้วยการจัดการจราจร ในงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว”พ.ศ. 2561

เพื่อให้การจัดงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” พ.ศ.2561 มีการบริหารจัดการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เว็บไซต์ราชกิจจานุเบกษาจึงได้เผยแพร่ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานครว่าด้วยการจัดการจราจร ในงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว”พ.ศ. 2561

ด้วยมีการจัดงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติและแสดงความสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระมหากษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรี และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวศิลปวัฒนธรรมไทยซึ่งคาดว่าจะมีประชาชนชาวไทยรวมทั้งนักท่องเที่ยวมาเที่ยวงานเป็นจำนวนมาก ดังนั้นเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร จึงจำเป็นต้องออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร เพื่อรองรับการจัดการจราจรในงานดังกล่าว

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 139 (1) (2) (4) (9) และ (10) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา 26 ประกอบกับมาตรา 38 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560 บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความมั่นคงของรัฐความสงบเรียบร้อย ของประชาชน และคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ 529/2555 ลงวันที่ 7 กันยายน 2555 แต่งตั้งผู้บัญชาการตำรวจนครบาลเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับคำสั่งกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ 322/2560 ลงวันที่ 1 ตุลาคม 2560 เรื่อง การกำหนดลักษณะงานและการมอบหมายอำนาจหน้าที่รับผิดชอบให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล และผู้บังคับการประจำกองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยมอบอำนาจให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (งานจราจร) กำกับบริหารราชการ สั่งและปฏิบัติราชการแทนผู้บัญชาการตำรวจนครบาล จึงได้ออกข้อบังคับไว้ดังนี้

ข้อ 1 ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจร ในงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” พ.ศ.261”

ข้อ 2 ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 8 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 ถึงวันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2561

ข้อ 3 ถนนอู่ทองใน ตั้งแต่แยกอู่ทองใน ถึงพระลานพระราชวังดุสิต ห้ามรถทุกชนิดเดิน ห้ามหยุด หรือจอดรถทุกชนิดตลอดเวลา

ข้อ 4 ถนนศรีอยุธยา ตั้งแต่แยกพล 1 ถึงแยกวัดเบญจฯ ในช่องทางเดินรถที่ชิดขอบทางด้านซ้ายฝั่งสวนอัมพรและสนามเสือป่า จำนวน 1 ช่องทางจราจร กำหนดให้เป็นทางเดินเท้าสำหรับประชาชน

ข้อ 5 ห้ามหยุดหรือจอดรถทุกชนิดตลอดเวลา ทั้งสองฝั่ง ในถนนดังต่อไปนี้

5.1 ถนนพิษณุโลก

5.2 ถนนราชสีมา

5.3 ถนนราชดำเนินนอก ตั้งแต่แยกสวนมิสกวัน ถึงแยกพระรูป ร.5

ข้อ 6 กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว ตั้งแต่เวลา 10.00 น. ถึงเวลา 18.00 น. ในถนนดังต่อไปนี้

6.1 ถนนราชดำเนินนอก จากแยกสวนมิสกวัน ไปทางแยกพระรูป ร.5

6.2 ถนนศรีอยุธยา จากแยกพระรูป ร.5 ไปทางแยกวัดเบญจฯ

6.3 ถนนศรีอยุธยา จากแยกพระรูป ร.5 ไปทางแยกพล 1

ข้อ 7 ถนนศรีอยุธยา ตั้งแต่แยกพล 1 ถึงแยกวัดเบญจฯ ห้ามรถทุกชนิดเดิน ห้ามหยุดหรือจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่เวลา 18.00 น. ถึงเวลา 22.00 น.

ข้อ 8 ถนนราชดำเนินนอก ตั้งแต่แยกพระรูป ร.5 ถึงแยกสวนมิสกวัน ห้ามรถทุกชนิดเดินตั้งแต่เวลา 18.00 น. ถึงเวลา 22.00 น.

ข้อ 9 ถนนนครปฐม ตั้งแต่แยกวัดเบญจฯ ถึงแยกพาณิชยการ กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ สำหรับรถจักรยานยนต์ ตั้งแต่เวลา 18.00 น. ถึงเวลา 22.00 น.

ข้อ 10 ข้อบังคับนี้มิให้ใช้บังคับกับรถ ดังต่อไปนี้

10.1 รถเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ และรถเจ้าพนักงานตำรวจขณะปฏิบัติหน้าที่

10.2 รถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

ข้อ 11 นับตั้งแต่วัน เวลา ที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้ยกเลิก ข้อบังคับ กฎ ระเบียบคำสั่งใดที่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับนี้ไว้เป็นการชั่วคราวประกาศ ณ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2561 พลตำรวจตรี จิรพัฒน์ ภูมิจิตร รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ปฏิบัติราชการแทนผู้บัญชาการตำรวจนครบาล เจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจร ในงานอุ่นไอรัก คลายความหนาว, ๒๕๖๑)

แผนภาพที่ 2 – ๕ สรุปการปิดเส้นทางการจราจรในงานอุ่นไอรัก คลายความหนาว พ.ศ.2561

ที่มา : http://www.thaipost.net

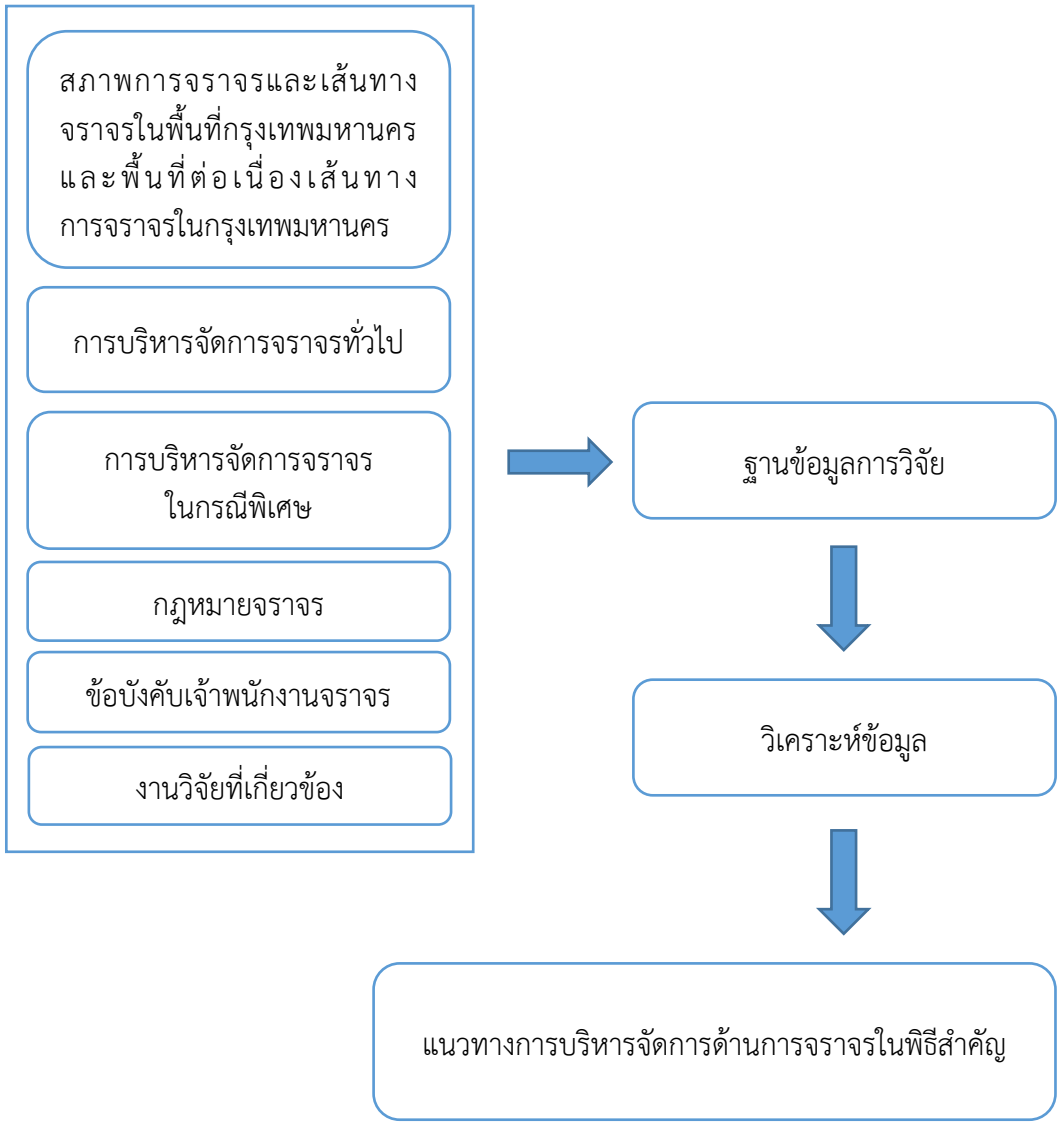
สีแดง ปิดการจราจรตลอดเวลา ในถนนอู่ทองใน และถนนศรีอยุธยา 1 ช่อง ฝั่งสวนอัมพร, สนามเสือป่า

สีเหลือง ช่วงกลางวัน 10.00 – 18.00 น. จัดเดินรถทางเดียว

สีม่วง ช่วงกลางคืน 18.00 – 22.00 น. ในถนนศรีอยุธยา ตั้งแต่แยก พล.1 ถึงแยกวัดเบญจฯ และถนนราชดำเนินนอกตั้งแต่ แยกพระรูป ร.5 ถึง แยกสวนมิสกวัน (กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมงาน, 2561)

กรอบแนวคิดการวิจัย

แผนภาพที่ ๒-๖ กรอบแนวคิดการวิจัย



บทที่ ๓
นโยบายด้านการจราจรในห้วงเวลาปกติ และในห้วงที่มีการจัดพิธีสำคัญ

นโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

วิสัยทัศน์

“เป็นหลักประกันความยุติธรรม และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนที่มีมาตรฐานสากล”

นโยบายการบริหารราชการ

ภายใต้การดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาล และกรอบแนวทางการปฏิบัติงานตามยุทธศาสตร์สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2555–2564 ซึ่งคณะกรรมการนโยบายตำรวจแห่งชาติ (ก.ต.ช.) มีมติเห็นชอบในการประชุม เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2554 สำนักงานตำรวจแห่งชาติ จึงได้กำหนดนโยบายการบริการราชการ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2561 โดยให้ถือเป็นนโยบายสำคัญและเร่งด่วนที่จะต้องร่วมกันขับเคลื่อนให้ปรากฏผลชัดเจน เป็นรูปธรรม ดังนี้ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ๒๕๖๐)

1. การพิทักษ์ ปกป้อง และเทิดพระเกียรติเพื่อความจงรักภักดีต่อสถาบันพระมหากษัตริย์

1.1 ให้ถือว่าการถวายความปลอดภัย เป็นภารกิจสำคัญสูงสุด โดยให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติการถวายความปลอดภัย พ.ศ. 2557 และระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

1.2 รณรงค์ เสริมสร้าง และปลูกฝังจิตสำนึกของคนในชาติให้มีความจงรักภักดีต่อสถาบันพระมหากษัตริย์อย่างทั่วถึงและเป็นรูปธรรม

1.3 พัฒนาการเฝ้าระวัง ตรวจสอบการกระทำที่เข้าข่ายเป็นความผิดต่อสถาบัน รวมถึงการนำเสนอข้อมูลข่าวสารผ่านช่องทางต่าง ๆ โดยเฉพาะสื่อสังคมออนไลน์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ ที่มีลักษณะไม่เหมาะสมส่งผลกระทบต่อสถาบันและให้มีการดำเนินการตามกฎหมายอย่างเด็ดขาดทุกราย

1.4 กำหนดให้มีการซักซ้อมแผนการปฏิบัติ แผนเผชิญเหตุในการปฏิบัติภารกิจด้านการถวายความปลอดภัยร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

1.5 ส่งเสริม สนับสนุน และปฏิบัติตามโครงการอันเนื่องมาจากพระราชดำริและตามแนวทางเศรษฐกิจพอเพียงอย่างเต็มกำลังความสามารถ

2. การรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยในสังคม

2.1 พัฒนาระบบด้านการข่าว ให้มีการบูรณาการและประสานการปฏิบัติร่วมกับหน่วยงานด้านการข่าวทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างใกล้ชิดและนำข้อมูลที่ได้รับไปปรับใช้ประกอบการกำหนดแผนการปฏิบัติและมาตรการต่าง ๆ

2.2 พัฒนาขีดความสามารถและสมรรถนะของชุดปฏิบัติการพิเศษ ให้กับหน่วยปฏิบัติระดับกองบัญชาการทุกแห่ง รวมตลอดไปถึงหน่วยงานระดับกองบังคับการ

2.3 กำหนดมาตรการและขั้นตอนการบริหารเหตุการณ์ในสถานการณ์ต่าง ๆ ให้ชัดเจน เป็นระบบและมีเอกภาพในการบังคับบัญชา โดยให้มีการซักซ้อมแผนเผชิญเหตุในสถานการณ์ต่าง ๆ อย่างต่อเนื่อง

2.4 บังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติการชุมนุมสาธารณะ พ.ศ.2558 รวมตลอด ถึงประกาศ คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติและกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

2.5 พัฒนาระบบการตรวจสอบบุคคลเข้า – ออกราชอาณาจักรให้มีประสิทธิภาพ เพื่อป้องกันภัยคุกคามต่อความมั่นคง การก่อการร้าย และอาชญากรรมข้ามชาติในรูปแบบต่าง ๆ

2.6 กำหนดมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการรักษาความปลอดภัยให้กับนักท่องเที่ยว โดยเฉพาะในพื้นที่ยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ เพื่อป้องกันไม่ให้นักท่องเที่ยวถูกฉ้อโกง เอารัดเอาเปรียบ และเกิดความเชื่อมั่นปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

2.7 การแก้ปัญหาในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ ให้น้อมนำยุทธศาสตร์พระราชทานของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 9 “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” และหลักปรัชญา “เศรษฐกิจพอเพียง” เป็นแนวทางการปฏิบัติงาน มุ่งเน้นการเสริมสร้างความเข้าใจและแสวงหาความร่วมมือจากประชาชน ผู้นำท้องถิ่น และผู้นำศาสนาในพื้นที่

2.8 การแก้ไขปัญหาการจราจร มุ่งเน้นการให้บริการ เพื่อกอบกู้ภาพลักษณ์ขององค์กร สร้างความพึงพอใจให้กับประชาชน และจัดให้มีการควบคุมและสั่งการจราจรในภาพรวมของพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดให้เป็นแบบบูรณาการสอดประสานกันแต่ละพื้นที่

3. การป้องกันปราบปรามและลดระดับอาชญากรรม

3.1 มุ่งเน้นการป้องกันอาชญากรรมเป็นเป้าประสงค์หลัก ด้วยการควบคุมอาชญากรรม ทั้งในมิติของอัตราการเกิดเหตุและระดับความรุนแรงของการเกิดเหตุ เพื่อให้ประชาชนรู้สึกหวาดกลัวภัยอาชญากรรมน้อยลง และหากเกิดคดีขึ้น ต้องเร่งจับกุมให้ได้โดยเร็ว

3.2 การปฏิบัติของตำรวจ ต้องทำให้เป็นหลักประกันด้านความปลอดภัยและความยุติธรรมที่มีมาตรฐานโดยยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น องค์กรภาคเอกชน และประชาชนที่ส่วนร่วมในกิจการตำรวจ

3.3 การควบคุมสถานที่เสี่ยง แหล่งมั่วสุม รวมทั้งแหล่งอบายมุขต่าง ๆ ให้ดำเนินการตามนโยบายการจัดระเบียบสังคม การปราบปรามการซื้อขายอาวุธปืนผิดกฎหมายอย่างจริงจังและให้มีการระดมกวาดล้างอาชญากรรมอย่างต่อเนื่อง

3.4 พัฒนาศักยภาพบุคลากรและระบบงานของงานสืบสวน งานสอบสวน งานนิติวิทยาศาสตร์ และงานป้องกันปราบปรามอาชญากรรม และส่งเสริมสนับสนุนให้นำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงานทั้งระบบ

3.5 จัดทำฐานข้อมูลด้านการสืบสวน เช่น แผนประทุษกรรม ประวัติผู้ต้องหาหมายจับ เป็นต้น ให้เชื่อมโยงกันทั้งประเทศ และให้ทุกหน่วยสร้างเครื่องมือสืบสวนล่วงหน้าไว้ให้ครบถ้วน เช่น จุดติดตั้งกล้องโทรทัศน์วงจรปิด การเชื่อมสัญญาณกล้อง และข้อมูลท้องถิ่นอื่น ๆ เป็นต้น

3.6 จัดตั้งศูนย์ประสานงานและแก้ไขปัญหาคนหาย/เด็กหายพลัดหลงและศพนิรนามเพื่อให้มีการตรวจสอบ ติดตามคนหาย เด็กพลัดหลง หรือศพนิรนาม และมีการประสานงานกับหน่วยที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ

3.7 ขับเคลื่อนนโยบายสำคัญต่าง ๆ ของรัฐบาลให้ปรากฏผลชัดเจนเป็นรูปธรรม เช่น การปราบปรามการละเมิดทรัพย์สินทางปัญญา การค้ามนุษย์ การทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงการลักลอบค้าสัตว์ป่าและพันธุ์พืชโดยผิดกฎหมาย เป็นต้น

4. การแก้ไขปัญหายาเสพติดในทุกมิติ

4.1 มุ่งเน้นการปราบปรามจับกุมผู้ผลิต ผู้ค้า ผู้ลำเลียงยาเสพติดในทุกระดับ โดยให้มีการซักถาม สืบสวนขยายผลจับกุมเครือข่ายผู้ร่วมขบวนการดำเนินคดีตามกฎหมายอย่างเด็ดขาดทุกรายตามมาตรา 100/2 แห่งพระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พ.ศ. 2522

4.2 ดำเนินการตามมาตรการสมคบ มาตรการทางทรัพย์สิน ทั้งการยึดทรัพย์ และการฟอกเงินกับผู้เกี่ยวข้องกับยาเสพติดตามกฎหมายอย่างจริงจัง เพื่อทำลายเส้นทางทางการเงินของเครือข่ายขบวนการลักลอบผลิตและค้ายาเสพติด

4.3 จัดระบบการเร่งรัดสืบสวนติดตามจับกุมบุคคลตามหมายจับในคดียาเสพติด โดยให้มอบหมายข้าราชการตำรวจสืบสวนติดตามจับกุมตามหมายจับแต่ละหมายให้ชัดเจน และให้ผู้บังคับบัญชาควบคุม กำกับดูแลและติดตามความคืบหน้าทุกระยะ

4.4 มุ่งเน้นการสกัดกั้นการลักลอบลำเลียงขนส่งยาเสพติดจากพื้นที่ตามแนวชายแดนเพื่อป้องกันไม่ให้มีการลำเลียงยาเสพติดเข้าไปในพื้นที่ชั้นใน หรือแหล่งชุมชน รวมทั้งสถานศึกษาต่าง ๆ

4.5 ส่งเสริม สนับสนุน และร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดกิจกรรม โครงการด้านการป้องกันการแพร่ระบาดของยาเสพติดในชุมชน สถานศึกษา และสถานประกอบการต่าง ๆ เพื่อตัดวงจรการค้ายาเสพติด และไม่ให้มีผู้เสพรายใหม่เกิดขึ้น

4.6 เสริมสร้างความร่วมมือกับนานาประเทศในการแก้ไขปัญหายาเสพติด โดยเฉพาะอย่างยิ่งกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีพื้นที่ติดต่อกับประเทศไทย

4.7 ดำเนินการทั้งทางอาญา ทางวินัย และทางปกครองกับข้าราชการตำรวจที่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องพัวพันกับยาเสพติดอย่างเด็ดขาด

5. การเร่งรัดขับเคลื่อนกระบวนการปฏิรูปองค์กรตำรวจในยุคประชาคมอาเซียน

5.1 ปรับรื้อระบบงานของตำรวจทั้งระบบให้สอดคล้องกับมาตรฐานการปฏิบัติงานทั้งในระดับประเทศ และระดับสากล โดยใช้เทคโนโลยีช่วยในการบริหารงานทั้งระบบ

5.2 พัฒนาศักยภาพของข้าราชการตำรวจให้มีความรู้ ทักษะทางภาษาอังกฤษ ภาษาอื่น ๆ ของประเทศสมาชิกอาเซียน และปรับปรุงภูมิทัศน์ ป้ายอาคาร สถานที่ทำการ รวมตลอดถึงยานพาหนะต่าง ๆ ของตำรวจให้มีรูปแบบเดียวกัน เป็นมาตรฐานสากล

5.3 สร้างเครือข่ายในทุกภาคส่วนทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ทั้งภาคทฤษฎี ภาคปฏิบัติ รวมถึงเครื่องมือ อุปกรณ์ และเทคโนโลยีต่าง ๆ เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของตำรวจ

5.4 จัดระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและกำหนดช่องทางในการประสานความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมายและหน่วยงานด้านความมั่นคงของต่างประเทศ เพื่อร่วมกันหยุดยั้งภัยคุกคามจากอาชญากรรมทุกรูปแบบ

5.5 ผลักดันให้จัดส่งข้าราชการตำรวจไปทำหน้าที่ผู้ประสานงานประจำสถานทูตต่าง ๆ ให้ครอบคลุมประเทศสมาชิกอาเซียน รวมถึงประเทศอื่น ๆ

5.6 การให้บริการประชาชน ต้องเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส และเป็นธรรมเพื่อสอดคล้องกับพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาตของทางราชการ พ.ศ.2558

5.7 ปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย และระเบียบต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในยุคประชาคมอาเซียนตามนโยบายของรัฐบาล

6. การเสริมสร้างความสามัคคี และการบำรุงขวัญข้าราชการตำรวจ

6.1 พัฒนาคุณภาพชีวิตตำรวจให้มีความสุขในการปฏิบัติงาน ปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน และจัดหาวัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงานให้เพียงพอ โดยไม่ให้เป็นภาระของข้าราชการตำรวจต้องนำเงินส่วนตัวไปจัดซื้อจัดหามาใช้ในราชการกันเอง

6.2 ปรับปรุงสวัสดิการของตำรวจ เช่น เงินเดือน ค่าตอบแทน โครงการอาหารกลางวัน การรักษาพยาบาล และสถานที่พักอาศัย เป็นต้น เพื่อให้ข้าราชการตำรวจมีชีวิตที่ดีขึ้น สามารถอยู่ได้อย่างมีเกียรติและมีศักดิ์ศรี

6.3 ให้มีการจัดกิจกรรมละลายพฤติกรรมและเสริมสร้างความสามัคคีในหมู่คณะทั้งภายในและภายนอกองค์กรอย่างต่อเนื่อง

6.4 จัดให้มีศูนย์ให้คำปรึกษา แนะนำ ช่วยเหลือข้าราชการตำรวจที่ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีทั้งทางอาญา ทางแพ่ง ทางปกครอง และทางวินัย อันเนื่องมาจากการปฏิบัติราชการตามอำนาจหน้าที่

๗. วิเคราะห์นโยบายการรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยในสังคมด้านการแก้ไขปัญหาการจราจร

จากนโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติที่ได้กรุณามอบให้เพื่อเป็นหลักในการปฏิบัติและมีความสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลที่เน้นการบูรณาการ สำหรับนโยบายการรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยในสังคมด้านการจราจร ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมุ่งเน้นการให้บริการเพื่อกอบกู้ภาพลักษณ์ขององค์กร สร้างความพึงพอใจให้กับประชาชน และจัดให้มีการควบคุมและสั่งการจราจรในภาพรวมของพื้นที่ที่มีปัญหาการจราจรติดขัดให้เป็นแบบบูรณาการสอดประสานกันแต่ละพื้นที่ นั้น ถือว่าเป็นภารกิจที่มีสำคัญกับประชน และประเทศชาติเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากการจัดการจราจรเป็นเสมือนฟันเฟืองหนึ่งในการขับเคลื่อนประเทศ ทั้งในด้าน เศรษฐกิจ สังคม และเป็นภาพลักษณ์สำคัญประการหนึ่ง และยังสะท้อนถึงวินัยชาติด้วย จึงจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการที่ดีเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวันของประชน และยังเป็นการอำนวยความสะดวกสร้างความเป็นระเบียบเรียบร้อยให้กับพี่น้องประชาชนอีกประการหนึ่งด้วย

นโยบายด้านการจราจรในห้วงเวลาปกติ

นโยบายการรักษาความมั่นคงและความสงบเรียบร้อยในสังคมด้านการจราจร โดยมี พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับใช้ในปัจจุบัน ปัญหาด้านการจราจรนับได้ว่าเป็นปัญหาสังคมปัญหาหนึ่งที่มีความสำคัญต่อประเทศชาติ และนับวันจะทวีความรุนแรงของปัญหาเพิ่มมากขึ้นไปเรื่อย ๆ โดยมีสาเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นมากมายหลายประการ กล่าวคือ ความเจริญเติบโตของเมืองหรือชุมชนได้ขยายตัวออกไปอย่างรวดเร็ว ประกอบการการวางผังเมืองยังขาดการวางแผน ไม่ดีพอ อีกทั้งจำนวนรถได้เพิ่มปริมาณขึ้นอย่างรวดเร็ว แต่ทางเดินรถมีไม่เพียงพอกับปริมาณรถที่เพิ่มขึ้น ถนนบางเส้นทางชำรุด บางเส้นทางสร้างไม่ได้มาตรฐาน ป้ายเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟจราจรที่ติดตั้งไว้ตามถนนหนทางต่างๆ มีไม่เพียงพอ บางแห่งชำรุด หรือบางแห่งติดตั้งไว้ในที่ที่ไม่เหมาะสม อีกทั้งผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ทางเดินรถ ขาดความรู้ความเข้าใจ มีความคึกคะนอง ขาดวินัย หรือละเลยไม่เคารพไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ต้องสูญเสียชีวิตร่างกายและทรัพย์สินไปเป็นจำนวนมาก ที่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์อันใด ทั้งต่อตนเองและประเทศชาติ (กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ๒๕๕๐)

ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ทางเดินรถ

การใช้รถใช้ทางเดินรถให้เกิดความปลอดภัย ผู้ขับขี่ต้องเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด อันจะเป็นแนวทางช่วยแก้ไขปัญหาการจราจร ลดอุบัติเหตุ ลดการสูญเสียชีวิต ทรัพย์สินลงได้ ดังนี้ (เรืองวิทย์ สุชาติ, ออนไลน์, ๒๕๖๑)

1. รถที่จะนำมาใช้ในทางเดินรถ

1.1 ต้องนำไปจดทะเบียนและเสียภาษีประจำปี พร้อมสำเนาคู่มือจดทะเบียนรถไว้ประจำรถด้วย

1.2 ต้องมีเครื่องยนต์ ส่วนควบ อุปกรณ์ครบถ้วน และใช้การได้ดี

1.3 ต้องมีสภาพมั่นคงแข็งแรง และมีความปลอดภัย

1.4 ต้องไม่เกิดเสียงดังเกินเกณฑ์ที่กำหนด (เสียงดังไม่เกิน 100 เดซิเบล A เมื่อวัดระยะห่าง 0.5 เมตร)

1.5 ต้องไม่เกิดอันตรายหรือทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัย (ควันดำไม่เกินร้อยละ 50 เครื่องวัด BOSCH เมื่อวัดอยู่กับที่)

1.6 ต้องนำรถไปตรวจสภาพเป็นประจำทุกปี

– รถจักรยานยนต์ เมื่อจดทะเบียนมาแล้ว 5 ปี

– รถยนต์ เมื่อจดทะเบียนมาแล้ว 7 ปี

1.7 รถที่มีไว้เพื่อขายหรือเพื่อซ่อม (ป้ายแดง) ให้ใช้เฉพาะเวลากลางวันเท่านั้น

2. การขับรถในทางเดินรถ

2.1 ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ และนำใบอนุญาตขับขี่ติดตัวไปด้วยทุกครั้งในขณะขับรถ

2.2 ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้าย และไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ

2.3 ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชน หรือโดนคนเดินเท้า ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใดของทาง

2.4 ผู้ขับขี่ต้องไม่ถือหรือใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับขี่ เว้นแต่ใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา

2.5 ต้องไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมาอย่างอื่นในขณะขับขี่ (มีแอลกอฮอร์ในร่างกายเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่าเมาสุรา)

2.6 ผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารต้องคาดเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง ขณะขับขี่รถยนต์หรือโดยสาร

2.7 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และผู้โดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย ขณะขับขี่หรือโดยสาร

2.8 ต้องขับรถด้วยความระมัดระวังเป็นพิเศษต่อเด็ก คนชรา และคนพิการ ที่กำลังใช้ทาง

2.9 ต้องขับรถให้ห่างจากรถคันหน้าพอสมควร ในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัย ในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

2.10 ทางเดินรถที่แคบ ซึ่งไม่อาจขับรถสวนกันได้โดยปลอดภัย ผู้ขับขี่รถคันที่ใหญ่กว่าต้องหยุดรถให้รถคันที่เล็กกว่าผ่านไปก่อน

2.11 เมื่อขับรถขึ้นทางลาดชัน หรือขึ้นสะพาน ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถถอยหลังไปโดนรถคันอื่น

2.12 ต้องขับรถไม่เร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด

- ในเขตเทศบาล เมืองพัทยา กทม. ความเร็วไม่เกิน 80 กม. / ชั่วโมง
- นอกเขตเทศบาล เมืองพัทยา กทม. ความเร็วไม่เกิน 90 กม. / ชั่วโมง
- ทางพิเศษหรือทางด่วน ความเร็วไม่เกิน 120 กม. / ชั่วโมง ทั้งนี้ต้องปฏิบัติตามเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏบนทางนั้น ๆ ด้วย

2.13 เมื่อขับรถสวนทางกันในเวลากลางคืน ให้ใช้ไฟต่ำ

3. ผู้ขับขี่จะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซง เปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ปฏิบัติดังนี้

3.1 ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนของผู้ใช้รถ หรือไฟสัญญาณของรถ ดังนี้

– ลดความเร็ว ยื่นแขนขวาตรงออกไป โบกมือและแขนขึ้นลงหลายครั้ง

– หยุดรถ ยื่นแขนขวาตรงออกไป แขนท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบน และตั้งฝ่ามือขึ้น หรือให้ไฟสัญญาณสีแดงท้ายรถ

– ให้แซงขึ้นหน้า ยื่นแขนขวาตรงออกไป โบกมือไปข้างหน้าหลาย ๆ ครั้งหรือให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวด้านซ้ายของรถ

– เลี้ยวขวา ยื่นแขนขวาตรงออกไปเสมอระดับไหล่ หรือให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวข้างขวา

– เลี้ยวซ้าย ยื่นแขนขวาและงอมือชูไปทางซ้ายหลาย ๆ ครั้ง หรือไฟสัญญาณยกเลี้ยวข้างซ้าย

3.2 ต้องมีระยะทางในการให้สัญญาณมือและแขน หรือไฟสัญญาณของรถในระยะทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร และมองเห็นได้ในระยะทางไม่น้อยกว่า 60 เมตร

4. การขับรถผ่านทางร่วมทางแยก หรือวงเวียน

4.1 ถ้ามีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน

4.2 ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกัน และไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนขับผ่านไปก่อน เว้นแต่ทางเอกตัดผ่านทางโท

4.3 ผู้ขับขี่ขับรถมาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิ์แก่ผู้ขับขี่ในวงเวียนทางขวามือของตนผ่านไปก่อน เว้นแต่จะมีสัญญาณไฟจราจร

5. การขับรถลงจากทางลาดชัน หรือภูเขา ควรปฏิบัติดังนี้

5.1 ห้ามใช้เกียร์ว่าง

5.2 ห้ามเหยียบคลัตช์

5.3 ห้ามดับเครื่องยนต์

6. เมื่อผู้ขับขี่พบรถฉุกเฉิน

6.1 ต้องหยุดหรือจอดรถให้ชิดขอบทางด้านซ้าย แต่ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางร่วมทางแยก

6.2 ขับรถตามหลังรถฉุกเฉิน ต้องมีระยะทางไม่ต่ำกว่า 50 เมตร

7. การจอดรถ

7.1 ต้องจอดรถให้ขนานหรือชิดกับขอบทางในระยะห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร

7.2 การจอดรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจอยู่ควบคุมรถ ผู้ขับขี่ต้องดับเครื่องยนต์ และห้ามล้อรถนั้นไว้

7.3 การจอดรถที่เป็นทางลาดชัน ผู้ขับขี่ต้องหันล้อหน้าของรถเข้าขอบทาง

7.4 การจอดรถที่เกิดขัดข้อง จำเป็นต้องจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดรถในลักษณะที่ไม่กีดขวางทางจราจร และต้องแสดงเครื่องหมาย หรือสัญญาณจราจรไว้

7.5 ข้อห้ามการจอดรถที่สำคัญ อาทิเช่น

- ในระยะ 3 เมตร จากตู้ไปรษณีย์ ทางข้าม ท่อน้ำดับเพลิง
- ในระยะ 5 เมตร จากปากทางเดินรถ
- ในระยะ 10 เมตร จากทางร่วมทางแยกที่ติดตั้งสัญญาณไฟจราจร
- ในระยะ 15 เมตร จากทางรถไฟผ่าน

8. การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า

8.1 การแซงรถต้องแซงทางด้านขวา โดยมีระยะห่างจากรถที่ถูกแซงพอสมควร แล้วจึงขับรถชิดทางด้านซ้ายของทางเดินรถ

8.2 ต้องให้สัญญาณไฟกระพริบข้างขวา เพื่อให้รถคันหลังรู้ว่าจะแซง

8.3 ต้องดูกระจกหลังว่ามีรถด้านหลังกำลังจะแซงขึ้นมาหรือไม่ และดูรถข้างหน้าว่ามีรถสวนทางมาหรือไม่

8.4 ในเวลากลางคืน ให้สัญญาณไฟสูงต่ำสลับกันเพื่อขอทาง

8.5 เมื่อผู้ขับขี่ขับรถช้าอยู่ทางด้านซ้าย ต้องยินยอมให้รถที่ขับเร็วกว่าแซง และต้องลดความเร็วของรถลง และให้สัญญาณไฟยกเลี้ยวข้างซ้าย หรือสัญญาณมือและแขน

8.6 ข้อห้ามการแซงที่สำคัญ อาทิเช่น

- เมื่อรถขึ้นทางชันหรือขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง
- ในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางร่วมทางแยก หรือวงเวียน
- เมื่อมองไม่เห็นทางข้างหน้าในระยะ 60 เมตร
- เมื่อเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย

9. คนเดินเท้า

9.1 คนเดินเท้า หมายถึง คนเดินทาง ผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการ หรือรถเข็นสำหรับเด็ก

9.2 ทางที่มีทางเท้าให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้า หากไม่มีทางเท้าให้เดินริมทางด้านขวาของตน

9.3 การข้ามทางเดินรถ คนเดินเท้าต้องไปข้ามทางข้าม (ทางม้าลาย สะพานลอย อุโมงค์ใต้ดิน)

9.4 ห้ามคนเดินเท้าข้ามทางภายในระยะไม่เกิน 100 เมตร นับจากทางข้าม

9.5 การข้ามทางเดินรถในทางร่วมทางแยก ที่มีสัญญาณไฟจราจรควบคุมการใช้ทางต้องปฏิบัติ ดังนี้

- ไฟสัญญาณสีแดง ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถในทางข้าม
- ไฟสัญญาณสีเขียว ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้านนั้น
- ไฟสัญญาณสีเหลืองอำพัน หรือสีเขียวกระพริบ ให้คนเดินเท้าหยุดรอบนทางเท้าหรือเกาะแบ่งทางเดินรถ หรือในเขตปลอดภัย
- คนเดินเท้าเดินทางในเวลากลางคืน ควรสวมใส่เสื้อผ้าสีขาว

10.เมื่อมีอุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้น

10.1 ผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่คนหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ต้องหยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควร

10.2 ต้องแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใกล้เคียงทันที

10.3 ต้องแจ้งชื่อ ที่อยู่ของตน และเลขทะเบียนรถ พร้อมแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที

10.4 ต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล ที่อยู่ของตน และหมายเลขทะเบียนรถแก้ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

10.5 หากผู้ขับขี่หลบหนี ไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำผิด และให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่หลบหนี จนกว่าคดีจะถึงที่สุด หรือได้ตัวผู้กระทำผิด

10.6 หากเจ้าของรถหรือผู้ที่ครอบครองรถไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายใน 6 เดือน นับแต่วันเกิดเหตุ ให้รถนั้นตกเป็นของรัฐ

นโยบายด้านการจราจรในห้วงพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร เสด็จสวรรคต ณ โรงพยาบาลศิริราช เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 13 ตุลาคม 2559 เวลา 15.52 นาฬิกา และเพื่อให้งานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เป็นไปด้วยความเรียบร้อยและสมพระเกียรติ คณะรัฐมนตรีได้มีมติให้เตรียมการจัดงาน โดยนายกรัฐมนตรี มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ 252/2559 ลงวันที่ 28 ตุลาคม 2559 แต่งตั้งคณะกรรมการอำนวยการจัดงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช และคณะกรรมการอำนวยการฯ ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมฝ่ายต่าง ๆ รวม 8 คณะ

การจัดงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร กำหนดขึ้นระหว่างวันที่ 25 - 29 ตุลาคม 2560 ณ มณฑลพิธีท้องสนามหลวง รวม ๕ วัน โดยมีประชาชนเดินทางไปเข้าร่วมพิธีเป็นจำนวนมาก จนทำให้พื้นที่ที่จะรองรับประชาชนอาจมีไม่เพียงพอ ทำให้เกิดความไม่เรียบร้อย และเป็นปัญหาด้านการจราจร และมีอาคันตุกะและบุคคลสำคัญจากต่างประเทศที่เดินทางเข้าร่วมงานพระราชพิธีฯ เป็นจำนวนมากและอาจเกิดเหตุความไม่ปลอดภัยต่ออาคันตุกะ และบุคคลสำคัญจากต่างประเทศ

