

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

เรื่องของมาตรการความปลอดภัยของผู้ใช้ทางเท้า นั้น ภาครัฐได้กำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนที่ชัดเจนขึ้นกว่าในอดีตถูกนำมาใช้ในช่วงทศวรรษเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 โดยมีกฎหมายเป็นเครื่องมือสำคัญ คือ กฎหมายว่าด้วยการจราจร ทางบก การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระดับสากล และประเทศไทยมุ่งยกระดับความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนให้มากยิ่งขึ้น โดยลดอุบัติเหตุ ป้องกันและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุในการจราจรอันนำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิต ในสถานะที่มีจำนวนรถยนต์ มีทางหรือถนนเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ ผู้ใช้รถใช้ถนนด้วยกันย่อมเสี่ยงอันตรายมากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ คนเดินเท้าใช้ทางข้าม

5.1 บทสรุป

คนเดินเท้าถือเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงต่อการประสบอุบัติเหตุ หากถูกรถชนจะมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถ โดยเฉพาะบุคคลที่เปราะบางและมีความยากลำบากในการข้ามทาง รวมทั้งข้อเท็จจริงที่ว่าคนเดินเท้าและผู้ขับขี่เป็นคนๆเดียวกันเมื่อผู้ขับขี่เดินทางด้วยเท้าและไม่ได้ใช้รถยนต์จึงย่อมตกอยู่ในภาวะเสี่ยงเช่นกัน ทั้งนี้พบว่าเกณฑ์ความปลอดภัยของคนเดินเท้าเป็นตัวชี้วัดถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย จากสถิติและข้อค้นพบในหลายงานศึกษาวิจัยสะท้อนให้เห็นชัดเจนว่า อุบัติเหตุทางถนนส่วนใหญ่เกิดขึ้นมาจากพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ในการศึกษาวิจัยจึงพิจารณาได้ 2 ด้าน คือ คนเดินเท้าเสี่ยงได้รับอันตรายจากผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่ซึ่งเสี่ยงประสบอุบัติเหตุจากรถจากพฤติกรรมต่างๆ ที่เสี่ยงอันตรายของคนเดินเท้าที่ข้ามถนน จึงศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และพฤติกรรมของคนเดินเท้า ดังที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น จะเห็นได้ว่า พฤติกรรมของคนเดินเท้าและผู้ขับขี่ยังคงไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นมากนักและยังคงฝ่าฝืนและไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

พฤติกรรมของผู้ขับขี่ซึ่งเป็นอันตรายต่อคนเดินเท้าข้ามทางข้ามเข้าข่ายฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติหลายมาตราของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และประมวลกฎหมายอาญา แต่ละมาตรา มีบทกำหนดโทษแตกต่างกันตั้งแต่ปรับไม่เกิน 500 บาท ไปจนถึงโทษจำคุกและ/หรือปรับ ดังที่ได้จำแนกเป็นกลุ่มๆไว้ กรณีที่มักเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ได้แก่

- 1) ผู้ขับขี่จอดรถในทางข้ามหรือในระยะ 3 เมตรจากทางข้าม

2) ขับขี่รถด้วยความเร็ว โดยไม่ลดความเร็ว โดยเฉพาะโดยเมื่อเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุด หรือวงเวียน

3) ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นภายในระยะ 30 เมตรก่อนถึงทางข้าม

4) ไม่ขับด้วยความระมัดระวังและให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาทางขวาก่อน โดยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือ

5) เมื่อเกิดกรณีที่ผู้ใดขับขี่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่น ผู้ขับขี่ไม่หยุดรถและไม่ให้ความช่วยเหลือตามสมควร และไม่แสดงตัวและแจ้งเหตุ ไปจนถึงเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับอันตรายสาหัส หรือเสียชีวิต

6) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด

จากพฤติกรรมเหล่านี้ของผู้ขับขี่ในบางกรณี ผู้ขับขี่ขาดคุณสมบัติตามเกณฑ์ของกฎหมายในการจราจรทางถนนสาธารณะ และเป็นการละเมิดสิทธิของผู้ขับขี่คนอื่น รวมถึงคนเดินเท้า คนเดินเท้าใช้ทางข้ามด้วย

