

มาตรการทางกฎหมายในการแก้ปัญหา การจอร์จติคขวางการจราจรในกรุงเทพมหานคร¹

นุศรา มัสเยาะ²

จากการศึกษาเกี่ยวกับมาตรการทางกฎหมายในการแก้ปัญหาการจอร์จติคขวางการจราจรในกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาการจอร์จติคขวางการจราจรในกรุงเทพมหานคร ตลอดจนวิเคราะห์ปัญหาข้อกฎหมายเพื่อนำเสนอแนวทางที่เหมาะสมในการแก้ปัญหาดังกล่าว ทำให้ผู้ศึกษาได้ทราบความเป็นมาของการจราจรและกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในประเทศไทย ตลอดจนแนวคิดในการบริหารงานจราจร แนวคิดด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่ แนวคิดเกี่ยวกับสิทธิและเสรีภาพ ทฤษฎีเรื่องการใช้สิทธิเกินส่วน การกระทำที่กฎหมายกำหนดให้เป็นความผิด และการลงโทษเพื่อข่มขู่ยับยั้ง

ข้อมูลจากกลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก ระบุว่า สถิติจำนวนรถจดทะเบียนใหม่ในปี 2565 ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2565 ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ตั้งแต่เดือนมกราคม - เดือนกันยายน 2565 มีจำนวน 176,312 คัน³ และจำนวนรถที่จดทะเบียนในพื้นที่กรุงเทพมหานครสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 มีจำนวนทั้งสิ้น 11,533,413 คัน⁴ นอกจากนี้ ข้อมูลจากสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทยยังระบุว่า จำนวนบ้านในกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2555 - 2564 มีจำนวนทั้งสิ้น 3,147,231 หลัง⁵ ทั้งนี้ จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น หากคำนวณอัตรารถยนต์ต่อบ้านหนึ่งหลังอย่างง่าย ๆ จะพบว่าบ้านในกรุงเทพมหานครหนึ่งหลังจะต้องมีที่จอดรถอย่างน้อย 4 คัน จึงจะเพียงพอสำหรับจำนวนรถที่มีอยู่ในกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน แต่ในความเป็นจริงหาได้เป็นเช่นนั้นไม่ ในสภาพความเป็นจริงบ้านเดี่ยวทั่วไปจะมีที่จอดรถเพียง 1 - 2 คัน เท่านั้น

¹บทความนี้เรียบเรียงจากการศึกษาอิสระ เรื่อง มาตรการทางกฎหมายในการแก้ปัญหการจอร์จติคขวางการจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยมีอาจารย์ที่ปรึกษา คือ รองศาสตราจารย์ประเทือง ธนิยผล และคณะกรรมการสอบ คือ รองศาสตราจารย์สุพร วงศ์ทองสรรค์ และ รองศาสตราจารย์รัล เล็งวิทยา

²นักศึกษานิเทศศาสตร์ สาขาวิชานิเทศศาสตร์ (ส่วนกลาง) คณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง

³กรมการขนส่งทางบก. จำนวนรถจดทะเบียนครั้งแรก [Online], Available URL: <https://web.dlt.go.th/statistics/>, 2565 (ตุลาคม, 7).

⁴กรมการขนส่งทางบก. จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 [Online], Available URL: <https://web.dlt.go.th/statistics/>, 2565 (ตุลาคม, 7).

⁵กองยุทธศาสตร์บริหารจัดการ. สถิติกรุงเทพมหานคร 2564 [Online], Available URL: <https://bit.ly/3OXWjZW>, 2565 (ตุลาคม, 7).