โดยภารกิจของกองบัญชาการตำรวจนครบาล เป็นหน่วยรับผิดชอบหลักในการอำนวยความสะดวกการจราจรงานพระราชพิธีฯ ร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย โดยคณะกรรมการฝ่ายรักษาความปลอดภัยและการจราจรงานพระราชพิธีฯ ดำเนินการถวายความปลอดภัย รักษาความสงบเรียบร้อยและจัดการจราจรในพระราชพิธีฯ การเคลื่อนขบวนพระบรมราชอิสริยยศตามเส้นทางริ้วขบวนฯ ซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยอย่างสูงสุด และสมพระเกียรติ มีนโยบายคือ

1. การถวายความปลอดภัยสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ ในพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช และพระบรมวงศานุวงศ์ ต้องดำเนินการให้เกิดความปลอดภัยอย่างสูงสุด สมพระเกียรติ และเป็นไปตามพระราชประสงค์

2. การกำหนดมาตรการรักษาความเรียบร้อย จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของบุคคลสำคัญ และประชาชนที่ต้องการเดินทางมาเฝ้ารับเสด็จฯ ร่วมถวายดอกไม้จันทน์และเดินทางมาไว้อาลัย พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร

3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องซึ่งต้องร่วมปฏิบัติหน้าที่ จะต้องมีการประสานการปฏิบัติ และทุ่มเทสรรพกำลัง ยานพาหนะ วัสดุอุปกรณ์ต่างๆ เพื่อร่วมกันถวายความปลอดภัย การรักษาความสงบเรียบร้อย และจัดการจราจร เป็นไปด้วยความเรียบร้อยมีประสิทธิภาพ สมพระเกียรติ และเกิดความปลอดภัยอย่างสูงสุด

แนวความคิดในการปฏิบัติ

1. การรักษาความปลอดภัยบริเวณประกอบพระราชพิธีฯ และสถานที่สำคัญ

2. หน่วยงานที่รับผิดชอบสถานที่ที่เกี่ยวข้องจะต้องมีการบูรณาการและประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบการรักษาความปลอดภัย เพื่อกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัย และจัดกำลังพล โดยแบ่งมอบพื้นที่และกำหนดตัวบุคคลผู้รับผิดชอบให้ชัดเจน

3. ในการตรวจพื้นที่ต่างๆ เช่น บริเวณพระเมรุมาศ หรือพื้นที่อื่นที่เกี่ยวข้องโดยเจ้าหน้าที่พิเศษ จะต้องมีการประสานงานระหว่างเจ้าของพื้นที่กับเจ้าหน้าที่ที่จะต้องปิดกั้นและรักษาพื้นที่โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การส่งมอบและรักษาพื้นที่ภายหลังการตรวจ

4. การกำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยสถานที่ ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและความสะดวกในการเดินทางเป็นสำคัญ ทั้งนี้ ให้พิจารณากรณีที่ประชาชนเดินทางเข้าร่วมงานพระราชพิธีฯ หรือเฝ้ารับเสด็จฯ ให้เกิดความสงบเรียบร้อย

5. ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ให้กองบัญชาการตำรวจนครบาล เป็นหน่วยรับผิดชอบหลักในการวางแผนอำนวยการ และจัดกำลังพลปฏิบัติตามภารกิจนี้

การอำนวยความสะดวกการจราจร

1. การอำนวยความสะดวกการจราจรสำหรับการเสด็จพระราชดำเนิน ให้คำนึงถึงความปลอดภัย สมพระเกียรติ และเป็นไปตามพระราชประสงค์

2. การอำนวยความสะดวกการจราจร จะต้องคำนึงถึงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้สัญจรไปมาตามปกติให้ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด และให้มีการแก้ไขปัญหาการจราจรโดยการประชาสัมพันธ์ และการจัดเส้นทางเลี่ยงปัญหาการจราจร

3. ให้หน่วยที่รับผิดชอบจัดการจราจรและหน่วยที่เกี่ยวข้องประชาสัมพันธ์ทางสื่อมวลชน แขนงต่างๆ เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางการจราจร เส้นทางหลีกเลี่ยง การใช้ยานพาหนะ และการปฏิบัติที่ถูกต้องในการเฝ้าฯ รับ-ส่งเสด็จในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน รวมถึงข้อกำหนดต่างๆ สำหรับงานพระราชพิธีฯ อย่างชัดเจนและทั่วถึง

4. การจราจรด้วยยานพาหนะภายในและโดยรอบพื้นที่งานพระราชพิธีฯ ให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น กรณีมีความจำเป็นต้องผ่านเข้าไปในบริเวณพระราชพิธีฯ ให้จัดรถและต้องบริหารจัดการจราจร ให้ออกนอกบริเวณพระราชพิธีฯ โดยเร็วที่สุด

5. วางแผนจัดเตรียมพื้นที่จอดรถสำหรับบุคคลสำคัญที่เข้าร่วมงานพระราชพิธีฯ ให้เพียงพอ รวมทั้งกำหนดมาตรการในการจอดรถอย่างเป็นระบบ

6. จัดพื้นที่จอดรถสำหรับประชาชนทั่วไปในพื้นที่ที่เหมาะสม พร้อมทั้งจัดระบบขนส่งมวลชนหมุนเวียนรับ – ส่งประชาชนที่เข้าร่วมงานพระราชพิธีฯ

7. จัดรถนำขบวนบุคคลสำคัญทั้งฝ่ายไทยและต่างประเทศที่เข้าร่วมงานพระราชพิธีฯ และวางแผนจัดการจราจรให้สอดคล้องกับการรักษาความปลอดภัยโดยประสานการปฏิบัติหน่วยรับผิดชอบพื้นที่

จากนโยบายและแผนดังกล่าวจึงได้ออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจร ในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร พ.ศ. ๒๕๖๐ ออกมาเพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติของเจ้าพนักงาน

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจรในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพล-อดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร พ.ศ. ๒๕๖๐

ด้วยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร เสด็จสวรรคต เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๓ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๕๙ สำนักพระราชวังได้กำหนดให้มีพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ ณ พระเมรุมาศท้องสนามหลวง ในวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ประกอบกับมีพระราชพิธีที่เกี่ยวข้องในระหว่างวันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ดังนั้น เพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร จึงจำเป็นต้องออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรเพื่อรองรับการจัดการจราจรในพระราชพิธีดังกล่าว

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๓๙ (๑) (๒) (๓) (๔) และ (๑๐) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการ เกี่ยวกับการจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.๒๕๖๐ บัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความมั่นคงของรัฐความสงบเรียบร้อยของประชาชน และคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ แต่งตั้งผู้บัญชาการตำรวจนครบาลเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับคำสั่งกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่ ๓๒๒/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ เรื่อง การกำหนดลักษณะงานและการมอบหมายอำนาจหน้าที่รับผิดชอบให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล และผู้บังคับการประจำกองบัญชาการตำรวจนครบาลโดยมอบอำนาจให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (งานจราจร) กำกับบริหารราชการสั่งและปฏิบัติราชการแทนผู้บัญชาการตำรวจนครบาลจึงได้ออกข้อบังคับไว้ ดังนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจร ในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพล-อดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร พ.ศ.๒๕๖๐”

ข้อ ๒ ห้ามรถทุกชนิดเดิน ตั้งแต่วันที่ ๒๔ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ในถนนและซอยดังต่อไปนี้

๒.๑ ถนนหน้าหับเผย
๒.๒ ถนนหลักเมือง
๒.๓ ถนนมหาราช
๒.๔ ถนนท้ายวัง
๒.๕ ถนนเชตุพน
๒.๖ ถนนเศรษฐการ

๒.๗ ถนนพระพิพิธ

๒.๘ ถนนสนามไชย

๒.๙ ถนนราชดำเนินใน

๒.๑๐ ถนนพระจันทร์

๒.๑๑ ถนนหน้าพระธาตุ

๒.๑๒ ถนนหน้าพระลาน

๒.๑๓ ถนนราชินี ตั้งแต่แยกตัดถนนพระอาทิตย์ ถึงแยกผ่านภิภพลีลา

๒.๑๔ ถนนเจริญกรุง ตั้งแต่วงเวียนหน่วยบัญชาการรักษาดินแดน ถึงแยกสะพานมอญ

๒.๑๕ ถนนกัลยาณไมตรี ตั้งแต่แยกตัดถนนสนามไชย ถึงสะพานช้างโรงสี

๒.๑๖ ซอยสราญรมย์

ข้อ ๓ ห้ามจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่วันที่ ๒๔ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ในถนนและซอยดังต่อไปนี้

๓.๑ ถนนหน้าหับเผย

๓.๒ ถนนหลักเมือง

๓.๓ ถนนมหาราช

๓.๔ ถนนท้ายวัง

๓.๕ ถนนเชตุพน

๓.๖ ถนนเศรษฐการ

๓.๗ ถนนพระพิพิธ

๓.๘ ถนนสนามไชย

๓.๙ ถนนพระจันทร์

๓.๑๐ ถนนหน้าพระธาตุ

๓.๑๑ ถนนหน้าพระลาน

๓.๑๒ ถนนราชินี

๓.๑๓ ถนนอัษฎางค์

๓.๑๔ ถนนเจริญกรุง

๓.๑๕ ถนนราชดำเนินใน

๓.๑๖ ถนนกัลยาณไมตรี

๓.๑๗ ถนนพระอาทิตย์

๓.๑๘ ถนนจักรพงษ์ ตั้งแต่แยกบางลำพู ถึงจุดเชื่อมต่อถนนเจ้าฟ้า

๓.๑๙ ถนนเจ้าฟ้า ตั้งแต่แยกตัดถนนจักรพงษ์ ถึงแยกตัดถนนพระอาทิตย์

๓.๒๐ ถนนกรุงเกษม ตั้งแต่แยกสะพานขาว ถึงแยกกษัตริย์ศึก

๓.๒๑ ถนนพระสุเมรุ ตั้งแต่จุดเชื่อมต่อถนนพระอาทิตย์ (ซอยลำพู) ไปถึงแยกบางลำพู

๓.๒๒ ซอยพระยาเพชร

๓.๒๓ ซอยสราญรมย์

ข้อ ๔ กำหนดให้รถทุกชนิดเดินได้ทางเดียว ตั้งแต่วันที่ ๒๔ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ในถนนดังต่อไปนี้

๔.๑ ถนนพระสุเมรุ จากจุดเชื่อมต่อถนนพระอาทิตย์ (ซอยลำพู) ถึงแยกบางลำพู

๔.๒ ถนนจักรพงษ์ จากแยกบางลำพู ถึงจุดเชื่อมต่อถนนเจ้าฟ้า

๔.๓ ถนนเจ้าฟ้า จากแยกตัดถนนจักรพงษ์ ถึงแยกตัดถนนพระอาทิตย์

๔.๔ ถนนพระอาทิตย์ จากถนนเจ้าฟ้า (ใต้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า) ถึงจุดเชื่อมต่อถนนพระสุเมรุ (ซอยลำพู)

ข้อ ๕ ห้ามรถทุกชนิดเลี้ยวขวา ตั้งแต่วันที่ ๒๔ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ในถนนดังต่อไปนี้

๕.๑ ถนนเจริญกรุง ไปทางถนนสนามไชย

๕.๒ ถนนจักรพรรดิพงษ์ ไปทางถนนราชดำเนินนอก

ข้อ ๖ ถนนราชดำเนินนอก ตั้งแต่พระลานพระราชวังดุสิตถึงแยกผ่านฟ้าลีลาศ ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิด ระหว่างวันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ และกำหนดให้จัดการจราจร ดังนี้

๖.๑ ช่องทางคู่ขนานฝั่งทิศตะวันออก (ด้านกองทัพภาคที่ ๑) กำหนดให้เป็น เส้นทางรถฉุกเฉินและรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

๖.๒ ช่องทางคู่ขนานฝั่งทิศตะวันตก (ด้านกระทรวงศึกษาธิการ) กำหนดให้เป็นทางเดินเท้าสำหรับประชาชน

ข้อ ๗ ถนนราชดำเนินกลาง ตั้งแต่แยกผ่านฟ้าลีลาศถึงแยกผ่านพิภพลีลา ห้ามรถทุกชนิดเดินและห้ามจอดรถทุกชนิด ระหว่างวันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ และกำหนดให้จัดการจราจร ดังนี้

๗.๑ ช่องทางเดินรถฝั่งทิศเหนือขาออก (ด้านธนาคารอาคารสงเคราะห์ สาขาราชดำเนิน) ติดกับเกาะกลางถนน ๒ ช่องจราจร กำหนดให้เป็นเส้นทางรถฉุกเฉินและรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

๗.๒ ช่องทางเดินรถฝั่งทิศเหนือขาออก (ด้านธนาคารอาคารสงเคราะห์ สาขาราชดำเนิน) ถัดจากเกาะกลางถนน ๒ ช่องจราจร กำหนดให้เป็นทางเดินเท้าสำหรับประชาชน

ข้อ ๘ ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า ตั้งแต่แยกอรุณอมรินทร์ ถึงแยกผ่านพิภพลีลา ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิด ระหว่างวันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ และกำหนดให้จัดการจราจร ดังนี้

๘.๑ ช่องทางเดินรถฝั่งทิศเหนือขาเข้า (ด้านฝั่งพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ หอศิลป) ติดกับเกาะกลางถนน ๑ ช่องจราจร กำหนดให้เป็นเส้นทางรถฉุกเฉินและรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

๘.๒ ช่องทางเดินรถฝั่งทิศเหนือขาเข้า (ด้านพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ หอศิลป) ถัดจากช่องทางฉุกเฉินกำหนดให้เป็นทางเดินเท้าสำหรับประชาชน

๘.๓ ช่องทางเดินรถฝั่งทิศใต้ขาออก (ด้านสนามหลวง) ทุกช่องทางจราจรกำหนดให้เป็นเส้นทางรถฉุกเฉินและรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ที่รับผิดชอบ

ข้อ ๙ เส้นทางขบวนอัญเชิญพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิดในวันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ในถนนดังต่อไปนี้

๙.๑ ถนนลูกหลวง

๙.๒ ถนนหลานหลวง ตั้งแต่แยกผ่านฟ้าลีลาศ ถึงแยกสะพานขาว

๙.๓ ถนนศรีอยุธยา ตั้งแต่แยกวัดเบญจฯ ถึงแยก พล.๑

๙.๔ ถนนพิษณุโลก ตั้งแต่แยกพาณิชยการ ถึงแยกวังแดง

๙.๕ ถนนกรุงเกษม ตั้งแต่แยกประชาเกษมถึงแยกเทวกรรม

๙.๖ ถนนจักรพรรดิพงษ์ ตั้งแต่แยกแม้นศรีถึงแยก จปร.

๙.๗ ถนนวิสุทธิกษัตริย์ ตั้งแต่แยก จปร. ถึงแยกวิสุทธิกษัตริย์

๙.๘ ถนนนครสวรรค์ ตั้งแต่แยกผ่านฟ้าลีลาศถึงแยกนางเลิ้ง

๙.๙ ถนนตะนาว ตั้งแต่ถนนพระสุเมรุถึงถนนมหรรณพ (แยกศาลเจ้าพ่อเสือ)

๙.๑๐ ถนนดินสอ ตั้งแต่แยกสะพานเฉลิมวันชาติถึงแยกตัดถนนมหรรณพ (แยก กทม.)

๙.๑๑ ถนนมหาไชย ตั้งแต่แยกสำราญราษฎร์ ถึงแยกป้อมมหากาฬ

๙.๑๒ ถนนพระสุเมรุ ตั้งแต่แยกป้อมมหากาฬ ถึงแยกสะพานเฉลิมวันชาติ

๙.๑๓ ถนนราชินี ตั้งแต่แยกปากคลองตลาด ถึงแยกผ่านพิภพลีลา

๙.๑๔ ถนนอัษฎางค์ ตั้งแต่แยกพระพิทักษ์ ถึงแยกผ่านพิภพลีลา

๙.๑๕ ถนนมหาราช ตั้งแต่แยกพระจันทร์ ถึงแยกปากคลองตลาด

๙.๑๖ ถนนคู่ขนานลอยฟ้า (บรมราชชนนี) ตั้งแต่ทางร่วมสะพานพระราม ๘ ถึงทางขึ้นสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

ข้อ ๑๐ ถนนกรุงเกษม จากแยกสะพานขาวถึงแยกกษัตริย์ศึก กำหนดให้รถทุกชนิดเดินได้ทางเดียว ตั้งแต่วันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐

ข้อ ๑๑ เส้นทางขบวนพระราชพิธีบรรจุพระบรมราชสรีรางคารพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร ห้ามรถทุกชนิดเดินและห้ามจอดรถทุกชนิด บริเวณโดยรอบวัดราชบพิธสถิตมหาสีมาราม ในวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ในถนนและซอยดังต่อไปนี้

๑๑.๑ ถนนราชินี ตั้งแต่แยกผ่านพิภพลีลา ถึงแยกพระพิทักษ์

๑๑.๒ ถนนอัษฎางค์ ตั้งแต่แยกผ่านพิภพลีลา ถึงแยกพระพิทักษ์

๑๑.๓ ถนนราชบพิธ

๑๑.๔ ถนนเฟื่องนคร ตั้งแต่แยกสี่กั๊กพระยาศรี ถึงแยกสี่กั๊กเสาชิงช้า

๑๑.๕ ซอยพระยาศรี

ข้อ ๑๒ ถนนที่เชื่อมต่อในเส้นทางขบวนพระราชพิธีบรรจุพระบรมราชสรีรางคารพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร ห้ามรถทุกชนิดเดินและห้ามจอดรถทุกชนิดบริเวณโดยรอบวัดราชบพิธสถิตมหาสีมาราม ในวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ในถนนดังต่อไปนี้

๑๒.๑ ถนนเจริญกรุง ตั้งแต่วงเวียนหน่วยบัญชาการรักษาดินแดน ถึงแยกสี่กั๊กพระยาศรี

๑๒.๒ ถนนบำรุงเมือง ตั้งแต่แยกสะพานช้างโรงสี ถึงแยกเสาชิงช้า

๑๒.๓ ถนนสุขา ๑

๑๒.๔ ถนนสุขา ๒

ข้อ ๑๓ เส้นทางขบวนพระราชพิธีบรรจุพระบรมราชสรีรางคารพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิดบริเวณโดยรอบวัดบวรนิเวศวิหารราชวรวิหาร ในวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ในถนนดังต่อไปนี้

๑๓.๑ ถนนราชดำเนินกลาง ตั้งแต่แยกผ่านพิภพลีลา ถึงแยกผ่านฟ้าลีลาศ

๑๓.๒ ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า ตั้งแต่แยกอรุณอัมรินทร์ ถึงแยกผ่านพิภพลีลา

๑๓.๓ ถนนพระสุเมรุ

๑๓.๔ ถนนบวรนิเวศน์

๑๓.๕ ถนนสิบสามห้าง

๑๓.๖ ถนนบ้านพานถม

ข้อ ๑๔ ถนนที่เชื่อมต่อในเส้นทางขบวนพระราชพิธีบรรจุพระบรมราชสรีรางคารพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิด บริเวณโดยรอบวัดบวรนิเวศวิหารราชวรวิหาร ในวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ.๒๕๖๐ ในถนนและซอยดังต่อไปนี้

๑๔.๑ ถนนตะนาว ตั้งแต่แยกสี่กั๊กเสาชิงช้า ถึงวงเวียนสิบสามห้าง

๑๔.๒ ถนนดินสอ ตั้งแต่แยกตัดถนนมหรรณพ (แยก กทม.) ถึงแยกสะพานเฉลิมวันชาติ

๑๔.๓ ถนนประชาธิปไตย แยกสะพานเฉลิมวันชาติ ถึงแยกวิสุทธิ์กษัตริย์

๑๔.๔ ถนนมหาไชย ตั้งแต่แยกสำราญราษฎร์ ถึงแยกป้อมมหากาฬ

๑๔.๕ ถนนหลานหลวง ตั้งแต่แยกผ่านฟ้าลีลาศ ถึงแยกหลานหลวง

๑๔.๖ ถนนราชดำเนินนอก ตั้งแต่แยกผ่านฟ้าลีลาศ ถึงแยก จปร.

๑๔.๗ ถนนตานี

๑๔.๘ ถนนข้าวสาร

๑๔.๙ ซอยดำเนินกลางเหนือ ๑๒๓๓

๑๔.๑๐ ซอยรามบุตรี

๑๔.๑๑ ซอยไกรสีห์

ข้อ ๑๕ ข้อบังคับนี้มิให้ใช้บังคับกับรถ ดังต่อไปนี้

๑๕.๑ รถในพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร

๑๕.๒ รถเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ และรถเจ้าพนักงานตำรวจ ขณะปฏิบัติหน้าที่

๑๕.๓ รถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

ข้อ ๑๖ นับตั้งแต่วัน เวลา ที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้ยกเลิกข้อบังคับ กฎ ระเบียบ คำสั่ง ใดที่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับนี้ไว้เป็นการชั่วคราว (ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจรในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทร มหาภูมิพล-อดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร, ๒๕๖๐)

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจรในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพล-อดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๐

พลตำรวจตรี จิรพัฒน์ ภูมิจิตร รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ปฏิบัติราชการแทน ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล เจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ได้ออกประกาศ ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจร ในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๐มีรายละเอียดระบุว่า ตามที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลได้ออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจรในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทร มหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร พ.ศ.๒๕๖๐ ไปแล้วนั้น เนื่องจากมีสถานที่จัดสร้างพระเมรุมาศจำลองและซุ้มถวายดอกไม้จันทน์เพิ่มเติม รวมทั้งการจัดซุ้มดอกไม้ถวายพระเกียรติ ซึ่งคาดว่าจะมีประชาชนมาร่วมงานพระราชพิธีเป็นจำนวนมาก

ดังนั้น เพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร จึงจำเป็นต้องออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร เพื่อรองรับการจัดการจราจรในพระราชพิธีดังกล่าว

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๓๙ (๑) และ (๒) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ บัญญัติ ให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบ เรียบร้อยของประชาชน และคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕

แต่งตั้งผู้บัญชาการตำรวจนครบาลเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับคำสั่ง กองบัญชาการตำรวจนครบาลที่ ๓๒๒/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ เรื่อง การกำหนดลักษณะงาน และการมอบหมายอำนาจหน้าที่รับผิดชอบให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล และผู้บังคับการประจำกองบัญชาการตำรวจนครบาลโดยมอบอำนาจให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (งานจราจร) กำกับบริหารราชการสั่งและปฏิบัติราชการแทน ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล จึงได้ออกข้อบังคับไว้ดังนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจร ในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๐”

ข้อ ๒ ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่วันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ จนเสร็จสิ้นพระราชพิธี ในถนนดังต่อไปนี้

๒.๑ ถนนพระสุเมรุ จากจุดเชื่อมต่อถนนพระอาทิตย์ (ซอยลำพู) ถึงแยกบางลำพู

๒.๒ ถนนจักรพงษ์ จากแยกบางลำพู ถึงจุดเชื่อมต่อถนนเจ้าฟ้า

๒.๓ ถนนเจ้าฟ้า จากแยกตัดถนนจักรพงษ์ ถึงแยกตัดถนนพระอาทิตย์

๒.๔ ถนนพระอาทิตย์ จากถนนเจ้าฟ้า (ใต้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า) ถึงจุดเชื่อมต่อถนนพระสุเมรุ (ซอยลำพู)

ข้อ ๓ ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่วันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ จนเสร็จสิ้นพระราชพิธี ในถนนและซอยดังต่อไปนี้

๓.๑ ถนนบำรุงเมือง ตั้งแต่ถนนอัษฎางค์ ถึงถนนมหาไชย

๓.๒ ถนนตะนาว ตั้งแต่แยกสี่กั๊กเสาชิงช้า ถึงถนนมหรรณพ (แยกศาลเจ้าพ่อเสือ)

๓.๓ ถนนดินสอ ตั้งแต่ถนนบำรุงเมือง ถึงถนนมหรรณพ

๓.๔ ถนนเจริญกรุง ตั้งแต่ถนนอัษฎางค์ ถึงถนนมหาไชย

๓.๕ ถนนราชบพิธ ตั้งแต่ถนนอัษฎางค์ ถึงถนนตีทอง

๓.๖ ถนนเฟื่องนคร ตั้งแต่แยกสี่กั๊กพระยาศรี ถึงแยกสี่กั๊กเสาชิงช้า

๓.๗ ถนนตีทอง ตั้งแต่ถนนเจริญกรุง ถึงถนนบำรุงเมือง

๓.๘ ถนนบ้านหม้อ ตั้งแต่แยกสี่กั๊กพระยาศรี ถึงถนนจักรเพชร

๓.๙ ถนนตรีเพชร ตั้งแต่ถนนเจริญกรุง ถึงถนนจักรเพชร

๓.๑๐ ถนนจักรเพชร ตั้งแต่ถนนอัษฎางค์ ถึงถนนตรีเพชร

๓.๑๑ ถนนศิริพงษ์ ตั้งแต่ถนนบำรุงเมือง ถึงถนนอุณากรรณ

๓.๑๒ ถนนอุณากรรณ ตั้งแต่ถนนศิริพงษ์ ถึงถนนเจริญกรุง

๓.๑๓ ถนนบูรพา ตั้งแต่ถนนเจริญกรุง ถึงถนนพาหุรัด

๓.๑๔ ถนนพาหุรัด ตั้งแต่ถนนบ้านหม้อ ถึงถนนจักรเพชร

๓.๑๕ ซอยพระพิทักษ์ตั้งแต่ถนนอัษฎางค์ถึงถนนบ้านหม้อ

ข้อ ๔ ถนนจักรเพชร ตั้งแต่เชิงทางลงสะพานพระพุทธยอดฟ้า ถึงสะพานเจริญรัช ในช่องทางเดินรถที่ชิดขอบทางด้านละ ๑ ช่องทางจราจร ทั้งสองฝั่ง ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอด รถทุกชนิด ตั้งแต่วันที่ ๒๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อ ๕ ถนนกำแพงเพชร ๖ ตั้งแต่ถนนงามวงศ์วาน ถึงถนนเทศบาลสงเคราะห์ (วัดเสมียนนารี) ขาเข้าและขาออก ทั้งสองฝั่ง ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิด ในวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อ ๖ ข้อบังคับนี้มิให้ใช้บังคับกับรถดังต่อไปนี้

๖.๑ รถในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร

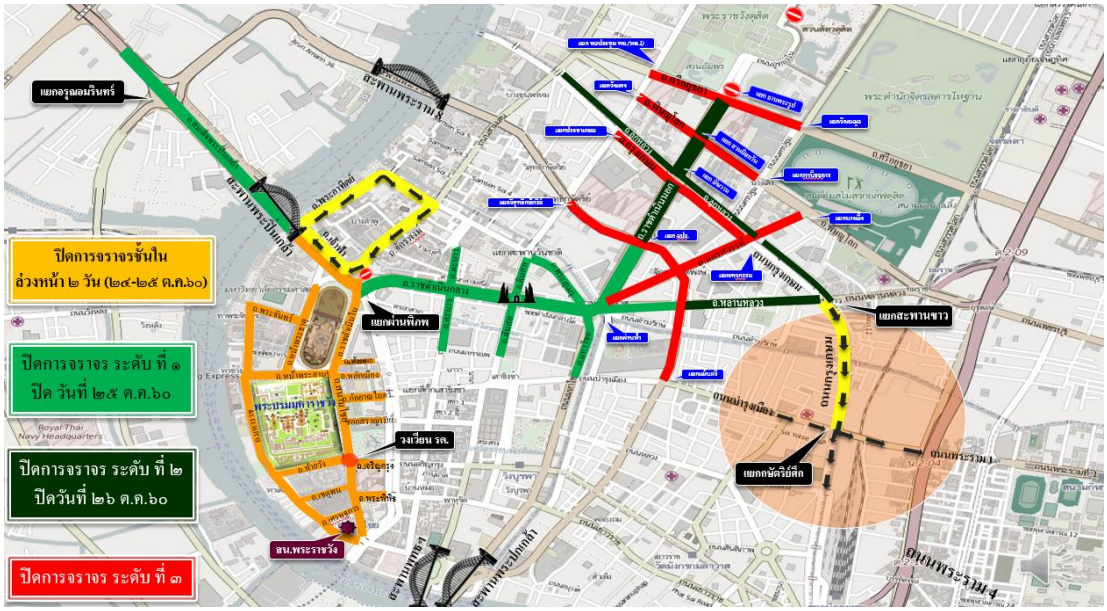
๖.๒ รถเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ และรถเจ้าพนักงานตำรวจขณะปฏิบัติหน้าที่

๖.๓ รถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

ข้อ ๗ นับตั้งแต่วัน เวลา ที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้ยกเลิก ข้อบังคับ กฎ ระเบียบ คำสั่งใด ที่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับนี้ไว้เป็นการชั่วคราว (ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจรในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทร มหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร (ฉบับที่ ๒), ๒๕๖๐)

จากข้อบังคับเจ้าพนักงานที่กล่าวมาแล้วนั้นยังมีการแบ่งการปิดการจราจรออกเป็น ๓ ระดับ ดังนี้

แผนภาพที่ ๓ – ๑ การปิดการจราจร ๓ ระดับ



ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

ระดับที่ ๑ (ปิด ๒๕ ต.ค.๖๐) ปิดการจราจรชั้นใน ๕ สาย และถนนที่พาดผ่านถนนราชดำเนินกลาง

๑. ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า จากแยกอรุณอมรินทร์ ถึงแยกผ่านพิภพ ทั้งสองฝั่ง

๒. ถนนราชดำเนินกลาง จากแยกผ่านพิภพ ถึง แยกผ่านฟ้าทั้งสองฝั่ง

๓. ถนนราชดำเนินนอก จากแยกผ่านฟ้า ถึง แยก จปร.

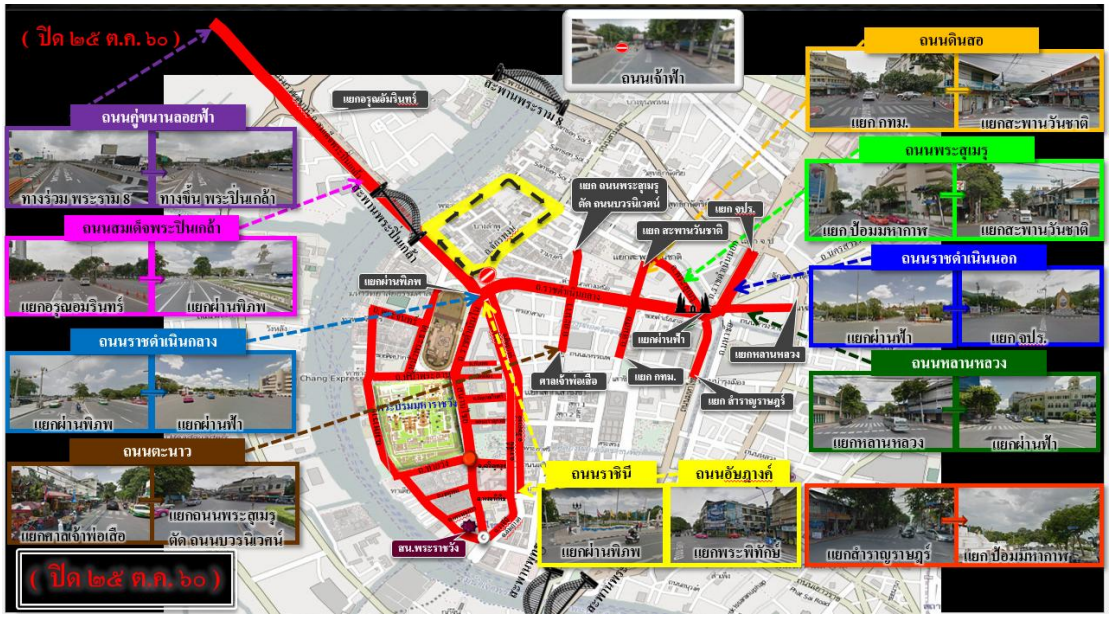
๔. ถนนหลานหลวง จากแยกหลานหลวง ถึง แยกผ่านฟ้า

๕. ถนนคู่ขนานลอยฟ้า (บรมราชชนนี) จากทางร่วม สะพานพระราม ๘ ถึง ทางขึ้นสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าและถนนที่พาดผ่าน ถนนราชดำเนินกลาง

- ถนนตะนาว จาก แยกคอกวัว ถึง แยกถนนพระสุเมรุ ตัด ถนนบวรนิเวศน์
- ถนนดินสอ จาก แยก กทม. ถึง แยกสะพานวันชาติ
- ถนนมหาไชย จาก แยกสำราญราษฎร์ ถึง ป้อมมหากาฬ

- ถนนพระสุเมรุ จาก แยกป้อมมหากาฬ ถึง แยกสะพานวันชาติ
- ถนนราชินี จาก แยกปากคลองตลาด ถึง แยกผ่านพิภพ
- ถนนอัษฎางค์ จากแยกพระพิทักษ์ ถึง แยกผ่านพิภพ
- ถนนมหาราช จากแยกแยกพระจันทร์ ถึง แยกปากคลองตลาด

แผนภาพที่ ๓ – ๒ การปิดการจราจรระดับ ๑



ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

ระดับที่ ๒ ขยายการปิดการจราจรเพิ่มเติม (ปิด ๒๖ ต.ค.๖๐)

๑. ย้ายการปิดการจราจรใน ถนนหลานหลวง ไปถึง แยกสะพานขาว และจัดเดินรถทางเดียวใน ถนนกรุงเกษม จากแยก สะพานขาว ไป แยกกษัตริย์ศึก เพื่อระบายรถออกไปยังถนนพระราม ๑ และ ถนนพระราม ๔ ส่วนรถในถนนจักรพรรดิพงษ์ ตั้งแต่แยกแม้นศรี ถึงแยกวิสุทธิกษัตริย์ยังสามารถวิ่งได้โดยห้ามเลี้ยวเข้าถนนราชดำเนินนอก

๒. ถนนราชดำเนินนอก จากลานพระราชวังดุสิต ถึง แยก จปร. จะปิดการจราจรเป็นช่วงๆ ตามแยก โดยไม่ให้รถเข้าสู่ถนนราชดำเนิน แต่ให้วิ่งพาดผ่านสัญจรส่งประชาชนไว้ ดังนี้

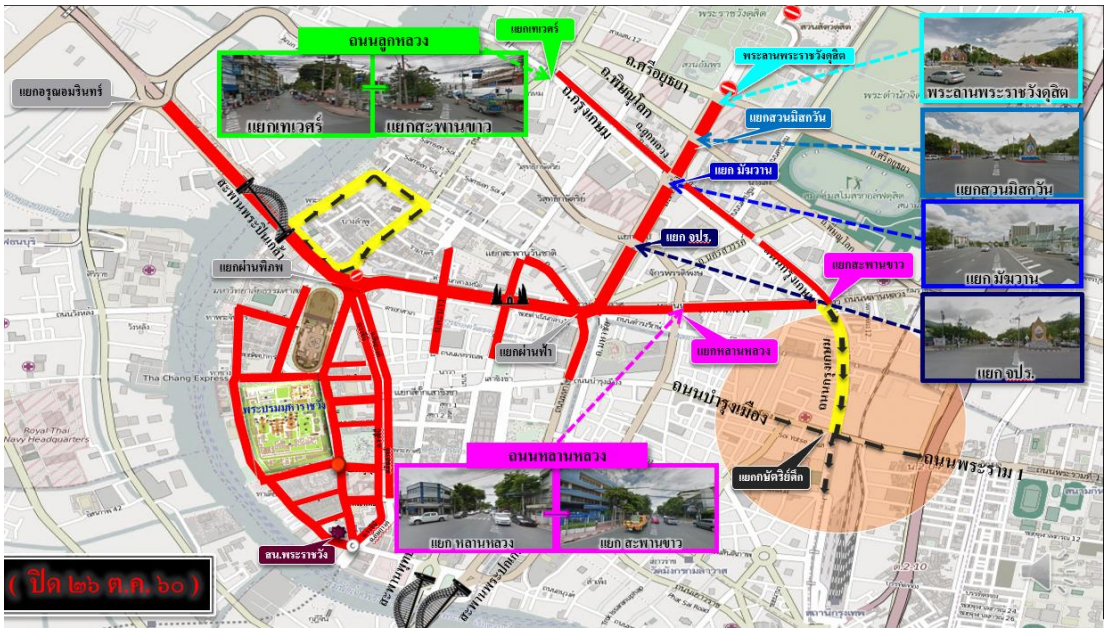
๒.๑ ปิดแยกลานพระรูป ร.๕ ถึง แยกสวนมิสกวัน โดยคงให้รถในถนนศรีอยุธยาวิ่งผ่านได้

