

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้าม* LEGAL ISSUES OF PEDESTRIAN SAFETY ON PEDESTRIAN CROSSINGS

เบญญา สุภเดช* และธานี วรภัทร์

Benya Supadech and Thanee Vorapatr

มหาวิทยาลัยรังสิต

Rangsit University, Thailand

*Corresponding author E-mail; Benya.s63@rsu.ac.th

บทคัดย่อ

บทความฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายที่เกี่ยวกับความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้าม ทั้งมาตรการลงโทษ มาตรการเพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัย รวมถึงวิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายจราจรของประเทศไทยและต่างประเทศในเรื่องดังกล่าว เพื่อนำผลที่ได้จากการศึกษาไปเสนอแนวทางการพัฒนาปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายให้เหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบัน ทั้งนี้ เป็นการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ ศึกษาค้นคว้าข้อมูลจาก เอกสารตำรา วิทยานิพนธ์ รายงานวิจัยต่าง ๆ บทความ ตั๋วบทกฎหมาย รวมถึงการสืบค้นข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ผลการวิจัยพบว่า ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้าม ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ยังคงมีช่องว่างทางกฎหมายอยู่จึงต้องแก้ไขปัญหาดังกล่าวเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้น ดังนี้ 1) แก้ไขคำนิยามของทางข้าม"ให้ครอบคลุมถึงบริเวณ "ทางแยก" ด้วย เพื่อให้ผู้ขับขี่ตระหนักอยู่เสมอว่าบริเวณทางแยกเป็นทางข้ามสำหรับคนเดินเท้าใช้ข้ามถนน และผู้ขับขี่มีหน้าที่ต้องหยุดรถให้คนเดินเท้าข้ามถนนไปก่อน 2) บัญญัติหน้าที่ของผู้ขับขี่ให้ชัดเจนว่าต้อง "หยุด" รถให้คนเดินเท้าที่กำลังข้ามถนนด้วยทางข้ามก่อนเสมอ 3) บัญญัติโทษกรณีผู้ขับขี่ไม่หยุดรถให้คนเดินเท้าใช้ทางข้ามและกระทำความผิดซ้ำ 4) บัญญัติโทษให้หนักขึ้นตามความร้ายแรงของการเกิดอุบัติเหตุ กรณีคนเดินเท้าได้รับอันตรายต่อกายและจิตใจ ได้รับอันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย 5) บัญญัติกฎหมายให้นำมาตรการเพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัยของต่างประเทศมาประยุกต์ใช้ เช่น แฉกกันทางข้าม เสียงสัญญาณข้ามถนน ทางเดินสำหรับผู้พิการทางสายตาที่พาดผ่านทางข้าม และสัญญาณไฟจราจรแบบปุ่มกด เป็นต้น

* Received February 20, 2023; Revised March 5, 2023; Accepted April 25, 2023



คำสำคัญ: คนเดินเท้า, ทางข้าม, ความปลอดภัย กฎหมายจราจร, เปรียบเทียบกฎหมายจราจร

Abstract

The purpose of this article is to study concepts, theories, and laws related to pedestrian safety in using pedestrian crossings by studying both punishment measures, and additional safety measures. There is also Including a comparative analysis of traffic laws in Thailand and other countries to bring the results of the study to propose guidelines for improving the law to suit the current social situation. This study was qualitative research by searching textbooks, theses, research reports, articles, legal, and Internet searches. The result reveals that there are legal gaps in legal issues concerning pedestrian safety in the use of pedestrian crossings according to Land Traffic Act. Therefore, the problems must be resolved to make law enforcement more efficient by 1) Amended the definition of "crosswalk" to include "intersections" as well, so the drivers will always be aware that intersections are pedestrian crossings for people to cross the road, and the driver must stop to allow pedestrians to cross the road first. 2) Prescribe the driver must "stop" for pedestrians crossing the road at the crosswalk. 3) Prescribe the penalties for drivers who do not stop their vehicles for pedestrian crossing and recidivism. 4) Impose heavier penalties according to the severity of the accident. In case of a pedestrian suffering physical and mental harm, severe harm, or death. 5) Legislation to apply additional measures for the safety of foreign countries such as crosswalk barriers, sound signals for crossing the road, walkways for the visually impaired that cross over crosswalks, push-button traffic lights, etc.

Keywords: Pedestrian, Pedestrian crossing, Safety, Traffic law, Traffic law comparison

บทนำ

ประเทศไทยได้มีการตรากฎหมายจราจรไว้ เพื่อควบคุม จัดระเบียบการใช้ถนนของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือใส่ตัวอ่อนสัตว์ ให้ปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อป้องกันไม่ให้เกิด