พฤติกรรมของคนเดินเท้าใช้ทางข้ามซึ่งเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่เข้าข่ายฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลายมาตราของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในแต่ละมาตรามีบทกำหนดโทษแตกต่างกันตั้งแต่ปรับไม่เกิน 200 บาท ไปปรับไม่เกิน 1,000 บาท ดังที่ได้จำแนกเป็นกลุ่มๆ ไว้ (รวมถึงกรณีประมาทร่วม ตามประมวลกฎหมายอาญา) กรณีที่มักจะเกิดขึ้นบ่อยครั้งโดยส่วนใหญ่อุบัติเหตุมีสาเหตุจากพฤติกรรมเสี่ยงของคนเดินเท้า ทั้งความประมาท การตัดสินใจผิดพลาด การไม่ข้ามถนนในบริเวณที่ปลอดภัย ซึ่งได้แก่

1) ไม่เดินบนไหล่ทางหรือทางเท้า ไม่เดินริมทางด้านขวาของตน

2) ไม่ข้ามทางในระยะ 100 เมตรนับจากระยะทางข้าม ซึ่งเป็นการข้ามทางนอกทางข้าม

3) ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามไฟสัญญาณจราจรที่ปรากฏต่อหน้า ในทางข้ามที่มีไฟสัญญาณจราจรควบคุมคนเดินเท้า ในทางข้ามหรือทางร่วมทางแยกที่มีสัญญาณจราจรควบคุมการใช้ทาง

4) ไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่แสดงสัญญาณจราจร ให้ปรากฏไม่ว่าจะเป็นสัญญาณด้วยมือและแขน หรือเสียงสัญญาณนกหวีด

5) คนเดินเท้าเดินแล้ว เดินเป็นขบวนแห่ หรือเดินเป็นขบวนใดๆ ในลักษณะที่เป็นการกีดขวางการจราจร

6) คนเดินเท้าไม่ให้รถฉุกเฉินผ่านไปก่อน ไม่หยุด ไม่หลบให้ชิดขอบทาง หรือไม่ขึ้นไปบนทางเขตปลอดภัยหรือไหล่ทางที่ใกล้ที่สุดเมื่อคนเดินเท้าเห็นรถฉุกเฉินใช้ไฟสัญญาณ แสงวิบวาบ ไซเรน

7) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ห้ามรถทุกชนิดหรือบางชนิดหรือคนเดินเท้าเดินในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใด

8) ฝ่าฝืนคำสั่ง ข้อบังคับ หรือระเบียบของเจ้าพนักงานจราจรในทางสายใดหรือเฉพาะทางตอนใดเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและสะดวกในการจราจร เช่น กำหนดระเบียบการข้ามทางของคนเดินเท้าบนทางที่ไม่มีทางข้าม

อย่างไรก็ตามพบว่าในบางพฤติกรรมมีสาเหตุมาจากความบกพร่องของลักษณะทางกายภาพของทางข้าม ถนนและสิ่งแวดล้อมเอง ตลอดจนถูกละเมิดสิทธิ์จากบุคคลอื่นที่ใช้ทางเท้าและทางโดยผิดกฎหมาย

การศึกษาวิเคราะห์ปัญหาความปลอดภัยของคนเดินเท้าเพื่อใช้ทางข้ามตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้ มีข้อห้าม ข้อปฏิบัติไว้ชัดเจน ครอบคลุมเพียงพอตามเป้าหมายของกฎหมาย โดยเฉพาะความปลอดภัยทางถนน ตัวอย่างเช่น มาตรา 32 ซึ่งกำหนดความสัมพันธ์ระหว่าง “ผู้ขับขี่” กับ “คนเดินเท้าที่ใช้ทางข้าม” เป็นไปตามหลัก “ขับรถต้องระวังคน” กำหนดข้อปฏิบัติสำหรับผู้ขับขี่ในการใช้ทางเดินรถ ซึ่งต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้า ให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็กคนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน แต่สภาพการจราจรทางถนนของประเทศไทยกลับกลายเป็นว่า “คนต้องระวังรถ” หรือ “รถนั้นใหญ่กว่าคน” คนเดินเท้าต้องเป็นฝ่ายระวังรถ ระวังผู้ขับขี่อยู่ตลอดเวลา ซึ่งไม่ถูกต้องตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย แม้ว่ามิบบทบัญญัติกฎหมายที่ชัดเจนเป็นข้อปฏิบัติ ข้อห้าม และมีบทกำหนดโทษไว้

