

โครงสร้างและหน้าที่ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

การกำหนดหน้าที่การงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในสถานีตำรวจนครบาล

ตามโครงการปรับปรุงสถานีตำรวจ

ตามที่กรมตำรวจกำหนดให้มีการทดลองปฏิบัติงาน ตามรูปแบบและวิธีการใหม่ในสถานีตำรวจนครบาลบางชื่อและสถานีตำรวจนครบาลทองหล่อ ซึ่งจัดให้เป็นสถานีตำรวจนครบาลทดลอง ตามโครงการปรับปรุงสถานีตำรวจ เพื่อศึกษาหารูปแบบและวิธีการทำงานของสถานีตำรวจที่เหมาะสม เพื่อนำไปปรับใช้กับสถานีตำรวจทั้งหมดในกรมตำรวจ ปรากฏว่า จากการประเมินผลของคณะกรรมการประเมินผลการปฏิบัติงานสถานีตำรวจทดลอง บังเกิดผลดีหลายประการ กรมตำรวจจึงเห็นสมควรนำรูปแบบ และวิธีการใหม่ที่นำมาทดลองในสถานีตำรวจนครบาลทดลองไปใช้ในสถานีตำรวจนครบาลทั้งหมด

เพื่อให้การกำหนดหน้าที่การงานของข้าราชการตำรวจในสถานีตำรวจนครบาลตามโครงการปรับปรุงสถานีตำรวจ เป็นไปด้วยความเหมาะสม และเกิดประสิทธิภาพจึงกำหนดหลักเกณฑ์ไว้ ดังต่อไปนี้คือ<sup>1</sup>

1. ให้สถานีตำรวจนครบาลที่อธิบดีกรมตำรวจ ใ้ได้อนุมัติให้ใช้รูปแบบและอัตรากำลังตามโครงการปรับปรุงสถานีตำรวจนครบาลแล้ว ถือปฏิบัติตามคำสั่งนี้ ส่วนสถานีตำรวจที่ยังไม่ได้้อนุมัติให้ใช้รูปแบบและอัตรากำลังตามโครงการปรับปรุงสถานีตำรวจนครบาล ให้ถือปฏิบัติตามลักษณะที่ 12 ว่าด้วยหน้าที่การงานและตำแหน่งงานต่าง ๆ แห่งประมวลการตำรวจไม่เกี่ยวกับคดีประเภทบุคคลไปก่อน

---

<sup>1</sup>กองบัญชาการตำรวจนครบาล, เอกสารประกอบหลักสูตร การพัฒนาบุคลากรสายงานจราจรระดับสารวัตรจราจร (เอกสารภายใน, 2536), หน้า 163-170.

2. การเรียกชื่อตำแหน่งของข้าราชการตำรวจในสถานีตำรวจนครบาล
  - 2.1 สารวัตรใหญ่
  - 2.2 สารวัตรธุรการ
  - 2.3 รองสารวัตรธุรการ
  - 2.4 เจ้าหน้าที่ธุรการ (งานธุรการ)
  - 2.5 สารวัตรป้องกันปราบปราม
  - 2.6 รองสารวัตรป้องกันปราบปราม
  - 2.7 เจ้าหน้าที่สายตรวจ (เทียบกับตำแหน่งผู้บังคับหมู่)
  - 2.8 เจ้าหน้าที่สายตรวจ (เทียบกับตำแหน่งลูกแถว)
  - 2.9 เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์
  - 2.10 พนักงานวิทยุ
  - 2.11 เจ้าหน้าที่ธุรการ (งานป้องกันปราบปราม)
  - 2.12 สารวัตรสอบสวน (ทำหน้าที่หัวหน้างานสอบสวน)
  - 2.13 สารวัตรสอบสวน
  - 2.14 รองสารวัตรสอบสวน
  - 2.15 เจ้าหน้าที่ธุรการ (งานสอบสวน)
  - 2.16 สารวัตรสืบสวน
  - 2.17 รองสารวัตรสืบสวน
  - 2.18 เจ้าหน้าที่สืบสวน (เทียบกับตำแหน่งผู้บังคับหมู่)
  - 2.19 เจ้าหน้าที่สืบสวน (เทียบกับตำแหน่งลูกแถว)
  - 2.20 เจ้าหน้าที่ธุรการ (งานสืบสวน)
  - 2.21 สารวัตรจราจร
  - 2.22 รองสารวัตรจราจร
  - 2.23 เจ้าหน้าที่จราจร (เทียบกับตามตำแหน่งผู้บังคับหมู่)
  - 2.24 เจ้าหน้าที่จราจร (เทียบกับตำแหน่งลูกแถว)
  - 2.25 เจ้าหน้าที่ธุรการ (งานจราจร)
  - 2.26 สารวัตรสถานีตำรวจ

### สารวัตรจรรยา

1. ทาหน้าที่หัวหน้าผู้รับผิดชอบ "งานจรรยา"
  - 1.1 ปฏิบัติงานที่เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของ "งานจรรยา" ตามความเหมาะสม
  - 1.2 วางแผนการปฏิบัติงาน
  - 1.3 พิจารณาจัดและมอบหมายให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานตามความเหมาะสม
  - 1.4 พิจารณาวินิจฉัยสั่งการในงานที่เป็นปัญหา
  - 1.5 ควบคุม ตรวจสอบการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่
  - 1.6 ให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่
  - 1.7 ติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่
  - 1.8 ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานอื่น
  - 1.9 ฝึกอบรมให้เจ้าหน้าที่มีความรู้ความสามารถความประพฤติ ระเบียบวินัย  
เหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่
  - 1.10 เข้าร่วมประชุมคณะกรรมการต่าง ๆ ตามที่ได้รับแต่งตั้ง
  - 1.11 ร่วมประชุมกับหน่วยงานอื่นในงานที่เกี่ยวข้องตามที่สารวัตรฯ อนุมัติมอบหมาย
  - 1.12 แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงาน
  - 1.13 ตอบปัญหาและชี้แจงเรื่องต่าง ๆ เกี่ยวกับงานในหน้าที่
  - 1.14 ปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้อง
2. จัดทำแผนที่จรรยาของพื้นที่รับผิดชอบและของพื้นที่ที่มีการจรรยาต่อเนื่องกันไว้ประจำ  
สถานี
  - 2.1 ปรับปรุงแก้ไขให้ถูกต้องตรงกับความเป็นจริงอยู่เสมอ
  - 2.2 บรรจุข้อมูลรายละเอียดที่จำเป็นซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนการจัดและ  
การควบคุมการจรรยาตลอดทั้งเพื่อประโยชน์ต่อ "งาน" อื่น ๆ ของสถานีในส่วนที่เกี่ยวข้อง  
เช่น "งานป้องกันปราบปราม" เป็นต้น ข้อมูลเหล่านี้ เช่น สถิติอุบัติเหตุจรรยาโดยแยกเป็นจุด  
(จุดที่เกิดเหตุ) ช่วงเวลาที่เกิดเหตุ สาเหตุที่เกิดการจัดวางกำลังเจ้าหน้าที่จรรยา เป็นต้น
  - 2.3 ใช้แผนที่ให้เป็นประโยชน์ในการวางแผน การจัดและควบคุมการจรรยา  
และควบคุมการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จรรยา
3. ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจรรยาและนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้  
ในงานจรรยา

3.1 รวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรทั้งที่เป็นผลโดยตรงและที่เป็นผลกระทบต่อ การจราจร เช่น สภาพปัญหาการจราจรในจุดต่าง ๆ ทั้งสภาพถนนสภาพแวดล้อม ความหนาแน่น ของการจราจรในช่วงเวลาต่าง ๆ วิธีการแก้ไขปัญหาที่เคยปฏิบัติทั้งที่ประสบผลสำเร็จและไม่ ประสบผลสำเร็จ เครื่องหมายและสัญญาณจราจรต่าง ๆ สถิติอุบัติเหตุจราจร เป็นต้น

3.2 ศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้ เช่น ศึกษาวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุจราจร ถึงสาเหตุที่เกิด ความถี่ของการเกิด ณ จุดและช่วงเวลาต่าง ๆ เป็นต้น

3.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเฉพาะอุบัติเหตุจราจรมีวิธีการที่กำหนดให้ดังนี้

1) ให้รองสารวัตรจราจรและเจ้าหน้าที่จราจรผู้ปฏิบัติหน้าที่รายงานข้อมูล เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรตามแบบ จร.1 หรือแบบอื่นที่กรมตำรวจจะได้กำหนด

2) รวบรวมสถิติอุบัติเหตุจราจรจากรายงานของ "งานสอบสวน" และ "งานป้องกันปราบปราม" ซึ่งได้กำหนดให้ส่งมาให้

ส่วนการเก็บรวบรวมข้อมูลอื่น หรือข้อมูลอุบัติเหตุจราจรด้วยวิธีอื่น ให้พิจารณาตาม ความเหมาะสม

4. วางแผนการจัด และการควบคุมการจราจรโดยนำสถิติข้อมูลและผลการวิเคราะห์ที่ ศึกษาและเก็บรวบรวมได้มาใช้ในการวางแผน การจัดและการควบคุมการจราจรโดย

4.1 การวางแผนจะต้องประสานกับหน่วยที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เช่น กทม. สำนักผังเมือง สำนักนโยบายและแผนมหาดไทย เป็นต้น โดยต้องประสานดังนี้

1) แผนการจราจรที่จัดทำต้องให้สัมพันธ์สอดคล้องกับการดำเนินการของหน่วย งานที่เกี่ยวข้อง

2) ด้านการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นปัญหาอุปสรรคต่อการจัด และการควบคุมการจราจรให้ประสานให้หน่วยที่เกี่ยวข้องทราบ หรือรายงานผู้บังคับบัญชาตามลำดับชั้น

4.2 แผนการจราจรจะต้องประสานสอดคล้องกับพื้นที่ใกล้เคียง

4.3 ต้องมีการศึกษาและวางแผนเพื่อรับมือเหตุการณ์ที่คาดว่าจะ เกิดขึ้นในอนาคต เช่น น้ำท่วม ไฟไหม้ มีบุคคลสำคัญผ่าน เป็นต้น

5. การจัดและควบคุมการจราจร

5.1 จัดเจ้าหน้าที่จราจรให้ทำหน้าที่จัดและควบคุมการจราจรตามแผนการจราจรที่ กำหนดไว้

5.2 จักรongสารวัตรจรรยาให้ทำหน้าที่รับผิดชอบในการจัดและควบคุมการจรรยา ควบคุมตรวจสอบ ให้คำปรึกษาแนะนำ ปรับปรุง แก้ไข ติดตามประเมินผลติดต่อประสานงานและแก้ ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จรรยา

