

# ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนต่อจุดตรวจจราจร

## ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น

### Police Officers and Citizens' Attitudes toward Traffic Checkpoints

#### in Nakorn Khon Kaen Municipality

สุวิทย์ ภูหนองโอ<sup>1</sup>

#### บทคัดย่อ

บทความนี้นำเสนอผลที่ได้จากการวัดทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนต่อการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ จุดสกัด ทางจราจรของเจ้าพนักงาน ข้อมูลที่ใช้ในการเขียนรายงานนี้ได้มาจากการสัมภาษณ์เชิงลึกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในสังกัดสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่นและประชาชนกลุ่มละ 12 คน และจากการประชุมกลุ่มย่อยของทั้ง 2 กลุ่ม การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณใช้ค่าร้อยละ ส่วนข้อมูลเชิงคุณภาพใช้การวิเคราะห์เนื้อหาสาระ

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเห็นว่า ตนเองได้ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างชัดเจนและเหมาะสมแล้ว แต่ในบางกรณีอาจจะมีคามไม่เสมอภาคบ้างเพราะต้องทำงานภายใต้ระบบอุปถัมภ์ และขณะเดียวกันเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ส่วนประชาชนกลับมองว่า การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นการแสวงหาผลประโยชน์ และทำความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จึงได้รวมตัวกันจัดตั้งกลุ่มโซเชียลเน็ตเวิร์ค เพื่อแจ้งสถานที่จุดตรวจและโจมตีการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ อีกทั้งยังมองว่าการขาดการสื่อสารที่ดีระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับประชาชนเป็นอุปสรรคสำคัญในการสร้างความร่วมมือในการทำงานระหว่างตำรวจกับประชาชน

#### Abstract

This report presents a result from an assessment of the attitudes of the traffic police officers at the Khon Kaen City Police Bureau and that of the residents in the Nakorn Khon Kaen Municipality towards the set up and operations of traffic checkpoints. Data upon which this report was based were collected through in-depth interviews and focus group discussion of 24 key informants, including 12 traffic police officers and 12 citizen representatives. The method of percentage analysis was used for quantitative data and content analysis for qualitative data.

---

<sup>1</sup> นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการบริหารงานตำรวจและชุมชน วิทยาลัยการปกครองท้องถิ่น มหาวิทยาลัยขอนแก่น

The results from data analyses indicate clearly that the police officers have a favorable attitude. However, they view that even though strict law enforcement is essential to city traffic management; equitable traffic law enforcement is frequently complicated by clientelism. Also, the traffic officers' safety is of paramount importance. On the other hand, citizens' distrust of the traffic police is caused by their own perception that police officers are corrupt. This negative attitude emerged out of distrust has led to the emergence of online forums, blogs, and social networking websites that report the locations of traffic checkpoints. These online channels sabotage traffic law enforcement and other security-related activities. Based on the research findings, the strained relationship stems from miscommunication between citizens and traffic officers.

**คำสำคัญ:** กฎหมายจราจร การตั้งด่านจราจร ตำรวจชุมชนสัมพันธ์

**Keywords:** Traffic Law, Traffic Checkpoint, Community-Police Relations

## บทนำ

มาตรการการรักษาความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน ถือเป็นบทบาทหน้าที่พื้นฐานและจำเป็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการพิทักษ์สันติราษฎร์ ซึ่งนอกเหนือไปจากการกวดขันจับกุมผู้ที่กระทำความผิดกฎหมายแล้ว เจ้าหน้าที่ตำรวจยังต้องปฏิบัติงานเพื่อปลูกฝังค่านิยมที่ดีให้แก่ประชาชน โดยเฉพาะค่านิยมในการขับขี่รถจักรยานยนต์และยานพาหนะอื่น ๆ อย่างปลอดภัย ซึ่งบทบาทหน้าที่ในการปลูกฝังค่านิยมดังกล่าว เป็นการช่วยป้องกันการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจากอุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งถือเป็นมูลเหตุสำคัญอันดับ 1 ของการเสียชีวิตของคนไทย

ปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกไม่ได้เกิดเฉพาะในประเทศไทยเท่านั้น แต่เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นทั่วทุกประเทศ จากสถิติผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางบกทั่วโลกในปีหนึ่ง ๆ มีผู้เสียชีวิตถึง 1.3 ล้านคน หรือทุกนาที่จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ 25 คน และทำให้มีผู้พิการถึงปีละ 50 ล้านคน สำหรับประเทศไทยอุบัติเหตุจราจรทางบกยังเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญ และพบว่าในปี พ.ศ. 2552 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบกสูงถึง 10,141 คน โดยอัตราของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ร้อยละ 60-70 เป็นกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์และไม่สวมหมวกนิรภัย หมวกนิรภัยหรือที่ชาวบ้านเรียกกันว่า หมวกกันน็อก เป็นอุปกรณ์สำคัญที่ผู้ขับขี่และคนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์จะต้องสวมใส่ขณะขับขี่ เพราะเมื่อเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงต่าง ๆ มักจะได้รับการกระแทกกับตัวรถหรือพื้นผิวถนนจนร่างกายหรือศีรษะได้รับบาดเจ็บ

หมวกนิรภัยจึงเป็นอุปกรณ์ชิ้นสำคัญที่จะคอยปกป้องศีรษะและลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ จากข้อมูลของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในช่วงปี พ.ศ. 2542-2550 พบว่ารถจักรยานยนต์

เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด (แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552 - 2555) ซึ่งจากการเปรียบเทียบระหว่างผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขณะขับขี่สวมหมวกนิรภัยและรัดสายรัดคาง พบว่าสามารถลดความสูญเสียลงได้ ร้อยละ 72 ลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้ถึงร้อยละ 39 อย่างไรก็ตามก็ขึ้นอยู่กับความเร็วของรถจักรยานยนต์ในขณะขับขี่ด้วย

นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุที่ไม่สวมหมวกนิรภัยและไม่รัดสายรัดคาง โอกาสที่จะได้รับความกระทบกระเทือนทางศีรษะร้อยละ 11.4 แต่ในผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยพบการบาดเจ็บที่ศีรษะถึงร้อยละ 30.83 และเมื่อพิจารณาเฉพาะผู้ที่ได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะพบว่าเป็นผู้ที่บาดเจ็บที่ไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 90.3 แต่หากสวมหมวกนิรภัยในขณะขับขี่แล้วเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะสามารถลดการบาดเจ็บในสมองได้ถึง 2 เท่า และลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสทางสมองจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ลงได้ถึง 3 เท่า (วัลักษณ์สุดา พัฒนไฟโรจน์, 2549) สถิติการจับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ปี พ.ศ. 2553 จำนวน 41,017 ราย และในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวน 47,373 ราย โดยเมื่อเปรียบเทียบสถิติการจับกุมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ในปี พ.ศ. 2553 กับปี พ.ศ. 2554 แล้ว มีสถิติเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2553 จำนวน 6,256 ราย (สถิติการจับกุมงานจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น) ขณะเดียวกันหากดูสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกและมีผู้เสียชีวิต ในปีงบประมาณปี 2553 จากเดือนตุลาคม 2552 ถึง 30 กันยายน 2553 มีจำนวน 72 ราย และในปีงบประมาณปี 2554 จากเดือนตุลาคม 2553-30 กันยายน 2554 มีจำนวน 69 ราย และในจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางบก ส่วนใหญ่เป็นผู้ที่เสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย

จากสถิติการจับกุมและสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในกรณีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยดังกล่าวข้างต้นแล้ว นับได้ว่าเป็นตัวเลขที่น่าตกใจและอยู่ในสถานการณ์ที่น่าเป็นห่วงซึ่งหากปล่อยให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมเช่นนี้ต่อไป ในอนาคตย่อมส่งผลเสียก่อให้เกิดปัญหาทางสังคมอันได้แก่ ครอบครัวและบุตรหลาน อย่างไม่มีหนทางหลีกเลี่ยง ด้วยเหตุนี้ปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงไม่ใช่ปัญหาที่หน่วยงานของรัฐโดยเฉพาะอย่างยิ่งเจ้าหน้าที่ตำรวจจะนำมาตราการการบังคับใช้กฎหมายแล้ว จะสามารถแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบกได้เพียงหน่วยงานเดียว เพราะการบังคับใช้กฎหมายในสังคมไทยยังอ่อนแอ ขาดความเด็ดขาดต่อเนื่องและสม่ำเสมอ จะนำมาตราการต่าง ๆ มาใช้อย่างเข้มงวด ก็ต่อเมื่อเป็นช่วงเทศกาลสำคัญ อาทิ เทศกาลปีใหม่และ เทศกาลสงกรานต์ เท่านั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า ปัญหาการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นปัญหาเชื่อมโยงไปเกือบจะทุกองค์กรหรือทุกบริบทในสังคม และจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับความร่วมมือจากหลาย ๆ ฝ่าย ทั้งภาครัฐ และภาคเอกชน

ในปัจจุบันเชื่อว่าการตั้งจุดตรวจเป็นวิธีการหนึ่งในหลาย ๆ วิธีที่ทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น ทั้งนี้ จุดตรวจ ด้านตรวจและจุดสกัดนั้นมีความแตกต่างกัน กล่าวคือด้านตรวจหมายถึง สถานที่ทำการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในทางเดินรถหรือทางหลวง โดยระบุสถานที่ไว้ชัดเจนเป็นการถาวรการตั้งด้านตรวจจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีหรือผู้มีอำนาจตามกฎหมาย (พ.ร.บ.จราจร พ.ศ. 2522) ในขณะที่ จุดตรวจ หมายถึง

สถานที่ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ออกตรวจค้น เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถ หรือทางหลวงในกรณีปกติเป็นการชั่วคราว โดยมีกำหนดระยะเวลาเท่าที่จำเป็นอย่างยิ่ง การปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว แต่ต้องไม่เกิน 24 ชั่วโมง เมื่อเสร็จสิ้นภารกิจดังกล่าวต้องยกเลิกจุดตรวจทันที ต้องได้รับอนุมัติ จากผู้บังคับบัญชาในระดับหัวหน้าสถานีตำรวจหรือผู้รักษาการแทนขึ้นไป ส่วนจุดสกัด หมายถึง สถานที่ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถ หรือทางหลวง

