



สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

คู่มือการปฏิบัติหน้าที่ งานจราจรในสถานีตำรวจ



สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

วิสัยทัศน์ (Vision)



“เป็นตำรวจมืออาชีพ
เพื่อความผาสุกของประชาชน”



ตำรวจมืออาชีพ ต้องเป็นข้าราชการ
ตำรวจที่มีความรู้ ความสามารถ รู้ลึก
รู้รอบ รู้จริง ในงานที่ทำและต้องเป็น
คนดีมีคุณธรรม ซื่อสัตย์ ซื่อตรง อดทน
เสียสละ ต้องขยัน และมีการพัฒนา
ตนเองอย่างต่อเนื่อง สิ่งสำคัญที่สุดต้อง
ตระหนักเสมอว่า เป้าหมายการทำงาน
ของตำรวจคือความผาสุกของประชาชน



บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร

๑. นโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติด้านการจราจร

นโยบายการบริหารราชการของพลตำรวจเอก อดุลย์ แสงสิงแก้ว ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ประจำปี พ.ศ.๒๕๕๗ มีนโยบายด้านการปฏิบัติงานด้านการจราจร จำนวน ๘ ข้อ ดังนี้

นโยบายด้านการปฏิบัติงานด้านการจราจร^{๑)}

- ๑) พัฒนาระบบการจัดการจราจรให้มีความสะดวกรวดเร็วปลอดภัย
- ๒) ให้มีแผนการจัดการจราจรเพื่อรองรับเหตุพิเศษ เช่น การจัดงานสำคัญ ฝนตกน้ำท่วม ถนนชำรุด สถาบันการศึกษาช่วงเปิดเทอม เป็นต้น ให้สามารถคลี่คลายปัญหาได้อย่างรวดเร็ว
- ๓) อำนวยความสะดวกทางถนนตามแผนปฏิบัติการ “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๓” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ.๒๕๖๓ ตามกรอบปฏิญญามอสโก
- ๔) ดำเนินการศึกษาวเคราะห์ทางแผนและอำนวยความสะดวกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นระบบ
- ๕) ดำเนินการตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างวินัยการจราจรให้กับประชาชนโดยเฉพาะการกวดขันจับกุม ๑๐ ข้อหาหลัก รวมทั้งการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในทางสาธารณะขณะขับขี่หรือโดยสารรถทุกประเภท
- ๖) ผู้บังคับบัญชาทุกระดับชั้นต้องหมั่นอบรมทำความเข้าใจให้ตำรวจจราจรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความโปร่งใส มีความซื่อสัตย์สุจริตและบริการประชาชนอย่างสุภาพเท่าเทียมเป็น “สุภาพบุรุษจราจร” อันเป็นการรักษาและสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
- ๗) กวดขันวินัยความประพฤติและปลูกจิตสำนึกให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความพร้อมในการอำนวยความสะดวกแก้ไขปัญหารถจราจรและให้บริการประชาชน
- ๘) ดำเนินการทางวินัยและอาญาอย่างเด็ดขาดกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่แสวงหาประโยชน์โดยมิชอบจากการปฏิบัติหน้าที่

จากนโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติด้านการปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรดังกล่าวข้างต้นสามารถสรุปได้ คือ นโยบายด้านการลดอุบัติเหตุการจราจร นโยบายด้านการพัฒนางานจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย นโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมาย นโยบายด้านคุณธรรมจริยธรรมในการปฏิบัติงาน และนโยบายด้านการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติงาน ซึ่งสามารถนำนโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติดังกล่าวมาใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติหน้าที่ของหัวหน้างานจราจรได้

^{๑)}นโยบายการบริหารงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปี พ.ศ.๒๕๕๗. โรงพิมพ์ตำรวจ กรุงเทพฯ. หน้า ๘-๙

บทบาทหน้าที่ของหัวหน้างานจราจร ต้องถือปฏิบัติตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย ได้แก่ อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และอำนาจหน้าที่ตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชา โดยอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายนั้นได้ถูกนำมาใส่ไว้ในเนื้อหาของอำนาจหน้าที่ตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชา ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ดังนั้นการที่หัวหน้างานจราจรสามารถปฏิบัติหน้าที่ตามหน้าที่ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชาได้ครบถ้วนสมบูรณ์แล้ว ย่อมครอบคลุมถึงการปฏิบัติตามบทบาทหน้าที่ซึ่งกฎหมายได้บัญญัติไว้ด้วยเช่นกัน

๒. บทบาทด้านการลดอุบัติเหตุจราจร

ตามนโยบายของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.๒๕๕๓ ได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร ดำเนินการลดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนโดยยึดหลัก “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๖๓” โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ.๒๕๖๓ ตามกรอบปฏิญญามอสโก จึงส่งผลให้หัวหน้างานจราจร มีบทบาทในการเป็นผู้ขับเคลื่อนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน เพราะในการปฏิบัติงานด้านการจราจร สถานีตำรวจถือเป็นหน่วยงานสำคัญในการดำเนินการ เนื่องจากสถานีตำรวจเป็นหน่วยงานที่ใกล้ชิดประชาชนมากที่สุด เป็นผู้ปฏิบัติงานที่แท้จริง ดังนั้น เพื่อให้นโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติด้านการจราจรบรรลุผล หัวหน้างานจราจรประจำสถานีตำรวจจึงต้องรับบทบาทเป็น “ผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน”

๒.๑ สถานการณ์อุบัติเหตุด้านการจราจร

ตามข้อมูลขององค์การอนามัยโลก พ.ศ.๒๕๕๖ ได้รายงานสถิติการเกิดอุบัติเหตุ เป็นเหตุให้มีผู้เสียชีวิตทั่วโลก กว่า ๑.๓ ล้านคน มีผู้ได้รับบาดเจ็บ กว่า ๕๐ ล้านคน ทั่วโลกและเมื่อมาพิจารณาถึงประเทศไทย พบว่า ประเทศไทยมีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน กว่า ๒๖,๐๐๐ คน/ปี คิดเป็นอัตราต่อจำนวนประชากร ๑ แสนคน ได้ ๓๘.๑ ซึ่งเมื่อเทียบกับประเทศต่างๆ ทั่วโลกแล้ว พบว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับสามของโลกรองจากประเทศเกาหลีใต้ และประเทศสาธารณรัฐโดมินิกัน

๒.๒ บทบาทหัวหน้างานจราจรในการลดอุบัติเหตุจราจร

เป็นที่ทราบกันดีว่า การลดอุบัติเหตุด้านการจราจรนั้นประกอบไปด้วยหน่วยงานหลายฝ่าย ทั้งภาครัฐและเอกชน สำนักงานตำรวจแห่งชาตินับเป็นหน่วยงานหนึ่งซึ่งมีหน้าที่ในการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร เช่นเดียวกัน และหน่วยงานในสังกัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งทำหน้าที่หลักในการดำเนินการ ได้แก่ สถานีตำรวจ

เมื่อพิจารณาถึงบุคลากรในสถานีตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจร ย่อมหนีไม่พ้นตำรวจจราจร ซึ่งมีหัวหน้างานจราจรเป็นหัวหน้า ดังนั้น หัวหน้างานจราจรของสถานีตำรวจจึงถือได้ว่าเป็น

กำลังหลักในการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร และมีหลักในการดำเนินการป้องกันและลดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ หลัก ๕E+๑

หลักการดำเนินการ ๕E+๑

๑. Enforcement
๒. Education
๓. Engineer
๔. EMS
๕. Evaluation
๖. Empowerment

๓. บทบาทการพัฒนาการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย

ปัญหาการจราจร นับวันมีผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของบุคคลที่จำเป็นต้องเดินทางเพื่อการประกอบภารกิจประจำวัน การปฏิบัติงานของหัวหน้าจราจรย่อมมีความเกี่ยวข้องกับการจราจรทั้งในด้านการบังคับใช้กฎหมาย การจัดการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน ความรู้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานจราจร จึงมีความจำเป็นต้องมีความรอบรู้ทั้งภายในและภายนอกประเทศทั่วโลกเพื่อนำความรู้และวิสัยทัศน์มาพัฒนาการจราจรในเซกเตอร์ของตน ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย บรรลุวัตถุประสงค์ตามนโยบายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๓.๑ การพัฒนางานจราจรสู่มาตรฐานสากล

แนวคิดในการพัฒนางานจราจรของอารยประเทศทั่วโลก ยึดหลักความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และการจะทำให้ระบบการจราจรของประเทศไทยไปสู่ผลสำเร็จตามแนวคิดดังกล่าว จำเป็นต้องมีการพัฒนาอย่างเป็นระบบ ทั้งด้าน คน งบประมาณ แผนงาน โครงการต่างๆ ต้องมีความสอดคล้องกัน

๓.๒ ความสำคัญขององค์กรระหว่างประเทศ

ปัญหาการจราจร นับวันมีผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของบุคคลที่จำเป็นต้องเดินทางเพื่อการประกอบภารกิจประจำวัน การปฏิบัติงานของหัวหน้าจราจร ย่อมมีความเกี่ยวข้องกับการจราจร ทั้งในด้านการบังคับใช้กฎหมาย การจัดการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน ความรู้อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานจราจร จึงมีความจำเป็นต้องมีความรอบรู้ด้านองค์กรหรือหน่วยงานใดบ้างที่เกี่ยวข้องกับการขับเคลื่อนในการแก้ไขปัญหาจราจรในปัจจุบันและอนาคต

- องค์กรสหประชาชาติ (United Nation) มีหน้าที่ดูแลสันติภาพของโลก และความมั่นคงระหว่างประเทศ การส่งเสริมให้มนุษยชาติมีส่วนร่วมในการจัดระเบียบโลกและออกกฎหมายหรือปฎิญญาสนธิสัญญาอนุสัญญาต่างๆ เพื่อให้ชาติต่างๆ ในโลกอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข

ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจรได้แก่ อนุสัญญาว่าด้วยการจราจรทางถนนระหว่างประเทศ และอนุสัญญาว่าด้วยป้ายและสัญญาณทางถนน ลงนามที่กรุงเวียนนาเมื่อวันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๑๑ โดยประเทศซึ่งเป็นภาคี นำไปเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานด้านการขนส่งและจัดการต่อไป

- องค์การอนามัยโลก(WHO) ดูแลเรื่องความปลอดภัยทางถนน

- กลุ่มประชาคมอาเซียน (AEC) ดำเนินการแลกเปลี่ยนทางศิลปวัฒนธรรม สินค้าอุปโภคบริโภคต่างๆ มีเนื้อหาสนธิสัญญา ได้แก่

๑. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน ในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross-Border Transport Agreement)

๒. กรอบความตกลงอาเซียน ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน

๓. ความตกลงว่าด้วย การยอมรับหนังสือรับรอง การตรวจสอบสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์สำหรับรถบรรทุกสินค้า และการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศอาเซียน

๔. ข้อตกลงระหว่างไทยกับกัมพูชา ว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจรสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดน อรัญประเทศ-ปอยเปต

๕. ข้อตกลงระหว่างไทยกับกัมพูชา ว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนของสินค้าและบุคคล ณ จุดผ่านแดน มุกดาหาร-สะหวันนะเขต

๖. ข้อตกลงระหว่างไทยกับสาธารณรัฐประชาชนลาว และเวียดนาม ในการดำเนินการขนส่งทางถนน เพื่อการท่องเที่ยว

๗. ข้อตกลงระหว่างไทยกับมาเลเซีย ว่าด้วยการขนส่งสินค้าเน่าเสียง่ายผ่านแดน โดยถนนจากประเทศไทย ผ่านมาเลเซียไปยังประเทศสิงคโปร์

๓.๓ ความสำคัญขององค์กรภายในประเทศ

เมื่อทราบถึงปัจจัยผลกระทบที่เกิดจากองค์กรระหว่างประเทศแล้ว องค์กรภายในประเทศไทยเอง ก็มีบทบาทหน้าที่ร่วมกันจัดการจราจร ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐและเอกชนต่างๆ ซึ่งมีหน้าที่ เช่น

- **สำนักนายกรัฐมนตรี** มีหน่วยงานซึ่งเรียกว่า คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) มีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ภารกิจในการเสนอนโยบายและแผนหลักการจัดระบบจราจรทางบกต่อคณะรัฐมนตรี พิจารณาเห็นชอบแผนงานโครงการกำหนดมาตรฐานและมาตรการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาจราจรปรับปรุงกฎหมายที่มีผลต่อระบบการจราจรให้เหมาะสม เร่งรัดและประสานการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เป็นไปตามมาตรการนโยบายและแผนงานที่กำหนด

- **กระทรวงคมนาคม** เป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ยกระดับการให้บริการประชาชน พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและคมนาคมขนส่ง ให้มีความคุ้มค่าและทั่วถึงทำให้ระบบคมนาคมขนส่งมีความปลอดภัยมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมคุณภาพชีวิต ประสานและเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน ระบบขนส่งสาธารณะทั้งคนและสินค้าและขยายโอกาสการเดินทางสัญจรอย่างเสมอภาคโดยทั่วถึงกันมีหน่วยงานในสังกัดที่เกี่ยวข้องได้แก่ กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท

- **กรมการขนส่งทางบก** มีภารกิจเกี่ยวกับการจัดระบบ การจัดระเบียบการขนส่งทางบก โดยการกำกับ ดูแล ตรวจสอบ ควบคุม ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสาน และวางแผน ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทัวถึง และปลอดภัย โดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

(๑) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(๒) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

(๓) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

(๔) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางบก

(๕) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศ และต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

- **กรมทางหลวง** เป็นหน่วยงานภายใต้สังกัด กระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ควบคุม และดำเนินการก่อสร้าง บำรุงและบำรุงรักษา ทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน^[๒] เพื่ออำนวยความสะดวกรวดเร็วและปลอดภัยในทางหลวงทั่วประเทศ เอื้อประโยชน์ ในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การปกครอง ความมั่นคง และการป้องกันประเทศ หน่วยงานในสังกัด ได้แก่ สำนักสำรวจและออกแบบ แขวงทางหลวง ตามพื้นที่ต่างๆ

- **กรมทางหลวงชนบท** เป็นส่วนราชการ ระดับกรม สังกัดกระทรวงคมนาคม โดยบุคลากรโอนภารกิจมาจากกรมโยธาธิการ และกรมการเร่งรัดพัฒนาชนบท มีหน้าที่ในการพัฒนา และยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว การพัฒนา ชายแดน การพัฒนาเมืองอย่างบูรณาการและยั่งยืน แก้ไขปัญหาจราจรโดยสร้างทางเชื่อม (Missing Link) ทางเลี่ยง (By-pass) และทางลัด (Shortcut) รวมทั้งเป็นพี่เลี้ยงด้านการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่น ให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

- **คณะกรรมการศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (คปถ.)**

- **สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)** เป็นหน่วยงานของรัฐ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของนายกรัฐมนตรี มีรายได้จากภาษีสรรพสามิตยาสูบและสุราในอัตราร้อยละ ๒ ต่อปี ทำหน้าที่ จุดประกาย กระตุ้น สนับสนุน และประสานความร่วมมือกับกลุ่มบุคคล องค์กร และ ชุมชนทั่วไป (ภาคี สร้างเสริมสุขภาพ) โดยมุ่งหวังให้คนไทยมีสุขภาพดีครบสี่ด้าน กาย จิต ปัญญา สังคม เพื่อร่วมสร้างประเทศไทยให้น่าอยู่ โดยไม่จำกัดกรอบวิธีการ และยินดีเปิดรับแนวทาง ปฏิบัติการใหม่ๆ ที่เป็นความคิด สร้างสรรค์สามารถนำไปสู่การขยายค่านิยมและการสร้างพฤติกรรม สร้างเสริมสุขภาพแก่ประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพและกว้างขวาง

- **องค์การบริหารราชการส่วนท้องถิ่น (อปท.)** ได้แก่ องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาล องค์การบริหารส่วนตำบล ในพื้นที่ต่างๆ ทั่วประเทศ

- **องค์การบริหารส่วนจังหวัด** มีหน้าที่พัฒนาจังหวัด ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การศึกษา สาธารณสุข การอาชีพ สาธารณูปโภคต่าง ๆ เช่น จัดทำโครงการที่เกี่ยวข้องทั้งเทศบาลและ

อบต. เช่น การก่อสร้างถนนสายหลัก จัดสร้างระบบสาธารณูปโภคที่เกินอำนาจเทศบาลและ อบต. เช่น สร้างบ่อบำบัดน้ำเสียเนื่องจากใช้งบประมาณในการจัดสร้างสูง

- **เทศบาล** มีหน้าที่ การให้บริการแก่ราษฎร ในกิจการสาธารณะ เช่น การรักษาความสะอาดถนนหรือทางเดินและที่สาธารณะ รวมทั้งการจัดการสิ่งแวดล้อม เช่น กำจัดขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล การป้องกันและระงับโรคติดต่อ การให้ราษฎรได้รับความรู้โดยการศึกษาอบรม การรักษาความสงบเรียบร้อย การจัดให้มีเครื่องใช้ดับเพลิง การนำที่ดินสาธารณะมาใช้ประโยชน์กับท้องถิ่น

๔. บทบาทด้านการบังคับใช้กฎหมาย

เนื่องจากการจรรยาบรรณส่งผลกระทบต่อการดำรงชีวิตของบุคคลในสังคม หากตำรวจจราจรได้ปฏิบัติหน้าที่ภายในกรอบระเบียบและตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ย่อมเป็นเกราะกำบังตัวผู้ปฏิบัติงานได้เป็นอย่างดี แต่หากปฏิบัติหน้าที่โดยไม่ยึดหลักระเบียบกฎหมายที่กำหนดไว้แล้ว อาจถูกร้องเรียนจากประชาชน หรือถูกสังคมตำหนิได้ ดังนั้นจึงควรมีการเรียนรู้เกี่ยวกับบทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจร เพื่อเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานและสร้างความมั่นใจแก่ผู้ปฏิบัติงานในอันที่จะปฏิบัติงานให้บรรลุวัตถุประสงค์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔.๑ อำนาจหน้าที่ตามที่ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

ในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ในการอำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ได้มีคำสั่งที่ ๕๓๗/๒๕๕๕ เรื่อง การกำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งในสถานีตำรวจ ลงวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ ในส่วนของสายงานจราจร ระบุไว้ในคำสั่งข้อ ๕.๖ – ๕.๗ มีใจความดังนี้

หัวหน้างานจราจร มีหน้าที่ดังนี้

เป็นหัวหน้าผู้ปฏิบัติงานจราจร รับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านการจราจร วางแผนอำนวยความสะดวก สั่งการ ควบคุม ดูแล ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลงานด้านการควบคุมจราจร จัดการ และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร รวมทั้งงานจราจรตามโครงการพระราชดำริ และงานที่มีลักษณะเกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบของงานนี้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาด้านการจราจรตลอดจนพื้นที่ที่มีการจราจรต่อเนื่องกัน โดยจำแนกออกเป็นงานต่างๆ ดังนี้

๑. งานควบคุม ดูแล ให้คำปรึกษา แนะนำ ตลอดจนการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาในงานจราจร
๒. งานวางแผนจัดการและควบคุมการจราจร ตลอดจนจัดทำแผนที่จราจรของพื้นที่รับผิดชอบ และของพื้นที่ที่มีการจราจรต่อเนื่องกัน
๓. งานศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร แนะนำวิทยากรต่างๆ มาใช้ในงานจราจร

๔. งานให้ความรู้และการศึกษาอบรมผู้ปฏิบัติหน้าที่จราจร
๕. งานสอดส่อง ตรวจสอบ แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
๖. งานเก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดการควบคุม การจราจร
๗. งานการส่งข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม และ ส่งให้งานป้องกันปราบปราม
๘. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันที หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปราม จับกุม สก๊ตจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง
๙. กรณีมีการกระทำความผิดให้พิจารณาสั่งการให้ผู้ปฏิบัติงานจราจรดำเนินการจับกุมหรือ ดำเนินการจับกุมด้วยตนเอง
๑๐. ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ
๑๑. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อยกรณีมีเหตุ พิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี และอื่นๆ
๑๒. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม
๑๓. งานควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจ ทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติและระเบียบวินัย
๑๔. การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ได้บังคับบัญชา ปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำ
๑๕. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร
๑๖. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

สารวัตรจราจร มีหน้าที่ดังนี้

๑. ควบคุม ตรวจสอบ ให้คำปรึกษา แนะนำ ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของ ผู้ได้บังคับบัญชาในงานจราจร
๒. จัดและควบคุมการจราจร
๓. ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจร และนำวิทยาการต่างๆ มาใช้ในงานจราจร
๔. ให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ
๕. สอดส่อง ตรวจสอบ แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
๖. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือ จับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
๗. จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร

๘. เก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม และส่งให้ฝ่ายป้องกันปราบปราม

๙. ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ

๑๐. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อยกรณีมีเหตุ พิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่นๆ

๑๑. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้นจับกุม

๑๒. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันที หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชา กำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

๑๓. การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชา ปฏิบัติหน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรับ รายงานให้หัวหน้างานจรรยาบรรณทราบทันที

๑๔. งานควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ความประพฤติและระเบียบวินัย

๑๕. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจรรยา

๑๖. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

รองสารวัตรจรรยา มีหน้าที่ดังนี้

๑. ปฏิบัติงานตามหน้าที่ของสารวัตรจรรยา ข้อ ๑ - ๑๒

๒. การปฏิบัติหน้าที่หากมีเหตุจำเป็นเร่งด่วน ให้มีอำนาจมอบหมายให้ผู้ใต้บังคับบัญชาปฏิบัติ หน้าที่อื่นได้ตามความเหมาะสม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เสียหายต่อหน้าที่การงานประจำและต้องรับรายงานให้ หัวหน้างานจรรยา หรือสารวัตรจรรยาทราบในทันที

๓. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจรรยา

๔. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

รองสารวัตรตำแหน่งผู้บังคับหมู่ถึงรองสารวัตรจรรยา (ตำแหน่งควบ) มีหน้าที่

๑. ปฏิบัติงานในหน้าที่และความรับผิดชอบของตำแหน่งระดับผู้บังคับหมู่ที่ปฏิบัติอยู่เดิม โดยปฏิบัติหน้าที่ภายใต้การกำกับตรวจสอบโดยทั่วไป และอาจได้รับมอบหมายให้ควบคุมตรวจสอบ การปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจจำนวนหนึ่ง

๒. ตัดสินใจ วินิจฉัยสั่งการ แก้ไขปัญหาในงานที่รับผิดชอบให้เสร็จสิ้น ณ จุดเดียว

๓. ปฏิบัติหน้าที่หัวหน้าจรรยา

๔. ปฏิบัติงานด้วยตนเองในลักษณะของผู้มีประสบการณ์ในงานด้านจรรยาของหน่วยงาน

๕. ช่วยเหลืองานของข้าราชการตำรวจระดับตำแหน่งรองสารวัตรหรือเทียบเท่า

๖. ปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องหรือตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับบัญชา

ผู้บังคับบัญชาจรรยา มีหน้าที่

๑. เก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจรรยา ตลอดจนนำวิทยาการต่างๆ มาใช้
๒. จัดและควบคุมการจรรยาตามที่รองสารวัตรจรรยา หรือสารวัตรจรรยา หรือหัวหน้างานจรรยา มอบหมายสั่งการ
๓. จัดและควบคุมการจรรยา โดยจัดและควบคุมการจรรยาตามที่รองสารวัตรจรรยา หรือสารวัตรจรรยา หรือหัวหน้างานจรรยา
๔. สอดส่อง ตรวจสอบตรา แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบคำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจรรยา
๕. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจรรยา หรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจรรยา
๖. การจัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจรรยา
๗. เก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม โดยรายงานข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ ต่อผู้บังคับบัญชา หรือกรณีเร่งด่วนให้แจ้งโดยตรงต่อผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนั้นๆ ก่อน ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่หัวหน้าสถานีตำรวจกำหนด
๘. ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยแด่องค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี และพระบรมวงศานุวงศ์ ที่เสด็จพระราชดำเนินเข้ามาในพื้นที่ของสถานีตำรวจ
๙. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม ในการควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมีเหตุพิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี การชุมนุมประท้วง และอื่นๆ
๑๐. ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปราม เพื่อทำการตรวจค้น จับกุม
๑๑. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันหรือทันทีหรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชา กำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับ ปราบปราม จับกุมสกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง
๑๒. ปฏิบัติงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจรรยา
๑๓. ปฏิบัติงานอื่นๆ ตามที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

๔.๒ บทบาทหน้าที่ตามกฎหมายกำหนด

^๒ บทบาทและอำนาจหน้าที่ของตำรวจจรรยาถูกกำหนดแฝงอยู่ในกฎหมาย และระเบียบคำสั่งต่างๆ อาทิ พ.ร.บ. จรรยาทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ระเบียบการตำรวจไม่เกี่ยวกับคดี คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งกำหนดบทบาทอำนาจหน้าที่ของตำรวจจรรยาตามเนื้อหาของบทกฎหมาย หรือระเบียบนั้นๆ สามารถแยกประเด็นเรื่องอำนาจหน้าที่ ได้แก่ อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และอำนาจหน้าที่ตามระเบียบของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

^๒จินดา กลัปกลาย.(๒๕๕๖). พันตำรวจเอกหญิง.อำนาจหน้าที่เจ้าพนักงานจรรยา. หน้า ๘-๒๕

๑. อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย

คำนิยามศัพท์ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ จากบทนิยามในมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ได้นิยามคำว่า เจ้าพนักงานจราจร และพนักงานเจ้าหน้าที่ไว้ดังนี้

“เจ้าพนักงานจราจร” หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตร ซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร มาตรา ๔ (๓๗)

เจ้าพนักงานจราจร ตามมาตรานี้ นอกจากจะต้องเป็นข้าราชการตำรวจแล้ว ยังเป็นผู้ที่รัฐมนตรีที่รับผิดชอบในการดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมาย ได้แต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจรด้วย โดยรัฐมนตรีที่รับผิดชอบ คือ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้มีอำนาจในการแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจรและมีอำนาจในการออกกฎกระทรวงกำหนดกิจการต่างๆ อื่นใด เพื่อปฏิบัติการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้ การออกกฎกระทรวงในเรื่องใดตามอำนาจที่กำหนด จะมีผลบังคับใช้เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว มาตรา ๕

คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ เรื่องแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ มีดังนี้^(๓)

๑. ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ เป็นเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร
๒. ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บังคับการตำรวจจราจร เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตกรุงเทพฯ
๓. ผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตพื้นที่ทางหลวง ที่รับผิดชอบทั่วราชอาณาจักร
๔. ผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาคเป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบและพื้นที่การปกครองของแต่ละตำรวจภูธรภาค
๕. ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด เป็นเจ้าพนักงานจราจรในเขตอำนาจการรับผิดชอบและพื้นที่การปกครองของแต่ละตำรวจภูธรจังหวัด

เจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ จะเป็นข้าราชการตำรวจระดับสัญญาบัตรที่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยแต่งตั้ง ตามคำสั่งกระทรวงมหาดไทยที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ เรื่องแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕ ให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร ทำให้มีอำนาจหน้าที่และขอบเขตความรับผิดชอบในการทำงานด้านการจราจร เพื่อสามารถนำเอาข้อมูลกฎหมาย กฎ ระเบียบต่างๆ ไปบังคับใช้และจัดการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ยังมีอำนาจในการออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร หรือประกาศต่างๆ เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการจัดการจราจรภายในขอบเขตอำนาจหน้าที่

^(๓)คำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ ๕๒๙/๒๕๕๕ เรื่องแต่งตั้งเจ้าพนักงานจราจร ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ลงวันที่ ๗ กันยายน ๒๕๕๕

ความรับผิดชอบของตนเอง ดังนั้น การทำความเข้าใจบทบาท อำนาจหน้าที่ในเขตรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน จะเป็นการป้องกันการซ้ำซ้อนในการทำงานด้วย

“พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร (มาตรา ๑ (๓๘))

ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรได้แก่ ข้าราชการตำรวจทั้งในระดับชั้นประทวนและระดับสัญญาบัตร ที่ได้รับมอบหมายจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ทำหน้าที่ปฏิบัติงานการควบคุมหรืออำนวยความสะดวกในด้านการจราจรบนท้องถนน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งเรียกว่า พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือที่เรียกกันว่า ตำรวจจราจร นั่นเอง

อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ จากบทบัญญัติของกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับต่างๆ ที่ได้กำหนดไว้ในเรื่องนี้ สามารถแบ่งอำนาจหน้าที่ของตำรวจจราจรได้เป็น ๒ ประการ ได้แก่ ๑) อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย และ ๒) อำนาจหน้าที่ตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

๔.๓ อำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่

หน้าที่ในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจ ถือว่าเป็นผู้ที่มีอำนาจหน้าที่โดยตรงในการบังคับใช้กฎหมายอาญา ดำเนินคดีกับผู้ฝ่าฝืนกระทำความผิดกฎหมายในทางอาญา ได้แก่ ความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา หรือกฎหมายอื่นที่มีโทษทางอาญา เช่น พระราชบัญญัติที่มีโทษทางอาญา ต่างๆ อาทิ พระราชบัญญัติยาเสพติดให้โทษ พระราชบัญญัติแรงงานต่างด้าว พระราชบัญญัติอาวุธปืนฯ พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พระราชบัญญัติรถยนต์ เป็นต้น ดังนั้นเมื่อตำรวจจราจรพบการกระทำความผิดใดที่เป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติตามกฎหมายทางอาญา ตำรวจจราจรย่อมมีอำนาจจับกุม ตรวจค้นในฐานะที่เป็นเจ้าพนักงานตำรวจตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้

หน้าที่ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรมีอำนาจหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรให้เกิดประโยชน์สูงสุดเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจร และการรักษาความปลอดภัยทางถนน พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ถือเป็นกฎหมายหลักในการปฏิบัติงานในหน้าที่ของตำรวจจราจร และได้บัญญัติให้ตำรวจจราจรมีอำนาจหน้าที่อย่างอื่นเพื่ออำนวยความสะดวกและการจัดการจราจรด้วย โดยได้บัญญัติไว้เฉพาะในลักษณะ ๑๘ มาตรา ๑๓๕-๑๔๕ ดังนี้

๑) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรในการกำหนด “ทาง” ตามความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ (มาตรา ๑๓๕)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรในการกำหนดบริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดหรือยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร เป็น “ทาง” ตามความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ตามมาตรา ๑๓๕

^๕จินดา กลับกลาย.(๒๕๕๖). พันตำรวจเอกหญิง.อำนาจหน้าที่เจ้าพนักงานจราจร. หน้า ๘-๒๕

ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ได้ให้คำจำกัดความ คำว่า “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และ ลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ

“ทาง” ถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะสถานที่เกิดเหตุในคดีจราจรจะต้องเกิดขึ้นในทางเสียก่อน เมื่อคดีเกิดขึ้นในทางแล้วจึงจะนำเอาพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ไปพิจารณามีความเห็นทางคดีได้ แต่ถ้าเมื่อใดสถานที่เกิดเหตุไม่ใช่ทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ แล้ว พนักงานสอบสวนก็ไม่สามารถจะนำเอาพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ เข้าไปปรับเพื่อมีความเห็นทางคดีได้ เมื่อพิจารณาตามคำจำกัดความของคำว่า “ทาง” ตามมาตรา ๔(๒) แล้ว สามารถอธิบายได้เป็น ๒ ประการ คือ

๑) “ทาง” ตามความหมายที่ ๑ หมายถึง ถนนหนทางต่างๆ ตรอก ซอย โดยสภาพมองเห็นชัดเจนและอยู่ในความดูแลของทางราชการหรือของแผ่นดิน ในการพิจารณาใช้เป็นสถานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวนในทางปฏิบัตินั้นไม่มีปัญหาเพราะสามารถพิจารณาได้ เช่น ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนเพชรเกษม ฯลฯ ซอยต่างๆ ที่แยกออกจากถนนเช่นว่่านี้ และตามถนนเหล่านี้ก็จะมีเครื่องหมายการจราจรกำหนดไว้

๒) “ทาง” ตามความหมายที่ ๒ หมายถึง ทางส่วนบุคคล ไม่ว่าจะเป็นของบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ แต่จะต้องไม่ใช่ของทางราชการหรือแผ่นดิน แต่เป็น “ทาง” เพราะพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ กำหนดให้เป็นทาง ทางที่เป็นของส่วนบุคคลที่จะจัดว่าเป็นทาง ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ นั้น หมายถึง ทางที่ส่วนบุคคลนั้นเจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร

สำหรับ “ทาง” ในความหมายที่ ๒ นี้ มักเป็นปัญหาต่อพนักงานสอบสวนค่อนข้างมาก เพราะบางสถานที่ไม่สามารถจะพิจารณาได้ชัดเจนว่าเจ้าของทางนั้น “ยินยอม” ให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือไม่ และคำว่ายินยอมนั้นมีความหมายเพียงใดถึงจะถือว่ายินยอม

กรณีนี้จึงเป็นอำนาจของเจ้าพนักงานจราจรเท่านั้น ในการที่จะกำหนดให้บริเวณหรือพื้นที่ใดที่เจ้าของที่ดินได้เปิดหรือยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรเป็นทาง เช่น ถนนส่วนบุคคลภายในหมู่บ้านต่างๆ หากเจ้าของไม่ได้เปิดหรือยินยอมให้ใช้เป็นทาง ตามความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ก็ไม่สามารถนำมาตราการทางกฎหมายไปใช้บังคับได้ ดังนั้น หากเจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้และให้พนักงานเจ้าหน้าที่ได้ประกาศใช้เป็น “ทาง” ตามความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ แล้ว ก็ย่อมอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ตัวอย่างเช่น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้มอบพื้นที่ถนนเส้นทางหลักภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจัดการจราจร เจ้าพนักงานจราจรจึงได้มีประกาศเป็นทาง ตามประกาศเจ้าพนักงานจราจรจังหวัดสมุทรปราการ เป็นต้น

๒) อำนาจผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ แต่งตั้งอสาจรจร (มาตรา ๑๓๖)

“มาตรา ๑๓๖ ให้อธิบดีมีอำนาจแต่งตั้งผู้ซึ่งมีคุณสมบัติตามที่กำหนดและผ่านการอบรมตามหลักสูตรอสาจรจร เพื่อให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่

คุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับการอบรม รายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตรอสาจรจร และหน้าที่ของอสาจรจร ตลอดจนรูปแบบ เครื่องหมาย ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด”

“มาตรา ๑๓๗ ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอสาจรจรตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อสาจรจรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา”

อำนาจในการแต่งตั้งอสาจรจรเพื่อทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติงานของพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นอำนาจของผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติโดยการแต่งตั้งจะต้องแต่งตั้งจากบุคคลที่ผ่านการอบรมตามหลักสูตรอสาจรจรในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอสาจรจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ โดยกำหนดให้อสาจรจรเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายอาญา

ตามข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดคุณสมบัติรายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตร หน้าที่ เครื่องแบบและเครื่องหมายอสาจรจร พ.ศ.๒๕๕๕ (๑๓ ม.ค. ๕๕) กำหนดให้ผู้ผ่านการฝึกอบรมและทดสอบหลักสูตรอสาจรจรครบถ้วนแล้ว เมื่อได้รับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นอสาจรจร ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการจัดทำทะเบียน ประวัติ กำหนดหมายเลขประจำตัว และจัดให้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ดังต่อไปนี้

(๑) ตรวจ ควบคุม และจัดการจราจร บริเวณที่มีการจราจรติดขัดคับคั่ง หรือในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้น เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ เว้นแต่กรณีไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่อยู่ในที่นั้น จึงปฏิบัติหน้าที่โดยลำพังได้

(๒) ดูแล การหยุดรถ จอดรถ การข้ามทาง เพื่อให้การจราจรสะดวกและปลอดภัย ในบริเวณที่มีการฝ่าฝืนกฎหมาย จนการจราจรไม่สะดวก

(๓) ชี้แจง ตักเตือน แนะนำ ตลอดจนการโฆษณาประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางทราบระเบียบวิธีการที่ถูกต้องและปฏิบัติตาม

(๔) รายงานการกระทำความผิดของผู้ขับรถ การชำรุดเสียหาย ข้อขัดข้องของเครื่องหมาย และสัญญาณจราจร ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบเพื่อดำเนินการต่อไป

(๕) แจ้งอุบัติเหตุจราจรให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบเพื่อดำเนินการโดยไม่ชักช้า

จึงสรุปได้ว่า อสาจรจร จะถือเป็นเจ้าพนักงานตามมาตรา ๑๓๗ เฉพาะเมื่อได้ทำหน้าที่ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยมีหน้าที่เพียง ๕ ประการตามที่กำหนด แต่อสาจรจรก็ไม่มีอำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ แต่อย่างใด ถึงแม้มาตรา ๑๓๗ จะได้กำหนดให้อสาจรจรเป็นเจ้าพนักงานตามกฎหมายอาญาก็ตาม

๓) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจรในบริเวณใดบริเวณหนึ่ง (มาตรา ๑๓๘)

“มาตรา ๑๓๘ ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควร และจำเป็นเกี่ยวกับการจัดการจราจรในอาณาบริเวณนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรดังต่อไปนี้

(๑) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางใด

(๒) ห้ามหยุดหรือจอดรถในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด

(๓) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ ในทางสายใดหรือทางตอนใด

(๔) กำหนดทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดให้รถเดินได้ทางเดียว

ทั้งนี้ ชั่วระยะเวลาเท่าที่จำเป็น

โทษ ผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา ๑๓๘ วรรคหนึ่ง ถ้าไม่เป็นความผิดที่ได้กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๔)

การใช้อำนาจตามมาตรา ๑๓๘ นี้จะเป็นในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรือมีอุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในการจราจรในบริเวณนั้นๆ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ กล่าวคือ ตำรวจจราจรทุกชั้นยศ มีอำนาจในการดำเนินการเกี่ยวกับการจราจรในเขตอาณาบริเวณใดอาณาบริเวณหนึ่งตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ในมาตรา ๑๓๘ โดยเป็นการดำเนินการในช่วงเวลาใดช่วงเวลาหนึ่งเท่าที่จำเป็นเท่านั้น ถ้าผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งนี้ จะมีความผิดฐานฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่เกี่ยวกับการห้ามรถหรือคนเดินเท้า เดินบนถนนทางสายใด ห้ามหยุดหรือจอดในทางใด ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถในทางสายใดหรือทางตอนใด หรือเกี่ยวกับกำหนดให้ทางสายใดหรือเฉพาะตอนใดที่ให้เดินรถได้ทางเดียว

๔) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร ในการออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจร (มาตรา ๑๓๙)

“มาตรา ๑๓๙ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดที่เจ้าพนักงานจราจรเห็นว่า ถ้าได้ออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการจราจรแล้วจะเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจรให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบดังต่อไปนี้

(๑) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดเดิน

(๒) ห้ามหยุดหรือจอด

(๓) ห้ามเลี้ยวรถ กลับรถ หรือถอยหลังรถ

(๔) กำหนดให้รถเดินได้ทางเดียว

(๕) กำหนดระยะเวลาจอดรถในทางแคบหรือที่คับขัน

(๖) กำหนดอัตราความเร็วของรถในทางภายในอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวง

(๗) กำหนดช่องหรือแนวทางเดินรถขึ้นและลง

- (๘) กำหนดทางเดินรถทางเอกและทางเดินรถทางโท
- (๙) กำหนดการจอดรถหรือที่จอดพักรถ
- (๑๐) กำหนดระเบียบการใช้ทางหรือช่องเดินรถสำหรับรถบางประเภท
- (๑๑) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการใช้รถโรงเรียน
- (๑๒) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการบรรทุกทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยาน
- (๑๓) ควบคุมขบวนแห่หรือการชุมนุมสาธารณะ
- (๑๔) ควบคุมหรือห้ามเลี้ยวรถในทางร่วมทางแยก
- (๑๕) ชีตเส้นหรือทำเครื่องหมายจราจรบนผิวทาง หรือติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมาย

จราจร

- (๑๖) กำหนดระยะทางตอนใดให้ขับรถเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางที่กำหนดไว้ได้
- (๑๗) กำหนดระเบียบเกี่ยวกับการจอดรถที่ชำรุด หักพัง ตลอดจนรถที่ซ่อมแซมในทาง
- (๑๘) กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม
- (๑๙) กำหนดการใช้โคมไฟ
- (๒๐) กำหนดการใช้เสียงสัญญาณ
- (๒๑) กำหนดระเบียบการอนุญาตและการใช้รถที่มีล้อหรือส่วนที่สัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยาง"

มาตรา ๑๓๙ เป็นบทบัญญัติที่ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานจราจรในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจรในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดก็ได้ เจ้าพนักงานจราจรจึงได้อาศัยอำนาจตามมาตรานี้ออกประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบเกี่ยวกับการจัดการจราจรไว้หลายเรื่อง เช่น ข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจร จังหวัดกระบี่ว่าด้วยกำหนดให้รถเดินได้ทางเดียวในถนนนิศรา ถนนมหาราช ซอย ๔ (ประชาชื่น) ลงวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๔๙

คำสั่ง ประกาศ ข้อบังคับ หรือระเบียบใด ที่เจ้าพนักงานจราจร ออกมาเพื่อเป็นการปลอดภัยและสะดวกในการจราจรดังกล่าว จะมีผลบังคับใช้เมื่อได้ประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาแล้ว

ผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจร ซึ่ง สั่ง หรือประกาศ ตามมาตรา ๑๓๙ ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๔)

๕) อำนาจของเจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการว่ากล่าว ตักเตือน หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ (มาตรา ๑๔๐)

“มาตรา ๑๔๐ เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ จะว่ากล่าวตักเตือน ผู้ขับขี่หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

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

ในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้แต่ต้องออกใบรับแทน

ใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง

ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกให้ตามวรรคสามให้ใช้แทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงานสอบสวนได้กล่าวกล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับและผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที

ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิดดังกล่าวเว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่

การกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่อธิบดีกำหนด

ใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ให้ทำตามแบบที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด”

ตามบทบัญญัติในมาตรา ๑๔๐ นี้ กำหนดให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ปฏิบัติเมื่อพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ (หมายถึง กฎหมายอื่นๆ ที่บัญญัติถึงรถที่จะนำมาใช้ในทาง เช่น พระราชบัญญัติรถยนต์พระราชบัญญัติขนส่งทางบก พระราชบัญญัติทางหลวง พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เป็นต้น) โดยให้อำนาจเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจในการที่จะดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้

(๑) อำนาจว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่อำนาจว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่เป็นอำนาจของตำรวจจราจรทั้งระดับชั้นสัญญาบัตรและระดับประทวน โดยสามารถดำเนินการได้ทันทีขณะที่พบเห็นการกระทำความผิด เมื่อเจ้าหน้าที่เลือกใช้อำนาจว่ากล่าวตักเตือนแล้วก็ไม่ต้องออกใบสั่ง

(๒) อำนาจออกใบสั่ง^๕ ให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบเป็นกรณีที่ตำรวจจราจรที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดกระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจร หรือตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับรถนั้นๆ แล้วไม่เลือกการว่ากล่าวตักเตือน มาตรา ๑๔๐ ให้อำนาจแก่ตำรวจจราจรในการที่จะดำเนินการดังนี้

ออกใบสั่งและกำหนดค่าปรับ ตามอัตราเปรียบเทียบปรับที่กำหนดตามบัญชีท้ายข้อกำหนดที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดไว้^๖ หรือจะไม่กำหนดค่าปรับตามเปรียบเทียบแต่ออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ไปพบพนักงานสอบสวนเพื่อว่ากล่าวตักเตือนหรือเปรียบเทียบปรับต่อไป

ในกรณีที่ไม่มีพบตัวผู้ขับขี่ เช่น จอดรถทิ้งไว้ในที่ห้ามจอด ซึ่งเป็นกรณีที่ตำรวจจราจรมีอาจใช้อำนาจว่ากล่าวตักเตือนได้ จึงเป็นกรณีที่จำเป็นต้องใช้อำนาจในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับเท่านั้น กรณีนี้กฎหมายได้ให้อำนาจในอันที่จะออกใบสั่งโดยติดหรือผูกใบสั่งนั้นไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย เช่น เสียบใบสั่งไว้กับก้านที่ปัดน้ำฝน แปะติดไว้กับกระจกด้านหน้ารถ เป็นต้น

ถ้าเป็นการออกใบสั่งต่อหน้าผู้ขับขี่ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มาตรา ๑๔๐ วรรคสาม ให้อำนาจตำรวจจราจรในอันที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นการชั่วคราวก็ได้ กล่าวคือ เป็นการให้ตำรวจจราจรใช้ดุลพินิจที่จะเรียกเก็บใบหรือไม่เรียกเก็บก็ได้อาศัยอำนาจตาม

^๕ข้อกำหนดเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร เรื่อง กำหนดแบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ.๒๕๕๐ หน้า ๒๙๑

^๖ข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ แบบใบสั่ง และกำหนดจำนวนค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ สำหรับความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ (ฉบับที่ ๓) พ.ศ.๒๕๔๐ หน้า ๒๙๙

พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๔๒ ให้อำนาจตำรวจจราจรในการขอตรวจดูหรือตรวจสอบใบอนุญาตขับรถนั้นๆ ได้ กรณีนี้แนวทางการปฏิบัติ ปกติตำรวจจราจรมักจะขอตรวจดูใบอนุญาตขับรถจากผู้ขับขี่ก่อนเพื่อตรวจสอบว่าผู้ขับขี่ได้ปฏิบัติตามกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ หรือไม่ เช่น ใบอนุญาตขับรถตรงกับประเภทของรถที่ใช้หรือไม่ ใบอนุญาตขับรถหมดอายุแล้วหรือไม่ เป็นต้น ถ้าพบว่าไม่เป็นไปตามกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ กำหนด เช่น ไม่มีใบอนุญาตขับรถ หรือมีแต่หมดอายุ ผู้ขับขี่ก็就会有ความผิดเพิ่มอีกกระทงหนึ่ง นอกเหนือจากความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒

เมื่อตำรวจจราจรใช้อำนาจในอันที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถไว้เป็นการชั่วคราว เมื่อออกใบสั่งแล้วกฎหมายบังคับตำรวจจราจรให้ออกใบรับแทนใบอนุญาตขับรถให้ผู้ขับขี่ถือไว้แทนเพื่อใช้ในการขับรถต่อไป และต้องรับนำใบอนุญาตขับรถขึ้นนั้นส่งมอบให้แก่พนักงานสอบสวนแห่งท้องที่เกิดเหตุ (ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๕) ภายในกำหนดแปดชั่วโมง นับแต่เวลาออกใบสั่ง ในทางปฏิบัติแบบใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรตามข้อกำหนดที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด จะแบ่งเป็น ๒ ส่วน ส่วนแรก เป็นใบสั่ง ส่วนที่สอง จะเป็นใบรับแทนใบอนุญาตขับรถ กรณีที่ตำรวจจราจรใช้อำนาจในการยึดใบอนุญาตขับรถ ผู้ออกใบสั่งก็ดำเนินการกรอกข้อมูลและข้อเท็จจริงลงไปใบรับแทนใบอนุญาตขับรถ ตามหลักการกรอกข้อมูลและข้อเท็จจริงลงไปใบสั่งและใบรับแทนใบอนุญาตขับรถ การใช้อำนาจออกใบสั่งและเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถไว้เป็นการชั่วคราวนี้ มีประเด็นที่ต้องคำนึง กล่าวคือ จะมีอำนาจเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถไว้เป็นการชั่วคราวก็ต่อเมื่อได้มีการออกใบสั่งให้แก่ผู้ขับขี่ก่อน ถ้าไม่ออกใบสั่งก็ไม่มีใบอนุญาตเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถของผู้ขับขี่ และถ้าหากไปเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถไว้โดยไม่ได้ออกใบสั่ง เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นั้นอาจมีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๕๗ ได้^๖

