

## บทที่ 3

### กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการความปลอดภัยของคนเดินเท้า

การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับแนวทางในการเพิ่มเติมมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของคนเดินเท้า เพื่อใช้ทางเท้าตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ให้มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน และศึกษาเปรียบเทียบกับกฎหมายของต่างประเทศ ได้แก่ องค์การสหประชาชาติ ประเทศญี่ปุ่น สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา ว่าทั้ง 3 ประเทศนั้นมีมาตรการทางกฎหมายอย่างไรในการคุ้มครองประชาชนในการใช้ทางเท้าเพื่อให้ได้รับความปลอดภัย

#### 3.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการความปลอดภัยของคนเดินเท้าของต่างประเทศ

##### 3.1.1 นโยบายและยุทธศาสตร์สากลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยบนท้องถนนขององค์การสหประชาชาติ

องค์การสหประชาชาติ โดยองค์การอนามัยโลก ได้ให้ความสำคัญกับกรอบปฏิญญามอสโก ซึ่งกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยยึดแนวคิดหลักการเรื่องระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System Approach) เป็นแนวทางหลัก และยังเน้นถึงความสำคัญของการวางรากฐานด้านวัฒนธรรมจราจรที่ปลอดภัย (Safety Culture) ให้มีความสำคัญกับการบริหารจัดการทุกองค์ประกอบนั้นคือ ถนน ยานพาหนะ ผู้ใช้รถใช้ถนน และสภาพแวดล้อม ดังนั้นอุบัติเหตุจึงเป็นสิ่งที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ การมีระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยไว้นั้นก็เพื่อที่จะพัฒนาระบบขนส่งและการจราจรทางถนนที่สามารถรองรับความผิดพลาดของมนุษย์ที่อาจเกิดขึ้นได้ รวมไปถึงจิตจำกัของร่างกายมนุษย์ต่อแรงที่มากกระทำ มุ่งพัฒนาระบบที่เพิ่มโอกาสในการรอดชีวิตและการกลับคืนสู่สภาพเดิมของร่างกายและจิตใจให้มีการสนองตอบ และจัดการที่ดีขึ้นต่อเหตุการณ์การชนกัน เพื่อมิให้ผู้ขับรถใช้ถนนที่ประสบเหตุการณ์ต้องเสียชีวิตหรือได้รับบาดเจ็บสาหัส ปรับปรุงเครือข่ายทางถนนให้มีสภาพที่ดี มีการจำกัดความเร็วของรถเพื่อปกป้องคุ้มครองผู้ใช้รถใช้ถนน หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบโดยตรงและองค์กรอื่นๆ ร่วมกันวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจเพื่อเข้าใจระดับของปัญหาให้มีการจัดการและลงทุนใน โครงการและพื้นที่ที่มีประโยชน์มากที่สุดต่อสังคม<sup>1</sup> จากที่กล่าวข้างต้นสามารถดำเนินการโดยเปลี่ยนมุมมองให้เป็นความ

<sup>1</sup> ทวีศักดิ์ แตะกระโทก. (2554). โครงการพัฒนาศักยภาพด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อขับเคลื่อนทศวรรษความปลอดภัยทางถนนตามกรอบองค์การสหประชาชาติ. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์. กรุงเทพฯ : ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. หน้า 11.

รับผิดชอบของผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกันกับหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วน (ไม่ว่าจะเป็นผู้จัดการระบบจราจรทางถนน ผู้ผลิตรถยนต์ ผู้ออกแบบระบบที่เกี่ยวข้อง ตำรวจจราจร องค์กรและมูลนิธิด้านความปลอดภัยทางถนน สาธารณภัย ภูชีฟ เป็นต้น) ซึ่งเป็น “ความรับผิดชอบร่วมกัน” トラบคิตที่มีพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่เหมาะสม การกำหนดให้เป็นความรับผิดชอบร่วมกันดังกล่าวข้างต้นมากยิ่งขึ้นนี้ทำให้สามารถขับเคลื่อนงานและทรัพยากรด้วยจิตสำนึก มุ่งมั่นตั้งใจร่วมกันในสังคม และส่งผลให้เกิดระบบจราจรขนส่งที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น รวมถึงข้อพิจารณาสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนซึ่งต้องมีความรับผิดชอบที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง

แผนปฏิบัติการทศวรรษตระหนักถึงการกำหนดความรับผิดชอบทั้งในระดับประเทศ และในระดับท้องถิ่น รวมทั้งการทำงานที่มีลักษณะเป็นแบบร่วมมือกันจากหลายหน่วยงาน (Multiple Sectors) กิจกรรมต่างๆที่จะดำเนินการไป เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายของทศวรรษจะต้องได้รับการแปลงไปสู่การปฏิบัติในแต่ละระดับอย่างเหมาะสม ทั้งในระดับชาติและระดับนานาชาติ โดยมีสาระสำคัญตามแนวทาง 5 เสาหลัก แต่ละประเทศควรพิจารณาความเป็นไปได้ที่จะนำแนวทางหลัก 5 ด้าน เพื่อประกอบในการวางยุทธศาสตร์ศักยภาพและระบบการจัดการข้อมูลของประเทศ ทั้งนี้ในบางประเทศอาจจะเริ่มอย่างค่อยเป็นค่อยไปในแต่ละด้านจนครบทุกด้านก็ได้ อันได้แก่

เสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

เสาหลักที่ 2 ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย

เสาหลักที่ 3 ยานพาหนะ ปลอดภัย

เสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย

เสาหลักที่ 5 การตอบสนองหลัง เกิดอุบัติเหตุ

โดยเฉพาะในเสาหลักที่ 2 มุ่งสร้างมิตีความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายถนนและยกระดับคุณภาพในการป้องกันหรือคุ้มครองการบาดเจ็บและสูญเสียสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความอ่อนไหว (Vulnerable) ต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานและรถจักรยานยนต์ สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้ จากการวางระบบติดตามประเมินผลของโครงสร้างพื้นฐานถนน ที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย โดยมีเกณฑ์ความปลอดภัยของคนเดินเท้าเป็นตัวชี้วัดหนึ่งในเสาหลักที่ 2 อีกทั้งในส่วนของเสาหลักที่ 4 ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย มุ่งให้พัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ครอบคลุม เพิ่มและรักษาไว้ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐานที่เกี่ยวข้องในกิจกรรมที่ 1 คือสร้างความตระหนักและเข้าใจเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงด้านความปลอดภัย และมาตรการป้องกันที่เหมาะสม รวมไปถึงการรณรงค์

การตลาดเชิงสังคมเพื่อช่วยการปรับเปลี่ยนทัศนคติ ความเข้าใจเกี่ยวกับความจำเป็นในการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ<sup>2</sup>

### 3.1.2 กฎหมายที่เกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยของคนเดินเท้าของประเทศญี่ปุ่น<sup>3</sup>

ประเทศญี่ปุ่นนั้นมักจะถูกขนานนามให้เป็นประเทศที่มีความปลอดภัยสูงประเทศหนึ่งของโลก ระบบการเกิดอุบัติเหตุในประเทศญี่ปุ่นนั้นเป็นกรณีตัวอย่างที่สามารถศึกษาได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านของการแบ่งหน้าที่ ระหว่างหน่วยงาน รวมไปถึงภาคส่วนของสังคมอย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือมีการแบ่งหน้าที่ในการดูแลคนเดินเท้าเป็นส่วนสำคัญ โดยประเทศญี่ปุ่นได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการจัดเก็บข้อมูลนั้นเป็นหน่วยงานของภาครัฐ แต่ในด้านการประมวลผลในการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุเชิงลึกนั้น รัฐบาลญี่ปุ่นได้จัดตั้งหน่วยงานของรัฐขึ้นเพื่อกระทำหน้าที่ให้บรรลุเป้าหมาย