ส่วนของบทบัญญัติมาตรา 140 ซึ่งมักปรากฏว่ามีคนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้ามอยู่เสมอ แม้จะมีทางข้ามที่เป็นทางม้าลาย สะพานลอย ทางข้ามลอด ทางเดินยกระดับ รวมถึงแม้มีป้ายเตือนทั้งสำหรับคนเดินเท้าชาวไทยและชาวต่างชาติ กฎหมายกำหนดโทษกรณีฝ่าฝืน ไม่ปฏิบัติตามกรณีที่คนเดินเท้าข้ามทางนอกทางข้ามนั้นเพียงแค่เปรียบเทียบปรับไม่เกิน 200 บาทเมื่อถูกจับกุม ผู้วิจัยเห็นว่า เป็นบทกำหนดโทษที่เบาเกินไป จึงไม่ได้ทำให้คนเดินเท้าหวาดกลัว แม้วานิ้วเหล็ก จึงลวดสลิง ปลูกรั้วต้นไม้ สิ่งปิดกั้น แฝงปิดกั้นต่างๆที่ตั้งไว้ หรือเข้าใจได้ว่าพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่ต้องการให้ผู้ใดผ่านเข้าไป มักจะปรากฏว่าคนเดินเท้าที่ลอด ข้าม ฝ่าเข้าไปในสิ่งปิดกั้น แฝงปิดกั้นต่างๆ ที่ตั้งไว้ ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ปรากฏอยู่ในมาตรา 145 คนเดินเท้าที่กระทำเช่นนั้นมิเจตนา

ชัดเจนในการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ผู้วิจัยเห็นว่าควรกำหนดโทษที่สูงขึ้นกว่ากรณีไม่มีสิ่งปิดกั้น แผลงปิดกั้นต่างๆ

ในแง่กฎหมายชี้ให้เห็นในภาพรวมได้ว่ามีปัญหาและอุปสรรคด้านบทบัญญัติกฎหมาย ได้แก่

1) วินัยและจิตสำนึกร่วมกันต่อหลัก “ขับรถต้องระวังคน” และ “ข้ามถนนต้องระวังรถ” น้อยเกินไป

2) บทกำหนดโทษเบาเกินไปสำหรับการไม่ข้ามถนนในทางข้าม

3) ไม่มีกำหนดเพิ่มโทษสำหรับการกระทำผิดซ้ำ

4) ไม่มีการนำมาตราการบังคับการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่มาใช้ ซึ่งส่งผลไปถึง

มาตรการลงโทษที่ไม่ใช่ทางอาญา คือ การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกมีปัญหาการบังคับใช้กฎหมายมานานพอควรแล้ว ซึ่งส่งผลให้มีคำสั่งหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติที่ 14/2560 เรื่อง มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ในส่วนของกระบวนการเปรียบเทียบปรับและดำเนินคดีตามมาตรา 141/1 และแก้ไขเพิ่มเติมมาตรการทางกฎหมายอื่นๆ ไปพร้อมกัน ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายเฉพาะส่วนที่สำคัญเกี่ยวข้องโดยตรงกับการศึกษานี้มีอยู่หลายประเด็นที่สำคัญและมาจากสาเหตุหลายประการ ได้แก่

1) ความไม่เข้มงวดและต่อเนื่อง

2) ข้อจำกัดของพนักงานเจ้าหน้าที่

3) ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัยและจิตสำนึก

4) ปัจจัยสภาพแวดล้อม

ผู้วิจัยเห็นว่าประเด็นปัญหาทั้งหมดข้างต้นมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์และมีผลกระทบซึ่งกันและกันทั้งหมด การที่เจ้าหน้าที่ตำรวจบังคับใช้กฎหมายไม่เต็มที่ ไม่เข้มงวด ไม่ต่อเนื่องเท่าที่ควรทำให้ผู้ขับขี่ใจฝ่าฝืน และหลีกเลี่ยงการจับกุม การบังคับใช้จึงควรเน้นให้เข้มงวดต่อเนื่อง ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนรู้สึกว่าคุณกระตุ้นเตือน ถูกบังคับให้ต้องปฏิบัติตามอยู่ตลอด มีสภาพบังคับจริง เน้นการป้องปรามไม่จำกัดอยู่แต่เฉพาะนโยบายตามสถานการณ์เฉพาะที่สั่งการลงมาเป็นพิเศษ พื้นที่ที่มีความเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ความผิดที่ส่งผลกระทบเป็นความสูญเสียเสียหายมากกว่า (มิเช่นนั้นถูกมองได้ว่า ไม่บังคับใช้อย่างทั่วถึงและต่อเนื่อง) ให้การสนับสนุนงบประมาณ เครื่องมือ อุปกรณ์ที่เพียงพอในการปฏิบัติงานจราจร การควบคุมตรวจสอบการปฏิบัติหน้าที่จากหน่วยงานตามสายบังคับบัญชา ร่วมมือจากบุคลากรวิชาชีพและภาคประชาสังคมในการบังคับใช้กฎหมาย และเปิด