ปัญหาการจอดรถกีดขวางการจราจรบนทางเดินรถ ตามขอบทาง ไหล่ทาง ในตรอกซอยคยอย หรือบนที่สาธารณะ สามารถพบเห็นได้ทั่วไปในหมู่บ้านจัดสรร เขตชุมชน ในเมืองใหญ่โดยเฉพาะกรุงเทพมหานคร สร้างความเดือดร้อนรำคาญให้คนใช้รถใช้ถนนเป็นอย่างมาก บ่อยครั้งที่เราได้เห็นการโพสต์หรือการแบ่งปันเรื่องราวต่าง ๆ ผ่านสื่อสังคมออนไลน์ หรือจากรายงานข่าว เกี่ยวกับปัญหาการทะเลาะเบาะแว้งระหว่างเพื่อนบ้านที่มีการจอดรถขวางทางเข้าออกที่อยู่อาศัยกลายเป็นปัญหาใหญ่โตจนกระทั่งเกิดเป็นคดีความต่าง ๆ เช่น กรณีพาผู้ป่วยไปส่งโรงพยาบาลไม่ทันส่งผลให้ผู้ป่วยเสียชีวิต, กรณีมีการทำลายรถยนต์ที่จอดรถขวางหน้าบ้าน, กรณีนักศึกษาไปถึงห้องสอบช้าทำให้หมดสิทธิ์ในการสอบ ส่งผลให้ต้องเรียนจบปริญญาตรีซ้ำไปอีกหนึ่งปี เป็นต้น ตัวอย่างที่กล่าวมาล้วนเกิดจากปัญหาการจอดรถกีดขวางการจราจรทั้งสิ้น

จากการศึกษาพบว่า ปัญหาการจอดรถกีดขวางการจราจรในกรุงเทพมหานครมีที่มาจากหลายสาเหตุ เช่น หอพักหรือคอนโดมิเนียมที่จอดรถไม่เพียงพอเมื่อเทียบกับจำนวนห้องพัก ในหมู่บ้านจัดสรรแต่ละบ้านมีการต่อเติมพื้นที่ภายในบ้านจนไม่เหลือพื้นที่จอดรถ หรือมีรถหลายคันทำให้ที่จอดรถภายในบ้านไม่เพียงพอ จอดรถไว้หน้าบ้านเพื่อกันไม่ให้คนอื่นนำรถมาจอดหน้าบ้านของตนเอง เป็นต้น กล่าวโดยสรุปได้ว่า สาเหตุสำคัญซึ่งเป็นที่มาของปัญหานี้ คือ จำนวนรถที่มากเกินไปจนส่งผลให้ที่จอดรถไม่เพียงพอ ทำให้เจ้าของรถต้องนำรถของตนเองไปจอดไว้ตามสถานที่ต่าง ๆ เช่น บนทางเดินรถ หรือขอบทาง ไหล่ทาง ที่ผู้คนใช้สัญจรไปมา ตามตรอกซอยต่าง ๆ หรือแม้กระทั่งบนถนนบริเวณหน้าบ้านของตนเอง ซึ่งพฤติกรรมดังกล่าวเป็นที่มาของปัญหาการจราจรติดขัด อุบัติเหตุ การทะเลาะเบาะแว้ง ตลอดจนเหตุร้ายแรงต่าง ๆ เช่น รถดับเพลิงไม่สามารถเข้าไปถึงที่เกิดเหตุเพลิงไหม้ เนื่องจากมีรถจอดกีดขวางเส้นทาง ไม่สามารถนำผู้ป่วยฉุกเฉินไปส่งโรงพยาบาลได้ทัน เป็นต้น ซึ่งการนำรถไปจอดตามสถานที่ต่าง ๆ แม้จะเป็นที่สาธารณะก็ตาม ในบางครั้งอาจกลายเป็นการใช้สิทธิซึ่งมีแต่จะให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นอันมิชอบด้วยกฎหมาย หรือการใช้สิทธิเกินส่วน เนื่องจากการใช้สิทธิดังกล่าวไปกระทบสิทธิและก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ หรือเกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น

จากปัญหาการจอดรถกีดขวางการจราจร สร้างความเดือดร้อนรำคาญให้คนใช้รถใช้ถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นการใช้สิทธิซึ่งมีแต่จะให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นอันมิชอบด้วยกฎหมาย ดังกล่าวข้างต้น ผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษามาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทั้งนี้ ผู้ศึกษาพบว่าประเทศไทยมีกฎหมายหลายฉบับที่มีวัตถุประสงค์ในการควบคุมดูแลการจัดให้มีพื้นที่สำหรับจอดรถ ตลอดจนกำกับดูแลหรือควบคุมการใช้รถใช้ถนนโดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อม แต่อย่างไรก็ตาม มาตรการทางกฎหมายเหล่านั้นยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจอดรถกีดขวางการจราจร สร้างความเดือดร้อนรำคาญให้คนใช้รถใช้ถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานครที่มีอยู่ในปัจจุบันให้หมดไปได้ สภาพความเป็นจริงเหล่านี้แสดงให้เห็นได้ว่าอาจมีข้อบกพร่องบางประการที่ทำให้มาตรการทางกฎหมายต่าง ๆ ดังกล่าวไม่สามารถจัดการกับปัญหาการจอดรถกีดขวางการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ดังนี้