๒.๒ ปิดแยกสวนมิสกวันถึงแยกมัฆวาน โดยยังคงให้รถในถนนพิษณุโลกวิ่งผ่านได้

๒.๓ ปิดแยกมัฆวาน ถึง แยก จปร. โดยยังคงให้รถใน ถนนกรุงเกษม วิ่งผ่านได้

๒.๔ ปิดถนนลูกหลวง ตลอดสาย

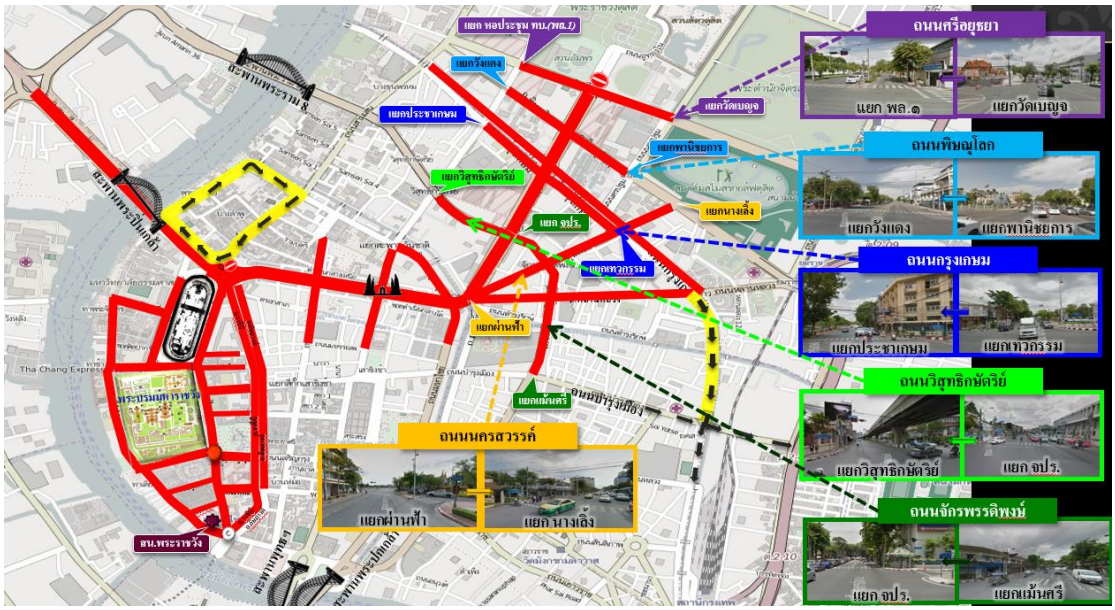
แผนภาพที่ ๓ – ๓ การปิดการจราจรระดับ ๒



ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

ระดับที่ ๓ ขยายการปิดการจราจรเพิ่มเติมจากระดับ ๒

แผนภาพที่ ๓ – ๔ การปิดการจราจรระดับ ๓



ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

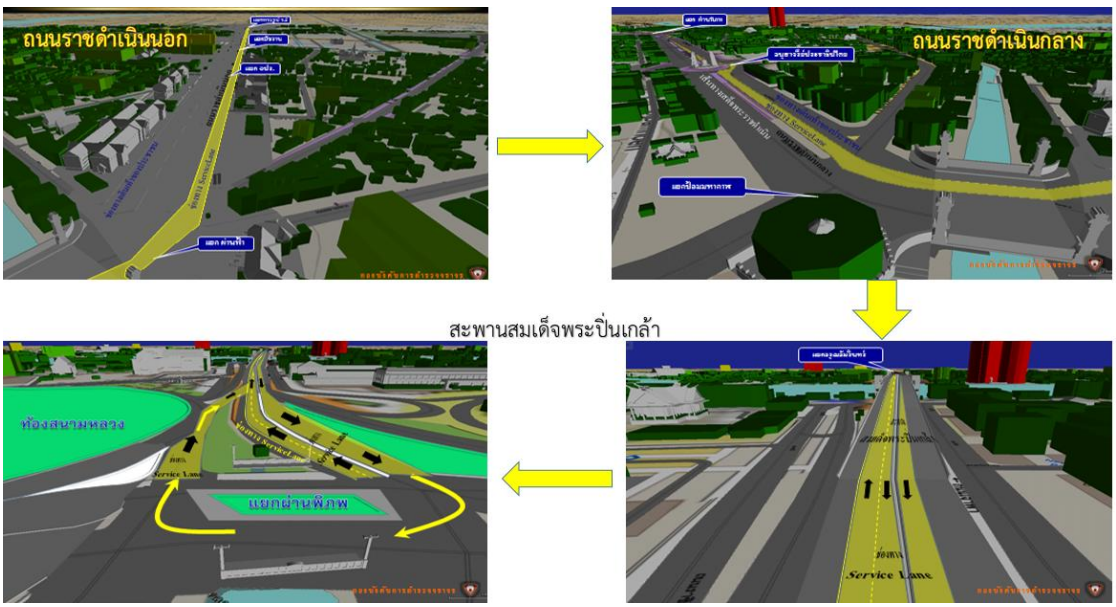
จุดรวมพล บุคคลสำคัญและแขกรับเชิญ

เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับบุคคลสำคัญและแขกรับเชิญ จึงได้จัดจุดรวมพลไว้ ๑๔ จุด ดังนี้

๑. ทำเนียบรัฐบาล
๒. กระทรวงการต่างประเทศ ถนนศรีอยุธยา
๓. กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
๔. โรงเรียนราชวินิต มัธยม
๕. มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลพระนคร
๖. กระทรวงมหาดไทย
๗. ศาลาว่าการ กรุงเทพมหานคร
๘. ธนาคารแห่งประเทศไทย
๙. โรงเรียนจิตรลดา
๑๐. หอประชุมกองทัพเรือ
๑๑. โรงพยาบาลศิริราช
๑๒. โรงเรียนวชิราวุธวิทยาลัย
๑๓. สนามม้านางเลิ้ง
๑๔. วัดบวรนิเวศฯ (พระสงฆ์)

เส้นทางสายการแพทย์และเส้นทางฉุกเฉิน

แผนภาพที่ ๓ – ๕ เส้นทางสายการแพทย์และเส้นทางฉุกเฉิน



ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

การบริหารจัดการในเส้นทางการเดินทางของประชาชน

บริหารจัดการ การเดินทางของประชาชนให้สอดคล้องกับการจัดจุดให้บริการอาหาร และจุดวางดอกไม้จันทน์ในพื้นที่ชั้นใน

๑. ถนนราชดำเนินนอก ตั้งแต่พระลานพระราชวังดุสิตถึงแยกผ่านฟ้า โดยช่องคู่ขนานฝั่งตะวันตก ด้านกระทรวงศึกษาธิการ ใช้เป็นช่องทางเดินเท้าของประชาชน

๒. ถนนราชดำเนินกลาง ตั้งแต่แยกผ่านฟ้าถึงแยกผ่านพิภพ โดยฝั่งทิศเหนือ (ขาออก) ถัดจากเกาะกลาง ๒ ช่องทางที่เหลือใช้เป็นช่องทางเดินเท้าของประชาชน

๓. สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า ตั้งแต่แยกอรุณอมรินทร์ถึงแยกผ่านพิภพฝั่งทิศเหนือ (ขาเข้า) ถัดจากช่องทางฉุกเฉิน ใช้เป็นเส้นทางเดินเท้า

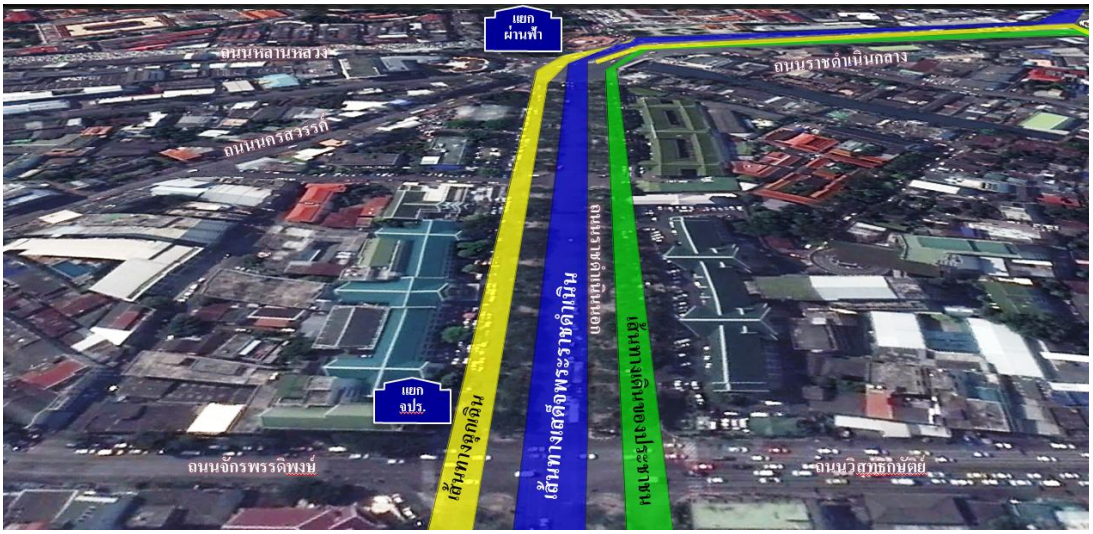
แผนภาพที่ ๓ – ๖ เส้นทางจากแยกลานพระรูปถึงแยกสะพานมัฆวาน

ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

แผนภาพที่ ๓ – ๗ เส้นทางจากแยกมัฆวานถึงแยก จปร.

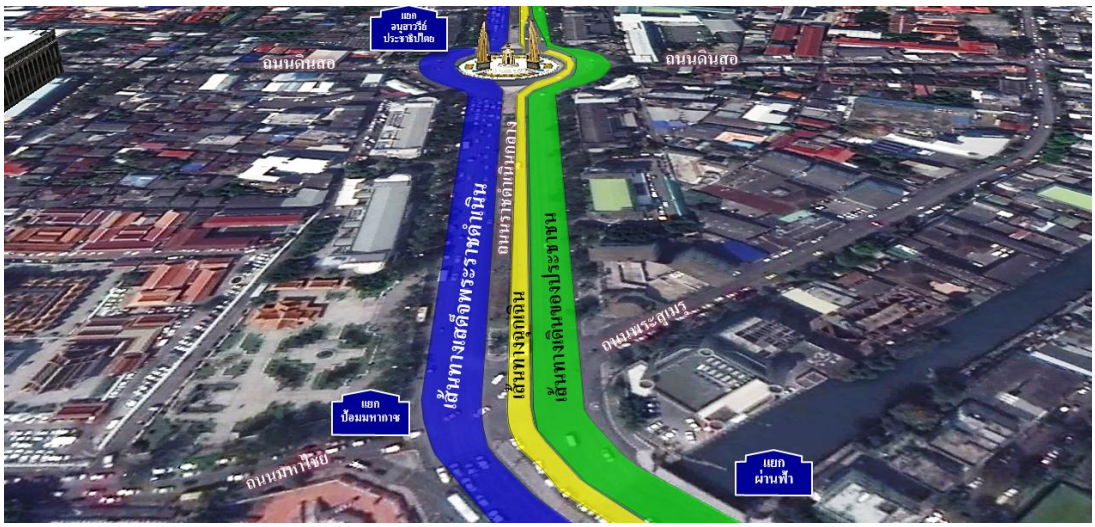
ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

แผนภาพที่ ๓ – ๘ เส้นทางจากแยก จปร. ถึงแยกผ่านฟ้า



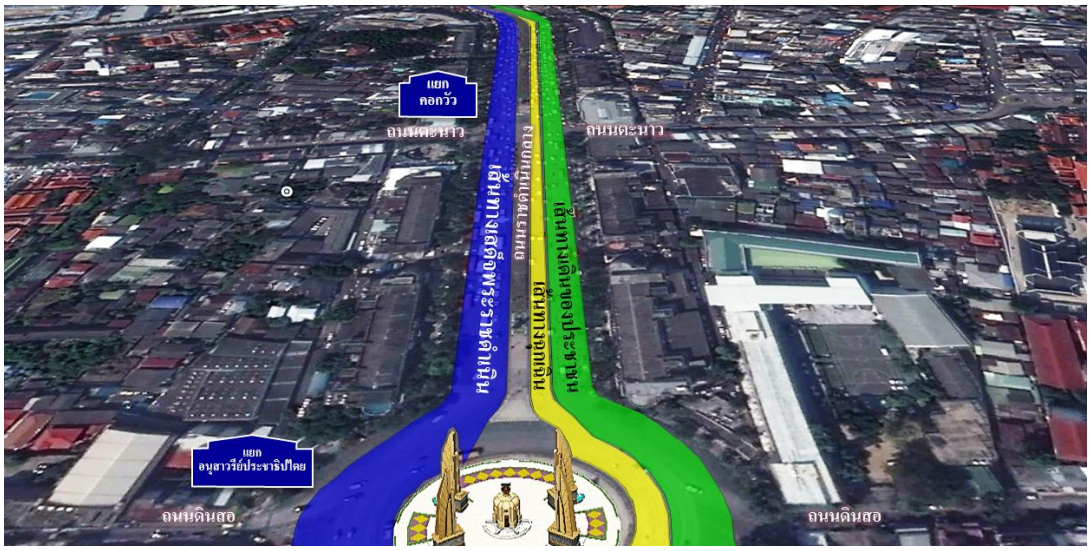
ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

แผนภาพที่ ๓ – ๙ เส้นทางจากจากแยกผ่านฟ้าถึงวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย



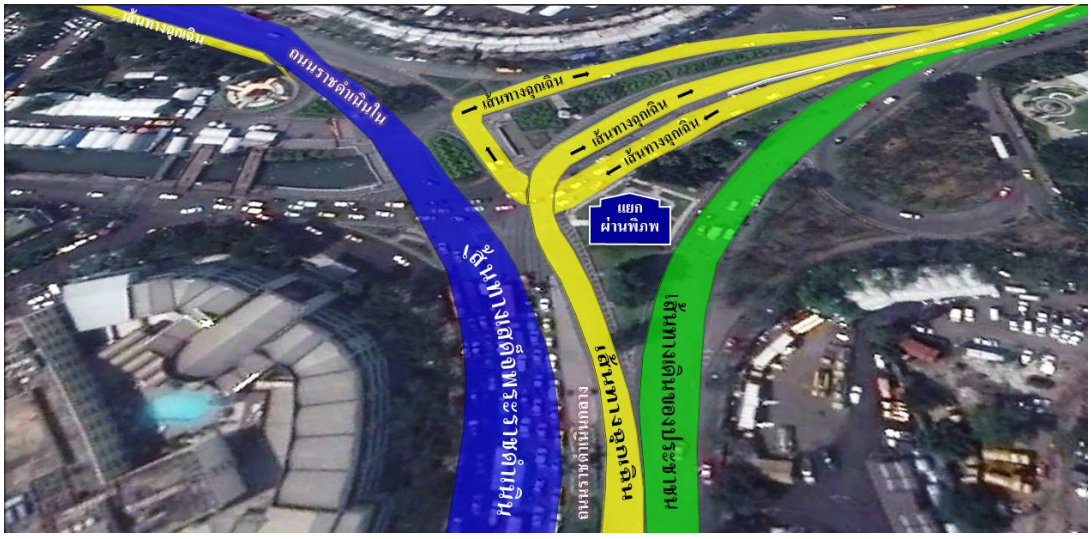
ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

แผนภาพที่ ๓ – ๑๐ เส้นทางจากวงเวียนอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย ถึง แยกผ่านพิภพ



ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

แผนภาพที่ ๓ – ๑๑ เส้นทางแยกผ่านพิภพ



ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

แผนภาพที่ ๓ – ๑๒ เส้นทางจากแยกผ่านพิภพถึงสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

แผนภาพที่ ๓ – ๑๓ เส้นทางจากสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้าถึงแยกอรุณอัมรินทร์

ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

แผนภาพที่ ๓ – ๑๔ เส้นทางการเดินทางของประชาชนด้านทิศใต้ วงเวียน สน.พระราชวัง

ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

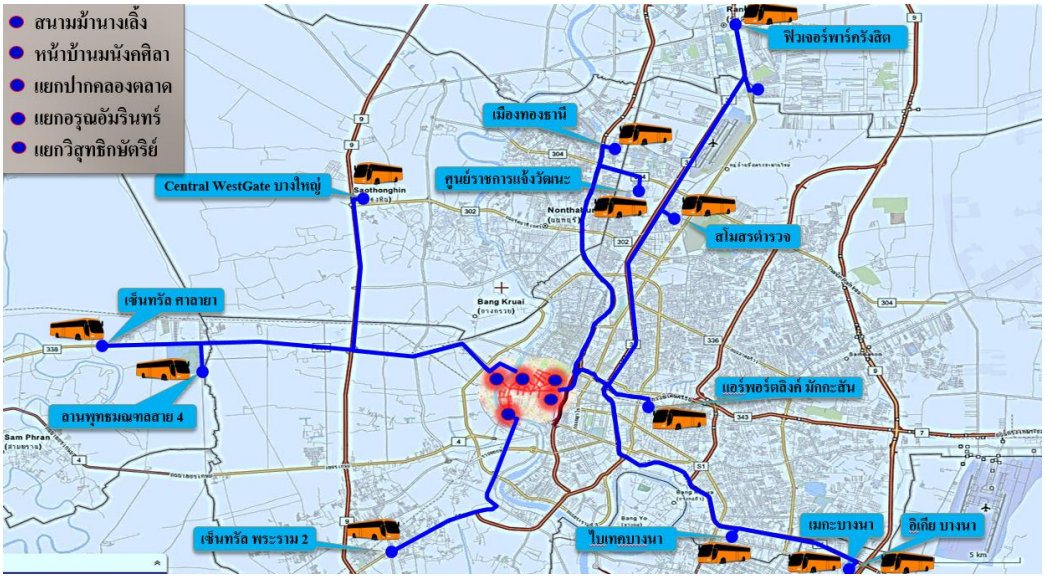
Shuttle bus จะส่งประชาชนที่วงเวียน สน.พระราชวัง เลี้ยวเข้าถนนอัษฎางค์ ออกถนนพระพิพิธ ไปแยกพาหุรัด สำหรับประชาชน ให้เดินเท้าในถนน ๒ สาย คือถนนมหาราชจากสน.พระราชวัง ถึง แยกท่าเตียน ถนนอัษฎางค์ ตั้งแต่แยกพระพิทักษ์ เข้าจุดคัดกรองที่กำหนด

การเดินทางจากส่วนภูมิภาคเข้าสู่จุดรวมพลโดยระบบรถ

การเดินทางจากส่วนภูมิภาคเข้าสู่จุดรวมพลโดยระบบรถเพื่อโดยสาร Shuttle bus ที่ให้บริการรับส่งประชาชนในภาพรวม โดยจุดรวมพลจำนวน ๑๓ จุด ที่สามารถรองรับรถโดยสารได้ถึง ๒๙,๖๐๐ คัน ดังนี้

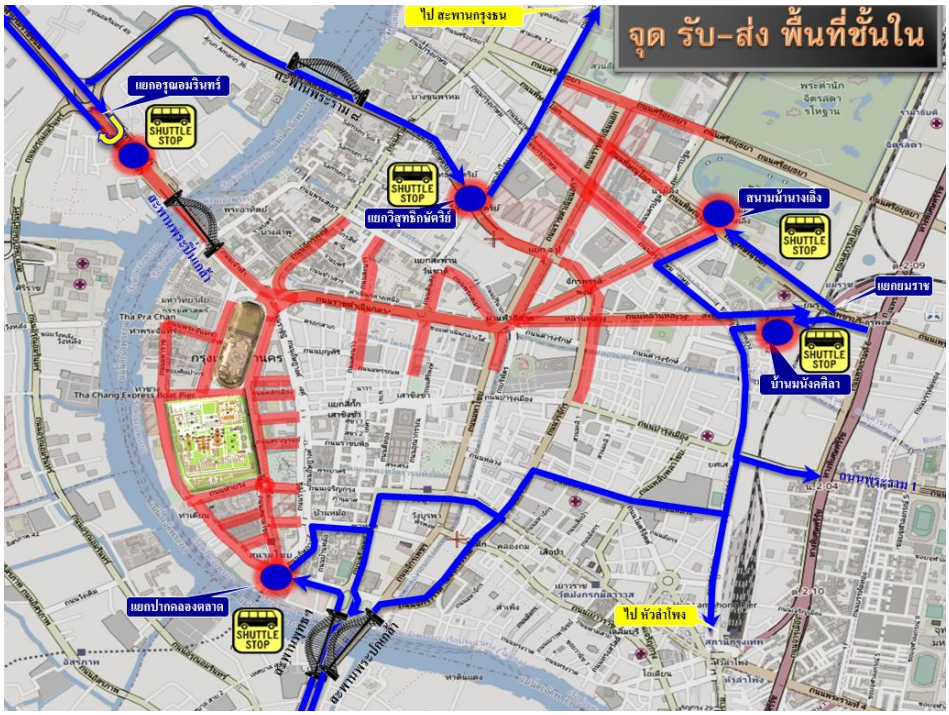
๑. เมืองทองธานี
๒. เซ็นทรัลพระราม 2
๓. เซ็นทรัลศาลายา
๔. ลานพุทธมณฑลสาย 4
๕. สโมสรตำรวจ
๖. บางใหญ่(Central Westgate)
๗. ฟิวเจอร์พาร์ครังสิต
๘. แอร์พอร์ตลิงค์ มักกะสัน
๙. ศูนย์การประชุมไบเธคบางนา
๑๐. ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ
๑๑. สนามกีฬาธูปเตมีย์
๑๒. เมกะ บางนา
๑๓. อิเกีย บางนา

แผนภาพที่ ๓ – ๑๕ จุดบริการรถ Shuttle Bus เชื่อมต่อ ๔ มุมเมือง – พื้นที่ชั้นใน



ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

แผนภาพที่ ๓ – ๑๖ จุดบริการรับ - ส่งพื้นที่ชั้นใน



ที่มา : กองบังคับการตำรวจจราจร

แผนภาพที่ ๓ – ๑๗ การเชื่อต่อระบบขนส่งมวลชน

ท่าเรือเทเวศน์
ท่าเรือพระราม ๘
ท่าเรือพระอาทิตย์
ท่าเรือพระปิ่นเกล้า
ท่าเรือมัฆวาน
ท่าเรือท่ารถไฟ
ท่าเรือสาทร
ท่าเรือสาทรตากสิน
ท่าเรือสาทรนาวิน
ท่าเรือสาทรธงสยาม
ท่าเรือสาทรเจริญราช
ท่าเรือสาทรยอดพิมาน
ท่าเรือสาทรวิถี
ท่าเรือสาทรเหนือ
ท่าเรือสาทรใต้
ท่าเรือสาทรกลาง
ท่าเรือสาทรตะวันตก
ท่าเรือสาทรตะวันออก

บทที่ ๔
แผนการบริหารจัดการจราจรในพิธีสำคัญ พื้นที่กรุงเทพมหานคร

หลังจากที่ได้ดำเนินการศึกษาวิจัย เรื่อง แนวทางบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญมาแล้วนั้น ผู้วิจัยเห็นว่า ปัจจัยสำคัญที่จะต้องนำมาพิจารณาเพื่อจัดทำแผนบริหารจัดการจราจรในกิจกรรมต่าง ๆ คือ การประเมินสถานการณ์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้น โดยคำนึงถึง

๑. ขนาดของพื้นที่ในการจัดกิจกรรม

๒. จำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรม

๓. ความสำคัญของผู้เข้าร่วมกิจกรรม

จากประสบการณ์ในการบริหารจัดกานด้านการจราจรของผู้วิจัยที่ผ่านมา รวมถึงการมีโอกาสได้ร่วมปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกการจราจรและจัดการจราจรในงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ประกอบกับการศึกษากฎหมายจราจร ตลอดจนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง อาจสรุปรูปแบบของแผนการจัดการด้านการจราจรออกได้เป็น ๓ ระดับ ดังนี้

แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมที่ต้องวิเคราะห์ผลกระทบการจราจรตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา

แผนการจัดการจราจรลักษณะนี้ อาจนำมาใช้สำหรับกิจกรรมที่จัดขึ้นในพื้นที่เปิดเป็นบริเวณกว้าง มีบุคคลสำคัญเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก มีความหลากหลายของกลุ่มผู้เข้าร่วมกิจกรรม จึงอาจมีความจำเป็นต้องมีการปิดการจราจรบริเวณโดยรอบพื้นที่จัดกิจกรรม รวมถึงในเส้นทางการเดินทางด้วย จึงต้องพิจารณาและดำเนินการดังนี้ คือ

๑. มีการวิเคราะห์ผลกระทบต่อการจราจรตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา

๒. สำหรับการปิดการจราจรอาจพิจารณาปิดการจราจรหลายระดับตามความเหมาะสม

๓. การจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่ออำนวยความสะดวกการจราจรทั้งภายในและบริเวณสถานที่จัดงานและโดยรอบ ต้องได้รับการสนับสนุนจากกองบังคับการ หรือกองบัญชาการต่าง ๆ ในการร่วมปฏิบัติ

๔. เนื่องจากเป็นการจัดงานขนาดใหญ่ จึงต้องมีการจัดกำลังอาสาสมัครเข้าร่วมปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

๕. ต้องจัดหาสถานที่จอดรถให้แก่ประชาชนผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้เหมาะสมและเพียงพอ

๖. พิจารณาจัดระบบขนส่งสาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำผู้เข้าร่วมกิจกรรมเข้ามาในบริเวณสถานที่จัดกิจกรรม เพื่อลดปริมาณการจราจรในบริเวณดังกล่าว

จากการศึกษากรณี งานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ที่ผ่านมา ผู้วิจัยได้จัดทำแผนจัดการด้านการจราจร โดยดำเนินการวางแผนปิดการจราจรออกเป็น ๓ ระดับ โดยพิจารณาผู้เข้าร่วมในบริเวณพระราชพิธี กล่าวคือ

ระดับที่ ๑ ปิดการจราจรถนนชั้นใน และถนนที่พาดผ่านบริเวณโดยรอบสถานที่จัดพระราชพิธีฯ

ระดับที่ ๒ ขยายการปิดการจราจรเพิ่มเติมเป็นวงกว้างออกไป ๑ ช่วง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่ามีประชาชนผู้มาร่วมงานเกินจำนวนที่คาดการณ์ไว้สำหรับการปิดการจราจรระดับที่ ๑

ระดับที่ ๓ ขยายการปิดการจราจรเพิ่มเติมออกไปเรื่อย ๆ โดยพิจารณาจากเกณฑ์ประชาชนผู้มาร่วมงานที่คาดการณ์ไว้สำหรับการปิดการจราจรระดับที่ ๒

แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมที่อาจต้องปิดการจราจรส่วนหนึ่งส่วนใด หรือจัดการจราจรเป็นกรณีพิเศษเป็นบางช่วงเวลา

แผนการจัดการจราจรลักษณะนี้ ใช้สำหรับการจัดกิจกรรมในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งซึ่งไม่ใช่พื้นที่ปิด หรือกรณีใช้พื้นที่จัดกิจกรรมเป็นบริเวณกว้าง และคาดว่าจะมีจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรมเป็นจำนวนมาก กิจกรรมลักษณะนี้อาจส่งผลกระทบต่อการจราจรโดยรอบเป็นวงกว้างได้ จึงต้องพิจารณาและดำเนินการดังนี้ คือ

๑. ปิดการจราจรส่วนหนึ่งส่วนใด หรือจัดการจราจรใหม่ เช่น จัดให้มีการเดินรถทางเดียวในถนนบางสาย เป็นบางช่วงเวลา

๒. การจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวกการจราจรทั้งภายในบริเวณสถานที่จัดงานและโดยรอบ ต้องได้รับการสนับสนุนจากกองบังคับการหรือกองบัญชาการต่าง ๆ ในการร่วมปฏิบัติ

๓. มีการจัดกำลังอาสาสมัครเข้ามาร่วมปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ

๔. จัดหาสถานที่จอดรถให้แก่ประชาชนผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้เหมาะสมเพียงพอ

๕. พิจารณาจัดระบบขนส่งสาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำผู้เข้าร่วมกิจกรรมเข้ามาในบริเวณสถานที่กัดกิจกรรม เพื่อลดปริมาณการจราจรในบริเวณดังกล่าว เช่นเดียวกับการจัดการจราจรแบบที่ ๑

ตัวอย่างเช่น การจัดงานอุ่นไอรัก คลายความหนาว บริเวณพระลานพระราชวังดุสิต ซึ่งผู้วิจัยได้วางแผนการจัดการจราจรโดยปิดการจราจรบริเวณโดยรอบพื้นที่จัดงาน และห้ามจอดรถบริเวณถนนโดยรอบที่มีการปิดการจราจร

กรณีศึกษา การจัดกิจกรรมอุ่นไอรัก คลายความหนาว

๑. สถานการณ์ทั่วไป สมเด็จพระเจ้าอยู่หัวมหาวชิราลงกรณบดินทรเทพยวรางกูร ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าโปรดกระหม่อม ให้หน่วยราชการในพระองค์จัดงานฤดูหนาวขึ้น ภายใต้ชื่อ “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” ณ บริเวณพระลานพระราชวังดุสิต และสนามเสือป่า ระหว่างวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2561 ถึง 11 มีนาคม 2561 เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติ และแสดงความสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระมหากษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรี โดยรูปแบบการจัดงานเป็นลักษณะไทย ย้อนยุค แบ่งพื้นที่การจัดงานเป็น 2 พื้นที่หลัก ได้แก่

1.1 พื้นที่พระลานพระราชวังดุสิต สำหรับจัดการแสดงส่วนนิทรรศการและกิจกรรมสยามประชารำลึก โดยนำเสนอพระราชประวัติและพระราชกรณียกิจของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ ๕ และพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร รัชกาลที่ ๙ ออกแบบตกแต่งด้วยสถาปัตยกรรมสมัยรัชกาลที่ ๕ และรัชกาลที่ ๙ มีการจัดสวนพันธุ์ไม้ งานประดิษฐ์ตามรูปแบบศิลปกรรมไทย

1.๒ พื้นที่สนามเสือป่าสำหรับส่วนร้านค้าในพระบรมวงศานุวงศ์ร้านค้ารับเชิญ อาทิ ร้านศิลปาชีพ 904 ร้านภูฟ้า ร้านจิตรลดา ร้านมูลนิธิเพื่อนพึ่ง (ภาฯ) ยามยาก ร้านมูลนิธิโครงการหลวงร้านอาหารและร้านค้าของผู้ประกอบการ และเป็นพื้นที่สำหรับจัดการแสดงวัฒนธรรม ภายใต้แนวคิด "ใต้ร่มพระบรมโพธิสมภาร สืบสานชุมชน วิถีไทย" โดยจัดซุ้มร้านอาหารไทยโบราณจัดให้มีการแสดงวัฒนธรรมพื้นบ้าน การฉายมหรสพภาพยนตร์และการสาธิตเกี่ยวกับศิลปวัฒนธรรมท้องถิ่น

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ 780/๒๕60 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2560 แต่งตั้งคณะทำงานการจัดกิจกรรมงานอุ่นไอรัก คลายความหนาว ณ บริเวณพระลานพระราชวังดุสิต สนามเสือป่า มีที่ปรึกษาพิเศษ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นหัวหน้าคณะทำงาน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นคณะทำงาน กองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้รับมอบหมายภารกิจให้รับผิดชอบหลักแทนสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในการกำหนดมาตรการ แนวทาง และจัดทำแผนถวายความปลอดภัย รักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกด้านการจราจร การจัดงาน อุ่นไอรัก คลายความหนาว ณ บริเวณพระลานพระราชวังดุสิต ระหว่างวันที่ 8 กุมภาพันธ์ – 11 มีนาคม 2561 ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย เกิดความปลอดภัยสูงสุด สมพระเกียรติ และเป็นไปตามพระราชประสงค์ และมอบหมายให้ ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง รับผิดชอบการบริหารจัดการ กำกับดูแล และอำนวยการปฏิบัติในการรักษาความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกการจราจรการจัดงานดังกล่าวในภาพรวม

๒. สมมติฐาน

๒.๑ มีประชาชนสนใจเข้าร่วมงานจำนวนมาก จนทำให้พื้นที่ที่จะรองรับประชาชนอาจมี ไม่เพียงพอ ทำให้เกิดความไม่เรียบร้อย และเป็นปัญหาด้านการจราจร

๒.๒ มีบุคคลสำคัญเดินทางเข้าร่วมงานเป็นจำนวนมาก และอาจเกิดเหตุความไม่ปลอดภัยต่อบุคคลสำคัญที่มาร่วมงาน

๒.๓ มีบุคคล หรือกลุ่มบุคคลที่ต้องการสร้างความวุ่นวาย หรือทำให้เกิดความไม่สงบเรียบร้อยในพื้นที่งานอุ่นไอรัก คลายหนาว หรือบริเวณโดยรอบ

๒.๔ มีกลุ่มมิจฉาชีพฉวยโอกาสเข้ามาแฝงตัวเพื่อก่อเหตุประทุษร้ายต่อทรัพย์ของประชาชนที่เดินทางเข้ามาบริเวณงาน

๒.๕ อาจเกิดเหตุอัคคีภัยหรืออุบัติเหตุในบริเวณพื้นที่จัดงาน และบริเวณโดยรอบ

๒.๖ ประชาชนที่เดินทางเข้าร่วมงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” อาจเกิดอุบัติเหตุหรือเจ็บป่วยในขณะเดินทางเข้าร่วมงาน

๓. ภารกิจ กองบัญชาการตำรวจนครบาล เป็นหน่วยรับผิดชอบหลักในการถวายความปลอดภัย รักษาความสงบเรียบร้อย และอำนวยความสะดวกการจราจร ในการจัดงานอุ่นไอรักคลายความหนาว ณ บริเวณพระลานพระราชวังดุสิต ร่วมกับหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อย มีความปลอดภัยอย่างสูงสุด และสมพระเกียรติ

๔. การอำนวยความสะดวกการจราจร

๔.๑ การอำนวยความสะดวกการจราจรสำหรับการเสด็จพระราชดำเนิน ให้คำนึงถึงความปลอดภัยสูงสุด สมพระเกียรติ และเป็นไปตามพระราชประสงค์

๔.๒ การอำนวยความสะดวกการจราจร จะต้องคำนึงถึงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งผู้สัญจรไปมาตามปกติให้ได้รับผลกระทบน้อยที่สุด และให้มีการแก้ไขปัญหาการจราจรโดยการประชาสัมพันธ์และการจัดเส้นทางเลี่ยงปัญหาการจราจร

๔.๓ ให้หน่วยที่รับผิดชอบจัดการจราจรและหน่วยที่เกี่ยวข้องประชาสัมพันธ์ทางสื่อมวลชนแขนงต่างๆ เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับเส้นทางการจราจร เส้นทางหลีกเลี่ยงการใช้ยานพาหนะและการปฏิบัติที่ถูกต้องในการเฝ้าฯ รับ-ส่งเสด็จในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนินอย่างชัดเจนและทั่วถึง

๔.๓ การจราจรด้วยยานพาหนะภายในและโดยรอบพื้นที่จัดงานให้มีน้อยที่สุดเท่าที่จำเป็น กรณีมีความจำเป็นต้องผ่านเข้าไปในบริเวณพื้นที่จัดงานให้จัดรถและต้องบริหารจัดการจราจรให้ออกนอกบริเวณจัดงานโดยเร็วที่สุด

๔.๔ วางแผนจัดเตรียมพื้นที่จอดรถสำหรับบุคคลสำคัญที่เข้าร่วมงาน ให้เพียงพอ รวมทั้งกำหนดมาตรการในการจอดรถอย่างเป็นระบบ

๔.๕ จัดพื้นที่จอดรถสำหรับประชาชนทั่วไปในพื้นที่ที่เหมาะสม พร้อมทั้งจัดระบบขนส่งมวลชนหมุนเวียนรับ–ส่งประชาชนที่เข้าร่วมงาน

๔.๖ กำหนดแผนบริหารจัดการจราจรให้ชัดเจน โดยกำหนดเส้นทางจราจร พื้นที่จอดรถสำหรับบุคคลสำคัญและประชาชนที่มาร่วมงาน ให้สอดคล้องกับเส้นทางคมนาคมหลักรอบพื้นที่จัดงาน รวมทั้งรถบริการรับ-ส่ง ที่เพียงพอเหมาะสมกับประชาชนในแต่ละห้วงเวลา

การปฏิบัติด้านการจัดการจราจร ในระหว่างการจัดงาน อุ่นไอรัก คลายความหนาว มีการจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการจราจรที่ศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร (บก.02) รับผิดชอบดูแลสั่งการในภาพรวม โดยมี รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล รับผิดชอบงานจราจร และผู้บังคับการตำรวจจราจร ดูแลรับผิดชอบ รวมถึงการควบคุมการเดินทางของบุคคลสำคัญในการเดินทางเข้าร่วมการจัดงานอุ่นไอรัก คลายความหนาว อย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ได้มีการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานเพื่อใช้ในห้วงการจัดกิจกรรมอุ่นไอรัก คลายความหนาว

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจรในงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” พ.ศ. ๒๕๖๑

ด้วยมีการจัดงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติและแสดงความสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระมหากษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรี และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวศิลปวัฒนธรรมไทย ซึ่งคาดว่าจะมีประชาชนชาวไทยรวมทั้งนักท่องเที่ยวมาเที่ยวงานเป็นจำนวนมาก ดังนั้นเพื่อเป็นการปลอดภัย และสะดวกในการจราจร จึงจำเป็นต้องออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร เพื่อรองรับการจัดการจราจร ในงานดังกล่าว

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๓๙ (๑) (๒) (๔) (๙) และ (๑๐) แห่งพระราชบัญญัติ จราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยของประชาชน และคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ แต่งตั้งผู้บัญชาการตำรวจนครบาลเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับคำสั่ง กองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ ๓๒๒/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ เรื่อง การกำหนด ลักษณะงานและการมอบหมายอำนาจหน้าที่รับผิดชอบให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาลและผู้บังคับการ ประจำกองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยมอบอำนาจให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (งานจราจร) กำกับบริหารราชการ สั่งและปฏิบัติราชการแทนผู้บัญชาการตำรวจนครบาล จึงได้ออกข้อบังคับไว้ ดังนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจร ในงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” พ.ศ. ๒๕๖๑

ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๑ ถึงวันที่ ๑๑ มีนาคม พ.ศ.๒๕๖๑

ข้อ ๓ ถนนอู่ทองใน ตั้งแต่แยกอู่ทองใน ถึงพระลานพระราชวังดุสิต ห้ามรถทุกชนิดเดิน ห้ามหยุด หรือจอดรถทุกชนิดตลอดเวลา

ข้อ ๔ ถนนศรีอยุธยา ตั้งแต่แยกพล ๑ ถึงแยกวัดเบญจฯ ในช่องทางเดินรถที่ชิดขอบทางด้านซ้าย ฝั่งสวนอัมพรและสนามเสือป่า จำนวน ๑ ช่องทางจราจร กำหนดให้เป็นทางเดินเท้าสำหรับประชาชน

ข้อ ๕ ห้ามหยุดหรือจอดรถทุกชนิดตลอดเวลา ทั้งสองฝั่ง ในถนนดังต่อไปนี้

๕.๑ ถนนพิษณุโลก

๕.๒ ถนนราชสีมา

๕.๓ ถนนราชดำเนินนอก ตั้งแต่แยกสวนมิสกวัน ถึงแยกพระรูปรัชกาลที่ ๕

ข้อ ๖ กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว ตั้งแต่เวลา ๑๐.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๑๘.๐๐ นาฬิกา ในถนนดังต่อไปนี้