5.3 การจัดจะต้องคำนึงถึงความรู้ความสามารถ ความถนัดในการปฏิบัติงานของตัว ผู้ปฏิบัติงาน และกำหนดระยะเวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่แต่ละคนต้องคำนึงถึง เวลาการทำงานตามมาตรฐานการทำงานเท่าที่จะทำได้กล่าวคือ ถ้าที่เหตุผลความจำเป็นอาจขยายเวลา การปฏิบัติงาน หรือลดเวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ได้ โดยคำนึงถึงผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ ความรับผิดชอบของหน่วยเป็นสำคัญ

6. การให้ข่าวสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจรรยาแก่ประชาชน และการให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการจรรยา

6.1 เผยแพร่ข่าวสาร ข้อมูลเกี่ยวกับการจรรยาที่ประชาชนควรทราบด้วยวิธีการ ต่าง ๆ ตามความเหมาะสม

6.2 จัดให้มีอาสาสมัครเพื่อทำหน้าที่จรรยา

7. การให้ความรู้และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ

7.1 จัดให้มีและเก็บรวบรวมกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ และเอกสารที่เป็น ประโยชน์ต่องานจรรยา

7.2 ดำเนินการให้รองสารวัตรจรรยา และเจ้าหน้าที่จรรยาทุกคนรู้สภาพพื้นที่ แผนการจรรยา สภาพปัญหาการจรรยา กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

7.3 ฝึกอบรมให้รองสารวัตรจรรยา และเจ้าหน้าที่จรรยามีความรู้ ความสามารถ ความประพฤติ ระเบียบวินัยเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ โดยการจัดฝึกอบรมเองหรือขอรับการ สนับสนุนจากบุคคลหรือหน่วยงานอื่น

8. สอดส่อง ตรวจสอบ แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจรรยา

8.1 มอบหมายให้รองสารวัตรจรรยาและเจ้าหน้าที่จรรยาที่มีหน้าที่จัดและควบคุม การจรรยาปฏิบัติหน้าที่นี้ไปพร้อมกันด้วย

8.2 จัดเจ้าหน้าที่จรรยาเพื่อปฏิบัติหน้าที่นี้โดยเฉพาะตามความจำเป็น

8.3 จักรongสารวัตรจรรยาให้ทำหน้าที่ในการควบคุมการตรวจสอบให้คำปรึกษาแนะนำปรับปรุงแก้ไขติดตามประเมินผลติดตามประสานงาน และแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จรรยา

8.4 การจัดจะต้องคำนึงถึงความรู้ความสามารถ ความถนัดในการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงาน และกำหนดระยะเวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่แต่ละคนต้องคำนึงถึงเวลาการทำงานตามมาตรฐานการทำงานเท่าที่จะทำได้ กล่าวคือ ถ้ามีเหตุผลความจำเป็นอาจขยายเวลาการปฏิบัติหรือลดเวลาการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ได้ โดยคำนึงถึงผลการปฏิบัติงานตามหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยเป็นสำคัญ

9. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่ง เจ้าพนักงานจรรยา หรือ

10. จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจรรยา

ก. รักษาสถานที่เกิดเหตุ เก็บรักษาร่องรอยและพยานหลักฐานต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุด้วยวิธีการที่เหมาะสม

ข. ดำเนินการให้คู่กรณีและพยานบุคคลอยู่เพื่อพกร้อยเวรสอบสวน

ค. จัดการจรรยาในบริเวณที่เกิดเหตุ

ง. ปฐมพยาบาลเบื้องต้นหรือจัดการส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลตามความจำเป็น

จ. ช่วยเหลือร้อยเวรสอบสวนในการดำเนินการต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุ

10.1 ควบคุมกำกับดูแลให้รองสารวัตรจรรยาและเจ้าหน้าที่จรรยาปฏิบัติ

10.2 รวบรวมรายงานอุบัติเหตุจรรยาจากรองสารวัตรจรรยา และเจ้าหน้าที่จรรยาตามแบบ จร.1 หรือแบบอื่นที่กรมตำรวจจะได้กำหนด เพื่อ

1) รายงานสารวัตรใหญ่เพื่อควบคุมกำกับดูแลการปฏิบัติงานของข้าราชการตำรวจในสถานีตำรวจ

2) รายงานสารวัตรป้องกันปราบปรามและสารวัตรสอบสวน เพื่อตรวจสอบ ควบคุม กำกับ ดูแล การปฏิบัติงานของผู้ได้บังคับบัญชา

3) ควบคุมกำกับ ดูแลการปฏิบัติงานของรองสารวัตรจรรยาและเจ้าหน้าที่จรรยา

11. เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันและปราบปราม



11.1 ควบคุม กำกับ ดูแลให้รองสารวัตรจราจร และเจ้าหน้าที่จราจรปฏิบัติ

11.2 รวบรวมข้อมูลข่าวสารจากรองสารวัตรและเจ้าหน้าที่จราจรและพิจารณา

กรองเพื่อ

1) รายงานสารวัตรใหญ่

2) รายงานสารวัตรสอบสวน สารวัตรสืบสวนและสารวัตรป้องกันปราบปราม เพื่อประกอบการพิจารณาในการ เกี่ยวกับการป้องกันระงับปราบปราม

3) ส่งรายละเอียดเกี่ยวกับการจัดเจ้าหน้าที่จราจร ออกปฏิบัติงานประจำวันตามแบบ จร.2 หรือแบบอื่นที่กรมตำรวจกำหนดให้

12. ส่งข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ให้ฝ่ายป้องกันและปราบปราม

13. จับกุมผู้กระทำความผิดในกรณีดังต่อไปนี้

13.1 ความผิดซึ่งหน้า

13.2 ถ้าหากไม่จับกุมในทันอาจทำให้คนร้ายหลบหนี หรือเป็นผลเสียต่อการดำเนิน

คดีได้

14. ให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่สายตรวจหรือเจ้าหน้าที่อื่น ในการระงับปราบปรามหรือจับกุมผู้กระทำความผิดตามความเหมาะสม เช่น เมื่อพบว่ากำลังมีการระงับปราบปราม หรือจับกุมผู้กระทำความผิดต้องเข้าไปให้ความช่วยเหลือหรือเมื่อได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ผู้ระงับปราบปราม หรือจับกุมก็ต่อให้ความช่วยเหลือ

15. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่ง โดยจับพลันทันทีหรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนด ให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการระงับปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง

16. งานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ปฏิบัติงานธุรการที่เกี่ยวข้องกับงานต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้นได้แก่

16.1 การเบิกจ่ายเก็บรักษา จานนายวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน

16.2 มารายงานเกี่ยวข้องกับงานในหน้าที่ความรับผิดชอบของ "งานจราจร"

16.3 งานสารบรรณที่เกี่ยวข้อง เช่น รับส่ง ร่างโต้ตอบ พิมพ์คดี เก็บรักษา ค้นทำลายเอกสาร เป็นต้น

17. งานอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

## รองสารวัตรจรรยา

### 1. การจัดและควบคุมการจรรยา

1.1 ควบคุม ตรวจสอบ ดูแลให้เจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่ตามจุดและระยะเวลาที่กำหนด และพิจารณาเปลี่ยนแปลงได้ตามเหตุผลความจำเป็น

1.2 ให้คำปรึกษาแนะนำ ปรับปรุงแก้ไข ติดตามประเมินผลติดต่อประสานงานและ แก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จรรยา

1.3 จัดและควบคุมการจรรยาด้วยตนเองในกรณีที่เป็น

2. ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจรรยาและนำวิทยาการต่าง ๆ มาใช้งานจรรยา

2.1 เก็บสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจรรยาตามที่สารวัตรจรรยามอบหมาย สั่งการ

2.2 เฉพาะอุบัติเหตุนจรรยาให้เก็บและรายงานตามแบบ จร. 1 หรือแบบอื่นที่กรมตำรวจจะได้กำหนด

2.3 ช่วยสารวัตรจรรยาศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้

### 3. การให้ความรู้ และการศึกษาอบรมแก่ข้าราชการตำรวจ

3.1 อบรมชี้แจงให้เจ้าหน้าที่จรรยาทุกคนรู้สภาพพื้นที่แผนการจรรยา สภาพปัญหาการจรรยา กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง และอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน ทุกครั้งก่อนออกไปปฏิบัติหน้าที่

3.2 ผูกอบรมให้เจ้าหน้าที่จรรยาที่มีความรู้ความสามารถความประพฤติ ระเบียบวินัยเหมาะสมกับการปฏิบัติหน้าที่ตามแนวนโยบายของสารวัตรจรรยา

4. สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร

4.1 ควบคุม ตรวจสอบให้คำปรึกษาแนะนำ ปรับปรุงแก้ไขติดตามประเมินผล ติดต่อประสานงานและแก้ไขปัญหาข้อขัดข้องในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จรรยา ในการปฏิบัติงานนี้โดยต้องให้มีการกระทำอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง เพื่อเป็นการเสริมสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน

4.2 ปฏิบัติงานนี้ด้วยตนเองอีกส่วนหนึ่ง

5. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือจับกุมผู้ละเมิด กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร



6. จัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร
  - 6.1 ไปสถานที่เกิดเหตุเพื่อจัดการเบื้องต้น
  - 6.2 รักษาสถานที่เกิดเหตุ เก็บรักษาร่องรอย และพยานหลักฐานต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุด้วยวิธีการที่เหมาะสม
  - 6.3 ดำเนินการนำผู้กระทำความผิดและพยานบุคคลอยู่เพื่อพบร้อยเวรสอบสวน
  - 6.4 จัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุ
  - 6.5 ประชุมพยาบาลเบื้องต้นหรือจัดการส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลตามความจำเป็น
  - 6.6 ช่วยเหลือร้อยเวรสอบสวนในการดำเนินการต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุ
  - 6.7 รายงานอุบัติเหตุจราจรให้สารวัตรจราจรตามแบบ จร. 1 หรือแบบอื่นที่กรมตำรวจจะได้กำหนด
7. เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม
  - 7.1 ควบคุม กำกับ ดูแลให้เจ้าหน้าที่จราจรปฏิบัติ
  - 7.2 ปฏิบัติงานนี้ด้วยตนเอง
  - 7.3 รายงานข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ต่อสารวัตรจราจรหรือกรณีเร่งด่วนให้แจ้งโดยตรงต่อผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนั้น ๆ ก่อนแล้วรายงานสารวัตรจราจรทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สารวัตรจราจรหรือสารวัตรใหญ่กำหนด
8. ส่งข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ให้ฝ่ายป้องกันปราบปราม
9. จัดกุมผู้กระทำความผิดในกรณี ดังนี้
  - 9.1 ความผิดซึ่งหน้า
  - 9.2 ถ้าไม่จับกุมในทันทีอาจทำให้คนร้ายหลบหนี หรือเป็นผลเสียต่อการดำเนินคดีได้
10. ให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่สายตรวจ หรือเจ้าหน้าที่อื่นในการระงับปราบปรามหรือจัดกุมผู้กระทำความผิดตามความเหมาะสม เช่น เมื่อพบว่ากำลังมีการระงับปราบปรามหรือจับกุมผู้กระทำความผิดต้องเข้าไปให้ความช่วยเหลือ หรือเมื่อได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ผู้ระงับปราบปรามหรือจับกุมก็ต่อให้ความช่วยเหลือ
11. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยจับพลันทันที หรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนดให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการเข้าระงับปราบปราม จับกุม สกัดจัด ก็ให้ปฏิบัติตามคำสั่ง
12. ช่วยสารวัตรจราจร ปฏิบัติหน้าที่ภายในขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของสารวัตรจราจรตามที่สารวัตรจราจรมอบหมาย

13. งานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร
14. งานอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

### เจ้าหน้าที่จราจร (เทียบกับตำแหน่งผู้บังคับหมู่) มีหน้าที่

1. ศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรและนาวิทยาการต่าง ๆ มาใช้ในงานจราจร โดย
  - 1.1 เก็บสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรตามที่รองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจรมอบหมายสั่งการ
  - 1.2 เฉพาะอุบัติเหตุจราจรให้เก็บและรายงานตามแบบ จร.1 หรือแบบอื่นที่กรมตำรวจจราจรจะกำหนด
2. การจัดและควบคุมการจราจร โดยจัดและควบคุมการจราจรตามที่รองสารวัตรจราจร หรือสารวัตรจราจรมอบหมายสั่งการ
3. สอดส่อง ตรวจตรา แนะนำให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย ระเบียบคำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร
4. ว่ากล่าวตักเตือนก่อนออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือออกใบสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือจับกุมผู้ละเมิดกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการ
5. การจัดการเบื้องต้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุจราจร
  - 5.1 รักษาสถานที่เกิดเหตุเก็บรักษาร่องรอยและพยานหลักฐานต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุด้วยวิธีการที่เหมาะสม
  - 5.2 ดำเนินการให้คู่กรณีและพยานบุคคลอยู่เพื่อพ ร้อย เวนสอบสวน
  - 5.3 จัดการจราจรในบริเวณที่เกิดเหตุ
  - 5.4 บรมพยาบาลเบื้องต้นหรือจัดการส่งผู้บาดเจ็บไปโรงพยาบาลตามความจำเป็น
  - 5.5 ช่วยเหลือ ร้อย เวนสอบสวนในการดำเนินการต่าง ๆ ในที่เกิดเหตุ
  - 5.6 แจ้งพนักงานสอบสวนและรองสารวัตรจราจรผู้รับผิดชอบทันทีที่ทราบเหตุ
  - 5.7 กรณีที่จะต้องละทิ้งหน้าที่การจัดและควบคุมการจราจรให้รายงานรองสารวัตรจราจรผู้รับผิดชอบทราบเพื่อพิจารณาสั่งการ แล้วดำเนินการตามที่ได้รับคำสั่ง
  - 5.8 รายงานอุบัติเหตุจราจรต่อรองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจรตามแบบ จร.1 หรือแบบอื่นที่กรมตำรวจจะกำหนด

6. เก็บรวบรวมข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกันปราบปราม โดยรายงานข้อมูลข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ต่อรองสารวัตรจราจร หรือสารวัตรจราจรหรือกรณีเร่งด่วนให้แจ้งโดยตรงต่อผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่องนั้น ๆ ก่อนแล้วรายงานสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจร ทั้งนี้ตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่สารวัตรจราจรหรือสารวัตรฯ ใหญ่กำหนด

7. ส่งข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เก็บรวบรวมได้ให้ฝ่ายป้องกันปราบปราม

8. จับกุมผู้กระทำความผิดในกรณีดังนี้

8.1 ความผิดซึ่งหน้า

8.2 ถ้าหากไม่จับกุมในทันทีอาจทำให้คนร้ายหลบหนีหรือเป็นผลเสียต่อการดำเนินคดีได้

9. ให้ความช่วยเหลือเจ้าหน้าที่สายตรวจ หรือเจ้าหน้าที่อื่นในการระงับปราบปรามหรือจับกุมผู้กระทำความผิดตามความเหมาะสม เช่น เมื่อพบว่ากำลังมีการระงับปราบปราม หรือจับกุมผู้กระทำความผิดต้องเข้าไปให้ความช่วยเหลือ หรือเมื่อได้รับการร้องขอจากเจ้าหน้าที่ผู้ระงับปราบปรามหรือจับกุมก็ต้องให้ความช่วยเหลือ

10. เมื่อได้รับคำสั่งไม่ว่าจะเป็นคำสั่งโดยฉับพลันทันทีหรือตามแผนที่ผู้บังคับบัญชากำหนด ให้ปฏิบัติอย่างหนึ่งอย่างใดในการระงับปราบปราม จับกุม สกัดจับ ก็ให้ปฏิบัติตาม

11. งานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร

12. งานอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

**เจ้าหน้าที่จราจร** (เทียบกับตำรวจลูกแถว) มีหน้าที่เช่นเดียวกับเจ้าหน้าที่จราจร (เทียบกับตำแหน่งผู้บังคับหมู่)

**เจ้าหน้าที่ธุรการ** (งานจราจร) จะต้องสนับสนุนการปฏิบัติงานของงานจราจรในสถานีตำรวจ หรือปฏิบัติงานตามที่สารวัตรจราจรและรองสารวัตรจราจรจัดและมอบหมายโดยจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมายจะต้องปฏิบัติตามให้เป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ ว่าด้วยเรื่องนั้น ๆ หรือตามที่ผู้บังคับบัญชาสั่งการ และปฏิบัติหน้าที่ดังต่อไปนี้

- 1) การรับส่งและการเสนอหนังสือ
- 2) การร่างโต้ตอบที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร
- 3) พิมพ์ดีด
- 4) การเก็บรักษา ค้น และทำลายเอกสาร

- 5) จัดการเก็บและรวบรวมสถิติข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร
- 6) จัดทำแผนการจราจร
- 7) การเบิกจ่าย เก็บรักษา จาหน้ายวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน
- 8) งานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร
- 9) งานอื่น ๆ ที่ผู้บังคับบัญชามอบหมาย

### การปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในกรุงเทพมหานคร<sup>2</sup>

#### บทบาทของตำรวจในการแก้ไขปัญหาจราจร

หน้าที่ของตำรวจที่เกี่ยวข้องกับการจราจร แยกได้เป็น

1. การควบคุมและอำนวยความสะดวกจราจร
2. การบังคับการตามกฎหมาย
3. การวางแผนจัดการจราจร
4. การให้การศึกษาคือผู้ใช้รถใช้ถนน

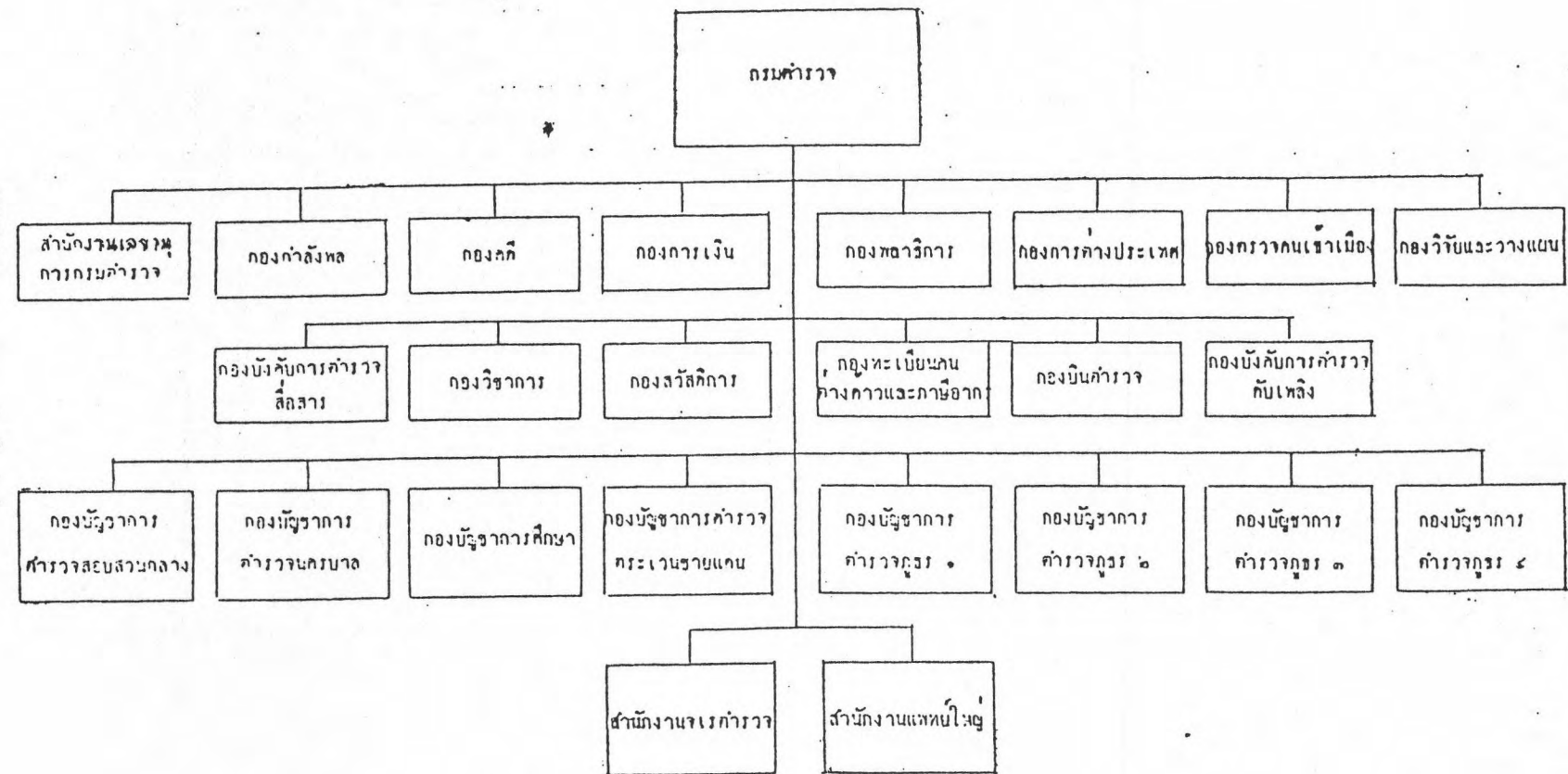
หน่วยงานรับผิดชอบ กองบัญชาการตำรวจนครบาล เป็นหน่วยงานของการตำรวจที่รับผิดชอบโดยตรงต่อปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งระดับปฏิบัติแบ่งหน่วยงานรับผิดชอบเป็น 2 ส่วนคือ