ปัญหาประการแรก หอพัก อพาร์ทเมนต์ และคอนโดมิเนียมที่ประกาศขายหรือให้เช่าในพื้นที่กรุงเทพมหานครส่วนใหญ่มีที่จอดรถไม่เพียงพอ ทั้งนี้ เนื่องจากกฎกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479 และที่แก้ไขเพิ่มเติม กำหนดให้อาคารชุดที่มีพื้นที่แต่ละครอบครัวตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป ต้องมีที่จอดรถยนต์ไม่น้อยกว่า 1 คันต่อ 1 ครอบครัว ตลอดจนข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544 และที่แก้ไขเพิ่มเติม กำหนดให้อาคารอยู่อาศัยรวมหรืออาคารชุดที่มีพื้นที่ห้องชุดแต่ละห้องชุดตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป ต้องมีที่จอดรถ 1 คันต่อ 1 ห้องชุด แต่ตามข้อเท็จจริงในปัจจุบัน ขนาดห้องของหอพัก อพาร์ทเมนต์ หรือคอนโดมิเนียมที่ขายหรือให้เช่าส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นห้องสตูดิโอ ซึ่งมีขนาดห้องไม่เกิน 30 ตารางเมตร เท่านั้น หรือเป็นห้องขนาด 1 ห้องนอน ที่มีหลากหลายขนาดตั้งแต่ขนาดเล็กไม่เกิน 30 ตารางเมตร ไปจนถึง 50 ตารางเมตร ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวไม่ถึง 60 ตารางเมตรตามที่กฎหมายบังคับให้ต้องจัดให้มีที่จอดรถ 1 คันต่อ 1 ห้อง จากกฎหมายดังกล่าวส่งผลให้โครงการก่อสร้างคอนโดมิเนียมไม่จำเป็นต้องจัดให้มีที่จอดรถครบถ้วนตามจำนวนห้องชุดภายในโครงการ เนื่องจากขนาดของห้องชุดภายในโครงการมีพื้นที่ไม่ถึง 60 ตารางเมตรนั่นเอง ซึ่งส่วนใหญ่โครงการก่อสร้างคอนโดมิเนียมจะออกแบบโครงการให้มีจำนวนที่จอดรถเพียงร้อยละ 30 - 40 ของจำนวนห้องชุดทั้งหมดเท่านั้น จึงไม่เพียงพอต่อจำนวนผู้อยู่อาศัยที่ส่วนใหญ่มีรถยนต์ส่วนตัว ทำให้ผู้อยู่อาศัยต้องนำรถยนต์ไปจอดในพื้นที่สาธารณะหรือพื้นที่อื่น ๆ ที่อยู่บริเวณโดยรอบคอนโดมิเนียมนั้น

ปัญหาประการที่สอง การจอดรถกีดขวางในทางหรือพื้นที่ส่วนบุคคลไม่สามารถนำพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติมเข้าไปบังคับใช้ได้ แม้ว่าพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ จะกำหนดห้ามมิให้ผู้ขับขี่จอดรถในลักษณะกีดขวางการจราจร กล่าวคือ กีดขวางการใช้ “ทาง” ของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง จี๋ หรือไล่ต้อนสัตว์ โดยกำหนดให้ “ทาง” หมายความว่ารวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรก็ตาม แต่ปัญหาที่พบเจอในกรุงเทพมหานครอย่างมากในปัจจุบัน คือ มีการจอดรถกีดขวางการจราจรในซอยส่วนบุคคลหรือในหมู่บ้านจัดสรร โดยจอดอยู่บนทางเดินรถ ตามขอบทาง หรือไหล่ทาง หรือช่องทางเดินรถฝั่งใดฝั่งหนึ่ง ซึ่งกรณีดังกล่าวอาจเป็นที่มาของอุบัติเหตุต่าง ๆ ซึ่งส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน

“ทาง” ถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะสถานที่เกิดเหตุในคดีจราจรจะต้องเกิดขึ้นใน “ทาง” เสียก่อน เมื่อเหตุการณ์เกิดขึ้นในทางแล้ว จึงนำเอาตัวบทกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ เข้าไปพิจารณาได้ แต่หากสถานที่เกิดเหตุไม่ใช่ “ทาง” ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ แล้ว ก็ไม่สามารถนำเอาตัวบทกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ ไปปรับใช้ได้ ยกตัวอย่างในซอยส่วนบุคคล หรือหมู่บ้านจัดสรรที่มีรั้วรอบขอบชิด มีพนักงานรักษาความปลอดภัยดูแลการเข้าออกบริเวณหมู่บ้าน มีการตรวจสอบไม่ให้บุคคลภายนอกผ่านเข้าออกในหมู่บ้านได้โดยง่าย หรือกรณีซอยส่วนบุคคลที่สงวนสิทธิ์การเข้าออกไว้ให้เฉพาะผู้พักอาศัยภายในซอยเท่านั้น มิได้ยินยอมให้บุคคลภายนอกใช้เป็นทางผ่าน ซึ่งเป็นการหวงกั้นเอาไว้ดูแลกันเอง เช่น กำหนดให้รถที่เข้าออกหมู่บ้านต้องติดสติ๊กเกอร์ รถที่ไม่มีสติ๊กเกอร์ต้องแลกบัตรผ่านหรือมีการเก็บค่าใช้จ่ายในการสัญจรผ่านซอย ดังนั้น ถนนในหมู่บ้านจัดสรรและซอยดังกล่าวจึงมีไว้อำนวยความสะดวก

ความสะดวกสำหรับผู้ที่อยู่ในหมู่บ้านหรือในซอยนั้น ๆ เท่านั้น ไม่ใช่ทางตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ เนื่องจากเจ้าของมิได้อนุญาตให้ประชาชนทั่วไปใช้ในการจราจร จึงไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ

ปัญหาประการที่สาม ปัญหาเกี่ยวกับมาตรการในการลงโทษสำหรับความผิดฐานจอดรถกีดขวางการจราจร กล่าวคือ ตามมาตรา 148 พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ กำหนดอัตราโทษสำหรับความผิดฐานจอดรถกีดขวางการจราจรไว้เพียงโทษปรับในอัตราไม่เกินสองพันบาทเท่านั้น นอกจากนั้น มาตรการตัดคะแนนความประพฤติในการขับรถตามระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565 ที่เป็นมาตรการเสริมในการสร้างวินัยการขับขี่เพิ่มเติมจากการออกใบสั่ง เพื่อลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ได้กำหนดให้ความผิดฐานจอดรถกีดขวางการจราจรอยู่ในกลุ่มที่จะถูกตัดคะแนน 1 คะแนน เมื่อผู้กระทำความผิดไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่งภายในเวลาที่กำหนดเท่านั้น แทนที่จะเป็นความผิดที่ผู้กระทำความผิดจะต้องถูกตัดคะแนนทันที 1 คะแนน เนื่องจากการจอดรถกีดขวางการจราจรก็เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในปัจจุบันเช่นกัน ซึ่งค่าปรับและมาตรการในการตัดคะแนนความผิดดังกล่าวถือว่าน้อยมากเมื่อเทียบกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น ผู้ขับขี่จึงไม่เกรงกลัวต่อกฎหมายและละเลยไม่ปฏิบัติตามกฎหมายอยู่บ่อยครั้ง

จากการศึกษามาตรการทางกฎหมายในการแก้ปัญหาการจอดรถกีดขวางการจราจรในกรุงเทพมหานคร ผู้ศึกษาเห็นสมควรเสนอแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยปรับปรุง แก้ไข หรือเพิ่มเติมกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1. ปัญหาหอพัก อพาร์ทเมนต์ และคอนโดมิเนียมที่ประกาศขายหรือให้เช่าในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ส่วนใหญ่มีที่จอดรถไม่เพียงพอ ควรแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กฎกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) ซึ่งออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคาร พ.ศ. 2479 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2544 และที่แก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

1.1 กฎกระทรวง ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2517) § ข้อ 2 (3)

จากเดิม “ให้กำหนดประเภทของอาคารซึ่งต้องมีที่จอดรถยนต์ ที่กลับรถยนต์ และทางเข้าออกรถยนต์ไว้ ดังต่อไปนี้

