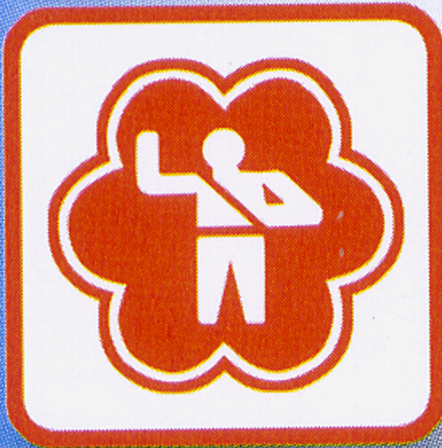




คู่มือการจัดกิจกรรมพิเศษ ยุคกาชาดจรรยา



สำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน
สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
กระทรวงศึกษาธิการ



คู่มือ
การจัดกิจกรรมพิเศษ
ยุวกาชาดจรัส

สำนักงานลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน
สำนักงานปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
กระทรวงศึกษาธิการ



คำนำ

คู่มือการจัดกิจกรรมพิเศษยุวกาชาดจรรยาจรนี้ จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ครูผู้สอนกิจกรรมยุวกาชาดได้ใช้เป็นคู่มือในการจัดการฝึกอบรมและจัดกิจกรรมยุวกาชาดจรรยาจร ซึ่งเป็นกิจกรรมพิเศษยุวกาชาดกิจกรรมหนึ่ง โดยนำเสนอตั้งแต่เนื้อหาสาระ กระบวนการจัดการฝึกอบรม วิธีดำเนินการฝึกอบรม รวมถึงการวัดและประเมินผลเมื่อผ่านการฝึกอบรมฯ ด้วย

สำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน ได้มอบหมายให้กลุ่มส่งเสริมและพัฒนายุวกาชาด ดำเนินการรวบรวมและเรียบเรียงจากเอกสารและแหล่งความรู้ที่เกี่ยวข้อง หลังจากนั้นได้จัดให้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อพิจารณาคู่มือฯ ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการ ประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิจากกองบังคับการตำรวจจราจร ครู อาจารย์ และข้าราชการที่มีประสบการณ์ในทางปฏิบัติ และจัดกิจกรรมด้านการจรรยาจร ได้กรุณา สละกำลังกาย กำลังปัญญา ความคิดและเวลา ซึ่งต้องขอขอบคุณไว้ ณ ที่นี้ด้วย

หวังเป็นอย่างมากว่าคู่มือการจัดกิจกรรมพิเศษยุวกาชาดจรรยาจรนี้ จะเป็นประโยชน์ยิ่งในการใช้เป็นคู่มือการจัดกิจกรรมพิเศษยุวกาชาดจรรยาจรได้เป็นอย่างดี

สำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน

สิงหาคม 2550

คำชี้แจง

การจัดกิจกรรมพิเศษยุวกาชาดจรรยาให้แก่สมาชิกยุวกาชาดนั้น จะต้องให้สมาชิกยุวกาชาดผ่านการฝึกอบรมด้านการจรรยาโดยวิทยากรจากกองบังคับการตำรวจจราจรในส่วนกลางหรือจากสถานีตำรวจในส่วนภูมิภาค แล้วแต่กรณี เนื่องจากงานด้านการจรรยาเป็นกิจกรรมที่ต้องฝึกปฏิบัติทั้งสถานการณ์จำลองและสถานการณ์จริง เพื่อสมาชิกยุวกาชาดจะได้มีความรอบรู้และได้รับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สามารถปฏิบัติงานและประสานงานด้านการจรรยา ร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือช่วยการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ได้อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับวัยของสมาชิกยุวกาชาด ดังนั้นผู้ดำเนินการฝึกอบรมหรือวิทยากรจึงต้องเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านนี้โดยตรง ทั้งนี้ เพื่อให้การฝึกอบรมดังกล่าวสัมฤทธิ์ผลอย่างมีประสิทธิภาพ

อนึ่ง เนื้อหาในหลักสูตรการฝึกอบรม ซึ่งกำหนดเวลาไว้จำนวน 18 ชั่วโมงนั้น สำหรับเนื้อหาเรื่อง บทบาทหน้าที่ของสมาชิกยุวกาชาดด้านการจรรยา จำนวน 2 ชั่วโมง ซึ่งมีได้กล่าวไว้ในคู่มือนี้ เนื่องจากแต่ละท้องถิ่นมีสภาพการจราจรแตกต่างกัน บทบาทหน้าที่ของสมาชิกยุวกาชาดเกี่ยวกับการจรรยาแต่ละท้องถิ่น จึงอาจไม่เหมือนกัน ฉะนั้นเนื้อหาในส่วนนี้จึงเป็นภาระที่ผู้ดำเนินการฝึกอบรมหรือวิทยากรจะต้องคำนึงถึง ทั้งนี้ เพื่อให้สมาชิกยุวกาชาดสามารถนำความรู้ที่ได้รับจากการฝึกอบรมไปใช้ให้เป็นประโยชน์ต่อตนเองและส่วนรวมให้ได้มากที่สุด

ผู้รวบรวมและเรียบเรียง

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	
คำชี้แจง	
บทที่ 1 บทนำ	1
แนวคิด	1
จุดประสงค์	1
แนวทางดำเนินการฝึกอบรม	1
ขอบเขตในการปฏิบัติหน้าที่	3
ความรับผิดชอบในหน้าที่ของกองบังคับการตำรวจจราจร	3
บัตรประจำตัวผู้ผ่านการฝึกอบรมยูวกาชาดจราจร	3
การขอบัตรคุณธรรมที่ได้บำเพ็ญประโยชน์	4
บทที่ 2 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการจราจร	5
ประวัติความเป็นมา	5
สาเหตุของปัญหาจราจร	6
มาตรการการแก้ปัญหาจราจร	11
บทที่ 3 พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ปี พ.ศ. 2522)	13
คำจำกัดความ	13
การขับรถ (เฉพาะบางมาตราที่สำคัญ)	14
ข้อควรปฏิบัติและข้อห้าม	23
บทที่ 4 เครื่องหมายจราจร สัญญาณจราจร ทำสัญญาณจราจร และระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ	24
เครื่องหมายจราจรประเภทบังคับ	24
เครื่องหมายจราจรประเภทเตือน	29
เครื่องหมายบนขอบทาง	30
สัญญาณจราจร	30
ทำสัญญาณจราจร	32
ระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ	37
บทที่ 5 การเดินเท้าและการโดยสารรถโดยปลอดภัย	39
บทที่ 6 การควบคุมและการจัดการจราจร	46
บทที่ 7 การสังเกต การจดจำ และการรายงานเหตุ	50
เอกสารอ้างอิง	64

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ภาคผนวก	65
กิจกรรมเสนอแนะ	66
สื่อการจัดกิจกรรม	66
เกณฑ์การให้เครื่องหมายกิจกรรมพิเศษ (Badge) ยุวกาชาดจรรยา	66
เครื่องหมายกิจกรรมพิเศษยุวกาชาดจรรยา	67
ข้อเสนอแนะ	67
คำสั่งกองบังคับการตำรวจจราจร ที่ 15/2550	
เรื่อง ระเบียบวิธีการฝึกอบรมลูกเสือจรรยา	
ยุวกาชาดจรรยา เนตรนารีจรรยา และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจรรยา	
ลงวันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2550	68
คำสั่งสำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน ที่ 51/2549	
เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานโครงการผลิตสื่อการจัดกิจกรรมยุวกาชาด	
ลงวันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ. 2549	72
คำสั่งสำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน ที่ 61/2549	
เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานการประชุมเชิงปฏิบัติการ	
เพื่อผลิตสื่อการจัดกิจกรรมยุวกาชาด ลงวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2549	74
รายนามผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อผลิตสื่อกิจกรรมยุวกาชาด	76

บทที่ 1

บทนำ

กิจกรรมพิเศษยุวกาชาดจรรยาเป็นกิจกรรมที่มุ่งให้สมาชิกยุวกาชาดมีความรู้ความสามารถพื้นฐานในเรื่องการจรรยา เพื่อให้สามารถดำรงชีวิตประจำวันและทำประโยชน์ให้แก่สังคมได้ตามความสามารถอันเหมาะสมซึ่งสมาชิกยุวกาชาดสามารถเลือกเรียนกิจกรรมนี้ได้ตามความสนใจและความถนัด

แนวคิด

การมีความรู้ความสามารถเกี่ยวกับการจรรยาจะเป็นประโยชน์แก่ตนเองและผู้อื่น ให้ได้รับความปลอดภัยและความสะดวกในการใช้รถใช้ถนน ทั้งสามารถปฏิบัติงาน ประสานงานด้านจรรยาพร้อมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเป็นผู้ช่วยการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงาน เจ้าหน้าที่ด้านการจรรยา

จุดประสงค์

เพื่อให้สมาชิกยุวกาชาด

1. มีความรู้ มีจิตสำนึกในการร่วมแก้ไขปัญหาการจรรยา
2. สามารถปฏิบัติตามกฎ ระเบียบการจรรยาได้อย่างถูกต้อง
3. สามารถรายงานและแจ้งเหตุ อุบัติเหตุการจรรยาที่เกิดขึ้นได้
4. สามารถปฏิบัติงานด้านการจรรยาตามที่ได้รับมอบหมายร่วมกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาหรือผู้ช่วยเหลือ

การปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ได้

แนวทางดำเนินการฝึกอบรม

เพื่อให้การฝึกอบรมยุวกาชาดจรรยาดำเนินไปอย่างถูกต้องตามระเบียบข้อบังคับของกองบังคับการตำรวจจรรยา จึงอาศัยคำสั่งกองบังคับการตำรวจจรรยา ที่ 15/2550 ลงวันที่ 11 มกราคม 2550 เรื่อง ระเบียบวิธีการฝึกอบรมลูกเสือจรรยา ยุวกาชาดจรรยา เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจรรยาเป็นหลักเกณฑ์หรือระเบียบวิธีปฏิบัติในการฝึกอบรมยุวกาชาดจรรยาไว้ คือ

1. ผู้ดำเนินการฝึกอบรม

กองบังคับการตำรวจจรรยาร่วมกับผู้ดำเนินการฝึกอบรม ประกอบด้วย สำนักงานลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน สถานศึกษาอื่น ๆ ที่กองบังคับการตำรวจจรรยาพิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสม

2. คุณสมบัติของผู้เข้ารับการฝึกอบรม

- 2.1 เป็นสมาชิกยูวกาชาดระดับประถมศึกษา (ป.5) ขึ้นไป
- 2.2 อายุ 12 ปีขึ้นไป
- 2.3 ความสูงตั้งแต่ 145 เซนติเมตรขึ้นไป
- 2.4 ไม่เป็นใบ้หรือหูหนวกหรือตาบอดสี
- 2.5 สมัครใจได้รับอนุมัติการคัดเลือกจากโรงเรียนต้นสังกัด และได้รับคำยินยอมจากผู้ปกครอง

3. ระยะเวลาในการฝึกอบรม

- 3.1 ใช้เวลาฝึกอบรม 3 วัน หรือนับเป็นชั่วโมงการเรียนการสอนไม่น้อยกว่า 18 ชั่วโมง
- 3.2 ขณะฝึกอบรมต้องสวมเครื่องแบบยูวกาชาดให้เรียบร้อย โดยให้สารวัตรฝ่ายอำนวยการ (งานฝึกอบรม) กองบังคับการตำรวจจราจร แล้วแต่กรณี กำหนดเครื่องแบบขณะฝึกอบรมได้ แล้วแต่ความจำเป็นและเหมาะสม
- 3.3 ในระหว่างการฝึกอบรมต้องมีสมุดจดบันทึกการฝึกอบรมในแต่ละวิชา โดยให้คณะกรรมการตรวจสอบบันทึก
- 3.4 ผู้เข้ารับการฝึกอบรมขาดการอบรมโดยไม่มีสาเหตุอันสมควร ตั้งแต่ร้อยละ 20 ขึ้นไป ไม่มีสิทธิเข้ารับการประเมินผล
- 3.5 ผู้เข้ารับการฝึกอบรมตามข้อ 3.4 หากขาดคุณสมบัติ
 - 3.5.1 ไม่มีสิทธิ์ประดับเครื่องหมาย ดวงตรา และเข็มขัดของเจ้าหน้าที่ยูวกาชาดจราจร
 - 3.5.2 ไม่มีสิทธิ์ขอบัตรประจำตัว
 - 3.5.3 ไม่มีสิทธิ์ขอรับบัตรคุณธรรม

4. สถานที่ฝึกอบรม

องค์กร หน่วยงานราชการ หรือสถานศึกษาของผู้จัดการฝึกอบรมเป็นผู้จัด รวมทั้งเครื่องสโตนัทอุปกรณ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับการฝึกอบรม

5. วันเปิดการฝึกอบรม

องค์กร หน่วยงานราชการ หรือสถานศึกษาของผู้จัดการฝึกอบรมเป็นผู้กำหนดวันเวลาในการฝึกอบรม โดยกำหนดให้มีการฝึกอบรมปีละไม่เกิน 2 รุ่น ตามความเหมาะสมหรืออยู่ในดุลยพินิจของกองบังคับการตำรวจจราจร

6. จำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม

อบรมได้ไม่เกินรุ่นละ 500 คน

7. ค่าใช้จ่ายในการอบรม

องค์กร ผู้จัดการฝึกอบรมเป็นผู้รับผิดชอบประมาณการและสนับสนุน ซึ่งประกอบด้วย

- 7.1 ค่าตอบแทนวิทยากร
- 7.2 ค่าสิ่งพิมพ์และอุปกรณ์การสอน
- 7.3 อื่น ๆ

8. หลักสูตรในการฝึกอบรม ประกอบด้วย

8.1 ประวัติความเป็นมาและความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการจราจร	1 ชั่วโมง
8.2 บทบาทหน้าที่ผู้วกาชาดด้านการจราจร	2 ชั่วโมง
8.3 พระราชบัญญัติจราจรทางบก และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง	3 ชั่วโมง
8.4 การสังเกต การจดจำ และการรายงานเหตุ	2 ชั่วโมง
8.5 การเดินเท้าและการโดยสารรถประจำทางโดยปลอดภัย	2 ชั่วโมง
8.6 เครื่องหมายจราจรและสัญญาณจราจร	2 ชั่วโมง
8.7 ทำสัญญาณจราจรและสัญญาณนกหวีด	3 ชั่วโมง
8.8 ฝึกปฏิบัติทำสัญญาณจราจรและสัญญาณนกหวีด	1 ชั่วโมง
8.9 กิจกรรมยุวกาชาดจราจร	2 ชั่วโมง

ขอบเขตในการปฏิบัติหน้าที่

1. เป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการควบคุมการจราจร โดยใช้สัญญาณมือและสัญญาณนกหวีดปฏิบัติหน้าที่เฉพาะบนบาทวิถีหรือริมทางเดินรถห่างจากขอบถนน 1 ก้าว
2. การควบคุมการจราจรโดยใช้สัญญาณมือและสัญญาณนกหวีดในผิวการจราจร อนุโลมให้ทำได้เฉพาะผิวจราจรภายในบริเวณโรงเรียน

ความรับผิดชอบในหน้าที่ของกองบังคับการตำรวจจราจร

1. สนับสนุนวิทยากร
2. ค่าอุปกรณ์ในการจัดทำบัตรประจำตัวและบัตรคุณธรรม
3. อื่น ๆ

บัตรประจำตัวผู้ผ่านการฝึกอบรมยุวกาชาดจราจร

1. ยุวกาชาดจราจร จะต้องมียุบัตรประจำตัวขณะสวมเครื่องแบบหรือขณะปฏิบัติหน้าที่เสมอ เพื่อแสดงต่อผู้บังคับบัญชาได้ทุกโอกาส เมื่อผู้บังคับบัญชามาตรวจสอบ
2. บัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ยุวกาชาดจราจรต้องเก็บรักษาไว้ให้อยู่ในสภาพเดิมไม่สูญหาย เพราะเป็นเอกสารของทางราชการออกให้
3. บัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ยุวกาชาดจราจรสูญหายไปโดยไม่มีเหตุอันควร อาจไม่พิจารณาออกบัตรคุณธรรมให้ก็ได้ ให้สารวัตรฝ่ายอำนวยการ (งานฝึกอบรม) กองบังคับการตำรวจจราจรสอบสวนหาข้อเท็จจริงแล้วพิจารณาเสนอกองบังคับการตำรวจจราจรอนุมัติเป็นราย ๆ ไป
4. ห้ามมิให้เจ้าหน้าที่ยุวกาชาดจราจรนำบัตรประจำตัวของตนเองไปให้ผู้อื่นใช้

5. เจ้าหน้าที่บุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่ไม่สมควร ผู้บังคับบัญชาตั้งแต่ผู้บังคับบัญชาบุคลากรระดับผู้กำกับขึ้นไป หรืออาจารย์ใหญ่เสนอขอถอนชื่อออกจากทำเนียบรุ่น ให้เจ้าหน้าที่บุคลากรเรียกคืนบัตรประจำตัวต่อเจ้าหน้าที่พื้นที่ สิทธิในการขอรับบัตรคุณธรรมเป็นอันหมดไป และให้แจ้งผู้ปกครอง บิดา มารดา รับทราบด้วย
6. บัตรประจำตัวสูญหาย ไม่พิจารณาออกบัตรแทนให้ ไม่ว่าในกรณีใด ๆ
7. รูปถ่ายติดบัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่บุคลากรใช้ขนาด 1 นิ้ว หน้าตรง ไม่สวมหมวก หรือแว่นตา สวมเครื่องแบบบุคลากรให้เรียบร้อย
8. การขอรับบัตรประจำตัวทำได้ ต้องหลังจากวันประกาศผลสอบและแต่งตั้งเป็นเจ้าหน้าที่บุคลากรเรียบร้อยแล้ว
9. เมื่อมีการเปลี่ยนชื่อ ชื่อสกุล ให้นำหลักฐานการเปลี่ยนชื่อ ชื่อสกุล แสดงต่อเจ้าหน้าที่เพื่อแก้ไขทะเบียนและทำบัตรประจำตัวให้ถูกต้องตามความเป็นจริง

การขอบัตรคุณธรรมที่ได้บำเพ็ญประโยชน์

1. บุคลากรต้องปฏิบัติหน้าที่มาไม่น้อยกว่า 1 ปี จึงจะพิจารณาออกบัตรแสดงคุณธรรมให้
2. ทางโรงเรียนจะแจ้งพื้นที่และคืนบัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่บุคลากรต่อเจ้าหน้าที่แล้วมีสิทธิ์ออกบัตรคุณธรรมได้
3. บุคลากรที่เปลี่ยนชื่อ ชื่อสกุล ให้นำหลักฐานการเปลี่ยนชื่อ ชื่อสกุล แสดงต่อเจ้าหน้าที่เพื่อแก้ไขทะเบียนและออกบัตรคุณธรรมให้ถูกต้องตามความเป็นจริง
4. บุคลากรที่เปลี่ยนสถานศึกษา จะต้องมิใช่รับรองจากสถานศึกษาใหม่และเก่าทั้งสองแห่งรับรองความประพฤติมาด้วย จึงจะพิจารณาออกบัตรแสดงคุณธรรมให้
5. บัตรประจำตัวสูญหายโดยที่มีเหตุอันควรและมีหลักฐานพิจารณาอนุมัติจากผู้บังคับการกองบังคับการตำรวจจราจร เห็นควรออกบัตรแสดงคุณธรรมให้ใหม่ และให้นำหลักฐานการสูญหายนำมาแสดงต่อเจ้าหน้าที่ด้วย

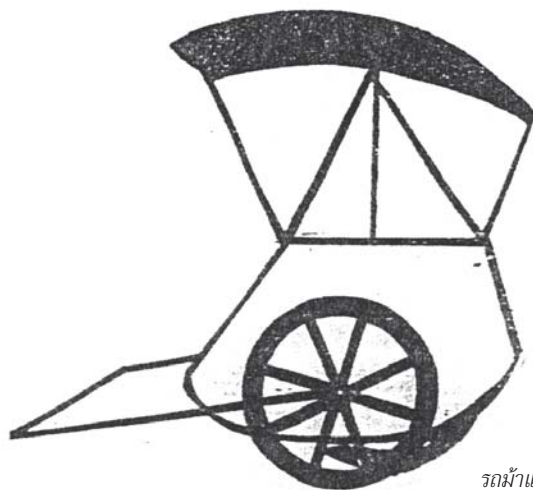
บทที่ 2

ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการจราจร

ประวัติความเป็นมา

การจราจรเป็นปัญหาสังคมปัญหาหนึ่ง โดยเฉพาะในเมืองใหญ่ ๆ ไม่ว่าในประเทศไทยหรือต่างประเทศ ต่างก็ประสบปัญหานี้ด้วยกันทั้งสิ้น จึงกล่าวได้ว่า ปัญหาการจราจรคับคั่งเป็นผลเนื่องจากความเจริญทั้งทางวัตถุ และวิทยาการสมัยใหม่

ผลจากความเจริญทางด้านวัตถุนี้เริ่มมาแต่ปี ค.ศ. 1769 (พ.ศ. 2312) แม่ทัพชาวฝรั่งเศสชื่อ นิโกลัส กูโน ได้ประดิษฐ์รถจักรไอน้ำ ต่อมาปี ค.ศ. 1864 ได้มีนักประดิษฐ์คิดค้นรถยนต์โดยอาศัยถ่านหินเป็นเชื้อเพลิงแทน รถจักรไอน้ำ และต่อมาปี ค.ศ. 1867 ได้พัฒนามาในรูปเครื่องจักรขับเคลื่อนแบบสี่ล้อ หลังจากนั้นในปี ค.ศ. 1885 ก็ได้ปรับปรุงเป็นเครื่องจักรแบบอาศัยน้ำมันเชื้อเพลิง จนกระทั่ง ค.ศ. 1893 ได้ประสบความสำเร็จในการใช้แก๊สโซลีนขับเคลื่อนรถ ต่อมาบริษัทรถยนต์ของเยอรมันเกิดขึ้น เช่น บริษัทเบนซ์ เป็นต้น แต่ในประเทศไทยรถรุ่นแรกที่เข้ามา มีบทบาท คือ รถลาก ซึ่งเริ่มมีมาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ผู้นำเข้ามาคือ พระยาโชฎีกราชเศรษฐี ซึ่งแต่งสำเภามาค้าขายเมืองจีนบ่อย ๆ ได้เห็นเสนาบดี ขุนนาง และพวกผู้ดีจีนนั่งรถลาก จึงติดต่อซื้อมาใช้ในเมืองไทยหลายคัน รถลากจึงมีในเมืองไทยครั้งแรก เมื่อ พ.ศ. 2414 ในสมัยเดียวกันนี้มีชาวต่างประเทศเดินทางเข้ามาติดต่อค้าขายกับไทยมากขึ้น ประเทศไทยได้เริ่มตัดถนนตามแบบอย่างเมืองนอก ถนนที่สร้างครั้งแรกเป็นถนนดิน บางแห่งโรยหิน ยานพาหนะคือ รถม้าและรถคนลาก (รถเจ๊ก) ถนนสายแรกคือ ถนนเจริญกรุง



รถม้าและรถคนลาก (รถเจ๊ก)

ต่อมาเริ่มมีรถยนต์เข้ามาวิ่ง รถยนต์คันแรกของประเทศไทยสั่งมาโดย เจ้าพระยาสุรศักดิ์มนตรี การรับจ้างขนส่งอยู่ในลักษณะต่างคนต่างทำ กฎหมายฉบับแรกที่เกี่ยวข้องกับการจราจร คือ พระราชบัญญัติรถลาก ปี พ.ศ. 2444 พระราชบัญญัติรถรับจ้าง พ.ศ. 2448 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2448 เพื่อจัดระเบียบการจดทะเบียนคนขับ กำหนดค่าทะเบียนใบอนุญาต ตลอดจนข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัย เช่น การบรรทุกคนโดยสาร การตรวจสภาพรถ ฯลฯ รถรับจ้างได้ขยายตัวขึ้นเป็นลำดับ เมื่อรถยนต์เข้ามามีบทบาทในการขับขีและรับจ้าง ทำให้รถลากมีรายได้ตกต่ำลงไป เพราะคนนิยมรถยนต์ ต่อมาเมื่อมีการขายสองล้อเกิดขึ้นอีก รถลากจึงบางตาไปมาก พอสิ้นสงครามโลกครั้งที่ 2 รถลากก็ค่อยหายไปแต่บัดนั้น จึงมีแต่รถเมล์ประจำทาง มีลักษณะเป็นรถมีสามล้อใช้ยางตัน คนโดยสารขึ้นลงตอนท้ายรถ สำหรับรถแท็กซี่นั้นได้เริ่มมีเมื่อ พ.ศ. 2467 สมัยนั้นเรียกว่า รถโมล์ เพราะคิดราคาเป็นไมล์ ในเวลาต่อมาเรียกว่า “แท็กซี่” ตามแบบชาวต่างประเทศ

จำนวนรถยนต์ทั้งหมดในกรุงเทพฯ เมื่อ พ.ศ. 2448 มีไม่เกิน 1,000 คัน และมีถนนอยู่เพียงไม่กี่สายที่รถเดินได้สะดวก ถนนระหว่างจังหวัดในขณะนั้นยังไม่มี แม้ในเขตธนบุรีก็ยังไม่มีการจราจรและไม่มีรถ แต่การกีดขวางทางและอุบัติเหตุในการจราจรก็มีอยู่เฉลี่ยแล้วไม่น้อยกว่าปัจจุบันนี้เท่าใดนัก กฎหมายที่ให้อำนาจตำรวจปฏิบัติงานมีเพียงพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2463 กับกฎกระทรวง ประกอบกับมาตราในกฎหมายลักษณะอาญา ร.ศ. 121 และเวลานั้นก็ไม่มีตำรวจจราจร โดยเฉพาะยังไม่มีการตั้งตำรวจจราจรสำหรับใช้บังคับเช่นปัจจุบันนี้ คำว่า “จราจร” ก็ยังไม่เกิดขึ้น ดังนั้นอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัติรถยนต์ฉบับดังกล่าวจึงตกเป็นของนายทะเบียนและเจ้าหน้าที่กองทะเบียน ซึ่งสังกัดอยู่กับกองพิเศษตำรวจนครบาล มีสำนักงานอยู่ในกรมตำรวจ กระทรวงมหาดไทย

ต่อมา พ.ศ. 2474 เป็นปีที่เกิดคำว่า “จราจร” ขึ้นในประเทศไทย โดยกรมตำรวจได้เสนอร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกต่อกระทรวงมหาดไทย เพื่อขอให้ออกเป็นกฎหมายร่างพระราชบัญญัตินี้ พ.ต.อ.ชี่ บีพอลเถิด เป็นผู้ร่างขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ โดยอาศัยหลักฐานกฎหมายจราจรของประเทศอังกฤษมาดัดแปลงให้เหมาะสมกับประเทศไทย และได้ออกใช้บังคับเป็นกฎหมายเมื่อ พ.ศ. 2477