1. สถานีตำรวจนครบาลบางท้องที่ในกรุงเทพมหานคร จำนวน 69 สถานีซึ่งแต่ละสถานีอยู่ตามสังกัดของกองบังคับการตำรวจนครบาลเหนือ-ใต้ และ ธนบุรี มีหน้าที่ด้านการจราจรในเขตพื้นที่รับผิดชอบของแต่ละสถานีโดย

- 1.1 ควบคุมและอำนวยความสะดวกจราจร โดยเฉพาะทางแยกและจุดสำคัญต่าง ๆ
- 1.2 กวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งของปัญหาจราจรติดขัด

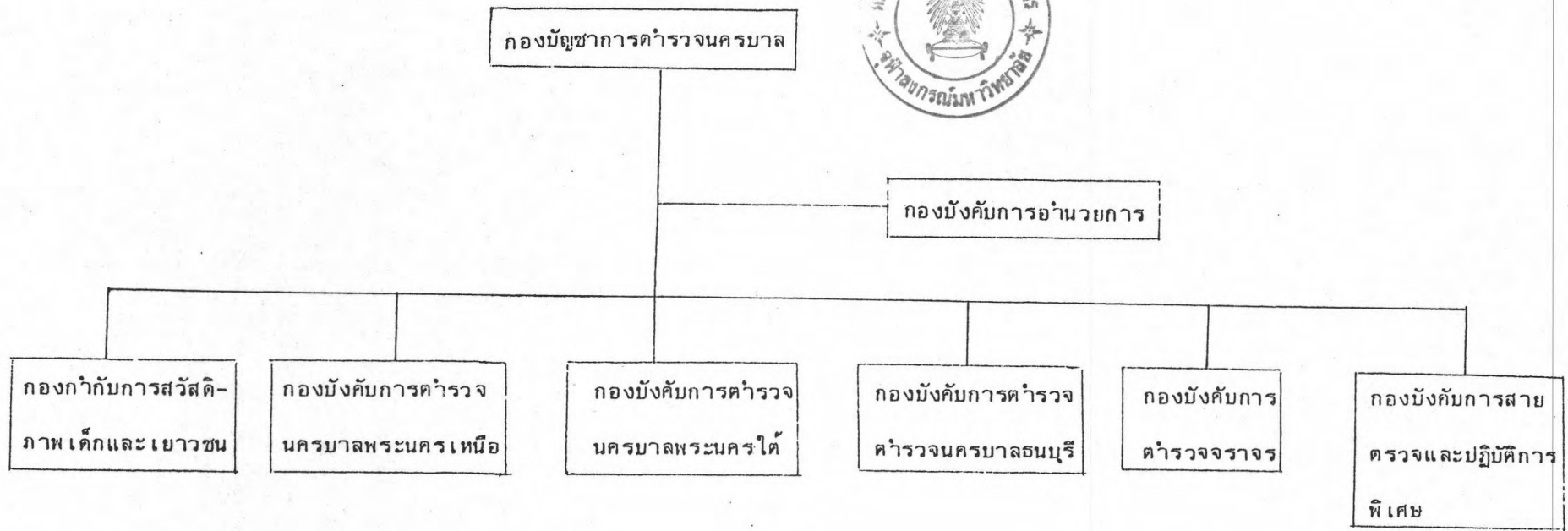
---

<sup>2</sup>กองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาล กรมตำรวจ, โครงการงบประมาณเสริม (พ.ศ. 2536) : จากการปรับปรุงส่วนราชการ "กองบังคับการตำรวจจราจร" เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรเร่งด่วน (2536), หน้า 210-220.



รูปที่ 3.1

แสดงการแบ่งส่วนราชการต่าง ๆ ของกรมตำรวจ



รูปที่ 3.2

แสดงการแบ่งส่วนราชการของกรมพัฒนาการศึกษาระดับชาตินครบาล





2. กองบังคับการตำรวจจราจร มีหน้าที่ควบคุมและจัดการจราจรในกรุงเทพมหานคร ทั้งหมดเพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัย โดย

2.1 สนับสนุนสถานีตำรวจนครบาลท้องที่ในการควบคุมการจราจร และกวดขันจับกุมฝ่าฝืนกฎจราจร

2.2 วางแผนแลประสานงานเพื่อจัดการจราจรตามแผนและโครงการต่าง ๆ ในส่วนที่กรมตำรวจรับผิดชอบ โดยเฉพาะในกรณีพื้นที่ครอบคลุมเขตรับผิดชอบของหลายสถานีตำรวจ และกรณีงานมหกรรมหรืองานราชพิธี งานรัฐพิธี ตลอดจนงานพิธีการต่าง ๆ

การปฏิบัติ จากสภาพปัญหาการจราจรปัจจุบันในกรุงเทพมหานคร ตำรวจนครบาลได้ถือปฏิบัติในการจัดและอำนวยความสะดวกจราจร คือ

ในวันราชการปกติสภาพการจราจรจะติดขัดในช่วงเช้าและเย็น กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่อยู่เกือบทั้งหมดจะควบคุมและอำนวยความสะดวกให้การจราจรเลื่อนไหล โดยถือหลักระบายกระแสรถเข้าเมืองให้มากกว่าในช่วงเช้า และระบายขาออกเมืองให้มากในช่วงเย็น สำหรับการกวดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจะดำเนินการอย่างจริงจังนอกช่วงเวลาเร่งรัด

ในวันหยุดราชการโดยเฉพาะวันเสาร์ซึ่งการจราจรจะติดขัดมากกว่าในวันปกติ การเดินทางของประชาชนจะสับสนและไม่สามารถประเมินเส้นทางได้ กำลังตำรวจยังคงปฏิบัติหน้าที่เช่นเดียวกับวันราชการ

การควบคุมการปฏิบัติ ผู้บังคับบัญชาระดับกองบัญชาการ และกองบังคับการซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบงานด้านการจราจร จะออกตรวจตราควบคุมและอำนวยความสะดวกการปฏิบัติหน้าที่ตำรวจจราจร รวมทั้งสั่งการเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

กองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้จัดตั้งศูนย์ควบคุมการจราจรโดยใช้ชื่อ "บก. 02" ตั้ง ณ กองบังคับการตำรวจจราจร เพื่อควบคุม สั่งการ และประสานงานระหว่างหน่วยงานและผู้ปฏิบัติที่รับผิดชอบการจราจรในสังกัด

คณะกรรมการแก้ไขปัญหการจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ซึ่งมีผู้ทรงคุณวุฒิต่าง ๆ เข้าร่วม จะกำหนดแนวนโยบายการแก้ไขปัญหการจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาการปฏิบัติงานตำรวจจราจร เป็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับกำลังพลไม่เพียงพอ ปัญหางบประมาณ ซึ่งเกี่ยวพันถึงปัญหาขาดแคลน ยานพาหนะ เครื่องมือสื่อสารและอุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัย เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในประเทศไทยนั้นต้องทำงานหนักมาก จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่

ตำรวจจากต่างประเทศ เจฟฟี่<sup>3</sup> (Geoffrey B. W. Little, J.P., Sergeant of Police ซึ่งเป็นตัวแทนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประเทศออสเตรเลีย เดินทางมาศึกษาดูงานด้านการจราจรในประเทศไทย เมื่อเดือนมกราคม 2535 เจฟฟี่ กล่าวถึงการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในประเทศไทยว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในประเทศไทยมีภาระกิจและหน้าที่ความรับผิดชอบมากมายเกินไป นอกจากนี้ยังมีการจัดสรรอัตรากำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรยังไม่เหมาะสมเท่าที่ควร เจฟฟี่ได้ยอมรับและยกย่องการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของไทยว่า เป็นบุคคลที่มีความเสียสละและความรับผิดชอบมาก มีการใช้ชีวิตเรียบง่ายและอุทิศตนในการปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเหมาะสม

#### การแก้ปัญหาการจราจรในสวนความรับผิดชอบของตำรวจจราจร

การแก้ไขปัญหการจราจรมีอำนาจกระทำได้ด้วยกรมตำรวจโดยลำพัง มีกระทรวง ทบวง กรม ที่เกี่ยวข้องต้องร่วมแก้ไขถึงประมาณ 5 กระทรวง และ 20 กรม

กรมตำรวจได้ดำเนินโครงการต่าง ๆ ในการอำนวยความสะดวกจราจร และบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้เกิดความสะดวก ปลอดภัย และประหยัดในการจราจร สรุปคือ

1. ระบบการจัดการจราจรเป็นพื้นที่ (area traffic control) ในช่วงประมาณของกรุงเทพมหานครประมาณ 500 ล้านบาท เพื่อควบคุมสัญญาณไฟทางแยก 150 ทางแยกด้วยคอมพิวเตอร์ ซึ่งกรุงเทพมหานครมอบให้กรมตำรวจโดยกองบัญชาการตำรวจนครบาลปฏิบัติและควบคุมศูนย์สั่งการ

2. ระบบโทรทัศน์วงจรปิด (close circuit television) เป็นระบบช่วยจัดการจราจร จำนวน 16 ทางแยกสำคัญที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมาก ขณะนี้กำลังดำเนินการติดตั้งกำหนดเดิมจะแล้วเสร็จในเดือนตุลาคม 2535 แต่โครงการคงล่าช้าไปอีกเล็กน้อย เพราะปัญหาจุดติดตั้งกล้องไปกระทบกับโครงการอื่น กรมตำรวจมีโครงการติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดให้ครบ 60 ทางแยก เพื่อสามารถทราบและแก้ไขปัญหการจราจรได้เต็มพื้นที่กรุงเทพมหานครพร้อมกัน โดยใช้

<sup>3</sup>"สถานีตำรวจนครบาลลุมพินีกับตำรวจยม" เคลิมิเรอร์ 15 ( 13 มกราคม 2536):

งบประมาณผูกพัน เพื่อให้ได้อุปกรณ์ชนิดเดียวกัน อันต่อประโยชน์ในการใช้ประหยัดงบประมาณในการจัดซื้อและบำรุงรักษา แต่ติดขัดที่งบประมาณอันที่อยู่จำกัด จึงจัดซื้อเฉพาะขั้นที่ 1 ก่อน และขณะนี้ อยู่ในระหว่างขอเปลี่ยนแปลงงบประมาณจัดซื้อรถฉีดโรยที่ตกไปประมาณ 50 ล้านบาท มาเป็นงบประมาณจัดซื้อระบบโทรทัศนวงจรปิด ขั้นตอนที่ 2, 3 และ 4 พร้อมกันอีก 44 จุด ropy ใช้เงินดังกล่าว ในการจัดซื้อเป็นงบประมาณผูกพันต่อไป