อุบัติเหตุทางถนนและสงวนไว้ซึ่งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนและเป็นกฎหมายที่มีโทษทางอาญา ผู้ใดฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามจะต้องรับโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ก็ตาม แต่จากการจัดอันดับขององค์การอนามัยโลก (WHO) ได้จัดให้ประเทศไทย เป็นประเทศที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก และสูงที่สุดเป็นอันดับ 1 ในเอเชียและอาเซียน ปีละกว่า 22,491 ราย คิดเป็น 32.7 คนต่อประชากร 1 แสนคน (ไทยรัฐออนไลน์, 2564) นอกจากนี้ตามรายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนปี 2556 ขององค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่าในแต่ละปีทั่วโลกมี “คนเดินเท้า” เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนกว่าปีละ 270,000 คน หรือคิดเป็น 1 ใน 5 ของจำนวนผู้เสียชีวิต 1.24 ล้านคนต่อปี (กรุงเทพธุรกิจ, 2565) ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนเกิดจากสาเหตุหลายประการโดยเฉพาะอย่างยิ่งการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ ข้อมูลจากกระทรวงสาธารณสุขระหว่างปี 2559-2564 พบว่า มีคนเดินเท้าต้องได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนมากถึง 224,068 คน หรือเฉลี่ยต่อปีกว่า 41,000 ราย โดยเกือบครึ่งที่เกิดอุบัติเหตุ เกิดจากรถจักรยานยนต์ชนคนข้ามถนน หรือคนเดินเท้าจนได้รับบาดเจ็บที่ทั้งเล็กน้อยไปถึงสาหัส และเสียชีวิต (กองป้องกันกำกับการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2565) ปัญหาอุบัติเหตุบนทางเท้าอันเนื่องมาจากการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ ยานพาหนะเป็นประเด็นปัญหาที่ประชาชนให้ความสนใจเป็นอย่างยิ่งในช่วงต้นปี 2565 สืบเนื่องจากการเสียชีวิตของแพทย์หญิงท่านหนึ่ง ถูกรถจักรยานยนต์ชนเสียชีวิตระหว่างใช้ทางข้าม เมื่อวันที่ 23 มกราคม 2565 เหตุการณ์ในครั้งนี้ได้กระตุ้นความสนใจของคนในสังคมต่อปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้าม ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ไม่ได้รับความปลอดภัยมาหลายสิบปี ทางข้ามถือเป็นเครื่องหมายจราจรที่เกี่ยวข้องกับทั้งคนเดินเท้าและผู้ใช้ยานพาหนะ ก่อให้เกิดสิทธิในการข้ามถนนแก่คนเดินเท้าและเป็นหน้าที่ของผู้ขับขี่ที่จะต้องระมัดระวังและหยุดยานพาหนะให้คนเดินเท้าข้ามถนนไปก่อนและหากผู้ขับขี่ยานพาหนะฝ่าฝืนไม่หยุดยานพาหนะให้คนเดินเท้าข้ามถนนจะต้องรับโทษปรับตามกฎหมาย

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้าม เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนทางเท้านับไม่ถ้วนเนื่องจากผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ไม่ชะลอความเร็วและหยุดรถตรงทางข้ามเพื่อให้คนเดินเท้าข้ามถนน หรือยิ่งไปกว่านั้นก็อาจจอดรถขวางทางข้าม ทำให้เกิดอุบัติเหตุรถชนคนเดินเท้าที่กำลังข้ามถนนอยู่บ่อยครั้ง หากจะแก้ปัญหานี้ด้วยการให้คนเดินเท้าใช้สะพานลอยในการข้ามถนน ก็ไม่ถือว่าเป็นการแก้ปัญหายั่งยืน เนื่องจากการผลักภาระให้กับคนเดินเท้าซึ่งมีสิทธิใช้ถนนเทียบเท่ากับผู้ใช้ยานพาหนะและการขึ้นสะพานลอยเป็นอุปสรรคต่อบุคคลบางประเภทที่มีสภาพร่างกายไม่เอื้ออำนวยต่อการขึ้นสะพานลอย เช่น กลุ่มผู้สูงอายุหรือผู้พิการ นอกจากนี้มาตรการการลงโทษผู้ขับขี่ที่ไม่หยุดรถให้คนเดินเท้าใช้



ทางข้ามนั้นยังไม่ครอบคลุมถึงการรับโทษหนักขึ้นเนื่องการกระทำความผิดซ้ำและผลกรรจ์ ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญที่ทำให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว เกิดความคิดยับยั้งชั่งใจที่จะกระทำความผิดซ้ำอีก อีกทั้งยังเป็นการป้องกันมิให้บุคคลอื่นกระทำความผิด เนื่องจากได้เห็นผลร้ายของการกระทำผิดนั้นด้วย

บทความฉบับนี้ได้ศึกษาถึงปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้าม ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญแต่กลับไม่ได้รับการแก้ไขหรือให้ความสำคัญเท่าที่ควร จึงได้ทำการศึกษาเพื่อหาแนวทางแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นและนำบทบัญญัติกฎหมาย มาตรการลงโทษของต่างประเทศ และมาตรการความปลอดภัย มาประยุกต์ใช้กับประเทศไทยให้สอดคล้องกับสภาพสังคมไทย น่าจะสามารถแก้ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นได้และเป็นการพัฒนากฎหมายจราจรทางบกของประเทศไทยให้การบังคับใช้มีประสิทธิภาพ เพื่อคุ้มครองสิทธิคนเดินเท้าในการข้ามถนนอย่างปลอดภัย เพราะกฎหมายจราจรเป็นกฎหมายที่คุ้มครองความปลอดภัยและสร้างความสงบเรียบร้อยให้กับประชาชนทุกคนที่สัญจรเดินทางในท้องถนน การบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด จะช่วยสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและความน่าอยู่ในสังคมมากยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความเป็นมา แนวคิด และทฤษฎี กฎหมายจราจรทางบกเกี่ยวกับ ปัญหาความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้าม
2. เพื่อศึกษาปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้ามตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน
3. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบและวิเคราะห์บทบัญญัติกฎหมาย มาตรการลงโทษ และมาตรการเพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัยเชิงนโยบาย ในการคุ้มครองความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้าม ตามกฎหมายจราจรประเทศไทยและต่างประเทศ
4. เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขเพิ่มเติม บทบัญญัติกฎหมายและมาตรการการบังคับใช้กฎหมายหรือมาตรการเชิงนโยบาย เพื่อให้มีมาตรการคุ้มครองความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้ามที่เหมาะสม และตรงตามเจตนารมณ์ของกฎหมายมากยิ่งขึ้น

วิธีการดำเนินวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยการรวบรวมเอกสารจากแนวคำพิพากษาศาลฎีกา บทบัญญัติทางกฎหมาย ตำราวิชาการ บทความ วิทยานิพนธ์ ดุษฎีนิพนธ์ เว็บไซต์ต่าง ๆ และเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศ

การวิเคราะห์ข้อมูล โดยวิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายจราจรไทยเกี่ยวกับความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้าม เปรียบเทียบกับกฎหมายจราจรต่างประเทศ ได้แก่

สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐฝรั่งเศส และญี่ปุ่นในเรื่องเดียวกันและนำมาตรการที่เหมาะสมมาปรับใช้

ผลการวิจัย

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้าม เป็นปัญหาที่มีมายาวนานและยังไม่ได้รับการแก้ไข แม้จะมีการมีตราพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ไว้เพื่อควบคุม จัดระเบียบการใช้ถนนของผู้ขับขี่ หรือ คนเดินเท้า ให้ปฏิบัติตามกฎหมายเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและเพื่อรักษาไว้ซึ่งชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนก็ตาม แต่ก็ยังคงเกิดอุบัติเหตุรถชนคนเดินเท้าที่กำลังข้ามถนนอยู่บ่อยครั้ง ผลการวิจัยพบว่า การให้ความหมายของคำว่า “ทางข้าม” ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แคบจนเกินไป เนื่องจากวัตถุประสงค์ของการสร้างทางข้ามขึ้นมานั้น เพื่อเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า ให้คนเดินเท้าข้ามถนนสามารถข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย จากการศึกษากฎหมายต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐฝรั่งเศส นิยามคำว่า “ทางข้าม” หมายความว่ารวมถึงบริเวณที่ถนนสองสายมาบรรจบกันเป็นมุมฉากที่เป็นส่วนต่อขยายของทางเท้าจะผ่านแยก แม้ว่าบริเวณนั้นจะไม่มีเส้นสีขาวบนทางเท้าก็ตาม ถือว่าเป็นการคุ้มครองสิทธิคนเดินเท้าในการข้ามถนนบริเวณ “ทางแยก” แม้บริเวณดังกล่าวจะไม่มีทางข้ามประเภททางม้าลายก็ตาม ดังนั้น การนิยามความหมายของคำว่า “ทางข้าม” ควรที่จะครอบคลุมบริเวณ “ทางแยก” ด้วย เนื่องจากบริเวณนั้นมักจะเป็นพื้นที่ที่ชุมชนหรือเป็นทางเท้าที่คนเดินเท้ามักจะใช้สัญจรไปมาและในบางพื้นที่ยังไม่มีพื้นที่ปลอดภัยในการข้ามถนน เช่น ทางม้าลาย สะพานลอยหรืออุโมงค์ หากมีการนิยามความหมายของคำว่า “ทางข้าม” ให้หมายความว่ารวมถึงบริเวณ “ทางแยก” ด้วย จะทำให้ผู้ขับขี่ตระหนักอยู่เสมอว่าบริเวณทางแยกนั้นเป็นทางข้ามสำหรับคนเดินเท้าใช้ข้ามถนน และก่อให้เกิดหน้าที่แก่ผู้ขับขี่ที่ต้องหยุดให้คนเดินเท้าข้ามถนนไปก่อนเสมอ เป็นการเพิ่มช่องทางให้คนเดินเท้ามีสิทธิข้ามถนนได้อย่างปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

การใช้ถ้อยคำในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 22 (4) ไม่ได้บัญญัติให้ชัดเจนว่าต้องชะลอและหยุดยานพาหนะให้คนเดินเท้าข้ามถนนก่อน กลับใช้ถ้อยคำว่า “ต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาจากขวาก่อน” เมื่อกฎหมายบัญญัติหน้าที่ผู้ขับขี่ไว้ไม่ชัดเจนและไม่มีสภาพบังคับเพียงพอ ผู้ขับขี่ยานพาหนะจึงมักจะไม่หยุดหรือชะลอความเร็วลงเพื่อให้คนเดินเท้าข้ามทางม้าลาย กระทบต่อสิทธิของคนเดินเท้าในการข้ามถนนอย่างปลอดภัยและทำให้เกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง จากการศึกษากฎหมายจราจรใน สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐฝรั่งเศส และญี่ปุ่น พบว่าบทบัญญัติกฎหมายระบุหน้าที่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะชัดเจนแน่นอน กล่าวคือ เมื่อคนเดินเท้าเคลื่อนตัวเข้าสู่ทางข้ามต้องระมัดระวังคนเดินเท้า และกำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ต้องชะลอความเร็วและหยุด



ให้คนเดินเท้าข้ามถนนก่อนเสมอ ซึ่งเป็นหน้าที่เชิงบังคับที่ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตาม ดังนั้นประเทศไทยจึงควรบัญญัติกฎหมายให้ชัดเจนว่าผู้ขับขี่ต้องหยุดรถให้คนเดินเท้าที่กำลังข้ามถนนด้วยทางข้ามให้มีสิทธิเดินไปก่อนเสมอ เพราะการบัญญัติกฎหมายที่ชัดเจนแน่นอนรอบอบกับการกำหนดโทษที่เหมาะสม ส่งผลต่อการบังคับใช้กฎหมายกับประชาชนในประเทศที่อยู่ในบังคับของกฎหมาย กฎหมายจึงมีความศักดิ์สิทธิ์ น่าเชื่อถือ ประชาชนเกรงกลัวกฎหมาย นำไปสู่การปฏิบัติตามกฎจราจร การเกิดอุบัติเหตุลดลง ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