ในปี พ.ศ. 2475 จำนวนรถชนิดต่าง ๆ ได้เพิ่มมากขึ้น ประกอบกับสะพานพระพุทธยอดฟ้าได้สร้างเสร็จและเปิดใช้แล้ว ทางสำหรับการจราจรจึงเพิ่มขึ้นพร้อมกับจำนวนรถด้วย ใน พ.ศ. 2477 กรมตำรวจได้จัดตั้ง “กองจัดขบวนยาน” เป็นหน่วยงานขึ้นตรงต่อกรมตำรวจ ออกตรวจตราและควบคุมการจราจร โดยเฉพาะถนนเจริญกรุงและถนนเขาวราชมีปัญหาในการจราจรมากที่สุด เพราะเป็นย่านธุรกิจ การค้า และโรงแรมหรูมากมาย ทั้งกลางวันและกลางคืน ยานพาหนะของตำรวจในสมัยนั้นเป็นเพียงรถจักรยานสองล้อตรวจตระเวนไปตามจุดต่าง ๆ ที่กำหนดไว้

สาเหตุของปัญหาจราจร

ในท้องถิ่นที่มีความเจริญด้านการคมนาคมขนส่ง จะมีความสำคัญสำหรับคนในสังคมนั้นมากที่สุด เพราะนอกจากจะไปมาหาสู่กันด้วยความสะดวกสบายแล้ว การประกอบธุรกิจต่างท้องถิ่นก็มีความสะดวกรวดเร็วด้วย ในกรุงเทพมหานครก็เช่นกัน เนื่องจากเป็นเมืองหลวงจึงมีความเจริญมาก จนมีผู้กล่าวว่า กรุงเทพฯ คือ ประเทศไทย ซึ่งหมายความว่า ความเจริญทางวัฒนธรรม วัตถุ และเทคโนโลยีต่าง ๆ มารวมกันอยู่ในกรุงเทพฯ เสียหมด สิ่งสำคัญที่สุดที่มีผลทำให้เกิดปัญหาการจราจรขึ้นในกรุงเทพมหานคร มี 2 ประการ คือ

1. เกิดจากความไม่สะดวก
2. เกิดจากความไม่ปลอดภัย
- 1. เกิดจากความไม่สะดวก** เนื่องจากปัจจัยดังต่อไปนี้ คือ
 - 1.1 ปัจจัยเกี่ยวกับผังเมืองและการขยายตัวของเมือง
 - 1.2 ปัจจัยเกี่ยวกับคน
 - 1.3 ปัจจัยเกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม
 - 1.4 ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะและการขนส่ง

1.1 ปัจจัยเกี่ยวกับผังเมืองและการขยายตัวของเมือง

โครงสร้างตัวเมืองของกรุงเทพฯ กล่าวได้ว่าการเติบโต ลักษณะของการขยายตัวเป็นไปตามถนนสายสำคัญ ๆ ที่มีอยู่ เช่น ถนนสุขุมวิท ถนนสุทธิสาร ถนนอินทามระ ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ ถนนรามคำแหง เป็นต้น



ลักษณะการรวมตัวของโครงสร้างกรุงเทพฯ ได้แสดงให้เห็นภาพความจริงว่าแหล่งทำงานมากกว่าหนึ่งในสาม ตั้งอยู่บริเวณกลางเมืองส่วนใน แม้ว่าบริเวณเหล่านี้จะเป็นเพียงร้อยละ 6 ของบริเวณเมือง (0.7% ของบริเวณที่ดินทั้งหมด) ลักษณะโครงสร้างของกรุงเทพฯ ก็คือ การใช้ที่ดินและอาคารชนิดต่าง ๆ ปะปนกัน ตึกแถวซึ่งใช้ประโยชน์เพื่อพักอาศัย อุตสาหกรรม และการค้า ปรากฏอยู่ทั่วไปในทุกส่วนของกรุงเทพฯ แต่บริเวณกว้างใหญ่ ถัดไปทางด้านเหนือของบริเวณกลางเมืองส่วนในจะเป็นที่ตั้งของสถานที่ราชการและทหาร

กล่าวโดยสรุป ปัญหาเรื่องการจราจรคับคั่งไม่ได้เกิดขึ้นเพราะในด้านการผังเมืองอย่างเดียว แต่ยังมีส่วนประกอบอื่น ๆ ที่จะได้กล่าวถึงต่อไป การผังเมืองเป็นเรื่องของปัจจุบันและอนาคต การใช้วิชาการผังเมืองแก้ไขสิ่งที่เป็นไปได้แล้วในอดีตกระทำได้ยาก โดยเฉพาะในเมืองไทยที่ได้สร้างมานานแล้วไม่มีการวางผังเมืองแห่งใดได้ผลสมบูรณ์ 100% เป็นแต่เพียงว่าทำอย่างไรจึงจะได้ผลมากที่สุดเท่านั้น

1.2 ปัจจัยเกี่ยวกับคน

คน “หรือผู้ใช้ทาง” เป็นสิ่งสำคัญมากที่สุดในการจราจรทางบก เพราะเป็นสิ่งที่แปรผันมากที่สุด ต่อปัญหาที่เกิดขึ้น

บรรดาผู้ใช้ทางในการจราจรทางบก ได้แก่ ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า และผู้โดยสาร ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ตามกฎหมายนั้นกำหนดไว้แต่เพียงว่า สามารถสอบรับใบขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลและจักรยานยนต์ได้ เมื่ออายุ 18 ปี บริบูรณ์ ผู้สามารถสอบรับใบขับขี่รถยนต์สาธารณะได้ต้องมีอายุ 25 ปีบริบูรณ์ ส่วนผู้ขับขี่จักรยานต้องมีอายุ 13 ปีบริบูรณ์ แต่กฎหมายมิได้กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่ รวมทั้งการศึกษาชั้นสามัญของผู้ขับขี่ไว้ด้วย ดังนั้นแม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่านได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้วก็อาจจะทำผิดกฎจราจรได้ ดังปรากฏว่า จากสถิติการจับกุมของตำรวจจราจร แต่ละปีมีผู้กระทำความผิดและถูกเจ้าหน้าที่จับกุมไม่น้อยกว่าปีละ 700,000 ราย การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่นี้อาจเนื่องมาจากกรณีต่อไปนี้

- ความเร่งรีบในการเดินทาง โดยเฉพาะในเวลาเช้าและเย็น เกิดการแย่งชิงทางกัน
- ความเห็นแก่ตัว เพื่อความสะดวกของตัวเอง ในการที่จะเคลื่อนรถไปได้เร็วกว่าผู้อื่น
- ความติดนิสัยเจ้าขุนมูลนาย ถือตัวเองเป็นผู้ใหญ่มีสิทธิจะทำอะไรก็ได้โดยไม่ต้องคำนึงถึงผู้อื่น
- พวกที่มีอภิสิทธิ์ มีพรรคพวกคอยช่วยเหลือเมื่อตนกระทำความผิด
- พวกที่ไม่รู้กฎจราจร รู้บ้าง แกล้งไม่รู้ หรือพวกที่ไม่เคยศึกษาเส้นทางมาก่อน

จึงกล่าวได้ว่า ผู้ขับขี่ยวดยานยังขาดวัฒนธรรมในการใช้ทาง การใช้รถ ใช้ถนน และระยะเวลา และที่สำคัญคือพื้นฐานทางวัฒนธรรมและลักษณะนิสัยที่ได้รับการฝึกอบรมหล่อหลอมมา เมื่อผนวกกับอิทธิพลของวัฒนธรรมแบบตัวใครตัวมัน ใครดีใครได้ ผู้ขับขี่จึงพยายามรักษาผลประโยชน์ของตัวเองไว้ โดยเฉพาะในสังคมที่ทุกคนต้องแข่งขันกันทำให้ผู้ขับขี่เป็นจำนวนมากพยายามที่จะขับรถเร็วและฝ่าฝืนกฎจราจรมากขึ้น

1.3 ปัจจัยเกี่ยวกับถนนและสภาพแวดล้อม ได้แก่

- 1.3.1 ขาดพื้นที่ในการจราจร
- 1.3.2 ขาดสถานที่จอดรถห่างจากถนน
- 1.3.3 ถนนไม่ได้มาตรฐาน

1.3.4 เครื่องหมายและสัญญาณจราจร

1.3.5 ถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ

1.3.1 ขาดพื้นที่ในการจราจร

กรุงเทพมหานครมีพื้นที่ทั้งหมด 240 ตารางกิโลเมตร เฉพาะในส่วนกรุงเทพเดิม ถนนขนาดกว้างตั้งแต่ 6 เมตรขึ้นไป มีเนื้อที่ 34 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 14.2 ถ้ารวมในส่วนธนบุรีด้วย จะมีเนื้อที่ถนนทั้งหมดเพียงร้อยละ 4.4

ในทางทฤษฎีของผังเมือง ระบบถนนที่จะเป็นโครงการสร้างการคมนาคมและขนส่งที่ดี ของเมืองจะทำให้เมืองมีความเจริญเติบโตทุกทาง รวมทั้งความเจริญทางทรัพยากรของเมืองด้วย พื้นที่ของเมือง จะแบ่งออกตามความจำเป็นในการใช้ประโยชน์ในลักษณะต่าง ๆ กัน โดยเฉพาะถนนประเภทต่าง ๆ เช่น ถนนรอบเมือง ในเมือง นอกเมือง และกลางเมือง เป็นต้น

1.3.2 ขาดสถานที่จอดรถห่างจากถนน

การใช้พื้นที่ในถนนเป็นที่จอดรถ จะทำให้ผิวจราจรคับแคบยิ่งขึ้น เท่ากับลดความกว้าง ของถนนลง ในบางครั้งจึงต้องห้ามจอดรถในถนนสายสำคัญในเวลาจราจรคับคั่งเพื่อขยายจราจรให้มากขึ้น

1.3.3 ถนนไม่ได้มาตรฐาน

ถนนในประเทศไทยส่วนใหญ่เป็นแบบเชื่อมโยงเมืองต่อเมือง การที่จะเดินทางระยะไกล จะต้องผ่านกลางเมือง ทำให้ล่าช้าเสียเวลา ทำให้การจราจรในเมืองคับคั่งยิ่งขึ้น การจราจรอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ การจราจรผ่านเมืองกับการจราจรภายในตัวเมือง จากการสำรวจพบว่า ระบบที่ผ่านกลางเมืองเป็นสาเหตุ ให้อยวดยานผ่านเมืองไปเพิ่มปริมาณจราจรในเมืองในกรุงเทพฯ ปริมาณของยวดยานภายนอกเมืองมาใช้ทางในเมือง วันละประมาณ 50,000 คัน นอกจากนี้สะพานส่วนใหญ่ในกรุงเทพฯ ยังมีลักษณะเป็นคอคอด เช่น สะพาน พระพุทธยอดฟ้ากับถนนประชาธิปไตย สะพานพระโขนงกับถนนสุขุมวิท เป็นต้น

1.3.4 เครื่องหมายและสัญญาณจราจร

เครื่องหมายจราจรแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ เครื่องหมายบังคับและเครื่องหมายเตือน เครื่องหมายต่าง ๆ ซึ่งปักอยู่ข้างทางก็ดี หรือเขียนลงบนผิวจราจรก็ดี อาจไม่ได้ผลเนื่องจากผู้ขับขี่ไม่ทันสังเกต หรือมองไม่เห็นในระยะกระชั้นชิด

สำหรับสัญญาณจราจร คือ สัญญาณมือ และสัญญาณไฟจราจร การใช้สัญญาณวิธีใด ให้ได้ผลดีนั้น อยู่ที่เหตุดังนี้ คือ

- (1) ถนนไม่อยู่ในสภาพดีพอ ไม่อาจวิ่งด้วยความเร็วตามกันได้
- (2) ยานพาหนะแต่ละชนิดไม่อยู่ในสภาพที่ดีพอ อาจมีความจำเป็นต้องจอดขวางทาง
- (3) ผู้ขับขี่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด เช่น จอดรถกีดขวางทาง จอดรถซ้อนคัน

เป็นต้น

- (4) ไม่มีการสำรวจแก้ไขระยะเวลาการเดินทางของสัญญาณไฟแต่ละจุดในกรณี

ใช้สัญญาณไฟ



1.3.5 ถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ

เนื่องจากสาเหตุหลายประการ เช่น การขุดถนนเพื่อวางท่อประปา วางสายเคเบิลขององค์การโทรศัพท์ เนื่องจากประเทศไทยกำลังพัฒนา ความจำเป็นเรื่องการจัดทำสาธารณูปโภค จึงอยู่ในช่วงเวลาดำเนินการ แต่การดำเนินการเป็นโครงการขนาดใหญ่ ระยะเวลายาวเพราะมีหลายจุดที่ต้องกระทำทั้งงบประมาณที่ได้รับก็มีจำกัดแต่ละปี ๆ เช่นเดียวกับการซ่อมสร้างถนนของกรุงเทพมหานคร อันเนื่องมาจากสภาพดินฟ้าอากาศของประเทศไทยซึ่งอยู่ในเขตร้อนชื้น เมื่อฝนตกการระบายน้ำไม่ดีพอ น้ำจึงเอ่อท่วมถนน ทำให้สภาพถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อ

ถนนขรุขระเป็นหลุมเป็นบ่อนี้ จัดว่าเป็นลักษณะการคับคั่งของการจราจรชั่วคราวเพียงระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น ซึ่งเมื่อสภาพเหตุการณ์ดังกล่าวได้รับการปรับปรุง การจราจรก็อยู่ในสภาพปกติ

1.4 ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะและการขนส่ง

ยานพาหนะที่จดทะเบียนและต่ออายุในกรุงเทพมหานคร รถที่มีมากที่สุดคือ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รองลงมาได้แก่ รถจักรยานยนต์ รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล รถยนต์นั่งสาธารณะ รถโดยสารประจำทาง และรถสามล้อสาธารณะ นอกจากนี้ยังมีประเภทอื่น ๆ อีกแต่มีจำนวนน้อย เช่น รถยนต์ผู้มีเอกสิทธิ์ทางการทูต รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด รถยนต์บริการไม่เกิน 7 คน เป็นต้น

อัตราการเพิ่มจำนวนยานพาหนะในแต่ละปีจะไม่สัมพันธ์กับอัตราการเพิ่มของถนนซึ่งมีน้อยมาก นอกจากนี้จำนวนประชากรในกรุงเทพฯ ก็มีอัตราการขยายตัวของประชากรมากขึ้นเช่นกัน

มาตรการการแก้ปัญหาจราจร

การแก้ปัญหาจราจรเพื่อมุ่งให้เป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัยนั้น มีหลักสำคัญ ๆ 3 ประการ คือ

1. **การให้การศึกษ** หมายถึง การให้การศึกษาคำร้เกี่ยวกับกฎจราจร เครื่องหมาย สัญญาณจราจร การใช้ถนนโดยปลอดภัยโดยทางตรงและทางอ้อม ให้แก่ประชาชนทั่วไป นักเรียน นักศึกษา

การให้การศึกษโดยทางตรง ได้แก่ การสอดแทรกความรู้เรื่องเกี่ยวกับจราจรและการป้องกันไว้ในบทเรียนตั้งแต่ชั้นประถมศึกษาไปจนถึงชั้นอุดมศึกษา บิดา มารดา ผู้ปกครอง ก็สามารถที่จะสั่งสอนลูกหลานของตนให้รู้จักเครื่องหมายจราจร การเดินทางถนน และการข้ามถนนโดยปลอดภัยได้

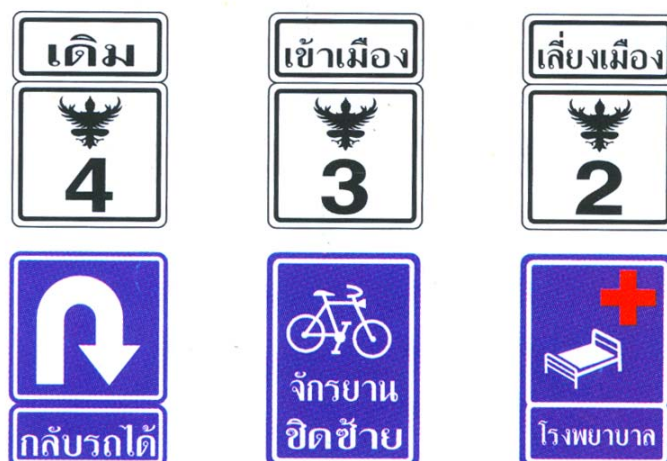
การให้การศึกษทางอ้อม ได้แก่ การกระจายความรู้ที่มีอยู่แล้ว และที่เกิดขึ้นทางสื่อมวลชนประเภทต่าง ๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ นิตยสาร หนังสือพิมพ์ วารสารต่าง ๆ เป็นต้น การให้การศึกษทางนี้จะได้ผลมากที่สุด เพราะไม่จำกัดว่าผู้ได้รับจะต้องศึกษาอยู่ในสถานศึกษาหรือสถาบันต่างๆการฝึกฝนให้ผู้ใช้ทางรู้จักรับผิดชอบในการใช้ทาง และปฏิบัติตนให้ถูกต้องตามกฎจราจรก็จะเป็นตัวอย่างที่ดีเพื่อให้ผู้อื่นสามารถปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง

2. **การวิศวกรรม** หมายถึง การแก้ไขที่เกี่ยวกับงานด้านข้างต่าง ๆ โดยใช้เทคโนโลยีและอุปกรณ์ทันสมัย เข้ามาปรับปรุงแก้ไข ได้แก่

2.1 การออกแบบควบคุมการก่อสร้างถนนหนทาง วงเวียน สะพาน ฯลฯ โดยเฉพาะถนนควรสร้างให้มีความกว้าง มีทางเท้าที่เหมาะสม มีการแบ่งช่องทางจราจรให้มีขนาดกว้างพอและตีเส้นชัดเจน ผิวถนนแข็งแรง และมั่นคง

2.2 การติดตั้งเครื่องหมายและสัญญาณจราจรต่าง ๆ เพื่อช่วยให้ควบคุมพาหนะในถนนเป็นไปด้วยความสะดวกและปลอดภัย เช่น

ป้ายแนะนำทั่วไป เช่น



ป้ายบังคับ เช่น



3. การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยในสังคม เพราะการกระทำผิดกฎหมายจะต้องมีการลงโทษ ฝ่าฝืน ทั้งนี้เพราะผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรจัดว่าเป็นความผิดทางอาญาประเภท หมายถึง การกระทำผิดกฎหมายที่ได้บัญญัติไว้ว่าผิดสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขด้านการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายซึ่งพิจารณาจาก

- กฎหมายจราจร
- การควบคุมรถยนต์
- การควบคุมใบอนุญาตขับขี่
- เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

บทที่ 3

พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ปี พ.ศ. 2522)

คำจำกัดความ

1. ทาง หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกนี้ แต่ไม่รวมถึงทางรถไฟ
2. การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือไล่ต้อนสัตว์
3. ขอบทาง หมายความว่า แนวริมของทางเดินรถ
4. ไหล่ทาง หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า
5. ทางร่วมทางแยก หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือติดกัน
6. วงเวียน หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจรหรือสิ่งก่อสร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก
7. รถ หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง
8. รถยนต์ หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง
9. เจ้าของรถ หมายความว่า ผู้ที่มีรถไว้ในครอบครองด้วย
10. ใบอนุญาตขับขี่ หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง ใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง
11. เครื่องหมายจราจร หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำไว้ให้ปรากฏในทางสำหรับผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี ไล่ต้อนสัตว์ ให้ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

การขับรถ (เฉพาะบางมาตราที่สำคัญ)

หมวด 1

ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตรายหรืออาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถ

รถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องอุปกรณ์ เครื่องยนต์หรือส่วนควบที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยรถลาก กฎหมายว่าด้วยรถจ้างและใช้การได้ดี

มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายและเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้างมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 9 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่เกิดเสียงอื้ออึงหรือมีสิ่งลาก ฎไปบนทางเดินรถมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 10 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีล้อหรือส่วนสัมผัสกับผิวทางไม่ใช่ยางมาใช้ในทางเดินรถ เว้นแต่เป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเป็นรถที่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานจราจร

มาตรา 11 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็นคน รถหรือสิ่งกีดขวางในทางได้โดยชัดแจ้ง ภายในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 14 การใช้เสียงสัญญาณผู้ขับขี่จะใช้ได้เฉพาะเมื่อจำเป็นหรือป้องกันอุบัติเหตุเท่านั้น แต่จะใช้เสียงยาวหรือซ้ำเกินควรไม่ได้

มาตรา 15 รถที่บรรทุกของอื่นตามความยาวของรถ ขณะที่อยู่ในทางเดินรถและในเวลากลางวันต้องเปิดไฟผู้ขับขี่ต้องจุดไฟแสงแดง หรือในเวลากลางวันต้องติดธงสีแดงไว้ตอนปลายสุดของสิ่งที่ยกบรรทุกนั้น โดยจุดไฟสัญญาณหรือติดธงไว้ให้มองเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

มาตรา 32 การใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องใช้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเด็ก คนชรา คนพิการ กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน

มาตรา 33 ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

- (1) ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวาง
- (2) ทางเดินรถนั้นเจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
- (3) ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึง 6 เมตร



มาตรา 35 รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ รถที่มีความเร็วช้า หรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะทำได้ ถ้าทางเดินรถนั้นได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทาง แล้วแต่กรณี

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

ถ้าโดยสภาพของรถ สภาพของการบรรทุก หรือสภาพของทัศนวิสัย การให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามวรรคหนึ่งไม่อาจทำให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมาหรือตามมาข้างหลังมองเห็นได้ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณ

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่งก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ จอดรถหรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

มาตรา 37 การให้สัญญาณด้วยมือและแขน ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) เมื่อจะลดความเร็วของรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่และโบกมือขึ้น-ลงหลายครั้ง

(2) เมื่อจะหยุดรถให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ ยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น

(3) เมื่อจะให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และโบกมือไปทางข้างหน้าหลายครั้ง

(4) เมื่อจะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางขวา ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่

(5) เมื่อจะเลี้ยวซ้ายหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้าย ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และงอข้อมือชูขึ้นไปทางซ้ายหลายครั้ง

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ในกรณีที่รถยนต์นั้นมีเครื่องขับอยู่ทางด้านซ้ายให้ผู้ขับขี่ใช้ไฟสัญญาณแทนการใช้สัญญาณด้วยมือและแขน

มาตรา 38 การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ

(2) เมื่อจะเลี้ยวรถ หรือเปลี่ยนช่องเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีขาวหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถหรือข้างรถ และไฟกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถไปในทิศทางที่จะเลี้ยวหรือเปลี่ยนช่องเดินรถ

(3) เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

มาตรา 39 เมื่อขับรถสวนกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ โดยให้ถือกึ่งกลางของทางเดินรถเป็นหลัก แต่ถ้าทางเดินรถใดได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถไว้ ให้ถือเส้นหรือแนวที่แบ่งนั้นเป็นหลัก

ในทางเดินรถที่แคบ เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่แต่ละฝ่ายต้องลดความเร็วของรถเพื่อให้รถสวนกันได้อย่างปลอดภัย

ในทางเดินรถที่แคบซึ่งไม่อาจขับรถสวนกันได้โดยปลอดภัย เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่ใหญ่กว่าต้องหยุดรถให้ชิดขอบทางเดินรถด้านซ้าย เพื่อให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่เล็กกว่าผ่านไป

มาตรา 40 ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถขึ้นสะพานหรือทางลาดชันต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถถอยหลังไปโดนรถคันอื่น

มาตรา 41 ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินรถทางเดียวให้ผู้ขับขี่รถไปตามทิศทางที่กำหนดไว้

มาตรา 42 ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรแบ่งทางเดินรถออกเป็นสองทางสำหรับรถเดินขึ้นทางหนึ่ง ล่องทางหนึ่ง โดยมีช่องว่างคั่นกลาง หรือทำเครื่องหมายจราจรกีดกัน แสดงว่าทางเดินรถนั้นมีการแบ่งออกเป็นสองทางดังกล่าว ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คล่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถหรือกลับรถ
- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทางรถ คนป่วย หรือคนพิการ
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น

หมวด 2

การขับแข่งและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา 44 ผู้ขับขี่ซึ่งประสงค์จะขับรถแข่งเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในทางเดินรถซึ่งไม่ได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ต้องให้เสียงสัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่รถคันหน้าทราบความประสงค์ และเมื่อมีผู้ขับขี่ซึ่งขับที่รถคันหน้าให้สัญญาณตอบตามมาตรา 37(3) หรือ 38(3) แล้วจึงจะแซงขึ้นหน้าได้

การแข่งต้องแข่งด้านขวาโดยมีระยะห่างจากรถที่ถูกแซงพอสมควร เมื่อเห็นว่าได้ขับผ่านขึ้นหน้ารถที่ถูกแซงไปในระยะที่ห่างเพียงพอแล้ว จึงจะขับชิดด้านซ้ายของทางเดินรถได้

มาตรา 45 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นด้านซ้าย เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้

- (1) รถที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา
- (2) ทางเดินรถนั้นได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป

การขับรถแซงด้านซ้ายตาม (1) หรือ (2) จะกระทำได้เมื่อไม่มีรถอื่นตามมาในระยะกระชั้นชิด และมีความปลอดภัยพอ

มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

- (1) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้
- (2) ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ
- (3) เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร
- (4) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

มาตรา 47 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถอื่นถ้าเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่กำหนดไว้ หรือที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงเขตอันตราย หรือเขตให้ใช้ความระมัดระวังบนทางเดินรถ

ในกรณีที่ทางเดินรถด้านซ้ายมีสิ่งกีดขวางที่เป็นอุปสรรคแก่การจราจรและทางเดินรถด้านขวามีความกว้างเพียงพอ ผู้ขับขี่จะขับรถหลีกเลี่ยงสิ่งกีดขวางถ้าเข้าไปในเส้นกึ่งกลางของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ก็ได้ ในเมื่อไม่กีดขวางการจราจรของรถที่สวนทางมา

มาตรา 48 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแซงหรือผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นถ้าเข้าไปในช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่ในกรณีที่มีสิ่งกีดขวางการจราจรในทางเดินรถข้างหน้าหรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร แต่ทั้งนี้ จะขับรออยู่ในช่องเดินรถประจำทางได้เพียงพอเท่าที่จำเป็นเท่านั้น

มาตรา 49 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถคันที่อยู่ข้างหลัง ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่ใช้ความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถอื่นที่ขับไปในทิศทางเดียวกันต้องยอมให้รถที่ใช้ความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ที่ถูกขอทางต้องให้สัญญาณตอบตามมาตรา 37(3)

ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกินสี่สิบห้าเซนติเมตร หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนด ให้ใช้ช่องเดินรถประจำทางนั้น