โอกาสให้มีการตรวจสอบจากภายนอก และการสนับสนุนส่วนบุคคลของพนักงานเจ้าหน้าที่จะเป็นประโยชน์ต่อการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ รายได้ สวัสดิการ หน้าที่ ความรับผิดชอบ โอกาสก้าวหน้าในยศ ตำแหน่ง การงาน เป็นต้น เมื่อขาดการสนับสนุนและแก้ปัญหาล่าช้า ย่อมส่งผลให้ความจริงจัง ความต่อเนื่อง และความตั้งใจในการปฏิบัติหน้าที่ลดลง ประสิทธิภาพและผลงานด้อยไป ไม่บรรลุผลตามเจตนารมณ์ของกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก รวมทั้งสามารถเพิ่มบทบาท เพิ่มการเข้ามามีส่วนร่วมของอาสาจราจรในการช่วยเหลือปฏิบัติงานจราจร เพราะเป็นผู้ที่ผ่านการอบรมตามหลักสูตรอาสาจราจรและได้รับแต่งตั้งจากผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ มีทะเบียนประวัติหมายเลขประจำตัว มีทำหน้าที่อยู่แล้วตามระเบียบสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ. 2551 ซึ่งการขาดวินัยและจิตสำนึกทำให้มีการกระทำผิดบ่อยครั้ง มากขึ้นจนเคยชินเป็นนิสัยและทำให้ไม่ใส่ใจต่อข้อปฏิบัติ ข้อห้ามตามกฎหมายจราจร การบังคับใช้ และโทษที่จะได้รับ เมื่อมีการกลับมาบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด ผู้ใช้รถใช้ถนนมักจะกลับมาปฏิบัติถูกต้องได้ไม่นาน เพราะสิ่งที่กระทำไม่ได้มาจากข้างในที่เป็นวินัยและจิตสำนึก การแก้ปัญหาคาดวินัยและจิตสำนึกเกี่ยวข้องกับข้อปฏิบัติ ข้อห้ามที่ชัดเจน รุนแรงเพียงพอทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกรอบกฎหมาย เกี่ยวโยงกับการบังคับใช้ที่จริงจัง เข้มงวด ต่อเนื่อง และอย่างทั่วถึงตามกระบวนการของกฎหมาย เกี่ยวโยงกับการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ส่งเสริมวินัยการจราจร ให้แก่ประชาชนทุกรุ่น ทุกระดับ ซึ่งส่วนมากมักจะทำในช่วงเทศกาล ชั่วครั้งชั่วคราวตามกระแส ซึ่งอาจนำไปสู่การปรับเปลี่ยนทัศนคติและพฤติกรรมของทั้งผู้ขับขี่และคนเดินเท้ามากขึ้น ผู้ใช้รถใช้ถนนมีวินัยและจิตสำนึกมากขึ้น และข้อสุดท้ายจากการที่มีจำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้น ผู้ใช้รถใช้ถนนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง ขาดการพัฒนาปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพ สภาพถนนที่มีสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ไม่ชัดเจน ไม่เพียงพอ ลักษณะทางกายภาพที่ต่อเนื่องจากทางข้ามซึ่งอยู่นอกเขตพื้นที่หรือทางสาธารณะไม่เหมาะสมกับการเดินทาง บางสิ่งแก้ไข ปรับปรุงได้ แต่ในหลายสิ่งไม่สามารถควบคุมหรือเปลี่ยนแปลงได้ จึงต้องขึ้นอยู่กับว่าจะสามารถแก้ไข ปรับเปลี่ยนตามสภาพแวดล้อมที่เป็นปัญหาอุปสรรคเหล่านั้นได้หรือไม่ เพียงใด โดยการจัดลำดับความสำคัญ เช่น การลดการขับขี่รถ การเดินทางไปด้วยกันหลายคน การร่วมมือกับบุคคลและองค์กรที่เกี่ยวข้องเพื่อช่วยเพิ่มเติมปรับปรุงสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร พื้นที่ต่อเนื่องจากทางข้ามซึ่งอยู่นอกเขตพื้นที่หรือทางสาธารณะและเป็นอุปสรรคในการสัญจร

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาเรื่อง การเพิ่มมาตรการความปลอดภัยของคนเดินเท้าเพื่อใช้ทางข้าม ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ผู้วิจัยขอนำเสนอข้อเสนอแนะบางประการ เพื่อจะเป็นแนวทางในการปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น แบ่งออกเป็น 2 ประเด็น ดังต่อไปนี้

ประเด็นแรก ด้านความปลอดภัยของคนเดินเท้าเพื่อใช้ทางข้ามตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