กรณีที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรไม่หยุดยานพาหนะให้คนเดินเท้าใช้ทางข้ามและได้กระทำความผิดซ้ำยังไม่มีการบัญญัติไว้อย่างชัดเจนจะดำเนินการต่อตัวผู้กระทำความผิดอย่างไร การกระทำความผิดซ้ำ คือ การกระทำความผิดครั้งที่ 2 ขึ้นไป อาจเรียกได้ว่าเป็นการกระทำความผิดติดนิสัยและยากต่อการแก้ไขพฤติกรรมที่ติดเป็นนิสัยให้กลับคืนสู่สภาพปกติได้ จากการศึกษากฎหมายจราจรใน สหรัฐอเมริกา รัฐนิวยอร์ก พบว่ามีการกำหนดโทษสำหรับการกระทำความผิดซ้ำซึ่งได้กระทำความผิดครั้งที่สองภายใน 18 เดือนนับแต่กระทำความผิดครั้งแรกของผู้ขับขี่ที่ไม่หยุดรถให้คนเดินเท้าใช้ทางข้ามไว้ด้วย โดยมีการกำหนดทั้งโทษปรับและโทษจำคุก ดังนั้นกฎหมายจราจรของประเทศไทยจึงควรที่จะมีการกำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ได้กระทำความผิดซ้ำกรณีฝ่าฝืนกฎหมายจราจรไม่หยุดยานพาหนะให้คนเดินเท้าใช้ทางข้าม ให้ต้องรับโทษหนักขึ้นมากกว่าโทษของการกระทำความผิดครั้งแรกเพื่อให้สอดคล้องทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง เพื่อให้ผู้ที่คิดจะกระทำความผิดซ้ำเกิดความเกรงกลัว เกิดความคิดยับยั้งชั่งใจที่จะกระทำความผิดซ้ำอีก และเป็นการป้องกันมิให้บุคคลอื่นกระทำความผิดด้วย

นอกจากนี้ ควรที่จะกำหนดโทษให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษหนักขึ้นสำหรับผลบั่นปลายที่เกิดขึ้น เช่น ความตาย การได้รับอันตรายสาหัส หรือการได้รับอันตรายต่อกายและจิตใจ เพื่อให้สอดคล้องกับทฤษฎีเหตุที่เหมาะสมหรือทฤษฎีผลธรรมดา เนื่องเป็นผลธรรมดาที่เกิดขึ้นได้ วิญญูชนทั่วไปสามารถคาดเห็นได้ว่าหากฝ่าฝืนไม่หยุดยานพาหนะให้คนเดินเท้าใช้ทางข้ามจะเกิดผลเช่นนี้ได้ แม้ผลที่เกิดขึ้นนั้นจะอยู่นอกเหนือจากเจตนาของผู้กระทำ แต่ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบในผลบั่นปลาย และผู้กระทำจะต้องรับโทษหนักขึ้นตามความเสียหายหรือผลที่เกิดขึ้น โดยกำหนดโทษที่ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษหนักขึ้นตามผลบั่นปลายที่เกิดขึ้นนั้นให้มีโทษจำคุกรวมอยู่ด้วย การบัญญัติโทษจำคุกไว้เช่นนี้ถือว่าสอดคล้องกับทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง กล่าวคือ หากไม่มีการบัญญัติโทษจำคุกเอาไว้เลย ประชาชนทั่ว ๆ ไปก็จะไม่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายจราจรและกล้าที่จะกระทำความผิดได้ แต่เมื่อกฎหมายจราจรมีโทษจำคุกอยู่ด้วยประชาชนก็จะเกิดความยับยั้งชั่งใจไม่กล้าที่จะไปกระทำความผิดและยังเป็นการช่วยป้องกันการกระทำความผิดไปอีกทาง

จากการศึกษามาตรการเพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัยของ สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐฝรั่งเศสและญี่ปุ่น พบว่าในต่างประเทศโดยเน้นพัฒนา “ทาง

ข้าม” ให้ปลอดภัย และนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และให้ความสำคัญกับผู้สูงอายุและผู้พิการทางสายตาให้สามารถข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย การออกแบบทางข้ามสำหรับข้ามถนนจึงต้องคำนึงถึงการใช้งานของประชากรทุกคนอย่างแท้จริงให้สอดคล้องกับหลักการออกแบบเพื่อมวลชน (Universal Design) ซึ่งเป็นแนวคิดในการออกแบบสภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวกที่รวมถึงสิ่งของเครื่องใช้ทั่วไปในสังคม โดยมีหลักในการออกแบบเพื่อการใช้งานที่สะดวกสบาย ปลอดภัย ครอบคลุมสำหรับทุกคนและไม่ต้องมีการดัดแปลงพิเศษหรือเฉพาะเจาะจงเพื่อบุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง ทั้งนี้เพื่อให้คนเดินเท้าข้ามถนนได้อย่างปลอดภัยและมีสิทธิในการใช้ถนน เทียบเท่ากับผู้ใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้สูงอายุ และคนพิการ ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรที่จะนำมาตรการเพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัยของต่างประเทศ เช่น การทำเสียงสัญญาณข้ามถนน ทางเดินสำหรับผู้พิการทางสายตาที่พาดผ่านทางข้าม, Smart LED Road Crossing หรือทางข้ามที่สามารถยกตัวเองขึ้นมาเป็นแผงกั้นได้ มาประยุกต์ใช้กับประเทศไทย เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับคนเดินเท้า ลดการเกิดอุบัติเหตุ ป้องกันไม่ให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สินของประชาชน

อภิปรายผล

1. ความเป็นมา แนวคิด และทฤษฎี ที่เกี่ยวข้อง กับ ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้าม ได้แก่ ประวัติศาสตร์กฎหมายจราจรในประเทศไทย ประวัติความเป็นมาทางมาลาย แนวคิดการสร้างกฎหมายจราจร แนวคิดการออกแบบเพื่อมวลชน) แนวคิดสิทธิไปก่อน แนวคิดเกี่ยวกับการคุ้มครองคนเดินเท้าและการข้ามถนน แนวคิดเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร แนวคิดลักษณะของกฎหมายจราจร แนวคิดประโยชน์นิยม หลักทั่วไปในการตีความกฎหมาย ทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง และทฤษฎีเหตุที่เหมาะสม

2. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้าม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน จากการศึกษาพบข้อบกพร่องอันมีสาเหตุหลายประการ ดังต่อไปนี้

2.1 . ปัญหาของบทบัญญัติว่าด้วยการให้ความหมายของ “ทางข้าม”

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 (12) “ทางข้าม” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทาง และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับได้หรือเหนือพื้นดินด้วย เมื่อพิจารณาบทบัญญัติดังกล่าวแล้วสรุปได้ว่า ทางข้าม หมายถึง ทางม้าลาย สะพานลอย และอุโมงค์ที่ทำไว้สำหรับคนเดินเท้าข้ามถนน เห็นว่าบทบัญญัติกฎหมาย



ดังกล่าวมีการให้ความหมายของคำว่า “ทางข้าม” แคบจนเกินไป เนื่องจากบนท้องถนนหลาย ๆ พื้นที่ยังไม่มีโครงสร้างทางม้าลาย สะพานลอย หรืออุโมงค์สำหรับข้ามถนน จึงเป็นอุปสรรคสำหรับคนเดินเท้าในการข้ามถนนอย่างปลอดภัย โดยเฉพาะบริเวณทางแยก บริเวณนั้นมักจะ เป็นพื้นที่ชุมชนหรือเป็นทางเท้าที่คนเดินเท้ามักจะใช้สัญจรไปมา การข้ามถนนบริเวณทางแยก จึงเป็นเรื่องที่ยากลำบากและเป็นอันตราย เนื่องจากผู้ขับขี่ยานพาหนะมาด้วยด้วยความเร็วสูง

2.2 ปัญหาบทบัญญัติกฎหมายที่กำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่ไม่ชัดเจน

การใช้ถ้อยคำในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 22 (4) ระบุเพียงว่า “ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้า และต้องขับรถด้วยความระมัดระวังและต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาทางขวาก่อน” เจตนารมณ์ที่แท้จริงของบทบัญญัติในมาตรา มาตรา 22(4) นั้นต้องการกำหนดหน้าที่ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรด้วยความระมัดระวังและต้องหยุดยานพาหนะให้คนเดินเท้าข้ามถนนก่อน ไม่ว่าสัญญาณไฟจราจรนั้นจะเป็นสีเขียวหรือสีแดงก็ตาม แต่การใช้ถ้อยคำในมาตรา 22(4) ไม่ได้บัญญัติให้ชัดเจนว่าต้องชะลอและหยุดยานพาหนะให้คนเดินเท้าข้ามถนนก่อน กลับใช้ถ้อยคำว่า “ต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาจากทางขวาก่อน” เมื่อกฎหมายบัญญัติหน้าที่ผู้ขับขี่ไว้ไม่ชัดเจนและไม่มีสภาพบังคับเพียงพอ ผู้ขับขี่ยานพาหนะจึงมักจะไม่หยุดหรือชะลอความเร็วลงเพื่อให้คนเดินเท้าใช้ทางข้าม กระทั่งต่อสิทธิของคนเดินเท้าในการข้ามถนนอย่างปลอดภัยและทำให้เกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง ส่งผลให้ประชาชนบางส่วนมองว่าการใช้ทางข้ามเพื่อข้ามถนนนั้น เหมือนกับการ “วัดดวง” ว่าผู้ขับขี่จะหยุดหรือชะลอความเร็วลงเพื่อให้สิทธิคนเดินเท้าข้ามถนนหรือไม่ นอกจากนี้การบัญญัติกฎหมายต้องใช้ถ้อยคำที่ชัดเจนว่า ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรด้วยความระมัดระวังและต้องหยุดยานพาหนะให้คนเดินเท้าข้ามถนนก่อน ไม่ว่าสัญญาณไฟจราจรนั้นจะเป็นสีเขียวหรือสีแดงเพื่อให้ประชาชนเข้าใจถึงเจตนารมณ์ของกฎหมาย ไม่ให้มีช่องว่างของกฎหมายให้ตีความเป็นแบบอื่นได้ เนื่องจากกฎหมายนั้นมีลักษณะที่สำคัญประการหนึ่งก็คือ ต้องมีความชัดเจนแน่นอน ซึ่งความชัดเจนแน่นอนนี้จะนำไปสู่ความเชื่อถือของประชาชนในประเทศที่อยู่บังคับของกฎหมาย

2.3 ปัญหาการลงโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

บทลงโทษตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มีข้อสังเกตว่า บทบัญญัติดังกล่าวไม่มีการบัญญัติไว้ว่าหากผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรไม่หยุดยานพาหนะให้คนเดินเท้าใช้ทางข้ามกระทำความผิดซ้ำหลาย ๆ ครั้ง จะมีวิธีการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดอย่างไร และไม่มีการบัญญัติไว้ว่าหากการฝ่าฝืนไม่หยุดยานพาหนะให้คนเดินเท้าใช้ทางข้ามนั้น เป็นเหตุให้คนเดินเท้าได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตายผู้ขับขี่ยานพาหนะต้องรับโทษหนักขึ้นเพียงใด

2.4 มาตรการเพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัย

การคุ้มครองความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้ามยังไม่มีประสิทธิภาพ ไม่ครอบคลุมถึงผู้สูงอายุ ผู้พิการทางสายตา และยังไม่ได้นำการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาสนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายเท่าที่ควร แม้ในปัจจุบันจะมีทางข้าม สัญญาณไฟจราจร เครื่องหมายจราจร อันเป็นสัญลักษณ์ที่ทำให้ผู้ขับขี่ยานหรือคนเดินเท้าทราบว่าทางข้างหน้าเป็นทางข้ามก็ตามแต่ก็ยังไม่มีความปลอดภัยพอ ผู้ขับขี่ยังคงฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรหรือเครื่องหมายจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุบริเวณทางข้ามอยู่บ่อยครั้ง