ในส่วนของผู้ขับขี่ที่ถูกเรียกเก็บใบอนุญาตขับรถก็ต้องส่งมอบใบอนุญาตขับรถของตนให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นั้น ถ้าฝ่าฝืน ไม่ยอมส่งมอบให้ตามคำสั่งก็อาจมีความผิดฐานขัดคำสั่งเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๓๖๘^๗ และใบรับใบอนุญาตขับรถที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกให้ นั้น สามารถใช้แทนใบอนุญาตขับรถได้เป็นการชั่วคราว ไม่เกินเจ็ดวัน ซึ่งกำหนดเจ็ดวันนี้ตรงหรือมีความสัมพันธ์กับจำนวนเจ็ดวัน ที่กำหนดให้ผู้ขับขี่จะต้องไปรายงานตัว ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่ง (พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๑(๑)) เมื่อผู้ขับขี่ไปพบพนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานจราจร ก็อาจถูกกล่าวตักเตือนหรืออาจถูกเปรียบเทียบให้ชำระค่าปรับแล้วแต่พนักงานสอบสวนหรือเจ้าพนักงานจราจรจะเห็นสมควร หลังจากนั้นจะต้องคืนใบอนุญาตขับรถให้แก่ผู้ขับขี่ทันที ส่วนผู้ขับขี่ที่ชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ (พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๑ (๒)) สามารถใช้ใบอนุญาตขับรถได้เป็นการชั่วคราวไม่เกินเจ็ดวันในช่วงแรก และเมื่อส่งค่าปรับทางไปรษณีย์แล้วยังสามารถใช้ใบแทนใบอนุญาตขับรถได้อีกจำนวนสิบวัน

^๖ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๑๕๗ บัญญัติว่า “ ผู้ใดเป็นเจ้าพนักงานปฏิบัติหรือละเว้นปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบเพื่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้หนึ่งผู้ใดหรือปฏิบัติหรือละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยทุจริต ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงสิบปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ”

^๗ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา ๓๖๘ วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า “ ผู้ใดทราบบำสั่งของเจ้าพนักงานซึ่งสั่งการตามอำนาจที่มีกฎหมายให้ไว้ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งนั้นโดยไม่มีเหตุหรือข้อแก้ตัวอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบวันหรือปรับไม่เกินห้าร้อยบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ ”

นับแต่วันที่ส่งธนาคณัติหรือตั๋วแลกเงินรวมเป็นจำนวน ๑๗ วันและการคืนใบอนุญาตขับขี่ก็ต้องคืนทางไปรษณีย์ โดยเร็วทันทีเช่นกัน

วิธีปฏิบัติของผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ (มาตรา ๑๔๑)

“มาตรา ๑๔๑ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

(๑) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง

(๒) ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาคณัติ หรือการส่งตั๋วแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ส่งจ่ายให้แก่อธิบดีพร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่และภายในวัน เวลา ที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานสอบสวนรับจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาคณัติ หรือใบรับการส่งตั๋วแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลาสิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาคณัติ หรือตั๋วแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่อธิบดีกำหนด”

ผู้ไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ โดยไม่มีเหตุอันควร ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๕)

อำนาจของพนักงานสอบสวนกรณีผู้ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามที่ปรับ (มาตรา ๑๔๑ ทวิ)

“มาตรา ๑๔๑ ทวิ ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๔๑ ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีที่ทราบที่อยู่ของผู้ขับขี่หรือที่อยู่ของเจ้าของรถ ให้พนักงานสอบสวนออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวนในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้ได้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบและว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว

(๒) ในกรณีที่ไมอาจส่งหมายเรียกให้แก่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถได้ ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเป็นหนังสือไปยังนายทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อให้นายทะเบียนแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนของเจ้าของรถให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปรายงานตัวที่พนักงานสอบสวนตามหมายเรียก ในกรณีดังกล่าวนี้ให้นายทะเบียนงดรับชำระภาษีประจำปี สำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราวจนกว่าจะได้รับ

^๑ระเบียบกรมตำรวจว่าด้วยวิธีชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ลงทะเบียนและการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับคำสั่ง พ.ศ. ๒๕๔๐ หน้า ๓๓๕ และคำสั่งกรมตำรวจที่ ๗๕๗/๒๕๔๐ เรื่องมอบอำนาจให้เบิกเงินธนาณัติและตั๋วแลกเงิน ลง ๑๑ กรกฎาคม ๒๕๔๐ หน้า ๓๓๗

แจ้งจากพนักงานสอบสวนว่าได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกนั้นแล้ว การงดรับชำระภาษีประจำปีไม่เป็นเหตุให้ผู้นั้นไม่ต้องชำระเงินเพิ่มตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์หรือกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกแล้วแต่กรณี”

อำนาจของพนักงานสอบสวนกรณีผู้ได้รับใบสั่งไม่ชำระค่าปรับตามบทเปรียบเทียบปรับ พนักงานสอบสวนมีอำนาจจัดการกับผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ ดังนี้

(๑) ออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้ไปรายงานตัวต่อพนักงานสอบสวน ตามสถานที่ วัน เวลา ที่ระบุในหมายเรียก แล้วพนักงานสอบสวนจะเปรียบเทียบปรับ

(๒) กรณีพนักงานสอบสวนออกหมายเรียกแล้ว ส่งหมายเรียกไม่ได้ พนักงานสอบสวนจะแจ้งต่อนายทะเบียนรถยนต์หรือนายทะเบียนขนส่งทางบก ให้งดรับชำระภาษีประจำปีไว้เป็นการชั่วคราว จนกว่าผู้ได้รับใบสั่งจะมาพบพนักงานสอบสวนตามหมายเรียก และยอมชำระค่าปรับให้เรียบร้อยเสียก่อน ในกรณีนี้ถ้าเป็นเหตุให้การต่อทะเบียนรถยนต์ล่าช้ากว่ากำหนด เจ้าของรถต้องเสียเงินเพิ่มอีก ร้อยละ ๒๐ ของจำนวนเงินค่าภาษีที่ค้างชำระตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ ผู้ขับขี่จะเอาเหตุที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้นายทะเบียนงดการต่อทะเบียนไว้ มาเป็นข้อยกเว้นการเสียเงินเพิ่ม ร้อยละ ๒๐ ไม่ได้

๖) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถ (มาตรา ๑๔๒)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถที่มีสภาพไม่ถูกต้อง หรือรถที่มีผู้ขับขี่ฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร มาตรา ๑๔๒

“มาตรา ๑๔๒ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเมื่อ

(๑) รถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๖

(๒) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้นๆ

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมให้ทดสอบแล้ว หากผลการทดสอบปรากฏว่าไม่ได้ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) หรือ (๒) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

การทดสอบตามมาตรา นี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”^{๒๐}

^{๒๐} กฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๖ (พ.ศ.๒๕๓๗) การทดสอบผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น หน้า ๒๒๕

โทษ ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ ตามมาตรา ๑๔๒ วรรคหนึ่ง หรือ ๑๔๒ วรรคสอง ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดไว้แล้วตามมาตรานี้ ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกิน หนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๔)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถตาม มาตรา ๑๔๒ มีดังต่อไปนี้

(๑) ผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงหรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนหรือรถที่มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบ ไม่ครบตามกฎหมายว่าด้วยประเภทรถนั้นๆ มาใช้ในทางเดินรถ (มาตรา ๖)

“มาตรา ๖ ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมาย ว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง” ^{๓๖}

สาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางการจราจร เกิดจากรถที่ผู้ขับขี่นำมาขับในทางมีสภาพ ไม่มั่นคงแข็งแรง เครื่องยนต์เสื่อมสภาพ อุปกรณ์ชำรุด

(๒) เมื่อเห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่ง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ หรือกฎหมายอันเกี่ยวกับรถนั้น เช่น พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่พบการกระทำความผิดมีอำนาจเรียกให้ผู้ขับขี่ หยุดรถเพื่อดำเนินการตามกฎหมายต่อไป เช่น กลับรถในที่ห้ามกลับ ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรให้ หยุดรถ เป็นต้น กรณีเช่นนี้ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเรียกให้ผู้ขับขี่หยุดรถ และใช้อำนาจตามมาตรา ๑๔๐ กล่าวคือ อาจว่ากล่าวตักเตือน หรือออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจรได้

แต่ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา ๔๓ (๑) คือ ขับขี่รถในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ หรือฝ่าฝืนมาตรา ๔๓(๒) คือ ขับขี่รถในขณะที่เมาสุรา หรือของเมาอย่างอื่นนั้น ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ พนักงานสอบสวน (กรณีนำตัวผู้ขับขี่ ที่ฝ่าฝืนกฎหมายส่งพนักงานสอบสวนแล้ว) ต้องสั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อน ความสามารถในการอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่ ก่อนที่จะดำเนินคดีหรือตั้งข้อหา ดังกล่าวได้ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ยอมให้ทดสอบ ให้เจ้าพนักงานมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ดำเนินการทดสอบ ได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณี เพื่อให้การทดสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมให้ ทดสอบแล้ว ถ้าปรากฏว่าไม่ได้มีการฝ่าฝืน มาตรา ๔๓(๑) หรือ (๒) ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

วิธีการทดสอบผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น เป็นตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ ๑๖ (พ.ศ. ๒๕๓๗) ให้ไว้ ณ วันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๓๗ มีวิธีการ ดังนี้

^{๓๖} กฎกระทรวง หลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัย พ.ศ.๒๕๔๖ ให้ไว้ ณ วันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๔๖ หน้า ๒๕๖ และประกาศทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม หน้า ๓๔๘-๓๔๙

ข้อ ๑ การทดสอบผู้ขับขี่ว่าเมาสุราหรือไม่ ให้ตรวจวัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่โดยวิธีการตามลำดับ ดังนี้

(๑) ตรวจวัดลมหายใจด้วยเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการตรวจหรือทดสอบให้ใช้เครื่องตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ในเลือด โดยวิธีเป่าลมหายใจ และอ่านค่าของแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นมิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ วิธีการตรวจหรือทดสอบ ให้ปฏิบัติตามวิธีการตรวจสอบของเครื่องตรวจแต่ละชนิด

(๒) ตรวจวัดจากปัสสาวะ

(๓) ตรวจวัดจากเลือด

การตรวจวัดตาม (๒) หรือ (๓) ให้ใช้ในกรณีที่ไม่สามารถทดสอบตาม (๑) ได้เท่านั้น

ข้อ ๒ กรณีที่ต้องทดสอบโดยวิธีตรวจวัดจากเลือดตาม ข้อ ๑(๓) ให้ส่งตัวผู้ขับขี่ไปยังโรงพยาบาลที่ใกล้ที่สุดและทำการเจาะเลือดภายใต้การกำกับดูแลของผู้ประกอบวิชาชีพเวชกรรมตามกฎหมายว่าด้วยวิชาชีพเวชกรรม

ข้อ ๓ ถ้ามีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าเมาสุรา

(๑) กรณีตรวจวัดจากเลือด เกิน ๕๐ มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

(๒) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจหรือปัสสาวะ ให้เปรียบเทียบปริมาณแอลกอฮอล์โดยใช้ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเป็นเกณฑ์มาตรฐาน ดังนี้

(ก) กรณีตรวจวัดจากลมหายใจให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเท่ากับ ๒,๐๐๐

(ข) กรณีตรวจวัดจากปัสสาวะ ให้ใช้ค่าสัมประสิทธิ์ในการแปลงค่าเศษ ๑ ส่วน ๑.๓

๗) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง (มาตรา ๑๔๓)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ในการสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง

“มาตรา ๑๔๓ ถ้าปรากฏว่าผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่ถูกต้องตามมาตรา ๖ ไปใช้ในทางนอกจากจะต้องรับโทษตามบทบัญญัตินั้นๆ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง”

“มาตรา ๑๔๓ ทวิ เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา ๑๐ ทวิ และมีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง”

“มาตรา ๑๔๔ เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ ซึ่งสั่งตามมาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ แล้วให้นำรถออกไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรถตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จะนำรถออกใช้ในทางได้เมื่อได้รับใบตรวจรับรอง

การตรวจรับรองรถตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

ผู้ได้นำรถที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการได้สั่งให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไข มาตรา ๑๔๓ หรือ มาตรา ๑๔๓ ทวิ ไปใช้ในทางโดยยังมิได้รับใบตรวจรับรอง ตามมาตรา ๑๔๔ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท และปรับรายวันอีกวันละห้าร้อยบาทจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้องตาม มาตรา ๑๕๖

อุบัติเหตุจราจรเกี่ยวกับรถที่เกิดขึ้นในทางนั้น สาเหตุหนึ่งเกิดจากผู้ขับขี่นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคง ไม่แข็งแรง เครื่องยนต์เสื่อมสภาพ อุปกรณ์ชำรุด อันเป็นการฝ่าฝืน พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา ๖ ที่บัญญัติไว้ว่า

“มาตรา ๖ ห้ามมิให้ผู้ได้นำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี

สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง”

มาตรา ๑๔๓ และมาตรา ๑๔๔ จึงได้บัญญัติให้เจ้าพนักงานหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถได้ตาม มาตรา ๑๔๒(๑) ถ้าไม่หยุดรถตามคำสั่ง มีโทษตามมาตรา ๑๕๔ ปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท และมีอำนาจส่งผู้ขับขี่พร้อมด้วยรถไปให้พนักงานสอบสวนดำเนินคดีในความผิด ตามมาตรา ๖ ซึ่งมีโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาทตาม มาตรา ๑๔๘

หลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยเป็นไปตามกฎกระทรวง เรื่อง การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัย พ.ศ.๒๕๔๖^{๑๒} ดังต่อไปนี้

ข้อ ๑ สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสาร หรือประชาชน ได้แก่ รถที่ก่อให้เกิดมลพิษเกินกว่าค่ามาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ^{๑๓}

ข้อ ๒ วิธีการทดสอบสภาพของรถตามข้อ ๑ ให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จัดการซ่อมหรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี หากยังไม่จัดการซ่อมหรือแก้ไขให้

^{๑๒} กฎกระทรวง กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการทดสอบสภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัย พ.ศ.๒๕๔๖ หน้า ๒๕๖

^{๑๓} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หน้า ๓๔๘-๓๔๐

ถูกต้อง ตามคำสั่งจะนำรถมาใช้ในทางเดินรถไม่ได้ หากนำมาใช้ก็จะมีผลผิดและอาจถูกดำเนินคดี ทุกครั้งที่นำมาใช้

เมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขรถถูกต้องตามคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ ซึ่งสั่งตาม มาตรา ๑๔๓ หรือมาตรา ๑๔๓ ทวิ แล้วให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรับรอง เมื่อทำการตรวจสอบถูกต้องตามกฎหมายกระทรวงแล้วเมื่อได้รับใบตรวจรับรอง เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จึงจะนำรถออกใช้ในทางได้

การตรวจรับรองรถ ให้เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง^{๑๔} ฉบับที่ ๘ (พ.ศ.๒๕๒๒) แก้ไขเพิ่มเติมกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๘ (พ.ศ.๒๕๔๖) ดังนี้

ข้อ ๑ เมื่อผู้ขับขี่ได้รับหนังสือสั่งตาม มาตรา ๑๔๓ แห่ง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้อยู่ในสภาพตามที่สั่งแล้วนำรถพร้อมหนังสือสั่งให้เจ้าพนักงานจราจรในเขตท้องที่ซึ่งได้ออกหนังสือสั่งนั้นตรวจรับรอง

ข้อ ๒ เมื่อเจ้าพนักงานจราจร ตามข้อ ๑ ได้รับรถพร้อมหนังสือสั่งแล้ว ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(๑) ในกรณีเป็นการตรวจรับรองที่ไม่ต้องใช้เครื่องมือทดสอบให้ดำเนินการตรวจทันที เมื่อตรวจแล้วเห็นว่าถูกต้องตามหนังสือสั่ง ให้รับรองโดยสลักหลังหนังสือสั่งนั้นว่า “ตรวจแล้วเรียบร้อย” พร้อมกับลงลายมือชื่อและวันเดือนปีที่ตรวจ

(๒) ในกรณีเป็นการตรวจรับรองที่ต้องใช้เครื่องมือทดสอบ ให้เจ้าพนักงานจราจร รับส่งรถพร้อมหนังสือสั่งให้ผู้ซึ่งผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติแต่งตั้งตรวจรับรอง เมื่อผู้ตรวจรับรองรถได้ตรวจแล้ว เห็นว่าถูกต้องตามหนังสือให้ปฏิบัติตามข้อ ๑ กล่าวคือ ให้รับรองโดยสลักหลังหนังสือสั่งนั้นว่า “ตรวจแล้วเรียบร้อย” พร้อมกับลงลายมือชื่อและวันเดือนปีที่ตรวจ

วิธีการตรวจรับรองรถ ตามข้อ ๒ ให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เกี่ยวกับมาตรฐานการควบคุมมลพิษจากยานพาหนะซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

กรณีตาม มาตรา ๑๔๓ ทวิ ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือผู้ตรวจการ มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถเพื่อทำการตรวจสอบในเมื่อรถนั้นมีสภาพไม่ถูกต้องตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา ๑๐ ทวิ ที่ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เครื่องยนต์ก่อให้เกิดก๊าซ ผุ่น ควัน ละออง เคมี่ หรือเสียงเกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด^{๑๕} มาใช้ในทางเดินรถ ถ้าผู้ขับขี่ไม่ยอมหยุดรถจะมีความผิดและมีโทษตามมาตรา ๑๕๔(๔) มีโทษปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท และมีอำนาจ “สั่งเป็นหนังสือ” ให้ระงับการใช้รถนั้นเป็นการชั่วคราว และให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ซ่อมหรือแก้ไขรถให้อยู่ในสภาพดี ไม่มีควันหรือเสียงดังเกินเกณฑ์ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด ระหว่างที่ถูกใบสั่งดังกล่าวจะนำรถออกมาใช้ในทางไม่ได้ และเมื่อเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ได้ซ่อมหรือแก้ไขให้ควันดำหรือเสียงหายไปแล้วให้นำรถไปให้เจ้าพนักงานจราจรหรือผู้ที่อธิบดีแต่งตั้งให้มีอำนาจตรวจรับรอง เมื่อทำการตรวจสอบถูกต้องตามกฎหมายกระทรวงแล้ว เมื่อได้รับใบตรวจรับรองเจ้าของรถหรือผู้ขับขี่จึงจะนำรถออกใช้ในทางได้

^{๑๔} กฎกระทรวงฉบับที่ ๘ (พ.ศ.๒๕๒๒) หน้า ๒๓๗ และดูแก้ไขเพิ่มเติมในกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๘ (พ.ศ.๒๕๔๖) หน้า ๒๒๑

^{๑๕} ข้อกำหนดกรมตำรวจ เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าควันดำ ก๊าซและระดับเสียงของรถซึ่งอยู่ในเกณฑ์ที่ยินยอมให้นำมาใช้ในทางเดินรถได้ หน้า ๒๕๘ และประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม หน้า ๓๔๘-๓๕๐

๘) อำนาจของพนักงานสอบสวน ในการเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือน ในความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒

“มาตรา ๑๔๕ บรรดาความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ นอกจากความผิดที่กำหนดโทษไว้ใน มาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๘ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และมาตรา ๑๖๐ ตริ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้”

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนหรือโดนคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอด ข้าม หรือผ่านสิ่งปิดกั้นหรือแผงปิดกั้นที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นำมาวางหรือตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อพนักงานสอบสวนมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ซึ่งเป็นผู้ต้องหาได้ใช้ความระมัดระวังตามความในมาตรา ๓๒ แล้ว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไปชั่วคราวโดยไม่มีประกันได้เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ”

บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา ๓๗ ให้อำนาจพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนคดีอาญา ไว้ดังนี้

“มาตรา ๓๗ คดีอาญาเล็กน้อยได้ดังต่อไปนี้

(๑) ในคดีที่มีโทษปรับสถานเดียว เมื่อผู้กระทำความผิดยินยอมเสียค่าปรับในอัตราโทษอย่างสูงสำหรับความผิดนั้นแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ก่อนศาลพิจารณา

(๒) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษ หรือความผิดที่มีอัตราโทษไม่สูงกว่าลหุโทษหรือคดีที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือความผิดต่อกฎหมายเกี่ยวกับภาษีอากรซึ่งมีโทษปรับอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนได้เปรียบเทียบแล้ว

(๓) ในคดีความผิดที่เป็นลหุโทษ หรือความผิดที่มีโทษไม่สูงกว่าลหุโทษหรือคดีที่มีโทษปรับสถานเดียวอย่างสูงไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท ซึ่งเกิดในกรุงเทพมหานคร เมื่อผู้ต้องหาชำระค่าปรับตามที่นายตำรวจประจำท้องที่ตั้งแต่ตำแหน่งสารวัตรขึ้นไปหรือนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้กระทำการในตำแหน่งนั้นได้เปรียบเทียบแล้ว

(๔) ในคดีซึ่งเปรียบเทียบได้ตามกฎหมายอื่น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามค่าเปรียบเทียบของพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว”

จากบทบัญญัติมาตรา ๓๗(๔) แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา จึงสรุปได้ว่า แม้เป็นคดีความผิดที่มีอัตราโทษสูงกว่าความผิดลหุโทษ พนักงานสอบสวนก็มีอำนาจเปรียบเทียบได้ ประกอบกับบทบัญญัติในมาตรา ๑๔๕ แห่ง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ ได้ให้อำนาจไว้

อำนาจเปรียบเทียบปรับของพนักงานสอบสวนเป็นไปตามมาตรา ๓๘ แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งบัญญัติไว้ดังนี้

“ มาตรา ๓๘ ความผิดตามอนุมาตรา (๒) (๓) และ (๔) แห่งมาตราก่อน ถ้าเจ้าพนักงานดังกล่าวในมาตรานั้นเห็นว่าผู้ต้องหาไม่ควรได้รับโทษจำคุกให้มีอำนาจเปรียบเทียบดังนี้

(๑) กำหนดค่าปรับซึ่งผู้ต้องหาจะพึงชำระถ้าผู้ต้องหาและผู้เสียหายยินยอมตามนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระเงินค่าปรับตามจำนวนที่เจ้าหน้าที่กำหนดภายในเวลาอันสมควร แต่ไม่เกิน ๑๕ วันแล้วคดีนั้นเป็นอันเสร็จเด็ดขาด

(๒) ถ้าผู้ต้องหาไม่ยินยอมตามที่เปรียบเทียบ หรือเมื่อยินยอมแล้วไม่ชำระเงินค่าปรับ ภายในเวลากำหนดในวรรคก่อน ให้ดำเนินคดีต่อไป

(๓) ในคดีมีค่าทดแทน ถ้าผู้เสียหายและผู้ต้องหายินยอมให้เปรียบเทียบให้เจ้าหน้าที่ กะจำนวนตามที่เห็นสมควรหรือตามที่คู่ความตกลงกัน”

ในการใช้อำนาจเปรียบเทียบของพนักงานสอบสวนก็ต้องเป็นไปตาม มาตรา ๓๘ แห่งประมวล กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา กล่าวคือ ในคดีความผิดที่ผู้ต้องหาและผู้เสียหายไม่ยินยอมตามที่ พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ พนักงานสอบสวนก็ต้องดำเนินคดีความต่อไป โดยปกติผู้ต้องหามักจะ ยินยอมชำระค่าปรับตามที่พนักงานสอบสวนเปรียบเทียบ ในส่วนของผู้เสียหายนั้นมักจะไม่เป็นปัญหา เพราะคดีความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรฯ นั้นเป็นอาญาแผ่นดิน ลักษณะแห่งความผิดจึงเป็นการฝ่าฝืน ข้อห้ามที่บัญญัติไว้ให้ผู้ใช้ทางในการจราจรกระทำหรือละเว้นไม่กระทำ ดังนั้น การกระทำผิดตาม พ.ร.บ.จราจรฯ จึงเป็นการกระทำต่อสาธารณชนทั่วไป ไม่มีเอกชนใดได้รับความเสียหายเป็นการ เฉพาะตัว รัฐเท่านั้นที่เป็นผู้เสียหายในคดีความผิดดังกล่าว การเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนจึง เป็นอำนาจของพนักงานสอบสวนในฐานะเจ้าพนักงานของรัฐที่สามารถดำเนินการได้ โดยไม่ต้อง พิจารณาถึงความยินยอมของผู้เสียหายอื่นได้อีก

จากบทบัญญัติของมาตรา ๓๗(๔) แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ประกอบ มาตรา ๑๔๕ พ.ร.บ.จราจรฯ บัญญัติให้บรรดาความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรฯ แม้เป็นความผิดที่มีอัตรา โทษสูงกว่าความผิดละหุโทษ พนักงานสอบสวนก็มีอำนาจเปรียบเทียบปรับได้ นอกจากความผิดที่ กำหนดโทษไว้ในมาตรา ๑๕๗/๑ มาตรา ๑๕๙ มาตรา ๑๖๐ มาตรา ๑๖๐ ทวิ และ มาตรา ๑๖๐ ตริ ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจ เปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้

๔) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ และพนักงานสอบสวน นอกจากที่ บัญญัติในลักษณะ ๑๘

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่และพนักงานสอบสวน นอกจากที่บัญญัติใน ลักษณะ ๑๘ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ยังมีกรณีที่ถูกกฎหมายให้อำนาจไว้ตามมาตราอื่นๆ อีก ดังต่อไปนี้

(๑) **แสดงสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจร** ตามมาตรา ๒๑ พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา ๒๘ กำหนดให้พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจหน้าที่ในการติดตั้งหรือทำให้ปรากฏ ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรในทาง และมีอำนาจในการรื้อถอน ทำลาย หรือทำให้สิ้นไป ซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้นได้ ตามมาตรา ๓๐

“มาตรา ๒๑ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้ง ไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

สัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจรและความหมายของสัญญาณจราจรและเครื่องหมาย จราจร ให้อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาและให้มีรูปตัวอย่างแสดงไว้ในประกาศด้วย”

“มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้ผู้ใดนอกจากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงาน ทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏซึ่งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจร ในทางที่อธิบดีกำหนดตามมาตรา ๒๑”

“มาตรา ๒๙ ห้ามมิให้ผู้ใดทำให้เสียหาย ทำลาย ซ่อนเร้น เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้าย ซิดเขียน หรือทำให้ไร้ประโยชน์ซึ่งสัญญาณจราจร หรือเครื่องหมายจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงาน ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง”

“มาตรา ๓๐ สัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ทำ ติดตั้ง หรือทำให้ปรากฏในทางโดยฝ่าฝืน มาตรา ๒๘ หรือ มาตรา ๒๙ เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจยึด รื้อถอน ทำลาย หรือทำให้สิ้นไปซึ่งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้นได้”

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๒๑ วรรคหนึ่ง มาตรา ๒๙ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๒)

(๒) การให้สัญญาณจราจร ตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ พ.ศ.๒๕๒๒

“มาตรา ๒๔ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้เห็นปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่นและเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ลดแขนข้างที่เหยียดออกไปนั้นลงและโบกมือไปข้างหน้าให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหลังขับรถผ่านไปได้

(๒) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่นและเหยียดแขนข้างใดข้างหนึ่งออกไปเสมอระดับไหล่ และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนข้างนั้นของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้น แล้วโบกผ่านศีรษะไปทางด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่นั้นขับรถผ่านไปได้

(๓) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่นและเหยียดแขนทั้งสองข้างออกไปเสมอระดับไหล่และตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านที่เหยียดแขนทั้งสองข้างของเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

(๔) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่นและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ แต่ถ้าพนักงานเจ้าหน้าที่พลิกฝ่ามือที่ตั้งอยู่นั้นโบกไปด้านหลัง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งหยุดรถอยู่ทางด้านหน้าของพนักงานเจ้าหน้าที่ขับรถผ่านไปได้

(๕) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ยื่นและยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น ส่วนแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาทางด้านหน้าและด้านหลังของพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องหยุดรถ

การหยุดรถตามมาตรา นี้ ให้หยุดหลังเส้นให้รถหยุดในกรณีที่ทางเดินรถใดไม่มีเส้นให้รถหยุด ให้ผู้ขับขี่หยุดรถห่างจากพนักงานเจ้าหน้าที่ในระยะไม่น้อยกว่าสามเมตร”

“มาตรา ๒๕ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่ได้แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีดในกรณีต่อไปนี้

(๑) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที

(๒) เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้นสองครั้งติดต่อกันให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไปได้”

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๒๔ มาตรา ๒๕ ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท (มาตรา ๑๕๒)

(๓) อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรจะรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งใดๆ ที่เป็นการกีดขวางการจราจร (มาตรา ๑๑๔)

อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรที่จะรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งหนึ่งสิ่งใดที่มีผู้วาง ตั้ง ยืน หรือแขวน หรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรโดยไม่ได้รับอนุญาต

“มาตรา ๑๑๔ ห้ามมิให้ผู้ใดวาง ตั้ง ยืน หรือแขวนสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจรเว้นแต่ได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร แต่เจ้าพนักงานจราจรจะอนุญาตได้ต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นและเป็นการชั่วคราวเท่านั้น

ผู้ฝ่าฝืนบทบัญญัติในวรรคหนึ่ง นอกจากจะมีความผิดตามมาตรา ๑๔๘ แล้ว เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางดังกล่าวได้ ถ้าไม่ยอมรื้อถอนหรือเคลื่อนย้าย ให้เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายได้”

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา ๑๑๔ วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษไม่เกินห้าร้อยบาท(มาตรา ๑๔๘)

กรณีนี้เป็นบทบัญญัติเพื่อให้มีให้สิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เช่น ร้านค้าที่วางของล้นล้ำเข้ามาในทาง ร้านซ่อมรถยนต์ หรือจักรยานยนต์เอารถที่นำมาซ่อมจอดไว้ริมทางเดินรถ ทำให้รถอื่นแล่นผ่านไปมาไม่สะดวก เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้ผู้ฝ่าฝืนทำการรื้อถอนส่วนที่ล้นล้ำเข้ามาในทาง หรือเคลื่อนย้ายรถยนต์ หรือรถจักรยานยนต์ออกไปนอกทางเดินรถก่อน โดยกำหนดเวลาให้กระทำภายในเวลาอันสมควร ถ้าผู้ฝ่าฝืนยังไม่ยอมรื้อถอนหรือเคลื่อนย้าย เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจที่จะทำการรื้อถอนหรือเคลื่อนย้ายเสียเองได้ แม้ผู้ฝ่าฝืนจะยินยอมหรือไม่ก็ตาม เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งจะอนุญาตต่อเมื่อมีเหตุอันจำเป็นและเป็นการชั่วคราวเท่านั้น

การจอดในที่ที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอด เช่น ริมทางที่มีสีเหลืองแดงถือเป็นการกระทำด้วยประการใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจสั่งให้เคลื่อนย้ายรถคันนั้นออกไปเสียก่อน ถ้าเจ้าของหรือผู้ขับขี่ไม่ยอมเคลื่อนย้ายไปเอง เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจใช้รถยกมาลาก หรือยกรถคันนั้นออกไปให้พ้นทางเดินรถได้

๑๐) อำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ (มาตรา ๗๘)

“มาตรา ๗๘ ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถหรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิด หรือเกี่ยวกับการกระทำความผิดและให้ตกเป็นของรัฐ”

ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๗๘ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือน หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

ถ้าไม่ปฏิบัติตาม มาตรา ๗๘ เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย ผู้ไม่ปฏิบัติตามต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา ๑๖๐ วรรคสอง)

บทบัญญัติมาตรา ๗๘ เป็นกรณีที่ผู้ขับขี่รถเกิดอุบัติเหตุ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นแล้วหลบหนี กฎหมายให้ตำรวจจราจรหรือพนักงานสอบสวน มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีไว้จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถคันนั้นไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุให้รถคันนั้นตกเป็นของรัฐ เป็นบทบัญญัติบังคับให้ผู้ขับขี่รถ ต้องปฏิบัติหน้าที่ทางศีลธรรมที่จะต้องช่วยเหลือผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจราจรในทางจากการก่อให้เกิดความเสียหายของตนเอง โดยต้องหยุดรถ และต้องให้ความช่วยเหลือตามสมควร กล่าวคือ นำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล ช่วยพยาบาลเบื้องต้น ช่วยติดต่อญาติเป็นต้น และต้องแสดงตนและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที หมายถึง ทันทีที่พอจะแจ้งได้และพนักงานเจ้าหน้าที่ที่นี้ น่าจะหมายถึง เจ้าหน้าที่ตำรวจโดยทั่วไป

กรณีที่ผู้ขับขี่หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุมีผลตามกฎหมายคือ

(๑) สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิด กรณีที่ผู้ขับขี่หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ กฎหมายให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิด ดังนั้นหากผู้ขับขี่มาแสดงตัวภายหลังและสู้คดี ภาระการพิสูจน์ในการที่จะนำสืบพยานมาหักล้างข้อสันนิษฐานก็สามารถกระทำได้ว่าตนไม่ได้เป็นฝ่ายกระทำความผิด

(๒) พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตัว สำหรับประเด็นนี้แม้ผู้ขับขี่ไม่หลบหนี แต่ไม่ยอมแสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ก็ทำให้รถอาจถูกยึดได้เช่นเดียวกัน สำหรับพนักงานเจ้าหน้าที่ที่นี้หมายถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยทั่วไป และผู้ที่ใช้อำนาจยึดรถในส่วนนี้มักจะเป็นพนักงานสอบสวน โดยการยึดรถตาม มาตรา ๗๘ นี้ กฎหมายให้คำว่า ให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ ซึ่งเป็นอำนาจดุลพินิจ ดังนั้นพนักงานสอบสวนจะยึดรถหรือไม่ก็ได้

(๓) การสิ้นสุดอำนาจยึดรถของพนักงานเจ้าหน้าที่ มี ๒ กรณีคือ กรณีคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่ ในกรณีที่ได้ตัวผู้กระทำความผิด ไม่ว่าจะเป็นเพราะผู้ขับขี่มามอบตัวเองหรือถูกจับได้ก็ตาม อำนาจในการยึดรถของพนักงานเจ้าหน้าที่จะสิ้นสุดลงทันที แต่หากยังไม่ได้ตัวผู้ขับขี่ อำนาจในการยึดรถก็ยังคงมีต่อไปจนกว่าคดีจะถึงที่สุด ซึ่งหมายถึง จนกว่าคดีขาดอายุความทางอาญา หรือมีคำสั่งเด็ดขาดไม่ฟ้อง โดยพิจารณาว่าผู้ต้องหาที่หลบหนีนั้นไม่มีความผิดทางอาญาใดๆ นอกจากนี้

เนื่องจากการยึดรถในกรณีนี้เป็นอำนาจในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานเจ้าหน้าที่ ดังนั้น พนักงานเจ้าหน้าที่จะคืนรถให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถเมื่อใดโดยมีเงื่อนไขอย่างไรก็ได้ กล่าวคือ จะคืนรถทั้งๆ ที่ยังไม่ได้ตัวผู้ขับขี่ และคดียังไม่ถึงที่สุดก็ได้ เพราะการยึดรถในกรณีนี้เป็นอำนาจดุลยพินิจ

คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๑๔/๒๕๓๗ ภายหลังจากเกิดเหตุรถชนแล้ว มีผู้นำผู้ตายและโจทก์ร่วมส่งโรงพยาบาล ผู้ตายถึงแก่ความตายในตอนนั้น ส่วนจำเลยอยู่ในที่เกิดเหตุประมาณ ๒ นาทีแล้วหลบหนีไป ต่อมาอีก ๖ วัน จำเลยจึงเข้ามาขอตัวต่อสู้อย่างดี ดังนั้น การที่จำเลยไม่ได้ให้ความช่วยเหลือตามสมควร ไม่แสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ใกล้เคียงทันที เป็นเหตุให้โจทก์ร่วมได้รับอันตรายสาหัส และผู้ตายถึงแก่ความตาย การกระทำของจำเลยเป็นความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา ๑๖๐ วรรคสอง

คำพิพากษาฎีกาที่ ๑๒๗๘/๒๕๒๑ จำเลยขับรถเกิดอุบัติเหตุชนคนตาย จำเลยมีอาการง่วงเล็กน้อยเต็มหน้า มีคนนำจำเลยไปส่งสถานอนามัยรักษาตัวอยู่ ๒ วัน จึงมีญาติมารับตัวไปสถานี่ตำรวจเป็นกรณีที่จำเลยได้รับบาดเจ็บไม่สามารถช่วยตนเองได้ ฟังไม่ได้ว่าจำเลยมีเจตนากระทำความผิดฐานไม่กระทำการช่วยเหลือตามสมควรและไม่แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่

๑๑) อำนาจสั่งยึดใบอนุญาต มาตรการบันทึกคะแนน อบรมทดสอบผู้ขับขี่รถที่กระทำผิด และการพักใบอนุญาต (มาตรา ๑๖๑)

“มาตรา ๑๖๑ ในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัตินี้ให้ผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่ง ดังกล่าวนี้อำนาจสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ซึ่งมีกำหนดครั้งละไม่เกินหกสิบวัน

ผู้สั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่งอาจบันทึกการยึดและคะแนนไว้ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกยึด และดำเนินการอบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำตั้งแต่สองครั้งภายในหนึ่งปี รวมทั้งสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ที่เสียคะแนนมากของผู้ขับขี่นั้นซึ่งมีกำหนดครั้งละไม่เกินเก้าสิบวัน

การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ผู้ขับขี่ซึ่งถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคหนึ่ง หรือถูกสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามวรรคสอง มีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งต่ออธิบดีภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ถูกลงคำสั่งยึดหรือสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

ให้อธิบดีวินิจฉัยอุทธรณ์ตามวรรคสี่ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์ ถ้าไม่ได้วินิจฉัยชี้ขาดภายในเวลาดังกล่าว ให้ถือว่าอธิบดีวินิจฉัยไม่ให้ยึดใบอนุญาตขับขี่ หรือไม่พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ตามคำอุทธรณ์ของผู้ขับขี่

คำวินิจฉัยของอธิบดีให้เป็นที่สุด”

อำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ในกรณีตาม มาตรา ๑๖๑ เป็นโทษเสริมในกรณีที่ผู้ขับขี่ผู้ใดได้กระทำความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ ฐานใดฐานหนึ่ง กฎหมายให้อำนาจผู้บัญชาการตำรวจนครบาล ผู้บัญชาการตำรวจภูธร ผู้บังคับการตำรวจจราจร ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว มีอำนาจยึดใบอนุญาตขับขี่ของผู้ซึ่งมีกำหนดครั้งละไม่เกิน

หกสิบวัน นับตั้งแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ ตามมาตรา ๑๖๑ วรรคสอง และวรรคสาม เป็นกรณีและผู้ขับขี่กระทำผิดซ้ำ^{๑๖} โดยกำหนดวิธีการดังนี้

๑. การดำเนินการตาม พ.ร.บ.จราจรฯ มาตรา ๑๖๑ แบ่งออกเป็น ๔ ส่วน คือ การบันทึกคะแนน การอบรมทดสอบผู้ขับขี่รถที่กระทำผิด การยึดใบอนุญาตขับขี่ และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

๒. ตามปกติเมื่อมีการกระทำผิดกฎจราจร เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ใช้ดุลพินิจออกใบสั่ง ผู้ขับขี่จะต้องไปชำระค่าปรับ และเจ้าหน้าที่จะบันทึกความผิดลงในสารบบคอมพิวเตอร์ ถ้าเป็นข้อหาที่กำหนดไว้ จะถูกบันทึกคะแนนโดยติดสติ๊กเกอร์ไว้ที่ด้านหลังใบอนุญาตขับขี่ จากนั้นผู้ขับขี่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่คืน

๓. หากผู้ขับขี่ผู้ใดถูกบันทึกคะแนนเกิน ๖๐ คะแนน จะถูกพักใช้ใบอนุญาตด้วยเป็นเวลาไม่เกิน ๙๐ วัน

๔. แต่ถ้าเป็นการกระทำผิดซ้ำในข้อหาเดียวกันภายใน ๑ ปี นับจากการกระทำผิดครั้งแรกจะถูกพักใช้ใบอนุญาตขับขี่เป็นเวลาไม่เกิน ๙๐ วัน พร้อมต้องเข้ารับการอบรมทดสอบให้ผ่านก่อนที่จะได้รับใบอนุญาตขับขี่คืนไป

^{๑๖} ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติเรื่อง การดำเนินการบันทึกคะแนน อบรม ทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำผิด และการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ลงวันที่ ๒๐ มกราคม ๒๕๕๒ หน้า ๓๓๘

งานอำนวยการสายงานจราจร

๑. การจัดทำแผนและโครงการ

๑.๑ ความหมายและประเภทของแผน

ความหมายของแผน

แผน คือ วิธีการหรือลำดับงานที่กำหนดไว้ล่วงหน้าว่าจะให้ใครทำอะไร เมื่อไร อย่างไร และทำไม จึงจะบรรลุเป้าหมายที่ต้องการ เป็นวิธีการหรือแผนการสำหรับการปฏิบัติของหน่วย แผนเป็นข้อเสนอเพื่อปฏิบัติตามข้อตกลงและโครงการของหน่วย แผนเป็นการเตรียมการเฉพาะเรื่องของหน่วยที่จะต้องเผชิญต่อเหตุการณ์ต่างๆ แผนย่อมมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขให้ดีขึ้น และทันสมัยอยู่เสมอ โดยอาศัยประมาณการและการศึกษาพิจารณาอย่างต่อเนื่อง

แผนแบ่งเป็น ๓ ประเภท

๑. แบ่งตามระยะเวลา

๒. แบ่งตามความมุ่งหมาย

๓. แบ่งตามความสมบูรณ์ของแผน

๑. แบ่งตามระยะเวลา

๑.๑ แผนระยะสั้น เป็นแผนที่มีผลบังคับใช้ในระยะเวลา ๐-๒ ปี เช่น แผนงานจราจรประจำปี, แผนเทศกาลปีใหม่ เป็นต้น

๑.๒ แผนระยะกลาง เป็นแผนที่มีผลบังคับใช้ในระยะเวลา ๒-๑๐ ปี เช่น แผนแม่บทแห่งชาติ เป็นต้น

๑.๓ แผนระยะยาว เป็นแผนที่มีผลบังคับใช้ในระยะเวลา ๑๐ ปีขึ้นไป

๒. แบ่งตามความมุ่งหมาย

๒.๑ แผนยุทธศาสตร์ เป็นแผนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการทั้งสิ้นของสงคราม

๒.๒ แผนการทัพ แผนนี้ประกอบด้วยลำดับการปฏิบัติการทางทหารเพื่อให้บรรลุจุดประสงค์ร่วมกันภายในเวลาและระยะทางที่กำหนด

๒.๓ แผนยุทธการ เป็นแผนปฏิบัติการทางทหาร ปกติจะเป็นส่วนหนึ่งของแผนการทัพ แผนนี้จะครอบคลุมการปฏิบัติอย่างหนึ่งหรือหลายการปฏิบัติการที่เชื่อมโยงกันและต้องดำเนินไปพร้อมๆ หรือต่อเนื่องกัน แผนนี้จะทำให้การปฏิบัติการที่กำหนดให้มีผลบังคับใช้แล้ว แผนยุทธการก็จะกลายเป็นคำสั่งยุทธการ

๒.๔ แผนการช่วยรบ แผนนี้ใช้กับการปฏิบัติการช่วยรบอาศัยความต้องการทางยุทธการของหน่วยบัญชาการ ซึ่งได้จากการประมาณการที่เหมาะสมเป็นมูลฐาน เมื่อมีผลบังคับใช้ แผนนี้ก็จะกลายเป็นคำสั่งการช่วยรบ

๒.๕ แผนการระดมสรรพกำลัง เป็นแผนที่อธิบายถึงวิธีการปฏิบัติ ในการระดมสรรพกำลัง จัดตั้งหน่วย และ/หรือการขยายกำลังเพื่อไว้เผชิญกับเหตุการณ์ยามสงครามหรือเหตุการณ์อื่นใดที่อาจเกิดขึ้น

๒.๖ แผนเผชิญเหตุ มีไว้สำหรับเพื่อเผชิญกับเหตุการณ์ที่สำคัญๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่รับผิดชอบ

๒.๗ แผนสำรอง เป็นแผนที่เตรียมเอาไว้สนับสนุนหรือส่งเสริมอีกแผนหนึ่งให้สมบูรณ์ ซึ่งจะช่วยให้สำเร็จภารกิจในอีกลักษณะหนึ่งด้วยวิธีการที่แตกต่างออกไปจากแผนหลัก

๓. แบ่งตามความสมบูรณ์ของแผน

แผนโครง คือแผนขั้นต้นที่วางเค้าโครงรูปร่าง หรือหลักการของหนทางปฏิบัติก่อนที่จะริเริ่มการวางแผนในรายละเอียดผู้บังคับบัญชาหรือฝ่ายอำนวยการมักใช้แผนโครงเพื่อทดสอบการปฏิบัติว่ากระทำได้หรือไม่เพียงพอ เพื่อให้ข่าวสารแก่หน่วยเหนือ เพื่อขอรับอนุมัติและแบ่งมอบเครื่องมือ เพื่อรับทราบข้อคิดเห็นและข้อเสนอของผู้บังคับหน่วยรอง เพื่อช่วยเหลือผู้บังคับบัญชาให้บรรลุข้อตกลงใจ และเพื่อการริเริ่มและอำนวยความสะดวกในการวางแผนของหน่วยรอง คำว่า “โครง” ใช้เพื่อแสดงระดับความสมบูรณ์ของแผนมากกว่าระดับหน่วยบัญชาการ แม้ว่าโดยปกติหน่วยเหนือเป็นผู้จัดทำแผนโครงก็ตาม แต่แผนโครงเหล่านี้ก็เป็นประโยชน์กับผู้บังคับบัญชาทุกคน ซึ่งในการวางแผนมีขั้นตอนเลือกหนทางปฏิบัติหลายหนทางและเมื่อมีข้อตกลงใจแล้ว จึงจัดทำแผนในสมบูรณ์

๑.๒ ขั้นตอนการวางแผน

ขั้นที่ ๑ คัดคะแนนเพื่อกำหนดความต้องการที่เป็นไปได้

เป็นขั้นแรก ในลำดับการวางแผน เป็นการวิเคราะห์และประเมินค่าข้อเท็จจริงและแนวโน้มเพื่อพิจารณาหาความจำเป็นที่เป็นไปได้ โดยมีจุดประสงค์เพื่อพยากรณ์สิ่งที่อาจเกิดขึ้น

ขั้นที่ ๒ ศึกษาความต้องการที่น่าเป็นไปได้และกำหนดลำดับความเร่งด่วนเพื่อจัดทำต่อไป

เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ความจำเป็นที่ได้คัดคะแนนไว้แล้ว และสมมติฐานเพื่อพิจารณาหาความ น่าเป็นไปได้ที่จะเกิดขึ้น เพื่อกำหนดลำดับความเร่งด่วน สำหรับการวางแผนในการจัดทำแผนต่อไป ในขั้นนี้กำหนดการวางแผนจะเริ่มปรากฏขึ้น

ขั้นที่ ๓ ศึกษาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความต้องการเพื่อกำหนดภารกิจ

เป็นการศึกษาเรื่องที่เกี่ยวข้องและความเกี่ยวพันของความจำเป็นที่น่าเป็นไปได้ เพื่อกำหนดภารกิจขั้นหนึ่งหรือหลายภารกิจ เมื่อภารกิจปรากฏเด่นชัดขึ้น ลำดับการวางแผนจะคล้ายคลึงกับลำดับการปฏิบัติในการแสวงหาคำตอบ

ขั้นที่ ๔ วิเคราะห์ภารกิจเพื่อกำหนดงานทั้งปวง

ความซับซ้อนและความสำคัญของงานจัดเป็นขั้นที่ ๔ ของลำดับการวางแผน ซึ่งงานในการวางแผนและการแบ่งชิ้นงานในการวางแผนจะเริ่มปรากฏขึ้น

ขั้นที่ ๕ กำหนดแนวทางในการวางแผน

แนวทางในการวางแผนนี้ช่วยให้ผู้วางแผนทุกคนทำงานพร้อมกันในแนวทางเดียวกัน ซึ่งจะเกื้อกูลต่อการวางแผนไปพร้อมๆ กัน แนวทางในการวางแผนนี้อาจประกอบด้วยคำสั่งชี้แจงด้วยวาจาที่เกี่ยวข้องกับยุทธวิธีปัจจัยสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ภารกิจที่ได้รับหรือกำหนดขึ้นเอง หนทางปฏิบัติต่างๆ การคาดคะเนหรือวิธีการปฏิบัติ

ขั้นที่ ๖ ทำข้อพิจารณาในการวางแผน

ข้อพิจารณาในการวางแผน จะกำหนดปัจจัยสำคัญและตรวจสอบปัจจัยเหล่านั้นในรายละเอียดที่ใช้กันมากที่สุด ในขั้นนี้ได้แก่ ประเมินการและข้อพิจารณาของฝ่ายอำนวยการเหล่านี้ซึ่งเริ่มทำขึ้นจากผลของการวางแผนทั่วไปและกระทำอย่างต่อเนื่อง สามารถปรับเข้ากับสถานการณ์ได้อย่างรวดเร็ว

ขั้นที่ ๗ เลือกหนทางปฏิบัติ (หนึ่งหรือหลายหนทาง)

แผนโครงจะถูกเตรียมสำหรับหนทางปฏิบัติแต่ละหนทางที่เลือกไว้ แผนโครงเหล่านี้อาศัยข้อพิจารณาในการวางแผนที่ได้ทำมาแล้วเป็นมูลฐานความมุ่งหมายของลำดับการวางแผนนั้นคือการเตรียมที่จะเผชิญเหตุการณ์ที่ไม่แน่นอนทั้งปวงอันอาจจะเกิดขึ้น ดังนั้น จึงต้องพิจารณาหนทางปฏิบัติที่เกี่ยวข้องมิใช่ตัดทิ้งเสียหมดและพิจารณาแต่เพียงหนทางเดียว หนทางปฏิบัติหลายหนทางที่เป็นไปได้จะต้องคงไว้เพื่อให้มั่นใจว่าหน่วยต้องบัญชาการนั้น พร้อมทั้งจะเผชิญเหตุการณ์ทั้งปวงได้

ขั้นที่ ๘ ทำแผนให้สมบูรณ์

แผนโครงทำให้เกิดโครงงานซึ่งจะเพิ่มเติมรายละเอียดที่จำเป็นเพื่อทำให้เป็นแผนสมบูรณ์ รายละเอียดเหล่านี้ได้มาจากประมาณการ ข้อพิจารณา และการวิเคราะห์ปัญหาในตอนเริ่มแรก หรือได้มาจากข้อพิจารณาใหม่ๆ ซึ่งได้ทำขึ้นเมื่อการวางแผนคืบหน้าไป

ขั้นที่ ๙ ดำเนินการชักข้อ

การชักข้อเป็นขั้นตอนสุดท้ายของลำดับการวางแผน ในขั้นนี้จะกระทำหรือไม่ยอมแล้วแต่ระดับหน่วยบัญชาการ เวลา ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่

๑.๓ การรักษาความปลอดภัยแผน

จะต้องแสดงไว้กึ่งกลางหน้ากระดาษทั้งด้านบนสุดและล่างสุด ของทุกหน้าที่มีข้อความ แบ่งออกเป็น ๔ ประเภท คือ

๑. เอกสารปกปิด ได้แก่ หนังสือที่ใช้เฉพาะในวงราชการและไม่ต้องการให้บุคคลภายนอกทราบ

๒. เอกสารลับ ได้แก่ หนังสือที่มีข้อความต้องสงวนเป็นความลับในราชการ พิเศษกว่าปกปิด จะทราบได้เฉพาะเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเท่านั้น

๓. เอกสารลับมาก ได้แก่ หนังสือที่ไม่ประสงค์จะให้ผู้ใดทราบ นอกจากผู้ที่มีชื่อหรือตำแหน่งที่ปรากฏในหน้าของเอกสาร เว้นแต่ ผู้นั้นจะได้รับมอบหมายให้ผู้อื่นปฏิบัติ และผู้รับปฏิบัติจะเปิดเผยข้อความในเอกสารนั้นไม่ได้

๔. เอกสารลับที่สุด ได้แก่ หนังสือที่มีความสำคัญและมีความลับอันยิ่งใหญ่ ซึ่งถ้าข้อความในหนังสือนั้นจะเป็นบางส่วนก็ตาม ได้ล่วงรู้ไปถึงผู้อื่นแล้วอาจเป็นภัยอย่างใหญ่หลวงต่อประเทศชาติได้

๑.๔ ความหมายของโครงการ

โครงการ หมายถึง แผนงานย่อยที่ประกอบด้วย กิจกรรมหลายกิจกรรม หรืองานหลายงานที่ระบุรายละเอียดชัดเจน อาทิ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย ระยะเวลาดำเนินการ วิธีการหรือขั้นตอนในการดำเนินงาน พื้นที่ในการดำเนินงาน งบประมาณที่ใช้ในการดำเนินงาน ตลอดจนผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับแผนงานที่ปราศจากโครงการย่อมเป็นแผนงานที่ไม่สมบูรณ์ ไม่สามารถนำไปปฏิบัติให้เป็นรูปธรรมได้ ดังนั้น การเขียนโครงการขึ้นมารับรองแผนงาน ย่อมเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นยิ่งเพราะจะทำให้ง่ายในการปฏิบัติ และง่ายต่อการติดตามและประเมินผลเพราะถ้าโครงการบรรลุผลสำเร็จนั้นหมายความว่า แผนงานและนโยบายนั้นบรรลุผลสำเร็จด้วย

โครงการจึงเปรียบเสมือนพาหนะที่นำแผนปฏิบัติการไปสู่การดำเนินงานให้เกิดผลเพื่อไปสู่จุดหมายปลายทางตามที่ต้องการ อีกทั้งยังเป็นจุดเชื่อมโยงจากแผนงาน ไปสู่แผนเงิน และแผนคนอีกด้วย ความสามารถในการจัดทำโครงการจึงเป็นทักษะที่สำคัญที่สุดประการหนึ่งที่นักวางแผนทุกหน่วยงานจะต้องมี นอกเหนือจากความสามารถด้านอื่นๆ

๑.๕ การเขียนโครงการแบบประเพณีนิยม (Conventional Method)

การเขียนโครงการในรูปแบบนี้เป็นรูปแบบดั้งเดิมที่ทำกันมานานแล้ว ปัจจุบันก็ยังเป็นที่นิยมเขียนกันอยู่แต่การเขียนโครงการในรูปแบบนี้มีข้อจำกัดที่สำคัญอยู่หลายประการอันได้แก่ ลักษณะของโครงการมีความยาวเกินความจำเป็น มุ่งเน้นปริมาณมากกว่าคุณภาพ ทำให้ผู้เขียนโครงการพยายามอธิบายถึงหลักการและเหตุผล ในการเขียนโครงการอย่างมากมาย การเขียนโครงการในรูปแบบประเพณีนิยม จะมีข้อบกพร่อง แต่การเขียนโครงการในรูปแบบนี้ ก็ยังมีผู้นิยมเขียนอยู่เป็นจำนวนมาก

เนื่องจากความคุ้นเคยของทั้งผู้เขียน และผู้อ่านโครงการ ขณะเดียวกันผู้มีอำนาจในการอนุมัติโครงการ ก็คุ้นชินกับโครงการในลักษณะนี้ จึงสามารถพิจารณาโครงการได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะโครงการขนาดเล็กที่ไม่มีความเกี่ยวข้อง หรือส่งผลกระทบต่อ ด้านอื่นๆ มากนัก การเขียนโครงการในลักษณะนี้ นับว่าเป็นรูปแบบที่เหมาะสม และไม่ว่าโครงการจะมีขนาดเช่นใด ชนิดและประเภทใด ย่อมต้องมีรูปแบบ (Form) หรือโครงสร้าง (Structure) ในการเขียนที่เหมือนกันดังนี้

๑. ชื่อโครงการ ส่วนใหญ่มาจากงานที่ต้องการปฏิบัติ โดยจะต้องมีความชัดเจนเหมาะสม เฉพาะเจาะจง กระชับรัดกุม และสื่อความหมายได้อย่างชัดเจน เช่น

- โครงการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยในเขตสถานที่ราชการ
- โครงการเสริมสร้างวินัยจราจรให้แก่นักศึกษาวิชาทหารในจังหวัดสงขลา

อย่างไรก็ดีบางหน่วยงานนอกจากจะมีชื่อเรื่องของโครงการแล้ว ผู้เขียนโครงการอาจจะบุชื่อของแผนงานไว้ด้วยก็ได้ ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความชัดเจนมากยิ่งขึ้น และเป็นการชี้ให้ทราบว่าโครงการที่กำหนดขึ้น อยู่ในแผนงานอะไร

๒. หลักการและเหตุผล เป็นการกล่าวถึงปัญหาและสาเหตุและความจำเป็นที่ต้องมีการจัดทำโครงการ โดยผู้เขียนโครงการจะต้องพยายามพรรณนาความโดยหาเหตุผล หลักการ ทฤษฎี แนวทางนโยบายของรัฐบาล นโยบายของกระทรวง/กรม ตลอดจนความต้องการในการพัฒนา ทั้งนี้ เพื่อแสดงข้อมูลที่มีน้ำหนักน่าเชื่อถือและให้ความสำคัญของสถานการณ์ที่เกิดขึ้น โดยมีการอ้างอิงแหล่งที่มาของข้อมูลด้วย เพื่อให้ผู้อ่อนนุ้ยโครงการจะได้ตัดสินใจสนับสนุนโครงการต่อไป

๓. วัตถุประสงค์ เป็นการระบุถึงเจตจำนงในการดำเนินงานของโครงการโดยแสดงให้เห็นถึงผลที่ต้องการจะบรรลุไว้อย่างกว้างๆ มีลักษณะเป็นนามธรรม แต่ชัดเจนและไม่คลุมเครือ โดยโครงการหนึ่งๆ อาจมีวัตถุประสงค์มากกว่า ๑ ข้อก็ได้ คือ มีวัตถุประสงค์หลักและวัตถุประสงค์รองหรือวัตถุประสงค์ทั่วไป และวัตถุประสงค์เฉพาะก็ได้

หลักการเขียนวัตถุประสงค์ที่ดี ซึ่งในที่นี้จะเรียกว่า “หลัก SMART” คือ

๑. Sensible and Specific คือ ต้องมีความเป็นไปได้และมีความเฉพาะเจาะจงในการดำเนินการโครงการ

๒. Measurable คือ ต้องสามารถวัดและประเมินผลระดับของความสำเร็จได้

๓. Attainable คือ ต้องระบุถึงการกระทำที่สามารถปฏิบัติได้ มิใช่สิ่งเพ้อฝัน

๔. Reasonable and Realistic คือ ต้องระบุให้มีความเป็นเหตุเป็นผลและสอดคล้องกับความเป็นจริง

๕. Time คือ ต้องมีการกำหนดขอบเขตของระยะเวลาที่จะกระทำให้สำเร็จได้อย่างชัดเจน

นอกจากนั้นการเขียนวัตถุประสงค์ยังต้องคำนึงถึงสิ่งต่อไปนี้ คือ

๑. ใช้คำกริยาที่แสดงถึงความตั้งใจจริง เช่น เพื่อเพิ่ม เพื่อลด เพื่อส่งเสริม เพื่อปรับปรุง เพื่อขยาย เพื่อรณรงค์ เพื่อเผยแพร่ เป็นต้น

๒. ระบุผลผลิต (Output) หรือระบุผลลัพธ์ (Outcome) ที่ต้องการให้เกิดขึ้นเพียงประการเดียวในวัตถุประสงค์หนึ่งข้อ ถ้าเขียนวัตถุประสงค์ไว้หลายข้อข้อใดทำไม่สำเร็จเราสามารถประเมินผลได้ ซึ่งอาจกำหนดเป็นวัตถุประสงค์หลัก ๑ ข้อ และวัตถุประสงค์รอง ๑-๒ ข้อ โดยมีเงื่อนไขว่า

ถ้าบรรลุวัตถุประสงค์หลัก แต่ไม่บรรลุวัตถุประสงค์รอง → ควรทำต่อไป

ถ้าบรรลุวัตถุประสงค์รอง แต่ไม่บรรลุวัตถุประสงค์หลัก → อาจยุติโครงการ

๓. กำหนดเกณฑ์มาตรฐานของความสำเร็จที่วัดได้ในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ

๔. กำหนดช่วงเวลา พื้นที่หรือกลุ่มเป้าหมาย

๕. เป้าหมาย คือ ระบุถึงผลลัพธ์สุดท้ายที่คาดว่าจะได้จากการดำเนินโครงการ โดยจะระบุทั้งผลที่เป็นเชิงปริมาณและผลเชิงคุณภาพ เป้าหมายจึงคล้ายกับวัตถุประสงค์ แต่มีลักษณะเฉพาะเจาะจงมากกว่า มีการระบุสิ่งที่ต้องการทำให้ชัดเจนและระบุเวลาที่ต้องการจะบรรลุ เช่น

วัตถุประสงค์	เป้าหมาย
๑. เพื่อเผยแพร่ความรู้ในการประกอบอาชีพตามแนวพระราชดำริแก่ชาวชนบท	๑.อบรมเสริมความรู้เกี่ยวกับเศรษฐกิจพอเพียงตามแนวพระราชดำริแก่เกษตรกรทุกครัวเรือนในพื้นที่.....ภายในปี พ.ศ.๒๕๔๕
๒. เพื่อจัดหาตลาดการค้าแก่เกษตรกรในชนบทอย่างกว้างขวาง	๒.เชื่อมโยงระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตทุกตำบลตำบลละ ๑ แห่ง ในพื้นที่.....ภายในปี พ.ศ. ๒๕๔๕

๕. วิธีการดำเนินงาน เป็นการให้รายละเอียดในการปฏิบัติโดยปกติจะแยกเป็นกิจกรรมย่อยๆ หลายกิจกรรมเด่นๆ ซึ่งจะแสดงให้เห็นความเด่นชัดตั้งแต่กิจกรรมเริ่มต้นจนถึงกิจกรรมสุดท้ายว่ามีกิจกรรมใดที่ต้องทำบ้าง ถ้าเป็นโครงการที่ไม่ซับซ้อนมากนักก็มักจะนิยมใช้แผนภูมิแกนต์ (Gantt Chart) หรือแผนภูมิแท่ง (Bar Chart)

๖. ผู้รับผิดชอบโครงการ เป็นการระบุว่าใครหรือหน่วยงานใดเป็นผู้รับผิดชอบและมีขอบเขตความรับผิดชอบอย่างไรบ้าง ทั้งนี้เพื่อว่ามีปัญหาจะได้ติดต่อประสานงานได้ง่าย

๗. งบประมาณ เป็นการระบุค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการดำเนินกิจกรรมขั้นต่างๆ โดยทั่วไปจะแจกแจงเป็นหมวดย่อยๆ เช่น หมวดค่าครุภัณฑ์ หมวดค่าวัสดุ หมวดค่าใช้สอย ซึ่งการแจกแจงงบประมาณจะมีประโยชน์ในการตรวจสอบความเป็นไปได้และตรวจสอบความเหมาะสมใน

สถานการณ์ต่างๆ นอกจากนั้นควรระบุแหล่งที่มาของงบประมาณด้วยว่าเป็นงบประมาณแผ่นดิน งบช่วยเหลือจากต่างประเทศ เงินกู้หรืองบปกติของหน่วย เป็นต้น

๘. สถานที่ดำเนินการ เป็นการระบุสถานที่ตั้งของโครงการหรือระบุว่าจะทำ ณ สถานที่แห่งใด เพื่อสะดวกต่อการจัดเตรียมสถานที่ให้พร้อมก่อนที่จะทำกิจกรรมนั้นๆ

๙. ระยะเวลาในการดำเนินงาน เป็นการระบุระยะเวลาเริ่มต้นโครงการและระยะเวลาสิ้นสุดโครงการโดยจะต้องระบุ วัน เดือน ปี เช่นเดียวกับการแสดงแผนภูมิแกนต์ (Gantt Chart)

๑๐. ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ เป็นการระบุถึงผลที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการประกอบด้วยผลทางตรงและผลทางอ้อม นอกจากนั้น ต้องระบุด้วยว่าใครจะได้รับประโยชน์จากโครงการบ้าง ได้รับประโยชน์อย่างไร ระบุทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เช่น ผลที่คาดว่าจะได้รับของโครงการพัฒนาระบบเครือข่ายอินเทอร์เน็ตงานจราจรจังหวัดสงขลา คือ

๑. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถสร้างเครือข่าย การแจ้งข้อมูลการจราจรได้อย่างกว้างขวางครอบคลุมทั้งจังหวัด

๒. เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้อย่างทันท่วงที

๑๑. การประเมินผลโครงการ เป็นการแสดงรายละเอียดว่าจะมีวิธีการควบคุมติดตามและประเมินผลโครงการอย่างไร ใช้เครื่องมืออะไรในการประเมินผล ระยะเวลาในการประเมินผลและใครเป็นผู้ประเมินผล ฯลฯ ดัชนีชี้วัดความสำเร็จของโครงการคืออะไร

๒. การจัดทำงบประมาณ

๒.๑ ความสำคัญและประโยชน์ของงบประมาณ

๑. ใช้เป็นเครื่องมือในการบริหาร

๒. ใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนา

๓. ใช้เป็นเครื่องมือในการจัดสรรทรัพยากร

๔. ใช้เป็นเครื่องมือในการประชาสัมพันธ์งานและผลงาน

๒.๒ การจัดหางบประมาณเพื่อบริหารงานจราจร

การจัดหางบประมาณ สามารถจัดหาได้จากงบปกติของหน่วย หรือหน่วยงานราชการต่างๆ เช่น งบประมาณจากโครงการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน งบประมาณจากองค์การบริหารงานส่วนท้องถิ่นต่างๆ งบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) กองทุนประมูลเลขสวยของกรมการขนส่งทางบก เป็นต้น และภาคเอกชน ได้แก่ งบประมาณจาก บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด งบประมาณจากสมาคมประกันภัย งบประมาณจากมูลนิธิ เป็นต้น

๒.๓ การบริหารงบประมาณ

คือการควบคุมการใช้จ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามรายการและแผนงานให้ถูกต้องตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องซึ่งในส่วนของ ตร. ได้มีคำสั่งที่ ๘๔๘/๒๕๔๘ ลง ๑๕ พย.๔๘ ว่าด้วยเรื่องการมอบอำนาจการบริหารงบประมาณรายจ่ายตามระเบียบว่าด้วยการบริหารงบประมาณ

๓. การจัดทำระบบใบสั่งจราจร

๓.๑ รูปแบบของใบสั่ง มี ๒ ชนิด

๑. ใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรและใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ตามข้อกำหนด ตร. พ.ศ.๒๕๕๖ (ฉบับที่ ๒ ลงวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๖)

๒. ใบสั่งของเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่และใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ ใบสั่งแต่ละชุด จะมี ๔ แผ่น แบ่งเป็นสี่ๆ ดังนี้

- | | |
|-------------|---|
| ๑. สีขาว | สำหรับให้พนักงานเจ้าหน้าที่จราจรออกให้กับผู้กระทำผิด |
| ๒. สีเหลือง | สำหรับส่งให้เจ้าหน้าที่บันทึกบันทึกข้อมูลลงระบบ Polis |
| ๓. สีชมพู | มอบให้พนักงานสอบสวนพร้อมใบอนุญาตขับขี่ |
| ๔. สีฟ้า | เก็บเป็นคู่มือในเล่ม |

๓.๒ การจัดหา/เบิกจ่าย

๑. การจัดหา/เบิกจ่าย

- กรณีปกติ ภายในเขตนครบาลเบิกจากกองบังคับการตำรวจจราจร หน่วยตำรวจทางหลวงเบิกจากกองบังคับการตำรวจทางหลวง สถานีตำรวจภูธร แต่ละสถานีตำรวจ เบิกจากตำรวจภูธรจังหวัด ตำรวจภูธรจังหวัดเบิกจากตำรวจภูธรภาค

- กรณีที่ใบสั่งที่ต้นสังกัดหมด สามารถ สั่งซื้อได้โดยตรง จากโรงพิมพ์ตำรวจ โดยต้องปฏิบัติตามระเบียบกระทรวงการคลัง

๒. การคุมเบิกจ่ายใบสั่ง

ในส่วนนครบาล กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นผู้ควบคุมและอนุมัติการเบิกจ่ายใบสั่งในส่วนตำรวจทางหลวง กองบังคับการตำรวจทางหลวงเป็นผู้คุมเบิกจ่ายใบสั่ง ในส่วนตำรวจภูธรนั้น ตำรวจภูธรจังหวัด เป็นผู้ควบคุมเบิกจ่ายใบสั่ง

๓.๓ การชำระค่าปรับทางไปรษณีย์

ในปัจจุบันผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถที่ได้รับใบสั่งสามารถชำระเงินค่าปรับทางไปรษณีย์ตามจำนวนเงินค่าปรับที่ผู้ออกใบสั่งระบุไว้ได้ โดยมีขั้นตอนการชำระเงินค่าปรับโดยการส่งธนาคัทหรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคาร โดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียน ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๑๔๑ แก้ไขเพิ่มเติมตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๔) พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๑๘

บัญญัติไว้ดังนี้ มาตรา ๑๔๑ ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งตามมาตรา ๑๔๐ อาจเลือกปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

๑. ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือตามจำนวนที่พนักงานสอบสวนแจ้งให้ทราบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ภายในวันเวลาที่ระบุไว้ในใบสั่ง

๒. ชำระค่าปรับตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบสั่งโดยการส่งธนาคัตติ หรือการส่งตัวแลกเงินของธนาคารโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนส่งจ่ายให้แก่อธิบดี พร้อมด้วยสำเนาใบสั่งไปยังสถานที่และภายในวันเวลาที่ระบุไว้ในใบสั่ง เมื่อผู้ได้รับใบสั่งได้ชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้ว ให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ได้เรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ให้เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานสอบสวนรีบจัดส่งใบอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่งโดยเร็ว และให้ถือว่าใบรับการส่งธนาคัตติ หรือใบรับการส่งตัวแลกเงินประกอบกับใบสั่งเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ได้เป็นเวลา สิบวัน นับแต่วันที่ส่งธนาคัตติหรือตัวแลกเงินดังกล่าว วิธีการชำระค่าปรับโดยส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียน และวิธีการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับสั่งให้เป็นไปตามระเบียบที่กำหนด

ในส่วน of พนักงานสอบสวนของสถานีตำรวจท้องที่ หรือหน่วยที่มีหน้าที่สอบสวนที่ ผู้ออกใบสั่งระบุไว้ เมื่อได้ธนาคัตติหรือตัวแลกเงินจากผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถแล้ว ก็จะต้องปฏิบัติตามระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยวิธีการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ลงทะเบียน และการส่งใบอนุญาตขับขี่คืนให้แก่ผู้ได้รับใบสั่ง พ.ศ.๒๕๔๐ กล่าวคือ จะต้องให้หัวหน้าสถานีตำรวจ หรือหน่วยงานที่มีอำนาจสอบสวนคดีจราจร ทางบก ตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไป มอบฉันทะให้ข้าราชการตำรวจยศตั้งแต่ ร้อยตำรวจตรีขึ้นไป ดำเนินการขอรับเงินตามธนาคัตติหรือตัวแลกเงิน เมื่อได้รับเงินค่าปรับมาแล้วให้พนักงานสอบสวนบันทึก การเปรียบเทียบ และออกใบเสร็จรับเงิน โดยประทับตราข้อความว่า “ชำระค่าปรับทางไปรษณีย์” ในบันทึกการเปรียบเทียบ ใบเสร็จรับเงิน และสำเนาใบเสร็จรับเงิน พร้อมส่งใบอนุญาตขับขี่ (ถ้ามี) และใบเสร็จรับเงินค่าปรับไปให้ผู้ได้รับ ใบสั่งภายในวันที่ออกใบเสร็จรับเงิน หรืออย่างช้าในวันทำการถัดไป แล้วลงรายงานประจำวันเกี่ยวกับคดีไว้เป็นหลักฐาน

๓.๔ การออกหมายเรียกตามใบสั่ง

๑. กรณีผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถมารายงานตัวต่อ พนักงานสอบสวนแล้ว แต่ไม่ยินยอมชำระค่าปรับ พนักงานสอบสวนต้องดำเนินคดีทำสำนวนเสนออัยการ

๒. ผู้ขับขี่ได้รับใบสั่งแล้ว ไม่ส่งค่าปรับทางไปรษณีย์และไม่มารายงานตัวต่อ พนักงานสอบสวน ก็จะต้องติดตามผลการออกใบสั่ง ตาม พ.ร.บ.จราจรฯ มาตรา ๑๔๑ ทวิ ด้วยการออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ หากยังไม่มาตามหมายเรียก เป็นเหตุให้ออกหมายจับได้

๓. ทำเป็นหนังสือแจ้งเจ้าของหรือผู้ครอบครองมาพบพนักงานสอบสวนเพื่อทำการแจ้งข้อกล่าวหาและเปรียบเทียบตามความผิด

๓.๕ การขอตการชำระภาษีประจำปี

การขอตการชำระภาษีประจำปี มีจุดประสงค์เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดประสิทธิภาพ ดังนั้น กรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถไม่มาชำระค่าปรับหรือไม่มาตามหมายเรียก ไม่สามารถติดตามตัวได้ ต้องแจ้งนายทะเบียนท้องที่เพื่อตรับชำระภาษีประจำปี ตาม พ.ร.บ. จราจรฯ มาตรา ๑๔๑ ทวิ

๓.๖ การบันทึกข้อมูลในระบบ POLIS

การบันทึกข้อมูลนั้น มีเอกสารประกอบการบันทึกงานจราจรระบบ POLIS ซึ่งจะมีรายละเอียดในการบันทึกข้อมูลทุกขั้นตอนอยู่แล้ว โดยมีขั้นตอนการใบสั่งอยู่ ๔ หัวข้อ ดังนี้

๑. การเบิกจ่ายใบสั่ง
๒. บันทึกการออกใบสั่ง
๓. บันทึกการชำระค่าปรับ
๔. การสอบถามประวัติการกระทำผิดกฎหมายจราจร (กรณีใบสั่งหาย)

๔. สิทธิประโยชน์ของตำรวจจราจร

๔.๑ การเบิกเงินรางวัลจากเงินค่าปรับ

๔.๑.๑ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(๑) ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร พ.ศ.๒๕๔๖

(๒) ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร และหลักเกณฑ์ แบบหรือวิธีปฏิบัติในการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร (ฉบับที่ ๔) พ.ศ.๒๕๔๗

(๓) ระเบียบการตำรวจไม่เกี่ยวกับคดี ลักษณะที่ ๓๘ บทที่ ๒๖ เรื่องหลักเกณฑ์ แบบหรือวิธีปฏิบัติในการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

๔.๑.๒ กฎหมายเกี่ยวกับงานจราจรที่สามารถเบิกเงินรางวัลได้

กรณีเบิกเงินรางวัลได้จำกัด (ไม่เกิน ๑๐,๐๐๐ บาท/เดือน)	กรณีเบิกเงินได้ไม่จำกัดจำนวน
- พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ - พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.๒๕๒๒ - พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.๒๕๓๕ - ประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ ๑๖ ลง ๙ ธ.ค.๑๔ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ที่มีควันดำหรือระดับเสียงฯ	- พ.ร.บ.ขนส่งทางบก พ.ศ.๒๕๒๒ - พ.ร.บ.รักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ.๒๕๓๕ - พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ.๒๕๓๕

๔.๑.๓ บุคคลที่เกี่ยวข้อง

(๑) ผู้มีอำนาจอนุมัติ หมายความว่า ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติหรือผู้ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติมอบหมาย (ผบ.ตร.มอบหมาย ตามคำสั่ง ตร.ที่ ๒๒๒/๒๕๔๙ ลง ๓๑ มี.ค.๒๕๔๙ มอบอำนาจให้ รอง ผบ.ตร. , ผู้ช่วย ผบ.ตร. ,หัวหน้าส่วนราชการ , หัวหน้าหน่วยงาน หรือข้าราชการตำรวจสัญญาบัตรที่ได้รับมอบหมายจากผู้ที่ได้รับมอบหมายข้างต้น)

(๒) ผู้มีสิทธิรับเงิน หมายความว่า เจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินการจับกุมและเจ้าหน้าที่ผู้สนับสนุนการจราจร

(๓) เจ้าหน้าที่ผู้ดำเนินการจับกุม หมายความว่า ข้าราชการตำรวจผู้มียศไม่เกิน พันตำรวจโท ซึ่งดำรงตำแหน่งและปฏิบัติหน้าที่สายงานจราจร หรือข้าราชการตำรวจซึ่งดำรงตำแหน่งในสายงานอื่นที่ได้รับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาให้ปฏิบัติหน้าที่สายงานจราจร

(๔) เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่สนับสนุนการจราจร หมายความว่า อาสาจราจรและเจ้าหน้าที่อื่นที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด เช่น เจ้าหน้าที่วิทยุ เจ้าหน้าที่ผู้เปรียบเทียบปรับ หรือเจ้าหน้าที่อื่นที่ หัวหน้าสถานีตำรวจออกคำสั่งให้ปฏิบัติหน้าที่จราจร (เจ้าหน้าที่วิทยุ เจ้าหน้าที่ผู้ทำหน้าที่เปรียบเทียบปรับ หรือ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ หัวหน้าสถานีตำรวจ มีคำสั่งให้ปฏิบัติหน้าที่จราจร)

๔.๑.๔ วิธีปฏิบัติในการจ่ายเงินรางวัล

(๑) ตาม พ.ร.บ.จรรยาบรรณ พ.ศ.๒๕๖๒



(เช่นค่าปรับ ๑๐๐ บาท เงินรางวัลสำหรับผู้แจ้ง ๒๘.๕๐ บาท)

(๒) ตาม พ.ร.บ. รถยนต์ ฯ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและประกาศคณะปฏิวัติฯ



(เช่นค่าปรับ ๑๐๐ บาท เงินรางวัลสำหรับผู้แจ้ง ๕๘ บาท)

(๓) ตาม พ.ร.บ.ขนส่ง ฯ



(ตามระเบียบกรรมการขนส่งทางบก ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ พ.ศ.๒๕๕๕)

(๔) ตาม พ.ร.บ.รักษาความสะอาด ฯ



การจ่ายเงินรางวัลให้แก่เจ้าหน้าที่ ให้สถานีตำรวจหรือหน่วยงานที่ได้รับเงินค่าปรับ แล้วแต่กรณี นำเงินรางวัลที่หักจากค่าปรับซึ่งได้รับในแต่ละเดือน และได้นำฝากส่วนราชการผู้เบิกไว้ หรือนำฝากคลังไว้ แล้วแต่กรณี คำนวณจ่ายให้แก่เจ้าหน้าที่ ดังนี้

วิธีการแบ่งเป็นเงินรางวัล ๔ พ.ร.บ. (จรรยา รยนต์ คุ่มครองผู้ประสพภัยจากรถ ประกาศ คณะปฎิวัติ

๑. จ่ายแก่เจ้าหน้าที่ผู้จับกุมในอัตราร้อยละ ๖๐ ของเงินรางวัลในส่วนที่เกิดจากผลจากการจับกุมของเจ้าหน้าที่ผู้นั้น โดยไม่หักค่าใช้จ่ายเพื่อการใดๆ ดังนี้

เงินรางวัล = $\frac{๖๐}{๑๐๐} \times \text{เงินค่าปรับที่หักไว้เป็นเงินรางวัลจากผลจากการจับกุมของแต่ละคน}$

๑๐๐

แต่ไม่เกินคนละ ๑๐,๐๐๐ บาทต่อเดือน

๒. เงินรางวัลที่เหลือจาก ข้อ ๑ ให้นำไปจ่ายแก่อาสาจราจร (ถ้ามี) คนละ ๒,๐๐๐ บาทต่อเดือน

๓. เงินรางวัลที่เหลือจากข้อ ๒ หรือ ข้อ ๑ กรณีที่สถานีตำรวจหรือหน่วยงานนั้นไม่มีอาสาจราจร ให้จ่ายแก่เจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่สนับสนุนการจราจรตามสัดส่วนของการปฏิบัติงานที่หัวหน้าสถานีตำรวจหรือหน่วยงานนั้นเป็นผู้กำหนด โดยพิจารณาตามความเหมาะสมจากปริมาณงาน และหน้าที่ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่แต่ละกลุ่มงาน ซึ่งในแต่ละกลุ่มงาน จะกำหนดให้เจ้าหน้าที่แต่ละคนรับเงินรางวัลโดยพิจารณาจากปริมาณงานและหน้าที่ที่แต่ละคนรับผิดชอบอีกก็ได้ แต่ไม่เกินคนละ ๑๐,๐๐๐ บาทต่อเดือน ทั้งนี้ การกำหนดสัดส่วนการปฏิบัติงานให้ทำเป็นลายลักษณ์อักษร และประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

เจ้าหน้าที่ผู้ซึ่งมีโชอาสาจราจร อาจได้รับเงินรางวัล ทั้งข้อ ๑ และ ข้อ ๓ แต่เมื่อรวมกันแล้ว ต้องไม่เกินคนละ ๑๐,๐๐๐ บาทต่อเดือน

๔.๒ เงินช่วยเหลือกรณีได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตระหว่างปฏิบัติหน้าที่โดยรวมแล้วได้สิทธิสวัสดิการเหมือนข้าราชการตำรวจสายงานอื่น (งานอำนวยความสะดวกเป็นผู้นำการ) เช่น

- (๑) เงินช่วยเหลือในกรณีข้าราชการถึงแก่ความตาย
- (๒) เงินบำเหน็จตกทอด
- (๓) เงินบำนาญพิเศษ
- (๔) เงินช่วยเหลืออื่นๆ

๔.๓ เงินช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

๑. สิทธิประโยชน์และการช่วยเหลือผู้ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยและความสะดวกด้านการจราจรในการเสด็จพระราชดำเนิน พ.ศ.๒๕๕๓ กรณีปฏิบัติหน้าที่ ฎปภ.และเกิดเหตุในวัน ฎปภ.ก่อนรับส่งเสด็จ ๒ ชม.หรือเกิดเหตุระหว่างเสด็จ

- ๒. มูลนิธิสงเคราะห์ตำรวจจราจร กรณีเข้าหลักเกณฑ์ ๕๐,๐๐๐ บาท

การแสวงหาความร่วมมือจากภาคีเครือข่าย

๑. ภาคีเครือข่าย

๑.๑ ความหมายของภาคีเครือข่ายภาคี

พจนานุกรมแปล ไทย-ไทย ราชบัณฑิตยสถาน : ผู้มีส่วน, ผู้เป็นฝ่าย

พจนานุกรมแปล ไทย-ไทย อ.เปลื้อง ณ นคร : ผู้มีส่วนในกิจการ, ผู้มีส่วน

พจนานุกรมแปล ไทย-อังกฤษ LEXITRON : กลุ่ม, พรรค, ฝ่าย, แนวร่วม, พวก

เครือข่าย(network) กองส่งเสริมและพัฒนาเครือข่าย (กพข.,๒๕๔๖): หน่วยงานในสังกัดสำนักงานส่งเสริมสวัสดิภาพและพิทักษ์เด็ก เยาวชนผู้ด้อยโอกาส และผู้สูงอายุ (สท.) กระทรวงการพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์ (พม.) ได้ให้ความหมายของคำว่า เครือข่ายไว้ ดังนี้

เครือข่าย คือ การเชื่อมระบบความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับมนุษย์ เพื่อให้ตอบสนองความต้องการตามวัตถุประสงค์

เครือข่าย คือ กลุ่มของคนหรือองค์กรที่สมัครใจแลกเปลี่ยนข่าวสารข้อมูลระหว่างกัน หรือทำกิจกรรมร่วมกัน โดยมีการจัดรูปหรือระเบียบโครงสร้างที่คนหรือองค์กรสมาชิกยังคงมีความเป็นอิสระ

Mitchell (อ้างถึงใน ยรรยง ศรีเจริญวงศ์, ๒๕๓๓:๑๙) อธิบายว่า เครือข่ายทางสังคม หมายถึง กลุ่มของความสัมพันธ์ที่บุคคลกลุ่มหนึ่งมีต่อกันและกัน และลักษณะของความสัมพันธ์ทางสังคมที่เกิดขึ้น สามารถนำไปใช้อธิบายพฤติกรรมต่าง ๆ ของบุคคลเหล่านั้นได้

อเนก นาคะบุตร (๒๕๓๓:๒๙) กล่าวว่า เครือข่าย หมายถึง การรวมกลุ่มของบุคคลในชุมชน บุคคลระหว่างชุมชน กลุ่มกับกลุ่ม ชุมชนกับชุมชน โดยยึดหลักตามขอบเขตพื้นที่ ประเด็นปัญหาและสถานภาพทางสังคม โดยไม่แยกระหว่างการเรียนรู้กับวิถีชีวิต การเรียนรู้และการปฏิบัติ เนื้อหาและกระบวนการเรียนรู้ที่เป็นหนึ่งเดียว

ชาติชาย ณ เชียงใหม่ (๒๕๓๓:๒๐๙-๒๑๔) ให้ความหมายของเครือข่ายสังคมว่า หมายถึง ความสัมพันธ์ทางสังคมทั้งหมดของคนในสังคมที่กลุ่มบุคคลมีต่อกัน โดยคุณลักษณะของความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นสามารถนำมาใช้อธิบายพฤติกรรมของบุคคลเหล่านั้น เครือข่ายสังคมนี้ประกอบขึ้นด้วยความสัมพันธ์ทางสังคมทั้งหมด การเรียนรู้ของบุคคล หรือกลุ่มองค์กรใดก็ตาม ย่อมสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับเครือข่ายสังคมนรูปแบบต่าง ๆ

นฤมล นิราทร (๒๕๔๓:๖) ให้คำจำกัดความของเครือข่ายว่า หมายถึง กลุ่มของจุดต่าง ๆ ซึ่งเชื่อมโยงต่อกันด้วยเส้น โดยจุดต่าง ๆ คือ บุคคลหรือกลุ่ม ส่วนเส้นที่เชื่อมนี้ คือ ความสัมพันธ์ที่บุคคลหรือกลุ่มต่าง ๆ มีต่อกัน

อรณณพ พงษ์วาท (อ้างถึงใน ประกายทิพย์ วงศ์หอม, ๒๕๔๓:๑๙) อธิบายว่า เครือข่ายความร่วมมือ หมายถึง การเชื่อมโยงร้อยรัด เอาความพยายามและการดำเนินงานของฝ่ายต่าง ๆ เข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบและอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อปฏิบัติการกิจอย่างหนึ่งอย่างใดร่วมกัน

Alter Hage (อ้างถึงใน นฤมล นิราทร, ๒๕๔๓:๑๖) กล่าวว่า เครือข่าย เป็นรูปแบบทางสังคมที่เปิดโอกาสให้เกิดปฏิสัมพันธ์ระหว่างองค์กร เพื่อแลกเปลี่ยนการสร้างความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน

และร่วมกันทำงาน เครือข่ายประกอบด้วยองค์กรจำนวนหนึ่ง ซึ่งมีอาณาเขตแน่นอนหรือไม่ก็ได้ องค์กรเหล่านี้มีฐานะเท่าเทียมกัน

ปาน กิมปี (อ้างถึงใน รุ่งโรจน์ เพชรบุรีณิน, ๒๕๔๖:๑๖) กล่าวว่า เครือข่าย เป็นความสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างกันของบุคคลหรือกลุ่มบุคคล จนเกิดการปฏิสัมพันธ์ในการแลกเปลี่ยนสิ่งของหรือข้อมูลข่าวสารขึ้น ซึ่งจะมีวงกว้างมากน้อยเพียงใด ขึ้นอยู่กับการมีปฏิสัมพันธ์และการเชื่อมโยงของบุคคลหรือกลุ่มคน

วารสารสังคมและมนุษยศาสตร์ มก. (ปีที่ ๒๙ ม.ค.-มิ.ย.๒๕๔๖) อธิบายว่า เครือข่าย หมายถึง การรวมตัวของกลุ่ม ที่มีการประสานงานหรือทำงานร่วมกันอย่างต่อเนื่อง มีระยะเวลานานพอสมควร มีวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายร่วมกันและหากบรรลุวัตถุประสงค์หนึ่งแล้ว อาจมีการเปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มวัตถุประสงค์ใหม่ได้

สำนักงานส่งเสริมและสนับสนุนวิชาการ ๑-๑๒ (๒๕๔๗:๖) กล่าวว่า เครือข่าย หมายถึง กลุ่มของคนหรือกลุ่มที่มีการประสานงานหรือทำงานร่วมกัน หรือลงมือทำกิจกรรม มีความสัมพันธ์ระหว่างกันหลายด้าน ทั้งด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมและอื่น ๆ โดยมีการจัดรูปแบบการจัดการให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเชื่อมโยงกิจกรรมร่วมกัน กิจกรรมเครือข่ายต้องมีลักษณะเท่าเทียมกัน และเห็นความตระหนักร่วมกันในเป้าหมายและแผนงานที่จะทำ

เกรียงศักดิ์ เจริญวงศ์ศักดิ์ (อ้างถึงใน กองส่งเสริมและพัฒนาเครือข่าย,๒๕๔๖:๑๖) อธิบายว่า เครือข่าย หมายถึง การที่ปัจเจกบุคคล องค์กร หน่วยงาน หรือสถาบันใด ได้ตกลงที่จะประสานเชื่อมโยงเข้าหากัน ภายใต้วัตถุประสงค์หรือข้อตกลงอย่างใดอย่างหนึ่งร่วมกัน อย่างเป็นระบบ

เสถียร จิรรังสิมันต์ (๒๕๔๙) กล่าวว่า เครือข่าย หมายถึง การเชื่อมโยงร้อยรัดเอาความพยายามและการดำเนินงานของฝ่ายต่าง ๆ เข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบและอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อปฏิบัติการกิจอย่างใดอย่างหนึ่งร่วมกันโดยที่แต่ละฝ่ายยังคงปฏิบัติการกิจหลักของตนต่อไปอย่างไม่สูญเสียเอกลักษณ์และปรัชญาของตนเอง การเชื่อมโยงนี้อาจเป็นรูปของการรวมตัวกันแบบหลวม ๆ เฉพาะกิจตามความจำเป็น หรืออาจอยู่ในรูปของการจัดองค์กรที่เป็นโครงสร้างของความสัมพันธ์กันอย่างชัดเจน

ความหมายอื่นๆ

- กลุ่มของคนหรือองค์กรที่สมัครใจแลกเปลี่ยนข่าวสารข้อมูลระหว่างกัน หรือทำกิจกรรมร่วมกัน โดยมีการจัดรูปหรือจัดระเบียบโครงสร้างที่คนหรือองค์กรสมาชิกยังคงมีความเป็นอิสระ เป็นตัวของตัวเองของคนหรือองค์กร และมีลักษณะที่เท่าเทียม

- กลุ่ม/องค์กรหลาย ๆ กลุ่มมารวมตัวกัน ประสานเชื่อมโยง สร้างความสัมพันธ์ ถักทอสร้างสรรค์กิจกรรมบนพื้นฐานของความเอื้ออาทร เกิดพลังในการทำงานให้บรรลุเป้าหมายทุกองค์กร

- การเชื่อมโยงร้อยรัดเอาความพยายามและการดำเนินงานของฝ่ายต่างๆ เข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบและอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อปฏิบัติการกิจอย่างใดอย่างหนึ่งร่วมกันโดยที่แต่ละฝ่ายยังคงปฏิบัติการกิจหลักของตนต่อไปอย่างไม่สูญเสียเอกลักษณ์ และปรัชญาของตนเอง

- ขบวนการทางสังคม อันเกิดจากการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล กลุ่ม องค์กร สถาบัน โดยมีเป้าหมาย วัตถุประสงค์ และความต้องการบางอย่างร่วมกัน ร่วมกันดำเนินกิจกรรมบางอย่าง โดยที่สมาชิกของเครือข่ายยังคงความเป็นเอกเทศไม่ขึ้นต่อกัน

สรุป

เครือข่าย หมายถึง การรวมตัวของกลุ่มบุคคล องค์กร โดยการเชื่อมโยงความสัมพันธ์เข้าด้วยกันอย่างเป็นระบบ เพื่อดำเนินกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งอย่างเป็นรูปธรรม ภายใต้วัตถุประสงค์ร่วมกัน โดยต่างฝ่ายต่างยังคงมีความเป็นอิสระต่อกัน

ภาคีเครือข่าย หมายถึง กลุ่มบุคคล องค์กรที่มีเป้าหมายร่วมกัน มารวมตัวกันด้วยความสมัครใจ เพื่อทำกิจกรรมให้บรรลุเป้าหมาย (ร่วมคิด / วางแผน ร่วมทำ ร่วมประเมินผล) โดยมีความสัมพันธ์แนบแน่น มีความเสมอภาค และเรียนรู้ร่วมกันอย่างต่อเนื่อง

๑.๒ แนวคิดและทฤษฎีการสร้างเครือข่าย

การสร้างเครือข่ายในการทำงานเชิงพัฒนา มีแนวโน้มที่จะเป็นการสร้างเครือข่ายระหว่างองค์กรที่ทำงานพ้องพียงซึ่งกันและกันมากกว่าที่จะแข่งขันกัน มีทฤษฎีและแนวคิดที่อธิบายการสร้างเครือข่ายการทำงาน ได้แก่

(๑) **ทฤษฎีการแลกเปลี่ยน (Exchange Theory)** อธิบายถึงการแลกเปลี่ยนผลประโยชน์ระหว่างกัน ดังนั้นเหตุผลหลักที่จะทำให้เครือข่ายเกิดขึ้นได้โดยสมัครใจก็คือแต่ละฝ่ายมองเห็นประโยชน์ที่ตนจะได้รับจากการเข้าร่วมเครือข่าย ซึ่งจะนำไปสู่ความเต็มใจที่จะประสานกันหรือเข้าร่วมเป็นเครือข่าย