3.1.2.1 การจัดเก็บ รวบรวม และเผยแพร่ข้อมูลโดยภาครัฐ หน่วยงานหลักภาครัฐของประเทศญี่ปุ่นที่ทำการจัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจร คือสำนักงานตำรวจจังหวัด (Prefectural Police; Todouhuku Keisatsu) โดยมีฝ่ายจราจร (Koutsu Kyoku) ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (National Police Agency; NPA) เป็นผู้รวบรวมข้อมูลระดับประเทศ ทั้งสองหน่วยงานนี้จะจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุตลอดปี และมีการเผยแพร่ข้อมูลเฉพาะในช่วงเทศกาลหรือช่วงเวลาสำคัญๆ เพื่อเป็นการรณรงค์ให้ประชาชนทราบถึงความเสียหายจากอุบัติเหตุอีกด้วย ซึ่งได้แก่

- (1) ช่วงสิ้นปี ขึ้นปีใหม่ ระหว่างวันที่ 29 ธันวาคม ถึง 3 มกราคม ในปีถัดไป
- (2) ช่วงการรณรงค์ความปลอดภัยประจำปีช่วงฤดูใบไม้ผลิ ระหว่างวันที่ 6 เมษายน ถึง 15 เมษายน
- (3) ช่วงวันหยุดต่อเนื่องฤดูใบไม้ผลิ ระหว่างวันที่ 29 เมษายน ถึง 5 พฤษภาคม
- (4) ช่วงวันหยุดปีใหม่เก่าหรือเทศกาล โบน (Bon) ระหว่างวันที่ 9 ถึง 18 สิงหาคม
- (5) ช่วงการรณรงค์ความปลอดภัยประจำปีช่วงฤดูใบไม้ร่วง ระหว่างวันที่ 21 ถึง

30 เมษายน

นอกจากหน่วยงานตำรวจแล้ว ยังมีกระทรวงสวัสดิการและแรงงาน ((Ministry of Welfare and Labor; MOWL) มีหน้าที่จัดเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรอีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อมูล

<sup>2</sup> กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). แผนที่นำทางเชิงกลยุทธ์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554-2563. กรุงเทพฯ : กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย และฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. หน้า 12-13.

<sup>3</sup> โครงการศึกษาทบทวนระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจร. บทที่ 1 ระบบข้อมูลอุบัติเหตุจราจรในประเทศญี่ปุ่น. ส่วนที่ 1 ข้อมูลอุบัติเหตุนานาชาติ. หน้า 1-14.

ด้านการเสียชีวิต นอกจากหน่วยงานข้างต้นแล้ว ยังมีหน่วยงานกลางซึ่งไม่ได้จัดเก็บข้อมูลโดยตรง แต่ทำหน้าที่เผยแพร่ข้อมูลสารสนเทศด้านความปลอดภัยด้านการจราจรสู่สาธารณะ หน่วยงานดังกล่าวได้แก่ ศูนย์ปฏิบัติการนโยบายจราจร (Koutsuu Taisaku Honbu) ซึ่งปฏิบัติงานภายใต้คณะกรรมการกลางนโยบาย ความปลอดภัยจราจรอันเป็นหน่วยงานพิเศษสังกัดสำนักคณะรัฐมนตรี หน่วยงานนี้จะทำการรวบรวมข้อมูล ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจรทางบก ในแต่ละปี เผยแพร่ในรูปแบบของหนังสือปกขาวประจำปีหรือ “White Paper on Traffic Safety in Japan” ซึ่งหนังสือดังกล่าวเป็นรายงานที่จะต้องส่งเข้าสู่รัฐสภาตามมาตรา 13 ของ “กฎหมายพื้นฐานนโยบายความปลอดภัยจราจร (Koutsuu Anzen Taisaku Kihon-Hou)” ในปีค.ศ. 2004

3.1.2.2 การรวบรวม ประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจร หน่วยงานนอกภาครัฐที่ทำการรวบรวมข้อมูลสถิติ อุบัติเหตุจราจรทางถนนของภาครัฐ แล้วจัดทำฐานข้อมูลอุบัติเหตุอย่างเป็นระบบ ประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลดังกล่าวเพื่อสาธารณะและการค้า หน่วยงานดังกล่าวได้แก่ สถาบันเพื่อการวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน (Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis; ITARDA) ซึ่งจัดตั้งขึ้นมาเมื่อวันที่ 5 มีนาคม 1992 ภายใต้การอนุญาตจัดตั้งของนายกรัฐมนตรี รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการก่อสร้าง นอกจากนั้นยังได้รับมอบหมายให้เป็นศูนย์วิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุจากคณะกรรมการความปลอดภัยสาธารณะแห่งชาติ (National Public Safety Commission) เมื่อวันที่ 11 มิถุนายน 1992 หน่วยงานดังกล่าวนี้บริหารและ ดำเนินการในรูปแบบของนิติบุคคลประเภทมูลนิธิ (Zaidan-houjin) ซึ่งหน้าที่หลักของ ITARDA ได้แก่

(1) การสำรวจตัวอย่างของสถานที่เกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่ยานพาหนะ สภาพแวดล้อม และ ยานพาหนะอย่างละเอียดเพื่อแสวงหาสาเหตุของอุบัติเหตุ (Micro Investigation)

(2) การจัดทำฐานข้อมูลของ Micro Investigation

ประเทศญี่ปุ่นได้รวมคนเดินเท้า และจักรยานเป็นกลุ่มเดียวกับคนใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพียงแต่แยกเรื่องความปลอดภัยออกมาในแง่ของการเดินตามถนนและเดินข้ามถนน ซึ่งที่ประเทศญี่ปุ่น กลุ่มนี้จะมีศักดิ์ใหญ่กว่าคนใช้รถ หมายความว่ารถต้องหยุดและให้ทางกับคนเดินเท้าเพื่อข้ามถนน ซึ่งทางเดินเท้าก็จะเป็นทางสำหรับคนเดินเท้าจริงๆ ไม่มีร้านค้ามาตั้งแผงขายของหรือมีสิ่งปลูกสร้างกีดขวางทางเดิน แม้จะเป็นถนนในชนบทที่มีการก่อสร้างทางเท้าไว้ด้วยเสมอ เพราะประเทศญี่ปุ่นให้ความสำคัญแก่คนเดินเท้าและจักรยานก็คือการตัด curb (ขอบถนน) ทิ้ง หรือทำ curb ให้ต่ำบริเวณทางขึ้นลง ทำให้รถจักรยานหรือรถเข็นคนพิการสามารถขึ้นลงถนนได้อย่างสะดวก แล้วปรับช่องระบายน้ำให้เป็นรางแนวนอนที่ขอบผิวทางเอา ในกรณีที่มีศักดิ์และสิทธิ

มากกว่าผู้ใช้รถยนต์ รวมถึงการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่เหมาะสมสำหรับคนทุกกลุ่มทุกวัย ทำให้คนเดินเท้าและจักรยานมีความปลอดภัยมากในประเทศญี่ปุ่น

โดยกฎหมายจราจรในประเทศญี่ปุ่นนั้นเป็นกฎหมายที่บัญญัติไว้อย่างเข้มงวด สามารถยกตัวอย่างได้ดังต่อไปนี้ ในกรณีไม่หยุดรถตามป้ายสัญญาณ มีโทษหักคะแนน 2 แต้ม เสียค่าปรับ 5,000-9,000 เยนตามขนาดของรถ ตั้งแต่จักรยานยนต์ไปจนถึงรถบรรทุก หากคะแนนที่ถูกหักสะสมย้อนหลัง 3 ปี รวมกันตั้งแต่ 6 คะแนนขึ้นไป จะถูกยึดใบขับขี่เป็นเวลา 30-180 วัน เว้นแต่หากเป็นการสะสมจากกระทำความผิดอันไม่รุนแรง (1-3 แต้ม) อาจได้รับพ่อนัดให้เข้ารับการอบรมผู้ปฏิบัติผิดกฎจราจรแทนการยึดใบขับขี่ และอีกกรณีหนึ่งในกฎหมายจราจรของประเทศญี่ปุ่นนั้นได้ให้ความสำคัญกับคนเดินเท้าเป็นพิเศษ โดยมีกฎหมายที่เอาผิดผู้ขับที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ชัดขวางการข้ามถนนของคนเดินเท้า ชัดขวางการสัญจรของเด็กเล็ก ไม่รักษาชัดเจนการข้ามถนนของคนเดินเท้า ไม่รักษาระยะห่างจากคนเดินเท้าในระยะที่ปลอดภัยไม่ชะลอรถ ในถนนคนเดิน จะมีโทษหักคะแนน 2 แต้ม และปรับ 5,000-9,000 เยน ยกเว้นความผิดฐานชัดเจนการข้ามถนน จะมีโทษปรับหนักกว่า คือ 6,000-12,000 เยน