(3) อาคารชุดที่มีพื้นที่แต่ละครอบครัวตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป”

แก้ไขเป็น “ให้กำหนดประเภทของอาคารซึ่งต้องมีที่จอดรถยนต์ ที่กลับรถยนต์ และทางเข้าออกรถยนต์ไว้ ดังต่อไปนี้

(3) อาคารชุดที่มีพื้นที่แต่ละครอบครัวตั้งแต่ 30 ตารางเมตรขึ้นไป”

1.2 ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานครฯ ข้อ 83

จากเดิม “อาคารตามประเภทต่อไปนี้ ต้องมีที่จอดรถ ที่กลับรถ และทางเข้าออกของรถ คือ

(3) อาคารอยู่อาศัยรวมหรืออาคารชุด ที่มีพื้นที่ห้องชุดแต่ละห้องชุดตั้งแต่ 60 ตารางเมตรขึ้นไป”

แก้ไขเป็น “อาคารตามประเภทต่อไปนี้ ต้องมีที่จอดรถ ที่กั๊บรถ และทางเข้าออกของรถ คือ
(3) อาคารอยู่อาศัยรวมหรืออาคารชุด ที่มีพื้นที่ห้องชุดแต่ละห้องชุดตั้งแต่ 30 ตารางเมตร
ขึ้นไป”

โดยกำหนดเงื่อนไขเวลาในการบังคับใช้กฎหมายทั้งสองฉบับเพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้
เตรียมความพร้อมก่อนมีผลบังคับใช้ไม่น้อยกว่า 1 ปี

2. ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจรในทางส่วนบุคคลในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ควรแก้ไข
ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 4 (2)
จากเดิม “ในพระราชบัญญัตินี้

“ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม
ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึง
ทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศ
ให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ”

แก้ไขเป็น “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า
ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความ
รวมถึงทางส่วนบุคคลที่มีประชาชนใช้ร่วมกันไม่น้อยกว่าสิบครัวเรือน หรือที่หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรได้
ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ”

หรืออีกแนวทางหนึ่ง คือ ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจรออกประกาศกำหนดให้ทางส่วนบุคคล
ที่มีประชาชนใช้ร่วมกันไม่น้อยกว่าสิบครัวเรือนเป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย

นอกจากนั้น รัฐต้องดูแลให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด มีการประสานความร่วมมือ
ระหว่างทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นเอกชนเจ้าของพื้นที่ เจ้าพนักงานท้องถิ่นและพนักงานเจ้าหน้าที่
ของกรุงเทพมหานคร ตลอดจนเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งเป็นเจ้าพนักงานจราจร เพื่อให้ประชาชนเกิดความเกรง
กลัวต่อกฎหมาย อันอาจลดการกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรซึ่งรวมไปถึงการจอดรถกีดขวาง
การจราจรในทางหรือพื้นที่ส่วนบุคคลลงได้ไม่มากนักย ึ่งนี้ เพื่อเป็นการลดโอกาสที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
อันนำมาซึ่งความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้อยู่อาศัยในซอยส่วนบุคคลหรือในหมู่บ้าน
จัดสรรทั้งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและพื้นที่อื่น ๆ ทั่วประเทศ

3. ปัญหามาตรการในการลงโทษสำหรับความผิดฐานจอดรถกีดขวางการจราจร ควรแก้ไข
ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบกพ.ศ. 2522 และที่แก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 148
และระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับ
รถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565

3.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบกฯ มาตรา 148

จากเดิม “มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา 8
วรรคหนึ่ง มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 14 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 38

มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 44 มาตรา 51 มาตรา 54 มาตรา 55 วรรคหนึ่ง มาตรา 57 มาตรา 58 มาตรา 60 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 68 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 73 วรรคสอง มาตรา 74 มาตรา 76 มาตรา 83 มาตรา 84 มาตรา 87 มาตรา 88 มาตรา 96 วรรคหนึ่ง มาตรา 97 มาตรา 101 มาตรา 107 มาตรา 108 มาตรา 109 มาตรา 110 มาตรา 111 มาตรา 112 มาตรา 114 วรรคหนึ่ง มาตรา 118 มาตรา 119 มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 122 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 123 วรรคหนึ่ง มาตรา 123/2 มาตรา 124 มาตรา 126 มาตรา 129 หรือมาตรา 133 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินสองพันบาท

ถ้าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา 122 วรรคสอง ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง”

แก้ไขเป็น “มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 6 วรรคหนึ่งหรือวรรคสอง มาตรา 8 วรรคหนึ่ง มาตรา 9 มาตรา 10 มาตรา 11 มาตรา 14 วรรคหนึ่ง มาตรา 20 มาตรา 36 มาตรา 37 มาตรา 38 มาตรา 41 มาตรา 42 มาตรา 44 มาตรา 51 มาตรา 54 มาตรา 55 วรรคหนึ่ง มาตรา 57 มาตรา 58 มาตรา 60 มาตรา 62 มาตรา 63 มาตรา 68 มาตรา 69 มาตรา 70 มาตรา 71 มาตรา 73 วรรคสอง มาตรา 74 มาตรา 76 มาตรา 83 มาตรา 84 มาตรา 87 มาตรา 88 มาตรา 96 วรรคหนึ่ง มาตรา 97 มาตรา 101 มาตรา 107 มาตรา 108 มาตรา 109 มาตรา 110 มาตรา 111 มาตรา 112 มาตรา 114 วรรคหนึ่ง มาตรา 118 มาตรา 119 มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 122 วรรคหนึ่งหรือวรรคสาม มาตรา 123 วรรคหนึ่ง มาตรา 123/2 มาตรา 124 มาตรา 126 มาตรา 129 หรือมาตรา 133 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสี่พันบาท”

ถ้าผู้ขับขีรถกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งซ้ำ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

ถ้าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา 122 วรรคสอง ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง”

3.2 ระเบียบว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขเกี่ยวกับระบบการบันทึกคะแนนความประพฤติในการขับรถของผู้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ พ.ศ. 2565

แก้ไขโดยตัดข้อความผิดฐานจอร์ตผิดฝ่าฝืนกฎหมาย ซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ลำดับที่ 25 ออกจากบัญชีข้อความผิดที่ตัดคะแนนเมื่อไม่ชำระค่าปรับโดยไม่มีเหตุอันสมควรแนบท้ายระเบียบฯ และนำไปกำหนดไว้ในระเบียบฯ ข้อ 11.1 เป็นข้อหาที่ถูกตัดคะแนนทันทีครั้งละ 1 คะแนน เมื่อมีการกระทำความผิด

ทั้งนี้ นอกจากการแก้ไขปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายดังกล่าวข้างต้นแล้ว ปัจจัยสำคัญที่จะทำให้ปัญหาการจอร์ตกีดขวางการจราจรได้รับการแก้ไขอย่างแท้จริง คือการปลูกฝังวัฒนธรรมการมีระเบียบวินัยในการอยู่ร่วมกันในสังคม และควรมีการส่งเสริมความรู้และความเข้าใจในกฎหมายจราจร การสร้างวินัยจราจร ปลูกฝังความคิดและสร้างจิตสำนึกที่ดีเกี่ยวกับการเคารพกฎหมายจราจร โดยเริ่มต้นตั้งแต่วัยเด็กจากครอบครัว โรงเรียน ชุมชน เพื่อสร้างความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรจะต้องเข้มงวดกวดขัน และจริงจัง

ในการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ไม่ใช่คุลยพินิจ หรือระบบอุปถัมภ์ช่วยเหลือผู้กระทำความผิดทั้งหมดที่กล่าวมานี้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน ตลอดจนสามารถยับยั้งผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร และส่งเสริมให้ประชาชนมีจิตสำนึกและมีพฤติกรรมระมัดระวังในการขับขี่มากยิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก. จำนวนรถจดทะเบียนครั้งแรก [Online]. Available URT:

<https://web.dlt.go.th/statistics/>. 2565 (ตุลาคม, 7).

กรมการขนส่งทางบก. จำนวนรถจดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2565 [Online]. Available URT:

<https://web.dlt.go.th/statistics/>. 2565 (ตุลาคม, 7).

กองยุทธศาสตร์บริหารจัดการ. สถิติกรุงเทพมหานคร 2564 [Online]. Available URT:

<https://bit.ly/3OXWjZW>. 2565 (พฤศจิกายน, 30).