3. การปรับระบบเดินรถทางเดียว และจัดรถสวนช่องทางเนื่องจากปริมาณการจราจรระหว่างหัวรุ่งรุ่งรุ่งเช้า และเย็น มีอัตราแตกต่างกันมาก การปรับระบบเดินรถทางเดียวในบางเวลาทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการใช้ผิวจราจรโดยไม่ต้องลงทุนด้านการก่อสร้าง กรมตำรวจจึงพิจารณาจัดระบบเดินรถทางเดียว และจัดการจราจรแสวนช่องทางในถนนบางสาย และในบางเวลา

4. การประชาสัมพันธ์และสร้างวินัยการจราจร กองทัพบก และกรมตำรวจ ได้ร่วมมือกับบริษัท แปซิฟิกอินเตอร์คอมมิวเคชั่น จำกัดแจ้งสภาพการจราจรทางวิทยุกระจายเสียง คลื่น เอฟ.เอ็ม. 100 ropy มีการตรวจสภาพการจราจรทางอากาศ และรับแจ้งสภาพการจราจรพร้อมความคิดเห็นของประชาชน

5. การบังคับใช้กฎหมาย

#### การแก้ไขกฎหมายจราจร

กรมตำรวจได้เสนอจนมีการแก้ไขและบังคับใช้ พ.ร.บ.จราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 มีผลบังคับใช้แต่ 7 เมษายน 2535 มีการแก้ไขบทบัญญัติกฎหมายจราจรและเพิ่มบทลงโทษ พร้อมทั้งกำหนดมาตรการต่าง ๆ ได้แก่

การหยุด/ จอดกีดขวางการจราจร

การข้ามถนนไม่ระเบียบ

การใช้เครื่องมือบังคับล้อและการยกรถ

การอาศัยทะเลียบนรถที่ไม่ชำระค่ารับตามใบสั่ง

การแข่งรถในทาง

การให้คะแนนผู้ขับขี่ เพื่อการยึด พักใช้ และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น

ในการปฏิบัติยังเกิดปัญหา ropy เฉพาะงบประมาณในการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลใบสั่ง ใบขับขี่ ซึ่งต้องใช้งบประมาณสูง

### การแก้ไขกฎกระทรวง กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

การแก้ไขกฎหมายพรก. กรมตำรวจได้เสนอขอแก้ไขกฎกระทรวงออกตามความใน พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อความสะดวกปลอดภัยในการจราจร และให้สอดคล้องกับสภาพการณปัจจุบัน โดยรถที่ใช้งานทางอาจะมีและใช้รถพหน้ำเพื่อตัดหมอก 1 คู่ และพพหยุดทำยรคดวงที่สามอีก 1 ดวง ขณะนี้อยู่ในชั้นพิจารณาของกระทรวงมหาดไทย

หมวกนิรภัยเพื่อป้องกันอันตรายสำหรับผู้ขับขี่ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ซึ่งจะช่วยลดอัตราายที่จะถึงกับชีวิตหรือทุพพลภาพให้บรรเทาลงได้ ขณะนี้ผ่านการพิจารณาของกระทรวงมหาดไทย และคณะรัฐมนตรี จนถึงขั้นจะประกาศในราชกิจจานุเบกษา

เข็มขัดนิรภัย เป็นเรื่องที่มีความสำคัญและจำเป็นเช่นเดียวกับการใช้หมวกนิรภัยในรถจักรยานยนต์และควรจะเสร็จสิ้นพร้อมกับหมวกนิรภัย แต่ได้ถูกตัดออกไปเสียก่อน ขณะนี้กรมตำรวจได้ร่างเพื่อเสนอกระทรวงมหาดไทย

การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีทดสอบผู้ขับขี่ที่เมาสุรา กรมตำรวจได้เสนอร่างกฎกระทรวงไปยังกระทรวงมหาดไทยเพื่อพิจารณาแล้ว ซึ่งเรื่องนี้มีกฎหมายตั้งแต่ พ.ศ. 2522 แต่ไม่มีการดำเนินการออกกฎกระทรวง เนื่องจากมีปัญหาเรื่องเครื่องมือตรวจวัด จนกระทั่งทุกฝ่ายได้เห็นความสำคัญของความสูญเสียจากอุบัติเหตุการจราจรอันเนื่องจากผู้ขับขี่เมาสุรา

การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการตรวจวัดแอลกอฮอล์ต่อจิต/ประสาท (ยาม้า) เป็นเรื่องที่มีความจำเป็นและสำคัญ เช่นเดียวกับผู้ขับขี่ที่เมาสุรา

การแก้ไขคำสั่งกระทรวงมหาดไทย ที่ 465/2521 เนื่องจากโครงสร้างในการแก้ไขปัญหาจราจรของกระทรวงมหาดไทยเดิม ประกอบด้วยหน่วยงาน 3 หน่วย คือ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกในสำนักนโยบายและแผนมหาดไทย กรมตำรวจและกรุงเทพมหานคร กระทรวงมหาดไทยจึงมีคำสั่งดังกล่าว แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบของหน่วยงานข้างต้นตามโครงการเงินกู้ธนาคารโลก ซึ่งคำสั่งดังกล่าว ทำให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจหลายประการ ต่อมาสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกได้โอนไปสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี กรมตำรวจจึงขอแก้คำสั่งดังกล่าวให้ถูกต้อง และสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่เพื่อส่วนรวมยิ่งขึ้น ซึ่งกระทรวงมหาดไทย ได้มีคำสั่งที่ 700 / 2535 ลงวันที่ 30 กันยายน 2535 เป็นที่เรียบร้อยแล้ว



### มาตรการห้าบั้งได้ผล

การกวดขันบังคับใช้กฎหมายโดยออกหนังสือคำสั่ง (ใบสั่ง) แก่ผู้กระทำผิดกฎหมาย การจราจร เป็นส่วนหนึ่งในการสร้างเสริมวินัยแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ อันเป็นการแก้ไขปัญหามอเตอร์ไซด์ที่ตำรวจ แต่ผลการดำเนินการในอดีตยังไม่บรรลุเป้าหมาย มีผู้มารายงานตัวชำระค่าปรับน้อย โดยเฉพาะใบสั่งไม่พบตัวผู้กระทำผิด ซึ่งในปี พ.ศ. 2530 มีสถิติผู้มารายงานตัวเพียงร้อยละ 0.57

กรมตำรวจ โดยกองบังคับการตำรวจจราจรจึงจัดตั้งศูนย์ข้อมูลใช้คอมพิวเตอร์บันทึกประวัติความผิดจราจรตามใบสั่งซึ่งผู้กระทำผิดไม่รายงานตัวชำระค่าปรับ และจัดเจ้าหน้าที่พร้อมคอมพิวเตอร์ไปประจำสำนักงานทะเบียนรถยนต์ กรมการขนส่งทางบก เพื่อตรวจสอบและดำเนินการเปรียบเทียบปรับเมื่อมีการชำระภาษีรถยนต์ประจำปี โดยเริ่มดำเนินการแต่ 16 พ.ย. 2530 ซึ่งผลดำเนินการเกิดประสิทธิภาพยิ่งขึ้น มีการรายงานตัวชำระค่าปรับเพิ่มจากร้อยละ 19.27 ในปี 2530 เป็นร้อยละ 48.07 และร้อยละ 46.07 ในปีพ.ศ. 2531 และ 2532 โดยเฉพาะการออกใบสั่งไม่พบตัวผู้ขับขี่ที่มีการรายงานตัวชำระค่าปรับสูงขึ้น

การตรวจสอบประวัติใบสั่งและเปรียบเทียบปรับ เมื่อมีการชำระภาษีรถยนต์ประจำปี ขณะนี้ดำเนินการเฉพาะที่สำนักงานทะเบียนรถยนต์ กรมการขนส่งทางบกและอยู่ระหว่างเข้าดำเนินการในสำนักงานทะเบียนสาขาลิ่งชั้น บางนา และ บางขุนเทียน

### มาตรการใช้เครื่องมือตรึงล้อรถและยกรถที่จอดฝ่าฝืน

จากการแก้ไขกฎหมายจราจรดังกล่าว ตำรวจได้ดำเนินการกับรถที่หยุด/จอดฝ่าฝืนได้อย่างมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น ด้วยการนำเครื่องมือตรึงล้อรถ และยกรถ ผลการดำเนินการปรากฏว่าเกิดความเกรงกลัว เช็ดหลาบ และเกิดประสิทธิภาพมากกว่าการออกหนังสือคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร (ใบสั่ง) ไม่พบตัวผู้ขับขี่เพียงอย่างเดียว

### การให้ความรู้ด้านการจราจร

กรมตำรวจ โดยการบังคับการตำรวจจราจร โดยจัดการอบรมให้ความรู้จราจรแก่อาสาจราจร นักเรียนนักศึกษา ลูกเสือเนตรนารี และประชาชนทั่วไปโดยต่อเนื่อง ได้แก่

- หลักสูตรอาสาจราจร
- หลักสูตรนักศึกษาวิชาทหารจราจร
- ลูกเสือเนตรนารี



- ทหารสามเหล่าทัพ
- นายตรวจขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

### การควบคุมปริมาณการจราจร

#### 1. การควบคุมการเดินรถบรรทุกในเขตกรุงเทพมหานคร

1.1 รถบรรทุก 4-6 ล้อ ห้ามเดินระหว่าง 06.00-09.00/16.00-21.00  
 เว้นวันหยุดราชการและฟ่อนผันรถที่ได้รับอนุญาตและรถบรรทุกส่วนบุคคลน้ำหนักไม่เกิน 1,600 กก.

1.2 รถบรรทุก 10 ล้อขึ้นไป ห้ามเดิน 06.00-10.00 / 15.00-21.00 น.  
 เว้นวันหยุดราชการ และฟ่อนผันในถนนสายหลัก 21 สาย และรถที่ได้รับอนุญาต

1.3 รถบรรทุกของหนักเช่น บรรทุกเสาเข็ม ห้ามเดินในเขตกรุงเทพมหานคร  
 ระหว่าง 06.00-21.00 น.