### 3.1.3 กฎหมายที่เกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยของคนเดินเท้าของสหราชอาณาจักร

เนื่องจากอุบัติเหตุจราจรทางบกในสหราชอาณาจักร มีผู้เสียชีวิตโดยเฉลี่ย 3,400 คนในทุกๆปี มากกว่า 9 คน โดยเฉลี่ยต้องเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนในทุกๆวัน นอกจากนี้ในทุกๆปีจะมีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บสาหัสมาจากอุบัติเหตุจราจรทางบกประมาณ 37,000 คน และมากกว่า 250,000 คน ต้องได้รับบาดเจ็บการกรรักษาตัวในโรงพยาบาล ซึ่งความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทางบกนั้นยังก่อให้เกิดผลเสียอื่นๆตามมาอีกมากมาย รัฐบาลของสหราชอาณาจักรจึงได้ตระหนักถึงความสำคัญของการลดอุบัติเหตุจราจรทางถนน จึงได้วางแผนกำหนดนโยบายในการลดความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ให้หน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบไปด้วยกระทรวงคมนาคม (Department for Transport), Local and National Government และสำนักงานตำรวจท้องถิ่น (Local Police) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานในการจัดเก็บและรวบรวมข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก และดำเนินงานตามนโยบายที่ได้วางไว้ให้บรรลุเป้าหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

เดิมที่กฎหมายของสหราชอาณาจักร ได้แบ่งประเภทความผิดออกเป็น 3 ประเภท คือ ความผิดอุกฉกรรจ์ (Felony) ความผิด Misdemeanors และ Petty Offences ต่อมาถูกยกเลิกไปและมาแบ่งเป็นประเภทความผิดโดยถือตามวิธีพิจารณา โดยแยกเป็นความผิดที่ต้องพิจารณาในศาล Crown Court และมีคณะลูกขุนเป็นผู้พิจารณาปัญหาข้อเท็จจริง และมีการแบ่งความผิดอีกลักษณะหนึ่ง โดยแบ่งตาม Criminal Act 1967 โดยแยกเป็นความผิดที่อาจจับได้โดยไม่มีหมายจับ และความผิดที่ไม่

อาจจับได้โดยไม่มีหมายจับถ้าไม่ใช่ความผิดซึ่งหน้า ซึ่งสหราชอาณาจักรได้มีการปรับปรุงและพัฒนากระบวนการยุติธรรมทางอาญา และกำหนดโทษตลอดมา โดยมีการศึกษาวิจัยและวิเคราะห์สถิติจากคำพิพากษาของศาล เพื่อประเมินและวิเคราะห์แนวโน้มในการกำหนดโทษของความผิดและการใช้มาตรการลงโทษที่มีอยู่ในกฎหมาย และประสิทธิภาพในการบริหารงานยุติธรรม และกระบวนการแก้ไขบำบัดผู้กระทำความผิด

ในสหราชอาณาจักรนั้นมีการกำหนดประเภทความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจรไว้ใน Road Traffic Regulation Act 1984 และเมื่อพิจารณาความผิดตามกฎหมายจราจรแล้ว จะเห็นได้ว่าส่วนใหญ่จะเป็นความผิดที่มีโทษปรับไม่เกิน 5,000 ปอนด์ และมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน ซึ่งอัตราโทษดังกล่าวอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาล Magistrate Court เว้นแต่ความผิดบางฐาน เช่น ขับรถในลักษณะอันตรายเป็นเหตุให้คนเดินถนนได้รับอันตราย ซึ่งมีโทษจำคุกเกิน 2 ปี และไม่มีเพดานโทษปรับ และความผิดตามกฎหมายจราจรส่วนใหญ่นั้น ใน Road Traffic Offenders Act 1988 ได้มีการกำหนดวิธีพิจารณาคดี หรือรูปแบบในการดำเนินคดีจราจรไว้ โดยให้ศาลใช้วิธีพิจารณาคดีแบบรวบรัด<sup>4</sup> สำหรับความผิดตามกฎหมายจราจรที่เกี่ยวกับการจอดรถโดยผิดกฎหมาย โดยทั่วไปแล้วความผิดเกี่ยวกับการจอดรถนั้น ผู้ขับจะต้องปฏิบัติตามกฎระเบียบของแต่ละท้องที่ และเมื่อมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น เจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือเจ้าพนักงานจราจรก็จะออกไปสั่ง ดัดไว้ที่ยานพาหนะของผู้กระทำความผิด ซึ่งใบสั่งนั้นจะระบุถึงฐานความผิด จำนวนเงินค่าปรับ ระยะเวลาที่ผู้กระทำความผิดสามารถที่จะชำระค่าปรับ และสถานที่ที่ผู้กระทำความผิดสามารถชำระค่าปรับ และหากผู้กระทำความผิดสามารถที่จะชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนด ค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดจะต้องชำระจะลดลง 50 % แต่หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับภายในเวลาที่กำหนดแล้ว เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าพนักงานจราจรก็มีหนังสือแจ้งเตือน และหากผู้กระทำความผิดยังไม่ชำระค่าปรับภายในกำหนดเวลาที่ระบุไว้ในหนังสือแจ้งเตือน จำนวนเงินค่าปรับที่ผู้กระทำความผิดจะต้องชำระจะเพิ่มขึ้นอีก 50 % ในกรณีนี้หากผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับก็就会被ดำเนินคดีและอาจถูกจำคุกได้ แต่ถ้าหากว่าผู้กระทำความผิดเห็นว่าตนไม่ได้กระทำความผิดตามที่กำหนดไว้ในใบสั่งแล้ว ผู้กระทำความผิดก็สามารถขอความลงในช่องที่กำหนดไว้ในใบสั่งว่าประสงค์ที่จะต่อสู้คดี แล้วส่งกลับไปยังที่อยู่ที่อยู่ระบุไว้ในใบสั่ง จากนั้นก็รอรับหมายเรียกให้ไปศาลต่อไป

### 3.1.4 กฎหมายที่เกี่ยวกับมาตรการความปลอดภัยของคนเดินเท้าของสหรัฐอเมริกา

เนื่องจากสหรัฐอเมริกานั้น มีระบบการปกครองแบบสหพันธรัฐ ซึ่งในแต่ละมลรัฐจะมีกฎหมาย ระบบศาล เป็นของตนเอง แยกออกจากกันหากจากรัฐบาลกลาง ในส่วนของกฎหมายจราจรก็เช่นกัน ในแต่ละรัฐจะมีกฎหมายจราจรเป็นของตนเอง ซึ่งเรียกว่า Model Traffic Ordinance และ

<sup>4</sup> Magistrates' Courts Act 1980 section 12 (6).