(๒) **แนวคิดการรวมพลัง (Synergy)** เป็นการผนึกกำลังในลักษณะที่มากกว่าหนึ่งบวกหนึ่งเท่ากับสอง แต่ต้องเป็นหนึ่งบวกหนึ่งมากกว่าสอง หมายความว่า การรวมพลังกันทำงานสร้าง/นำไปสู่ผลลัพธ์ที่มีคุณค่าหรือเข้มแข็งมากกว่าการที่แต่ละองค์กรจะทำงานโดยโดดเดี่ยว

๑.๓ ความจำเป็นที่ต้องมีเครือข่าย(ทำไมต้องมีเครือข่าย)

การพัฒนางานหรือการแก้ปัญหาใดๆ ที่ใช้วิธีดำเนินงานในรูปแบบที่สืบทอดกันเป็นวัฒนธรรมภายในกลุ่มคน หน่วยงาน หรือองค์กรเดียวกัน จะมีลักษณะไม่ต่างจากการปิดประเทศ (*กบในกะลาครอบ*) ที่ไม่มีการติดต่อสื่อสารกับภายนอก การดำเนินงานภายใต้กรอบความคิดเดิม อาศัยข้อมูลข่าวสารที่ไหลเวียนอยู่ภายใน ใช้ทรัพยากรหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่พอจะหาได้ใกล้มือ หรือถ้าจะออกแบบใหม่ก็ต้องใช้เวลานานมาก จะเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนางานอย่างยิ่งและไม่อาจแก้ปัญหาที่ซับซ้อนได้

การสร้าง “เครือข่าย” สามารถช่วยแก้ปัญหาข้างต้นได้ด้วยการเปิดโอกาสให้บุคคลและองค์กรได้แลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารรวมทั้งบทเรียนและประสบการณ์กับบุคคลหรือองค์กรที่อยู่นอกหน่วยงานของตน ลดความซ้ำซ้อนในการทำงาน ให้ความร่วมมือและทำงานในลักษณะที่เอื้อประโยชน์ซึ่งกันและกัน เสมือนการเปิดประตูสู่โลกภายนอก

๑.๔ ประโยชน์ และ ความสำคัญของเครือข่าย

(๑) การรวมตัวเป็นเครือข่ายในลักษณะการแลกเปลี่ยน ที่นำเอาส่วนดีหรือจุดแข็งของแต่ละฝ่ายมาสนับสนุนกันและกัน จะช่วยให้เกิดการผนึกกำลัง (Synergy) ในลักษณะที่ ๑+๑ ได้ผลรวมมากกว่า ๒ เสมอ (๑+๑>๒) เป็นการรวมกันให้เกิด “พลังทวีคูณ” ไม่ใช่ทวีบวก ผลลัพธ์ที่ได้จากการ

ทำงานเป็นเครือข่าย จึงต้องดีกว่าผลลัพธ์ของการต่างคนต่างคิดแล้วนำมารวมนกัน (หลายหัวดีกว่าหัวเดียว)

(๒) เครือข่ายช่วยให้มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ทักษะ ความรู้ ประสบการณ์ เครื่องมือ และสื่อ ผ่านการประชุม การทดลองปฏิบัติการ การประชาสัมพันธ์ และการให้ความร่วมมือกันในการดำเนินโครงการ การแบ่งปันทักษะและประสบการณ์ให้แก่งานเป็นการเสริมความสมบูรณ์ให้กับสมาชิกเครือข่ายทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นบุคคลหรือองค์กร

(๓) การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารและการประสานงานในเครือข่ายช่วยลดการทำงานและการใช้ทรัพยากรซ้ำซ้อน ทำให้การพัฒนาสามารถดำเนินไปได้ก้าวหน้า รวดเร็ว และส่งผลต่อสังคมในวงกว้างยิ่งขึ้น

(๔) เครือข่ายสามารถเชื่อมโยงคนที่อยู่ในระดับต่างกัน มีวิธีการทำงาน การจัดองค์กร และมีภูมิหลังต่างกันที่ไม่มีโอกาสติดต่อกัน เข้าด้วยกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลให้เกิดความเข้าใจกันมากขึ้น นำไปสู่การทำงานร่วมกัน เพื่อประโยชน์ของทุกฝ่าย

(๕) เครือข่ายสามารถทำให้คนและองค์กรที่ไม่มีความสัมพันธ์กันได้ทราบว่ายังมีบุคคลหรือหน่วยงานอื่นอีกมากที่สนใจทำงานในเรื่องเดียวกัน และเผชิญปัญหาเหมือนกัน

(๖) เครือข่ายสามารถทำให้ความต้องการของประชาชนได้รับการสนองตอบจากรัฐ

(๗) เครือข่ายช่วยชี้ให้เห็นปัญหาและประเด็นการพัฒนาที่ซับซ้อนและท่วมท้นในชุมชน

(๘) เครือข่ายทำให้คนและองค์กรได้รับความช่วยเหลือจากเพื่อน ได้รับกำลังใจ การจูงใจ และการยอมรับ ซึ่งมีความสำคัญต่อหน่วยเล็ก ๆ ที่อยู่นอกระบบราชการ

(๙) สามารถถึงศักยภาพความเชี่ยวชาญของนักวิชาการ/นักวิจัย ตลอดจนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ ซึ่งกระจายปฏิบัติงานอยู่ในสถาบันอุดมศึกษา หน่วยวิจัย หรือองค์กรต่างๆ ทั้งภาครัฐและภาคเอกชนภายในประเทศ และต่างประเทศ เพื่อผนึกพลังในการพัฒนาวิชาการ พัฒนา/สร้างหลักสูตร ร่วมวิจัยพัฒนาและสร้างผลงานวิจัยที่ส่งผลต่อการพัฒนาคุณภาพของการบริหารจัดการ แก้ไขปัญหาของประเทศ และเสริมสร้างสมรรถนะการแข่งขันของประเทศได้

(๑๐) สามารถระดมทรัพยากรที่มีจำกัดให้มีการใช้อย่างมีประสิทธิภาพเกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งทรัพยากรบุคคล และอุปกรณ์เพื่อการศึกษาและวิจัยที่มีราคาแพง

๑.๕ ประเภทและรูปแบบของภาคีเครือข่าย

(๑) เครือข่ายเชิงพื้นที่ (Area Network)

(๒) เครือข่ายเชิงประเด็นกิจกรรม (Issue Network)

(๓) เครือข่ายแบ่งตามโครงสร้างหน้าที่ (Role Network)

(๑) **เครือข่ายเชิงพื้นที่ (Area Network)** หมายถึง การรวมตัวของกลุ่ม องค์กร เครือข่าย ที่อาศัยพื้นที่ดำเนินการเป็นปัจจัยหลักในการทำงานร่วมกันเป็นกระบวนการพัฒนาที่อาศัยกิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่เป็นเป้าหมายนำทางและเป็นการพัฒนาแบบบูรณาการที่ไม่แยกส่วนต่างๆ ออกจากกัน โดยยึดเอาพื้นที่เป็นที่ตั้งแห่งความสำเร็จในการทำงานร่วมกันของทุกฝ่ายลักษณะและโครงสร้างของเครือข่ายเชิงพื้นที่ สามารถจัดได้หลายระดับตามพื้นที่และกิจกรรมที่เกิดขึ้น อาทิ

๑) การแบ่งเครือข่ายตามระบบการปกครองของภาครัฐ เช่น

- เครือข่ายระดับหมู่บ้าน ตำบลและอำเภอ เช่น เครือข่ายประชาคม อ.แม่สอด

จ.ตาก

- เครือข่ายระดับจังหวัด เช่น เครือข่ายประชาคม จ.น่าน
- เครือข่ายระดับภูมิภาค เช่น เครือข่ายป่าชุมชนภาคเหนือ
- เครือข่ายระดับประเทศ เช่น เครือข่ายสมาพันธ์เกษตรกรแห่งประเทศไทย
- เครือข่ายองค์กรระหว่างประเทศ เช่น เครือข่ายการพัฒนาของ UNDP เป็นต้น

๒) การแบ่งพื้นที่ตามความสำคัญของทรัพยากรธรรมชาติ เช่น

- เครือข่ายลุ่มน้ำปิง
- เครือข่ายอ่าวปัตตานี
- ฯลฯ

(๒) เครือข่ายเชิงประเด็นกิจกรรม (Issue Network) หมายถึง เครือข่ายที่ใช้ประเด็นกิจกรรม หรือสถานการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปัจจัยหลักในการรวมกลุ่มองค์กร โดยมองข้ามมิติในเชิงพื้นที่ มุ่งเน้นการจัดการในประเด็นกิจกรรมนั้นๆ อย่างจริงจัง และพัฒนาให้เกิดความร่วมมือกับภาคีอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับลักษณะและโครงสร้างของเครือข่ายเชิงประเด็นกิจกรรม สามารถแบ่งได้อย่างมากมายตามประเด็นกิจกรรม และความสนใจที่เกิดขึ้นของฝ่ายต่างๆ ทั้งภาครัฐ เอกชน และภาคประชาชน โดยไม่ยึดติดกับพื้นที่ดำเนินการ แต่ใช้หลักของกิจกรรมที่เกิดขึ้นเป็นตัวกำหนดความเป็นเครือข่าย เช่น

- เครือข่ายป่าชุมชน
- เครือข่ายภูมิปัญญาชาวบ้าน
- เครือข่ายธนาคารหมู่บ้าน
- เครือข่ายผู้สูงอายุ
- เครือข่ายด้านคุ้มครองผู้บริโภค
- เครือข่ายสิ่งแวดล้อม
- เครือข่ายปฏิรูปการศึกษา
- เครือข่ายสิทธิมนุษยชน
- เครือข่ายสุขภาพ
- ฯลฯ

(๓) เครือข่ายแบ่งตามโครงสร้างหน้าที่ (Role Network) หมายถึง เครือข่ายที่เกิดขึ้นโดยอาศัยภารกิจ/กิจกรรม และการก่อตัวของกลุ่มผลประโยชน์ในสังคมเป็นแนวทางในการแบ่งเครือข่าย ซึ่งอาจแบ่งเป็นเครือข่ายภาครัฐ ภาคประชาชน ภาคธุรกิจเอกชน และภาคองค์กรพัฒนาเอกชน โดยเครือข่ายต่างๆ ดังกล่าวมุ่งเน้น การดำเนินการภายใต้กรอบแนวคิด หลักการ วัตถุประสงค์และเป้าหมายหลักของหน่วยงาน หรือโครงสร้างหลักของกลุ่มผลประโยชน์ นั้นๆ ลักษณะและโครงสร้างของเครือข่ายประเภทนี้ สำหรับสังคมไทยอาจแบ่งกลุ่มผลประโยชน์ได้ ๔ ภาคส่วนใหญ่ๆ ได้แก่

๑) เครือข่ายภาครัฐ เช่น เครือข่ายสถาบันการศึกษา เครือข่ายกรมการพัฒนาชุมชน กระทรวงมหาดไทย เครือข่ายองค์กรอิสระของภาครัฐ เช่น สถาบันพระปกเกล้า สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นต้น

๒) เครือข่ายภาคธุรกิจเอกชน เช่น สมาหุการการค้า สมาอุตสาหกรรม สมาคมผู้ส่งออก เครือข่าย SME ฯลฯ

๓) เครือข่ายองค์กรพัฒนาเอกชน เช่น เครือข่ายเพื่อนตะวันออก เครือข่ายองค์กร พัฒนาเอกชนภาคเหนือ เครือข่ายด้านแรงงานสวัสดิการสังคม เครือข่ายมูลนิธิ YMCA ฯลฯ

๔) เครือข่ายภาคประชาชน เช่น เครือข่ายปราชญ์อีสาน เครือข่ายประมงพื้นบ้าน เครือข่ายสมัชชาคนจน เป็นต้น

๑.๖ การสร้างภาคีเครือข่าย (Networking)

การสร้างเครือข่าย หมายถึงการทำให้มีการติดต่อสื่อสารระหว่างกัน สนับสนุนให้มีการ แลกเปลี่ยนข่าวสารข้อมูลความรู้ และการร่วมมือกันด้วยความสมัครใจ การสร้างเครือข่ายควร สนับสนุนและอำนวยความสะดวก ให้สมาชิกในเครือข่ายมีความสัมพันธ์กันฉันท์เพื่อน ที่ต่างก็มีความ เป็นอิสระมากกว่าสร้างการคบค้าสมาคมแบบพึ่งพิง ฐานความสัมพันธ์ให้แน่นแฟ้นด้วยกิจกรรมร่วม นอกจากนี้การสร้างเครือข่ายต้องไม่ใช่การสร้างระบบติดต่อด้วยการเผยแพร่ข่าวสารแบบทางเดียว เช่นการส่งจดหมายข่าวไปให้สมาชิกตามรายชื่อ แต่จะต้องมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารระหว่างกัน ด้วย

๑.๗ การรักษาภาคีเครือข่าย

ตราบใดที่ภารกิจเครือข่ายยังไม่สำเร็จย่อมมีความจำเป็นที่จะต้องรักษาเครือข่ายไว้ ประคับประคองให้เครือข่ายสามารถดำเนินการต่อไปได้ และบางกรณีหลังจากเครือข่ายได้บรรลุผล สำเร็จตามเป้าหมายแล้ว ก็จำเป็นต้องรักษาความสำเร็จของเครือข่ายไว้ หลักการรักษาความสำเร็จ ของเครือข่าย มีดังนี้

- (๑) มีการจัดกิจกรรมร่วมที่ดำเนินอย่างต่อเนื่อง
- (๒) มีการรักษาสัมพันธ์ภาพที่ดีระหว่างสมาชิกเครือข่าย
- (๓) กำหนดกลไกสร้างระบบจูงใจ
- (๔) จัดหาทรัพยากรสนับสนุนเพียงพอ
- (๕) ให้ความช่วยเหลือและช่วยแก้ไข้ปัญหา
- (๖) มีการสร้างผู้นำรุ่นใหม่อย่างต่อเนื่อง

๑.๘ ภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร (ภาคราชการ/เอกชน)

ก.แบ่งตามระดับชั้น

- ระดับนานาชาติ : UN, JICA, กองทุนระหว่างประเทศ
- ระดับประเทศ
 - กระทรวงที่เกี่ยวข้อง : กระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงสาธารณสุข
 - สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสร้างสุขภาพ (สสส.)
 - มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

- กองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน (เลขสวย)
- บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
- สถาบันการศึกษา
- มูลนิธิและองค์กรภาคเอกชนต่าง ๆ
- **ระดับภูมิภาค**
 - จังหวัด/กลุ่มจังหวัด
- **ระดับท้องถิ่น**
 - องค์การบริหารส่วนจังหวัด/เทศบาล/องค์การบริหารส่วนตำบล
 - อาสาจราจร ผู้ช่วยเหลื่อตำรวจจราจร และอาสาสมัครอย่างไม่เป็นทางการ

ข.แบ่งตามบทบาทหน้าที่

EDUCATION

- เขตพื้นที่การศึกษา
- สื่อท้องถิ่น
- เคเบิลทีวี
- พิพิธภัณฑ์

EMPOWERMENT

- เครือข่ายเหยื่อเมาแล้วขับ
- ท้องถิ่น
- ชุมชน
- บริษัท ห้างร้าน

ENGINEERING

- แขวงทางทาง
- กรมทางหลวงชนบท
- วิทยาลัยเทคนิค
- โยธาท้องถิ่น

EMS (Emergency Medical Service Unit: หน่วยบริการการแพทย์ฉุกเฉินและส่งต่อ)

- เครือข่าย EMS
- มูลนิธิ
- กู้ชีพกู้ภัยท้องถิ่น

EVALUATION

- นักวิจัยพื้นที่
- มหาวิทยาลัยท้องถิ่น
- ชุมชน
- นักวิชาการท้องถิ่น

ENFORCEMENT

- ตำรวจ
- ขนส่ง

๒. เทคนิคการประสานงานกับภาคีเครือข่าย

๒.๑ การสื่อสาร (Communication)

การติดต่อสื่อสารเป็นกระบวนการรับและการถ่ายทอดข้อมูล อันได้แก่ ข้อเท็จจริง ความคิด ความรู้สึก ทศนคติ หรือเนื้อหาสาระต่าง ๆ ที่บุคคลมีความเกี่ยวข้องกัน จากบุคคลไปสูบุคคล หรือจากบุคคลไปสู่กลุ่ม หรือจากกลุ่มไปสู่กลุ่ม เพื่อสร้างความเข้าใจ การชักจูง หรือมุ่งให้ความรู้ หรือทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่ประสงค์

การติดต่อสื่อสารที่ดี มีความจำเป็นต่อการทำงานขององค์กรอย่างยิ่ง ซึ่งมักเป็นการแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารกัน หัวหน้างานจำเป็นต้องสั่งงาน ชี้แจงนโยบาย สร้างความเข้าใจร่วมกัน และจัดกลุ่มพฤติกรรม การสื่อสารที่ชัดเจนระหว่าง ผู้ทำงานจะส่งผลต่อผลผลิตทีมงาน การแก้ปัญหา และการจัดการกับความขัดแย้งและที่สำคัญมนุษยสัมพันธ์ที่ดีต้องมีพื้นฐานมาจากการติดต่อสื่อสารที่มีคุณภาพ

ลักษณะของการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ

๑. **มีความชัดเจน (Clarity)** การทำให้เกิดความชัดเจน หมายถึง การระมัดระวังในการเลือกภาษา หรือถ้อยคำหรือข้อความที่จำเป็น และช่วยในการแปลความให้เกิดความเข้าใจตรงกัน สามารถปฏิบัติได้ถูกต้องตามวัตถุประสงค์ระบุผู้ที่เกี่ยวข้อง เวลา สถานที่ เหตุผล เป็นต้น

๒. **มีความสมบูรณ์ (Completeness)** การติดต่อสื่อสารที่มีความสมบูรณ์ เป็นความพยายามทำให้การถ่ายทอดครบถ้วนตามที่ต้องการให้ผู้รับฟังเข้าใจ ได้แก่ การระบุวัตถุประสงค์ วิธีการ และสิ่งที่เกิดขึ้นตามมา

๓. **มีความกะทัดรัด (Conciseness)** เป็นการจัดทำข่าวสารที่มีความจำเป็นจะให้เห็นประเด็นสำคัญชัดเจน ไม่ทำให้เกิดความเข้าใจสับสน

๔. **เป็นรูปธรรม (Concreteness)** เป็นการติดต่อสื่อสารที่แสดงให้เห็นเป็นจริงได้ มีข้อมูลในจินตนาการ หรือเป็นเพียงความคาดหวัง

๕. **มีความถูกต้อง (Correctness)** เป็นการถ่ายทอดข้อมูล ข่าวสารที่เป็นจริง ไม่บิดเบือน ไม่ต่อเติม หรือขาดตกสูญหายจนเป็นผลทำให้ผลที่ตามมาไม่ตรงกับวัตถุประสงค์

๒.๒ ศิลปะการพูด

การพูด คือ การใช้ถ้อยคำ น้ำเสียง และกิริยาอาการ เพื่อถ่ายทอดอารมณ์ ความรู้สึกนึกคิด ความรู้ ประสบการณ์ ตลอดจนความต้องการของผู้พูดให้ผู้ฟังได้รับรู้และเกิดการตอบสนอง

การพูดที่ดี คือ การใช้ถ้อยคำ น้ำเสียงผสมผสานกิริยาอาการเพื่อสื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อถ่ายทอดอารมณ์และความต้องการที่เป็นคุณประโยชน์แก่ผู้ฟัง เพื่อให้เกิดการรับรู้และเกิดผลการตอบสนองอย่างได้ผลตามความมุ่งหมายของผู้พูด

สิ่งที่ควรปฏิบัติในการพูด

- พูดให้เสียงดังฟังชัด
- จังหวะการพูดไม่ช้าหรือเร็วเกินไป
- อย่าพูดเอ้อ-อ่า
- อย่าพูดเหมือนอ่านหนังสือหรือท่องจำ
- พูดด้วยความรู้สึกที่จริงใจ
- อย่าพูดจนกว่าท่านจะมีความเข้าใจในเรื่องที่ท่านจะพูด
- อย่าพูดจนกว่าท่านจะมีความเชื่อเรื่องที่ท่านจะพูด
- อย่าพูดจนกว่าท่านจะมีความรู้สึกตามเรื่องที่ท่านจะพูด
- ระวังการล้อเลียนเสียดสี ประชดประชันบุคคลหรือสถาบัน
- อย่าพูดเรื่องหยาบโลน หรือตลกสองแง่สองงาม
- ขบถธรรมเนียม วัฒนธรรม ศาสนา และสิ่งที่คนทั่วไปเคารพสักการะ
- อารมณ์ขันที่ดี ต้องสุภาพ นุ่มนวลและแนบเนียน

๒.๒ ศิลปะการฟัง (Effective Listening)

การฟัง เป็นศิลป์ในการติดต่อสื่อสารที่สำคัญอย่างหนึ่ง การพูดเป็นงานที่ยากกว่าการฟัง เนื่องจากคนทั่วไปมีแนวโน้มที่จะชอบพูดมากกว่าการฟัง ฉะนั้นการฟังจึงถูกละเลยการใส่ใจไป การฟังเป็นกระบวนการที่แบ่งได้ ๓ ขั้นตอน ได้แก่ การใส่ใจ ความเข้าใจ ประเมินผล

การใส่ใจ เป็นการมุ่งประเด็นการสนใจไปที่การพูดและสาระที่ผู้ส่งส่งมาประกอบไปด้วย

๑. การประสานสายตา ที่เป็นมิตรเป็นกันเอง และให้กำลังใจแก่ผู้พูด
๒. การแสดงออกทางสีหน้า แสดงความใส่ใจที่กำลังฟังอยู่
๓. การวางท่าทาง ผู้ฟังที่ไม่ผ่อนคลาย เป็นผู้ฟังที่ดี เพราะจะช่วยให้ผู้พูดผ่อนคลาย

ไปด้วย

๔. การจัดระยะห่างทางกาย ตำแหน่งที่เหมาะสมคือ ไม่ใกล้ชิดหรือห่างกันจนเกินไป

การทำความเข้าใจ เกี่ยวข้องกับการจัดระบบข้อมูลที่รับมา ผู้ฟังที่กระตือรือร้นสนใจฟังสามารถรับเลือก หรือจัดรวบรวมข้อมูลที่เป็นประเด็นสำคัญได้ดี

การประเมินผล เป็นระยะสุดท้ายของการฟัง ระยะนี้เป็นการหาความหมายที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อแรงจูงใจ ความคิด ความน่าเชื่อถือต่างๆ ของผู้พูด

ผู้มีศิลปะการฟังสามารถฝึกฝนพฤติกรรมต่อไปนี้

๑. ฟังฟังด้วยความสนใจและกระตือรือร้น
๒. ฟังฟังผู้พูดทุกคน
๓. ฟังฟังเพื่อจับใจความสำคัญให้ได้
๔. ฟังฟังให้ได้ทั้งการติดต่อสื่อสารด้วยวาจาและโดยไม่ใช้วาจา
๕. ฟังฟังด้วยความอดทนไม่คาดหวัง
๖. ฟังฟังให้ตลอดก่อนคิดตอบโต้

๗. ฟังไม่แสดงพฤติกรรมขัดคอ เป็นเหตุให้การพูดหยุดชะงัก
๘. ฟังฟังเพื่อพยายามแสวงหาข้อยุติอย่างประนีประนอม ไม่มุ่งจับผิด
๙. ฟังฟังด้วยความเข้าใจผู้พูด และทำความเข้าใจให้ตรงกัน
๑๐. ฟังฟังด้วยปราศจากอคติ

๒.๔ การใช้ภาษากาย

ภาษากาย หมายถึง การเคลื่อนไหวในลักษณะต่าง ๆ ของร่างกายที่แสดงให้เห็นถึงสิ่งที่เรารู้สึกหรือคิด การใช้ภาษากายมีความแตกต่างกันในแต่ละเชื้อชาติ ภาษาในเรื่องของการแสดงท่าทาง ได้แก่ ทางสายตา การสัมผัสและการสื่อสารที่ไม่ใช้คำพูดแตกต่างกันไปตามวัฒนธรรมของแต่ละประเทศ

การใช้ภาษากายในการนำเสนอ

ความมั่นใจในตัวเอง ถือว่าเป็นลักษณะสำคัญที่ทุกคนพึงมี ซึ่งการแสดงออกถึงความมั่นใจนั้นไม่ได้หมายถึงแค่การพูดเท่านั้น แต่ท่าทางที่แสดงออกมาบ่งบอกถึงความมั่นใจของคุณได้เหมือนกัน

- ไม่ควรยืนกอดอก
- ยิ้มอย่างมั่นใจ
- ดูแลตัวเองให้ดูดีอยู่เสมอ
- การจับมือทักทายหรือแสดงความขอบคุณ
- เดินด้วยท่าทางที่มั่นคง
- ยืนหลังตรงเสมอ
- สายตามองตรงไปข้างหน้า
- ไม่ควรแสดงอาการกระสับกระส่ายออกมาให้เห็น
- อย่าเอามือล้วงกระเป๋า

๒.๕ การเสริมสร้างความประทับใจ

การสร้างความประทับใจที่สำคัญอย่างหนึ่งคือการนำเสนอตนเองซึ่งเป็นการเคลื่อนไหวทางท่าทาง ความเชื่อมั่นในตนเองการควบคุมและรูปแบบของพลังในตนในสถานการณ์ต่างๆ การแสดงความเชื่อมั่นในตนเอง บุคคลอื่นจะรับรู้ได้อย่างรวดเร็วในการพบกันครั้งแรก มีความเห็นว่าเป็นโดยมากแม้บุคคลจะมีความเก่งพอกัน แต่การพบว่าบุคคลแสดงตนได้อย่างมั่นใจเป็นคุณสมบัติที่ต้องการของหน่วยงาน การพัฒนาการแสดงตนเริ่มด้วยความซาบซึ้งในการทำงานครั้งแรก แนวโน้มจากความประทับใจอยู่ตลอดเวลาเริ่มต้น การมองรูปลักษณ์ภายนอกก็เป็นส่วนประกอบในการสร้างความประทับใจจากบุคคลอื่นได้

๒.๖ การเสริมสร้างภาพพจน์

ภาพพจน์เป็นการอธิบายความรู้สึกจากบุคคลอื่นที่มีต่อตนในทุกวงการธุรกิจหรือวงการสังคม พฤติกรรมจะสื่อสภาพความรู้สึกนึกคิดที่มองเห็น ภาพพจน์ขึ้นอยู่กับคุณภาพการแสดงออก การดูแลสุขภาพการแต่งกาย มารยาททางสังคม

องค์ประกอบภาพพจน์

คุณภาพเสียง กริยามารยาท การแสดงออกทางสีหน้า การใช้ภาษา การเข้าใจ
ความสามารถ ความคล่องตัว ความเชื่อมั่นในตัวเอง การแกว่งมือ เจตคติเชิงบวก ภาพรวม

๒.๗ การเสริมสร้างความศรัทธาและเชื่อถือ

(๑) การเสริมสร้างความศรัทธาเชื่อถือที่สำคัญเกิดจากการยอมรับกัน เมื่อบุคคลได้รับการยอมรับนับถือว่าเป็นบุคคลที่มีคุณค่า มีเกียรติน่าไว้วางใจจะส่งผลทั้งการเสริมสร้างการตระหนักในคุณค่าแห่งตนแล้วยังส่งผลดีต่อกลุ่ม องค์กร/หน่วยงานและผลงานที่มีประสิทธิภาพ การยอมรับซึ่งกันและกัน ความพึงพอใจใฝ่ผูกสัมพันธ์ การไว้วางใจซึ่งกันและกัน ประสานความคิดการกระทำ ทำงานร่วมกันอย่างราบรื่นผลงานมีประสิทธิภาพ

(๒) การแสดงตัวอย่างเป็นกัลยาณมิตร ย่อมเสริมสร้างความศรัทธา (กัลยาณมิตร คือ มิตรแท้ เพื่อนแท้ เพื่อนตาย เพื่อนที่คอยช่วยเหลือเพื่อนอย่างจริงใจโดยไม่หวังสิ่งใดตอบแทน เป็นมิตรที่หวังดี มีสิ่งดี ๆ ให้กันด้วยความจริงใจ)

องค์ประกอบของพฤติกรรมการเป็นกัลยาณมิตร (กัลยาณมิตรธรรม ๗)

๑. **ปิโย** ความน่ารัก ในฐานะเป็นที่สบายใจและสนิทสนม : ชวนให้อยากเข้าไปปรึกษา
ไต่ถาม

๒. **ครุ** ความน่าเคารพ ในฐานะประพฤติสมควรแก่ฐานะ : ให้เกิดความรู้สึกอบอุ่นใจ
เป็นที่พึงใจ และปลอดภัย

๓. **ภาวนีโย** ความน่าเจริญใจ หรือน่ายกย่อง ในฐานะทรงคุณ : ความรู้และภูมิปัญญา
แท้จริง ทั้งเป็นผู้ฝึกอบรมและปรับปรุงตนอยู่เสมอ ควรเอาอย่าง ทำให้ระลึกและเอออ้างด้วยซาบซึ้ง
ภูมิใจ

๔. **วตฺตา จ** การรู้จักพูดให้ได้ผล : รู้จักชี้แจงให้เข้าใจ รู้ว่าเมื่อไรควรพูดอะไรอย่างไร
คอยให้คำแนะนำว่ากล่าวตักเตือน เป็นที่ปรึกษาที่ดี

๕. **วจนฺทขโม** ความอดทนต่อถ้อยคำ : พร้อมทั้งจะรับฟังคำปรึกษาซักถามคำแนะนำ
วิพากษ์วิจารณ์ อดทน ฟังได้ไม่เบื่อ ไม่ฉุนเฉียว

๖. **คมกิริยจกถกิตฺตา** การแถลงเรื่องกล้าลึกได้ : สามารถอธิบายเรื่องยุ่งยากซับซ้อน
ให้เข้าใจ และให้เรียนรู้เรื่องราวที่ลึกซึ้งยิ่งขึ้นไป

๗. **โน จฏฐาเน นิโยชเย** การไม่ชักนำใน อฐาเน : ไม่แนะนำในเรื่องเหลวไหล, ชักจูงไป
ในทางเสื่อมเสีย

๒.๘ การสร้างคุณค่าแก่ตัวเอง

เทคนิคเพิ่มการตระหนักในคุณค่าแห่งตน

การตระหนักในคุณค่าแห่งตนมิใช่พัฒนามาทั้งหมดตั้งแต่วัยเด็ก แต่สามารถที่จะเพิ่มความ
งอกงามได้เมื่อมีความต้องการพัฒนา ขั้นแรก คือ การตรวจสอบความเข้าใจในตนว่าเป็นใคร ทำอะไร
ได้บ้าง และกำลังจะทำอะไรต่อไป การที่บุคคลยึดติดแต่ภาพพจน์แห่งตนเฉพาะในอดีตและคิดซ้ำไปซ้ำ
มาอย่างคับแคบ และรูปแบบของมุมมองเชิงลบ โดยปราศจากการพิจารณาเหตุผล

การพัฒนาระดับคุณค่าแห่งตน อาจทำได้ดังนี้

๑. ยอมรับตนเองอย่างที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน
๒. รับผิดชอบในสิ่งที่ตนตัดสินใจเลือกกระทำ
๓. การพัฒนาความเชี่ยวชาญเฉพาะด้าน
๔. การกำหนดและสร้างความสำเร็จตามเป้าหมาย

๒.๙ การตั้งเป้าหมายของชีวิต อาจทำได้ ๓ ขั้นตอน

๑. การกำหนดวิสัยทัศน์
๒. การสร้างสถานการณ์จำลอง
๓. จัดการพบกับตนเอง

๓. แหล่งทุนของภาคีเครือข่าย

- ระดับนานาชาติ (UN JICA กองทุนระหว่างประเทศ)
- ระดับประเทศ
 - งบประมาณปกติ
 - กระทรวงที่เกี่ยวข้อง
 - สำนักงานกองทุนสนับสนุนการเสริมสร้างสุขภาพ (สสส)
 - มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ
 - กองทุนเพื่อความปลอดภัยทางถนน (เลขสวย)
 - บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด
 - สถาบันการศึกษา มูลนิธิและองค์กรภาคเอกชนต่าง ๆ
- ระดับภูมิภาค
 - งบประมาณจังหวัด/กลุ่มจังหวัด
- ระดับท้องถิ่น
 - องค์การบริหารส่วนจังหวัด/เทศบาล/องค์การบริหารส่วนตำบล

๓.๑ หลักการจัดทำโครงการเพื่อขอรับการสนับสนุนงบประมาณจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต้องเป็นโครงการที่ท้องถิ่นมีหน้าที่ แต่ไม่สามารถดำเนินการได้ด้วยหน่วยงานตนเอง

- การรักษาความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน
- การแก้ไขปัญหาจราจร
- การแก้ไขปัญหายาเสพติด (กระทรวงมหาดไทยกำหนดทุกท้องถิ่นต้องตั้งงบ ๕%)

การติดต่อประสานงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น



แหล่งทุนของภาคีเครือข่าย

การติดต่อประสานงานองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

หน่วยงาน	แผนกที่เกี่ยวข้องกับการ จัดทำงบประมาณ	บุคคลที่ต้องติดต่อ
องค์การบริหารส่วนจังหวัด	สำนักแผนงานและ งบประมาณ	นายก อบจ./สจ.ฝ่ายบริหาร
เทศบาล	หน่วยงานคลัง	นายกเทศมนตรี/เทศมนตรี
องค์การบริหารส่วนตำบล	หน่วยงานคลัง	นายก อบต./ฝ่ายบริหาร

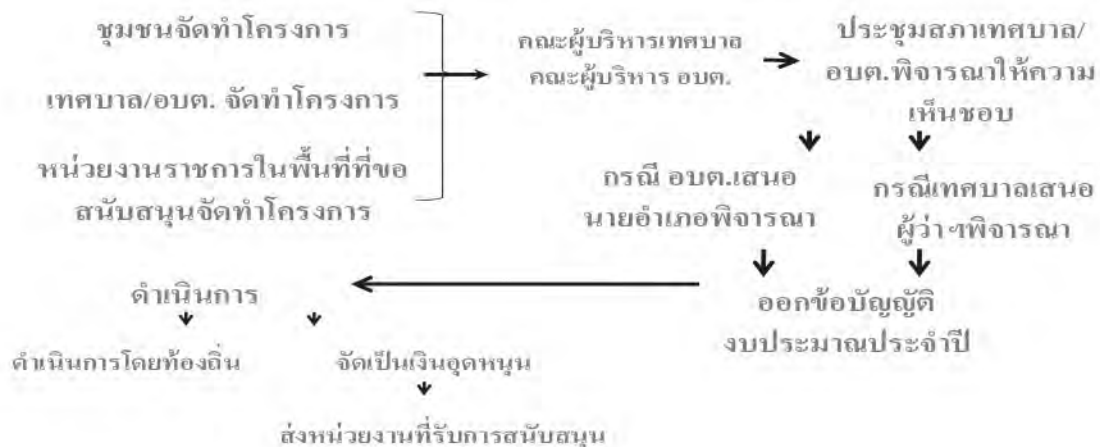


วงรอบการจัดทำงบประมาณ อบต./เทศบาล



แหล่งทุนของภาคีเครือข่าย

วงรอบการจัดทำงบประมาณ อบต./เทศบาล





แหล่งทุนของภาคีเครือข่าย

☀️ **แนวทางสนับสนุนทุน สำนักงานกองทุนสร้างเสริมสุขภาพ (สสส)**

โครงการสร้างเสริมสุขภาพ ประเภท เปิดรับทั่วไป

เปิดรับโครงการ ปีละ 3 รอบ			
รอบ	ระยะเวลาเปิดรับ	แจ้งผลการพิจารณา	วันเริ่มโครงการ
1	1 ธันวาคม – 31 มกราคม	จะแจ้งผลการพิจารณาภายใน 6 วัน นับจากวันที่ สสส. ได้รับโครงการ	ส่งโครงการถึง สสส.ล่วงหน้าอย่างน้อย 90 วัน ก่อนวันเริ่มต้นโครงการ
2	1 เมษายน – 31 พฤษภาคม		
3	1 สิงหาคม – 30 กันยายน		

☛ สอบถามรายละเอียดเพิ่มเติม : สำนักสนับสนุนโครงการเปิดรับทั่วไป สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ โทรศัพท์ : 02-2980500 ต่อ 1111-1116 , โทรสาร 02-2980499
Website www.thaibhealth.or.th

๔. การสร้างอาสาสมัคร และผู้ช่วยเหลือตำรวจจราจร

๔.๑ อาสาสมัคร(อย่างเป็นทางการ)

กฎหมาย กฎ ระเบียบ และคำสั่งที่เกี่ยวข้อง

๑.รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐ หมวด ๔ หน้าที่ของชนชาวไทย

มาตรา ๗ บุคคลมีหน้าที่รับราชการทหาร ช่วยเหลือในการป้องกันและบรรเทาภัยพิบัติสาธารณะ เสียภาษีอากร ช่วยเหลือราชการ รับผิดชอบต่อสังคม พิทักษ์ ปกป้อง และสืบสานศิลปวัฒนธรรมของชาติ และภูมิปัญญาท้องถิ่น และอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ตามที่กฎหมายบัญญัติ

๒.พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๗

มาตรา ๗ ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติส่งเสริมให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจเพื่อป้องกันและปราบปรามการกระทำความผิดทางอาญารักษาความสงบเรียบร้อยและรักษาความปลอดภัยของประชาชนตามความเหมาะสมและความต้องการของแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้การดำเนินการมีส่วนร่วมให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่ ก.ต.ช.กำหนด

๓.ระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการส่งเสริมให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจ พ.ศ. ๒๕๔๙ (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๓/ตอนพิเศษ ๓๑ ง/หน้า ๒๓/๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙) : อาศัยอำนาจตามความในมาตรา ๗ และมาตรา ๑๘ (๑) แห่งพระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๗ และมติ ก.ต.ช. ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๔๘ เมื่อวันที่ ๒๖ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๔๘ จึงออกระเบียบ ก.ต.ช.ไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ ๔ ในระเบียบนี้

“ท้องถิ่น” หมายความว่า องค์การปกครองส่วนท้องถิ่นตามที่กฎหมายบัญญัติซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลหรือสถานีตำรวจภูธรนั้น

“ชุมชน” หมายความว่า กลุ่มประชาชนที่มีภูมิลำเนา พักอาศัยหรือประกอบกิจการ อยู่ในเขตพื้นที่ความรับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลหรือสถานีตำรวจภูธรนั้น

“กต.ตร.กทม.” หมายความว่าคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงาน ตำรวจกรุงเทพมหานคร ตามระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ

“กต.ตร.จังหวัด” หมายความว่าคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงาน ตำรวจจังหวัด ตามระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ

“กต.ตร.สน.” หมายความว่าคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงาน ตำรวจสถานีตำรวจนครบาล ตามระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ

“กต.ตร.สภ.” หมายความว่าคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงาน ตำรวจสถานีตำรวจภูธร ตามระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ

“สง.ก.ต.ช.” หมายความว่า สำนักงานคณะกรรมการนโยบายตำรวจแห่งชาติตามกฎหมายกระทรวงแบ่งส่วนราชการเป็นกองบังคับการหรือส่วนราชการที่เรียกชื่ออย่างอื่นในสำนักงานตำรวจแห่งชาติพ.ศ. ๒๕๔๘

ข้อ ๕ ลักษณะของการมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจได้แก่

(๑) การมีส่วนร่วมในการคิด ศึกษา และค้นคว้าหาสภาพและสาเหตุของปัญหา ตลอดจนความต้องการของท้องถิ่นและชุมชน

(๒) การมีส่วนร่วมในการริเริ่มและตัดสินใจกำหนดกิจกรรมเพื่อลดและแก้ไขปัญหาของท้องถิ่นและชุมชน

(๓) การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติ และ/หรือ การให้ความร่วมมือในการปฏิบัติและ/หรือการสนับสนุนทรัพยากรต่างๆเพื่อใช้ในการปฏิบัติตามกิจกรรมเพื่อลดและแก้ไขปัญหาของท้องถิ่นและชุมชน

(๔) การมีส่วนร่วมในการตรวจสอบและติดตามการดำเนินกิจกรรม

(๕) การมีส่วนร่วมในการเสนอแนะและปรับปรุง

ข้อ ๖ ท้องถิ่นและชุมชนสามารถมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจด้านต่างๆดังต่อไปนี้

(๑) ด้านการป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม

(๒) ด้านการรักษาความสงบเรียบร้อยและรักษาความปลอดภัยของประชาชน

(๓) ด้านการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด

(๔) ด้านการจราจร

(๕) ด้านการดูแลสาธารณสมบัติ

(๖) ด้านการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในท้องถิ่น

ข้อ ๗ ให้ กต.ตร.สน. และ กต.ตร.สภ.มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการ กำหนดลักษณะรูปแบบและวิธีการให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจตามข้อ ๕ เพื่อ

ดำเนินการตามข้อ ๖ โดยให้คำนึงถึงปัจจัยทางด้านอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย สภาพทางภูมิศาสตร์ เศรษฐกิจสังคม ประเพณีวัฒนธรรมและวิถีการดำรงชีวิตของแต่ละท้องถิ่นและชุมชนเป็นสำคัญ

ข้อ ๘ ให้สถานตำรวจนครบาลและสถานตำรวจภูธรเป็นหน่วยงานที่ให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจตามที่ กต.ตร.สน. หรือกต.ตร.สภ. กำหนด

ข้อ ๙ ให้ผู้บัญชาการตำรวจกองบัญชาการตำรวจนครบาลผู้บัญชาการตำรวจภูธร ภาค ๑ ถึง ๙ ผู้บังคับการ กองบังคับการตำรวจนครบาล ๑ ถึง ๙ และผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด ควบคุมกำกับดูแลตลอดจนให้การสนับสนุนและช่วยเหลือสถานตำรวจที่อยู่ในความปกครองบังคับบัญชาในการดำเนินการตามลักษณะรูปแบบ และวิธีการให้ท้องถิ่นและชุมชนมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจตามที่ กต.ตร.สน. หรือกต.ตร.สภ. กำหนด

ข้อ ๑๐ กต.ตร.สน. และ กต.ตร.สภ. มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบ ติดตาม และให้คำแนะนำการปฏิบัติตามลักษณะ รูปแบบและวิธีการตามที่กำหนดในข้อ ๗ ของสถานตำรวจ

กต.ตร.ภทม. และ กต.ตร.จังหวัดมีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบ ติดตามและให้คำแนะนำการปฏิบัติตามลักษณะ รูปแบบและวิธีการตามที่กำหนดในข้อ ๗ ของสถานตำรวจต่างๆซึ่งอยู่ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครหรือเขตพื้นที่แต่ละจังหวัดแล้วแต่กรณี

ข้อ ๑๑ ให้ กต.ตร.สน. และ กต.ตร.สภ. รายงานผลการดำเนินการตามข้อ ๗ เกี่ยวกับปัญหาความเดือดร้อนและความต้องการของชุมชนด้านต่างๆ ตามข้อ ๖ ลักษณะรูปแบบ และวิธีการร่วมดำเนินการตามข้อ ๕ ผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาและแนวทางหรือกิจกรรมที่จะทำต่อไปโดยใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนด

๔.ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการส่งเสริมให้ประชาชน ชุมชน ท้องถิ่นและองค์กรมีส่วนร่วม ในกิจการตำรวจ พ.ศ. ๒๕๕๑ (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๒๕/ตอนพิเศษ ๕๕ ง/หน้า ๑๓/๓ มีนาคม ๒๕๕๑)

ข้อ ๔ ในระเบียบนี้

“การส่งเสริม” หมายความว่า การริเริ่ม ชักนำ ผลักดัน ให้กำลังใจ กระตุ้นเชิญชวน และให้หมายรวมถึงการกระทำที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันนั้นด้วย

“ประชาชน” หมายความว่า บุคคลที่พำนักหรือเข้ามาทำงานในพื้นที่ (ลักษณะประชากรแฝง) รวมตลอดถึงชาวต่างชาติที่สมรสกับคนไทยและมีถิ่นที่อยู่อาศัยในประเทศไทย

“ชุมชน” หมายความว่า การอยู่รวมกันการเกาะเกี่ยวกันของประชาชน

“ท้องถิ่น” หมายความว่า ชุมชนที่มีการบริหารการจัดการและการปกครอง

“องค์กร” หมายถึง หน่วยงานทั้งภาครัฐและภาคเอกชนที่มีการรวมตัวกันเพื่อดำเนินภารกิจ หรือกิจกรรมอันนำไปสู่เป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

“เครือข่ายชุมชนลักษณะปฏิบัติการ” หมายความว่า การเข้ามามีส่วนร่วมในกิจการตำรวจของประชาชนในลักษณะของการเปิดเผยแสดงตัวมีการกำหนดให้แต่งเครื่องแบบชัดเจนมีบัตรประจำตัวสมาชิกและรหัสสมาชิก

“เครือข่ายชุมชนลักษณะแนวร่วม” หมายความว่า การเข้ามามีส่วนร่วมในกิจการตำรวจของประชาชนทั้งในลักษณะของการเปิดเผยแสดงตัวหรือในลักษณะที่ไม่ต้องการเปิดเผยตัวโดยที่ไม่ต้องกำหนดให้แต่งเครื่องแบบอาจมีหรือไม่มีบัตรประจำตัวสมาชิกและรหัสสมาชิก

“อาสาสมัครตำรวจบ้าน”หมายความว่าแนวร่วมประชาชนที่เข้ามามีส่วนร่วมในกิจการตำรวจลักษณะปฏิบัติการเพื่อการรักษาความสงบเรียบร้อยและป้องกันปราบปรามอาชญากรรม

“อาสาจราจร”หมายความว่าแนวร่วมประชาชนที่เข้ามามีส่วนร่วมในกิจการตำรวจลักษณะปฏิบัติการเพื่อสนับสนุนการจัดการจราจร

“กต.ตร.สน.”หมายความว่าคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจสถานีตำรวจนครบาล ตามระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ

“กต.ตร.สภ.”หมายความว่าคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจสถานีตำรวจภูธร ตามระเบียบ ก.ต.ช.ว่าด้วยคณะกรรมการตรวจสอบและติดตามการบริหารงานตำรวจ

ข้อ ๕ รูปแบบการมีส่วนร่วม

(๑) การมีส่วนร่วม แบ่งเป็น ๓ รูปแบบที่สำคัญ คือ

(๑.๑) การมีส่วนร่วมของประชาชนทั่วไป

(๑.๑.๑) เครือข่ายชุมชนลักษณะปฏิบัติการ

(๑.๑.๒) เครือข่ายชุมชนลักษณะแนวร่วม

(๑.๒) การมีส่วนร่วมขององค์กร ได้แก่ องค์กรหรือมูลนิธิ ต่างๆ

(๑.๓) การมีส่วนร่วมของพนักงานรักษาความปลอดภัยเอกชน

ข้อ ๗ การมีส่วนร่วมของประชาชนทั่วไป

เป็นการแสวงหาความร่วมมือจากประชาชนของสถานีตำรวจ แบ่งเป็น ๒ ส่วน ได้แก่

(๑) **เครือข่ายชุมชนลักษณะปฏิบัติการ** เป็นการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชนในการร่วมปฏิบัติกับตำรวจเพื่อป้องกันปราบปรามอาชญากรรม รักษาความสงบเรียบร้อยและรักษาความปลอดภัยให้แก่ชุมชนและท้องถิ่น ช่วยเหลือและสนับสนุนการจัดการจราจร รวมถึงการเข้าร่วมในการป้องกันภัยระงับเหตุและช่วยเหลือหรือกู้ภัยจากอุบัติเหตุต่างๆ

(๒) **เครือข่ายชุมชนลักษณะแนวร่วม** เป็นการเข้ามามีส่วนร่วมในการส่งเสริมและสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าพนักงานตำรวจ

ข้อ ๘ เครือข่ายชุมชนลักษณะปฏิบัติการ

(๑) **วัตถุประสงค์**

(๑.๑) เพื่อแสวงหาความร่วมมือจากประชาชน/ชุมชน/ท้องถิ่นให้มีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานเพื่อป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม คุ้มครองตนเองและชุมชน

(๑.๒) เพื่อเสริมสร้างบทบาทของกลุ่มพลังในการรักษาความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยของชุมชน/ท้องถิ่น

(๒) **ประเด็น/ขอบเขตการดำเนินงาน**

(๒.๑) **อาสาสมัครตำรวจบ้าน**

(๑) **รูปแบบการจัดแนวร่วมเชิงปฏิบัติการ** เป็นการแสวงหาความร่วมมือจากประชาชนให้เข้าร่วมปฏิบัติกับเจ้าพนักงานตำรวจในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ยาเสพติด และอุบัติเหตุต่างๆ รวมทั้งการตรวจตราของตำรวจสายตรวจ

(๒) กลุ่มเป้าหมาย

(๒.๑) ประชาชนทั่วไป ซึ่งมีภูมิลำเนาในเขตพื้นที่ของสถานีตำรวจ

(๒.๒) ผู้นำชุมชน หรือผู้นำท้องถิ่น และสมาชิกอาสาสมัครป้องกัน

ภัยฝ่ายพลเรือน (อปพร.)