มาตรา 54 การหยุดรถหรือจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 ก่อนที่จะหยุดรถหรือจอดรถในระยะไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร และจะหยุดรถหรือจอดรถได้เมื่อผู้ขับขี่เห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจร

ผู้ขับขี่ต้องจอดรถทางด้านซ้ายของทางเดินรถ และจอดรถให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดกับขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกินสี่สิบห้าเซนติเมตร หรือจอดรถตามทิศทางหรือด้านหนึ่งด้านใดของทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนดไว้ แต่ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะดังกล่าวในเวลาที่กำหนด ให้ใช้ช่องเดินรถประจำทางนั้น

มาตรา 55 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่หยุดรถ

- (1) ในช่องเดินรถ เว้นแต่หยุดชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ ในกรณีที่ไม่มีช่องเดินรถประจำทาง
- (2) บนทางเท้า
- (3) บนสะพานหรือในอุโมงค์
- (4) ในทางร่วมทางแยก
- (5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามหยุดรถ
- (6) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ
- (7) ในเขตปลอดภัย
- (8) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่ผู้ขับขี่ซึ่งจำเป็นต้องหยุดรถเพราะมีสิ่งกีดขวางอยู่ในทางเดินรถ หรือ เครื่องยนต์ หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้อง หรือในกรณีที่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร

มาตรา 56 ในกรณีที่เครื่องยนต์ หรือเครื่องอุปกรณ์ของรถขัดข้องจนต้องจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องนำรถให้พ้นทางเดินรถโดยเร็วที่สุด

ในกรณีตามวรรคหนึ่ง ถ้าจำเป็นต้องจอดรถอยู่ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจอดรถในลักษณะที่ไม่กีดขวางการจราจร และต้องแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณตามลักษณะและเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 57 เว้นแต่จะได้มีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

- (1) บนทางเท้า
- (2) บนสะพานหรือในอุโมงค์
- (3) ในทางร่วมทางแยกหรือในระยะสิบเมตรจากทางร่วมทางแยก
- (4) ในทางข้ามหรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม
- (5) ในเขตที่มีเครื่องหมายจราจรห้ามจอดรถ
- (6) ในระยะสามเมตรจากท่อน้ำดับเพลิง
- (7) ในระยะสิบเมตรจากที่ตั้งสัญญาณจราจร
- (8) ในระยะสิบห้าเมตรจากทางรถไฟผ่าน
- (9) ซ้อนกันกับรถอื่นที่จอดอยู่ก่อนแล้ว
- (10) ตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ หรือในระยะห้าเมตรจากปากทางเดินรถ
- (11) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง
- (12) ในที่คับขัน
- (13) ในระยะสิบห้าเมตรก่อนถึงเครื่องหมายหยุดรถประจำทางและเลยเครื่องหมายไปอีกสามเมตร
- (14) ในระยะสามเมตรจากตู้ไปรษณีย์
- (15) ในลักษณะกีดขวางการจราจร

มาตรา 58 การจอดรถในทางเดินรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจอยู่ควบคุมรถนั้น ผู้ขับขี่ต้องหยุดเครื่องยนต์และห้ามล้อรถนั้นไว้

การจอดรถในทางเดินรถที่เป็นทางลาดหรือชัน ผู้ขับขี่ต้องหันล้อหน้าของรถเข้าขอบทาง

มาตรา 59 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่เคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดอยู่อันเป็นการฝ่าฝืนบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ให้พ้นจากการกีดขวางการจราจรได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่อยู่ หรืออยู่แต่ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งได้สั่งตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจเคลื่อนย้ายรถนั้นได้

มาตรา 60 การหยุดรถหรือการจอดรถในทางเดินรถนอกเขตเทศบาล ผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหรือจอดรถ ที่ซึ่งผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นจะเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

มาตรา 61 ในเวลาที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอที่ผู้ขับขี่จะมองเห็นรถที่จอดในทางเดินรถได้โดยชัดแจ้งในระยะไม่น้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร ผู้ขับขี่ซึ่งจอดรถในทางเดินรถหรือไหล่ทางต้องเปิดไฟหรือใช้แสงสว่างตามประเภท ลักษณะ และเงื่อนไขที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 62 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟผ่าน ถ้าปรากฏว่า

- (1) มีเครื่องหมายหรือสัญญาณระวางรถไฟแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
 - (2) มีสิ่งปิดกั้นหรือมีเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณแสดงว่ารถไฟกำลังจะผ่าน
 - (3) มีเสียงสัญญาณของรถไฟหรือรถไฟกำลังแล่นผ่านเข้ามาใกล้อาจเกิดอันตรายในเมื่อจะขับรถผ่านไป
- ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถให้ห่างจากทางรถไฟไม่น้อยกว่าห้าเมตรเมื่อรถไฟผ่านไป และมีเครื่องหมายหรือสัญญาณให้รถผ่านไปได้ ผู้ขับขี่จึงจะขับรถผ่านไปได้

มาตรา 63 ในทางเดินรถตอนใดที่มีทางรถไฟไม่ว่าจะมีเครื่องหมายระวางรถไฟหรือไม่ ถ้าทางรถไฟนั้นไม่มีสัญญาณระวางรถไฟหรือสิ่งปิดกั้น ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถและหยุดรถห่างจากทางรถไฟในระยะไม่น้อยกว่าห้าเมตรเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงจะขับรถผ่านไปได้

มาตรา 64 ในขณะที่ผู้ขับขี่รถโรงเรียนหยุดรถในทางเดินรถเพื่อรับส่งนักเรียนขึ้นหรือลง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นตามมาในทิศทางเดียวกันหรือสวนกันกับรถโรงเรียนใช้ความระมัดระวังและลดความเร็วของรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยจึงให้ขับรถผ่านไปได้

ลักษณะ 4

การใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง

มาตรา 65 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศกำหนดให้ช่องเดินรถใดเป็นช่องเดินรถประจำทาง ผู้ขับขี่รถโดยสารประจำทางและรถบรรทุกทุกคนโดยสารตามประเภทที่อธิบดีกำหนด ซึ่งอยู่ในระหว่างรับ-ส่งหรือบรรทุกทุกคนโดยสารต้องขับที่รถภายในช่องเดินรถประจำทาง และจะขับที่รถออกนอกช่องเดินรถประจำทางได้เมื่อมีสิ่งกีดขวางอยู่ในช่องเดินรถประจำทางนั้น หรือเมื่อต้องปฏิบัติตามคำสั่งของพนักงานเจ้าหน้าที่

รถบรรทุกทุกคนโดยสารประเภทใดจะต้องเดินในช่องเดินรถประจำทางให้เป็นไปตามที่อธิบดีกำหนด โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ในการประกาศกำหนดให้ช่องเดินรถใดเป็นช่องเดินรถประจำทางตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดเวลาการใช้ช่องเดินรถประจำทางไว้ด้วยก็ได้

กรณีจำเป็นเกี่ยวกับการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจประกาศให้รถบรรทุกทุกคนโดยสารประเภทหนึ่งประเภทใดที่อธิบดีกำหนดความตามวรรคสอง จะต้องเดินในช่องเดินรถประจำทางในทางสายใดตอนใดก็ได้

มาตรา 66 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถอื่นนอกจากรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกทุกคนโดยสารประจำทางที่อธิบดีกำหนดขับรถในช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่จะปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้

ลักษณะ 5

ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

เครื่องหมายจราจรที่ติดตั้งไว้ตามวรรคหนึ่ง จะกำหนดอัตราความเร็วที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 68 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถให้รถอื่นแซงหรือผ่านข้างหน้า จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถต้องลดความเร็วของรถ

มาตรา 69 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเดินรถบนเนินเขา บนสะพาน ที่เชิงสะพาน ที่แคบ ทางโค้ง ทางลาดที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝน ฝุ่นหรือควันจนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะให้เกิดความปลอดภัย

มาตรา 70 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้ามเส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน ต้องลดความเร็วของรถ

ลักษณะ 6

การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน

มาตรา 71 ภายใต้บังคับมาตรา 21 และมาตรา 26 เมื่อผู้ขับขี่ขับรถมาถึงทางร่วมทางแยก ให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามดังนี้

(1) ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถในทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน

(2) ถ้ามาถึงทางร่วมทางแยกพร้อมกันและไม่มีการอยู่ในทางร่วมทางแยกผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางด้านซ้ายของตนผ่านไปก่อน เว้นแต่ในทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถในทางเอกลีสิทธิขับผ่านไปก่อน

มาตรา 72 ทางเดินรถทางเอก ได้แก่ ทางเดินรถที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศและติดตั้งเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นทางเดินรถทางเอก

ทางเดินรถอื่นนอกจากทางเดินรถทางเอกตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่าเป็นทางเดินรถทางโท

มาตรา 73 ในกรณีที่วงเวียนใดได้ติดตั้งสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้น

ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรตามวรรคหนึ่ง เมื่อผู้ขับขี่ขับรถมาถึงวงเวียนต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนขับผ่านไปก่อน

ในกรณีที่พนักงานเจ้าหน้าที่เห็นสมควรเพื่อความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรจะให้สัญญาณจราจรเป็นอย่างอื่นนอกจากที่บัญญัติไว้ในวรรคหนึ่งหรือวรรคสองก็ได้ ในกรณีเช่นนี้ ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่กำหนดให้

มาตรา 74 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถออกจากทางส่วนบุคคลหรือทางเดินรถในบริเวณอาคารเมื่อจะขับรุดผ่านหรือเลี้ยวสู่ทางเดินรถที่ตัดผ่าน ต้องหยุดรถเพื่อให้รถที่กำลังแล่นอยู่ในทางเดินรถผ่านไปก่อนเมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงขับรุดต่อไปได้

ลักษณะ 7

รถฉุกเฉิน

มาตรา 75 ในขณะที่ผู้ขับขี่ขับรถฉุกเฉินไปปฏิบัติหน้าที่ ผู้ขับขี่มีสิทธิดังนี้

- (1) ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ ให้เสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดไว้
- (2) หยุดรถหรือจอดรถ ณ ที่ห้ามจอด
- (3) ขับรถเกินอัตราความเร็วที่กำหนดไว้
- (4) ขับรุดผ่านสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรใด ๆ ที่ให้รถหยุด แต่ต้องลดความเร็วของรถ

ให้ช้าลงตามสมควร

(5) ไม่ต้องปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือข้อบังคับการจราจรเกี่ยวกับช่องเดินรถ ทิศทางของการขับรุดหรือการเลี้ยวรถที่กำหนดไว้

ในการปฏิบัติตามวรรคหนึ่ง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

มาตรา 76 เมื่อคนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่ หรือควบคุมสัตว์ เห็นรถฉุกเฉินในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณแสงวับวาบ หรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดไว้ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่ หรือควบคุมสัตว์ ต้องให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนโดยปฏิบัติตามดังต่อไปนี้

(1) สำหรับคนเดินเท้าต้องหยุดและหลบให้ชิดขอบทาง หรือขึ้นไปบนทางเขตปลอดภัยหรือไหล่ทางที่ใกล้ที่สุด

(2) สำหรับผู้ขับขี่ต้องหยุดรถหรือจอดรถให้ชิดขอบทางด้านซ้าย หรือในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำทางอยู่ทางด้านซ้ายสุดของทางเดินรถ ต้องหยุดรถหรือจอดรถให้ชิดช่องเดินรถประจำทาง แต่ห้ามหยุดรถหรือจอดรถในทางร่วมทางแยก

(3) สำหรับผู้ขับขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องบังคับสัตว์ให้หยุดชิดทางแต่ห้ามหยุดในทางร่วมทางแยก

ในการปฏิบัติตาม (2) และ (3) ผู้ขับขี่และผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องรีบกระทำโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ และต้องใช้ความระมัดระวังตามควรแก่กรณี

ลักษณะ 8

การลากรถหรือการจูงรถ

มาตรา 77 ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถทุกชนิดลากรถหรือจูงรถอื่นไปในทางเกินหนึ่งคัน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากอธิบดี

วิธีลากรถหรือจูงรถ และการมีเครื่องหมายเพื่อความปลอดภัยในการลากรถหรือจูงรถให้กำหนดในกฎกระทรวง

กฎกระทรวงมหาดไทย ฉบับที่ 6, 10

อัตราความเร็วของรถ

ในเขต, นอกเขตกรุงเทพมหานคร เขตเมืองพัทยา เขตเทศบาล

ข้อที่ 1

- (1) 1. รถโดยสารประจำทาง
2. รถโดยสารไม่ประจำทาง
3. รถโดยสารขนาดเล็ก
4. รถโดยสารส่วนบุคคล (ที่บรรทุกคนโดยสารได้เกิน 7 คน)
5. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน
6. รถบรรทุกประจำทาง
7. รถบรรทุกที่มีน้ำหนักบรรทุกรวมทั้งน้ำหนักบรรทุกเกิน 1,200 กิโลกรัม

ในเขตให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร

นอกเขตให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร

- (2) 1. รถยนต์สามล้อ
2. รถยนต์ทุกชนิดขณะที่ลากรถจูงรถพ่วง
3. รถยนต์ที่บรรทุกของเกินกำหนดได้โดยชอบ

ในเขตให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 45 กิโลเมตร

นอกเขตให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร

- (3) 1. รถยนต์อื่นนอกจากระบุไว้ในข้อ (1) หรือข้อ (2) หรือรถจักรยานยนต์

ในเขตให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร

นอกเขตให้ขับไม่เกินชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร

ข้อที่ 2 ทางที่มีเครื่องหมายจราจรเขตอันตรายขั้วซ้าย ๆ ให้ลดความเร็วลง และโปรดใช้ความระมัดระวัง

ข้อควรปฏิบัติและข้อห้าม

ทางใดที่จัดทำสำหรับรถจักรยาน ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องขี่ในทางนั้น

การขี่รถจักรยานต้องขี่ให้ชิดขอบทางด้านซ้ายของทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางสำหรับรถจักรยานให้มากที่สุด ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางสำหรับรถจักรยานให้มากที่สุด ในกรณีที่มีช่องทางเดินรถประจำทางด้านซ้ายสุดต้องขี่ให้ชิดช่องเดินรถประจำทาง

ห้ามผู้ขับขี่รถจักรยาน ขี่ในลักษณะ

1. ขี่โดยประมาทหรือนำหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
2. ขี่โดยไม่จับคันบังคับรถ
3. ขี่ขนานกันเกินสองคัน เว้นแต่ขี่ในทางที่จัดไว้สำหรับรถจักรยาน
4. ขี่โดยนั่งบนที่อื่นมิใช่ยานที่จัดไว้เป็นที่นั่งตามปกติ
5. ขี่โดยบรรทุกบุคคล
6. บรรทุกหรือถือสิ่งของหีบห่อ หรือของใด ๆ ในลักษณะกีดขวางการจับคันบังคับรถอันอาจเกิด

อันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน

7. เกาะหรือพ่วงรถอื่นที่กำลังแล่นอยู่
8. กลับรถในเมื่อมีรถอื่นสวน หรือตามมาในระยะน้อยกว่าหนึ่งร้อยห้าสิบเมตร

บทที่ 4

เครื่องหมายจราจร สัญญาณจราจร ทำสัญญาณจราจร และระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ

เครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ชนิด คือ

- (1) เครื่องหมายจราจรชนิดแผ่นป้าย ทำด้วยแผ่นโลหะ หรือไม้ หรือวัสดุอื่นที่แทนกันได้
 - (2) เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ขอบทาง ขอบวงเวียน เสา หลัก ราวสะพาน กำแพง รั้ว และที่อื่น ๆ โดยใช้สี หมุดโลหะ กระเบื้องเคลือบ หรือวัสดุอื่นที่แทนกันได้ ทา ตอก หรือฝังไว้
- ประเภทของเครื่องหมายจราจร แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ
- (1) ประเภทบังคับ ได้แก่ เครื่องหมายกำหนด บังคับ ห้าม หรือจำกัดบางประการ หรือบังคับการจราจรในทาง
 - (2) ประเภทเตือน ได้แก่ เครื่องหมายเตือนให้ผู้ใช้อย่างอันตรายตามความหมายในแผ่นเครื่องหมายนั้น ๆ

1. เครื่องหมายจราจรประเภทบังคับ

ให้ผู้ขับขี่รถปฏิบัติตามความหมายแห่งเครื่องหมายนั้น ๆ เช่น

1.1 เครื่องหมาย **“หยุด”** หมายความว่ารถทุกชนิดต้องหยุดให้รถและคนเดินเท้าในทางขวางหน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทางแยกนั้น จึงให้เคลื่อนรถต่อไปได้ด้วยความปลอดภัย



หยุด

1.2 เครื่องหมาย **“ให้ทาง”** หมายความว่ารถทุกชนิดต้องระมัดระวัง และให้ทางแก่รถและคนเดินเท้าในทางขวางหน้าผ่านไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรที่บริเวณทางแยกนั้นแล้ว จึงให้เคลื่อนรถต่อไปได้ด้วยความปลอดภัย



ให้ทาง

1.3 เครื่องหมาย “หยุดตรวจ” หมายความว่าให้ผู้ขับรถหยุดรถที่เครื่องหมายจราจรให้เจ้าหน้าที่ตรวจและเคลื่อนรถต่อไปได้ เมื่อได้รับอนุญาตจากเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจแล้วเท่านั้น



หยุดตรวจ

1.4 เครื่องหมาย “ห้ามเข้า” หมายความว่าห้ามมิให้รถทุกชนิดเข้าไปในทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามเข้า

1.5 เครื่องหมาย “ห้ามเลี้ยวซ้าย” หมายความว่าห้ามมิให้เลี้ยวรถไปทางซ้าย



ห้ามเลี้ยวซ้าย

1.6 เครื่องหมาย “ห้ามแซง” หมายความว่าห้ามมิให้แซงขึ้นหน้ารถอื่น ๆ ในทางเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามแซง

1.7 เครื่องหมาย “ห้ามรถยนต์” หมายความว่าห้ามรถยนต์ทุกชนิดผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามรถยนต์

1.8 เครื่องหมาย “ห้ามรถบรรทุก” หมายความว่าห้ามรถบรรทุกทุกชนิดผ่านเข้าไปในเขตที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามรถบรรทุก

1.9 เครื่องหมาย “ห้ามรถยนต์ที่ใช้ในการเกษตร” หมายความว่า ห้ามรถยนต์ที่ใช้ในการเกษตรทุกชนิดผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามรถยนต์ที่ใช้ในการเกษตร

1.10 เครื่องหมาย “ห้ามรถจักรยานยนต์” หมายความว่า ห้ามรถจักรยานยนต์ผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามรถจักรยานยนต์

1.11 เครื่องหมาย “ห้ามรถจักรยานยนต์ รถมอเตอร์ไซด์ และล้อเลื่อนลากเข็น” หมายความว่า ห้ามรถจักรยานยนต์ รถมอเตอร์ไซด์ และล้อเลื่อนลากเข็นเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามรถจักรยานยนต์
รถมอเตอร์ไซด์ และล้อเลื่อนลากเข็น

1.12 เครื่องหมาย “ห้ามรถจักรยานยนต์และรถยนต์” หมายความว่า ห้ามรถจักรยานยนต์และรถยนต์ทุกชนิดผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามรถจักรยานยนต์และรถยนต์

1.13 เครื่องหมาย “ห้ามคน” หมายความว่า ห้ามผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามคน

1.14 เครื่องหมาย “ห้ามใช้เสียง” หมายความว่า ห้ามมิให้ใช้เสียงสัญญาณหรือทำให้เกิดเสียงที่ก่อการรบกวนด้วยประการใด ๆ ในเขตที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามใช้เสียง

1.15 เครื่องหมาย **“ห้ามรถน้ำหนักเกินกำหนด”**
หมายความว่า ห้ามมิให้รถทุกชนิดที่มีน้ำหนักเกินกว่า
ที่กำหนดหรือเมื่อรวมน้ำหนักบรรทุกกับน้ำหนักรถบรรทุก
เกินกว่าที่กำหนดไว้เป็น “ตัน” ตามจำนวนเลขเครื่องหมาย
นั้น ๆ เข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามรถน้ำหนักเกินกำหนด

1.16 เครื่องหมาย **“ห้ามรถกว้างเกินกำหนด”**
หมายความว่า ห้ามมิให้รถทุกชนิดที่มีขนาดกว้างเกิน
กำหนดเป็น “เมตร” ตามจำนวนเลขในเครื่องหมายเข้าไป
ในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามรถกว้างเกินกำหนด

1.17 เครื่องหมาย **“ห้ามรถสูงเกินกำหนด”**
หมายความว่า ห้ามมิให้รถทุกชนิดที่มีขนาดความสูง
รวมทั้งของที่บรรทุกเกินกว่ากำหนดเป็น “เมตร” ตาม
จำนวนเลขในเครื่องหมายเข้าไปในเขตทางหรืออุโมงค์
ที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามรถสูงเกินกำหนด

1.18 เครื่องหมาย **“ห้ามรถยาวเกินกำหนด”**
หมายความว่า ห้ามมิให้รถทุกชนิดที่มีความยาวเกิน
กำหนดเป็น “เมตร” ตามจำนวนเลขในเครื่องหมายเข้าไป
ในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามรถยาวเกินกำหนด

1.19 เครื่องหมาย **“จำกัดความเร็ว”**
หมายความว่า ห้ามมิให้ผู้ขับรถทุกชนิดใช้ความเร็ว
เกินกว่าที่กำหนดเป็นกิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามจำนวน
ตัวเลขในแผ่นป้ายเครื่องหมายนั้น ๆ ในเขตทางที่ติดตั้ง
เครื่องหมายจนกว่าจะพ้นที่สุทธาระยะที่จำกัดความเร็ว



จำกัดความเร็ว

1.20 เครื่องหมาย **“ห้ามจอดรถ”** หมายความว่า
ห้ามจอดรถทุกชนิดในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามจอดรถ

1.21 เครื่องหมาย **“ห้ามหยุดรถ”** หมายความว่า ห้ามหยุดรถทุกชนิดในเขตทางที่ติดตั้งเครื่องหมาย



ห้ามหยุดรถ

1.22 เครื่องหมาย **“ให้รถสวนทางมาก่อน”** หมายความว่า ให้ผู้ขับรถทุกชนิดหยุดรถตรงเครื่องหมาย เพื่อให้รถที่กำลังแล่นสวนทางมาก่อน ถ้ามีรถข้างหน้าหยุดรออยู่ก่อนก็ให้หยุดรถต่อกันมาตามลำดับ เมื่อรถที่สวนทางมาผ่านไปหมดแล้วจึงให้รถหยุดรอตามเครื่องหมายนี้ เคลื่อนไปได้



ให้รถสวนทางมาก่อน

1.23 เครื่องหมาย **“ให้ชิดซ้าย”** หมายความว่า ให้ขับรถไปทางด้านซ้ายของเครื่องหมาย



ให้ชิดซ้าย

1.24 เครื่องหมาย **“ทางเดินรถทางเดียวไปทางขวา”** หมายความว่า ให้ขับรถเลี้ยวไปทางขวา แต่ทางเดียว ห้ามมิให้เลี้ยวซ้ายหรือตรงไป



ทางเดินรถทางเดียวไปทางขวา

1.25 เครื่องหมาย **“ให้เลี้ยวขวา”** หมายความว่า ให้ขับรถเลี้ยวไปทางขวาแต่ทางเดียว ห้ามมิให้เลี้ยวซ้ายหรือตรงไป



ให้เลี้ยวขวา

1.26 เครื่องหมาย **“ให้เลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา”** หมายความว่า ให้ขับรถเลี้ยวไปทางซ้ายหรือไปทางขวา ห้ามตรงไป



ให้เลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวา

1.27 เครื่องหมาย “วงเวียน” หมายความว่า ให้รถทุกชนิดเดินทางซ้ายของวงเวียนและรถที่เริ่มจะเข้าอยู่ทางร่วมบริเวณทางเวียนต้องหยุดให้สิทธิแก่รถที่แล่นอยู่ในทางรอบวงเวียนผ่านไปก่อนขึ้นรถ หรือตัดหน้ารถที่อยู่ในเขตทางรอบบริเวณวงเวียน



วงเวียน

1.28 เครื่องหมาย “ช่องเดินรถประจำทาง” หมายความว่า บริเวณที่ติดตั้งเครื่องหมายเป็นบริเวณที่กำหนดให้ เป็นช่องเดินรถประจำทาง ห้ามมิให้รถอื่นนอกจากรถโดยสารประจำทาง หรือรถบรรทุกคนโดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนดใช้ช่องเดินรถประจำทางภายในระยะเวลาที่กำหนด



ช่องเดินรถประจำทาง

2. เครื่องหมายจราจรประเภทเตือน

คือ เครื่องหมายเตือนให้ผู้ใช้ทางระวังอันตรายตามความหมายในแผ่นเครื่องหมายนั้น ๆ

เครื่องหมายประเภทนี้ใช้ติดตั้งในเขตทางที่อาจเกิดอันตราย หรืออุบัติเหตุขึ้นได้เพื่อป้องกันอันตราย หรืออุบัติเหตุดังกล่าว ให้ผู้ขับรถปฏิบัติตามความหมายของเครื่องหมายนั้น ๆ เช่น

2.1 เครื่องหมาย “ทางโค้งซ้าย” หมายความว่า ทางข้างหน้าโค้งไปทางซ้าย ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควร และเดินรถด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง



ทางโค้งซ้าย

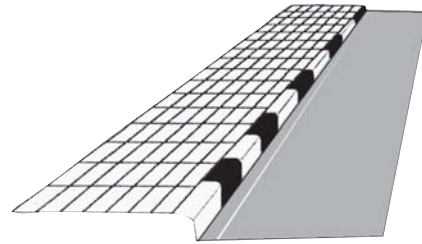
2.2 เครื่องหมาย “ทางโค้งขวา” หมายความว่า ทางข้างหน้าโค้งไปทางขวา ให้ขับรถให้ช้าลงพอสมควร และเดินรถชิดด้านซ้ายด้วยความระมัดระวัง



ทางโค้งขวา

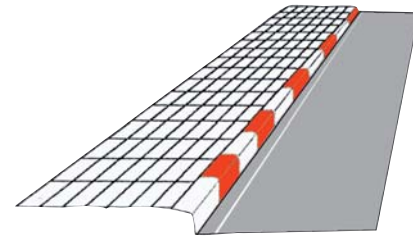
เครื่องหมายบนขอบทาง

1. เครื่องหมาย **“แสดงขอบทางหรือวงเวียนห้ามหยุดและจอดพักรถ”** หมายความว่า เส้นแสดงแนวขอบทางเป็นเส้นประสีขาว ขนาดกว้าง 10 เซนติเมตร ยาว 30 เซนติเมตร เว้นช่องห่าง 60 เซนติเมตร ให้ใช้บริเวณในช่องจราจรด้านขวาของเส้นนั้น ห้ามหยุดรถและจอดพักรถ