เพื่อให้กฎหมายจราจรในแต่ละมลรัฐของสหรัฐอเมริกาเกิดความเป็นเอกภาพและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน Model Traffic Ordinance ของแต่ละมลรัฐจึงจะต้องบัญญัติให้สอดคล้องกับ The Model Traffic Ordinance ของคณะกรรมการจัดวางแนวทางกฎหมายจราจรแห่งชาติ (The National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinance) ซึ่งเป็นหน่วยงานเอกชนที่ไม่แสวงหาผลกำไร และมีหน้าที่ในการวางแผนแนวทางกฎหมายจราจรในสหรัฐอเมริกา

สำหรับสาระสำคัญของการดำเนินคดีแก่ผู้กระทำความผิดตามกฎหมายจราจรนั้น เมื่อเจ้าพนักงานจราจรพบการกระทำความผิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายจราจรแล้ว เจ้าพนักงานจราจรก็จะออก Traffic Citation หรืออาจเรียกว่าใบสั่งให้แก่ผู้กระทำความผิด โดยในใบสั่งนั้นจะมีรายละเอียดเกี่ยวกับ ชื่อ ที่อยู่ ของผู้กระทำความผิด รายละเอียดเกี่ยวกับการกระทำความผิด มาตรการที่กระทำความผิด วัน เวลา และสถานที่ที่กระทำความผิด และวัน เวลาที่กำหนดให้ผู้กระทำความผิดไปศาล ตลอดจนอัตราค่าปรับของการกระทำความผิดมาตราต่างๆ นอกจากนี้เจ้าพนักงานจราจรจะส่งต้นฉบับหรือสำเนาใบสั่งให้แก่ผู้กระทำความผิด นอกจากนี้เจ้าพนักงานจราจรก็ยังส่งใบสั่งให้แก่ศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาอีกด้วย หลังจากที่เจ้าพนักงานจราจรได้ออกใบสั่งแล้วเจ้าพนักงานจราจรก็จะหมดหน้าที่ เจ้าพนักงานจราจรจะเปรียบเทียบปรับหรือมีคำสั่งเพิกถอนใบสั่งไม่ได้ แต่จะเป็นอำนาจของศาลเท่านั้นที่จะเป็นผู้พิจารณาสั่งในคดีความผิดเกี่ยวกับจราจร และเมื่อศาลมีคำสั่งอย่างไรแล้ว ไม่ว่าจะเป็นการสั่งให้ผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับ สั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ เป็นต้น

ความผิดเกี่ยวกับจราจรตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกานั้น อาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ ประเภทแรก คือ ความผิดเกี่ยวกับการจอดรถ เช่น จอดรถในที่ห้ามจอด จอดรถเกินเวลาที่ชำระค่าจอด หรือจอดรถโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายจราจร หรือฝ่าฝืนคำสั่งของเจ้าพนักงาน เป็นต้น ส่วนความผิดประเภทที่สอง คือความผิดเกี่ยวกับการขับเคลื่อนรถ เช่น ขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด ขับรถในขณะที่เมาสุรา เป็นต้น ซึ่งความผิดเกี่ยวกับการจอดรถนั้นเป็นความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียว หากผู้กระทำความผิดรับสารภาพว่ากระทำความผิดและไม่ประสงค์ที่จะสู้คดีก็สามารถนำเงินไปชำระค่าปรับได้ที่ศาลที่มีเขตอำนาจ หรือส่งเงินค่าปรับทางไปรษณีย์ก็ได้ โดยด้านหลังใบสั่งจะมีจำนวนค่าปรับ ซึ่งกฎหมายกำหนดไว้อยู่ด้านหลังว่าทำผิดมาตราใด และมีโทษ

<sup>5</sup> โสภณ รัตนกร. (2520). ศาลเทศบาลและศาลจราจร. วารสารนิติศาสตร์, 9 (กันยายน – พฤศจิกายน). หน้า 221.

เท่าใด ในกรณีที่ผู้กระทำความผิดประสงค์จะสู้คดี หรือไม่ประสงค์ที่จะชำระเงินตามจำนวนที่กฎหมายกำหนดก็ต้องไปศาลเพื่อสู้คดี หรือให้ศาลกำหนดค่าปรับให้<sup>6</sup>

### 3.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการความปลอดภัยของคนเดินเท้าในประเทศไทย

กฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาเรื่อง การเพิ่มมาตรการความปลอดภัยของคนเดินเท้า เพื่อใช้ทางข้ามตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมมาถึงฉบับที่ 11 พ.ศ. 2559 และคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 14/2560 เรื่องมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก บทบัญญัติของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้จำแนกได้เป็น 4 ส่วน

ส่วนแรก คือการปฏิบัติของผู้ขับขี่ตามกฎหมายจราจรทางบก เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางข้าม และคนเดินเท้าที่ใช้ทางข้าม

ส่วนที่สอง คือ การปฏิบัติของคนเดินเท้าตามกฎหมายจราจรทางบก

ส่วนที่สาม คือ อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายจราจรทางบก

ส่วนที่สี่ คือ บทกำหนดโทษ

#### 3.2.1 การปฏิบัติของผู้ขับขี่ตามกฎหมายจราจรทางบก เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางข้ามและคนเดินเท้าที่ใช้ทางข้าม<sup>7</sup>

ผู้ขับขี่ ซึ่งที่เกี่ยวข้องในที่นี้ได้แก่ ผู้ขับรถยนต์ ผู้ขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ขี่จักรยานต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติกฎหมายดังต่อไปนี้

1) สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ หรือที่ปรากฏข้างหน้า โดยต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาทางขวาก่อน ภายใต

<sup>6</sup> อานนท์ วิบูลสวัสดิ์. (2539). การใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 53.

<sup>7</sup> พิทยา กิจดิวรานนท์. (2551). ปัญหาการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ศึกษาเฉพาะเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (นันทบุรี ปทุมธานีและสมุทรปราการ). เอกสารวิชาการส่วนบุคคล หลักสูตรผู้บริหารกระบวนการยุติธรรมระดับสูง รุ่นที่ 11 วิทยาลัยการยุติธรรม สำนักงานศาลยุติธรรม. หน้า 30-35.



บทบัญญัติในลักษณะ 2 ว่าด้วยสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร มาตราที่เกี่ยวข้องได้แก่ มาตรา 21<sup>8</sup> และมาตรา 22 (4)<sup>9</sup>

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(4) สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาจากขวาก่อน

สัญญาณจราจรดังกล่าวข้างต้น ได้แก่ สัญญาณใดๆไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้าปฏิบัติตามสัญญาณนั้น ตัวอย่างเช่นสัญญาณไฟสามสีติดตั้งตามทางแยกต่างๆ เพื่อควบคุมการจราจรตามทางแยก สัญญาณไฟจราจรพิเศษอาจมีสีเหลืองเพียงสีเขียวจะกะพริบ ใช้ในทางแยกที่ไม่พลุกพล่านสำหรับให้ระมัดระวังว่ามีทางแยกและ ความเหมาะสมในการออกรถ สัญญาณไฟจราจรสำหรับการข้ามถนน สัญญาณไฟจราจรไว้สำหรับเปลี่ยนเลน เป็นต้น เครื่องหมายจราจรดังกล่าวข้างต้น ได้แก่ เครื่องหมายใดๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้าปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น ตัวอย่างเช่น ป้ายบังคับให้หยุด ป้ายห้ามต่างๆ ป้ายเตือนทางข้าม ทางม้าลาย เส้นแนวหยุด เส้นให้ทาง ป้ายบอกทางร่วม ป้ายบอกทางแยก<sup>10</sup>

## 2) การขับรถ

ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ทางเดินรถไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วน ใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตนโดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อคนเดินเท้าเป็นเด็ก คนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ภายใต้บทบัญญัติในลักษณะ 3 ว่าด้วยการใช้ทางเดินรถ หมวด 1 ว่าด้วยการขับรถ มาตราที่เกี่ยวข้องได้แก่ มาตรา 32<sup>11</sup>

<sup>8</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 21.

<sup>9</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 22 (4).

<sup>10</sup> เอกรัตน โลหะ. (2553). ปัญหาทางกฎหมายในการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจร ศึกษากรณีการขอตรวจใบอนุญาตขับขี่. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 27-30.

<sup>11</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 32.

