



เกาะกระแสไหล

กลุ่มงานวิจัยและพัฒนา สำนักวิชาการ

"วันยจราจรของสังคมไทย"



วินัยจราจรของสังคมไทย

ข้อมูลจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และไม่สามารถบรรลุเป้าหมายเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ได้ ในการสร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย โดยลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2563 โดยในปี 2561 ประเทศไทยถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนสูงเป็นอันดับ 9 ของโลก และเป็นอันดับ 1 ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในปี 2564 องค์การอนามัยโลก (WHO) รายงานว่าในแต่ละปีประชากรโลกราว 1.35 ล้านคนเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และประมาณ 20–50 ล้านคนได้รับบาดเจ็บหรือพิการจากอุบัติเหตุ มากกว่าร้อยละ 50 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ในกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่เปราะบาง เช่น คนเดินเท้า ผู้ขับขี่รถจักรยานหรือผู้ขี่จักรยานยนต์และโดยสารรถจักรยานยนต์ และร้อยละ 93 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของโลกเกิดขึ้นในประเทศที่มีรายได้ต่ำถึงปานกลาง สำหรับประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์เป็นอันดับ 1 ของโลก มีถนนที่อันตรายที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเป็นถนนที่อันตรายที่สุดในโลก จากการศึกษาของคณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ได้สำรวจสภาพถนนในไทยกว่า 1,000 กิโลเมตร พบว่า 3 ใน 4 เป็นถนนที่ไม่ปลอดภัยสำหรับการขับขี่รถจักรยานยนต์ อาทิ สภาพผิวถนนที่เป็นบ่อ ขรุขระ มีหลุมลึกทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย การออกแบบเรขาคณิตของถนน การเข้าโค้ง การมองเห็น ส่วนใหญ่แล้วถนนในไทยเป็นการออกแบบสำหรับรถยนต์มากกว่ารถจักรยานยนต์ ซึ่งมีระยะโค้ง ระยะเบรกแตกต่างกัน นอกจากนี้ ข้อมูลของสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) รายงานว่าในปี 2565 การสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยยังอยู่ในระดับสูง คือ มีผู้เสียชีวิต 17,831 คน คิดเป็น 27.2 ต่อแสนประชากร หรือ 49 คนต่อวัน หรือชั่วโมงละ 2 คน ทั้งนี้ ยังไม่รวมผู้บาดเจ็บและผู้พิการจากอุบัติเหตุ สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน คือ 1) บุคคลผู้ขับขี่ที่ไม่มีวินัยจราจร ขับรถโดยประมาท เมาสุรา ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ไม่เคารพกฎจราจร 2) ยานพาหนะไม่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ไม่มีไฟสัญญาณ กระงกมองหลัง 3) สภาพถนนไม่ดี เครื่องหมายสัญญาณหรือป้ายจราจรไม่ชัดเจน โดยเฉพาะในบริเวณที่อาจเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย อาทิ ทางแยก ทางโค้ง ไหล่ทางชำรุด และ 4) ภัยธรรมชาติ เช่น ฝนตกหนัก หมอกลงจัด โดยกลุ่มเสี่ยงที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมากที่สุด คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้สูงอายุ และคนเดินเท้า

ศูนย์สำรวจความคิดเห็น “นิด้าโพล” สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ เปิดเผยผลสำรวจของประชาชน เรื่อง “ผิดวินัยจราจร จัดการอย่างไรดี” ทำการสำรวจความคิดเห็นประชาชนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไปทั่วประเทศ รวมทั้งสิ้น 1,310 ตัวอย่าง เกี่ยวกับความเห็นวินัยจราจรของคนไทยและมาตรการการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยกำหนดค่าความเชื่อมั่นร้อยละ 97 โดยมีผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

1. ความคิดเห็นต่อการมีวินัยจราจรของคนไทย

การมีวินัยจราจรของคนไทย	ร้อยละ
คนไทยไม่ค่อยมีวินัยจราจร	48.17
คนไทยค่อนข้างมีวินัยจราจร	33.21
คนไทยไม่มีวินัยจราจรเลย	14.73
คนไทยมีวินัยจราจรที่ดีมาก	3.89
รวม	100.00

2. ความต้องการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจวัดชั้นวินัยจราจรที่สำคัญที่สุด