(๒.๓) บุคคลในสถาบันต่างๆ ที่สมัครใจในการปฏิบัติหน้าที่และอุทิศเวลาให้กับชุมชนที่ตนพักอาศัย หรือสามารถช่วยเหลือทางราชการได้ตามสมควร

(๓) บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ

(๓.๑) เป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงานตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธี

พิจารณาความอาญา

(๓.๒) เป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงานตำรวจในการรักษาความสงบเรียบร้อยการบริการและอำนวยความสะดวกด้านการจราจร

(๓.๓) แจ้งเหตุด่วนเหตุร้าย ข้อมูลอาชญากรรม เบาะแสคนร้ายคดีอาญาทั่วไปและคดียาเสพติด

(๓.๔) ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งจุดตรวจ จุดสกัดในพื้นที่

(๓.๕) ประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับผู้นำชุมชนในหมู่บ้านรวมทั้งเป็นเครือข่ายของฝ่ายเจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครองในพื้นที่

(๓.๖) นอกเหนือจาก (๓.๑) ถึง (๓.๕) อำนาจในการจับกุมผู้กระทำความผิดให้เป็นไปตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

(๒.๒) อาสาจราจร

(๑) รูปแบบการจัดแนวร่วมเชิงปฏิบัติการ เป็นการดำเนินการจัดกลุ่มเยาวชน ราษฎรอาสาสมัคร ผู้แทนชุมชน หน่วยงานเอกชน เป็นต้นโดยผ่านการฝึกอบรมอาสาจราจร ให้มีความรู้เกี่ยวกับระเบียบ กฎหมายด้านการจราจรทักษะและการใช้รถใช้ถนนที่ถูกต้อง เพื่อร่วมแก้ไขปัญหาจราจรโดยให้ผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงาน

(๒) กลุ่มเป้าหมาย

(๒.๑) เยาวชนจากสถานศึกษาในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจ

(๒.๒) พนักงานรักษาความปลอดภัยเอกชนของบริษัท ห้างร้านต่างๆ

(๒.๓) เจ้าหน้าที่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน

(๒.๔) หน่วยสารวัตรทหารในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจ

(๒.๕) ผู้นำชุมชน หรือผู้นำท้องถิ่น

(๒.๖) บุคคลที่สมัครใจในการปฏิบัติหน้าที่และอุทิศเวลาให้แก่ชุมชนที่ตนพักอาศัยหรือสามารถช่วยเหลือทางราชการได้ตามสมควร

(๓) บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบ เมื่อเป็นผู้ที่ผ่านการฝึกอบรมและทดสอบความรู้ของหลักสูตรอาสาจราจรแล้วจะได้รับการพิจารณาแต่งตั้งเป็นอาสาจราจรโดยให้หน่วยงานหรือสถานีตำรวจเป็นผู้จัดการฝึกอบรม จัดทำทะเบียน ประวัติกำหนดหมายเลขประจำตัว และทำหน้าที่ดังนี้

(๓.๑) การตรวจ ควบคุม และการจัดการจราจรบริเวณที่มี
การจราจรติดขัด คับคั่งในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน หรือกรณีพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอเว้นแต่กรณีไม่มี
พนักงานเจ้าหน้าที่อยู่ในที่นั้นก็สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้โดยลำพัง

(๓.๒) ดูแล การหยุดรถ จอดรถ การข้ามทาง ในบริเวณที่มีการฝ่า
ฝืนกฎหมายจนการจราจรไม่สะดวกเพื่อให้การจราจรมีความสะดวก และปลอดภัย

(๓.๓) ชี้แจง ตักเตือน แนะนำตลอดจนประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับรถใช้
ถนนทราบถึงระเบียบวิธีการที่ถูกต้องและปฏิบัติตามวินัยจราจร

(๓.๔) รายงานการกระทำผิดของผู้ขับรถการชำรุดเสียหาย
ข้อขัดข้องของเครื่องหมายและสัญญาณจราจรให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบเพื่อดำเนินการในขั้นตอน
ต่อไป

(๓.๕) แจ้งอุบัติเหตุการจราจรให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบโดยมิ
ชักช้า

หมวด ๒ **อำนาจหน้าที่ของอาสาสมัคร**

ข้อ ๑๒ กฎหมาย ระเบียบรองรับการดำเนินการ

(๑) อำนาจหน้าที่ของอาสาสมัครตำรวจบ้าน

(๑.๑) ให้ใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาในเรื่องอำนาจการจับกุม
กรณีความผิดซึ่งหน้าในฐานะราษฎรคนหนึ่ง

(๑.๒) พระราชบัญญัติสงเคราะห์ผู้ประสบภัยเนื่องจากการช่วยเหลือราชการการ
ปฏิบัติงานของชาติหรือการปฏิบัติตามหน้าที่มนุษยธรรม พ.ศ. ๒๕๔๓

(๒) อำนาจหน้าที่ของอาสาจราจร

(๒.๑) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ มาตรา ๔ (๓๙) มาตรา ๑๓๖
และมาตรา ๑๓๗

(๒.๒) ให้ใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเกี่ยวกับการจับกุมผู้กระทำ
ความผิด

(๒.๓) พระราชบัญญัติสงเคราะห์ผู้ประสบภัยเนื่องจากการช่วยเหลือราชการ
การปฏิบัติงานของชาติหรือการปฏิบัติตามหน้าที่มนุษยธรรม พ.ศ. ๒๕๔๓

(๒.๔) ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่อง กำหนดคุณสมบัติรายละเอียด
เกี่ยวกับการฝึกอบรมหลักสูตร หน้าที่ เครื่องแบบและเครื่องหมายอาสาจราจร ลงวันที่ ๒ ตุลาคม
๒๕๒๓

(๒.๕) ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการจ่ายเงินรางวัลเจ้าหน้าที่
ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๖ และหลักเกณฑ์ แบบหรือวิธีปฏิบัติ
ในการจ่ายเงินรางวัลแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๖

การบริหารจัดการ การบังคับบัญชา

ข้อ ๑๘ การบริหารจัดการ/การควบคุม/บังคับบัญชา

(๑) อาสาสมัครตำรวจบ้าน อาสาจราจร และอาสาสมัครแนวร่วม

(๑.๑) ให้หัวหน้าสถานีตำรวจเป็นผู้บริหารงาน ควบคุม ปกครองบังคับบัญชา สมาชิกอาสาสมัครและเชิญนายกองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หรือ กต.ตร.สถานีตำรวจเป็นที่ปรึกษา

(๑.๒) ให้หัวหน้าสถานีตำรวจพิจารณามอบหมายให้นายตำรวจระดับรองหัวหน้า สถานีตำรวจควบคุมกำกับดูแลการปฏิบัติหน้าที่และออกแผนการปฏิบัติภายในพื้นที่รับผิดชอบ

(๑.๓) ให้สมาชิกอาสาสมัครพิจารณาคัดเลือกสมาชิกเป็นประธานและเลขานุการ

(๑.๔) เมื่ออาสาสมัครคัดเลือกประธานและเลขานุการแล้ว ให้จัดทำคำสั่ง ระเบียบสิทธิหน้าที่และสายการบังคับบัญชา

(๑.๕) กำหนดให้มีการประชุมเพื่อร่วมวางแผน กำหนดอำนาจหน้าที่ ระเบียบ ต่างๆที่เกี่ยวข้องให้สมาชิกทราบ เดือนละ ๑ ครั้ง

(๑.๖) การปฏิบัติงานสมาชิกอาสาสมัครร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจให้ลงประจำวัน ในการออกปฏิบัติงานทุกครั้งและมอบหมายหน้าที่การปฏิบัติงานของสมาชิกอาสาสมัครให้ชัดเจนเพื่อ ใช้เป็นหลักฐานในการเรียกร้องสิทธิประโยชน์ของสมาชิกอาสาสมัครกรณีประสบภัยได้รับบาดเจ็บหรือ เสียชีวิตจากการช่วยเหลือราชการ

๕. ข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เรื่องกำหนดคุณสมบัติ รายละเอียดเกี่ยวกับการฝึกอบรม หลักสูตร หน้าที่ เครื่องแบบและเครื่องหมายอาสาจราจร พ.ศ. ๒๕๕๕(ราชกิจจานุเบกษาเล่ม๑๒๙ ตอนพิเศษ๒๖๖ราชกิจจานุเบกษา ๓๑ มกราคม๒๕๕๕)

๕.๒ การสร้างอาสาสมัครด้านการจราจรอย่างไม่เป็นทางการ(Informal volunteer)

๕.๒.๑ ความหมายของอาสาสมัคร (Volunteer)

มีผู้ให้คำนิยามและความหมายไว้เป็นจำนวนมากซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะมีความหมายที่ใกล้เคียง กันว่าอาสาสมัครหมายถึง

- ผู้ที่สมัครใจทำงานเพื่อประโยชน์แก่ประชาชนและสังคมโดยไม่หวังผลตอบแทนเป็นเงินหรือ สิ่งอื่นใดผลตอบแทนที่อาสาสมัครได้รับคือความสุขความภูมิใจที่ได้ปฏิบัติงานที่เป็นประโยชน์แก่ ประชาชนสังคมและประเทศชาติ

- ผู้ที่สมัครใจทำงานเพื่อประโยชน์สาธารณะโดยไม่หวังผลตอบแทนเป็นเงินหรือสิ่งอื่นใด

- บุคคลที่อาสาเข้ามาช่วยเหลือสังคมด้วยความสมัครใจเสียสละเพื่อช่วยเหลือผู้อื่นป้องกันแก้ไข ปัญหาและพัฒนาสังคมโดยไม่หวังสิ่งตอบแทน

- บุคคลที่มีใจอาสาเข้ามาช่วยเหลือหรือเยียวยาสังคมด้วยความสมัครใจด้วยความเสียสละเพื่อ ช่วยเหลือผู้อื่นในการดูแลป้องกันแก้ปัญหาพัฒนาสังคมผลตอบแทนที่อาสาสมัครได้รับเป็นความสุข ความปิติความภาคภูมิใจ

- การให้ร่างกายแรงใจแรงสติปัญญาให้ความช่วยเหลือเกื้อกูลอาสาทำความดีเพื่อสังคม
บำเพ็ญตนเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมด้วยความเมตตากรุณาและปรารถนาดีอย่างจริงใจ

๔.๒.๒ แนวความคิดเกี่ยวกับอาสาสมัคร

กิจกรรมอาสาสมัครไม่เป็นทางการนั้นเป็นการช่วยเหลือเพื่อน เพื่อนบ้านรวมไปถึงการเอา
เวลาไปอาสางานต่างๆ

อาสาสมัครเป็นทรัพยากรที่มองไม่เห็น (Invisible Resources) เพราะไม่ว่าผลกระทบเชิงบวก
ที่ได้ทั้งต่อสังคมและเศรษฐกิจจากงานอาสาสมัครจะมีแค่ไหนก็ตาม การวิจัยเชิงประจักษ์ยังมีอยู่น้อย
แสนน้อยในระดับโลก มีข้อมูลน้อยมาก

จากการสำรวจพบว่า ปี ๒๕๔๙ มีจำนวนอาสาสมัครในภาครัฐกว่า ๒ ล้านคน ภาคเอกชนกว่า
๗ ล้านคนและอาสาสมัครไม่เป็นทางการอีกจำนวนมากจากองค์กรภาคประชาสังคมนับหมื่นองค์กรทั่ว
ประเทศ

หลังเหตุการณ์ภัยพิบัติสึนามิและการตื่นตัวของภาคธุรกิจในกระแสความรับผิดชอบต่อสังคม
(CSR) จำนวนอาสาสมัครในทุกภาคส่วนเพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดในสองสามปี ในปีพ.ศ.๒๕๔๗ มี
ยอดเงินบริจาคบุคคลธรรมดาถึง ๓,๔๐๐ ล้านบาทให้กับสังคม มีการบริจาคเลือดกว่า ๒ แสนรายในปี
พ.ศ.๒๕๔๖ และยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

งานวิจัยปีพ.ศ.๒๕๓๘ ในเรื่องปริมาณและมูลค่าทางเศรษฐกิจต่องานอาสาสมัคร ทำให้เห็นว่า
อาสาสมัครมีความสำคัญต่อภาครัฐนั้นเพราะอาสาสมัครช่วยสร้างสังคมอย่างยั่งยืนผ่านการมีส่วนร่วม
และเป็นการสร้างมูลค่าเพิ่มจากบริการภาครัฐ หลายภารกิจที่ไม่สามารถทำได้โดยภาครัฐฝ่ายเดียว
สามารถสำเร็จลุล่วงได้ด้วยการทำงานร่วมกันเป็นทีมกับอาสาสมัครและ อาสาสมัครช่วยนำบุคคลที่ถูก
แบ่งแยกออกไปจากสังคมให้กลับเข้าเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันกับกลุ่ม เช่น คนตกงาน หรือกลุ่ม
ผู้ด้อยโอกาส ได้เข้ามาเป็นอาสาสมัครเพื่อฝึกทักษะสำหรับงานที่มีรายได้ หรือคนเกษียณอายุได้รู้สึก
ตัวเองยังมีบทบาทอยู่ในสังคม

อีกคำหนึ่งที่มีจะถูกกล่าวถึงควบคู่กันเสมอกับคำว่า “อาสาสมัคร” (Volunteer) คือคำว่า
“ จิตอาสา ” (Volunteer Spirit) สองคำนี้มีความสำคัญมีความหมายอย่างไรมีความเกี่ยวข้องกัน
อย่างไร

อาสาสมัครเป็นงานที่มีความสำคัญทั้งในระดับชาติและระดับนานาชาติดังจะเห็นได้จากการที่
องค์การสหประชาชาติและรัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่องานอาสาสมัครดังนี้

องค์การสหประชาชาติได้กำหนดให้ปี พ.ศ. ๒๕๔๔ (ค.ศ. ๒๐๐๑) เป็นปีอาสาสมัครสากล
เพื่อเน้นถึงความสำคัญของงานอาสาสมัครและกระตุ้นให้ผู้คนในสังคมภาคธุรกิจและองค์การ
เอกชนได้หาแนวทางที่จะส่งเสริมสนับสนุนยกระดับและสร้างความเข้มแข็งให้กับงานอาสาสมัครทั้งใน
ระดับบุคคลกลุ่มและสาธารณชน

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๙ ธันวาคม ๒๕๔๓ กำหนดให้วันที่ ๒๑ ตุลาคมของทุกปีอันตรงกับ
วันคล้ายวันพระราชสมภพสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนีซึ่งรัฐบาลกำหนดให้เป็นวันสังคม
สงเคราะห์แห่งชาติเป็น “วันอาสาสมัครไทย”

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ ๑๖ ตุลาคม ๒๕๔๔ เห็นชอบปฏิญญาอาสาสมัครไทยและ
นโยบายพัฒนางานอาสาสมัครข้อ ๘ กำหนดให้ภาครัฐรัฐวิสาหกิจองค์กรธุรกิจและองค์กรต่างๆควร

ส่งเสริมสนับสนุนให้ข้าราชการพนักงานรัฐวิสาหกิจเจ้าหน้าที่ขององค์การได้ปฏิบัติงานอาสาสมัครที่เป็นประโยชน์แก่ประชาชนและประเทศชาติโดยไม่ถือเป็นวันลาทั้งนี้จะต้องไม่มีผลที่จะทำให้เกิดความเสียหายต่อทางราชการ(กรม.มีมติอนุญาตให้ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐปฏิบัติงานอาสาสมัครโดยไม่ถือเป็นวันลาและให้ถือเป็นวันปฏิบัติงานราชการ ได้ไม่เกิน ๕ วันทำการต่อปี)

คณะรัฐมนตรี มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ มกราคม ๒๕๕๐ ว่า “การให้และการอาสาช่วยเหลือสังคมเป็นวาระแห่งชาติ” เพื่อส่งเสริมและผลักดันความดีที่เป็นรูปธรรมให้เกิดขึ้นเต็มแผ่นดินโดยการร่วมมือกันทุกภาคส่วนภาครัฐสังคมเอกชนและประกาศให้ปี ๒๕๕๐ เนื่องในวโรกาสที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงมีพระชนมพรรษา ๘๐ พรรษา “เป็นปีแห่งการให้และอาสาช่วยเหลือสังคม”

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๐(พ.ศ.๒๕๕๐-๒๕๕๔) กำหนดวิสัยทัศน์ประเทศไทยมุ่งพัฒนาสู่ “สังคมอยู่เย็นเป็นสุขร่วมกันคนไทยมีคุณธรรมนำความรอบรู้รู้เท่าทันโลก ครอบครัวยุบอุ่นชุมชนเข้มแข็งสังคมสันติสุข ฯลฯ”

จะเห็นได้ว่างานอาสาสมัครเป็นงานที่มีความสำคัญและผู้ที่ไปอาสาสมัครจึงเป็นบุคคลที่มีเกียรติและศักดิ์ศรีเป็นที่ยอมรับในระดับชาติและระดับสากล

แนวคิดอาสาสมัคร (Volunteer Concept)

Susan Ellis และ H.Noques นักวิชาการและผู้ทำงานในวงการอาสาสมัครพบว่าอาสาสมัครมีองค์ประกอบ ๔ อย่างคือ

๑. ความเป็นอิสระในการเลือกที่จะทำหรือไม่ทำ (ตามพรสวรรค์/ความสนใจ)
๒. มีความรับผิดชอบต่อสังคมรวมทั้งการกระทำที่เป็นประโยชน์ต่อบุคคลกลุ่มบุคคลและส่วนรวม

๓. ไม่หวังรางวัลหรือผลตอบแทนเป็นเงินทอง

๔. ไม่ใช่ภาระงานที่ต้องทำตามหน้าที่

สภาวะจิตใจสำคัญ ๕ ประการของบุคคลที่จะเป็นอาสาสมัคร

๑. ต้องมีความรักความปรารถนาที่จะให้
๒. ต้องมีจิตใจที่จะทำความดี
๓. ต้องมีความเข้าใจและเห็นอกเห็นใจผู้อื่น
๔. ต้องยอมเสียสละเวลา
๕. ต้องไม่หวังสิ่งตอบแทนใดๆ

จิตอาสา (Volunteer Spirit) หมายถึง

- จิตที่พร้อมจะสละเวลาแรงกายและสติปัญญาเพื่อสาธารณประโยชน์เป็นจิตที่ไม่มุ่งดูดยเมื่อพบเห็นปัญหาหรือความทุกข์ยากที่เกิดขึ้นกับผู้คนเป็นจิตที่มีความสุขเมื่อได้ทำความดีและเห็นน้ำตาเปลี่ยนเป็นรอยยิ้มเป็นจิตที่เปี่ยมด้วย “บุญ” คือความสงบเย็นและพลังแห่งความดี(พระไพศาลวิสาโล)

- จิตแห่งการให้ความดีงามทั้งปวงแก่เพื่อนมนุษย์โดยเต็มใจสมัครใจเต็มใจซาบซึ้งใจปิติสุขมีคุณค่าและพัฒนาจิตวิญญาณให้สูงขึ้น

- เป็นความสมัครใจเต็มใจตั้งใจทำและเสียสละทั้งแรงกายและแรงใจหรือทรัพย์สินในการทำกิจกรรมหรือสิ่งที่เป็นประโยชน์แก่ผู้อื่นโดยไม่หวังผลตอบแทนและมีความสุขที่ได้ช่วยเหลือผู้อื่น

- ผู้ที่มีจิตใจเป็นผู้ให้เช่นให้สิ่งของให้เงินให้ความช่วยเหลือด้วยกำลังร่างกายแรงสมองซึ่งเป็นการเสียสละสิ่งของตนเองมีแม้กระทั่งเวลาเพื่อเผื่อแผ่ให้กับส่วนรวม อีกทั้งยังช่วยลด “อัตตา” หรือความเป็นตัวเป็นตนของตนเองลงได้บ้าง

- จิตที่ผู้เสียสละเช่นเสียสละเวลาเสียสละสิ่งของเสียสละผลประโยชน์ส่วนตัวเพื่อส่วนรวมเพื่อผู้อื่น

กระบวนการสร้างจิตอาสา

วราพร วันไชย ธนวงศ์ ประกายแก้ว ธนสุวรรณ และวรรณนา พิพัฒน์ธนวงศ์ ได้ศึกษาวิจัยเรื่องกระบวนการสร้างจิตอาสาของนักศึกษาพยาบาลบรมราชชนนีเชียงใหม่พบว่ากระบวนการสร้างจิตอาสา มี ๔ ประเด็นคือ

๑) การปลูกฝังให้ตระหนักถึงความสำคัญของจิตอาสา, การเป็น “ผู้ให้”, “ผู้เสียสละ”, มอง “ประโยชน์ส่วนรวม” มาก่อน “ส่วนตัว” และการกระตุ้นให้ทุกคนเชื่อว่าตนมีจิตอาสา “อยู่แล้วแต่ยังขาดโอกาสแสดงออก”

๒) การเตรียมความพร้อมทั้งด้านร่างกายจิตใจด้านความรู้และการติดต่อสื่อสาร

๓) การสร้างความเชื่อมั่นในตนและ

๔) การเข้าร่วมกิจกรรมอย่างต่อเนื่อง

อาสาสมัครกับจิตอาสาเป็นส่วนควบของกันและกันกล่าวคือบุคคลที่เป็นอาสาสมัครจะต้องเป็นผู้ที่มีจิตอาสาเสมอในขณะเดียวกันบุคคลที่มีจิตอาสาก็มักจะแสดงตัวเป็นอาสาสมัครช่วยเหลือผู้อื่น อยู่เสมอมีผู้กล่าวว่าความจริงแล้วคนเราทุกคนมีจิตอาสาอยู่ในตัวอยู่แล้วเพียงแต่รอให้มีการกระตุ้นหรือเร้าจากภายนอกให้เกิดความมั่นใจและแสดงออกมาในช่วงเวลาที่เหมาะสมตามความรู้ความสามารถความสนใจและพรสวรรค์ที่มี

การทำงานอาสาสมัครจึงไม่จำเป็นต้องเริ่มต้นด้วยคำถามที่ว่าอาสาสมัครจะได้รับค่าตอบแทนอะไรบ้างแต่น่าจะเริ่มต้นว่าจะทำอะไรจึงจะสามารถกระตุ้นเร้าจิตอาสาที่มีอยู่ในคนทุกคนให้สามารถแสดงออกมาเป็นอาสาสมัครด้วยจิตอาสาที่แท้จริงได้

งานอาสาสมัครอยู่ในประเทศไทยมาอย่างยาวนานมีหลักฐานที่พอจะอ้างอิงได้ย้อนหลังก็คือเมื่อครั้งต้นทศวรรษ ๒๕๑๐ อ.ปวย อึ้งภากรณ์ได้จัดตั้งสำนักบัณฑิตอาสาสมัคร ขึ้นในมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์โดยหวังว่านักศึกษาจะได้เข้าใจวิถีชีวิตของคนในชนบทร่วมพัฒนาและทำความเข้าใจกับสังคมไทยให้มากกว่าในรั้วมหาวิทยาลัย

งานอาสาสมัครไทยได้รับการรับรองอย่างเป็นทางการในปีพ.ศ. ๒๕๔๔ โดยคณะรัฐมนตรีของ พ.ต.ท.ดร.ทักษิณ ชินวัตรลงนามในนาม “ปฏิญญาอาสาสมัครไทย” โดยมีจุดมุ่งหมายสร้างความเข้มแข็งให้กับบทบาทงานอาสาสมัครในทุกภาคส่วนเพื่อประโยชน์ของสาธารณะโดยจัดให้มีอบรมอาสาสมัครในระดับภูมิภาคต่างๆ และศูนย์อาสาสมัครงานอาสาสมัครส่วนใหญ่จะถูกถ่ายโอนไปอยู่ในอำนาจของกระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์และในปีพ.ศ. ๒๕๔๗ ได้มีการบรรจุให้การมี “จิตสาธารณะ” เป็นส่วนหนึ่งของร่างมาตรฐานการศึกษาของชาติและในปีเดียวกันเกิดเหตุการณ์สึนามิเราได้เห็นพลังของอาสาสมัครจากทั่วทุกมุมโลกที่เข้ามาทำงานในพื้นที่ประสบภัย

ต่อมาในปีพ.ศ. ๒๕๕๐ รัฐบาลของ พล.อ.สุรยุทธ์ จุลานนท์มีมติประกาศให้ปีดังกล่าวเป็นปีแห่งการให้และการอาสาช่วยเหลือสังคมและผลักดันอาสาสมัครเป็นวาระแห่งชาติโดยมีการกำหนดว่า

ข้าราชการและเจ้าหน้าที่รัฐสามารถลาไปทำงานอาสาสมัครได้ปีละ ๕ วันโดยไม่คิดวันลา ความสำเร็จในครั้งนั้นเกิดจากการผลักดันของ นาย ไพบุลย์ วัฒนศิริธรรม รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์

ในระดับมหภาคเรื่องของงานอาสาสมัครถูกบรรจุให้เป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๐ ที่ใช้ในปีพ.ศ.๒๕๔๐ - ๒๕๔๔ โดยยึดคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา โดยกำหนดแนวทางในการพัฒนาเด็กและเยาวชนของชาติให้มีจิตใจตั้งมั่นอยู่ในกรอบของศีลธรรมและมีจิตสำนึกสาธารณะซึ่งถูกนำไปบูรณาการในการดำเนินนโยบายต่างๆ

ในเชิงโครงสร้างนโยบายโดยรวมแต่ในเชิงปฏิบัติจริงยังคงมีปัญหาอยู่บ้างด้วยกรอบความคิดแบบไทยๆในบางครั้งเราก็จะยึดติดกับเรื่องของการทำงานที่ดีโดยคิดว่าอาสาสมัครนั้นเป็นการทำดีหรือการเป็นผู้ให้ที่มีความรู้สึกว่าเขาดีกว่าผู้รับซึ่งในต่างประเทศจะเรียกพวกคนเหล่านี้ว่า “Philanthropist” หรือ ผู้อุทิศให้ไม่ใช่อาสาสมัคร หรือ volunteer ที่จะเป็นผู้ที่น้อมตัวให้ต่ำแล้วทำงานเพื่อส่วนรวมโดยไม่ได้คาดหวังสิ่งตอบแทนเป็นเบื้องต้น

ประเทศไทยมีวันอาสาสมัคร คือวันที่ ๒๑ ตุลาคมของทุกปีเป็น “วันอาสาสมัครไทย” ซึ่งตั้งขึ้นในวาระวันพระราชสมภพสมเด็จพระศรีนครินทราบรมราชชนนี หรือสมเด็จพระย่าส่วนวันที่ ๕ ธันวาคม นั้นถือว่าเป็น “วันอาสาสมัครโลก” ซึ่งบังเอิญตรงกับวันเฉลิมพระชนมพรรษาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชด้วยเมื่อปี ๒๕๔๔ เพิ่งมีการเฉลิมฉลอง ๑๐ ปีปฏิญญาอาสาสมัครสากลขององค์การสหประชาชาติไปซึ่งตรงกับช่วงที่ประสบอุทกภัยใหญ่พอดี

หลายๆ คนอาจคิดว่างานอาสาสมัครนั้นจะร่วมมือกันได้จะต้องเกิดปัญหาใหญ่เสียก่อนทั้งวิกฤตการเมืองหรือภัยธรรมชาติจริงๆแล้วในต่างประเทศอาสาสมัครในเวลาปรกตินั้นมีจำนวนมาก ประเทศเกาหลีใต้มีศูนย์อาสาสมัครอยู่ในทุกเมืองให้ความช่วยเหลือตั้งแต่เรื่องเล็กน้อย เช่นการซ่อมแซมอุปกรณ์ไฟฟ้าหรือช่วยขนของย้ายบ้านประเทศไต้หวันแพ้นั้นของการวัยรุ่นนั้นก็คือการออกทำงานอาสาสมัครและในบางประเทศงานอาสาสมัครถูกคิดคำนวณเป็นส่วนหนึ่งของจีดีพี

อุปสรรคของงานอาสาสมัครในประเทศไทย

๑. ปัญหาเชิงทัศนคติที่คิดว่างานอาสาสมัครเป็นแค่การทำดีต่อผู้ด้อยกว่า
๒. กลไกของรัฐบาลบางอย่างก็ไม่อำนวยความสะดวกการดำเนินกิจกรรมดังกล่าวเช่นการลาให้ข้าราชการไปทำงานอาสาสมัครได้นั้น ในความเป็นจริงหลายๆองค์กรก็ไม่ให้ลา
๓. การนิยามองค์กรสาธารณะประโยชน์หรือองค์กรอาสาสมัครของรัฐนั้นเน้นไปที่หน่วยงานภายใต้สังกัดของรัฐบาลหรือที่ถูกขึ้นทะเบียนโดยรัฐบาลเท่านั้นทั้งที่งานอาสาสมัครส่วนใหญ่ในต่างประเทศจะเน้นกลไกที่มาจากภาคประชาชน

กิจกรรมอาสาสมัคร แบ่งเป็น ๔ ประเภท ได้แก่

๑. การช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ในหลายประเทศได้ถือว่าการอาสาสมัครประเภทนี้โดดเด่นที่สุดที่สนับสนุนด้านเศรษฐกิจและสังคมเพื่อประชากรส่วนมาก ในอินเดียชาวบ้านร่วมกันบริหารจัดการทรัพยากรต่างๆไม่ว่าจะเป็นแหล่งน้ำ ป่าไม้ ตลอดจนถึงร่วมซ่อมถนนด้วยกัน ในประเทศอุตสาหกรรมที่พัฒนาที่พัฒนาแล้วกิจกรรมอาจมาในรูปแบบของกลุ่มคนที่มีความทุกข์ร่วมกัน อาทิ การงาน โรคประจำตัว ถึงแม้ว่ากิจกรรมนี้จะประกอบไปด้วย ลักษณะ ๓ ประการในการเป็นอาสาสมัครแต่ผู้มีประสบการณ์ด้านอาสาสมัครมักไม่ค่อยถือกิจกรรมประเภทนี้เป็นงานอาสา

๒. การทำบุญหรือบริการคนอื่น เป็นการอาสาเพื่อชุมชนส่วนรวม การไปเยี่ยม การเป็นเพื่อน การดูแล ให้คำแนะนำต่างๆ มากไปกว่ากลุ่มของตนหรือบุคคลที่รู้จัก ส่วนใหญ่แล้วกิจกรรมอาสาสมัครประเภทนี้จะเกิดขึ้นผ่านองค์กรอาสาสมัครซึ่งพบได้ทั่วไป

๓. การรณรงค์และการเสนอแนะ เป็นกิจกรรมที่กลุ่มคนที่ต้องการเปลี่ยนแปลงสังคมและความเท่าเทียมกันในสังคม โดยมีตัวอย่างเช่น การประท้วงของกลุ่มนักเรียนสิ่งแวดล้อม การให้ความรู้คำแนะนำคนพิการ กลุ่มผู้อยู่อาศัยทำการลوبي้ให้เกิดการปรับปรุงพื้นที่อยู่อาศัย การรณรงค์ทั่วโลกเพื่อต่อต้านกับระเบิดใต้ดินโดยมีอาสาสมัครเข้ามามีส่วนร่วมกว่า ๓๐๐ ล้านคนในกว่า ๑๐๐ ประเทศ ซึ่งในปัจจุบันทั่วโลกมีคนเสียชีวิตหรือพิการอย่างน้อย ๑ คนจากกับระเบิดในทุกชั่วโมง

๔. การสร้างการมีส่วนร่วมและพึ่งพาตัวเอง เป็นการมีส่วนร่วมของคนในการร่วมกันเป็นเจ้าของ และปกครองตนเอง เช่นการมีคณะกรรมการหมู่บ้านคอยจัดการระบบสาธารณูปโภคในหมู่บ้านหรือเป็นที่ปรึกษา การเป็นอาสาสมัครแบบนี้พบได้ในทุกประเทศแต่การมีส่วนร่วมและพึ่งพาตัวเองที่มีพัฒนาการและประสบความสำเร็จสูงที่สุดนั้นต้องเป็นชุมชนกลุ่มที่มีวิถีประเพณีที่เข้มแข็งในภาคประชาสังคม

การจัดการอาสาสมัคร

หลักการในการเป็นอาสาสมัครทางการจากงานวิจัย สถิติแห่งชาติออสเตรเลีย คือ

- ต้องให้ตัวอาสาสมัครเป็นผู้ตัดสินใจทำงานเอง(Free Choice) โดยพบว่า ๗๐% คนที่เป็นอาสาสมัครเพราะมีปารถนาที่จะเติมเต็มความต้องการของผู้อื่นผ่านการช่วยเหลือในขณะที่ ๓๐% มีความรักความต้องการช่วยเหลือผู้อื่น บ่อยครั้งที่จุดประสงค์ของการทำงานอาสาสมัครไม่ได้ตรงกับสิ่งที่ทำแต่อาสาสมัครมีความคาดหวังว่างานอาสาที่ทำจะช่วยให้บรรลุเป้าหมายส่วนตนนั้น

- การต้องงานอาสาสมัครต้องมีมุ่งไปที่ชุมชนเป็นหลักเพราะว่าอาสาสมัครมีองค์ความรู้ในพื้นที่ชุมชนไม่ว่าจะเป็น วัฒนธรรม ประเพณี ภาษาและวิถีชีวิต เป็นสะพานเชื่อมระหว่างชุมชนกับองค์กรภายนอก แต่โดยพื้นฐานอาสาสมัครไม่รู้ลึกแตกต่างที่จะอาสาในพื้นที่ที่ตนเองรู้จักหรือพื้นที่ที่ตนเองไม่รู้จัก เป็นการอาสาออกไปจากชุมชนของตน ชุมชนยังสนับสนุนอาสาสมัครในด้านเป็นผู้สื่อสารต้องการให้ช่วยเหลือผู้นำชุมชนยังช่วยสนับสนุนโครงการที่อาสาสมัครทำอยู่ในพื้นที่ และโครงการที่มีการวางแผนที่ต้องมีส่วนร่วมจากสมาชิกในชุมชน

- เป็นการทำงานผ่านองค์กรพัฒนาเอกชน อาสาสมัครเหมือนตัวแทนองค์กรพัฒนาเอกชนที่ช่วยประสานงานสร้างความไว้วางใจและเชื่อถือจากคนในชุมชน เมื่ออาสาสมัครได้ไปทำงานในพื้นที่ที่องค์กรได้มีการปฏิบัติการต่อเนื่องมาแล้ว การต่อยอดและการได้รับความร่วมมือจากคนในพื้นที่ก็สะดวกยิ่งขึ้น

- อาสาสมัครไม่ได้ทำงานเพื่อรายได้เป็นหลัก งานที่อาสาสมัครได้ทำไม่ควรหวังผลตอบแทนในรายได้เป็นหลัก ถึงอย่างไรก็ตามองค์กรควรมีการสนับสนุนค่าจ่ายที่จำเป็นหรือจ่ายคืนค่าใช้จ่ายที่อาสาสมัครจ่ายไปก่อนล่วงหน้า

๔.๒.๓ กลุ่มเป้าหมายในการสร้างให้เป็นอาสาสมัครด้านการจราจรอย่างไม่เป็นทางการ

๑) เยาวชนจากสถานศึกษาในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจ

- ๒) พนักงานรักษาความปลอดภัยเอกชนของบริษัท ห้างร้านต่างๆ
- ๓) เจ้าหน้าที่อาสาสมัครป้องกันภัยฝ่ายพลเรือน
- ๔) หน่วยสารวัตรทหารในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจ
- ๕) ผู้นำชุมชน หรือผู้นำท้องถิ่น
- ๖) บุคคลที่สมัครใจในการปฏิบัติหน้าที่และอุทิศเวลาให้แก่ชุมชน ที่ตนพักอาศัย หรือสามารถช่วยเหลือทางราชการได้ตามสมควร

๔.๓.๔ ตัวอย่างบทบาทหน้าที่ของอาสาสมัครด้านการจราจรอย่างไม่เป็นทางการ **ก. ก่อนเกิดอุบัติเหตุ**

๑. ช่วยเหลือดูแล อำนวยความสะดวก ในการจอดและออกจากที่จอดรถแก่ผู้ขับขี่รถ ในบริเวณพื้นที่จำกัด คับแคบ เพื่อให้การจราจรมีความสะดวก และปลอดภัย ตามสมควร
๒. ชี้แจง ตักเตือน แนะนำ ตลอดจนรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่รถใช้ถนนทราบถึงระเบียบวิธีการที่ถูกต้องและปฏิบัติตามวินัยจราจร
๓. สนับสนุน หรือร่วมเป็นวิทยากรการจัดการฝึกอบรมให้ความรู้เรื่องการจราจรแก่บุคคลหรือองค์กรต่างๆ (โดยเฉพาะผู้มีประสบการณ์ได้รับความสูญเสียจากอุบัติเหตุ)
๔. สนับสนุนและร่วมปฏิบัติกับพนักงานเจ้าหน้าที่ในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่นปีใหม่, สงกรานต์ ในลักษณะต่างๆ เช่นการแจกแผ่นพับประชาสัมพันธ์ การตรวจเช็คสภาพรถ ฯลฯ
๕. เป็นหูเป็นตาสอดส่อง และรายงานพฤติกรรมรถที่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร และน่าจะเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ และการชำรุดเสียหายขัดข้องของเครื่องหมายและสัญญาณจราจร, การชำรุดบกพร่อง หรือมีสิ่งของตกหล่นกีดขวางในทางอันอาจเป็นอันตรายแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบโดยมิชักช้าด้วยระบบ วิธีการ และสื่อต่างๆ เช่น ทางไปรษณีย์, โทรศัพท์, Line, E-mail ฯลฯ เพื่อดำเนินการในขั้นตอนต่อไป

ข. หลังเกิดอุบัติเหตุ

๑. ตรวจสอบ จดบันทึก ถ่ายภาพ รักษาสถานที่เกิดเหตุ ปฐมพยาบาล ดูแลช่วยเหลือ เก็บรักษาทรัพย์สินของผู้ประสบอุบัติเหตุจราจรที่ได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต และแจ้งเหตุแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจโดยไม่ชักช้า ตลอดจนกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดตามความจำเป็นเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุซ้ำ ระหว่างพนักงานเจ้าหน้าที่ยังเดินทางมาถึงสถานที่เกิดเหตุ
๒. ช่วยเหลืออำนวยความสะดวกแก่พนักงานสอบสวนในการตรวจที่เกิดเหตุ, ชันสูตรพลิกศพ, เคลื่อนย้าย ผู้บาดเจ็บ หรือเสียชีวิตออกจากที่เกิดเหตุ หรือนำส่งไปยังโรงพยาบาล หรือภูมิลำเนาของญาติ
๓. ช่วยเหลือดูแลผู้บาดเจ็บหรือพิการจากอุบัติเหตุ ระหว่างพักรักษาที่ ร.พ. หรือ ที่พักอาศัย

เทคนิคการตั้งจุดตรวจจราจรทางถนน

๑. บทนำ

อุบัติเหตุจราจร (Traffic Accident) เป็นเรื่องที่เกิดขึ้น โดยมีได้วางแผนล่วงหน้าหรือไม่ คาดคิด แม้ว่าอุบัติเหตุจะป้องกันได้ ซึ่งกลไกสำคัญที่ประเทศพัฒนาแล้ว ใช้ในการลดปัญหาอุบัติเหตุก็คือการบังคับใช้กฎหมาย(Law Enforcement) เพราะการบังคับใช้กฎหมายทำให้ประชาชนมีวินัย(discipline)ในการขับขี่ ซึ่งการสร้างวินัยบนท้องถนนให้เกิดขึ้นในชาติจะต้องดำเนินการอย่างเป็นกระบวนการ (process) ส่วนหนึ่งของกระบวนการที่สำคัญที่สุดคือ การนำเอาหลักการตรวจจับความผิดจราจร (Traffic Surveillance) อย่างมืออาชีพมาใช้ เมื่อใดที่ผู้ขับขี่ทำผิดกติกาของสังคม ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตราย เมื่อนั้นจะถูกตรวจพบและดำเนินการเพื่อป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ทั้งนี้ การตรวจจับ ก็ควรที่จะดำเนินการไปโดยมีกิจกรรมอื่น ๆ ประกอบด้วย การให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์ การดำเนินการทางวิศวกรรมจราจร และการแพทย์ฉุกเฉินเพื่อช่วยผู้ป่วย

การตรวจจับความผิดจราจร จำเป็นจะต้องมียุทธวิธีและแนวทางความคิดพื้นฐานที่ถูกต้อง เช่นเดียวกับยุทธวิธีตำรวจ (Police Tactics) อื่น ๆ แต่ปัจจุบันเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติยังมีความเข้าใจ และมีพื้นฐานที่แตกต่างกัน ดังนั้น เพื่อให้เกิดความเข้าใจถึงความหมายและหลักการพื้นฐานดังนี้

ความหมายของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่มีได้วางแผนล่วงหน้า (Unplanned) หรือมิได้ปรารถนา (Undesired) ซึ่งส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อบุคคล หรือทรัพย์สิน

อุบัติเหตุ อาจมีองค์ประกอบ ๓ ประการ ได้แก่

๑. เป็นเหตุการณ์ที่ไม่ได้มีการวางแผน
๒. เกิดจากความบกพร่องของคน รถ ถนน หรือสภาพแวดล้อม
๓. อุบัติเหตุทุกประเภทจะต้องมีผลลัพธ์ (Consequences)

ความหมายของอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุจราจรทางบก หมายถึง เหตุการณ์ที่มีได้วางแผนล่วงหน้า หรือมิได้ปรารถนา ซึ่งเกิดจากความบกพร่องของคน รถ ถนน หรือสภาพแวดล้อม เป็นผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต หรือทรัพย์สิน

ความหมายของการตรวจจับความผิดจราจร(Traffic surveillance)

การตรวจจับความผิดจราจร หมายความว่า การเฝ้าส่องอย่างใกล้ชิด (Close watch) หรือสังเกตอย่างใกล้ชิด (close observation) ต่อบุคคล ที่สงสัยว่ากระทำความผิดจราจร จนได้ข้อสรุปที่แน่นอน จึงดำเนินการบังคับใช้กฎหมายด้วยวิธีที่เหมาะสม รวมไปถึงการกระทำ (action) ใด ๆ ลงไป เพื่อจะยับยั้ง หรือแก้ไขการกระทำนั้น

หลักการของการตรวจจับความผิดจราจร

การตรวจจับความผิดจราจร ประกอบด้วยหลักการสำคัญ ดังนี้

๑. การตรวจจับเป็นยุทธวิธีหนึ่งของการบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement) ที่มีหลักเกณฑ์แน่ชัด มีเหตุผล มิใช่คาดเดา ลองผิดลองถูก (trial and error) หรือปฏิบัติตามที่เคยสืบต่อกันมาโดยไม่ทราบเหตุผล

๒. การตรวจจับ เป็นการบังคับใช้กฎหมายที่ผู้ปฏิบัติต้องมีความรู้ (Knowledge) ความเข้าใจ ในเหตุผลและที่มาของการกระทำ มีการฝึกอบรมอย่างมืออาชีพ (professionalism) สามารถใช้เครื่องมือในการตรวจวัดได้มียุทธวิธี (tactics) ในการดำเนินการที่เหมาะสมในแต่ละสถานการณ์ นำเอาหลักจิตวิทยามาใช้ เพื่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ดีกับประชาชนไปพร้อม ๆ กัน

๓. การตรวจจับมีวัตถุประสงค์เพื่อยับยั้งอุบัติเหตุ (Accident) ลดความเสี่ยง (risk) ลดความสูญเสีย (loss) ของประชาชน ดังนั้น จึงมิใช่การทำงานเพื่อให้ได้ปริมาณ (quantity) หรือผลการจับกุม แต่เป็นการตรวจจับที่ต้องการคุณภาพ (quality) คือความปลอดภัยของประชาชน

โดยสรุป การตรวจจับความผิดจราจร หมายถึง การเฝ้าสังเกตจนได้ข้อสรุปว่ามีการกระทำความผิดจราจร และดำเนินการจับกุมโดยมีวิธีการที่เหมาะสม จนบรรลุเป้าหมาย คือการแก้ไขพฤติกรรม การขับขี่ที่ไม่ถูกต้องและลดอุบัติเหตุจราจร

หลักการที่เกี่ยวข้องกับงานของตำรวจจราจร และการตรวจจับความผิดจราจร

๑. กฎของความปลอดภัยทางถนน(Road Safety)

ความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องสำคัญอันดับหนึ่ง กฎนี้ควรจะเป็นสิ่งแรกที่เจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) และผู้เกี่ยวข้องทุกคนจะต้องคำนึงทุกครั้งที่ออกปฏิบัติงาน รวมถึงควรจะต้องเข้าใจ และสามารถอธิบายให้แก่ผู้ขับขี่เข้าใจได้ กล่าวคือ

- กฎทั้งหลายเกี่ยวกับความปลอดภัยเกิดขึ้น เนื่องมาจากผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมไม่ถูกต้อง ซึ่งเป็นอันตรายต่อผู้อื่น ทำให้สังคมจะต้องกำหนดกฎเกณฑ์ขึ้นมา

- ผู้ขับขีทุกคนจะต้องรู้ว่ากฎทั้งหลายเหล่านั้นคืออะไร มีอะไรบ้าง เกิดการยอมรับ และเข้าใจ ด้วยเหตุผลว่าเป็นสิ่งที่ดี ที่ถูกต้องของสังคม

- เมื่อเกิดการยอมรับแล้วจะเต็มใจปฏิบัติตาม กฎแห่งความปลอดภัยเป็นสิ่งที่จำเป็น ผู้ที่ละเลยจะเป็นบุคคลอันตรายต่อผู้อื่น และจะทำให้สังคมไม่ปลอดภัย ดังนั้น ผู้ขับขีทุกคนจึงต้องเชื่อ และปฏิบัติตาม เพราะผู้ที่ไม่เชื่อ อาจจะไปทดลองหรือเรียนรู้ด้วยตัวเองบนถนน เมื่อเกิดอุบัติเหตุ ขึ้นกับตัวเอง