มาตรา 32 ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน

### 3) การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นภายในระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางข้ามและเมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย ภายใต้บทบัญญัติในลักษณะ 3 ว่าด้วยการใช้ทางเดินรถหมวด 2 ว่าด้วยการขับแซงและผ่านขึ้นหน้า มาตราที่เกี่ยวข้องได้แก่ มาตรา 46 อนุมาตรา 2 และ 4 ทั้งนี้เขตปลอดภัย ได้แก่ พื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงไว้ให้เห็นได้ชัดเจนทุกเวลาสำหรับให้คนเดินเท้าที่ข้ามทางหยุดรอ หรือให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดรอก่อนจะข้ามทางต่อไป<sup>12</sup>

มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

(2) ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยกวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

(4) เมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

### 4) การหยุดรถและจอดรถ

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในทางข้าม หรือในระยะ 3 เมตรจากทางข้ามและระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะ 100 เมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง ภายใต้บทบัญญัติในลักษณะ 4 ว่าด้วยการหยุดรถและจอดรถ มาตราที่เกี่ยวข้องได้แก่ มาตรา 57<sup>13</sup> อนุมาตรา 4 และ 11

มาตรา 57 เว้นแต่จะได้อำนาจโดยมีบทบัญญัติ กฎ หรือข้อบังคับตามพระราชบัญญัตินี้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถ

(4) ในทางข้าม หรือในระยะสามเมตรจากทางข้าม

(11) ระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะสิบเมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง

### 5) ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

<sup>12</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 46.

<sup>13</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 57.

ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถเมื่อขับรถเข้าทางข้าม เส้นให้รถหยุด ภายใต  
 บทบัญญัติในลักษณะ 5 ว่าด้วยข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ มาตรการที่เกี่ยวข้องได้แก่ มาตรา  
 70<sup>14</sup>

มาตรา 70 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้ามเส้นให้รถหยุด หรือวง  
 เวียน ต้องลดความเร็วของรถ

#### 6) อุบัติเหตุ

ผู้ใดขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็น  
 ความผิดของผู้ขับขี่หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถและให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดง  
 ตัวและแจ้งเหตุ รายละเอียดในการติดต่อ หมายเลขทะเบียนรถต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที  
 ภายใตบทบัญญัติในลักษณะ 9 ว่าด้วยอุบัติเหตุ มาตรการที่เกี่ยวข้องได้แก่ มาตรา 78<sup>15</sup>

มาตรา 78 ผู้ใดขับรถหรือขี่หรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความ  
 เสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์  
 หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถ หรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและ  
 แจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและ  
 หมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไป หรือไม่แสดงตัวต่อ  
 พนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิดและให้พนักงาน  
 เจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนีหรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้  
 ตัวผู้ขับขี่ ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วัน  
 เกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำ  
 ความผิดและให้ตกเป็นของรัฐ

#### 7) รถจักรยาน

ในเวลาแสงสว่างไม่เพียงพอที่จะมองเห็น ผู้ขับขี่รถจักรยานต้องจุดโคมไฟแสง  
 ขาวหน้ารถเพื่อให้ผู้ขับขี่หรือคนเดินเท้า ซึ่งขับรถหรือเดินสวนมาสามารถมองเห็นรถได้ ภายใต  
 บทบัญญัติในลักษณะ 10 ว่าด้วยรถจักรยาน มาตรการที่เกี่ยวข้องได้แก่ มาตรา 81<sup>16</sup>

<sup>14</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 70.

<sup>15</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 78.

<sup>16</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 81.

มาตรา 81 ในเวลาต้องเปิดไฟตามมาตรา 11 หรือมาตรา 61 ผู้ขับขี่รถจักรยานอยู่ในทางเดินรถ ไหล่ทาง หรือทางที่จัดทำไว้สำหรับรถจักรยานต้องจุดโคมไฟแสงขาวหน้ารถเพื่อให้ผู้ขับขี่หรือคนเดินเท้า ซึ่งขับรถหรือเดินสวนมาสามารถมองเห็นรถ

### 3.2.2 การปฏิบัติของคนเดินเท้าตามกฎหมายจราจรทางบก พ.ศ. 2522<sup>17</sup>

คนเดินเท้า ได้แก่ คนเดิน และให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการหรือรถสำหรับเด็กด้วย ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติลักษณะ 13 ว่าด้วยคนเดินเท้า มาตรา 103 - 108 ดังต่อไปนี้

1) ให้เดินบนไหล่ทางหรือทางเท้าถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านขวาของตน (มาตรา 103)

มาตรา 103 ทางใดที่มีทางเท้าหรือไหล่ทางอยู่ข้างทางเดินรถให้คนเดินเท้าเดินบนทางเท้าหรือไหล่ทาง ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถให้เดินริมทางด้านขวาของตน

2) ห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้ามในระยะเกินกว่า 100 เมตรนับจากระยะทางข้าม (มาตรา 104)

มาตรา 104 ภายในระยะไม่เกินหนึ่งร้อยเมตรนับจากทางข้ามห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้าม

3) ในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า เมื่อคนเดินเท้าต้องการจะข้ามทางเดินรถต้องปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้า ดังต่อไปนี้ (มาตรา 105)

(1) เมื่อมีไฟสีแดง ให้คนเดินเท้าหยุดรออยู่บนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย หรือให้หยุดรอบนไหล่ทางหรือขอบทาง (กรณีที่ไม่มีทางเท้า)

(2) เมื่อมีไฟสีเขียว ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถได้

(3) เมื่อมีไฟสีเขียวกะพริบทางด้านใดของทาง ให้คนเดินเท้าที่ยังไม่ได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

<sup>17</sup> กาญจนา ทองทั่วและคณะ. (2555). กระบวนการสร้างความปลอดภัยทางถนนของนักศึกษาและชุมชนรอบมหาวิทยาลัยอุบลราชธานี ระยะที่ 1. รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ กรุงเทพฯ : ศูนย์วิชาการความปลอดภัยทางถนนและสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. หน้า 17-25.

มาตรา 105 คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า ให้ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้า ดังต่อไปนี้

(1) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดง ไม่ว่าจะมียูบหรือข้อความเป็นการห้ามมิให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือ ไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าหยุดรออยู่บนทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย เว้นแต่ทางใดที่ไม่มีทางเท้า ให้หยุดรอบนไหล่ทางหรือขอบทาง

(2) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียว ไม่ว่าจะมียูบหรือข้อความเป็นการอนุญาตให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้วยหรือ ไม่ก็ตาม ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถได้

(3) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวกระพริบทางด้านใดของทางให้คนเดินเท้าที่ยังมิได้ข้ามทางเดินรถหยุดรอบน ทางเท้า บนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

4) ในทางข้าม หรือทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณจราจรควบคุมการใช้ทาง เมื่อคนเดินเท้าที่ต้องการจะข้ามทางเดินรถ ให้ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้า ดังต่อไปนี้ (มาตรา 106)

(1) ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถตามที่รถหยุดนั้น และต้องข้ามทางเดินรถภายในทางข้าม เมื่อมีไฟสีแดงให้รถหยุดทางด้านของทาง

(2) ห้ามคนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้านนั้น เมื่อมีไฟสีเขียวให้รถผ่านทางด้านใดของทาง

(3) ให้คนเดินเท้าที่ยังไม่ได้ข้ามทางเดินรถ หยุดรอบนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย เมื่อมีไฟสีเหลืองอำพันกะพริบทางด้านใดของทาง แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถอยู่ในทางข้ามให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

มาตรา 106 คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางข้าม หรือทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณจราจรควบคุมการใช้ทาง ให้ปฏิบัติตามดังต่อไปนี้

(1) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีแดงให้รถหยุดทางด้านของทาง ให้คนเดินเท้าข้ามทางเดินรถตามที่รถหยุดนั้น และต้องข้ามทางเดินรถภายในทางข้าม

(2) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเขียวให้รถผ่านทางด้านใดของทาง ห้ามคนเดินเท้าข้ามทางเดินรถด้านนั้น

(3) เมื่อมีสัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพันกะพริบทางด้านใดของทางให้คนเดินเท้าที่ยังไม่ได้ข้ามทางเดินรถ หยุดรอบนทางเท้าบนเกาะแบ่งทางเดินรถหรือในเขตปลอดภัย แต่ถ้ากำลังข้ามทางเดินรถอยู่ในทางข้ามให้ข้ามทางเดินรถโดยเร็ว