1.4 รถบรรทุกน้ำหนัก เป็นไปตามข้อ (1 และ 2)

1.5 รถบรรทุกถึงขนส่งก๊าซ ห้ามเดินระหว่าง 06.00-22.00 น. เว้นวัน  
 อาทิตย์และฟ่อนผันเดินรถระหว่าง 09.00-06.00 น. ของวันรุ่งขึ้นในถนนสายหลัก 18 สาย

#### 2. มาตรการห้ามหยุด/จอดในถนน 314 สาย

กองบัญชาการตำรวจนครบาล ได้พิจารณาออกข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรในการ  
 ห้ามหยุด/ห้ามจอดในถนน 314 สาย ตามเวลาและความจำเป็นเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด  
 เนื่องจากรถหยุด/จอดในชั่วโมงเร่งด่วน

### การจัดการเครื่องมือ

กรมตำรวจอยู่ระหว่างดำเนินการตามระเบียบเพื่อจัดซื้อเครื่องมือต่าง ๆ คือ

เครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือด ชนิดพกพา จำนวน 24 เครื่อง

เครื่องมือตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือด ชนิดประจำที่ จำนวน 2 เครื่อง

เครื่องตรวจสารแอมเฟตามีน (ยาบ้า) ในปัสสาวะผู้ขับขี่ จำนวน 2 เครื่อง

รถยนต์มือดังกล่าว จัดซื้อด้วยเงินเดือนเหลือจ่ายของกรมตำรวจ ประมาณ 5 ล้าน  
 บาทเศษ ทั้งนี้สามารถดำเนินการได้เฉพาะส่วนกลางเท่านั้น หากจะดำเนินการทั่วประเทศ จะต้อง  
 ใช้งบประมาณถึง 50 ล้านบาทเศษ และไม่อาจตั้งงบประมาณได้ทันปี พ.ศ. 2536 เว้นแต่จะแปรญ  
 ัตติได้หรืออ้างงบกลางจัดซื้อ

### การควบคุมมลภาวะทางอากาศและเสียงจากยาน

กรมตำรวจโดยกองบังคับการตำรวจจราจร ได้ดำเนินการมาตรการกวดขันรถที่ก่อมลภาวะทางอากาศและเสียงในกรุงเทพมหานครตามนโยบายรัฐบาลมาโดยตลอด ซึ่งกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ คือ

1. ประกาศเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร ลงวันที่ 26 เมษายน 2533 กำหนดมาตรฐานของเสียงและควันรถ โดยถือหลักเกณฑ์ของสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและการพลังงาน คือ

- ลักษณะควันของรถยนต์ เครื่องดีเซล จะต้องไม่เกินร้อยละ 50
- ลักษณะควันของรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ เครื่องเบนซิน ต้องมีก๊าซคาร์บอนมอน-

น็อกไซด์ไม่เกินร้อยละ 6

- ระดับเสียงของรถยนต์และจักรยานยนต์ต้องไม่เกิน 100 เดซิเบลเอ เมื่อวัดด้วยเครื่องมือในระยะ 0.5 เมตร

โดยวิธีปฏิบัติในการตรวจวัดถือตามหลักเกณฑ์ ประกาศกระทรวงวิทยาศาสตร์ฯ

2. ประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 16 ลงวันที่ 9 ธันวาคม 2514 ข้อ 2 ระวังรถยนต์ โดยปรับห้าร้อยบาทสำหรับรถยนต์ และหนึ่งร้อยบาทสำหรับรถจักรยานยนต์ และยังระวังปรับสองพันบาทสำหรับผู้โดยสารที่เจ้าพนักงานสั่งห้ามไปขึ้นทางโดยไม่มีหนังสืออนุญาต

กองบังคับการตำรวจจราจรเป็นหน่วยปฏิบัติหลัก โดยได้เริ่มการตรวจจับรถยนต์ที่มีควันจากท่อไอเสียมากเกิดสมควรถังตั้งแต่วันที่ 14 พฤษภาคม 2506 โดยกฎหมายรองรับในขณะนั้นคือพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2477 (มาตรา 5 และ 6) และได้กวดขันมาตรการลดเสียงดังเกินกำหนดตามประกาศของคณะปฏิวัติเมื่อปี พ.ศ. 2514

สำหรับปัจจุบันกระทรวงมหาดไทย ได้กำหนดแนวนโยบายให้กองบังคับการตำรวจจราจรเป็นหน่วยรับผิดชอบและประสานการดำเนินการในกรุงเทพมหานคร และกองบังคับการตำรวจจราจรได้กำหนดหลักปฏิบัติเพื่อกวดขันตามกฎหมาย คือ

1. การตั้งค่ายตรวจวัดควันดำ และเสียงดัง โดยพิจารณาสภาพการจราจร สภาพอากาศ ความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ การชี้แจงทำความเข้าใจกับผู้ขับขี่ และกำหนดห้ามเจ้าหน้าที่กดดันเร่งเองเพื่อตรวจวัด

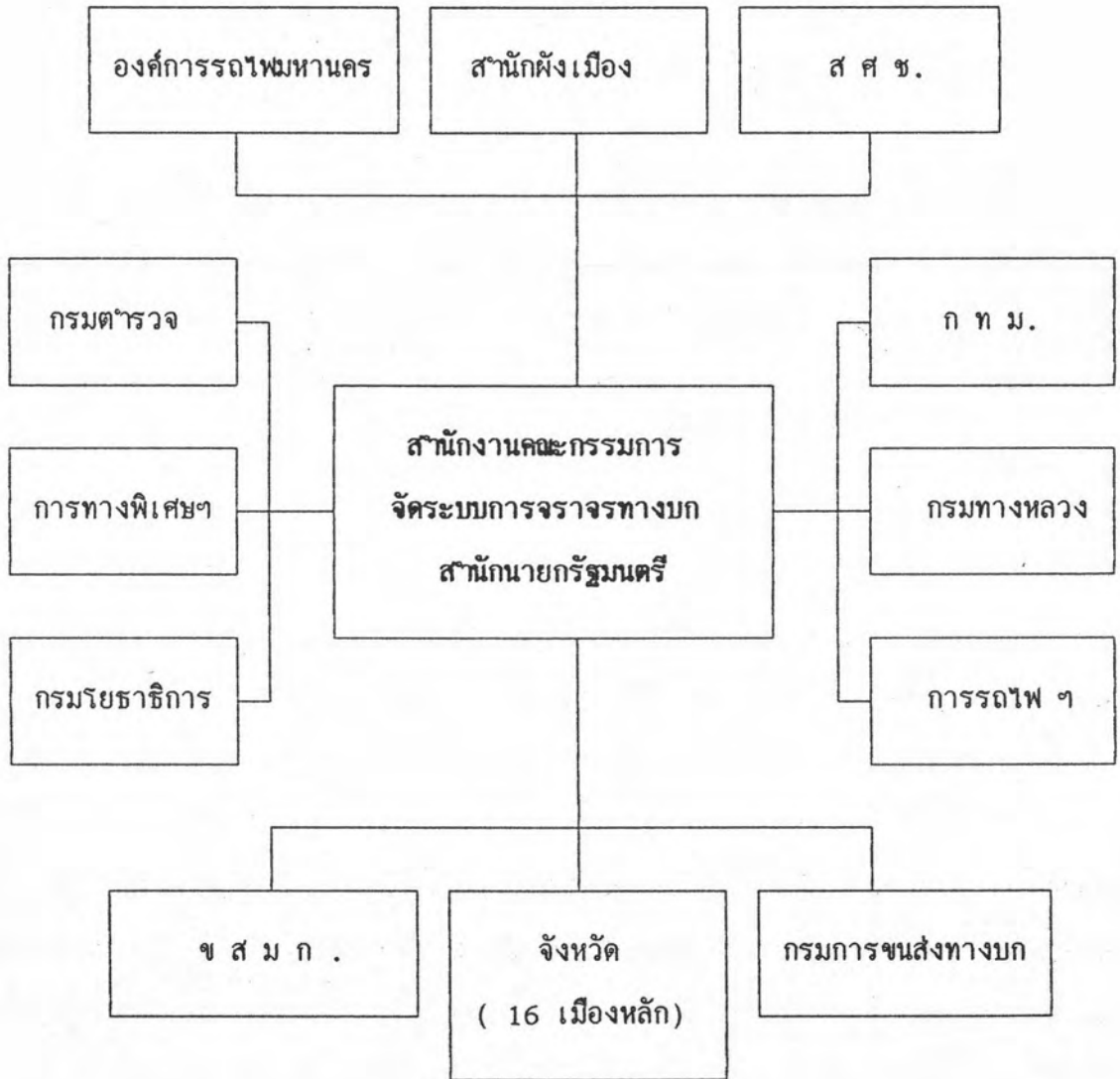
2. การจัดกำลังเจ้าหน้าที่ได้จัดชุดปฏิบัติการโดยแต่ละชุดมีนายตำรวจควบคุม กำลังปฏิบัติ ประกอบด้วยเจ้าหน้าที่ผู้ชำนาญจากแผนกช่างเครื่องยนต์และตรวจพิสูจน์ เจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจ จราจรของกองบังคับการตำรวจจราจรและสถานีตำรวจนครบาลท้องที่ และขณะนี้โครงการ อำนวยการพัฒนาชุมชนเพื่อคุณภาพชีวิตได้จัดนิสิตนักศึกษาสนับสนุนการปฏิบัติด้วย
3. การใช้เครื่องมือ การบำรุง/เก็บรักษา การทำความสะอาด

#### การปรับปรุงองค์การด้านจราจร

สืบเนื่องจากนโยบายของรัฐที่ให้กรมตำรวจปรับปรุงองค์การที่รับผิดชอบงานด้านจราจรให้มี ประสิทธิภาพในการปฏิบัติและมีเอกภาพ รวมทั้งนโยบายและการปฏิบัติเดียวกันให้ครอบคลุมทั้ง ประเทศ โดยกำหนดขึ้นต่อไปนี้ 3 ระยะคือ

1. ขยายหน่วยงานของกองบังคับการตำรวจจราจรให้สามารถรองรับภารกิจที่มีอยู่ ณ ปัจจุบันอย่างมีประสิทธิภาพ
2. กำหนดแผนงานและโครงการในภาพรวม และดำเนินการตามแผน
3. ปรับปรุงยกระดับหน่วยงานด้านจราจรของตำรวจให้ครอบคลุมทั้งประเทศภายในแผน พัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7

กรมตำรวจได้ดำเนินการปรับปรุงองค์การกองบังคับการตำรวจจราจร โดยจากเดิมมี 2 กองกำกับการ เป็น 6 กองกำกับการ โดยครอบคลุมภารกิจด้านจราจรทุกแขนง และเพิ่มบุคลากร ให้สามารถปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพ



รูปที่ 3.4

แสดงหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจราจรทางบก

### แนวทางดำเนินการในอนาคต

จากสภาวะแวดล้อมและสภาพปัญหาโดยทั่วไปในการปฏิบัติงาน เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ต้องประสบกับมลภาวะที่เป็นพิษทั้งทางด้านอากาศและเสียง ผลจากการศึกษามลภาวะและสภาวะ-  
แวดล้อมทางอากาศและเสียงในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า กรุงเทพมหานครมีสภาวะแวดล้อมและ  
มลภาวะเป็นพิษอยู่ในสภาพวิกฤติ ดัชนีอันดับ 1 ใน 10 ของโลก ทำให้ชีวิตและสุขภาพของประชาชน  
ในกรุงเทพมหานครทรุดโทรมลง อัตราของการเกิดโรคทางเดินหายใจ โรคกระเพาะปัสสาวะ โรค  
จิต หูหนวก หูตึง และโรคประสาทมีมากยิ่งขึ้น

ผลจากการตรวจสอบสุขภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยโครงการตรวจสุขภาพ และบำบัด  
รักษาเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล เมื่อวันที่ 21 ส.ค. 2533 จำนวน  
1,742 นาย จากการตรวจพบว่า การได้ยินของหูมีความผิดปกติจำนวน 391 นาย ร้อยละ 22.45  
ปอดและสมรรถภาพในการทำงานลดลงร้อยละ 9.53 ความดันโลหิตสูงร้อยละ 5.63 โพร่งจมูก  
อักเสบร้อยละ 3.56 ภูมิแพ้ร้อยละ 0.86 โลหิตจางร้อยละ 0.75<sup>4</sup>

กรมตำรวจ มีแนวนโยบายที่จำแนกปัญหาการจราจร โดยการพัฒนาใช้เครื่องมือและ  
อาศัยเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้าใช้ในการปฏิบัติภารกิจ ไปพร้อมกับการปรับปรุงระบบและองค์กรต่าง ๆ  
ซึ่งแนวดำเนินการและโครงการ สรุปได้คือ

#### 1. ศูนย์ควบคุมใบขับขี่

การใช้ระบบให้คะแนนผู้ขับขี่ เพื่อการยึด พักใช้ และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ตาม พ.ร.บ.  
จราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2535 จำเป็นนำระบบคอมพิวเตอร์ในการเก็บข้อมูลเพื่อตรวจ  
สอบประวัติผู้กระทำความผิด อันเป็นการเพิ่มมาตรการกรณีกระทำความผิดซ้ำ นอกจากนี้ยังเสริมประสิทธิภาพใน  
การวางแผนจัดการจราจรให้มีระบบเก็บข้อมูลที่ครบถ้วน

กรมตำรวจมีแนวความคิดจัดตั้งศูนย์ควบคุมใบสั่ง ใบขับขี่ และข้อมูลการจราจรในกรุงเทพ  
มหานคร โดยใช้ระบบคอมพิวเตอร์ ดังนี้

---

<sup>4</sup>"อากาศ", วันอนามัยโลก (7 เมษายน 2533) : 32.

1. ศูนย์ควบคุมของกองบังคับการตำรวจจราจร ประกอบด้วยหน่วยประมวลผลกลาง (main frame) หน่วยบันทึกข้อมูลแผ่นจานแม่เหล็กขนาด 4gm (4 พันล้านตัวอักษร) หน่วยสำรองข้อมูลเทปแม่เหล็กขนาด 1200 ล้านตัวอักษร หน่วยพิมพ์ประมวลผลความเร็วสูง หน่วยควบคุมการทำงาน จอภาพ หน่วยต่อเชื่อมโยงกับเครือข่าย ระบบป้องกันความปลอดภัยต้นกระแสน้ำฟ้าและสำรองไฟฟ้าฉุกเฉิน ระบบปรับอากาศ

2. เครือข่ายที่สถานีตำรวจ ซึ่งรวมใช้อุปกรณ์เครื่องคอมพิวเตอร์ขนาด 16 bit พร้อมอุปกรณ์ต่อเป็นลูกข่ายกับ MAIN FRAME อุปกรณ์การส่งผ่านข้อมูล

โดยมีการบันทึกข้อมูล ได้แก่

- ความผิดตามใบสั่ง ๆ ที่พบตัวผู้กระทำผิด ประวัติผู้ขับขี่ ลักษณะความผิด
- ความผิดตามใบสั่ง ๆ ที่ไม่พบตัวผู้กระทำผิด เก็บประวัติจากทะเบียนรถ
- การมารายงานตัวเสียค่าปรับ และการปรับเพิ่มตามประวัติความผิด
- การยึด พักใช้ และเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
- ประวัติด้านอุบัติเหตุการจราจร ซึ่งนำมาวิเคราะห์ทั้งผลคดี และนำเสนอข้อมูล

สำหรับวิธีการจะมีการดำเนินการดังนี้

- ใช้คอมพิวเตอร์บันทึกและเก็บข้อมูลโดยกองบังคับการตำรวจจราจร เป็นศูนย์กลาง
- แต่ละกองกำกับการหรือสถานีตำรวจ เป็นเครือข่ายโดยใช้คอมพิวเตอร์บันทึกข้อมูล และตรวจสอบข้อมูล โดยเชื่อมโยงกับศูนย์กองบังคับการตำรวจจราจร
- แต่ละสถานีตำรวจนอกจากจะตรวจสอบข้อมูลแล้ว ยังต้องบันทึกข้อมูลในส่วนรับผิดชอบโดยกองบังคับการตำรวจจราจรเป็นศูนย์กลาง
- การทำงานของศูนย์จะเชื่อมโยงกับหน่วยเกี่ยวข้อง ได้แก่ ศูนย์ข้อมูลสนเทศ กรมตำรวจ กรมการขนส่ง เป็นต้น

## 2. การจัดหาเครื่องมือ

### เครื่องมือตรวจวัดสุราและยาบ้า

กรมตำรวจมีแผนนโยบายที่จะลดอุบัติเหตุการจราจร ในภาพรวมของประเทศ โดยเฉพาะการจัดซื้อเครื่องมือตรวจการเสพสุราของผู้ขับขี่ เครื่องมือตรวจการเสพวัตถุออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท (ยาบ้า) ในผู้ขับขี่ ให้แก่หน่วยปฏิบัติงานส่วนภูมิภาคทุกแห่ง

เนื่องจากเครื่องมือดังกล่าวมีราคาสูง กรมตำรวจจะได้จัดทำโครงการและงบประมาณเสนอโดยเร็วต่อไป



### เครื่องมือตรวจวัดมลภาวะจากรถ

ขณะนี้หลายจังหวัดในส่วนภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ นครสวรรค์ นครราชสีมา อุบลราชธานี หาดใหญ่ สงขลา เป็นต้น ประสบปัญหาการจราจรโดยเฉพาะได้รับผลกระทบด้านมลภาวะจากควันและเสียงจากยวดยาน ทั้งนี้จังหวัดดังกล่าว นอกจากจะขาดบุคลากรที่มีความรู้เฉพาะแล้วยังขาดอุปกรณ์เครื่องมือตรวจวัดควันและเสียงจากรถ

กรมตำรวจมีนโยบายที่จะสนับสนุนให้หน่วยงานในภูมิภาคมีขีดความสามารถ ในการดำเนินการมาตรการลดมลภาวะจากควันและเสียงของยวดยาน โดย

1. สนับสนุนการจัดหาเครื่องมือตรวจวัด
2. การจัดสรรกำลังในการปฏิบัติ
3. การอบรมให้ความรู้แก่บุคลากรเพื่อปฏิบัติ

ทั้งนี้ กรมตำรวจจะประสานงานเพื่อให้ เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็วต่อไป

### 3. การปรับปรุงองค์การด้านการจราจร

ในอนาคตอันใกล้ จะมีการปรับปรุงระบบการจราจรเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะทางด่วนชั้นที่ 2 ซึ่งจะเริ่มเปิดให้บริการประมาณเดือนปี พ.ศ. 2536 นอกจากนี้ยังมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ซึ่งกรมตำรวจจะต้องจัดตั้งหน่วยงานพร้อมกำลังพล และอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ เข้าปฏิบัติในการควบคุมและอำนวยความสะดวก

สำหรับนโยบายรัฐบาลทุกชุดที่ผ่านมา ซึ่งต้องการให้การควบคุมการจราจรของตำรวจมีเอกภาพและเป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วประเทศ กรมตำรวจได้ปรับปรุงองค์การของกองบังคับการตำรวจจราจรให้เหมาะสมและสอดคล้องกับภารกิจที่ขยายเพิ่มขึ้น ในขั้นตอนต่อไปจะมีการกำหนดจัดทำแผนหลักในการปฏิบัติด้านจราจรในส่วนกลาง พร้อมกับประเมินผลปฏิบัติจนเมื่อได้ผลในระดับหนึ่งแล้วจะยกระดับหน่วยงานที่รับผิดชอบของกรมตำรวจเป็นกองบัญชาการ เพื่อให้รับผิดชอบภารกิจของกรมตำรวจโดยครอบคลุมทั้งประเทศ อันจะเกิดเอกภาพในการกำหนดแผน นโยบาย และแนวทางการปฏิบัติอันเดียวกันต่อไป

### สภาพการจราจรกับความเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครเป็นนครใหญ่แห่งหนึ่งติดอันดับที่ 15 ของโลก ที่มีประชากรอยู่กันอย่างแออัดหนาแน่น เป็นเมืองหลวงและเป็นศูนย์กลางความเจริญของประเทศไทยมีตึกระฟ้า บ้านช่องและอาคารสูงชันมากมาย มีการอยู่อาศัยกันอย่างแออัดของประชาชนบนพื้นที่เพียงประมาณ 1,565 ตารางกิโลเมตร แต่มีจำนวนประชากรอาศัยมากกว่า 5.9 ล้าน<sup>5</sup> (แต่ในความเป็นจริงคาดว่าจะมีประชากรราว 8 ล้านคน)<sup>6</sup> ซึ่งทำให้กรุงเทพมหานครกลายเป็นศูนย์รวมของความเจริญด้านต่าง ๆ ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การศึกษา การบริหารและการปกครอง เป็นต้น ความเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครนั้นจะเจริญเติบโตต่อไปอย่างไม่หยุดยั้ง ทั้งนี้เพราะ กรุงเทพมหานครเป็นแหล่งจ้างงานที่สำคัญของประเทศทั้งในภาคราชการ ภาคอุตสาหกรรม การค้า และการบริหาร ประกอบกับแรงผลักดันทางด้านธุรกิจและการตลาด ทำให้ความต้องการใช้ที่ดินเพื่อการตั้งถาวร ในรูปแบบต่าง ๆ ทวีขึ้นอย่างรวดเร็วมาก ก่อให้เกิดปัจจัยที่กระทบต่อสภาพจราจรหลายประการ คือ พื้นที่ถนนในเขตกรุงเทพมหานครมีทั้งหมดประมาณ 38.5 ตารางกิโลเมตร หรือเท่ากับร้อยละ 2.45 ของพื้นที่กรุงเทพมหานครทั้งหมดโดยในพื้นที่เขตธุรกิจของเมือง มีอัตราส่วนพื้นที่ถนนประมาณร้อยละ 7-8 เท่านั้น ซึ่งนับว่าน้อยมาก เมื่อเทียบกับมาตรฐานสากลพื้นที่ถนนควรเป็นร้อยละ 20-25 ของพื้นที่เมือง สถิติรถทุกชนิดที่จดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2534 มีประมาณ 2.24 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2535 จากเดือนมกราคมถึงกันยายน มีจำนวนรถใหม่เพิ่มขึ้นจำนวน 257,596 คันและคาดว่า เมื่อถึงสิ้นปี 2535 จะมีรถใหม่เพิ่มจำนวน 343,000 คัน<sup>7</sup> จากจำนวนรถที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ สถิติจากกองการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบกปีพ.ศ. 2534 ระบุว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเฉลี่ยเพิ่มขึ้นวันละ 304 คัน รถจักรยานยนต์เฉลี่ยเพิ่มขึ้นวันละ 446 คัน

<sup>5</sup>สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, ข้อมูลกรุงเทพมหานคร กทม.2532

เอกสารจากกรุงเทพมหานคร (2533), หน้า 3.