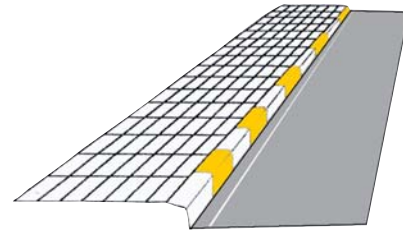
แสดงขอบทางหรือวงเวียนห้ามหยุดและจอดพักรถ

2. เครื่องหมาย **“ห้ามหยุดหรือจอดพักรถ”** หมายความว่า ห้ามมิให้หยุดรถหรือจอดรถทุกชนิดตรงแนวนั้นเป็นอันขาด เป็นเส้นสีขาวสลับสีแดง มีขนาดยาว 50 เซนติเมตร แสดงที่ขอบทางของวงเวียนและที่อื่น ๆ



ห้ามหยุดหรือจอดพักรถ

3. เครื่องหมาย **“ห้ามจอดรถแต่หยุดได้ชั่วขณะรับ-ส่งคนโดยสารหรือสิ่งของ”** หมายความว่า ห้ามมิให้จอดรถทุกชนิดระหว่างแนวนั้น เว้นแต่การหยุดรับ-ส่งคนหรือสิ่งของของชั่วขณะ ซึ่งต้องกระทำโดยมิชักช้า เป็นเส้นสีขาวสลับสีเหลือง ขนาดยาว 50 เซนติเมตร แสดงที่ขอบทาง ขอบวงเวียน และที่อื่น ๆ



ห้ามจอดรถแต่หยุดได้ชั่วขณะรับ-ส่งคนโดยสารหรือสิ่งของ

สัญญาณจราจร

สัญญาณจราจร หมายความว่า สัญญาณใดไม่ว่าจะแสดงด้วยธงไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เลี้ยว นกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใดสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูงเข็น หรือไถ่ต้อนสัตว์ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น (มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522)

สัญญาณจราจร แบ่งเป็น 3 ชนิด คือ

1. สัญญาณไฟจราจร
2. สัญญาณมือและแขน
3. สัญญาณนกหวีด

สัญญาณไฟจราจร หมายถึง สัญญาณจราจรที่ใช้ควบคุมการจราจร โดยโคมสัญญาณไฟจราจรประกอบด้วย ดวงโคมสัญญาณไฟอย่างน้อยสามดวง สัญญาณไฟจราจรสีแดงตอนบน สัญญาณไฟจราจรสีเหลืองอำพันอยู่ตอนกลาง และสัญญาณไฟจราจรสีเขียวอยู่ตอนล่าง ในบางกรณี อาจมีโคมสัญญาณไฟจราจร ลูกศรสีเขียวประกอบด้วย โคมสัญญาณไฟจราจร



โดยทั่วไปมีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางกว้าง 200 มิลลิเมตร โคมสัญญาณไฟจราจรลูกศรสีเขียวโดยทั่วไปมีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 300 มิลลิเมตร สัญญาณไฟจราจรติดตั้งเสาในลักษณะที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน ในแต่ละทิศทางของการจราจรต้องมีสัญญาณไฟจราจรอย่างน้อย 2 ชุด ชุดแรกติดตั้งบนขอบทางด้านซ้ายมือใกล้ทางแยกในกรณีทางนั้น ๆ มีช่องทางเดินรถหลายช่องทางจะติดตั้งสัญญาณไฟจราจรบนเกาะกลางทางเพิ่มขึ้นอีกก็ได้ ชุดที่สองติดตั้งบนเกาะกลางทางหรือเกาะกลางทางฝั่งตรงข้ามของทางแยกนั้น ๆ

สัญญาณมือและแขน หมายถึง สัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ปรากฏข้างหน้า



สัญญาณนกหวีด หมายถึง สัญญาณจราจรที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงด้วยเสียงสัญญาณนกหวีด
สัญญาณนกหวีด มี 2 อย่าง คือ

1. ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดยาวหนึ่งครั้ง ให้ผู้ขับขี่หยุดรถทันที
2. ใช้เสียงสัญญาณนกหวีดสั้น 2 ครั้งติดต่อกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถผ่านไป

ดังนั้น นอกจากทำสัญญาณจราจรแล้วจะต้องใช้สัญญาณนกหวีดให้เป็นและถูกต้องด้วย และจะต้องควบคู่กันไป เพราะในขณะปฏิบัติหน้าที่จราจรนั้น บางครั้งใช้แต่สัญญาณมือ ผู้ขับขี่อาจจะไม่ได้มองเห็นจึงต้องใช้เสียงนกหวีดซึ่งช่วยให้ได้ยิน หรือถ้าจะใช้แต่เสียงนกหวีดก็ไม่ได้เพราะผู้ขับขี่อาจจะไม่ได้ยิน ดังนั้นต้องใช้พร้อมกันทั้ง 2 อย่าง

ข้อสำคัญ การเป่านกหวีดให้เป่าแรงเต็มที่และเฉียบขาดทุกครั้ง และใช้เฉพาะเพื่อให้สัญญาณเท่านั้น ผู้ที่มกหวีดไว้แล้วทำให้เกิดเสียงทุกครั้งที่ย้ำใจออก หรือเป่าตลอดเวลาเป็นการก่อให้เกิดความรำคาญ เป็นการพรั่าเพรื่อ ซึ่งจะหมดความหมายหรือไม่ศักดิ์สิทธิ์ การปฏิบัติหน้าที่เป็นหน่วยหรือหลายคนควรให้หัวหน้าเป็นผู้เป่าแต่เพียงผู้เดียว

การใช้ทำสัญญาณมือพร้อมกับสัญญาณนกหวีด ใช้ดังนี้

- การเป่านกหวีดให้รถหยุด เป่าเมื่อใช้สัญญาณมือห้ามรถหยุดเรียบร้อยแล้ว เป่ายาว 1 ครั้ง
- ถ้าเป่านกหวีดให้รถไปได้ เป่าเมื่อกำลังใช้สัญญาณมือ หรือในขณะที่โบกมือพร้อมกับเป่านกหวีด

เสียงสั้น ๆ 2 ครั้ง

การหมุนตัว

การหมุนตัวไปตามทิศทางของการปฏิบัติท่าสัญญาณมือนั้น ขอให้หมุนไปทางขวามือเสมอ คือ เอาทางด้านขวามือเป็นหลัก หมุนไปครั้งละ 90 องศา

หลักในการหมุนตัว

- เริ่มจากท่าตามระเบียบพัก
- เปิดปลายเท้าขวาขึ้นเล็กน้อย จิกส้นเท้าขวาไว้เปรียบเสมือนขาวงเวียนแล้วหมุนตัวไป เอาขวาเป็นหลัก

ท่าสัญญาณจราจร

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (มาตรา 24) ได้กำหนดท่าสัญญาณจราจรเพื่อเป็นการปฏิบัติให้เป็นแบบอย่างเดียวกัน และเป็นหลักการที่ฝึกปฏิบัติของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ให้เป็นแบบอย่างเดียวกันและถูกต้องตามกฎหมายจราจรทางบก ได้กำหนดไว้ดังนี้

ท่าสัญญาณจราจร มี 2 ท่าใหญ่ ๆ คือ

1. ท่าห้ามรถหรือให้รถหยุด
2. ท่าปล่อยรถหรือให้รถไปได้

ท่าห้ามรถหรือให้รถหยุด แบ่งออกเป็น 4 ท่า ดังนี้

1. ห้ามรถทางด้านหน้า
2. ห้ามรถทางด้านหลัง
3. ห้ามรถทางด้านขวา
4. ห้ามรถทางด้านซ้าย



ห้ามรถทางด้านหน้า



ห้ามรถทางด้านขวา



ห้ามรถทางด้านหลัง



ห้ามรถทางด้านซ้าย

ท่าห้ามรถหรือให้รถหยุด

1. ห้ามรถทางด้านหน้า มี 1 จังหวะ



ห้ามรถทางด้านหน้า

ยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบน และให้ขนานกับพื้น ตั้งฝ่ามือขึ้น โดยฝ่ามือหันไปข้างหน้า นิ้วมือทั้ง 5 เรียงชิดติดกัน

2. ห้ามรถทางด้านหลัง มี 3 จังหวะ



ห้ามรถทางด้านหลัง

- 2.1 สลัดหน้าไปทางด้านหลังทางซ้าย เพื่อมองรถข้างหลัง
- 2.2 ยกแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ หรือขนานกับพื้น หันฝ่ามือไปทางด้านหน้า นิ้วมือทั้ง 5 เรียงชิดติดกัน
- 2.3 สลัดหน้ากลับ

3. ห้ามรถทางด้านขวา มี 4 จังหวะ



ห้ามรถทางด้านขวา

- 3.1 สลัดหน้าไปทางขวา เพื่อมองรถทางด้านขวา
- 3.2 ยกแขนขวาเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ หรือขนานกับพื้น คว่ำฝ่ามือลงขนานกับพื้น นิ้วมือทั้ง 5 เรียงชิดติดกัน
- 3.3 หักฝ่ามือขึ้น ดูให้พอสวยงาม นิ้วมืองยังเรียงชิดติดกัน
- 3.4 สลัดหน้ากลับ

4. ห้ามรถทางด้านซ้าย มี 4 จังหวะ



ห้ามรถทางด้านซ้าย

- 4.1 สลัดหน้าไปทางซ้าย เพื่อมองรถทางด้านซ้าย
- 4.2 ยกแขนซ้ายเหยียดออกไปเสมอระดับไหล่ หรือขนานกับพื้น คว่ำฝ่ามือลงขนานกับพื้น นิ้วมือทั้ง 5 เรียงชิดติดกัน
- 4.3 หักฝ่ามือขึ้น ดูให้พอสวยงาม นิ้วมืองยังเรียงชิดติดกัน
- 4.4 สลัดหน้ากลับ

ท่าปล่อยรถหรือให้รถไปได้ ต้องมาจากท่าห้ามรถ

1. ปล่อยรถทางด้านหน้า มี 4 จังหวะ



- 1.1 หักแขนไปทางข้างหน้าประมาณ 90 องศา ฝ่ามือหันเข้าหาตัว
- 1.2 สลัดมือและแขนช่วงล่างไปข้างหน้าให้ขนานกับพื้น ฝ่ามือหงายขึ้น
- 1.3 โบกมือและแขนช่วงล่างไปด้านหลัง 3 ครั้ง หรือหลายครั้งแล้วแต่ความจำเป็น
- 1.4 เก็บมือไปอยู่ในท่าตามระเบียบพัก

2. ปล่อยรถทางด้านหลัง มี 4 จังหวะ



- 2.1 สลัดหน้าไปทางด้านหลังทางซ้าย เพื่อมองดูรถทางด้านหลัง
- 2.2 ลดมือและแขนซ้ายลง ท่ามุมประมาณ 45 องศากับลำตัว
- 2.3 เปิดมือไปทางด้านหลังพอประมาณ แล้วโบกมือไปข้างหน้า 3 ครั้ง หรือหลายครั้งแล้วแต่ความจำเป็น
- 2.4 เก็บมือไปอยู่ในท่าตามระเบียบพักพร้อมกับสลัดหน้ากลับ

3. ปล່อยรถทางด้านขวา มี 4 จังหวะ



- 3.1 สลัดหน้าไปทางขวา เพื่อมองดูรถทางด้านขวา
- 3.2 พลิกฝ่ามือขึ้น
- 3.3 โบกมือและแขนช่วงล่างผ่านศีรษะไปทางด้านหลัง 3 ครั้ง
- 3.4 เก็บมืออยู่ในท่าตามระเบียบพร้อมสลัดหน้ากลับมาอยู่ในท่าตรง

4. ปล່อยรถทางด้านซ้าย มี 4 จังหวะ



- 4.1 สลัดหน้าไปทางซ้าย เพื่อมองดูรถทางด้านซ้าย
- 4.2 พลิกฝ่ามือขึ้น
- 4.3 โบกมือและแขนช่วงล่างผ่านศีรษะไปทางด้านหลัง 3 ครั้ง หรือหลายครั้งแล้วแต่ความจำเป็น
- 4.4 เก็บมืออยู่ในท่าตามระเบียบพร้อมสลัดหน้ากลับมาอยู่ในท่าตรง

หมายเหตุ ท่าสัญญาณจราจร ทำห้ามรถ ทำปล່อยรถ สมาชิกยุวกาชาดจะต้องพยายามฝึกให้เกิดทักษะ และถ้าต้องใช้พร้อม ๆ กัน ก็ทำไปตามลำดับขั้นตอนที่ละขั้นตอน

ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ

ปัจจุบันกองบังคับการตำรวจจราจร กองบัญชาการตำรวจนครบาลมีศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร ซึ่งประกอบด้วยการนำเอาเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้ในการจัดการ ควบคุม และสั่งการด้านการจราจร ที่เราเรียกว่า “ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems)”

ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ หมายถึง ระบบที่มีการใช้เทคโนโลยีด้านการคำนวณเทคโนโลยีสารสนเทศ และการสื่อสารมาใช้ในการจัดการจราจรและการขนส่งที่สอดคล้องกับเวลาจริง (Real Time) มากที่สุด ทั้งนี้เพื่อเป็นการเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง การเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการจราจรมีความสะดวก รวดเร็วในการเดินทาง และก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

ระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ ประกอบด้วย 6 ระบบสำคัญ คือ

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

1. ระบบการจัดการจราจร เกี่ยวข้องกับการควบคุมการจราจรและสัญญาณไฟจราจร โดยการนำเอาเทคโนโลยีขั้นสูงทั้งในด้านฮาร์ดแวร์และซอฟต์แวร์มาใช้ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรให้เกิดประสิทธิภาพ นอกจากนั้นยังรวมถึงการจัดการกับอุบัติเหตุหรืออุบัติเหตุต่าง ๆ โดยการใช้ Sensor และเทคโนโลยีทางการสื่อสาร เพื่อตรวจสอบการเกิดอุบัติเหตุและการยืนยันการดำเนินการช่วยเหลือ ที่สำคัญอย่างยิ่งคือ ระบบดังกล่าวจะมีการนำเทคโนโลยีด้านการตรวจตรา เช่น การนำเอาอุปกรณ์สำหรับตรวจนับจำนวนยานพาหนะมาใช้ เพื่อให้การคำนวณรอบสัญญาณไฟมีความสอดคล้องกับปริมาณการจราจรในแต่ละทิศทางของทางแยกและตรงกับเวลาจริงมากที่สุด

2. ระบบการให้ข้อมูลข่าวสารการเดินทาง ระบบดังกล่าวนี้เป็นการให้ข้อมูลข่าวสารก่อนการเดินทาง ระบบแนะนำเส้นทางติดตั้งในรถยนต์ การให้ข้อมูลข่าวสารขณะเดินทางเกี่ยวกับอุบัติเหตุและอุบัติเหตุต่าง ๆ ตลอดจนสภาพถนน สภาพการจราจร และสภาพแวดล้อม โดยใช้เทคโนโลยีด้านวิทยุสื่อสาร ป้ายสลับข้อความ อินเทอร์เน็ต การรายงานข่าวทางโทรทัศน์ และการให้ข้อมูลส่วนบุคคล (PDA) เป็นต้น นอกจากนั้นแล้ว ยังมีระบบนำทางในยานพาหนะโดยอาศัยเทคโนโลยีการตรวจสอบตำแหน่งของยานพาหนะอัตโนมัติ (AVL) อีกด้วย

3. ระบบความปลอดภัยในยานพาหนะและการจัดการเหตุฉุกเฉิน ประกอบด้วย เทคโนโลยีเกี่ยวกับยวดยานอันจะช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขับขี่ ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพและความสะดวกสบายในการขับขี่ อีกทางหนึ่ง มีการควบคุมความเร็วอัตโนมัติ การเตือนการชน การหลีกเลี่ยงการชน เครื่องมือป้องกันหรือเตือนกรณีผู้ขับขี่ง่วงนอน ตลอดจนการส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ เป็นต้น ส่วนระบบการจัดการอุบัติเหตุหรือกรณีฉุกเฉินนั้น สามารถดำเนินการได้โดยการใช้เทคโนโลยี การบอกตำแหน่งยานพาหนะอัตโนมัติ (AVL) รวมทั้งเทคโนโลยีด้านอื่น เช่น Surveillance และ Mayday Technologies เป็นต้น

4. ระบบการบริหารจัดการรถสินค้า เป็นระบบที่มีวัตถุประสงค์หลักในการเพิ่มผลผลิตและความปลอดภัยในอุตสาหกรรมและการขนส่งสินค้า โดยการปรับปรุงการจดทะเบียน การออกใบอนุญาต การจัดเก็บภาษีและขั้นตอนการขนส่งสินค้า โดยมีการใช้เทคโนโลยีการตรวจปล่อยรถแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Clearance) การจัดการและติดตามรถบรรทุก ตลอดจนการตรวจสอบความปลอดภัย ซึ่งระบบดังกล่าวไม่ได้เกี่ยวข้องในทางตรงต่อการแก้ไขปัญหาจราจร หากแต่เป็นระบบที่ส่งผลดีทางอ้อมต่อการจัดการจราจร

5. ระบบการจัดการรถขนส่งสาธารณะ เป็นระบบที่ใช้เทคโนโลยีในการบอกตำแหน่งของยานพาหนะอัตโนมัติ (AVL) ซึ่งจะเป็ประโยชน์ต่อประชาชน เนื่องจากสามารถทราบเวลาในการรอรถโดยสารสาธารณะ ทำให้สามารถบริหารเวลาการเดินทางได้ดียิ่งขึ้น มีการให้สิทธิแก่รถโดยสารสาธารณะที่แยกสัญญาณไฟ เป็นต้น

6. ระบบชำระค่าโดยสาร ค่าผ่านทางอัตโนมัติ เป็นระบบการจ่ายเงินค่าโดยสารรถโดยสารสาธารณะและการเก็บค่าผ่านทางแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยการใช้บัตร Smart Card สำหรับการเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัตินั้นจะมีอุปกรณ์สำหรับหักค่าผ่านทางจากบัตร Smart Card โดยที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่ต้องจอดรถเพื่อจ่ายเงินให้กับเจ้าหน้าที่เก็บเงินอย่างที่เราค้นเคยกันอยู่ในปัจจุบัน

การนำระบบดังกล่าวมาใช้จะส่งผลดี คือ เป็นการลดมลภาวะจากท่อไอเสียรถยนต์ และลดแควคอย (เพราะระบบเดิมต้องจอดรถเพื่อรอจ่ายเงิน) นอกจากนี้ยังประหยัดเวลาในการเดินทางและเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานอีกด้วย

บทที่ 5

การเดินเท้าและการโดยสารรถโดยสารปลอดภัย

นับแต่อดีตจนถึงปัจจุบันการใช้รถใช้ถนนยังเป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน หรือได้รับความพิการ ฯลฯ ทั้งนี้อาจเนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนประมาท ไม่รอบคอบ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ถนนไม่มีความปลอดภัย ไม่ได้มาตรฐาน ขรุขระ และเป็นหลุมบ่อ เป็นต้น แม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลาย ๆ ฝ่ายจะได้ร่วมกันป้องกันและแก้ไขให้การจราจรดีขึ้น และอุบัติเหตุลดลงก็ตาม แต่อุบัติเหตุและความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากการเดินเท้าและโดยสารรถก็ยังคงเกิดขึ้นอยู่เสมอ

การศึกษาเรื่องการเดินเท้าและการโดยสารรถโดยสารปลอดภัยเป็นทางหนึ่งที่จะช่วยลดปัญหาดังกล่าวได้ หากได้ศึกษาแล้วนำไปปฏิบัติหรือแก้ไข เพราะการดำรงชีวิตของคนเราในแต่ละวันมีความจำเป็นต้องใช้รถใช้ถนนเพื่อไปทำงาน ไปเรียนหนังสือ และธุรกิจอื่น ๆ

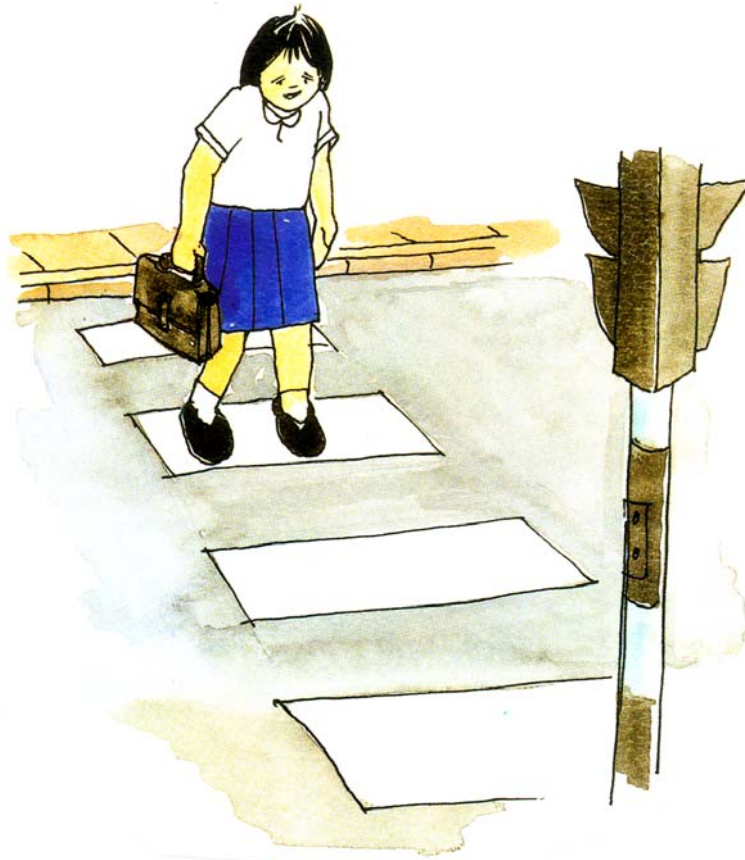
พระราชบัญญัติจราจรทางบก ปี พ.ศ. 2522 ได้กำหนดลักษณะการเดินของคนเดินเท้า การโดยสารรถประจำทางอย่างปลอดภัยไว้ด้วย ซึ่งจะกล่าวในรายละเอียดดังนี้

คนเดินเท้า คือ คนเดินและรวมถึงผู้ใช้เก้าอี้สำหรับคนพิการ หรือสำหรับเด็กด้วย

การกำหนดให้ผู้เดินเท้าปฏิบัติ



ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถ ให้เดินบนทางหรือไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถ ให้เดินริมทางด้านขวาของตน ถ้าฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 200 บาท



ภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้าม ห้ามมิให้ข้ามทางนอกทางข้าม ถ้าฝ่าฝืนต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 200 บาท

การเดินบนถนน

1. **ถนนที่มีทางเท้า** ให้เดินชิดด้านในซ้ายมือ ด้านรั้ว ด้านตึก
2. **ถนนที่ไม่มีทางเท้า** ให้เดินชิดทางรถด้านขวามือของตัวเอง คือ เดินให้สวนทางกับรถที่วิ่งเข้ามา อย่าเดินหันหลังให้รถ จะเป็นอันตรายเพราะเราไม่สามารถมองเห็นทางด้านหลัง

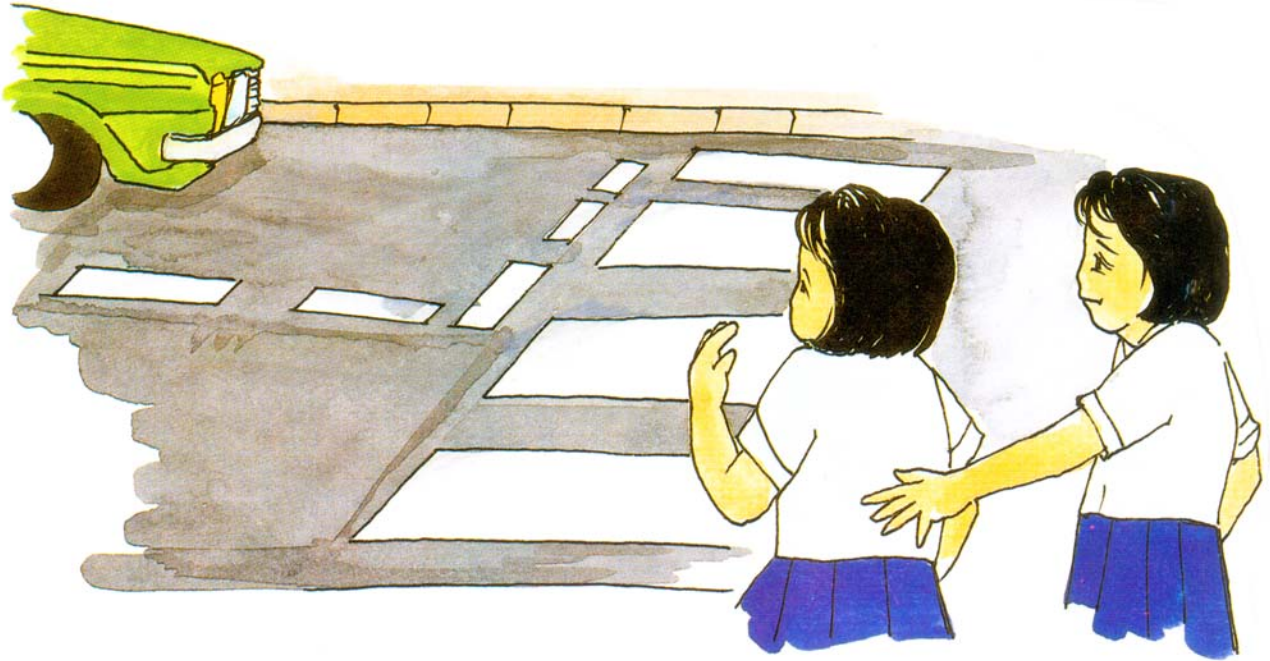
การข้ามถนน

การข้ามถนนมีที่ข้ามอยู่ 5 แห่ง คือ

1. ข้ามที่ทางม้าลาย
2. ข้ามที่สะพานลอย
3. ข้ามที่อุโมงค์
4. ข้ามที่ทางแยกไฟแดง
5. ข้ามที่ไม่มีสัญญาณอะไรเลย

กฎจราจรได้ระบุไว้ว่า ภายในระยะทาง 100 เมตร นับจากตัวเราที่ยืนอยู่ไปถึงทางข้ามที่กำหนดเอาไว้ดังกล่าว จะต้องเดินไปข้ามที่จุดนั้น มิฉะนั้นจะมีความผิดตามกฎหมายจราจรปรับไม่เกิน 200 บาท