3. จากการศึกษาเปรียบเทียบและวิเคราะห์เปรียบเทียบกฎหมายต่างประเทศ ได้แก่ สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐฝรั่งเศส และญี่ปุ่น พบว่า

3.1 การให้ความหมายของคำว่า “ทางข้าม” ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 แคบจนเกินไป เนื่องจากวัตถุประสงค์ของการสร้างทางข้ามขึ้นมานั้น เพื่อเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้า ให้คนเดินเท้าข้ามถนนสามารถข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย การบัญญัติกฎหมายจึงต้องคำนึงถึงแนวคิดประโยชน์นิยม ที่ใช้ประโยชน์สุขของคนในประเทศเป็นเกณฑ์ โดยพิจารณาจากความพึงพอใจของประชาชน หรือประชาชนที่ได้รับผลประโยชน์จากกฎหมายแต่ละฉบับ (ดำรงค วิเชียรสิงห์, 2530) จากการศึกษากฎหมายต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐฝรั่งเศส นิยามคำว่า “ทางข้าม” หมายความว่า รวมถึงบริเวณที่ถนนสองสายมาบรรจบกันเป็นมุมฉากที่เป็นส่วนต่อขยายของทางเท้าจะผ่านแยก แม้ว่าบริเวณนั้นจะไม่มีเส้นสีขาวบนทางเท้าก็ตาม ถือว่าเป็นการคุ้มครองสิทธิคนเดินเท้าในการข้ามถนนบริเวณ “ทางแยก” แม้บริเวณดังกล่าวจะไม่มีทางข้ามประเภททางม้าลายก็ตาม

3.2 การใช้ถ้อยคำในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 22 (4) ไม่ได้บัญญัติให้ชัดเจนว่าต้องชะลอและหยุดยานพาหนะให้คนเดินเท้าข้ามถนนก่อน กลับใช้ถ้อยคำว่า “ต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาทางขวาก่อน” เมื่อกฎหมายบัญญัติหน้าที่ของผู้ขับขี่ไว้ไม่ชัดเจนและไม่มีสภาพบังคับเพียงพอ ผู้ขับขี่ยานพาหนะจึงมักจะไม่หยุดหรือชะลอความเร็วลงเพื่อให้คนเดินเท้าข้ามทางม้าลาย กระทั่งต่อสิทธิของคนเดินเท้าในการข้ามถนนอย่างปลอดภัยและทำให้เกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยครั้ง จากการศึกษากฎหมายจราจรใน สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐฝรั่งเศส และญี่ปุ่น พบว่าบทบัญญัติกฎหมายระบุหน้าที่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะชัดเจนแน่นอน กล่าวคือ เมื่อคนเดินเท้าเคลื่อนตัวเข้าสู่ทางข้ามต้องระมัดระวังคนเดินเท้า และกำหนดหน้าที่ของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ต้องชะลอความเร็วและหยุดให้คนเดินเท้าข้ามถนนก่อนเสมอ ซึ่งเป็นหน้าที่เชิงบังคับที่ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตาม

3.3 กรณีที่ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรไม่หยุดยานพาหนะให้คนเดินเท้าใช้ทางข้าม และได้กระทำความผิดซ้ำยังไม่มีบทบัญญัติไว้อย่างชัดเจนจะดำเนินการต่อตัวผู้กระทำความผิดอย่างไร การกระทำความผิดซ้ำ คือ การกระทำความผิดครั้งที่ 2 ขึ้นไป อาจเรียกได้ว่าเป็นการกระทำ



ความผิดติดนิสัยและยากต่อการแก้ไขพฤติกรรมที่ติดเป็นนิสัยให้กลับคืนสู่สภาพปกติได้ เมื่อวิเคราะห์จากแนวความคิดพื้นฐานในการสร้างมาตรการเพิ่มโทษสำหรับผู้กระทำความผิดซ้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง ที่มุ่งยับยั้งตัวผู้กระทำความผิดโดยตรง มิให้หวนกลับมากระทำความผิดอีก พบว่าแนวคิดดังกล่าวมองผู้กระทำความผิดซ้ำเป็นกลุ่มที่มีแนวโน้มในการกระทำความผิดและไม่สนใจต่อการลงโทษในครั้งก่อน จึงควรเลือกใช้การลงโทษเพื่อข่มขู่เป็นเครื่องมือในการที่จะป้องกันไม่ให้หวนกลับไปกระทำความผิดอีก (ณัฐวัจน์ สุทธิโยธิน, 2557) จากการศึกษากฎหมายจราจรใน สหรัฐอเมริกา รัฐนิวยอร์ก พบว่ามีการกำหนดโทษสำหรับการกระทำความผิดซ้ำซึ่งได้กระทำความผิดครั้งที่สองภายใน 18 เดือนนับแต่กระทำความผิดครั้งแรกของผู้ขับขี่ที่ไม่หยุดรถให้คนเดินเท้าใช้ทางข้ามไว้ด้วย โดยมีการกำหนดทั้งโทษปรับและโทษจำคุก (Adam H, 2021) นอกจากนี้ ควรที่จะกำหนดโทษให้ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษหนักขึ้นสำหรับผลบั่นปลายที่เกิดขึ้น เช่น ความตาย การได้รับอันตรายสาหัส หรือการได้รับอันตรายต่อกายและจิตใจ เพื่อให้สอดคล้องกับทฤษฎีเหตุที่เหมาะสมหรือทฤษฎีผลธรรมดา เนื่องเป็นผลธรรมดาที่เกิดขึ้นได้ วิญญูชนทั่วไปสามารถคาดเห็นได้ว่าหากฝ่าฝืนไม่หยุดยานพาหนะให้คนเดินเท้าใช้ทางข้ามจะเกิดผลเช่นนี้ได้ แม้ผลที่เกิดขึ้นนั้นจะอยู่นอกเหนือจากเจตนาของผู้กระทำ แต่ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบในผลบั่นปลาย และผู้กระทำจะต้องรับโทษหนักขึ้นตามความเสียหายหรือผลที่เกิดขึ้น (เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์, 2551) โดยกำหนดโทษที่ผู้กระทำความผิดต้องรับโทษหนักขึ้นตามผลบั่นปลายที่เกิดขึ้นนั้นให้มีโทษจำคุกรวมอยู่ด้วยการบัญญัติโทษจำคุกไว้เช่นนี้ถือว่าสอดคล้องกับทฤษฎีการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง กล่าวคือ หากไม่มีการบัญญัติโทษจำคุกเอาไว้เลย ประชาชนทั่ว ๆ ไปก็จะไม่เกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายจราจรและกล้าที่จะกระทำความผิดได้ แต่เมื่อกฎหมายจราจรมีโทษจำคุกอยู่ด้วยประชาชนก็จะเกิดความยับยั้งชั่งใจไม่กล้าที่จะไปกระทำความผิดและยังเป็นการช่วยป้องกันการกระทำความผิดไปอีกทาง

3.4 จากการศึกษามาตรการเพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัยของ สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐฝรั่งเศสและญี่ปุ่น พบว่าในต่างประเทศโดยเน้นพัฒนา “ทางข้าม” ให้ปลอดภัย และนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ควบคู่กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เช่น Smart LED Road Crossing หรือทางข้ามที่สามารถยกตัวเองขึ้นมาเป็นแผงกันได้ (เกรียงไกร เรืองทรัพย์เดช, 2565) และให้ความสำคัญกับผู้สูงอายุและผู้พิการทางสายตาให้สามารถข้ามถนนได้อย่างปลอดภัย เช่น การทำเสียงสัญญาณข้ามถนน ทางเดินสำหรับผู้พิการทางสายตาที่พาดผ่านทางข้าม (นิตยสารและสื่อออนไลน์ที่เล่าเรื่องเที่ยวญี่ปุ่น ศิลปะ โลฟส์สไตล์แบบคนญี่ปุ่น, 2560)การออกแบบทางข้ามสำหรับข้ามถนนจึงต้องคำนึงถึงการใช้งานของประชากรทุกคนอย่างแท้จริงให้สอดคล้องกับหลักการออกแบบเพื่อมวลชน ซึ่งเป็นแนวคิดในการออกแบบสภาพแวดล้อมและสิ่งอำนวยความสะดวก

ความสะดวกที่รวมไปถึงสิ่งของเครื่องใช้ทั่วไปในสังคม โดยมีหลักในการออกแบบเพื่อการใช้งานที่สะดวกสบาย ปลอดภัย ครอบคลุมสำหรับทุกคนและไม่ต้องมีการดัดแปลงพิเศษหรือเฉพาะเจาะจงเพื่อบุคคลกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง ทั้งนี้เพื่อให้คนเดินเท้าข้ามถนนได้อย่างปลอดภัยและมีสิทธิในการใช้ถนนเทียบเท่ากับผู้ใช้ขี่ โดยเฉพาอย่างยิ่งในกลุ่มผู้สูงอายุและคนพิการ (ทิพย์ วัลย์ ทองอาจ, 2553)

4. เสนอแนวทางการพัฒนาปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้เหมาะสมกับสภาพสังคมในปัจจุบัน ดังนี้

4.1 เสนอให้แก้ไขมาตรา 4(12) คำนิยามของคำว่า “ทางข้าม” โดยแก้ไขเป็น “ทางข้าม” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือตอกหมุดไว้บนทาง หรือพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย และหมายความรวมถึงบริเวณที่ถนนสองสายมาบรรจบกันเป็นมุมฉากที่เป็นส่วนต่อขยายของทางเท้าจะผ่านสี่แยก

จากคำนิยามที่แก้ไขใหม่ “ทางข้าม” จึงประกอบไปด้วย ทางม้าลาย อุโมงค์ สะพานลอย และทางแยก

4.2 เสนอให้แก้ไขมาตรา 22(4) เพื่อกำหนดให้หน้าที่ของผู้ขับขี่ชัดเจนมากยิ่งขึ้นและเพื่อให้ประชาชนเข้าใจถึงเจตนารมณ์ของกฎหมาย ไม่ให้มีช่องว่างของกฎหมายให้ตีความเป็นแบบอื่นได้ โดยแก้ไขดังนี้

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้า

(4) สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และ “ต้องหยุดรถให้คนเดินเท้าที่กำลังข้ามถนนด้วยทางข้ามให้มีสิทธิเดินไปก่อนเสมอ” หรือให้สิทธิแก่รถที่มาทางขวาก่อน

4.3 เสนอให้ เพิ่มมาตรา 152/1 บัญญัติว่าผู้ใดได้กระทำความผิดตามมาตรา 22(4) และได้กระทำความผิดซ้ำภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก ต้องระวางโทษปรับไม่เกินแปดพันบาท

4.4 เสนอให้เพิ่มมาตรา 152/2 บัญญัติว่า ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 22(4) เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่



ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำ ต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำ ต้อง ระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