๖.๑ ถนนราชดำเนินนอก จากแยกสวนมิสกวัน ไปทางแยกพระรูปรัชกาลที่ ๕

๖.๒ ถนนศรีอยุธยา จากแยกพระรูปรัชกาลที่ ๕ ไปทางแยกวัดเบญจฯ

๖.๓ ถนนศรีอยุธยา จากแยกพระรูปรัชกาลที่ ๕ ไปทางแยกพล ๑

ข้อ ๗ ถนนศรีอยุธยา ตั้งแต่แยกพล ๑ ถึงแยกวัดเบญจฯ ห้ามรถทุกชนิดเดิน ห้ามหยุดหรือจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่เวลา ๑๘.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๒๒.๐๐ นาฬิกา

ข้อ ๘ ถนนราชดำเนินนอก ตั้งแต่แยกพระรูปรัชกาลที่ ๕ ถึงแยกสวนมิสกวัน ห้ามรถทุกชนิดเดิน ตั้งแต่เวลา ๑๘.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๒๒.๐๐ นาฬิกา

ข้อ ๙ ถนนนครปฐม ตั้งแต่แยกวัดเบญจฯ ถึงแยกพาณิชยการ กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถสำหรับรถจักรยานยนต์ ตั้งแต่เวลา ๑๐.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๒๒.๐๐ นาฬิกา

ข้อ ๑๐ ข้อบังคับนี้มิให้ใช้บังคับกับรถ ดังต่อไปนี้

๑๐.๑ รถเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ และรถเจ้าพนักงานตำรวจขณะปฏิบัติหน้าที่

๑๐.๒ รถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

ข้อ ๑๑ นับตั้งแต่วัน เวลา ที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้ยกเลิก ข้อบังคับ กฎ ระเบียบ คำสั่งใดที่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับนี้ไว้เป็นการชั่วคราว

ประกาศ ณ วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๑ พลตำรวจตรี จิรพัฒน์ ภูมิจิตร รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ปฏิบัติราชการแทน ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล เจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร (ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจรในงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว, ๒๕๖๑)

แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมทั่วไป ที่ไม่ต้องมีการปิดการจราจรแต่อาจมีผลกระทบต่อการจัดการจราจรในบริเวณดังกล่าว

แผนการจัดการจัดการจราจรลักษณะนี้อาจใช้สำหรับการจัดกิจกรรมในพื้นที่ปิด เช่น การจัดการแข่งขันในสนามกีฬา หรือการจัดแสดงคอนเสิร์ตในอาคารแสดงคอนเสิร์ตซึ่งผลกระทบต่อการจราจรมักเกิดในช่วงเวลาที่ประชาชนเดินทางมาร่วมกิจกรรมและเดินทางกลับเมื่อทำกิจกรรมเสร็จสิ้นเท่านั้น ดังนั้น แผนการจัดการจราจร จึงใช้แนวทางจัดการจราจรแบบปกติทั่วไปโดยไม่มีการปิดการจราจร แต่เน้นการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่อำนวยความสะดวกการจราจรทั้งภายในบริเวณสถานที่จัดงานโดยรอบ รวมถึงการประสานงานกับพื้นที่ข้างเคียงในการระบายรถในถนนที่มีการจัดกิจกรรมและถนนข้างเคียง นอกจากนี้ ต้องเน้นการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่มาร่วมกิจกรรมใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าการใช้รถส่วนบุคคล เพื่อลดปัญหาสถานที่จอดรถในสถานที่จัดกิจกรรมที่ไม่เพียงพอ และผลกระทบด้านการจราจรจากการเดินทางของประชาชนดังกล่าว เช่น การแข่งขันฟุตบอลชิงถ้วยพระราชทานคิงส์คัพ ครั้งที่ 46

กรณีศึกษา แผนอำนวยความสะดวกด้านการจราจร งานแข่งขันฟุตบอลชิงถ้วยพระราชทานคิงส์คัพ ครั้งที่ 46

๑. สถานการณ์ ด้วยสมาคมกีฬาฟุตบอลแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ได้จัดการแข่งขันฟุตบอลชิงถ้วยพระราชทานคิงส์คัพ ครั้งที่ 46 จัดขึ้นระหว่างวันที่ 22 - 25 มีนาคม 2561 ณ สนามกีฬาราชมังคลากีฬาสถาน ภายในการกีฬาแห่งประเทศไทย มีทีมเข้าร่วมการแข่งขัน 4 ทีม ทีมชาติไทย ทีมชาติสโลวาเกีย ทีมชาติสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และ ทีมชาติกาบอง จะเปิดประตูให้ผู้ชมเข้าสู่สนามได้ตั้งแต่เวลา 15.00 น. การแข่งขัน คู่แรก เวลา 16.30 น. คู่สอง เวลา 19.30 น. คาดว่าจะมีผู้เข้าชมการแข่งขัน ประมาณ 30,000 คน อาจส่งผลกระทบกับการจราจรในพื้นที่ หรือ สน. ใกล้เคียงได้

2. ภารกิจ งานจราจร สถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก มีหน้าที่รักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและการให้บริการและอำนวยความสะดวกด้านการจราจร จนกว่าจะเสร็จสิ้นภารกิจ

3. การปฏิบัติ

3.1 แนวความคิดในการปฏิบัติ

3.1.1 การรักษาความปลอดภัยบุคคล สถานที่และทรัพย์สิน อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

3.1.2 ให้บริการและอำนวยความสะดวกด้านการจราจร ภายในการกีฬาแห่งประเทศไทย และ บริเวณโดยรอบในเขตพื้นที่รับผิดชอบ รวมทั้งเขตติดต่อ จะต้องให้เกิดความคล่องตัวไม่ก่อให้เกิดปัญหาด้านการจราจรโดยเด็ดขาด

3.1.3 มีการแบ่งมอบภารกิจกำหนดพื้นที่รับผิดชอบในการปฏิบัติอย่างชัดเจนโดยมีผู้ควบคุมบังคับบัญชาเป็นระดับชั้นลดหลั่นกันไป

3.2 การปฏิบัติ

3.2.1 จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ปฏิบัติหน้าที่ควบคุม และอำนวยความสะดวกด้านการจราจร ภายในการกีฬาแห่งประเทศไทย, ประตูทางเข้าประตู, เส้นทางการจราจร, ลานจอดรถ และบริเวณโดยรอบในเขตพื้นที่ รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลหัวหมาก ตลอดจนประสานงานกับสถานีตำรวจนครบาลต่าง ๆ ที่มีเขตพื้นที่ติดต่อในการอำนวยการจราจร โดย การจัดวางกำลังจราจร ดังนี้

- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สน.หัวหมาก จำนวน 40 นาย อำนวยการจราจรถนนรามคำแหง โดยการกำหนดจุดและหน้าที่รับผิดชอบอย่างชัดเจน
- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในสังกัด บก.น.4 จำนวน 35 นาย อำนวยการจราจรโดยรอบการกีฬาแห่งประเทศไทย ประตูทางเข้า-ออก, ซอยรามคำแหง 24, ทางลัดทางเชื่อม ถนนพระราม 9
- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในสังกัด บก.จร จำนวน 10 นาย อำนวยการจราจร ภายในการกีฬาแห่งประเทศไทย ,ลานจอดรถโดยมี รองผู้กำกับการจราจร และ สารวัตรจราจร เป็นผู้ควบคุมการปฏิบัติ และมีรองสารวัตรจราจร เป็นผู้ควบคุมกำลังปฏิบัติ

3.2.2 การกำหนดที่จอดรถ

- รถ VVIP จอดบนแลมป์
- รถ VIP ขึ้นไปส่ง VIP บนแลมป์ แล้วลงมาจอดใต้สนามฯ บริเวณใต้แลมป์
- รถยก สน.หัวหมาก ประจำเส้นทาง ถนนสายหลัก
- รถดับเพลิง และ รถส่องสว่าง จอดที่ ลานพลาซ่าด้านหลังอินดอร์
- รถสื่อมวลชน และ รถบุคคลทั่วไปจอดที่ถนนผ่ากลางระหว่างประตู 2 - 4 และพื้นที่ถนนระหว่างประตู 3 ถึงแยกเวลโลโดมรอบ ๆ สนามราชมังคลากีฬาสถาน ลานพลาซ่าหลังอินดอร์

3.2.3 ประสานงานกับการกีฬาแห่งประเทศไทย เปิดพื้นที่ทางเว้าหน้าการกีฬาแห่งประเทศไทย เป็นเส้นทางเข้าออกและจอดรถโดยสารประจำทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน

3.2.4 ประสานงานกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ เขตการเดินรถที่ 2 ให้เพิ่มเที่ยวการเดินรถในช่วงวันและเวลาดังกล่าว และให้นำรถประจำทางมาจอดรอรับ – ส่ง ผู้โดยสารภายในทางเว้าหน้าการกีฬาแห่งประเทศไทย ก่อนกิจกรรมต่าง ๆ ภายในการกีฬาแห่งประเทศไทยจะเสร็จสิ้นประมาณ 30 นาที และสนับสนุนกำลังสายตรวจ ขสมก. เพื่อควบคุมการเข้ารับ - ส่งผู้โดยสาร รวมถึงประจำจุดตามป้ายรถประจำทาง

3.2.5 ประสานขอความร่วมมือสื่อมวลชนทุกแขนง ประชาสัมพันธ์ประชาชนที่จะเดินทางเข้าชมงานดังกล่าว ให้หลีกเลี่ยงการใช้รถส่วนตัวมาร่วมงานเนื่องจากผู้จัดงานอนุญาตเฉพาะรถที่มีบัตรจอดรถเท่านั้นเข้าไปจอดภายในได้ โดยให้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง หรือรถนั่งสาธารณะ รวมถึงประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไป หลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางถนนรามคำแหงพื้นราบ

3.2.6 จัดเตรียม และกำหนดที่จอดรถสำรอง โดยประสานกับห้างสรรพสินค้าย่านใกล้เคียง เช่น ห้างสรรพสินค้าเดอะมอลล์รามคำแหง ห้างสรรพสินค้าเดอะไนน์ พระราม 9 ห้างบิ๊กซีหัวหมาก ห้างบิ๊กซีบ้านม้า ห้างเซ็ลทรัลหัวหมาก และถนนธาวรธวัช

4. หน่วยสนับสนุนการปฏิบัติ สถานีตำรวจดับเพลิงหัวหมาก

5. การติดต่อสื่อสาร และการบังคับบัญชา ตามสายงานปกติ

ทั้งนี้ เพื่อให้การจัดการจราจรตามแผนฯ เป็นไปด้วยความเรียบร้อย สำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ จำเป็นต้องมีการบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย โดยหน่วยงานต่าง ๆ ที่ร่วมปฏิบัติภารกิจ เช่น

- ส่วนราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร : ผู้แทนสังกัดการระบายน้ำ, สำนักเทศกิจ, สำนักการจราจรและขนส่ง
- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- กรมประชาสัมพันธ์
- กรมการขนส่งทางบก
- องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

บทที่ ๕
สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

หลังจากที่ได้ดำเนินการศึกษาวิจัยในเรื่อง แนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญมาแล้วนั้น สามารถเสนอแนะแผนการบริหารจัดการจราจรในพิธีสำคัญ พื้นที่กรุงเทพมหานคร ได้เป็น ๓ แผนการปฏิบัติ ดังนี้

๑. แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมที่ต้องวิเคราะห์ผลกระทบการจราจรตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา

โดยแผนการจัดการจราจรลักษณะนี้ อาจนำมาใช้สำหรับกิจกรรมที่จัดขึ้นในพื้นที่เปิดเป็นบริเวณกว้าง มีบุคคลสำคัญเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก มีความหลากหลายของกลุ่มผู้เข้าร่วมกิจกรรม จึงอาจมีความจำเป็นต้องมีการปิดการจราจรบริเวณโดยรอบพื้นที่จัดกิจกรรม รวมถึงในเส้นทางการเดินทางด้วย จึงต้องพิจารณาและดำเนินการวิเคราะห์ผลกระทบต่อการจราจรตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา สำหรับการปิดการจราจรอาจพิจารณาปิดการจราจรหลายระดับตามความเหมาะสม มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่ออำนวยความสะดวกการจราจรทั้งภายในและบริเวณสถานที่จัดงานและโดยรอบ ต้องได้รับการสนับสนุนจากกองบังคับการ หรือกองบัญชาการต่าง ๆ ในการร่วมปฏิบัติ และเนื่องจากเป็นการจัดงานขนาดใหญ่ จึงต้องมีการจัดกำลังอาสาสมัครเข้าร่วมปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ พร้อมทั้งต้องจัดหาสถานที่จอดรถให้แก่ประชาชนผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้เหมาะสมและเพียงพอ และมีการพิจารณาจัดระบบขนส่งสาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำผู้เข้าร่วมกิจกรรมเข้ามาในบริเวณสถานที่จัดกิจกรรม เพื่อลดปริมาณการจราจรในบริเวณดังกล่าว จากการศึกษากรณีงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ที่ผ่านมา ผู้วิจัยได้จัดทำแผนจัดการด้านการจราจร โดยดำเนินการวางแผนปิดการจราจรออกเป็น ๓ ระดับ โดยพิจารณาผู้เข้าร่วมในบริเวณพระราชพิธี กล่าวคือ ระดับที่ ๑ ปิดการจราจรถนนชั้นใน และถนนที่พาดผ่านบริเวณโดยรอบสถานที่จัดพระราชพิธีฯระดับที่ ๒ ขยายการปิดการจราจรเพิ่มเติมเป็นวงกว้างออกไป ๑ ช่วง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่ามีประชาชนผู้มาร่วมงานเกินจำนวนที่คาดการณ์ไว้สำหรับการปิดการจราจรระดับที่ ๑ ระดับที่ ๓ ขยายการปิดการจราจรเพิ่มเติมออกไปเรื่อย ๆ โดยพิจารณาจากเกณฑ์ประชาชนผู้มาร่วมงานที่คาดการณ์ไว้สำหรับการปิดการจราจรระดับที่ ๒

๒. แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมที่อาจต้องปิดการจราจรส่วนหนึ่งส่วนใด หรือจัดการจราจรเป็นกรณีพิเศษเป็นบางช่วงเวลา

โดยแผนการจัดการจราจรลักษณะนี้ ใช้สำหรับการจัดกิจกรรมในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งซึ่งไม่ใช่พื้นที่ปิด หรือกรณีใช้พื้นที่จัดกิจกรรมเป็นบริเวณกว้าง และคาดว่าจะมีจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรมเป็นจำนวนมาก กิจกรรมลักษณะนี้อาจส่งผลกระทบต่อการจราจรโดยรอบเป็นวงกว้างได้ จึงต้องพิจารณาและดำเนินการปิดการจราจรส่วนหนึ่งส่วนใด หรือจัดการจราจรใหม่ เช่น จัดให้มีการเดินรถทางเดียวในถนนบางสาย เป็นบางช่วงเวลา โดยการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวกการจราจรทั้งภายในบริเวณสถานที่จัดงานและโดยรอบ ต้องได้รับการสนับสนุนจากกองบังคับการหรือกองบัญชาการต่าง ๆ ในการร่วมปฏิบัติ มีการจัดกำลังอาสาสมัครเข้ามาร่วมปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ พร้อมทั้งจัดหาสถานที่จอดรถให้แก่ประชาชนผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้เหมาะสมเพียงพอ มีการพิจารณาจัดระบบขนส่งสาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำผู้เข้าร่วมกิจกรรมเข้ามาในบริเวณสถานที่กัดกิจกรรม เพื่อลดปริมาณการจราจรในบริเวณดังกล่าว เช่นเดียวกับการจัดการจราจรแบบที่ ๑ เช่น การจัดงานอุ่นไอรักคลายความหนาว บริเวณพระลานพระราชวังดุสิต ซึ่งผู้วิจัยได้วางแผนการจัดการจราจรโดยปิดการจราจรบริเวณโดยรอบพื้นที่จัดงาน และห้ามจอดรถบริเวณถนนโดยรอบที่มีการปิดการจราจร

๓. แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมทั่วไป ที่ไม่ต้องมีการปิดการจราจรแต่อาจมีผลกระทบต่อการจัดการจราจรในบริเวณดังกล่าว

แผนการจัดการจัดการจราจรลักษณะนี้อาจใช้สำหรับการจัดกิจกรรมในพื้นที่ปิด เช่น การจัดการแข่งขันในสนามกีฬา หรือการจัดแสดงคอนเสิร์ตในอาคารแสดงคอนเสิร์ตซึ่งผลกระทบต่อการจราจรมักเกิดในช่วงเวลาที่ประชาชนเดินทางมาร่วมกิจกรรมและเดินทางกลับเมื่อทำกิจกรรมเสร็จสิ้นเท่านั้น ดังนั้น แผนการจัดการจราจร จึงใช้แนวทางจัดการจราจรแบบปกติทั่วไปโดยไม่มีการปิดการจราจร แต่เน้นการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่อำนวยความสะดวกการจราจรทั้งภายในบริเวณสถานที่จัดงานโดยรอบ รวมถึงการประสานงานกับพื้นที่ข้างเคียงในการระบายรถในถนนที่มีการจัดกิจกรรมและถนนข้างเคียง นอกจากนี้ ต้องเน้นการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่มาร่วมกิจกรรมใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าการใช้รถส่วนบุคคล เพื่อลดปัญหาสถานที่จอดรถในสถานที่จัดกิจกรรมที่ไม่เพียงพอ และผลกระทบด้านการจราจรจากการเดินทางของประชาชนดังกล่าว เช่น การแข่งขันฟุตบอลชิงถ้วยพระราชทานคิงส์คัพ ครั้งที่ 46

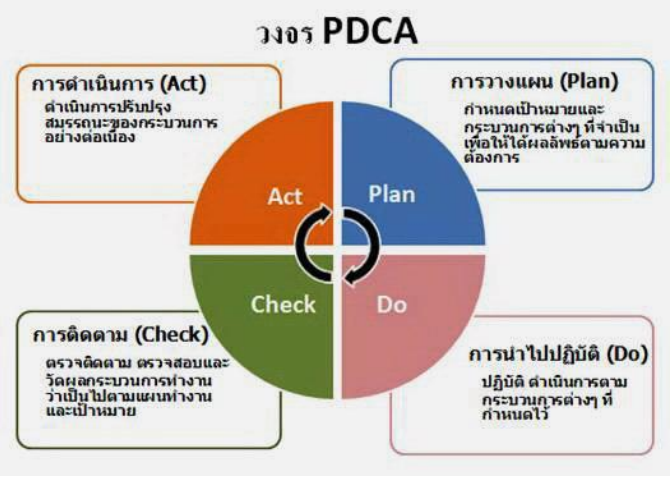
จากการที่ได้ทำการศึกษาวิจัยมาแล้วนั้น จะเห็นได้ว่าในแต่ละแผนการบริหารจัดการจะมีลักษณะที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน ทั้งนี้เนื่องมาจากปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ ปัจจัยด้านลักษณะของกิจกรรม ผู้มาร่วมในพิธีหรือกิจกรรม จำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรม และความสำคัญของกิจกรรม จากปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ทำให้สามารถจำแนกระดับของแผนการปิดการจราจรได้ และสามารถนำกรณีศึกษาที่ได้ทำการศึกษามาแล้วนั้น ไปใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญได้ในอนาคตอย่างมีประสิทธิภาพ การจัดการจราจรตามแผนฯ จะเป็นไปด้วยความเรียบร้อยสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ จำเป็นต้องมีการบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย โดยหน่วยงานต่าง ๆ ที่ร่วมปฏิบัติภารกิจ ได้แก่ ส่วนราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร ผู้แทนสังกัดการระบายน้ำ สำนักเทศกิจ สำนักการจราจรและขนส่ง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมประชาสัมพันธ์กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

ข้อเสนอแนะ

จากที่ได้กล่าวมาในข้างต้น ผู้วิจัยตระหนักและเห็นความสำคัญของแนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญเป็นอย่างยิ่ง บ่อยครั้งที่แผนไม่ได้นำมาใช้ ส่วนการปฏิบัติก็ปรับแก้กันไปตามสถานการณ์ หากเป็นเช่นนี้แล้วต่อให้มีแผนที่ดีเพียงใดแต่ไม่ถูกนำไปปฏิบัติ ก็เท่ากับว่าโอกาสของความสำเร็จนั้นยังอยู่ห่างไกล ดังนั้นการบริหารจัดการที่ดี ย่อมนำมาซึ่งความสำเร็จของงานนั้น ถ้าในแต่ละแผนของการจัดกิจกรรมมีการนำวงจรการบริหารงานคุณภาพ หรือวงจร PDCA มาใช้ในทุกแผนงาน จะทำให้ทราบถึงกระบวนการของการปฏิบัติ หากเกิดข้อผิดพลาด จะทำให้รู้ถึงสาเหตุของปัญหานั้นว่าเกิดจากสาเหตุใด และสามารถตรวจสอบการปฏิบัติได้ และนำบทเรียนนั้นมาเป็นแนวทางในการปฏิบัติสำหรับภารกิจต่อ ๆ ไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะให้นำวงจรการบริหารงานคุณภาพ (PDCA) มาใช้ในการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญ เพื่อประสิทธิภาพของแต่ละแผนงานที่เกิดขึ้นในอนาคต โดยวงจรการบริหารงานคุณภาพ (PDCA) สามารถอธิบายได้ ดังนี้

PDCA คือ วงจรการบริหารงานคุณภาพ ซึ่งวงจร PDCA สามารถประยุกต์ใช้ได้กับทุกๆ เรื่อง นับตั้งแต่กิจกรรมส่วนตัว เป็นแนวคิดหนึ่งที่ไม่ได้ให้ความสำคัญเพียงแค่การวางแผน แต่แนวคิดนี้เน้นให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีระบบ โดยมีเป้าหมายให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง วงจรนี้จึงมีอีกชื่อหนึ่งว่า “Deming Cycle”วงจร PDCA หรือ Deming Cycle โดยเฉพาะในแวดวงของการทำงาน มักจะมีการนำ PDCA เข้ามาประยุกต์ใช้ทั้งการทำงานประจำ และการปรับปรุงงาน โดยโครงสร้างของ PDCA ประกอบด้วย Plan คือ การวางแผน DO คือ การปฏิบัติตามแผน Check คือ การตรวจสอบ Act คือ การปรับปรุงการดำเนินการอย่างเหมาะสม หรือ การจัดทำมาตรฐานใหม่ ซึ่งถือเป็นพื้นฐานของการยกระดับคุณภาพ

แผนภาพที่ ๕ – ๑ แสดงวงจร PDCA



ที่มา : มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

๑. Plan **วางแผน** หมายถึง การวางแผนการดำเนินงานอย่างรอบคอบ ครอบคลุมถึงการกำหนดหัวข้อที่ต้องการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงการพัฒนาสิ่งใหม่ๆ การแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน อาจประกอบด้วย การกำหนดเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน วางแผนจัดอันดับความสำคัญของเป้าหมาย กำหนดการดำเนินงาน กำหนดระยะเวลาการดำเนินงาน กำหนดผู้รับผิดชอบหรือผู้ดำเนินการและกำหนดงบประมาณที่จะใช้ การเขียนแผนดังกล่าวอาจปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสมของลักษณะ การดำเนินงาน การวางแผนยังช่วยให้เราสามารถคาดการณ์สิ่งที่เกิดขึ้นในอนาคต และช่วยลดความสูญเสียต่างๆที่อาจเกิดขึ้นได้

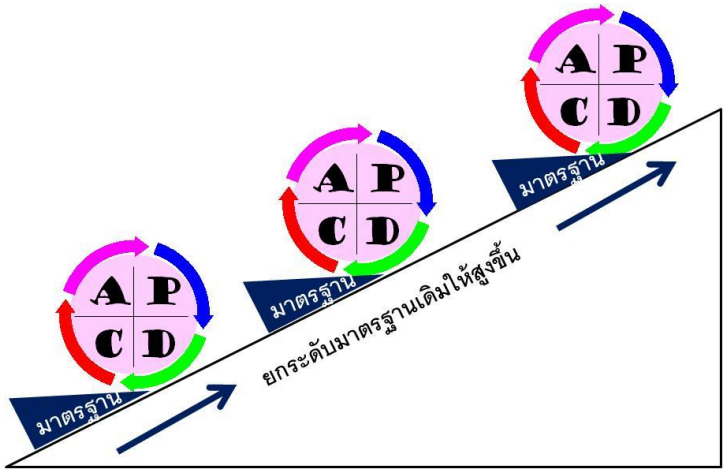
๒. Do **ปฏิบัติตามแผน** หมายถึง การดำเนินการตามแผน อาจประกอบด้วยการมีโครงสร้างรองรับ การดำเนินการ มีวิธีการดำเนินการ และมีผลของการดำเนินการ

๓. Check **ตรวจสอบการปฏิบัติตามแผน** หมายถึง การประเมินแผน อาจประกอบด้วยการประเมินโครงสร้างที่รองรับ การดำเนินการ การประเมินขั้นตอนการดำเนินงาน และการประเมินผลของการดำเนินงานตามแผนที่ได้ตั้งไว้ โดยในการประเมินดังกล่าวสามารถ ทำได้เอง โดยคณะกรรมการที่รับผิดชอบแผนการดำเนินงานนั้น ๆ ซึ่งเป็นลักษณะของการประเมินตนเอง โดยไม่จำเป็นต้องแต่งตั้งคณะกรรมการอีกชุดมาประเมินแผน หรือไม่จำเป็นต้องคิดเครื่องมือหรือแบบประเมิน ที่ยุ่งยากซับซ้อน

๔. Act **ปรับปรุงแก้ไข** หมายถึง การนำผลการประเมินมาพัฒนาแผน อาจประกอบด้วย การนำผลการ ประเมินมาวิเคราะห์ว่ามีโครงสร้าง หรือขั้นตอนการปฏิบัติงานใดที่ควรปรับปรุงหรือพัฒนาสิ่งที่ดีอยู่แล้วให้ดียิ่งขึ้นไปอีก และสังเคราะห์รูปแบบ การดำเนินการใหม่ที่เหมาะสม สำหรับการดำเนินการ ในปีต่อไป

ทุกครั้งที่การดำเนินงานตามวงจร PDCA หมุนครบรอบ ก็จะเป็นแรงส่งสำหรับการดำเนินงานในรอบต่อไป และก่อให้เกิดการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง ดังแสดงใน ภาพที่ ๕ – ๒

แผนภาพที่ ๕ – ๒ แสดงวงจร PDCA กับการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง



ที่มา : สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ

จากหลักการของวงจร PDCA หากพิจารณาเทียบกับหลาย ๆ เครื่องมือ หรือเทคนิคการปรับปรุงงานต่างๆ ที่ได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นเครื่องมือด้านคุณภาพอย่าง QCC เครื่องมือที่ต้องใช้การวิเคราะห์ด้วยสถิติขั้นสูง อย่าง Six Sigma หรือแม้แต่เครื่องมือที่เน้นเรื่องของการจัดการความรู้อย่าง KM พบว่า ล้วนมีพื้นฐานของแนวคิด PDCA ทั้งสิ้น ดังแสดงในตารางที่ ๕ – ๑

ตารางที่ ๕ – ๑ แสดงขั้นตอนการดำเนินงานของ QCC Six Sigma และ KM เทียบกับ PDCA

QCC		Six Sigma		KM	
	QC Story		DMAIC		KM Process
P	- กำหนดหัวข้อปัญหา - สำรวจสภาพปัจจุบัน และตั้งเป้าหมาย - วางแผนดำเนินงาน - วิเคราะห์สาเหตุ และกำหนดแนวทางแก้ไข	P	Define - ระบุหัวข้อในการดำเนินงาน Measure - วัดสภาพปัจจุบันของกระบวนการ Analyze - วิเคราะห์ข้อมูลโดยอาศัยหลักการทางสถิติเพื่อหาตัวแปรที่เป็นสาเหตุของปัญหา	P	- บ่งชี้ความรู้
D	- ลงมือปฏิบัติการแก้ไข	D	Improve - ปรับปรุง หรือออกแบบกระบวนการใหม่เพื่อควบคุมตัวแปร ที่เป็นสาเหตุของปัญหา	D	- สร้างและแสวงหาความรู้ - จัดความรู้ให้เป็นระบบ
C A	- ติดตามผลการแก้ไข - ทำให้เป็นมาตรฐาน	C A	Control - ออกแบบระบบควบคุมกระบวนการเพื่อให้มั่นใจว่า ตัวแปรที่เป็นสาเหตุหลักของปัญหาได้ถูกควบคุม หรือกำจัดออก ทำให้ปัญหาที่ได้รับการแก้ไขแล้วไม่กลับมาเกิดซ้ำได้อีก	C A	- ประมวลและกลั่นกรองความรู้ - เข้าถึงความรู้ - แบ่งปันแลกเปลี่ยน และเรียนรู้

ที่มา : สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ

จะเห็นได้ว่า ไม่ว่าจะเป็นเครื่องมือพื้นฐานหรือเครื่องมือระดับสูงที่มีเป้าหมายมุ่งเน้นให้เกิดการยกระดับคุณภาพ ปรับปรุงและพัฒนาต่อยอดล้วนจำเป็นที่จะต้องมีการดำเนินงานอย่างครบถ้วน ตั้งแต่การวางแผน การปฏิบัติการตรวจสอบ และการทำให้เป็นมาตรฐานทั้งสิ้นเหตุผลก็เพราะจะทำให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีระบบ ถูกทิศทาง และหากพบปัญหา หรืออุปสรรคระหว่างทาง ก็จะรู้ตัวได้ก่อน สามารถปรับแก้และหาทางรับมือได้ทัน เพื่อให้สามารถ บรรลุเป้าหมายได้ตามต้องการและเป็นพื้นฐานที่ดีของการต่อยอดการปรับปรุง การทำกิจกรรมการเพิ่มผลิตภาพ หรือกิจกรรมปรับปรุงงานเพื่อยกระดับคุณภาพงานภายในองค์กรนั้น ไม่ว่าจะใช้เครื่องมือระดับพื้นฐานหรือระดับสูงก็ตาม ปัญหาส่วนใหญ่คือการขาดการมีส่วนร่วมของคนในองค์กร หรือเป็นการทำที่ยังไม่ลงถึงระดับปฏิบัติการ และในหลายองค์กร มักพบว่า การดำเนินงานขาดความต่อเนื่อง ซึ่งแนวทางหนึ่งที่จะขจัดปัญหาที่กล่าวมานี้ให้หมดไปได้ คือ การวางระบบบริหารกิจกรรมอย่างเหมาะสม

ซึ่งแน่นอนที่สุดว่าควรที่จะมีการดำเนินงานตามแนวทางของ PDCA ให้ครบวงจร เพราะจะทำให้การดำเนินงาน ตอบโจทย์ขององค์กรได้ตรงจุด ส่งผลให้การดำเนินงานสอดคล้องกับธรรมชาติของคนในองค์กร จากการวางแผนอย่างเหมาะสมด้วยการใช้ข้อมูลของสถานการณ์จริง และที่สำคัญ การดำเนินการได้รับการเฝ้าติดตามอย่างเป็นระยะ ซึ่งก็จะทำให้สามารถปรับแผน ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ได้ รวมถึงมีการสรุปบทเรียนที่ได้หลังจากจบโครงการ ทำให้สามารถเรียนรู้รูปแบบที่เหมาะสมสำหรับองค์กร และนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานรอบใหม่ ซึ่งจะทำให้กิจกรรมการเพิ่มผลิตภาพได้รับการพัฒนาและยกระดับได้อย่างต่อเนื่อง

ทุกครั้งที่การดำเนินงานตามวงจร PDCA หมุนครบรอบ ก็จะเป็นแรงส่งสำหรับการดำเนินงานในรอบต่อไป และก่อให้เกิดการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง การบริการจัดการด้านการจราจรก็เช่นเดียวกัน ถ้าเรามีการดำเนินการเขียนแผนการปฏิบัติงานตามวงจร PDCA จะทำให้เราสามารถติดตามงานไปจนถึงสามารถประเมินผลการปฏิบัติงานในแผนต่าง ๆ ที่ได้ปฏิบัติไปแล้ว ทำให้เกิดการพัฒนาปรับปรุงในแผนต่อไปให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และการดำเนินการที่สอดคล้องกับแผนจะเป็นเส้นทางที่นำไปสู่ความสำเร็จและบรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

นัยนา เกิดวิชัย, พ.ต.ท.(หญิง). คำอธิบายเรียงมาตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. กรุงเทพฯ : พิทักษ์อักษร, 2540.

กองบัญชาการศึกษา, สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. คู่มือตำรวจ เล่ม 8. กรุงเทพฯ : คุรุสภาลาดพร้าว, 2550.

กฎหมาย

“พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒”, ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๙๖ ตอนพิเศษ ๘ ก, ๒๙ มกราคม ๒๕๒๒, หน้า ๑ – ๕๙

“ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามหยุดหรือจอดรถในถนนและซอย พ.ศ.๒๕๖๐” , ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๓๔ ตอนพิเศษ ๑๑๐ ง, ๒๑ เมษายน ๒๕๖๐, หน้า ๔๖ – ๔๗

“ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามหยุดหรือจอดรถในถนนและซอย พ.ศ.๒๕๖๐ (ฉบับที่ ๒)” , ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๓๔ ตอนพิเศษ ๑๘๕ ง, ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๖๐, หน้า ๕๕ – ๕๖

“ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามจอดรถและห้ามเลี้ยวรถ พ.ศ.๒๕๖๐”,ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๓๔ ตอนพิเศษ ๒๒๘ ง, ๑๘ กันยายน ๒๕๖๐, หน้า ๔๘

“ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการกำหนดอัตราความเร็วของรถ พ.ศ.๒๕๖๑” , ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๓๕ ตอนพิเศษ ๓๓ ง, ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑, หน้า ๕๘ – ๕๙

“ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจรในงานอุ่นไอรัก คลายความหนาว พ.ศ.๒๕๖๑” , ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๓๕ ตอนพิเศษ ๒๘ ง, ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑, หน้า ๔๕ – ๔๖

“ข้อบังคบเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจรในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร พ.ศ.๒๕๖๐” , ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๓๔ ตอนพิเศษ ๒๕๔ ง, ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๐, หน้า ๔๑ – ๔๖

“ข้อบังคบเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจรในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชมหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๖๐” ,ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๓๔ ตอนพิเศษ ๒๕๙ ง, ๒๐ ตุลาคม ๒๕๖๐, หน้า ๒๖ -๒๘

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมงาน. “งาน อุ่นไอรัก คลายความหนาวพ.ศ.2561” ได้จาก http://www.gcc.go.th, 2561.

กองบัญชาการศึกษา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. “การบริหารจัดการจราจรทั่วไป” เข้าถึงได้จาก http://www.edupol.org, ๒๕๖๑.

_____. “การปฏิบัติหนาที่จราจรในเหตุพิเศษและเหตุฉุกเฉิน”. เข้าถึงได้จาก http://www.edupol.org, ๒๕๖๑.

โพสต์ทูเดย์. (๒๕๖๑). ส่อง "กฎหมายจราจรใหม่" เมื่อคนไทยไร้วินัยจึงต้องใช้ยาแรง *ใน* โพสต์ทูเดย์ออนไลน์. เข้าถึงได้จาก https://www.posttoday.com สืบค้นเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๑.

เรืองวิทย์ สุชาติ, พ.ต.ท., อาจารย์ (สบ 3) กลุ่ม ง. ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. เข้าถึงได้จาก http://www.otp.go.th ,๒๕๖๑.

สุธาสินี โพธิจันทร์, “PDCA หัวใจสำคัญของการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง”. เข้าถึงได้จาก http://www.ftpi.or.th/2015/2125, 2558.

สำนักงานคณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งชาติ. “งานอุ่นไอรัก คลายความหนาว ณ พระลานพระราชวังดุสิตและสนามเสือป่า พ.ศ.2561” เข้าถึงได้จาก https://www.nbtc.go.th, 2561.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. “นโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ”. เข้าถึงได้จาก http://www.royalthaipolice.go.th/index.php, ๒๕๖๐.