หลักในการข้ามถนน

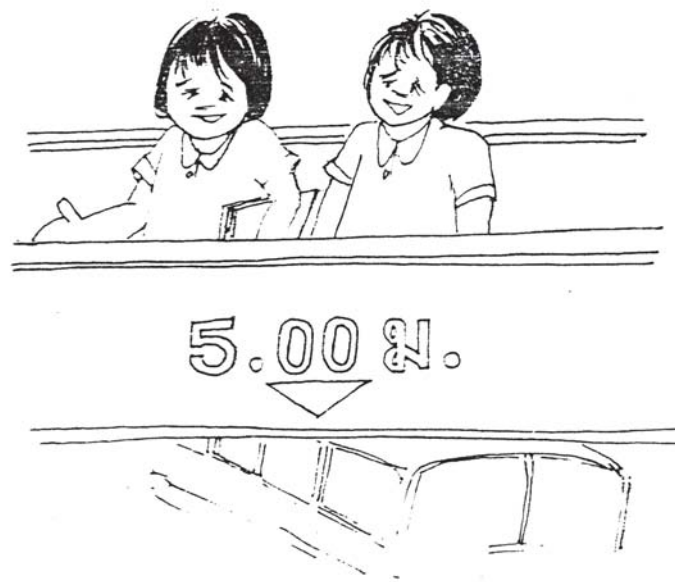


1. ข้ามที่ทางม้าลาย ต้องยืนรอบนทางเท้าหรือไหล่ทางเสียก่อน มองขวาดูรถ มองซ้ายดูรถ มองขวาอีกครั้ง เพื่อความแน่ใจว่ารถอยู่ห่างทั้งสองข้างแล้วจึงค่อยข้าม ข้ามอย่างรีบเร่งและให้เดินทางซ้ายมือของทางม้าลาย



ถ้าทางม้าลายนั้นมีเสาไฟเป็นรูปสัญญาณตุ๊กตาคนข้ามถนนที่ทางม้าลาย ต้องปฏิบัติดังนี้

- 1.1 ยืนบนทางเท้าหรือไหล่ทาง
 - 1.2 ตึกตารูปคนสีแดงห้ามข้ามเด็ดขาด
 - 1.3 ตึกตาเขียว เป็นสัญญาณให้ข้ามถนนได้แต่ต้องให้รถหยุดเสียก่อน
2. ข้ามที่สะพานลอย ในระยะ 100 เมตร ต้องเดินไปข้ามตามกฎจราจรกำหนดไว้ ข้ามบนสะพานลอยปลอดภัยที่สุด และห้ามข้ามใต้สะพานลอย



3. ข้ามที่อุโมงค์ การข้ามเดินลงไปใต้สะพานแล้วลอดข้ามไปขึ้นที่ฝั่งตรงข้าม ปลอดภัยเช่นเดียวกันกับการข้ามที่สะพานลอย



หยุด เลี้ยวซ้ายไป

4. ข้ามที่บริเวณทางแยกไฟแดงให้ยืนรอนบนทางเท้าหรือไหล่ทาง เมื่อรถหยุดติดไฟแดงแล้วจึงก้าวลงข้ามถนนได้ และระวังรถที่ได้สัญญาณลูกศรออกเลี้ยวซ้ายด้วย เมื่อลูกศรชี้เขียวให้รถเลี้ยวซ้ายผ่านไก่อน จึงจะก้าวข้ามลงไปได้

ถ้ามีจากรยืนอยู่ที่ทางแยก ให้สังเกตและฟังสัญญาณนกหวีดของตำรวจจราจรที่เป่าสัญญาณนกหวีด ถ้าเป่าสัญญาณนกหวีดเสียงยาวปืดหนึ่งครั้ง ให้รถหยุดก็เปรียบเสมือนไฟแดง ถ้าเป่าสัญญาณนกหวีดสั้น ๆ 1-2 ครั้ง ปืด-ปืด ก็เปรียบเสมือนไฟเขียว

5. ข้ามที่ไม่มีสัญญาณอะไรเลย ต้องอาศัยหลักของกฎจราจรอย่างเคร่งครัด คือ จะต้องมองขวามองซ้ายก่อนเสมอทุกครั้ง ในการข้ามถนน และเมื่อเห็นรถวิ่งมาช้า ห่างจากตัวเราจะปลอดภัยที่สุดในการข้าม

การข้ามถนนในเวลากลางคืน

หลักปฏิบัติที่ปลอดภัย

1. สวมเสื้อผ้าสีขาวให้ตัดกับความมืด
2. มีผ้าขาวโบกให้เห็นสัญญาณหรือไฟฉายก็ได้ การโบก ให้โบกแบบมองขวา มองซ้าย และมองขวา เพื่อให้แน่ใจอีกครั้ง
3. ยืนบนทางเท้าหรือไหล่ทาง มองขวา มองซ้าย และเพื่อให้แน่ใจมองขวาอีกครั้ง อย่าประมาท

การโดยสารรถประจำทางอย่างปลอดภัย

1. ขึ้น-ลงรถประจำทางที่ป้ายจอดรถประจำทาง
2. ต้องให้รถจอดสนิทเสียก่อนจึงขึ้นรถ
3. ให้คนโดยสารลงจากรถเสียก่อนแล้วจึงขึ้นรถ
4. ขึ้นรถแล้วถ้ามีที่นั่ง นั่งให้เรียบร้อย
5. อย่ายื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกนอกตัวรถ
6. ลงจากรถแล้วจะข้ามถนนให้ยืนรอจนรถที่ลงมานั้นผ่านไก่อนจึงข้าม การข้ามถนนขณะที่รถนั้นยังจอดอยู่จะเป็นอันตราย เพราะรถวิ่งแซงขึ้นมาจะชนได้
7. อย่าเกาะห้อยโหนรถประจำทาง
8. อย่าขึ้น-ลงนอกป้าย เช่น บริเวณแยกไฟแดง บริเวณรถติด เป็นต้น

หมายเหตุ ขณะที่ยืนรอรถอยู่ที่บริเวณป้ายอย่าเหม่อหรือใจลอย ควรจะยืนอยู่บนทางเท้าหรือไหล่ทาง ถ้ามีสิ่งก้ำกัก็จะเป็นการดี เช่น เสาไฟ ต้นไม้ เพราะรถวิ่งเข้าป้ายอาจเบรคแตก ปีนฟุตบอลขึ้นมาชนคนบนบริเวณที่ยืนรอรถได้

การขับซึ่รถจักรยาน 2 ล้อ ที่ถูกต้องตามกฎหมาย

ผู้ที่จะขับซึ่รถจักรยานออกนอกถนนใหญ่ได้ ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

1. กฎจราจรกำหนดให้ขับซึ่ได้เพียง 1 คน
2. ขับซึ่ชิดขอบทางด้านซ้ายมือเสมอ
3. บรรทุกของได้ไม่เกิน 30 กิโลเมตร
4. สองมือถือคันบังคับให้แน่น
5. เลือกจักรยานให้เหมาะสมสำหรับตัวผู้ขับซึ่

รถฉุกเฉิน

รถฉุกเฉินมีหลายประเภท เช่น

1. รถตำรวจ รถฉุกเฉินของหน่วยราชการทหาร
2. รถดับเพลิง
3. รถโรงพยาบาล
4. รถมูลนิธิร่วมกตัญญูและปอเต็กตึ๊ง

หลักปฏิบัติเมื่อได้ยินเสียงสัญญาณรถฉุกเฉิน

1. ให้คนเดินเท้าที่เดินอยู่ริบเดินหลักหรือเดินชิดด้านขอบทางด้านใดด้านหนึ่ง เพื่อให้รถฉุกเฉินนั้นผ่านไปก่อน
2. สำหรับผู้ขับขี่รถที่วิ่งอยู่ด้านหน้า เมื่อได้ยินเสียงรถฉุกเฉินซึ่งตามมา ให้ผู้ขับขี่จอดรถชิดขอบทางด้านซ้ายมือทันที ให้รถฉุกเฉินวิ่งผ่านไปก่อน แต่ห้ามมิให้จอดในบริเวณทางร่วมทางแยก

สิ่งที่ไม่ควรปฏิบัติ

1. อย่าขับรดย้อนศร
2. อย่าข้ามถนน เมื่อสัญญาณไฟเป็นแสงสีเขียวยบริเวณทางแยก
3. อย่าเล่นเกะกะบนผิวจราจรหรือไหล่ทาง
4. อย่าเกาะห้อยโหนรถประจำทาง
5. อย่าใส่เสื้อผ้าสีดำข้ามถนนเวลากลางคืน
6. อย่าหยุดยืนอยู่บริเวณกลางถนน

การโดยสารรถประจำทาง

รถโดยสาร หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่เดินตามที่กำหนดไว้และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคนตามอัตราที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทาง

ผู้เก็บค่าโดยสาร หมายความว่า ผู้ซึ่งรับผิดชอบในการเก็บค่าโดยสาร และดูแลคนโดยสารที่อยู่ประจำรถบรรทุกคนโดยสาร

การหยุด การจอดรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟสัญญาณก่อนในระยะไม่น้อยกว่า 30 เมตร

การจอด จะต้องจอดทางด้านซ้ายของขอบทางและให้ด้านซ้ายของรถขนานชิดขอบทางหรือไหล่ทางในระยะห่างไม่เกิน 25 เซนติเมตร

ห้ามมิให้เจ้าของรถบรรทุกคนโดยสารหรือผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสาร รับบรรทุกศพ หรือคนที่เป็นโรคเรื้อนหรือโรคติดต่อไปร่วมกับคนโดยสารอื่น เว้นแต่

- ไม่ใช่บรรทุกคนโดยสารอื่นร่วมไปด้วย หรือเป็นการบรรทุกศพร่วมกับญาติหรือผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้อง
- ห้ามมิให้เจ้าของ ผู้ขับขี่รถบรรทุกคนโดยสาร ผู้เก็บค่าโดยสาร หรือบุคคลใดที่มีส่วนได้เสีย

เรียกให้คนขึ้นรถโดยส่งเสียงอื้ออึง ก่อให้เกิดความรำคาญแก่คนโดยสารหรือผู้อื่น ดึงเหนี่ยว หรือยึดยึดคน หรือสิ่งของเพื่อให้คนขึ้นรถนั้น



- ห้ามมิให้เจ้าของ ผู้ขับขี่ หรือผู้เก็บค่าโดยสารปฏิเสธไม่รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสารโดยไม่มีเหตุอันควร
- ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารต้องหยุดและส่งคนโดยสารที่เครื่องหมายหยุดรถประจำทาง
- ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถบรรทุกทุกคนโดยสารรับบรรทุกทุกคนโดยสารเกินจำนวน
- ห้ามมิให้ผู้ขับขี่และผู้เก็บค่าโดยสารสูบบุหรี่ หรือคยุขณะปฏิบัติหน้าที่ และกล่าววาจาไม่สุภาพเสียดสี

ดูหมิ่น ก้าวร้าว หรือแสดงกิริยา ในลักษณะดังกล่าวดูต่อคนโดยสารหรือผู้อื่น

- ผู้โดยสารต้องชำระค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นตามอัตราที่กำหนด
- ผู้โดยสารต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดว่าด้วยความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยตามที่กำหนด

ตลอดเวลาที่อยู่ในระหว่างการโดยสาร

สำหรับการโดยสารรถประจำทางที่ให้ปลอดภัยนั้น ต้องไปหยุดยืนรอรถประจำทางอยู่บนทางเท้าไหล่ทางที่ป้ายหยุดรถประจำทาง ไม่ควรไปหยุดยืนรอรถลงไปทางเดินรถ เพราะจะทำให้เกะกะกีดขวางทางเดินรถ หรืออาจเกิดอันตรายได้

เมื่อรถประจำทางมาจอดชิดขอบทาง และหยุดสนิทแล้วก็ขึ้นไปได้ ถ้ามีเด็กควรจะให้เด็กขึ้นไปก่อน เมื่อมีที่นั่งก็นั่งให้เรียบร้อย และถ้ามีที่นั่งติดอยู่กับหน้าต่างไม่ควรยื่นอวัยวะส่วนใดส่วนหนึ่งออกไปนอกตัวถังรถเป็นอันตราย เพราะจะทำให้เกิดอันตรายได้ จากรถที่แซงขึ้นไป หรือรถที่สวนมา ถ้าไม่มีที่นั่งก็ยืนอยู่ภายในของรถ ไม่ยื่นเกะกะหรือเกาะห้อยโหนอยู่ที่บันได หรือตรงทางประตูขึ้น-ลงเพราะกีดขวางทาง และไม่ขึ้นรถที่กำลังหยุดรอสัญญาณไฟหรือขณะที่รถติดขัดการจราจร หรือกระโดดขึ้นระหว่างป้าย

สำหรับการลงจากรถประจำทางก็ต้องให้รถหยุดชิดขอบทาง ตรงป้ายหยุดรถ และหยุดสนิทเสียก่อน จึงจะลงจากรถ ถ้ามีเด็กไปด้วยผู้ใหญ่ควรลงมาก่อนเด็กแล้วนำเด็กลงที่หลัง เพราะจะไม่เกิดอันตรายกับเด็ก เนื่องจากรถที่แซงขึ้นมา และการลงจากรถประจำทางไม่ควรกระโดดขึ้นหรือลงในขณะที่รถกำลังแล่นอยู่จะพลั้งพลาดเกิดอันตรายได้ หรือว่าลงไปในขณะที่รถจอดไม่ชิดขอบทางบริเวณป้าย เพราะอาจจะเกิดอันตรายจากรถที่แซงขึ้นมาทางด้านซ้ายได้

สำหรับการโดยสารรถส่วนตัว หรือรถสาธารณะก็ควรปฏิบัติให้ถูกต้อง คือ ขึ้นหรือลงในที่ที่ซึ่งกฎหมายได้กำหนดไว้ การจอดรถให้จอดชิดขอบทางและขึ้นหรือลงทางด้านซ้าย หรือด้านที่อยู่ชิดขอบทาง การขึ้นหรือลงด้านขวาจะทำให้เกิดอันตรายจากรถที่แซงขึ้นไปหรือรถที่สวนมาได้ และผู้ที่เปิดประตูจะมีความผิดตามกฎหมายอีกด้วย

บทที่ 6

การควบคุมและการจัดการจราจร

ปัญหาการจราจรถือว่าในภาพรวมโดยทั่วไปก็คือ เกิดความไม่สะดวกในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งมีสาเหตุมากมาย เช่น การจราจรคับคั่งเนื่องจากอยู่ในช่วงเวลาเร่งด่วน การจราจรไม่คล่องตัวเนื่องจากเส้นทางนั้นมีปริมาณขบวนรถมากขึ้น แต่ขนาดของถนนเท่าเดิม ผิวจราจรไม่ดี ขรุขระ อยู่ในระหว่างการขุดถนนเพื่อวางท่อประปา หรือการจราจรติดขัดเนื่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร จอดรถในที่ที่ห้ามจอดหรือจอดที่ไม่สมควร เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ล้วนเป็นปัญหาจราจรทั้งสิ้น ซึ่งหลาย ๆ ฝ่ายทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และรวมถึงประชาชน ต่างให้ความสนใจและร่วมกันหามาตรการต่าง ๆ เพื่อแก้ปัญหการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย



การควบคุมและการจัดการจราจรคือ การศึกษาวิธีการปฏิบัติและแนวทางในการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้โดยใช้วิธีการและหลักเกณฑ์ในการควบคุมการจราจร เช่น สามารถจัดขบวนรถต่าง ๆ ได้ใช้ถนนอย่างสะดวกและสม่ำเสมอ และยังเป็น การช่วยผู้อื่นให้เดินไปมาได้สะดวกและปลอดภัยด้วย ซึ่งการควบคุมและการจัดการจราจรนั้นจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในเรื่องต่อไปนี้ คือ

1. หน้าที่ในการตรวจการจราจร ทั้งนี้เพื่อ

- ป้องกันการกระทำผิดกฎจราจร
- กวดขันให้ผู้ใช้นถนนทำตามกฎหมาย
- สังเกตการจราจร
- บริการผู้อื่น

2. หน้าที่การควบคุมการจราจร ทั้งนี้เพื่อ

- จัดนำทางให้รถเดินและหยุดสลับกัน ตามเวลาและจังหวะ
- ควบคุมการเดินรถตามแนว ช่องทาง ควบคุมการเลี้ยวรถ การหยุดรถ จอดรถในทาง
- ให้รถและคนเดินเท้าปฏิบัติตามเครื่องหมายและสัญญาณ
- ควบคุมการจราจรในขณะเกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น ไฟไหม้ รถชนกัน รถข่าจรูด รถกีดขวางทาง
- ให้สัญญาณมือ เครื่องหมายจราจร เพื่อ
 - ป้องกันและแก้ไขการจราจรติดขัด
 - ป้องกันอันตรายจากการเดินรถและเดินเท้า

3. ปฏิบัติตามระเบียบปฏิบัติขณะควบคุมและจัดการจราจรดังนี้

- การให้สัญญาณมือและนกหวีดต้องสอดคล้องเป็นแบบเดียวกัน
- ตัดสินใจ เมื่อใดควรจัดการจราจร เมื่อใดควรปล่อยให้รถเดินตามปกติไม่ต้องควบคุม
- ตำแหน่ง (จุดยืน) ในการควบคุมการจราจร
- การห้ามรถหยุด รถต้องมีระยะพอที่รถจะหยุดได้ทัน
- ห้ามกอดอก เท้าเอว ล้วงกระเป๋า ถอดหมวก เคี้ยว ตะโกน และทำความเคารพ
- ใจเย็น ยิ้มแย้มแจ่มใส ไม่โกรธหรือตกใจ
- ไม่ละทิ้งหน้าที่ไปโดยไม่จำเป็น
- การปิดการจราจรเมื่อรถผ่านไม่ได้ ต้องมีทางระบายรถ และระวังทางที่ต่อเนื่องกันไว้ด้วย

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาจุดยืน

1. สามารถมองเห็นขบวนการจราจรได้จากทุกทาง ผู้ใช้ทางและคนเดินเท้าสามารถมองเห็นเราได้โดยชัดเจน
2. การยืนต้องไม่เป็นการกีดขวางทางเดินของยวดยาน
3. จุดที่ยืนนั้นสามารถควบคุมการเลี้ยวของรถได้
4. จุดที่ยืนนั้นตัวเองต้องปลอดภัยที่สุด
5. จุดที่ยืนนั้นสามารถควบคุมคนเดินเท้าได้ด้วย

สาเหตุและการป้องกันเมื่อการจราจรติดขัดล่าช้า

เมื่อการจราจรติดขัด ล่าช้า ให้ค้นหาสาเหตุ และหาทางแก้ไขโดยด่วน เช่น

1. เมื่อการจราจรขัดข้อง เหตุจากทางร่วม ทางแยก และทางตัดกัน การป้องกันและแก้ไขต้องให้ทางออกของชุมชนทางว่างอยู่เสมอ
2. สังเกตและควบคุมการจราจรเมื่อรถหยุด จอด แขนง เกินล้ำ หรือค่อมแนวจราจร
3. เมื่อเปลี่ยนแปลงทางจราจรกะทันหัน ต้องรีบประชาสัมพันธ์และควบคุมการจราจรอย่างใกล้ชิด เพราะผู้ใช้รถอาจหลงทางได้ และเมื่อหลงทางแล้วก็เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การจราจรติดขัดล่าช้าได้
4. เมื่อมีขบวนรถชะลอความเร็วด้วยสาเหตุใด ๆ ก็ตาม เช่น เพื่อสังเกตหรือดูสิ่งผิดปกติในทาง ต้องรีบดำเนินการจัดการจราจร ให้รถอื่นวิ่งไปได้โดยสะดวกและปลอดภัย
5. เมื่อจำนวนรถมีมากผิดปกติ ต้องรีบจัดการจราจร โดยระบายรถออกในชุมชนทางระบายให้ทันทั่วทั้งที่

การแก้ไขเมื่อการจราจรติดขัดล่าช้า

1. ค้นหาสาเหตุที่ทำให้เกิดการติดขัด อาจมองจากที่สูงลงมาเพื่อดูขบวนของรถที่ติดขัดอยู่
2. เมื่อพบสาเหตุต้องรีบจัดการแก้ไขและต้องอยู่ควบคุมจนกว่าการจราจรจะปกติ
3. หากไม่พบสาเหตุ หรือไม่สามารถจัดการแก้ไขได้ ต้องรีบไปชุมชนทางที่ใกล้เคียง เพื่อพิจารณาเจาะทางออกระบายรถ
4. หากชุมชนทางแน่น เจาะทางออกไม่ได้ ต้องไปทางแยก หรือหาทางอื่นใดที่ว่างเพื่อระบายรถออกให้ได้
5. ต้องวางกำลังเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณหรือจัดเครื่องหมายจราจร เช่น ห้ามหยุด ห้ามจอด ห้ามเข้า ห้ามกลับรถ ฯลฯ ตามความจำเป็น
6. อาจต้องขอความช่วยเหลือ เพื่อจัดเจ้าหน้าที่มาร่วมปฏิบัติด้วย

ข้อแนะนำในการปฏิบัติการควบคุมทางแยก

1. จัดทิศทางการจราจร คือ ต้องพิจารณาว่าควรจะให้รถจากทิศตะวันออกและทิศตะวันตก หรือจากทิศเหนือกับทิศใต้ เดินหรือหยุด และควรจะให้ทิศไหนเดินนานเท่าใด และหยุดนานเท่าใด
2. ควบคุมการเลี้ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเลี้ยวขวา ต้องควบคุมให้เป็นไปตามข้อบังคับ และกฎหมาย โดยเคร่งครัด
3. สังเกตการจราจร นอกจากทางแยกที่มีหน้าที่รับผิดชอบแล้วจะต้องสังเกตการจราจรตามทางแยกที่ต่อเนื่องด้วย เพราะความสำคัญในการจราจรย่อมเชื่อมโยงกัน และอาจก่อให้เกิดการขัดข้องขึ้นได้เหมือนกัน
4. เหตุฉุกเฉิน เช่น การเกิดเพลิงไหม้หรือเหตุอื่นในบริเวณใกล้เคียงที่จะทำให้การจราจรตรงทางแยกขัดข้องได้ หรือเหตุรถชนกันกลางถนนก็ดี เจ้าหน้าที่ผู้ควบคุมทางแยกต้องป้องกันยวดยานต่าง ๆ ที่จะเข้าไปในถนนที่มีเหตุเกิดขึ้นให้เปลี่ยนทิศทางไปทางอื่นโดยเร็ว และควบคุมอยู่จนกว่าเหตุการณ์จะสงบ
5. ให้รถปฏิบัติตามสัญญาณหรือเครื่องหมาย
6. ช่วยเหลือคนเดินเท้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการข้ามถนน



7. ป้องกันคนเดินเท้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการข้ามถนน
8. ห้ามจอดรถผิดกฎจราจร เช่น การจอดรถซ้อนกัน จอดใกล้ทางแยกมากเกินไป หยุดจอดรถเป็นการกีดขวางทาง เป็นต้น
 9. รถฉุกเฉิน ซึ่งทำหน้าที่บังคับการจราจรทั่วไปต้องเปิดทางสะดวกให้แก่รถฉุกเฉินผ่านได้อย่างรวดเร็ว
 10. ต้องช่วยเหลือประชาชน เช่น การขอปรึกษา หรือขอความรู้ต่าง ๆ เป็นต้น
 11. อุบัติเหตุอันตราย ถ้ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นตรงทางแยกที่รับผิดชอบ หรือในบริเวณใกล้เคียงกัน จะต้องเข้าจัดการกับเหตุนั้น จนกว่าเจ้าหน้าที่จะไปถึง
 12. ปฏิบัติงานในหน้าที่ของตนจนเต็มความสามารถ

บทที่ 7

การสังเกต การจดจำ และการรายงานเหตุ

การสังเกตและการจดจำ

การสังเกตและจดจำ คือ การที่สมองสามารถจดจำภาพที่เห็นมาแล้วได้อย่างแจ่มชัด ฉะนั้นการสังเกตจึงจำเป็นต้องได้เห็นรายละเอียด ได้ศึกษารายละเอียด และจดจำได้ว่าภาพที่เห็นทั้งหมดนั้นประกอบด้วยรายละเอียดอะไรบ้าง ซึ่งการสังเกตและจดจำจะต้องประกอบด้วยกระบวนการ 4 อย่าง คือ

1. มองเห็น
2. สังเกต
3. จดจำ
4. แสดงออกหรือการรายงานเหตุ

การสังเกตและจดจำในที่นี้หมายถึงการสังเกตและจดจำลักษณะบุคคลและวัตถุ ซึ่งในสมัยอียิปต์โบราณได้มีการเผยแพร่ข่าวเกี่ยวกับลักษณะโจรผู้ร้าย ซึ่งเป็นลักษณะหนึ่งของการสังเกตจดจำลักษณะบุคคลและวัตถุมาก่อนแล้ว ปัจจุบันการศึกษาเรื่องการสังเกตและจดจำลักษณะบุคคลและวัตถุจึงเป็นการศึกษาในวิชาต่าง ๆ เกี่ยวกับการสืบสวนสอบสวน ซึ่งโรงเรียนสืบสวนได้รวบรวมแนวความคิดต่าง ๆ เกี่ยวกับการสังเกตและจดจำมารวมเข้าไว้ด้วยกัน จึงเป็นศาสตร์แขนงหนึ่งที่ยังหากฎเกณฑ์ได้ไม่ชัดเจน เพราะไม่สามารถคิดสร้างกฎเกณฑ์หรือสูตรสำเร็จได้แบบเดียวกับวิทยาศาสตร์ เพราะเป็นเรื่องเกี่ยวกับความสามารถ ประสบการณ์ของแต่ละบุคคล

ความสัมพันธ์ระหว่างการสืบสวนกับการสังเกตและการจดจำ

คุณสมบัติของผู้ปฏิบัติหน้าที่สืบสวนประการหนึ่งคือ ต้องเป็นผู้ที่มีความสังเกตและจดจำเพื่อสามารถจดจำการกระทำต่าง ๆ ของผู้ถูกติดตาม และเรื่องราวต่าง ๆ ไว้ได้ทั้งหมด โดยสามารถสังเกตเห็นสิ่งใดแล้วไม่ปล่อยให้ผ่านไปง่าย ๆ โดยไม่สังเกตอะไรเลย คือจะต้องหัดสังเกตอยู่เสมอ ตั้งแต่เรื่องเล็ก ๆ ซึ่งไม่สำคัญเลย ไปจนถึงเรื่องสำคัญที่เกี่ยวกับคดี เช่น เวลานั่งรถยนต์รับจ้างก็ควรสังเกตหมายเลขทะเบียนรถ คนขับ กับรูปถ่ายที่ติดในบัตรที่ติดไว้ในรถคันนั้นว่าเป็นบุคคลเดียวกันหรือไม่ เพราะบางคนที่ยับรถก็ไม่ใช้บุคคลตามรูปถ่ายในบัตรติดรถ เป็นต้น หากผู้ปฏิบัติหน้าที่สืบสวนมีปฏิภาณความสังเกตและจดจำลักษณะบุคคล พฤติการณ์ และสิ่งต่าง ๆ ได้มากแล้ว จะช่วยให้การสืบสวนสำเร็จผลได้ในเวลาอันรวดเร็ว การสังเกตจดจำที่จะนำมาใช้ประโยชน์ในการสืบสวนนั้น ผู้ปฏิบัติหน้าที่สืบสวนจะต้องกระทำด้วยความสำนึกในหน้าที่ ฉะนั้นจึงไม่ใช่เป็นเพียงแต่สังเกตโดยทั่ว ๆ ไป แต่จะต้องจำรายละเอียดที่เล็กน้อยด้วย ด้วยเหตุนี้ ผู้ปฏิบัติหน้าที่สืบสวนจะต้องจำเสมอว่าเมื่อพบเห็นเหตุการณ์ใด ๆ