สิ่งที่ต้องการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจวัดชั้นวินัยจราจร	ร้อยละ
ขับรถขณะเมาสุรา	67.10
ขับรถย้อนศร	58.17
ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร	45.57
ไม่สวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์	35.19
ขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	33.05
ขับรถหรือจอดรถบนทางเท้า	26.03
ไม่หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย	24.35
ขับรถแข่งในที่ห้ามแข่ง (เช่น แข่งบนสะพาน แข่งบริเวณทางโค้ง แข่งในเส้นทึบ)	15.19
ขับรถโดยไม่มีใบขับขี่	12.75
ใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับรถ	10.99
ตัดแปลงหรือแต่งรถในลักษณะไม่ปลอดภัย	8.78
จอดรถในที่ห้ามจอด หรือจอดรถในช่วงห้ามจอด	7.63
ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถ	6.34
ขับรถบรรทุกน้ำหนักเกินกำหนด	4.73
การขายของบนถนน	2.52
ขับรถในช่วงเวลาห้ามวิ่ง (รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป)	2.52

หมายเหตุ: สามารถเลือกตอบได้ไม่เกิน 5 ข้อ

3. เจ้าหน้าที่ตำรวจควรบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างไร เพื่อให้การทำความผิดน้อยลงหรือหมดไป

วิธีการบังคับใช้กฎหมายจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	ร้อยละ
ลงโทษตามความผิดที่ได้กระทำ โดยเริ่มจากเบาไปหาหนัก	42.74
ตักเตือนสำหรับผู้ทำความผิดครั้งแรก หากทำผิดซ้ำภายใน 1 ปี ให้ลงโทษตามกฎหมาย (โดยอัตราโทษให้เป็นไปตามดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ผู้จับกุม)	19.92
ตักเตือนสำหรับผู้ทำความผิดครั้งแรก หากทำผิดซ้ำภายใน 1 ปี ให้ลงโทษตามกฎหมาย (โดยมีการกำหนดอัตราโทษตายตัวสำหรับข้อหา นั้น ๆ)	19.47
จับกุมหรือออกใบสั่งทุกกรณี (โดยมีการกำหนดอัตราโทษตายตัวสำหรับข้อหา นั้น ๆ)	10.00
จับกุมหรือออกใบสั่งทุกกรณี (โดยอัตราโทษให้เป็นไปตามดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ผู้จับกุม)	6.95
ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	0.92
รวม	100.00

4. ความคิดเห็นหากประชาชนจะสามารถแจ้งผู้ทำผิดกฎจราจรด้วยการส่งหลักฐานให้ตำรวจดำเนินคดี

การให้ประชาชนสามารถแจ้งผู้ทำผิดกฎจราจรด้วยการส่งหลักฐานให้ตำรวจ	ร้อยละ
เห็นด้วยมาก	47.40
ค่อนข้างเห็นด้วย	31.91
ไม่เห็นด้วยเลย	10.38
ไม่ค่อยเห็นด้วย	10.31
รวม	100.00

5. ความคิดเห็นการแบ่งสินไหมค่าปรับให้กับประชาชนผู้แจ้งความดำเนินคดีผู้ทำผิดกฎจราจร

การแบ่งสินไหมให้กับประชาชนผู้แจ้งความดำเนินคดีผู้ทำผิดกฎจราจร	ร้อยละ
เห็นด้วยมาก	34.21
ค่อนข้างเห็นด้วย	31.57
ไม่เห็นด้วยเลย	17.81
ไม่ค่อยเห็นด้วย	14.73
ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	1.68
รวม	100.00

6. วิธีการที่สามารถช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรติดขัด หากเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

วิธีการที่สามารถช่วยแก้ไขปัญหารถจราจรติดขัด หากเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน	ร้อยละ
รถที่มีการติดกล้องบันทึกเหตุการณ์ ให้สามารถเคลื่อนย้ายรถได้ โดยไม่ต้องรอเจ้าหน้าที่	44.58
ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจเดินทางไปถึงจุดที่มีอุบัติเหตุให้เร็วที่สุด	35.04
ให้ตัวแทนประกันภัยเดินทางมาถึงจุดเกิดเหตุโดยเร็วที่สุด	18.70
ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	1.68
รวม	100.00