กฎทั้งหลายต้องมีการบังคับใช้ (Enforcement) โดยมีเจ้าหน้าที่เป็นผู้ควบคุมลงโทษ เพื่อให้ เกิดการปฏิบัติและแน่ใจว่าไม่มีใครฝ่าฝืน

กฎต่าง ๆ ที่มีขึ้นจะต้องมีเหตุผล และสามารถบังคับใช้ได้เท่านั้น จึงจะนำไปใช้ปฏิบัติ (Implementation) ได้

กฎแห่งความปลอดภัยเป็นกฎที่ผู้รักษากฎหมาย ควรอธิบายให้ประชาชนเข้าใจ เพื่อที่จะให้ เกิดความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ เนื่องจากความปลอดภัยเป็นเรื่องของส่วนรวม หากคนส่วนใหญ่ไม่ ปฏิบัติแล้วก็จะเกิดความเสียหายแก่สังคม หรือผู้ที่มิได้มีส่วนในการฝ่าฝืนนั้น ๆ ด้วย

กฎของความปลอดภัย ยังหมายรวมถึงความปลอดภัยในการทำงานของผู้บังคับใช้กฎหมาย ซึ่งผู้บังคับบัญชา จะต้องเข้าใจว่าการทำงานของเจ้าหน้าที่ทุกครั้ง ต้องมีความปลอดภัยเป็นอันดับแรก ส่วนปริมาณคดีที่จับได้เป็นอันดับสอง

- ความปลอดภัยเป็นอันดับแรก

- ปริมาณอันดับสอง

การออกปฏิบัติงานทุกครั้ง ผู้ปฏิบัติจะต้องมีความปลอดภัย โดยปราศจากการกดดัน การผลักดันให้เจ้าหน้าที่ออกตรวจจับแบบทำยอด หรือกำหนดปริมาณการจับกุมรายวันที่เกินกำลัง เป็นสิ่งที่ไม่ควรปฏิบัติ เพราะอาจทำให้เจ้าหน้าที่ทำงาน โดยขาดความรอบคอบ ขาดความปลอดภัย เพื่อ แลกกับปริมาณการจับกุม บางครั้งอาจทำให้เจ้าหน้าที่ทำงานโดยขาดความยุติธรรม เพราะต้องการได้ ปริมาณงาน โดยไม่รับฟังเหตุผลของประชาชน นอกจากนี้ยังอาจเป็นเหตุให้เจ้าหน้าที่ทำงาน โดยขาด การจัดลำดับความสำคัญ (Priority) เช่นตรวจจับความผิดง่าย ๆ โดยไม่ตรวจจับเรื่องที่ยาก

เจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้ขับขี เมื่อเรียกรถบนถนนต้อง คำนึงถึงความปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน โดยประเมินว่าอาจจะเกิดความเสี่ยงใดๆ เกิดขึ้นได้ บ้าง เช่น รถชนท้าย รถเฉี่ยวชน ฯลฯ หากมีความเสี่ยง จะต้องหลีกเลี่ยง แก้ไขหรือลดความเสี่ยงนั้น โดยไม่รีรอ หรือปล่อยให้เกิดความเสี่ยงอยู่ต่อไป

ทั้งนี้สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และผู้บังคับบัญชาของแต่ละจังหวัด ควรจะต้องปรับบทบาท ตนเอง ให้เป็นผู้ตรวจสอบสนับสนุนอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย โดยการออกตรวจสอบดูแลมาตรฐาน การทำงานของผู้ได้บังคับบัญชาให้ลดความเสี่ยงในการทำงานโดยปรับบทบาท (Role) ตนเอง จากผู้ร่อ

อนุมัติหรือพิจารณาสั่งการมาเป็นผู้อำนวยความสะดวก ผู้สนับสนุน หรือโค้ช (Coach) ของความปลอดภัยให้มากขึ้น

ยุทธศาสตร์ความปลอดภัย เรื่องวิสัยทัศน์เป็นศูนย์ (Vision Zero: Strategic Principle)

แนวความคิดเรื่องวิสัยทัศน์เป็นศูนย์ (Vision Zero) เป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน แนวความคิดที่มาจากเรื่องนี้ ก็เนื่องมาจากการตอบสนองของผู้รักษากฎหมายและผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ ต่อความต้องการของประชาชนที่วิตกกังวลอันตรายใกล้ตัว อันเนื่องมาจากข้อบกพร่องของผู้ขับขี่ในเรื่องต่าง ๆ จนทำให้เกิดอุบัติเหตุ ประชาชนที่บริสุทธิ์เสียชีวิตและบาดเจ็บเป็นจำนวนมาก ทำอย่างไรความสูญเสียเหล่านี้ จะมีความคาดหวังให้เป็นศูนย์ให้ได้ คือหาทางแก้ไขไม่ให้เกิดการตาย หรือบาดเจ็บทุกวิถีทาง แต่หากจำเป็นจะต้องมีการบาดเจ็บก็ต้องหาวิธีการล่วงหน้าเพื่อลดความรุนแรงลงให้ได้มากที่สุด

ยกตัวอย่างเช่น การขับขี่ยานพาหนะด้วยความเร็ว ซึ่งเป็นสิ่งสำคัญอันดับแรกที่เป็นปัจจัยทำให้ถนนปลอดภัยหรือไม่ ดังนั้นจึงมีการพิจารณาว่าจะทำอย่างไร ให้ถนนและยานพาหนะไม่สามารถสร้างความรุนแรงให้แก่ผู้ขับขี่หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น เริ่มจากการออกแบบที่เมื่อเกิดความผิดพลาดแล้วต้องปลอดภัย (fail-safe) ผู้ออกแบบถนนจะต้องรับผิดชอบให้เกิดถนนที่กิจกรรมการเดินทาง ขนส่งบนถนนตลอดเส้นทางต้องปลอดภัยทั้งระบบ เมื่อผู้ขับขี่ที่ผิดพลาดจะต้องมีอุปกรณ์ควบคุมความปลอดภัย ติดจุดต่างๆ ที่เสี่ยง อาทิ หากเกิดรถชนกันทำให้ตัวรถพุ่งออกข้างทางหลุดออกจากแนวถนน จะต้องตกเหวหรือชนต้นไม้ ผู้ออกแบบถนนจะต้องสร้างรั้วป้องกันอันตราย (guardrail) ไว้ข้างทางบริเวณนั้น มิให้ผู้ประสบอุบัติเหตุถึงแก่ความตาย หรือบาดเจ็บสาหัส ส่วนผู้ขับขี่ต้องรับผิดชอบต่อ ปฏิบัติตามกฎหมายทุกข้อที่ออกมาใช้บนถนนนั้น ผู้ผลิตยานยนต์จะต้องร่วมมือผลิตอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยให้ลดอันตราย เมื่อเกิดการเฉี่ยวชน เช่น ถุงลม เข็มขัดนิรภัย ฯลฯ

ผู้บังคับใช้กฎหมายจะต้องมีบทบาท ตรวจสอบผู้ฝ่าฝืนกฎต่าง ๆ ที่ตั้งไว้เพื่อให้ท้องถนนเกิดความปลอดภัยลดโอกาสในการกระทำผิดทุกเวลาและป้องกันมิให้มีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายได้ ลดอันตรายบนถนนจนเป็นศูนย์ ซึ่งจะเห็นได้ว่าความปลอดภัยเป็นเรื่องของทุกคนเสมือนเป็นหุ้นส่วนกัน และทุกคนมีหน้าที่ที่จะต้องทำ อาจจะกล่าวได้ว่าผู้รักษากฎหมาย ควรมีบทบาทในเรื่องนี้อย่างมาก จุดสูงสุดของผู้บังคับใช้กฎหมายคือ มีความเข้มงวดต่อการกระทำผิดจนถึงระดับที่ไม่มีผู้ใดฝ่าฝืนกฎจราจรบนท้องถนนเลยหรือฝ่าฝืนเป็นศูนย์นั่นเอง

๒. การบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)

การบังคับใช้กฎหมาย เป็นเครื่องมือสำคัญอย่างมากต่อความปลอดภัยของถนน เพราะการบังคับใช้กฎหมายจะมีผลต่อผู้ขับขี่ (Driver) มากที่สุด ผู้ขับขี่เป็นตัวจักรสำคัญในการควบคุม

ยานพาหนะ และความผิดพลาดจากผู้ขับขี่ (Driver error) จัดได้ว่าเป็นปัจจัยสำคัญถึงร้อยละ ๖๐-๗๐ ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทั้งหมดมากกว่าปัจจัยอื่น คือ รถ หรือถนน

การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพสูงที่สุด

ผลการวิจัยในสหรัฐอเมริกา ชี้ว่าการแก้ไขไม่ให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยการบังคับใช้กฎหมาย จะมีผลในการลดจำนวนอุบัติเหตุที่มีผู้บาดเจ็บลงมาได้ โดยปรากฏว่าในการออกกฎหมายจราจรฉบับหนึ่งนั้น ในระยะแรกประชาชนจะไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย เมื่อมีการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ การปฏิบัติตามกฎหมายจะเพิ่มขึ้นเล็กน้อยแม้จะใช้งบประมาณต่อไปเท่าใดก็จะไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก แต่เมื่อใดที่เจ้าหน้าที่ออกตรวจจับอย่างจริงจัง การกระทำผิดก็จะลดลงโดยทันที ถ้าปฏิบัติอย่างต่อเนื่องการกระทำผิดจะลดลงประมาณร้อยละ ๔๐ และการกระทำผิดลดลง ก็มีผลต่อตัวเลขการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงอย่างสัมพันธ์กัน ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมาย จึงมีความสำคัญต่อการลดอุบัติเหตุ เป็นการลงทุนที่คุ้มค่า (Cost effective) มีผลโดยตรงมีประสิทธิภาพมากกว่าการประชาสัมพันธ์ การรณรงค์ หรือกิจกรรมใดๆ การบังคับใช้กฎหมายที่ดีเป็นการป้องกันที่ลดค่าใช้จ่ายในรักษาพยาบาล และเป็นการรณรงค์ไปในตัว

การลดอุบัติเหตุในจังหวัดหนึ่ง ที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงสุด ควรจะมีกิจกรรมบังคับใช้กฎหมายเป็นตัวนำ ส่วนกิจกรรมอื่นๆ ได้แก่ การให้ความรู้ (Education) วิศวกรรมจราจร (Engineering) การแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service) การเพิ่มศักยภาพให้ชุมชนมีส่วนร่วม (Empowerment) และการติดตามประเมินผล (Evaluation) ควรเป็นกิจกรรมเสริมโดยให้การบังคับใช้กฎหมาย อื่นๆเป็นอัตราส่วน ๗๐:๓๐ ในระยะแรก ต่อเมื่อสถิติลดลง จึงลดอัตราการบังคับใช้กฎหมายลง และเพิ่มกิจกรรมส่วนอื่นขึ้นตามสถานการณ์ต่อไป

การเรียกหยุดรถ (Traffic Stops)

การเรียกหยุดรถ เป็นการกระทบทสิทธิของประชาชน ในขณะที่เดินทางและอาจเกิดอันตรายจากอุบัติเหตุในขณะที่หยุดรถตรวจอยู่บนผิวการจราจร การเรียกหยุดรถจะต้องดำเนินการ ในกรณีจำเป็นเท่านั้น มิใช่ตำรวจจะเรียกหยุดรถเมื่อใดก็ได้ ในต่างประเทศการเรียกหยุดรถเพื่อทำการตรวจได้นั้นเจ้าหน้าที่จะต้องมีเหตุผลอันสมควรจึงจะทำได้หรือบางประเทศต้องได้รับอนุญาตก่อนเท่านั้น

๑. เหตุผลในการเรียกหยุดรถนั้นควรจะมีดังต่อไปนี้

๑.๑ พฤติกรรมของผู้ขับขี่ ได้แก่ การที่ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการกระทำผิด หรือพบการกระทำความผิดซึ่งหน้าซึ่งเจ้าหน้าที่สามารถจะเรียกหยุดรถเพื่อตรวจสอบหรือเพื่อจับกุมตามกฎหมาย เช่น

- ขับรถเร็ว
- สภาพของรถไม่สมบูรณ์
- ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย
- ขับรถสายไปมาเหมือนเมาสุรา
- ผ่าฝืนสัญญาณไฟ

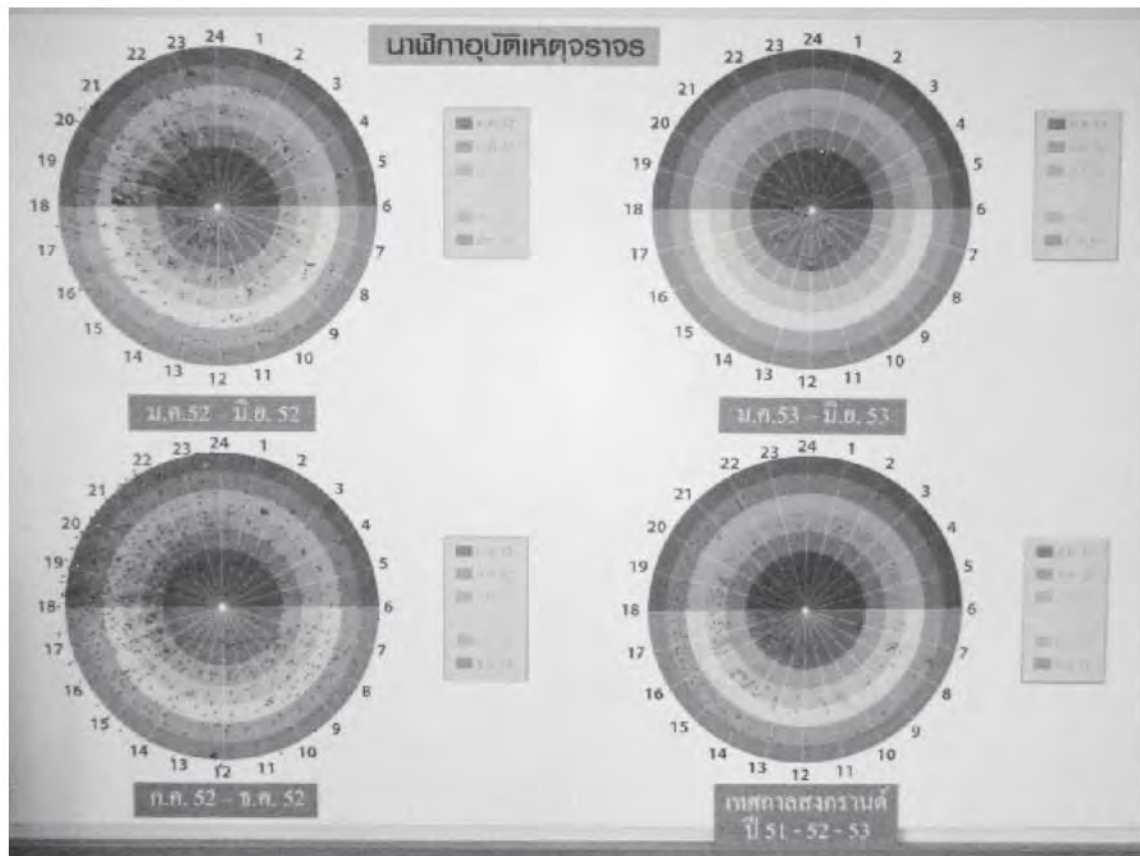
๑.๒ การเรียกหยุดรถเพราะเหตุผลอื่น ๆ เจ้าหน้าที่ตำรวจ ควรจะเข้าใจว่าถ้าไม่จำเป็นจะต้องไม่เรียกหยุดรถและการเรียกหยุดรถเพื่อตรวจจะทำได้เมื่อมีเหตุผลที่สมควรเท่านั้น เจ้าหน้าที่จะต้องรู้ว่าเหตุผลใดบ้างที่จะเรียกหยุดรถได้และอาจนำไปสอนแก่นักเรียน หรือประชาชนทั่วไปให้ทราบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจอาจเรียกหยุดรถได้ถ้ามีเหตุผล เช่น

- เจ้าหน้าที่สงสัยว่ามีการกระทำผิดกฎหมาย
 - มีลักษณะการขับขี่ที่อาจจะก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
 - มีสภาพรถไม่น่าคงแข็งแรง
 - รถหรือตัวบุคคลอาจมีลักษณะตำหนิรูปพรรณตรงกับที่ตำรวจกำลังติดตามอยู่
 - ตำรวจคิดว่าคุณกำลังต้องการความช่วยเหลือ
 - เกิดเหตุในละแวกนั้น ซึ่งคุณอาจเป็นพยานในคดีอาญา หรือเรื่องสำคัญที่ตำรวจต้องการให้ช่วยเหลือ
- ตำรวจอาจเรียกให้หยุดเพื่อให้คำแนะนำเกี่ยวกับอุบัติเหตุ หรือความผิดกติอื่น ๆ ที่อาจเป็นประโยชน์ต่อผู้ขับขี่

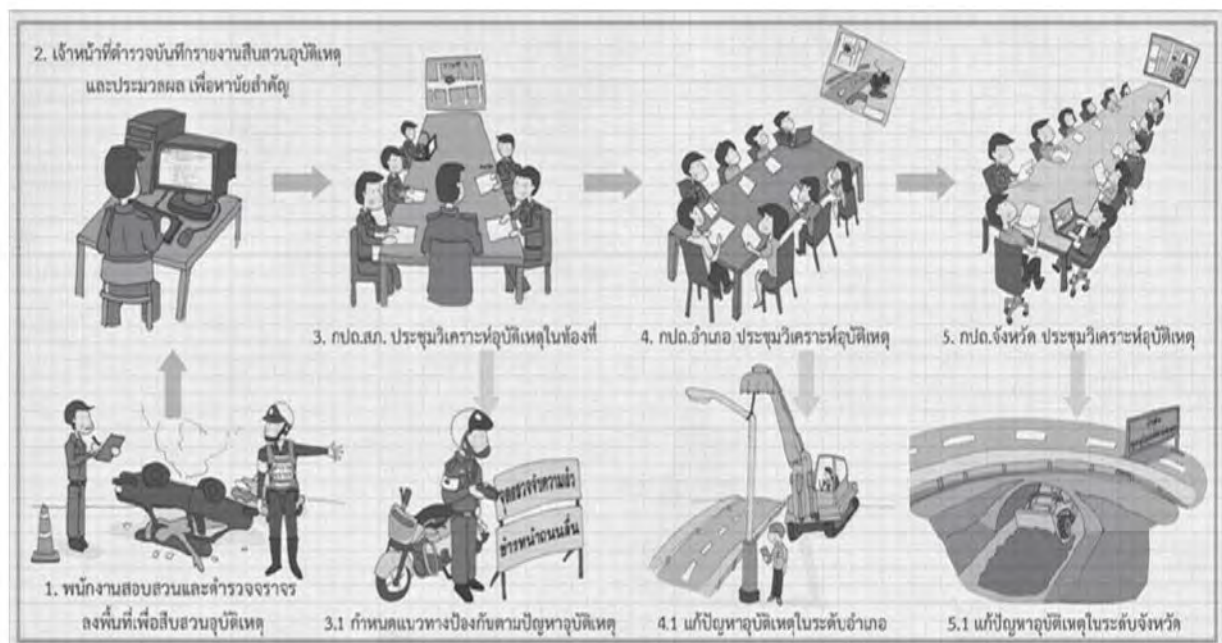
๒. การวิเคราะห์ข้อมูลจราจร

เพื่อกำหนดสถานที่ วันเวลา และกลุ่มเป้าหมายหัวหน้างานจราจร จะต้องมีการรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรที่สำคัญ ดังนี้

๒.๑ ข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ (นาฬิกาอุบัติเหตุ) โดยนำมาจัดหมวดหมู่ฐานข้อมูลให้ชัดเจน เช่น จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ช่วงเวลาเกิดเหตุ ชนิดรถที่เกิดเหตุ แยกเป็นรายเดือน รายปี (นำเสนอจุดเกิดอุบัติเหตุซ้ำ ๆ ในพื้นที่ พร้อมภาพประกอบ)



๒.๒ โครงการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการแก้ไขและป้องกันอย่างบูรณาการหรือ “อบถ.”



๒.๓ ข้อมูลการร้องเรียน หรือข้อเสนอแนะด้านการจราจรจากประชาชนหรือภาคีเครือข่ายในรอบปี



๒.๔ ข้อมูลการซ่อมสร้างทาง ตลอดจนระบบสาธารณูปโภค



๒.๕ ข้อมูลสภาพการจราจรในพื้นที่



วิเคราะห์เพื่อกำหนดสถานที่ วัน เวลา และกลุ่มเป้าหมาย ในการตั้งจุดตรวจจราจร มีเป้าหมายสำคัญ ๓ ประการ

(๑) เพื่อป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ โดยดูจากปัจจัยดังนี้

๑.๑ คน

- ดูจากอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัส เช่น มีสาเหตุมาจากการได้รับกระแทกกระเทือนทางสมอง ก็ควรเน้นการกวดขันจับกุมการไม่สวมหมวกนิรภัย
- ดูจากพฤติกรรมการขับขี่ เช่น ขับรถเร็ว ขับรถย้อนศรหรือฝ่าฝืนสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจร ก็เน้นกวดขันจับกุมตามข้อหานี้ ๆ

๑.๒ ยานพาหนะ

- ความไม่มั่นคงแข็งแรงของยานพาหนะ
- ความไม่สมบูรณ์ของอุปกรณ์ส่วนควบ เช่น ระบบเบรก ไฟส่องสว่าง ไฟเลี้ยว และไฟท้าย เป็นต้น
- สภาพการบรรทุก หรือโดยสาร เช่น การบรรทุกสูง, ยื่นยาว บรรทุกเกินน้ำหนัก , บรรทุกตกหล่นรื้อไหล หรือการโดยสารเกินจำนวนที่กำหนด ทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง

(๒) เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้รถ ใช้ถนน ของประชาชนในพื้นที่

การบังคับใช้กฎหมาย เป็นแนวทางหนึ่งในหลายวิธีที่นักพฤติกรรมศาสตร์ ชาวรัสเซีย อีวาน พาฟลอฟ (Ivan Pavlov) ให้ทรงคนไว้ว่าจะสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมนุษย์ได้จากข้อมูลวิจัยของศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) พบว่าการบังคับใช้กฎหมายส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชน และสามารถลดอุบัติเหตุได้ร้อยละ ๔๐ ดังนั้นหากเจ้าหน้าที่จราจรเข้มงวดกวดขันวินัยจราจรอย่างจริงจังในพื้นที่ เวลา และกลุ่มเป้าหมายที่กำหนดแล้วจะสามารถสร้างการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนได้ เช่น การกวดขันจับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สวมหมวกนิรภัยของ กองบัญชาการตำรวจนครบาล ส่งผลให้ประชาชนในเขต กรุงเทพฯและปริมณฑลต้องสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น

(๓) เพื่อประชาสัมพันธ์และอื่นๆ

เช่น โครงการจับไม่ปรับแจกหมวก โครงการประชาสัมพันธ์การบังคับใช้กฎหมาย มีอุบัติเหตุข้างหน้าแนะนำเส้นทางใหม่ หรืองานบริการอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

อย่างไรก็ตามการตั้งจุดตรวจจราจร จะให้สำเร็จได้ผลตามเป้าหมายควรยึดหลักขั้นตอนพื้นฐานของการบริหารเชิงกลยุทธ์ อันประกอบด้วย

๑. การวิเคราะห์ (Strategic analysis)
๒. การสร้างกลยุทธ์ (Strategic formulation)
๓. การลงมือทำ (Strategic implementation)
๔. การประเมินควบคุม (Evaluation & control)

๓. การจัดทำแผน และ คำสั่ง

๓.๑ หนังสือตัวอย่างการขออนุมัติตั้งจุดตรวจ

(ตัวอย่างหนังสือการขออนุมัติตั้งจุดตรวจ)



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สภ.บางโพธิ์ อ.เมือง จว.สมุทรสาคร

ที่ สค ๐๑๒๙.๑ /

วันที่ ๒ มกราคม ๒๕๕๑

เรื่อง ขอความเห็นชอบตั้งจุดตรวจ

เรียน ผบก.ภ.จว.สมุทรสาคร

๑. เรื่องเดิม

๑.๑ มติคณะรัฐมนตรี เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ ๒๒ และ ๒๘ เม.ย.๕๖ โดยมีการกำหนด มาตรการจับปรับผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ๓ม ๒ ข ๑ร เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน

๑.๒ ภ.จว.สมุทรสาคร มีหนังสือ สค ๐๐๒๙.๑๒/๕๑๒๕ ลง ๑๑ ต.ค.๒๕๕๐ ส่งแผนปราบปรามแรงงานต่างด้าวหลบหนีเข้าเมือง ภ.จว.สมุทรสาคร มาทุก สภ.เพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๑.๓ หนังสือพิมพ์มติชน ฉบับวันที่ ๑๗ ต.ค.๒๕๕๐ ลงบทความ การวิจัยตีแผ่ค้ามนุษย์ “มหาชัย” กัดชิ้นต่างด้าว เชียงทาส

๑.๔ สง.ผู้ช่วย ผบ.ตร. (สป ๓) มีหนังสือ ด่วน ที่ ๐๐๐๑ (สป ๓)/๑๒๐ ลง ๒๙ พ.ย. ๒๕๕๐ กำชับการดำเนินการปราบปรามยาเสพติด

๒. ข้อเท็จจริง

๒.๑ คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ ๒๒ และ ๒๘ เม.ย.๕๖ โดยมีการกำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมาย การจับปรับตามมาตรการ ๓ม ๒ข ๑ร เน้นรถจักรยานยนต์ ,หมวกนิรภัย ,เมาสุรา,ใบอนุญาตขับขี่ การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด และการตัดแปลงสภาพรถ จึงกำหนดให้มีการจับปรับอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน

๒.๒ ภ.จว.สมุทรสาคร ได้มีการออกแผนการปราบปรามแรงงานต่างด้าวหลบหนีเข้าเมือง ตามมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อ ๑๙ ธ.ค.๒๕๔๙ เห็นชอบตามแนวทางการจัดระบบการจ้างแรงงานต่างด้าวปี ๒๕๕๐ โดยให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติสกัดกั้นและปราบปราม จับกุมการลักลอบเข้ามาของแรงงานต่างด้าวรายใหม่ และแรงงานต่างด้าวที่อยู่เก่าแต่ไม่ได้รับการอนุญาตให้ทำงาน โดยประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

๒.๓ หนังสือพิมพ์มติชน วันที่ ๑๗ ต.ค.๒๕๕๐ ฉบับที่ ๑๐๘๑๒ ลงบทความการวิจัยตีแผ่ค่านิยม “มหาชัย” กัดขืนคนต่างด้าว เยี่ยงทาส โดยระบุว่าใน จว.สมุทรสาคร มีนายหน้าพาข้ามพรมแดน, นายหน้า หางาน/ส่งคนเข้าโรงงาน ฯลฯ

๒.๔ สง.ผู้ช่วย ผบ.ตร. (สป ๓) มีหนังสือ ด่วน ที่ ๐๐๐๑ (สป ๓)/๑๒๐ ลง ๒๙ พ.ย. ๒๕๕๐ กำชับการดำเนินการปราบปรามยาเสพติด ตามข้อสั่งการของ ผบ.ตร. โดยกำชับให้เร่งรัดสืบสวนปราบปรามยาเสพติดให้ เป็นไปตามภารกิจหน้าที่ของหน่วยอย่างจริงจัง รวมทั้งแนวทางการปราบปรามเครือข่ายนักค้ายาเสพติดรายสำคัญ

๓. ข้อพิจารณา

๓.๑ ตามมติของคณะรัฐมนตรี ให้บังคับใช้กฎหมายโดยการจับปรับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร มุ่งเน้น การจับปรับตามมาตรการ ๓ม ๒ข ๑ร เน้นรถจักรยานยนต์ ,หมวกนิรภัย ,เมาสุรา,ใบอนุญาตขับขี่ การใช้ความเร็วเกินกว่าที่กำหนด และการตัดแปลงสภาพรถ โดยให้มีการจับปรับอย่างจริงจังและต่อเนื่อง เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน ,ภ.จว.สมุทรสาคร ได้มีการออกแผนการปราบปรามแรงงานต่างด้าวหลบหนีเข้าเมือง ตามมติของคณะรัฐมนตรี เมื่อ ๑๙ ธ.ค.๒๕๔๙ เห็นชอบตามแนวทางการจัดระบบการจ้างแรงงานต่างด้าวปี ๒๕๕๐ โดยให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติสกัดกั้นและปราบปราม จับกุมการลักลอบเข้ามาของแรงงานต่างด้าวรายใหม่ และแรงงานต่างด้าวที่

อยู่เก่าแต่ไม่ได้รับการอนุญาตให้ทำงานอย่างเคร่งครัด ประกอบกับหนังสือพิมพ์มติชนได้มีการลงบทความการวิจัยตีแผ่ค่านิยม “มหาชัย” กตชีคนต่างด้าว เยี่ยงทาส ระบุว่าใน จว.สมุทรสาคร มีนายหน้าพาข้ามพรมแดน, นายหน้าหางาน/ส่งคนเข้าโรงงาน ฯลฯ และ ผบ.ตร. โดยกำชับสืบสวนปราบปรามยาเสพติดให้เป็นไปตามภารกิจหน้าที่ของหน่วยอย่างจริงจัง รวมทั้งแนวทางการปราบปรามเครือข่ายนักค้ายาเสพติดรายสำคัญ

ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามมติของคณะรัฐมนตรี เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย นโยบายของ ภ.จว.สมุทรสาคร และนโยบายของ ผบ.ตร.ในเรื่องการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับแรงงานต่างด้าว และปัญหาเกี่ยวกับยาเสพติดและเพื่อเป็นการป้องกันอาชญากรรมเกี่ยวกับการประทุษร้าย ต่อทรัพย์สิน การประทุษร้ายต่อชีวิต ร่างกาย และการล่วงละเมิดทางเพศ จึงเห็นควรให้มีการตั้งจุดตรวจโดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

๓.๑.๑ กวดขันจับกุมรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ ที่ไม่ปฏิบัติตามมติของคณะรัฐมนตรี ซึ่งจะทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนได้ เน้นมาตรการ ๓ม ๒ข ๑ร

๓.๑.๒ ตรวจสอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่น่าสงสัยว่าจะนำไปใช้ในการกระทำความผิด

๓.๑.๓ ตรวจค้นรถยนต์เพื่อตรวจสอบอาวุธปืน อาวุธสงครามและยาเสพติด

๓.๑.๔ ตรวจสอบรถยนต์และรถจักรยานยนต์เพื่อสกัดกั้นแรงงานต่างด้าวหลบหนีเข้าเมือง

๓.๑.๕ ตรวจสอบรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ เพื่อพบผู้ต้องหาตามหมายจับที่ทางราชการต้องการตัว

๓.๑.๖ เพื่อเป็นการป้องกันการประทุษร้ายต่อทรัพย์สินการล่วงละเมิดทางเพศ

๓.๒ เพื่อให้เป็นไปตามแนวทางที่ ตร.กำหนด ในการตั้งจุดตรวจทุกครั้งจะต้องตั้งป้ายแสดงให้เห็นเด่นชัด โดยป้ายดังกล่าวจะต้องมีสัญญาณไฟสว่าง มีกรวยยางตั้งเพื่อกำหนดเส้นทางให้รถเข้าไปทำการตรวจอย่างชัดเจน มีนายตำรวจสัญญาบัตรควบคุมการปฏิบัติอย่างใกล้ชิด โดยก่อนทำการตั้งจุดตรวจจะต้องมีการแจ้งสถานที่ตั้งจุดตรวจ พร้อมกำลังที่ร่วมทำการตรวจให้ศูนย์วิทยุทราบ และการตั้งจุดตรวจดังกล่าวผู้บังคับบัญชาต้องสามารถตรวจสอบได้

๓.๓ เพื่อเป็นการขยายการบริการให้กับประชาชน เห็นควรจัดเจ้าหน้าที่เปรียบเทียบปรับ ไปทำการเปรียบเทียบปรับบริเวณที่ ๆ มีการตั้งจุดตรวจ กรณีผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์มีความประสงค์จะเสียค่าปรับบริเวณจุดตรวจดังกล่าว

๓.๔ ระยะเวลาในการดำเนินการ ๓ เดือน โดยจะขออนุญาตพิจารณาอนุมัติเป็นครั้ง ๆ ละ ๑๕ วัน โดยเริ่มจากวันที่ ๑ -๑๕ ม.ค.๒๕๕๑ เป็นครั้งที่ ๑

๓.๕ รายละเอียดในการตั้งจุดตรวจ ซึ่งประกอบด้วยวัน เวลา ที่ตั้งจุดตรวจ, สถานที่ตั้งจุดตรวจ และเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติ ปรากฏตามเอกสารแนบท้าย (ผนวก ก)

๔. ข้อเสนอ

-เห็นควรพิจารณาตามข้อ ๓.๑ ,๓.๒ ,๓.๓ ,๓.๔ และ ๓.๕

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

พ.ต.ท.

(อนันต์ สุขเจริญ)

สวญ.สภ.บางไทร

อนุมัติ

- กสส.ภ.จว.สมุทรสาคร จัด นปภ.ร่วมตั้งจุดตรวจ
กับ สภ.บางไทร โดยให้ประสานการปฏิบัติกับ สวญ.บางไทร
หรือ สวป.บางไทร

- สภ.บางไทร แจ้ง ส.ทล.๑ กก.๒ ทล.(พระราม ๒)
และด่านซังน้ำหนักพระราม ๒ เพื่อทราบเป็นแนวทางในการประสาน

พล.ต.ต.

(วิชัย พงษ์ศิริ)

ผบก.ภ.จว.สมุทรสาคร

รายละเอียดในการตั้งจุดตรวจ

ลำดับ	วัน/เดือน/ปี	เวลาที่ปฏิบัติ	สถานที่ตั้งจุดตรวจ	ผู้ปฏิบัติ
๑	๑,๖,๑๑ ม.ค.๕๑	๑๐.๐๐- ๑๒.๐๐ น.	ถนนพระราม ๒ กม.๕๔ (ขา ล่องใต้)	ร้อยเวร ๒-๐ พร้อมกำลัง ๘ นาย
๒	๒,๗,๑๒ ม.ค.๕๑	๑๔.๐๐- ๑๖.๐๐ น.	ถนนพระราม ๒ กม.๕๔ (ขา เข้า กทม.)	สวป.สภ.บางโพธิ์ พร้อมกำลัง ๘ นาย
๓	๓,๘,๑๓ ม.ค.๕๑	๑๗.๐๐- ๑๙.๐๐ น.	ถนนพระราม ๒ กม.๕๔ (ขา ล่องใต้)	ร้อยเวร ๒-๐ พร้อมกำลัง ๘ นาย
๔	๔,๙,๑๔ ม.ค.๕๑	๒๓.๐๐- ๐๑.๐๐ น.	ถนนพระราม ๒ กม.๕๔ (ขา เข้า กทม.)	สวป.สภ.บางโพธิ์ พร้อมกำลัง ๘ นาย
๕	๕,๑๐,๑๕ ม.ค.๕๑	๐๓.๐๐- ๐๕.๐๐ น.	ถนนพระราม ๒ กม.๕๔ (ขา ล่องใต้)	ร้อยเวร ๒-๐ พร้อมกำลัง ๘ นาย

หมายเหตุ: ในการตั้งจุดตรวจแต่ละครั้งให้ พ.ต.ท.อนันต์ สุขเจริญ สวญ.สภ.บางโพธิ์ และ พ.ต.ท.ทินกร
คุมกลาง สวป.สภ.บางโพธิ์ เป็นผู้ควบคุม กำกับดูแล การปฏิบัติอย่างใกล้ชิดให้ผู้ควบคุมสามารถปรับเปลี่ยน
วัน/เวลา/สถานที่ตั้งจุดตรวจได้ตามความเหมาะสมและความจำเป็น โดยให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทาง
ราชการ และเป็นระเบียบเรียบร้อย

ตรวจสอบแล้วถูกต้อง

(ลงชื่อ) พ.ต.ท.

(อนันต์ สุขเจริญ)

สวญ.สภ.บางโพธิ์

๔. ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการให้อำนาจเจ้าหน้าที่ในการตั้งจุดตรวจ

- พ.ร.บ.จราจรทางบก ๒๕๒๒
- ป.วิ อาญา (ว่าด้วยการตรวจค้น)
- หนังสือ ตร.ที่ ๐๖๒๕.๒๓/๓๗๗๙ ลง ๑๓ มี.ค.๒๕๔๐
“เรื่อง มาตรการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด”
- หนังสือ ตร.ที่ ๐๐๐๗.๑๑/๓๙๘๑ ลง ๔ ส.ค. ๒๕๔๘
“เรื่อง กำชับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ จุดสกัด”

๔. เทคนิคการตั้งจุดตรวจจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนน



ด่านตรวจ

“ด่านตรวจ” หมายถึง สถานที่ทำการที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจค้น เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถ (ความหมายตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.๒๕๓๕) โดยระบุสถานที่ไว้ชัดแจ้งเป็นการถาวร การตั้งด่านตรวจจะต้องได้รับอนุมัติจาก ทม. หรือผู้มีอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง หรือ กอ.รมน.แล้วแต่กรณี

จุดตรวจ

“จุดตรวจ” หมายถึง สถานที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถหรือทางหลวงในกรณีปกติเป็นการชั่วคราวโดยมีกำหนดระยะเวลาเท่าที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว แต่ต้องไม่เกิน ๒๔ ชั่วโมงและเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจแล้วจะต้องยุบเลิกจุดตรวจดังกล่าวทันที

จุดสกัด

“จุดสกัด” หมายถึง สถานที่ที่เจ้าพนักงานตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถ หรือทางหลวง ในกรณีที่มีเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือจำเป็นเร่งด่วนเกิดขึ้นเป็นการชั่วคราว และจะต้องยุบเลิกเมื่อเสร็จสิ้นภารกิจ ดังกล่าว

ความสำคัญของการตั้งจุดตรวจจราจร

๑. เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจร
๒. เพื่อเป็นการกวดขันวินัยจราจร
๓. เพื่อเป็นการสนับสนุนงานป้องกันปราบปราม
๔. เพื่อประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการจราจร

หลักพื้นฐานของการตั้งจุดตรวจจราจร

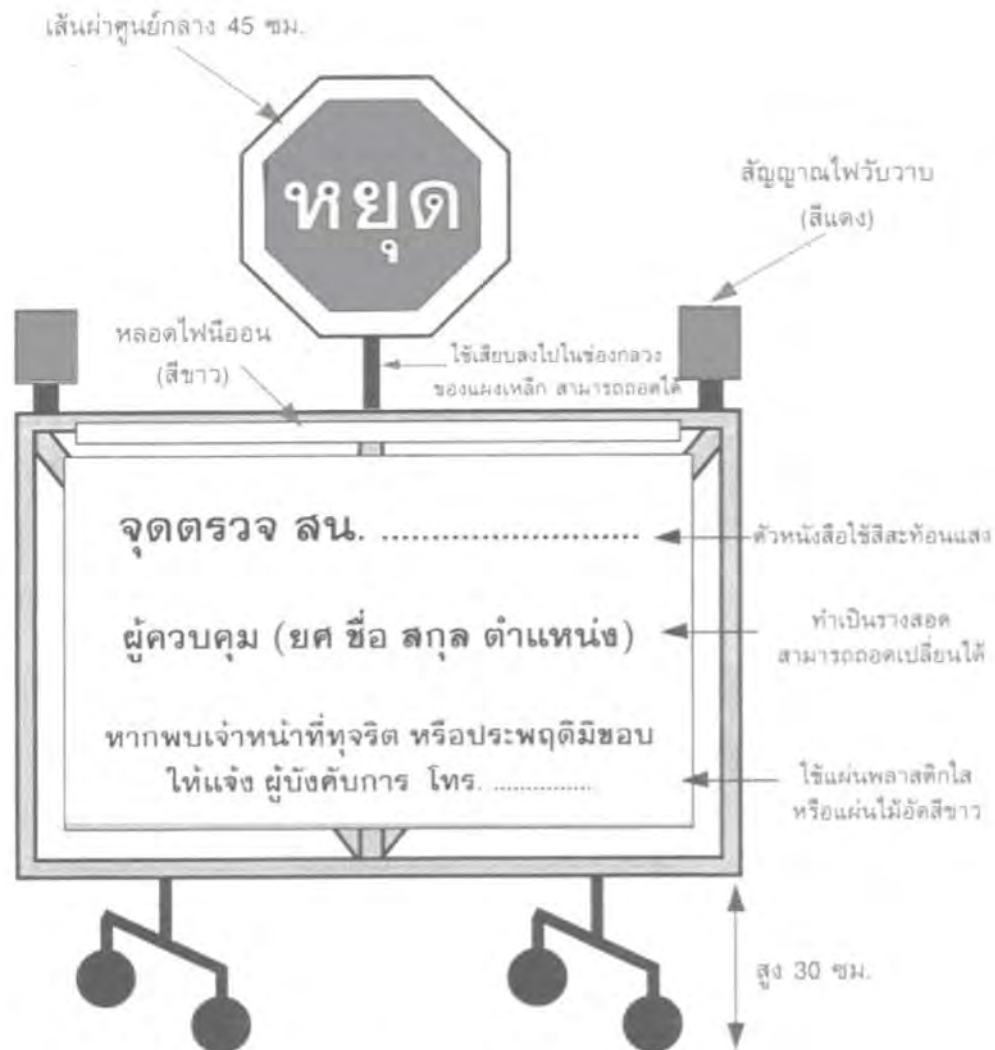
ห้ามมิให้ตั้งด่านตรวจ จุดตรวจหรือจุดสกัด ในเขตทางเดินรถหรือทางหลวงเว้นแต่

มีนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรเป็นหัวหน้าควบคุมและจะต้องแต่งเครื่องแบบในการปฏิบัติหน้าที่
การตั้งจุดตรวจ หรือจุดสกัดให้ทุกหน่วยประสานการปฏิบัติระหว่างหน่วยให้ชัดเจน
การปฏิบัติในการตรวจค้น จับกุม ต้องปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยเคร่งครัด

หลักการพิจารณาพื้นที่ในการตั้งจุดตรวจจราจร

๑. เป็นพื้นที่ที่มีการเกิดอุบัติเหตุสูง
๒. สภาพภูมิประเทศและสภาพภูมิอากาศมีความปลอดภัยต่อประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจ
๓. เป็นพื้นที่ที่มีการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อยครั้ง
๔. สภาพการจราจรไม่หนาแน่น ไม่ติดขัด

ตัวอย่าง แผงกันใช้สำหรับการตั้งจุดตรวจค้น



แผงเหล็กขนาด 80 x 120 ซม.