จะต้องพร้อมที่จะบรรยายเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้อย่างถี่ถ้วน และการที่จะบรรยายเหตุการณ์ต่าง ๆ ได้ดี จะต้องเป็นนักสังเกตที่ดีก่อน สามารถจดจำเหตุการณ์นั้น ๆ ได้อย่างถี่ถ้วน การสังเกตจะต้องประกอบด้วยลักษณะ 3 ประการ จึงจะถือว่าเป็นการสังเกตที่ดี คือ

1. ความละเอียด
2. ความระมัดระวัง
3. ความถูกต้อง

เช่น การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ คดีฆาตกรรม การที่ตรวจพบเห็นปลอกกระสุนปืน ผ้าเช็ดหน้าเปื้อนหยดเลือด ยังไม่เป็นการเพียงพอ จะต้องสังเกตดูที่ ๆ วัตถุพยานเหล่านั้นวางอยู่ ระยะห่างระหว่างวัตถุพยานชิ้นหนึ่งกับอีกชิ้นหนึ่ง ระยะห่างระหว่างวัตถุพยานกับศพ การพิสูจน์ไม่ใช่เป็นการคาดคะเน แต่เป็นการเสนอข้อเท็จจริงที่ถูกต้องแน่นอน

ด้วยเหตุนี้ ในเรื่องการสังเกตจดจำ ผู้ปฏิบัติหน้าที่สืบสวนจะต้องระลึกอยู่เสมอว่าจะต้องดูอย่างถี่ถ้วน จำได้แม่นยำ และบรรยายหรือบอกเล่าได้ถูกต้อง

จุดมุ่งหมายของการเรียนการสอน การสังเกต และการจดจำลักษณะบุคคลและวัตถุ

การเรียนรู้เพื่อฝึกให้สมาชิกยุวกาชาดสามารถสังเกตและจดจำลักษณะบุคคลและวัตถุในกิจกรรมพิเศษ ยุวกาชาดจรรยาบรรณนี้มีจุดมุ่งหมายดังนี้

1. เพื่อฝึกหัดให้สมาชิกยุวกาชาดเป็นผู้ที่มีความสังเกตและจดจำได้ดี
2. เพื่อช่วยเพิ่มพูนประสิทธิภาพเมื่อมีการสืบสวนสอบสวน ทั้งนี้เพราะการสังเกตจดจำลักษณะบุคคลจะช่วยสนับสนุนให้การสืบสวนประสบความสำเร็จได้เป็นอย่างดี
3. เพื่อช่วยให้สมาชิกยุวกาชาดมีความสามารถในการบรรยายตำหนิรูปพรรณต่าง ๆ ได้
4. เพื่อให้สมาชิกยุวกาชาดสามารถสังเกตและจดจำได้ภายในเวลาอันจำกัด
5. เพื่อช่วยให้เกิดประโยชน์ในด้านการสอบสวน เพราะสมาชิกยุวกาชาดบางครั้งอาจมีความจำเป็นต้องให้ปากคำหรือให้การในเหตุการณ์ใด ๆ เมื่อสมาชิกยุวกาชาดผ่านการอบรมยุวกาชาดจรรยาบรรณแล้วจะมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับการสังเกตและจดจำได้ดี

ปัจจัยที่ช่วยในการสังเกตและจดจำ

ในการสังเกตจดจำเพื่อประโยชน์ในการสืบสวนนั้น ผู้สืบสวนจะต้องสังเกตจดจำเรื่องราวต่าง ๆ ในคดีเกี่ยวกับการจดจำบุคคล รวมทั้งตำหนิรูปพรรณ ซึ่งอาจจะได้จากภาพถ่าย หรือการพบปะ นอกจากนี้ยังต้องจำสถานที่และวัตถุสิ่งของในเรื่องนั้น ๆ ไว้ให้ดีที่สุดเท่าที่สามารถจะจำได้ด้วย ทั้งนี้เพราะในคดีอาญาเรื่องหนึ่งจะเป็นเรื่องของความสัมพันธ์กันอย่างแน่นอนแพ้นระหว่างบุคคล สถานที่และวัตถุสิ่งของ รวมกันเป็นเหตุการณ์เรื่องใดเรื่องหนึ่งขึ้น ฉะนั้นในลักษณะของผู้สืบสวนจะต้องพยายามจดจำความสัมพันธ์นั้น ๆ ไว้ว่าในสถานที่ซึ่งเกิดคดีอาญานั้นมีบุคคลใดและวัตถุสิ่งของอันใดเกี่ยวข้องสัมพันธ์กันอยู่ในเหตุการณ์หนึ่ง ๆ ได้โดยไม่สับสน เท่าที่กล่าวมาแล้ว ถ้าพิจารณากันอย่างผิวเผินจะคิดว่า การสังเกตจดจำเป็นเรื่องธรรมดาใคร ๆ ก็สามารถปฏิบัติได้ซึ่งความจริงก็เป็นเช่นนั้น แต่อย่างไรก็ตาม การสังเกตจดจำที่ต้องการจะนำไปใช้ประโยชน์ในด้านการสืบสวนสอบสวนแล้ว จะต้องมียุทธวิธีและหลักการอยู่บ้าง ทั้งนี้

เพราะการสังเกตจดจำเป็นการทำงานต่อเนื่องกันของระบบประสาทและสมองที่กระทำต่อสิ่งเร้าอันหนึ่ง โดยพิจารณาจากเมื่อมีสิ่งเร้ามากระทบประสาทติดต่อกันระหว่างงานต่าง ๆ สำหรับประกอบปฏิบัติกริยาอันนั้นด้วยการรายงานไปสู่สมองเมื่อสมองแปลข้อมูลแล้วจึงจดจำไว้ได้ ฉะนั้นเมื่อพิจารณาถึงระบบประสาทที่กระทำต่อสิ่งเร้า เพื่อจดจำเรื่องใดเรื่องหนึ่งว่าสามารถจดจำได้ดีมากน้อยเพียงใดนั้น ในประการแรกจึงขึ้นอยู่กับปลายกระแสประสาทสัมผัสของผู้นั้นว่าจะมีประสิทธิภาพมากน้อยเพียงใด เพราะปลายประสาทสัมผัสเปรียบเสมือนเครื่องรับหรือเครื่องช่วยในการสังเกตจดจำประสาทสัมผัสดังกล่าวนี้ ได้แก่ จักขุสัมผัส โสตสัมผัส ชิวหาสัมผัส ส่วนประการที่สอง ได้แก่ ความกระชับตัวของระบบทางเดินของกระแสประสาทว่าสามารถรายงานไปสู่สมองได้คล่องแคล่วเกิดเป็นวงจรสะท้อนกลับได้ครบถ้วนบริบูรณ์หรือไม่ นอกจากนี้บรรยากาศ เวลา สิ่งแวดล้อม และรสนิยมของบุคคลยังเป็นเครื่องช่วยเพิ่มพูนให้มีความสังเกตจดจำได้ดีด้วย ทั้งนี้เพราะ

1. การใช้ประสาทสัมผัสเป็นเบื้องต้นของความจำทุกแหล่งของอินทรีย์ทั้ง 5 นั้น ย่อมเป็นที่รวมแห่งประสาทที่จะสัมผัสสิ่งทีพบผ่านตามอินทรีย์ทั้ง 5 อยู่แล้ว ดังนั้นการจดจำสิ่งใดที่มุ่งประสงค์ เราต้องใช้อินทรีย์ทั้ง 5 รวมทั้งประสาทอันประสมที่พบด้วยตา หู จมูก ลิ้น กาย เช่น ได้เห็น ได้ยิน ได้ดม ทราบกลิ่น ได้สัมผัส ได้รู้สึก นั้นให้จดจ่อจริงจังตลอดเวลากับสิ่งที่พบผ่าน ไม่ปล่อยให้อินทรีย์ทั้ง 5 ประสมผ่านไปตามยถากรรม หากไม่สำรวมใจจดใจจ่อในการใช้อินทรีย์ดังกล่าวแล้ว การจดจำสิ่งทีพบผ่านก็จะยิ่งยากกว่าควรยิ่งขึ้น

ในเรื่องประสาทสัมผัสนี้ มีข้อควรสังเกตว่า ประสาทสัมผัสแต่ละอย่างนั้นมีขอบเขตขีดความสามารถจำกัดเหมือนกัน เมื่อได้พิจารณาทางด้านจิตวิทยาแล้วจะเห็นว่า

1.1 จักขุสัมผัส มีประโยชน์และใช้มากที่สุดในการสังเกตจดจำ จากการค้นคว้าของนักจิตวิทยาปรากฏว่า 85% ของสิ่งที่เราทราบมาจากการเห็นด้วยตา หรือจะแปลความหมายอีกอย่างหนึ่งก็คือ สมองสามารถรับสิ่งเร้าที่ผ่านเข้ามาทางตาไว้ได้ถึง 85%

1.2 โสตสัมผัส สมองสามารถรับสิ่งเร้าหรืออาจจะเข้าใจเนื่องจากการได้ยิน ฉะนั้นสิ่งที่ได้ยินด้วยหูอาจเชื่อถือไม่ได้ ถ้าขาดการฝึกฝนมาก่อน เช่น ส่วนมากผู้หญิงจะไม่สามารถบอกความแตกต่างของเสียงปืนขนาด .38 .45 หรือ .22 ได้ ซึ่งในเรื่องโสตสัมผัสนี้พวกอินเดียนแดงสามารถทราบการมาของคนแปลกหน้าได้เมื่อแนบหูกับพื้นดิน

1.3 ชิวหาสัมผัส นาสิกสัมผัส การสัมผัสด้วยลิ้น จะได้ผลดีก็ต่อเมื่อรับการฝึกฝนเช่นกัน เช่น ชิมแอสไพรินมีรสเปรี้ยว บอระเพ็ดขม การดมกลิ่นก็เป็นเรื่องให้ประโยชน์แก่ผู้ที่รู้จักใช้ประสาทนี้ เช่น พบผ้าเช็ดหน้าตกอยู่ ณ สถานที่เกิดเหตุอาจมีกลิ่นน้ำหอมติดอยู่ ผู้ที่มีนาสิกสัมผัสได้ทันทีว่าเป็นกลิ่นอะไร การใช้กายสัมผัส เป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับคนตาบอดหรืออยู่ในที่มือไม่สามารถใช้จักขุสัมผัสได้ อย่างไรก็ตามประสาทสัมผัสทั้ง 5 ชนิดนี้เราใช้ในการสังเกตเพียง 2%

2. ความกระชับตัวของระบบทางเดินของประสาท ความกระชับตัวของระบบทางเดินของกระแสประสาทนี้เป็นปัจจัยภายในที่สนับสนุนหรือถ่วงรั้งความสามารถในการสังเกตจดจำได้ทั้งสองกรณี ระบบทางเดินกระแสประสาทจะกระชับตัวหรือไม่นอกจากจะมีสาเหตุเนื่องจากระบบโครงสร้างของร่างกายที่ติดตัวมาโดยกำเนิดแล้ว ความเสื่อมโทรมจะเกิดมาจากความเจ็บไข้ได้ป่วย โดยเฉพาะความเจ็บป่วยที่เกิดจากโรคที่เกี่ยวกับเส้นประสาท

3. บรรยากาศ เวลา และสิ่งแวดล้อม พื้นฐานความทรงจำที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ บรรยากาศ เวลา และสิ่งแวดล้อม ซึ่งหมายถึงสิ่งที่แวดล้อมรอบตัวบุคคลที่จะต้องเป็นสิ่งแวดล้อมที่จะช่วยให้มีความจดจำเรื่องราว และสิ่งพบผ่านได้ง่าย ๆ สิ่งเหล่านี้รวมทั้งอากาศ เวลา เหตุการณ์ต่าง ๆ สถานที่ที่ได้พบผ่านต่าง ๆ นั้น และสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ โดยทั่วไป รวมทั้งตัวผู้สังเกตจดจำด้วย สิ่งเหล่านี้ เช่น อากาศต้องพอเหมาะสม ไม่หนาว ไม่ร้อนจนเกินไป ไม่มีเสียงหรือสิ่งรบกวนสมาธิ ไม่มีสิ่งอื่นที่ดึงดูดใจยิ่งกว่า ไม่ใช่เวลาว่างเหงาหาวนอน ไม่ใช่เวลาเจ็บป่วย ต้องเป็นเวลาสุขภาพอนามัยดี ไม่ใช่เวลาที่เหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้าจากการทำธุรกิจอื่น หรือมีภารกิจอื่นจนไม่อาจใช้ประสาทสัมผัสเพื่อจำเรื่องที่มุ่งประสงค์ได้

4. รสนิยมของบุคคล ในเรื่องความจำของบุคคล รสนิยมของคนเป็นอีกเรื่องหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพราะรสนิยมอาจจะเป็นเครื่องส่งเสริมความจำในเรื่องหนึ่ง ๆ ได้ เช่น คนที่มีรสนิยมในเรื่องเสื้อผ้าราคาสูง เมื่อพบเห็นบุคคลสวมเสื้อผ้าที่ตนชอบมักจะจำผู้นั้นได้ง่าย หรือในเรื่องของความจำเองการเลือกใช้ว่าเราจะจำด้วยวิธีการใด ก็ต้องเลือกให้ถูกรสนิยมของเราด้วย ก็จะช่วยให้จำได้ง่ายขึ้น

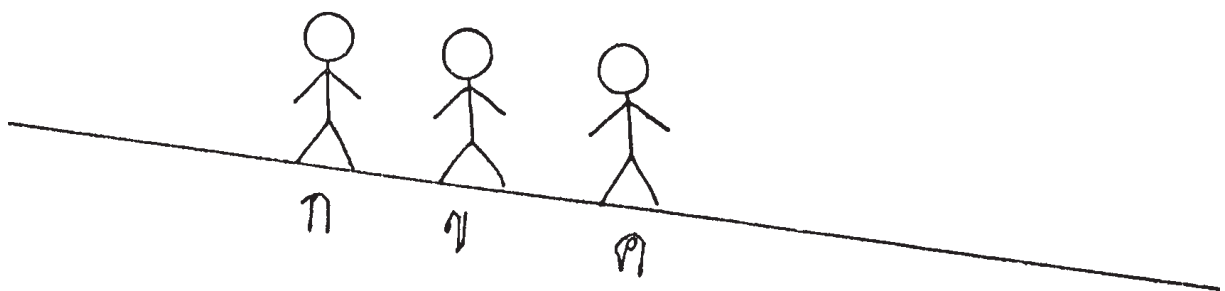
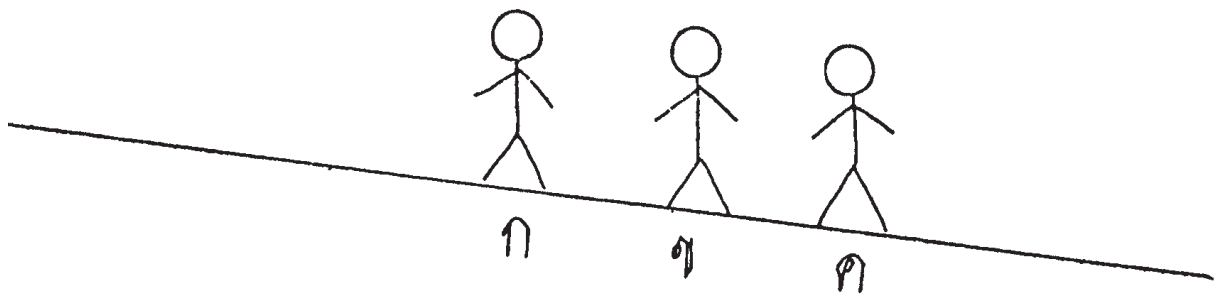
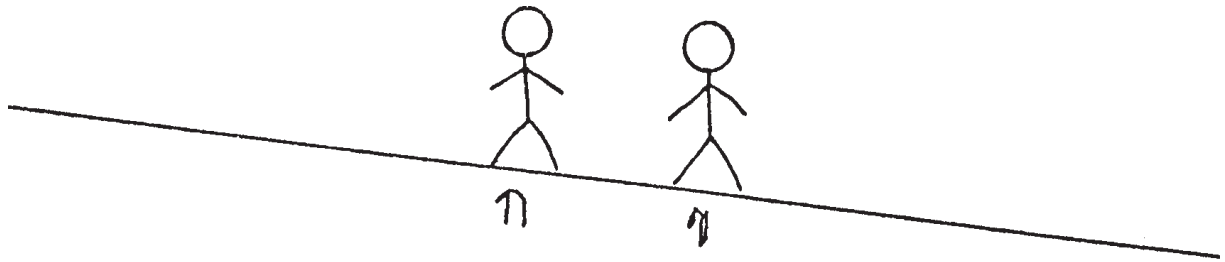
ปัจจัยที่ก่อให้เกิดความผิดพลาดในการสังเกตจดจำ

การมีหูตาไว ได้ยินเรื่อง ได้เห็นเหตุการณ์ทั้งหลายโดยลึกซึ้งละเอียดลออนั้น ทำให้เราเข้าใจสิ่งต่าง ๆ ได้ชัดเจน และวินิจฉัยเหตุการณ์ทั้งหลายได้โดยไม่มีผิดพลาด แต่ในบางครั้งก็มีความคิดผิดพลาดได้เช่นกัน ลองสังเกตตัวเราเองในขณะที่เดินทางไปในที่แห่งใดแห่งหนึ่ง ในระหว่างทางมีของหรือคนผ่านเราไปเป็นอันมากบางทีเรามองเห็นไม่ถึง 1 ใน 10 เราเคยถูกต่อว่าจากมิตรสหายบางครั้งว่าเราเห็นเขาแล้วและแกล้งทำไม่เห็น แต่ความจริงเราไม่เห็นจริง ๆ หรือในบางวันเราไม่ได้ยินนาฬิกาในบ้านเราตีดังอยู่ทุกครั้งชั่วโมง หรือบางครั้งอาจจะมีกรรงานอย่างผิด ๆ ฉะนั้นในการสังเกตจดจำจึงมีข้อควรระวังว่าอาจจะมีผิดพลาดขึ้นได้ ความผิดพลาดหรือไม่แน่นอนนี้อาจจะมาจากสาเหตุต่าง ๆ กัน คือ

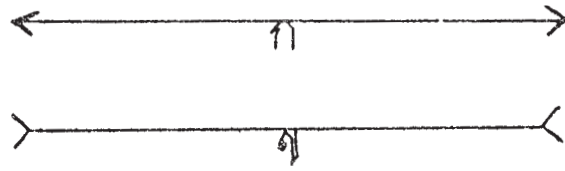
1. สภาวะทางจิตใจหรืออารมณ์ ผู้สังเกตจดจำอาจตื่นเต้นเกินไป ตกใจเกินไป หรือเศร้าโศกเกินไป ทำให้บกพร่องในเรื่องสังเกต
2. ความแตกต่างของบุคคลทางด้านความรู้สึกหรือประสาทสัมผัส เช่น ตาบอดสี หูค่อนข้างตึง สายตาสั้น ๆ ฯลฯ
3. ความสนใจต่อสิ่งใดโดยเฉพาะในสภาวะการณ์นั้น เช่น ในคดีรถชนกัน ผู้หญิงอาจจำได้แต่เสื้อผ้าหรือสีของรถ ผู้ชายอาจจำยี่ห้อหรือเลขทะเบียนรถได้
4. ความลืมเลือนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนานมาแล้ว อาจทำให้ลืมไปได้
5. ความพิศดารหรือความเคยชิน เช่น ผู้สังเกตหรือพยานตกเข้าไปอยู่ในห้องวิทยาศาสตร์ซึ่งไม่เคยพบเห็นมาก่อน
6. อคติ ความมีอคติหรือจินตนาการอาจทำให้เรามองเห็นภาพข้อเท็จจริงผิดไปจากความเป็นจริงได้ ทั้งนี้เนื่องจากมโนคติของเราสร้างภาพใหม่ขึ้นมา โดยอาศัยรากฐานจากข้อเท็จจริง ประกอบกับอคติหรือจินตนาการ เช่น ถ้าเป็นเงินก็เข้าข้างเงิน ภรรยาที่เข้าข้างสามี เป็นต้น

7. ภาพลวงตา

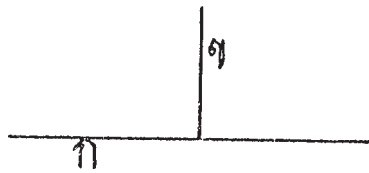
7.1 คนสองคนสูงเท่ากัน แต่เมื่อยืนบนพื้นลาด อาจจะดูคนหนึ่งเตี้ยไปกว่าอีกคนหนึ่ง



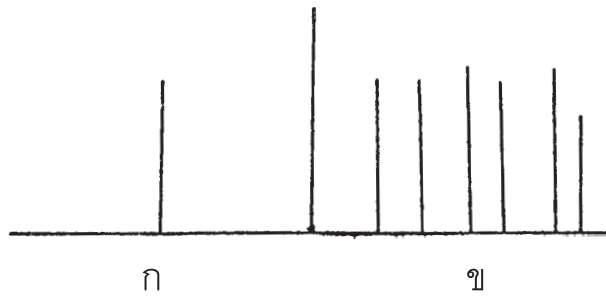
7.2 ก กับ ข ยาวเท่ากัน แต่ดูเหมือน ข ยาวกว่า



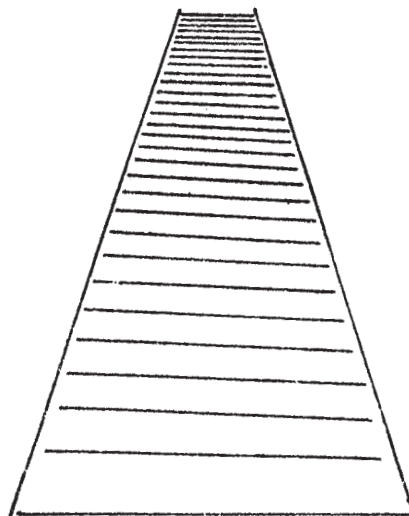
7.3 ก กับ ข ยาวเท่ากัน แต่ดูเหมือน ข ยาวกว่า



7.4 ก กับ ข มีเนื้อที่เท่ากัน แต่ดูเหมือน ข มีเนื้อที่มากกว่า



7.5 ทางรถไฟขนานกัน แต่ดูไกล ๆ ไป ดูแคบเข้า



ข้อแนะนำในการสังเกตจดจำ

- ใช้ประสาทสัมผัสทั้ง 5 ให้มากที่สุด
- การจดจำเหตุการณ์ จะต้องระลึกถึงคำถามทั้ง 5 นี้ คือ
ใคร อะไร เมื่อไหร่ ที่ไหน อย่างไร
สมมติว่ารถชนกัน
ใคร - ชายหรือหญิง
- หนุ่มหรือแก่
- อายุ
- แต่งกาย
- ลักษณะ
ฯลฯ
อะไร - รถยนต์ยี่ห้อ
- รุ่น ปี
- สี
ฯลฯ
เมื่อไหร่ - ดูเวลา ประมาณว่า เข้า เทียง ปาย
ที่ไหน - รู้จักสถานที่ ฯลฯ
อย่างไร - รถคันไหนถูกชน ความเร็ว
- การจำวัตถุสิ่งของ จะต้องพยายามจำของเป็นกลุ่มหรือที่มีประเภทอย่างเดียว เช่น

เครื่องเขียน	อาวุธ	เครื่องใช้ประจำวัน
ปากกา	ปืน	แปรง
ดินสอ	กระสุน	ยาสีฟัน
หมึก	ระเบิดมือ	สบู่
- การสังเกตในสถานที่เกิดเหตุอย่าสังเกตของที่มีอยู่อย่างเดียว แต่สังเกตที่ควรจะมีและหายไปด้วย
- ความละเอียดและแม่นยำ
เป็นคนละเอียด ช่างสังเกต จดจำ
ข้อเตือน - อย่าสังเกตพยานหลักฐานที่มีอยู่ สังเกตพยานหลักฐานที่หายไปด้วย
- การสังเกตจดจำ มิได้หมายความว่า จะต้องจำด้วยสมองตลอดไป
ฉะนั้นจำเป็นต้องเขียนรายงานบันทึกความทรงจำ ภาพถ่าย สเก็ตช์ จดโน้ต



การเสริมสร้างความสังเกตจดจำ

ตามปกติแล้วเป็นที่ยอมรับกันว่า บุคคลแต่ละบุคคลมีความสังเกตจดจำไม่เท่าเทียมกันแต่มีใช้ว่าผู้ที่มีความสังเกตจดจำน้อยจะไม่สามารถเพิ่มพูนความสังเกตจดจำให้กับตัวเองได้ การสังเกตจดจำนี้เป็นเรื่องที่ฝึกหัดได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งพนักงานสืบสวนจะต้องฝึกหัดให้เป็นผู้ที่มีความสังเกตจดจำให้เป็นนิสัย

ในการฝึกฝนให้เป็นผู้ที่มีความสังเกตจดจำดีนั้น จะแยกออกเป็น 2 ส่วน คือ การฝึกฝนให้เกิดความสังเกตส่วนหนึ่งและการฝึกฝนให้เกิดความจำอีกส่วนหนึ่ง

การฝึกฝนให้เป็นคนช่างสังเกต

ความสำคัญของการสังเกตจดจำ คือ ความสัมพันธ์ต่อเนื่องระหว่างความสังเกตกับความจดจำ ความสังเกตเป็นเหตุให้รับเรื่องหรือปรากฏการณ์ที่แท้จริงตามสภาพความเป็นจริง แม้ในบางกรณีเรื่องราวที่เกิดขึ้นจะมีความสลับซับซ้อน แต่ถ้าได้ใช้ความสังเกตอย่างรอบคอบถี่ถ้วนแล้ว จะมองเห็นสภาพและข้อเท็จจริงที่เป็นของเรื่องนั้น ๆ ได้

การสังเกตเป็นเรื่องของสัมปชัญญะหรือความรู้ตัว แต่มีความแรงมากกว่า คือไม่ใช่ปล่อยให้ประสาทสัมผัส เช่น หูหรือตา ทำงานตามลำนึก หากแต่ให้ประสาทสัมผัสทำงานภายใต้การควบคุมสั่งงานของสมองตลอดเวลา ถ้าจะได้พิจารณาสำรวจดูตัวเองแล้วจะพบความจริงว่าในวันหนึ่ง ๆ มีสิ่งที่ผ่านมาประสาทสัมผัสโดยเฉพาะหูและตาเราไปมากมาย โดยที่เราได้ยินหรือได้เห็นแต่เพียงเปลือกนอก ไม่ได้เห็นถึงสภาพหรือความจริงของสิ่งนั้น ที่เป็นเช่นนั้นเพราะเราขาดสัมปชัญญะนั้นเอง วิธีที่จะช่วยให้เกิดความสังเกตที่พอจะยึดถือเป็นหลักได้ มี 2 ประการ คือ