จากข้อมูลของผู้ตอบแบบสอบถามแสดงให้เห็นว่า การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมาจากคนไทยไม่ค่อยมีวินัยจราจร ร้อยละ 48.17 โดยสาเหตุ 5 ลำดับสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเพราะไม่มีวินัยจราจรและต้องการให้เจ้าหน้าที่ตำรวจกวาดขันมากที่สุด คือ ขับรถขณะเมาสุรา คิดเป็นร้อยละ 67.10 ขับรถย้อนศร คิดเป็นร้อยละ 58.17 ขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร คิดเป็นร้อยละ 45.57 ไม่สวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่หรือซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 35.19 และขับรถโดยใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด คิดเป็นร้อยละ 33.05 เมื่อมีความผิดทางจราจรเกิดขึ้นเห็นว่าควรลงโทษตามความผิดที่ได้กระทำ โดยเริ่มจากเบาไปหาหนัก (ร้อยละ 42.74) ให้ตัดเตือนสำหรับผู้ทำความผิดครั้งแรก หากทำผิดซ้ำภายใน 1 ปี ให้ลงโทษตามกฎหมาย (โดยอัตราโทษให้เป็นไปตามดุลพินิจของเจ้าหน้าที่ผู้จับกุม) และตัดเตือนสำหรับผู้ทำความผิดครั้งแรก หากทำผิดซ้ำภายใน 1 ปี ให้ลงโทษตามกฎหมาย (โดยมีการกำหนดอัตราโทษตายตัวสำหรับข้อหา นั้น ๆ) ซึ่งอยู่ในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ 19.92 และ 19.47 ตามลำดับ นอกจากนี้ ยังเห็นด้วยในการให้ประชาชนสามารถแจ้งผู้ทำผิดกฎจราจรด้วยการส่งหลักฐานให้ตำรวจดำเนินคดี ร้อยละ 79.31 (เห็นด้วยมากร้อยละ 47.40 และค่อนข้างเห็นด้วยร้อยละ 31.91 ตามลำดับ) เห็นด้วยให้มีการแบ่งสินไหมกับประชาชนผู้แจ้งความดำเนินคดีผู้ทำผิดกฎจราจร ร้อยละ 65.78 (เห็นด้วยมากร้อยละ 34.21 และค่อนข้างเห็นด้วยร้อยละ 31.57 ตามลำดับ)

ปัจจุบันประเทศไทยมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และมีการแก้ไขมาแล้ว 12 ครั้ง เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่มาจากการที่ผู้ขับขี่ขาดวินัยในการใช้รถใช้ถนน และไม่ปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก สอดคล้องกับผลการสำรวจความคิดเห็นคนไทยส่วนใหญ่ยังขาดวินัยจราจร จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนบ่อยครั้ง และยังเป็นสถิติสูงลำดับต้น ๆ ของโลก ประกอบกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ได้ใช้บังคับมาเป็นเวลานาน บทบัญญัติบางประการไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน จึงได้มีการปรับปรุงให้เหมาะสมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น เพื่อให้เกิดความสะดวกและความปลอดภัยในการจราจรทางบก เป็นการปรับปรุงทั้งในเรื่องหลักเกณฑ์และกลไกในการออกใบสั่งสำหรับผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืน หรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย การบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับขี่ และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมดูแลและบังคับใช้

กฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก อย่างไรก็ตาม การปรับปรุงกฎหมายจราจรที่ผ่านมากลับมิได้ทำให้อุบัติเหตุ การจราจรในประเทศไทยลดลง สอดคล้องกับผลการศึกษาของ อัจฉรา นิรัตน์ไทย์ และคณะ (2564) เรื่อง การเสริมสร้างจิตสำนึกวินัยจราจรตามหลักพุทธสันติวิธี ศึกษากรณีนักเรียนวิทยาลัยการอาชีพหลังสวน จังหวัดชุมพรพบว่า อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยยังเป็นเรื่องที่มีความน่าวิตกที่เร่งแก้ไขปัญหา ซึ่งทุกฝ่ายต้องมีส่วนเกี่ยวข้องในการกำหนดมาตรการสร้างความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สิน แม้จะมีกฎหมายจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุไม่ได้มาจากปัญหาทางกฎหมาย แต่มาจากพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ การประมาท ขาดสติ ขับรถเร็ว เมาแล้วขับ ไม่สวมหมวกนิรภัย ไม่เคารพกฎจราจร และ การใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ โดยมีข้อเสนอแนะว่าควรนำกรอบแนวคิดตามหลักพุทธสันติวิธีมาพัฒนาจิตสำนึก เพื่อการมีวินัยจราจรผ่านไตรสิกขา คือ ศีล สมาธิ และปัญญา โดยจัดเป็นหลักสูตรการเรียนการสอนในชั้นเรียน เพื่อให้เกิดการพัฒนากาย ศีล จิต และปัญญา ให้มีความรอบคอบ ไม่ประมาท มีความเอื้อเฟื้อต่อเพื่อนร่วมทาง รู้จักควบคุมตนเองและยอมรับในกฎกติกาสังคม