ด้านหน้าและด้านหลัง จะมีลักษณะและข้อความเหมือนกันทั้งสองด้าน



อุปกรณ์ เครื่องมือต่างๆ ในการตั้งจุดตรวจจราจร

อุปกรณ์ ที่ต้องมี

๑. รถยนต์ที่ติดไฟวับวาบ
๒. ป้ายเตือนชนิดเคลื่อนย้ายได้
๓. กรวยยาง จร.สีส้มวางก่อนถึงจุดตรวจค้นและตามแนวช่องทางเดินรถรักษาพื้นที่

ปลอดภัย

๔. เสื้อสะท้อนแสงและกระบอกไฟสัญญาณบอกตำแหน่งของ จร.
๕. ไฟฉาย/สปอร์ตไลท์ ประจำรถยนต์

๖. เครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์

๗. กล้องถ่ายภาพ/กล้องบันทึกภาพ/โทรศัพท์มือถือที่บันทึกภาพนิ่งและเคลื่อนไหวได้

อุปกรณ์ ที่ควรมี

๑. เครื่องมือตรวจจับความเร็ว

๒. เครื่องขยายเสียงแบบมือถือ

๓. เครื่องตรวจโลหะแบบมือถือ

๔. อุปกรณ์ตรวจได้ทั้งรถ

๕. รถควบคุมผู้ต้องหา

๖. ตัวสกัด

๗. เครื่องกำเนิดไฟฟ้าขนาดเล็ก พร้อมอุปกรณ์ส่องสว่าง

(สำหรับการปฏิบัติงานในเวลากลางคืน)

ภาพอุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ ในการตั้งจุดตรวจจราจร



ภาพ อุปกรณ์เครื่องมือต่างๆ ในการตั้งจุดตรวจจราจร



การแบ่งพื้นที่บริเวณจุดตรวจจราจรเป็น 5 ส่วน



การแบ่งพื้นที่บริเวณจุดตรวจ

พื้นที่ส่วนแรก พื้นที่เฝ้าสังเกตรถต้องสงสัยและบุคคลที่อยู่ภายในรถที่จะวิ่งผ่านเข้ามาในบริเวณพื้นที่ตั้งจุดตรวจ วางกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ ๒ คนโดยอยู่ก่อนถึงพื้นที่ตั้งจุดตรวจห่างประมาณ ๒๐ เมตร

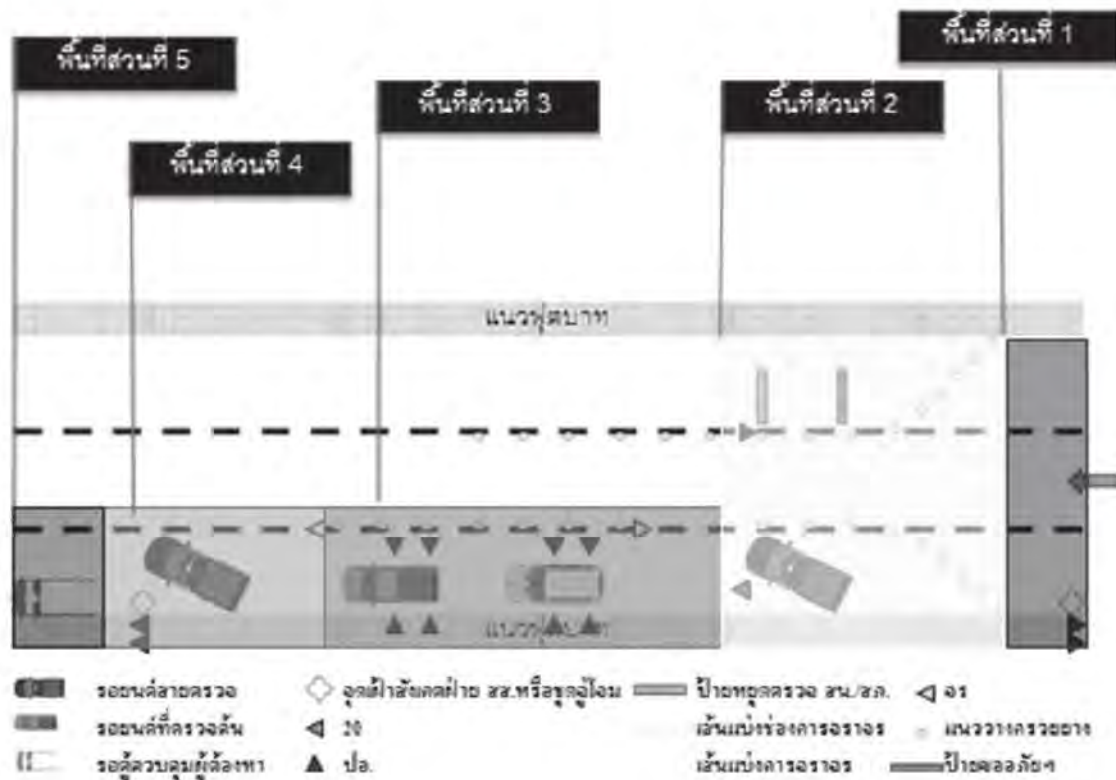
พื้นที่ส่วนที่สอง เป็นพื้นที่ที่พิจารณาคัดเลือกรถต้องสงสัยเพื่อโบกรถเข้ามาสู่พื้นที่ตรวจค้น วางกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจ ๑ คน และเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าจราจร ๑ คน รวมเจ้าหน้าที่จำนวน ๒ คน

พื้นที่ส่วนที่สาม เป็นพื้นที่ตรวจค้น มีเจ้าหน้าที่ตำรวจทำหน้าที่ตรวจค้นรถและบุคคลต้องสงสัยที่นั่งมา ๓ ชุดปฏิบัติ (๑ ชุดปฏิบัติมี ๓-๔ คน รถที่เข้าทำการตรวจค้นควรมีไม่เกิน ๓ คัน ในแต่ละช่วงที่ทำการตรวจค้นและการตรวจค้นใช้เจ้าหน้าที่ตำรวจ ๓-๔ คนต่อรถทำการตรวจค้น ๑ คัน โดยคัน ๒ คน คู่กัน ๑-๒ คน) และจัดมีเจ้าหน้าที่ตำรวจอีก ๑ คน ทำหน้าที่คอยควบคุมการปล่อยรถออกจากพื้นที่ตรวจค้นเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ รวมเจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่ในพื้นที่นี้ ๑๐-๑๓ คน

พื้นที่ส่วนที่สี่ เป็นพื้นที่คอยสกัดรถ หากรถต้องสงสัยที่เข้ามาในพื้นที่ตั้งจุดตรวจไม่ยอมหยุดรถให้ทำการตรวจค้น เจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่ปฏิบัติหน้าที่ท้ายพื้นที่จุดตรวจนี้จะทำหน้าที่นำรถ

ตำรวจที่จอดอยู่ท้ายจุดตรวจเข้าสกัดขวางกันไม่ให้ผ่านหรือไล่ติดตามหากหลบหนี ในส่วนนี้จะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจทำหน้าที่ประจำรถยนต์สายตรวจ ๑ คัน ๑ คน และเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำรถสายตรวจจักรยานยนต์ ๑ คัน ๒ คน รวมเจ้าหน้าที่ จำนวน ๓ คน

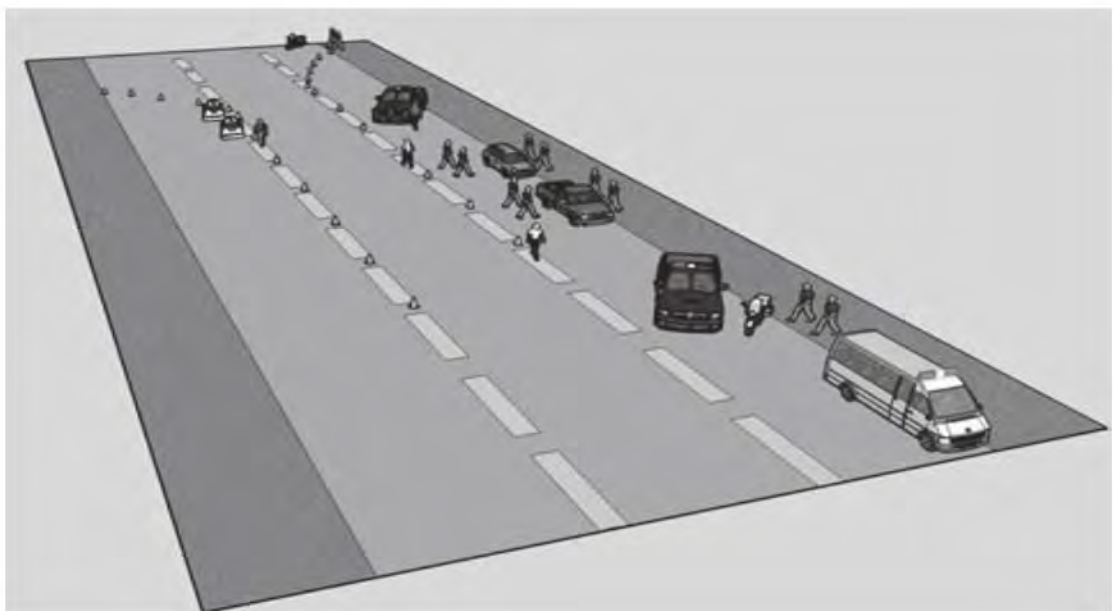
พื้นที่ส่วนที่ห้า เป็นพื้นที่ควบคุมผู้กระทำความผิด มีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่ปฏิบัติหน้าที่อย่างน้อย ๑ คน

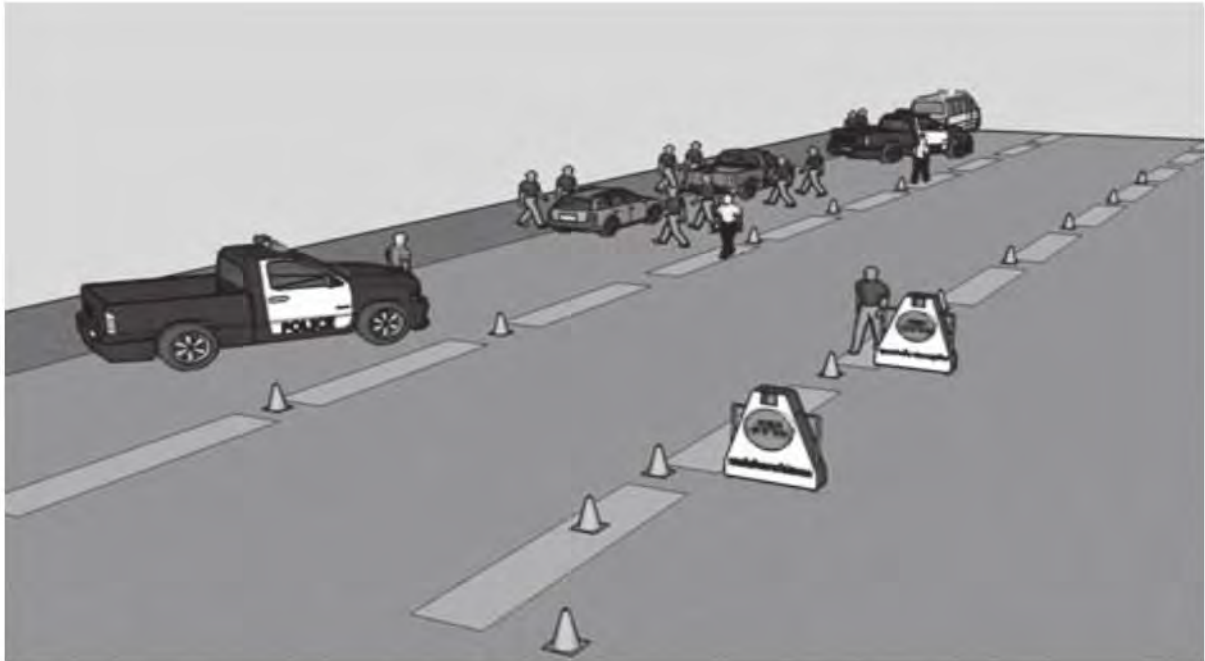


แผนผังการแบ่งพื้นที่บริเวณจุดตรวจจราจร

รูปแบบการตั้งจุดตรวจ

๑. รูปแบบการตั้งจุดตรวจบนทางเดินรถที่มีการจราจรไปในทิศทางเดียวกัน (One Way)

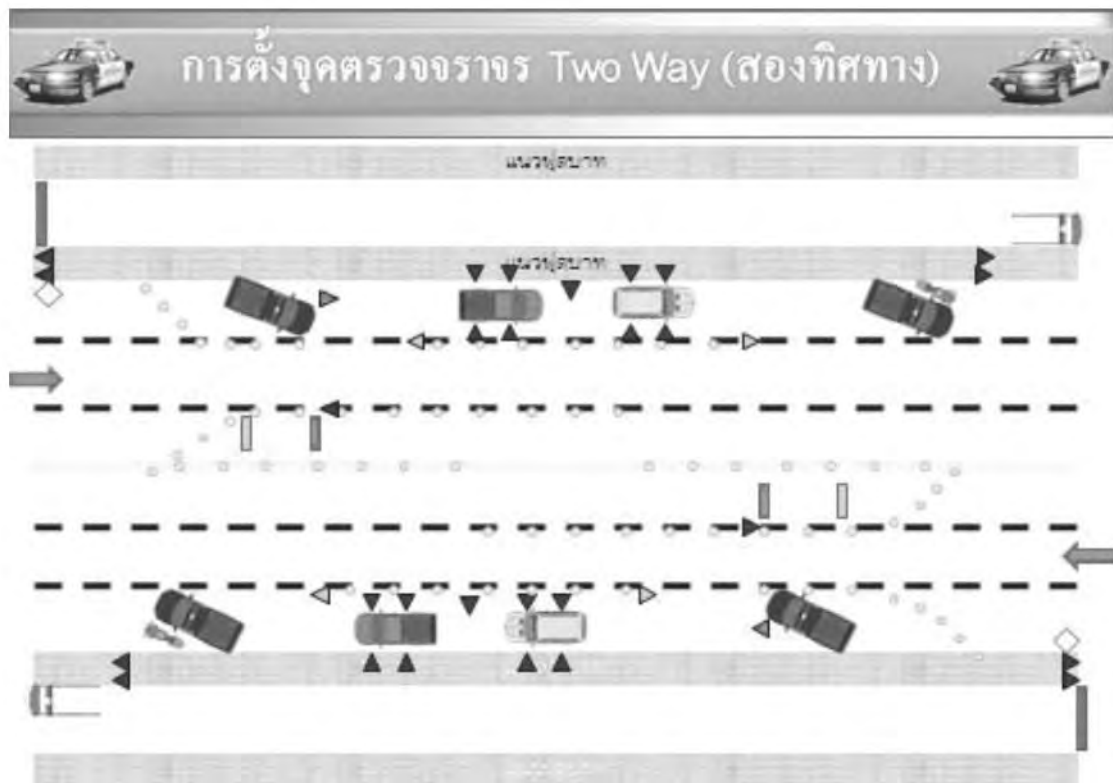




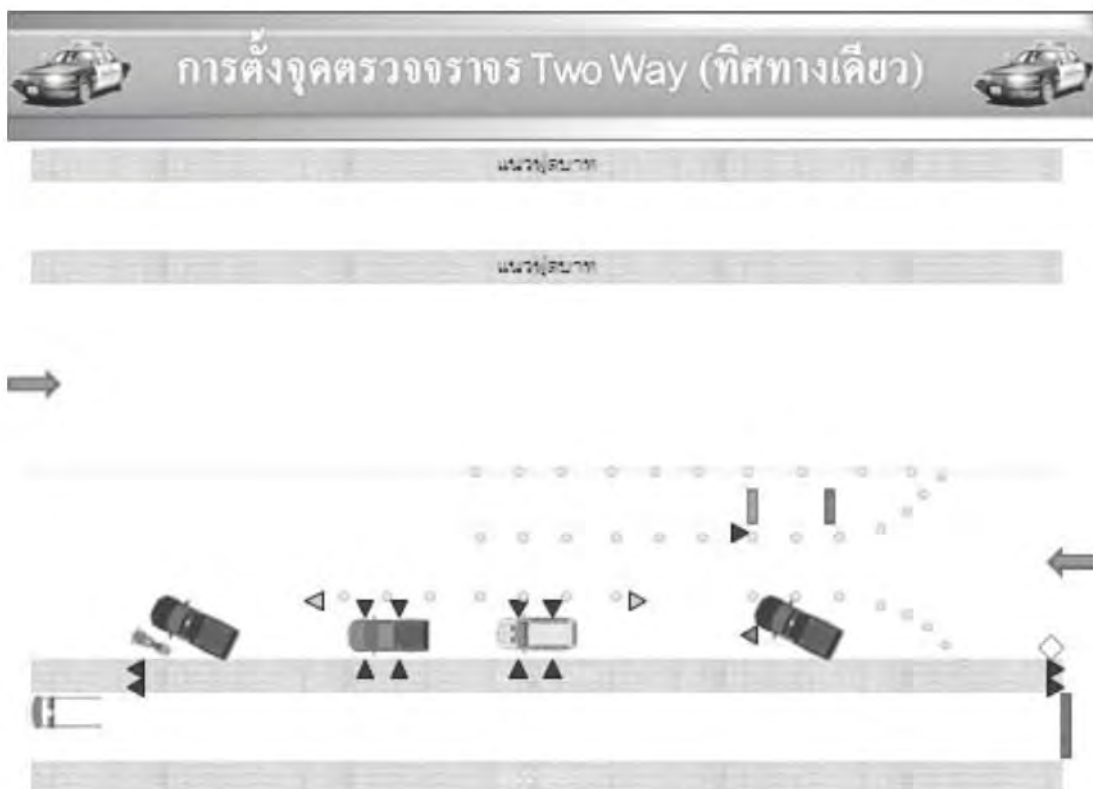
๒. รูปแบบการตั้งจุดตรวจบนทางเดินรถที่มีการจราจรไปได้ในสองทิศทาง (Two Way)



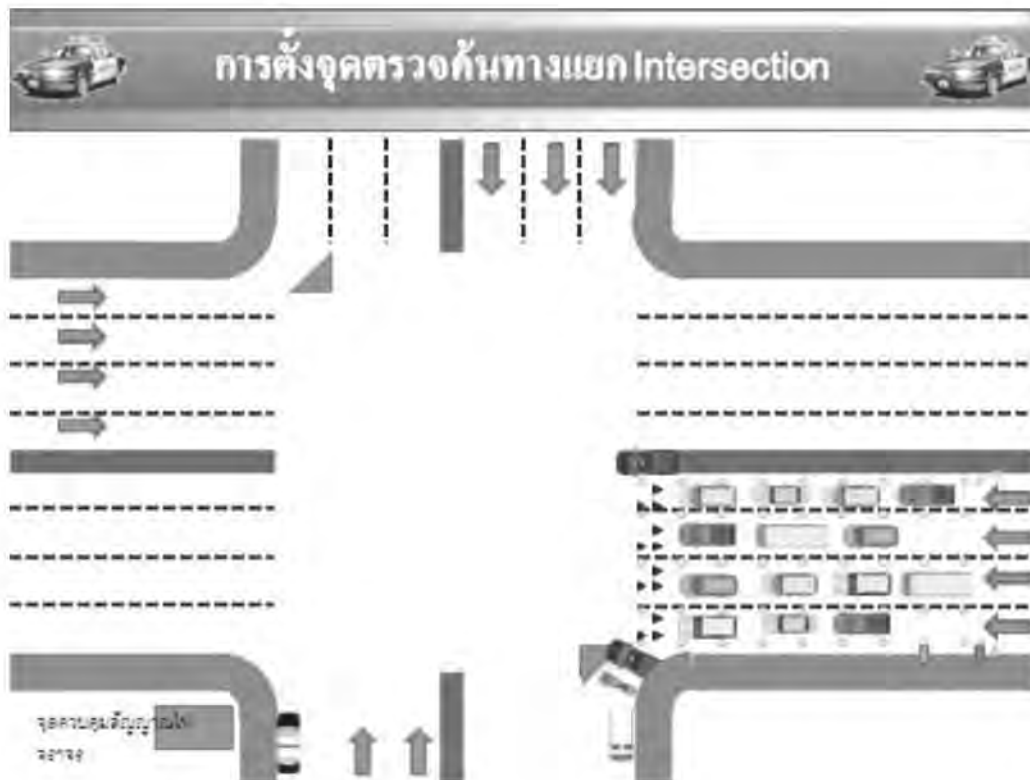
๒.๑ ตั้งจุดตรวจบนทางเดินรถทั้งสองทิศทาง



๒.๒ ตั้งจุดตรวจบนทางเดินรถทิศทางเดียว



๓. รูปแบบการการตั้งจุดตรวจบนทางเดินรถที่บริเวณสี่แยก (Intersection)



ขั้นตอนการปฏิบัติ การควบคุมการตรวจสอบการปฏิบัติ

- เรียกแถวตรวจยอดกำลังพล ตรวจสอบความพร้อมของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ผู้ปฏิบัติรวมทั้งอุปกรณ์ เครื่องมือ-เครื่องใช้การตั้งจุดตรวจ

- อบรมชี้แจงแนวนโยบายและคำสั่งของผู้บังคับบัญชา

- กำหนดตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ปฏิบัติในแต่ละส่วนของพื้นที่จุดตรวจ และ ทำความเข้าใจกับ บทบาทหน้าที่ของแต่ละคนให้ชัดเจน

- การตั้งจุดตรวจจราจร ให้รายงานทาง ว. ให้ผู้บังคับบัญชาทราบเมื่อเริ่มต้นและเลิกปฏิบัติ

- เมื่อเสร็จสิ้นการปฏิบัติ ให้รายงานผลการปฏิบัติเป็นลายลักษณ์อักษรเสนอ

ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้นจนถึงผู้สั่งอนุมัติภายในวันถัดไปเป็นอย่างช้า

- ผู้บังคับบัญชาระดับ สว. ขึ้นไป ผลัดเปลี่ยนหมุนเวียนกันออกตรวจการปฏิบัติ

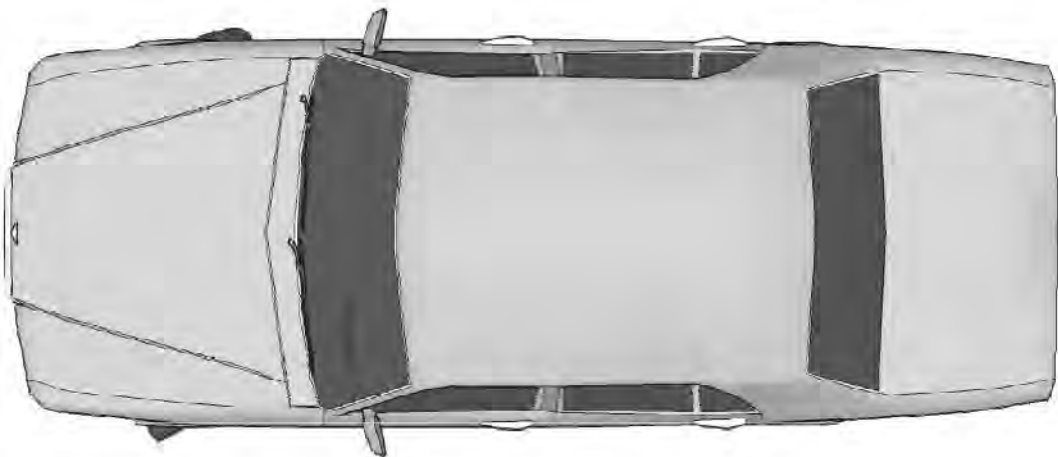
- หากตรวจพบว่ามีเจ้าหน้าที่ตำรวจ ณ จุดตรวจจราจรได้ปฏิบัติโดยมิได้รับคำสั่งจากผู้มีอำนาจเพื่อแสวงหาผลประโยชน์โดยมิชอบ หรือหากตรวจพบเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ใดประพฤติมิชอบใน ลักษณะดังกล่าวให้พิจารณาดำเนินการกับเจ้าหน้าที่ผู้นั้นไปตามอำนาจหน้าที่ทั้ง คดีอาญาและคดี

วินัย แล้วรายงานให้ผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น จนถึง ตร. ทราบโดยมิชักช้า การรายงานให้ระบุ ยศ ชื่อ นามสกุล ตำแหน่ง ของเจ้าหน้าที่ตำรวจผู้กระทำผิด พร้อมกับรายละเอียดเกี่ยวกับลักษณะและ พฤติการณ์แห่งการกระทำผิดให้ละเอียดชัดเจน

- ให้ผู้บังคับบัญชาในระดับตั้งแต่กองบังคับการหรือเทียบเท่าขึ้นไป หากตรวจพบว่ามี เจ้าหน้าที่ตำรวจจุดตรวจจราจรที่ใด มีพฤติกรรมมีข้อบกพร่อง หรือจับกุมตัวได้ โดยลักษณะของ พฤติการณ์เป็นการกระทำร่วมหลายคน และหรือ เป็นระยะเวลาต่อเนื่องกันหลายวัน ให้ ผู้บังคับบัญชาพิจารณาทัณฑ์ทางวินัยแก่ผู้บังคับบัญชาที่ใกล้ชิดของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่กระทำผิด ดังกล่าวฐานบกพร่องละเลยไม่เอาใจใส่ดูแลผู้ใต้บังคับบัญชาของตนเองด้วยอีกส่วนหนึ่ง

การตรวจค้นรถเพื่อไม่ให้เกิดข้อผิดพลาด และการค้นซ้ำ สร้างความเดือดร้อน ความ รำคาญให้กับประชาชนโดยทั่วไป เนื่องจากใช้เวลานาน ควรดำเนินการดังนี้

ให้แบ่งพื้นที่รถที่ต้องทำการตรวจค้นออกเป็น ๕ ส่วน คือ



๑. ส่วนที่หนึ่ง พื้นที่ภายในรถด้านหน้าตรงผู้ขับขี่ และ ผู้โดยสารด้านหลังผู้ขับขี่
๒. ส่วนที่สอง พื้นที่ภายในรถด้านหน้าข้างซ้ายผู้ขับขี่ และผู้โดยสารด้านหลังด้านซ้ายผู้ขับขี่
๓. ส่วนที่สาม กระโปรงท้ายรถ
๔. ส่วนที่สี่ กระโปรงหน้ารถ
๕. ส่วนที่ห้า ใต้ท้องรถ

กรณีรถของบุคคลโดยทั่วไปที่เข้ามาในพื้นที่การตั้งจุดตรวจจะทำการตรวจค้นเฉพาะส่วนที่หนึ่ง และส่วนที่สองเท่านั้น คือ ได้เบาะคนขับ ล้อซึก คอนโซล

- เจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่ด้านผู้ขับขี่จะตรวจค้นรถในส่วนที่ ๑ และส่วนที่ ๓
- เจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่ด้านซ้ายของผู้ขับขี่ จะทำการตรวจค้นรถในส่วนที่ ๒ และส่วนที่ ๔

ข้อควรระวังในการตั้งจุดตรวจ

- ไม่ควรตั้งจุดตรวจจราจรในพื้นที่ใกล้ทางโค้ง ทางแยก เชียงสะพานที่ลาดชัน หรือจุดอับ ลับตา
- ในเวลากลางคืนต้องมีแสงสว่างอย่างเพียงพอ
- ในการเรียกรถให้หยุด ไม่ว่ากรณีใด ๆ อย่างเอาตัวหรือส่วนของร่างกาย เช่น แขน ขา เข้าไปขวาง เพื่อให้รถหยุด
- การตรวจค้นรถที่เข้าพื้นที่การตั้งจุดตรวจจราจร ให้ทำการตรวจค้นคนก่อน แล้วจึงทำการ ตรวจค้นรถ

การจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ

๑. บทนำ

สถานการณ์พิเศษ หมายถึง ภาวะที่ไม่ปกติ ที่ต้องใช้การดำเนินการวางแผนและดำเนินการ ในการจัดการจราจรเป็นพิเศษมากกว่าปกติ

แบ่งเป็นสถานการณ์พิเศษดังนี้

๑) กรณีทราบสถานการณ์ก่อนล่วงหน้า เป็นสถานการณ์ที่ทราบข้อมูลเบื้องต้น ก่อนที่ภารกิจจะลงมือปฏิบัติ มีโอกาสได้เตรียมตัว และมีการวางแผนการดำเนินการไว้ล่วงหน้า และทราบภารกิจว่าจะเกิดขึ้นที่ไหน เวลาใด และมีข้อมูลก่อนพอสมควร เป็นภาวะที่มีการระดมกำลังพลและยานพาหนะ และอุปกรณ์ในการจัดการจราจรมากกว่าปกติ เช่น งานราชพิธี งานเทศกาล งานประเพณี งานมหรสพ งานมหกรรมต่างๆ งานแข่งกีฬาระดับใหญ่ การประชุมสัมมนาระดับชาติ ฯลฯ

๒) กรณีไม่ทราบสถานการณ์ล่วงหน้า เป็นสถานการณ์ที่เกิดขึ้นทันที และจะต้องปฏิบัติทันที ซึ่งจะเป็นการจัดการจราจรที่ต้องใช้ไหวพริบปฏิภาณ แก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าให้ภารกิจประสบความสำเร็จตามเป้าหมาย ให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด เช่น การชุมนุมประท้วง การเกิดอุบัติเหตุ ภัยธรรมชาติครั้งใหญ่เพลิงไหม้ขนาดใหญ่ ฯลฯ

แนวทางปฏิบัติในการจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ มีแนวทางในการจัดการจราจรเพื่อให้ภารกิจสำเร็จ แบ่งเป็นขั้นตอน ดังนี้

- ขั้นตอนเตรียมการ
- ขั้นตอนการปฏิบัติ
- ขั้นตอนการสรุปผล หลังปฏิบัติเพื่อถอดบทเรียน

การเตรียมการ

๑. กรณีทราบสถานการณ์ล่วงหน้า ขั้นตอนเตรียมการสำหรับการจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษ จะสามารถทำให้ภารกิจประสบความสำเร็จ และจัดการจราจร มีโอกาสผิดพลาดน้อยที่สุด เนื่องจากการมีการจัดเตรียมการมาก่อน แนวทางมีดังนี้

๑.๑ ขั้นตอนรวบรวมข้อมูลข่าวสารของภารกิจ การทราบวัน เวลา สถานที่ ทราบจำนวนของผู้ที่จะมาร่วมกิจกรรม การทราบข้อมูลเส้นทางหลัก เส้นทางสำรอง ข้อมูลพาหนะ พื้นที่จอดรถ สถานภาพกำลังพล วัสดุอุปกรณ์

๑.๒ ขั้นตอนการวางแผนรองรับภารกิจ เป็นขั้นตอนในการกำหนดวิธีการว่าจะจัดการจราจรในลักษณะใดเพื่อให้ภารกิจบรรลุเป้าหมาย เช่นการกำหนดเส้นทาง ทิศทางการเดินรถ จุดจอด จุดวางกำลัง จุดจอดรถ ฯลฯ

๑.๓ ขั้นตอนกำหนดกำลังพลผู้รับผิดชอบ เมื่อทราบว่าต้องใช้กำลังพลจำนวนเท่าใด จากการรวบรวมข้อมูลและการวางแผนในการรองรับภารกิจจะมีการกำหนด มีการกำหนดตัวบุคคลรับผิดชอบในภารกิจนั้น ทั้งตัวเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ และผู้ควบคุมกำกับดูแล เป็นต้น

๑.๔ ขั้นตอน ฝ่ายสนับสนุน เป็นขั้นตอนในการจัดหาอุปกรณ์เสริม เพื่อให้ภารกิจบรรลุตามแผนงานที่ได้วางไว้ เช่น แผงเหล็ก กรวย ป้ายกำหนดทิศทางการเดินรถ ป้ายห้ามการเดินรถ เป็นต้น รวมทั้งปัจจัยสนับสนุนรองด้านอื่น เช่น การส่งกำลังบำรุง เป็นต้น

๑.๕ ขั้นตอนประชาสัมพันธ์ เป็นขั้นตอนต่อจากขั้นตอนตามที่กล่าวข้างต้น เป็นขั้นตอนการกระจายข้อมูลให้กำลังพลที่รับผิดชอบทราบในภารกิจ หรือการประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนที่จะได้รับผลกระทบได้รับทราบข้อมูล ทั้งข้อมูลทิศทางการเดินรถ พื้นที่จอดรถ ฯลฯ ตามแนวทางในหลักการประชาสัมพันธ์ เช่น ป้ายแนะนำ สิ่งพิมพ์ สื่อสารมวลชน ฯลฯ

๒. กรณีไม่ทราบสถานการณ์ล่วงหน้า จะมีแนวทางหลักการ คล้ายกับการจัดการจราจรในสถานการณ์ล่วงหน้า แต่มีเวลารวบรวมเร็วกว่า เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติจะต้องปฏิบัติทันที อาจจะไม่มียุทธวิธีรวบรวมข้อมูลเบื้องต้นได้ครบในทันที และ ไม่มีโอกาสได้วางแผนการล่วงหน้า ดังนั้นต้องใช้หลักการบริหารการจราจรโดยใช้ปฏิภาณไหวพริบ หรือเตรียมการล่วงหน้า เช่น การชักซ้อมแผนเผชิญเหตุต่างๆ เตรียมการไว้ก่อนล่วงหน้า ทั้งรูปแบบวิธีการ และสถานที่ต่างๆ เป็นต้น

ขั้นตอนการปฏิบัติ

เป็นขั้นตอนในการลงมือปฏิบัติตามภารกิจ ที่ได้วางแผนไว้ตามขั้นตอนการเตรียมการ ซึ่งอาจมีทั้งเหตุการณ์ที่เป็นไปตามแผน ที่ได้เตรียมการไว้ หรือมีเหตุการณ์ใหม่ที่ต้อง มีการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า ซึ่งเป็นไหวพริบ ปฏิภาณของผู้ควบคุมการจราจร เช่นการเปลี่ยนเส้นทาง การมีพาหนะ บุคคลมากกว่า ที่ ได้คาดคะเนไว้ ฯลฯ

ขั้นตอนสรุปผล

เป็นขั้นตอนรวบรวม จุดเด่น จุดด้อย หลังจากการปฏิบัติตามภารกิจ ซึ่งเป็นการถอดบทเรียน อาจ นำมาใช้ให้เป็นประโยชน์ในภารกิจลักษณะดังกล่าว หรือภารกิจที่ใกล้เคียงกันในคราวต่อไป อาจจะ รวบรวมได้จากการประชุม หรือและรวบรวมแบบสอบถามต่าง ๆ เป็นต้น

๒. การจัดการจราจรในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน

๒.๑ กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการถวายความปลอดภัย

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐

มาตรา ๘ องค์พระมหากษัตริย์ทรงดำรงอยู่ในฐานะอันเป็นที่เคารพสักการะ ผู้ใดจะละเมิดมิได้ ผู้ใดจะกล่าวหาหรือฟ้องร้องพระมหากษัตริย์ในทางใดๆ มิได้

มาตรา ๗๐ บุคคลมีหน้าที่พิทักษ์รักษาไว้ซึ่งชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์ และการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขตามรัฐธรรมนูญนี้

มาตรา ๗๑ บุคคลมีหน้าที่ป้องกันประเทศ รักษาผลประโยชน์ของชาติ และปฏิบัติตามกฎหมาย

มาตรา ๗๔ บุคคลผู้เป็นข้าราชการ พนักงาน ลูกจ้างของหน่วยราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ หรือเจ้าหน้าที่อื่นของรัฐ มีหน้าที่ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายเพื่อรักษาประโยชน์ส่วนรวม อำนวยความสะดวก และให้บริการแก่ประชาชนตามหลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

ในการปฏิบัติหน้าที่และในการปฏิบัติกรอื่นที่เกี่ยวข้องกับประชาชน บุคคลตามวรรคหนึ่งต้องวางตนเป็นกลางทางการเมือง

ในกรณีที่บุคคลตามวรรคหนึ่งละเลย หรือไม่ปฏิบัติให้เป็นไปตามหน้าที่ตามวรรคหนึ่งหรือสอง บุคคลผู้มีส่วนได้เสียย่อมมีสิทธิขอให้บุคคลตามวรรคหนึ่ง หรือผู้บังคับบัญชาของบุคคลดังกล่าวชี้แจง แสดงเหตุผล และขอให้ดำเนินการให้เป็นไปตามบทบัญญัติในวรรคหนึ่งหรือวรรคสองได้

มาตรา ๗๗ รัฐต้องพิทักษ์รักษาไว้ซึ่งสถาบันพระมหากษัตริย์ เอกราช อธิปไตย และบูรณภาพแห่งเขตอำนาจรัฐ และต้องจัดให้มีกำลังทหาร อาวุธยุทโธปกรณ์ และเทคโนโลยีที่ทันสมัย จำเป็น และเพียงพอ เพื่อพิทักษ์รักษา เอกราช อธิปไตย ความมั่นคงของรัฐ สถาบันพระมหากษัตริย์ ผลประโยชน์แห่งชาติ และการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุขและพัฒนาประเทศ

พระราชบัญญัติราชองครักษ์ พ.ศ. ๒๔๘๐

มาตรา ๔ ให้มีราชองครักษ์ สังกัด กรมราชองครักษ์ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของ สมุหราชองครักษ์ มีหน้าที่รักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ ทั้งนี้โดยต้อง ปฏิบัติให้ถูกต้องตามพระราชประสงค์

มาตรา ๑๐ ทวิ ให้สมุหราชองครักษ์มีอำนาจแต่งตั้งข้าราชการทหาร ข้าราชการตำรวจ และ ข้าราชการพลเรือนที่ส่วนราชการต่างๆ จัดมา ขึ้นสมทบกรมราชองครักษ์เป็นเจ้าพนักงาน มีหน้าที่ช่วยราช องครักษ์ในการปฏิบัติหน้าที่

พระราชบัญญัตินายตำรวจราชสำนัก พ.ศ. ๒๔๙๕

มาตรา ๓ ให้มีนายตำรวจราชสำนักแห่งพระมหากษัตริย์ทำหน้าที่พิทักษ์รักษาให้ความปลอดภัย ในราชสำนัก และปฏิบัติตามพระราชประสงค์ นอกจากหน้าที่อื่นที่มีอยู่แล้วตามกฎหมาย

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามความในวรรคก่อน นายตำรวจราชสำนักต้องฟังคำสั่งของ สมุหราชองครักษ์

พระราชบัญญัติว่าด้วย การรักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ พ.ศ. ๒๕๔๙

ข้อ ๑๔ ให้สมุหราชองครักษ์มีอำนาจสั่งการแก่กำลังทหารและตำรวจที่เข้าไปปฏิบัติหน้าที่อยู่ ภายในเขตพระราชฐานและที่ประทับ

ข้อ ๑๙ ให้สมุหราชองครักษ์มีอำนาจสั่งการแก่กำลังทหารและตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัยอยู่ในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน

พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๗

มาตรา ๖ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป็นส่วนราชการมีฐานะเป็นนิติบุคคลอยู่ในบังคับบัญชาของนายกรัฐมนตรี และมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

๑. รักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ

ฯลฯ

ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยสำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ และพระราชอาคันตุกะ พ.ศ.๒๕๔๘ และที่แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พ.ศ.๒๕๕๒

หลักนิยมการปฏิบัติการถวายความปลอดภัย กรมราชองครักษ์ พ.ศ.๒๕๕๒

แผนการรักษาความปลอดภัย สำหรับองค์พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาทผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์ พระบรมวงศานุวงศ์ ผู้แทนพระองค์ (ปก.๙)

๒.๒ หลักทั่วไปว่าด้วยการถวายความปลอดภัย

จุดมุ่งหมายของการถวายความปลอดภัย

๑. ปฏิบัติตามพระราชประสงค์
๒. บูรณาการให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด
๓. สมพระเกียรติ
๔. มีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

ความปลอดภัย หมายความว่า “ความปลอดภัยส่วนพระองค์ ความปลอดภัยของพระราชฐานที่ประทับ พระราชพาหนะ และความปลอดภัยของเอกสาร รวมทั้งการติดต่อสื่อสารซึ่งถ้าหากเปิดเผยอาจกระทบกระเทือนต่อความปลอดภัยส่วนพระองค์ด้วย”

การรักษาความปลอดภัย หมายถึง การรักษาความปลอดภัยสำหรับ

๑. พระมหากษัตริย์ พระราชินี พระรัชทายาท พระบรมวงศานุวงศ์ชั้นสมเด็จพระเจ้าฟ้าขึ้นไป
๒. ผู้สำเร็จราชการแทนพระองค์
๓. พระราชอาคันตุกะในการเสด็จเยือน หรือเยือนอย่างเป็นทางการ
๔. พระบรมวงศานุวงศ์นอกเหนือจาก ๑. พระราชอาคันตุกะนอกเหนือจาก ๓. หรือผู้แทนพระองค์ในกรณีที่ได้รับการร้องขอจากสมุหราชองครักษ์ ราชเลขาธิการหรือเลขาธิการพระราชวัง

ขอบเขตและความรับผิดชอบในการถวายความปลอดภัย

๑. การถวายพระเกียรติ การปฏิบัติต้องเป็นไปอย่างสมพระเกียรติ โดยยึดหลักดังนี้
 - ๑) ถือปฏิบัติตามโบราณราชประเพณี
 - ๒) มีการเตรียมพื้นที่รับเสด็จพระราชดำเนินอย่างสมพระเกียรติ
 - ๓) การวางกำลังเจ้าหน้าที่ถวายความปลอดภัยให้เป็นไปอย่างเหมาะสม
๒. ปฏิบัติตามพระราชประสงค์
 - ๑) โปรดเกล้าฯ ให้ปฏิบัติการถวายความปลอดภัยพระองค์หนึ่งพระองค์ใด
 - ๒) การปฏิบัติจะต้องไม่สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชน
 - ๓) มีพระราชประสงค์ให้มีความเป็นส่วนพระองค์

ข้อพึงปฏิบัติที่สำคัญในการถวายความปลอดภัย

- การปฏิบัติหน้าที่ต้องไม่ส่งผลกระทบต่อความจงรักภักดีของประชาชน
- ขณะรักษาการณ์ หากมีการกระทำผิด หรือการกระทำอื่นใดอันอาจเป็นอุปสรรคต่อการเสด็จพระราชดำเนินเกิดขึ้น ให้เข้าระงับเหตุ หรือแก้ไขได้ตามความจำเป็นและเหมาะสม

การเสด็จพระราชดำเนิน แบ่งเป็น

๑. การเสด็จพระราชดำเนินอย่างเป็นทางการ ได้แก่
 - ๑.๑ กรณีพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว และ สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ เสด็จพระราชดำเนินไปในพระราชพิธี รัฐพิธี
 - ๑.๒ กรณีสมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารี หรือสมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าจุฬาภรณวลัยลักษณ์ อัครราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินแทนพระองค์ ตาม ๑.๑
 - ๑.๓ กรณี พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว สมเด็จพระนางเจ้าฯ พระบรมราชินีนาถ สมเด็จพระบรมโอรสาธิราชฯ สยามมกุฎราชกุมาร สมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ

สยามบรมราชกุมารี หรือสมเด็จพระเจ้าลูกเธอ เจ้าฟ้าจุฬาภรณวลัยลักษณ์ อัครราชกุมารี เสด็จพระราชดำเนินไปในงานพิธี

๒. การเสด็จพระราชดำเนินเป็นการส่วนพระองค์ ได้แก่

๒.๑ กรณีเสด็จพระราชดำเนินไปในงานพิธีซึ่งระบุไว้อย่างชัดเจนว่าเป็นการส่วนพระองค์

๒.๒ กรณีเสด็จพระราชดำเนินอื่นๆ เช่น เสด็จฯ ไปทรงตรวจพระวรกาย เสด็จฯ ไปทรงทำพระหนต์ เสด็จฯ โครงการพระราชดำริ เป็นต้น

นโยบายในการถวายความสะดวกด้านการจราจรในการเสด็จพระราชดำเนิน

๑. ถวายความสะดวกการจราจรและถวายความปลอดภัย

๒. อย่าให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน หรือได้รับผลกระทบน้อยที่สุด

๓. สนับสนุนให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งในด้านงบประมาณ จำนวนเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ที่จำเป็น ตลอดจนสวัสดิการ และสิทธิกำลังพลในด้านต่างๆ

๒.๓ การถวายความสะดวกด้านการจราจรในการเสด็จพระราชดำเนินโดยรถยนต์

กรณีเสด็จพระราชดำเนินอย่างเป็นทางการ

ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- ผบช.น. หรือ ผบช.ภ. จัดกำลังนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร ขึ้นประทวน ไปรักษาความปลอดภัยและจัดการจราจรตามเส้นทางที่จะเสด็จพระราชดำเนินและทางแยก ให้แล้วเสร็จทุกหน้าที่ก่อนเวลาเสด็จพระราชดำเนินไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมง

- ผบช.น. จัดนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร ๑ นาย ใช้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ไปจอดคอย ณ ต้นทางเสด็จพระราชดำเนิน เมื่อรถยนต์พระที่นั่งเคลื่อนออกจากต้นทางให้นายตำรวจผู้นั้นล่วงหน้าไปก่อนในระยะห่างพอสมควร แล้วให้สัญญาณแก่ตำรวจที่รักษาความปลอดภัยและจัดการจราจร

จังหวัดอื่น นอกเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- ผบช.ภ. หรือ ผบช.ศชต. จัดกำลังนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร ชั้นประทวน ไปรักษาความปลอดภัยและจัดการจราจรตามเส้นทางที่จะเสด็จพระราชดำเนินและทางแยก ให้แล้วเสร็จทุกหน้าที่ก่อนเวลาเสด็จพระราชดำเนินไม่น้อยกว่า ๑ ชั่วโมง

- ผบช.ภ.หรือ ผบช.ศชต. มีอำนาจเรียกกระดมกำลังตำรวจจากส่วนภูมิภาค ในเขตพื้นที่รับผิดชอบไปปฏิบัติหน้าที่ตามความจำเป็นและเหมาะสม

- หัวหน้าสถานีตำรวจท้องที่ในเส้นทางที่จะเสด็จพระราชดำเนินผ่าน รับผิดชอบควบคุม ตรวจตรา อำนวยความสะดวกและรักษาความปลอดภัยด้วยตนเองโดยเคร่งครัด

- ผู้บังคับบัญชาตำรวจท้องที่ระดับไม่ต่ำกว่า ผกก. ไปปฏิบัติหน้าที่สั่งการและประสานงานกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยฝ่ายอื่นที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง ณ ที่หมายเสด็จพระราชดำเนิน

- ผู้บังคับบัญชาตำรวจท้องที่ต้องกำกับ ตรวจตรา และควบคุมโดยใกล้ชิด เว้นแต่จะติดราชการสำคัญและจำเป็น โดยให้มีการประชุมชี้แจงภารกิจและตรวจความพร้อม รวมทั้งซักซ้อมการปฏิบัติตามแผนที่กำหนด

- ก่อนมีการเสด็จพระราชดำเนิน ทุกครั้ง จะต้องมีการตรวจสอบในเส้นทางโดยละเอียด เพื่อให้มั่นใจว่าไม่มีสิ่งใดกีดขวางในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รถยนต์ที่จอดในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ในกรณีที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ทัน ให้จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจไปประจำโดยให้เฝ้าสังเกตถึงพฤติกรรมของผู้ขับขี่

การวางกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจรายทางเสด็จพระราชดำเนิน

- วางกำลังตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทางที่จะเสด็จพระราชดำเนิน

- วางกำลังสลับฟันปลา เว้นระยะห่างกันพอสมควร ให้ยืนในท่าพักตามระเบียบหันหลังให้ถนนหรือทาง แล้วท่ามุม ๔๕ องศา เฉียงไปในทิศทางที่จะเสด็จพระราชดำเนินมา

- ถ้าเป็นจุดที่มีการจัดกำลังคูให้แต่ละนายยืนในท่าพักตามระเบียบ หันข้างท่ามุม ๙๐ องศา กับถนนหรือทาง โดยหันหลังเข้าหากัน

- การยืนรายทางให้ยืนบนไหล่ทางและห่างจากผิวจราจรอย่างน้อย ๑-๒ เมตร

- กรณีพื้นที่ หรือภูมิประเทศไม่อำนวย ให้เปลี่ยนแปลงการยืนได้ตามความเหมาะสม เพื่อให้สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

หน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจทางเสด็จพระราชดำเนิน

- ห้ามและป้องกันไม่ให้ถ่ายภาพขบวนเสด็จพระราชดำเนิน
- ระมัดระวังและป้องกันยานพาหนะ คน สัตว์ และสิ่งของทุกชนิดในเส้นทางเสด็จ พระราชดำเนิน มิให้เป็นอุปสรรคแก่ขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ทั้งนี้ รวมถึงการห้ามและป้องกันมิให้ข้าม เดิน วิ่ง ตัด สวน แชน และตามขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ด้วย
- กรณีเส้นทางที่ขึ้นเขาลาดชัน ให้จัดเตรียมอุปกรณ์ไว้ใช้หนุนล้อรถกัน เลื่อนไหลด้วย เช่น ขอนไม้ เป็นต้น สำหรับผู้ขับขี่หนึ่งประจำอยู่ที่รถเพื่อควบคุมมิให้รถเลื่อนไหล
- กรณีสงสัยว่าจะมีผู้ก่อความไม่สงบเรียบร้อย หรือหากปรากฏว่ามีสิ่งของที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการเสด็จพระราชดำเนินให้รีบแก้ไขหรือรายงานให้ผู้บังคับบัญชาที่ควบคุมอยู่ ณ ที่นั้นดำเนินการต่อไปโดยด่วน
- กรณีมีผู้แต่งกายไม่สุภาพเรียบร้อย หรือไม่ถูกต้องตามวัฒนธรรม แนะนำให้ถอยไปอยู่แถวหลัง
- การถวายความปลอดภัยตามเส้นทางเสด็จพระราชดำเนินจะสิ้นสุดลงก็ต่อเมื่อขบวนเสด็จพระราชดำเนินกลับแล้ว หรือได้รับคำสั่งให้เลิกปฏิบัติหน้าที่แล้วเท่านั้น ระหว่างที่รอคอยให้ขบวนเสด็จพระราชดำเนินกลับจะต้องรักษาหน้าที่คอยสังเกตระวังป้องกันยานพาหนะ บุคคล สัตว์ สิ่งของ และหรือพฤติกรรมที่อาจจะเป็นอุปสรรคแก่ขบวนเสด็จพระราชดำเนินในเที่ยวกลับอยู่ตลอดเวลา
- ผู้ปฏิบัติหน้าที่ถวายความปลอดภัย ต้องมีความกระตือรือร้นในการปฏิบัติหน้าที่อยู่ตลอดเวลา

๒.๔ การจัดการจราจรในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน

- เส้นทางที่ไม่ใช่เส้นทางเสด็จพระราชดำเนินไม่ต้องทำการหยุดรถ
- การปิดการจราจร ห้ามกระทำก่อนขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ผ่าน หรือถึงเป็นเวลานานเกินสมควร ให้ผู้มีหน้าที่ถวายความปลอดภัยที่ต้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ประสานงานโดยใกล้ชิดกับเจ้าหน้าที่ในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน เมื่อได้รับแจ้งเวลาที่ขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ออกจากต้นทางแล้ว ให้แจ้งต่อให้เจ้าหน้าที่ที่ถวายความปลอดภัยตามเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ทราบ เพื่อสั่งปิดการจราจรในเวลาอันสมควร โดยพิจารณาให้เหมาะสมกับระยะทางและเวลาที่ขบวนเสด็จพระราชดำเนิน จะผ่านจุดที่ตนรับผิดชอบ