ดังนั้น ผู้วิจัยในฐานะที่เป็นข้าราชการตำรวจ ปฏิบัติหน้าที่ตำแหน่งรองสารวัตรจราจร สถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น มีความคาดหวังและตั้งคำถามอยู่ในใจเสมอว่าจะทำอย่างไรที่จะให้ผู้ขับขี่และคนซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนนทุกครั้ง โดยผู้ขับขี่เองจะต้องรู้สึกตระหนกอยู่เสมอถึงประโยชน์ที่ได้รับจากการสวมหมวกนิรภัย เพื่อเป็นแบบอย่างให้กับกลุ่มคน ชุมชน หมู่บ้าน และสังคม จนก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางความรู้สึกนึกคิดในเชิงบวก ต่อมาตรการในการรักษาความปลอดภัยบนท้องถนนของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ด้วยเหตุผลดังกล่าวผู้วิจัยจึงทำการประเมินทัศนคติและความคิดเห็นของเจ้าพนักงานตำรวจจราจร และของประชาชน เกี่ยวกับมาตรการในการตั้งจุดตรวจ ด้านตรวจ จุดสกัดยานพาหนะ เพื่อนำผลที่ได้จากการสำรวจนี้ไปเป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนาปรับปรุงมาตรการใน การรณรงค์เพื่อเสริมให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในการรณรงค์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาสภาพปัญหาการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด ในมุมมองของเจ้าพนักงานจราจร
2. เพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชนที่มีต่อการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ จุดสกัดของเจ้าพนักงานตำรวจจราจร
3. เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนามาตรการในการรักษาความปลอดภัยบนท้องถนน ของสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น โดยเฉพาะในด้านความปลอดภัยของผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

### วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

#### มิติเชิงกฎหมายของการบังคับให้ประชาชนสวมหมวกนิรภัยในขับขี่รถจักรยานยนต์

ในการทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่อรักษาวินัยจราจรของประชาชน ประกอบไปด้วยอำนาจและหน้าที่ของตำรวจที่ถูกกำหนดไว้โดยกฎหมายดังต่อไปนี้พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 122 บัญญัติไว้ว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย (ศักดิ์ดา เตชะเกรียงไกร, 2554)

วิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายนั้น ให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวงโดยมิให้ใช้บังคับแก่ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับถือลัทธิศาสนาอื่นใดที่ใช้ผ้าโพกศีรษะตามประเพณีนิยมนั้น หรือ บุคคลใดที่กำหนดในกฎกระทรวงทั้งนี้ มาตรา 148 วรรคท้าย บัญญัติไว้ว่า ถ้าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์กระทำผิดตามมาตรา 122 วรรคสอง ผู้กระทำต้องระวางโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง โดยมีวิธีดำเนินการเปรียบเทียบปรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ดังต่อไปนี้เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบเห็นการกระทำผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ก็จะสามารถดำเนินการว่ากล่าวตักเตือนผู้ขับขี่ หรือออกไปสั่งให้แกะนั้น สำหรับกรณีที่ออกไปสั่งโดยไม่พบตัวผู้กระทำผิดหรือไม่พบเห็นผู้ขับขี่ เจ้าพนักงานจราจร หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้ออกไปสั่งจะติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถ ในที่ที่เห็นได้ง่าย (มาตรา 140) และเมื่อพ้นระยะเวลาตามที่กำหนดให้ไปรายงานตัวแล้ว ไม่มีผู้ใดมารายงานตัวตามใบสั่ง ก็จะดำเนินการออกหมายเรียกและตรวจสอบข้อมูลใบสั่งต่อผู้เป็นเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถหมาย เลขทะเบียนตามที่ปรากฏในใบสั่ง โดยวิธีการเช่นเดียวกับการดำเนินการในกรณีที่พบตัวผู้กระทำผิดข้างต้นเมื่อเจ้าพนักงานได้ออกใบสั่งให้แก่ผู้กระทำผิดแล้ว

นอกจากนี้ ผู้กระทำผิดจะต้องมารายงานตัวหรืออาจชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ ภายใน 7 วัน ตามข้อกำหนดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้พนักงานสอบสวนทำการเปรียบเทียบปรับ และหากฝ่าฝืน ไม่ชำระค่าปรับตามใบสั่ง มีความผิดอีกข้อหาหนึ่งที่ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท และอาจถูกยึดใบอนุญาตขับขี่ไว้ไม่เกิน 60 วัน ซึ่งการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกที่กระทำโดยพนักงานสอบสวนนั้น เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบ ณ สถานที่ที่ระบุไว้ในใบสั่งหรือสถานที่ที่อธิบดีกำหนดแล้ว ถือว่าคดีอาญาเป็นอันเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 หากมีการเปรียบเทียบปรับตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางบกและพระราชบัญญัติรถยนต์ดังกล่าว เมื่อผู้ต้องหาได้ชำระค่าปรับตามจำนวนที่อธิบดีหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมาย เปรียบเทียบภายในสามสิบวันแล้ว ถือว่าคดีเลิกกันตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 37 และเมื่อคดีอาญาเลิกกันสิทธินำคดีอาญามาฟ้องย่อมระงับประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 39 (3) เช่นกัน (ศรานนท์ หอมทรัพย์, 2542)

หากการดำเนินการต่อผู้กระทำผิดจราจรร้ายแรงหรือกรณีไม่ยอมให้เปรียบเทียบปรับ พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบต้องทำการสอบสวนแล้วดำเนินการตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา หรือหากอยู่ในอำนาจศาลแขวงก็ให้ดำเนินการตามพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลแขวง และวิธีพิจารณาความอาญาในศาลแขวง แล้วแต่กรณีในการดำเนินการต่อผู้กระทำผิดกรณีเพิกเฉยต่อใบสั่งหรือคำสั่งของเจ้าพนักงาน ซึ่งก็คือผู้กระทำผิดไม่มารายงานตัว กฎหมายได้กำหนดมาตรการในทางปฏิบัติโดยการออกหมายเรียกและตรวจสอบข้อมูลใบสั่ง และดำเนินการออกหมายเรียกผู้ขับขี่หรือเจ้าของรถให้มารายงานตัวที่พนักงานสอบสวน ในกรณีดังกล่าวนี้ ผู้รับหมายเรียกต้องมารายงานตัวตามวัน เวลา และสถานที่ที่ระบุในหมายเรียก และให้พนักงานสอบสวนดำเนินการเปรียบเทียบปรับหรือว่ากล่าวตักเตือนผู้ได้รับหมายเรียกดังกล่าว หรือมีหนังสือแจ้งไปยังนายทะเบียนขนส่ง ให้งดรับชำระ

ภาษีประจำปี สำหรับรถคันนั้นไว้เป็นการชั่วคราว จนกว่าจะได้รับแจ้งจากเจ้าพนักงานสอบสวนว่า ได้มีการปฏิบัติตามหมายเรียกแล้ว การดำเนินการทางกฎหมายต่อผู้กระทำความผิด ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นวิธีการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ถูกจับกุมให้สามารถผ่อนคลายความเคร่งครัดทางด้านกฎหมาย แม้ว่าจะมีตัวบทกฎหมายให้อำนาจแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร แต่การทำงานก็ยังเป็นปัญหา ซึ่งเป็นปัญหาที่พบโดยทั่วไปในวงจรรถยนต์นโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ซึ่งรายละเอียดปรากฏในส่วนต่อไป

กฎหมายจราจรในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการสวมหมวกนิรภัยจึงถือเป็นนโยบายที่ภาครัฐใช้ในการควบคุมพฤติกรรมของประชาชน (ถวัลย์รัฐ วรเทพพิพิพงษ์, 2540; วรเดช จันทรร, 2554) ซึ่งปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมีทั้งสิ้น 3 ประการ (ศักดิ์ดา เตชะเกรียงไกร, 2554) คือ (1) ความคลุมเครือของตัวบทกฎหมายเกี่ยวกับหมวกนิรภัยและการจราจรเอง (2) การรักษาระเบียบวินัยของประชาชน และ (3) การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าพนักงานตำรวจจราจร

ทั้งนี้ผลการวิจัยพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษาคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น (อ้างอิงในศักดิ์ดา เตชะเกรียงไกร, 2554) พบว่า นักศึกษาส่วนใหญ่มีความรู้เรื่องหมวกนิรภัยคือหมวกที่ป้องกันและลดการกระแทกที่ศีรษะจากอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 100 มีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 25.6 ประสบอุบัติเหตุ โดยไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 70.7 นักศึกษาสวมหมวกนิรภัยบางครั้ง ร้อยละ 80.0 ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 14.4 และสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำเพียง ร้อยละ 5.63 เหตุผลที่สวมหมวกนิรภัยมากที่สุดคือ กลัวตำรวจจับ ร้อยละ 54.7 เหตุผลที่สวมหมวกนิรภัยเพราะเกรงว่าจะเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 7.8 เหตุผลที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมาจากระยะทางที่ขับขี่ใกล้ ร้อยละ 43.5 รองลงมา รूसีกีราคาญ ร้อน อึดอัด ร้อยละ 30.3

ดังนั้น ถึงแม้กฎหมายว่าด้วยการสวมหมวกนิรภัยจะมีเจตนารมณ์ที่ดีต่อสวัสดิภาพของประชาชนผู้ใช้ท้องถนน แต่ก็ยังพบว่าประชาชนมักจะฝ่าฝืนด้วยการไม่สวมใส่หมวกนิรภัยในหลากหลายสถานการณ์ หรือกล่าวได้อีกนัยหนึ่งว่าตัวบทกฎหมายนั้น แม้จะมีความคลุมเครืออยู่บ้าง แต่ก็มีเนื้อหาสาระเพื่อรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน แต่สำหรับตัวประชาชนเองนั้นจำเป็นต้องมีความรู้ความเข้าใจในกฎหมายและประพฤติปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดเพื่อผลประโยชน์ของตนเองและผู้อื่น

#### การมีส่วนร่วมของประชาชนและการสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนมีวินัยจราจร

หัวใจของกระบวนการนโยบายสาธารณะ คือ การมีส่วนร่วมของประชาชนซึ่งหมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในการคิดริเริ่ม การพิจารณาตัดสินใจ การปฏิบัติ และรับผิดชอบในเรื่องต่าง ๆ อันมีผลกระทบต่อตัวประชาชนเอง เพื่อสนับสนุน กตัตัน เรียกร้อง และตรวจสอบภาครัฐ และภาคธุรกิจให้ทำงานด้วยความโปร่งใสและมีประสิทธิภาพ กิจกรรมและโครงการต่าง ๆ ของทั้งภาครัฐและภาคเอกชนจึงจะได้ดำเนินไป อย่างสอดคล้องกับสภาพที่แท้จริงของชุมชน (ศิริพร อินนะลา, 2545; ประมวลศิลป์ โภคสวัสดิ์, 2552) อนึ่ง การมีส่วนร่วมของประชาชนสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ คือ

1. พิจารณาจากช่วงเวลาในการเข้าร่วมกิจกรรมโดยลักษณะการเข้าร่วมอาจครอบคลุมถึงการเข้าร่วมในช่วงจังหวะเวลาต่าง ๆ เช่น ชาวบ้านมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหา พิจารณาปัญหา จัดระดับความสำคัญของปัญหา ชาวบ้านมีส่วนร่วมในการค้นหาสาเหตุแห่งปัญหา ชาวบ้านมีส่วนร่วมในการค้นหาและพิจารณาแนวทางวิธีการแก้ปัญหา ชาวบ้านมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรม เพื่อแก้ปัญหา ชาวบ้านมีส่วนร่วมในการประเมินผลการพัฒนา เป็นต้น

2. พิจารณาจากเงื่อนไขการมีส่วนร่วมว่าลักษณะการเข้าร่วม อาจขึ้นอยู่กับเงื่อนไขต่าง ๆ เช่น เข้าร่วมกิจกรรมเพราะความเกรงใจ ถูกบังคับ มีสิ่งจูงใจเฉพาะหน้าเข้ามามีส่วนร่วม เพราะ เข้าใจวัตถุประสงค์ของกิจกรรม เข้าร่วมเพราะกิจกรรมจะก่อให้เกิดประโยชน์ระยะยาวให้กับตนเอง และชุมชน เป็นต้น

ทั้งนี้ สิ่งที่สำคัญที่จะช่วยกระตุ้นให้ประชาชนมีจิตสำนึกในวินัยจราจร คือ การปลูกฝังจิตสำนึก และสติสัมปชัญญะ (พงษ์วุฒิ ธีระวุฒิ,2541) ซึ่งจำเป็นต้องคำนึงถึงมิติสำคัญ 3 ด้าน ได้แก่

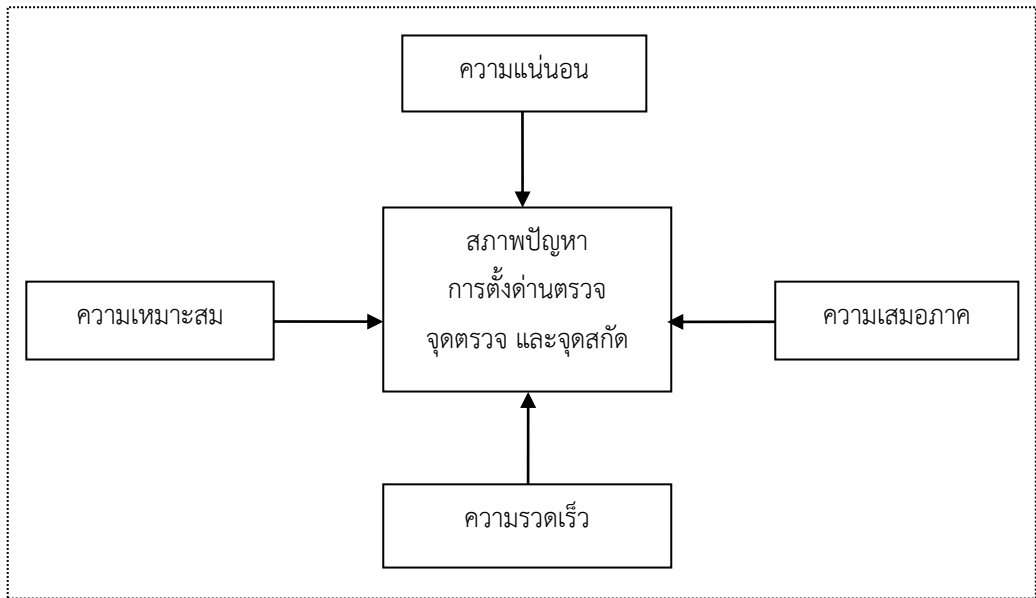
1. **ส่วนประกอบด้านความรู้ (Cognitive Component)** หมายถึง การเก็บสะสมความรู้ จากสภาพแวดล้อมรอบตัวเพื่อประกอบการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมตามหลักจริยธรรมซึ่งเป็นที่ยอมรับของสังคมโดยทั่วไป
2. **ส่วนประกอบทางอารมณ์ (Affective Component)** หมายถึง ความรู้สึกหรือ ปฏิกริยาที่มีต่อพฤติกรรมซึ่งจะก่อให้เกิดทัศนคติ (Attitude) ความรู้สึก (Feeling) และปฏิกริยา (Reaction)
3. **ส่วนประกอบทางพฤติกรรม (Behavioral Component)** หมายถึง พฤติกรรมหรือ การกระทำที่บุคคลแสดงออกมาทั้งต่อตนเองและผู้อื่น

#### กรอบแนวคิดในการศึกษา

ในการศึกษานี้ ผู้วิจัยต้องการวิเคราะห์สภาพปัญหาและอุปสรรคที่เกิดจากมาตรการการรักษาความปลอดภัยบนท้องถนน โดยมุ่งเน้นไปที่การตั้งจุดตรวจของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตลอดจนมาตรการการปลูกฝังวินัยจราจร และการสวมใส่หมวกนิรภัย ให้แก่ประชาชนผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยอาศัยแนวคิดในการศึกษาของ (เชาว์วิศ สกุลวรวิทย์,2549) ซึ่งจำแนกปัจจัยในการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ความแน่นอน ความเสมอภาค การลงโทษผู้กระทำผิดอย่างรวดเร็ว และความเหมาะสม ผู้วิจัยจะใช้กรอบทั้ง 4 ด้านนี้ในการศึกษา ตามที่ปรากฏในภาพที่ 1 โดยมีคำนิยามเชิงปฏิบัติการดังนี้

1. **ความแน่นอน** หมายถึง ความชัดเจนของข้อกำหนดในการบังคับใช้เพื่อป้องปรามการกระทำผิดกฎจราจร
2. **ความเสมอภาค** หมายถึง ความเท่าเทียมกันของประชาชนทุกคน ในการได้รับความคุ้มครองและบทลงโทษตามกฎหมายในกรณีกฎหมายจราจร

3. **ความรวดเร็ว** หมายถึง ความรวดเร็วในการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อลงโทษผู้กระทำผิดกฎหมาย ในที่นี้หมายถึง การเปรียบเทียบปรับผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรที่รวดเร็วและไม่ยืดเยื้อ
4. **ความเหมาะสม** หมายถึง ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและประชาชนที่มีต่อบทลงโทษและการบังคับใช้กฎหมายจราจร



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการศึกษา

### วิธีการศึกษา

#### กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ กลุ่มเจ้าพนักงานตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านจราจร และกลุ่มประชาชนผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการสุ่มกลุ่มตัวอย่างของเจ้าหน้าที่-ตำรวจนั้น ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มตามความสะดวก (Convenient Sampling) ซึ่งทำให้ได้กลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 12 คน ได้แก่ หัวหน้าชุดปฏิบัติการ 3 คน และกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่อีก 9 คน สำหรับกลุ่มตัวอย่างของประชาชนนั้น ผู้วิจัยใช้การสุ่มตัวอย่างแบบไม่เฉพาะเจาะจง (Random Sampling) คือ สุ่มกลุ่มตัวอย่างที่เป็นนักศึกษาในมหาวิทยาลัยขอนแก่นจำนวน 6 คน และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นประชาชนจากชุมชนในเขตเทศบาลนครขอนแก่นจำนวน 6 คน

#### เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้วิธีการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group Discussion) โดยใช้ประเด็นคำถามทั้งสิ้น 2 ชุด ได้แก่



### ประเด็นคำถามสำหรับเจ้าพนักงานตำรวจ ประกอบไปด้วย

- สภาพปัญหาการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัดในมุมมองของเจ้าพนักงานตำรวจ ตามประเด็นที่ปรากฏในกรอบแนวคิดในการวิจัย ได้แก่ ความแน่นอน ความเสมอภาค ความรวดเร็ว และความเหมาะสมของการตั้งจุดตรวจจราจร
- มุมมองด้านความเสี่ยงในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านจราจรในการตั้งจุดตรวจจราจร
- มุมมองด้านประโยชน์ที่ได้ในการตั้งด่านตรวจจุดตรวจ และจุดสกัด ในมุมมองของเจ้าพนักงานตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านจราจร

### ประเด็นคำถามสำหรับประชาชนและนักศึกษาที่ตกเป็นกลุ่มตัวอย่าง ประกอบไปด้วย

- สภาพปัญหาการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัดในมุมมองของประชาชนตามกรอบแนวคิดในการวิจัย
- ข้อเสนอแนะของประชาชนในการเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างวินัยจราจร

### การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยเริ่มต้นการเก็บข้อมูลจากการประชุมกลุ่มย่อยเพื่อศึกษาทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจต่อการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ จุดสกัด เพื่อให้ทราบถึงประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายจราจรทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ความแน่นอน ความเสมอภาค ความเหมาะสม ความรวดเร็ว หลังจากนั้นจะเป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชาชนและนักศึกษาที่ตกเป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษานี้ในประเด็นเกี่ยวกับความแน่นอนในการบังคับใช้กฎหมาย ความเสมอภาค ความเหมาะสม และความรวดเร็ว ตามกรอบแนวคิดที่ระบุไว้ข้างต้น

### การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ผู้วิจัยมุ่งเน้นไปที่การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ (Qualitative Data Analysis) จากคำกล่าวของกลุ่มตัวอย่างในระหว่างการประชุมกลุ่มย่อยที่ผู้วิจัยได้บันทึกข้อมูลเอาไว้ โดยจะวิเคราะห์ ตามแต่ละประเด็นทั้งสี่ด้านที่ปรากฏในกรอบแนวคิดในการศึกษา แล้วใช้คำกล่าวของกลุ่มตัวอย่างที่สำคัญมาสนับสนุนบทวิเคราะห์ที่ผู้วิจัยเรียบเรียงขึ้นในแต่ละประเด็น ทั้งนี้ เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาและอุปสรรคที่เจ้าพนักงานตำรวจจราจรต้องประสบกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ จุดสกัดทั้งด้านความสะดวก ปลอดภัย และเป็นการเพิ่มขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ โดยจะเปรียบเทียบกับทัศนคติของนักศึกษาและประชาชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง เพื่อให้ทราบถึงความจำเป็นของการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อความปลอดภัย และการสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน โดยเฉพาะการสร้างความสัมพันธ์และความเข้าใจอันดีที่เจ้าพนักงานตำรวจจราจรมีต่อประชาชน โดยผลของการวิเคราะห์ข้อมูลนี้จะนำไปสู่การพัฒนางานด้านการจราจรของสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่นต่อไป

## ผลการศึกษา

### ลักษณะทั่วไปของประชากรที่ตกเป็นกลุ่มตัวอย่าง

ผู้ศึกษาได้ทำการสัมภาษณ์เชิงลึก เจ้าพนักงานตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านจราจร จำนวน 12 นาย และประชาชนผู้ที่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ จำนวน 12 คน ซึ่งเจ้าพนักงานตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านจราจร แบ่งออกเป็น 2 ส่วนงาน คือ ส่วนหัวหน้าชุดปฏิบัติการด้านจราจร จำนวน 3 นาย ประกอบไปด้วย ชั้นยศ ร้อยตำรวจตรี จำนวน 2 นาย ชั้นยศดาบตำรวจ จำนวน 1 นาย และส่วนเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานด้านจราจร จำนวน 9 นาย โดยทั้ง 9 นาย มีชั้นยศเป็นดาบตำรวจทั้งหมด ในส่วนของประชาชนผู้ที่ขับซึ่รถจักรยานยนต์แบ่งออกเป็น ประชาชนจากชุมชนในเขตเทศบาลนครขอนแก่น จำนวน 6 คน และนักศึกษาในมหาวิทยาลัยขอนแก่น จำนวน 6 คน

### ตารางที่ 1 ข้อมูลสถานภาพทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

	รายการ	จำนวน (ร้อยละ)
เพศ	ชาย	18 (75)
	หญิง	6 (25)
อายุ	ต่ำกว่า 30 ปี	8 (33.3)
	30-35 ปี	3 (12.5)
	36-40 ปี	5 (20.8)
	41-45 ปี	4 (16.7)
	46-50 ปี	2 (8.3)
	51-55 ปี	1 (4.2)
	56 ปีขึ้นไป	1 (4.2)
การศึกษา	ต่ำกว่าปริญญาตรี	12 (50)
	ปริญญาตรีขึ้นไป	12 (50)

จากตารางที่ 1 ประชากรที่ตกเป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษานี้ เป็นเพศชาย 18 คน คิดเป็นร้อยละ 75 และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศหญิงที่มีจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 25 โดยร้อยละ 33.3 หรือ 8 คน เป็นบุคคลที่มีช่วงอายุต่ำกว่า 30 ปี ตามด้วยกลุ่มบุคคลที่มีช่วงอายุ 30-35 ปี ซึ่งมีจำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 12.5 ตามด้วยกลุ่มบุคคลที่มีช่วงอายุ 36-40 ปี จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 20.8 ตามด้วยกลุ่มบุคคลที่มี ช่วงอายุ 41-45 ปี จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 16.7 ตามด้วยกลุ่มบุคคล

ที่มีช่วงอายุ 46-50 ปี จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 8.33 และกลุ่มบุคคลที่มีช่วงอายุ 51 ปีขึ้นไปจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 8.3 ของประชากรกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด

สำหรับในด้านระดับการศึกษา ประชาชนกลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 50 ซึ่งคิดเป็นครึ่งหนึ่งของประชากรกลุ่มตัวอย่าง และอีกครึ่งหนึ่ง มีระดับการศึกษาปริญญาตรีหรือสูงกว่าปริญญาตรี

#### สภาพปัญหาการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัดในมุมมองของเจ้าพนักงานตำรวจ

ผลการศึกษาระบุว่าแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ความคิดเห็นในส่วนของเจ้าพนักงานตำรวจ ที่ปฏิบัติงานด้านจราจร และส่วนที่ 2 ความคิดเห็นในส่วนของนักศึกษาและประชาชน โดยจะนำผลการศึกษามาเปรียบเทียบความเหมือนและความแตกต่างมาเปรียบเทียบ ซึ่งหากวิเคราะห์จากแนวคิดของทั้ง 2 ส่วน ก็มีส่วนที่จะสามารถหาแนวทางแก้ไขในประเด็นปัญหาต่าง ๆ โดยรายละเอียดการวิเคราะห์ดังกล่าว จะยกไปในสรุปผลการศึกษาต่อไป

#### ความแน่นอน

ผลการศึกษาประเด็นปัญหาในหัวข้อนี้พบว่า เจ้าพนักงานตำรวจจราจร มีความคิดเห็นในกฎหมายที่บังคับคนในสังคมจะต้องมีบทลงโทษที่ชัดเจน และหากหากกระทำผิดในลักษณะคดีประเภทเดียวกันจะต้องได้รับการลงโทษที่แน่นอน มีทั้งสิ้น 12 คน คิดเป็นร้อยละ 100 ตามมาด้วยประเด็นปัญหาการไม่เข้าใจ การทำงานของตำรวจ มีทั้งสิ้น 10 คน คิดเป็นร้อยละ 83.3 ตามด้วยการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจ ในกฎหมายและงานจราจร มีทั้งสิ้น 10 คน คิดเป็นร้อยละ 83.3 และอีกประเด็นปัญหาในเรื่องของกำลัง เจ้าพนักงานจราจรมีจำนวนน้อยต่อการปฏิบัติงาน มีทั้งสิ้น 9 คน คิดเป็นร้อยละ 75 โดยมีรายละเอียดแจกแจงตามตารางที่ 2

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเรื่องสภาพปัญหาด้านความแน่นอน พบว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความคิดเห็นที่เห็นตรงกันในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายมีความสำคัญต่อการปฏิบัติหน้าที่ และควรมีบทลงโทษที่ชัดเจน โดยหากกระทำผิดในลักษณะคดีประเภทเดียวกันจะต้องได้รับการลงโทษอย่างแน่นอน ตามมาด้วยประเด็นปัญหา การไม่เข้าใจการทำงานของตำรวจ ที่ตำรวจมองว่าประชาชนบางส่วนมองว่าการทำงานของตำรวจเป็นการหวังผลประโยชน์ในส่วนการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจในกฎหมาย

ตารางที่ 2 สภาพปัญหาการตั้งด่านตรวจ ด้านความแน่นอน

สภาพปัญหาด้านความแน่นอน	จำนวน (ร้อยละ)
■ กฎหมายที่บังคับคนในสังคมจะต้องมีบทลงโทษที่ชัดเจน	12 (100)
■ หากกระทำผิดในลักษณะคดีประเภทเดียวกันจะต้องได้รับการลงโทษที่แน่นอน	12 (100)
■ การไม่เข้าใจการทำงานของตำรวจ	10 (83.3)
■ การประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจในกฎหมายและงานจราจร	10 (83.3)
■ กำลังเจ้าพนักงานจราจรมีจำนวนน้อยต่อการปฏิบัติงาน	9 (75)

และงานจรรยาที่มีส่วนสำคัญที่ส่งผลให้เกิดผลดีต่อประชาชนให้เกิดความเข้าใจในการขับเคลื่อน ปัญหาในเรื่องของกำลังเจ้าพนักงานจรรยาที่มีจำนวนน้อยต่อการปฏิบัติงาน ซึ่งหากมองสถานการณ์ การตั้งจุดตรวจของเขตตัวเมืองขอนแก่นในปัจจุบัน มีการตั้งด่านที่ถี่ ซึ่งเป็นไปตามนโยบายของผู้บัญชาการ ตำรวจจังหวัดขอนแก่น ที่ส่งผลในเรื่องนี้ จึงทำให้เกิดผลกระทบต่อจำนวนกำลังเจ้าพนักงานจรรยาที่มีจำนวน น้อยต่อการปฏิบัติงานใน แต่ละครั้ง โดยมีตัวอย่างของความเห็นของกลุ่มตัวอย่างดังต่อไปนี้

“ประชาชนทั่วไปยังไม่เข้าใจกฎหมายต่าง ๆ ที่ตนเองต้องปฏิบัติตามด้วยวิธีใด จะต้องรู้กฎหมาย เบื้องต้นในการดำรงชีวิต เช่น กฎหมายอาญา กฎหมายจราจรต่าง ๆ เจ้าหน้าที่มีน้อย จึงมีผู้หลีกเลี่ยง กฎหมายมาก” (ความเห็นของผู้บังคับหน่วยงานจรรยาสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น, 15 ตุลาคม 2557)

จากความเห็นข้างต้น ทำให้เราทราบถึงแม้จะมีเจ้าพนักงานตำรวจจรรยาปฏิบัติหน้าที่บังคับ กฎหมายด้วยความแน่นอนก็ตาม ยังมีปัญหาจากการที่ประชาชนไม่มีความรู้ ความเข้าใจในหน้าที่ ของประชาชน ซึ่งต้องปฏิบัติตามกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจรรยา ทำให้เกิดการ หลีกเลี่ยงกฎหมาย หลบหนี หรือใช้รถจักรยานยนต์พุ่งชนตำรวจจรรยา เนื่องจากกำลังตำรวจจรรยา มีจำนวนน้อยในการปฏิบัติหน้าที่

#### ความเสมอภาค

สำหรับในด้านความเสมอภาคพบว่า เจ้าพนักงานตำรวจจรรยา มีความคิดเห็นว่าการปฏิบัติหน้าที่ บังคับจะต้องใช้บังคับกับทุกคนในสังคมอย่างเท่าเทียมกัน ไม่มีการเลือกปฏิบัติระหว่างคนรวยกับคนจน หรือคนที่ มีอำนาจกับคนที่ด้อยโอกาสทางสังคม จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 91.7 ในส่วนของเจ้า พนักงานตำรวจจรรยาอีก 1 คน มีความคิดเห็นที่ว่า ควรมีการยืดหยุ่นในการบังคับใช้กฎหมาย คิดเป็น ร้อยละ 8.3

จากการวิเคราะห์ความเห็นของกลุ่มตัวอย่างในการประชุมกลุ่มย่อยทำให้เราทราบถึงว่า ในประเทศไทยมีระบบที่มีการช่วยเหลือกันโดยเป็นการหลีกเลี่ยงกฎหมาย หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า ระบบอุปถัมภ์ ทำให้เกิดความไม่เสมอภาคอยู่บ้าง ดังความเห็นของกลุ่มตัวอย่างประชาชน ที่กล่าวไว้ว่า “หากผู้ทำผิดจรรยาเป็นญาติ พี่น้อง ลูกหลาน ของเจ้าพนักงานตำรวจจรรยา ก็อาจเกิดช่องโหว่ใน การหลีกเลี่ยงค่าปรับได้” ซึ่งทำให้เราทราบว่าถึงแม้จะมีเจ้าพนักงานตำรวจจรรยาปฏิบัติหน้าที่บังคับใช้ กฎหมายด้วยความเสมอภาคก็ตาม แต่ก็จะมีเจ้าพนักงานตำรวจจรรยาบางส่วนที่ไม่ได้บังคับใช้กฎหมาย ด้วยความเสมอ ซึ่งในสังคมไทยปัญหาดังกล่าวจะหายไปแล้วเกิดขึ้นมาเนิ่นนานแล้ว อาจกล่าวได้ว่าปัญหา ที่ว่ามาเป็นปัญหาที่ไม่สามารถแก้ไขได้ในสังคมไทยก็ว่าได้

#### ความรวดเร็ว

สำหรับความรวดเร็วในการเปรียบเทียบปรับ เจ้าพนักงานตำรวจจรรยาทั้ง 12 คน คิดเป็น ร้อยละ 100 มีความเห็นตรงกันในเรื่องของการปฏิบัติหน้าที่จะต้องมีบทลงโทษคนกระทำผิดที่มีความรวดเร็ว เพื่อเป็นการป้องปรามและข่มขวัญผู้ยังคนในสังคมที่คิดจะกระทำความผิดให้เกิดความเกรงกลัว ต่อกฎหมายจรรยา ของบ้านเมือง โดยสารวัตรหมวดงานจรรยาสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่นได้ให้ ทรรศนะไว้เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2557 ว่า “การลงโทษที่รวดเร็ว รวดเร็ว มีส่วนลดระยะเวลาขั้นตอน

และยังช่วยผู้ขับชั้รถมีความระมัดระวัง ในเรื่องของใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องตามกฎระเบียบการจราจร” จากคำให้สัมภาษณ์ดังกล่าว ทำให้เราทราบการทำงานของตำรวจจราจรที่เห็นตรงกันในเรื่องของการบังคับใช้กฎหมายให้มีการลงโทษที่มีระยะเวลาที่รวดเร็ว เช่น ระยะเวลาการจ่ายค่าปรับ เป็นต้น ซึ่งหากประชาชนรู้ว่าการจะต้องเสียค่าปรับโดยด่วน ก็จะมีพฤติกรรมที่จะระมัดระวังและเคารพกฎหมายจราจรมากยิ่งขึ้น เพราะไม่ต้องการเสียค่าปรับ

#### ความเหมาะสม

ส่วนความเหมาะสมของการตั้งด่านของเจ้าหน้าที่นั้น เจ้าพนักงานตำรวจจราจร มีความคิดเห็นว่าการตั้งด่านมีความเหมาะสมตามหลักสากล และปรับตามความเป็นจริง มีทั้งสิ้น 9 คน คิดเป็นร้อยละ 75 ส่วนเจ้าพนักงานที่เหลืออีก 3 คน คิดเป็นร้อยละ 25 ให้ความเห็นที่ต่างออกไป โดยมี 3 ประเด็นปัญหา คือ 1) ไม่ควรตั้งด่านตรวจทุกวันโดยเห็นควรว่าควรสุ่มเป็นบางวัน (ร้อยละ 8.3) 2) เจ้าพนักงานควรเพิ่มการพูดจาที่มีความสุภาพเหมาะสมในการทำงาน (ร้อยละ 8.3) และ 3) ตั้งด่านโดยไม่หวังยอดการนำจับ (ร้อยละ 8.3) โดยมีรายละเอียดแจกแจงตามตารางที่ 3

ตารางที่ 3 สภาพปัญหาการตั้งด่านตรวจ ด้านเหมาะสม

สภาพปัญหาด้านความเหมาะสม	จำนวน (ร้อยละ)
■ การตั้งด่านมีความเหมาะสมตามหลักสากล และปรับตามความเป็นจริง	9 (75)
■ ไม่ควรตั้งด่านตรวจทุกวัน โดยเห็นควรว่าควรสุ่มเป็นบางวัน	1 (8.3)
■ เจ้าพนักงานควรเพิ่มการพูดจาที่มีความสุภาพ เหมาะสมในการทำงาน	1 (8.3)
■ ตั้งด่านโดยไม่หวังยอดการนำจับ	1 (8.3)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเรื่องสภาพปัญหาด้านความเหมาะสม พบว่าเจ้าพนักงานโดยมากเห็นว่าการตั้งด่านตรวจควรมีการบังคับใช้กฎหมายให้มีความเหมาะสม มีการปรับตามความเป็นจริง ส่วนมากมองว่า การตั้งด่านในแต่ละครั้งถือเป็นการช่วยจัดระเบียบวินัยจราจรให้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย โดยอาจมีส่วนช่วยให้การเกิดอุบัติเหตุลดลงหากทำตามวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด และเคารพสิทธิการของผู้อื่นมีเจ้าพนักงาน เพียงส่วนน้อยที่ให้ความเห็นว่า ไม่ควรตั้งด่านทุกวัน เพราะจะส่งผลให้ประชาชนมองตำรวจผิดไป ควรพูดจา ให้สุภาพในขณะที่ปฏิบัติงาน และตั้งด่านโดยไม่หวังยอดการนำจับ ตำรวจท่านหนึ่งได้กล่าวว่า

“การพูดจาที่สุภาพ เป็นความเหมาะสมกับสำหรับรับใช้ประชาชน และเป็นการสร้างบรรยากาศที่ดีต่อประชาชน ไม่ทำให้เกิดการทะเลาะวิวาทระหว่างประชาชนกับเจ้าพนักงาน จึงเห็นว่าตำรวจท่านอื่นควรใส่ใจในเรื่องนี้ด้วย” (ความเห็นของผู้บังคับบัญชางานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น, 15 ตุลาคม 2557)

ความเห็นข้างต้นได้ทำให้เราทราบว่า มีเจ้าพนักงานตำรวจจราจรที่ให้ความสำคัญในเรื่องการปฏิบัติหน้าที่ด้วยความสุภาพต่อประชาชน เพราะจะเห็นว่าในปัจจุบันมีเหตุการณ์ที่ออกมาสู่สังคมโดยผ่านโซเชียลเน็ตเวิร์ค เป็นเหตุการณ์ทะเลาะวิวาทระหว่างเจ้าพนักงานตำรวจ และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน บางเหตุการณ์ถึงขั้น ทำร้ายร่างกาย ซึ่งที่กล่าวมาเป็นเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ ดังนั้นใน การทำงานด้านจราจร หากเจ้าพนักงาน ไม่พูดจาด้วยความสุภาพต่อประชาชนก็อาจเกิดปัญหาดังกล่าวได้

#### ความเสี่ยงในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

ผลการศึกษาพบว่า เจ้าพนักงานตำรวจจราจรทั้ง 12 คน คิดเป็นร้อยละ 100 มีความเห็นตรงกันในเรื่องของ ความเสี่ยงในการปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากปฏิบัติหน้าที่อยู่บนท้องถนน รวมทั้งการตั้งด่านตรวจ มีความสุ่มเสี่ยงต่าง ๆ เช่น การแหกด่าน การที่ประชาชนขับรถเข้าฟุ้งชนเจ้าพนักงาน อุบัติเหตุทางท้องถนนที่มีผลให้เกิดอันตรายต่อเจ้าพนักงาน การทะเลาะวิวาทเนื่องจากอารมณ์ของประชาชนเมื่อถูกตั้งค่าปรับ เป็นต้น และยังมีความเสี่ยงในเรื่องของมุมมองภาพลักษณ์ของตำรวจ เนื่องจากประชาชนบางส่วนไม่มีความพอใจใน การทำงานของเจ้าพนักงานตำรวจ

โดยรองผู้บังคับหมู่งานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่นกล่าวไว้เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2557 ว่า “การลงโทษที่รวดเร็ว รวดเร็ว มีส่วนลดระยะเวลาขั้นตอน และยังช่วยผู้ขับขี่ที่มีความระมัดระวังในเรื่องของใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้องตามกฎหมาย” ซึ่งก็ทำให้เราทราบได้ว่าการลงโทษที่รวดเร็ว เช่น ระยะเวลาการจ่ายค่าปรับ เป็นต้นซึ่งหากประชาชนรู้ว่าการจะต้องเสียค่าปรับโดยด่วน ก็จะมีพฤติกรรมที่จะระมัดระวังและเคารพกฎหมายจราจรมากยิ่งขึ้น เพราะไม่ต้องการเสียค่าปรับ

แม้ว่าการตั้งด่านตรวจจราจรจะมีความเสี่ยงในชีวิตและทรัพย์สินสำหรับเจ้าหน้าที่แต่เจ้าพนักงานตำรวจจราจรที่ตกเป็นกลุ่มตัวอย่าง มีความคิดเห็นว่าจะได้ประโยชน์จากการตั้งด่านตรวจคือ ประชาชนปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านวินัยด้านจราจรอย่างเคร่งครัด มีทั้งสิ้น 9 คน คิดเป็นร้อยละ 75 ตามด้วยเจ้าพนักงานอีก 2 คน คิดเป็นร้อยละ 16.6 ให้ความเห็นว่า การตั้งด่านตรวจมีส่วนช่วยลดอุบัติเหตุมาแล้วซ้ำได้ และความคิดเห็นของเจ้าพนักงานอีก 1 คน คิดเป็นร้อยละ 8.3 มีมุมมองที่ต่างออกไปคือ มองว่าอาจไม่เกิดประโยชน์ โดยมีรายละเอียดแจกแจงตามตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ประโยชน์ที่ได้ในการตั้งด่านตรวจจุดตรวจ

ประโยชน์ที่ได้ในการตั้งด่านตรวจจุดตรวจ	จำนวน (ร้อยละ)
■ ประชาชนปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านวินัยด้านจราจร	9 (75)
■ อย่างเคร่งครัด	2 (16.6)
■ มีส่วนช่วยลดอุบัติเหตุมาแล้วซ้ำได้	1(8.3)
■ มองว่าอาจไม่เกิดประโยชน์	

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเรื่องประโยชน์ที่ได้จากการตั้งด่านตรวจ โดยส่วนมากเจ้าพนักงานมองว่าการตั้งด่านตรวจจะทำให้ประชาชนมีความเกรงกลัว ปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบจราจรมากยิ่งขึ้น เหมือนเป็นการเข้ากวาดล้างผู้กระทำความผิดกฎระเบียบจราจรไปในตัว และมีบางส่วนมองว่าอาจช่วยลดปัญหาที่เกิดจากการ ฝ่าฝืนแล้วจับได้ โดยคิดว่าประชาชนจะเกรงกลัวต่อการโดนจับ ประชาชนจะหลีกเลี่ยงการขับรถหลังการดื่มสุรา โดยหันมาใช้รถแท็กซี่ในการเดินทางแทน หรือให้คนที่เดินทางไปด้วยกันไม่ได้ดื่มสุราเป็นคนขับ แต่ยังมีความเห็นที่ต่างออกไปว่า การตั้งด่านอาจไม่ทำให้เกิดประโยชน์เลยก็ได้ อาจทำให้เกิดภาพลักษณ์ที่ไม่ดีต่อตำรวจจราจร เพราะประชาชนที่เสียเงินจากค่าปรับย่อมมีความไม่พอใจ และในยุคปัจจุบันมีโซเชียลเน็ตเวิร์ค ที่เครือข่ายประชาชนแจ้งเตือนกันว่าการตั้งด่าน ณ จุดใดบ้าง อาจทำให้ผู้กระทำความผิดหลีกเลี่ยงเส้นทางนั้น ๆ ดังคำกล่าวของตำรวจท่านหนึ่งว่า

“การตั้งด่านตรวจในจังหวัดขอนแก่น มีการตั้งด่านที่ดี แต่จำนวนผู้กระทำก็ไม่ลดลงเลย ในแต่ละวัน มีนำเข้าประชาชนยังเกลียดชังตำรวจจราจรเพิ่มขึ้น และทุกวันนี้มีกลุ่มเพจ ในเฟซบุ๊กที่ชื่อ ขอนแก่นมีด่านบอกด้วย ช่วยให้ผู้กระทำความผิดหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีการตั้งด่าน” (ความเห็นของผู้บังคับบัญชาหน่วยงานจราจรสถานีตำรวจภูธรเมืองขอนแก่น, 15 ตุลาคม 2557)

สำหรับในทรรศนะของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ตกเป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษานี้ การตั้งด่านไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ โดยมองว่าพื้นฐานทางการใช้รถใช้ถนนของคนไทย ไม่ได้ปลูกฝังทางด้านกฎระเบียบจราจรให้เกิดเป็นจิตสำนึกการใช้รถใช้ถนน อาจกล่าวได้ว่านิสัยของคนไทยในบางกลุ่มชนละเลยในเรื่องระเบียบวินัย ก้าวได้ ซึ่งแตกต่างจากชาติที่ประชาชนให้ความสำคัญด้านวินัยจราจรอย่างเคร่งครัด เช่น ประเทศญี่ปุ่น ประเทศเยอรมัน สวีเดน เป็นต้น ประเทศที่ยกตัวอย่างปัญหาด้านการกระทำผิดทางด้านการจราจรถือว่าน้อยมาก ๆ หากเทียบกับประเทศไทย

### สภาพปัญหาการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัดในมุมมองของประชาชน

#### ความรวดเร็ว

ประชาชนส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นต่อความรวดเร็วในการเปรียบเทียบปรับมีระยะเวลาเร็วเกินไป โดยประชาชน มีทั้งสิ้น 7 คนที่มีความคิดเห็นเช่นนี้ คิดเป็นร้อยละ 58.3 ตามด้วยความคิดเห็นที่ว่า การตั้งด่านทำให้สภาพคล่องทางด้านถนนลดลง มีทั้งสิ้น 2 คน คิดเป็นร้อยละ 16.6 และความคิดเห็นของประชาชนอีก 3 คน คิดเป็นร้อยละ 25 มองว่าเป็นการหาผลประโยชน์ เนื่องจากการมีการเปรียบเทียบปรับ ณ ด่านตรวจ โดยมีรายละเอียดแจกแจงตามตารางที่ 5 ตารางที่ 5 สภาพปัญหาการตั้งด่านตรวจ ด้านความรวดเร็ว

สภาพปัญหาการตั้งด่านตรวจ ด้านความรวดเร็ว	จำนวน (ร้อยละ)
■ มีระยะเวลาเปรียบเทียบปรับเร็วเกินไป	7 (58.3)
■ การตั้งด่านทำให้สภาพคล่องทางด้านถนนลดลง	2 (16.6)
■ มองว่าเป็นการหาผลประโยชน์ เนื่องจากการเปรียบเทียบปรับ ณ ด่านตรวจ	3 (25)

จากการวิเคราะห์ข้อมูลเรื่องสภาพปัญหาการตั้งด่านตรวจ ด้านความรวดเร็ว ทำให้เห็นว่าประชาชน มีความไม่พอใจในเรื่องการเปรียบเทียบปรับที่มีระยะเวลาเร็วเกินไป และยังมองว่าการเปรียบเทียบปรับ ณ ด่านตรวจเป็นการกระทำเพื่อหาผลประโยชน์ แต่เมื่อดูในระเบียบกฎหมายในเรื่องของการตั้งด่านแล้ว เจ้าพนักงานตำรวจจราจร สามารถเปรียบเทียบปรับ ณ ด่านตรวจได้ เพื่อความสะดวก ไม่จำเป็นต้องการไปเปรียบเทียบปรับ ที่สถานีตำรวจ ความไม่พอใจอีก 1 ประเด็นปัญหาคือ เรื่องของความรวดเร็วในการใช้รถใช้ถนนลดลง เนื่องจากสภาพคลองทางถนนลด ทำให้ประชาชนที่มีความเร่งรีบในการใช้รถใช้ถนน มีความเดือดร้อน โดยกลุ่มตัวอย่างประชาชนกล่าวไว้ว่า “การยึดกุญแจของผู้ขับรถจักรยานยนต์ ที่ไม่มีใบขับขี่ เพื่อให้ไปจ่ายค่าปรับโดยทันที ถือเป็นการเอาเปรียบประชาชนอย่างยิ่ง” (ความเห็นของนักศึกษาปริญญาโทมหาวิทยาลัยขอนแก่น, 8 ตุลาคม 2557)

อย่างไรก็ตาม ในอดีตที่ผ่านมามีคำกล่าวว่า “ประชาชนไม่สามารถทราบได้ว่าข้อกำหนด” ในสถานการณ์ยุคปัจจุบัน หากเจ้าพนักงานตำรวจยังยึดถือปฏิบัติตามคำดังกล่าว ย่อมจะก่อให้เกิดปัญหา กับชุมชน และความขัดแย้งกับประชาชน ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจึงอาจต้องใช้วิธีประชาสัมพันธ์ และเสริมสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนมากขึ้น

#### ความเหมาะสม

ในด้านความเหมาะสม ในมุมมองของประชาชนพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่เกือบครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่างให้ความคิดเห็นว่าการตั้งด่านที่ถี่เกินไป มีทั้งสิ้น 5 คน คิดเป็นร้อยละ 41.6 ตามด้วยความคิดเห็นที่ว่าการสุ่มจับ โดยด่านตรวจมีระยะที่สั้น มองเห็นได้ไม่ชัด มีทั้งสิ้น 3 คน คิดเป็นร้อยละ 25 ตามด้วยความคิดเห็นที่มองว่ามองว่าเป็นการหาผลประโยชน์ ทั้งสิ้น 2 คน คิดเป็นร้อยละ 16.7 และประชาชนอีก 2 คน คิดเป็นร้อยละ 16.7 มองว่า การพูดจาของเจ้าพนักงานไม่สุภาพเหมาะสมเท่าที่ควร โดยมีรายละเอียดแจกแจงตามตารางที่ 6

ตารางที่ 6 สภาพปัญหาการตั้งด่านตรวจ ด้านความเหมาะสม

สภาพปัญหาการตั้งด่านตรวจ ด้านความเหมาะสม	จำนวน (ร้อยละ)
▪ มีการตั้งด่านที่ถี่เกินไป	5 (41.6)
▪ มีการสุ่มจับ โดยด่านตรวจมีระยะที่สั้น มองเห็นได้ไม่ชัด	3 (25)
▪ มองว่าเป็นการหาผลประโยชน์	2 (16.7)
▪ การพูดจาที่ไม่สุภาพของเจ้าพนักงาน	2 (16.7)

ข้อมูลในตารางที่ 6 แสดงให้เห็นว่าประชาชนทั้งหมดต่างมีทัศนคติเป็นลบ ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเชื่อใจของประชาชนที่มีต่อเจ้าพนักงานตำรวจจราจร โดยมองว่าการตั้งด่านที่ถี่เกินไป ไม่มีความเหมาะสม เนื่องจากเป็นการหาผลประโยชน์ และมองว่าวิธีการการตั้งด่านของตำรวจจราจรไม่มีความชัดเจน มีระยะการมองเห็น ที่ไม่ชัดและในส่วนของการทำงานมีตำรวจบางส่วนที่พูดจาไม่สุภาพต่อประชาชน โดยปัญหาทั้งหมดที่กล่าวมาเป็นปัญหาที่จะสะสมทำให้ประชาชนเกลียดชัง เคลือบแคลง การทำงานของเจ้าพนักงาน



ตำรวจจราจร จึงทำให้มีเครือข่ายประชาชนรวมตัวกันจัดตั้งกลุ่มทางโซเชียลเน็ตเวิร์ค เพื่อแจ้งเตือนว่า มีการตั้งด่าน มีจุดตรวจที่ไหน เพื่อช่วยเหลือประชาชนด้วยตัวเอง และในทางกลุ่มโซเชียลเน็ตเวิร์ค อาทิเช่น กลุ่ม Facebook ช่วยกันดูด่านตรวจจราจรขอนแก่น “ขอนแก่นมีด่านบอกด้วย” ดังกล่าวก็มีการ โจมตีการทำงานของเจ้าพนักงาน โดยส่วนใหญ่ มองเจ้าพนักงานตำรวจจราจรในด้านลบ ซึ่งส่งผลเสีย ต่อความเชื่อมั่นการทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐอย่างมาก และยังเป็นปัญหาที่สะสมยาวนานไม่สามารถแก้ไข ได้จนถึงปัจจุบัน ตามที่ประชาชนกลุ่มตัวอย่างกล่าวไว้ว่า “ตำรวจมีการตั้งด่านในที่มืด ไม่มีความชัดเจนในเรื่องด่านตรวจ ระยะของจุดตรวจมองเห็นได้ไม่ชัดเจน” (ความเห็นของประชาชนภายในเขตเทศบาลเมืองขอนแก่น, 11 ตุลาคม 2557)

กล่าวโดยสรุปคือ เนื่องจากประชาชนมองว่าการตั้งด่านสกัดเป็นการสุ่มจับ จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ประชาชนไม่พอใจการทำงานของเจ้าพนักงานตำรวจจราจร แต่ในทางปฏิบัติแล้วหากด่านตรวจใด ๆ มีระยะเวลาการตั้งด่าน ที่สั้นเกินไป มองเห็นได้ไม่ชัดเจน ประชาชนสามารถร้องเรียนการทำงานของตำรวจได้ โดยมุมมองในแง่ลบ ต่อการสุ่มจับนี้เป็นมุมมองที่เหมือนจะปลูกฝังในความคิดของประชาชนขึ้นเรื่อย ๆ จึงอาจส่งผลกระทบต่อความเชื่อใจในการทำงานของเจ้าพนักงานได้

#### ข้อเสนอแนะของประชาชน

ประชาชนในกลุ่มตัวอย่าง ให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเด็นหลัก ๆ โดยมีข้อเสนอแนะประเด็นแรกว่า ไม่ควรมีการตั้งด่านที่บ่อยจนเกินไป (จากตัวอย่าง 7 คน คิดเป็นร้อยละ 58.3) ในจำนวนนี้ได้มีประชาชนท่านหนึ่งกล่าวว่า

“ควรลดการตั้งด่านที่มีบ่อยจนเกินไปเพราะถึงตั้งด่านบ่อยจนเกิดไปก็ไม่ช่วยลดอุบัติเหตุลงได้ มีหน้าซ้ำยังทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจรติดขัดอีกด้วย ควรเว้นระยะการตั้งด่านไม่ให้จำเป็น ต้องตั้งทุกวัน อาจเป็นการสุ่มตรวจ โดยมีระยะเวลาที่เหมาะสม” (ความเห็นของประชาชนภายใน เขตเทศบาลเมืองขอนแก่น, 10 ตุลาคม 2557)

ส่วนข้อเสนอแนะอีกข้อหนึ่ง ได้แก่ข้อเสนอแนะที่ว่า ในการตั้งด่านควรมีความชัดเจน และไม่ให้มีภาพพจน์ของการแสวงหาผลประโยชน์ของเจ้าหน้าที่ (จากตัวอย่าง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 41.7) ซึ่งตัวอย่างกลุ่มนี้ มองว่าตำรวจได้รับส่วนแบ่งจากค่าปรับที่ได้รับจากการตั้งด่านจราจร

จากการวิเคราะห์ข้อมูลพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีความไม่พอใจหรือมองไม่เห็นประโยชน์จากการกวดขันเข้มงวดของตำรวจจราจรในการตั้งด่านและจัดระเบียบการจราจรทางท้องถนน โดยมองว่าการกระทำดังกล่าวไม่ได้ช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุ แต่กลับทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด จึงให้ข้อเสนอแนะว่าการตั้งด่านควรเว้นระยะเวลาให้มีความเหมาะสมอีกด้วย และเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องมีการประชาสัมพันธ์ในเรื่องการทำงานและทำความเข้าใจกับประชาชนผู้ใช้นถนนให้มากกว่านี้

### สรุปผลการวิจัย

รายงานการวิจัยนี้ชี้ให้เห็นว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความคิดเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด มีประโยชน์ต่อสังคม ทั้งนี้เพราะกฎหมายในปัจจุบันมีบทลงโทษที่ชัดเจนและเหมาะสมแล้ว ปัญหาความไม่เข้าใจของประชาชนในวิธีการทำงานของตำรวจและมองว่า ตำรวจมุ่งแสวงหาผลประโยชน์นั้น ควรแก้ไขโดยการประชาสัมพันธ์ในเชิงรุกเพื่อให้ประชาชนเข้าใจในกฎหมายและงานจราจรที่ส่งผลให้เกิดผลดีต่อประชาชนผู้ขับขี่รถยนต์ยานพาหนะ อย่างไรก็ตามรายงานการวิจัยชิ้นนี้พบว่า ความเสมอภาคในการบังคับใช้กฎหมายยังเป็นปัญหาหนึ่งของประเทศไทย เพราะในสังคมไทยยังมี

การช่วยเหลือกันโดยมีการหลีกเลี่ยงกฎหมายและใช้อิทธิพลตามแบบระบบอุปถัมภ์ ทำให้เกิดความไม่เสมอภาค เช่น หากผู้ทำผิดจราจรเป็นญาติ พี่น้อง ลูกหลาน ของเจ้าพนักงานตำรวจจราจร ก็อาจเกิดช่องโหว่ในการหลีกเลี่ยงค่าปรับได้ เป็นต้น เป็นปัญหาที่เจ้าพนักงานตำรวจเองก็ทราบเรื่องนี้ดี แต่ไม่สามารถจะแก้ปัญหานี้ได้

นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ตกเป็นกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายจะต้องมีความรวดเร็ว เป็นแรงผลักดันให้ประชาชนมีระเบียบวินัยทางการจราจรและมีสติในการใช้ถนนอยู่เสมอ การตั้งด่านตรวจจึงควรมีการบังคับใช้กฎหมายให้มีความเหมาะสม มีการปรับตามความเป็นจริง เพื่อให้การจราจรเป็นไปอย่างมีระเบียบเรียบร้อย และมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุน้อยลง แต่ทว่าการปฏิบัติหน้าที่บนท้องถนน ก็มีความเสี่ยงสำหรับเจ้าหน้าที่ เช่น การแหกด่าน การที่ประชาชนขับรถเข้าพุ่งชนเจ้าพนักงานอุบัติเหตุทางท้องถนนจึงอาจก่อให้เกิดอันตรายทางร่างกาย ต่อเจ้าพนักงานนอกจากนี้ยังมีโอกาสเกิดการทะเลาะวิวาทเนื่องจากอารมณ์ของประชาชนเมื่อถูกตั้งค่าปรับ เป็นต้น และยังมีความเสี่ยงในเรื่องของมุมมองภาพลักษณ์ของตำรวจ เนื่องจากประชาชนบางส่วนไม่มีความพอใจในการทำงานของเจ้าพนักงานตำรวจ

โดยสรุปแล้ว เจ้าพนักงานมองว่าการตั้งด่านตรวจจะทำให้ประชาชนมีความเกรงกลัว และปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น เหมือนเป็นการป้องปรามผู้กระทำผิดกฎระเบียบทางจราจรไปในตัว แต่ทุกอย่างย่อมมีสองด้านเสมอ การตั้งด่านอาจไม่ทำให้เกิดประโยชน์เลยก็ได้ เช่น อาจทำให้เกิดภาพลักษณ์ที่ไม่ดีต่อตำรวจจราจร เป็นต้น เพราะประชาชนที่เสียเงินจากค่าปรับย่อมไม่พอใจ อีกทั้งในยุคปัจจุบันมีโซเชียลเน็ตเวิร์คที่เครือข่ายประชาชนแจ้งเตือนกันว่าการตั้งด่าน ณ จุดใดบ้าง อาจทำให้ผู้กระทำผิดหลีกเลี่ยงเส้นทางนั้น

ในทางกลับกัน ประชาชนที่ตกเป็นกลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการเปรียบเทียบปรับที่มีระยะเวลาเร็วเกินไป ส่งผลให้ประชาชนมองว่าการเปรียบเทียบปรับ ณ ด้านตรวจเป็นการกระทำเพื่อหาผลประโยชน์ และเป็นการทำให้ประชาชนมีความเดือดร้อนจากการตั้งด่านบ่อยเกินไป และมองว่า วิธีการการตั้งด่านของตำรวจจราจรไม่มีความชัดเจน นอกจากนี้ประชาชนบางคนส่วนหนึ่งมองว่า ตำรวจบางคนพูดจาไม่สุภาพต่อประชาชน โดยปัญหาทั้งหมดที่กล่าวมาเป็นปัญหาที่จะสะสมทำให้ประชาชนเกลียดชัง เคลือบแคลงการทำงานของเจ้าพนักงานตำรวจจราจร จึงทำให้ประชาชนรวมตัวกันจัดตั้งกลุ่มทางโซเชียลเน็ตเวิร์คเพื่อแจ้งเตือนว่ามีการตั้งด่าน มีจุดตรวจที่ไหน และโจมตีการทำงานของเจ้าพนักงาน ซึ่งส่งผลเสียต่อ

ความเชื่อมั่นในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รัฐอย่างมาก ดังนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจจึงจำเป็นต้องมีการประชาสัมพันธ์เชิงรุกให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจในความสำคัญของกฎจราจรและการปลูกฝังจิตสำนึกให้ประชาชนตระหนักในความสำคัญของวินัยจราจร

ประชาชนที่ตกเป็นกลุ่มตัวอย่างสะท้อนให้เห็นว่า การสื่อสารที่ดีและมีประสิทธิภาพ ได้แก่ การพูดอย่างให้เกียรติ ไพเราะและสุภาพ ตลอดจนการทำตัวเป็นแบบอย่างให้แก่ประชาชนของเจ้าหน้าที่ เช่น การสวมหมวกนิรภัย การไม่ดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับรถ เป็นต้น เป็นส่วนสำคัญที่จะส่งเสริมประสิทธิภาพของการรณรงค์ให้ประชาชนร่วมมือและปฏิบัติตามกฎจราจร

ขณะเดียวกันเจ้าหน้าที่ตำรวจมองว่า การตั้งจุดตรวจจราจรก่อให้เกิดความเสี่ยงในด้านปลอดภัยของเจ้าหน้าที่ จึงจำเป็นต้องมีการบริหารความเสี่ยงให้ดี โดยการจัดฝึกอบรมให้เจ้าหน้าที่มีความระมัดระวังและบริหารความเสี่ยงได้ดีขึ้น ควบคู่ไปกับการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ในเรื่องระเบียบวินัยจราจรแก่ประชาชน

สำหรับแนวทางการสร้างความเข้าใจให้ประชาชนโดยให้ความสำคัญของการปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายและความปรารถนาดีต่อประชาชน คือ ตำรวจต้องสร้างภาพลักษณ์ให้ประชาชนเกิดความเชื่อมั่นในการปฏิบัติงาน กำชับให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่มีลักษณะท่าทางที่เป็นมิตรกับประชาชน ไม่ใช่ความรุนแรง พูด แนะนำ อธิบายอย่างสุภาพ อธิบายในสิ่งที่ไม่เข้าใจในเจตนารมณ์ของกฎหมาย เพื่อให้ทุกคนในสังคมสามารถ อยู่ร่วมกันได้โดยสงบสุข เมื่อทุกคนปฏิบัติตามกฎจราจรแล้วจะทำให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการใช้รถใช้ถนน

### อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

งานวิจัยนี้สะท้อนให้เห็นว่า การตั้งด่านตรวจเพื่อเสริมสร้างวินัยจราจร การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจนั้น จะใช้แต่เพียงการบังคับตามกฎหมายลำพังไม่ได้ แต่จะต้องใช้กลยุทธ์ในการบริหารจัดการในลักษณะของการบริการสาธารณะ และพิจารณาถึงการสื่อสารและความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างเจ้าหน้าที่ของรัฐและประชาชน หากดำเนินการไม่เหมาะสม บริการสาธารณะนั้น อาจถูกมองไปในทางลบ และมองว่าเป็นการสร้างความสะดวกให้แก่ประชาชน ดังผลการศึกษาในอดีตที่เกี่ยวข้อง เช่น ถวัลย์รัฐ วรเทพ-วุฒิพงษ์ (2540) และ ศักดา เตชะเกรียงไกร (2555) เป็นต้น ที่พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการบังคับใช้กฎหมายที่เคร่งครัดทำให้ประชาชนเกรงกลัวต่อกฎหมาย แต่ในปัจจุบันพบว่าประชาชนไม่พอใจในการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานเป็นอย่างยิ่ง โดยมีทัศนคติในเชิงลบเป็นส่วนใหญ่ (จूरี่รัตน์ คำอินทร์ อ่างถึง ศักดา เตชะเกรียงไกร, 2555; มาลินี อินฉัตร, 2549) ความขัดแย้งดังกล่าวมีส่วนให้เกิดปัญหาตามมาหลายอย่าง เช่น การทำร้ายร่างกายระหว่าง เจ้าพนักงานกับประชาชน การมีปากเสียง การขับรถแหกด่าน การวิพากษ์วิจารณ์เจ้าหน้าที่ของรัฐไปในทางเสียหาย เป็นต้น

ในงานวิจัยนี้ก็เช่นกันพบว่า เจ้าพนักงานตำรวจมีภาพลักษณ์ที่ไม่ส่ง่างาม เนื่องจากประชาชนเชื่อว่า การตั้งด่านเป็นการหารายได้และหาผลประโยชน์ และในปัจจุบันเทคโนโลยีการสื่อสาร ได้แก่ โซเชียลมีเดียทำให้ประชาชนรับรู้และมีการเผยแพร่การกระทำผิดในการตั้งด่านของเจ้าพนักงาน

ตำรวจจราจร ทำให้เกิดความเกลียดชังตำรวจจราจรเป็นอย่างมากเมื่อเทียบกับในอดีต ซึ่งปัญหานี้ก็ักได้พบในต่างประเทศเช่นกัน (Kietzmann et al, 2011; Crump, 2011; Juris, 2012)

การปรับเปลี่ยนทัศนคติของประชาชนต่อเจ้าหน้าที่เป็นลบให้เป็นบวกสามารถกระทำได้ โดยการ ให้ข้อมูลและสื่อสารกับประชาชนเพื่อให้ประชาชนมีความรู้และทัศนคติที่ถูกต้อง (Skogan, 2005) ได้รับการยืนยันจากงานวิจัยนี้อีกครั้งหนึ่ง ทั้งประชาชนและเจ้าหน้าที่ที่ตกเป็นกลุ่มตัวอย่าง ต่างเห็นพ้องกันว่า การพูดจาของเจ้าหน้าที่เป็นส่วนสำคัญต่อความสำเร็จในการจัดการจราจรระเบียบวินัยจราจร ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ Welch และ Fulla (2005) ที่ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตมหานครชิคาโก โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องพูดจาที่สุภาพและชี้แจงเหตุผลในการตั้งด่านอย่างชัดเจนและที่สำคัญการประพฤติตัวเป็นแบบอย่างในการรักษากฎจราจรให้ประชาชนเห็นและปฏิบัติตาม (Alpert, MacDonald, and Dunham, 2005) ซึ่งหากนำข้อค้นพบนี้ไปปฏิบัติ ปัญหาความไม่เข้าใจระหว่างเจ้าหน้าที่ของรัฐและประชาชนก็จะสามารถแก้ไขไปได้

### เอกสารอ้างอิง

- กรมการป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัย. (2552). *แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555*, กรุงเทพฯ: กรมการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย.
- เขาวีศ สกุลวรวิทย์. (2549). *ปัญหาและอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายสิ่งแวดล้อม: ศึกษากรณีมลพิษทางน้ำ* (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ถวัลย์รัฐ วรเทพพุดพิงษ์. (2540). *การกำหนดและวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ: ทฤษฎีและการประยุกต์ใช้*. กรุงเทพฯ: เสมาธรรม.
- ประมวลศิลป์ โภคสวัสดิ์. (2552). *การมีส่วนร่วมทางการเมืองของประชาชนในการเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเขต 1 จังหวัดมุกดาหาร* (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต). อุบลราชธานี: มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี .
- พงษ์วุฒิ ธีระวุฒิ. (2541). *จิตสำนึกในการปฏิบัติงานของข้าราชการ: ศึกษาเฉพาะกรณีการประกันภัย* (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- มาลินี อินฉัตร. (2547). *วิเคราะห์นโยบายสาธารณะ : ศึกษากรณีการจัดระเบียบสังคมของ ร.ต.อ.ปุระชัย เปี่ยมสมบูรณ์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย* (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- วลักษณ์สุดา พัฒนไพโรจน์. (2549). *“การศึกษาการใช้หมวกนิรภัยในประเทศไทย” ปัญหาและข้อเสนอแนะ* (วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี.
- วรเดช จันทรศร. (2554). *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: พริกหวานกราฟฟิค.

- ศรานนท์ หอมทรัพย์. (2542). *ทัศนะของประชาชน ต่อการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์: ศึกษากรณีสถานีตำรวจนครบาลลำไทร* (วิทยานิพนธ์สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ศักดิ์ดา เตชะเกรียงไกร. (2554). "การบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในประเทศไทย". กรุงเทพฯ: สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร.
- ศิริพร อินนะลา. (2545). *การศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการให้การศึกษาแก่ชุมชนเพื่ออนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติโดยวิธีการฝึกอบรมและการจัดกิจกรรมเวทีชาวบ้าน: กรณีศึกษาหมู่บ้านดอนมูล กับ หมู่บ้านนาไฮ อำเภอนาทอง จังหวัดน่าน* (วิทยานิพนธ์ครุศาสตรมหาบัณฑิต). อุตรดิตถ์: สถาบันราชภัฏอุตรดิตถ์.
- Alpert, G. P., MacDonald, J. M., and Dunham, R. G. (2005). "Police Suspicion and discretionary Decision Making during Citizen Stops." *Criminology*. 43 (2), 407-434.
- Dry, T. R. (1984). *Understanding Public Policy*. Fifth ed. Englewood Cliffs, N.J.: Prentice-Hall, Inc.
- Eyestone, R. (1971). *The Threads of Public Policy: A Study of Policy Leaders*. Indianapolis: Bobbs-Maxwill.
- Jeremy, C. (2011). "What are the Police Doing and Twitter? Social Media, the Police, and the Public." *Policy of Internet*. 3 (4).
- Juris, J. S. (2012). "Reflection m #Occupy Everywhere: Social media, Public space, and Emerging Logics of Aggregation." *American Ethnologist*. 39 (2), 259-279.
- Kietzmann, J. H., Hermkens, Kristopher, Carthy M., Ian P., & Silvestre, Bruno S. (2011). "Social Media? Get Serious! Understanding the Functional Building Blocks of Social Media." *Business Horizons*, 54(3), 241-251
- Skogan, W. G. (2005). "Citizen Satisfaction with Police Encounters." *Police Quarterly*. 8 (3), 298-321.
- Welch, E.W. and Fulla, S. (2005). "Virtual Interactivity between Government and Citizens: the Chicago Police Department's Political Communication, 22, 215-236.