นอกจากการสร้างจิตสำนึกของผู้ขับขี่แล้ว การบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีประสิทธิภาพเป็น ปัจจัยหนึ่งที่สำคัญที่จะช่วยเสริมสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน ช่วยลดอุบัติเหตุ ความสูญเสียจากการ บาดเจ็บและเสียชีวิต รวมทั้งการสร้างความตระหนักของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนจะส่งผลต่อพฤติกรรม ในทิศทางที่เป็นบวก นำไปสู่การลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนน เพราะผลการสำรวจความคิดเห็น ของกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นจากความไม่มีระเบียบวินัยของผู้ขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งไม่เคารพ และไม่ถือปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ดังนั้น การบังคับใช้กฎหมายจราจรจึงเป็นกลไกสำคัญวิธีหนึ่งในการแก้ไข ปัญหาจราจร เป็นการบังคับด้วยกฎหมายให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเพื่อให้เกิดความเรียบร้อย ในสังคม โดยมีจุดประสงค์เพื่อความสะดวกและปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้ การที่กฎหมายจะสามารถ บังคับใช้ได้ต้องมีประสิทธิภาพหรือไม่ ขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย อาทิ ความแน่นอนของกฎหมายจะต้องทำให้ ผู้กระทำความผิดมีโอกาสที่จะถูกจับกุมและถูกลงโทษเมื่อมีการกระทำความผิด เพราะถ้าหากผู้กระทำความผิด สามารถหลีกเลี่ยงการถูกจับกุมและได้รับการลงโทษแล้ว ผู้กระทำความผิดจะไม่เกิดความเกรงกลัว ดังนั้น ต้องทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความรวดเร็วและเสมอภาค กล่าวคือ มีการจับกุมลงโทษผู้กระทำความผิด ได้ อย่างรวดเร็วและไม่กล่าวกระทำความผิด ส่วนการบังคับใช้นั้นต้องไม่มีการเลือกปฏิบัติ โดยปัญหาและอุปสรรค ของการบังคับใช้กฎหมายจราจร คือ

1. ปัจจัยเกี่ยวกับตัวบทกฎหมายและบทลงโทษ คือ เนื้อหาของกฎหมายล้าสมัยไม่เหมาะสม ไม่ทันกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ดังกรณีบทลงโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับจราจรทางบกยังมีอัตราโทษที่ น้อยเกินไปโดยเฉพาะโทษปรับ ทำให้ผู้กระทำความผิดขาดความเกรงกลัว ไม่เคารพกฎหมาย

2. นโยบายภาครัฐด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจรยังขาดความชัดเจน สถิติของสำนักงานตำรวจ แห่งชาติพบว่า ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเป็นสัดส่วน 5 เท่าของอาชญากรรมและยาเสพติด แต่งบประมาณ และนโยบายกลับให้ความสำคัญในเรื่องของอาชญากรรมและยาเสพติดมากกว่าการแก้ไขปัญหาจราจร อีกทั้ง ยังมีปัญหาการขาดงบประมาณที่สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายจราจร วัสดุอุปกรณ์ เทคโนโลยีที่ใช้ในการ ปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เช่น เสื้อสะท้อนแสง กรวยกั้นถนน กล้องตรวจจับ อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ต้อง ขอรับการสนับสนุนจากภาคเอกชน

3. การบังคับใช้กฎหมายจราจรของไทย มีหลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานตำรวจ แห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก ทำให้เมื่อมีการนำกฎหมายมาบังคับใช้ แต่ละหน่วยงานจะใช้เฉพาะกฎหมาย

ของตนเองที่ถือปฏิบัติอยู่ เป็นการจัดการแบบแยกส่วนไม่มีการเชื่อมโยงกัน อันนำไปสู่การใช้ดุลพินิจในการตัดสินใจและระบบอุปถัมภ์ นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่บางส่วนที่เกี่ยวข้องยังขาดองค์ความรู้และความเข้าใจในการบังคับใช้กฎหมายอย่างถ่องแท้ ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

4. พฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ยังละเลยการปฏิบัติ ฝ่าฝืน จงใจไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เช่น การใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับรถ ขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ไม่สวมหมวกนิรภัย ใช้ช่องทางไม่ถูกต้อง ขับรถย้อนศร ซึ่งผู้ใช้รถใช้ถนนละเลยหรือจงใจฝ่าฝืนกฎหมายเนื่องจากโทษทางกฎหมายไม่รุนแรง จึงมองว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย หรือไม่ส่งผลกระทบต่อตนเองมากนัก นอกจากนี้ ยังมีพฤติกรรมการเลียนแบบผู้กระทำความผิดรายอื่น ๆ ที่พบเห็นการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรได้ง่ายและไม่ถูกดำเนินคดี

จากสภาพปัญหาของการบังคับใช้กฎหมายจราจรข้างต้น จึงมีข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มากขึ้น คือ

1. เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร จะต้องเข้มงวดกวดขันและจริงจังในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ไม่ใช่ดุลพินิจหรือระบบอุปถัมภ์ช่วยเหลือผู้กระทำความผิด นอกจากนี้ สำนักงานตำรวจแห่งชาติที่มีหน้าที่หลักในการบังคับใช้กฎหมายจะต้องมีนโยบายที่ชัดเจน เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายจราจรเกิดความความศักดิ์สิทธิ์ และเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างจริงจังเคร่งครัดและต่อเนื่อง

2. ควรมีการปรับปรุงแก้ไขบทลงโทษและอัตราโทษของกฎหมายจราจรให้สูงขึ้น เช่น เพิ่มโทษปรับ หรืออัตราโทษแบบขั้นบันไดตามความรุนแรงของความผิดเพื่อให้ผู้ขับขี่รถที่กระทำความผิดเกิดความเกรงกลัว นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับฐานข้อมูลซึ่งควรเพิ่มอัตราโทษสำหรับผู้ที่ทำให้ผิดซ้ำ เนื่องจากหากไม่สามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมดังกล่าวได้อาจจะส่งผลให้เกิดการกระทำความผิดต่อไปจนอาจนำไปสู่อุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรงขึ้น

3. ควรมีการปรับโครงสร้างหน่วยงานให้มีความชัดเจนในเรื่องของอำนาจหน้าที่ กลไกการบริหารงานด้านการจราจร เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ และการปฏิบัติงานให้ตรงกับขอบเขตความรับผิดชอบ อาทิ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมการขนส่งทางบก กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย

4. ควรมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ขับขี่ โดยการให้ความรู้และความเข้าใจข้อบังคับกฎหมายจราจร การสร้างวินัยจราจร การปลูกฝังความคิดและสร้างจิตสำนึกที่ดีเกี่ยวกับการเคารพกฎหมายจราจรโดยเริ่มต้นตั้งแต่วัยเด็ก จากครอบครัว โรงเรียน ชุมชน เพื่อสร้างความตระหนักในเรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน อันนำมาสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมที่พึงประสงค์

5. ปรับปรุงลักษณะทางกายภาพของถนนให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย อาทิ ทาสีแถบทางข้ามให้มีความชัดเจน มีความกว้างมากขึ้นเหมือนในประเทศญี่ปุ่น เพื่อให้ผู้ขับขี่รถยนต์สามารถเห็นได้ในระยะไกล มีการติดตั้งไฟแสงสว่างให้เพียงพอ และสัญญาณไฟกระพริบเตือน ติดตั้งป้ายเตือนทางข้ามไว้ล่วงหน้าก่อนถึงอย่างน้อย 50-100 เมตร มีการติดตั้งกล้อง CCTV ทุกเส้นทางบนถนน การซ่อมไหล่ทางเพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ขับขี่ได้อย่างปลอดภัย

การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจรการขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม และเป็นการสร้างวินัยในการขับขี่แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน เพราะวินัยจราจรมีความสำคัญและมีบทบาทอย่างยิ่งในการควบคุมกำกับให้บุคคลปฏิบัติตามเงื่อนไข ทำให้ลดการ

สูญเสียชีวิตและการบาดเจ็บ หากสมาชิกในสังคมทุกคนมีระเบียบวินัยและถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ย่อมจะทำให้สังคมสงบสุข มีความเจริญก้าวหน้าอันเป็นสิ่งสำคัญในการพัฒนาสังคม ในทางตรงกันข้ามหากสมาชิกในสังคมต่างประพฤติปฏิบัติตามอำเภอใจ โดยไม่คำนึงถึงกฎเกณฑ์ของสังคม คำนึงถึงผลประโยชน์และความสะดวกสบายของฝ่ายตน โดยละเลยกฎเกณฑ์ของสังคมย่อมก่อให้เกิดผลเสียหายต่อประเทศชาติ ทั้งนี้ รัฐบาลควรกำหนดให้การแก้ไขปัญหาราจรเป็นวาระแห่งชาติ เพราะการกำหนดเป็นวาระแห่งชาติจะนำไปสู่การจัดทำยุทธศาสตร์ แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการ เกิดกลไกการขับเคลื่อนที่เป็นรูปธรรม มีการกำหนดตัวชี้วัด มีการติดตามประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ชัดเจน