ภาคผนวก

พระราชบัญญัติ
จราจรทางบก
พ.ศ. ๒๕๒๒

ภูมิพลอดุลยเดช ป.ร.
ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๘ มกราคม พ.ศ. ๒๕๒๒
เป็นปีที่ ๓๔ ในรัชกาลปัจจุบัน

พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า

โดยที่เป็นการสมควรปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯ ให้ตราพระราชบัญญัติขึ้นไว้ โดยคำแนะนำและยินยอมของสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ดังต่อไปนี้

มาตรา ๑ พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒”

มาตรา ๒[๑] พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา ๓ ให้ยกเลิก

(๑) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช ๒๔๗๗

(๒) พระราชบัญญัติจราจรทางบก แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช ๒๔๗๘

(๓) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๓) พุทธศักราช ๒๔๘๑

(๔) พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๐๘

(๕) ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๕๙ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๑๕

มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

(๑) “การจราจร” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์

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

---

[๑] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๙๖/ตอนที่ ๘/ฉบับพิเศษ หน้า ๑/๒๙ มกราคม ๒๕๒๒

(๓) “ทางเดินรถ” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน

(๔) “ช่องเดินรถ” หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

(๕) “ช่องเดินรถประจำทาง” หมายความว่า ช่องเดินรถที่กำหนดให้เป็นช่องเดินรถ สำหรับรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสารประเภทที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

(๖) “ทางเดินรถทางเดียว” หมายความว่า ทางเดินรถใดที่กำหนดให้ผู้ขับรถขับไปในทิศทางเดียวกันตามเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

(๗) “ขอบทาง” หมายความว่า แนวริมของทางเดินรถ

(๘) “ไหล่ทาง” หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า

(๙) “ทางร่วมทางแยก” หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือติดกัน

(๑๐) “วงเวียน” หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมาย จราจรหรือสิ่งที่สร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก

(๑๑) “ทางเท้า” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับคนเดินซึ่งอยู่ข้างใดข้างหนึ่งของทาง หรือทั้งสองข้างของทาง หรือส่วนที่อยู่ชิดขอบทางซึ่งใช้เป็นที่สำหรับคนเดิน

(๑๒) “ทางข้าม” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทาง และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย

(๑๓) “เขตปลอดภัย” หมายความว่า พื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงไว้ให้เห็นได้ชัดเจนทุกเวลา สำหรับให้คนเดินเท้าที่ข้ามทางหยุดรอหรือให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดรอก่อนจะข้ามทางต่อไป

(๑๔) “ที่คับขัน” หมายความว่า ทางที่มีการจราจรพลุกพล่านหรือมีสิ่งกีดขวาง หรือในที่ซึ่งมองเห็นหรือทราบได้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่รถหรือคนได้ง่าย

(๑๕) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

(๑๖) “รถยนต์” หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง

(๑๗) “รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

(๑๘) “รถจักรยาน” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังของผู้ขับขี่ที่มิใช่เป็นการลากเข็น

(๑๙) “รถฉุกเฉิน” หมายความว่า รถดับเพลิงและรถพยาบาลของราชการบริหารส่วนกลาง ราชการบริหารส่วนภูมิภาค และราชการบริหารส่วนท้องถิ่น หรือรถอื่นที่ได้รับอนุญาตจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ หรือให้ใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่จะกำหนดให้

(๒๐) “รถบรรทุก” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์

(๒๑) “รถบรรทุกคนโดยสาร” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคนโดยสารเกินเจ็ดคน

(๒๒) “รถโรงเรียน” หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่โรงเรียนใช้รับส่งนักเรียน

(๒๓) “รถโดยสารประจำทาง” หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่เดินตามทางที่กำหนดไว้ และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคนตามอัตราที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทาง

(๒๔) “รถแท็กซี่” หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน

(๒๕) “รถลากจูง” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้สำหรับลากจูงรถหรือเครื่องมือการเกษตรหรือเครื่องมือการก่อสร้าง โดยตัวรถนั้นเองมิได้ใช้สำหรับบรรทุกคนหรือสิ่งของ

(๒๖) “รถพ่วง” หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

(๒๗) “มาตรแท็กซี่” หมายความว่า เครื่องแสดงอัตราและค่าโดยสารของรถแท็กซี่โดยอาศัยเกณฑ์ระยะทางหรือเวลาการใช้รถแท็กซี่ หรือโดยอาศัยทั้งระยะทางและเวลาการใช้รถแท็กซี่

(๒๘) “ผู้ขับขี่” หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากเข็นยานพาหนะ

(๒๙) “คนเดินเท้า” หมายความว่า คนเดินและให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการหรือรถสำหรับเด็กด้วย

(๓๐) “เจ้าของรถ” หมายความรวมถึงผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย

(๓๑) “ผู้เก็บค่าโดยสาร” หมายความว่า ผู้ซึ่งรับผิดชอบในการเก็บค่าโดยสาร และผู้ดูแลคนโดยสารที่อยู่ประจำรถบรรทุกคนโดยสาร

(๓๒) “ใบอนุญาตขับขี่” หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

(๓๓) “สัญญาณจราจร” หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

(๓๔) “เครื่องหมายจราจร” หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

(๓๕) “รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

(๓๖)[๒] (ยกเลิก)

(๓๗) “เจ้าพนักงานจราจร” หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร

(๓๘) “พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

(๓๙) “อาสาจราจร” หมายความว่า ผู้ซึ่งผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจรและได้รับแต่งตั้งจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

---

[๒] มาตรา ๔ (๓๖) ยกเลิกโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙

(๔๐)[๓] “ผู้ตรวจการ” หมายความว่า ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๕ ให้นายกรัฐมนตรีรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร กับออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการอื่นเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้[๔]

กฎกระทรวงนั้น เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

ลักษณะ ๑
การใช้รถ

หมวด ๑
ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

มาตรา ๖ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๗ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มิได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง มาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา ๘ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจแลเห็นทางพอแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทางเดินรถ

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจออกระเบียบเกี่ยวกับการใช้วัสดุกรองแสงกับรถที่นำมาใช้ในทางเดินรถได้ โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

---

[๓] มาตรา ๔ (๔๐) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒

[๔] มาตรา ๕ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศคณะรักษาความสงบแห่งชาติฉบับที่ ๘๗/๒๕๕๗ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมผู้รักษาการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจ ลงวันที่ ๑๐ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๗

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๙ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลากถูไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา ๑๐ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยางมาใช้ในทางเดินรถ เว้นแต่เป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเป็นรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร

มาตรา ๑๐ ทวิ[๕] ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ฝุ่น ควัน ละอองเคมี หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา มาใช้ในทางเดินรถ

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

หมวด ๒
การใช้ไฟหรือเสียงสัญญาณของรถ

มาตรา ๑๑ ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้งภายในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๒ รถแต่ละชนิดที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณโดยเฉพาะดังต่อไปนี้

(๑) เสียงแตร สำหรับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

(๒) เสียงระฆัง สำหรับรถม้า และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(๓) เสียงกระดิ่ง สำหรับรถจักรยาน และให้ได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

ส่วนรถอื่นนอกจากที่กล่าวข้างต้น ผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

---

[๕] มาตรา ๑๐ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๑๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถทุกชนิดในทางเดินรถใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ เสียงสัญญาณไซเรน เสียงสัญญาณที่เป็นเสียงนกหวีด เสียงที่แตกพร่า เสียงหลายเสียง เสียงดังเกินสมควร หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจอนุญาตให้รถฉุกเฉิน รถในราชการทหารหรือตำรวจ หรือรถอื่นใช้ไฟสัญญาณวับวาบหรือใช้เสียงสัญญาณไซเรนหรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นได้ ในการนี้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติจะกำหนดเงื่อนไขในการใช้ไฟสัญญาณหรือเสียงสัญญาณรวมทั้งกำหนดเครื่องหมายที่แสดงถึงลักษณะของรถดังกล่าวด้วยก็ได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๔ การใช้เสียงสัญญาณ ผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

การใช้เสียงสัญญาณของรถหรือการกำหนดเงื่อนไขในการใช้เสียงสัญญาณในเขตหรือท้องที่ใด ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๕ รถที่บรรทุกของยื่นเกินความยาวของตัวรถ ขณะที่อยู่ในทางเดินรถและในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา ๑๑ หรือมาตรา ๖๑ ผู้ขับขี่ต้องจุดไฟสัญญาณแสงแดง หรือในเวลากลางวันต้องติดธงสีแดงไว้ที่ตอนปลายสุดของสิ่งที่บรรทุกนั้น โดยจุดไฟสัญญาณหรือติดธงไว้ให้มองเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

ไฟสัญญาณแสงแดงหรือธงสีแดงตามวรรคหนึ่ง จะใช้ชนิด ลักษณะ หรือจำนวนเท่าใด ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๖ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกของเหลวไวไฟที่มีจุดวาบไฟในอุณหภูมิยี่สิบเอ็ดองศาเซลเซียส หรือต่ำกว่านั้น หรือที่บรรจุก๊าซไวไฟ ต้องปฏิบัติตามมาตรา ๑๕ และมาตรา ๕๖ แต่ไฟสัญญาณที่ใช้นั้นต้องมิใช่เป็นชนิดที่ใช้เชื้อเพลิง

มาตรา ๑๗ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่ใช้บรรทุกวัตถุระเบิด หรือวัตถุอันตรายชนิดอื่นใด ต้องจัดให้มีป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุกและเครื่องดับเพลิง และต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย

ลักษณะและวิธีการติดป้ายแสดงถึงวัตถุที่บรรทุกและเครื่องดับเพลิงตลอดจนเงื่อนไขในการป้องกันอันตราย ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

การบรรทุก

มาตรา ๑๘[๖] รถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ จะใช้บรรทุกในลักษณะใดโดยรถชนิดหรือประเภทใด ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๙ ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของนอกเหนือไปจากหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง เมื่อเจ้าของรถร้องขอเจ้าพนักงานจราจรจะผ่อนผันโดยอนุญาตเป็นหนังสือเป็นการชั่วคราวเฉพาะรายก็ได้

มาตรา ๒๐ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถบรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของ ต้องจัดให้มีสิ่งป้องกันมิให้คน สัตว์ หรือสิ่งของที่บรรทุกตกหล่น รั่วไหล ส่งกลิ่น ส่องแสงสะท้อน หรือปลิวไปจากรถ อันอาจก่อเหตุเดือดร้อนรำคาญ ทำให้ทางสกปรกเปรอะเปื้อน ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ประชาชน หรือก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

ลักษณะ ๒
สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

มาตรา ๒๑ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และความหมายของสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาและให้มีรูปตัวอย่างแสดงไว้ในประกาศด้วย

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๒๒ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(๑) สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไปดังกล่าวใน (๒) เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้

(๒) สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด

(๓) สัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

---

[๖] มาตรา ๑๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

(๔)[๗] สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาทางขวาก่อน

(๕) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดทางด้านใดให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

(๖) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใด ให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง

ผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไปต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถดังกล่าวจะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

มาตรา ๒๓ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือไฟสีแดงติดตั้งไว้เหนือช่องเดินรถ มากกว่าสองช่องขึ้นไปต้องปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๑) สัญญาณจราจรไฟสีแดงที่ทำเป็นรูปกากบาทเฉียงอยู่เหนือช่องเดินรถใด ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถนั้น

(๒) สัญญาณจราจรไฟสีเขียวที่ทำเป็นรูปลูกศรอยู่เหนือช่องเดินรถใด ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในช่องเดินรถนั้นขับรถผ่านไปได้

มาตรา ๒๔ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลงและโบกมือไปข้างหน้า ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหลังขับรถผ่านไปได้

(๒) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนข้างนั้นของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น แล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่นั้นขับรถผ่านไปได้

(๓) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

(๔) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้นโบกไปด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไปได้

---

[๗] มาตรา ๒๒ (๔) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

(๕) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยืน และยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าและด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

การหยุดรถตามมาตรานี้ ให้หยุดหลังเส้นให้รถหยุด ในกรณีที่ทางเดินรถใดไม่มีเส้นให้รถหยุด ให้ผู้ขับขี่หยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในระยะไม่น้อยกว่าสามเมตร

การแสดงสัญญาณจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรานี้ พนักงานเจ้าหน้าที่จะใช้ไฟฉายเรืองแสงหรืออุปกรณ์เรืองแสงอื่นด้วยก็ได้[๘]

มาตรา ๒๕ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

(๒) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไปได้

มาตรา ๒๖ ในทางเดินรถที่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามมาตรา ๒๒ หรือสัญญาณจราจรตามมาตรา ๒๓ ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมการจราจรในทางเดินรถนั้นเห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร จะให้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติการเดินรถตามสัญญาณที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้

มาตรา ๒๗ สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ เมื่อมีเหตุอันสมควร ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงได้โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้ผู้ใดนอกจากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงาน ทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏซึ่งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรในทางที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๒๑

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๒๙ ห้ามมิให้ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ซ่อนเร้น เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย ขีดเขียน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทาง

---

[๘] มาตรา ๒๔ วรรคสาม เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗

มาตรา ๓๐ สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏในทางโดยฝ่าฝืนมาตรา ๒๘ หรือมาตรา ๒๙ เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึด รื้อถอน ทำลาย หรือทำให้สิ้นไปซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้นได้

ลักษณะ ๓
การใช้ทางเดินรถ

หมวด ๑
การขับรถ

มาตรา ๓๑ นอกจากที่บัญญัติไว้เป็นพิเศษในลักษณะ ๔ ว่าด้วยการใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง การใช้ทางเดินรถให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในลักษณะนี้

มาตรา ๓๒ ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน

มาตรา ๓๓ ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

(๑) ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร

(๒) ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว

(๓) ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร

มาตรา ๓๔ ในการใช้ทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือที่ได้จัดช่องเดินรถประจำทางไว้ในช่องเดินรถซ้ายสุด ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องซ้ายสุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาของทางเดินรถได้

(๑) ในช่องเดินรถนั้นมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร

(๒) ทางเดินรถนั้น เจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว

(๓) จะต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้องเมื่อเข้าบริเวณใกล้ทางร่วมทางแยก

(๔) เมื่อจะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

(๕)[๙] เมื่อผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูงกว่ารถในช่องเดินรถด้านซ้าย

---

[๙] มาตรา ๓๔ (๕) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

มาตรา ๓๕[๑๐] รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้

ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง แล้วแต่กรณี

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันหกร้อยกิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา ๓๖ ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา ๓๗ หรือไฟสัญญาณตามมาตรา ๓๘ หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

ถ้าโดยสภาพของรถ สภาพของการบรรทุก หรือสภาพของทัศนวิสัย การให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามวรรคหนึ่งไม่อาจทำให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมาหรือตามมาข้างหลังมองเห็นได้ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณ

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่งก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ จอดรถ หรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

มาตรา ๓๗ การให้สัญญาณด้วยมือและแขน ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๑) เมื่อจะลดความเร็วของรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง

(๒) เมื่อจะหยุดรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ ยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น

(๓) เมื่อจะให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และโบกมือไปทางข้างหน้าหลายครั้ง

(๔) เมื่อจะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางขวา ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่

(๕) เมื่อจะเลี้ยวซ้ายหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้าย ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และงอข้อมือชูขึ้นโบกไปทางซ้ายหลายครั้ง

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ในกรณีที่รถยนต์นั้นมีเครื่องขับอยู่ทางด้านซ้าย ให้ผู้ขับขี่ใช้ไฟสัญญาณแทนการใช้สัญญาณด้วยมือและแขน

มาตรา ๓๘ การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๑) เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ

---

[๑๐] มาตรา ๓๕ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๙

(๒)[๑๑] เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีขาวหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถหรือข้างรถ และไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถไปในทิศทางที่จะเลี้ยวเปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

(๓) เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพันหรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

มาตรา ๓๙ เมื่อขับรถสวนกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ โดยให้ถือกึ่งกลางของทางเดินรถเป็นหลัก แต่ถ้าทางเดินรถใดได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถไว้ ให้ถือเส้นหรือแนวที่แบ่งนั้นเป็นหลัก

ในทางเดินรถที่แคบ เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่แต่ละฝ่ายต้องลดความเร็วของรถเพื่อให้รถสวนกันได้โดยปลอดภัย

ในทางเดินรถที่แคบซึ่งไม่อาจขับรถสวนกันได้โดยปลอดภัย เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่ใหญ่กว่าต้องหยุดรถให้ชิดขอบทางเดินรถด้านซ้ายเพื่อให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่เล็กกว่าผ่านไปได้

ในทางเดินรถที่มีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถหรือหยุดรถเพื่อให้รถคันที่สวนมาผ่านไปได้

มาตรา ๔๐ ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถขึ้นสะพานหรือทางลาดชันต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถถอยหลังไปโดนรถคันอื่น

มาตรา ๔๑ ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินรถทางเดียว ให้ผู้ขับขี่ขับรถไปตามทิศทางที่ได้กำหนดไว้

มาตรา ๔๒ ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรแบ่งทางเดินรถออกเป็นสองทางสำหรับรถเดินขึ้นทางหนึ่ง ล่องทางหนึ่ง โดยมีช่องว่างคั่นกลาง หรือทำเครื่องหมายจราจรกีดกั้นแสดงว่าทางเดินรถนั้นมีการแบ่งออกเป็นสองทางดังกล่าว ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ

มาตรา ๔๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(๑) ในขณะหย่อนความสามารถในอันที่จะขับ

(๒) ในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น

(๓) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

(๔) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

---

[๑๑] มาตรา ๓๘ (๒) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

(๕) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย

(๖) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถหรือกลับรถ

(๗) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ

(๘) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

(๙)[๑๒] ในขณะใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

มาตรา ๔๓ ทวิ[๑๓] ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่รถบางประเภทตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาว่าได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามวรรคหนึ่งหรือไม่ และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นไม่ได้เสพก็ให้ผู้ขับขี่นั้นขับรถต่อไปได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ตรวจสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ เพื่อดำเนินการตรวจสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมรับการตรวจสอบแล้ว หากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสพ ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

การตรวจสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๔๓ ตรี[๑๔] ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้นั้นหยุดรถและสั่งให้มีการทดสอบตามมาตรา ๑๔๒ ด้วย

มาตรา ๔๓ จัตวา[๑๕] ในกรณีที่ผู้ตรวจการพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) หรือมาตรา ๔๓ ทวิ วรรคหนึ่ง ให้ผู้ตรวจการส่งตัวผู้นั้นพร้อมพยานหลักฐานในเบื้องต้นแก่พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกินหกชั่วโมงนับแต่เวลาที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว เพื่อดำเนินคดีต่อไป

---

[๑๒] มาตรา ๔๓ (๙) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑

[๑๓] มาตรา ๔๓ ทวิ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒

[๑๔] มาตรา ๔๓ ตรี เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒

[๑๕] มาตรา ๔๓ จัตวา เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒

มาตรา ๔๓ เบญจ[๑๖] ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๔๓ ทวิ และมาตรา ๔๓ ตรี ให้ผู้ตรวจการแสดงบัตรประจำตัวของตนซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง

หมวด ๒
การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา ๔๔[๑๗] ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทางเดินรถ ซึ่งไม่ได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ ต้องให้สัญญาณโดยกระพริบไฟหน้าหลายครั้ง หรือให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวขวา หรือให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าให้สัญญาณตอบตามมาตรา ๓๗ (๓) หรือมาตรา ๓๘ (๓) และเมื่อเห็นว่าไม่เป็นการกีดขวางรถอื่นที่กำลังแซงแล้ว จึงจะแซงขึ้นหน้าได้

การแซงต้องแซงด้านขวาโดยมีระยะห่างจากรถที่ถูกแซงพอสมควร เมื่อเห็นว่าได้ขับผ่านขึ้นหน้ารถที่ถูกแซงไปในระยะที่ห่างเพียงพอแล้วจึงจะขับชิดด้านซ้ายของทางเดินรถได้

มาตรา ๔๕ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้าย เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

(๑) รถที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา

(๒) ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป

การขับรถแซงด้านซ้ายตาม (๑) หรือ (๒) จะกระทำได้เมื่อไม่มีรถอื่นตามมาในระยะกระชั้นชิดและมีความปลอดภัยพอ

มาตรา ๔๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้

(๒) ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

(๓) เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร

(๔) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

มาตรา ๔๗ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถอื่นล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่กำหนดไว้ หรือที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงเขตอันตราย หรือเขตให้ใช้ความระมัดระวังบนทางเดินรถ

---

[๑๖] มาตรา ๔๓ เบญจ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒

[๑๗] มาตรา ๔๔ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

ในกรณีที่ทางเดินรถด้านซ้ายมีสิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรคแก่การจราจรและทางเดินรถด้านขวามีความกว้างเพียงพอ ผู้ขับขี่จะขับรถหลีกสิ่งกีดขวางล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ก็ได้ ในเมื่อไม่กีดขวางการจราจรของรถที่สวนทางมา

มาตรา ๔๘ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นล้ำเข้าไปในช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางการจราจรในทางเดินรถข้างหน้าหรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร แต่ทั้งนี้จะขับรถอยู่ในช่องเดินรถประจำทางได้เพียงเท่าที่จำเป็นเท่านั้น

มาตรา ๔๙ เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันที่อยู่ข้างหลัง ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ที่ถูกขอทางต้องให้สัญญาณตอบตามมาตรา ๓๗ (๓) หรือมาตรา ๓๘ (๓) เมื่อเห็นว่าทางเดินรถข้างหน้าปลอดภัยและไม่มีรถอื่นสวนทางมาในระยะกระชั้นชิด และต้องลดความเร็วของรถและขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถเพื่อให้รถที่จะแซงผ่านขึ้นหน้าได้โดยปลอดภัย

หมวด ๓
การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ

มาตรา ๕๐ การขับรถออกจากที่จอด ถ้ามีรถจอดหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา ๓๗ หรือไฟสัญญาณตามมาตรา ๓๘ และจะขับรถไปได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา ๕๑ การเลี้ยวรถ ให้ปฏิบัติดังนี้

(๑) ถ้าจะเลี้ยวซ้าย

(ก) ในกรณีที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางเดินรถด้านซ้าย

(ข) ในกรณีที่มีการแบ่งช่องเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวซ้ายได้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถสำหรับรถที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ค) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

(๒) ถ้าจะเลี้ยวขวา

(ก) สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาของแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ข) สำหรับทางเดินรถที่ได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาสุดของทางเดินรถหรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ค) ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางเดินรถด้านขวาสุด ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

(ง) สำหรับทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขน ให้ผู้ขับขี่ขับรถเลี้ยวขวาผ่านไปได้โดยไม่ต้องอ้อมเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

(จ) เมื่อรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่สวนมาในทางเดินรถทางเดียวกันผ่านทางร่วมทางแยกไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้เลี้ยวขวาไปได้

(๓) ถ้าจะเลี้ยวอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

ในกรณีตาม (๑) และ (๒) ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังและต้องหยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางและรถที่กำลังผ่านทางร่วมทางแยกจากทางด้านอื่นก่อน เว้นแต่ในกรณีที่มีรถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาพร้อมกัน ให้รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาก่อน

มาตรา ๕๒[๑๘] ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่กลับรถหรือเลี้ยวรถทางขวาในเมื่อมีรถอื่นสวนหรือตามมาในระยะน้อยกว่าหนึ่งร้อยเมตร เว้นแต่เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา ๕๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่

(๑) เลี้ยวรถหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย หรือห้ามกลับรถ

(๒) กลับรถที่เขตปลอดภัย ที่คับขัน บนสะพาน หรือในระยะหนึ่งร้อยเมตรจากทางราบของเชิงสะพาน

(๓) กลับรถที่ทางร่วมทางแยก เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถในบริเวณดังกล่าวได้

หมวด ๔
การหยุดรถและจอดรถ

มาตรา ๕๔ การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา ๓๗ หรือไฟสัญญาณตามมาตรา ๓๘ ก่อนที่จะหยุดรถหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัย และไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกินยี่สิบห้าเซนติเมตร หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้าน

---

[๑๘] มาตรา ๕๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

หนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนดให้ใช้ช่องเดินรถประจำทางนั้น

มาตรา ๕๕ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

(๑) ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถในกรณีที่ไม่มีช่องเดินรถประจำทาง

(๒) บนทางเท้า

(๓) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(๔) ในทางร่วมทางแยก

(๕) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ

(๖) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ

(๗) ในเขตปลอดภัย

(๘)[๑๙] ในลักษณะกีดขวางการจราจร

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่ซึ่งจำเป็นต้องหยุดรถเพราะมีสิ่งกีดขวางอยู่ในทางเดินรถ หรือเครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้องหรือในกรณีที่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร

มาตรา ๕๖ ในกรณีที่เครื่องยนต์หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้องจนต้องจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

ในกรณีตามวรรคหนึ่งถ้าจำเป็นต้องจอดรถอยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดรถในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร และต้องแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๕๗ เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

(๑) บนทางเท้า

(๒) บนสะพานหรือในอุโมงค์

(๓) ในทางร่วมทางแยก หรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก

(๔) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม

(๕) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ

(๖) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง

(๗) ในระยะสิบเมตรจากที่ติดตั้งสัญญาณจราจร

(๘) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน

(๙) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว

---

[๑๙] มาตรา ๕๕ (๘) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

(๑๐) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ

(๑๑) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง

(๑๒) ในที่คับขัน

(๑๓) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีกสามเมตร

(๑๔) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์

(๑๕) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

มาตรา ๕๘ การจอดรถในทางเดินรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจอยู่ควบคุมรถนั้น ผู้ขับขี่ต้องหยุดเครื่องยนต์และห้ามล้อรถนั้นไว้

การจอดรถในทางเดินรถที่เป็นทางลาดหรือชัน ผู้ขับขี่ต้องหันล้อหน้าของรถเข้าขอบทาง

มาตรา ๕๙[๒๐] เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ได้

เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ภายใต้การควบคุมดูแลของบุคคลดังกล่าว มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้ายรถดังกล่าวได้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด[๒๑]

การเคลื่อนย้ายรถหรือใช้เครื่องมือบังคับให้รถที่หยุดหรือจอดอยู่ไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ตามวรรคสองเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ไม่ต้องรับผิดสำหรับความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามมาตรานี้ เว้นแต่ความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ[๒๒]

เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องชำระค่าใช้จ่ายในการที่รถถูกเคลื่อนย้ายหรือการใช้เครื่องมือบังคับไม่ให้เคลื่อนย้าย ตลอดจนค่าดูแลรักษารถระหว่างที่อยู่ในความครอบครองของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ ตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง[๒๓]

---

[๒๐] มาตรา ๕๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

[๒๑] มาตรา ๕๙ วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๑๔/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

[๒๒] มาตรา ๕๙ วรรคสาม แก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๑๔/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

[๒๓] มาตรา ๕๙ วรรคสี่ แก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๑๔/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

เงินที่ได้จากเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซึ่งชำระตามวรรคสี่ เป็นรายได้ที่ไม่ต้องนำส่งกระทรวงการคลัง และให้นำมาเป็นค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการตามมาตรานี้ตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

ในกรณีที่เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาตามวรรคสี่ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดหน่วงรถนั้นไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว โดยในระหว่างที่ยึดหน่วงนั้นให้คำนวณค่าดูแลรักษาเป็นรายวัน ถ้าพ้นกำหนดสามเดือนแล้วเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ยังไม่ชำระค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาดังกล่าว ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจนำรถนั้นออกขายทอดตลาดได้ เงินที่ได้จากการขายทอดตลาดเมื่อได้หักค่าใช้จ่ายในการขายทอดตลาด ค่าใช้จ่ายและค่าดูแลรักษาที่ค้างชำระแล้ว เหลือเงินเท่าใดให้คืนแก่เจ้าของหรือผู้มีสิทธิที่แท้จริงต่อไป

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๖๐ การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถนอกเขตเทศบาล ผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหรือจอดรถ ณ ที่ซึ่งผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นจะเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

มาตรา ๖๑ ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๒ ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏว่า

(๑) มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวังรถไฟแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน

(๒) มีสิ่งปิดกั้นหรือมีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน

(๓) มีเสียงสัญญาณของรถไฟหรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อาจเกิดอันตรายในเมื่อจะขับรถผ่านไป

ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อรถไฟผ่านไปแล้วและมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านได้ ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไปได้

มาตรา ๖๓ ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่านไม่ว่าจะมีเครื่องหมายระวังรถไฟหรือไม่ ถ้าทางรถไฟนั้นไม่มีสัญญาณระวังรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่าห้าเมตร เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะขับรถผ่านไปได้

มาตรา ๖๔ ในขณะที่ผู้ขับขี่รถโรงเรียนหยุดรถในทางเดินรถเพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นตามมาในทิศทางเดียวกันหรือสวนกันกับรถโรงเรียนใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วของรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงให้ขับรถผ่านไปได้

ลักษณะ ๔

การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง

มาตรา ๖๕ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศกำหนดให้ช่องเดินรถใดเป็นช่องเดินรถประจำทาง ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางและรถบรรทุกคนโดยสารตามประเภทที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด ซึ่งอยู่ในระหว่างรับส่งหรือบรรทุกคนโดยสาร ต้องขับขี่รถภายในช่องเดินรถประจำทาง และจะขับขี่รถออกนอกช่องเดินรถประจำทางได้เมื่อมีสิ่งกีดขวางอยู่ในช่องเดินรถประจำทางนั้น หรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่

รถบรรทุกคนโดยสารประเภทใดจะต้องเดินในช่องเดินรถประจำทางให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ในการประกาศกำหนดให้ช่องเดินรถใดเป็นช่องเดินรถประจำทางตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดเวลาการใช้ช่องเดินรถประจำทางไว้ด้วยก็ได้

กรณีจำเป็นเกี่ยวกับการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจประกาศให้รถบรรทุกคนโดยสารประเภทหนึ่งประเภทใดที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามวรรคสอง จะต้องเดินในช่องเดินรถประจำทางในทางสายใดตอนใดก็ได้

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๖๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถอื่นนอกจากรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกคนโดยสารประเภทที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด ขับรถในช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่จะปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

ลักษณะ ๕
ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา ๖๗ ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วขั้นสูงหรือขั้นต่ำก็ได้ แต่ต้องไม่เกินอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๖๘ ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถอื่นแซงหรือผ่านขึ้นหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถ ต้องลดความเร็วของรถ

มาตรา ๖๙ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถบนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพาน ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่น หรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะให้เกิดความปลอดภัย

มาตรา ๗๐ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน ต้องลดความเร็วของรถ

ลักษณะ ๖
การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน

มาตรา ๗๑ ภายใต้บังคับมาตรา ๒๑ และมาตรา ๒๖ เมื่อผู้ขับขี่ขับรถมาถึงทางร่วมทางแยก ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติดังนี้

(๑) ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน

(๒) ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

(๓)[๒๔] ถ้าสัญญาณจราจรไฟสีเขียวปรากฏข้างหน้า แต่ในทางร่วมทางแยกมีรถอื่นหยุดขวางอยู่จนไม่สามารถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้ ผู้ขับขี่จะต้องหยุดรถที่หลังเส้นให้รถหยุดจนกว่าจะสามารถเคลื่อนรถผ่านพ้นทางร่วมทางแยกไปได้

มาตรา ๗๒[๒๕] ทางเดินรถทางเอกได้แก่ทางเดินรถ ดังต่อไปนี้

(๑) ทางเดินรถที่ได้ติดตั้งเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นทางเดินรถทางเอก

(๒) ทางเดินรถที่มีป้ายหยุดหรือป้ายที่มีคำว่า “ให้ทาง” ติดตั้งไว้ หรือทางเดินรถที่มีคำว่าหยุดหรือเส้นหยุดซึ่งเป็นเส้นขาวทึบหรือเส้นให้ทางซึ่งเป็นเส้นขาวประบนผิวทาง ให้ทางเดินรถที่ขวางข้างหน้าเป็นทางเดินรถทางเอก

(๓) ในกรณีที่ไม่มีเครื่องหมายจราจรตาม (๑) หรือไม่มีป้ายหรือเส้นหรือข้อความบนผิวทางตาม (๒) ให้ทางเดินรถที่มีช่องเดินรถมากกว่าเป็นทางเดินรถทางเอก

(๔) ถนนที่ตัดหรือบรรจบกับตรอกหรือซอย ให้ทางเดินรถที่เป็นถนนเป็นทางเดินรถทางเอก

ทางเดินรถอื่นที่มิใช่ทางเดินรถทางเอกตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นทางเดินรถทางโท

มาตรา ๗๓ ในกรณีที่วงเวียนใดได้ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้น

ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามวรรคหนึ่ง เมื่อผู้ขับขี่ขับรถมาถึงวงเวียน ต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนขับผ่านไปก่อน

---

[๒๔] มาตรา ๗๑ (๓) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

[๒๕] มาตรา ๗๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่เห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรจะให้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นนอกจากที่บัญญัติไว้ในวรรคหนึ่งหรือวรรคสองก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้

มาตรา ๗๔ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถออกจากทางส่วนบุคคลหรือทางเดินรถในบริเวณอาคารเมื่อจะขับรถผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางเดินรถที่ตัดผ่านต้องหยุดรถเพื่อให้รถที่กำลังผ่านทางหรือรถที่กำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรถต่อไปได้

ลักษณะ ๗
รถฉุกเฉิน

มาตรา ๗๕ ในขณะที่ผู้ขับขี่ขับรถฉุกเฉินไปปฏิบัติหน้าที่ ผู้ขับขี่มีสิทธิดังนี้

(๑) ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ ใช้เสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดไว้

(๒) หยุดรถหรือจอดรถ ณ ที่ห้ามจอด

(๓) ขับรถเกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้

(๔) ขับรถผ่านสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรใด ๆ ที่ให้รถหยุด แต่ต้องลดความเร็วของรถให้ช้าลงตามสมควร

(๕) ไม่ต้องปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือข้อบังคับการจราจรเกี่ยวกับช่องเดินรถ ทิศทางของการขับรถหรือการเลี้ยวรถที่กำหนดไว้

ในการปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๗๖ เมื่อคนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์เห็นรถฉุกเฉินในขณะปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ หรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดไว้ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนโดยปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๑) สำหรับคนเดินเท้าต้องหยุดและหลบให้ชิดขอบทาง หรือขึ้นไปบนทางเขตปลอดภัย หรือไหล่ทางที่ใกล้ที่สุด

(๒) สำหรับผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดขอบทางด้านซ้าย หรือในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ต้องหยุดรถหรือจอดรถให้อยู่ชิดช่องเดินรถประจำทาง แต่ห้ามหยุดรถหรือจอดรถในทางร่วมทางแยก

(๓) สำหรับผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องบังคับสัตว์ให้หยุดชิดทาง แต่ห้ามหยุดในทางร่วมทางแยก

ในการปฏิบัติตาม (๒) และ (๓) ผู้ขับขี่และผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องรีบกระทำโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้และต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

ลักษณะ ๘
การลากรถหรือการจูงรถ

มาตรา ๗๗ ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถทุกชนิดลากรถหรือจูงรถอื่นไปในทางเกินหนึ่งคัน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ

วิธีลากรถหรือจูงรถ และการมีเครื่องหมายเพื่อความปลอดภัยในการลากรถหรือจูงรถให้กำหนดในกฎกระทรวง

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

ลักษณะ ๙
อุบัติเหตุ

มาตรา ๗๘ ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถ หรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิด และให้ตกเป็นของรัฐ

ลักษณะ ๑๐
รถจักรยาน

มาตรา ๗๙ ทางใดที่ได้จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับในทางนั้น

มาตรา ๘๐ รถจักรยานที่ใช้ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องจัดให้มี

(๑) กระดิ่งที่ให้เสียงสัญญาณได้ยินได้ในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(๒) เครื่องห้ามล้อที่ใช้การได้ดี เมื่อใช้สามารถทำให้รถจักรยานหยุดได้ทันที

(๓) โคมไฟติดหน้ารถจักรยานแสงขาวไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงไฟส่องตรงไปข้างหน้าเห็นพื้นทางได้ชัดเจนในระยะไม่น้อยกว่าสิบห้าเมตร และอยู่ในระดับต่ำกว่าสายตาของผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมา

(๔) โคมไฟติดท้ายรถจักรยานแสงแดงไม่น้อยกว่าหนึ่งดวงที่ให้แสงสว่างตรงไปข้างหลังหรือติดวัตถุสะท้อนแสงสีแดงแทน ซึ่งเมื่อถูกไฟส่องให้มีแสงสะท้อน

มาตรา ๘๑ ในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา ๑๑ หรือมาตรา ๖๑ ผู้ขับขี่รถจักรยานอยู่ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานต้องจุดโคมไฟแสงขาวหน้ารถเพื่อให้ผู้ขับขี่หรือคนเดินเท้า ซึ่งขับรถหรือเดินสวนมาสามารถมองเห็นรถ

มาตรา ๘๒ ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขับให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถต้องขับขี่รถจักรยานให้ชิดช่องเดินรถประจำทางนั้น

มาตรา ๘๓ ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยาน ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยาน

(๑) ขับโดยประมาทหรือน่าหวาดเสียวอันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(๒) ขับโดยไม่จับคันบังคับรถ

(๓) ขับขนานกันเกินสองคัน เว้นแต่ขับในทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยาน

(๔) ขับโดยนั่งบนที่อื่นอันมิใช่อานที่จัดไว้เป็นที่นั่งตามปกติ

(๕) ขับโดยบรรทุกบุคคลอื่น เว้นแต่รถจักรยานสามล้อสำหรับบรรทุกคน ทั้งนี้ ตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

(๖) บรรทุก หรือถือสิ่งของ หีบห่อ หรือของใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจับคันบังคับรถหรืออันอาจจะเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

(๗) เกาะหรือพ่วงรถอื่นที่กำลังแล่นอยู่

มาตรา ๘๔ เว้นแต่บทบัญญัติในลักษณะนี้จะได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานปฏิบัติตามมาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา ๓๒ มาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๓๖ มาตรา ๓๗ มาตรา ๓๙ มาตรา ๔๐ มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ มาตรา ๔๙ มาตรา ๕๐ มาตรา ๕๑ มาตรา ๕๒ มาตรา ๕๓ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕ มาตรา ๕๖ มาตรา ๕๗ มาตรา ๕๙ มาตรา ๖๐ มาตรา ๖๑ มาตรา ๖๒ มาตรา ๖๓ มาตรา ๖๔ มาตรา ๖๙ มาตรา ๗๐ มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๒ มาตรา ๗๓ มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๖ (๒) มาตรา ๗๘ มาตรา ๑๒๕ มาตรา ๑๒๗ และมาตรา ๑๓๓ ด้วยโดยอนุโลม

ลักษณะ ๑๑

รถบรรทุกคนโดยสาร

มาตรา ๘๕ ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารรับบรรทุกศพหรือคนที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่ต้องแจ้งความตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อร่วมไปกับคนโดยสารอื่น เว้นแต่

(๑) ในกรณีที่รถบรรทุกคนโดยสารนั้นไม่ใช้บรรทุกคนโดยสารอื่น จะบรรทุกคนที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อที่ต้องแจ้งความตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อก็ได้

(๒) ในกรณีที่รถบรรทุกคนโดยสารนั้นไม่ใช้บรรทุกคนโดยสารอื่น จะบรรทุกศพร่วมไปกับญาติหรือผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับศพนั้นก็ได้

มาตรา ๘๖ ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกคนโดยสาร ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสาร ผู้เก็บค่าโดยสาร หรือบุคคลใดที่มีส่วนได้เสียเกี่ยวกับรถบรรทุกคนโดยสาร เรียกให้คนขึ้นรถโดยส่งเสียงอื้ออึง หรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น หรือต้อน ดึง เหนี่ยว หรือยึดยื้อคนหรือสิ่งของของคนนั้นเพื่อให้คนขึ้นรถบรรทุกคนโดยสารคันใดคันหนึ่ง

มาตรา ๘๗ ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกคนโดยสาร ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสาร หรือผู้เก็บค่าโดยสาร ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยไม่มีเหตุอันสมควร

มาตรา ๘๘ ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารต้องหยุดรถและส่งคนโดยสารที่เครื่องหมายหยุดรถประจำทางหรือ ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้ แล้วแต่กรณี

มาตรา ๘๙ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสารรับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่กฎหมายกำหนด