- บริเวณจุดตัดหรือทางร่วมทางแยก ให้มีการปิดกั้นจราจรโดยให้รถยนต์ และยานพาหนะอื่น จอดห่างจากจุดตัด หรือทางร่วมทางแยก ประมาณ ๓๐ เมตร ทั้งนี้ ให้มีเจ้าหน้าที่อยู่ประจำ ณ จุดตัดทางร่วมทางแยก เพื่อรักษาความปลอดภัยในเส้นทางอีกชั้นหนึ่ง ในกรณีที่เป็นทางแยกใหญ่หรือพิจารณาแล้วเห็นว่าอาจไม่ปลอดภัยเพียงพอ ให้จัดรถยนต์สายตรวจจอดขวางแนวกั้นรถอีกชั้นหนึ่ง ยานพาหนะที่จอดชิดขอบทางแล้ว จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำโดยเฝ้าสังเกตพฤติกรรมของผู้ขับขี่

- การปิดกั้นรถยนต์หรือยานพาหนะตามจุดต่างๆ ที่เป็นเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ให้รถยนต์ หรือยานพาหนะที่จอดอยู่ด้านหน้าดับเครื่องยนต์ หากเป็นเวลากลางวัน ให้ดับเครื่องยนต์ ปิดไฟหน้า

- หากขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ไปถึงจุดใดในระยะเวลากระชั้นชิด และไม่สามารถจะจัดการให้ยานพาหนะออกนอกเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ได้ก่อนขบวนเสด็จพระราชดำเนิน จะผ่านไปให้ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่ ณ จุดนั้น และหรือตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ในรถเบิกทางหรือรถนำขบวนเสด็จพระราชดำเนิน สั่งผู้ขับขี่ยานพาหนะนั้นๆ ให้รีบนำยานพาหนะจอดชิดขอบทางแล้วหยุดอยู่กับที่ เพื่อให้ความสะดวกแก่ขบวนเสด็จพระราชดำเนิน

- ขณะที่ขบวนเสด็จพระราชดำเนิน กำลังจะออกจากต้นทางหรืออยู่ในเส้นทาง หากมีรถไฟ รถขนส่งมวลชน รถพยาบาล รถดับเพลิง และรถฉุกเฉิน จำเป็นต้องผ่านหรือใช้เส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจผู้ควบคุมการจราจรตรวจสอบ หากเห็นว่าเป็นกรณีเร่งด่วนและจำเป็นต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติหน้าที่ในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ทราบ เพื่อจะได้แจ้งให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ทราบ เมื่อเจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ตอบรับทราบแล้ว จึงให้ปล่อยให้รถนั้นผ่านไป

- กรณีเสด็จพระราชดำเนินผ่านทางรถไฟในเขตอำนาจรับผิดชอบของกองตำรวจรถไฟ ให้ผู้บังคับการ กองตำรวจรถไฟ เป็นผู้รับผิดชอบรักษาความปลอดภัย ณ จุดผ่านโดยประสานการปฏิบัติกับผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือ ผู้บัญชาการกองบัญชาการตำรวจนครบาล หรือผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค แล้วแต่กรณี

- เมื่อขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ผ่านไปแล้วเป็นระยะทางพอสมควร ให้ตำรวจรักษาความปลอดภัยและจัดการจราจร ณ จุดนั้น เริ่มปล่อยให้การจราจรเป็นไปตามปกติ โดยให้ปล่อยยานพาหนะด้านซึ่งติดกับทางเสด็จพระราชดำเนินก่อน ต่อไปจึงปล่อยยานพาหนะด้านซึ่งจะต้องตามขบวนเสด็จพระราชดำเนิน การปฏิบัติตามข้อนี้ให้ถือเป็นหน้าที่ซึ่งต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัด

- ให้หน่วยที่อยู่ในเขตพื้นที่รับผิดชอบทุกหน่วย กำหนดแนวทางในการปิดกั้นการจราจรและกำหนดจุดวางกำลังตำรวจให้ชัดเจน โดยพิจารณาและคำนึงตามสภาพเส้นทาง

แนวทางปฏิบัติสำหรับนายตำรวจราชสำนักประจำ และ หรือ ผู้ควบคุมขบวน กับ เจ้าหน้าที่ตำรวจที่รับผิดชอบเส้นทางและที่หมายเสด็จพระราชดำเนิน ในการปฏิบัติตามนโยบาย คณะกรรมการอำนวยการจราจรในการเสด็จพระราชดำเนิน

- ประสานรายละเอียดในการเสด็จพระราชดำเนินที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางและที่หมายเสด็จพระราชดำเนิน เพื่อแจ้งส่วนที่เกี่ยวข้องทราบ

- ตรวจสอบสภาพการจราจรอย่างต่อเนื่อง

- รายงานสภาพการจราจรและข้อควรปฏิบัติตามข้อเท็จจริง

- ประสานส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อปฏิบัติให้เป็นไปตามพระราชประสงค์และนโยบายคณะกรรมการอำนวยการจราจรในการเสด็จพระราชดำเนิน

- การปิดกั้นการจราจรในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ให้พิจารณาตามข้อเท็จจริงและสภาพการจราจรในขณะนั้น โดยมีผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

- เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงเวลา หรือที่หมายเสด็จพระราชดำเนิน ให้นายตำรวจราชสำนักประจำ หรือผู้ควบคุมขบวนแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่รับผิดชอบเส้นทาง และที่หมายเสด็จพระราชดำเนินทราบ

- กรณีขบวนเสด็จพระราชดำเนินสวนกัน หรือตัดกัน ให้นายตำรวจราชสำนักประจำ หรือผู้ควบคุมขบวน พิจารณาหยุดขบวนหรือชะลอความเร็วแล้วแต่กรณี เพื่อถวายพระเกียรติแด่ขบวนเสด็จ พระราชดำเนินที่มีพระอิสริยยศสูงกว่า

การถวายความปลอดภัยเมื่อเสด็จพระราชดำเนินไปประทับที่ชุมนุมสาธารณะ

กรณีเสด็จพระราชดำเนินอย่างเป็นทางการ

ให้ ผบช.น. ผบช.ภ. หรือ ผบช.ศชต. แล้วแต่กรณี เป็นผู้รับผิดชอบและดำเนินการดังนี้

- จัดกำลังตำรวจไปยังที่ที่จะเสด็จพระราชดำเนินในงานราชพิธี หรือรัฐพิธี เพื่อตรวจสอบสถานที่ประทับหรือพลับพลาหรือสิ่งปลูกสร้างอื่นใดที่เกี่ยวข้องตั้งแต่เริ่มดำเนินการก่อนเสด็จพระราชดำเนินถึงการตรวจให้เริ่มทำการตรวจตั้งแต่พื้นดินและวัสดุที่นำมาใช้ในการก่อสร้าง เพื่อให้แน่ใจว่าที่ประทับหรือพลับพลา มีความมั่นคงแข็งแรงทั้งไม่มีการชุกซ่อนวัสดุใดที่อาจจะเป็นอันตรายหรือก่อความไม่สงบขึ้นได้เป็นอันตราย และให้ใช้เครื่องมืออุปกรณ์สำหรับตรวจด้วย หากไม่มีให้ขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่มีเครื่องมือหรืออุปกรณ์ดังกล่าว

- ที่ประทับหรือพลับพลาซึ่งเป็นสิ่งปลูกสร้างถาวรอยู่แล้ว ให้ตรวจอย่างละเอียดที่สุดเท่าที่จะทำได้ เมื่อเห็นว่ามั่นคงปลอดภัยแล้ว ให้ควบคุมรักษาที่ประทับหรือพลับพลานั้นไว้จนกว่าจะถึง

เวลาเสด็จ พระราชดำเนิน เว้นแต่ที่ประทับหรือพลับพลาในเขตทหารไม่ว่าจะเป็นการถวาทหรือชั่วคราว หรือในงานพิธีของฝ่ายทหารซึ่งมีเจ้าหน้าที่รับผิดชอบอยู่แล้ว หรือสำหรับสถานที่หรือบ้านของบุคคลซึ่งได้รับเอกสิทธิทางการทูต ให้ติดต่อประสานกับเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของสถานที่หรือบุคคลนั้น หากได้รับการขอร้องก็ให้ทำการตรวจเช่นเดียวกัน

- จัดทางออกสำหรับเหตุฉุกเฉินทุกครั้งที่มีการเสด็จพระราชดำเนินไปประทับในที่ชุมนุมสาธารณะ โดยให้เตรียมการไว้ล่วงหน้าและจัดกำลังส่วนหนึ่งทั้งในและนอกเครื่องแบบควบคุม

- ทางออกฉุกเฉินและตามจุดต่างๆ ที่จำเป็นไว้ตลอดเวลา โดยให้สามารถเปิดใช้ได้ทันที ทางออกฉุกเฉินและกำลังตำรวจให้ปิดเป็นความลับ ให้รู้แต่เฉพาะเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องเท่านั้น

- จัดกำลังตำรวจทั้งนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรและชั้นประทวนในเครื่องแบบทำหน้าที่รักษาการณ์ถวายความปลอดภัย ณ บริเวณรอบที่ประทับหรือพลับพลาต่อจากทหารมหาดเล็กรักษาพระองค์ออกมา ส่วนบริเวณรอบนอกเขตที่ประทับหรือพลับพลาหรือบริเวณที่เสด็จพระราชดำเนิน เยี่ยมประชาชนก็ให้จัดวางกำลังตำรวจทั้งในและนอกเครื่องแบบตามจุดและช่องทางต่างๆ เพื่อถวายความปลอดภัยตลอดจนสังเกตความเคลื่อนไหวของบุคคล

- กรณีที่มีการจัดที่ประทับประชาชนนั่งเฝ้าฯ ให้จัดกำลังตำรวจเพียงเท่าที่จำเป็นอยู่หน้าประชาชนเฉพาะตามจุดที่เห็นว่าสำคัญ และให้จัดกำลังตำรวจอีกส่วนหนึ่งยืนรักษาการณ์อยู่หลังประชาชนที่นั่งเฝ้าฯ และปะปนอยู่กับประชาชนที่ยืนเฝ้าฯ ในด้านหลัง ถ้าจัดตำรวจหญิงให้ตำรวจหญิงนั่งแทรกประชาชนที่นั่งเฝ้าฯ ในด้านหน้าเมื่อเสด็จพระราชดำเนินถึงที่ที่ประชาชนเฝ้าฯ เสด็จพระราชดำเนิน ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่อยู่หน้าประชาชนหลบออกให้พ้นเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน การรักษาความปลอดภัยในส่วนนี้จะเป็นหน้าที่ของส่วนหน้าและส่วนหลังของราชองครักษ์ นายตำรวจราชสำนักประจำทหารมหาดเล็กรักษาพระองค์และเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยที่ประจำขบวนเสด็จพระราชดำเนิน

- การวางกำลังตำรวจนอกเครื่องแบบที่ให้ถือการรักษาความปลอดภัยเป็นหลัก โดยวางกำลังปะปนกับประชาชนในที่ที่คาดว่าจะอาจมีอันตรายจากผู้เฝ้าฯ หากไม่ซ่อนพรางหรือกำบังตัว อาจจะทำให้ฝ่ายตรงข้ามสงสัย รู้ตัว และสามารถตอบโต้ได้

- การวางกำลังตำรวจในเครื่องแบบโดยวิธีซ่อน พราง หรือกำบังตัวต้องเป็นไปตามแผนปฏิบัติการ ซึ่งมีการประสานงานกับหน่วยต่างๆ ล่วงหน้าและตลอดเวลา

- ให้ ผบ.ช.ส.จัดกำลังตำรวจสืบสวนพฤติกรรม และสืบสวนหาข่าวที่อาจจะเป็นภัยหรือพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมอื่นๆ

- กรณีที่ที่ประทับหรือพลับพลาตั้งอยู่ในพื้นที่ป่าเขาหรือทุรกันดารให้ ผบ.ช.ตชด. จัดกำลังสนับสนุนถวายความปลอดภัย เมื่อได้รับคำขอจาก ผบ.ช.ภ. หรือ ผบ.ช.ศต. แล้วแต่กรณี

- กรณีที่ที่ประทับหรือพลับพลา มีประชาชนหรือผู้ที่ได้รับเชิญให้เข้าเฝ้าฯ ร่วมอยู่ในบริเวณเดียวกัน เช่น ในโรงมหรสพหรือสถานที่ซึ่งมีการแสดงต่างๆ ให้ ผบช.น. หรือ ผบช.ภ. หรือ ผบช.ศชต. แล้วแต่กรณี ร่วมกับ ผบช.ส. จัดนายตำรวจชั้นสัญญาบัตรนอกเครื่องแบบทำหน้าที่ถวายความปลอดภัยโดยปะปนอยู่กับประชาชนหรือผู้ที่ได้รับเชิญ โดยประสานงานกับนายตำรวจราชสำนักประจำ

๒.๕ การแต่งเครื่องแบบของตำรวจผู้มีหน้าที่รักษาความปลอดภัย

หมายกำหนดการแต่งกาย	ระดับ	การเสด็จพระราชดำเนิน	
		อย่างเป็นทางการ	เป็นการส่วนพระองค์
เครื่องแบบเต็มยศ/ครึ่งยศ	สัญญาบัตร	เครื่องแบบเสื่อนอกคอแบะกาก็ ประดับเครื่องราชอิสริยาภรณ์ เว้น สายสะพาย <u>นรว. และ นรพ.</u> ประดับเครื่องสาย ยงยศนายตำรวจราชสำนักใหม่ สีเงิน	-
	ประทวน	เครื่องแบบชุดฝึกติดสายนกหวีดและ ประดับ เครื่องราชอิสริยาภรณ์	-
เครื่องแบบปกติ ขาว/ ปกติกากีคอตัง	สัญญาบัตร	เครื่องแบบปกติเสื่อนอกคอแบะกาก็ ประดับแพรแถบของ เครื่องราชอิสริยาภรณ์	-
	ประทวน	เครื่องแบบชุดฝึกติดสายนกหวีดและ ประดับแพรแถบของ เครื่องราชอิสริยาภรณ์	-
เครื่องแบบปกติ คอพับกากีผูกผ้า ผูกคอ	สัญญาบัตร	เครื่องแบบปกติคอพับกากีแขนยาว ประดับแพรแถบของ เครื่องราชอิสริยาภรณ์ <u>ผู้มีหน้าที่ควบคุมกำลัง</u> - เครื่องแบบ ชุดฝึก โดยไม่ต้องติดกระดุมเสื้อเม็ด บน ๑ เม็ด	-

หมายกำหนด การแต่งกาย	ระดับ	การเสด็จพระราชดำเนิน	
		อย่างเป็นทางการ	เป็นการส่วนพระองค์
	ประทวน	เครื่องแบบชุดฝึกติดสายนกหวีดและ ประดับแพรแถบของ เครื่องราชอิสริยาภรณ์	-
	สัญญาบัตร	-	เครื่องแบบปกติคอพับกาก็ แขนยาว ประดับแพรแถบของ เครื่องราชอิสริยาภรณ์ ผู้มีหน้าที่ควบคุมกำลัง - เครื่องแบบชุดฝึก โดยไม่ต้อง ติดกระดุมเสื้อเม็ดบน ๑ เม็ด
	ประทวน	-	เครื่องแบบชุดฝึกติดสายนกหวีดและประดับแพรแถบ ของเครื่องราชอิสริยาภรณ์ และอาจใช้เครื่องแบบปกติคอ พับกาก็แขนสั้นได้

- หมายเหตุ**
๑. การแต่งกายเป็นไปตามที่สำนักพระราชวังกำหนด
 ๒. ผู้บังคับบัญชาตำแหน่ง ผบช. แห่งพื้นที่ จะสั่งให้ตำรวจที่รักษาความปลอดภัยตามเส้นทางเสด็จ พระราชดำเนินที่อยู่นอกเขตชุมชน แต่งเครื่องแบบเป็นอย่างอื่นก็ได้ตามความเหมาะสม
 ๓. ให้ใช้หมวก เสื้อสะท้อนแสง กระบองไฟ ไฟฉาย ให้สัญญาณ ชุดกันฝนหรืออุปกรณ์ประกอบเครื่องแบบอื่นเป็นรูปแบบเดียวกันตลอดเส้นทาง

การพกพาอาวุธของผู้มีหน้าที่รักษาความปลอดภัย

ผู้มีหน้าที่รักษาการณ์รายทางเสด็จพระราชดำเนิน

- ให้ใช้ปืนพกเป็นอาวุธประจำกาย โดยพกใส่ซองติดกับเข็มขัดทางด้านมือที่ถนัด นายสิบและพลตำรวจให้ใช้ปืนพกและหรือกระบองด้วย
- ในกรณีที่เห็นสมควรหรือจำเป็น ผู้บังคับบัญชาระดับไม่ต่ำกว่า ผบก. หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจะสั่งให้เปลี่ยนหรือเพิ่มอาวุธประจำกายเป็นอาวุธปืนชนิดอื่นก็ได้

- ในพื้นที่ที่อาจมีอันตรายจากฝ่ายตรงข้าม การถืออาวุธให้เป็นไปตามยุทธวิธี
- ผู้มีหน้าที่รักษาการณ์ภายในบริเวณพิธีที่มีชุมนุมชน
- ให้ใช้ปืนพกเป็นอาวุธประจำกาย โดยพกใส่ซองติดกับเข็มขัดทางด้านมือที่

ถนัด

- ดำรงจนนอกเครื่องแบบที่ปะปนกับประชาชน ห้ามพกพาอาวุธปืน

**** หมายเหตุ** การใช้อาวุธเพื่อรักษาความปลอดภัยนอกขบวนเสด็จให้อยู่ใน

ดุลพินิจของ สมุหราชองครักษ์ หรือผู้แทน ผู้ควบคุมสำนักงานตำรวจแห่งชาติ, ผบช. หรือ กองอำนวยการ
ร่วมถวายความปลอดภัย แล้วแต่กรณี

แนวทางปฏิบัติในการถวายความปลอดภัยกรณีอื่นๆ

กรณีบุคคลแสดงกิริยาไม่เหมาะสมในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน

- ให้สืบสวนพฤติการณ์และสืบสวนหาข่าวที่อาจจะเป็นภัย หรือพฤติการณ์ที่ไม่เหมาะสม
อื่นๆ หากพบว่ามีความผิดการณ์ดังกล่าว ให้ดำเนินการตามอำนาจและหน้าที่
- ให้จัดวางกำลังตำรวจทั้งในและนอกเครื่องแบบตามจุดและช่องทางต่างๆ โดยปะปนอยู่
กับประชาชนหรือผู้ที่ได้รับเชิญ

- ประสานงานกับ นายตำรวจราชสำนักประจำ เพื่อถวายความปลอดภัย ตลอดจนสังเกต
ความเคลื่อนไหวของบุคคล เช่น ผู้พกพาหรือซุกซ่อนอาวุธ หรือผู้ที่มีพฤติการณ์อันจะกระทบกระเทือนต่อ
ความปลอดภัย ทั้งนี้ เพื่อจะได้สกัดจับและปราบปรามได้ทันทั่วทั้งที่ ตำรวจผู้ทำหน้าที่ดังกล่าวต้องรับการ
อบรมชี้แจงให้มีความรู้ความสามารถอำนวยความสะดวกและความเป็นระเบียบเรียบร้อยแก่ผู้ไปเฝ้าฯ รับ
เสด็จพระราชดำเนิน ด้วย

- กรณีมีผู้ประสงค์จะเข้าเฝ้าฯ หรือทูลเกล้าฯ ถวายสิ่งของ ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติ
หน้าที่ถวายความปลอดภัยและพบเห็นสอบถามความประสงค์ของการเฝ้าฯ หรือทูลเกล้าฯ ถวายสิ่งของ
นั้น แล้วรายงานให้นายตำรวจอาวุโสหรือ นายตำรวจราชสำนักประจำ หรือนายทหารราชองครักษ์ประจำ ซึ่ง
อยู่ ณ ที่นั้นทราบ เพื่อจัดให้เฝ้าฯ หรือทูลเกล้าฯ ถวายของตามสมควร

- กรณีมีพฤติการณ์น่าสงสัยว่าจะเป็นอันตราย ก่อความวุ่นวาย ส่งเสียงดังหรือแสดง
ข้อความที่ไม่พึงประสงค์ ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ถวายความปลอดภัยอยู่ ณ ที่นั้น นำตัวผู้นั้นออกไปให้ห่าง
เส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน หรือที่ประทับเพื่อดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ต่อไป โดยให้มีการบันทึกภาพ
และเสียงขณะเกิดเหตุการณ์ไว้ด้วย และระวังมิให้ปรากฏทางสื่อทุกรูปแบบ

- สรุปและประเมินผลการปฏิบัติรวมทั้งประมวลข้อขัดข้องและข้อเสนอ แล้วรายงานให้ส่วนที่เกี่ยวข้องทราบเพื่อพิจารณาดำเนินการตามที่เหมาะสม
- จัดเก็บรายละเอียดและสถิติที่เกี่ยวข้องในระบบฐานข้อมูลเพื่อการสืบค้นต่อไป

กรณีมีการชุมนุมทางการเมือง

- หาข่าว รวบรวมข้อมูล สาเหตุของการชุมนุมเรียกร้อง การดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งสมมติฐาน
- พิจารณา ตรวจสอบความพร้อม ณ ที่หมายเสด็จพระราชดำเนิน ในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน เส้นทางหลัก เส้นทางสำรอง ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้รับทราบถูกต้องตรงกัน
- การสั่งการ การปฏิบัติ ให้ใช้ความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์อย่างเต็มที่สมควรแก่สถานการณ์ ประสานการปฏิบัติกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อเท็จจริง บริหารความเสี่ยงเพื่อหลีกเลี่ยงมิให้เกิดผลกระทบในการปฏิบัติหน้าที่และการถวายความปลอดภัย
- กรณีมีเหตุชุมนุมเรียกร้องที่อาจส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติหน้าที่ ฎปภ. ให้พิจารณาดำเนินการตามที่ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สั่งการโดยเคร่งครัด หากไม่สามารถดำเนินการได้ให้ผู้รับผิดชอบพื้นที่ แจ้งให้ นายตำรวจราชสำนักประจำหรือเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยประจำขบวนทราบโดยด่วน

กรณีมีการยื่นถวายฎีกา

- ตรวจสอบหนังสือฎีกาเท่าที่สามารถทำได้ ว่าเป็นการถวายฎีกาจริงหรือไม่ และต้องไม่มีข้อความในลักษณะดูหมิ่น หรือหมิ่นประมาทสถาบันพระมหากษัตริย์
- ให้แนะนำประชาชนว่า หากมีความเดือดร้อน ก็ให้นำส่งสำเนากราขเลขาธิการ หรือให้เจ้าที่เก็บรวบรวมไว้ ในกรณีที่มีชื่อ ชื่อสกุลที่สามารถตรวจสอบได้ และนำส่งให้เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง หรือข้าราชการบริพาร ที่ตามเสด็จพระราชดำเนิน เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชน

กรณีพบเห็นบุคคลวิกลจริต หรือคนจรจัด

- ให้ตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น เช่น ชื่อ ชื่อสกุล และที่อยู่ ไว้เป็นข้อมูล
- ติดต่อญาติให้มารับตัวไปดูแลรักษา หรือนำส่งสถานพยาบาลหรือสถานสงเคราะห์
- การปฏิบัติดังกล่าวข้างต้น ให้ใช้กิริยา วาจาที่สุภาพ ในลักษณะขอความร่วมมือให้เกิดความเดือดร้อนต่อประชาชนน้อยที่สุด

กรณีมีรถสวน หรือแซงขบวนเสด็จพระราชดำเนิน

- ปฏิบัติ
- แจ้งข้อมูลให้ นายตำรวจราชสำนักประจำ ประจำพระองค์ทราบ เพื่อพิจารณาสั่งการ
 - เจ้าหน้าที่ตำรวจรายทาง เจ้าหน้าที่ในขบวนเสด็จพระราชดำเนิน และศูนย์วิทยุที่รับผิดชอบ ประสานงานกันอย่างใกล้ชิด
 - ติดต่อสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจในขบวน และท้องที่เพื่อติดตามสกัดจับกุมโดยทันที
 - จัดจำหน่ายเลขทะเบียน สีรถ และจุดสังเกต
 - จัดจำตำหนิรูปพรรณของคนขับฯ และลักษณะของรถ
 - ผู้บังคับการในพื้นที่รับผิดชอบพิจารณาแจ้งขอหา ควบคุมตัวดำเนินคดี
 - รายงานเบื้องต้นและผลคดีให้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และ สำนักงานนายตำรวจราชสำนักประจำทราบ

กรณีเกิดอุบัติเหตุระหว่างเสด็จพระราชดำเนิน

- ให้ผู้บังคับบัญชาที่รับผิดชอบในเส้นทาง หรือที่อยู่ในที่เกิดเหตุแจ้งให้ นายตำรวจราชสำนักประจำ หรือ ผู้ควบคุมขบวนทราบทันที
- ตรวจสอบสาเหตุ แจ้งข้อมูลต่าง ๆ เช่น รถยนต์ ผู้ได้รับบาดเจ็บ กรณี เป็นต้น
- นำผู้บาดเจ็บส่ง รพ. อย่างถูกวิธี รวดเร็ว และปลอดภัย โดยให้ประสานการปฏิบัติกับ นายตำรวจราชสำนักประจำ หรือ ผู้ควบคุมขบวน
- กรณีมีผู้บาดเจ็บในขบวนให้ฟังคำสั่งสมุหราชองครักษ์หรือผู้แทน และแพทย์ประจำพระองค์
- หากมีรถยนต์ในขบวนเสด็จพระราชดำเนินเกิดขัดข้อง ให้รีบเข้าช่วยเหลือทันที รีบนำผู้โดยสาร และสัมภาระ ไปยังที่หมายเสด็จพระราชดำเนิน
- กรณีเกิดอุบัติเหตุและไม่สามารถเคลื่อนย้ายรถได้ทัน ให้ประสานการปฏิบัติกับ นายตำรวจราชสำนักประจำหรือ ผู้ควบคุมขบวนโดยเร็ว
- สภาพทางที่เป็นหลุมเป็นบ่อ ให้นำกรวยยางมาวางกันไว้ โดยให้วางล่วงหน้าเป็นระยะพอสมควร อย่าให้กระชั้นชิดเกินไป และควรมีเจ้าหน้าที่ตำรวจมายืนให้สัญญาณ

- กรณีอื่นๆ เช่น วัสดุตก หล่น หรือ คราบน้ำมัน ให้พิจารณา แก้ไขตามวิธีการที่ถูกต้อง หากเห็นว่าขบวนวิ่งผ่านแล้วอาจเกิดอันตรายภายหลังได้ ให้แจ้งเป็นข้อมูลในการพิจารณา
- เจ้าหน้าที่ตำรวจให้สัญญาณมือชี้จุด ในการใช้เส้นทางพิเศษ โดยเฉพาะในทางโค้ง ทางร่วม ทางแยก ทางแคบ เขตชุมชนหนาแน่น เพิ่มเติมเครื่องหมายจราจร สัญญาณไฟวับวาบ เครื่องสะท้อนแสงแล้วแต่กรณี

การแจ้งข่าว และกำหนดเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน

กรณีเสด็จพระราชดำเนิน อย่างเป็นทางการ

- กองพระราชพิธี สำนักพระราชวัง เป็นผู้แจ้งข่าว/กำหนดเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน และแจ้งสำนักงานตำรวจแห่งชาติทราบ เพื่อสั่งการหน่วยปฏิบัติ
- กรณีเสด็จพระราชดำเนิน เป็นการส่วนพระองค์
- กองพระราชพิธี สำนักพระราชวัง เป็นผู้แจ้งข่าว
- นายตำรวจราชสำนักประจำ เป็นผู้กำหนดเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน และแจ้งให้หน่วยปฏิบัติทราบ

๓. การอำนวยความสะดวกด้านการจราจรในเส้นทางบุคคลสำคัญ

ความหมาย

บุคคลสำคัญ หมายถึงบุคคลซึ่งดำรงตำแหน่งสำคัญระดับสูงของทั้งในและต่างประเทศ ทั้งในด้านการเมือง ส่วนราชการรวมถึงภาคเอกชน เช่น ประธานองคมนตรี รัฐบุรุษ นายกรัฐมนตรี ประธานรัฐสภา สมเด็จพระสังฆราช ผู้นำประเทศต่างๆ ทูตานทูต อธิบดี ผู้ว่าราชการจังหวัด เป็นต้น

๓.๑ แนวคิดในการจัดการจราจรบุคคลสำคัญ

๓.๑.๑ สะดวก หมายถึงจะต้องจัดการจราจรให้บุคคลสำคัญ ได้รับความสะดวกในการเดินทางตั้งแต่เริ่มออกเดินทางจนถึงจุดหมายปลายทาง

๓.๑.๒ ปลอดภัย หมายถึงจะต้องจัดการจราจรให้บุคคลสำคัญ เดินทางไปยังที่หมายโดยปลอดภัยปราศจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก ซึ่งถือเป็นหัวใจสำคัญที่สุดในการอำนวยความสะดวก

๓.๑.๓ สมเกียรติ หมายถึงการจัดการจราจรจะต้องคำนึงถึงฐานะและตำแหน่งของบุคคลสำคัญนั้นๆว่ามีความสำคัญมากน้อยเพียงใด

๓.๑.๔ ถึงที่หมายตรงเวลา หมายถึงการจัดการจราจรจะต้องนำบุคคลสำคัญไปยังที่หมาย เพื่อปฏิบัติภารกิจให้ทันตามเวลาที่กำหนด

๓.๒. ขั้นตอนการจัดวางกำลังและอำนวยความสะดวกการจราจร

๓.๒.๑ จัดทำแผนการจัดการจราจร โดยกำหนดเส้นทางในการเดินทางโดยยึดหลักแนวคิดในการจัดการจราจรตามที่กล่าวมาข้างต้น ซึ่งเส้นทางในการเดินทางจะต้องกำหนดเส้นทางดังนี้

- เส้นทางหลัก คือเส้นทางที่เป็นทางปกติที่กำหนดในแผนที่ใช้ในการเดินทางจากปลายทางไปยังที่หมาย

- เส้นทางสำรอง คือ เส้นทางที่ใช้ในการเดินทางไปยังที่หมาย ในกรณีที่เกิดสถานการณ์ฉุกเฉินขึ้นเช่น มีการชุมนุมประท้วงปิดถนน หรือเกิดอุบัติเหตุขนาดใหญ่จนไม่สามารถเคลียร์เส้นทางได้ทันเวลา เป็นต้น

- เส้นทางฉุกเฉิน มี ๒ กรณี คือ เส้นทางฉุกเฉินทางการแพทย์ ใช้สำหรับกรณีบุคคลสำคัญเกิดภาวะเจ็บป่วยฉับพลัน จะต้องกำหนดเส้นทางเพื่อนำบุคคลสำคัญไปยังสถานรักษาพยาบาล และอีกกรณีหนึ่งคือพื้นที่ปลอดภัย หมายถึงต้องกำหนดสถานที่สำหรับเคลื่อนย้ายบุคคลสำคัญไปยังพื้นที่ที่ปลอดภัยที่กำหนดไว้ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นสถานที่ราชการ ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินขึ้นเช่น มีการชุมนุมประท้วง เป็นต้น

๓.๒.๒ จัดกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำจุดต่างๆที่กำหนด ได้แก่

- จุดตัด จุดกลับรถ ทุกทางร่วมทางแยกในเส้นทางหลัก
- จุดที่มีปัญหาอุปสรรคอันอาจเกิดความไม่สะดวกในเส้นทาง เช่น รถจอดเสียกะทันหันในเส้นทาง หรือมีอุบัติเหตุในเส้นทาง

- ที่หมายที่บุคคลสำคัญจะไป โดยมีการกำหนดพื้นที่สำหรับจอดรถของบุคคลสำคัญ รวมถึงคณะผู้ติดตาม ตลอดจนเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องและประชาชนที่อยู่ในบริเวณนั้น

๓.๒.๓ จัดเตรียมอุปกรณ์ที่จำเป็นรวมถึงไปถึงป้ายประชาสัมพันธ์เพื่อเตือนหรือบอกเส้นทางต่างๆ

ทั้งนี้ในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยของบุคคลสำคัญนั้น จะต้องพิจารณาถึงระดับความสำคัญของบุคคลสำคัญนั้นว่าอยู่ในระดับใด เช่น ระดับสูงคือผู้นำประเทศหรือประมุขของประเทศต่างๆ องคมนตรี รัฐมนตรี เป็นต้น ระดับปานกลาง เช่น ข้าราชการประจำผู้เป็นหัวหน้ากระทรวง ทบวง กรม เป็นต้น ระดับธรรมดา เช่น ผู้มีตำแหน่งสำคัญต่างๆของภาคเอกชน เป็นต้น เพื่อจัดรูปแบบในการจัดการจราจรให้เหมาะสมกับฐานะและตำแหน่งของบุคคลสำคัญนั้นๆ

๓.๓ หลักเกณฑ์การขอใช้รถตำรวจนำขบวนของบุคคลสำคัญ

๑. การใช้รถตำรวจนำขบวนตามหลักเกณฑ์นี้หมายถึง การขออนุญาตนำรถยนต์และรถจักรยานยนต์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติมาใช้เพื่อนำขบวนยานพาหนะของบุคคลผู้มีตำแหน่งหน้าที่

สำคัญ โดยมุ่งหมายที่จะรักษาความปลอดภัยของผู้เดินทางหรือของผู้ใช้รถใช้ถนน อารักขาบุคคลสำคัญ และอำนวยความสะดวกเป็นสำคัญ

ในการใช้รถตำรวจนำขบวนเป็นครั้ง ๆ ไปนั้น ให้บุคคลผู้มีสิทธิหรือหน่วยงานของบุคคลนั้น แจ้งขอล่วงหน้าต่อเจ้าหน้าที่ฝ่ายจัดรถตำรวจนำขบวน โดยให้แจ้งขอตามความจำเป็น ไม่ใช่ในภารกิจที่เป็นเรื่องส่วนตัวโดยแท้ เมื่อสิ้นสุดภารกิจแล้วให้ส่งคืน และให้เจ้าหน้าที่ประจำรถตำรวจนำขบวนรายงานการสิ้นสุดภารกิจต่อผู้บังคับบัญชา ส่วนการใช้รถตำรวจนำขบวนเป็นประจำ ให้บุคคลผู้มีสิทธิหรือหน่วยงานของบุคคลนั้น แจ้งขอรถตำรวจนำขบวนได้คราวละหนึ่งชุด มิให้มีชุดสำรองอยู่ประจำ เมื่อพ้นจากตำแหน่งแล้วให้ส่งคืนทันที ทั้งนี้ ให้เจ้าหน้าที่ประจำรถตำรวจนำขบวนรายงานการสิ้นสุดภารกิจต่อผู้บังคับบัญชาด้วยเช่นกัน

๒. นอกจากขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ขบวนเสด็จพระดำเนิน และขบวนเสด็จของพระบรมวงศานุวงศ์ ซึ่งมีรถตำรวจนำขบวนตามปกติประเพณีแล้ว บุคคลสำคัญอื่น ๆ สามารถใช้รถตำรวจนำขบวนได้เป็นประจำหรือเป็นครั้ง ๆ ไปตามหลักเกณฑ์ต่อไปนี้

๒.๑ ในเขตกรุงเทพมหานคร ให้ใช้รถตำรวจนำขบวนเป็นประจำได้สำหรับบุคคล ดังนี้

๒.๑.๑ ประธานองคมนตรี รัฐบุรุษ

๒.๑.๒ นายกรัฐมนตรี ประธานรัฐสภา (ประธานสภาผู้แทนราษฎร) รองประธานรัฐสภา (ประธานวุฒิสภา) ประธานศาลฎีกา ประธานศาลรัฐธรรมนูญ และประธานศาลปกครองสูงสุด

๒.๑.๓ สมเด็จพระสังฆราช

๒.๑.๔ รองนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี ผู้นำฝ่ายค้านในสภาผู้แทนราษฎร ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และประธานกรรมการที่ปรึกษานายกรัฐมนตรีซึ่งได้รับแต่งตั้งตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการแผ่นดินและมีอำนาจหน้าที่ติดตามการปฏิบัติราชการในเขตพื้นที่ต่าง ๆ

๒.๑.๕ ผู้เคยดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี

๒.๒ ในเขตกรุงเทพมหานคร ให้ผู้บังคับการตำรวจจราจร หรือผู้ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับการตำรวจจราจรมีอำนาจพิจารณาอนุญาตให้ใช้รถตำรวจนำขบวนเป็นครั้ง ๆ ไปตามความจำเป็นแห่งโอกาสสำหรับบุคคล ดังนี้

๒.๒.๑ ผู้แทนพระองค์ พระราชอาคันตุกะ ประมุขของรัฐต่างประเทศ ผู้นำรัฐบาลต่างประเทศ เลขาธิการองค์การสหประชาชาติ

๒.๒.๒ องคมนตรี

๒.๒.๓ ผู้นำทางศาสนาอื่น สมเด็จพระราชาคณะ

๒.๒.๔ ขบวน ซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้รถตำรวจนำขบวนเพื่อความปลอดภัยของขบวน หรือความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนตามความจำเป็นแก่กรณี เช่น รถนักเรียน ขบวนรถซึ่งเดินทางไปประกอบศาสนกิจหรือพิธีการ ขบวนที่มีรถหลายคัน เป็นต้น หรือเป็นกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนของบุคคลผู้มีตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ ในทางราชการเพื่อเดินทางไปปฏิบัติภารกิจสำคัญของทางราชการ

๒.๓ นอกเขตกรุงเทพมหานครให้ใช้รถตำรวจนำขบวนเป็นประจำโดยปกติ

ได้สำหรับบุคคล ดังนี้

๒.๓.๑ ประธานองคมนตรี รัฐบุรุษ

๒.๓.๒ นายกรัฐมนตรี ประธานรัฐสภา (ประธานสภาผู้แทนราษฎร) รองประธานรัฐสภา (ประธานวุฒิสภา) ประธานศาลฎีกา ประธานศาลรัฐธรรมนูญ และประธานศาลปกครองสูงสุด

๒.๓.๓ สมเด็จพระสังฆราช

๒.๓.๔ รองนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรี ผู้นำฝ่ายค้านในสภาผู้แทนราษฎร และประธานกรรมการที่ปรึกษานายกรัฐมนตรีซึ่งได้รับแต่งตั้งตามกฎหมายว่าด้วยระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน และมีอำนาจหน้าที่ติดตามการปฏิบัติราชการในท้องที่ต่าง ๆ

๒.๓.๕ ผู้เคยดำรงตำแหน่งนายกรัฐมนตรี

๒.๔ นอกเขตกรุงเทพมหานคร ให้ผู้บังคับการตำรวจทางหลวง หรือผู้ได้รับมอบหมายจากผู้บังคับการตำรวจทางหลวงมีอำนาจพิจารณาอนุญาตให้ใช้รถตำรวจนำขบวนเป็นครั้ง ๆ ไปตามความจำเป็นแห่งโอกาสสำหรับบุคคล ดังนี้

๒.๔.๑ ผู้แทนพระองค์ พระราชอาคันตุกะ ประมุขของรัฐต่างประเทศ ผู้นำรัฐบาลต่างประเทศ เลขาธิการองค์การสหประชาชาติ

๒.๔.๒ องคมนตรี

๒.๔.๓ ผู้นำทางศาสนาอื่น สมเด็จพระราชาคณะ

๒.๔.๔ ขบวนซึ่งมีความจำเป็นต้องใช้รถตำรวจนำขบวนเพื่อความปลอดภัยของขบวน หรือความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนตามความจำเป็นแก่กรณี เช่น รถนักเรียน ขบวนรถซึ่งเดินทางไปประกอบศาสนกิจหรือพิธีการ ขบวนที่มีรถหลายคัน เป็นต้น หรือเป็นกรณีที่มีความจำเป็นเร่งด่วนของบุคคลผู้มีตำแหน่งหน้าที่ต่าง ๆ ในทางราชการเพื่อเดินทางไปปฏิบัติภารกิจสำคัญของทางราชการ

๒.๕ การใช้รถตำรวจนำขบวนของบุคคลข้างต้นให้ใช้กับผู้รักษาราชการแทน ผู้รักษาการแทน ผู้ปฏิบัติหน้าที่แทน และบุคคลสำคัญชาวต่างประเทศที่มาเยือน ประเทศไทยซึ่งมีตำแหน่งหน้าที่เทียบเท่าโดยอนุโลม

๓. การใช้รถตำรวจนำขบวนในราชการและภารกิจของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้เป็นไปตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติพิจารณาอนุญาตเป็นราย ๆ ไป ตามความจำเป็นแก่กรณี ทั้งนี้ ให้มีอำนาจพิจารณาอนุญาตให้มีรถตำรวจนำขบวนเป็นครั้ง ๆ ไป สำหรับบุคคลสำคัญ ชาวต่างประเทศที่เป็นแขกของสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้

๔. สำหรับการใช้รถนำขบวนของผู้บัญชาการทหารสูงสุด ผู้บัญชาการเหล่าทัพ ให้ใช้รถนำขบวนของฝ่ายทหารเอง โดยใช้หลักเกณฑ์และวิธีการใช้ไฟสัญญาณของฝ่ายตำรวจโดยอนุโลม

๕. ให้กระทรวงกลาโหม สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และผู้เกี่ยวข้องถือปฏิบัติตามหลักเกณฑ์นี้โดยเคร่งครัด และให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติจัดทำบัญชีแสดงรายการการขอใช้รถตำรวจนำขบวนไว้เพื่อการตรวจสอบด้วย สำหรับการใช้รถตำรวจนำขบวนที่ได้เป็นไปตามหลักเกณฑ์นี้ ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติเรียกคืนภายใน ๑๕ วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งมตินี้

๔. การจัดการจราจรในสถานการณ์พิเศษอื่นๆ

๔.๑ การจัดการจราจร กรณีงานมหกรรม (เดิน-วิ่งการกุศล)

สภาพปัญหา

- ใช้ถนนที่เปิดการจราจรไปด้วยแต่มีผู้ร่วมกิจกรรมจำนวนมาก
- รถเข้ามาในขณะมีการวิ่ง - เดิน ทำให้การแข่งขันหยุดชะงัก
- อาจเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทางทำให้ขบวนหยุดชะงัก
- ขาดการประชาสัมพันธ์ก่อนดำเนินการทำให้ประชาชนที่ขับขีไม่ทราบว่าจะปิด

การจราจร

การปฏิบัติ

- เตรียมข้อมูลในเส้นทางการแข่งขันและจัดวางกำลังจุดสำคัญพร้อม
- จัดเตรียมอุปกรณ์ กรวยยาง แผงเหล็กให้พร้อมและจัดเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์

อำนวยความสะดวก

- ประสานในพิธีเปิด - ปิดคือใครจะต้องเข้าสู่พิธีโดยเส้นทางใด
- จัดรถนำและปิดท้ายขบวนเดิน - วิ่ง และปิดการจราจรบางจุด ถ้าจำเป็นหรือส่อจะ

เกิดอันตราย

- ประชาสัมพันธ์ต่อประชาชนด้วยสื่อต่างๆ ให้ทราบเพื่อหลีกเลี่ยงใช้เส้นทางอื่น

๔.๒ การจัดการจราจร กรณีเกิดเหตุชุมนุม

สภาพปัญหา

- มีการชุมนุมกีดขวางการจราจร และมีการทำผิดกฎหมายอื่นๆ บางครั้งมีการปิดเส้นทางสำคัญส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรโดยรวม
- มีการยั่วยุอาจเกิดเหตุรุนแรงหรือเหตุร้ายจากฝั่งตรงข้าม
- บางครั้งผู้ชุมนุมมีจำนวนมากหรือเป็นประเด็นทางการเมืองทำให้ยากต่อการเจรจา

ตัวอย่าง

- ยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการชุมนุมกำหนดแนวทางไว้โดยเฉพาะ
- สื่อมวลชนบางแห่งนำเสนอข่าวการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในแง่ลบ

การปฏิบัติ

- จัดทำแผนอำนวยความสะดวกจราจรเป็น ๔ แผนแบ่งตามจำนวนกลุ่มผู้ชุมนุม
- จัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์แฉ่งเหล็กกรวยยางป้ายประชาสัมพันธ์รถขยายเสียงให้พร้อมและเข้าเตรียมพร้อมก่อนผู้ชุมนุมมาถึง
- จัดทำแผนที่พิจารณาปิดการจราจรในจุดเสี่ยงและจัดเตรียมเส้นทางลัดเส้นทางเลี่ยง เส้นทางฉุกเฉินพา VIP หลบหนี
- ประสานแกนนำให้ตั้งต้นท์จัดที่จอดรถให้กีดขวางการจราจรน้อยที่สุดเพื่อให้รถอื่นสามารถผ่านได้

๔.๓ การจัดการจราจร กรณีเกิดเหตุเพลิงไหม้

สภาพปัญหา

- รถดับเพลิง หน่วยกู้ภัยและผู้บังคับบัญชาเข้าที่เกิดเหตุไม่ถูก
- มูลนิธิ นักข่าว ที่ไม่มีคนขับประจำรถ ทั้งรถไว้เคลื่อนย้ายไม่ได้
- ถนน ซอย ของที่เกิดเหตุคับแคบ มีรถจอดกีดขวาง ทำให้เดินทางไม่สะดวกหรือเข้าออกไม่ได้

- ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปมุงดู กีดขวางการช่วยเหลือผู้ประสบภัย
- ไม่มีการแบ่งพื้นที่จอดรถ ทำให้รถที่มีความสำคัญไม่มีที่จอดรถ

การปฏิบัติ

- วางกำลังอำนวยความสะดวกการจราจรบริเวณทางเข้าออกที่เกิดเหตุ เส้นทางรอบๆเพื่อเป็นทางลัดทางเลี่ยง

- เตรียมเส้นทางผู้บังคับบัญชาไปที่เกิดเหตุ พร้อมจัดเตรียมที่จอดรถแบ่งแยกตามลักษณะการทำงานของรถที่มาจอด

- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชน หลีกเลี่ยงเส้นทางจราจร
- ควรมีการซ่อมแซมเหตุเพลิงไหม้ หรืออาคารถล่มของเมืองต่างๆในยามปกติ

๔.๔ การจัดการจราจร กรณีเกิดอุบัติเหตุทางถนนรายใหญ่

สภาพปัญหา

- รถจอดกีดขวางการจราจร เกิดปัญหาการจราจรติดขัด
- กรณีมีผู้บาดเจ็บ ไม่สามารถนำผู้บาดเจ็บส่งสถานพยาบาลได้อย่างทัน่วงที่
- ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องไม่สามารถเข้าที่เกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว

สภาพปัญหา

- จัดตำรวจจราจรไปรักษาสถานที่เกิดเหตุโดยเร็วที่สุด
- พิจารณาจัดหาเส้นทางสำรอง หากรถไม่สามารถผ่านได้ตามปกติ
- ตรวจสอบว่ามีผู้บาดเจ็บหรือไม่ หากมีให้นำคนเจ็บส่งสถานพยาบาลโดยเร็ว
- แจ้งพนักงานสอบสวน มาตรวจสถานที่เกิดเหตุ
- ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ให้ผู้ใช้เส้นทางหลีกเลี่ยงเส้นทาง
- ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น รถยก รถมูลนิธิ รถพยาบาล ฯลฯ
- ทำเครื่องหมาย หรือถ่ายภาพ เรียกเก็บใบขับขี่รถคู่กรณีและพยานหลักฐาน

เบื้องต้น ส่งมอบให้พนักงานสอบสวน

- เคลื่อนย้ายรถออกจากผิวการจราจรโดยเร็ว
- อำนวยความสะดวกการจราจร เรงระบายรถที่ตกค้าง ให้เข้าสู่ภาวะปกติ



รวบรวมโดย : งานจราจรสถานีตำรวจภูธรสีชล