5) คนเดินเท้าซึ่งประสงค์จะข้ามทางเดินรถในทางที่มีพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจร ให้ปรากฏไม่ว่าจะเป็นสัญญาณด้วยมือและแขน หรือเสียงสัญญาณนกหวีด ให้ปฏิบัติตามมาตรา 106 โดยอนุโลม (มาตรา 107)

6) ห้ามมิให้ผู้ใดเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร เว้นแต่เป็นแถวทหารหรือตำรวจที่มีผู้ควบคุมตามระเบียบแบบแผนแถวหรือขบวนแห่ หรือขบวนใดๆ ที่เจ้าพนักงานจราจรได้อนุญาตและปฏิบัติตามเงื่อนไขที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด (มาตรา 108)

7) กรณีรถฉุกเฉิน เมื่อคนเดินเท้าเห็นรถฉุกเฉินในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณ แสงวับวาบ หรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอื่น คนเดินเท้าต้องให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนโดยคนเดินเท้าต้องหยุดและหลบให้ชิดขอบทาง หรือขึ้นไปบนทางเขตปลอดภัย หรือไหล่ทางที่ใกล้ที่สุด ภายใต้บทบัญญัติในลักษณะ 7 ว่าด้วยรถฉุกเฉิน มาตราที่เกี่ยวข้องได้แก่ มาตรา 76 อนุมาตรา 1

มาตรา 76 เมื่อคนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์เห็นรถฉุกเฉินในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณ แสงวับวาบ หรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอย่างอื่นตามที่อธิบดีกำหนดไว้ คนเดินเท้า ผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์ต้องให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อนโดยปฏิบัติตามดังต่อไปนี้

(1) สำหรับคนเดินเท้าต้องหยุดและหลบให้ชิดขอบทางหรือขึ้นไปบนทางเขตปลอดภัย หรือไหล่ทางที่ใกล้ที่สุด

**3.2.3 อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายจราจรทางบก เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางข้าม และคนเดินเท้าที่ใช้ทางข้าม<sup>18</sup>**

พนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายจราจรทางบกมีอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายภายใต้บทบัญญัติลักษณะ 18

3.2.3.1 อาสาจราจร อาจมีการมอบหมายให้อาสาจราจรช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายได้ โดยให้เป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา<sup>19</sup>

มาตรา 137 ในการปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายของอาสาจราจรตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อาสาจราจรเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

<sup>18</sup> สารีจันท์ คุ่มทรัพย์. (2539). การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 10-14.

<sup>19</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 137.

อาสาจากร ซึ่งเป็นผู้ที่ผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจากรและได้รับแต่งตั้งจาก ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติให้ช่วยเหลือการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมาย โดยระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ<sup>20</sup> กำหนดให้ผ่านการอบรม มีการจัดทำทะเบียนประวัติ หมายเลขประจำตัว และกำหนดให้ทำหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) การตรวจ ควบคุม และการจัดการจราจรบริเวณที่มีการจราจรติดขัดคับคั่ง ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน หรือกรณีพนักงานเจ้าหน้าที่ร้องขอ เว้นแต่กรณีไม่มีพนักงานเจ้าหน้าที่อยู่ในที่นั้นก็สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้โดยลำพัง

(2) ดูแล การหยุดรถ จอดรถ การข้ามทางในบริเวณที่มีการฝ่าฝืนกฎหมายจนการจราจรไม่สะดวก เพื่อให้การจราจรมีความสะดวก และปลอดภัย

(3) ชี้แจง ตักเตือน แนะนำ ตลอดจนประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับรถ ใช้นถนนทราบถึงระเบียบวิธีการที่ถูกต้องและปฏิบัติตามวินัยจราจร

(4) รายงานการกระทำผิดของผู้ขับรถ การชำรุดเสียหายเสียหายข้อขัดข้องของเครื่องหมายและสัญญาณจราจรให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทราบเพื่อดำเนินการในชั้นต่อไป

(5) แจ้งอุบัติเหตุการจราจรให้พนักงานเจ้าหน้าที่ทราบโดยมิชักช้า

3.2.3.2 อำนาจดำเนินการในเหตุฉุกเฉินหรือเกิดอุบัติเหตุ เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในอาณาบริเวณที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร โดยห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (มาตรา 138 อนุมาตรา 1)<sup>21</sup>

มาตรา 138 ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น ทำให้ไม่ปลอดภัยหรือไม่สะดวกในการจราจรในอาณาบริเวณใด เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจร ในอาณาบริเวณนั้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจรดังต่อไปนี้

(1) ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด

<sup>20</sup> ระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติว่าด้วยการส่งเสริมให้ประชาชน ชุมชน ท้องถิ่นและองค์กรมีส่วนร่วมในกิจการตำรวจ พ.ศ. 2551. ข้อ 8.

<sup>21</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 138.

3.2.3.3 อำนาจออกประกาศข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร เจ้าพนักงานจราจรมีอำนาจออกประกาศข้อบังคับหรือระเบียบต่างๆ ในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการจราจร ที่เกี่ยวข้องโดยตรงได้แก่ กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม (มาตรา 139 อนุมาตรา 18)<sup>22</sup>

3.2.3.4 อำนาจพนักงานสอบสวนในการเปรียบเทียบปรับ หรือว่ากล่าวตักเตือน หรือปล่อยตัวผู้ต้องหาชั่วคราวโดยไม่มีประกันในบางความผิด ในบางความผิดที่กำหนดโทษไว้ให้พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญามีอำนาจเปรียบเทียบหรือว่ากล่าวตักเตือนได้<sup>23</sup> (มาตรา 145วรรค 1) ในกรณีที่ผู้ขับขี่ได้ขับรถชนคนเดินเท้าหรือโดนคนเดินเท้าที่ข้ามทางนอกทางข้ามและอยู่ในระหว่างทางข้ามกับเครื่องหมายจราจรแสดงเขตทางข้าม หรือที่ข้ามทางนอกทางข้ามโดยลอด ข้าม หรือผ่านสิ่งปิดกั้น หรือแผงปิดกั้นที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่นำมาวางหรือตั้งอยู่บนทางเท้าหรือกลางถนน เมื่อมีเหตุผลอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ซึ่งตกเป็นผู้ต้องหาได้ให้ความระมัดระวังตามมาตรา 32 แล้ว ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจปล่อยตัวผู้ต้องหาไปชั่วคราวโดยไม่มีประกันได้เมื่อผู้ต้องหาหรือผู้มีประโยชน์เกี่ยวข้องร้องขอ ได้ (มาตรา 145 วรรค 2)

#### 3.2.4 บทกำหนดโทษ

บทกำหนดโทษตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก ประกอบไปด้วยมาตรการโทษที่เป็นโทษทางอาญา ได้แก่ ปรับ จำคุก และมาตรการโทษที่ไม่ใช่โทษทางอาญา ได้แก่ การยึดใบอนุญาตขับขี่ การสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ กฎหมายยังให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ว่ากล่าวตักเตือนได้ด้วย

3.2.4.1 ผู้ขับขี่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และประมวลกฎหมายอาญาบัญญัติบทกำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย (เฉพาะที่เกี่ยวกับการศึกษาวิชานี้) ซึ่งอาจจำแนกได้เป็น 3กลุ่มหลัก ได้แก่

กลุ่มแรก คือ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 500 บาท สำหรับการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 57 และ 70 (มาตรา 148) ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 57 และ 70 ได้แก่

(1) ผู้ขับขี่จอดรถในทางข้าม หรือในระยะ 3 เมตรจากทางข้ามและระหว่างเขตปลอดภัยกับขอบทาง หรือในระยะ 100 เมตรนับจากปลายสุดของเขตปลอดภัยทั้งสองข้าง (มาตรา 57)

<sup>22</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 139.