ในการนับจำนวนคนโดยสารให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปีจำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา ๙๐ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสาร

(๑) ขับรถเที่ยวเร่หาคนขึ้นรถ

(๒) จอดรถเป็นคันหัวแถวของรถคันอื่นห่างจากเครื่องหมายจราจรเกินหนึ่งเมตร

(๓) จอดรถห่างจากท้ายรถคันหน้าเกินหนึ่งเมตร

มาตรา ๙๑ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้เก็บค่าโดยสาร

(๑) สูบบุหรี่หรือคุยกันในขณะขับรถหรือในขณะทำหน้าที่เก็บค่าโดยสาร

(๒) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น

มาตรา ๙๒ เมื่อจะเติมน้ำมันเชื้อเพลิงชนิดไวไฟที่มีจุดวาบไฟในอุณหภูมิยี่สิบเอ็ดองศาเซลเซียส หรือต่ำกว่านั้น ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสารต้องหยุดเครื่องยนต์และต้องให้คนโดยสารลงจากรถทุกคนด้วย

ลักษณะ ๑๒
รถแท็กซี่

มาตรา ๙๓ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสาร เว้นแต่การบรรทุกนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ตนหรือแก่คนโดยสาร

ในกรณีที่ผู้ขับขี่รถแท็กซี่มีความประสงค์จะไม่รับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้แสดงป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร

วิธีการแสดงป้ายและลักษณะของป้ายงดรับจ้างบรรทุกคนโดยสารให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา ๙๔ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่รับบรรทุกคนโดยสารเกินจำนวนที่ได้กำหนดไว้ในใบอนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

ในการนับจำนวนคนโดยสารให้ถือว่าเด็กอายุไม่เกินสิบปีจำนวนสองคนเท่ากับคนโดยสารหนึ่งคน

มาตรา ๙๕ ห้ามมิให้ผู้ใด

(๑) เรียกให้คนขึ้นรถแท็กซี่โดยส่งเสียงอื้ออึงหรือในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสารหรือผู้อื่น

(๒) ต้อน ดึง เหนี่ยว หรือยึดยื้อคนหรือสิ่งของของคนนั้น เพื่อให้คนขึ้นรถแท็กซี่คันใดคันหนึ่ง

มาตรา ๙๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่เรียกเก็บค่าโดยสารเกินอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่

ลักษณะและวิธีการใช้มาตรแท็กซี่ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๙๗ คนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามอัตราที่ปรากฏจากมาตรแท็กซี่

มาตรา ๙๘ บทบัญญัติมาตรา ๙๖ และมาตรา ๙๗ จะใช้บังคับในท้องที่ใด และจะใช้บังคับกับรถแท็กซี่ทุกประเภทหรือบางประเภทโดยมีเงื่อนไขอย่างใด ให้เป็นไปตามที่กำหนดในพระราชกฤษฎีกา

ในท้องที่ใดที่มิได้มีพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งใช้บังคับ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในท้องที่นั้นเรียกเก็บค่าโดยสารเกินราคาที่ตกลงกันไว้กับคนโดยสาร และคนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารตามที่ตกลงไว้นั้น

บทบัญญัติในวรรคสองให้ใช้บังคับแก่กรณีของรถแท็กซี่ประเภทที่มิได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกาตามวรรคหนึ่งด้วย

มาตรา ๙๙ ในขณะขับรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่

(๑) สูบบุหรี่ เปิดวิทยุ หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่ก่อความรำคาญให้แก่คนโดยสาร

(๒) ยื่นมือ แขน หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายออกนอกรถ เว้นแต่เป็นการกระทำเพื่อให้สัญญาณตามมาตรา ๓๗

(๓) จับคันบังคับรถด้วยมือเพียงข้างเดียว เว้นแต่มีเหตุจำเป็น

(๔) ใช้เสียงสัญญาณเมื่อเข้าไปในบริเวณโรงพยาบาล สถานที่ทำงาน หรือสถานศึกษา

(๕) ใช้เสียงสัญญาณแตรเพื่อเร่งรถอื่น

(๖) แซงหรือตัดหน้ารถอื่นในลักษณะฉวัดเฉวียนเป็นที่น่าหวาดเกรงว่าจะเกิดอันตราย

(๗) ขับรถเข้าในบริเวณบ้านของผู้อื่น

(๘) รับคนโดยสารภายในบริเวณที่เจ้าพนักงานจราจรได้กำหนดเครื่องหมายจราจรห้ามรับคนโดยสาร

(๙) กล่าววาจาไม่สุภาพ เสียดสี ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกริยาในลักษณะดังกล่าวต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น

มาตรา ๑๐๐ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องพาคนโดยสารไปยังสถานที่ที่ว่าจ้างตามเส้นทางที่สั้นที่สุดหรือเส้นทางที่ไม่อ้อมเกินควร และต้องส่งคนโดยสาร ณ สถานที่ตามที่ตกลงกันไว้

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแท็กซี่พาคนโดยสารไปทอดทิ้งระหว่างทางไม่ว่าด้วยประการใด ๆ

มาตรา ๑๐๑ ผู้ขับขี่รถแท็กซี่ต้องแต่งกายและมีเครื่องหมายเย็บติดหรือปักไว้ที่เครื่องแต่งกาย

ลักษณะเครื่องแต่งกายและเครื่องหมายให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษา

ความในวรรคหนึ่งให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดหกสิบวันนับแต่วันที่ประกาศของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติใช้บังคับ

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๐๒ เมื่อรัฐมนตรีเห็นสมควร ให้ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยใช้รถแท็กซี่ในท้องที่ใดต้องจอดพักรถ ณ สถานที่ที่ใดเป็นการเฉพาะก็ให้กระทำได้โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา

ในพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ให้ระบุท้องที่ และวิธีการเกี่ยวกับการจัดให้มีที่จอดพักรถด้วย

ลักษณะ ๑๓
คนเดินเท้า

มาตรา ๑๐๓ ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถ ให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านขวาของตน

มาตรา ๑๐๔ ภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้าม ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้าม

มาตรา ๑๐๕ คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า ให้ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้าดังต่อไปนี้

(๑) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดง ไม่ว่าจะมีรูปหรือข้อความเป็นการห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าหยุดรออยู่บนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย เว้นแต่ทางใดที่ไม่มีทางเท้า ให้หยุดรอบนไหล่ทางหรือขอบทาง

(๒) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว ไม่ว่าจะมีรูปหรือข้อความเป็นการอนุญาตให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถได้

(๓) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวกระพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถ ให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

มาตรา ๑๐๖ คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามหรือทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณจราจรควบคุมการใช้ทางให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๑) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงให้รถหยุดทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถตามที่รถหยุดนั้น และต้องข้ามทางเดินรถภายในทางข้าม

(๒) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวให้รถผ่านทางด้านใดของทาง ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้านนั้น

(๓) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพันหรือไฟสีเขียวกระพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถ หรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถอยู่ในทางข้าม ให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

มาตรา ๑๐๗ คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางที่มีพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรให้ปรากฏไม่ว่าจะเป็นสัญญาณด้วยมือและแขน หรือเสียงสัญญาณนกหวีด ให้ปฏิบัติตามมาตรา ๑๐๖ โดยอนุโลม

มาตรา ๑๐๘ ห้ามมิให้ผู้ใดเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่

(๑) เป็นแถวทหารหรือตำรวจ ที่มีผู้ควบคุมตามระเบียบแบบแผน

(๒) แถวหรือขบวนแห่หรือขบวนใด ๆ ที่เจ้าพนักงานจราจรได้อนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

มาตรา ๑๐๙ ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ บนทางเท้าหรือทางใด ๆ ซึ่งจัดไว้สำหรับคนเดินเท้าในลักษณะที่เป็นการกีดขวางผู้อื่นโดยไม่มีเหตุอันสมควร

มาตรา ๑๑๐ ห้ามมิให้ผู้ใดซื้อ ขาย แจกจ่าย หรือเรี่ยไรในทางเดินรถหรือออกไปกลางทางโดยไม่มีเหตุอันสมควรหรือเป็นการกีดขวางการจราจร

ลักษณะ ๑๔
สัตว์และสิ่งของในทาง

มาตรา ๑๑๑ ห้ามมิให้ผู้ใดขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อยสัตว์ไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร และไม่มีผู้ควบคุมเพียงพอ

มาตรา ๑๑๒ การขี่ จูง หรือไล่ต้อนสัตว์ไปบนทาง ให้ผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ว่าด้วยรถโดยอนุโลม

มาตรา ๑๑๓ เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกคำสั่งห้ามขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อยสัตว์ไปบนทางใด ๆ เมื่อพิจารณาเห็นว่าการขี่ จูง ไล่ต้อน หรือปล่อยสัตว์ดังกล่าวจะกีดขวางการจราจรหรือจะก่อให้เกิดความสกปรกบนทาง

มาตรา ๑๑๔ ห้ามมิให้ผู้ใดวาง ตั้ง ยื่น หรือแขวนสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร แต่เจ้าพนักงานจราจรจะอนุญาตได้ต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นและเป็นการชั่วคราวเท่านั้น

ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติในวรรคหนึ่ง นอกจากจะมีความผิดตามมาตรา ๑๔๘ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางดังกล่าวได้ ถ้าไม่ยอมรื้อถอนหรือเคลื่อนย้าย ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายได้

มาตรา ๑๑๕ ห้ามมิให้ผู้ใดแบก หาม ลาก หรือนำสิ่งของไปบนทางในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร

ลักษณะ ๑๕
รถม้า เกวียนและเลื่อน

มาตรา ๑๑๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนที่เทียมด้วยสัตว์จอดรถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนในทางโดยไม่มีผู้ควบคุม เว้นแต่ได้ผูกสัตว์ที่เทียมนั้นไว้ไม่ให้ลากรถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนต่อไปได้

มาตรา ๑๑๗ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถม้าปล่อยสายบังเหียนในเวลาขับรถม้า

มาตรา ๑๑๘ การขับรถม้าหรือเกวียนหรือเลื่อนที่เทียมด้วยสัตว์ ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ว่าด้วยรถโดยอนุโลม

ลักษณะ ๑๖
เขตปลอดภัย

มาตรา ๑๑๙ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถเข้าไปในเขตปลอดภัย เว้นแต่ในกรณีจำเป็นและได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่

ลักษณะ ๑๗
เบ็ดเตล็ด

มาตรา ๑๒๐ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถถอยหลังในลักษณะที่ไม่ปลอดภัยหรือเป็นการกีดขวางการจราจร

มาตรา ๑๒๑ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องนั่งคร่อมบนอานที่จัดไว้สำหรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั่ง ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ในใบคู่มือจดทะเบียนให้บรรทุกคนโดยสารได้ คนโดยสารจะต้องนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง

มาตรา ๑๒๒[๒๖] ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามวรรคหนึ่งขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย

ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

---

[๒๖] มาตรา ๑๒๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นที่ใช้ผ้าหรือสิ่งอื่นโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือบุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๒๓[๒๗] ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมให้ผู้อื่นนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์เกินสองคน

ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ด้วย[๒๘]

ประเภทหรือชนิดของรถยนต์ ลักษณะและวิธีการใช้เข็มขัดนิรภัยตามวรรคสอง ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๒๔[๒๙] ห้ามมิให้ผู้ใดกระทำด้วยประการใด ๆ อันเป็นเหตุให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็นทางด้านหน้าหรือด้านข้างของรถได้โดยสะดวกในขณะขับรถ หรือในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการควบคุมบังคับรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดเกาะ ห้อยโหน หรือยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกไปนอกตัวถังรถยนต์โดยไม่สมควร หรือนั่งหรือยืนในหรือบนรถยนต์ในลักษณะที่อาจก่อให้เกิดอันตราย ในขณะที่รถยนต์เคลื่อนที่อยู่ในทางเดินรถ

ห้ามมิให้ผู้ใดขึ้นหรือลงรถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียน หรือรถแท็กซี่ ในขณะที่รถดังกล่าวหยุดเพื่อรอสัญญาณไฟจราจรหรือหยุดเพราะติดการจราจร

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หรือผู้เก็บค่าโดยสาร รถโดยสารประจำทาง รถบรรทุกคนโดยสาร รถโรงเรียน หรือรถแท็กซี่ ยินยอมให้ผู้ใดกระทำการใด ๆ ตามวรรคสองหรือวรรคสาม

มาตรา ๑๒๕ การขับรถผ่านทางแคบระหว่างภูเขาหรือระหว่างเนิน หรือการขับรถในทางเดินรถบนภูเขาหรือบนเนิน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ชิดขอบทางด้านซ้าย และเมื่อถึงทางโค้งผู้ขับขี่ต้องใช้เสียงสัญญาณเพื่อเตือนรถอื่นที่อาจสวนมา

มาตรา ๑๒๖ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ใช้เกียร์ว่างหรือเหยียบคลัทช์ในขณะที่ขับรถลงตามทางลาดหรือไหล่เขา

มาตรา ๑๒๗ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

(๑) ตามหลังรถฉุกเฉินซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่ในระยะต่ำกว่าห้าสิบเมตร

(๒) ผ่านเข้าไปหรือจอดในบริเวณเขตปฏิบัติการดับเพลิง

---

[๒๗] มาตรา ๑๒๓ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๘

[๒๘] มาตรา ๑๒๓ วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๑๔/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

[๒๙] มาตรา ๑๒๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

(๓) ทับสายสูบดับเพลิงที่ไม่มีเครื่องป้องกันสายสูบในขณะเจ้าหน้าที่ดับเพลิงปฏิบัติการตามหน้าที่ เว้นแต่ได้รับความยินยอมจากเจ้าหน้าที่ดับเพลิงซึ่งปฏิบัติหน้าที่อยู่ในขณะนั้น

มาตรา ๑๒๘ ห้ามมิให้ผู้ใดวาง เท หรือทิ้งเศษแก้ว ตะปู ลวด น้ำมันหล่อลื่น กระป๋องหรือสิ่งอื่นใด หรือกระทำด้วยประการใด ๆ บนทางอันอาจทำให้เกิดอันตรายหรือเสียหายแก่ยานพาหนะหรือบุคคล หรือเป็นการกีดขวางการจราจร

มาตรา ๑๒๙ ผู้ใดรู้ว่ามีสิ่งใดสิ่งหนึ่งตามมาตรา ๑๒๘ อันอยู่ในความดูแลของตน ตก หก หรือไหลอยู่บนทาง ผู้นั้นต้องจัดการเก็บกวาดของดังกล่าวออกจากทางทันที

มาตรา ๑๓๐ ห้ามมิให้ผู้ใดเผา หรือกระทำด้วยประการใด ๆ ภายในระยะห้าร้อยเมตรจากทางเดินรถ เป็นเหตุให้เกิดควันหรือสิ่งอื่นใดในลักษณะที่อาจทำให้ไม่ปลอดภัยแก่การจราจรในทางเดินรถนั้น

มาตรา ๑๓๑ ผู้ใดเคลื่อนย้ายรถที่ชำรุดหรือหักพังออกจากทาง ผู้นั้นต้องจัดการเก็บสิ่งของที่ตกหล่นอันเนื่องจากความชำรุดหรือหักพังของรถออกจากทางทันที

มาตรา ๑๓๒ ในขณะที่ใช้รถโรงเรียนรับส่งนักเรียน เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่รถโรงเรียนต้องจัดให้มีข้อความ “รถโรงเรียน” ขนาดสูงของตัวอักษรไม่น้อยกว่าสิบห้าเซนติเมตรติดอยู่ด้านหน้าและด้านหลังของรถ

ถ้ารถโรงเรียนมีไฟสัญญาณสีแดงปิดเปิดเป็นระยะติดไว้ด้านหน้าและด้านหลังของรถเพื่อให้รถที่สวนมาหรือตามหลังเห็นได้โดยชัดเจน เมื่อนำรถนั้นไปใช้ในทางโดยไม่ได้ใช้รับส่งนักเรียนให้งดใช้ไฟสัญญาณสีแดงและต้องปิดคลุมข้อความว่า “รถโรงเรียน”

มาตรา ๑๓๓ รถที่เข้าขบวนแห่ต่าง ๆ หรือรถที่นำมาใช้เฉพาะเพื่อการโฆษณาสินค้าหรือมหรสพที่แห่หรือโฆษณาไปตามทาง จะต้องรับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร เว้นแต่ขบวนแห่หรือการโฆษณานั้นเป็นของทางราชการ

รถที่ใช้โฆษณาสินค้าหรือมหรสพดังกล่าวในวรรคหนึ่ง ถ้าเข้าขบวนแห่ที่รับอนุญาตแล้ว และในการอนุญาตนั้นได้ระบุรถที่ว่านี้ไว้ด้วยแล้ว รถนั้นไม่จำต้องได้รับอนุญาต

มาตรา ๑๓๔[๓๐] ห้ามมิให้ผู้ใดแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

ห้ามมิให้ผู้ใดจัด สนับสนุน หรือส่งเสริมให้มีการแข่งรถในทาง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร

ลักษณะ ๑๘

[๓๐] มาตรา ๑๓๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา ๑๓๕ เพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๑๓๖ ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมีอำนาจแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่จะกำหนดและผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจร เพื่อให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่

คุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับการอบรม รายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตรอาสาจราจร และหน้าที่ของอาสาจราจร ตลอดจนเครื่องแบบ เครื่องหมาย ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๓๗ ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอาสาจราจรตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อาสาจราจรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา ๑๓๘ ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัย หรือไม่สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในอาณาบริเวณนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรดังต่อไปนี้

(๑) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด

(๒) ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด

(๓) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด

(๔) กำหนดทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว

ทั้งนี้ ชั่วระยะเวลาเท่าที่จำเป็น

มาตรา ๑๓๙ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่าถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัย และสะดวกในการจราจร ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

(๑) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน

(๒) ห้ามหยุดหรือจอด

(๓) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ

(๔) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว

(๕) กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบหรือที่คับขัน

(๖) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๗) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและล่อง

(๘) กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท

(๙) กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ

(๑๐) กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภท

(๑๑) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียน

(๑๒) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยาน

(๑๓) ควบคุมขบวนแห่หรือการชุมนุมสาธารณะ

(๑๔) ควบคุมหรือห้ามเลี้ยวรถในทางร่วมทางแยก

(๑๕) ขีดเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร

(๑๖) กำหนดระยะทางตอนใดให้ขับรถล้ำเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ได้

(๑๗) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ชำรุด หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทาง

(๑๘) กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม

(๑๙) กำหนดการใช้โคมไฟ

(๒๐) กำหนดการใช้เสียงสัญญาณ

(๒๑) กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยาง

มาตรา ๑๔๐[๓๑] เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบด้วยตนเองหรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ใด ๆ ว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้าไม่สามารถติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด นับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิด และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันส่ง[๓๒]

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และมาตรา ๑๖๐ ตรี ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ[๓๓]

---

[๓๑] มาตรา ๑๔๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

[๓๒] มาตรา ๑๔๐ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๕๗

[๓๓] มาตรา ๑๔๐ วรรคสอง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

ในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรีบนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง

ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามวรรคสาม ให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำผิดดังกล่าว เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

ใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๔๑[๓๔] ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(๒) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาณัติ หรือการส่งตั๋วแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน สั่งจ่ายให้แก่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่ และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาณัติ หรือใบรับการส่งตั๋วแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาณัติ หรือตั๋วแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่ง ให้เป็นไปตามระเบียบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด

(๓)[๓๕] ในกรณีที่ไม่มีการเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่โดยเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ให้ชำระค่าปรับตามจำนวนและภายในวันที่ระบุไว้ในใบสั่ง โดยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ บัตรเครดิต หรือวิธีการอื่นโดยผ่านธนาคารหรือหน่วยบริการรับชำระเงินได้ ทั้งนี้ ตามวิธีการและสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน

---

[๓๔] มาตรา ๑๔๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

[๓๕] มาตรา ๑๔๑ (๓) เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๔๑/๑[๓๖] ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่และนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

(๑) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปมีหนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่งและจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ครบกำหนดชำระค่าปรับตามที่ระบุในใบสั่ง และให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทำการชำระค่าปรับที่ค้างชำระด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ตามมาตรา ๑๔๑ ภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง

การแจ้งตามวรรคหนึ่ง ให้ทำเป็นหนังสือส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ แล้วแต่กรณี ณ ภูมิลำเนาของผู้นั้น ทั้งนี้ ตามแบบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดและให้ถือว่าผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้รับแจ้งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ส่ง

(๒) ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันใดไม่ชำระค่าปรับตาม (๑) ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(ก) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐานตาม (๑) ไปยังนายทะเบียน และให้นายทะเบียนตรวจสอบข้อมูลและแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นทราบ เพื่อไปชำระค่าปรับที่ค้างชำระภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปชำระค่าปรับภายในระยะเวลาดังกล่าว ในการนี้ ให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้โดยออกหลักฐานชั่วคราวแทนการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถแทน

หลักฐานชั่วคราวตามวรรคหนึ่งให้ใช้แทนเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีโดยให้มีอายุสามสิบวันนับแต่วันที่นายทะเบียนได้ออกให้

(ข) ในกรณีที่เจ้าของรถได้ชำระค่าปรับที่ค้างชำระครบถ้วนภายในระยะเวลาตามที่กำหนดใน (ก) ให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถนำหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับที่ได้รับจากพนักงานเจ้าหน้าที่มาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อให้ออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น

(ค) ในกรณีที่เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถที่ได้รับหนังสือแจ้งตาม (ก) ประสงค์จะชำระค่าปรับในวันที่มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปี ให้นายทะเบียนมีอำนาจรับชำระค่าปรับตามจำนวนที่ค้างชำระแทนได้ โดยให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นและออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถ

(ง) ในกรณีที่เจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดใน (ก) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งนายทะเบียนให้งดการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น และแจ้งให้พนักงานสอบสวนดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจต่อไป

---

[๓๖] มาตรา ๑๔๑/๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๑๔/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้ใดเห็นว่า ตนมิได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับรถนั้น ให้ทำหนังสือโต้แย้งข้อกล่าวหานั้นภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากนายทะเบียนตาม (ก) ส่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้ การทำหนังสือโต้แย้งให้ใช้วิธีส่งทางไปรษณีย์ตอบรับหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะกำหนดวิธีการอื่นใดด้วยก็ได้

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานจราจรได้รับหนังสือโต้แย้งตามวรรคสองหากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานจราจรยังคงยืนยันและเห็นสมควรดำเนินคดีต่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้นั้นให้ส่งเรื่องไปยังพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการฟ้องต่อศาลต่อไป แล้วแจ้งผลให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบ

เมื่อได้มีการชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่มีการเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้ผู้ขับขี่นำหลักฐานการชำระค่าปรับไปขอรับใบอนุญาตขับขี่คืนจากพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้เรียกเก็บ ทั้งนี้ ในระหว่างที่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน ให้ถือว่าหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่มีกำหนดสิบวันนับแต่วันที่ชำระค่าปรับ

การรับชำระและการนำส่งเงินค่าปรับ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกกำหนด

เงินที่ได้รับตามวรรคหนึ่ง (๒) (ก) ให้อธิบดีกรมการขนส่งทางบกหรือผู้ที่ได้รับมอบหมายหักไว้เป็นค่าใช้จ่ายในการจัดเก็บหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานในอัตราร้อยละห้าของจำนวนเงินที่ได้รับโดยให้นำไปใช้จ่ายได้เช่นเดียวกับเงินงบประมาณตามระเบียบที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกกำหนดส่วนเงินที่เหลือให้นำส่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

การดำเนินการใด ๆ ของพนักงานเจ้าหน้าที่และนายทะเบียนตามมาตรานี้ สามารถใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใดตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกกำหนด

มาตรา ๑๔๒[๓๗] เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(๑) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖

(๒) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว หากผู้นั้นยอมให้ทดสอบและผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

---

[๓๗] มาตรา ๑๔๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗

ในกรณีที่มีพฤติการณ์อันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หากผู้นั้นยังไม่ยอมให้ทดสอบตามวรรคสามโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้นั้นฝ่าฝืน มาตรา ๔๓ (๒)

การทดสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา ๑๔๓ ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา ๖ ไปใช้ในทาง นอกจากจะต้องรับโทษตามบทบัญญัตินั้น ๆ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๔๓ ทวิ[๓๘] เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๐ ทวิ และมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๔๔[๓๙] เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ ซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ แล้ว ให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรถตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ในทางได้เมื่อได้รับใบตรวจรับรอง

การตรวจรับรองรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๔๕ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ในมาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และมาตรา ๑๖๐ ตรี ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้[๔๐]

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือโดนคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอด ข้าม หรือผ่านสิ่งปิดกั้น หรือแผงปิดกั้นที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นำมาวางหรือตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ใช้ความระมัดระวังตามความในมาตรา ๓๒ แล้ว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไปชั่วคราวโดยไม่มีประกันได้ เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ

---

[๓๘] มาตรา ๑๔๓ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

[๓๙] มาตรา ๑๔๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

[๔๐] มาตรา ๑๔๕ วรรคหนึ่ง แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตรา ๑๔๖ เงินค่าปรับตามพระราชบัญญัตินี้ที่ได้รับในกรุงเทพมหานครหรือในจังหวัดใด หรือในท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนด ให้แบ่งให้แก่กรุงเทพมหานครหรือเทศบาลในจังหวัดนั้นเพื่อใช้ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจร ในอัตราร้อยละห้าสิบของจำนวนเงินค่าปรับ หรือให้ตกเป็นของท้องถิ่นที่กระทรวงมหาดไทยประกาศกำหนดทั้งหมด

ลักษณะ ๑๙
บทกำหนดโทษ

มาตรา ๑๔๗ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๒ มาตรา ๗๙ มาตรา ๘๐ มาตรา ๘๑ มาตรา ๘๒ มาตรา ๑๐๓ มาตรา ๑๐๔ มาตรา ๑๐๕ มาตรา ๑๐๖ มาตรา ๑๑๕ มาตรา ๑๑๖ มาตรา ๑๑๗ มาตรา ๑๓๑ หรือมาตรา ๑๓๒ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองร้อยบาท

มาตรา ๑๔๘[๔๑] ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๖ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา ๘ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙ มาตรา ๑๐ มาตรา ๑๑ มาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๐ มาตรา ๓๖ มาตรา ๓๗ มาตรา ๓๘ มาตรา ๔๑ มาตรา ๔๒ มาตรา ๔๔ มาตรา ๕๑ มาตรา ๕๔ มาตรา ๕๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๕๗ มาตรา ๕๘ มาตรา ๖๐ มาตรา ๖๒ มาตรา ๖๓ มาตรา ๖๘ มาตรา ๖๙ มาตรา ๗๐ มาตรา ๗๑ มาตรา ๗๓ วรรคสอง มาตรา ๗๔ มาตรา ๗๖ มาตรา ๘๓ มาตรา ๘๔ มาตรา ๘๗ มาตรา ๘๘ มาตรา ๙๖ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๗ มาตรา ๑๐๑ มาตรา ๑๐๗ มาตรา ๑๐๘ มาตรา ๑๐๙ มาตรา ๑๑๐ มาตรา ๑๑๑ มาตรา ๑๑๒ มาตรา ๑๑๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๑๘ มาตรา ๑๑๙ มาตรา ๑๒๐ มาตรา ๑๒๑ มาตรา ๑๒๒ วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา ๑๒๓ มาตรา ๑๒๔ มาตรา ๑๒๖ มาตรา ๑๒๙ หรือมาตรา ๑๓๓ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ถ้าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา ๑๒๒ วรรคสอง ผู้กระทำต้องระวางโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

มาตรา ๑๔๙ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๙๘ วรรคสองหรือวรรคสาม ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา ๑๕๐ ผู้ใด

(๑) ไม่ปฏิบัติตามระเบียบหรือประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๘ วรรคสอง หรือมาตรา ๑๔ วรรคสอง

(๒) ไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๑๓ วรรคสอง

(๓) ไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๘

(๔) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๑๓ หรือ

---

[๔๑] มาตรา ๑๔๘ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

(๕) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๔๐ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๕๑ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๓ มาตรา ๓๔ มาตรา ๓๙ มาตรา ๕๒ มาตรา ๖๑ หรือมาตรา ๖๖ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงห้าร้อยบาท

มาตรา ๑๕๒[๔๒] ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗ มาตรา ๑๐ ทวิ มาตรา ๑๓ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๕ วรรคหนึ่ง มาตรา ๑๖ มาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๓ (๑) มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๖ มาตรา ๒๙ มาตรา ๔๙ มาตรา ๕๐ มาตรา ๕๖ มาตรา ๖๔ มาตรา ๖๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๗๓ วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา ๗๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๘๕ มาตรา ๘๖ มาตรา ๘๙ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๐ มาตรา ๙๑ มาตรา ๙๒ มาตรา ๙๓ มาตรา ๙๔ วรรคหนึ่ง มาตรา ๙๕ มาตรา ๙๙ มาตรา ๑๒๗ มาตรา ๑๒๘ หรือมาตรา ๑๓๐ หรือไม่ปฏิบัติตามประกาศที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดตามมาตรา ๑๕ วรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๗๗ วรรคสอง หรือมาตรา ๙๖ วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๕๓ ผู้ประกอบการรับจ้างบรรทุกคนโดยสารโดยใช้รถแท็กซี่ผู้ใดไม่จอดรถ ณ สถานที่ที่กำหนดตามพระราชกฤษฎีกาซึ่งออกตามมาตรา ๑๐๒ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๕๔[๔๓] ผู้ใด

(๑) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๑๓๘ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๑๔๒ วรรคหนึ่ง

(๒) ฝ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรตามมาตรา ๑๓๙

(๓) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา ๑๔๒ วรรคสอง หรือ

(๔) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการตามมาตรา ๑๔๓ ทวิ

ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๕๕ ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

---

[๔๒] มาตรา ๑๕๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

[๔๓] มาตรา ๑๕๔ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒

มาตรา ๑๕๖[๔๔] ผู้ใดนำรถที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการได้สั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขตามมาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ ไปใช้ในทางโดยยังมิได้รับใบตรวจรับรองตามมาตรา ๑๔๔ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และปรับรายวันอีกวันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

มาตรา ๑๕๗[๔๕] ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๓๕ มาตรา ๔๓ (๓) (๔) (๖) (๗) หรือ (๙) มาตรา ๔๕ มาตรา ๔๖ มาตรา ๔๗ มาตรา ๔๘ มาตรา ๕๓ มาตรา ๖๕ วรรคหนึ่ง หรือมาตรา ๑๒๕ ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

มาตรา ๑๕๗/๑[๔๖] ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการที่ให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา ๔๓ ทวิ หรือฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ตรวจการที่ให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ตามมาตรา ๔๓ ตรี ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

ผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ ทวิ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษสูงกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทอีกหนึ่งในสาม และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคสองเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา ๑๕๘ ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๗ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๘ หรือมาตรา ๑๐๐ วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎกระทรวงที่ออกตามมาตรา ๑๗ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินสองพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๕๙[๔๗] ผู้ขับขี่ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา ๕๙ วรรคหนึ่ง หรือขัดขวางเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มิให้

---

[๔๔] มาตรา ๑๕๖ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

[๔๕] มาตรา ๑๕๗ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑

[๔๖] มาตรา ๑๕๗/๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

[๔๗] มาตรา ๑๕๙ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

เคลื่อนย้ายรถ หรือมิให้ใช้เครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา ๕๙ วรรคสอง ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ทำให้เสื่อมค่า หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งเครื่องมือบังคับรถมิให้เคลื่อนย้าย หรือเคลื่อนย้ายรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้ใช้เครื่องมือบังคับมิให้เคลื่อนย้ายตามมาตรา ๕๙ วรรคสอง โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวน ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับไม่เกินห้าพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา ๑๖๐[๔๘] ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๗๘ เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) (๕) หรือ (๘) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ[๔๙]

มาตรา ๑๖๐ ทวิ[๕๐] ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๑๓๔ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

มาตรา ๑๖๐ ตรี[๕๑] ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๒) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

---

[๔๘] มาตรา ๑๖๐ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

[๔๙] มาตรา ๑๖๐ วรรคสาม แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

[๕๐] มาตรา ๑๖๐ ทวิ เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

[๕๑] มาตรา ๑๖๐ ตรี เพิ่มโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตรา ๑๖๑[๕๒] ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวมีอำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่อผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

คำวินิจฉัยของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้เป็นที่สุด

[คำว่า “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” แก้ไขเพิ่มเติมโดยมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙]

มาตรา ๑๖๒[๕๓] ในคดีที่ผู้ขับขี่ต้องคำพิพากษาว่าได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ นอกจากจะได้รับโทษสำหรับการกระทำดังกล่าวแล้ว ถ้าศาลเห็นว่าหากให้ผู้นั้นขับรถต่อไปอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นได้

ในกรณีที่ศาลเห็นว่า พฤติกรรมของผู้กระทำผิดตามวรรคหนึ่งยังอยู่ในวิสัยที่จะแก้ไขฟื้นฟูได้ ศาลอาจมีคำสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นและให้ผู้นั้นทำงานบริการสังคมหรือทำงานสาธารณประโยชน์ภายใต้เงื่อนไขและระยะเวลาที่ศาลกำหนด โดยให้อยู่ในความดูแลของพนักงานคุมประพฤติ เจ้าหน้าที่ของรัฐ หน่วยงานของรัฐ หรือองค์การซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อการบริการสังคม การกุศลสาธารณะ หรือสาธารณประโยชน์ที่ยินยอมรับดูแลด้วยก็ได้ และถ้าความปรากฏในภายหลังว่าผู้กระทำผิดดังกล่าวไม่ปฏิบัติตามคำสั่งหรือเงื่อนไขที่กำหนดไว้ให้ศาลมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นตามวรรคหนึ่ง

ผู้ใดขับขี่รถในระหว่างที่ถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตามคำสั่งของศาล ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสองปีและปรับไม่เกินสี่หมื่นบาท

มาตรา ๑๖๓ คดีที่มีผู้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งอันเป็นการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับทางหลวงหรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น ๆ ถ้าการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามนั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่

---

[๕๒] มาตรา ๑๖๑ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕

[๕๓] มาตรา ๑๖๒ แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐

พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ทำหรือติดตั้งไว้ เมื่อพนักงานอัยการยื่นฟ้องผู้กระทำความผิด ให้พนักงานอัยการเรียกราคาหรือค่าเสียหายสำหรับสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรดังกล่าวด้วย

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ
พลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์
นายกรัฐมนตรี

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

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

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๒๒[๕๔]

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ เนื่องจากได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ บางมาตรามีลักษณะไม่เหมาะสมและบกพร่อง ขัดต่อการปฏิบัติในบางท้องที่ จึงเห็นสมควรที่จะตราพระราชบัญญัติเพื่อแก้ไขเพิ่มเติมฉบับนี้ขึ้น

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๓) พ.ศ. ๒๕๒๙[๕๕]

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

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

ประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ ฉบับที่ ๓๙ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ลงวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๓๔ [๕๖]

โดยที่คณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติได้พิจารณาเห็นว่า ในปัจจุบันกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกได้บัญญัติให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจ

---

[๕๔] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๙๖/ตอนที่ ๒๑๑/ฉบับพิเศษ หน้า ๑/๑๙ ธันวาคม ๒๕๒๒

[๕๕] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๓/ตอนที่ ๑๘๐/ฉบับพิเศษ หน้า ๑/๑๗ ตุลาคม ๒๕๒๙

[๕๖] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๘/ตอนที่ ๓๗/ฉบับพิเศษ หน้า ๓๒/๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๓๔

เคลื่อนย้ายรถที่จอดหรือหยุดโดยฝ่าฝืนกฎหมายได้ แต่ยังไม่เป็นการเพียงพอที่จะให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมาย สมควรเพิ่มมาตรการให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายหรือไม่ให้เคลื่อนย้ายรถ รวมทั้งค่าดูแลรักษานั้นด้วย

ข้อ ๒ ประกาศคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติฉบับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕[๕๗]

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

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

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๕) พ.ศ. ๒๕๓๘[๕๘]

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๔ ในกรณีของรถยนต์ที่ได้จดทะเบียนไว้แล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ ให้ผู้ขับขี่รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์นั้น ได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามมาตรา ๑๒๓ วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัตินี้ เป็นเวลาสองปีนับแต่วันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

มาตรา ๕ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบัน อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีผลต่อการพัฒนาประเทศโดยตรงและมีแนวโน้มที่จะเพิ่มจำนวนสูงขึ้นเป็นอันมาก สมควรกำหนดมาตรการเพื่อสร้างความปลอดภัยและลดความรุนแรงของอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ขับขี่รถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ โดยกำหนดให้ผู้ขับขี่รถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะขับขี่รถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขี่รถยนต์รัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าว

---

[๕๗] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๐๙/ตอนที่ ๓๙/หน้า ๔๔/๖ เมษายน ๒๕๓๕

[๕๘] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๒/ตอนที่ ๔๒ ก/หน้า ๑/๖ ตุลาคม ๒๕๓๘

ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะโดยสารรถยนต์ด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๖) พ.ศ. ๒๕๔๒[๕๙]

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้น มีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือเมาสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวในขณะขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควรกำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมึนเมาหรือสารเสพติดดังกล่าวในผู้ขับขี่ได้เช่นเดียวกับเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าวและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะขับรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๗) พ.ศ. ๒๕๕๐[๖๐]

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

มาตรา ๓ ให้แก้ไขคำว่า “รถยนตร์” “รถจักรยานยนตร์” และ “เครื่องยนตร์” ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และที่แก้ไขเพิ่มเติม เป็นคำว่า “รถยนต์” “รถจักรยานยนต์” และ “เครื่องยนต์” ทุกแห่ง

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันการโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย และจำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องจากรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทได้เพิ่มสูงขึ้นด้วย สมควรกำหนดให้คนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย และ

---

[๕๙] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๑๖/ตอนที่ ๒๐ ก/หน้า ๑๓/๒๕ มีนาคม ๒๕๔๒

[๖๐] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๔/ตอนที่ ๑๐๑ ก/หน้า ๑/๒๙ ธันวาคม ๒๕๕๐

กำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ที่ได้ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นความผิดที่ไม่อาจว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบได้ รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตลอดจนปรับปรุงประเภทของรถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของให้ครอบคลุมถึงการบรรทุกของรถทุกประเภทด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๘) พ.ศ. ๒๕๕๑[๖๑]

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบัน ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคล สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อกำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะขับรถ เว้นแต่ในกรณีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ประกาศคณะรักษาความสงบแห่งชาติฉบับที่ ๘๗/๒๕๕๗ เรื่อง การแก้ไขเพิ่มเติมผู้รักษาการตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจ ลงวันที่ ๑๐ กรกฎาคม พุทธศักราช ๒๕๕๗[๖๒]

ข้อ ๔ ให้บรรดา กฎกระทรวง กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ หรือคำสั่ง ที่ออกตามพระราชบัญญัติตามข้อ ๑ ข้อ ๒ และข้อ ๓ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่ประกาศนี้ใช้บังคับ ยังคงใช้บังคับได้ต่อไปจนกว่าจะมีการแก้ไขเพิ่มเติม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๙) พ.ศ. ๒๕๕๗[๖๓]

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันเมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการกระทำความผิดของผู้ขับขี่ไม่ว่าด้วยตนเองหรือด้วยเครื่องอุปกรณ์ใด ๆ แล้วแต่ไม่อาจออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ได้ในขณะนั้นเพราะไม่สามารถเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถได้ ซึ่งส่งผลให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร สมควรแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา ๑๔๐ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ เพื่อให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว

---

[๖๑] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๕/ตอนที่ ๓๑ ก/หน้า ๑/๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๑

[๖๒] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๑/ตอนพิเศษ ๑๓๔ ง/หน้า ๑๘/๒๑ กรกฎาคม ๒๕๕๗

[๖๓] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๑/ตอนที่ ๘๙ ก/หน้า ๑๑/๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๗

สามารถส่งใบสั่งไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับได้ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๐) พ.ศ. ๒๕๕๗[๖๔]

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่เป็นการสมควรกำหนดมาตรการในด้านความปลอดภัยเพื่อช่วยในการให้สัญญาณจราจรและสมควรกำหนดข้อสันนิษฐานว่าผู้ขับขี่ขับรถในขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น ในกรณีที่ไม่ยอมให้ทดสอบโดยไม่มีเหตุอันควรอันจะเป็นมาตรการในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่รถขณะเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๑) พ.ศ. ๒๕๕๙[๖๕]

มาตรา ๒ พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันได้มีการนำระบบการชำระเงินด้วยวิธีการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์มาใช้เพื่อการชำระค่าสินค้าและบริการเพิ่มมากขึ้น สมควรเพิ่มช่องทางการชำระค่าปรับตามใบสั่งด้วยวิธีการดังกล่าวในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถในการชำระค่าปรับตามใบสั่ง ประกอบกับได้มีการโอนกรมตำรวจไปเป็นสำนักงานตำรวจแห่งชาติแล้ว สมควรแก้ไขการระบุชื่อตำแหน่ง “อธิบดีกรมตำรวจ” ตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก เป็น “ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ” ในคราวเดียวกัน จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

คำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ ๑๔/๒๕๖๐ เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก[๖๖]

ข้อ ๔ บทบัญญัติในมาตรา ๑๔๑/๑ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยคำสั่งนี้ มิให้ใช้บังคับกับใบสั่งที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกให้ก่อนวันที่คำสั่งนี้ใช้บังคับ โดยให้นำบทบัญญัติในมาตรา ๑๔๑ ทวิ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ. ๒๕๓๕ ที่ใช้บังคับอยู่ในวันก่อนวันที่คำสั่งนี้ใช้บังคับ มาใช้บังคับกับใบสั่งดังกล่าว

ข้อ ๕ ในกรณีเห็นสมควรนายกรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีอาจเสนอให้คณะรักษาความสงบแห่งชาติแก้ไขเปลี่ยนแปลงคำสั่งนี้ได้

---

[๖๔] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๑/ตอนที่ ๘๙ ก/หน้า ๑๔/๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๗

[๖๕] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๓/ตอนที่ ๗๑ ก/หน้า ๘/๑๖ สิงหาคม ๒๕๕๙

[๖๖] ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๔/ตอนพิเศษ ๘๕ ง/หน้า ๓๖/๒๑ มีนาคม ๒๕๖๐

ข้อ ๖ คำสั่งนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

วิชพงษ์/ผู้จัดทำ
๗ มกราคม ๒๕๕๘

ชวัลพร/เพิ่มเติม
๑๗ สิงหาคม ๒๕๕๙

ปริญสินีย์/เพิ่มเติม
๒๓ มีนาคม ๒๕๖๐

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ว่าด้วยการห้ามหยุดหรือจอดรถ ในถนนและซอย

พ.ศ. ๒๕๖๐

ด้วยสภาพการจราจรในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไป สาเหตุหนึ่งเนื่องมาจากปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น มีการจอดรถไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยทำให้การจราจรไม่คล่องตัว เพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจรแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและให้ทันต่อการแก้ไขปัญหาจราจร

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๓๙ (๒) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ แต่งตั้งผู้บัญชาการตำรวจนครบาลหรือผู้ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติราชการแทน เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับคำสั่งกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่ ๓๑๗/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๙ เรื่อง การกำหนดลักษณะงานและการมอบหมายอำนาจหน้าที่รับผิดชอบให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาลและผู้บังคับการประจำกองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยมอบอำนาจให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (งานจราจร) กำกับบริหารราชการสั่งและปฏิบัติราชการแทนผู้บัญชาการตำรวจนครบาลจึงได้ออกข้อบังคับไว้ ดังนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามหยุดหรือจอดรถ ในถนนและซอย พ.ศ. ๒๕๖๐”

ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ห้ามจอดรถตลอดเวลา ในถนนและซอย ดังต่อไปนี้

๓.๑ ถนนชัยพฤกษ์ ตั้งแต่ถนนบรมราชชนนี ถึงซอยชัยพฤกษ์ ๑๘ ทั้งสองฝั่ง

๓.๒ ถนนพญาไท ตั้งแต่ซอยจุฬา ๑๒ ตัดถนนพญาไท ถึงแยกสามย่าน ทั้งสองฝั่ง

๓.๓ ถนนพัฒนาการ ตั้งแต่ซอยพัฒนาการ ๑๙ ถึงซอยพัฒนาการ ๓๕ ทั้งสองฝั่ง

๓.๔ ซอยลาดพร้าว ๓๕ ทั้งสองฝั่ง

๓.๕ ซอยลาดพร้าว ๔๑ แยก ๗ ทั้งสองฝั่ง

ข้อ ๔ ห้ามจอดรถ ตั้งแต่เวลา ๐๕.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๒๒.๐๐ นาฬิกา ในถนนและซอยดังต่อไปนี้

๔.๑ ถนนพัฒนาการ ตั้งแต่ซอยพัฒนาการ ๑ ถึงซอยพัฒนาการ ๑๙ ทั้งสองฝั่ง

๔.๒ ถนนพัฒนาการ ตั้งแต่ซอยพัฒนาการ ๓๕ ถึงซอยพัฒนาการ ๔๙ ทั้งสองฝั่ง

ข้อ ๕ ห้ามหยุดหรือจอดรถ ในซอยสุขุมวิท ๕๕ (ทองหล่อ) ดังต่อไปนี้

๕.๑ ตั้งแต่ปากซอยด้านถนนสุขุมวิทเข้าไประยะทาง ๕๐ เมตร ทั้งสองฝั่ง ห้ามหยุดหรือจอดรถตลอดเวลา

๕.๒ ตั้งแต่ระยะ ๕๐ เมตร เข้าไปถึงระยะทาง ๒๐๐ เมตร ทั้งสองฝั่ง ยกเว้นป้ายหยุดรถโดยสารประจำทาง ห้ามจอดรถตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๒๑.๐๐ นาฬิกา เว้นวันหยุดราชการ

๕.๓ ตั้งแต่ระยะทาง ๒๐๐ เมตร เป็นต้นไป ทั้งสองฝั่ง ห้ามจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๐๙.๐๐ นาฬิกา และเวลา ๑๖.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๒๐.๐๐ นาฬิกา เว้นวันหยุดราชการ

ข้อ ๖ ถนนพระรามที่ ๓ ซอย ๗ ทั้งสองฝั่ง ห้ามจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๑๘.๐๐ นาฬิกา

ข้อ ๗ ถนนตรีเพชร ตั้งแต่แยกพาหุรัด ถึงแยกเฉลิมกรุง ฝั่งทิศตะวันตก ห้ามจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๐๙.๐๐ นาฬิกา และเวลา ๑๘.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๐๖.๐๐ นาฬิกา ของวันรุ่งขึ้น

ข้อ ๘ ซอยฉลองกรุง ๒๙ ห้ามจอดรถ ดังต่อไปนี้

๘.๑ ฝั่งทิศเหนือ (จากปากซอยเข้าไปด้านขวามือ) ห้ามจอดรถทุกชนิด ตลอดเวลา

๘.๒ ฝั่งทิศใต้ (จากปากซอยเข้าไปด้านซ้ายมือ) ห้ามจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๐๙.๐๐ นาฬิกา และเวลา ๑๖.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๒๐.๐๐ นาฬิกา

ข้อ ๙ นับตั้งแต่วัน เวลา ที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้ยกเลิกระเบียบ คำสั่ง หรือข้อบังคับใดที่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐
พลตำรวจตรี จิรพัฒน์ ภูมิจิตร
รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
ปฏิบัติราชการแทน ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
เจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ว่าด้วยการห้ามหยุดหรือจอดรถ ในถนนและซอย (ฉบับที่ ๒)

พ.ศ. ๒๕๖๐

ตามที่มีการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามหยุดหรือจอดรถในถนนและซอย พ.ศ. ๒๕๖๐ ฉบับลงวันที่ ๑๖ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ไว้แล้วนั้น เนื่องด้วยสภาพการจราจรในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไป สาเหตุหนึ่งมาจากปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น มีการจอดรถไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยทำให้การจราจรไม่คล่องตัว เพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจรแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนจึงจำเป็นต้องออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานครเพิ่มเติมให้ทันต่อการแก้ไขปัญหาจราจร

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๓๙ (๒) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ บัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความมั่นคงของรัฐความสงบเรียบร้อยของประชาชน และคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ แต่งตั้งผู้บัญชาการตำรวจนครบาลหรือผู้ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติราชการแทน เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับคำสั่งกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่ ๓๑๗/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๙ เรื่อง การกำหนดลักษณะงานและการมอบหมายอำนาจหน้าที่รับผิดชอบให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาลและผู้บังคับการประจำกองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยมอบอำนาจให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (งานจราจร) กำกับบริหารราชการสั่งและปฏิบัติราชการแทนผู้บัญชาการตำรวจนครบาล จึงได้ออกข้อบังคับไว้ ดังนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามหยุดหรือจอดรถ ในถนนและซอย (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๐”

ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ซอยสุขุมวิท ๓๓ ห้ามหยุดห้ามจอดรถ ดังนี้

๓.๑ ตั้งแต่ปากซอยสุขุมวิท ๓๓ ถึงปากซอยสุขุมวิท ๓๓/๑ ทั้งสองฝั่ง ห้ามหยุดห้ามจอดรถ ตลอดเวลา

๓.๒ ตั้งแต่ปากซอยสุขุมวิท ๓๓/๑ ถึงซอยสุขุมวิท ๓๓/๕ ห้ามจอดรถ ดังนี้

๓.๒.๑ วันคู่ (ฝั่งทิศตะวันออก) ห้ามจอดรถตลอดเวลา และวันคี่ห้ามจอดรถตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๐๙.๐๐ นาฬิกา และเวลา ๑๖.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๒๐.๐๐ นาฬิกา

๓.๒.๒ วันคี่ (ฝั่งทิศตะวันตก) ห้ามจอดรถตลอดเวลา และวันคู่ ห้ามจอดรถ ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๐๙.๐๐ นาฬิกา และเวลา ๑๖.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๒๐.๐๐ นาฬิกา

๓.๓ ตั้งแต่ปากซอยสุขุมวิท ๓๓/๕ ถึงซอยพร้อมจิตร ทั้งสองฝั่ง ห้ามหยุด ห้ามจอดรถ ตลอดเวลา

ข้อ ๔ ซอยสุขุมวิท ๓๙ ตั้งแต่ปากซอยสุขุมวิท ๓๙ ถึงแยกพร้อมศรี ทั้งสองฝั่ง ห้ามหยุดห้ามจอดรถตลอดเวลา ยกเว้นจุดที่กำหนดให้เป็นที่หยุดรถสำหรับรถโดยสารสาธารณะ

ข้อ ๕ ซอยสุขุมวิท ๕๗ ห้ามหยุดห้ามจอดรถ ดังนี้

๕.๑ ตั้งแต่ปากซอยสุขุมวิท ๕๗ เข้ามาระยะทาง ๓๐ เมตร ทั้งสองฝั่ง ห้ามหยุดห้ามจอดรถ ตลอดเวลา

๕.๒ ต่อจากระยะทาง ๓๐ เมตร (ฝั่งทิศตะวันออก) ห้ามจอดรถตลอดเวลา

ข้อ ๖ ถนนเลียบคลองประปา ฝั่งซ้าย ตั้งแต่แยกประชาชื่น ทั้งสองฝั่ง ห้ามจอดรถ ตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๐๙.๐๐ นาฬิกา และเวลา ๑๖.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๑๙.๐๐ นาฬิกา

ข้อ ๗ นับตั้งแต่วัน เวลา ที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้ยกเลิกระเบียบ คำสั่ง หรือข้อบังคับใด ที่ขัด หรือแย้งกับข้อบังคับนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๓๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๖๐
พลตำรวจตรี จิรพัฒน์ ภูมิจิตร
รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ปฏิบัติราชการแทน
ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล เจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
ว่าด้วยการห้ามจอดรถ และห้ามเลี้ยวรถ
พ.ศ. ๒๕๖๐

ด้วยสภาพการจราจรในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไป สาเหตุหนึ่งมาจากปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น มีการจอดรถไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยทำให้การจราจรไม่คล่องตัว เพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจรแก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จึงจำเป็นต้องออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานครให้ทันต่อการแก้ไขปัญหาจราจร

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๓๙ (๒) และ (๓) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ บัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความมั่นคงของรัฐความสงบเรียบร้อยของประชาชน และคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ แต่งตั้งผู้บัญชาการตำรวจนครบาลหรือผู้ได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติราชการแทน เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับคำสั่งกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่ ๓๑๗/๒๕๕๙ ลงวันที่ ๕ ตุลาคม ๒๕๕๙ เรื่อง การกำหนดลักษณะงานและการมอบหมายอำนาจหน้าที่รับผิดชอบให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาลและผู้บังคับการประจำกองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยมอบอำนาจให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (งานจราจร) กำกับบริหารราชการสั่งและปฏิบัติราชการแทนผู้บัญชาการตำรวจนครบาล จึงได้ออกข้อบังคับไว้ดังนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการห้ามจอดรถและห้ามเลี้ยวรถ พ.ศ. ๒๕๖๐”

ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ ซอยเพชรเกษม ๔๐ แยก ๙ ทั้งสองฝั่ง ห้ามจอดรถตลอดเวลา

ข้อ ๔ ซอยเอกชัย ๔๓ (วัดสิงห์) ห้ามรถทุกชนิดที่ออกจากซอยเอกชัย ๔๓ (วัดสิงห์) เลี้ยวขวาเข้าถนนเอกชัย

ข้อ ๕ นับตั้งแต่วัน เวลา ที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้ยกเลิกระเบียบ คำสั่ง หรือข้อบังคับใดที่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับนี้

ประกาศ ณ วันที่ ๑๘ สิงหาคม พ.ศ. ๒๕๖๐
พลตำรวจตรี จิรพัฒน์ ภูมิจิตร
รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ปฏิบัติราชการแทน
ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
เจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ว่าด้วยการกำหนดอัตราความเร็วของรถ

พ.ศ. ๒๕๖๑

ด้วย กองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้ดำเนินการรณรงค์และกวดขันวินัยจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนในบริเวณพื้นที่ที่เป็นแหล่งชุมชนมีสถานศึกษาและสถานที่สำคัญ ๆ ซึ่งมีนักท่องเที่ยวมาเข้าชมจำนวนมาก ดังนั้น เพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร จึงจำเป็นต้องออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร เพื่อรองรับการกำหนดอัตราความเร็วของรถในถนนต่าง ๆ

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๓๙ (๖) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความมั่นคงของรัฐความสงบเรียบร้อยของประชาชน และคำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ แต่งตั้งผู้บัญชาการตำรวจนครบาลเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับคำสั่งกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ ๓๒๒/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ เรื่อง การกำหนดลักษณะงานและการมอบหมายอำนาจหน้าที่รับผิดชอบให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาลและผู้บังคับการประจำกองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยมอบอำนาจให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (งานจราจร) กำกับบริหารราชการ สั่งและปฏิบัติราชการแทนผู้บัญชาการตำรวจนครบาล จึงได้ออกข้อบังคับไว้ ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการกำหนดอัตราความเร็วของรถ พ.ศ. ๒๕๖๑”

ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

ข้อ ๓ กำหนดอัตราความเร็วของรถ ไม่เกิน ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในถนนดังต่อไปนี้

๓.๑ ถนนนครราชสีมา ตั้งแต่แยกสวนรื่น ถึงแยกวังแดง

๓.๒ ถนนราชวิถี ตั้งแต่แยกอุภัยเจษฎุทิศ ถึงเชิงสะพานกรุงธน

๓.๓ ถนนสามเสน ตั้งแต่แยกบางกระบือ ถึงแยกสี่เสาเทเวศน์

๓.๔ ถนนอู่ทองนอก ตั้งแต่แยกอู่ทองนอก ถึงแยกท่าวาสุกรี

๓.๕ ถนนสุโขทัย ตั้งแต่แยกสวนรื่น ถึงแยกสุโขทัย

๓.๖ ถนนศรีอยุธยา ตั้งแต่แยกกองพลที่ ๑ ถึงแยกเสาวนีย์

๓.๗ ถนนพระราม ๕ ตั้งแต่แยกพาณิชย์ ถึงแยกสุโขทัย

๓.๘ ถนนสวรรคโลก ตั้งแต่แยกยมราช ถึงแยกสวรรคโลก

ข้อ ๔ ข้อบังคับนี้มิให้ใช้บังคับกับรถที่กำหนดอัตราความเร็วในกฎกระทรวงไม่เกิน ๔๕ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ข้อ ๕ บรรดา ข้อบังคับ ประกาศ ระเบียบใดที่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับนี้ ให้ยกเลิกโดยใช้ข้อบังคับนี้แทน

ประกาศ ณ วันที่ ๑๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๖๑
พลตำรวจตรี จิรพัฒน์ ภูมิจิตร
รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ปฏิบัติราชการแทน
ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
เจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร
ว่าด้วยการจัดการจราจร ในงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว”
พ.ศ. ๒๕๖๑

ด้วยมีการจัดงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” เพื่อเป็นการเฉลิมพระเกียรติและแสดงความสำนึกในพระมหากรุณาธิคุณของพระมหากษัตริย์แห่งราชวงศ์จักรี และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวศิลปวัฒนธรรมไทย ซึ่งคาดว่าจะมีประชาชนชาวไทยรวมทั้งนักท่องเที่ยวมาเที่ยวงานเป็นจำนวนมาก ดังนั้นเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร จึงจำเป็นต้องออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร เพื่อรองรับการจัดการจราจรในงานดังกล่าว

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๓๙ (๑) (๒) (๔) (๙) และ (๑๐) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความมั่นคงของรัฐ ความสงบเรียบร้อยของประชาชน และคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ แต่งตั้งผู้บัญชาการตำรวจนครบาลเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับคำสั่งกองบัญชาการตำรวจนครบาล ที่ ๓๒๒/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ เรื่อง การกำหนดลักษณะงานและการมอบหมายอำนาจหน้าที่รับผิดชอบให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาลและผู้บังคับการประจำกองบัญชาการตำรวจนครบาล โดยมอบอำนาจให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (งานจราจร) กำกับบริหารราชการ สั่งและปฏิบัติราชการแทน ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล จึงได้ออกข้อบังคับไว้ดังนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจร ในงาน “อุ่นไอรัก คลายความหนาว” พ.ศ. ๒๕๖๑”

ข้อ ๒ ข้อบังคับนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๘ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๑ ถึงวันที่ ๑๑ มีนาคม พ.ศ. ๒๕๖๑

ข้อ ๓ ถนนอู่ทองใน ตั้งแต่แยกอู่ทองใน ถึงพระลานพระราชวังดุสิต ห้ามรถทุกชนิดเดินห้ามหยุด หรือจอดรถทุกชนิดตลอดเวลา

ข้อ ๔ ถนนศรีอยุธยา ตั้งแต่แยกพล ๑ ถึงแยกวัดเบญจฯ ในช่องทางเดินรถที่ชิดขอบทางด้านซ้ายฝั่งสวนอัมพรและสนามเสือป่า จำนวน ๑ ช่องทางจราจร กำหนดให้เป็นทางเดินเท้าสำหรับประชาชน

ข้อ ๕ ห้ามหยุดหรือจอดรถทุกชนิดตลอดเวลา ทั้งสองฝั่ง ในถนนดังต่อไปนี้

๕.๑ ถนนพิษณุโลก

๕.๒ ถนนราชสีมา

๕.๓ ถนนราชดำเนินนอก ตั้งแต่แยกสวนมิสกวัน ถึงแยกพระรูปรัชกาลที่ ๕

ข้อ ๖ กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว ตั้งแต่เวลา ๑๐.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๑๘.๐๐ นาฬิกา ในถนนดังต่อไปนี้

๖.๑ ถนนราชดำเนินนอก จากแยกสวนมิสกวัน ไปทางแยกพระรูปรัชกาลที่ ๕

๖.๒ ถนนศรีอยุธยา จากแยกพระรูปรัชกาลที่ ๕ ไปทางแยกวัดเบญจฯ

๖.๓ ถนนศรีอยุธยา จากแยกพระรูปรัชกาลที่ ๕ ไปทางแยกพล ๑

ข้อ ๗ ถนนศรีอยุธยา ตั้งแต่แยกพล ๑ ถึงแยกวัดเบญจฯ ห้ามรถทุกชนิดเดิน ห้ามหยุดหรือจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่เวลา ๑๘.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๒๒.๐๐ นาฬิกา

ข้อ ๘ ถนนราชดำเนินนอก ตั้งแต่แยกพระรูปรัชกาลที่ ๕ ถึงแยกสวนมิสกวัน ห้ามรถทุกชนิดเดิน ตั้งแต่เวลา ๑๘.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๒๒.๐๐ นาฬิกา

ข้อ ๙ ถนนนครปฐม ตั้งแต่แยกวัดเบญจฯ ถึงแยกพาณิชยการ กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ สำหรับรถจักรยานยนต์ ตั้งแต่เวลา ๑๐.๐๐ นาฬิกา ถึงเวลา ๒๒.๐๐ นาฬิกา

ข้อ ๑๐ ข้อบังคับนี้มิให้ใช้บังคับกับรถ ดังต่อไปนี้

๑๐.๑ รถเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ และรถเจ้าพนักงานตำรวจขณะปฏิบัติหน้าที่

๑๐.๒ รถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

ข้อ ๑๑ นับตั้งแต่วัน เวลา ที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้ยกเลิก ข้อบังคับ กฎ ระเบียบ คำสั่งใดที่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับนี้ไว้เป็นการชั่วคราว

ประกาศ ณ วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๑
พลตำรวจตรี จิรพัฒน์ ภูมิจิตร
รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ปฏิบัติราชการแทน
ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
เจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ว่าด้วยการจัดการจราจร ในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทร มหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร พ.ศ. ๒๕๖๐

ด้วยพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร เสด็จสวรรคต เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๙ สำนักพระราชวังได้กำหนดให้มีพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ ณ พระเมรุมาศท้องสนามหลวง ในวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกอบกับมีพระราชพิธีที่เกี่ยวข้องในระหว่างวันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ดังนั้น เพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร จึงจำเป็นต้องออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรเพื่อรองรับการจัดการจราจรในพระราชพิธีดังกล่าว

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๓๙ (๑) (๒) (๓) (๔) และ (๑๐) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ บัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความมั่นคงของรัฐความสงบเรียบร้อยของประชาชน และคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ แต่งตั้งผู้บัญชาการตำรวจนครบาลเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับคำสั่งกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่ ๓๒๒/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ เรื่อง การกำหนดลักษณะงานและการมอบหมายอำนาจหน้าที่รับผิดชอบให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาลและผู้บังคับการประจำกองบัญชาการตำรวจนครบาลโดยมอบอำนาจให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (งานจราจร) กำกับบริหารราชการสั่งและปฏิบัติราชการแทน ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล จึงได้ออกข้อบังคับไว้ ดังนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจร ในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร พ.ศ. ๒๕๖๐”

ข้อ ๒ ห้ามรถทุกชนิดเดิน ตั้งแต่วันที่ ๒๔ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ในถนนและซอยดังต่อไปนี้

๒.๑ ถนนหน้าหับเผย

๒.๒ ถนนหลักเมือง

๒.๓ ถนนมหาราช

๒.๔ ถนนท้ายวัง

๒.๕ ถนนเชตุพน
๒.๖ ถนนเศรษฐการ
๒.๗ ถนนพระพิพิธ
๒.๘ ถนนสนามไชย
๒.๙ ถนนราชดำเนินใน
๒.๑๐ ถนนพระจันทร์
๒.๑๑ ถนนหน้าพระธาตุ
๒.๑๒ ถนนหน้าพระลาน
๒.๑๓ ถนนราชินี ตั้งแต่แยกตัดถนนพระอาทิตย์ ถึงแยกผ่านภิภพลีลา
๒.๑๔ ถนนเจริญกรุง ตั้งแต่วงเวียนหน่วยบัญชาการรักษาดินแดน ถึงแยกสะพานมอญ
๒.๑๕ ถนนกัลยาณไมตรี ตั้งแต่แยกตัดถนนสนามไชย ถึงสะพานช้างโรงสี
๒.๑๖ ซอยสราญรมย์

ข้อ ๓ ห้ามจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่วันที่ ๒๔ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ในถนนและซอยดังต่อไปนี้

๓.๑ ถนนหน้าหับเผย
๓.๒ ถนนหลักเมือง
๓.๓ ถนนมหาราช
๓.๔ ถนนท้ายวัง
๓.๕ ถนนเชตุพน
๓.๖ ถนนเศรษฐการ
๓.๗ ถนนพระพิพิธ
๓.๘ ถนนสนามไชย
๓.๙ ถนนพระจันทร์
๓.๑๐ ถนนหน้าพระธาตุ
๓.๑๑ ถนนหน้าพระลาน
๓.๑๒ ถนนราชินี
๓.๑๓ ถนนอัษฎางค์
๓.๑๔ ถนนเจริญกรุง
๓.๑๕ ถนนราชดำเนินใน
๓.๑๖ ถนนกัลยาณไมตรี
๓.๑๗ ถนนพระอาทิตย์
๓.๑๘ ถนนจักรพงษ์ ตั้งแต่แยกบางลำพู ถึงจุดเชื่อมต่อถนนเจ้าฟ้า

๓.๑๙ ถนนเจ้าฟ้า ตั้งแต่แยกตัดถนนจักรพงษ์ ถึงแยกตัดถนนพระอาทิตย์

๓.๒๐ ถนนกรุงเกษม ตั้งแต่แยกสะพานขาว ถึงแยกกษัตริย์ศึก

๓.๒๑ ถนนพระสุเมรุ ตั้งแต่จุดเชื่อมต่อถนนพระอาทิตย์ (ซอยลำพู) ไปถึงแยกบางลำพู

๓.๒๒ ซอยพระยาเพชร

๓.๒๓ ซอยสราญรมย์

ข้อ ๔ กำหนดให้รถทุกชนิดเดินได้ทางเดียว ตั้งแต่วันที่ ๒๔ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ในถนนดังต่อไปนี้

๔.๑ ถนนพระสุเมรุ จากจุดเชื่อมต่อถนนพระอาทิตย์ (ซอยลำพู) ถึงแยกบางลำพู

๔.๒ ถนนจักรพงษ์ จากแยกบางลำพู ถึงจุดเชื่อมต่อถนนเจ้าฟ้า

๔.๓ ถนนเจ้าฟ้า จากแยกตัดถนนจักรพงษ์ ถึงแยกตัดถนนพระอาทิตย์

๔.๔ ถนนพระอาทิตย์ จากถนนเจ้าฟ้า (ใต้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า) ถึงจุดเชื่อมต่อถนนพระสุเมรุ (ซอยลำพู)

ข้อ ๕ ห้ามรถทุกชนิดเลี้ยวขวา ตั้งแต่วันที่ ๒๔ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ในถนนดังต่อไปนี้

๕.๑ ถนนเจริญกรุง ไปทางถนนสนามไชย

๕.๒ ถนนจักรพรรดิพงษ์ ไปทางถนนราชดำเนินนอก

ข้อ ๖ ถนนราชดำเนินนอก ตั้งแต่พระลานพระราชวังดุสิต ถึงแยกผ่านฟ้าลีลาศ ห้ามรถทุกชนิดเดินและห้ามจอดรถทุกชนิด ระหว่างวันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ และกำหนดให้จัดการจราจร ดังนี้

๖.๑ ช่องทางคู่ขนานฝั่งทิศตะวันออก (ด้านกองทัพภาคที่ ๑) กำหนดให้เป็นเส้นทางรถฉุกเฉิน และรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

๖.๒ ช่องทางคู่ขนานฝั่งทิศตะวันตก (ด้านกระทรวงศึกษาธิการ) กำหนดให้เป็นทางเดินเท้าสำหรับประชาชน

ข้อ ๗ ถนนราชดำเนินกลาง ตั้งแต่แยกผ่านฟ้าลีลาศ ถึงแยกผ่านพิภพลีลา ห้ามรถทุกชนิดเดินและห้ามจอดรถทุกชนิด ระหว่างวันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ และกำหนดให้จัดการจราจร ดังนี้

๗.๑ ช่องทางเดินรถฝั่งทิศเหนือขาออก (ด้านธนาคารอาคารสงเคราะห์ สาขาราชดำเนิน) ติดกับเกาะกลางถนน ๒ ช่องจราจร กำหนดให้เป็นเส้นทางรถฉุกเฉินและรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

๗.๒ ช่องทางเดินรถฝั่งทิศเหนือขาออก (ด้านธนาคารอาคารสงเคราะห์ สาขาราชดำเนิน) ถัดจากเกาะกลางถนน ๒ ช่องจราจร กำหนดให้เป็นทางเดินเท้าสำหรับประชาชน

ข้อ ๘ ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า ตั้งแต่แยกอรุณอมรินทร์ ถึงแยกผ่านพิภพลีลา ห้ามรถทุกชนิดเดินและห้ามจอดรถทุกชนิด ระหว่างวันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ และกำหนดให้จัดการจราจร ดังนี้

๘.๑ ช่องทางเดินรถฝั่งทิศเหนือขาเข้า (ด้านฝั่งพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ หอศิลป) ติดกับเกาะกลางถนน ๑ ช่องจราจร กำหนดให้เป็นเส้นทางรถฉุกเฉินและรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

๘.๒ ช่องทางเดินรถฝั่งทิศเหนือขาเข้า (ด้านพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ หอศิลป) ถัดจากช่องทางฉุกเฉินกำหนดให้เป็นทางเดินเท้าสำหรับประชาชน

๘.๓ ช่องทางเดินรถฝั่งทิศใต้ขาออก (ด้านสนามหลวง) ทุกช่องทางจราจร กำหนดให้เป็นเส้นทางรถฉุกเฉินและรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

ข้อ ๙ เส้นทางขบวนอัญเชิญพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดชมหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร ห้ามรถทุกชนิดเดินและห้ามจอดรถทุกชนิด ในวันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ในถนนดังต่อไปนี้

๙.๑ ถนนลูกหลวง
๙.๒ ถนนหลานหลวง ตั้งแต่แยกผ่านฟ้าลีลาศ ถึงแยกสะพานขาว
๙.๓ ถนนศรีอยุธยา ตั้งแต่แยกวัดเบญจฯ ถึงแยก พล.๑
๙.๔ ถนนพิษณุโลก ตั้งแต่แยกพาณิชยการ ถึงแยกวังแดง
๙.๕ ถนนกรุงเกษม ตั้งแต่แยกประชาเกษม ถึงแยกเทวกรรม
๙.๖ ถนนจักรพรรดิพงษ์ ตั้งแต่แยกแม้นศรี ถึงแยก จปร.
๙.๗ ถนนวิสุทธิกษัตริย์ ตั้งแต่แยก จปร. ถึงแยกวิสุทธิกษัตริย์
๙.๘ ถนนนครสวรรค์ ตั้งแต่แยกผ่านฟ้าลีลาศ ถึงแยกนางเลิ้ง
๙.๙ ถนนตะนาว ตั้งแต่ถนนพระสุเมรุ ถึงถนนมหรรณพ (แยกศาลเจ้าพ่อเสือ)
๙.๑๐ ถนนดินสอ ตั้งแต่แยกสะพานเฉลิมวันชาติ ถึงแยกตัดถนนมหรรณพ (แยก กทม.)
๙.๑๑ ถนนมหาไชย ตั้งแต่แยกสำราญราษฎร์ ถึงแยกป้อมมหากาฬ
๙.๑๒ ถนนพระสุเมรุ ตั้งแต่แยกป้อมมหากาฬ ถึงแยกสะพานเฉลิมวันชาติ
๙.๑๓ ถนนราชินี ตั้งแต่แยกปากคลองตลาด ถึงแยกผ่านพิภพลีลา
๙.๑๔ ถนนอัษฎางค์ ตั้งแต่แยกพระพิทักษ์ ถึงแยกผ่านพิภพลีลา
๙.๑๕ ถนนมหาราช ตั้งแต่แยกพระจันทร์ ถึงแยกปากคลองตลาด
๙.๑๖ ถนนคู่ขนานลอยฟ้า (บรมราชชนนี) ตั้งแต่ทางร่วมสะพานพระราม ๘ ถึงทางขึ้นสะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า

ข้อ ๑๐ ถนนกรุงเกษม จากแยกสะพานขาว ถึงแยกกษัตริย์ศึก กำหนดให้รถทุกชนิดเดินได้ทางเดียว ตั้งแต่วันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อ ๑๑ เส้นทางขบวนพระราชพิธีบรรจุพระบรมราชสรีรางคารพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิด บริเวณโดยรอบวัดราชบพิธสถิตมหาสีมาราม ในวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ในถนนและซอยดังต่อไปนี้

๑๑.๑ ถนนราชินี ตั้งแต่แยกผ่านพิภพลีลา ถึงแยกพระพิทักษ์

๑๑.๒ ถนนอัษฎางค์ ตั้งแต่แยกผ่านพิภพลีลา ถึงแยกพระพิทักษ์

๑๑.๓ ถนนราชบพิธ

๑๑.๔ ถนนเฟื่องนคร ตั้งแต่แยกสี่กั๊กพระยาศรี ถึงแยกสี่กั๊กเสาชิงช้า

๑๑.๕ ซอยพระยาศรี

ข้อ ๑๒ ถนนที่เชื่อมต่อในเส้นทางขบวนพระราชพิธีบรรจุพระบรมราชสรีรางคารพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิด บริเวณโดยรอบวัดราชบพิธสถิตมหาสีมาราม ในวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ในถนนดังต่อไปนี้

๑๒.๑ ถนนเจริญกรุง ตั้งแต่วงเวียนหน่วยบัญชาการรักษาดินแดน ถึงแยกสี่กั๊กพระยาศรี

๑๒.๒ ถนนบำรุงเมือง ตั้งแต่แยกสะพานช้างโรงสี ถึงแยกเสาชิงช้า

๑๒.๓ ถนนสุขา ๑

๑๒.๔ ถนนสุขา ๒

ข้อ ๑๓ เส้นทางขบวนพระราชพิธีบรรจุพระบรมราชสรีรางคารพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิด บริเวณโดยรอบวัดบวรนิเวศวิหารราชวรวิหาร ในวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ในถนนดังต่อไปนี้

๑๓.๑ ถนนราชดำเนินกลาง ตั้งแต่แยกผ่านพิภพลีลา ถึงแยกผ่านฟ้าลีลาศ

๑๓.๒ ถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า ตั้งแต่แยกอรุณอัมรินทร์ ถึงแยกผ่านพิภพลีลา

๑๓.๓ ถนนพระสุเมรุ

๑๓.๔ ถนนบวรนิเวศน์

๑๓.๕ ถนนสิบสามห้าง

๑๓.๖ ถนนบ้านพานถม

ข้อ ๑๔ ถนนที่เชื่อมต่อในเส้นทางขบวนพระราชพิธีบรรจุพระบรมราชสรีรางคาร พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิด บริเวณโดยรอบวัดบวรนิเวศวิหารราชวรวิหาร ในวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ในถนนและซอยดังต่อไปนี้

๑๔.๑ ถนนตะนาว ตั้งแต่แยกสี่กั๊กเสาชิงช้า ถึงวงเวียนสิบสามห้าง

๑๔.๒ ถนนดินสอ ตั้งแต่แยกตัดถนนมหรรณพ (แยก กทม.) ถึงแยกสะพานเฉลิมวันชาติ

๑๔.๓ ถนนประชาธิปไตย แยกสะพานเฉลิมวันชาติ ถึงแยกวิสุทธิ์กษัตริย์

๑๔.๔ ถนนมหาไชย ตั้งแต่แยกสำราญราษฎร์ ถึงแยกป้อมมหากาฬ

๑๔.๕ ถนนหลานหลวง ตั้งแต่แยกผ่านฟ้าลีลาศ ถึงแยกหลานหลวง

๑๔.๖ ถนนราชดำเนินนอก ตั้งแต่แยกผ่านฟ้าลีลาศ ถึงแยก จปร.

๑๔.๗ ถนนตานี

๑๔.๘ ถนนข้าวสาร

๑๔.๙ ซอยดำเนินกลางเหนือ ๑๒๓๓

๑๔.๑๐ ซอยรามบุตรี

๑๔.๑๑ ซอยไกรสีห์

ข้อ ๑๕ ข้อบังคับนี้มิให้ใช้บังคับกับรถ ดังต่อไปนี้

๑๕.๑ รถในพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร

๑๕.๒ รถเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ และรถเจ้าพนักงานตำรวจขณะปฏิบัติหน้าที่

๑๕.๓ รถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

ข้อ ๑๖ นับตั้งแต่วัน เวลา ที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้ยกเลิก ข้อบังคับ กฎ ระเบียบ คำสั่งใดที่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับนี้ไว้เป็นการชั่วคราว

ประกาศ ณ วันที่ ๑๐ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐
พลตำรวจตรี จิรพัฒน์ ภูมิจิตร
รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ปฏิบัติราชการแทน
ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
เจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ว่าด้วยการจัดการจราจร ในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทร มหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๐

ตามที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลได้ออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจร ในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทร มหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร พ.ศ. ๒๕๖๐ ไปแล้วนั้น เนื่องจากมีสถานที่จัดสร้างพระเมรุมาศจำลองและซุ้มถวายดอกไม้จันทน์เพิ่มเติม รวมทั้งการจัดซุ้มดอกไม้ถวายพระเกียรติ ซึ่งคาดว่าจะมีประชาชนมาร่วมงานพระราชพิธีเป็นจำนวนมาก ดังนั้น เพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจร จึงจำเป็นต้องออกประกาศข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร เพื่อรองรับการจัดการจราจรในพระราชพิธีดังกล่าว

ฉะนั้น อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๑๓๙ (๑) และ (๒) แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ อันเป็นพระราชบัญญัติที่มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๖ ประกอบกับมาตรา ๓๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ บัญญัติให้กระทำได้ โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อความมั่นคงของรัฐความสงบเรียบร้อยของประชาชน และคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ แต่งตั้งผู้บัญชาการตำรวจนครบาลเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประกอบกับคำสั่งกองบัญชาการตำรวจนครบาลที่ ๓๒๒/๒๕๖๐ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๖๐ เรื่อง การกำหนดลักษณะงานและการมอบหมายอำนาจหน้าที่รับผิดชอบให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาลและผู้บังคับการประจำกองบัญชาการตำรวจนครบาลโดยมอบอำนาจให้รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล (งานจราจร) กำกับบริหารราชการสั่งและปฏิบัติราชการแทน ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล จึงได้ออกข้อบังคับไว้ ดังนี้

ข้อ ๑ ข้อบังคับนี้เรียกว่า “ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ว่าด้วยการจัดการจราจร ในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๐”

ข้อ ๒ ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่วันที่ ๒๕ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ จนเสร็จสิ้นพระราชพิธี ในถนนดังต่อไปนี้

๒.๑ ถนนพระสุเมรุ จากจุดเชื่อมต่อถนนพระอาทิตย์ (ซอยลำพู) ถึงแยกบางลำพู

๒.๒ ถนนจักรพงษ์ จากแยกบางลำพู ถึงจุดเชื่อมต่อถนนเจ้าฟ้า

๒.๓ ถนนเจ้าฟ้า จากแยกตัดถนนจักรพงษ์ ถึงแยกตัดถนนพระอาทิตย์

๒.๔ ถนนพระอาทิตย์ จากถนนเจ้าฟ้า (ใต้สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า) ถึงจุดเชื่อมต่อถนนพระสุเมรุ (ซอยลำพู)

ข้อ ๓ ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่วันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ จนเสร็จสิ้นพระราชพิธี ในถนนและซอยดังต่อไปนี้

๓.๑ ถนนบำรุงเมือง ตั้งแต่ถนนอัษฎางค์ ถึงถนนมหาไชย

๓.๒ ถนนตะนาว ตั้งแต่แยกสี่กั๊กเสาชิงช้า ถึงถนนมหรรณพ (แยกศาลเจ้าพ่อเสือ)

๓.๓ ถนนดินสอ ตั้งแต่ถนนบำรุงเมือง ถึงถนนมหรรณพ

๓.๔ ถนนเจริญกรุง ตั้งแต่ถนนอัษฎางค์ ถึงถนนมหาไชย

๓.๕ ถนนราชบพิธ ตั้งแต่ถนนอัษฎางค์ ถึงถนนตีทอง

๓.๖ ถนนเฟื่องนคร ตั้งแต่แยกสี่กั๊กพระยาศรี ถึงแยกสี่กั๊กเสาชิงช้า

๓.๗ ถนนตีทอง ตั้งแต่ถนนเจริญกรุง ถึงถนนบำรุงเมือง

๓.๘ ถนนบ้านหม้อ ตั้งแต่แยกสี่กั๊กพระยาศรี ถึงถนนจักรเพชร

๓.๙ ถนนตรีเพชร ตั้งแต่ถนนเจริญกรุง ถึงถนนจักรเพชร

๓.๑๐ ถนนจักรเพชร ตั้งแต่ถนนอัษฎางค์ ถึงถนนตรีเพชร

๓.๑๑ ถนนศิริพงษ์ ตั้งแต่ถนนบำรุงเมือง ถึงถนนอุณากรรณ

๓.๑๒ ถนนอุณากรรณ ตั้งแต่ถนนศิริพงษ์ ถึงถนนเจริญกรุง

๓.๑๓ ถนนบูรพา ตั้งแต่ถนนเจริญกรุง ถึงถนนพาหุรัด

๓.๑๔ ถนนพาหุรัด ตั้งแต่ถนนบ้านหม้อ ถึงถนนจักรเพชร

๓.๑๕ ซอยพระพิทักษ์ ตั้งแต่ถนนอัษฎางค์ ถึงถนนบ้านหม้อ

ข้อ ๔ ถนนจักรเพชร ตั้งแต่เชิงทางลงสะพานพระพุทธยอดฟ้า ถึงสะพานเจริญรัช ในช่องทางเดินรถที่ชิดขอบทางด้านละ ๑ ช่องทางจราจร ทั้งสองฝั่ง ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิด ตั้งแต่วันที่ ๒๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ ถึงวันที่ ๒๙ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อ ๕ ถนนกำแพงเพชร ๖ ตั้งแต่ถนนงามวงศ์วาน ถึงถนนเทศบาลสงเคราะห์ (วัดเสมียนนารี) ขาเข้าและขาออก ทั้งสองฝั่ง ห้ามรถทุกชนิดเดิน และห้ามจอดรถทุกชนิด ในวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐

ข้อ ๖ ข้อบังคับนี้มิให้ใช้บังคับกับรถดังต่อไปนี้

๖.๑ รถในพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร

๖.๒ รถเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ และรถเจ้าพนักงานตำรวจขณะปฏิบัติหน้าที่

๖.๓ รถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ

ข้อ ๗ นับตั้งแต่วัน เวลา ที่ข้อบังคับนี้ใช้บังคับ ให้ยกเลิก ข้อบังคับ กฎ ระเบียบ คำสั่งใด ที่ขัดหรือแย้งกับข้อบังคับนี้ไว้เป็นการชั่วคราว

ประกาศ ณ วันที่ ๒๐ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๖๐
พลตำรวจตรี จิรพัฒน์ ภูมิจิตร
รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ปฏิบัติราชการแทน
ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
เจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ประวัติย่อผู้วิจัย

ยศ ชื่อ นามสกุล พล.ต.ต.จิรพัฒน์ ภูมิจิตร
เกิดวันที่ 16 ตุลาคม 2505ว
ที่อยู่ปัจจุบัน บ้านเลขที่ ๙๗/๑๖๘ หมู่บ้านนันทวัน ถนนราชพฤกษ์ แขวงบางด้วน เขตภาษีเจริญ กรุงเทพฯ
ตำแหน่งปัจจุบัน รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
ประวัติการศึกษา

๑. โรงเรียนสาธิต มศว.ประสานมิตร
๒. โรงเรียนเตรียมทหาร รุ่นที่ ๒๒
๓. โรงเรียนนายร้อยตำรวจ รุ่นที่ ๓๘
๔. สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า) รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
๕. สถาบันพัฒนาข้าราชการตำรวจ หลักสูตร ผู้กำกับการ รุ่นที่ ๓๙
๖. สถาบันพัฒนาข้าราชการตำรวจ หลักสูตร การบริหารงานตำรวจชั้นสูง (บตส.) รุ่นที่ ๓๑

คุณวุฒิและการอบรมเพิ่มเติม

๑. ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต จากสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (นิด้า)
๒. หลักสูตรผู้กำกับการ รุ่นที่ ๓๙ จาก วิทยาลัยการตำรวจ กองบัญชาการศึกษา พ.ศ.๒๕46
๓. หลักสูตรการบริหารงานตำรวจชั้นสูง รุ่นที่ ๓๑ จาก วิทยาลัยการตำรวจ กองบัญชาการศึกษา พ.ศ.๒๕๕3

ประวัติการรับราชการ

วัน เดือน ปี	ตำแหน่ง สังกัด
2 ต.ค.2535	สว.งาน ๒ กก.๑ สก.
1 พ.ค.2537	สว.สส.สน.ทุ่งมหาเมฆ
1 เม.ย.2541	ผู้ช่วย นว.(สบ.3) รอง อ.ตร.
2 ก.ค.2542	รอง ผกก.จร.สน.ทุ่งมหาเมฆ
18 ธ.ค.2546	ผกก.สน.วัดพระยาไกร
1 พ.ย.2548	ผกก.สน.ทองหล่อ
20 พ.ย.2551	รอง ผบก.น.5
6 ธ.ค.2555	รอง ผบก.น.4
1 ต.ค.2556	ผบก.ภ.จว.สมุทรสาคร
30 ต.ค.2558	ผบก.น.9
1 ต.ค.2559 - ปัจจุบัน	รอง ผบช.น.

รางวัลหรือการชมเชยที่เคยได้รับ

๑. รางวัลเจ้าหน้าที่ฝ่ายสืบสวนดีเด่น จาก กองบัญชาการตำรวจนครบาล เมื่อ พ.ศ.2539
๒. รางวัลเจ้าหน้าที่ฝ่ายจราจร (ระดับรองผู้กำกับการ) ดีเด่นจาก กองบัญชาการตำรวจนครบาล เมื่อ พ.ศ.2545
๓. รางวัลนักบริหารดีเด่น จาก ฯพณฯ พลเอกสุรยุทธ์ จุลานนท์ องคมนตรี เมื่อ พ.ศ.2551

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา สังคมจิตวิทยา

เรื่อง แนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญ

ผู้วิจัย พล.ต.ต. จิรพัฒน์ ภูมิจิตร หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๐

ตำแหน่ง รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และอุตสาหกรรมของประเทศ จึงมีประชาชนพักอาศัยตลอดจนเดินทางเข้ามาทำงานเป็นจำนวนมาก ประกอบกับการที่ประชาชนในกรุงเทพมหานครนิยมใช้รถส่วนตัวมากกว่าใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เป็นเหตุให้มีปริมาณรถบน ท้องถนนเพิ่มมากขึ้นจนไม่สอดคล้องกับพื้นที่ถนนที่มีอยู่ จึงก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

การจัดกิจกรรมสำคัญต่าง ๆ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เช่น การจัดการแข่งขันกีฬาระดับชาติ การจัดการประชุมนานาชาติ เป็นเหตุหนึ่งที่อาจส่งผลกระทบต่อการจราจรในภาพรวม เนื่องจากในการจัดกิจกรรมดังกล่าวมักจะมีแขกต่างชาติตลอดจนประชาชนทั้งชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติให้ความสนใจและเดินทางมาร่วมกิจกรรมเป็นจำนวนมาก หากไม่มีการบริหารจัดการจราจรที่ดีแล้ว อาจส่งผลกระทบต่อการจราจรในภาพรวมยิ่งขึ้นไปได้

สำหรับการบริหารจัดการจราจรในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญในกรุงเทพมหานครนั้น ผู้วิจัยเห็นว่าการจัดการจราจรในห้วงการจัดงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตรที่ผ่านมาน่าจะเป็นกรณีศึกษาที่ดีที่ควรนำมาศึกษาเป็นแนวทางในการบริหารจัดการจราจรในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญต่าง ๆ เนื่องจากเป็นงานที่มีแขกต่างชาติ (อาคันตุกะ) ตลอดจนประชาชนทั้งชาวไทยและต่างประเทศให้ความสำคัญ และเดินทางมาร่วมถวายความอาลัยในพระราชพิธีฯ เป็นจำนวนมาก ผู้วิจัยจึงเล็งเห็นถึงความสำคัญของการรวบรวมประสบการณ์ในการบริหารจัดการด้านการจราจรในงานพระราชพิธีฯ มานำเสนอเพื่อ เป็นแนวทางและนำมาประยุกต์ใช้ในการจัดทำแผนการบริหารจัดการด้านการจราจรในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญต่าง ๆ ให้เหมาะสมโดยแบ่งตามลำดับความสำคัญของกิจกรรม ซึ่งจะทำให้การบริหารจัดการจราจรเป็นไปด้วยความเรียบร้อย และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาสภาพการจราจร และการบริหารจัดการด้านการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ในห้วงเวลาที่มีการจัดกิจกรรมที่ไม่ต้องมีการปิดการจราจรแต่อาจมีผลกระทบต่อการจราจรในบริเวณดังกล่าว กิจกรรมที่มีการปิดการจราจรบางส่วน และกิจกรรมที่มีการปิดการจราจรเด็ดขาด

๒. เพื่อศึกษาการบริหารจัดการด้านการจราจรในห้วงการจัดงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรรามาธิบดี จักรีนฤบดินทรสยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร

๓. เพื่อเสนอแนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจร

๔. เพื่อนำมาเป็นต้นแบบในการจัดทำแผนการจัดการด้านการจราจรในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญในกรุงเทพมหานคร ทั้งในระดับชาติและระดับสากล ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ต่อไป

ขอบเขตของการวิจัย

๑. ด้านเนื้อหา ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับการบริหารจัดการด้านการจราจรจากเอกสาร ตำรา กฎหมายจราจร ตลอดจนข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรที่เกี่ยวข้อง โดยนำมารวบรวมแล้วบรรยายเชิงพรรณนาความ เพื่อให้ง่ายต่อความเข้าใจในเรื่องที่ศึกษา

๒. ด้านประชากร ศึกษาจากนโยบายในการบริหารงานด้านการจราจรของผู้บังคับบัญชา ผู้เชี่ยวชาญจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการด้านการจราจร เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานทั้งในห้วงเวลาปกติ และในห้วงพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพฯ และจากประสบการณ์ตรงในการบริหารจัดการจราจรของผู้วิจัย

๓. ด้านระยะเวลา ตั้งแต่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๕๙ ถึง ๓๑ ธันวาคม ๒๕๖๐

วิธีดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยเรื่อง การบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญ ในครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยทบทวน จากสภาพปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เส้นทางการจราจรในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่ต่อเนื่อง นโยบายการบริหารจัดการจราจร การบริหารจัดการจราจรในสภาวะปกติ การบริหารจัดการจราจรในห้วงการจัดงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพฯ ตลอดจนกฎหมายจราจร ข้อบังคับ เจ้าพนักงานจราจร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับประสบการณ์ในการบริหารจัดการจราจรที่ผ่านมาของผู้วิจัย แล้วนำมาวิเคราะห์ และจัดทำแผนการบริการจัดการด้านการจราจรในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญในกรุงเทพมหานคร ในอนาคต

๑. การรวบรวมข้อมูล

๑.๑ ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ศึกษาจากเอกสาร รายงาน กฎหมายจราจร ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อรวบรวมแล้ววิเคราะห์ และทำการบันทึกผลการวิเคราะห์

๑.๒ ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ได้จากประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการจราจรของผู้วิจัย การสัมภาษณ์บุคคลผู้มีความเชี่ยวชาญด้านการบริหารจัดการจราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒. การวิเคราะห์ข้อมูล ดำเนินการโดยการวิเคราะห์เนื้อหา เพื่อได้มาซึ่งแนวทางในการบริหารจัดการด้านการจราจรที่ดี ในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญ

๓. การอภิปรายผล ดำเนินการโดยนำทฤษฎีที่ได้มีการทบทวนไว้แล้ว มาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ที่ได้ เพื่อจัดทำแผนการบริการจัดการจราจรในกรณีที่มีการจัดกิจกรรมสำคัญในกรุงเทพมหานครในอนาคต

๔. นำข้อมูลจากข้อ ๑ และ ข้อ ๒ มาสร้างแนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจร

ผลการวิจัย

หลังจากที่ได้ดำเนินการศึกษาวิจัยในเรื่อง แนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญมาแล้วนั้น สามารถเสนอแนะแผนการบริหารจัดการจราจรในพิธีสำคัญ พื้นที่กรุงเทพมหานครได้เป็น ๓ แผนการปฏิบัติ ดังนี้

๑. แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมที่ต้องวิเคราะห์ผลกระทบการจราจรตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา

โดยแผนการจัดการจราจรลักษณะนี้ อาจนำมาใช้สำหรับกิจกรรมที่จัดขึ้นในพื้นที่เปิดเป็นบริเวณกว้าง มีบุคคลสำคัญเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก มีความหลากหลายของกลุ่มผู้เข้าร่วมกิจกรรม จึงอาจมีความจำเป็นต้องมีการปิดการจราจรบริเวณโดยรอบพื้นที่จัดกิจกรรม รวมถึงในเส้นทางการเดินทางด้วย จึงต้องพิจารณาและดำเนินการวิเคราะห์ผลกระทบต่อการจราจรตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลา สำหรับการปิดการจราจรอาจพิจารณาปิดการจราจรหลายระดับตามความเหมาะสม มีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่ออำนวยความสะดวกการจราจรทั้งภายในและบริเวณสถานที่จัดงานและโดยรอบ ต้องได้รับการสนับสนุนจากกองบังคับการ หรือกองบัญชาการต่าง ๆ ในการร่วมปฏิบัติ และเนื่องจากเป็นการจัดงานขนาดใหญ่ จึงต้องมีการจัดกำลังอาสาสมัครเข้าร่วมปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ พร้อมทั้งต้องจัดหาสถานที่จอดรถให้แก่ประชาชนผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้เหมาะสมและเพียงพอ และมีการพิจารณาจัดระบบขนส่งสาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำผู้เข้าร่วมกิจกรรมเข้ามาในบริเวณสถานที่จัดกิจกรรม เพื่อลดปริมาณการจราจรในบริเวณดังกล่าว จากการศึกษากรณีงานพระราชพิธีถวายพระเพลิงพระบรมศพ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช บรมนาถบพิตร ที่ผ่านมา ผู้วิจัยได้จัดทำแผนจัดการด้านการจราจร โดยดำเนินการวางแผนปิดการจราจรออกเป็น ๓ ระดับ โดยพิจารณาผู้เข้าร่วมในบริเวณพระราชพิธี กล่าวคือ ระดับที่ ๑ ปิดการจราจรถนนชั้นใน และถนนที่พาดผ่านบริเวณโดยรอบสถานที่จัดพระราชพิธีฯระดับที่ ๒ ขยายการปิดการจราจรเพิ่มเติมเป็นวงกว้างออกไป ๑ ช่วง เมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่ามีประชาชนผู้มาร่วมงานเกินจำนวนที่คาดการณ์ไว้สำหรับการปิดการจราจรระดับที่ ๑ ระดับที่ ๓ ขยายการปิดการจราจรเพิ่มเติมออกไปเรื่อย ๆ โดยพิจารณาจากเกณฑ์ประชาชนผู้มาร่วมงานที่คาดการณ์ไว้สำหรับการปิดการจราจรระดับที่ ๒

๒. แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมที่อาจต้องปิดการจราจรส่วนหนึ่งส่วนใด หรือจัดการจราจรเป็นกรณีพิเศษเป็นบางช่วงเวลา

โดยแผนการจัดการจราจรลักษณะนี้ ใช้สำหรับการจัดกิจกรรมในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งซึ่งไม่ใช่พื้นที่ปิด หรือกรณีใช้พื้นที่จัดกิจกรรมเป็นบริเวณกว้าง และคาดว่าจะมีจำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรมเป็นจำนวนมาก กิจกรรมลักษณะนี้อาจส่งผลกระทบต่อการจราจรโดยรอบเป็นวงกว้างได้ จึงต้องพิจารณาและดำเนินการปิดการจราจรส่วนหนึ่งส่วนใด หรือจัดการจราจรใหม่ เช่น จัดให้มีการเดินรถทางเดียวในถนนบางสาย เป็นบางช่วงเวลา โดยการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจอำนวยความสะดวกการจราจรทั้งภายในบริเวณสถานที่จัดงานและโดยรอบ ต้องได้รับการสนับสนุนจากกองบังคับการหรือกองบัญชาการต่าง ๆ ในการร่วมปฏิบัติ มีการจัดกำลังอาสาสมัครเข้ามาร่วมปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ พร้อมทั้งจัดหาสถานที่จอดรถให้แก่ประชาชนผู้เข้าร่วมกิจกรรมให้เหมาะสมเพียงพอ มีการพิจารณาจัดระบบขนส่งสาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกในการนำผู้เข้าร่วมกิจกรรมเข้ามาในบริเวณสถานที่กัดกิจกรรม เพื่อลดปริมาณการจราจรในบริเวณดังกล่าว เช่นเดียวกับการจัดการจราจรแบบที่ ๑ เช่น การจัดงานอุ่นไอรัก คลายความหนาว บริเวณพระลานพระราชวังดุสิต ซึ่งผู้วิจัยได้วางแผนการจัดการจราจรโดยปิดการจราจรบริเวณโดยรอบพื้นที่จัดงาน และห้ามจอดรถบริเวณถนนโดยรอบที่มีการปิดการจราจร

๓. แผนการจัดการจราจรในกิจกรรมทั่วไป ที่ไม่ต้องมีการปิดการจราจรแต่อาจมีผลกระทบต่อการจัดการจราจรในบริเวณดังกล่าว

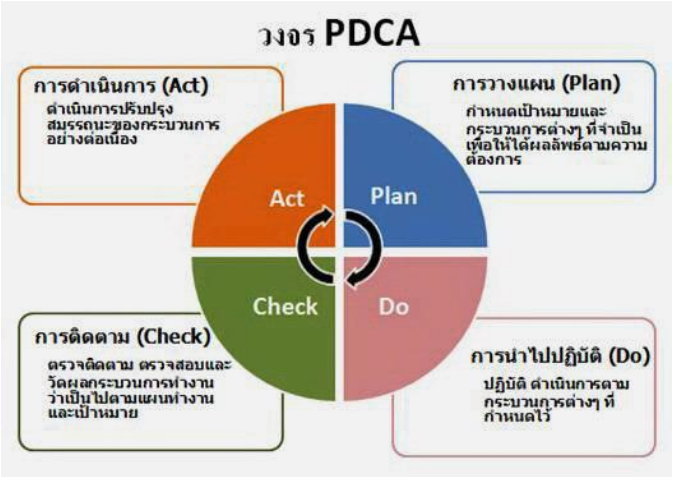
แผนการจัดการจัดการจราจรลักษณะนี้อาจใช้สำหรับการจัดกิจกรรมในพื้นที่ปิด เช่น การจัดการแข่งขันในสนามกีฬา หรือการจัดแสดงคอนเสิร์ตในอาคารแสดงคอนเสิร์ตซึ่งผลกระทบต่อการจราจรมักเกดในช่วงเวลาที่ประชาชนเดินทางมาร่วมกิจกรรมและเดินทางกลับเมื่อทำกิจกรรมเสร็จสิ้นเท่านั้น ดังนั้น แผนการจัดการจราจร จึงใช้แนวทางจัดการจราจรแบบปกติทั่วไปโดยไม่มีการปิดการจราจร แต่เน้นการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่อำนวยความสะดวกการจราจรทั้งภายในบริเวณสถานที่จัดงานโดยรอบ รวมถึงการประสานงานกับพื้นที่ข้างเคียงในการระบายรถในถนนที่มีการจัดกิจกรรมและถนนข้างเคียง นอกจากนี้ ต้องเน้นการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่มาร่วมกิจกรรมใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าการใช้รถส่วนบุคคล เพื่อลดปัญหาสถานที่จอดรถในสถานที่จัดกิจกรรมที่ไม่เพียงพอ และผลกระทบด้านการจราจรจากการเดินทางของประชาชนดังกล่าว เช่น การแข่งขันฟุตบอลชิงถ้วยพระราชทานคิงส์คัพ ครั้งที่ 46

จากการที่ได้ทำการศึกษาวิจัยมาแล้วนั้น จะเห็นได้ว่าในแต่ละแผนการบริหารจัดการจะมีลักษณะที่แตกต่างกันอย่างชัดเจน ทั้งนี้เนื่องมาจากปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ ปัจจัยด้านลักษณะของกิจกรรม ผู้มาร่วมในพิธีหรือกิจกรรม จำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรม และความสำคัญของกิจกรรม จากปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ทำให้สามารถจำแนกระดับของแผนการปิดการจราจรได้ และสามารถนำกรณีศึกษาที่ได้ทำการศึกษามาแล้วนั้น ไปใช้เป็นแนวทางในการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญได้ในอนาคตอย่างมีประสิทธิภาพ การจัดการจราจรตามแผนฯ จะเป็นไปด้วยความเรียบร้อย สำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ จำเป็นต้องมีการบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องด้วย โดยหน่วยงานต่าง ๆ ที่ร่วมปฏิบัติภารกิจ ได้แก่ ส่วนราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร ผู้แทนสังกัดการระบายน้ำ สำนักเทศกิจ สำนักการจราจรและขนส่ง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรมประชาสัมพันธ์กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

ข้อเสนอแนะ

จากที่ได้กล่าวมาในข้างต้น ผู้วิจัยตระหนักและเห็นความสำคัญของแนวทางการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญเป็นอย่างยิ่ง บ่อยครั้งที่แผนไม่ได้นำมาใช้ ส่วนการปฏิบัติก็ปรับแก้กันไปตามสถานการณ์ หากเป็นเช่นนี้แล้วต่อให้มีแผนที่ดีเพียงใดแต่ไม่ถูกนำไปปฏิบัติ ก็เท่ากับว่าโอกาสของความสำเร็จนั้นยังอยู่ห่างไกล ดังนั้นการบริหารจัดการที่ดี ย่อมนำมาซึ่งความสำเร็จของงานนั้น ถ้าในแต่ละแผนของการจัดกิจกรรมมีการนำวงจรการบริหารงานคุณภาพ หรือวงจร PDCA มาใช้ในทุกแผนงาน จะทำให้ทราบถึงกระบวนการของการปฏิบัติ หากเกิดข้อผิดพลาด จะทำให้รู้ถึงสาเหตุของปัญหานั้นว่าเกิดจากสาเหตุใด และสามารถตรวจสอบการปฏิบัติได้ และนำบทเรียนนั้นมาเป็นแนวทางในการปฏิบัติสำหรับภารกิจต่อ ๆ ไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะให้นำวงจรการบริหารงานคุณภาพ (PDCA) มาใช้ในการบริหารจัดการด้านการจราจรในพิธีสำคัญ เพื่อประสิทธิภาพของแต่ละแผนงานที่เกิดขึ้นในอนาคต โดยวงจรการบริหารงานคุณภาพ (PDCA) สามารถอธิบายได้ ดังนี้

PDCA คือ วงจรการบริหารงานคุณภาพ ซึ่งวงจร PDCA สามารถประยุกต์ใช้ได้กับทุกๆ เรื่อง นับตั้งแต่กิจกรรมส่วนตัว เป็นแนวคิดหนึ่งที่ไม่ได้ให้ความสำคัญเพียงแค่การวางแผน แต่แนวคิดนี้เน้นให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีระบบ โดยมีเป้าหมายให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง วงจรนี้จึงมีอีกชื่อหนึ่งว่า “Deming Cycle”วงจร PDCA หรือ Deming Cycle โดยเฉพาะในแวดวงของการทำงาน มักจะมีการนำ PDCA เข้ามาประยุกต์ใช้ทั้งการทำงานประจำ และการปรับปรุงงาน โดยโครงสร้างของ PDCA ประกอบด้วย Plan คือ การวางแผน DO คือ การปฏิบัติตามแผน Check คือ การตรวจสอบ Act คือ การปรับปรุงการดำเนินการอย่างเหมาะสม หรือ การจัดทำมาตรฐานใหม่ ซึ่งถือเป็นพื้นฐานของการยกระดับคุณภาพ



ที่มา : มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

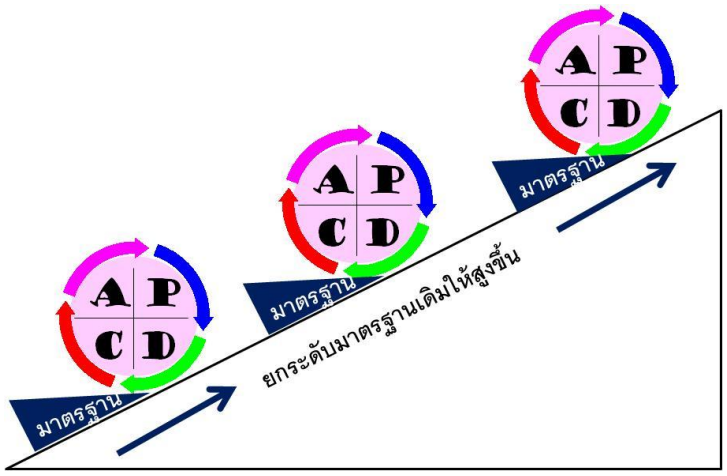
๑. Plan วางแผน หมายถึง การวางแผนการดำเนินงานอย่างรอบคอบ ครอบคลุมถึงการกำหนดหัวข้อที่ต้องการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงการพัฒนาสิ่งใหม่ๆ การแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน อาจประกอบด้วย การกำหนดเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน วางแผนจัดอันดับความสำคัญของเป้าหมาย กำหนดการดำเนินงาน กำหนดระยะเวลาการดำเนินงาน กำหนดผู้รับผิดชอบหรือผู้ดำเนินการและกำหนดงบประมาณที่จะใช้ การเขียนแผนดังกล่าวอาจปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสมของลักษณะ การดำเนินงาน การวางแผนยังช่วยให้เราสามารถคาดการณ์สิ่งที่เกิดขึ้นในอนาคต และช่วยลดความสูญเสียต่างๆที่อาจเกิดขึ้นได้

๒. Do ปฏิบัติตามแผน หมายถึง การดำเนินการตามแผน อาจประกอบด้วยการมีโครงสร้างรองรับ การดำเนินการ มีวิธีการดำเนินการ และมีผลของการดำเนินการ

๓. Check ตรวจสอบการปฏิบัติตามแผน หมายถึง การประเมินแผน อาจประกอบด้วยการประเมินโครงสร้างที่รองรับ การดำเนินการ การประเมินขั้นตอนการดำเนินงาน และการประเมินผลของการดำเนินงานตามแผนที่ได้ตั้งไว้ โดยในการประเมินดังกล่าวสามารถ ทำได้เอง โดยคณะกรรมการที่รับผิดชอบแผนการดำเนินงานนั้น ๆ ซึ่งเป็นลักษณะของการประเมินตนเอง โดยไม่จำเป็นต้องแต่งตั้งคณะกรรมการอีกชุดมาประเมินแผน หรือไม่จำเป็นต้องคิดเครื่องมือหรือแบบประเมิน ที่ยุ่งยากซับซ้อน

๔. Act ปรับปรุงแก้ไข หมายถึง การนำผลการประเมินมาพัฒนาแผน อาจประกอบด้วยการนำผลการ ประเมินมาวิเคราะห์ว่ามีโครงสร้าง หรือขั้นตอนการปฏิบัติงานใดที่ควรปรับปรุงหรือพัฒนาสิ่งที่ดีอยู่แล้วให้ดียิ่งขึ้นไปอีก และสังเคราะห์รูปแบบ การดำเนินการใหม่ที่เหมาะสม สำหรับการดำเนินการ ในปีต่อไป

ทุกครั้งที่การดำเนินงานตามวงจร PDCA หมุนครบรอบ ก็จะเป็นแรงส่งสำหรับการดำเนินงานในรอบต่อไป และก่อให้เกิดการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง ดังแสดงใน แผนภาพ



ที่มา : สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ

จากหลักการของวงจร PDCA หากพิจารณาเทียบกับหลาย ๆ เครื่องมือ หรือเทคนิคการปรับปรุงงานต่างๆ ที่ได้รับความนิยมอย่างแพร่หลายในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นเครื่องมือด้านคุณภาพอย่าง QCC เครื่องมือที่ต้องใช้การวิเคราะห์ด้วยสถิติขั้นสูง อย่าง Six Sigma หรือแม้แต่เครื่องมือที่เน้นเรื่องของการจัดการความรู้อย่าง KM พบว่า ล้วนมีพื้นฐานของแนวคิด PDCA ทั้งสิ้น ดังแสดงในตาราง

แสดงขั้นตอนการดำเนินงานของ QCC Six Sigma และ KM เทียบกับ PDCA

QCC		Six Sigma		KM	
	QC Story		DMAIC		KM Process
P	- กำหนดหัวข้อปัญหา - สำรวจสภาพปัจจุบัน และตั้งเป้าหมาย - วางแผนดำเนินงาน - วิเคราะห์สาเหตุ และกำหนดแนวทางแก้ไข	P	Define - ระบุหัวข้อในการดำเนินงาน Measure - วัดสภาพปัจจุบันของกระบวนการ Analyze - วิเคราะห์ข้อมูลโดยอาศัยหลักการทางสถิติเพื่อหาตัวแปรที่เป็นสาเหตุของปัญหา	P	- บ่งชี้ความรู้
D	- ลงมือปฏิบัติการแก้ไข	D	Improve - ปรับปรุง หรือออกแบบกระบวนการใหม่เพื่อควบคุมตัวแปร ที่เป็นสาเหตุของปัญหา	D	- สร้างและแสวงหาความรู้ - จัดความรู้ให้เป็นระบบ
C A	- ติดตามผลการแก้ไข - ทำให้เป็นมาตรฐาน	C A	Control - ออกแบบระบบควบคุมกระบวนการเพื่อให้มั่นใจว่า ตัวแปรที่เป็นสาเหตุหลักของปัญหาได้ถูกควบคุม หรือกำจัดออก ทำให้ปัญหาที่ได้รับการแก้ไขแล้วไม่กลับมาเกิดซ้ำได้อีก	C A	- ประมวลและกลั่นกรองความรู้ - เข้าถึงความรู้ - แบ่งปันแลกเปลี่ยน และเรียนรู้

ที่มา : สถาบันเพิ่มผลผลิตแห่งชาติ

จะเห็นได้ว่า ไม่ว่าจะเป็นเครื่องมือพื้นฐานหรือเครื่องมือระดับสูงที่มีเป้าหมายมุ่งเน้นให้เกิดการยกระดับคุณภาพ ปรับปรุงและพัฒนาต่อยอดล้วนจำเป็นที่จะต้องมีการดำเนินงานอย่างครบถ้วน ตั้งแต่การวางแผน การปฏิบัติการตรวจสอบ และการทำให้เป็นมาตรฐานทั้งสิ้นเหตุผลก็เพราะจะทำให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีระบบ ถูกทิศทาง และหากพบปัญหา หรืออุปสรรคระหว่างทาง ก็จะรู้ตัวได้ก่อน สามารถปรับแก้และหาทางรับมือได้ทัน เพื่อให้สามารถ บรรลุเป้าหมายได้ตามต้องการและเป็นพื้นฐานที่ดีของการต่อยอดการปรับปรุง การทำกิจกรรมการเพิ่มผลิตภาพ หรือกิจกรรมปรับปรุงงานเพื่อยกระดับคุณภาพงานภายในองค์กรนั้น ไม่ว่าจะใช้เครื่องมือระดับพื้นฐานหรือระดับสูงก็ตาม ปัญหาส่วนใหญ่คือการขาดการมีส่วนร่วมของคนในองค์กร หรือเป็นการทำที่ยังไม่ลงถึงระดับปฏิบัติการ และในหลายองค์กร มักพบว่า การดำเนินงานขาดความต่อเนื่อง ซึ่งแนวทางหนึ่งที่จะขจัดปัญหาที่กล่าวมานี้ให้หมดไปได้ คือ การวางระบบบริหารกิจกรรมอย่างเหมาะสม ซึ่งแน่นอนที่สุดว่าควรที่จะมีการดำเนินงานตามแนวทางของ PDCA ให้ครบวงจร เพราะจะทำให้การ

ดำเนินงาน ตอบโจทย์ขององค์กรได้ตรงจุด ส่งผลให้การดำเนินงานสอดคล้องกับธรรมชาติขององค์กร จากการวางแผนอย่างเหมาะสมด้วยการใช้ข้อมูลของสถานการณ์จริง และที่สำคัญ การดำเนินการได้รับการเฝ้าติดตามอย่างเป็นระยะ ซึ่งก็จะทำให้สามารถปรับแผน ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ได้ รวมถึงมีการสรุปบทเรียนที่ได้หลังจากจบโครงการ ทำให้สามารถเรียนรู้รูปแบบที่เหมาะสมสำหรับองค์กร และนำมาเป็นแนวทางในการดำเนินงานรอบใหม่ ซึ่งจะทำให้กิจกรรมการเพิ่มผลิตภาพได้รับการพัฒนาและยกระดับได้อย่างต่อเนื่อง

ทุกครั้งที่การดำเนินงานตามวงจร PDCA หมุนครบรอบ ก็จะเป็นแรงส่งสำหรับการดำเนินงานในรอบต่อไป และก่อให้เกิดการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง การบริการจัดการด้านการจราจรก็เช่นเดียวกัน ถ้าเรามีการดำเนินการเขียนแผนการปฏิบัติงานตามวงจร PDCA จะทำให้เราสามารถติดตามงานไปจนถึงสามารถประเมินผลการปฏิบัติงานในแผนต่าง ๆ ที่ได้ปฏิบัติไปแล้ว ทำให้เกิดการพัฒนาปรับปรุงในแผนต่อไปให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และการดำเนินการที่สอดคล้องกับแผนจะเป็นเส้นทางที่นำไปสู่ความสำเร็จและบรรลุตามเป้าหมายที่วางไว้