1) เห็นควรที่จะให้ความสำคัญกับหลัก “ขับรถต้องระวังคน” และ “ข้ามถนนต้องระวังรถ” จากการพิจารณาในแง่ของลักษณะของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขับขี่และคนเดินเท้าใช้ทางข้ามที่ถูกต้องตามหลักกฎหมายและเจตนารมณ์ของกฎหมายเป็นแนวทางสำคัญในการแก้ไขปรับปรุงสารบัญญัติกฎหมายทั้งในส่วนข้อปฏิบัติ ข้อห้าม บทลงโทษและกลไกที่เกี่ยวข้องเหมือนดังเช่นในต่างประเทศ รวมถึงใช้เป็นแนวทางในการรณรงค์เพิ่มวินัยจราจรและจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อส่วนรวม ซึ่งเป็นการสร้างระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัยและการสร้างวัฒนธรรมของความปลอดภัย

2) เห็นควรที่จะให้มีการเพิ่มโทษสำหรับการกระทำผิดซ้ำ ทั้งผู้ขับขี่และคนเดินเท้าข้ามทาง เพื่อให้เจ้าพนักงานจราจรสามารถเอาผิดกับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรได้อย่างเด็ดขาดทันที่อย่างน้อยในการเปรียบเทียบปรับ โดยให้มีการจัดทำฐานข้อมูลประวัติผู้ฝ่าฝืนหรือการกระทำผิดซ้ำเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเชื่อมโยงไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมการขนส่งทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และศาลยุติธรรม (ทั่วประเทศ) และสามารถใช้เป็นหลักฐานในการพิจารณาเพิ่มโทษทางอาญาในคดีแก่ผู้ขับขี่ที่กระทำผิดซ้ำในกรณีที่มีการฟ้องร้องในศาลยุติธรรมได้ รวมทั้งเพิ่มโทษตามลำดับขั้นความผิด ทั้งผู้ขับขี่และคนเดินเท้าข้ามทาง

3) เห็นควรที่จะให้มีการบัญญัติเพิ่มโทษในความผิดกรณีบุคคลข้ามถนนหรือทางนอกทางข้ามสำหรับคนเดินเท้าข้ามทางลงในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

4) เห็นควรที่จะนำมาตรการบันทึกการกระทำผิดกฎจราจร หรือมาตรการการตัดแต้มของผู้ขับขี่มาใช้อย่างจริงจัง ซึ่งนำไปสู่การใช้มาตรการลงโทษ โดยการพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ ทั้งนี้จำเป็นต้องสนับสนุนงบประมาณ อุปกรณ์ เครื่องมือแก่ตำรวจจราจรทั้งระบบและเชื่อมต่อกับกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง

ประเด็นที่สอง ด้านการบังคับใช้ของคนเดินเท้าเพื่อใช้ทางข้ามตามพระราชบัญญัติจราจร
ทางบก พ.ศ. 2522

1) ควรเน้นความเข้มงวดและต่อเนื่อง เน้นการป้องปรามไม่จำกัดอยู่แต่เฉพาะตาม
สถานการณ์หรือเฉพาะที่สั่งการลงมาเป็นพิเศษ ไม่จำกัดอยู่พื้นที่ที่มีความเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ไม่
จำกัดอยู่ความผิดที่มีโทษปรับมากกว่าหรือก่อผลเสียหายมากกว่า

2) ควรเพิ่มสวัสดิการและโอกาสก้าวหน้าในยศ ตำแหน่งให้กับพนักงานเจ้าหน้าที่

3) เพิ่มบทบาท เพิ่มการเข้ามามีส่วนร่วมของอาสาจราจรให้มากขึ้น

4) เพิ่มการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ส่งเสริมวินัยการจราจร ให้แก่ประชาชนทุกระดับ
ทุกระดับไม่เฉพาะแต่ในช่วงเทศกาล ชั่วโมง ชั่วโมงคร่าวตามกระแส

5) เพิ่มเครื่องมือ อุปกรณ์ส่วนใหญ่ที่สามารถช่วยป้องปราม บังคับใช้กฎหมาย
พิสูจน์เหตุการณ์ พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งที่ เป็นผู้ขับขี่และคนเดินเท้าใช้ทางข้าม ได้ และยัง
ส่งเสริมสนับสนุนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมาย เช่น กล้องวงจรปิด อุปกรณ์กวดสัญญาณไฟ
หยุดรถสำหรับคนข้าม ดีไซน์ซีกแซกก่อนและหลังทางข้าม ทางม้าลายสามมิติ