1. พยายามหัดให้เป็นคนดูสิ่งต่าง ๆ อย่างถี่ถ้วน การดูอย่างถี่ถ้วนนี้หมายถึงว่าจะต้องดูให้ถึงภายในสิ่งนั้น ไม่ใช่ดูแต่เพียงเปลือกนอกในลักษณะผ่าน ๆ ไปแบบ “ขอไปทีหรือปัดสวะ” ฉะนั้นจึงต้องดูให้เห็นถึงสิ่งนั้นตามที่เป็นจริง ไม่ใช่ตามที่ดูเหมือนจะเป็นดั่งนั้น

2. พยายามทำให้ความสังเกตของตนถูกต้อง และเวลาที่มองดูหรือพินิจพิเคราะห์สิ่งต่าง ๆ นั้น จะต้องทำตนเหมือนหนึ่งว่าจะต้องถูกใครไต่ถามถึงสิ่งนั้น และเตรียมพร้อมที่จะตอบได้เสมอ

การฝึกฝนให้เกิดความจดจำ

ความจำเป็นสิ่งสำคัญยิ่งในชีวิตมนุษย์ ถ้าผู้ใดมีความจำดีที่สุดสามารถจำเหตุการณ์หรือเรื่องราวที่ผ่านมาได้อย่างละเอียดลออแล้ว ย่อมช่วยส่งเสริมความสำเร็จของบุคคลนั้น ๆ ได้อย่างมาก โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ที่ต้องทำการสืบสวน ความสำเร็จของเขาขึ้นอยู่กับว่าเขาเป็นบุคคลที่มีความจำดีและสามารถจำได้เป็นพิเศษมากกว่าบุคคลธรรมดาทั่ว ๆ ไป บุคคลที่จะมีความจำดีได้นั้น เกิดขึ้นได้ 2 ประการ คือ ประการแรก มีมันสมองดี สามารถจดจำสิ่งต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็ว ส่วนประการที่ 2 ได้แก่ ได้รับการฝึกฝนอยู่เสมอจนเกิดความเคยชิน สำหรับเสริมสร้างให้เกิดความจำมีแนวทางกว้าง ๆ ที่ใช้ในการฝึกหัดให้เกิดความจำได้ คือ

1. สมาธิ

เมื่อเวลาเราต้องการจดจำสิ่งใด จะต้องทำใจให้เป็นสมาธิอยู่ที่สิ่งนั้นชั่วขณะหนึ่ง ปัญหาขึ้นอยู่ที่ว่าเราจะสร้างสมาธิให้เกิดขึ้นอย่างไร เราอาจจะสร้างสมาธิให้เกิดขึ้นในเรื่อนั้นขึ้นมาโดยอาศัยหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ คือ

1.1 สร้างศรัทธาความเชื่อมั่น หรือความปรารถนาที่จะทำ ซึ่งหมายถึงว่า เราจะต้องมีความรู้สึกไว้ว่า เรื่องนั้น ๆ หรือสิ่งนั้นเป็นเรื่องที่น่าสนใจ และมีความต้องการที่จะจดจำเรื่องนั้น ถ้าหากเราไม่สามารถสร้างศรัทธา ให้เป็นพื้นฐานของการจดจำได้แล้ว แม้ว่าจะมีวิธีการอันเลอเลิศ ผลสำเร็จที่จะเกิดจากการที่สิ่งที่เรากระทำปฏิกิริยากับประสาทสัมผัสย่อมจะมีอยู่หรือแทบจะไม่มีเลย ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า เมื่อขาดศรัทธาใส่ใจในเรื่องใด การที่จะทำให้เกิดสมาธิในเรื่องนั้นย่อมทำได้ยาก ด้วยเหตุนี้ นักจิตวิทยาจึงมักยืนยันเสมอว่า การมีศรัทธาเชื่อมั่นเป็นของคู่กับความทรงจำเสมอ

1.2 มีความตั้งใจจริง ความตั้งใจจริงหรือความสนใจนี้เท่ากับเป็นการรวมพลังจิตใจให้มุ่งต่อสิ่งที่ประสงค์ทางจิตวิทยาย่อมถือว่าเป็นพลังทางใจที่กล้าแข็งอันจะนำไปสู่จุดหมายที่มุ่งประสงค์ได้ง่าย การที่จะสามารถสร้างสมาธิให้เกิดขึ้นได้ เพื่อเสริมสร้างพลังใจการจดจำได้มากขึ้นเพียงใดนั้นย่อมขึ้นอยู่กับความตั้งใจจริงของผู้ที่นั้น ทั้งนี้เพราะศิลปะแห่งการทรงจำที่แท้จริงคือ ศิลปะแห่งความสนใจนั่นเอง

1.3 ถือว่าสิ่งนั้น ๆ เป็นหน้าที่จะต้องปฏิบัติ นอกเหนือจากความศรัทธาเชื่อมั่นและความตั้งใจจริงแล้ว การสร้างสมาธิในการจดจำยังอาจจะทำได้อีกอย่างหนึ่งคือ คิดว่าสิ่งที่เราต้องการสังเกตจดจำนั้นเป็นหน้าที่ที่เราจะต้องปฏิบัติ เมื่อเราถือว่าเป็นภาระหน้าที่แล้วก็จะก่อให้เกิดความสนใจ และมีความศรัทธาเกิดขึ้น ทำให้จิตมีสมาธิสามารถจดจำสิ่งที่พบผ่านตามติตนประสงค์ได้ดียิ่งขึ้น

2. มีความละเอียด

การที่เราจะสร้างเสริมให้เกิดความจำในสิ่งหนึ่งสิ่งใดได้นั้น ในประการที่สองก็คือ จะต้องมีความละเอียดลออในสิ่งที่เราต้องการจดจำ และหาเหตุผลประกอบไปด้วยก็จะทำให้เราสามารถจดจำได้ดียิ่งขึ้น เช่น ในการจดจำลักษณะรถยนต์ อาจจะสามารถสังเกตได้ว่ารถยนต์นั้นยี่ห้ออะไร รุ่นปีใด สีอะไร มีลักษณะพิเศษที่สามารถจดจำได้ง่ายที่ไหน ก็จะทำให้การสังเกตจดจำดีขึ้น

3. ให้ความสังเกตต่อเนื่อง

การใช้ความสังเกตต่อเนื่องหมายความว่าพิจารณาสังเกตข้อที่ต่อเนื่องกัน เช่น จำว่าขณะที่นาย ก หยิบบุหรี่ขึ้นมาเพื่อจะสูบ นาย ข ส่งไม้ขีดไฟให้ เป็นต้น การที่เราใช้ความสังเกตต่อเนื่องกันนี้จะทำให้เราสามารถสังเกตได้มาก และสำนึกขึ้นได้อันหนึ่งแล้วก็จะเป็นทางให้นึกถึงอันอื่น ๆ ต่อไปได้อีก ทั้งนี้เพราะการจะระลึกถึงสิ่งใดที่ผ่านมาแล้วได้จะต้องนำเอาเรื่องนั้นออกมาจากจิตใต้สำนึก ฉะนั้นการฝึกฝนให้เกิดความจำอาจจะกระทำได้ โดยระลึกถึงความเกี่ยวข้องแห่งความสัมพันธ์ของสิ่งต่าง ๆ ได้อีกวิธีหนึ่ง

4. วางแนวความคิดให้เป็นระเบียบ

การฝึกฝนให้เกิดความจดจำนอกจากจะใช้วิธีการทั้ง 3 ประการดังกล่าวแล้ว ผู้ที่มีความสังเกตจดจำดีจะต้องรู้จักวางความคิดให้เป็นระเบียบด้วย คือ เมื่อจดจำสิ่งใดก็ต้องจัดระเบียบความคิดในการจดจำว่าจะจดจำอะไร ก่อนหลังเรียงกันลงไป ไม่ใช่ปล่อยให้ล่องลอยหรือจดจำปะปะไปหมด เช่น ในการจดจำสถานที่เกิดเหตุ อาจจะมีเริ่มจำตั้งแต่ลักษณะของบ้าน ถนน ลักษณะรถ เรื่อยไปจนถึงจุดที่สำคัญคือ จุดที่เกิดเหตุ เป็นต้น

5. ใช้สิ่งช่วยความจำ

การใช้สิ่งช่วยความจำเป็นอีกแบบหนึ่งที่ทำให้เกิดความจำและเป็นเรื่องที่ได้ผล สามารถช่วยเหลือผู้ที่ฝึกฝนให้เกิดความจำได้ วิธีใช้เครื่องช่วยความจำกระทำได้หลายวิธีดังนี้ คือ

- 5.1 ทำเครื่องหมายอย่างหนึ่งอย่างใดไว้ เช่น กำหนดเป้าหมายเลขหรือตัวอักษร
- 5.2 จำความสัมพันธ์คล่องจองกัน เช่น แต่งเป็นโคลง ฉันท กวพย กลอน เป็นต้น
- 5.3 ใช้รหัสจำง่าย ๆ โดยกำหนดตัวอักษรสำคัญ ๆ ของเรื่อง ๆ เป็นคำรหัส
- 5.4 เอาสิ่งของสองอย่างที่จะจำมาเปรียบเทียบกัน
- 5.5 พยายามจำสิ่งนั้น ๆ ผ่านการสัมผัสของเรอหลาย ๆ ทางเท่าที่สามารถจะจำได้ อย่าใช้แต่เพียงการมองอย่างเดียว เพราะถ้าเรื่องใดได้เข้าสู่จิตใจเราโดยผ่านการสัมผัสหลาย ๆ ทางก็ทำให้เราระลึกถึงเรื่องนั้นได้ง่าย และสำคัญที่สุดอยู่ที่ความเข้าใจอันดีในเรื่องนั้น

การสังเกตจดจำบุคคล

ความหมายที่จะใช้การสังเกตจดจำบุคคลเพื่อช่วยในการสืบสวนและนำตัวผู้กระทำความผิดมาฟ้องลงโทษนี้ มีมาตั้งแต่สมัยโบราณ จากการค้นคว้าของศาสตราจารย์ไฮด์ นักทฤษฎีวิทยาศาสตร์ชาวเยอรมันได้ค้นคว้าหาหลักฐาน และพบว่า ในสมัยโดเลมิ แห่งอียิปต์โบราณมีการแพร่ข่าวเกี่ยวกับลักษณะโจรผู้ร้าย และวิธีการแพร่ลักษณะรูปพรรณของคนร้ายที่หลบหนีเพื่อสืบหาตัวอยู่แล้ว แสดงว่าการสังเกตจดจำตำหนิรูปพรรณคนร้ายเริ่มใช้ปฏิบัติเพื่อประโยชน์ทางด้านการสืบสวนสอบสวนมาตั้งแต่ก่อนคริสต์ศักราช หรือประมาณ 2,500 กว่าปีมาแล้ว และได้ดัดแปลงแก้ไขให้รัดกุมเรื่อยมาจนกระทั่งในปัจจุบัน

ในสมัยก่อน ๆ มีวิธีการลงโทษผู้กระทำความผิดในลักษณะต่าง ๆ กัน สำหรับผู้ที่มีโทษไม่ถึงประหารชีวิต มักจะถูกลงโทษโดยการทรมาน หรือลงโทษโดยตั้งสัญลักษณ์ไว้มิให้ผู้อื่นที่พบเห็นเอาเป็นเยี่ยงอย่างต่อไป ใครพบเห็นก็จะารู้ได้ทันทีว่าเคยกระทำความผิดมาแล้ว เช่น ในประเทศซาอุดีอาระเบีย ลงโทษตัดแขนขาผู้ที่เป็นขโมยไม่เข็ดหลาบ เมื่อถูกจับได้จะถูกตัดแขนข้างที่หยิบของนั้น ๆ มา หรือการลงโทษตัดสินสำหรับคนที่สบประมาทคนอื่นในหลายประเทศทางยุโรป ลงโทษหญิงมีชู้ เมื่อถูกจับได้ด้วยการประทุบตราด้วยเหล็กเผาไฟเป็นอักษรที่คอ เป็นอักษรย่อ แปลว่า การคบชู้ นอกจากนี้ยังมีวิธีการต่าง ๆ อีกที่ใช้เพื่อพิสูจน์หรือจดจำตัวบุคคล เช่น โรมันใช้สักตัวอักษรผู้ที่เป็นทหารเพื่อป้องกันการหลบหนี สำหรับประเทศไทยเราใช้วิธีการสัก เรียกว่า สักเลข

ผลของการลงโทษและทำเครื่องหมายต่าง ๆ ที่เป็นลักษณะติดตัวบุคคลหนึ่งบุคคลใดดังกล่าวมานี้ เป็นการช่วยในเรื่องการสังเกตจดจำลักษณะบุคคลที่ตำรวจได้นำมาใช้ประโยชน์ด้านการสืบสวนสอบสวน

อย่างไรก็ตาม เมื่อประเทศต่าง ๆ เลิกระบบการประทุบตราด้วยเหล็กเผาไฟหรือสักเลขแล้ว การใช้สิ่งอื่นเข้าช่วยในการสังเกตจดจำก็ถูกจำกัดขอบเขตลงไปด้วย แต่ละประเทศได้พยายามใช้วิธีการต่าง ๆ เพื่อพิสูจน์ตัวผู้กระทำความผิด เช่น ในประเทศอังกฤษ ตำรวจจะพิสูจน์ว่า ใครเคยกระทำความผิดมาก่อนแล้ว โดยการจับให้นักโทษที่จับมาใหม่ยืนเรียงแถวให้ตำรวจผู้มีประสบการณ์มาเดินตรวจดูอย่างละเอียดถี่ถ้วนทีละคนว่าจำหน้าใครได้บ้าง หรือใครปลอมแปลงในชื่อใหม่บ้าง พูดกันง่าย ๆ ก็คือ ใช้ระบบจำด้วยสมอง หรือวิธีจำหน้านั้นเอง เพราะตอนนั้นยังไม่มีวิธีการพิสูจน์ตัวบุคคลผู้กระทำความผิดโดยใช้ลายมือพิมพ์นิ้วมือ

ในปี ค.ศ. 1860 ได้เริ่มระบบการวัดส่วนสัดของร่างกายขึ้น โดย สตีเวนส์ พัสตี เรือนจำลูแวง ได้นำความคิดของ เกอเตเลีย นักสถิติชาวเบลเยียมที่กล่าวไว้เมื่อ ค.ศ. 1840 ว่า “ไม่มีมนุษย์ใด ๆ ในโลกนี้แม้แต่ 2 คนที่จะมีขนาดเท่ากันหมดโดยสิ้นเชิง” มาใช้เพื่อช่วยในการจดจำหรือพิสูจน์ตัวบุคคล สตีเวนส์ ได้เริ่มวิธีการวัดหู เท้า

หน้าอก และความยาวของร่างกายมาใช้กับอาชญากร วิธีการวัดส่วนลัดของร่างกายที่ สตีเวนส์ นำมาใช้นี้เป็นเพียงแต่ การทดสอบแล้วก็เลิกไป ต่อมานายตำรวจฝรั่งเศส ชื่อ อัลฟองส์ แบร์ติยอง หัวหน้ากองพิสูจน์หลักฐาน ของฝรั่งเศสได้ทำการค้นคว้าอย่างจริงจังในการพิสูจน์ตัวบุคคลด้วยวิธีวัดส่วนลัดต่าง ๆ ของร่างกาย โดยถือกันว่า

1. โครงกระดูกของมนุษย์จะไม่มีเปลี่ยนแปลงต่อไป ภายหลังจากอายุ 20 ปีขึ้นไป แล้วกระดูก ขาอ่อนอาจเติบโตขึ้นอีกบ้าง แต่ก็ได้รับการชดเชยจากการโก่งของกระดูกสันหลัง ซึ่งเริ่มเกิดขึ้นเวลาเดียวกัน

2. ไม่มีใครในโลกนี้จะมีโครงกระดูกเหมือนกันโดยสิ้นเชิง

3. วิธีการวัด สามารถกระทำได้อย่างง่าย ๆ ด้วยเครื่องมือธรรมดา

ระบบแบร์ติยองนี้นำมาใช้ได้ผลชั่วระยะหนึ่ง คือ ในระหว่างปี ค.ศ. 1882-1892 ข้อขัดข้องของระบบนี้ คือ ใช้ได้เฉพาะคนใหญ่เท่านั้น และวิธีการวัดก็ไม่สู้เที่ยงตรง คน ๆ เดียวกันครั้งที่สองแตกต่างกับครั้งที่หนึ่ง

วิวัฒนาการของระบบการจำและพิสูจน์ตัวโดยการวัดส่วนลัดของร่างกายนี้ได้กลายมาเป็นรากฐานของการสังเกตจดจำตัวบุคคล เพื่อประโยชน์ในการสืบสวนสอบสวนคดีอาญาในปัจจุบัน ทั้งนี้เพราะการบรรยายลักษณะ รูปพรรณของคนร้ายดังกล่าวอาจจะได้มาจากคำให้การของพยานประกอบกับระบบถ่ายภาพหรือการบันทึกรูปพรรณ สันฐานของคนร้าย

หลักในการสังเกตจดจำลักษณะบุคคล

ในการสังเกตจดจำลักษณะบุคคลเพื่อประโยชน์ในการสืบสวนนั้น หลักเกณฑ์มีอยู่ 2 ประการ คือ

1. จดจำลักษณะเด่น บุคคลบางคนมีลักษณะเด่นเป็นของตนเองโดยเฉพาะไม่เหมือนผู้ใด และเป็น ลักษณะที่ไม่สามารถปกปิดไว้ได้ เช่น มีจมูกโด่งมาก ผมดำสลวย ใบหน้ารูปไข่ ท่าทางสง่าผ่าเผย เมื่อพบเห็นที่ใด ๆ ก็จำได้ง่าย เป็นต้น

2. ลักษณะที่แตกต่าง ความจริงแล้วการสังเกตลักษณะที่แตกต่างจากคนอื่นนี้เป็นเรื่องเกือบจะใกล้เคียง กับการสังเกตลักษณะเด่น หากแต่ว่าเป็นการสังเกตที่ทำให้บุคคลนั้นแตกต่างจากบุคคลอื่นโดยไม่มีลักษณะเด่นก็ได้ เช่น ตาบอด มีแผลเป็นที่แก้ม มือด้วน เป็นต้น

เมื่อมีลักษณะในการสังเกตเพื่อจำไว้แล้ว หากมีความจำเป็นที่ต้องจำลักษณะบุคคลซึ่งเริ่มพิจารณาดังนี้

1. สังเกตลักษณะที่สามารถพบเห็น และสามารถจำได้แม้ว่าจะอยู่ในระยะไกล ซึ่งได้แก่ การสังเกต ลักษณะโดยทั่วไป คือ

1.1 ผิวเนื้อ ขาว ขาวเหลือง ดำ ดำแดง ลักษณะหยาบ เขียวอ่อน เปล่งปลั่ง มีเลือดฝาด

1.2 ความสูง ให้วัดโดยไม่ต้องสวมรองเท้า ถ้าไม่มีโอกาสได้วัดตัวให้ประมาณเอา สำหรับวิธีการ ประมาณความสูงอาจจะใช้โดยการเปรียบเทียบกับสิ่งที่อยู่ใกล้เคียงก็ได้

1.3 รูปร่าง ให้สังเกตดูลักษณะรูปร่างของบุคคลนั้น ๆ ว่า รูปร่างอ้วน ผอม อย่งไร เช่น อ้วนพลุ้ย อ้วนล่ำ ผอมโซ สั้นทัด สูง เตี้ย ลำสัน ใหญ่หรือเล็ก

1.4 อายุตามรูปร่าง ให้ประมาณเอาตามรูปร่างของบุคคล (ในเมื่อไม่ทราบอายุที่แท้จริง หรือรูปร่าง ไม่สมกับอายุที่บอกเล่า)

1.5 ท่าทางและอาการเดิน ท่าทางสง่าผ่าเผย เดินช้า เดินเร็ว เดินกางแขน เดินโคลงตัว เดินเขย่ง ปลายเท้า เดินแอ่นหน้า เดินแอ่นหลัง เดินก้มหน้า

2. สังเกตบริเวณศีรษะและใบหน้า ซึ่งเป็นจุดสนใจ และสามารถสังเกตเห็นได้ง่ายว่าบุคคลนั้นมีลักษณะอย่างไร โดยเริ่มสังเกตจาก

2.1 รูปร่าง รูปไข่ กลม สี่เหลี่ยม ยาว แหลม หน้ากระดุก หน้าอูม เหี่ยวยุ่น มีสิ่วฝำ

2.2 ผม มีสีอะไร หงอกหรือหงอกประปราย หนาหรือบาง ผมตัดหรือหยิกตามธรรมชาติ ตัดหรือไว้ทรงอะไร ผมเป็นโรค ผมปลอมหรือย้อมสีอะไร ตลอดจนลักษณะการหวีของผม

2.3 ศีรษะ โต เล็ก พวย กลม โหนก เบี้ยว แหลมหรือหลิม ลำน

2.4 คิ้ว สีอะไร หนา เล็ก ดก บาง ยาว โด่ง ต่อ ตรง

2.5 ตา สีอะไร บอด เหล่ เข ส่อน ถั่ว (ซ้ายหรือขวา) แหก พอง โปน ลึก ตาชั้นเดียว ตาสองชั้น ใส่ตาปลอม สายตาสั้น

2.6 แก้ม แก้มพอง ตอบ ลักยิ้ม

2.7 จมูก ใหญ่ เล็ก สั้น โด่ง บี โห่ว หัก เบี้ยว รัน เียด เป็นสัน แหลม พวงจมูกบานใหญ่ เล็ก

2.8 ปาก แคบ กว้าง แหว่ง เจ่อ เบี้ยว ริมฝีปากหนา บาง ยื่นข้างบน ยื่นข้างล่าง

2.9 หนวด สีอะไร โคนเรียบ รูปของหนวดเหมือนรูปหนวดที่รู้จักกันแบบใด เช่น หนวดกระจับ หนวดจิม ฯลฯ

2.10 คาง คางยื่น สั้น ยาน แหลม บำน กลม เหลี่ยม บุ่ม ร่องคาง 2 ชั้น

2.11 เครา สีอะไร วาว สั้น เคราแพะแบบจีน หรือขลิบ ตัด เรียบร้อยหรือรุงรัง

2.12 หู ใหญ่ เล็ก กลม สี่เหลี่ยม ยาน กาง ยาว บี ห่อ

2.13 ฟัน เรียบ เหยิน ยื่น ห่าง หลอ เหลี่ยม หากสังเกตเห็นได้ว่าใส่ฟันปลอม ให้บอกด้วยว่ารูปอะไร เลี่ยมหรือใส่ที่ไหน สะอาดหรือสกปรก

2.14 คอ สั้น ยาว ใหญ่ เล็ก พอก หนอก เอียง (ข้างใด) เส้นคอนูน

3. สังเกตร่างกายที่สามารถเห็นได้ในลักษณะทั่วไป คือ

3.1 ลำตัว ลำตัวด้านหน้า (ตั้งแต่โคนต้นคอถึงโคนขา) ลำตัวกลม ออกกว้าง ออกแคบ ออกโก่ ท้องพลุ้ย ท้องป่อง ท้องแห้ง ลำตัวด้านหลัง (ตั้งแต่โคนต้นคอถึงสะโพก) หลังโก่ง แอน สะบักหัก บั้นเอวหัก

3.2 แขน ยาว สั้น ใหญ่ เล็ก คอก คด ด้าน (ข้างใด) แขนมีขน

3.3 มือ ใหญ่ เล็ก อูม นิ้วใหญ่ เล็ก เรียว แปะ กาง เก (นิ้วใด) นิ้วติดกัน นิ้วเกินหรืองอก ด้าน (นิ้วใด) ถนัดมือไหน

3.4 ขา สั้น ยาว ใหญ่ เล็ก เป้ โกงเข้า โกงออก ด้านข้างไหน แคไหน

3.5 เท้า แบน ยาว สั้น ใหญ่ เล็ก ลีบ ด่วน นิ้วพิการหรือนิ้วเกข้างใด

4. สังเกตลักษณะแผลเป็นและสิ่งที่ทำให้ผิดปกติ คือ

4.1 แผลเป็น ให้บอกลักษณะและขนาดว่าอยู่ที่ส่วนใดของร่างกาย และสันนิษฐานว่า แผลเป็นเกิดจากอะไร เช่น รอยไฟไหม้ ถูกของมีคม ฯลฯ

4.2 ตำหนิ บอกลักษณะและสีของตำหนิต่าง ๆ เช่น ปาน ไฟ หูด ว่าอยู่ที่ส่วนใดของร่างกาย

4.3 พิจารณาให้บอกลักษณะพิการของร่างกาย เช่น ปากเบี้ยว ปากแหว่ง แขนคอก แขนด้วน ขาด้วน หูหนวก เป็นต้น

4.4 ลายสัก ลายสักของบรรดานักนิยมสักทั้งหลายนั้น ส่วนมากเป็นสักประเภทที่มีความหมายทั้งสิ้น ได้แก่ ลายสักแสดงเครื่องหมาย หมู่คณะ (อินทรียขาว) อินทรียเหยียบโลก หัวกะโหลกไขว้ ลายสักของอาจารย์ต่าง ๆ (อาจารย์ฮวด อาจารย์อะ อาจารย์บู อาจารย์เหวียม) ลายสักที่แสดงถึงหมู่คณะที่ประกอบอาชีพเดียวกัน (เรือใบ สมอเรือ) ลายสักที่แสดงถึงความเชื่อถือศาสนาหรือไสยศาสตร์ (ยันต์องค์พระ ยันต์นะหน้าทอง ยันต์น้ำเต้า ยันต์ขุนแผน ฯลฯ) ลายสักที่นิยมหรือลายสักประเภทสวยงาม ตลอดจนลายสักประเภทเตือนใจต่าง ๆ และลายสักเพื่อการช้อนเร้นภาพของร่างกายบางส่วน เช่น สักทับตำหนิแผลเป็น สักทับเครื่องหมายบางอย่างที่ไม่ต้องการให้ผู้ใดเห็น ดังนั้นในการกรอกในข้อนี้จึงควรกรอกให้ชัดเจนว่าลายสักรูปอะไร รูปสี่เหลี่ยม รูปสามเหลี่ยม หรือวงกลม และหากสามารถบอกชื่อยันต์ ชื่ออาจารย์ ชื่อหมู่คณะ หรือเขียนรูปประกอบไปด้วยได้ ควรกรอกให้ชัดเจน ตลอดจนสีของลายสักและสักไว้ที่ส่วนใดของร่างกายเพื่อทำให้การแยกเก็บ การตรวจค้นเป็นผลดียิ่งขึ้น