4.5 ขอเสนอให้เพิ่มมาตรา 4/2 บัญญัติว่า เพื่อความปลอดภัยของคนเดินเท้า ในการใช้ทางข้ามและบังคับใช้กฎหมายให้เป็นตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือตาม กฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับจราจร ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมขนส่งทางบกจัดให้มีแผง กันทางข้าม เสียงสัญญาณข้ามถนน ทางเดินสำหรับผู้พิการทางสายตาพาดผ่านทางข้าม และ สัญญาณไฟจราจรทางข้ามแบบปุ่มกด ทั้งนี้ให้ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมขนส่งทาง บกมีอำนาจร่วมกันออกระเบียบที่เกี่ยวข้องโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

สรุป/ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเปรียบเทียบและวิเคราะห์บทบัญญัติกฎหมาย มาตรการลงโทษ และ มาตรการเพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับ ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยของ คนเดินเท้าในการใช้ทางข้ามประเทศไทย เปรียบเทียบกับสหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา สาธารณรัฐฝรั่งเศส และญี่ปุ่น พบว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ใช้บังคับอยู่ใน ปัจจุบันมีข้อบกพร่องอยู่หลายประการที่ควรเสนอแนะให้แก้ไข ดังต่อไปนี้ 1) ควรแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 4(12) โดยนิยามความหมายของคำว่า “ทางข้าม” ให้หมายความรวมถึงบริเวณ “ทาง แยก” ด้วย 2) แก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 22(4) บัญญัติหน้าที่ของผู้ขับขี่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดย กำหนดหน้าที่ให้ผู้ขับขี่ต้องหยุดรถให้คนเดินเท้าที่กำลังข้ามถนนด้วยทางข้ามให้มีสิทธิเดินไป ก่อนเสมอ 3) เพิ่มมาตรา 152/1 เพื่อกำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่กระทำความผิดตามมาตรา 22(4) และได้กระทำความผิดซ้ำภายในสองปีนับแต่วันที่กระทำความผิดครั้งแรก 4) เพิ่มมาตรา 152/2 เพื่อกำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนมาตรา 22(4) เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ กายหรือจิตใจ เป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัสหรือถึงแก่ความตายให้ต้องรับโทษหนักขึ้น ตามความร้ายแรงของการเกิดอุบัติเหตุ และ 5) ขอเสนอให้เพิ่มมาตรา 4/2 บัญญัติว่า เพื่อ ความปลอดภัยของคนเดินเท้าในการใช้ทางข้ามและบังคับใช้กฎหมายให้เป็นตามบทบัญญัติ แห่งพระราชบัญญัตินี้หรือตามกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับจราจร ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติและ กรมขนส่งทางบกจัดให้มีแผงกันทางข้าม เสียงสัญญาณข้ามถนน ทางเดินสำหรับผู้พิการทาง สายตาพาดผ่านทางข้าม และสัญญาณไฟจราจรทางข้ามแบบปุ่มกด ทั้งนี้ให้ให้สำนักงานตำรวจ

แห่งชาติและกรมขนส่งทางบกมีอำนาจร่วมกันออกระเบียบที่เกี่ยวข้องโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

เอกสารอ้างอิง

- เกรียงไกร เรื่องทรัพย์สิน. (2565). เปิดประวัติทางข้ามถนน จาก The Beatles สู่ม้าลาย แห่งอนาคต. เรียกใช้เมื่อ 22 มีนาคม 2565 จาก <https://www.nationtv.tv/original/378861625>
- เกียรติขจร วัจนะสวัสดิ์. (2551). คำอธิบายกฎหมายอาญา ภาค 1 (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์พลสยามพริ้นติ้ง (ประเทศไทยจำกัด).
- ไทยรัฐออนไลน์. (2564). คนไทยยังขับรถแยะ ทำสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงโด่งนำอันดับ 1 ใน เอเชียและอาเซียน. เรียกใช้เมื่อ 5 มีนาคม 2565 จาก <https://www.thairath.co.th/news/auto/news/2068299>
- กรุงเทพธุรกิจ. (2565). ผ่าสถิติบทลงโทษคนเดินเท้าคนขับรถฝ่าฝืนกฎทางม้าลายถูกปรับแค่ โหล. เรียกใช้เมื่อ 9 มีนาคม 2565 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/news/984730>
- กองป้องกันการบาดเจ็บ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2565). คนเดินเท้ากับความปลอดภัยบนทางม้าลาย. เรียกใช้เมื่อ 14 กุมภาพันธ์ 2565 จาก https://dip.ddc.moph.go.th/new/data_benefit
- ณัฐวิวัฒน์ สุทธิโยธิน. (2557). ทฤษฎีอาชญาวิทยา (หน่วย 6) แนวการศึกษาชุดวิชา กฎหมายอาญาและอาชญาวิทยาชั้นสูง. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ดำรงค์ วิเชียรสิงห์. (2530). ปัญหาจริยธรรมที่เกี่ยวกับการทำสงคราม. ใน วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต.สาขาวิชาปรัชญา. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ทิพวัลย์ ทองอาจ. (2553). การออกแบบเพื่อมวลชน(UniversalDesign). เรียกใช้เมื่อ 1 มีนาคม 2565 จาก https://www.bu.ac.th/knowledgecenter/executive_journal/july_sep_10/pdf/aw12.pdf
- นิตยสารและสื่อออนไลน์ที่เล่าเรื่องเกี่ยวกับคนพิการ ศิลปะ โลฟส์สไตล์แบบคนญี่ปุ่น. (2560). ทางเดินสี่เหลี่ยมสำหรับผู้พิการทางสายตา. เรียกใช้เมื่อ 9 พฤษภาคม 2565 จาก <https://kiji.life/tactile-paving/>
- Adam H. (2021). Failing to Yield to a Pedestrian in New York. Retrieved March 29, 2022 , from <https://traffictickets.com/new-york/traffic-tickets/failing-yield/pedestrian/>