<sup>6</sup>"หน่วยงานที่ชื่อกรุงเทพมหานคร", สารสัมพันธ์ธรรมฉบับพิเศษ (กรุงเทพมหานคร : พันนี้พับลิชชิ่ง, 2532), หน้า 5-6.

<sup>7</sup>"9 เดือนรถอียานใหม่ 126 พันล้าน", มาตุภูมิ 14 (25 - 31 ธันวาคม 2535), หน้า 95-97.

ทำให้การเดินทางของประชากรในปัจจุบันเฉลี่ยวันละ 1.2 เทียบต่อกัน คาดว่า ปีพ.ศ. 2547 จะ เป็นวันละ 1.6 เทียบต่อกัน<sup>8</sup>

สภาพถนนในกรุงเทพฯส่วนใหญ่ เกินขีดความสามารถที่จะรองรับปริมาณการจราจรได้โดย เฉพาะอย่างยิ่งในช่วงกลางวัน ซึ่งจะเห็นได้ว่า หากมีเหตุการณ์ผิดปกติเกิดขึ้นเพียงเล็กน้อย เช่น รถเสีย อุบัติเหตุรถชน พายุฝน จะทำให้การจราจรติดขัดยิ่งขึ้น

การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง ต้องใช้เวลามากขึ้นเนื่องจากต้องใช้เวลาเดินทาง ร่วมกับรถประเภทอื่น แม้ว่าจะมีการจัดทำช่องเดินรถประจำทาง แต่ยังมีรถประเภทอื่นเข้าไปใช้ด้วย ทำให้การเดินทางติดขัด

จำนวนเที่ยววิ่งของรถโดยสารประจำทางน้อยลง ไม่สามารถให้บริการได้เพียงพอกับ ความต้องการของประชาชน(แม้ว่าในปัจจุบันจะมีรถประจำทางประมาณ 8,000 คันก็ตามเป็นผลให้ มีแนวโน้มการนำรถยนต์ส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นตามลำดับ (ในแต่ละปีเพิ่มขึ้นประมาณ 90,000 คัน และมี จำนวนรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอีก 100,000 คัน)

ระบบโครงข่ายถนนระดับต่าง ๆ ขาดความเชื่อมโยงเพียงพอทำให้สภาพการจราจรติดขัด และมีลักษณะทางกายภาพที่บกพร่อง เช่น

ถนนสายเดียวกัน แต่มีความกว้างของผิวจราจรต่างกัน

รัศมีความโค้งของถนนไม่ได้มาตรฐาน

สะพานแคบกว่าถนนที่เชื่อมต่อ

มีทางแยกหลายขนาดมาบรรจบกัน

ผิวจราจรไม่เรียบขรุขระ เป็นหลุมบ่อ

ถนนสายหลักมีตรอก ซอย เชื่อมมากเกินไป และเป็นซอยตัน

ประชาชนส่วนใหญ่ออกเดินทางไปทำงานและกลับบ้านพร้อมกัน เนื่องจากกำหนดเวลา เข้าทำงานและเลิกงานเป็นเวลาเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน จึงทำให้มีการเดินทางสูงเกินขีดความ สามารถที่ถนนและบริการขนส่งสาธารณะที่มีอยู่จะรองรับได้ (ยกเว้นภาคราชการได้มีการสลับเวลา ในการทำงาน)

<sup>8</sup>ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก พ.ศ.2535.

ปัจจุบันกรุงเทพมหานครมีโรงเรียนระดับประถมศึกษา และมัธยมศึกษามากกว่า 1,400 โรงเรียน มีจำนวนนักเรียนและบุคลากรประมาณ 1.3 ล้านคน ปรากฏว่าผู้ปกครองส่วนใหญ่เดินทางไปส่งและรอรับนักเรียนในช่วงเวลาช่วงเร่งด่วน ทำให้การจราจรบริเวณหน้าโรงเรียนประถมศึกษาและมัธยมศึกษาต่าง ๆ ติดขัดรุนแรง ดังจะเห็นได้จากสภาพการจราจรที่แตกต่างกันระหว่างโรงเรียนในช่วงเวลาปิดเทอม กับโรงเรียนในช่วงเวลาเปิดเทอม<sup>9</sup>

### ตารางที่ 3.1

แสดงจำนวนรถโดยสารประจำทาง รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน  
รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน และรถจักรยานยนต์ ในเขตกรุงเทพมหานคร

ปี	รถโดยสาร ประจำทาง	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน	รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เกิน 7 คน	รถจักรยานยนต์
2532	887	44,580	41,297	103,62
2533	727	53,291	47,796	156,638
2534	519	78,124	33,025	162,892
ม.ค.35	311	4,230	1,175	7,498
ก.ค.35	247	5,236	1,026	9,550
มี.ค.35	246	ก.ก.	ก.ก.	ก.ก.

ที่มา : ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก

- รถยนต์นั่งส่วนบุคคล เฉลี่ยเพิ่มขึ้นวันละ 304 คัน (สถิติ ปี 2534)
- รถจักรยานยนต์ เฉลี่ยเพิ่มขึ้นวันละ 446 คัน (สถิติ ปี 2534)

<sup>9</sup>สำนักนายกรัฐมนตรี, มาตรการแก้ปัญหาการจราจรเร่งด่วน (เอกสารอัดสำเนา 2535), หน้า 2.

## ตารางที่ 3.2

แสดงจำนวนจดทะเบียนในเขตกรุงเทพมหานครแยกตาม พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 และ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 และสัดส่วนจำนวนจดทะเบียน พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 เทียบกับ พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522

พ.ศ.	จำนวนจดทะเบียน พ.ร.บ.การขนส่ง ทางบก พ.ศ. 2522	จำนวนจดทะเบียน ตาม พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522	จำนวนจดทะเบียน รวมในกรุงเทพฯ	สัดส่วนจำนวนจดทะเบียน ตาม พ.ร.บ.รถยนต์เทียบ กับ พ.ร.บ.การขนส่งฯ
2523	38,869	571,535	610,404	15 : 1
2524	46,770	733,920	780,690	16 : 1
2525	52,801	849,508	902,389	16 : 1
2526	55,387	942,171	997,558	17 : 1
2527	58,087	1,071,726	1,129,813	19 : 1
2528	60,248	1,185,004	1,245,252	20 : 1
2529	61,051	1,324,750	1,385,801	22 : 1
2530	65,404	1,472,569	1,537,973	23 : 1
2531	75,002	1,560,167	1,835,109	21 : 1
2532	77,568	1,644,018	1,721,586	21 : 1
2533	88,910	1,956,904	2,045,814	22 : 1
2534*	91,140	2,157,774	2,248,914	24 : 1
2535*	95,071	2,335,709	2,430,780	25 : 1

ที่มา : ฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่งทางบก

\* เป็นข้อมูลประมาณการ

## ตารางที่ 3.3

สถิติอุบัติเหตุการจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2525 - 2534

จำนวนอุบัติเหตุ มีคนตาย บาดเจ็บสาหัส บาดเจ็บไม่สาหัส ทรัพย์สินเสียหาย

พ.ศ.	จำนวน	ตาย	สาหัส	ไม่สาหัส	ทรัพย์สินเสียหาย	
					ราชการ	ประชาชน
2525	13,160	600	1,296	3,402	1,376,170	27,257,570
2526	13,674	708	981	3,570	1,496,550	21,410,800
2527	14,092	736	994	3,378	2,357,450	26,926,450
2528	14,295	657	897	3,433	3,062,400	27,508,900
2529	16,069	675	1,142	3,997	2,519,000	34,166,700
2530	19,745	752	1,286	5,047	4,274,000	50,641,600
2531	31,175	817	1,215	8,350	6,182,000	70,320,800
2532	31,709	917	1,158	8,846	11,986,000	81,902,800
2533	33,064	949	1,121	9,580	23,439,000	77,440,200
2534	38,355	1,057	1,293	9,485	30,079,558	124,186,100

ที่มา : แผนสถิติและวิจัย กองกำกับการกลาง กองบังคับการตำรวจจราจร

โทร. 2236102, 2236105





## ตารางที่ 3.4

สถิติอุบัติเหตุการจราจรในเขต กทม. ตั้งแต่เดือน มกราคม - สิงหาคม 2535

เดือน	จำนวน (คน)	ตาย (คน)	สาหัส (คน)	ไม่สาหัส (คน)	ทรัพย์สินเสียหาย (บาท)	
					ราชการ	ประชาชน
มกราคม	3,832	82	158	770	8,404,570	20,742,110
กุมภาพันธ์	3,452	77	118	741	466,000	13,721,500
มีนาคม	3,580	105	206	832	2,774,630	15,660,370
เมษายน	3,684	67	86	885	470,000	21,908,000
พฤษภาคม	3,595	87	85	893	1,076,510	13,926,510
มิถุนายน	4,270	78	82	660	845,287	11,856,504
กรกฎาคม	4,236	62	70	862	740,351	11,517,749
สิงหาคม	4,026	84	110	699	462,800	11,571,700
รวม	30,675	642	915	6,342	15,240,148	120,904,443

ที่มา : แผนกสถิติและวิจัย กองกำกับการกลาง กองบังคับการตำรวจจราจร