5. ลักษณะนิสัยอันเป็นเครื่องสังเกต ให้ดูจากปฏิกิริยาหรือลักษณะพิเศษที่เกิดขึ้นเฉพาะตัวติดเป็นนิสัย เช่น พุดช้า ๆ พุดติดอ่าง พุดเร็ว พุดลิ้นไก่ลิ้น หรือพุดเสียงแปร่งสำเนียงอีสาน ภาคเหนือ ภาคใต้ จีนหรือญวน เป็นต้น และให้รวมถึงสิ่งวิกลอันหมายถึงลักษณะอาการที่บุคคลนั้นแสดงออกโดยไม่ได้ตั้งใจ หรือในขณะที่เพลอ เช่น เวลาพุดเอามือป้องปาก เขี่ยและลูบคางมูกหรือคาง กัดเล็บมือ หรือเวลาพุดออกทำทางประกอบ สุนัขเห่าจืด ดิถยาเสพติด ต้มสุราเป็นประจำ เป็นต้น

6. ลักษณะการแต่งกาย ลักษณะการแต่งกายอาจแสดงถึงฐานะ สภาพความเป็นอยู่ ของบุคคลได้เป็นอย่างดีว่าเป็นนักธุรกิจ พ่อค้า นักศึกษา ชาวนา ชาวสวน หรือกรรมกร เพราะโดยลักษณะของเครื่องแต่งกายนั้น ถึงแม้จะเป็นชนิดและประเภทเดียวกัน แต่ก็อาจบอกความแตกต่างของแต่ละบุคคลได้ เช่น บุคคลจำพวกหนึ่ง ที่แต่งกายในลักษณะเดียวกัน คือ นุ่งกางเกงสีกากี สวมเสื้อเชิ้ตแขนยาว แต่โดยการสังเกตด้วยตัวบุคคลอาจรู้ได้ว่าแต่ละคนนั้นมีฐานะและสภาพความเป็นอยู่อย่างไร การบอกลักษณะเครื่องแต่งกายควรบอกให้ชัดว่าทำด้วยผ้าชนิดใด เช่น ผ้าฝ้าย ผ้าไหม หรือผ้าขนสัตว์ และเป็นผ้าสีอะไร ถ้าสามารถบอกได้ให้บอกการขาดวิน รอยปะ ขุน จุดต่าง ดวง รอยเปราะเปื้อน ตลอดจนสภาพของเครื่องแต่งกายนั้นว่าใหม่ เก่า สะอาด เรียบร้อย หรือสกปรกอย่างไรไปด้วย

สำหรับการพบผู้ต้องหา ตำบลที่อยู่ครั้งสุดท้ายที่พบผู้ต้องหาที่ใด เป็นบ้าน ห้องแถว ตึกแถว หรือเรือนโรง และควรจดจำเลขที่ของเคหสถานนั้น ๆ ด้วย พร้อมทั้งชื่อถนน ตรอก ซอย ถ้าเป็นเรือนแพ ก็ให้สังเกตและจำว่าจอดอยู่ในแม่น้ำลำคลองอะไร ที่ตรงไหน ใกล้เคียงหรือตรงข้ามอะไร ที่พอจะสังเกตหาได้ง่าย

นอกจากนี้ ควรจะได้สืบให้ทราบวา สถานที่ใดบ้างที่ผู้ต้องหาชอบไปบ่อย ๆ และจดจำไว้

การสังเกตจุดจำรถยนต์

รายละเอียดของรถยนต์ (หมายเหตุ รายละเอียดให้บอกตามลำดับ ดังนี้)

1. สีของรถยนต์

- ก. ให้บอกสีให้แน่นอน เช่น ฟ้ายอ่อน ฟ้ายแก่ โดยให้ใช้หมายเลขกำกับสีเป็นหลัก
- ข. สองหรือสามสีรวมกัน
 - 1. สองสี ดำทับเขียว หรือขาวทับดำในกรณีสองสี
 - 2. ถ้าสามสี ก็บอกตามลำดับ เช่น ขาวทับฟ้า และเทา

2. บอกรูปร่างของตัวถัง

- ก. แบบของตัวถัง
- ข. บอกรูปร่างของตัวถังรถ เช่น
 - 1. ประทุน
 - 2. สเตชั่นแวกอน
 - 3. ตัวถังยาวพิเศษ
 - 4. รถที่ศนาจรแบบรถประจำทาง
 - 5. รถเก๋ง
 - 6. รถตอนเดี่ยว

เอกสารอ้างอิง

- กรมพลศึกษา, กองยูวกาชาด. (ม.ป.ป.). เสริมสุขภาพ ชั้นประถมศึกษาปีที่ 3 วิธีเดินถนนที่มีทางเท้าและไม่มีทางเท้า
วิธีข้ามถนนในที่ที่มีทางข้ามและไม่มีทางข้ามได้อย่างปลอดภัย (แผ่นพับ). ม.ป.พ.
- กองบังคับการตำรวจจราจร. (2535). ปัญหาการจราจร. กรุงเทพฯ.
- _____. (2536). คู่มืออบรมการจราจร. กรุงเทพฯ : ตำรวจ.
- คู่มืออบรมอาสาจราจร. (2540). กรุงเทพฯ : สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี.



ກາລະພັນ

กิจกรรมเสนอแนะ

1. ชี้แจงเกณฑ์การได้รับเครื่องหมายกิจกรรมพิเศษยุวกาชาดจรรยา
2. เล่าประสบการณ์ในการเดินทางของแต่ละคน
3. ดูภาพถ่าย, สไลด์, วีดิทัศน์ เกี่ยวกับความปลอดภัยในการจราจร
4. ดูภาพเครื่องหมายสัญลักษณ์จรรยาที่ถูกต้อง
5. เชิญวิทยากรบรรยาย
6. แบ่งกลุ่มศึกษา ค้นคว้า รายงาน อภิปราย โต้วาที
7. สาธิตและฝึกปฏิบัติ
8. การแสดงบทบาทสมมติ
9. ศึกษา ดูงาน
10. ประกาดคำขวัญ, วาดภาพ
11. ทำโครงการจัดระบบการจราจรภายในโรงเรียน
12. ทำวีดิทัศน์ ระบบการจราจรภายในโรงเรียน เพื่อศึกษาและเผยแพร่
13. ให้ความร่วมมือ สนับสนุนการปฏิบัติกิจกรรมแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
14. กิจกรรมนันทนาการ
15. การบริหารร่างกายเพื่อเพิ่มความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่

สื่อการจัดกิจกรรม

1. ภาพถ่าย, แผ่นภาพ, สไลด์, วีดิทัศน์
2. แผนผังการจราจร
3. เอกสาร, คู่มือ
4. วิทยากร
5. อื่น ๆ ตามความเหมาะสม

เกณฑ์การให้เครื่องหมายกิจกรรมพิเศษ (Badge) ยุวกาชาดจรรยา

1. ผ่านการทดสอบภาคปฏิบัติ ทำสัญลักษณ์จรรยาทั้งหมด
2. ปฏิบัติกิจกรรมในโรงเรียนไม่น้อยกว่า 20 ครั้ง โดยมีผู้รับผิดชอบลงชื่อรับรองอย่างน้อย 1 คน
3. ปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ไม่น้อยกว่า 5 ครั้ง โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือผู้รับผิดชอบ

ลงชื่อรับรอง



เครื่องหมายกิจกรรมพิเศษยูวกาชาดราชร

กิจกรรมพิเศษยูวกาชาดราชร มี 3 ระดับ ตามระดับของสมาชิกยูวกาชาดดังนี้

ระดับ 1 เครื่องหมายสีชมพู



ระดับ 2 เครื่องหมายสีแสด



ระดับ 3 เครื่องหมายสีม่วง



ข้อเสนอแนะ

ควรให้สมาชิกยูวกาชาดที่ผ่านการอบรมกิจกรรมนี้แล้วได้มีโอกาสปฏิบัติหน้าที่ยูวกาชาดราชรอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความชำนาญ



คำสั่งกองบังคับการตำรวจจราจร

ที่ 15/2550

เรื่อง ระเบียบวิธีการฝึกรวมลูกเสือจราจร ยุวกาชาดจราจร เนตรนารีจราจร และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร

ด้วย กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การควบคุมและบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจร มีแผนงานส่งเสริมให้ความรู้ด้านวินัยจราจรให้กับภาครัฐ เอกชน ประชาชน เด็ก และเยาวชน โดยผ่านกระบวนการฝึกรวมลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจากโรงเรียนต่าง ๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร

ดังนั้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้เข้ารับการฝึกรวม และความเป็นระเบียบในการตรวจสอบอย่างมีประสิทธิภาพ กองบังคับการตำรวจจราจร จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์หรือระเบียบวิธีปฏิบัติในการฝึกรวมลูกเสือจราจร ยุวกาชาดจราจร เนตรนารีจราจร และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร ไว้ดังต่อไปนี้

1. กองบังคับการตำรวจจราจร ร่วมกับผู้ดำเนินการฝึกรวม ประกอบด้วย
 - 1.1 สโมสรลูกเสือกรุงเทพ
 - 1.2 กองอำนวยการลูกเสือกรุงเทพ
 - 1.3 สมาคมสโมสรลูกเสือวิสามัญแห่งประเทศไทยในพระอุปถัมภ์
 - 1.4 สำนักงานลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน
 - 1.5 สถานศึกษาอื่น ๆ ที่กองบังคับการตำรวจจราจร พิจารณาแล้วเห็นว่าเหมาะสม
2. คุณสมบัติของผู้เข้ารับการฝึกรวม
 - 2.1 เป็นนักเรียนระดับประถมศึกษา (ป.5) ขึ้นไป
 - 2.2 อายุ 12 ปีขึ้นไป
 - 2.3 ความสูงตั้งแต่ 145 เซนติเมตรขึ้นไป
 - 2.4 ไม่เป็นใบ้ หรือหูหนวก หรือตาบอดสี
 - 2.5 สมัครใจได้รับอนุมัติการคัดเลือกจากโรงเรียนต้นสังกัด และได้รับคำยินยอมจากผู้ปกครอง
3. ระยะเวลาในการฝึกรวม
 - 3.1 ใช้เวลาฝึกรวม 3 วัน หรือนับเป็นชั่วโมงการเรียนการสอนไม่น้อยกว่า 18 ชั่วโมง
 - 3.2 ขณะฝึกรวมต้องสวมเครื่องแบบลูกเสือ หรือยุวกาชาด หรือเนตรนารี หรือชุดนักเรียนนักศึกษาให้เรียบร้อย โดยให้สารวัตรฝ่ายอำนวยการ (งานฝึกรวม) กองบังคับการตำรวจจราจร กำหนดเครื่องแบบขณะอบรมได้แล้วแต่ความจำเป็นและเหมาะสม



3.3 ในระหว่างการฝึกอบรมต้องมีสมุดจดบันทึกการฝึกอบรมในแต่ละวิชา โดยให้คณะกรรมการตรวจสมุดบันทึก

3.4 ผู้เข้ารับการฝึกอบรมขาดการอบรมโดยไม่มีสาเหตุอันสมควร ตั้งแต่ร้อยละ 20 ขึ้นไป ไม่มีสิทธิเข้ารับการประเมินผล

3.5 ผู้เข้ารับการฝึกอบรม ตามข้อ 3.4 หากขาดคุณสมบัติ

3.5.1 ไม่มีสิทธิ์ประดับเครื่องหมายดวงตราและเข็มขัดของเจ้าหน้าที่ ลูกเสือ เนตรนารี ยุวกาชาด และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียน

3.5.2 ไม่มีสิทธิ์ขอบัตรประจำตัว

3.5.3 ไม่มีสิทธิ์ขอรับบัตรคุณธรรม

4. สถานที่ฝึกอบรม

องค์กร หน่วยงานราชการ หรือสถานศึกษาของผู้จัดการฝึกอบรมเป็นผู้จัด รวมทั้งเครื่องสันทนาการต่าง ๆ เกี่ยวกับการฝึกอบรม

5. วันเปิดการฝึกอบรม

องค์กร หน่วยงานราชการ หรือสถานศึกษาของผู้จัดการฝึกอบรมเป็นผู้กำหนดวันเวลาในการฝึกอบรม โดยกำหนดให้มีการฝึกอบรมปีละไม่เกิน 2 รุ่น ตามความเหมาะสมหรืออยู่ในดุลยพินิจของกองบังคับการตำรวจจราจร

6. จำนวนผู้เข้ารับการฝึกอบรม

อบรมได้ไม่เกินรุ่นละ 500 คน

7. ค่าใช้จ่ายในการอบรม

องค์กร ผู้จัดการฝึกอบรมเป็นผู้รับผิดชอบประมาณการและสนับสนุน ซึ่งประกอบด้วย

7.1 ค่าตอบแทนวิทยากร

7.2 ค่าสิ่งพิมพ์และอุปกรณ์การสอน

7.3 อื่น ๆ

8. หลักสูตรในการฝึกอบรม ประกอบด้วย

8.1 ประวัติความเป็นมาและความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการจราจร 1 ชั่วโมง

8.2 บทบาทหน้าที่ลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร 2 ชั่วโมง

8.3 พระราชบัญญัติจราจรทางบกและกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง 3 ชั่วโมง

8.4 การสังเกต การจดจำ และการรายงานเหตุ 2 ชั่วโมง

8.5 การเดินเท้าและการโดยสารรถประจำทางโดยปลอดภัย 2 ชั่วโมง

8.6 เครื่องหมายจราจรและสัญญาณจราจร 2 ชั่วโมง

8.7 ทำสัญญาณจราจรและสัญญาณนกหวีด 3 ชั่วโมง

8.8 ฝึกปฏิบัติทำสัญญาณจราจรและสัญญาณนกหวีด 1 ชั่วโมง

8.9 กิจกรรมลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพจราจร 2 ชั่วโมง

9. ขอบเขตในการปฏิบัติหน้าที่

9.1 เป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการควบคุมการจราจร โดยใช้สัญญาณมือและสัญญาณนกหวีดปฏิบัติหน้าที่เฉพาะบนบาทวิถีหรือริมทางเดินรถห่างจากขอบถนน 1 ก้าว

9.2 การควบคุมการจราจรโดยใช้สัญญาณมือและสัญญาณนกหวีดในผิวจราจร อนุโลมให้ทำได้ เฉพาะผิวจราจรภายในบริเวณโรงเรียน

10. ความรับผิดชอบในหน้าที่ของ กองบังคับการตำรวจจราจร

10.1 สนับสนุนวิทยากร

10.2 ค่าอุปกรณ์ในการจัดทำบัตรประจำตัวและบัตรคุณธรรม

10.3 อื่น ๆ

11. การมีบัตรประจำตัวผู้ผ่านการฝึกอบรมลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร

11.1 ลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร จะต้องมียุทธบัตรประจำตัว ขณะสวมเครื่องแบบหรือขณะปฏิบัติหน้าที่เสมอ เพื่อแสดงต่อผู้บังคับบัญชาได้ทุกโอกาส เมื่อผู้บังคับบัญชา มาตรวจสอบ

11.2 บัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร ต้องเก็บรักษาไว้ให้อยู่ในสภาพเดิมไม่สูญหาย เพราะเป็นเอกสารของทางราชการออกให้

11.3 บัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร สูญหายไปโดยไม่มีเหตุอันควร อาจไม่พิจารณาออกบัตรคุณธรรมให้ก็ได้ ให้สารวัตร ฝ่ายอำนวยการ (งานฝึกอบรม) กองบังคับการตำรวจจราจร สอบสวนหาข้อเท็จจริง แล้วพิจารณาเสนอกองบังคับการตำรวจจราจร อนุมัติเป็นราย ๆ ไป

11.4 ห้ามมิให้เจ้าหน้าที่ลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร นำบัตรประจำตัวของตนเองไปให้ผู้อื่นใช้

11.5 เจ้าหน้าที่ลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร ที่ปฏิบัติหน้าที่ ไม่สมควร ผู้บังคับบัญชาตั้งแต่ผู้บังคับบัญชาลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร ระดับผู้กำกับขึ้นไป หรืออาจารย์ใหญ่ เสนอขอลอนชื่อออกจากทำเนียบรุ่นให้เจ้าหน้าที่ลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร เรียกคืนบัตรประจำตัวต่อเจ้าหน้าที่ทันที สิทธิในการขอรับบัตรคุณธรรม เป็นอันหมดไป และให้แจ้งผู้ปกครอง บิดา มารดา รับทราบด้วย

11.6 บัตรประจำตัวสูญหาย ไม่พิจารณาออกบัตรแทนให้ ไม่ว่าในกรณีใด ๆ

11.7 รูปถ่ายติดบัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร ใช้ขนาด 1 นิ้ว หน้าตรง ไม่สวมหมวก หรือแว่นตา สวมเครื่องแบบลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร ให้เรียบร้อย

11.8 การขอรับบัตรประจำตัวทำได้ ต้องหลังจากวันประกาศผลสอบและแต่งตั้งเป็นเจ้าหน้าที่ลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร เรียบร้อยแล้ว

11.9 เมื่อมีการเปลี่ยนชื่อ ชื่อสกุลให้นำหลักฐานการเปลี่ยนชื่อ ชื่อสกุล แสดงต่อเจ้าหน้าที่ เพื่อแก้ไขทะเบียนและทำบัตรประจำตัวให้ถูกต้องตามความเป็นจริง

12. การขอรับบัตรคุณธรรมที่ได้บำเพ็ญประโยชน์

12.1 ลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจราจร ต้องปฏิบัติหน้าที่มา ไม่น้อยกว่า 1 ปี จึงจะพิจารณาออกบัตรแสดงคุณธรรมให้

12.2 ทางโรงเรียนจะแจ้งพินหน้าที่ และคืนบัตรประจำตัวเจ้าหน้าที่ลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจรรยา ต่อเจ้าหน้าที่แล้วมีสิทธิออกบัตรคุณธรรมได้

12.3 ลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจรรยา ที่เปลี่ยนชื่อ ชื่อสกุล ให้นำหลักฐานการเปลี่ยนชื่อ ชื่อสกุล แสดงต่อเจ้าหน้าที่ เพื่อแก้ไขและออกบัตรคุณธรรมให้ถูกต้อง ตามความเป็นจริง

12.4 ลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และเจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจรรยา ที่เปลี่ยนสถานศึกษา จะต้องมีใบรับรองจากสถานศึกษาใหม่และเก่าทั้งสองแห่ง รับรองความประพฤติมาด้วย จึงจะพิจารณาออกบัตร แสดงคุณธรรมให้

12.5 บัตรประจำตัวสูญหายโดยที่มีเหตุอันควรและมีหลักฐานพิจารณาอนุมัติจากผู้บังคับการ กองบังคับการตำรวจจราจร เห็นควรออกบัตรแสดงคุณธรรมให้ใหม่ และให้นำหลักฐานการสูญหายนำมาแสดงต่อ เจ้าหน้าที่ด้วย

12.6 บัตรคุณธรรมนี้ จะได้คะแนนเพิ่มพิเศษจากการอบรมลูกเสือ ยุวกาชาด เนตรนารี และ เจ้าหน้าที่สวัสดิภาพนักเรียนจรรยา ตามระเบียบไม่เกี่ยวกับคดี ลักษณะที่ 18 บทที่ 1 ข้อ 1 อนุ 4 (3) ได้คะแนน ร้อยละ 5 คะแนน

ให้ยกเลิกคำสั่งกองบังคับการตำรวจจราจร ที่ 71/2528 ลงวันที่ 21 สิงหาคม 2528 โดยให้ใช้คำสั่ง ฉบับนี้แทน

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้ เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 11 มกราคม พ.ศ. 2550

พลตำรวจตรี



(ปราโมช ปทุมวงศ์)

ผู้บังคับการ กองบังคับการตำรวจจราจร



คำสั่งสำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน

ที่ 51/2549

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานโครงการผลิตสื่อการจัดกิจกรรมยุวกาชาด

ด้วยสำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน จะจัดให้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการ ตามโครงการผลิตสื่อการจัดกิจกรรมยุวกาชาด ระหว่างวันที่ 23-25 สิงหาคม 2549 ณ โรงแรมโกลเด้นซีดีราชบุรี อำเภอเมืองจังหวัดราชบุรี และเพื่อให้การดำเนินงานดังกล่าวบรรลุวัตถุประสงค์อย่างมีประสิทธิภาพ สำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน จึงเห็นสมควรแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานโครงการผลิตสื่อการจัดกิจกรรมยุวกาชาด ดังนี้

กรรมการที่ปรึกษา

1. ผู้อำนวยการสำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน
2. นางอาภา อุดมรัตน์

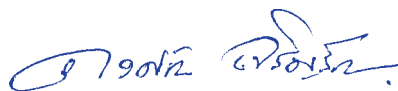
คณะกรรมการดำเนินงาน

- | | |
|-----------------------------------------|----------------------------|
| 1. หัวหน้ากลุ่มส่งเสริมและพัฒนายุวกาชาด | ประธาน |
| 2. นายสมหมาย วีระชิงชัย | รองประธาน |
| 3. นายยศตัญญ์ สุวรรณพฤกษ์ | กรรมการ |
| 4. นางพรทิพย์ บุญก่อ | กรรมการ |
| 5. นายวิรัตน์ ปองเปี่ยม | กรรมการ |
| 6. นายบุญสม บุญย์น้ำเพชร | กรรมการ |
| 7. นายโอฬาร เก่งรักษัสัตว์ | กรรมการ |
| 8. นางสาวสกุลวรา ชื่นคำ | กรรมการ |
| 9. นางชนิษฐา ศรีรามศรี | กรรมการ |
| 10. นายนพดล เลี้ยงเจริญทรัพย์ | กรรมการ |
| 11. นางสาวประเทือง บุญเกต | กรรมการ |
| 12. นายมาลัย บุญรอด | กรรมการ |
| 13. นางพรรณณี ดิสสร | กรรมการและเลขานุการ |
| 14. นางดรุณี ปองเปี่ยม | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |



ให้คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งตามคำสั่งดำเนินการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการให้สำเร็จลุล่วงอย่างมีประสิทธิภาพ ได้ผลผลิต คือ สื่อการจัดกิจกรรมยุวกาชาดตามที่กำหนดไว้
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 21 สิงหาคม พ.ศ. 2549



(นายคงศักดิ์ เจริญรักษ์)

ผู้อำนวยการสำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน



คำสั่งสำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน
ที่ 61/2549

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อผลิตสื่อการจัดกิจกรรมยุวกาชาด

ตามที่สำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน ได้จัดให้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการตามโครงการผลิตสื่อการจัดกิจกรรมยุวกาชาด ระหว่างวันที่ 23-25 สิงหาคม 2549 ไปแล้วนั้น

เพื่อให้การผลิตสื่อดังกล่าวมีความเหมาะสม ถูกต้อง และมีประสิทธิภาพ จึงจัดให้มีการประชุมเชิงปฏิบัติการพิจารณาสื่อการจัดกิจกรรมอีกครั้งหนึ่งก่อนเข้าสู่ขั้นตอนการผลิต กำหนดระหว่างวันที่ 20-22 ธันวาคม 2549 ณ ศูนย์กิจกรรมยุวกาชาด “ผืน แจ่มวิชาวาสอน” เขตภาษีเจริญ กรุงเทพมหานคร จึงแต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อผลิตสื่อการจัดกิจกรรมยุวกาชาด ดังนี้

ที่ปรึกษา

ผู้อำนวยการสำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน

คณะกรรมการ

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| 1. นายสายัณห์ สันทัด | ประธาน |
| 2. นายสมหมาย วีระชิงชัย | รองประธาน |
| 3. นายยศดน้อย สุวรรณพฤกษ์ | กรรมการ |
| 4. นางพรทิพย์ บุญก่อ | กรรมการ |
| 5. นายวิรัตน์ ปองเปี่ยม | กรรมการ |
| 6. นายบุญสม บุศย์น้ำเพชร | กรรมการ |
| 7. นางสาวสกุลวรา ชื่นคำ | กรรมการ |
| 8. นายโอฬาร เก่งรักษัสัตว์ | กรรมการ |
| 9. นายปัญญา ศรีสำราญ | กรรมการ |
| 10. นายนพดล เลี้ยงเจริญทรัพย์ | กรรมการ |
| 11. นางสาวประเทือง บุญเกต | กรรมการ |
| 12. นางสาวพรนิภา จงเจริญ | กรรมการ |
| 13. นางพรรณณี ดิสสร | กรรมการและเลขานุการ |
| 14. นางตรุณี ปองเปี่ยม | กรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |



ให้คณะกรรมการ ดำเนินการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการให้สำเร็จลุล่วงอย่างมีประสิทธิภาพ เรียบร้อย และ
บรรลุผลตามวัตถุประสงค์
ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2549



(นายสุภกร วงศ์ปราชญ์)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 8 รักษาราชการแทน
ผู้อำนวยการสำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน

รายนามผู้เข้าร่วมประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อผลิตสื่อกิจกรรมยุวกาชาด

“กิจกรรมพิเศษยุวกาชาดจรรยา”

ระหว่างวันที่ 23-25 สิงหาคม 2549

ณ โรงแรมโกลเด้นซิตี ราชบุรี

นายสายัณห์ สันทัด	ที่ปรึกษา
นางพรรณณี ดิสสรา	สำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน
นางพรทิพย์ บุญก่อ	สำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน
นายโอฬาร เก่งรักษัสัตว์	สำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน
นายนพดล เลี้ยงเจริญทรัพย์	สำนักการลูกเสือ ยุวกาชาด และกิจการนักเรียน
นายกฤษณ์ โกศัยกานนท์	สำนักพัฒนากีฬาและกิจกรรมนักเรียน สพฐ.
ร.ต.อ.กษิต ธารเพชรวัฒนา	ข้าราชการบำนาญ
ร.ต.อ.สุนทร บุญปรีดา	กองบังคับการตำรวจจราจร
ด.ต.หญิงณัฐลีนี บวรวงศ์พิทักษ์	กองบังคับการตำรวจจราจร
นางนพวรรณ งามมีศรี	ข้าราชการบำนาญ
นายมนวัฒน์ จันทร์ลาภ	สำนักผู้ตรวจราชการประจำเขตตรวจราชการที่ 12
นางอรสา ทรงศรี	โรงเรียนวิทยสัมพันธ์ จ.พิษณุโลก
นางจุฬารัตน์ อติเปรมินทร์	โรงเรียนอนุบาลเมืองเขียงราย จ.เขียงราย

นางพรรณณี ดิสสรา รวบรวมและเรียบเรียง

พิมพ์ที่ โรงพิมพ์ชุมนุมสหกรณ์การเกษตรแห่งประเทศไทย จำกัด
79 ถนนงามวงศ์วาน แขวงลาดยาว เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร 10900
โทร. 0-2561-4567 โทรสาร 0-2579-5101 นายโชคดี ออสุวรรณ ผู้พิมพ์/ผู้โฆษณา พ.ศ. 2550