<sup>23</sup> พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. มาตรา 145.



(2) ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนข้อกำหนดเรื่องความเร็วของรถ โดยเมื่อเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน ขับขี่ด้วยความเร็ว โดยไม่ลดความเร็วของรถ (มาตรา 70)

กลุ่มที่สอง คือต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 400-1,000 บาท สำหรับการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 46 (มาตรา 157) ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 46 ได้แก่

ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นภายในระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางข้าม และเมื่อเข้าที่คับขันหรือเขตปลอดภัย (มาตรา 46)

กลุ่มที่สาม คือ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท สำหรับการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 21 และ 22 (มาตรา 152) การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 21 และ 22 ได้แก่

ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ หรือที่ปรากฏข้างหน้า โดยต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาจากทางขวาก่อน

จากที่ได้กล่าวข้างต้น ไม่ว่าจะเป็สัญญาณจราจรที่แสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มีเสียงแตร เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้าปฏิบัติตามสัญญาณนั้น เครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้าปฏิบัติตามสัญญาณนั้น ตัวอย่างเช่น ป้ายบังคับให้หยุด ป้ายห้ามต่างๆป้ายเตือนทางข้าม ทางม้าลาย เส้นแนวหยุด เส้นให้ทาง ป้ายบอกทางร่วม ป้ายบอกทางแยก เป็นต้น

กลุ่มที่สี่ คือระวางโทษจำคุก หรือปรับ กรณีเกิดอุบัติเหตุ

(1) การไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 เมื่อเกิดกรณีที่ผู้ใดขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ไม่ว่าจะเป็ความผิดของผู้ขับขี่หรือไม่ก็ตาม คือผู้ขับขี่ไม่หยุดรถ และไม่ให้ความช่วยเหลือตามสมควร และไม่แสดงตัวและแจ้งเหตุ รายละเอียดในการติดต่อหมายเลขทะเบียนรถต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที ภายใต้บทบัญญัติในลักษณะ 9 ว่าด้วยอุบัติเหตุ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 2,000 – 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 160 วรรค 1) ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

(2) การไม่ปฏิบัติตามมาตรา 78 ข้างต้น แล้วเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับตั้งแต่ 5,000 – 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 160 วรรค 2) ภายใต้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

สำหรับกรณีที่มีมักจะเกิดขึ้นจากการกระทำโดยประมาทของผู้ขับขี่ เป็นเหตุให้คนเดินเท้าได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ประมวลกฎหมายอาญา<sup>24</sup> มีบทกำหนดโทษจำคุกหรือปรับ

(3) กรณีขับรถชนผู้ที่ข้ามถนนบริเวณทางข้ามจนเป็นเหตุให้ผู้นั้นได้รับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี หรือปรับไม่เกิน 6 หมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 300)

(4) กรณีขับรถชนผู้ที่ข้ามถนนบริเวณทางข้ามจนเป็นเหตุให้ผู้นั้นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 10 ปี และปรับไม่เกิน 2 แสนบาท (ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291)

3.2.4.2 คนเดินเท้า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติบทกำหนดโทษสำหรับคนเดินเท้าที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย ซึ่งอาจจำแนกได้เป็น 2 กลุ่มหลัก

กลุ่มแรก คือ ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 200 บาท สำหรับการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 103-106 (มาตรา 147) การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 103-106 ได้แก่

(1) ไม่เดินบนไหล่ทางหรือทางเท้า ไม่เดินริมทางด้านขวาของตน ถ้าทางนั้นไม่มีทางเท้าอยู่ข้างทางเดินรถ (มาตรา 103)

(2) ไม่ข้ามทางในระยะ 100 เมตรนับจากระยะทางข้ามซึ่งเป็นการข้ามทางนอกทางข้าม (มาตรา 104)

(3) ในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า เมื่อคนเดินเท้าต้องการจะข้ามทางเดินรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้า (มาตรา 105)

(4) ในทางข้าม หรือทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณจราจรควบคุมการใช้ทาง เมื่อคนเดินเท้าที่ต้องการจะข้ามทางเดินรถฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้า (มาตรา 106)

กลุ่มที่สอง คือ ระวางโทษไม่เกิน 500 บาท สำหรับการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 107 - 108 และมาตรา 76 (มาตรา 148) การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 107 - 108 และ มาตรา 76 ได้แก่

(1) คนเดินเท้าซึ่งต้องการจะข้ามทางเดินรถในทางที่มีพนักงานเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจร ให้ปรากฏไม่ว่าจะเป็นสัญญาณด้วยมือและแขน หรือเสียงสัญญาณนกหวีด ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่ (มาตรา 107)

(2) คนเดินเท้าเดินแถว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร (มาตรา 108)

<sup>24</sup> แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติประมวลกฎหมายอาญา (ฉบับที่ 26) พ.ศ. 2560 มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 21 มีนาคม 2560

(3) คนเดินเท้าไม่ให้อรรถูกเดินผ่านไปก่อน ไม่หยุด ไม่หลบให้ชิดขอบทาง หรือไม่ขึ้นไปบนทางเขตปลอดภัยหรือไหล่ทางที่ใกล้ที่สุดเมื่อคนเดินเท้าเห็นรถถูกเดินในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ใช้ไฟสัญญาณ แสงวับวาบ หรือได้ยินเสียงสัญญาณไซเรน หรือเสียงสัญญาณอื่น (มาตรา 76)

3.2.4.3 ผู้ขับขี่และคนเดินเท้า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 บัญญัติบทกำหนดโทษสำหรับผู้ขับขี่และคนเดินเท้าที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย คือ ระวังโทษปรับครั้งละไม่เกิน 1,000 บาท สำหรับการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 138 และ 139 ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 154) การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 138 และ 139 ได้แก่

(1) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ให้ดำเนินการได้ตามที่เห็นสมควรและจำเป็นเกี่ยวกับการจราจรในอาณาบริเวณที่มีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยหรือความสะดวกในการจราจร โดยห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด (มาตรา 138)

(2) ฝ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการจราจร โดยที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษาวิจัยนี้ ได้แก่ กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม (มาตรา 139 อนุมาตรา 18)

### 3.2.5 การบังคับใช้กฎหมาย<sup>25</sup>

นอกเหนือจากอำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายจราจรทางบกดังกล่าวข้างต้นแล้ว เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยจราจรทางบกนี้ ประกอบไปด้วยมาตรการโทษที่เป็นโทษทางอาญา ได้แก่ ปรับ จำคุก และ มาตรการโทษที่ไม่ใช่โทษทางอาญา ได้แก่ การยึดใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งเป็นอำนาจของผู้บัญชาการตำรวจ ผู้บังคับการตำรวจหรือผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าว การสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ซึ่งเป็นอำนาจของศาล มีข้อสังเกตว่า แม้ผู้ขับขี่ได้ถูกสั่งยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้แล้ว ต่อมาถูกฟ้องศาลในความผิดนั้น ศาลยังคงมีอำนาจสั่งพักใช้หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่โดยพิจารณาจากพฤติกรรมการกระทำผิดซ้ำๆ พฤติกรรมรุนแรง ก่ออันตราย เพื่อความปลอดภัยของบุคคลและทรัพย์สินของผู้อื่น กรณีพักใช้นั้นศาลอาจให้พักใช้ใบอนุญาตขับขี่มีกำหนดเวลาเท่าใด

<sup>25</sup> จิตติมา เทพอารักษ์กุล. (2543). มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร. กรุงเทพมหานคร : ฐานข้อมูลวิทยานิพนธ์ไทย. หน้า 20-25.