บรรณานุกรม

กฎจราจรสำคัญอย่างไร เพราะเหตุใดจึงต้องปฏิบัติตาม. (ม.ป.ป.). สืบค้น 20 มีนาคม 2567 จาก

<https://www.krc.go.th/networknews/detail/183404/data.html>

โกศล สถิตธรรมจิตร. (2562). Traffic Discipline ปัญหาวินัยจราจรของประเทศไทย แชมป์สถิติมี

ผู้เสียชีวิตบนถนนมากที่สุดในโลก แก้ไม่ได้จริงหรือ?. สืบค้น 23 มีนาคม 2567 จาก

<https://readthecloud.co/traffic-discipline/>

ความปลอดภัยในท้องถนนเริ่มต้นจากการมีวินัยในการขับขี่. (2566). สืบค้น 23 มีนาคม 2567 จาก

https://www.tpa.or.th/writer/read_this_book_topic.php?bookID=5191&pageid=1&read=true&count=true

“ซซชาติ” ซี่ปัญหาวินัยจราจร ต้องกวตั้นเข้ม-ลงโทษสถานหนัก. (2565). สืบค้น 20 มีนาคม 2567 จาก

<https://www.posttoday.com/politics/673754>

ดรุณี ศรีมณีรัตน์. (2558). แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร :

เขตสายไหม. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, คณะรัฐศาสตร์, สาขาวิชาการเมืองการปกครอง. สืบค้น 20 มีนาคม 2567 จาก

https://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2015/TU_2015_5703011121_3740_3517.pdf

ธีรภัทร เจริญสุข. (2565). แก้ปัญหาวินัยจราจรแบบเงินแผ่นดินใหญ่. สืบค้น 20 มีนาคม 2567 จาก

<https://www.the101.world/china-traffic-solutions/>

เปิดสถิติอุบัติเหตุทางถนนคร่าชีวิตคนไทยเฉลี่ยชม.ละ 2 คน. (2565). สืบค้น 25 มีนาคม 2567 จาก

<https://www.thaipbs.or.th/news/content/313982>

ภิญชิตา ธนบุรณนินพัทธ์. (2565). การพัฒนาประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อลดอุบัติเหตุบน

ท้องถนน. สืบค้น 20 มีนาคม 2567 จาก <https://researchcafe.tsri.or.th/performance-improvement/>

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, คณะนิติศาสตร์. (2565). ควรแก้กฎหมายจราจรหรือจิตสำนึกผู้ขับขี่?. สืบค้น

20 มีนาคม 2567 จาก <https://www.bangkokbiznews.com/columnist/985513>

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (ม.ป.ป.). ย้อนดูสถิติเจ็บ-ตายบนถนนไทยปี 2564-2566 เดินหน้าสู่

เป้าหมายลดผู้เสียชีวิตก่อนปี 2570. สืบค้น 25 มีนาคม 2567 จาก <https://tdri.or.th/road-safety/>

สาเหตุของอุบัติเหตุจราจรทางบกและหลักสำคัญ. (2553). สืบค้น 25 มีนาคม 2567 จาก
<http://main.bangkokideaeasy.com/file/guidecenter/file48.pdf>

10 เหตุผล ทำไมประเทศไทยถึงไม่มีวินัยในการขับรถ. (ม.ป.ป.). สืบค้น 20 มีนาคม 2567 จาก
https://trafficthai.com/content_blog-140.html

10 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ในประเทศไทย. (2564). สืบค้น 20 มีนาคม 2567 จาก
<https://www.roojai.com/article/road-tips/10-reasons-for-car-accident/>

4 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน. (2566). สืบค้น 20 มีนาคม 2567 จาก
<https://www.krungsriautobroker.com/Content/4-causes-of-road-accidents>

อัจฉรา นิลรัตน์ทัย, และคณะ. (2564). การเสริมสร้างจิตสำนึกวินัยจราจรตามหลักพุทธสันติวิธี ศึกษากรณี
นักเรียนวิทยาลัยการอาชีพหลังสวน จังหวัดชุมพร. วารสารสันติศึกษาปริทรรศน์ มจร, 9(7),
3127-3143.