ตามเกณฑ์ของกฎหมายและความเหมาะสม กฎหมายยังให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่ว่ากล่าว ตักเตือนได้ด้วย ในส่วนของการตักเตือน การเปรียบเทียบปรับ มีวิธีการปฏิบัติ โดยสรุปคือ

เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบด้วยตนเอง หรือโดยการใช้เครื่องอุปกรณ์ ใดๆว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก หรือกฎหมายอื่นอัน เกี่ยวกับรถนั้นๆจะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย และถ้าไม่สามารถติด หรือผูกใบสั่งไว้ที่รถได้ไม่ว่าด้วยเหตุใด ให้ส่งใบสั่งพร้อมพยานหลักฐานโดยทางไปรษณีย์ ลงทะเบียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถภายในระยะเวลาตามที่ผู้ บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนด นับแต่วันที่เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบการ กระทำความผิด และให้ถือว่าเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถได้รับใบสั่งนั้นเมื่อพ้นกำหนดสามสิบ วันนับแต่วันส่ง

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157 ทวิ มาตรา 159 มาตรา 160 และมาตรา 160 ทวิ ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ ในการออกไปสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่ เปรียบเทียบเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการ ชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกไปรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือ พนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำไปอนุญาตขับขี่ที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายใน 8 ชั่วโมงนับแต่เวลาที่ออกไปสั่ง ใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ที่ออกไปให้ข้างต้น ให้ใช้แทนใบอนุญาตขับ ขี่ได้เป็นการชั่วคราวไม่เกิน 7 วัน เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ หรือพนักงาน สอบสวนได้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบปรับ และผู้ขับขี่ได้ชำระค่าปรับตามที่ เปรียบเทียบแล้ว ให้คืนใบอนุญาตขับขี่ทันที ในกรณีเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ออกไป สั่งแต่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ ให้สันนิษฐานว่าเจ้าของรถ หรือ ผู้ครอบครองรถเป็นผู้กระทำความผิดดังกล่าว เว้นแต่สามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้อื่นเป็นผู้ขับขี่ (มาตรา 140)

กรณีที่ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถซึ่งได้รับใบสั่งไม่ปฏิบัติให้พนักงานเจ้าหน้าที่และนายทะเบียน ตามกฎหมายมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้ ให้พนักงานเจ้าหน้าที่ตำแหน่งตั้งแต่สารวัตรขึ้นไปมี หนังสือแจ้งการไม่ปฏิบัติตามใบสั่งและจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบ ภายใน 15 วันนับแต่วันที่ครบกำหนดชำระค่าปรับที่ระบุในใบสั่ง และให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ ทำการชำระค่าปรับที่ค้างชำระด้วยวิธีการอย่างใดอย่างหนึ่ง ภายใน 15 วันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งการ แจ้งข้างต้น ให้ทำเป็นหนังสือส่งทางไปรษณีย์ลงทะเบียนตอบรับให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถ แล้วแต่ กรณี ณ ภูมิลำเนาของผู้นั้น ทั้งนี้ตามแบบที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดและให้ถือว่าผู้ขับขี่ หรือเจ้าของรถได้รับแจ้งเมื่อพ้นกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่ส่ง

กรณีและผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถคันใดไม่ชำระค่าปรับข้างต้น ให้ดำเนินการดังต่อไปนี้

(1) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งจำนวนค่าปรับที่ค้างชำระพร้อมหลักฐาน ไปยังนายทะเบียน และให้นายทะเบียนตรวจสอบข้อมูลและแจ้งให้ผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปี สำหรับรถคันนั้นทราบ เพื่อไปชำระค่าปรับที่ค้างชำระภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง ถ้าผู้มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีเป็นเพียงตัวแทนเจ้าของรถ ให้ผู้มาติดต่อแจ้งให้เจ้าของรถทราบเพื่อไปชำระค่าปรับภายในระยะเวลาดังกล่าว ในกรณีนี้ให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นไว้ โดยออกหลักฐานชั่วคราวแทนการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถแทน

(2) ในกรณีที่เจ้าของรถได้ชำระค่าปรับที่ค้างชำระครบถ้วนภายในระยะเวลาตามที่กำหนดใน (1) ให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถนำหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับที่ได้รับจากพนักงานเจ้าหน้าที่มาแสดงต่อนายทะเบียนเพื่อให้ออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น

(3) ในกรณีที่เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถที่ได้รับหนังสือแจ้งตาม (1) ประสงค์จะชำระค่าปรับในวันที่มาติดต่อขอชำระภาษีประจำปีให้นายทะเบียนมีอำนาจรับชำระค่าปรับตามจำนวนที่ค้างชำระแทนได้โดยให้นายทะเบียนรับชำระภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้น และออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีให้เจ้าของรถหรือตัวแทนเจ้าของรถ

(4) ในกรณีที่เจ้าของรถไม่ชำระค่าปรับที่ค้างชำระหรือชำระไม่ครบถ้วนภายในระยะเวลาที่กำหนดใน (1) ให้พนักงานเจ้าหน้าที่แจ้งนายทะเบียนในแจ้งการออกเครื่องหมายแสดงการเสียภาษีประจำปีสำหรับรถคันนั้นและแจ้งให้พนักงานสอบสวนดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจต่อไป

กรณีและผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้ใดเห็นว่า ตนมิได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติกฎหมาย ให้ทำหนังสือโต้แย้งข้อกล่าวหาในสิบห้าวันนับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากนายทะเบียนตาม (1) ส่งไปยังสถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา ทั้งนี้การทำหนังสือโต้แย้งให้ใช้วิธีส่งทางไปรษณีย์ตอบรับหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะกำหนดวิธีการอื่นใดด้วยก็ได้ เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานจราจรได้รับหนังสือโต้แย้งข้างต้น หากพนักงานเจ้าหน้าที่หรือเจ้าพนักงานจราจรยังคงยืนยันและเห็นสมควรดำเนินคดีต่อผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถผู้นั้น ให้ส่งเรื่องไปยังพนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการฟ้องต่อศาลต่อไป แล้วแจ้งผลให้ผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถทราบ

เมื่อได้มีการชำระค่าปรับครบถ้วนถูกต้องแล้วให้คดีเป็นอันเลิกกัน และในกรณีที่มีการเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้ ให้ผู้ขับขี่นำหลักฐานการชำระค่าปรับไปขอรับใบอนุญาตขับขี่คืนจาก

พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้เรียกเก็บ ทั้งนี้ในระหว่างที่ยังไม่ได้รับใบอนุญาตขับขี่ขึ้นให้ถือว่าหลักฐานแสดงการชำระค่าปรับเป็นใบแทนใบอนุญาตขับขี่ที่มีกำหนดสิบวันนับแต่วันที่ชำระค่าปรับ

การดำเนินการใดๆของพนักงานเจ้าหน้าที่และนายทะเบียนตามที่ได้กล่าวข้างต้น สามารถใช้วิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ หรือวิธีการอื่นใดตามที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติและกรมการขนส่งทางบกกำหนด<sup>26</sup>

กรอบนโยบายและยุทธศาสตร์ทั้งระดับสากลและประเทศไทยมุ่งลดอุบัติเหตุ ปกป้องคุ้มครองผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งนำไปสู่ความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น นอกจากเป็นความรับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐและองค์กรที่เกี่ยวข้องแล้ว ซึ่งตามหลักการของการมีนโยบาย ยุทธศาสตร์ และบทบัญญัติของกฎหมายที่ชัดเจน ครอบคลุม และสามารถพัฒนาการแก้ปัญหาและแนวทางป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ทันยุคทันสมัย ที่สำคัญคือ กฎหมายที่มีการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ บังคับใช้กับผู้ใช้รถใช้ถนนโดยเท่าเทียมกัน นอกจากนี้ควรปรับใช้กฎหมายที่ใช้รถใช้ถนนที่ไม่เหมาะสม อย่างน้อยเปลี่ยนแปลงมุมมองให้เป็นความรับผิดชอบของผู้ใช้รถใช้ถนนร่วมกัน ผู้ใช้รถใช้ถนนจึงต้องมีความรับผิดชอบที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายและกฎเกณฑ์ ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

---

<sup>26</sup> มาตรา 141/1 แก้ไขเพิ่มเติม โดยคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก