



สมรรถนะของตำรวจไทยในการสอบสวนคดีจราจร



โดย

นายโกสินทร์ หินเภาวี

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาตรีบัณฑิต
สาขาวิชานิติวิทยาศาสตร์และงานยุติธรรม แบบ 1.1 ปริญญาตรีบัณฑิต

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2560

ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

สมรรถนะของตำรวจไทยในการสอบสวนคดีจราจร



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาตรีบัณฑิต
สาขาวิชานิติวิทยาศาสตร์และงานยุติธรรม แบบ 1.1 ปริญญาตรีบัณฑิต
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2560
ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

COMPETENCY IN ROAD CRASH INVESTIGATION OF THAI POLICE



By

MR. Kosin HINTAO

A Thesis Submitted in partial Fulfillment of Requirements
for Doctor of Philosophy (FORENSIC SCIENCE AND CRIMINAL JUSTICE)

Graduate School, Silpakorn University

Academic Year 2017

Copyright of Graduate School, Silpakorn University

หัวข้อ	สมรรถนะของตำรวจไทยในการสอบสวนคดีจราจร
โดย	โกสินทร์ หินเภาว
สาขาวิชา	นิติวิทยาศาสตร์และงานยุติธรรม แบบ 1.1 ปรัชญาคุชฎีบัณฑิต
อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก	อาจารย์ ดร. ศุภชัย ศุภลักษณ์นารี

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร ได้รับพิจารณาอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปรัชญาคุชฎีบัณฑิต

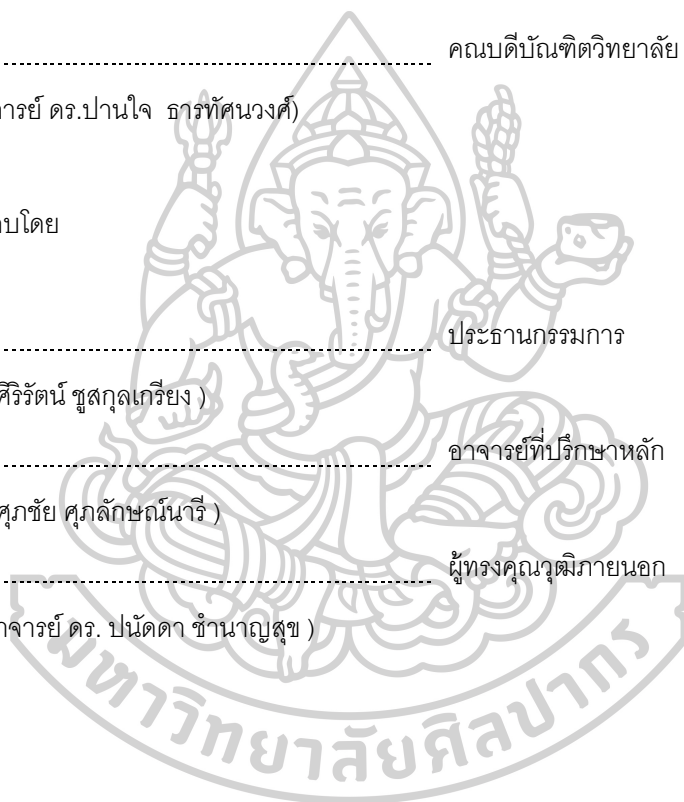
..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปานใจ ธารทัศน์วงศ์)

พิจารณาเห็นชอบโดย

..... ประธานกรรมการ
(อาจารย์ ดร. ศิริรัตน์ ชูสกุลเกรียง)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(อาจารย์ ดร. ศุภชัย ศุภลักษณ์นารี)

..... ผู้ทรงคุณวุฒิภายนอก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ปณิตดา ชำนาญสุข)



57312901 : นิติวิทยาศาสตร์และงานยุติธรรม แบบ 1.1 ปรัชญาคุณภิวัตน์

คำสำคัญ : มืออาชีพ, พนักงานสอบสวน, หลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์, คดีจรรยา, วิถีคิด, สมรรถนะ

นาย โกสินทร์ หินธารี: สมรรถนะของตำรวจไทยในการสอบสวนคดีจรรยา อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ : อาจารย์ ดร. ศุภชัย ศุภลักษณ์นารี

คนไทยตายจากอุบัติเหตุทางถนนสูงติดอันดับโลก คือ สถานการณ์ที่สะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นในการค้นหาทางความรู้ใหม่ในการแก้ไขและป้องกันปัญหาอุบัติเหตุทางถนน(อบต.)ที่เกิดขึ้น พนักงานสอบสวนนับได้ว่าเป็นกลุ่มตำรวจที่มีบทบาทสำคัญอย่างมากในการแก้ไขและป้องกันอบต.ที่เป็นปัญหาสำคัญของประเทศอยู่ในขณะนี้ เนื่องจากขั้นตอนการสอบสวนคดีจรรยาทำให้ทราบข้อมูลของ อบต.ที่มีความละเอียด โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในระดับพื้นที่และส่งผลให้การวิเคราะห์สาเหตุและแนวทางแก้ไขป้องกัน ในระดับอำเภอ จังหวัดและระดับชาติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

เมื่อพิจารณาว่าพนักงานสอบสวนจำเป็นต้องมีสมรรถนะสูงในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจรรยาแล้วนั้น ผู้วิจัยจึงตั้งคำถามการวิจัยว่าทำไมการสอบสวนคดีจรรยาของตำรวจจึงไม่เป็นที่น่าเชื่อถือในสังคมไทย ? ทำไมสถิติคนตายจาก อบต.ในประเทศไทยจึงติดอันดับโลก? จากคำถามทั้ง 2 ข้อดังกล่าวนำไปสู่การตั้งคำถามรองและวัตถุประสงค์ในการวิจัยที่สำคัญคือวิธีคิดและวิธีการในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนในคดีจรรยาเป็นอย่างไร? พนักงานสอบสวนไทยมีความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจรรยาเป็นอย่างไร ? ได้รับปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจรรยาเป็นอย่างไร ? บริบทในการทำงานของพนักงานสอบสวนสะท้อนความเป็นมืออาชีพอย่างไร ? และปัจจัยใดสามารถพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจรรยาของพนักงานสอบสวนได้

ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพและระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณโดยการรวบรวมความรู้จากพื้นที่วิจัยในเขตรับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 1 ผู้ให้ข้อมูลหลักคือพนักงานสอบสวนที่มีประสบการณ์ในการทำคดีจรรยาที่มีคนตายจำนวน 60 คนและเจ้าหน้าที่นักวิทยาศาสตร์พิสูจน์หลักฐานจำนวน 7 คน ใช้เทคนิคการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสนทนากลุ่ม การสัมภาษณ์เชิงลึก และการศึกษาค้นคว้าเอกสารสำนวนคดีจรรยาจำนวน 262 สำนวน ใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา ในส่วนงานวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่มีการสุ่มอย่างเป็นระบบจำนวน 400 คนวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติการถดถอยเชิงพหุ

ผลการวิจัยพบวิธีคิดสำคัญ 3 ประการที่ส่งผลให้ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานในคดีจรรยาอยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างต่ำ 1) พนักงานสอบสวนไม่สามารถให้นิยามความหมายการทำงานในบริบทของการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ว่ามีความเป็นมืออาชีพได้เนื่องมาเหตุผลสำคัญ 4 ประการคือ

1) การจำเป็นต้องพึ่งพาการทำงานของผู้เชี่ยวชาญอื่นในการทำงาน 2) การรับรู้ต่อการตั้งคำถามเรื่องความเชื่อถือได้ของบุคคลที่เกี่ยวข้อง 3) การทำงานที่ขาดแคลนปัจจัยสนับสนุนในการทำงาน 4) การได้รับการส่งเสริมพัฒนาความรู้ที่ไม่เป็นระบบและขาดความต่อเนื่อง

ปัจจัยความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ และ อายุการทำงานสอบสวนคดีจรรยาสามารถพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจรรยาได้ร้อยละ 65.7

ข้อเสนอแนะจากงานวิจัยในครั้งนี้คือ การแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนรวมถึงการสร้างวัฒนธรรมในคดีจรรยาให้เป็นผลดีมากกว่าในอดีตที่ผ่านมาเป็นหน้าที่ของผู้บริหารและผู้กำหนดนโยบายในการพัฒนาและส่งเสริมความเป็นมืออาชีพในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจรรยาให้แก่พนักงานสอบสวนเพื่ออำนวยความสะดวกยุติธรรมแก่คู่กรณีได้มากที่สุด รวมตลอดถึงประโยชน์ในการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดสถิติคนเจ็บคนตายจากการจรรยา

57312901 : Major (FORENSIC SCIENCE AND CRIMINAL JUSTICE)

Keyword : professionalism, police investigators, forensic evidence, road crash cases, the way of thinking, competency

MR. Kosin HINTAO: Competency in Road Crash Investigation of Thai Police

Thesis advisor : Supachai Supalaknari, Ph.D.

Thailand has placed one of the highest road fatality rates in the world. It is therefore essential to construct a body of knowledge to prevent and solve the problem of road crashes in the country. Police investigators play a key role in preventing and solving road crash cases, which are a matter of great concern in Thailand at the moment. The complete procedures for road crash investigation can provide useful and fully-detailed data for cause and effect analysis of road crashes in multi-level governance including district, provincial and national levels. Road crash investigation is, therefore, the starting point for developing effective problem-solving approaches to road crashes. As road crash investigation requires high competency in forensic evidence collection and analysis. Research questions include: (1) what are the ways of thinking and procedures of police to collect and analyze forensic evidence for road crash investigation? (2) To what extent do police investigators know how to acquire forensic evidence from an accident scene? (3) How can police management systems support investigators in road crash investigation? (4) How can the context of Thai police investigators reflect professionalism? (5) To examine causal factors affecting the competency in forensic evidence analysis for road crash investigation in the context of Thai Police.

This study employed data collection methods including focus group discussion, in-depth interviews and documentary research. Focus group and interview data were obtained from a total of 67 key informants, consisting of 60 police investigators and 7 forensic scientists in the Provincial Police Region 1. The documentary research derived from the analysis of 262 road crash investigation cases. Content analysis was adopted for data interpretation. The researcher employed a systematic random sampling technique to select the research participants. Data were obtained from a total of 400 police investigators from nine provinces under the control of the Provincial Police Region 1 Headquarters. The Multiple Regression Analysis was adopted to analyze the data collected from each respondent.

Research findings demonstrate three ways of thinking relating to forensic evidence in road crash investigation. These three paradigms result in a low rate of achievement in road accident investigation which indeed needs to concern about risky driving behavior, vehicles, road and environmental factors. The definition of "professionalism" does not fit in the Thai police context regarding forensic evidence collection for road crash investigation due to the four factors including: (1) the need for support from internal and external experts in the investigation, (2) the acknowledgment of many questions relating to the reliability of those who engage in the investigation, (3) Insufficient support in police investigation and most importantly (4) the lack of systematic and continued knowledge training provision. Most of the investigators from this research opine that they desire educational support in work which has a considerable influence on professionalism in police investigators. Based on research findings, it has been concluded that knowledge and working time in the Thai Police have made a significant contribution to 65.7 % of the competency in road crash investigation.

This research puts forward the need to change the police's ways of thinking by law reform, work support, training and controlling road crash investigation in terms of professionalism to reduce the number of road crashes, deaths, and injuries.

Research suggests that public administrators and policymakers should be responsible for improving professionalism in forensic evidence analysis for road crash investigation by developing knowledge training and organizational culture for police investigators. This is the way to deliver justice and reduce the rate of road crashes, fatality and injuries.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เรื่อง สมรรถนะในการสอบสวนคดีจราจรของตำรวจไทยเล่มนี้ ผู้วิจัยมีความตั้งใจในการศึกษาค้นคว้าองค์ความรู้เพื่อให้ได้แนวทางสำคัญในการนำไปสู่การจัดทำแนวทางในการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่สร้างความสูญเสียแก่ชีวิตและทรัพย์สินทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศที่ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทยโดยมีมูลค่าความเสียหายมหาศาลและอยู่ในสภาวะวิกฤติ

ผู้วิจัยมีสมมติฐานหลักคือ พนักงานสอบสวนเป็นบุคลากรที่มีความสำคัญในการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน ดังนั้น หากพนักงานสอบสวนเป็นกลุ่มบุคคลที่มีสมรรถนะสูงในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์แล้วนั้นก็ก่อให้เกิดคุณภาพการต่อประเทศไทยในการได้มาซึ่งข้อมูลเชิงสาเหตุที่ถูกต้องและมีประสิทธิภาพเหมาะสมต่อการใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในทุกระดับของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งยังนำไปสู่การอำนวยความสะดวกยุติธรรมได้มากที่สุด ในคดีจราจรอีกด้วย

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าองค์ความรู้ที่เกิดขึ้นจากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้จะทำให้ผู้บริหารและผู้มีส่วนในการกำหนดนโยบาย รวมถึงผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนเห็นความสำคัญในการพัฒนาวิธีคิด และพัฒนาความเป็นมืออาชีพของพนักงานสอบสวนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรเพื่อทำให้จำนวนคนตาย คนบาดเจ็บและความเสียหายทางทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยลดลงได้ในที่สุด

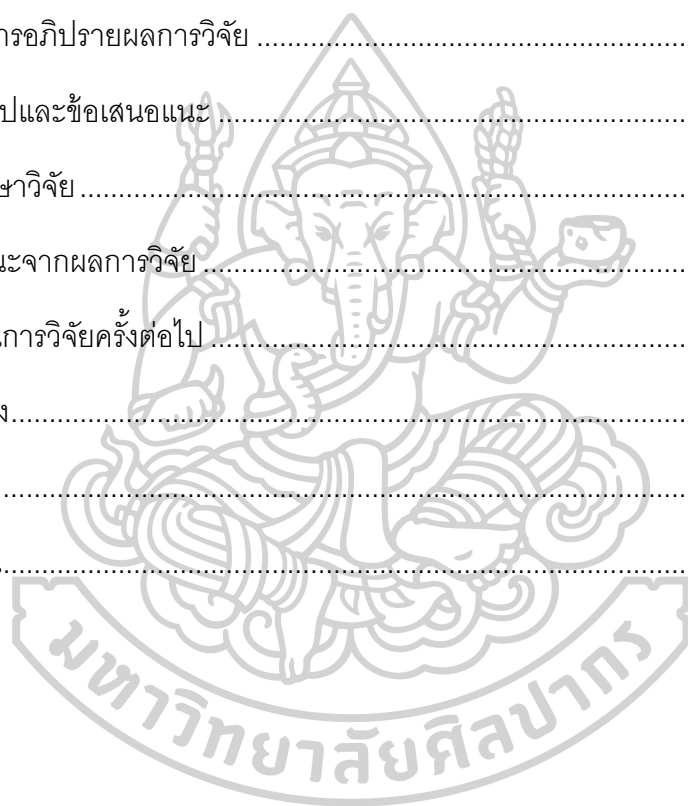
ผู้วิจัยขอขอบคุณ ดร.ศุภชัย ศุภลักษณ์นารี อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และ ดร.ศิริรัตน์ ชูสกุลเกรียง รวมถึงผู้ให้ข้อมูลหลักและผู้ที่มีส่วนร่วมในการสนับสนุนผู้วิจัยให้สามารถจัดทำรายงานวิจัยฉบับนี้สำเร็จลุล่วงเป็นอย่างดี

โกสินทร์ หินธารี

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญตาราง.....	ฌ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	6
สมมติฐานของการวิจัย.....	6
ขอบเขตการวิจัย.....	7
นิยามศัพท์ปฏิบัติการ.....	8
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	18
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	19
1. ปัจจัยสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน (อบถ.).....	19
2. กฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจราจร	30
3. การสืบสวนสอบสวน อบถ. ในที่เกิดเหตุ	36
4. ระบบการสืบสวน อบถ. ในส่วนงานตำรวจ ประเทศไทย	48
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการศึกษาวิจัย.....	63
1. คำถามการวิจัย.....	63
2. ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ.....	63

3. ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ.....	65
บทที่ 4 ผลการศึกษาวิจัยและการอภิปรายผล	73
ส่วนที่ 1 ขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของ พนักงานสอบสวนคดีจราจร	73
ส่วนที่ 2 อิทธิพลของปัจจัยเชิงพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานในคดี.....	114
จราจร	114
ส่วนที่ 3 การอภิปรายผลการวิจัย	133
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	143
ผลการศึกษาวิจัย.....	144
ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย	148
ข้อเสนอในการวิจัยครั้งต่อไป.....	156
รายการอ้างอิง.....	157
ภาคผนวก.....	159
ประวัติผู้เขียน.....	160



สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้าที่
1	จำนวน อบถ.และจำนวนคนตายจาก อบถ.ทั้งประเทศของ ตร. จำแนกตามปี พ.ศ. 2554 - 2558	1
2	จำนวนคนตายจาก อบถ.ทั่วประเทศจำแนกตามปี พ.ศ.2553 – 2559	2
3	อัตราการตายจาก อบถ.ของกลุ่มประเทศ ASEAN ที่มีอัตราสูงสุด 10 ประเทศในปี พ.ศ. 2556 (ค.ศ.2013)	3
4	อัตราการตายจาก อบถ.ของกลุ่มประเทศ ASIAN ที่มีอัตราสูงสุด 10 ประเทศในปี พ.ศ. 2556 (ค.ศ.2013)	3
5	อัตราการตายจาก อบถ.ของกลุ่มประเทศทั่วโลกที่มีอัตราสูงสุด 10 ประเทศในปี พ.ศ. 2556 (ค.ศ.2013)	4
6	คะแนน และความหมายของระดับความรู้ในการแสวงหา พยานหลักฐานคดีจราจร	10
7	คะแนน และความหมายของระดับสมรรถนะในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร	11
8	คะแนน และความหมายของระดับสมรรถนะในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถใน การตรวจประเมินสถานการณ์ที่เกิดเหตุ	11
9	คะแนน และความหมายของระดับสมรรถนะในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถใน การวินิจฉัยลักษณะและสาเหตุการชนของรถ	12
10	คะแนน และความหมายของระดับสมรรถนะในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถใน การป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานใน บริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างปลอดภัย	12
11	คะแนน และความหมายของระดับสมรรถนะในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถใน การรักษาสถานที่เกิดเหตุให้อยู่ในสภาพเดิมมากที่สุด	13

ตารางที่		หน้าที่
12	คะแนน และความหมายของระดับสมรรถนะในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถใน การถ่ายภาพเพื่อแสดงให้เห็นและเข้าใจสอดคล้องกับแนววินิจฉัย เบื้องต้น	13
13	คะแนน และความหมายของระดับสมรรถนะในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถใน การคัดเลือกและบรรจุพยานวัตถุในภาชนะที่เหมาะสมเพื่อนำส่งให้ ผู้เชี่ยวชาญตรวจพิสูจน์	14
14	คะแนน และความหมายของระดับการได้รับปัจจัยสนับสนุนการ สอบสวนคดีจราจร	14
15	คะแนน และความหมายของระดับการได้รับปัจจัยสนับสนุนการ สอบสวนคดีจราจร ด้านสังคม	15
16	คะแนน และความหมายของระดับการได้รับปัจจัยสนับสนุนการ สอบสวนคดีจราจร ด้านกฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจราจร	15
17	คะแนน และความหมายของระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร	16
18	คะแนน และความหมายของระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านพฤติกรรมเสี่ยง อันตรายในการใช้รถใช้ถนน	16
19	คะแนน และความหมายของระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านสภาพรถที่เสี่ยง อันตราย	17
20	คะแนน และความหมายของระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านสภาพถนนที่เสี่ยง อันตราย	17
21	คะแนน และความหมายของระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านสภาพแวดล้อมที่ เสี่ยงอันตราย	18

ตารางที่		หน้าที่
22	จำนวนประชากร และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย	67
23	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของอายุการทำงาน	114
24	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของประสบการณ์ทำงาน คดีจราจรที่มีคนตาย	115
25	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความรู้ในการ แสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร	116
26	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยสนับสนุน การสอบสวนคดีจราจร	117
27	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลสัมฤทธิ์ใน การแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร	119
28	จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของสมรรถนะใน การแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร	122
29	ผลการวิเคราะห์การถอดอรรถประโยชน์แบบ Stepwise ในการพยากรณ์ สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ของพนักงานสอบสวน	126
30	ผลการวิเคราะห์การถอดอรรถประโยชน์แบบ Stepwise ในการพยากรณ์ สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการประเมินสถานที่เกิดเหตุและสถานการณ์ เบื้องต้นก่อนตรวจที่เกิดเหตุ	127
31	ผลการวิเคราะห์การถอดอรรถประโยชน์แบบ Stepwise ในการพยากรณ์ สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการวินิจฉัยลักษณะและสาเหตุการชนของรถ คู่กรณี	128

ตารางที่		หน้าที่
32	ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบ Stepwise ในการพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ฯ ด้านความสามารถในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานในบริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างปลอดภัย	129
33	ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบ Stepwise ในการพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้อยู่ในสภาพเดิมมากที่สุด	130
34	ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบ Stepwise ในการพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการถ่ายภาพเพื่อแสดงให้เห็นและเข้าใจสอดคล้องกับแนววินิจฉัยเบื้องต้น	131
35	ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบ Stepwise ในการพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการคัดเลือกและบรรจุพยานวัตถุในภาชนะที่เหมาะสมเพื่อนำส่งให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจพิสูจน์	132



บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เมื่อปี พ.ศ. 2553 ที่ประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติได้มีมติที่ 64/255 ให้ประเทศสมาชิกดำเนินการลดอัตราการตายของประชากรจากอุบัติเหตุทางถนน (อบถ.) ในแต่ละประเทศลงให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในระยะเวลา 10 ปี นับแต่ปี พ.ศ. 2554 – 2563 (ค.ศ. 2011 - 2020) และประกาศให้เป็นทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนนเพื่อเป็นการตอบสนองต่อปัญหา อบถ. ที่เพิ่มมากขึ้นและทำให้ประชากรโลกตายเป็นจำนวนมากประมาณ 5 ล้านคนในรอบทศวรรษ (WHO, 2013)

สำหรับประเทศไทยนับเป็นประเทศหนึ่งที่มีภาวะวิกฤตในเรื่องความปลอดภัยของการจราจรบนท้องถนนเพราะจากสถิติ อบถ. ทั่วประเทศของสำนักงานตำรวจแห่งชาตินับแต่ปี พ.ศ. 2554 – 2558 ตลอดระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมา ประเทศไทยยังไม่ประสบความสำเร็จในการลดปัญหา อบถ. และ อัตราการตายจาก อบถ. อย่างได้ผลชัดเจนมากนัก

ตารางที่ 1 จำนวน อบถ. และจำนวนคนตายจาก อบถ. ทั้งประเทศของ ตร. จำแนกตามปี พ.ศ. 2554 - 2558 (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง, 2557)

ปี พ.ศ.	จำนวน อบถ. (ครั้ง)	จำนวนคนตาย (คน)
2554	75,259	9,552
2555	60,631	9,007
2556	61,323	7,364
2557	63,441	6,507
2558	69,371	6,268

ตารางที่ 2 จำนวนคนตายจาก อดภ.ทั่วประเทศจำแนกตามปี พ.ศ.2553 – 2559
(วิทยา ชาติบัญชาชัย, 2560)

ปี พ.ศ.	จำนวนเสียชีวิต จาก 3 ฐาน ข้อมูล (คน)	จำนวน ประชากร (ล้านคน)	อัตราต่อแสน (3ฐาน)	WHO global status report	อัตราต่อแสน (WHO)
2553		63.9		26,312	38.1
2554	23,390	64.1	36.4		
2555	22,841	64.5	35.4	24,237	36.2
2556	22,438	64.8	34.6		
2557	21,429	65.1	32.9		
2558	19,479	65.7	29.6		
2559	22,356	65.9	33.9		

นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบปัญหาอัตราการตายจาก อดภ.ของประเทศไทยกับประเทศต่างๆทั่วโลก ทั้งแถบใกล้เคียงในกลุ่มประเทศ ASEAN, ASIAN และทั่วโลก ประเทศไทยก็ยังจัดอยู่ในกลุ่มประเทศที่มีอัตราการตายจาก อดภ.สูงมาก เมื่อเปรียบเทียบในทุกกลุ่มพื้นที่ของโลก(WHO, 2015)

ตารางที่ 3 อัตราการตายจาก อบรม.ของ กลุ่มประเทศ ASEAN ที่มีอัตราสูงสุด
10 ประเทศในปี พ.ศ. 2556 (ค.ศ.2013) (Ibid.)

ลำดับ	ประเทศ	จำนวนคนตาย	จำนวนประชากร	สัดส่วนต่อแสนคน
1	Thailand	24,258	67,010,502	36.2
2	Vietnam	22,466	91,700,000	24.5
3	Malaysia	7,497	31,238,000	24.0
4	Myanmar	10,452	51,486,253	20.3
5	Cambodia	2,690	15,458,332	17.4
6	Indonesia	39,085	255,461,700	15.3
7	Lao	973	6,803,699	14.3
8	Philippines	10,603	100,981,437	10.5
9	Brunei	32	398,920	8.1
10	Singapore	201	5,610,000	3.6

ตารางที่ 4 อัตราการตายจาก อบรม.ของ กลุ่มประเทศ ASIAN ที่มีอัตราสูงสุด 10 ประเทศ
ในปี พ.ศ. 2556 (ค.ศ.2013) (Ibid.)

ลำดับ	ประเทศ	จำนวน คนตาย	จำนวนประชากร	สัดส่วน ต่อแสนคน
1	Thailand	24,258	67,010,502	36.2
2	Vietnam	22,466	91,700,000	24.5
3	Malaysia	7,497	31,238,000	24.0

ลำดับ	ประเทศ	จำนวน คนตาย	จำนวนประชากร	สัดส่วน ต่อแสนคน
4	Mongolia	647	3,081,677	21.0
5	DPRK	5,064	24,346,229	20.8
6	Myanmar	10,452	51,486,253	20.3
7	China	253,599	1,348,932,032	18.8
8	Sri Lanka	3,528	20,277,597	17.4
9	Cambodia	2,690	15,458,332	17.4
10	Nepal	4,504	26,494,504	17.0

ตารางที่ 5 อัตราการตายจาก ๑๒๑.๖ของกลุ่มประเทศทั่วโลกที่มีอัตราสูงสุด
10 ประเทศในปี พ.ศ. 2556 (ค.ศ.2013)(Ibid.)

ลำดับ	ประเทศ	จำนวน คนตาย	จำนวนประชากร	สัดส่วน ต่อแสนคน
1	Libya	4,706	6,411,776	73.4
2	Venezuela	13,070	28,979,857	45.1
3	Thailand	24,258	67,010,502	36.2
4	Malawi	5,215	14,900,841	35.0
6	DR Congo	21,901	65,965,796	33.2
7	Tanzania	14,752	44,841,224	32.9
8	Central Africa	1,426	4,401,051	32.4
9	Rwanda	3,410	10,624,005	32.1
10	Iran	23,745	73,973,628	32.1

มติที่ประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติที่ 64/255 นอกจากประกาศให้ ปี ค.ศ.2011 - 2020 เป็นทศวรรษแห่งการดำเนินการเพื่อความปลอดภัยทางถนน และลดจำนวนคนตายจากอุบัติเหตุให้ได้ครึ่งหนึ่งภายใน 10 ปีแล้ว ยังได้เรียกร้องให้มีการกำกับติดตามความก้าวหน้าของการดำเนินการในแต่ละประเทศสมาชิกอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนดำเนินการด้วย ซึ่งจะเห็นได้ว่าประเทศไทยยังมีแนวโน้มที่จะประสบความสำเร็จได้น้อยมากจากระยะเวลา 5 ปีที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบัน (Ibid.)

ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาว่า กระบวนการป้องกัน อุบัติเหตุของประเทศไทยควรพิจารณาแก้ไขปรับปรุงและพัฒนาในขั้นตอนใดบ้าง ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่า ควรจะเน้นการแก้ไขปรับปรุงขั้นตอนการสอบสวนคดี อุบัติเหตุของตำรวจมากที่สุดและเป็นอันดับแรก เพราะการสอบสวนคดีจราจรทำให้ทราบข้อมูลของ อุบัติเหตุอย่างละเอียด กล่าวคือ

1. สถิติ อุบัติเหตุที่สำคัญ เช่น ตำแหน่งที่เกิดเหตุ วัน เวลาเกิดเหตุ ประเภทรถที่ร่วมเกิดเหตุการณ์บาดเจ็บและตายของคนที่เกิดจาก อุบัติเหตุ มูลค่าความเสียหายทางทรัพย์สิน เป็นต้น

2. พฤติการณ์หรือลักษณะและสาเหตุของ อุบัติเหตุแต่ละราย และภาพรวมของพื้นที่หรือระดับประเทศซึ่งล้วนเป็นองค์ประกอบสำคัญที่เป็นข้อมูลพื้นฐานเบื้องต้นในการศึกษาสภาพปัญหา อุบัติเหตุของพื้นที่ หรือประเทศโดยรวมได้อย่างถูกต้องตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจริง

โดยเฉพาะอย่างยิ่ง องค์ประกอบของปัจจัยสาเหตุ อุบัติเหตุ ทั้งสถิติเฉพาะราย และสถิติภาพรวมทั้งประเทศที่เป็นข้อมูลพื้นฐานที่สำคัญที่สุดในการคิดวางแผนแก้ไขและป้องกัน อุบัติเหตุได้ตรงจุดอย่างได้ผลเพื่อมุ่งเป้าหมายในการลดสถิติคนบาดเจ็บและตาย รวมทั้งความเสียหายทางทรัพย์สินจาก อุบัติเหตุลงให้ได้มากที่สุดอย่างมีประสิทธิภาพแท้จริง

นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังเห็นว่า พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจรมีบทบาทสำคัญที่สุดต่อผลการสอบสวนที่ถูกต้องแม่นยำแท้จริงมากกว่าพยานบุคคล เพราะบุคคลที่เป็นพยานมักมีผลประโยชน์ร่วมหรือมีอคติเกี่ยวข้องกับผู้ขับขี่รถฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งของรถคู่กรณีในคดีจราจรเสมอ หรืออีกกรณีหนึ่งคือ พยานที่อยู่ในรถที่เกิดเหตุมักได้รับบาดเจ็บหรือตายจาก อุบัติเหตุ ทำให้ไม่สามารถให้ปากคำที่เป็นประโยชน์แก่คดีในฐานะที่เป็นพยานได้

การศึกษาวินิจฉัยเรื่อง พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์กับการสอบสวนคดีจราจรนี้จึงน่าจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการสอบสวนคดีจราจรและการพิจารณาคดีในกระบวนการยุติธรรม และที่สำคัญคือ ประสิทธิภาพในการลดสถิติ อุบัติเหตุ คนบาดเจ็บ - ตาย และความเสียหายทางทรัพย์สินจาก อุบัติเหตุของประเทศในท้ายที่สุด

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. ศึกษากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อการสอบสวนคดีจราจร
2. ศึกษาขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนคดีจราจรในประเด็น
 - 2.1 การตรวจสถานที่เกิดเหตุ
 - 2.2 การสนับสนุนช่วยเหลือจากฝ่ายปฏิบัติการและฝ่ายผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง
3. เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยเชิงพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรจากตัวแปรอิสระ ซึ่งประกอบด้วย
 - 1) ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
 - 2) ประสบการณ์งานสอบสวนคดีจราจร
 - 3) อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจร
 - 4) ปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจร ซึ่งประกอบด้วย
 - 4.1) ปัจจัยสนับสนุนทางสังคม
 - 4.2) กฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจราจร
 - 5) ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
4. ศึกษาวิเคราะห์แนวทางปรับปรุงวิธีการแสวงหาและนำพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์มาใช้เพื่อพิสูจน์ทราบความผิดอย่างยุติธรรมในประเด็น
 - 4.1 ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
 - 4.2 ความครบถ้วนของปัจจัยเชิงสาเหตุของการเกิด อบถ.
 - 4.3 กฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจราจร
5. ศึกษาวิเคราะห์แนวทางลดสถิติ อบถ. และสถิติจำนวนคนบาดเจ็บและตายจาก อบถ. ที่มีประสิทธิภาพของฝ่ายตำรวจเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายส่วนรวม

สมมติฐานของการวิจัย

ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานฯ อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจร ประสบการณ์งานสอบสวนคดีจราจร ปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจร ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร สามารถร่วมกันพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรได้

ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพและวิธีการวิจัยเชิงปริมาณร่วมกับการศึกษาข้อมูลทางเอกสารและการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยมีขอบเขตในการวิจัย ดังนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา

ผู้วิจัยกำหนดขอบเขตด้านเนื้อหาของการศึกษาวิจัยในครั้งนี้เฉพาะคดีจราจรที่มีคนตายเท่านั้น เนื่องจากมีกรอบแนวคิดว่าการสอบสวนคดีจราจรที่มีคนตายเป็นกรณีที่พนักงานสอบสวนควรจะต้องมีการปฏิบัติงานอย่างเต็มรูปแบบของการสอบสวนคดีจราจร

เนื้อหาความรู้ซึ่งเป็นเป้าหมายในการวิจัยครั้งนี้ได้มาจากวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการทบทวนวรรณกรรม การเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม และการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้แบบวัดที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากการศึกษาวิจัยเอกสารและการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพเป็นหลักสำคัญ

การสังเคราะห์และวิเคราะห์ข้อมูลใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) และ การวิเคราะห์ทางสถิติ (statistical analysis) จากนั้นทำการอภิปรายผลการศึกษาวิจัยร่วมกับแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยนำเสนอผลการศึกษาวิจัยออกเป็น 5 บท คือ

บทที่ 1 ความสำคัญของปัญหา วัตถุประสงค์ ขอบเขตของการวิจัย และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม ทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และกรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย

บทที่ 4 ผลการศึกษาวิจัยและอภิปรายผล

บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ

2. ขอบเขตด้านกลุ่มประชากรเป้าหมาย

ผู้วิจัยทำการศึกษาวิจัยข้อมูลระดับ สภ. โดยคัดเลือก สภ. ในพื้นที่ ก.1 ซึ่งประกอบด้วย เขตพื้นที่ 9 ก.จ. มีจำนวน สภ.ทั้งสิ้น 133 แห่ง ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา จำนวน 26 แห่ง ลพบุรี จำนวน 21 แห่ง ปทุมธานี จำนวน 14 แห่ง สิงห์บุรี จำนวน 7 แห่ง นนทบุรี จำนวน 10 แห่ง อ่างทอง จำนวน 11 แห่ง ชัยนาท จำนวน 14 แห่ง สระบุรี จำนวน 15 แห่ง และ สมุทรปราการจำนวน 15 แห่ง

เหตุผลการคัดเลือกพื้นที่ ก.1 คือ

2.1 ข้อมูลจากฐานข้อมูลระบบสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน(โกสินทร์ หินเภาว & ปณิตา ชำนาญสุข, 2560)ในช่วงระยะเวลาระหว่างวันที่ 1 กันยายน 2558 ถึง 31 สิงหาคม 2559 พบว่า สถิติค่าเฉลี่ยจำนวนคนตายจาก อบถ.นั้น ก.1 มีสถิติจำนวนคนตายจาก อบถ.อยู่ในกลุ่มสูงสุด 2

อันดับแรกของประเทศซึ่งประกอบด้วยอันดับ 1 คือ ภ.3 จำนวน 1,225 คน และ อันดับ 2 คือ ภ.1 จำนวน 1,179 คน

2.2 ภ.1 เป็นพื้นที่ที่มีปริมาณรถสัญจรผ่านไปมาในเขตพื้นที่และเชื่อมโยงติดต่อเขตพื้นที่ข้างเคียงของภาคต่างๆของประเทศมากที่สุด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก ภาคเหนือตอนล่าง และภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ซึ่งเป็นผลส่วนหนึ่งให้ ภ.1 มีจำนวนสถิติ อบถ.มากที่สุดของประเทศ คือ จำนวน 9,011 ครั้ง ขณะที่ ภ.8 มีสถิติจำนวน อบถ.มากรองลงมาคือจำนวน 7,658 ครั้ง

3. ขอบเขตด้านระยะเวลา

การวิจัยครั้งนี้มีระยะเวลาดำเนินการรวมทั้งสิ้น 14 เดือน ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2559 จนถึง 31 ตุลาคม 2560

นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

ผู้วิจัยได้ให้ความหมายของคำศัพท์ และ ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ดังนี้

สภ.	หมายถึง	สถานีตำรวจภูธร
ภ.จว.	หมายถึง	ตำรวจภูธรจังหวัด
ภ.1	หมายถึง	ตำรวจภูธรภาค 1
ตร.	หมายถึง	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
ผกก.	หมายถึง	ผู้กำกับการตำรวจ
อบถ.	หมายถึง	อุบัติเหตุทางถนน
กปถ.	หมายถึง	คณะกรรมการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
สน.	หมายถึง	สถานีตำรวจนครบาล
สภ.	หมายถึง	สถานีตำรวจภูธร
ส.ทล.	หมายถึง	สถานีตำรวจทางหลวง
บก.	หมายถึง	กองบังคับการตำรวจ
บช.	หมายถึง	กองบัญชาการตำรวจ
บก.น.	หมายถึง	กองบังคับการตำรวจนครบาล
กก.ทล.	หมายถึง	กองกำกับการตำรวจทางหลวง
บก.ทล.	หมายถึง	กองบังคับการตำรวจทางหลวง
ภ.	หมายถึง	ตำรวจภูธรภาค
บช.น.	หมายถึง	กองบัญชาการตำรวจนครบาล

ทาง	หมายถึง ทางเดินรถ ไหล่ทาง ทางเท้า ลานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และ ทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนในการจราจรด้วย
การจราจร	หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือ คนที่จูงขี่หรือ ไล่ต้อน สัตว์
คดีอาญา	หมายถึง คดีที่กล่าวหาว่ามีบุคคลกระทำความผิดกฎหมายอาญา และ กฎหมายอื่นที่มีโทษทางอาญา
คดีจราจร	หมายถึง คดีที่กล่าวหาว่า ผู้ใดขับรถในทางโดยประมาท เป็นเหตุให้ ทรัพย์สินผู้อื่นได้รับความเสียหาย และ/หรือผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ อันตรายสาหัส หรือถึงแก่ความตาย ซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43, 157 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291, 300 หรือ 390
สำนวนคดีจราจร	หมายถึง สำนวนการสอบสวนคดีที่กล่าวหาว่า ผู้ใดขับรถในทาง โดยประมาท เป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต และหรือทรัพย์สินผู้อื่น ซึ่งเป็นความผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43, 157 และ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 291, 300, 390 กรณีรู้และไม่รู้ตัวผู้กระทำความผิด
พนักงานสอบสวน	หมายถึง เจ้าพนักงานตำรวจ ซึ่งกฎหมายให้อำนาจหน้าที่ทำ การสอบสวนคดีอาญาและคดีจราจร
การสืบสวน	หมายถึง การแสวงหาข้อเท็จจริงและหลักฐาน ซึ่งตำรวจได้ ปฏิบัติไปตามตำแหน่งหน้าที่ เพื่อที่จะทราบรายละเอียดการกระทำความผิดคดีอาญาและคดีจราจร
การสอบสวน	หมายถึง การรวบรวมพยานหลักฐาน และการดำเนินการต่างๆที่ พนักงานสอบสวนได้ทำไปเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหา เพื่อที่จะทราบข้อเท็จจริงหรือพิสูจน์ ความผิด และจะเอาตัวผู้กระทำความผิดมาฟ้องลงโทษในคดีอาญาและคดีจราจร
กล่าวโทษ	หมายถึง กล่าวหาต่อพนักงานสอบสวนว่า มีบุคคลผู้ตัวหรือไม่กั ติได้กระทำความผิดคดีอาญาและคดีจราจร
ผู้เสียหาย	หมายถึง บุคคลที่ได้รับความเสียหาย เนื่องจากการกระทำความ ผิด กฎหมายอาญา รวมทั้งบุคคลอื่นที่มีอำนาจจัดการแทนได้ตามกฎหมายด้วย
ผู้ต้องหา	หมายถึง บุคคลที่ถูกกล่าวหาว่าได้กระทำความผิดคดีอาญา แต่ ยังไม่ได้ถูกฟ้องต่อศาล

พนักงานอัยการ หมายถึง ข้าราชการในสำนักงานอัยการสูงสุดที่มีหน้าที่ฟ้อง
ผู้กระทำผิดต่อศาล

ศาล หมายถึง ศาลยุติธรรมหรือผู้พิพากษาที่มีอำนาจทำการอัน
เกี่ยวกับคดีอาญา หรือ คดีประเภทอื่น

ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร

หมายถึง การที่พนักงานสอบสวนมีความเข้าใจกฎหมายจราจรดีมากพอ มีความรู้เกี่ยวกับ
พยานวัตถุที่สามารถใช้เป็นพยานหลักฐานในคดีจราจร มีความรู้ความชำนาญในการตรวจสถานที่
เกิดเหตุเพียงพอที่จะฝึกสอนให้แก่ตำรวจอื่นๆ มีความรู้ความสามารถในการทำสำนวนสอบสวน
คดีจราจรได้อย่างมีคุณภาพ มีความรู้เกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติ วิธีการและขั้นตอนในการทำสำนวน
สอบสวนคดีจราจร มีความรู้ความสามารถในการทำสำนวนชั้นสูตรพลิกศพ มีความรู้ในการ
สอบสวนเพื่อระบุสาเหตุการชนของรถในคดีได้ครอบคลุมทุกองค์ประกอบซึ่ง ได้แก่ พฤติกรรม
ของผู้ขับขี่ สภาพรถ สภาพถนน และสภาพแวดล้อม มีความรู้ความเข้าใจหลักวิชาการทาง
นิติวิทยาศาสตร์เพื่อคุณภาพการสอบสวนคดีจราจรที่จะมีความเห็นทางคดีได้อย่างถูกต้อง ความรู้
ดังกล่าวมาข้างต้นต้องส่งผลทำให้มีความเชี่ยวชาญการสอบสวนคดีจราจรจนเป็นที่ยอมรับของ
เพื่อนร่วมงานและผู้บังคับบัญชา

ตารางที่ 6 คะแนน และความหมายของระดับความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจร

ระดับคะแนน	ระดับความรู้
มากกว่า 42	ดีมาก
35 - 42	ดี
27 - 34	ปานกลาง
19 - 26	น้อย
10 - 18	น้อยมาก

สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร

หมายถึง ความสามารถในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
จากความรู้ ความเชี่ยวชาญ และทักษะที่พนักงานสอบสวนมีอยู่

ตารางที่ 7 คะแนน และความหมายของระดับสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร

ระดับคะแนน	ระดับสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
มากกว่า 114	สูง
73 - 114	ปานกลาง
3 - 72	ต่ำ

สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร สามารถแบ่งออกได้เป็น 6 ด้าน คือ

1. ความสามารถในการตรวจประเมินสถานการณ์ที่เกิดเหตุ

หมายถึง พนักงานสอบสวนสามารถพิจารณาเลือกอยู่ในจุดตำแหน่งที่สามารถมองเห็นบริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างครอบคลุมในมุมกว้าง เพื่อพิจารณาลำดับความจำเป็นเร่งด่วนในการปฏิบัติงาน เช่น ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ตรวจสอบปัญหาและอุปสรรคของสภาพแวดล้อมโดยรอบสถานที่เกิดเหตุที่มีผลต่อความสำเร็จในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ และสามารถประเมินความเสี่ยงอันตรายในการปฏิบัติงานของตนเองและคนที่เกี่ยวข้องได้ในทุกมิติเป็นต้น

ตารางที่ 8 คะแนน และความหมายของระดับสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการตรวจประเมินสถานการณ์ที่เกิดเหตุ

ระดับคะแนน	ระดับสมรรถนะด้านความสามารถในการตรวจประเมินสถานการณ์ที่เกิดเหตุ
มากกว่า 15	สูง
10 - 15	ปานกลาง
4 - 9	ต่ำ

2. ความสามารถในการวินิจฉัยลักษณะและสาเหตุการชนของรถคู่กรณี

หมายถึง ความสามารถในการตรวจสอบพยานหลักฐานที่ระบุทิศทางการเดินรถของคู่กรณีก่อน ชนและหลังชน ตรวจสอบสัญญาณและเครื่องหมายจราจรที่เกี่ยวข้องบริเวณ

ที่เกิดเหตุ ตำแหน่งจุดชน ตำแหน่งรถหยุดเคลื่อนที่ภายหลังชน วัตถุประสงค์ของที่ตกหล่นกระจายอยู่ในบริเวณที่เกิดเหตุ ร่องรอยพยานหลักฐานการขับขี่รถประมาทหรือผิดกฎจราจร หรือ สภาพร่างกายและจิตใจของผู้ขับขี่ที่อาจเป็นสาเหตุของความประมาท เช่น แอลกอฮอล์ หรือสารเสพติดในเลือด อาการป่วยทางจิต เป็นต้น สภาพความบกพร่องของรถก่อนชนที่สามารถสังเกตเห็นได้ สภาพถนนที่เป็นพื้นผิว วัสดุสร้างถนนหรือวิศวกรรมโครงสร้างถนน สภาพแวดล้อมในหรือนอกแนวถนนก่อนชน หรือสภาพแวดล้อมข้างทางบริเวณจุดชน ปฏิบัติการตอบสนองของผู้ขับขี่ในการพยายามหลีกเลี่ยง หลบก่อนชน รอยห้ามล้อ รอยยางรถ หรือ รอยครูด รอยเส้นไถลของรถก่อน ชนและหลังชนบนพื้นถนน สภาพคนขับขี่ คนโดยสาร คนบาดเจ็บ และคนตายในบริเวณที่เกิดเหตุ

ตารางที่ 9 คะแนน และความหมายของระดับสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการวินิจฉัยลักษณะและสาเหตุการชนของรถ

ระดับคะแนน	ระดับสมรรถนะด้านความสามารถในการตรวจประเมินสถานการณ์ที่เกิดเหตุ
มากกว่า 54	สูง
35 - 54	ปานกลาง
15 - 34	ต่ำ

3. ความสามารถในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานในบริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างปลอดภัย

หมายถึง พนักงานสอบสวนสามารถจัดให้มีการทำเครื่องหมายหรือสัญญาณเตือนให้คนขับขี่รถคันอื่นเห็นเพื่อหลีกเลี่ยงและระวังการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุ มีการประเมินภาวะอันตรายจากการจราจรโดยรอบที่เกิดเหตุ และติดตั้งอุปกรณ์กั้นพื้นที่เกิดเหตุให้ปลอดภัย

ตารางที่ 10 คะแนน และความหมายของระดับสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานในบริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างปลอดภัย

ระดับคะแนน	ระดับสมรรถนะด้านความสามารถในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานในบริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างปลอดภัย
มากกว่า 13	สูง
10 - 13	ปานกลาง
3 - 9	ต่ำ

4. ความสามารถในการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้อยู่ในสภาพเดิมมากที่สุด

หมายถึง ความสามารถในการป้องกันคนที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องหรือสัตว์เข้าไปในบริเวณที่เกิดเหตุ และการตรวจที่เกิดเหตุอย่างระมัดระวัง เพื่อมิให้พยานวัตถุถูกปนเปื้อนหรือถูกทำลายเสียหาย รวมถึงการเตรียมป้องกันพยานหลักฐานเสียหายเพิ่มเติม เช่น จากไฟไหม้ ก๊าซ หรือน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น

ตารางที่ 11 คะแนน และความหมายของระดับสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้อยู่ในสภาพเดิมมากที่สุด

ระดับคะแนน	ระดับสมรรถนะด้านความสามารถในการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้อยู่ในสภาพเดิมมากที่สุด
มากกว่า 13	สูง
10 - 13	ปานกลาง
3 - 9	ต่ำ

5. ความสามารถในการถ่ายภาพเพื่อแสดงให้เห็นและเข้าใจสอดคล้องกับ

แนววินิจจัยเบื้องต้น

หมายถึง ความสามารถของพนักงานสอบสวนในการถ่ายภาพแสดงทิศทางของรถคู่กรณี ก่อน ขณะและหลังชน รอยชนบนตัวรถ สิ่งที่แสดงสาเหตุการชนบริเวณจุดชน ร่องรอยพยานหลักฐานบนพื้นผิวถนน คนบาดเจ็บ คนตาย วัตถุสิ่งของที่ตกกระจายอยู่ในที่เกิดเหตุ เครื่องหมายและสัญญาณจราจรที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 12 คะแนน และความหมายของระดับสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการถ่ายภาพเพื่อแสดงให้เห็นและเข้าใจสอดคล้องกับแนววินิจจัยเบื้องต้น

ระดับคะแนน	ระดับสมรรถนะด้านความสามารถในการถ่ายภาพเพื่อแสดงให้เห็นและเข้าใจสอดคล้องกับแนววินิจจัยเบื้องต้น
มากกว่า 15	สูง
10 - 15	ปานกลาง
4 - 9	ต่ำ

6. ความสามารถในการคัดเลือกและบรรจุพยานวัตถุในภาชนะที่เหมาะสมเพื่อนำส่งให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจพิสูจน์

หมายถึง ความสามารถของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาระบุพยานวัตถุทางนิติวิทยาศาสตร์ที่สำคัญและป้องกันความเสียหายของพยานวัตถุที่จะบรรจุในภาชนะเพื่อนำส่งผู้เชี่ยวชาญทำการตรวจพิสูจน์อย่างปลอดภัย โดยไม่เสียหาย หรือปนเปื้อน และไม่สับสน

ตารางที่ 13 คะแนน และความหมายของระดับสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการคัดเลือกและบรรจุพยานวัตถุในภาชนะที่เหมาะสมเพื่อนำส่งให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจพิสูจน์

ระดับคะแนน	ระดับสมรรถนะด้านความสามารถในการคัดเลือกและบรรจุพยานวัตถุในภาชนะที่เหมาะสมเพื่อนำส่งให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจพิสูจน์
มากกว่า 7	สูง
5 - 7	ปานกลาง
2 - 4	ต่ำ

ปัจจัยสนับสนุนในการสอบสวนคดีจราจร

หมายถึง สิ่งจำเป็นที่ช่วยเหลือและสนับสนุนให้พนักงานสอบสวนสามารถทำการสอบสวนคดีจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพนับแต่การตรวจสถานที่เกิดเหตุจนถึงการสอบสวนเสร็จสิ้น

ตารางที่ 14 คะแนน และความหมายของระดับการได้รับปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจร

ระดับคะแนน	ระดับการได้รับปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจร
มากกว่า 37	มากที่สุด
31 - 37	มาก
24 - 30	ปานกลาง
17 - 23	น้อย
9 - 16	น้อยที่สุด

ปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจรสามารถแบ่งออกเป็น 2 ด้านคือ

1. ด้านสังคม

หมายถึง จำนวนกำลังพลของพนักงานสอบสวนมีเพียงพอต่อการสอบสวนคดีจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีผู้ปฏิบัติงานเป็นผู้ช่วยพนักงานสอบสวนโดยเฉพาะ หรือ พนักงานขับรถมีความรู้ความสามารถมากพอที่จะทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยพนักงานสอบสวนคดีจราจรได้เป็นอย่างดี ตำรวจที่จัดการจราจรในบริเวณสถานที่เกิดเหตุ วัสดุอุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ในการตรวจที่เกิดเหตุในคดีจราจรที่มีครบถ้วนเพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ การได้รับความช่วยเหลือจากผู้เชี่ยวชาญฝ่ายพิสูจน์หลักฐาน ในหน่วยงานตำรวจ และนอก ตร.ทั้งภาครัฐ และเอกชนในการปฏิบัติงานเรื่องต่างๆ

ตารางที่ 15 คะแนน และความหมายของระดับการได้รับปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจรด้านสังคม

ระดับคะแนน	ระดับการได้รับปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจรด้านสังคม
มากกว่า 20	มากที่สุด
17 - 20	มาก
13 - 16	ปานกลาง
9 - 12	น้อย
5 - 8	น้อยที่สุด

2. ด้านกฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจราจร ได้แก่ กฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก ระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ที่ว่าด้วยการสอบสวนคดีจราจร และระเบียบปฏิบัติงานจราจรที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมต่อการช่วยสนับสนุนให้พนักงานสอบสวนมีประสิทธิภาพการสอบสวนคดีจราจร

ตารางที่ 16 คะแนน และความหมายของระดับการได้รับปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจรด้านกฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจราจร

ระดับคะแนน	ระดับการได้รับปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจรด้านกฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจราจร
มากกว่า 15	มากที่สุด
13 - 15	มาก
10 - 12	ปานกลาง
7 - 9	น้อย
4 - 6	น้อยที่สุด

ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร

หมายถึง ความสามารถของพนักงานสอบสวนในการทำสำนวนการสอบสวนคดีจราจรได้เสร็จสิ้นและสมบูรณ์ โดยมีการระบุถึงปัจจัยสาเหตุการเกิด อุบัติเหตุที่ครบถ้วน 4 ปัจจัย คือ สภาพและพฤติกรรมคนขับที่ สภาพรถ สภาพถนน และ สภาพแวดล้อมที่เสี่ยงอันตราย โดยประเมินจากเอกสาร 3 ประเภทในสำนวนคดีจราจร คือ บันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุ บันทึกคำให้การพยานผู้กล่าวหา(พนักงานสอบสวน) และรายงานการสอบสวน

ตารางที่ 17 คะแนน และความหมายของระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร

ระดับคะแนน	ระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
10 - 12	สูงมาก
7 - 9	สูง
4 - 6	ปานกลาง
1 - 3	ต่ำ
0	ต่ำมาก

ผลสัมฤทธิ์สามารถแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ดังนี้

1. ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร

ด้านพฤติกรรมเสี่ยงอันตรายในการใช้รถใช้ถนน

ตารางที่ 18 คะแนน และความหมายของระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านพฤติกรรมเสี่ยงอันตรายในการใช้รถใช้ถนน

ระดับคะแนน	ระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรด้านพฤติกรรมเสี่ยงอันตรายในการใช้รถใช้ถนน
3	สูง
2	ปานกลาง
1	ต่ำ
0	ต่ำมาก

2. ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
ด้านสภาพรถที่เสี่ยงอันตราย

ตารางที่ 19 คะแนน และความหมายของระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติ
วิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านสภาพรถที่เสี่ยงอันตราย

ระดับคะแนน	ระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดี จราจรด้านสภาพรถที่เสี่ยงอันตราย
3	สูง
2	ปานกลาง
1	ต่ำ
0	ต่ำมาก

3. ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
ด้านสภาพถนนที่เสี่ยงอันตราย

ตารางที่ 20 คะแนน และความหมายของระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติ
วิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านสภาพถนนที่เสี่ยงอันตราย

ระดับคะแนน	ระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดี จราจรด้านสภาพถนนที่เสี่ยงอันตราย
3	สูง
2	ปานกลาง
1	ต่ำ
0	ต่ำมาก

4. ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
ด้านสภาพแวดล้อมที่เสี่ยงอันตราย

ตารางที่ 21 คะแนน และความหมายของระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านสภาพแวดล้อมที่เสี่ยงอันตราย

ระดับคะแนน	ระดับผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรด้านสภาพแวดล้อมที่เสี่ยงอันตราย
3	สูง
2	ปานกลาง
1	ต่ำ
0	ต่ำมาก

อายุการทำงาน

หมายถึง จำนวนปีในการทำงานในตำแหน่งพนักงานสอบสวน

ประสบการณ์งานสอบสวนคดีจราจร

หมายถึง จำนวนคดีจราจรที่มีคนตายที่พนักงานสอบสวนดำเนินคดีจนการสอบสวนเสร็จสิ้น

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1. ได้องค์ความรู้เกี่ยวกับสมรรถนะของพนักงานสอบสวนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
2. ได้แนวทางในการปรับปรุงการสอบสวนคดีจราจรให้มีประสิทธิภาพ และมีความยุติธรรมมากยิ่งขึ้น
3. ได้แนวทางในการประสานงานและความร่วมมือระหว่างฝ่ายสอบสวนและฝ่ายจราจรของเขตพื้นที่ในการสอบสวนคดีจราจรเพื่อลดสถิติ อุบัติเหตุ คดีคดีคนบาดเจ็บ คนตาย และความเสียหายทางทรัพย์สินจาก อุบัติเหตุให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ผู้วิจัยทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการสืบสวนสอบสวนคดีจราจรและการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจรเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการออกแบบงานวิจัย และการอภิปรายผล ดังนี้

1. ปัจจัยสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน (อบถ.)
2. กฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจราจร
3. การสืบสวนสอบสวน อบถ. ณ ที่เกิดเหตุ
4. ระบบการสืบสวน อบถ. ในส่วนงานตำรวจ ประเทศไทย

1. ปัจจัยสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน (อบถ.)

1.1 ทฤษฎีการเกิดอุบัติเหตุ

เฮนริช (Heinrich) (วิศวกร สวีตตี, 2547) ศึกษาความปลอดภัยในโรงงานอุตสาหกรรม โดยมีแนวความคิดเกี่ยวกับสาเหตุและลำดับขั้นตอนการเกิดอุบัติเหตุว่า

อุบัติเหตุคือเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บที่สามารถป้องกันได้ อุบัติเหตุเป็นผลสืบเนื่องมาจากองค์ประกอบต่างๆที่เกี่ยวข้องต่อเนื่องกันเป็นลำดับขั้นขององค์ประกอบต่างๆ โดยที่ขั้นสุดท้ายคือ การบาดเจ็บอันเป็นผลกระทบจากอนุกรมของตัวโดมิโน 5 ตัวที่เรียงกันอยู่เมื่อตัวหนึ่งล้มย่อมมีผลให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย เขาตั้งชื่อทฤษฎีว่าทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory) ตัวโดมิโนทั้ง 5 ตัวได้แก่

โดมิโนตัวที่ 1 คือ สิ่งถ่ายทอดจากบรรพชนและสภาพแวดล้อมทางสังคม (ancestry and social environment)

ความใจร้อน ดีอารมณ์ อารมณ์ฉุนเฉียว โกรธ อดทนต่อการยั่วเย้าซึ่งเป็นคุณลักษณะที่ได้รับมาและถ่ายทอดจากบรรพบุรุษของแต่ละคนส่วนหนึ่ง อีกส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการเรียนรู้ การฝึกหัด การพัฒนาอย่างต่อเนื่องจากการมีประสบการณ์อยู่ในสภาพแวดล้อมทางสังคมที่หล่อหลอมขัดเกลาทำให้เกิดคุณลักษณะดังกล่าวที่แตกต่างกันไปในแต่ละบุคคล เช่น สภาพอารมณ์ก้าวร้าวในขณะขับขี่เป็นตัวอย่างหนึ่งของคุณลักษณะนี้

โดมิโนตัวที่ 2 ความผิดปกติหรือความบกพร่องส่วนบุคคล (fault of person)

การที่บุคคลมีคุณลักษณะทางสัณฐานและภาวะประทุษร้ายที่ไม่ดี อาจกลายเป็นบุคคลที่ชอบบดขยี้ ไม่สนใจต่อหลักปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยซึ่งจะทำให้เกิดการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือมีส่วนร่วมในการสร้างสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยขึ้นมา

โดมิโนตัวที่ 3 การกระทำ และ/หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (unsafe act and or mechanical or physical hazard)

การกระทำของบุคคลที่อาจนำมาซึ่งการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงการจัดสภาพการณ์หรือสภาพแวดล้อมต่างๆที่ไม่เหมาะสมอันจะส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุได้

โดมิโนตัวที่ 4 อุบัติเหตุ (accident)

การเกิดเหตุการณ์ที่เป็นผลมาจากโดมิโนทั้ง 3 ดังที่กล่าวมาข้างต้น เป็นเหตุการณ์ที่มีผลจะทำให้เกิดหรือมีโอกาสก่อให้เกิดการบาดเจ็บ เป็นเหตุการณ์ที่ไม่พึงปรารถนาเป็นเหตุการณ์ที่ไม่ต้องการให้เกิดขึ้นเพราะทำให้เกิดความเสียหาย

โดมิโนตัวที่ 5 การบาดเจ็บ (Injury)

หมายถึง ผลกระทบจากอุบัติเหตุ

จะเห็นได้ว่า วิธีการป้องกันอุบัติเหตุ คือวิธีที่ดีที่สุด ซึ่งหมายความว่า จะต้องทำการป้องกันมิให้เกิดการกระทำ และ/หรือไม่ให้เกิดสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยขึ้นก่อน การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตก็จะไม่มีทางที่จะเกิดขึ้นได้

จากแนวคิดของเฮนริชนี้จะเห็นได้ว่า วิธีที่ดีที่สุดคือ การป้องกันมิให้เกิดการกระทำ และ/หรือ สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยเกิดขึ้นซึ่งสามารถอธิบายได้ด้วยความสัมพันธ์ของตัวโดมิโนต่างๆ

อุบัติเหตุ จึงหมายถึง เหตุการณ์ที่มีผลทำให้เกิดหรือมีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน การบาดเจ็บและการเสียชีวิต ดังนั้นการบริหารจัดการสภาพแวดล้อมและเงื่อนไขต่างๆ เพื่อลดโอกาสของการเกิดเหตุการณ์/การกระทำจึงเป็นสิ่งที่จะลดต้นทุน และลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นได้

จากรายงานขององค์การอนามัยโลก พบว่า อุบัติเหตุทางถนนทำให้คนไทยเสียชีวิตเป็นอันดับ 3 ของโลกนั่นถือได้ว่าเป็นสัญญาณเตือนถึงความไม่ปลอดภัยของถนนในประเทศไทยที่มีความจำเป็นในการพิจารณาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลด อบถ. ลดจำนวนคนตาย และคนบาดเจ็บลงให้ได้ในที่สุด โดยจำเป็นต้องพิจารณาปัจจัยต่างๆให้ครอบคลุม เช่น สภาพและพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน สภาพของรถ สภาพของถนน และสภาพแวดล้อม เป็นต้น

1.2 องค์ประกอบเชิงสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนน

ถึงแม้ว่าพนักงานสอบสวนจะมีภารกิจหลักในการสืบสวนสอบสวนคดีจราจรเพื่อระบุหาตัวผู้กระทำความผิดมาดำเนินคดีตามที่กฎหมายได้ระบุไว้เป็นสำคัญ แต่การที่พนักงานสอบสวนคือบุคคลที่ได้รับแจ้งเหตุและมีหน้าที่เดินทางไปยังสถานที่เกิด อุบัติเหตุ. ในลำดับแรกนั้น ทำให้พนักงานสอบสวนพึงกระทำการสืบสวนด้วยความตระหนักว่า การปฏิบัติหน้าที่ในการสืบสวนสอบสวนคดีจราจรควรที่จะต้องมีความละเอียดรอบคอบและครบถ้วนในการแสวงหาและรวบรวมพยานหลักฐานที่ถูกต้องแม่นยำเพื่อที่จะสามารถสร้างความเข้าใจได้อย่างชัดเจนลึกซึ้งซึ่งว่า อุบัติเหตุ. เกิดขึ้นจากปัจจัยสาเหตุใดที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กันบ้างเพราะจะส่งผลกระทบต่อไปที่เป็นประโยชน์อย่างมากในการพิจารณาแก้ไขและป้องกัน อุบัติเหตุ. ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลร่วมกับฝ่ายหรือหน่วยงานอื่นๆของประเทศที่ไม่มีอำนาจ หน้าที่ หรือโอกาสร่วมตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุกับพนักงานสอบสวนในสถานที่เกิดเหตุได้อย่างคุ้มค่า

New Jersey Department of Transportation and New Jersey Division of Highway Traffic Safety (2004) ได้จัดทำคู่มือเรื่อง Police Guide for Preparing Reports of Motor Vehicle Crashes สรุปสาระสำคัญว่าการสืบสวนปัจจัยสาเหตุของ อุบัติเหตุ. นั้นจะต้องพิจารณา 4 ปัจจัยสาเหตุประกอบด้วย สภาพและพฤติกรรมคนขับซึ่ง สภาพรถ สภาพถนน และสภาพแวดล้อมเช่นเดียวกันกับ Aworemi และคณะที่ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง Analytical Study of the Causal Factors of Road Traffic Crashes in Southwestern Nigeria (Aworemi, Abdul-Azeez, & Olabode, 2010) ซึ่งได้ทำการทบทวนวรรณกรรมต่างๆที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุของการเกิด อุบัติเหตุ. แล้วพบว่า การวิเคราะห์ปัจจัยสาเหตุของ อุบัติเหตุ. จำเป็นต้องวิเคราะห์ 4 องค์ประกอบ ถึงแม้ว่าในบางครั้งอาจจะพบว่า อุบัติเหตุ. อาจเกิดขึ้นจากสาเหตุเดียว แต่วรรณกรรมที่ผ่านมาล้วนยืนยันว่า อุบัติเหตุ. ส่วนใหญ่มักเกิดขึ้นจากปัจจัยเชิงสาเหตุที่ร่วมกันมากกว่าหนึ่งปัจจัย โดยงานดังกล่าวระบุว่าสาเหตุ อุบัติเหตุ. สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ปัจจัยสาเหตุคือ คนขับซึ่ง (human/driver) รถยนต์ (vehicle) ถนน (road) และ สภาพแวดล้อม (environment) ดังนั้น ในงานวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยจึงได้ใช้กรอบแนวคิดในการวิจัยในการพิจารณาสาเหตุของ อุบัติเหตุ. ไว้ 4 ปัจจัยสาเหตุ ดังนี้

1) ปัจจัยสาเหตุด้านสภาพและพฤติกรรมคนขับซึ่งที่ไม่ปลอดภัย (unsafe behavior)

ปัจจัยสาเหตุย่อยที่ 1.1 สมรรถภาพของคนขับซึ่ง (capability) เช่น มีนเมาสารอื่น ไม่มีสมาธิในการขับ (ใช้โทรศัพท์/ดูทีวี ฯลฯ) ง่วง/หลับใน เมาสุรา ขับไม่ชำนาญ เป็นต้น

ปัจจัยสาเหตุย่อยที่ 1.2 พฤติกรรมคนขับซึ่งที่ไม่ปลอดภัย เช่น ไม่ให้สัญญาณก่อนเปลี่ยนเลน/จอด/แซง ขับเร็วเกินกำหนด/สมควร ขับรถตามคันหน้าระยะประชิด ขับรถผิดช่องทาง ตัดหน้า

รถคันอื่นระยะกระชั้นชิด ไม่ให้รถที่มีสิทธิดีกว่าไปก่อน ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร เลี้ยวรถกะทันหัน จอดรถในลักษณะที่อาจก่อให้เกิด อุบัติ. ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร แฉงในระยะคับขัน ขับรถย้อนศร ทำให้มีวัตถุสิ่งของตกหล่นจากรถ ไม่ตรวจดูอย่างรอบด้าน แฉงรถ ทำให้มีน้ำ/ของเหลวไหลออกจากรถทำให้ถนนลื่น บรรทุกเกินสมรรถนะของรถ เปลี่ยนเลนกะทันหัน ไม่ใช้ไฟส่องสว่าง เป็นต้น

ปัจจัยสาเหตุย่อยที่ 1.3 พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติ.ของคนที่ไม่ได้ขับขี่ เช่น เดิน/วิ่งตัดหน้ารถกระชั้นชิด ปล่อยสัตว์ในแนว/ข้ามถนนอย่างไม่ปลอดภัย ทำการก่อสร้าง/ซ่อมถนนอย่างไม่ปลอดภัย ทำวัตถุสิ่งของตกหล่นในแนวถนน ฉีด/สาดน้ำใส่รถ/คนบนรถ ทำให้น้ำ/ของเหลวอื่นใดตกหล่นอยู่ในแนวถนน ทำให้เกิดฝุ่น/ควันเป็นเหตุทำให้ทัศนวิสัยไม่ดี กระทำการใดๆ ในแนวถนนอย่างไม่ปลอดภัย (เช่น ดำเนินกิจการสาธารณูปโภค/รดน้ำต้นไม้ที่เกาะกลางถนน เป็นต้น) กระทำการใดๆ นอกแนวถนนอย่างไม่ปลอดภัย (เช่น เฝ้าหญ้า/ต้นข้าวข้างถนนทำให้เกิดควั่นบังสายตาคคนขับขี่) เป็นต้น

นอกเหนือจากที่กล่าวมาข้างต้นนั้น คุณลักษณะ (characteristic) ของคนใช้รถใช้ถนน อายุ เพศ สภาพความพร้อมทางร่างกายและสภาวะทางอารมณ์ จิตใจ รวมถึงบุคลิกภาพสามารถส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติ.ด้วยได้เช่นกัน รวมทั้งระบบวิธีการตัดสินใจในการขับขี่ที่เกี่ยวข้องกับความรู้ ความชำนาญ ประสบการณ์และทักษะในการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า ทัศนคติที่มีต่อกฎเกณฑ์ในการใช้ถนนสาธารณะร่วมกัน

สิ่งต่างๆเหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยสาเหตุด้านมนุษย์ (human factor) ที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย หรือเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติ.ด้วย

2) ปัจจัยสาเหตุด้านยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัย (unsafe vehicle)

ปัจจัยสาเหตุย่อยที่ 2.1 ระบบโครงสร้างรถ เช่น การดัดแปลงสภาพรถไม่ปลอดภัย กระทะล้อชำรุด ยางระเบิด การบรรทุกเกินสมรรถนะของรถ ยางเสื่อมสภาพ ยางรั่ว ยางหัวไล่น ดอกยางสึกหรอ เป็นต้น

ปัจจัยสาเหตุย่อยที่ 2.2 ระบบกลไกเช่น ระบบบังคับเลี้ยว ระบบห้ามล้อ ระบบช่วงล่าง การเปิด/ปิดประตูรถ เป็นต้น

ปัจจัยสาเหตุย่อยที่ 2.3 ระบบเครื่องยนต์เช่น ระบบระบายความร้อน ระบบเครื่องยนต์ ระบบเชื้อเพลิง เป็นต้น

ปัจจัยสาเหตุย่อยที่ 2.4 ระบบไฟฟ้าประกอบด้วย ระบบไฟสัญญาณ ระบบไฟส่องสว่าง

3) ปัจจัยสาเหตุด้านถนนที่ไม่ปลอดภัย

ปัจจัยสาเหตุย่อยที่ 3.1 ด้านวิศวกรรมจราจรที่อาจประกอบด้วย มีความโค้งมาก/หักศอก เป็นทางโค้งที่ไม่มีการยกกระดกกันรถวิ่งหลุดโค้ง มีทางโค้งหลายจุดติดต่อกัน/คดเคี้ยว มีทางขึ้น/ลง ที่ลาดชันมาก มีทางลัดข้ามที่ไม่ได้รับอนุญาต/ไม่ปลอดภัย มีช่องทางเดินรถที่คับแคบ เป็นต้น

ปัจจัยสาเหตุย่อยที่ 3.2 สภาพพื้นผิวถนนที่อาจประกอบด้วย มีพื้นผิวชำรุด/เป็นหลุมเป็นบ่อ/ลึกหรือจนลื่น มีการก่อสร้าง/ซ่อมแซมถนน มีพื้นผิวไม่ดี (เช่น เป็นดินลูกรัง/หินกรวด ฯลฯ) เป็นต้น

ปัจจัยสาเหตุย่อยที่ 3.3 ด้านอุปกรณ์ส่วนควบที่อาจประกอบด้วย สภาพป้าย/เครื่องหมาย/สัญญาณไฟจราจรที่ชำรุด/ไม่ชัดเจน ไม่มีเส้นขอบทาง/มีแต่ไม่ชัดเจน ไม่มีแนวแบ่งช่องทางเดินรถ/มีแต่ไม่ชัดเจน สภาพป้าย/เครื่องหมาย/สัญญาณไฟจราจรที่โดนสิ่งอื่นบดบัง เป็นจุดที่ไม่มีทางคนข้าม/สะพานข้ามถนน เป็นบริเวณจุดข้ามทางรถไฟที่ไม่มีสัญญาณ/เครื่องกั้น เป็นจุดที่ไม่มีป้าย/เครื่องหมาย/สัญญาณไฟจราจร เป็นต้น

4) ปัจจัยสาเหตุด้านสภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยทั้งในและนอกแนวถนน

ปัจจัยสาเหตุย่อยที่ 4.1 สภาพแวดล้อมทางกายภาพที่อาจประกอบด้วย มีแผงกั้นคอนกรีต/เสาไฟฟ้า/ตอม่อ มีเศษวัสดุสิ่งของตกหล่น มี อบถ. รายอื่น มีร้านค้า/แผงลอย มีรถจอด มีป้าย/วัสดุสิ่งของกีดขวาง มีแสงสว่างไม่เพียงพอ พื้นที่ข้างทางต่างระดับ เป็นต้น

ปัจจัยสาเหตุย่อยที่ 4.2 สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติที่อาจประกอบด้วย มีคว้น มีหมอก มีฝนตก มีฝุ่น มีน้ำ/ของเหลวบนพื้นผิวถนน มีสัตว์/ฝูงสัตว์ป่า มีคลอง แม่น้ำ เหวลึก ข้างทาง เป็นต้น

ปัจจัยสาเหตุย่อยที่ 4.3 สภาพแวดล้อมทางสังคมที่อาจประกอบด้วย มีการตรวจจับ/ตั้งด่านที่ไม่ปลอดภัย มีคน/กลุ่มคน สัตว์/ประกอบพิธีกรรมบนถนน เป็นต้น

จะเห็นได้ว่าในสภาพความเป็นจริงของการเกิด อบถ.แต่ละครั้งนั้นเกิดขึ้นจากหลายเหตุปัจจัยร่วมกัน ผลของการวิเคราะห์สาเหตุที่มีความเกี่ยวข้องร่วมกันนี้ยืนยันว่า การแก้ไขและป้องกัน อบถ.จำเป็นต้องได้รับการบรรจุเป็นนโยบายระดับประเทศที่มีการทำงานร่วมกันแบบบูรณาการ โดยมีความจำเป็นที่จะต้องมีข้อมูลที่ถูกต้องและครบถ้วนซึ่งจะเป็นสิ่งบ่งชี้ที่สำคัญในการกำหนดเป้าหมายและกระบวนการในการทำงานร่วมกันที่ประสบความสำเร็จต่อไป

ผลการทบทวนวรรณกรรมไม่พบงานวิจัย อบถ.ที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุด้านสภาพรถที่ไม่ปลอดภัย และ สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยที่ชัดเจน งานส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่พฤติกรรมของบุคคลและสภาพถนน ดังมีสาระสำคัญ ดังนี้

1.3 ทฤษฎีจิตวิทยาการขับขี่

ขอบเขต 3 ประการของพฤติกรรมกรรมการขับขี่ ได้แก่ อารมณ์ การคิดการเข้าใจ และความรู้สึก ทางระบบประสาทรับรู้ (three domains of driving behavior: affective, cognitive and sensorimotor) (James & Nahl, 2000)

พฤติกรรมจะรวมถึงความตั้งใจ (will) ความรู้สึก (feeling) การจูงใจ (motive) ความต้องการ (need) ค่านิยม (value) ความชอบ (preference) และสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการบรรลุ เป้าหมายในการกระทำของบุคคล เช่น การให้สัญญา ก่อนการเปลี่ยนแปลงเป็นพฤติกรรม เกี่ยวกับความตั้งใจภายในตัวบุคคลโดยคนขับจะต้องถูกกระตุ้นความต้องการให้หลีกเลี่ยงความ ผิดพลาด แต่หากไม่มีแรงจูงใจดังกล่าว คนขับก็จะขับโดยไม่ให้สัญญา การเรียนรู้ในการ รักษาแรงจูงใจเพื่อจะหลีกเลี่ยงความผิดพลาดจากการขับเป็นทักษะที่สำคัญในการขับ การเกิด อบรมจำนวนไม่น้อยที่มาสาเหตุมาจากความเร่งรีบและการใช้ความเร็วที่ส่งผลให้ความรอบคอบ และการยึดถือกฎ ระเบียบ ข้อยกเว้นถูกลดความสำคัญลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสถานการณ์ที่ ผู้ขับขี่ตกอยู่ภายใต้ความกดดันด้านเวลาและความเร่งรีบ

พฤติกรรมการเรียนรู้ รวมถึงความเข้าใจ (understanding) ความคิด (thought) กลยุทธ์ (strategy) การใช้ดุลยพินิจในการพิจารณาตัดสินใจ (judgement) ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำ ในขณะขับ เช่น การให้สัญญา ก่อนการเปลี่ยนช่องทางเดินรถมีความเกี่ยวข้องกับการเรียนรู้ใน การใช้วิจารณญาณที่ถูกต้องในสถานการณ์การขับนั้นจัดเป็นทักษะที่สำคัญ (Schuster, 1978) บ่อยครั้งที่ความผิดพลาดจากการขับเกิดขึ้นเพราะการให้ความสำคัญในการตีความหมายที่ผิด ทำให้ตัดสินใจผิดพลาด เช่น ไม่ทราบว่ามีใครขับรถตามมาด้านหลัง จึงไม่ให้สัญญาณจราจร การ ตัดสินใจที่ผิดพลาดนี้จะมองข้ามปัจจัยหลาย ๆ อย่างไป เช่น อาจจะมีบางคนที่เกี่ยวข้องมาจาก ด้านหน้า เป็นต้น

การเชื่อมโยงกันของระบบรับรู้ความรู้สึกกับพฤติกรรมกรรมการขับจะต้องมีความสอดคล้องกัน และเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กล่าวคือ ความรู้สึกทางระบบประสาทรับรู้คือการ ทำงานระหว่างระบบรับรู้ความรู้สึกทางกาย ทางจิตใจ และปฏิสัมพันธ์กับการควบคุมเครื่องยนต์ กลไกและเครื่องหมายสัญญาณต่างๆในขณะขับรถ เช่น การให้สัญญา ก่อนการเปลี่ยนช่องทาง เดินรถเป็นความซับซ้อนทางการกระทำ กล่าวคือ การประสานงานกันระหว่างประสาทตาและมือ ความพร้อมของเครื่องยนต์ในการหยุดรถเมื่อเกิดความจำเป็น การมองกระจก การเอี้ยวคอเพื่อ มองข้ามหัวไหล่ ในขณะเดียวกันอาจเกิดความเครียดหรือการได้ยินคำพูดที่รบกวนในขณะขับรถ

การขับขี่เป็นการกระทำพฤติกรรมที่มีความซับซ้อน มีบรรทัดฐานทางพฤติกรรมส่วนหนึ่งที่ได้รับถ่ายทอดมาจากพ่อแม่ ผู้ใหญ่ หนังสือ ภาพยนตร์ รายการโทรทัศน์ รวมไปถึงการกระทำที่เสี่ยงในขณะขับขี่ และการสูญเสียความสามารถในการควบคุมอารมณ์ตนเองจนมีผลต่อพฤติกรรม การขับขี่ที่เสี่ยงด้วย ดังนั้น คนขับขี่จึงต้องการรับการฝึกอบรมเรื่องการจัดการความเสี่ยงในขณะขับขี่ การพิจารณาความเสี่ยงและอันตรายที่อาจเกิดขึ้นอย่างมีสติ รวมถึงการควบคุมอารมณ์ภายใต้สถานการณ์ฉุกเฉินหรืออารมณ์ที่หงุดหงิดในขณะขับขี่ด้วย

การได้รับใบขับขี่ไม่ได้เป็นเครื่องยืนยันเสมอไปได้ว่า คนขับขี่ได้ผ่านการฝึกอบรมมาแล้วเป็นอย่างดี ฉะนั้น การให้การฝึกอบรมอย่างต่อเนื่องในรูปแบบของกิจกรรมการพัฒนาตนเองตลอดชีวิตจึงเป็นสิ่งจำเป็นในการได้มีทักษะในการขับขี่ใหม่ๆ เช่น การฝึกอ่านแผนที่บนหน้าจอ การใช้คอมพิวเตอร์ และการคุยโทรศัพท์ขณะขับขี่ เป็นต้น

การศึกษาวิจัย อภถ.ในประเทศไทยเพื่อกำหนดมาตรการป้องกันปราชัยพฤติกรรมเสี่ยงเพื่อลด อภถ.นั้น พบว่าส่วนใหญ่มุ่งเน้นพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่ในประเด็นการใช้ความเร็ว การดื่มสุราในขณะขับขี่ และการหลับใน และมีนักวิชาการบางส่วนได้เสนอวิธีในการป้องกันปราชัยพฤติกรรมเสี่ยงเพื่อลด อภถ. โดยมุ่งเน้นว่า ควรสร้างข้อมูลข่าวสาร และ ความรู้เพื่อให้คนในสังคมเข้าใจและยอมรับมาตรการด้านกฎหมาย และการปรับปรุงวิศวกรรมจราจร / วิศวกรรมยานยนต์ที่ให้ ความสำคัญกับความปลอดภัยมากขึ้น อีแลนเดอร์ เวสต์ และเฟรนนซ์ (Elander, West, & Davina, 1993) ศึกษาความแตกต่างของบุคคล (individual difference) ที่ส่งผลต่อการเกิด อภถ. ตามกรอบแนวคิดบนข้อสมมติฐาน (hypothetical construct) ที่ว่าผลรวมของคุณลักษณะเฉพาะตัวของบุคคลส่งผลให้บุคคลมีความเสี่ยงที่จะเข้าไปเกี่ยวข้องใน อภถ.สูงกว่าคนอื่น ๆ โดยใช้มาตรวัดคือ อัตราการชน (crash rate) และแบ่งประเภทตัวแปรการขับขี่ออกเป็น 2 ลักษณะคือ ทักษะการขับขี่ (driving skill) และลักษณะรูปแบบการขับขี่ (driving style)

ทักษะการขับขี่เกี่ยวข้องกับขีดจำกัดของสมรรถนะ (performance) ขององค์ประกอบต่างๆ ในการขับขี่ ได้แก่ ทักษะการบังคับควบคุมพวงมาลัยเพื่อให้รถคงอยู่ในช่องทาง (track the road) และเวลาที่เผชิญและตอบสนองต่ออันตรายที่เกิดขึ้นขณะขับรถ

ส่วนลักษณะรูปแบบการขับขี่ หมายถึง แนวทางการขับขี่ที่บุคคลเลือกและกระทำจนเคยชิน กลายเป็นอุปนิสัยการขับขี่ (driving habit) ตัวอย่างเช่น การใช้ความเร็ว การพิจารณาตัดสินใจในการแซง และแนวโน้มในการทำผิดกฎจราจร

งานของ ปนัดดา ชำนาญสุข ได้ใช้แนวคิดเรื่องลักษณะรูปแบบการขับขี่ในงานวิจัยเรื่อง speed, violence and sex, marginality, identity and road traffic injuries among young

motorcyclists โดยทำการศึกษาการบาดเจ็บรุนแรงจากการขี่รถมอเตอร์ไซค์ในกลุ่มเด็กวัยรุ่น (Panatda Chumnansook, 2007)

ส่วนหนึ่งของงานวิจัยของปนัดดาได้ตั้งคำถามการวิจัยว่า ปัจจัยเชิงจิตวิทยาประกอบด้วย บุคลิกภาพทัศนคติต่อการขับขี่ที่ปลอดภัย การรับรู้ความเสี่ยง และลีลาการขี่รถ สามารถทำนายการบาดเจ็บรุนแรงจากการขี่รถมอเตอร์ไซค์ในกลุ่มผู้ขับขี่ที่เป็นเด็กวัยรุ่นได้หรือไม่ อย่างไร การออกแบบงานวิจัยเพื่อทดสอบสมมติฐานการวิจัยในส่วนนี้ใช้การวิเคราะห์ชนิดย้อนหลัง (case-control or retrospective study) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสี่ยงกับการบาดเจ็บรุนแรงจากการเกิด อุบัติ. ในกลุ่มเด็กอายุต่ำกว่า 18 ปีโดยการเปรียบเทียบเด็กในกลุ่มศึกษา (cases) กับกลุ่มควบคุม (control) ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน และการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงจากการเกิด อุบัติ.

ผลการวิเคราะห์ logistic regression พบว่า ตัวแปร เพศ อายุ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการบาดเจ็บรุนแรงจาก อุบัติ. การรับรู้ความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเกิด อุบัติ. ทัศนคติต่อการขับขี่ที่ปลอดภัย และบุคลิกภาพมีตัวตนไหว-มั่นคงในสภาวะอารมณ์ สามารถทำนายการบาดเจ็บรุนแรงในกลุ่มผู้ขับขี่รถมอเตอร์ไซค์ที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปีได้

ข้อค้นพบในงานวิจัยของปนัดดา(อ้างแล้ว)ทำให้เกิดองค์ความรู้ในงานวิจัยสาเหตุของอุบัติเหตุที่สำคัญคือ ลีลาการขี่รถที่เสี่ยงนั้นมิได้เกิดขึ้นจากสาเหตุปัจจัยเชิงจิตวิทยาภายในตัวบุคคล แต่เพียงเท่านั้น หากแต่มีความเกี่ยวข้องกับมิติเชิงสังคมและวัฒนธรรมที่ผู้ขับขี่ใช้ชีวิตอยู่ด้วย ดังจะเห็นได้จากการพบว่า ผู้ที่มีลีลาการขี่รถที่เสี่ยงนั้นเป็นผู้ที่มีรสนิยมในการขับขี่ที่เสี่ยง และให้ความสำคัญต่อประเด็นความปลอดภัยต่ำ

ดังนั้น การสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (construct road safety culture) จึงเป็นประเด็นที่น่าจะมีพลังในการเปลี่ยนแปลงมากกว่าการมุ่งเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเสี่ยงในระดับปัจเจกบุคคล (individual) แต่เพียงอย่างเดียว

การประเมินความเสี่ยงอันตรายของถนนและระบุบริเวณช่วงถนนที่เป็นอันตรายจะเป็นประโยชน์แก่หน่วยงานที่รับผิดชอบในการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (road safe audit) และการปรับปรุงจุดเสี่ยง (black spot treatment) ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวต้องใช้งบประมาณจำนวนมากโดยต้องมีการพิจารณาอย่างรอบคอบในการจัดลำดับความสำคัญและเร่งด่วนของการปรับปรุงจุดเสี่ยงดังกล่าวด้วย

AustRoad สรุปว่าการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเป็นวิธีการตรวจสอบความปลอดภัยสำหรับถนนทั้งที่มีอยู่แล้ว หรือยังไม่เกิดขึ้น ซึ่งทำการตรวจสอบโดยผู้ที่มีความรู้

ความสามารถเพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่มีแนวโน้มในการเกิด อุบัติเหตุ และนำเสนอกระบวนการที่จะทำให้ระดับความรุนแรงของ อุบัติเหตุลดลง หลักการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนนั้น ดำเนินการโดยบุคคลหรือคณะบุคคลที่มีความรู้ความสามารถและประสบการณ์หลายแขนง เช่น ผู้เชี่ยวชาญด้านพฤติกรรมของมนุษย์ ผู้เชี่ยวชาญด้านการออกแบบทาง ผู้เชี่ยวชาญด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน เป็นต้น ทั้งนี้ เนื่องมาจากงานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนเป็นงานที่ต้องใช้องค์ความรู้หลายด้านร่วมกัน(Austrroads, 2009)

การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนเป็นวิธีการในการป้องกัน อุบัติเหตุที่สร้างความคุ้มค่าได้มาก เนื่องจากสามารถลดปัญหา อุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นได้ โดยทั่วไปการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสามารถดำเนินการได้หลายช่วงของโครงการ เช่น ช่วงการศึกษาความเหมาะสมของโครงการ (feasibility stage) ช่วงการออกแบบเบื้องต้น (preliminary design stage) ช่วงการออกแบบก่อสร้าง (detailed design stage) ช่วงระหว่างการก่อสร้าง (during construction stage) ช่วงก่อนเปิดการจราจร (pre-opening to traffic) ช่วงการเปิดการจราจรแล้ว (existing roads)

ในกรณีของการวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนนจะพิจารณา 13 ประเด็นหลัก ดังนี้

1) แนวทางและรูปตัดถนน การพิจารณาความปลอดภัยทางถนนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับแนวทางและรูปตัดถนนประกอบด้วย การพิจารณาแนวทางราบและแนวทางตั้ง เช่น โค้งแนวราบและการยกโค้ง มีความเหมาะสมกับความเร็วของการจราจรส่วนใหญ่ในบริเวณนั้นหรือไม่ ระยะเวลาการมองเห็นตามแนวทาง เช่น การมองเห็นแนวทางข้างหน้าถูกสิ่งกีดขวางต่างๆบดบังหรือไม่ และรูปตัดถนน เช่น ความกว้างช่องจราจรและจำนวนช่องจราจรเพียงพอกับปริมาณการจราจรและเหมาะสมกับประเภทของยานพาหนะหรือไม่ เป็นต้น

2) ลักษณะทั่วไปของทางแยก การพิจารณาความปลอดภัยทางถนนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับลักษณะทั่วไปของทางแยกนั้น ประกอบด้วย การพิจารณาลักษณะทางเรขาคณิตของทางแยก เช่น รูปแบบของทางแยกมีความชัดเจนไม่ก่อให้เกิดความสับสนต่อผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภทหรือไม่ การมองเห็น เช่น ตำแหน่งที่ตั้งของทางแยกมีปัญหาในเรื่องการมองเห็นจากสาเหตุของแนวราบหรือแนวตั้งหรือไม่ และการควบคุมการจราจรบริเวณทางแยกและการนำทาง เช่น มีอุปกรณ์หรือเครื่องหมายนำทางผ่านทางแยกอย่างเหมาะสมหรือไม่ เป็นต้น

3) การระบายน้ำ การพิจารณาความปลอดภัยทางถนนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการระบายน้ำประกอบด้วย การพิจารณาปัญหาทั่วไป เช่น ความลาดเอียงของผิวทางเพียงพอต่อการ

ระบายน้ำบนผิวทางได้รวดเร็วหรือไม่ ระบบระบายน้ำมีความเหมาะสมต่อปริมาณน้ำและความเร็วในการระบายหรือไม่ เป็นต้น

4) ป้ายจราจร การพิจารณาความปลอดภัยทางถนนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับป้ายจราจร เช่น รูปแบบป้ายจราจรที่ติดตั้งเป็นไปตามมาตรฐานหรือไม่ ตำแหน่งของการติดตั้งป้ายจราจรมีความเหมาะสมหรือไม่ และการมองเห็นป้ายจราจร เช่น ป้ายจราจรสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนโดยไม่ถูกสิ่งกีดขวางหรือสิ่งรบกวนจากสิ่งรอบข้างหรือไม่ เป็นต้น

5) สัญญาณไฟจราจร การพิจารณาความปลอดภัยทางถนนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสัญญาณไฟจราจรประกอบด้วย การพิจารณาการติดตั้งและการทำงานของสัญญาณไฟจราจร เช่น สัญญาณไฟจราจรทำงานอย่างถูกต้องหรือไม่ จำนวน ตำแหน่ง และชนิดของสัญญาณไฟจราจร มีความเหมาะสมสำหรับยานพาหนะในแต่ละประเภทหรือไม่ และการมองเห็นสัญญาณไฟจราจร เช่น สัญญาณไฟจราจรอยู่ในสภาพที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนหรือไม่ การมองเห็นสีของสัญญาณไฟจราจรมีปัญหาจากสีของไฟฟ้าส่องสว่างในบริเวณใกล้เคียงหรือไม่ เป็นต้น

6) เครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทาง การพิจารณาความปลอดภัยทางถนนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทางนั้น ประกอบด้วย การพิจารณาปัญหาทั่วไป เช่น เครื่องหมายจราจรและเครื่องหมายนำทางมีความสม่ำเสมอไปตลอดเส้นทางหรือไม่ เครื่องหมายจราจร เช่น เส้นหยุดหรือเส้นให้ทางมีความเหมาะสมหรือไม่ เครื่องหมายนำทาง เช่น เครื่องหมายนำทางถูกบดบังการมองเห็นจากต้นไม้ ป้ายต่างๆ การจอดรถ ฯลฯ หรือไม่ อุปกรณ์บนผิวจราจรหรือปุ่มจราจร เช่น อุปกรณ์บนผิวจราจรได้มีการติดตั้งอย่างถูกต้องและเหมาะสมหรือไม่ และแถบชะลอความเร็ว (rumble strips) เช่น รูปแบบการติดตั้งแถบชะลอความเร็วมีความเหมาะสมหรือไม่ เป็นต้น

7) สภาพอันตรายข้างทาง การพิจารณาความปลอดภัยทางถนนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสภาพอันตรายข้างทางนั้น ประกอบด้วย การพิจารณาเขตปลอดภัย (clear zone) พิจารณาว่ามีอุปสรรคที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อคนขับซึ่งรถที่อาจเสียหลักหลุดออกนอกเส้นทางหรือไม่ อุปสรรคกั้นชน เช่น อุปสรรคกั้นชนได้รับการติดตั้งอย่างเหมาะสมหรือไม่ และอุปสรรคกั้นข้างทาง เช่น ชนิดและการติดตั้งราวป้องกันมีความปลอดภัยต่อผู้ใช้รถใช้ถนนหรือไม่ เป็นต้น

8) พื้นถนน การพิจารณาความปลอดภัยทางถนนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับพื้นถนน ประกอบด้วย การพิจารณาประเด็นสภาพพื้นถนน เช่น ผิวจราจรเกิดความเสียหายที่อาจเป็นอันตรายต่อคนขับหรือไม่ มีความแตกต่างระหว่างระดับผิวทางและไหล่ทางหรือไม่ เป็นต้น

9) ไฟส่องสว่าง การพิจารณาความปลอดภัยทางถนนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับไฟส่องสว่างนั้นประกอบด้วย การพิจารณาประเด็นปัญหาทั่วไป เช่น มีการติดตั้งไฟส่องสว่างอย่างไร เพียงพอหรือไม่ ระดับของความสว่างเพียงพอหรือไม่ เป็นต้น

10) คนเดินเท้า คนข้ามถนน คนขี่จักรยาน การพิจารณาความปลอดภัยทางถนนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับคนเดินเท้า คนข้ามถนน คนขี่จักรยานนั้น ประกอบด้วย การพิจารณาสิ่งอำนวยความสะดวกและปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าและคนข้ามถนน เช่น ความกว้างของทางเดินหรือทางเท้าเพียงพอกับปริมาณคนเดินเท้าหรือไม่ และสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยสำหรับผู้ขี่จักรยาน เช่น ทางจักรยานมีความต่อเนื่องและอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยต่อผู้ใช้จักรยานหรือไม่ เป็นต้น

11) ทางเชื่อม การพิจารณาความปลอดภัยทางถนนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับทางเชื่อมนั้น ประกอบด้วย การพิจารณาปัญหาทั่วไป เช่น มีการควบคุมการเข้าออกจากรoadway ที่เหมาะสมหรือไม่ ความลาดเอียงของทางเชื่อมมีความเหมาะสมหรือไม่ และระยะการมองเห็น เช่น ตำแหน่งของทางเชื่อมสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจนโดยไม่ถูกบดบังจากแนวทางราบหรือแนวตั้งหรือไม่ เป็นต้น

12) การจอดรถและที่หยุดรถประจำทาง การพิจารณาความปลอดภัยทางถนนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการจอดรถและการหยุดรถประจำทางนั้น ประกอบด้วย การพิจารณาการจอดรถ เช่น มีการจัดพื้นที่สำหรับจอดรถอย่างเพียงพอหรือไม่ และที่หยุดรถประจำทาง เช่น ที่จอดรถประจำทางอยู่ในตำแหน่งที่เหมาะสมโดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านความปลอดภัยหรือไม่ เป็นต้น

13) ประเด็นอื่นๆ การพิจารณาความปลอดภัยทางถนนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับประเด็นอื่นๆนั้น ประกอบด้วย การพิจารณาแสงที่สะท้อนเข้าตาคนขับขี่ เช่น แสงไฟจากข้างทางสะท้อนเข้าตาคนขับขี่ทำให้เกิดปัญหาด้านการมองเห็นหรือไม่ และกิจกรรมข้างทาง เช่น มีกิจกรรมข้างทางซึ่งอาจเบี่ยงเบนความสนใจของคนขับขี่หรือไม่ มีกิจกรรมข้างทางที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ใช้ถนนหรือไม่ เช่น ตลาดสด จอดรถข้างทางกีดขวางการจราจรที่ใช้ความเร็วสูง เพิงขายของ การเลี้ยงสัตว์ เป็นต้น

ผลการศึกษานี้จำนวนมากยืนยันผลที่สอดคล้องตรงกันว่า สาเหตุการเกิด อุบัติเหตุส่วนใหญ่มาจากสภาพและพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งบางคนขับขี่โดยขาดวินัย บางคนขับขี่โดยดื่มสุรา เพราะฉะนั้นมาตรการที่ดีที่สามารถทำได้จริง จะต้องสามารถปฏิบัติกับคนใช้รถใช้ถนนหรือสภาพและพฤติกรรมของคน จึงจะแก้ปัญหาได้ผลมากที่สุด โดยอาศัยมาตรการที่วางอยู่บนฐานของ

ทฤษฎีทางจิตวิทยาการขับขี่ (driving psychology theory) ควบคู่ไปกับการบังคับใช้กฎหมาย
ควบคุมพฤติกรรมกรรมการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิด อุบัติ. เป็นหลักสำคัญ

2.กฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจราจร

ผู้วิจัยทำการทบทวนวรรณกรรมและสังเคราะห์ประเด็นกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง
ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อการสอบสวนคดีจราจรตามวัตถุประสงค์ข้อ
ที่ 1 ดังนี้

องค์การอนามัยโลกได้ประมาณการเสียชีวิตจากคดีจราจรของประเทศไทยในปี ค.ศ.2010
ว่ามีจำนวนสูงถึง 26,312 คน (Karim, 2013) ความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากคดีจราจรในประเทศไทยมี
มูลค่าสูงมากเมื่อเทียบกับความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากการเสียชีวิตด้วยคดีอาชญากรรม แต่กลับ
พบว่า การให้ความสำคัญของคดีจราจรยังอยู่ในระดับที่ต่ำกว่ามาก ซึ่งส่งผลให้ปัญหาการใช้รถใช้
ถนนอย่างไม่ปลอดภัยในประเทศไทยทวีความรุนแรงมากขึ้นทุกปีตลอดมา

ข้อสมมติฐานหนึ่งคือ ตำรวจและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ได้ทำการแก้ไขและป้องกันที่
ตรงจุดตรงสาเหตุ รวมถึงไม่มีระบบการบริหารจัดการคดีที่เหมาะสม ความไม่ชัดเจนของข้อมูล
จำนวนคนตายจาก อุบัติ. แสดงให้เห็นว่า ตร. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ให้ความสำคัญต่อสถิติ
ข้อมูลเกี่ยวกับปัญหาและสาเหตุการตายของประชาชนจาก อุบัติ. อย่างจริงจัง รวมถึงลดจนการ
สืบสวนและสอบสวนคดีจราจรเพื่อให้ทราบถึงจำนวนคดีและสาเหตุของ อุบัติ. รวมถึงสาเหตุของ
การบาดเจ็บและการตายของผู้ใช้รถใช้ถนนในแต่ละคดีอย่างมีประสิทธิภาพ ถูกต้อง เชื่อถือได้
และสอดคล้องกับองค์กรและหน่วยงานอื่นๆ ทั้งภายในและภายนอกประเทศด้วย

ตำรวจมีหน้าที่หลักในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งประเด็นสำคัญที่จำเป็นต้องดำเนินการคือ
การสืบสวนสอบสวนดำเนินคดีจราจรต่อผู้ขับรถประมาทที่ก่อให้เกิด อุบัติ. อย่างมีประสิทธิภาพ
เพื่อนำไปสู่การพิสูจน์ทราบรายละเอียดของกรกระทำผิดและสาเหตุปัจจัยต่างๆ ที่นำไปสู่การเกิด
อุบัติเหตุ. ได้แก่ 1) สภาพและความประมาทของคนขับขี่ 2) สภาพรถที่ไม่ปลอดภัย 3) สภาพถนนที่ไม่
ปลอดภัย และ 4) สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย รวมทั้งกรณีที่เป็นความประมาทของคนขับขี่ก็จะ
สามารถพิจารณาตีความผิดและบทลงโทษตามกฎหมายที่เหมาะสมเพื่อเป็นการยับยั้งการ
กระทำผิดซ้ำและยังส่งผลให้คนขับขี่รถอื่นๆ โดยทั่วไปเกิดความเกรงกลัวการบังคับใช้กฎหมายของ
ตำรวจและเกิดการใช้รถใช้ถนนอย่างระมัดระวังเพื่อป้องกันมิให้เกิด อุบัติ. อีกด้วย โดยเริ่ม
กระบวนการแรกของการแก้ไขและป้องกัน อุบัติ. ที่ฝ่ายตำรวจ เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่มีคนขับขี่รถชนคน
หรือรถ หรือทรัพย์สินของคนอื่นจนก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของคนอื่นในทาง

ภายในเขตรับผิดชอบของสถานีตำรวจท้องที่ได้ในประเทศไทยถือว่าเป็นความผิดคดีอาญาตามกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 78 คนขับซึ่งต้องหยุดรถและให้ความช่วยเหลือคนที่ได้รับความเสียหายตามสมควร และแจ้งเหตุต่อตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจรที่ใกล้เคียงทันที ไม่ว่าจะมีความผิดของคนขับหรือไม่ก็ตาม

2.1 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

พนักงานสอบสวนที่ปฏิบัติหน้าที่ประจำสถานีตำรวจได้รับแจ้งเหตุคดีอาญาดังกล่าวแล้วจะต้องดำเนินการด้วยอำนาจและหน้าที่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาที่ว่าด้วยการสอบสวน ลักษณะที่ 2 มาตรา 131 บัญญัติที่ว่า

“ให้พนักงานสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถจะทำได้ เพื่อประสงค์จะทราบข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่างๆอันเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหา เพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำผิดและพิสูจน์ให้ความผิดหรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหา”

และมีอำนาจตรวจสถานที่เกิดเหตุอย่างละเอียด เพื่อแสวงหาและรวบรวมพยานหลักฐานทุกประเภทด้วยวิธีการทางนิติวิทยาศาสตร์ได้ตามมาตรา 131/1 ที่บัญญัติว่า

“กรณีจำเป็นต้องใช้พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริง ตามมาตรา 131 ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจให้ทำการตรวจพิสูจน์บุคคล วัตถุ หรือเอกสารใดๆทางนิติวิทยาศาสตร์ได้...”

และมาตรา 132 ระบุว่าเพื่อประโยชน์ในการรวบรวมพยานหลักฐาน พนักงานสอบสวนมีอำนาจ

1) ตรวจตัวผู้เสียหาย เมื่อผู้นั้นยินยอม หรือตรวจตัวผู้ต้องหา ตรวจสิ่งของ หรือที่ทางอันสามารถใช้เป็นหลักฐานได้

รวมทั้งทำภาพถ่าย แผนที่ หรือ ภาพวาดจำลอง หรือ พิมพ์ลายนิ้วมือ ลายมือ หรือลายเท้า กับบันทึกรายละเอียดทั้งหลายซึ่งน่าจะกระทำให้คดีแจ่มกระจ่างขึ้น

2) ค้นเพื่อตรวจสิ่งของ...ซึ่งอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้

3) หมายเรียกบุคคล...

4) ยึดไว้ซึ่งสิ่งของที่ค้นพบตามข้อ 2

2.2 ระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี

2.2.1 ลักษณะที่ 2 บทที่ 2

ข้อ 8, 10.1 พนักงานสอบสวนจะต้องทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุเอง เว้นแต่คดีสำคัญซึ่งพนักงานสอบสวนเห็นว่ามียุทธหรือหลักฐานซึ่งต้องใช้เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์ และจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่กองพิสูจน์หลักฐาน หรือ กองวิทยาการเขต หรือ วิทยาการจังหวัด ก็ให้พนักงานสอบสวนแจ้งกองพิสูจน์หลักฐาน หรือกองวิทยาการเขตหรือกองวิทยาการจังหวัดในพื้นที่ แล้วแต่กรณี เพื่อจัดเจ้าหน้าที่ไปทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุ และ ถ่ายรูปร่วมกับพนักงานสอบสวนในคดี ดังต่อไปนี้...(7) คดีอุบัติเหตุรถชนแล้วหลบหนี

2.2.2 ลักษณะที่ 8 บทที่ 9

ข้อ 265 กำหนดว่า โดยปกติการทำแผนที่สถานที่เกิดเหตุ เป็นหน้าที่ของพนักงานสอบสวน จะพิจารณาตามความจำเป็นในคดี เพื่อเป็นรากฐานแสดงความเข้าใจสถานที่เกิดเหตุและเป็นประโยชน์แก่คดีนั้นๆ คดีดังต่อไปนี้ จำต้องทำแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุประกอบการสอบสวนแบบสำนวนเสมอทุกคดีคือ...(2) คดีฆาตกรรมพาหนะโดนบุคคลหรือทรัพย์สินในถนนหลวง...

ข้อ 268 “ได้กำหนดว่านอกจากการจัดทำแผนที่สังเขปแล้ว พนักงานสอบสวนควรจัดให้มีการถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุและร่องรอยต่างๆประกอบเข้าไปในสำนวนเพื่อประโยชน์แก่คดีอีกชั้นหนึ่ง ถ้าพนักงานสอบสวนเห็นว่าถ้าได้จัดการตรวจสถานที่เกิดเหตุและทำหลักฐานการพิสูจน์โดยอาศัยวิทยาการตำรวจไปถ่ายรูป และตรวจสถานที่เกิดเหตุด้วยและให้เป็นหน้าที่ของเจ้าหน้าที่กองวิทยาการที่จะทำการถ่ายรูป และตรวจสถานที่เกิดเหตุตามหลักวิชาการ...”

2.2.3 ลักษณะที่ 18 บทที่ 3

ข้อ 498 กำหนดให้พนักงานสอบสวนรีบไปสืบสวนสอบสวนยังสถานที่เกิดเหตุทันทีเพื่อหาพยานหลักฐานและทำแผนที่เกิดเหตุไว้ประกอบคดี...

ข้อ 499 กำหนดให้วัดถนนและทำแผนที่สังเขปที่เกิดเหตุ การทำแผนที่เกิดเหตุตรวจดูและวัดโดยละเอียด เช่น รถชนกันตรงไหน และรถฝ่ายใดไปหยุดเลยสถานที่ชน อยู่ในลักษณะใดห่างจากที่ชนกันเท่าใด เป็นต้น

ข้อ 500 การตรวจอุปกรณ์สำคัญของรถที่ชน ให้ส่งรถไปให้ผู้ชำนาญการพิเศษของกรมตำรวจตรวจสอบเพื่อทราบว่าคุณสมบัติของการใช้รถคันนี้มีอะไรบกพร่องบ้างหรือไม่ เช่น ครัทช์ ห้ามล้อมือ ห้ามล้อเท้า แตร ไฟ พวงมาลัย หรือมือถีบบังคับรถ ว่าชำรุดเสียหายใช้งานได้หรือไม่ เพียงใด ในกรณีที่ไม่สามารถส่งรถให้เจ้าหน้าที่ตรวจสภาพรถของกรมตำรวจที่อยู่ใกล้เคียงตรวจให้หรือจัดหาผู้มีความรู้เชี่ยวชาญในเรื่องตรวจให้ก็ได้

สรุปข้อบัญญัติของกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีที่ว่าด้วยการสอบสวนคดีจราจรเป็น ดังนี้

เมื่อพนักงานสอบสวนรับแจ้งเหตุรถชนคน รถ หรือ ทรัพย์สินซึ่งเป็นเหตุให้มีคนถึงแก่ความตายหรือรับอันตรายสาหัส ซึ่งไม่แน่ว่าจะถึงแก่ความตายหรือไม่ และเป็นคดีจราจร ต้องปฏิบัติตามขั้นตอนต่อไปนี้ :-

1. รีบไปสืบสวนสอบสวนยังสถานที่เกิดเหตุทันที เพื่อหาพยานหลักฐาน และทำแผนที่เกิดเหตุไว้ประกอบคดีโดยมีการป้องกันรักษาที่เกิดเหตุอย่างปลอดภัยของพยานหลักฐานและเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน

2. จัดให้มีการถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุ ร่องรอยการชนที่ตัวรถ หรือวัตถุสิ่งของ ร่องรอยและวัตถุที่ตกกระเจายบนพื้นถนน จุดชน ทิศทางรถคู่กรณีก่อน ชนและหลังชน รวมทั้งสภาพและตำแหน่งรถเมื่อหยุดเคลื่อนที่

3. วัดถนนและทำแผนที่สังเขปที่เกิดเหตุ โดยการชี้สถานที่และทางเดินของรถทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องลงนามรับรองไว้ หากชี้ไม่ตรงกันก็ให้บันทึกไปตามนั้น โดยมีแผนที่สังเขปของพนักงานสอบสวนประกอบด้วย

4. แสวงหาพยานหลักฐานและเก็บรวบรวมร่องรอยและพยานวัตถุต่างๆตามหลักวิชาทางนิติวิทยาศาสตร์ทุกชนิดเท่าที่สามารถจะทำได้เพื่อทราบพฤติการณ์ของคนขับซึ่งที่ถูกกล่าวหาว่าขับซึ่งโดยประมาท เป็นเหตุให้เกิดการชนของรถในคดีว่า เป็นความผิดหรือบริสุทธิ์ตามที่ถูกกล่าวหา

5. ขอความร่วมมือเจ้าหน้าที่กองพิสูจน์หลักฐานร่วมตรวจที่เกิดเหตุและตรวจพิสูจน์สภาพรถเพื่อแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์และเพื่อพิสูจน์เปรียบเทียบพยานวัตถุกรณีมีความจำเป็นแต่ละคดี รวมถึงแพทย์นิติเวช กรณีตรวจชันสูตรพลิกศพคนตายเพื่อให้ได้พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่ครบถ้วนสมบูรณ์มากที่สุด

6. จัดการเคลื่อนย้ายรถที่ชน และวัตถุสิ่งของต่างๆออกจากพื้นถนน เพื่อเปิดการจราจรตามปกติโดยเร็วที่สุด

7. ดำเนินการสอบสวนให้เสร็จสิ้นโดยไม่ชักช้า หรือตามระยะเวลาที่กำหนดโดยคำสั่ง ตร. ที่ 419/2556 เรื่องการอำนวยความสะดวกในคดีอาญา การทำสำนวนการสอบสวน และมาตรการควบคุม ตรวจสอบเร่งรัดการสอบสวนคดีอาญา

8. สรุปสำนวนการสอบสวนคดีจราจรและมีความเห็นทางคดีต่อคนขับซึ่งที่ถูกกล่าวหาว่าขับซึ่งรถโดยประมาท โดยมีความเห็นสั่งฟ้อง หรือไม่ฟ้องหรืองดการสอบสวนกรณีไม่รู้ตัวผู้กระทำผิดเสนอต่อพนักงานอัยการ

หลักการวิเคราะห์สาเหตุที่แท้จริงของ อบถ. ที่ถูกต้องนั้นต้องมีการแสวงหาและรวบรวมข้อเท็จจริงและพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ตามหลักวิชาการอย่างครบถ้วนและมีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยควรมีความครอบคลุมพยานหลักฐานทั้ง 3 ประเภทซึ่งได้แก่ 1) พยานบุคคล 2) พยานวัตถุ และ 3) พยานเอกสารด้วย ซึ่งในคดีจรรยาบรรณนั้นส่วนใหญ่จะปรากฏมีร่องรอยและพยานหลักฐานทางบุคคลและวัตถุค่อนข้างแน่นอนและครบถ้วนสมบูรณ์มากกว่าคดีอาชญากรรมโดยทั่วไป เนื่องจากผู้กระทำผิดมิได้มีเจตนาในการกระทำผิดอย่างชัดเจน แต่เป็นเพียงการกระทำผิดโดยประมาทเท่านั้น จึงเป็นเหตุให้ผู้กระทำผิดไม่จำเป็นต้องพยายามปกปิดหรือทำลายร่องรอยพยานหลักฐานในสถานที่เกิดเหตุแต่อย่างใด เป็นผลให้สามารถพบร่องรอยและพยานหลักฐานในสถานที่เกิดเหตุได้อย่างค่อนข้างครบถ้วนสมบูรณ์ หากพนักงานสอบสวนสามารถไปถึงที่เกิดเหตุได้อย่างรวดเร็วก่อนที่พยานหลักฐานต่างๆ จะถูกทำลาย หรือสูญหายไปได้ เช่น พยานบุคคลที่เป็นคนขับชี่ คนโดยสารและคนใช้รถใช้ถนนอื่นๆ รอยครูดไถลของยางล้อรถที่เกิดจากความพยายามหยุดการหมุนของล้อรถอย่างกะทันหันของคนขับชี่บนพื้นถนน เศษวัตถุที่เป็นส่วนประกอบของรถหรือที่รถบรรทุกมาด้วย ซึ่งเกิดจากการชนหรือพลิกคว่ำตกกระจาย อยู่บนถนนที่เกิดเหตุ คนที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต รถที่เกิด อบถ. ชำรุดเสียหายซึ่งไม่สามารถขับเคลื่อนต่อไปได้ เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้ว่า การแสวงหาและรวบรวมพยานหลักฐานทางวัตถุ จำเป็นต้องใช้วิธีการทางนิติวิทยาศาสตร์ในการเก็บรวบรวมและพิสูจน์เปรียบเทียบจึงจะเป็นปัจจัยอันสำคัญในการพิสูจน์ทราบรายละเอียดของ อบถ. และการดำเนินคดีต่อคนขับชี่หรือคนเดินเท้าอื่นๆ ที่กระทำผิดโดยประมาทเป็นอย่างมากโดย พ.ร.บ. ให้ใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พ.ศ. 2477 มาตรา 243 หมวด 5 ว่าด้วยเรื่องผู้เสียหาย ได้บัญญัติไว้ว่า ผู้ใดโดยอาช้ำหรือมิใช่ก็ตามมีความเสียหายในการใดๆ เช่น ในทางวิทยาศาสตร์หรือการแพทย์ ฯลฯ ซึ่งความเห็นของผู้นั้นอาจมีประโยชน์ในการวินิจฉัยคดี ในการสอบสวน ได้มูลฟ้อง หรือพิจารณา อาจเป็นพยานในเรื่องต่างๆ เป็นต้นว่า การตรวจร่างกายหรือจิตใจของผู้เสียหาย ผู้ต้องหาหรือจำเลย การตรวจสถานที่เกิดเหตุ การตรวจพิสูจน์พยานวัตถุ ทำการทดลองหรือกิจการอื่นๆ ซึ่งเป็นการยืนยันได้ว่ากระบวนการยุติธรรมทางอาญาให้ความสำคัญกับพยานวัตถุและการตรวจพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์ของผู้เสียหายในการสอบสวนและพิจารณาคดีเป็นหลักสำคัญด้วย

การดำเนินงานของตำรวจมีจุดอ่อนที่ควรได้รับการปรับปรุงแก้ไขหลายประการ เช่น พบว่าพนักงานสอบสวนโดยทั่วไปมักให้ความสำคัญกับพยานบุคคลมากกว่าพยานวัตถุซึ่งจำเป็นต้องใช้วิธีการทางนิติวิทยาศาสตร์ในการเก็บรวบรวมและพิสูจน์เปรียบเทียบในการสอบสวนดำเนินคดีจรรยาบรรณซึ่งไม่สอดคล้องกับหลักการวิเคราะห์สาเหตุของการเกิด อบถ. ที่เป็นหลักวิชาการและยอมรับ

เชื้อถื้อในกระบวนการยุติธรรม ดังที่กล่าวแล้วข้างต้น

ผู้วิจัยได้สำรวจข้อมูลภาคสนามเบื้องต้นจากการสอบถามความคิดเห็นของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการสอบสวนคดีจราจร พบว่า

1. ขาดความร่วมมือในการเป็นพยานในคดีจราจร ถึงแม้ว่าในขณะที่เกิดเหตุจะมีผู้เห็นเหตุการณ์ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการเสียเวลา และการไม่ต้องการเข้ามามีส่วนในการเป็นปฏิปักษ์กับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งโดยไม่จำเป็น

2. ได้รับความร่วมมือน้อยในการขอฎีกาจากกล้องวงจรปิดทั้งในส่วนของการราชการ หรือของเอกชน

3. คดีจราจรเป็นคดีที่เกิดจากความประมาท ไม่มีเจตนา คู่กรณีมุ่งหวังเพียงการชดใช้ค่าเสียหาย ไม่ได้ต้องการให้อีกฝ่ายต้องโทษจำคุก ดังนั้น พนักงานสอบสวนจึงมักจะให้คู่กรณีเจรจากันก่อน ถ้าตกลงกันได้ก็จะดำเนินการให้เป็นไปตามที่ตกลงกัน จึงไม่ได้เน้นการเก็บและรวบรวมหลักฐานไว้ก่อนจากสถานที่เกิดเหตุ แต่ต่อมาเมื่อมีปัญหาตกลงกันไม่ได้เกิดขึ้นในภายหลังก็ทำให้ขาดพยานหลักฐานในการดำเนินคดีต่อไปได้หลังจากนั้น เพราะไม่ได้มีการเก็บรวบรวมข้อเท็จจริงและพยานหลักฐานไว้ก่อนอย่างครบถ้วนจริงจังตามหลักกฎหมายและวิชาการตั้งแต่ต้น

4. คดีจราจรส่วนใหญ่เป็นคดีอัตราโทษน้อย อยู่ในอำนาจศาลแขวง เมื่อแจ้งข้อหาจับกุมแล้วต้องผลัดฟ้องทุก 6 วันและส่งฟ้องภายใน 30 วันในขณะที่จำนวนคดีมีมาก ดังนั้น การดำเนินการรวบรวมพยานหลักฐานจึงเป็นไปอย่างรีบเร่งทั้งในส่วนของการสอบปากคำพยานแพทย์ ผู้เชี่ยวชาญตรวจร่องรอยการเฉี่ยวชนที่รถคู่กรณีทำให้ขาดความละเอียดรอบคอบและไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร

อีกทั้งในกรณีที่บาดเจ็บสาหัส แพทย์มักจะไม่ออกความเห็นในใบชันสูตรบาดแผลให้ในระยะเวลา 20 - 30 วัน แต่พนักงานสอบสวนกลับมีความจำเป็นต้องใช้หลักฐานข้อมูลดังกล่าวในการประกอบสำนวนส่งฟ้องภายใน 30 วัน

5. สถานที่เกิดเหตุอยู่บนถนน ซึ่งเป็นพื้นที่ที่ประชาชนต้องใช้ในการสัญจรตลอดเวลา ไม่สามารถกั้นที่เกิดเหตุได้นาน พยานหลักฐานที่อยู่บนพื้นถนนมักจะกระจัดกระจายวัตถุพยานมักถูกปนเปื้อน เปลี่ยนแปลง เคลื่อนย้ายหรือทำลายได้ง่าย

6. พนักงานสอบสวนมีปัญหาในการนำองค์ความรู้ไปใช้ในการปฏิบัติงานจริง เช่น การวัดระยะรอยห้ามล้อ เพื่อคำนวณความเร็วรถ ไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เนื่องจากการพิจารณาจำเป็นต้องใช้ความรู้อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องร่วมด้วย เช่น ลักษณะของพื้นถนน สภาพความ

สิทธิ์หรือของยางรถ การคำนวณระยะจุดหยุดรถหลังการชนหรือพลิกคว่ำ รวมถึงการตรวจหาขนาดแรงชนปะทะหรือพลิกคว่ำที่ปรากฏบนตัวรถ หรือวัตถุสิ่งของ หรือบุคคล ที่ยังไม่มีหน่วยงานราชการใดสามารถดำเนินการให้พนักงานสอบสวนได้อย่างถูกต้องชัดเจนและรวดเร็วตามความจำเป็นในการสอบสวนคดีจราจร เป็นต้น

พนักงานสอบสวนและตำรวจจราจรนับเป็นกลุ่มบุคคลสำคัญที่สุดอันดับแรกของกระบวนการสืบสวนสอบสวน อบถ. และกระบวนการยุติธรรมทางอาญาในคดีจราจร เนื่องจากพนักงานสอบสวนโดยความช่วยเหลือของตำรวจจราจรจะต้องมีหน้าที่สรุปพยานหลักฐานพร้อมความเห็นในทางคดีของพนักงานสอบสวนว่าผู้ขับขี่คนใดขับรถประมาทเพราะเหตุผลใดจึงมีความเห็นสมควรสั่งฟ้อง หรือควรสั่งไม่ฟ้องผู้ต้องหาเพราะเหตุใด โดยความเห็นนั้นให้อำนาจข้อเท็จจริง ข้อกฎหมาย (บทกฎหมาย และมาตราที่ยกขึ้นปรับ) ประกอบด้วย และวินิจฉัยไปตามเหตุและผลที่ควรจะเป็น (คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ 419/2556 ลงวันที่ 1 ก.ค. 56 เรื่อง การอำนวยความสะดวกยุติธรรมในคดีอาญา การทำสำนวนการสอบสวน และมาตรการควบคุม ตรวจสอบ เฝ้าระวังการสอบสวนคดีอาญา) ที่จำเป็นต้องได้รับการพัฒนาส่งเสริมประสิทธิภาพในการดำเนินงานดังกล่าว

ในขั้นแรกนั้น พนักงานสอบสวนควรได้รับการส่งเสริมความรู้ในเรื่องทฤษฎีการเกิด อบถ. ปัจจัยเชิงสาเหตุของ อบถ. ข้อเท็จจริงและพยานหลักฐานในคดีจราจร การประเมินความเสี่ยงอันตรายของรถ ถนน และสภาพแวดล้อม มาตรการควบคุมและป้องกันการสูญเสียชีวิต รวมถึงการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก ซึ่งมีความสำคัญต่อการทำความเข้าใจลักษณะและสาเหตุของการเกิด อบถ. อันจะส่งผลต่อประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการปฏิบัติหน้าที่ของพนักงานสอบสวน

3. การสืบสวนสอบสวน อบถ. ในที่เกิดเหตุ

3.1 พยานหลักฐานในคดีจราจร

เสวก ได้รวบรวมความหมายของคำว่า พยานหลักฐานที่นักกฎหมายไทยได้ให้คำจำกัดความไว้ ดังนี้(เสวก มณีกุล, 2552)

พยานวัตถุ หมายถึง สิ่งใดก็ตามที่สามารถเอารูปร่างลักษณะหรือสภาพของสิ่งนั้นมาใช้เป็นพยานหลักฐานพิสูจน์ข้อเท็จจริงในทางคดีได้ โดยสิ่งนั้นอาจเป็นวัตถุสิ่งของ อาคารสถานที่ ภาพถ่าย ธนบัตร กระดาษที่ใช้บันทึกข้อความหรือภาพ หรือแม้แต่ร่างกายของคน หากว่ามุ่งประสงค์ที่จะเอารูปร่าง ลักษณะ หรือสภาพของสิ่งเหล่านั้นมาแสดงถึงสถานการณ์ที่เป็นจริงในทางคดีโดยศาลสามารถตรวจดูด้วยประสาทรับรู้ทุกทาง รวมถึงการที่ศาลไปตรวจดูได้ ณ

สถานที่ที่พยานหลักฐานนั้นตั้งอยู่ก็ได้ด้วย

พยานวัตถุมีลักษณะพิเศษที่แตกต่างจากพยานบุคคลหรือพยานเอกสาร คือ พยานวัตถุจะแสดงออกซึ่งข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับประเด็นของคดีอยู่ในตัวเอง ไม่มีการซักถาม หรือมีข้อความที่ต้องทำความเข้าใจ ส่วนการตีความสิ่งที่พยานวัตถุแสดงออกว่าจะรับฟังข้อเท็จจริงยุติอย่างไรนั้น อาจทำได้ 2 วิธี

1) ถ้าการตรวจพยานวัตถุนั้นเป็นสิ่งที่คนธรรมดาสามัญเข้าใจและตีความได้โดยใช้ความรู้สามัญ ศาลจะทำการตรวจพยานวัตถุแล้ววินิจฉัยด้วยความรู้และดุลยพินิจของศาลเอง โดยไม่ต้องมีพยานอื่นมาเบิกความอธิบายลักษณะของพยานวัตถุนั้น

2) ถ้าการตรวจพยานวัตถุนั้นเป็นสิ่งที่คนธรรมดาไม่สามารถเข้าใจได้ โดยความรู้สามัญ ต้องอาศัยความรู้ความชำนาญจากผู้ที่มีความรู้ในศาสตร์แขนงใดแขนงหนึ่ง หรือผู้ที่มีประสบการณ์ หรือความชำนาญพิเศษ จึงจะเข้าใจและตีความปรากฏการณ์ของพยานวัตถุนั้นได้ ดังนี้ศาลอาจแต่งตั้ง ผู้เชี่ยวชาญหรือคู่ความ อ้างผู้มีความรู้เชี่ยวชาญมาทำการพิสูจน์พยานวัตถุนั้นแสดงความเห็นต่อศาลได้

พยานวัตถุจึงมีความสำคัญและมีคุณค่า ดังนี้

1. พยานวัตถุเป็นสิ่งที่พิสูจน์ถึงการเกิดขึ้นของคดีว่ามีกรกระทำผิดเกิดขึ้น
2. สามารถเชื่อมโยงผู้ต้องสงสัยเข้ากับผู้เสียหายหรือกับสถานที่เกิดเหตุ
3. สามารถทำให้เกิดการรับสารภาพหรือยอมรับการกระทำผิด
4. สามารถชี้ถึงตัวผู้กระทำผิด

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131/1 “ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงตามมาตรา 131 ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจให้ทำการตรวจพิสูจน์บุคคล วัตถุหรือเอกสารใดๆ โดยวิธีทางวิทยาศาสตร์ได้” อย่างเช่นในกรณีคนขับขีมีอาการมีนเมาสุรา พนักงานสอบสวนมีอำนาจให้ทำการตรวจพิสูจน์เพื่อหาปริมาณแอลกอฮอล์ในตัวคนขับขีได้หรือในกรณีเห็นว่ามีความจำเป็นเพื่อตรวจพิสูจน์หาอัตราความเร็วของรถขณะเกิดเหตุชนหรือพลิกคว่ำโดยการตรวจพิสูจน์จากสภาพความเสียหายของรถ รอยไหม้ของยางอันเกิดจากการห้ามล้อก็มีอำนาจให้ทำการตรวจพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์โดยผู้เชี่ยวชาญได้

การรวบรวมพยานวัตถุและพยานหลักฐานผู้เชี่ยวชาญในคดีจราจรของพนักงานสอบสวนนั้นมีความสำคัญอย่างมากในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดีตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131 ในการรวบรวมพยานหลักฐานพนักงานสอบสวนต้องรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถจะทำได้เพื่อทราบข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่างๆ อันเกี่ยวกับความผิดที่

กล่าวหา เพื่อผู้ตัวผู้กระทำความผิด และพิสูจน์ความผิดหรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหา มาตรา 132 (1) เพื่อประโยชน์การสอบสวนพนักงานสอบสวนมีอำนาจตรวจสอบสิ่งของ สถานที่ รวมทั้งถ่ายภาพ ทำแผนที่หรือวาดภาพจำลองที่เกิดเหตุ ซึ่งสามารถใช้เป็นพยานหลักฐานได้ มาตรา 131/1 ได้บัญญัติให้อำนาจพนักงานสอบสวนในการตรวจพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์เพื่อใช้เป็นพยานหลักฐาน พิสูจน์ข้อเท็จจริงได้ในกรณี เช่น กรณีอุบัติเหตุรถชนกันหรือพลิกคว่ำและมีความเสียหายอย่างมาก ร่องรอยที่ปรากฏบนพื้นถนน สภาพของรถที่ชนกันหรือพลิกคว่ำ และเศษวัสดุอุปกรณ์ไม่สามารถแยกได้ชัดเจนว่าร่องรอยที่ปรากฏบนพื้นถนนเป็นของรถคันใด จุดชนอยู่จุดใด และฝ่ายใดเป็นฝ่ายประมาท ดังนั้น หากให้มีการตรวจพิสูจน์ทางวิทยาศาสตร์โดยส่งรถที่ชนหรือพลิกคว่ำ ภาพถ่ายร่องรอยที่เกิดเหตุ เศษวัสดุอุปกรณ์ให้ผู้เชี่ยวชาญทำการตรวจพิสูจน์วิเคราะห์ทำความเข้าใจตามหลักวิชาการทางวิทยาศาสตร์ก็จะสามารถพิสูจน์ข้อเท็จจริงอันเป็นประเด็นสำคัญแห่งคดีได้

ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 133 “พนักงานสอบสวนมีอำนาจออกหมายเรียกผู้เสียหายหรือบุคคลใด ซึ่งมีเหตุอันควรเชื่อว่าถ้อยคำของเขาอาจเป็นประโยชน์แก่คดีให้มาตามเวลาและสถานที่ในหมายแล้วให้ปากคำบุคคลนั้นไว้”

การสืบสวนสอบสวนคดีจราจรโดยมุ่งเน้นให้พนักงานสอบสวนให้ความสำคัญกับพยานหลักฐานสำคัญในคดีจราจร 2 ประเด็นคือ(อรรถพล แซ่มสูวรรณวงศ์ และคณะ, 2544)

1. รอยชน และ 2. หลักฐานบนถนน โดยสรุปสาระสำคัญดังนี้

รอยชน

รอยชนเล็กน้อย มักเกิดขึ้นกับรถที่เคลื่อนที่ด้วยความเร็วไม่มากนัก ซึ่งจะพบได้บ่อยครั้งในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น เช่น ในเขตเมือง ในย่านการค้าและธุรกิจต่างๆ เป็นต้น พนักงานสอบสวนจะต้องพิจารณาหลักการ “เมื่อวัตถุกระทบผิวโลหะ รอยที่เกิดขึ้นจะมีลักษณะรูปแบบคล้ายสิ่งที่มากระทบนั้น” เพื่อยืนยันรถที่ชน สืบสวนหารถที่ชน แสดงทิศทางการชน

การยืนยันรถที่ชน ให้พิจารณาจากหลักการดังนี้

1) รอยที่เกิดขึ้น มีลักษณะและรูปแบบคล้ายกับส่วนใดของตัวถังรถคู่กรณีที่มากระทบหรือไม่ ให้สังเกตรอยของรถที่โดนชน และหาบริเวณตัวถังรถคู่กรณีที่น่าจะเป็นต้นเหตุของรายนั้นมาทำการเปรียบเทียบ หากมีความถูกต้อง รอยชนและบริเวณที่เชื่อว่าเป็นต้นเหตุแห่งการชนจะต้องมีลักษณะและรูปแบบที่เข้ากันได้

2) รอยที่เกิดขึ้นอยู่ในระดับความสูงเดียวกัน หรือใกล้เคียงกันกับความสูงของตัวถังรถคู่กรณีที่เชื่อว่าเป็นต้นเหตุแห่งการกระทบนั้น

3) มีพยานวัตถุ เช่น คราบสี เศษไม้ เศษดิน หรือสิ่งอื่นๆติดอยู่ตรงรายนั้นหรือไม่ หากมีสิ่ง

เหล่านี้ได้อย่างใดอย่างหนึ่งติดอยู่ และมาจากรถคู่กรณีก็จะเป็นสิ่งยืนยันความถูกต้องในการตรวจมากขึ้น

รถยนต์กระบะเล็กถูกชนได้รับความเสียหายมีรอยบุบยุบบนผิวฝากระโปรงหน้ารถตั้งแต่ขอบหน้าไปจนสุดเสากระจกบังลมหน้าโค้งงอไปทางด้านซ้าย รถกระจกบังลมหน้าแตกละเอียดหลังคากระบะเสียรูปไป ส่วนหน้ารถ ช้างรถทั้ง 2 ซ้างและท้ายรถไม่มีรอยยุบ มีเศษไม้ซึ่งเคลือบสีหลายสีได้แก่ แดง น้ำเงิน เหลือง หักหล่นอยู่ตรงรอยยุบที่ฝากระโปรงและติดที่เสากระจก

พนักงานสอบสวนควรพิจารณา ดังนี้

- 1) รอยบุบอยู่ในระดับสูง ตัดประเด็นรถที่มีขนาดเดียวกันได้
- 2) รอยบุบกระจายแผ่กว้างทั้งฝากระโปรงเลยไปถึงเสากระจกบังลมหน้าทั้ง 2 ด้าน แสดงว่า สิ่งที่ทำให้เกิดรอยมีขนาดความกว้างกว่ารถที่โดนชน
- 3) เศษไม้เคลือบสีที่พบ เชื่อว่าเป็นส่วนของกระบะบรรทุก ที่มักพบเห็นได้ในรถบรรทุก 10 ล้อทั่วไป

การสืบสวนหารรถที่ชนนั้นให้พิจารณาลักษณะรูปแบบของรอยชนที่เกิดขึ้น ระดับความสูงของรอย และพยานวัตถุตรงรอยนั้นอาจใช้เป็นแนวทางในการชี้ดวงจำกัดของรถต้องสงสัยกรณีที่ชนแล้วหนีให้แคบเข้า เพื่อให้การสืบสวนหารรถที่ชนมีโอกาสที่จะประสบผลสำเร็จได้ง่ายขึ้น

ยกตัวอย่างเช่น

ข้อสรุป เชื่อว่ารถคู่กรณีน่าจะเป็นรถบรรทุก 10 ล้อที่มีการเคลือบสีแดง น้ำเงิน เหลืองที่กระบะไม้ และลักษณะการชนน่าจะเกิดขึ้นโดยกระบะเล็กพุ่งชนท้ายรถ 10 ล้อ จะเห็นได้ว่าการสืบสวนติดตามรถคู่กรณีได้ถูกจำกัดวงให้แคบเข้าจากการวิเคราะห์พยานหลักฐานที่พนักงานสอบสวนรวบรวมได้

มีข้อสังเกตว่ารอยชนจะสามารถแสดงทิศทางการชนได้ด้วย

การพิจารณารอยชนคนจะมีความแตกต่างหลากหลายของบาดแผลบนร่างกายที่เกิดจากการชน ขึ้นอยู่กับท่าทางการเดินขณะถูกชน ลักษณะของรถที่ชน ความเร็วรถขณะชน

รอยบุบที่รถในกรณีชนคนนั้น รอยบุบจากการชนคนส่วนใหญ่จะบุบยุบลงไปโดยปราศจากรอยขีดขูดกินลึกลงไปบนเนื้อสีที่เคลือบและผิวโลหะ ลักษณะรอยบุบมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความแรงของตัวคนที่ตกกระทบตัวถังรถ มีความเกี่ยวข้องกับความเร็วของรถที่พุ่งเข้าชน ในบางกรณีตัวผู้ถูกชนไม่ได้ตกกระทบตัวถัง หรือส่วนที่ชนเป็นโลหะหนาจึงไม่เกิดรอยชนที่ตัวถังรถ ซึ่งลักษณะเช่นนี้ไม่อาจใช้รอยชนเป็นหลักฐานยืนยันได้

การใช้พยานวัตถุอื่น กรณีอุบัติเหตุรถชนคน มีพยานวัตถุอื่นที่นอกเหนือจากรอยชนหลายอย่างที่ไม่ควรละเลย เช่น พยานวัตถุประเภทโลหิต เส้นผม เส้นขน ใยผ้าจากเสื้อผ้าที่สวมใส่ เป็นต้น

การพิจารณารอยชนที่รุนแรง

กรณีรถที่เกิดอุบัติเหตุรุนแรงนั้นตัวถังรถมีความเสียหาย 2 ลักษณะ คือ

1) ลักษณะรอยที่เกิดจากกระทบโดยตรง (contact damage) ได้แก่ ตัวถังรถ ส่วนที่กระทบกับรถคู่กรณี คน หรือสิ่งของโดยตรง รอยประเภทนี้จะมีลักษณะและรูปแบบ ตลอดจนระดับความสูงเข้ากันได้กับสิ่งที่ก่อให้เกิดรอย จึงสามารถใช้ประโยชน์จากรอยได้มาก

2) ลักษณะรอยที่เกิดต่อเนื่อง (induced damage) เกิดขึ้นจากคุณสมบัติความยืดหยุ่นของโลหะ กล่าวคือ เมื่อมีสิ่งใดไปกระทบผิวโลหะตรงบริเวณใด เนื้อโลหะ ตรงบริเวณข้างเคียงจะเกิดผลต่อเนื่องขึ้น

ตัวอย่างเช่น รถชนเสาคอนกรีต ตัวรถส่วนที่กระทบกับเสาโดยตรงจะปรากฏรอยที่มีขนาดความกว้างคล้ายเสาและจะถูกบดขยี้เสียหาย เนื้อโลหะซ้ำ ส่วนโลหะบริเวณข้างเคียงในส่วนที่ไม่ตรงกับเสาจะเกิดผลต่อเนื่องขึ้นคือ ถูกดึงทำให้เสียสภาพเดิมไปจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความรุนแรงตรงจุดกระทบ ลักษณะรอยที่เกิดต่อเนื่องจะแตกต่างจากรอยตรงจุดกระทบตรงที่มีความบอบซ้ำของเนื้อโลหะน้อยกว่า

ในการตรวจพิจารณารอยชนรุนแรง สิ่งที่ต้องคำนึงถึงเป็นอย่างแรก คือ การหาความเสียหายที่เกิดจากการกระทบโดยตรงให้ได้ก่อน เพื่อนำเข้าสู่การพิจารณายืนยันว่ารถคู่กรณีเฉี่ยวชนกันหรือไม่ หรือยืนยันทิศทางการชน

หลักฐานบนถนน

หลักฐานบนถนนมีความสำคัญในการช่วยให้เกิดความเข้าใจเรื่องราวที่เกิดอุบัติเหตุได้ชัดเจนมากขึ้น โดยหลักฐานที่มักพบมี ดังนี้

1) underbody debris

เมื่อรถมีการเฉี่ยวชนกันขึ้น แรงสั่นสะเทือนจากการชนจะทำให้เศษดิน เศษหิน สนิม หรือสิ่งใดก็ตามที่ติดอยู่ในส่วนในหรือด้านใต้ตัวถังรถหลุดร่วงตกลงบนถนนเป็นกลุ่มหนาแน่นซึ่งมักจะพบเห็นได้อยู่เสมอในบริเวณที่ชนกัน และถึงแม้ว่าในวงการวิชาการจะมีหลักการสำคัญว่า แรงสะเทือนจากการชนเป็นต้นเหตุให้เศษดิน เศษหิน สนิม หรือสิ่งใดก็ตามที่ติดอยู่ในส่วนในหรือด้านใต้ตัวถังรถหลุดร่วงตกลงบนถนนเป็นกลุ่มหนาแน่นจนทำให้เชื่อได้ว่าเป็นบริเวณดังกล่าวเป็นจุดที่รถชนกัน (key point) แต่พยานวัตถุประเภทนี้มีข้อจำกัด เนื่องจากถูกรบกวนได้ง่ายจากแรงลม หรือความเร็วของรถที่เกิดอุบัติเหตุ รวมถึงรถคันอื่นๆที่วิ่งอยู่โดยรอบ ทำให้วัตถุพยานดังกล่าวเกิดการกระจายตัว ไม่

รวมกลุ่ม ยิ่งรถวิ่งด้วยความเร็วสูง การกระจายตัวยิ่งมีโอกาสเกิดขึ้นได้มาก ดังนั้น โอกาสที่จะพบการรวมกลุ่มของพยานวัตถุจึงมีน้อยในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น และพบว่าในถนนเขตชนบทนอกเมืองที่มีรถวิ่งด้วยความเร็วสูงจะพบการรวมกลุ่มของพยานวัตถุประเภทนี้น้อยด้วย

vehicle parts

ประกอบด้วยอุปกรณ์ อาทิเช่น กระจกบังลมหน้า กระจกโคมไฟ หน้ากระบังรถ คิวประดับรถ หรือวัตถุอื่นๆ ที่แตกหักตกหล่นบนถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางถนนขึ้น การตกหล่นของเศษชิ้นส่วนอุปกรณ์ประเภทนี้เกิดขึ้นได้ 2 ลักษณะคือ

2.1) ลักษณะตกรวมกลุ่มในบริเวณจุดเกิดเหตุ ซึ่งมีข้อจำกัดเนื่องจากความเร็วรถ แต่สำหรับแรงลมจะไม่ค่อยมีผลต่อพยานวัตถุประเภทนี้เพราะมีขนาดของมวลสารใหญ่ขึ้น การชนกันในลักษณะชนกันเต็มหน้ารถ (head – on collision and large overlap) และคาอยู่กึ่งที่หลังการชนมักจะพบเห็นพยานวัตถุประเภทนี้ตกหล่นเป็นกลุ่มหนาแน่นอยู่ตรงบริเวณจุดที่รถชนกันนั้น ซึ่งสามารถใช้นัยนัยจุดชนได้ดี

2.2) ลักษณะตกระบาย แรงเฉื่อยอันเกิดจากการเคลื่อนที่ด้วยความเร็วของรถที่เกิดอุบัติเหตุ จะเป็นตัวพาให้วัตถุพยานซึ่งมีมวลสารมากขึ้นประเภทนี้กระจัดกระจายได้เป็นบริเวณกว้าง ยิ่งรถวิ่งด้วยความเร็วมากขึ้นเพียงใดการกระจายตัวก็จะยิ่งเพิ่มมากขึ้นจึงไม่อาจใช้กำหนดจุดที่รถชนกันได้นอกจากการใช้วิธีการสะกดรอยติดตามเส้นทางการเคลื่อนที่ของรถที่ชนกันแล้ว ต่างแยกจากกันไปคนละทิศทางก่อนที่จะไปหยุดสงบนิ่งภายหลัง

3) vehicle fluids

ของเหลวจากรถทุกชนิด เช่น น้ำจากหม้อน้ำรถยนต์ น้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรก น้ำล้างกระจก ฯลฯ เมื่อเกิด อุบัติเหตุเป็นเหตุให้ภาชนะบรรจุของเหลวดังกล่าวแตกเสียหายไม่สามารถใช้กักเก็บของเหลวได้อีกต่อไป ของเหลวจะหกรดลงบนถนนที่เกิดเหตุตรงบริเวณที่เฉี่ยวชนนั้น กรณีที่รถเคลื่อนที่ต่อไปของเหลวจะไหลหยดเป็นทางตามการเคลื่อนที่ของรถนั้นไป ลักษณะเช่นนี้อาจใช้ตำแหน่งที่เริ่มพบของเหลวบนถนนเป็นบริเวณที่ใกล้หรือตรงกับจุดที่รถชนกัน เนื่องจากในทันทีที่ภาชนะเสียหายของเหลวจะไหลหกทันที แต่ระยะเวลาการไหลลงพื้นของของเหลวแต่ละอย่างจะไม่เท่ากัน เพราะมีเงื่อนไขเรื่องความหนืด (viscosity) เข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งควรคำนึงถึงดังนี้

3.1) ของเหลวประเภทที่มีความหนืด เช่น น้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรก ต้องใช้ระยะเวลาเพิ่มขึ้นในการไหลหยดถึงพื้น จุดแรกที่พบของเหลวประเภทนี้นับถนน อาจไม่ใช่บริเวณเดียวกับที่ภาชนะบรรจุแตก แต่เป็นบริเวณใกล้เคียงกัน

3.2) ของเหลวประเภทที่มีความหนืดน้อยมาก เช่น น้ำจากหม้อน้ำรถยนต์จะไหลลงพื้น

ตรงจุดที่ภาชนะเสียหาย จึงสามารถใช้กำหนดเป็นจุดชนได้ แต่มีข้อเสียคือ ระบายหายไปได้เร็วเมื่อถูกความร้อนบนถนน และธรรมชาติของน้ำจะไหลลงที่ต่ำกว่าถนนลาดเอียง จึงอาจทำให้เกิดความสับสนได้

4) cargo

หมายถึง สิ่งที่บรรทุกมากับรถ เช่น ข้าว ข้าวโพด ฯลฯ ควรพิจารณาลักษณะการตกกระจายของสิ่งของ

5) road material

สิ่งที่อยู่ข้างทาง เช่น หิน ลูกกรง เศษหญ้า เศษไม้ หลักเขต โดยสามารถพิจารณาใช้ประกอบการวิเคราะห์จุดชน หรือจุดเสียหลักก่อนชนได้

6) marks by metal on road surface

รอยที่เกิดขึ้นจากโลหะ หรือส่วนแข็งอื่นๆของตัวถังรถบนพื้นผิวจราจร เช่น รอยที่เกิดจากส่วนใดส่วนหนึ่งของช่วงล่างรถยนต์ที่เสียสภาพ หรือรอยที่เกิดจากตัวถังรถ ขณะพลิกคว่ำหรือตะแคง รอยชนิดนี้เรียกกันทั่วไปว่า“รอยครูด”ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 อย่างคือ

6.1) รอยกดตื้นบนผิวจราจร มีหลายรอย เรียงขนานหรือเกือบขนานไปทางใดทางหนึ่ง มักเกิดจากการไถลไปของตัวถังรถขณะพลิกคว่ำหรือตะแคง ใช้กำหนดจุดที่ตัวถังรถเริ่มแตะพื้น กำหนดเส้นทางการไถลไปจนถึงบริเวณที่รถหยุดนั้น หากปรากฏรอยประเภทนี้บนถนนอาจให้ข้อสรุปแก่ผู้ตรวจสถานที่เกิดเหตุว่า รถเริ่มเสียหลักพลิกคว่ำ หรือตะแคงจากช่องทางเดินรถด้านใด และไปสิ้นสุดหยุดนิ่งอยู่ที่ใด

6.2) รอยลึกบนผิวจราจร มีจำนวนน้อย ไม่มีลักษณะเรียงกันไป รอยนี้เกิดจากการไถลไปของช่วงล่าง หรือตัวถังรถที่เสียสภาพอันเนื่องมาจากการชนกันของรถ การกดลึกของรอยขึ้นอยู่กับขนาดน้ำหนักรถ หากปรากฏรอยประเภทนี้บนถนนน่าเชื่อได้ว่าเป็นบริเวณจุดชน

7) tire marks

รอยยางรถในลักษณะต่างๆบนพื้นผิวจราจรแบ่งออกได้เป็น 3 ลักษณะ คือ

7.1) รอยดอกยางรถ (tire imprint) เป็นรอยที่เกิดจากยางล้อรถหมุนทับไปบนพื้นถนนที่อ่อนนุ่ม หรือล้อรถเปียกหมุนทับไปบนพื้นถนนแห้งและแข็ง เกิดเป็นรอยลวดลายของดอกยาง และขนาดหน้ากว้างของยางนั้นขึ้น รอยดอกยางเป็นสัญลักษณ์ที่ใช้แสดงเส้นทางการเคลื่อนที่ของรถ หากมีรอยปรากฏอยู่ในที่เกิดเหตุซึ่งมีได้ทั้งก่อนและหลังชน ปกติแล้วรอยยางรถมักใช้ในแง่การสืบสวนติดตามรถที่กระทำผิดกฎหมายมากกว่า

7.2) รอยไถล (skid mark) เป็นรอยที่เกิดจากการไถลไปยังล้อรถที่ถูกบังคับจากกลไกของรถให้หยุดหมุนในขณะเคลื่อนที่ โดยระยะการไถลขึ้นอยู่ด้วยความเร็วของรถ หากรถวิ่งด้วยความเร็วสูงรอยไถลจะยาว และหากการไถลไปของยางล้อรถไม่ทำให้รถเสียการทรงตัว การไถลของยางล้อหลังจะทับแนวการไถลของยางล้อหน้าพอดีเกิดเป็นรอยไถลตรง (straight slide) ขึ้น ซึ่งการวัดความยาวของรอยไถลตรง (length of slide) สามารถนำไปใช้ประมาณความเร็วของรถได้

7.3) รอยไถลข้าง (scuff mark) เป็นรอยที่เกิดจากการไถลของยางล้อแต่ไม่ใช้การไถลในแนวการเคลื่อนที่ของรถ เกิดขึ้นเพราะรถเสียการทรงตัวในการเคลื่อนที่ เช่น การหมุนตัวของรถ เป็นเหตุให้ยางล้อรถไถลไปตามการหมุนของตัวรถเช่นกัน เกิดเป็นรอยดำโค้งขึ้นบนผิวถนน สามารถแสดงการเคลื่อนที่ของรถที่เสียการทรงตัวได้

8) final position

ตำแหน่งที่รถเคลื่อนที่ไปหยุดนิ่งภายหลังจากการชนกันไปแล้ว ต้องกำหนดตำแหน่งไว้เป็นพยานวัตถุอย่างหนึ่ง เพื่อให้ประโยชน์ในการบอกระยะและมุมของตัวรถเปรียบเทียบกับตำแหน่งของจุดชน สามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลในการคำนวณหาความเร็วของรถที่เกิดอุบัติเหตุได้

3.2 การรวบรวมพยานวัตถุและพยานหลักฐานในคดีจราจร

การปฏิบัติเบื้องต้นของพนักงานสอบสวน (เมธา และคณะ, มปป.) เมื่อมีเหตุคดีจราจรเกิดขึ้นในพื้นที่รับผิดชอบ เป็นหน้าที่ของพนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบต้องเดินทางไปสืบสวนสอบสวนยังสถานที่เกิดเหตุทันที เพื่อช่วยเหลือคนบาดเจ็บ แสวงหาและรวบรวมพยานหลักฐานทำแผนที่เกิดเหตุไว้ประกอบคดี พร้อมทั้งจัดการเคลื่อนย้ายรถหรือสิ่งอื่นใดให้พ้นทางจราจรเพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการจราจรต่อไป

การได้มาซึ่งข้อเท็จจริงและพยานหลักฐานที่ครบถ้วนในวิธีการสอบสวนอุบัติเหตุทางถนนย่อมมีความเกี่ยวข้องกับการไปถึงที่เกิดเหตุเร็วด้วยเพราะความล่าช้าอาจทำให้ร่องรอยและพยานหลักฐานแห่งคดีบกพร่อง สูญหาย ไม่ครบถ้วน เช่น จุดชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีรถเฉี่ยวชนแล้วไม่อยู่กับที่ เป็นต้น

การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุนั้นพนักงานสอบสวนจะต้องทำการวัดความกว้างของถนน ความกว้างของช่องทางเดินรถ กำหนดแนวเส้นขอบถนนทั้งสองฝั่ง ในส่วนนี้มักพบว่าเส้นแบ่งช่องทางและแนวเส้นของถนนขาดความสมบูรณ์ทำให้จำเป็นต้องใช้การวัดจุดกึ่งกลางของถนนเป็นเกณฑ์ในการแบ่งช่องทางแทน ปัญหาในลักษณะเช่นนี้เป็นสิ่งที่พนักงานสอบสวนจำเป็นต้องทำการบันทึกไว้ด้วยเพื่อส่งต่อข้อมูลปัญหาอุปสรรคในการปฏิบัติงานสืบสวนสอบสวนในคดีจราจรให้แก่หน่วยงานอื่นที่มีหน้าที่รับผิดชอบด้านถนนต่อไป หากแต่ที่ผ่านมามีพบว่าการดำเนินการในส่วนนี้มี

น้อยมาก

เส้นแบ่งช่องจราจรต่างๆบนทางหลวง เช่น เส้นกึ่งกลาง เส้นขอบไหล่ทาง เส้นแบ่งช่องจราจร เส้นทึบ หรือเส้นปะ เป็นองค์ประกอบที่สำคัญของถนนที่มีความเกี่ยวข้องกับการควบคุมการจราจรที่ส่งผลเกี่ยวข้องกับการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยของคนขับขี่ด้วย รวมไปถึงอุปกรณ์และเครื่องหมายการควบคุมการจราจรอื่นๆ อาทิเช่น อุปกรณ์อำนวยความสะดวกสำหรับคนเดินเท้าข้ามถนน ที่จอดรถในที่ชุมชน ป้ายควบคุมการจราจร ป้ายเตือน ป้ายแนะนำ ไฟฟ้า แสงสว่าง สัญญาณไฟ สัญญาณไฟกระพริบ ราวเหล็กกั้นรถ ตัวอย่างอุปกรณ์ดังกล่าวมานี้จำเป็นต้องติดตั้งให้มีความเหมาะสม และเป็นประโยชน์ต่อความสะดวกและปลอดภัยต่อการจราจรซึ่งพบว่า อุปกรณ์ส่วนควบของถนนเหล่านี้เป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งผลให้ประสิทธิภาพในการขับขี่ลดลงและมีผลกระทบต่ออุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นด้วยบ่อยครั้ง

ผู้วิจัยทำการวิเคราะห์รายงาน อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในแต่ละกองบัญชาการเบื้องต้นพบว่าสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนจำนวนไม่น้อยเกิดขึ้นจากการติดตั้งอุปกรณ์ส่วนควบของถนนที่ไม่เหมาะสม ดังนั้น เพื่อเป็นการนำข้อมูลไปสู่การป้องกันแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุอย่างยั่งยืน ไม่ให้เกิดเหตุซ้ำขึ้น พนักงานสอบสวนจึงจำเป็นต้องทำการระบุสภาพถนนและอุปกรณ์ส่วนควบของถนนที่มีความเกี่ยวข้องกับการเกิด(อุบัติเหตุ)ลงไปในแผนที่เกิดเหตุด้วย

จากนั้นให้ผู้เกี่ยวข้องและพยานชี้สถานที่ (จุดชน) ทิศทางการวิ่งของรถแต่ละคัน หรือทิศทางของคนเดินเท้าว่ามาจากทิศทางใดไปทิศทางใด หลังเกิดเหตุไปอยู่ตรงจุดใด พร้อมทั้งเขียนภาพรถที่อยู่ในพื้นที่เกิดเหตุลงไปในพื้นที่ว่าอยู่ในช่องทางใด ตรงส่วนใดของถนน กรณีชนแล้วไม่หยุดนิ่งอยู่กับที่ให้วัดระยะว่าเลยจุดชนไปเท่าใด อยู่ในสภาพอย่างไร แล้ววัดระยะของรถแต่ละคัน และจุดชนว่าอยู่ตรงส่วนใดของถนน โดยวัดจากแนวเส้นสมมติซึ่งลากผ่านจุดอ้างอิงที่ไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ (จุดตรึง) อย่างน้อยสองจุด เช่น เสาไฟฟ้า ต้นไม้ในที่เกิดเหตุ หรือวัดจากแนวเส้นขอบถนนไปจนถึงแนวตั้งฉากว่าระยะเท่าใดแล้ววัดเป็นเส้นตั้งฉากไปหาตัวรถส่วนหัวและท้ายว่ามีระยะห่างเท่าใด นอกจากนี้ควรวัดระยะแต่ละล้อของรถว่าห่างจากเส้นแบ่งช่องทาง หรือเส้นขอบทางเท่าใด จากขอบทางด้านใด เมื่อพิจารณาภารกิจของพนักงานสอบสวนในส่วนนี้จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า ความสมบูรณ์ของส่วนควบของถนนและพยานบุคคลมีความสำคัญต่อประสิทธิภาพของข้อมูลที่พนักงานสอบสวนจะนำมาใช้ประกอบสำนวนคดีจราจร

กรณีรถชนคน ให้เขียนรายการลงในแผนที่ให้ปรากฏว่าผู้ถูกชนถูกชนตรงจุดใด หลังจากถูกชนแล้วกระเด็นไปทิศทางใดอยู่ในช่องทางใด ห่างจากจุดชนเท่าใด กรณีมีผู้ตายให้ระบุให้ชัดเจน

วัดรอยห้ามล้อ หรือรอยครูดว่าแต่ละรอยมีความยาวเท่าใด เริ่มจากจุดใด ไปจุดใด ห่างจากขอบถนนหรือเส้นแบ่งช่องทางเท่าใด เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาถึงความเร็วของรถในขณะเกิดเหตุ

กำหนดรายละเอียดอื่นที่เป็นประโยชน์ต่อการค้นหาสาเหตุการชนหรือพลิกคว่ำ เช่น สภาพถนนที่เป็นหลุมบ่อ เนินซึ่งทำให้รถที่วิ่งมาต้องหลบหลีก เครื่องหมายจราจร แสงไฟ ทัศนวิสัย การมองเห็นของคนขับที่รถ สมรรถภาพของคนขับที่ เป็นต้น

กำหนดจุดที่พยานเห็นเหตุการณ์ลงไปในพื้นที่ว่าอยู่ตรงจุดใด ห่างจากจุดที่เกิดเหตุเท่าใด กรณีที่ไม่พบคนขับที่รถคันใดให้สอบสวนพยาน หรือตรวจหาหลักฐานในรถเพื่อทราบว่าคนขับที่หลบหนีไปเป็นใคร เพื่อจักได้รวบรวมพยานหลักฐานขออนุมัติจับกุมมาดำเนินคดีต่อไป

ให้พยานหรือผู้เกี่ยวข้อง ในขณะที่เกิดเหตุตรวจสอบ และลงชื่อรับรองในพื้นที่เกิดเหตุหากชี้ไม่ตรงกันให้ทำหมายเหตุไว้ในแผนที่ให้ชัดเจนแล้วพนักงานสอบสวนลงชื่อเป็นผู้จัดทำ และวันเดือนปีที่จัดทำด้วย

ในคดีอุบัติเหตุทางถนน แผนที่เกิดเหตุเป็นพยานหลักฐานสำคัญที่จะชี้ได้ว่าใครเป็นฝ่ายประมาท และโดยเฉพาะแผนที่สังเขปที่พนักงานสอบสวนได้จัดทำในที่เกิดเหตุ โดยผู้กรณีทุกฝ่ายลงชื่อรับรองความถูกต้องย่อมเป็นพยานหลักฐานที่มีน้ำหนัก

ในคดีทุกประเภทนั้นพยานบุคคลมีความจำเป็น แม้จะมีเอกสารและพยานวัตถุเพียงพอแก่การพิสูจน์ข้อเท็จจริงแล้วก็ตาม ต้องมีพยานบุคคลประกอบ หรืออย่างน้อยมีพยานบุคคลบอกความนำพยานเอกสารหรือพยานวัตถุเข้ามาในสำนวน ทำให้พยานบุคคลดูเหมือนจะมีความสำคัญกว่าพยานเอกสารและพยานวัตถุ แต่พยานบุคคลมีข้อจำกัดหลายประการอย่างเช่น ผลการสอบถามพนักงานสอบสวนของผู้วิจัยเพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการออกแบบงานวิจัยพบว่าพนักงานสอบสวนมีปัญหาอุปสรรคในการดำเนินการสอบสวนคดีจราจรสำคัญคือ การขาดความร่วมมือในการเป็นพยานในคดีจราจร ทั้งๆที่ในขณะที่เกิดเหตุจะมีผู้เห็นเหตุการณ์ ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากการเสียเวลา และการไม่ต้องการเข้ามามีส่วนร่วมในการเป็นพยานปฏิบัติกับฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งโดยไม่จำเป็น นอกจากนี้พยานบุคคลอาจตายหรือหลบหนีไม่มาศาล ในขณะที่พยานวัตถุอาจมีอายุยืนยาวนานกว่าพยานบุคคลและศาลสามารถตรวจเห็นได้เองรวมทั้งพยานและผู้ต้องหาที่มีการตกลงประนีประนอมกันเรียบร้อยแล้ว ทำให้ฝ่ายเสียหายไม่ต้องการดำเนินคดีต่อฝ่ายผู้ต้องหาหรือผู้กระทำผิดอีกต่อไป

เสวก (อ้างแล้ว) ได้สรุปไว้ว่า ในประเทศสหรัฐอเมริกาเน้นให้ความสำคัญกับพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญ และหลักนิติวิทยาศาสตร์เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะคดี อุบถ. ได้มีการกำหนด

ระเบียบวิธีการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุในระบบสากล แยกหน้าที่การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ การถ่ายภาพ การสเกตภาพ การบันทึกและเก็บรักษาวัตถุพยาน การค้นหาพยานหลักฐาน ตลอดจนพยานผู้เชี่ยวชาญ นอกจากนี้ยังนำระเบียบวิธีการถ่ายภาพสถานที่เกิดเหตุ การอ่านแปลร่องรอยของที่เกิดเหตุที่เกิดจากรถยนต์ และมีได้เกิดจากรถยนต์มาใช้ในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงถึงสาเหตุของการเกิด อุบัติ. โดยนำเอาพยานผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้อธิบายให้ความเห็นต่อศาลในลักษณะของพยาน วัตถุ

นอกจากนั้น ยังมีการนำหลักนิติวิทยาศาสตร์ทางเทคโนโลยีคอมพิวเตอร์และทางวิศวกรรมยานยนต์มาใช้ประกอบในการค้นหาและอธิบายถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวประเทศไทยยังมีได้นำมาใช้ปฏิบัติในคดีจราจรแต่อย่างใด

สำหรับกฎหมายของประเทศไทย พบว่า พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 และประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ไม่ได้บัญญัติถึงวิธีการรวบรวมพยานหลักฐานคดีจราจรไว้เป็นการเฉพาะ แม้จะนำประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีลักษณะที่ 1 บทที่ 2 การสืบสวนและตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ลักษณะ 8 บทที่ 9 การทำแผนที่และการถ่ายรูปสถานที่เกิดเหตุ รวมทั้งเอาระเบียบมาตรฐานงานด้านการตรวจพิสูจน์หลักฐานของสำนักงานนิติวิทยาศาสตร์ ตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2548 เกี่ยวกับการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุมาปรับใช้ในคดีจราจรแล้วก็ตาม การรับฟังพยานหลักฐานของศาลตามแนววินิจฉัยของศาลฎีกา ศาลจะรับฟังพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์น้อยมาก สาเหตุประการหนึ่งเกิดจากการรวบรวมพยานหลักฐานในชั้นพนักงานสอบสวนยังไม่ได้นำพยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์เข้าสู่สำนวนการสอบสวนให้เพียงพอ คงนำแต่พยานบุคคลหรือพยานแวดล้อมมาเข้าสู่สำนวนการสอบสวนเป็นผลให้การรวบรวมพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวนในคดีจราจรได้พยานหลักฐานไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ในการนำมาพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดี รวมถึงไม่สามารถนำข้อมูลสาเหตุแห่งการเกิด อุบัติ.ไปใช้ประโยชน์ในการป้องกันและแก้ไข อุบัติ.อย่างยั่งยืนได้ ดังจะเห็นว่าความก้าวหน้าในการพัฒนาประสิทธิภาพแห่งการป้องกันและแก้ไข อุบัติ.ในประเทศไทยนั้นอยู่ในระดับต่ำกว่าที่ควรจะเป็น

ในประเทศสหรัฐอเมริกามีการเขียนไว้ในกฎหมายจราจรว่า ในอนาคตจะลดจำนวน อุบัติ. การเสียชีวิต การบาดเจ็บ และทรัพย์สินเสียหาย รวมถึงจะควบคุมและออกกฎหมายควบคุมจราจรอย่างไร และหากดำเนินการรัฐบาลจะต้องจัดหางบประมาณล่วงหน้า แต่ในกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ไม่มีกำหนดไว้แต่อย่างใด

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เป็นเพียงระเบียบการควบคุมการขับขี่รถยนต์

และการปฏิบัติของคนเดินข้ามถนน แต่ยังไม่ได้ครอบคลุมถึงการตรวจสอบสาเหตุของ อุบัติเหตุ การค้นหาพยานวัตถุ การนำเอาพยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์มาร่วมสืบสวนด้วย หากพนักงานสอบสวนไม่ร้องขอ แตกต่างจากประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งกำหนดเป็นระเบียบไว้ว่าคดีจราจรเจ้าหน้าที่ต้องนำพยานผู้เชี่ยวชาญเข้าร่วมการสอบสวนเสมอ

ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131/1 กำหนดให้พนักงานสอบสวนจะใช้หลักฐานในทางนิติวิทยาศาสตร์ เพื่อการพิสูจน์บุคคล วัตถุ หรือเอกสารทางวิทยาศาสตร์ เฉพาะกรณีจำเป็น แต่ในสหรัฐอเมริกาผู้เชี่ยวชาญจะเป็นผู้ดำเนินการทุกคดีร่วมกับพนักงานสอบสวน

จะเห็นได้ว่า พนักงานสอบสวนเป็นผู้มีความสำคัญในคดีจราจรเป็นอย่างมาก และเป็นผู้ที่ควรจะได้รับการพัฒนาส่งเสริมให้มีความรู้ ความเชี่ยวชาญในการพิจารณาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างลึกซึ้งและเชื่อถือได้ มีความรู้ความสามารถในการรวบรวมพยานหลักฐานต่างๆในคดีจราจร มีความตระหนักถึงความสำคัญและประโยชน์ของพยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ในการนำมาใช้ประโยชน์ในคดีจราจรให้มากที่สุด เนื่องจากพยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์มีน้ำหนักและเหตุผลในการรับฟังเป็นพยานหลักฐานมากกว่าพยานบุคคลสามารถพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดีเป็นที่ยุติได้

อย่างไรก็ตามการเก็บข้อมูลสำหรับการสืบสวน อุบัติเหตุแบ่งออกได้เป็น 2 แนวทาง คือ “ณ ที่เกิดเหตุ” (on-scene) และ “ย้อนหลัง” (retrospective) การสืบสวนสามารถทำได้โดยใช้แนวทางใดแนวทางหนึ่งหรือทั้งสองแนวทางร่วมกัน

ก) การสืบสวน ณ ที่เกิดเหตุ

การสืบสวน ณ ที่เกิดเหตุกระทำโดยผู้สืบสวนอุบัติเหตุ (investigator) ซึ่งไปถึงที่เกิดเหตุทันเวลา เพื่อบันทึกข้อมูลสำคัญก่อนที่ข้อมูลจะสูญหายไป การสืบสวน ณ ที่เกิดเหตุเป็นวิธีการที่แนะนำสำหรับการเก็บข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์อุบัติเหตุเชิงลึก ตัวอย่างข้อมูลที่ทีมสืบสวน ณ ที่เกิดเหตุจะต้องเก็บรวบรวมทันที ได้แก่ ตำแหน่งที่รถหยุด การสัมภาษณ์ผู้ขับขี่ถนนและพยาน สภาพอากาศ แสงสว่าง และร่องรอยบนพื้นผิวถนนซึ่งอาจเลือนหายไปอย่างรวดเร็ว การไปถึงที่เกิดเหตุทันทีหลังเกิดการชนจะทำให้ได้ข้อมูลที่จำเป็นต่อการทำความเข้าใจว่าเกิดอะไรขึ้น เพราะเหตุใด ทีมสืบสวนควรเดินทางไปถึงที่เกิดเหตุภายใน 30 นาทีหลังเกิดการชน ระบบการรับแจ้งเหตุที่ดีจะต้องรวดเร็วและคงเส้นคงวา ทีมอาจต้องเดินทางและทำงานใกล้ชิดกับบริการฉุกเฉิน (emergency services) ในท้องถิ่นขึ้นอยู่กับขนาดและประเภทของเครือข่ายถนนที่ครอบคลุมเพื่อไปถึงที่เกิดเหตุอย่างปลอดภัยและทันเวลา หากเป็นไปได้ ทีมสืบสวน ณ ที่เกิดเหตุควรเก็บข้อมูลที่จำเป็นทั้งหมด

ในการเดินทางไปยังที่เกิดเหตุครั้งเดียว อย่างไรก็ตาม ด้วยเหตุผลทางในปฏิบัติ บางครั้งทีมสืบสวนอาจต้องกระทำสิ่งที่เร่งด่วนน้อยกว่า เพื่อเก็บข้อมูลเพิ่มเติมในรูปแบบการสืบสวนย้อนหลัง นอกจากนี้ยังพบว่าทีมที่มีประสบการณ์ หรือการจัดตั้งมีประสิทธิภาพน้อยอาจไม่สามารถทำการสืบสวน ณ ที่เกิดเหตุได้

ข) การสืบสวนย้อนหลัง

การสืบสวนย้อนหลัง คือ กิจกรรมใดๆ ก็ตามที่กระทำหลังจากนำคนหรือรถที่เกี่ยวข้องออกจากที่เกิดเหตุแล้ว เช่น การตรวจสอบรถที่โรงรถ โรงซ่อมรถ การสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์หรือใช้แบบสอบถามย้อนหลัง การเดินทางไปที่เกิดเหตุหลายชั่วโมงหรือหลายวันหลังเกิดการชน การสืบสวนย้อนหลังอาจจะเป็นแนวทางที่เหมาะสมกว่าในการเก็บหลักฐานที่มีแนวโน้มว่าจะไม่เคลื่อนย้ายหรือเปลี่ยนแปลงเมื่อเวลาผ่านไป พบว่าทีมที่มีประสบการณ์หรือการจัดตั้งมีประสิทธิภาพน้อยอาจทำได้แค่การสืบสวนย้อนหลัง เช่น ประเทศไทย เป็นต้น

4. ระบบการสืบสวน อบถ.ในสำนักงานตำรวจ ประเทศไทย

ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับระบบฐานข้อมูล อบถ. ในต่างประเทศที่อมรชัย ลีลาขจรจิตได้รวบรวมไว้ (Leelakajonjit, 2012) และพัฒนาการของระบบการสืบสวน อบถ. ในประเทศไทยเพื่อที่จะใช้เป็นข้อมูลในการอภิปรายผลและให้ข้อเสนอแนะต่อไป ดังนี้

1) ฐานข้อมูลในยุโรป

International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) เป็นกลุ่มคณะทำงานถาวรของ Centre of the Organization for Economic Co-operation and Development (OECD) และ International Transport Forum (ITF) ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนน นักสถิติจากสถาบันวิจัยความปลอดภัยที่มีชื่อเสียง ฝ่ายอำนวยการด้านถนนและการคมนาคมระดับชาติ สมาคมผู้ใช้รถใช้ถนนและอุตสาหกรรมยานยนต์

IRTAD มุ่งสร้างความร่วมมือระดับนานาชาติในเรื่องข้อมูลและการวิเคราะห์ อบถ. ตามจุดประสงค์ดังต่อไปนี้

- เป็นเวทีแลกเปลี่ยนวิธีการรวบรวมข้อมูล อบถ. ระบบการรายงาน และทิศทางนโยบายความปลอดภัยทางถนน

- รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล อบถ. ให้กับ OECD และ ITF พร้อมให้ข้อเสนอแนะ

- สร้างความร่วมมือระดับนานาชาติในเรื่องข้อมูล อบถ. และการวิเคราะห์

ขณะนี้ มีสถาบันกว่า 60 แห่งใน 31 ประเทศเป็นสมาชิกของ IRTAD Software ของ IRTAD เป็นการใช้งานผ่านระบบ Website http://cemt.org/IRTAD/Login_Users.aspx

ผลงานที่เด่นชัดที่สุดของกลุ่ม IRTAD คือ ฐานข้อมูล อุบัติเหตุนานาชาติ (the International Road Traffic Accident Database) โดยรวบรวมข้อมูลจำแนกประเภท (aggregated) ได้แก่ อุบัติเหตุ มีคนบาดเจ็บ อุบัติเหตุมีคนตาย ผู้ใช้ถนนที่เข้าโรงพยาบาล รวมถึงข้อมูลปัจจัยที่เกี่ยวข้อง (relevant exposure) เช่น กลุ่มประชากร ประเภทรถ ความยาวของโครงข่ายถนน ระยะทางกิโลเมตรของรถ และอัตราการบาดเจ็บซ้ำใน 30 ประเทศ มาตั้งแต่ปี 1970

2) ฐานข้อมูลในญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นประสบปัญหา อุบัติเหตุอย่างมากในปี ค.ศ. 1970 ความก้าวหน้าของนวัตกรรมยานยนต์ทำให้จำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มถึงจุดสูงสุดที่ 16,764 (ESCAP, 2008 อ้างถึงใน Leelakajonjit) ในปี ค.ศ. 1971 คณะกรรมการความปลอดภัยทางถนนกลางได้เริ่มดำเนินโครงการความปลอดภัยทางถนนพื้นฐานโดยออกมาตรการ อาทิเช่น การพัฒนาสิ่งแวดล้อมทางถนน การรณรงค์ขับที่ปลอดภัย และอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยรถ แต่ละโครงการใช้ระยะเวลาในการดำเนินการ 4 ปี และมีการประเมินผลในตอนท้าย

Institute of Traffic Accident Research and Data Analysis (ITRADA) ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 1992 โดยมีจุดประสงค์เพื่อทำการวิจัยอย่างครอบคลุมในเรื่องสภาพแวดล้อมการจราจร ประสิทธิภาพของการลดความเสียหายและป้องกัน อุบัติเหตุ ITRADA เก็บข้อมูล อุบัติเหตุและข้อมูลการจราจร (ความเร็ว ความหนาแน่น) ข้อมูลเหล่านี้ถูกเก็บรวบรวมไว้ที่หน่วยงานของรัฐ โดย ITRADA จะเป็นผู้เชื่อมโยงและทำการศึกษวิเคราะห์ข้อมูลอย่างครอบคลุม เป็นระบบ นำไปสู่มาตรการความปลอดภัยทางถนนที่มีประสิทธิภาพ ITRADA รวบรวมข้อมูลจุดเสี่ยงและเผยแพร่สู่สาธารณะ การเน้นไปที่จุดเสี่ยง อุบัติเหตุทำให้รัฐบาลญี่ปุ่นสามารถลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้ประมาณ 30% นับตั้งแต่ปี 1943 ถึง 2000 (Okuda, 2007 อ้างถึงใน Leelakajonjit)

3) ฐานข้อมูล อุบัติเหตุในประเทศไทย

ในประเทศไทยองค์กรของรัฐ เช่น ตำรวจ กรมทางหลวง และกระทรวงสาธารณสุขมีฐานข้อมูลเกี่ยวกับ อุบัติเหตุของตัวเอง แต่มาตรฐานที่ใช้จะแตกต่างกันไป

3.1) POLIS: Police Information System

ฐานข้อมูลนี้เป็นของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีตำรวจเป็นผู้บันทึกข้อมูล ข้อมูลส่วนใหญ่จะเป็นบันทึกประวัติอาชญากรรมและการดำเนินการของตำรวจที่เกี่ยวข้องกับเหตุ อุบัติเหตุรุนแรง ซึ่งมีประโยชน์ต่อการบังคับใช้กฎหมายและแสดงให้เห็นพฤติกรรมที่ซ้ำกันเป็นสาเหตุหลักของ

อุบัติเหตุ (cause of accident) แต่มีข้อมูลเกี่ยวกับรถน้อยมาก ส่วนข้อมูลถนน เช่น การทอดตัวของถนน องศาโค้งนั้น มีบันทึกในเอกสารที่เป็นกระดาษ แต่ไม่ได้นำมาลงในฐานข้อมูล POLIS

3.2) TRAMS: Thailand Road Accident Management System

TRAMS ก่อตั้งขึ้นในปี ค.ศ. 2007 โดยกระทรวงคมนาคมและดำเนินการโดยกรมทางหลวง ข้อมูลสิ่งแวดล้อมทางถนนในฐานข้อมูลนี้มีคุณภาพสูง แต่รายละเอียดพฤติกรรมการขับขี่ค่อนข้างน้อย TRAMS มีจุดประสงค์เพื่อแบ่งปันข้อมูลและสร้างความร่วมมือระหว่างองค์กรรัฐ นอกจากนี้ยังแบ่งปันข้อมูลสู่สาธารณะแบบ real-time ผ่านเว็บไซต์ <http://gis.mot.go.th/tramsgrn>

3.3) DDPM: Department of Disaster Prevention and Mitigation

กรมป้องกันและบรรเทาภัยพิบัติมีฐานข้อมูล อุบัติเหตุของตัวเอง ข้อมูลรวบรวมโดยเจ้าหน้าที่ในแต่ละจังหวัด และมีการรายงานแบบรายเดือนผ่านเว็บไซต์ ผู้แจ้งข้อมูลส่วนมากได้ข้อมูลมาจากตำรวจในท้องที่ ผู้แจ้งบางคนละเลย อุบัติเหตุที่รุนแรง และไม่ได้มีการเก็บข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่ เนื่องจากมีข้อจำกัดเรื่องอำนาจหน้าที่

3.4) EMS: Emergency Medical Service

หน่วยกู้ชีพของมูลนิธิปอเต็กตึ๊ง มูลนิธิร่วมกตัญญู และศูนย์กู้ชีพเรนทร เป็นผู้ให้บริการการแพทย์ฉุกเฉิน หน่วยงานเหล่านี้มีความแม่นยำในการบันทึกเวลาเกิดเหตุ และยังมีการบันทึกความรุนแรงของการบาดเจ็บ หากแต่ไม่มีนโยบายที่จะเผยแพร่ข้อมูล อุบัติเหตุออกสู่สาธารณะ ข้อมูลที่รวบรวมมาก็จำกัดอยู่เฉพาะ อุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต

นอกจากนี้ก็มีสถานีวิทยุและสายด่วนจราจร ซึ่งรายงานข้อมูล อุบัติเหตุตลอด 24 ชม. ทุกวัน อาทิเช่น สายด่วนตำรวจจราจร 1197 ตำรวจทางหลวง 1193 และวิทยุ จ.ส. 100 1137 สายด่วนเหล่านี้ได้รับข้อมูล อุบัติเหตุและข้อคิดเห็นจากผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งจะมีประโยชน์ต่อการที่หน่วยงานต่างๆจะนำไปเสริมสร้างความปลอดภัยทางถนน

4.1 การพัฒนาระบบงานสืบสวน อุบัติเหตุในสำนักงานตำรวจประเทศไทย

ในอดีตก่อนหน้าปี พ.ศ.2553 ที่ผ่านมา ตำรวจจราจรไทยได้มุ่งเน้นการทำงานในการบรรลุเป้าหมายเรื่อง การอำนวยความสะดวกในการจราจรให้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นเป้าหมายหลัก และอาจเนื่องมาจากข้อจำกัดด้านกำลังพลทำให้เป้าหมายด้านอื่นๆในระบบงานจราจรของตำรวจไทยได้ถูกละเลยไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร

แม้กระทั่งเรื่อง ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน อันเป็นประเด็นที่มีความสำคัญยิ่งมากกว่าความสะดวกสบายจากการเดินทางเสียด้วยซ้ำ แต่กลับกลายเป็นภารกิจที่ขาดหายไปในบทบาทของตำรวจจราจรไทย

การมองข้ามประเด็นเรื่องความปลอดภัยทางการจราจรนั้น มิใช่เป็นปัญหาระดับปัจเจกบุคคลที่จะต้องปรับเปลี่ยนพัฒนาพฤติกรรมการทำงานของตำรวจแต่ละนาย (Individual) หากแต่เป็นปัญหาเชิงโครงสร้างและระบบงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และเป็นเหตุผลสำคัญของความพยายามในการขับเคลื่อนพัฒนาระบบงานสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน (อบถ.) ส่วนงานตำรวจจราจรในประเทศไทยขึ้นตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2553 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน การให้ความสำคัญต่องานจราจรที่ไม่ครอบคลุมมิติความปลอดภัยทางถนนมากเท่าที่ควรนั้น พิจารณาได้จาก

1. อัตรากำลังพลด้านงานจราจรจะมีการบรรจุอัตราไว้เฉพาะในเขตเมืองที่มีการจราจรหนาแน่น
2. ตำรวจจราจรมีความรู้ ความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านการอำนวยความสะดวกในการจราจร และมีความรู้ด้าน อบถ. ที่ลึกซึ้งน้อยกว่าที่ควร ส่งผลให้มุมมองด้านความปลอดภัยต่ำกว่าที่ควรจะเป็น
3. ไม่มีระบบการจัดเก็บข้อมูลและองค์ความรู้ในด้านความเสี่ยงต่อการเกิด อบถ. ในส่วนงานตำรวจอย่างเป็นระบบ ข้อมูลขาดความเที่ยงตรงและความเชื่อถือได้
4. ไม่มีระบบการฝึกอบรมพัฒนาความรู้ด้านการพัฒนาส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนให้แก่ตำรวจจราจรอย่างมีประสิทธิภาพและต่อเนื่อง

ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากความไม่สมบูรณ์เชิงระบบและโครงสร้างในส่วนงานตำรวจจราจรดังที่กล่าวแล้วข้างต้น ส่งผลให้ประชาชนเกิดความเข้าใจผิดต่อพฤติกรรมการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจว่า “เป็นไปเพียงแค่ต้องการส่วนแบ่งค่าปรับ” มิใช่เกิดขึ้นจาก “ความต้องการให้ประชาชนชนผู้ใช้รถใช้ถนนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน”

4.2 จุดเปลี่ยนที่สำคัญของระบบงานจราจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ด้วยวิกฤตของความศรัทธาที่ประชาชนมีต่อตำรวจจราจรซึ่งได้ผลอย่างใหญ่หลวงต่อภาพลักษณ์ของตำรวจไทยโดยรวมด้วย รวมถึงการตื่นตัวกับข้อมูลสถิติการเสียชีวิตจาก อบถ. ของผู้ใช้รถใช้ถนนในประเทศไทยที่ติดอันดับ 1 ใน 3 ของโลก รวมถึงการตั้งคำถามของสังคมที่มีต่อสถิติตัวเลขที่แท้จริงของผู้เสียชีวิตจาก อบถ. และวิธีการในการป้องกันแก้ไข อบถ. ที่ยั่งยืนมากกว่าที่จะแสดงให้เห็นความพยายามในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวเฉพาะช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดติดต่อกันเป็นเวลานานด้วยวิธีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ การตั้งเตือนท์บริการริมถนน หรือการแจ้งข้อมูลจำนวนคนเจ็บคนตายแต่ละวันที่นิยมปฏิบัติกันของหน่วยงานต่างๆ ที่ทำงานด้านความปลอดภัยทางถนน

นับตั้งแต่ปี พ.ศ.2547 จนถึงปัจจุบันแต่เพียงเท่านั้นส่งผลให้แต่ละหน่วยงานเกิดความจำเป็นในการปรับเปลี่ยนพัฒนาบทบาทหน้าที่ในส่วนที่ต้องมีภารกิจรับผิดชอบ

ในส่วนของงานตำรวจจราจรนั้น ได้มีจุดเปลี่ยนแปลงที่สำคัญซึ่งนับว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาระบบงานตำรวจจราจรไทย คือ นับตั้งแต่วันที่ 22 กุมภาพันธ์ พ.ศ.2553 เป็นต้นมา ได้มีการรวมกลุ่มกันของผู้บริหารตำรวจระดับสูงในส่วนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กองบัญชาการและกองบังคับการต่างๆโดยมีเป้าหมายเพื่อปรับเปลี่ยนวิธีคิดและระบบการทำงานในส่วนงานจราจร

จากในอดีตที่มุ่งเน้นในด้านการเสริมสร้างประสิทธิภาพด้านความสะดวกรวดเร็วในการจราจรเป็นหลัก โดยเปลี่ยนแปลงเป็น เพิ่มการมุ่งเน้นที่ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนด้วย การจัดประชุมผู้นำตำรวจที่รับผิดชอบงานจราจรที่จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยมี พล.ต.ท.วรพงษ์ ชิวปรีชา ผู้ช่วยผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติรับผิดชอบงานจราจร(ตำแหน่งในขณะนั้น)เป็นประธานฯได้มีการระดมความคิดของผู้นำตำรวจที่รับผิดชอบงานจราจรในระดับต่างๆ ส่งผลให้เกิดการพัฒนา ระบบงานสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการแก้ไขและป้องกันอย่างบูรณาการ ขึ้น โดยมี พล.ต.ต.โกสินทร์ หินเภาวี รองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาค 9 รับผิดชอบงานจราจร(ตำแหน่งในขณะนั้น) เป็นหัวหน้าทีมงานที่รวบรวมนายตำรวจระดับกองบัญชาการที่สำคัญให้ร่วมมือกันจัดทำโครงการพัฒนาระบบงานสืบสวน อุบล.ขึ้นเพื่อนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ร่วมกับภาคีเครือข่ายในแต่ละพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจ

อาจนับได้ว่า เป็นก้าวแรกของความสำเร็จในการจัดทำข้อมูลเชิงสาเหตุระดับพื้นที่ที่เล็กที่สุดโดยผู้จัดทำข้อมูลได้ใช้ประโยชน์จากข้อมูลร่วมกับภาคีเครือข่ายด้วยนั้นเป็นจุดแข็งที่สำคัญในการสร้างความร่วมมือและทำให้เห็นเป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ว่าตำรวจจราจรเป็นกลุ่มบุคคลสำคัญในการรวบรวมข้อมูลสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในระดับพื้นที่และมีความจำเป็นต้องได้รับการพัฒนา

ในขณะเดียวกันขณะทำงานก็พบว่าตำรวจจราจรยังมีจุดอ่อนหลายประการในการทำงานตามแนวคิดและหลักการนี้ให้ประสบความสำเร็จ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการพัฒนาความรู้ความสามารถ และการพัฒนาระบบงานและระบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับภารกิจงานด้านการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุโดยใช้ระบบข้อมูลเป็นพื้นฐานที่สำคัญนี้

ระบบงานสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนฯ (อบถ.)ที่ถูกนำมาใช้ในส่วนงานตำรวจนี้มีแนวคิดที่สำคัญ คือ

1) ตำรวจ คือ กลุ่มบุคคลที่กระจายอยู่ในพื้นที่โดยรอบถนนที่ทั่วถึงมากที่สุดเมื่อเทียบจำนวนกับบุคลากรของหน่วยงานอื่น ดังนั้น ตำรวจจึงเป็นกลุ่มบุคคลของรัฐที่สามารถเข้าถึงข้อมูลเชิงสาเหตุและอธิบายปรากฏการณ์ อบถ. ได้ดีที่สุด

2) การบังคับใช้กฎหมายเป็นกลไกที่สำคัญของการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และการก่อร่างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น หากตำรวจมีข้อมูลที่มีประสิทธิภาพจะส่งผลให้สามารถใช้ประโยชน์จากข้อมูลในการบังคับใช้กฎหมายให้ประชาชนเกิดการยอมรับได้มากกว่าการบังคับใช้กฎหมายโดยปราศจากข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ

3) ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพย่อมทำให้การบริหารจัดการทรัพยากรในการทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่าด้วย

4) ระบบสารสนเทศที่ถูกเก็บรวบรวมและวิเคราะห์โดยตำรวจจะมีพลังในการส่งเสริมปรับเปลี่ยนวิถีคิดของตำรวจจราจรให้เกิดความตระหนักในการปฏิบัติงานโดยให้ความสำคัญเรื่องความปลอดภัยควบคู่ไปกับความสะดวกในการจราจรมากขึ้น

5) การแก้ไขป้องกัน อบถ. ที่วางอยู่บนฐานความรู้ด้านข้อมูลการสืบสวน อบถ. ที่มีประสิทธิภาพจะทำให้เกิดการดำเนินงานที่มีความเหมาะสมกับสาเหตุและมีความยั่งยืนมากกว่าการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์แต่เพียงอย่างเดียว

ด้วยแนวคิดหลักดังกล่าวทำให้ทีมตำรวจ (Road Safety Team of Police : RST Police) ได้ออกแบบระบบงานในส่วนของตำรวจจราจรโดยมีเป้าหมายการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนโดยเน้นหนักที่การปฏิบัติภารกิจของตำรวจบนพื้นฐานการเก็บรวบรวมข้อมูลในพื้นที่รับผิดชอบของแต่ละระดับสถานีตำรวจเป็นหลักสำคัญโดยใช้วิธีการสืบสวน อบถ. (Road Accident Investigation : RAI) และมีการพัฒนาโปรแกรมสำหรับเก็บข้อมูลภายหลังจากที่พนักงานสอบสวนและตำรวจจราจรได้ไปสืบสวนสาเหตุของการเกิด อบถ. โดยวิเคราะห์องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการเกิด อบถ." และความรุนแรงของการได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจาก อบถ. ประกอบด้วย

องค์ประกอบเชิงสาเหตุของการเกิด อบถ. ได้แก่

- (1) สาเหตุด้านพฤติกรรมการขับขี่ สภาพร่างกาย และสภาพจิตใจของผู้ใช้รถใช้ถนน
- (2) สาเหตุด้านยานยนต์
- (3) สาเหตุด้านถนนและส่วนควบของถนน
- (4) สาเหตุด้านสิ่งแวดล้อม

องค์ประกอบของการเกิดความรุนแรงเมื่อมี อบถ. เกิดขึ้น คือ พฤติกรรมการใช้อุปกรณ์นิรภัย/อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย

การขับเคลื่อนการดำเนินงานดังกล่าวเป็นไปโดยการสนับสนุนโครงการและงบประมาณจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ(สสส.)เป็นหลัก รวมถึงการสนับสนุนจากภาคีเครือข่ายภาคส่วนต่างๆ เช่น บ.กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เป็นต้น

การได้รับการสนับสนุนอย่างดีจาก สสส.และภาคีเครือข่ายตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาของการดำเนินงาน 4 ระยะนั้นนับได้ว่าเป็นการเพิ่มโอกาสในการนำเสนอแนวทางการปฏิบัติงานด้านการให้ความสำคัญต่อการจัดทำระบบข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ และการให้ความสำคัญต่อภารกิจงานจราจรที่จำเป็นต้องเน้นหนักในเรื่องความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้นกว่าในอดีตที่ผ่านมา

สารสนเทศที่ได้จากการสืบสวน อบถ.จะทำให้ตำรวจในแต่ละสถานีตำรวจมีข้อมูลที่เฉพาะเจาะจงสามารถนำไปใช้ในการวางแผนการดำเนินงานแก้ไขและป้องกัน อบถ.ได้อย่าง ถูกสาเหตุ ถูกที่ ถูกคน และถูกเวลา ตำรวจจราจรมีศักยภาพสูงมากขึ้นในด้านการวิเคราะห์ อบถ.

ข้อมูลจากการสืบสวน อบถ.ซึ่งถูกเก็บบันทึกไว้ในระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์และสามารถนำมาใช้วิเคราะห์กรณีเกิดอุบัติเหตุซ้ำ หรือวิเคราะห์การเกิดปัจจัยเสี่ยงซ้ำ ทำให้สามารถวิเคราะห์ความรุนแรงและจัดลำดับความสำคัญในการแก้ปัญหา เป็นการบริหารทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นอีกด้วย

นอกจากนี้ ยังมีการกำหนดให้มีการนำข้อมูลที่ได้จากการสืบสวน อบถ.ไปนำเสนอในที่ประชุมบริหารทั้งระดับสถานีตำรวจ ระดับกองบังคับการ และระดับกองบัญชาการ ซึ่งการเปลี่ยนแปลงในส่วนนี้ทำให้หัวหน้าหน่วย และผู้บังคับบัญชาตำรวจได้มีส่วนร่วมและเห็นความสำคัญในเรื่องการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรในการเพิ่มความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น

นอกเหนือจากการปรับปรุงพัฒนาวิธีคิดและรูปแบบการทำงานในส่วนของตำรวจจราจรแล้วนั้น ยังมีการกำหนดให้ตำรวจจราจรบูรณาการในการทำงานร่วมกับทุกภาคส่วน ทั้งภาครัฐและเอกชนโดยใช้วิธีการจัดตั้งคณะกรรมการในนาม คณะกรรมการแก้ไขและป้องกัน อบถ.ระดับอำเภอ/จังหวัด/ภาค ซึ่งใช้ข้อมูลที่ตำรวจแต่ละสถานีตำรวจทำการสืบสวน อบถ.มาใช้เป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์และกำหนดแนวทางในการแก้ไข ป้องกัน อบถ.ให้เกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด การดำเนินงานในส่วนนี้ทำให้ตำรวจและภาคีเครือข่ายได้มีการประสานความร่วมมือกันอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ผลจากการดำเนินงานนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 เป็นต้นมาทำให้เกิดผลสำเร็จที่สำคัญ 6 ประการคือ

1) ตำรวจได้รับรู้และตระหนักถึงสถานการณ์ อบถ.ในทุกระดับตั้งแต่ระดับท้องถิ่น ระดับชาติ และระดับนานาชาติ รวมทั้งความสูญเสียที่เกิดขึ้นจาก ปัญหา อบถ. ทั้งด้านชีวิต ทรัพย์สินของประชาชนและประเทศชาติ

2) ตำรวจได้เรียนรู้ถึงสภาพปัญหา อบถ.สาเหตุปัจจัยต่างๆที่ทำให้เกิดเหตุและ แนวทางการแก้ไขและป้องกัน อบถ.อย่างถูกต้องตามหลักวิธีการที่แตกต่างไปจากความรู้เดิมที่พรั้วมาไม่ชัดเจน

3) ตำรวจได้เรียนรู้ถึงการแก้ไขและป้องกัน อบถ.ที่จำเป็นต้องทำงานร่วมกับหน่วยงาน ภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องอย่างบูรณาการ

4) ตำรวจได้เรียนรู้ถึงการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมและทันสมัยในการดำเนินการแก้ไขและ ป้องกัน อบถ.มากขึ้น เช่น ระบบโปรแกรมคอมพิวเตอร์ในการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล อบถ.จากสถานที่เกิดเหตุ การใช้กล้องตรวจจับความเร็วที่ถูกต้อง แม่นยำ เป็นต้น

5) ตำรวจมีความรู้ความสามารถในการวิเคราะห์และแก้ไขป้องกัน อบถ.ภายในเขตพื้นที่ รับผิดชอบของตนร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดีและ ต่อเนื่องยั่งยืน

6) สำนักงานตำรวจแห่งชาติให้การยอมรับระบบงานสืบสวน อบถ.เพื่อการแก้ไขและ ป้องกันอย่างบูรณาการ โดย พล.ต.อ.สมยศ พุ่มพันธุ์ม่วง ผบ.ตร.คนที่ 10 กำหนดเป็นนโยบายให้ หน่วยปฏิบัติระดับพื้นที่จนถึงระดับบริหารดำเนินการอย่างเป็นระบบเพื่อลดสถิติ อบถ.และจำนวน คนบาดเจ็บและตายลงให้เหลือน้อยที่สุด ดังปรากฏในนโยบายการบริหารราชการ ข้อ 6.2 ดำเนิน การศึกษา วิเคราะห์ วางแผนในการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางการจราจรในพื้นที่อย่างเป็นระบบ

พล.ต.ท.ประวุฒิ ถาวรศิริได้มีบันทึกสั่งการให้ตำรวจจราจรทั่วประเทศรายงานการสืบสวน อบถ.ผ่านไลน์กลุ่มที่จัดตั้งขึ้นในในกลุ่มไลน์ อบถ.บข. และไลน์กลุ่ม อบถ.ตร. ทั้งนี้เพื่อให้การ รายงานสาเหตุและการแก้ไขป้องกัน อบถ.เป็นไปอย่างทันทีและผู้บังคับบัญชาสามารถบริหาร เหตุการณ์ได้อย่างทันทีด้วยเช่นกัน

ทั้งนี้ ศูนย์วิจัยป้องกัน อบถ.จะทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่รายงานผ่านกลุ่มไลน์ดังกล่าวด้วย พร้อมส่งกลับให้แต่ละหน่วยได้นำไปใช้ประโยชน์ต่อไป

พบว่า ผลการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของโครงการ การบังคับใช้กฎหมายตามข้อมูล สืบสวนอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการแก้ไขและป้องกันอย่างบูรณาการบรรลุวัตถุประสงค์ทั้ง 4 ประการคือ

(1) มีการจัดทำระบบข้อมูล อบถ.ระดับพื้นที่ที่มีความเที่ยงตรง(validity) มีความเชื่อถือได้ (reliability) และสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

(2) มีการพัฒนากระบวนการมีส่วนร่วมระหว่างตำรวจกับภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐ และภาคเอกชนในรูปแบบของคณะกรรมการแก้ไขและป้องกัน อบต.ระดับสถานีตำรวจ/อำเภอ ในการทำหน้าที่วิเคราะห์ วางแผน และดำเนินการแก้ไขและป้องกัน อบต. โดยใช้ข้อมูลที่ได้จากระบบการสืบสวน อบต.เป็นพื้นฐานที่สำคัญ

(3) มีการใช้ข้อมูลจากระบบงานสืบสวน อบต.ในการกำหนดนโยบาย กำหนดแนวทางการบริหารจัดการ และลงมือปฏิบัติการแก้ไขและป้องกัน อบต.อย่างเป็นทางการและมีประสิทธิภาพ

(4) มีการส่งเสริมให้มีการบังคับใช้กฎหมายในปัญหาสำคัญที่ได้จากการวิเคราะห์ข้อมูลการสืบสวน อบต.โดยสร้างการมีส่วนร่วมจากภาคีเครือข่าย

อย่างไรก็ตามพบว่า ตำรวจจราจรในส่วนของผู้ปฏิบัติงานในระดับพื้นที่ได้รับการสั่งการจากทั้งภายในหน่วยงานตำรวจเอง และนอกหน่วยงานให้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูล อบต.ด้วยระบบวิธีการเก็บข้อมูลที่แตกต่างกันไป และมีบางส่วนที่ซ้ำซ้อนกันด้วยทำให้เกิดความสับสน และเป็นภาระงานที่มากและส่งผลต่อประสิทธิภาพในการทำงานภาพรวม ทำให้เกิดจำเป็นต้องพัฒนาวิธีการในการสนับสนุนติดตามในลักษณะของการให้ความช่วยเหลือ แก้ปัญหา และจูงใจด้วยวิธีการต่างๆอย่างใกล้ชิดจึงจะประสบความสำเร็จ

ผลการดำเนินงานในระยะที่ 3 พบผลลัพธ์ในการดำเนินงานโดยพิจารณาข้อมูลการเกิด อบต.พบว่า จำนวนครั้งของการเกิด อบต.เฉลี่ยลดลงร้อยละ 9.70 จำนวนคนตายลดลงร้อยละ 12 และจำนวนคนบาดเจ็บลดลงร้อยละ 9.09 ทั้งนี้เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่าแต่ละหน่วยมีผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพแตกต่างกัน จึงมีความจำเป็นในการพัฒนาส่งเสริมเพื่อสร้างความเข้มแข็งและยั่งยืนที่แตกต่างกันด้วย

ผลสำเร็จที่สำคัญนอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น คือ การดำเนินการแก้ไขและป้องกัน อบต.บนพื้นฐานการสืบสวน อบต.นั้นยังมีการดำเนินงานอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบันและเข้มแข็งมากใน ภ.1 ภ.8 ภ.9 บก.น.3 ภ.จว.นครปฐม และ บก.ทล.ถึงแม้ว่าจะสิ้นสุดการสนับสนุนงบประมาณตามโครงการฯแล้วก็ตาม รวมถึงมีการสั่งการจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ดำเนินการสืบสวน อบต.รายสำคัญส่งเข้ากลุ่มไลน์เพื่อให้การบริหารจัดการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และรวดเร็วดังที่กล่าวแล้วข้างต้นจนถึงปัจจุบัน

ความก้าวหน้าในการดำเนินงานพัฒนาระบบงานจราจรในส่วนงานตำรวจที่มุ่งเน้นในการเพิ่มประสิทธิภาพการแก้ไขและป้องกัน อบต.บนฐานข้อมูลสืบสวน อบต.นี่เป็นความจำเป็นที่จะต้องได้รับการเสริม จุดแข็งและแก้ไขจุดอ่อนเพื่อให้ระบบงานนี้ได้พัฒนาไปเป็นวัฒนธรรมในการทำงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง จนสามารถบรรลุ

เป้าหมายที่สำคัญคือ ตำรวจฝ่ายบริหารและฝ่ายปฏิบัติมีความตระหนักรู้และมีอุดมการณ์ป้องกัน อบต. และลดจำนวนคนตายและบาดเจ็บให้เหลือน้อยที่สุดต่อไป

4.3 กรอบแนวคิดในการดำเนินการตามระบบงานสืบสวน อบต. ส่วนงานตำรวจ

1) การเสริมสร้างพลังอำนาจ (empowerment) ตามบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการทำหน้าที่สืบสวน อบต. เพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับ อบต. ที่เกิดขึ้นในพื้นที่มาใช้ประโยชน์อย่างมีประสิทธิภาพ

2) ส่งเสริมกระบวนการมีส่วนร่วมของภาครัฐและภาคประชาชนในการแก้ไขและป้องกัน อบต. ร่วมกับตำรวจโดยการจัดตั้งคณะกรรมการทุกระดับตั้งแต่ระดับสถานีตำรวจ/อำเภอ และจังหวัด โดยใช้ข้อมูลการสืบสวนอบต. เป็นพื้นฐานที่สำคัญในการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา วางแผนการแก้ปัญหา และป้องกัน ลงมือดำเนินการตามบทบาทหน้าที่รับผิดชอบของแต่ละฝ่าย แต่ละหน่วยงาน เพื่อร่วมมือกันลดจำนวนการเกิด อบต. จำนวนคนตาย และบาดเจ็บของผู้ใช้รถใช้ถนน โดยมีการประเมินผลการดำเนินการเพื่อตรวจสอบว่าสามารถบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายได้มากน้อยเพียงใดและมีการปรับเปลี่ยนแผนให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้นต่อไป

3) ใช้ประโยชน์จากข้อมูลระบบการสืบสวน อบต. ในการกำหนดนโยบายและแนวทางดำเนินการแก้ไขและป้องกัน อบต. โดยมีการแบ่งแยกแผนการดำเนินการ ทั้งในส่วนที่สามารถแก้ไขและป้องกันได้ในระยะเร่งด่วน ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาวโดยมีการจัดทำแผนหรือโครงการอย่างต่อเนื่องเพื่อให้การแก้ไขและป้องกันปัญหา อบต. บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายในการลดจำนวนคนตายและบาดเจ็บได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืนต่อไป

4.4 กลไกการทำงาน

1) กระบวนการจัดทำข้อมูลเพื่อนำข้อมูลเข้าที่ประชุม กปถ. ระดับต่างๆ มีขั้นตอนดังนี้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นทุกรายให้พนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเร็ว หรือตำรวจสายตรวจที่ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบไปยังที่เกิดเหตุพร้อมดำเนินการสืบสวน อบต. ตามแบบบันทึกการสืบสวน อบต. พร้อมถ่ายภาพที่บ่งชี้ถึงสาเหตุของการเกิด อบต. ที่ครบถ้วนทั้งในด้านความประมาทของคน สภาพรถ สภาพถนน และสภาพแวดล้อม

ก่อนออกเวรให้ตำรวจจราจรนำส่งแบบสืบสวน อบต. ที่ได้จัดทำลงในตะกร้าหมายเลข 1 บนโต๊ะของเจ้าหน้าที่ตำรวจบันทึกข้อมูล (ธุรการจราจร) พร้อมทั้งให้บันทึกภาพถ่ายลงที่แฟ้มข้อมูลที่จัดเตรียมไว้ที่หน้าจอคอมพิวเตอร์ด้วย

ในช่วงเช้าให้เจ้าหน้าที่ตำรวจบันทึกข้อมูลทำการบันทึกข้อมูลทุกวัน ทั้งนี้ให้บันทึกเฉพาะข้อมูลในตะกร้าหมายเลข 1

กรณีที่แบบบันทึกการสืบสวนมีความสมบูรณ์จนเจ้าหน้าที่ตำรวจสามารถบันทึกข้อมูลได้สมบูรณ์แล้ว ให้นำแบบสืบสวนเก็บเข้าแฟ้มที่ใช้ชื่อว่า “แบบบันทึกข้อมูลสมบูรณ์แล้ว” พร้อมระบุเลขที่ของรายที่เกิดเหตุที่โปรแกรมได้ออกให้ลงในแบบสืบสวนแต่ละชุดด้วย

กรณีที่แบบบันทึกการสืบสวนไม่สมบูรณ์ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทำการบันทึกข้อมูลตามที่ระบุไว้ก่อนในทันที พร้อมลงเลขรายที่เกิดเหตุที่โปรแกรมได้ออกให้ในแบบสืบสวนไว้ด้วย จากนั้นให้ใส่แบบสืบสวนที่ไม่สมบูรณ์ลงในตะกร้าหมายเลข 2 ทั้งนี้ สว.จร. หรือ สวป. ที่รับผิดชอบงานจราจร จะทำหน้าที่ในการตรวจสอบติดตามการบันทึกข้อมูลลงในแบบสืบสวนที่ไม่สมบูรณ์ในตะกร้าหมายเลข 2 นี้ทุกวัน หากได้ข้อมูลครบถ้วนแล้วให้นำใส่ในตะกร้าหมายเลข 1 เพื่อให้เจ้าหน้าที่ตำรวจบันทึกข้อมูลนำมาบันทึกข้อมูลในระบบคอมพิวเตอร์ต่อไปโดยให้เข้าไปดำเนินการเรียกข้อมูลเดิมกลับมาแก้ไขเพิ่มเติม

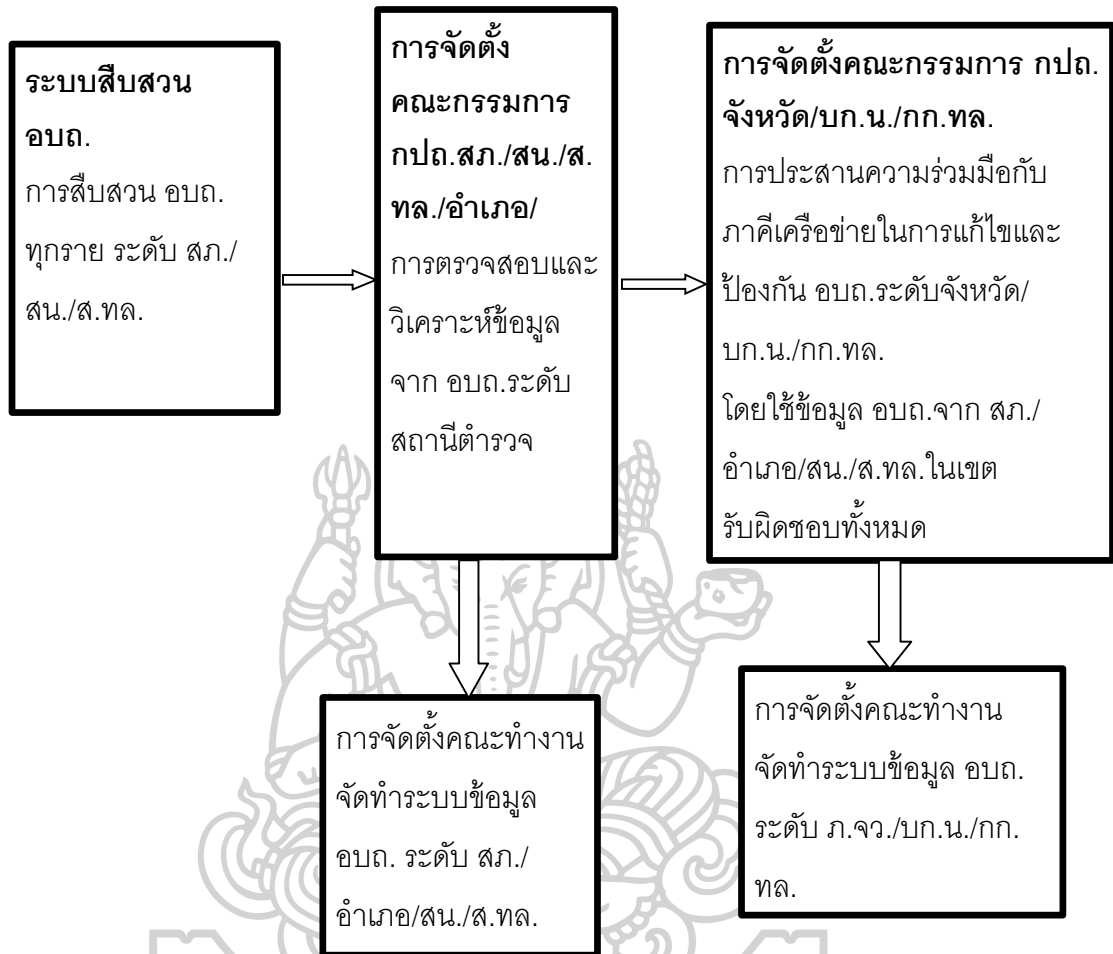
สว.จร. หรือ สวป. ที่รับผิดชอบงานจราจรจะทำหน้าที่ตรวจสอบความถูกต้องและประมวลผลก่อนวิเคราะห์ข้อมูลในรอบสัปดาห์เพื่อนำเข้าที่ประชุม กปถ. สถานีตำรวจในรอบสัปดาห์ และ กปถ. อำเภอ/บก.น./กก.ทล. ในรอบเดือน

2) การแต่งตั้งคณะกรรมการ กปถ.สภ./สน./สทล./อำเภอและจังหวัด/บก.น./กก.ทล.

ให้หัวหน้าสถานีตำรวจและหน่วยเหนือทุกระดับทำหน้าที่เชิญภาคีเครือข่ายเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการ กปถ. ของแต่ละหน่วยพื้นที่ ทั้งนี้ไม่จำกัดจำนวนและควรมีความหลากหลายในด้านคุณสมบัติ ทั้งกลุ่มข้าราชการ รัฐวิสาหกิจ เอกชน ผู้ประกอบการ เจ้าหน้าที่องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น และผู้มีส่วนได้เสียต่างๆ เป็นต้น การสรรหาภาคีที่มีความเข้มแข็งจะช่วยให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยอาจนำเสนอรายชื่อคณะกรรมการ กปถ. อำเภอ ให้ นายอำเภอและ กปถ. จังหวัด ให้ผู้ว่าราชการจังหวัดหรือผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด/ผู้กำกับการตำรวจนครบาล/ผู้กำกับการตำรวจทางหลวง ลงนามในคำสั่งแต่งตั้งก็ได้ตามความเหมาะสม

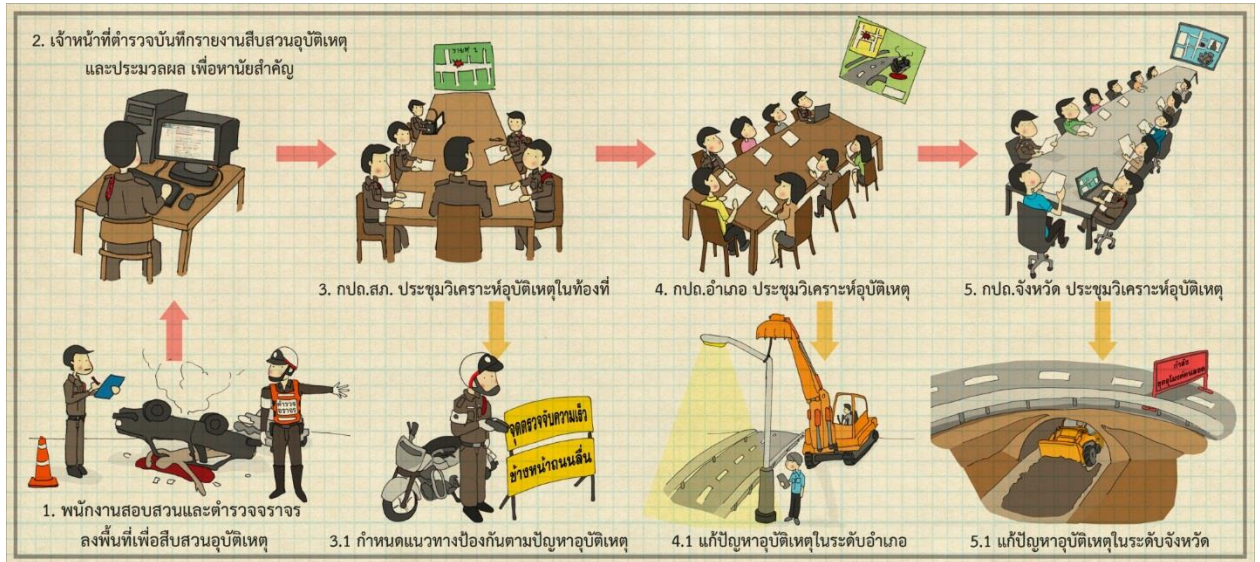
3) การบันทึกผลการประชุมโดยระบุสภาพปัญหาการเกิด อุบัติ. พร้อมสาเหตุ วิธีการแก้ไข และผลลัพธ์ในการดำเนินการแก้ไขและป้องกัน เพื่อให้การจัดทำรายงานเพื่อสรุปผลการดำเนินงานเป็นไปอย่างมีระบบและลำดับขั้นตอนที่ถูกต้องชัดเจน

แผนภาพที่ 1 การดำเนินการภาพรวมตามระบบสืบสวน อบถ.



ทีมา (โกสินทร์ หินขาว & ปันดดา ชำนาญสุข, 2557). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการการบังคับใช้กฎหมายตามข้อมูลสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการแก้ไขและป้องกันอย่างบูรณาการ(บข.ก.). สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.(เอกสารอัดสำเนา)

แผนภาพที่ 2 กระบวนการตามระบบงานสืบสวน อบถ. ในส่วนงานตำรวจ



ที่มา (โกสินทร์ หินเภาว & ปณิตดา ชำนาญสุข, 2555) www.rstpolic.com.

4.4 การดำเนินการแก้ไขและป้องกันอบถ.อย่างบูรณาการบนฐานข้อมูลสืบสวน อบถ. ส่วนงานตำรวจ

1) การจัดตั้งคณะกรรมการ กปต.สถานีตำรวจ/อำเภอ/จังหวัดและ กปต.บก.น./กก.ทล. โดยการประสานภาคีเครือข่ายภาครัฐและภาคประชาชนเพื่อเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการ ซึ่งได้แก่ คมนาคม สาธารณสุข ศึกษาธิการ แรงงาน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สถาบันการศึกษา ประกันภัย องค์กรเอกชน มูลนิธิ เป็นต้น ทั้งนี้ไม่จำกัดจำนวน

2) การจัดทำระบบสืบสวน อบถ.

แต่ละสถานีตำรวจดำเนินงานสืบสวน อบถ. ตามกระบวนการดังนี้

(1) เมื่อได้รับแจ้งเหตุให้เวรจราจรหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย(รหัส 6)ไปยังที่เกิดเหตุโดยเร็วที่สุด

(2) ทำการสืบสวน อบถ.ตามแบบสืบสวนฯ และหลักการที่ศูนย์วิจัยป้องกัน อบถ.กำหนด โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

(3) นำส่งแบบสืบสวนให้เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล อบถ.(รหัส๗)ทำการบันทึกข้อมูลลงโปรแกรมคอมพิวเตอร์(www.racpfoundation.com)โดยเร็วที่สุด กรณีข้อมูลบางส่วนต้องสืบค้นเพิ่มเติมให้นำมาใส่เพิ่มเติมเพื่อให้สมบูรณ์ภายหลัง

(4) ทำการตรวจสอบข้อมูล การประมวลผลข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลการสืบสวน อบถ. พร้อมทั้งจัดประชุม กปถ.สถานีตำรวจซึ่งออกคำสั่งโดยหัวหน้าสถานีตำรวจ โดยคณะกรรมการ ประกอบด้วยคณะผู้บริหารสถานีตำรวจ ได้แก่ หัวหน้าสถานีตำรวจ รองผู้กำกับการจราจรหรือรองผู้กำกับการที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่จราจร เป็นกรรมการ และ สว.จร/สว.ป. ที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่จราจรทำหน้าที่เลขานุการ เพื่อลงมือปฏิบัติการแก้ไขและป้องกัน อบถ.ที่สถานีตำรวจแต่ละสถานีสามารถดำเนินการได้ก่อนเพื่อป้องกัน อบถ.ที่อาจเกิดขึ้น

ให้สว.จร.ทำการบันทึกผลการประชุม การดำเนินการแก้ไขที่สามารถดำเนินการได้ และความต้องการให้ที่ประชุม กปถ.อำเภอรับดำเนินการต่อเนื่องจากเกินอำนาจหรือศักยภาพของสถานีตำรวจแต่เพียงลำพังลงในส่วนการประชุม กปถ.สถานีตำรวจ

(5) จัดประชุม กปถ.อำเภอ โดยประสานขอให้อำเภอเป็นผู้ออกคำสั่ง คณะกรรมการ ประกอบด้วยนายอำเภอเป็นประธาน คณะผู้บริหารสถานีตำรวจ ได้แก่ หัวหน้าสถานีตำรวจ รอง ผกก.จร.หรือรอง ผกก.ป.ที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่จราจร และภาคีเครือข่ายฝ่ายต่างๆทั้งภาครัฐและเอกชน เป็นกรรมการ และ สว.จร/สว.ป. ที่ได้รับมอบหมายให้ทำหน้าที่จราจรทำหน้าที่เลขานุการ

รวมถึงร่วมมือกับภาคีระดับอำเภอแก้ไขปัญหาภายใต้ขอบเขตอำนาจความรับผิดชอบที่สามารถดำเนินการได้

ให้สว.จร.ทำการบันทึกผลการประชุม การดำเนินการแก้ไขที่สามารถดำเนินการได้ และการดำเนินการที่ต้องการให้ กปถ.จังหวัดรับดำเนินการต่อเนื่องจากเกินอำนาจหรือศักยภาพของระดับอำเภอลงในส่วนการประชุมกปถ.อำเภอ

ส่วนของ กปถ.สน./ส.ทล.ให้หัวหน้าสถานีตำรวจเป็นผู้ดำเนินการแทนอำเภอโดยอนุโลม

(6) จัดประชุม กปถ.จังหวัดซึ่งแต่งตั้งโดยผู้ว่าราชการจังหวัด และนำผลการวิเคราะห์สาเหตุของ อบถ.มาวางแผนแก้ไขและป้องกันเพื่อให้สามารถลดจำนวน การเกิด อบถ. จำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตให้บรรลุผลสำเร็จได้โดยเร็ว โดยร่วมมือกับภาคีเครือข่ายทุกฝ่ายในพื้นที่ เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยง การตั้งจุดตรวจ การรณรงค์ให้ความรู้ การเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน และ การบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น เป็นต้น

ให้ สว.จร.สภ.เมือง ของ ภ.จว.ดังกล่าวทำการบันทึกผลการประชุม การดำเนินการแก้ไขที่สามารถดำเนินการได้ และการดำเนินการที่ต้องการให้ภ.จว.ได้รับทราบและรับดำเนินการต่อเนื่องจากเกินอำนาจหรือศักยภาพของระดับจังหวัดลงในส่วนการประชุม กปถ.จังหวัด

ส่วนของ กปถ.บก.น./กก.ทล.ให้หัวหน้าหน่วยเป็นผู้ดำเนินการแทนผู้ว่าราชการจังหวัดโดย
อนุโลม

(7) การกำกับติดตามและสนับสนุนการดำเนินงานแก้ไขและป้องกัน อบถ.บนพื้นฐานข้อมูลการสืบสวน อบถ.ของ บก.น. กก.ทล. ภ.จว. บช.น. บช.ภ และบก.ทล.ให้ทำการตรวจสอบตามหลักเกณฑ์ที่ศูนย์วิจัยป้องกัน อบถ.ได้กำหนดไว้เพื่อให้บรรลุเป้าหมายโครงการฯ พร้อมทั้งสามารถขอรับการสนับสนุนในส่วนที่หน่วยในแต่ละระดับไม่สามารถดำเนินการได้จาก ศูนย์วิจัยป้องกัน อบถ.ส่วนกลาง

3) การบูรณาการความร่วมมือในการแก้ไขและป้องกัน อบถ.

การดำเนินการแก้ไขและป้องกัน อบถ.โดยใช้ข้อมูลจากการสืบสวน อบถ.ในพื้นที่ร่วมกับภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนให้บรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายในการลดอัตราการเกิด อบถ. /จำนวนคนตาย คนบาดเจ็บทั้งระยะเร่งด่วน ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

4) ดำเนินการการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีส่วนร่วมเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่โดยใช้ข้อมูลที่ได้จากการสืบสวน อบถ.เพื่อดำเนินการกวาดล้างวินัยจราจรโดยการส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมายอย่างบูรณาการและมีมีส่วนร่วมจากภาคีเครือข่ายต่างๆอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดผลสำเร็จเชิงรูปธรรม



บทที่ 3

ระเบียบวิธีการศึกษาวิจัย

การวิจัยเรื่อง สมรรถนะในการสอบสวนคดีจราจรของตำรวจไทยในครั้งนี้ ผู้วิจัยออกแบบระเบียบวิธีการศึกษาวิจัย ดังนี้

1. คำถามการวิจัย

ผู้วิจัยกำหนดคำถามหลักไว้ 3 คำถามคือ

คำถามหลักที่ 1 ทำไมการสอบสวนคดีจราจรจึงไม่สร้างความเชื่อถือในสังคมไทย ?

คำถามหลักที่ 2 ทำไมสถิติคนตายจาก อบถ. ในประเทศไทยจึงติดอันดับสูงของโลก ?

จากคำถามหลักที่ 1 และ 2 ดังกล่าวนำไปสู่การตั้งคำถามรองที่ประกอบด้วย

1. วิธีคิดและวิธีการในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรเป็นอย่างไร ?

2. ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวนเป็นอย่างไร ?

3. ปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจรเป็นอย่างไร ?

4. ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรเป็นอย่างไร ?

5. สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรเป็นอย่างไร ?

6. อิทธิพลของปัจจัยเชิงพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรจากตัวแปรอิสระ ซึ่งประกอบด้วย อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจร ประสบการณ์งานสอบสวนคดีจราจร ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานฯ ปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจร และ ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร

2. ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ

ผู้วิจัยทำการศึกษาข้อมูลโดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพเป็นขั้นตอนแรก โดยมีขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

2.1 พื้นที่วิจัย

เมื่อกำหนดขอบเขตในการวิจัยโดยเลือกพื้นที่ ภ.1 แล้วนั้น ผู้วิจัยได้ทำการกำหนดพื้นที่เป้าหมายและกลุ่มประชากรที่เฉพาะเจาะจงเพื่อทำการศึกษาวิจัยข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยคัดเลือก สภ. ที่มีจำนวนคนตายจาก อบถ. สูงที่สุดในช่วงเวลาตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2558 ถึง 31 สิงหาคม

2559 ในแต่ละ ภ.จว. ในสังกัด ภ.1จากระบบฐานข้อมูลสถิติ อบถ.ในระบบwww.rstpolice.com ทำให้ได้สถานีตำรวจทั้งสิ้น จำนวน 9 สถ. คือ

- | | |
|----------------------|----------------------|
| 1) สถ.บางบัวทอง | ภ.จว.นนทบุรี |
| 2) สถ.วังน้อย | ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา |
| 3) สถ.คลองหลวง | ภ.จว.ปทุมธานี |
| 4) สถ.เมืองชัยนาท | ภ.จว.ชัยนาท |
| 5) สถ.หนองแค | ภ.จว.สระบุรี |
| 6) สถ.พานิชย์ | ภ.จว.ลพบุรี |
| 7) สถ.เมืองสิงห์บุรี | ภ.จว.สิงห์บุรี |
| 8) สถ.เมืองอ่างทอง | ภ.จว.อ่างทอง |
| 9) สถ.บางพลี | ภ.จว.สมุทรปราการ |

2.2 ระยะเวลา วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้ให้ข้อมูลหลัก และการวิเคราะห์ข้อมูล

งานวิจัยในส่วนนี้ใช้ระยะเวลานับตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 59 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2560

การคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักพิจารณาจาก คุณสมบัติด้านความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในคดีจราจร และใช้เทคนิค snow ball จากพนักงานสอบสวนที่มีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับจากประชาคมพนักงานสอบสวน ตำรวจภูธรภาค1 โดยมีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

- 1) การสนทนากลุ่ม (focus group discussion) จำนวน 7 กลุ่ม ได้แก่ พนักงานสอบสวน จำนวนทั้งสิ้น 30 คน ประกอบด้วย กลุ่มรองผู้กำกับการ จำนวน 3 กลุ่ม กลุ่มละ 7 คน กลุ่มสารวัตร จำนวน 2 กลุ่ม กลุ่มละ 3 คน กลุ่มรองสารวัตร จำนวน 1 กลุ่ม กลุ่มละ 3 คน

กลุ่มเจ้าหน้าที่นักวิทยาศาสตร์พิสูจน์หลักฐาน จำนวน 1 กลุ่ม กลุ่มละ 3 คน

- 2) การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (in – depth interview) จำนวนทั้งสิ้น 34 คน ประกอบด้วย
 - 2.1) พนักงานสอบสวน ตำแหน่งผู้กำกับการฝ่ายสอบสวน จำนวนทั้งสิ้น 3 คน
 - 2.2) พนักงานสอบสวน ตำแหน่งรองผู้กำกับการฝ่ายสอบสวน จำนวนทั้งสิ้น 9 คน
 - 2.3) พนักงานสอบสวน ตำแหน่งรองสารวัตร และสารวัตร จำนวนทั้งสิ้น 18 คน
 - 2.4) เจ้าหน้าที่นักวิทยาศาสตร์ ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน จำนวน 4 คน

2.3 เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้ ประกอบด้วยแนวคำถามเพื่อใช้ในการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง ดังนี้

1) ข้อมูลด้านประชากร ได้แก่ หน่วยงานที่ปฏิบัติงาน อายุการทำงานในตำแหน่งพนักงานสอบสวน ประสบการณ์งานสอบสวนคดีจราจรที่มีคนตาย สถาบันการศึกษาที่สำเร็จการศึกษาระดับสูงสุด และ วุฒิการศึกษาชั้นสูงสุด

2) กระบวนการและขั้นตอนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร

3) แหล่งความรู้ที่ได้มาจากการแสวงหาและแลกเปลี่ยนความรู้ ความคิดเห็นเพื่อใช้ในการทำงานสอบสวนคดีจราจรที่มีคนตาย

4) ประสบการณ์ การรับรู้ และความคิดเห็นที่มีต่อปัจจัยการสนับสนุนปัจจัยด้านต่างๆในการทำงานสอบสวนคดีจราจรจากหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งกฎหมายและระเบียบต่างๆที่เกี่ยวข้อง

5) กระบวนการ และขั้นตอนในการทำสำนวนคดีจราจร รวมทั้งประสบการณ์ ปัญหาอุปสรรค และ ความคิดเห็นต่างๆที่เกี่ยวข้อง

6) กระบวนการทำงานร่วมกันระหว่างพนักงานสอบสวน กับ ตำรวจฝ่ายอื่นๆและผู้บังคับบัญชาในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนคดีจราจร ตลอดจนการแก้ไขป้องกัน อดท.

ตรวจสอบคุณภาพและความสมบูรณ์ของข้อมูลในส่วนนี้ด้วยวิธีตรวจสอบข้อมูลเชิงเนื้อหาแบบสามเส้า (tri angulation)

2.4 การวิเคราะห์ข้อมูลและการนำเสนอผลการวิจัย

การนำเสนอข้อมูลใช้วิธีการเรียงเรียงข้อมูลที่ทำการวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) ตามแนวคิดที่สร้างขึ้นโดยให้ข้อมูลจากภาคสนาม (grounded) สะท้อนประเด็นให้ผู้อ่านเกิดความเข้าใจ และตีความหมายร่วมด้วย

3. ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ

ผู้วิจัยใช้เวลาในการรวบรวมข้อมูลในการวิจัย โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณตั้งแต่เดือน มกราคม - กันยายน 2560 และใช้วิธีการวิจัยเชิงพรรณนา (descriptive research) เพื่ออธิบายสถานะของอายุการทำงานสอบสวนคดีจราจร ประสบการณ์งานสอบสวนคดีจราจร ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจร ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร และ สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวน

ใช้วิธีวิจัยเชิงวิเคราะห์ (analytical research) เพื่อตอบคำถามวิจัยว่าตัวแปรอิสระใดเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร

กำหนดขั้นตอนการดำเนินงาน ดังนี้

- 1) การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2) ทบทวนข้อสรุปผลการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพตามคำถามวิจัยและวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

- 3) สร้างกรอบแนวคิดในการวิจัย
- 4) สร้างเครื่องมือวัดตัวแปรที่กำหนดไว้ และทดสอบคุณภาพของเครื่องมือ
- 5) เก็บรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์สถิติที่เกี่ยวข้อง
- 6) สรุปและอภิปรายผล

3.1 พื้นที่ในการวิจัย

พื้นที่ที่ใช้สำหรับการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ

- 1) คัดเลือก สภ.ที่มีจำนวนคนตายจาก อุบถ.สูงที่สุดในห้วงเวลาตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2558 ถึง 31 สิงหาคม 2559 ในแต่ละ ภ.จว. ในสังกัด ภ.1 จากระบบฐานข้อมูลสถิติ อุบถ.ในระบบ www.rstpolice.com ยกเว้น ภ.จว.สมุทรปราการ สิงห์บุรี และอ่างทอง ซึ่งผู้วิจัยกำหนดให้เป็นพื้นที่และกลุ่มประชากรสำหรับการทดลองใช้เป็นข้อมูลในการสร้างเครื่องมือในการวิจัย จึงมีจำนวน ภ.จว.ที่คงเหลือใช้เป็นพื้นที่วิจัยทั้งสิ้น 6 แห่ง คือ

- 1) ภ.จว.พระนครศรีอยุธยา
- 2) ภ.จว.นนทบุรี
- 3) ภ.จว.สระบุรี
- 4) ภ.จว.ปทุมธานี
- 5) ภ.จว.ชัยนาท
- 6) ภ.จว.ลพบุรี

3.2 ประชากร กลุ่มตัวอย่าง และการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

ผู้วิจัยกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างจากจำนวนประชากรซึ่งเป็นพนักงานสอบสวน จำนวนทั้งสิ้น 540 คน โดยใช้ตารางกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างของเครซีและมอร์แกน (R.V.Krejcie & D.W.Morgan) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 226 คน จากนั้นนำมาคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วนจำนวนประชากรของแต่ละ ภ.จว.ทำให้ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง และจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่เก็บข้อมูลได้จริงแสดงดังตารางที่ 6

ตารางที่ 22 จำนวนประชากร และกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย

ภ.จว.	จำนวน ประชากร	จำนวน กลุ่มตัวอย่าง จากตารางฯ	จำนวนกลุ่ม ตัวอย่าง ที่เก็บข้อมูลได้จริง	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง ที่มีประสิทธิภาพใน คดีจราจรที่มีคนตาย
พระนครศรีอยุธยา	125	53	86	68
นนทบุรี	78	33	61	28
สระบุรี	114	48	87	50
ปทุมธานี	80	34	54	20
ชัยนาท	49	21	47	38
ลพบุรี	94	39	65	58
รวม	540	228	400	262

การสุ่มกลุ่มตัวอย่าง

ใช้วิธีการสุ่มแบบเป็นระบบ (systematic random sampling) โดยการใช้เกณฑ์เรียงลำดับพนักงานสอบสวนในสถานีตำรวจในทุกจังหวัดที่ได้รับการคัดเลือกตามลำดับอาวุโสจากสูงสุดถึงต่ำสุด เลือกกลุ่มตัวอย่างตามจำนวนที่กำหนดจากพนักงานสอบสวนที่มีอาวุโสสูงที่สุดตามลำดับจนครบตามจำนวน ทั้งนี้ ผู้วิจัยได้แจกแบบสอบถามเกินจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่คำนวณได้ เพื่อป้องกันการได้รับแบบสอบถามที่ไม่สมบูรณ์กลับคืน

พบว่าแบบสอบถามที่ได้รับกลับคืนมา มีความสมบูรณ์จำนวนทั้งสิ้น 400 ฉบับเกินกว่าจำนวนที่คำนวณไว้ 172 ฉบับ

3.3 เครื่องมือ

ผู้วิจัยกำหนดให้พนักงานสอบสวนตำแหน่งระดับ รอง ผกก.ฝ่ายสอบสวนของแต่ละ สภ. เป็นผู้ตอบแบบวัด โดยประเมินความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ ปัจจัย

สนับสนุนการสอบสวนคดีจราจร และ สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวนซึ่งเป็นผู้ได้บังคับบัญชาเพื่อลดอคติในการตอบแบบวัดจากการให้พนักงานสอบสวนประเมินตนเอง

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในส่วนนี้ ประกอบด้วย

- 1) แบบสำรวจปัจจัยเชิงประชากร
- 2) แบบวัดความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
- 3) แบบวัดปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจร
- 4) แบบวัดสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
- 5) ส่วนของการสอบสวนคดีจราจรที่มีคนตายของกลุ่มตัวอย่าง

3.3.1 วิธีการสร้างเครื่องมือ

1) นำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพมาสังเคราะห์และวิเคราะห์ร่วมกับการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องเพื่อจัดทำนิยามขอบเขตเนื้อหาตามตัวแปรความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ ปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจร และ สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร แสดงผลในส่วนนิยามศัพท์ปฏิบัติการ

2) สร้างข้อคำถามจากผลที่ได้ในข้อ 1 โดยใช้มาตรวัดแบบ likert ในส่วนนี้โดยได้ข้อคำถามดังนี้

- (1) ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร จำนวนข้อคำถาม 8 ข้อ
- (2) ปัจจัยสนับสนุนในการสอบสวนคดีจราจร จำนวนข้อคำถาม 9 ข้อ
- (3) สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร จำนวนข้อคำถาม 38 ข้อ

ผู้วิจัยประยุกต์ใช้หลักการสร้างข้อคำถามของ Edwards (Chumnansook, 2007) ดังนี้

- (1) หลีกเลี่ยงข้อความที่แสดงถึงเหตุการณ์ในอดีต
- (2) หลีกเลี่ยงข้อความที่เป็นข้อเท็จจริงอันปฏิเสธไม่ได้ (factual)
- (3) หลีกเลี่ยงข้อความที่ไม่ใช่เหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับการกระทำของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม

- (4) ใช้ข้อความที่เชื่อได้ว่าเป็นเหตุการณ์ที่ผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวข้อง
- (5) ใช้ภาษาง่ายๆ ตามความหมายที่ต้องการสื่อสาร และไม่ซับซ้อน
- (6) แต่ละข้อคำถามมีเพียงหนึ่งประเด็น

(7) หลีกเลียงคำศัพท์ที่ทำให้เกิดความคลุมเครือ

(8) ใช้ประโยคง่ายๆ หลีกเลียงข้อคำถามในรูปแบบประโยคเชิงซ้อน และเข้าใจยาก

เกณฑ์การให้คะแนนของแต่ละแบบวัดกำหนดไว้ดังนี้

ข้อคำถามเชิงบวกให้คะแนน ดังนี้

ดีมาก/มากที่สุด = 5

ดี/มาก = 4

ปานกลาง = 3

น้อย = 2

น้อยมาก/น้อยที่สุด = 1

ข้อคำถามเชิงลบให้คะแนน ดังนี้

ดีมาก/มากที่สุด = 1

ดี/มาก = 2

ปานกลาง = 3

น้อย = 4

น้อยมาก/น้อยที่สุด = 5

3) ตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (content validity) ของแบบวัดโดยให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 5 ท่าน (แสดงรายชื่อและคุณวุฒิในภาคผนวก) ตรวจสอบความสามารถในการวัดเนื้อหาที่ต้องการวัดของข้อคำถามแต่ละข้อ และ ความครอบคลุมครบถ้วนด้านเนื้อหาของแบบวัดทั้งฉบับ โดยใช้หลักเกณฑ์ความคิดเห็นสอดคล้องตรงกันเป็นเอกฉันท์ของผู้เชี่ยวชาญเป็นการยุติการปรับปรุงเนื้อหาของข้อคำถาม

ผลที่ได้จากการตรวจสอบคุณภาพในส่วนนี้ ดังนี้

(1) ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร จำนวนข้อคำถาม 10 ข้อ

(2) ปัจจัยสนับสนุนในการสอบสวนคดีจราจร จำนวนข้อคำถาม 9 ข้อ

(3) สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร จำนวนข้อคำถาม 40 ข้อ

4) ตรวจสอบความเชื่อถือได้ (reliability) ของแบบวัดเพื่อวิเคราะห์ความเที่ยงตรงของแบบวัดโดยมีขั้นตอน ดังนี้

(1) นำแบบวัดที่ผ่านการตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาแล้วไปทดลองใช้ (try out) กับกลุ่มพนักงานสอบสวนจังหวัดสมุทรปราการ อ่างทอง และสิงห์บุรี จำนวน 57 คน

(2) วิเคราะห์สถิติความเชื่อถือได้รายข้อ รายด้าน และทั้งฉบับของแต่ละแบบวัด โดยตัดข้อคำถามที่มีค่าสถิติที่ทำให้ค่าความเชื่อถือได้รายด้านและรายฉบับต่ำออก หลังจากนั้นให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน (แสดงรายชื่อในภาคผนวก) ตรวจสอบความเที่ยงตรงของข้อคำถามที่ยังเหลืออยู่เมื่อตัดข้อคำถามออกแล้ว โดยใช้หลักเกณฑ์ความคิดเห็นสอดคล้องตรงกันเป็นเอกฉันท์ของผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ท่าน ได้ผลดังนี้

(2.1) ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร จำนวนข้อคำถาม 10 ข้อ ค่า Cronbach's Alpha ทั้งฉบับ = .966

(2.2) ปัจจัยสนับสนุนในการสอบสวนคดีจราจร จำนวนข้อคำถาม 9 ข้อ ค่า Cronbach's Alpha ทั้งฉบับ = .856

(2.2.1) ด้านปัจจัยสนับสนุนทางสังคม ค่า Cronbach's Alpha รายด้าน = .717

(2.2.2) ด้านปัจจัยสนับสนุนด้านกฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจราจรที่เกี่ยวข้อง ค่า Cronbach's Alpha รายด้าน = .910

(2.3) สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร จำนวนข้อคำถาม 31 ข้อ ค่า Cronbach's Alpha ทั้งฉบับ = .978

(2.3.1) ด้านความสามารถในการประเมินสถานการณ์ที่เกิดเหตุและสถานการณ์เบื้องต้นก่อนตรวจที่เกิดเหตุ ค่า Cronbach's Alpha รายด้าน = .880

(2.3.2) ด้านความสามารถในการวินิจฉัยลักษณะและสาเหตุการชนของรถคู่กรณี ค่า Cronbach's Alpha รายด้าน = .959

(2.3.3) ด้านความสามารถในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานในบริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างปลอดภัย ค่า Cronbach's Alpha รายด้าน = .837

(2.3.4) ด้านความสามารถในการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้อยู่ในสภาพเดิมมากที่สุด ค่า Cronbach's Alpha รายด้าน = .820

(2.3.5) ด้านความสามารถในการถ่ายภาพเพื่อแสดงให้เห็นและเข้าใจสอดคล้องกับแนววินิจฉัยเบื้องต้น ค่า Cronbach's Alpha รายด้าน = .851

(2.3.6) ด้านความสามารถในการบรรยายพยานวัตถุในลักษณะที่เหมาะสมเพื่อนำส่งให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจพิสูจน์ ค่า Cronbach's Alpha รายด้าน = .748

ทั้งนี้ แสดงค่าสถิติ Corrected Item - Total Correlation ของแต่ละแบบวัดในภาคผนวก

ส่วนแบบวัดผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรนั้นใช้วิธีการตรวจประเมินสำนวนคดีจราจรที่มีคนตายของกลุ่มตัวอย่าง โดยผู้วิจัยเป็นผู้ตรวจประเมินตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ดังนี้

(1) ประเมินผลสัมฤทธิ์จากเอกสาร 3 ประเภทคือ บันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุ บันทึกคำให้การพยานผู้กล่าวหา(พนักงานสอบสวน) และรายงานการสอบสวน

(2) พิจารณาให้คะแนนจากความครบถ้วนของการลงข้อมูลจากการตรวจสถานที่เกิดเหตุเพื่อแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่ครบถ้วนทั้ง 4 ปัจจัยสาเหตุได้แก่ 1) สภาพและพฤติกรรมที่เสี่ยงอันตราย 2) สภาพรถที่เสี่ยงอันตราย 3) สภาพถนนที่เสี่ยงอันตราย และ 4) สภาพแวดล้อมที่เสี่ยงอันตราย

โดยกำหนดให้การตรวจสถานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวนที่ครบถ้วนทุกปัจจัยสาเหตุของ อบต. ซึ่งปรากฏหลักฐานในเอกสารแต่ละประเภทมีค่าคะแนนเต็มเท่ากับ 4 คะแนน ซึ่งหากขาดหลักฐานการแสวงหาปัจจัยสาเหตุใด ไม่ว่าจะมียปัจจัยสาเหตุจริงครบถ้วนหรือไม่ก็ตาม ก็จะไม่มียค่าคะแนนให้เพราะพนักงานสอบสวนสามารถระบุผลการแสวงหาพยานหลักฐานในปัจจัยสาเหตุที่ไม่มีว่า “ไม่พบ” ได้อยู่แล้ว

ดังนั้น เอกสาร 3 ประเภทในสำนวนการสอบสวนคดีจราจรแต่ละสำนวนจึงมีค่าคะแนนเต็มเท่ากับ 12 คะแนน

4) การบริหารจัดการแบบวัด

(1) สุ่มกลุ่มตัวอย่างพนักงานสอบสวนแต่ละ สภ. ตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้

(2) จัดเตรียมแบบวัด

(3) ประสานงานนัดหมาย รอง ผกก.สอบสวนของแต่ละ สภ. เพื่อขอให้เข้าร่วมตอบแบบวัด และ นำสำนวนคดีจราจรที่มีคนตายของกลุ่มตัวอย่างที่จะต้องรับการประเมินมาส่งให้ผู้วิจัยในวันเดียวกับที่ทำแบบวัดตามที่นัดหมาย พร้อมทั้งแจ้งหลักการจริยธรรมในการวิจัยของการวิจัยโดยให้พนักงานสอบสวนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างได้รับทราบและขออนุญาตในการเก็บข้อมูลการวิจัยครั้งนี้

(4) ผู้วิจัยแนะนำการทำแบบวัดให้ รอง ผกก.สอบสวนมีความเข้าใจ และเปิดโอกาสให้ซักถามเพื่อความเข้าใจที่ถูกต้อง

(5) แจ้งหลักการจริยธรรมในการวิจัยให้แก่ผู้ตอบแบบสอบถามและขออนุญาตในการเก็บข้อมูลการวิจัยครั้งนี้ โดยเป็นการทบทวนจากการที่ได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไว้แล้ว

(6) รอง ผกก.สอบสวนทำแบบวัดและส่งคืนผู้วิจัย

(7) ผู้วิจัยทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบวัด

5) วิเคราะห์ผลทางสถิติ

สถิติที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วยสถิติเชิงพรรณนา (descriptive statistic) และสถิติการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

6) การนำเสนอข้อมูลเชิงปริมาณ

นำเสนอในรูปแบบตาราง และอธิบายผลการวิเคราะห์สถิติท้ายตารางตามวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้

จากนั้นทำการอภิปรายผลการวิจัยเชิงปริมาณร่วมกับผลการวิจัยเชิงคุณภาพและการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง



บทที่ 4 ผลการศึกษาวิจัยและการอภิปรายผล

ผลการศึกษาวิจัยเรื่อง สมรรถนะในการสอบสวนคดีจราจรของตำรวจไทยมีวัตถุประสงค์ 5 ข้อคือ

1. ศึกษากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อการสอบสวนคดีจราจรแสดงผลการศึกษาค้นคว้าในบทที่ 2
 2. ศึกษาขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนคดีจราจรในประเด็น
 - 2.1 การตรวจสถานที่เกิดเหตุ
 - 2.2 การสนับสนุนช่วยเหลือจากฝ่ายปฏิบัติงานและผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง
 แสดงเนื้อหาในส่วนผลการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพในบทที่ 4
 3. เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยเชิงพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานในคดีจราจร แสดงเนื้อหาในส่วนผลการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณในบทที่ 4
 4. ศึกษาวิเคราะห์แนวทางปรับปรุงวิธีการแสวงหาและนำพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์มาใช้ในการพิสูจน์ทราบความผิดอย่างยุติธรรม แสดงเนื้อหาในส่วนการอภิปรายผลในบทที่ 4
 5. นำเสนอผลการศึกษาเพื่อใช้ประโยชน์ในการวางแผนทางลดอุบัติเหตุจราจร ลดคนตาย และคนบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุที่มีประสิทธิภาพสูงสุดแสดงผลในส่วนข้อเสนอนี้จากผลการวิจัยในบทที่ 5
- รายละเอียดในการนำเสนอผลการวิจัย ดังนี้

ส่วนที่ 1 ขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนคดีจราจร

“เราเสียพนักงานสอบสวนกับคดีจราจรเยอะมาก ทำยังไงให้รวดเร็วไม่ต้องเสียเวลา”

ข้อมูลที่แสดงความคิดเห็นในเชิงการตั้งคำถามของพนักงานสอบสวนนี้ สะท้อนให้เห็นว่าในบริบทการทำงานของพนักงานสอบสวนนั้น คดีจราจรมีปริมาณเยอะมาก และ เวลาในการทำงานของพนักงานสอบสวนถูกใช้ไปเพื่อการทำงานในคดีจราจรในสัดส่วนที่มากด้วยเช่นกัน

หากเป็นเช่นนี้ การบริหารงานสอบสวนในคดีจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและข้อกฎหมายต่างๆได้เกื้อกูล สนับสนุน ส่งเสริมการทำงานของพนักงานสอบสวนอย่างไร ?

ผลการวิจัยในส่วนนี้เป็นการตอบวัตถุประสงค์ข้อ 2 ที่มีเป้าหมายเพื่อศึกษาขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนคดีจราจร โดยผู้วิจัยได้ทำการสร้างแนวคิด (concept) ขึ้นมาจากการสังเคราะห์และวิเคราะห์ข้อมูลภาคสนาม ภายหลังจากการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพดังที่กล่าวถึงในบทที่ 3 ดังนี้

- 1) แนวคิดเกี่ยวกับชุดวิธีคิดในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจร
- 2) แนวคิดที่ว่าด้วยความเป็นมืออาชีพในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจร

ผู้วิจัยนำเสนอข้อมูลโดยใช้วิธีการเรียบเรียงข้อมูลที่ทำกรวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) ตามแนวคิดที่สร้างขึ้นโดยให้ข้อมูลจากภาคสนามเพื่อสะท้อนประเด็นให้ผู้อ่านเกิดความเข้าใจ และตีความหมายร่วมด้วย ดังนี้

1.1 แนวคิดเกี่ยวกับชุดวิธีคิดในการแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจรของตำรวจ

ความแตกต่างหลากหลาย และผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานในคดีจราจรของพนักงานสอบสวนนั้น เกิดขึ้นจากการมีวิธีคิดและมุมมองในการทำงานที่แตกต่างกันเป็นสำคัญ ถึงแม้ว่าบริบทในการทำงานอาจจะไม่มีความแตกต่างกันมากนักก็ตาม

“วิธีคิด” (the way of thinking) ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวนจะนำไปสู่วิธีการปฏิบัติในการแสวงหาพยานหลักฐานที่มีประสิทธิภาพในระดับที่แตกต่างกันไป ดังนั้น นอกเหนือจากการนำเสนอผลการศึกษาในประเด็นขั้นตอนในการแสวงหาพยานหลักฐานที่พนักงานสอบสวนปฏิบัติอยู่ภายใต้บริบทการบริหารจัดการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและข้อกฎหมายแล้วนั้น

ผู้วิจัยได้สร้างแนวคิดเกี่ยวกับชุดวิธีคิดที่อยู่เบื้องหลังวิธีการในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรซึ่งประกอบไปด้วย

วิธีคิดที่ 1 พยานหลักฐานคดีจราจรมีการเปลี่ยนแปลงได้ง่ายและรวดเร็ว และการสอบสวน มีความยุ่งยากซับซ้อน

วิธีคิดที่ 2 “ความอึดอัด”ของพนักงานสอบสวนมีความจำเป็นมากกว่า “การอำนวยความสะดวก”?

วิธีคิดที่ 3 มุ่งเน้นพฤติกรรมคน เฟงมองหาแต่ความประมาท ?

วิธีคิด หมายถึง แบบอย่าง หลักเกณฑ์ หรือ แนวทางในการคิดเกี่ยวกับการแสวงหา พยานหลักฐานในคดีอาชญากรรมมีผลต่อการอธิบายปรากฏการณ์และวิธีการปฏิบัติการต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอาชญากรรม รวมถึงการแก้ปัญหาหรือกำหนดแนวทางในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นด้วย

การตายบนถนน (kill on the road) จำนวนมากที่เกิดขึ้นในประเทศไทยสูงในลำดับต้นๆ ของโลกนั้น เกี่ยวข้องกับสมรรถนะในการทำงานของพนักงานสอบสวนในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีอาชญากรรมภายใต้ชุดวิธีคิดที่สำคัญ ดังนี้

1.1.1 วิธีคิดที่ 1 พยานหลักฐานคดีอาชญากรรมมีการเปลี่ยนแปลงได้ง่ายและรวดเร็ว และการสอบสวนมีความยุ่งยาก ซับซ้อน

ลักษณะของสภาพแวดล้อมทางกายภาพในบริเวณที่เกิดเหตุคดีอาชญากรรมที่เกิดขึ้นบนท้อง ถนนนั้นเป็นสภาพแวดล้อมที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง สูญหายของพยานหลักฐานซึ่งเป็น ลักษณะธรรมชาติของงานในรูปแบบหนึ่ง

พยานหลักฐานที่เป็นสาเหตุของการเกิด อุบัติ. เปลี่ยนแปลงไปตามบริบทของเวลา พื้นที่ และความจำเป็นของสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา

“สภาพแวดล้อม ขณะชนฝนตก พยานหลักฐานก็จะลบเลือนไป”

“ตรวจที่เกิดเหตุอาชญากรรมจะมีความละเอียดอ่อน ความซับซ้อนจะแตกต่างจากคดีอาญา ต้องดูวันเวลาที่เกิดเหตุ ด้วย อย่างถนนเส้นเดียวกัน วันเวลาต่างกันก็ต่างกันแล้ว ต้องดูแสงสว่าง มีดินตกหล่นรึเปล่า”

“ประเด็นสำคัญคือ ต้องไปเร็ว เดียวมันเคลื่อนย้ายไป แต่คดีอาญามันไม่ต้องไปเร็วเท่าไร”

“นายเขาไม่ชอบให้รถติด ต้องรีบปล่อยการจราจรให้เร็ว”

“คดีอาชญากรรมจะยุ่งยากกว่า มันชนเสร็จรีบไป รพ. พอตายแล้วมาแจ้งหาหลักฐานไม่ได้เลย ร้องรอยพยานหลักฐานหายาก”

ด้วยวิธีคิดเช่นนี้ส่งผลให้พนักงานสอบสวนประเมินได้ว่า หากต้องการพยานหลักฐานคดีจราจรที่ครบถ้วนมีประสิทธิภาพแล้วนั้น พนักงานสอบสวนจำเป็นต้องไปยังที่เกิดเหตุโดยเร็วที่สุด และ มีความจำเป็นต้องมีปัจจัยสนับสนุนหลายอย่างในการทำงานรวบรวมเก็บพยานหลักฐานที่มีประสิทธิภาพด้วย เช่น ตำรวจจราจร ตำรวจผู้ช่วย ชุดกู้ชีพกู้ภัย อุปกรณ์หรือเครื่องมือต่างๆ เป็นต้น รวมถึงความจำเป็นที่พนักงานสอบสวนจะต้องมีความรู้ ความเชี่ยวชาญในการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่สะท้อนให้เห็นได้ว่าเป็นผู้ที่มีสมรรถนะสูงในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร หรือจำเป็นต้องมีกระบวนการทำงานแบบมืออาชีพนั่นเอง

คำถามที่สำคัญคือ พนักงานสอบสวนมีสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานเป็นอย่างไร ? มีความรู้ ความเชี่ยวชาญเพียงพอหรือไม่ ? รวมถึง ได้รับปัจจัยสนับสนุนด้านต่างๆ ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรอย่างไร ?

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์เนื้อหาในบริบทของการตรวจที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวนเพื่อแสดงให้เห็นถึงบริบทแวดล้อมของขั้นตอนการทำงานในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ดังนี้

(1) การตรวจสถานที่เกิดเหตุ

(1.1) ปริมาณภาระงานที่มากกว่าปกติ

การทำงานของพนักงานสอบสวนในคดีจราจรมีความสอดคล้องกับสถานการณ์ความรุนแรงของจำนวนคนตายจาก อุบัติเหตุของประเทศไทยที่ถูกระบุว่าอยู่ในลำดับสองของโลก กล่าวคือ พนักงานสอบสวนให้ข้อมูลว่าเวลาในการทำงานส่วนใหญ่หมดไปกับคดีจราจรซึ่งเป็นคดีที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนที่มากกว่าคดีอาญาประเภทอื่น

นอกจากปริมาณงานที่มีเป็นจำนวนมากแล้วนั้น คดีจราจรยังถูกรับรู้ว่าเป็นคดีที่ยากและมีจำนวนการร้องเรียน กล่าวโทษพนักงานสอบสวนที่สูงกว่าคดีอาญาอื่นๆ อีกด้วย

การรับรู้ความยากในการทำคดีจราจรถูกตีความหมายในมิติของความลำบากใจในการทำงาน และ ความละเอียดอ่อนที่เป็นลักษณะเฉพาะของคดีจราจร

(1.2) ความลำบากใจในการทำคดีจราจร

พนักงานสอบสวนมีความอึดอัดใจ และ มีความเห็นว่า “ความไม่มีอิสระในการทำสำนวนคดี” อย่างเต็มทีนั้นเป็นความยุ่งยากในการทำงานและส่งผลกระทบต่อผลสัมฤทธิ์ที่ดีในการบังคับใช้กฎหมายจราจร

“ยากทางจิตใจ มีคนฝากคดีเล็ก คดีน้อย เป็นเรื่องของคนใหญ่”

พนักงานสอบสวนมีความเห็นว่า การมีช่องโอกาสให้ผู้ที่มีอำนาจเหนือทั้งภายในองค์กร และ ภายนอกองค์กรเข้ามาแทรกแซงการทำงานของพนักงานสอบสวนในคดีจรรยาได้นั้น ส่งผลให้การทำงานมีความยุ่งยาก และ ส่งผลกระทบต่อความยุติธรรมในคดีจรรยาด้วยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

“โทรขมาขอให้อำนาจความสะดวก”

คำว่า “อำนาจความสะดวก” หมายถึง การช่วยเหลือคุ้มครองที่เป็นฝ่ายของผู้ที่มีอำนาจเหนือพนักงานสอบสวน

(1.3) ความละเอียดอ่อนที่เป็นลักษณะเฉพาะของคดีจรรยา

นอกเหนือจากความสัมพันธ์เชิงอำนาจที่เป็นบริบทของการทำงานในคดีจรรยาที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการทำงานของพนักงานสอบสวนแล้วนั้น พนักงานสอบสวนได้ให้ความเห็นเพิ่มเติมว่า ความยุ่งยากในคดีจรรยาที่เป็นธรรมชาติตามลักษณะเฉพาะของงานที่แตกต่างจากคดีอาญาทั่วไปมีลักษณะดังนี้

(1.3.1) พนักงานสอบสวนมีบทบาทเป็นผู้กล่าวโทษ แต่ไม่ได้เป็นผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์ขณะเกิดเหตุ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้การรวบรวมพยานหลักฐานต่างๆทุกชั้นตอนจำเป็นต้องมีความละเอียดรอบคอบ และถูกต้อง แม่นยำ น่าเชื่อถือ

“ คดีจรรยาเรียบร้อยเป็นผู้กล่าวหา ต้องหาให้ได้ว่าใครเป็นผู้ประมาท คดีอาญาเรามีกันชน มีคนกล่าวหา ในขณะที่คดีอาญาผู้เสียหายจะเป็นคนกล่าวหา แต่เราต้องไปกล่าวหาเขา ”

อีกทั้งคุ้มครองในคดีจรรยา มักกล่าวอ้างว่าตนเองเป็นฝ่ายถูกเสมอ ทำให้การทำงานในคดีจรรยา มักเกิดขึ้นในบริบทของความขัดแย้ง การโต้เถียงเพื่อเอาชนะโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ฝ่ายตนจะได้รับมากกว่าความถูกต้องตามที่กฎหมายจรรยากำหนดไว้ จนทำให้เกิดความสับสนระหว่างการดำเนินงานเพื่อความยุติธรรม กับ การทำงานเพื่อให้เกิดความพึงพอใจ หรือว่า พนักงานสอบสวนจะต้องหาจุดลงตัวระหว่างความยุติธรรมที่ควบคู่กับความพึงพอใจด้วยจึงจะสามารถจบการทำงานในคดีจรรยาแต่ละรายได้

สถานการณ์ดังกล่าวส่งผลให้พนักงานสอบสวนจำเป็นต้องมีสมรรถนะในการสื่อสาร และต้องมีความรู้ในกฎหมายต่างๆที่เกี่ยวข้องเป็นอย่างดีด้วยจึงจะสามารถทำงานในคดีจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพและคดีเสร็จสิ้นด้วยดี เช่น การละเมิด การชดใช้ค่าเสียหายทางแพ่ง เป็นต้น

“คดีจราจรจะซับซ้อน ต้องใช้ความสามารถ ที่เขามองกันว่ายุ่งยาก เพราะว่าทุกคนจะได้แย้งคำวินิจฉัยของพนักงานสอบสวน มันจบยาก คู่กรณีก็ไม่ยึดมั่นต่อพยานวัตถุ เขาไม่รู้กฎหมายจราจรเท่าที่ควร ”

“มีความละเอียดอ่อน สนับสนุนก็มีความสูญเสียเกิดขึ้น มักคิดว่าตนเองเป็นฝ่ายถูก ต้องอธิบายเหตุผล ข้อกฎหมาย ชนมาไม่รู้ที่ตนเองถูกหรือผิด แต่คิดว่าตนเองถูก”

ความขัดแย้งที่เต็มไปด้วยความมุ่งหวัง ในการเอาชนะคู่กรณีในคดีจราจรนอกเหนือจากการมีผลประโยชน์เป็นสิ่งจูงใจที่สำคัญแล้วนั้น พนักงานสอบสวนยังมีความเห็นว่า การขาดความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่ก็เป็นอีกเหตุผลหนึ่งที่น่ามาซึ่งบริบทการทำงานในคดีจราจรที่ก่อให้เกิดความยุ่งยากใจของพนักงานสอบสวนด้วยเช่นกัน

“ผมคิดว่าเป็นเพราะความไม่รู้มากกว่า สาเหตุจริงๆเกิดจากความไม่รู้กฎหมายจราจร เลยมีการเถียงกันไม่จบ”

(1.3.2) มีความยากลำบากในการหาพยานบุคคล

ผู้ขับขี่แต่ละฝ่ายจะหลีกเลี่ยงการให้ข้อเท็จจริง และ ปกปิดข้อมูลที่ทำให้บ่งชี้ได้ว่า ฝ่ายตนเป็นผู้ก่อให้เกิด อุบัติ.

“คนขับรถแต่ละคนจะบัง (ปิดบัง: ผู้วิจัย) พยานที่เห็นเหตุการณ์ไม่อยากจะให้ความร่วมมือ”

“ สอบถามผู้ขับขี่ทุกฝ่าย มักจะพูดไม่จริง ต่างคนต่างให้การคนละแบบ พนักงานสอบสวนจะชั่งน้ำหนักพยาน ปัญหาคือ คู่กรณีทั้งสองฝ่ายจะปกปิดความผิด ”

(1.3.3) อันตรายที่เกิดขึ้นในขณะทำงาน

พนักงานสอบสวนรับรู้ว่าการทำงานในคดีจราจรจำเป็นต้องทำงานด้วยความระมัดระวัง ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยในขณะที่ทำงานอยู่บริเวณที่เกิดเหตุ

“พนักงานสอบสวนโดนรถชนหลายคนแล้ว ”

“ต้องดูความปลอดภัยของเรา และผู้บาดเจ็บ”

จะเห็นได้ว่า หากมีความเข้าใจลักษณะและวิธีการตรวจที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน อย่างแจ่มชัดแล้วนั้น จะพบว่า การที่พนักงานสอบสวนไม่ไปยังที่เกิดเหตุอย่างรวดเร็ว หรือ การรวบรวมพยานหลักฐานฯ ได้อย่างไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรนั้นมีความเกี่ยวข้องกับบริบทแวดล้อม การทำงานของพนักงานสอบสวนด้วย

ดังนั้น เมื่อมีการพัฒนาความเข้มแข็งของวิถีคิดที่ว่า พยานหลักฐานคดีจราจรมีการเปลี่ยนแปลงง่ายและรวดเร็ว และ การสอบสวนมีความยุ่งยากซับซ้อนเกิดขึ้นอยู่จริงแล้วนั้น จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการแก้ไข ปรับปรุงปัญหา และอุปสรรคที่เกิดขึ้นในบริบทของการ ทำงานของพนักงานสอบสวนด้วยจึงจะทำให้เกิดความยุติธรรมในคดีจราจรได้อย่างเต็มที่

(2) องค์ความรู้เกี่ยวกับการรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุของตำรวจ

พนักงานสอบสวนเล่าถึงประสบการณ์ในการรวบรวมพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุโดยยึดหลักแบบฟอร์มบันทึกการตรวจที่เกิดเหตุจราจรที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติกำหนดไว้มีขั้นตอนการทำงานดังนี้

(2.1) ตรวจสอบคนบาดเจ็บเพื่อให้การช่วยเหลือ บางที่กู้ภัยช่วยไม่หมด

(2.2) กันที่เกิดเหตุ เพื่อให้ปลอดภัย ทำงานร่วมกับกู้ภัยเขามีรถ มีไฟไว้บวาบ

(2.3) ถ่ายรูปที่เกิดเหตุโดยรวม

(2.4) ตรวจที่เกิดเหตุ ตามประเด็นดังต่อไปนี้

(2.4.1) หากจุดชน เข้ารอยเป็นอย่างไร ดูภาพมุมกว้าง แล้วซูมใกล้เข้ามาเรื่อยๆ ดูจุดชน ดูก่อนว่าลักษณะที่เกิดเหตุเป็นอย่างไร ใช้สเปรย์ฉีดทำเครื่องหมายไว้ กรณีที่จำเป็นต้องเคลื่อนรถ เพราะการจราจรติดขัด ต้องถ่ายภาพให้เห็นจุดชน

(2.4.2) ทิศทางการเดินรถของรถแต่ละคัน ดูทิศทางการเดินรถเพื่อมาหาจุดชน ถ้าชน กลางคืน กลางวันจะไปอีกรอบไปmarkไว้ให้ชัดเจน

(2.4.3) ความเร็ว ดูจากรอยเบรค รอยไถล ดูว่ามีการเบรคมาก่อนหรือไม่ ดูผิวถนน ดูจากรอยชน ถ้าไม่มั่นใจจะใช้วิทยาการให้มาช่วย

(2.4.4) ความรุนแรงของการเฉี่ยวชน ดูรอยครูด สภาพศพ จุดสุดท้ายที่รถหยุด รอยบาดแผล

(2.4.5) มุมองศา

(2.4.6) ดูภาพจากกล้องวงจรปิด ; โขคดีเดี่ยวนี้มียกกล้องวงจรปิด ง่ายแล้ว แต่ก่อนไม่มีกล้อง ยกเลย เดี่ยวนี้สามารถคำนวณความเร็วได้จากกล้องด้วย

(2.4.7) พยาน ต้องถามพยานในที่เกิดเหตุ หาพยานในที่เกิดเหตุให้ได้ จดรายละเอียดประกอบด้วย พยานผู้ขับขี่ ใบขับขี่ ทะเบียนรถ คนนั่ง คนที่อยู่ในที่เกิดเหตุ คำบอกเล่าของพยานในที่เกิดเหตุทุกปากจะสอบไว้ ถึงแม้ว่าจะแตกต่างกัน จากนั้นมาสรุปข้อสันนิษฐานร่วมกับพยานหลักฐาน ถ้าเป็นไปได้สอบสวนปากคำทันที

(2.4.8) วัตถุ เศษวัสดุ ที่ตกหล่น แผ่นป้ายทะเบียน กระจก ไฟ ชิ้นส่วนรถ

(2.4.9) ดูเครื่องหมายจราจร

(3) องค์ความรู้ในการตรวจที่เกิดเหตุในคดีจราจร

ผลการวิจัยในส่วนนี้ทำให้สามารถวิเคราะห์และพัฒนาองค์ความรู้ในการตรวจที่เกิดเหตุในคดีจราจร โดยผู้วิจัยได้กำหนดเป็นนิยามศัพท์ปฏิบัติการที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ด้วย ดังนี้

(3.1) ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานในคดีจราจร หมายถึง การที่พนักงานสอบสวนมีความเข้าใจกฎหมายจราจรดีมากพอ มีความรู้เกี่ยวกับพยานวัตถุที่สามารถใช้เป็นพยานหลักฐานในคดีจราจร มีความรู้ความชำนาญในการตรวจสถานที่เกิดเหตุเพียงพอที่จะฝึกสอนให้แก่ตำรวจอื่นๆ มีความรู้ความสามารถในการทำสำนวนสอบสวนคดีจราจรได้อย่างมีคุณภาพ มีความรู้เกี่ยวกับระเบียบปฏิบัติ วิธีการและขั้นตอนในการทำสำนวนสอบสวนคดีจราจร มีความรู้ความสามารถในการทำสำนวนชั้นสูตรพลิกศพ มีความรู้ในการสอบสวนเพื่อระบุสาเหตุการชนของรถในคดีได้ครอบคลุมทุกองค์ประกอบซึ่งได้แก่ พฤติกรรมผู้ขับขี่ สภาพรถ สภาพถนน และสภาพแวดล้อม มีความรู้ความเข้าใจหลักวิชาการทางวิทยาศาสตร์เพื่อคุณภาพการสอบสวนคดีจราจรที่จะมีความเห็นทางคดีได้อย่างถูกต้อง ความรู้ดังกล่าวมาข้างต้นต้องส่งผลพลัทธิให้ มีความเชี่ยวชาญการสอบสวนคดีจราจรจนเป็นที่ยอมรับของผู้บังคับบัญชาและเพื่อนร่วมงาน

(3.2) สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจรสามารถแบ่งออกได้เป็น 6 ด้าน คือ

(3.2.1) ความสามารถในการตรวจประเมินสถานการณ์ที่เกิดเหตุ หมายถึง พนักงานสอบสวนสามารถเลือกอยู่ในจุดตำแหน่งที่สามารถมองเห็นบริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างครอบคลุมในมุมกว้าง เพื่อพิจารณาลำดับความจำเป็นเร่งด่วนในการปฏิบัติงาน เช่น ช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ตรวจสอบปัญหาและอุปสรรคของสภาพแวดล้อมโดยรอบสถานที่เกิดเหตุที่มีผลต่อความสำเร็จในการแสวงหาพยานหลักฐาน และสามารถประเมินความเสี่ยงอันตรายในการปฏิบัติงานได้ในทุกมิติ

(3.2.2) ความสามารถในการวินิจฉัยลักษณะและสาเหตุการชนของรถคู่กรณี หมายถึง ความสามารถในการตรวจสอบพยานหลักฐานที่ระบุทิศทางการเดินทางของรถคู่กรณีก่อนชนและหลังตรวจสอบสัญญาณเครื่องหมายจราจรที่เกี่ยวข้องในที่เกิดเหตุ ตำแหน่งจุดชน ตำแหน่งรถหยุดเคลื่อนที่ภายหลังชน วัตถุสิ่งของที่ตกหล่นกระจายอยู่ในบริเวณที่เกิดเหตุ สภาพร่างกายและจิตใจของผู้ขับขี่ที่อาจเป็นสาเหตุของความประมาท เช่น แอลกอฮอล์ สารเสพติด อาการป่วยทางจิต เป็นต้น สภาพแวดล้อมในแนวดนก่อนชน สภาพแวดล้อมข้างทางบริเวณจุดชน สภาพความบกพร่องของรถที่สามารถสังเกตเห็นได้ การพยายามเลี้ยวหักหลบก่อนชน รอยห้ามล้อ รอยยางรถ หรือ รอยครูดบนผิวถนน การพยายามหยุดรถ รอยลื่นไถลของรถก่อนและหลังชน สภาพคนขับขี่ คนโดยสาร คนบาดเจ็บ หรือ ตาย

(3.2.3) ความสามารถในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานในบริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างปลอดภัย หมายถึง พนักงานสอบสวนสามารถจัดให้มีการทำสัญญาณเตือนให้คนขับขี่รถคันอื่นเห็นเพื่อหลีกเลี่ยงและระวังการจราจรบริเวณที่เกิดเหตุ มีการประเมินภาวะอันตรายจากการจราจรโดยรอบที่เกิดเหตุ และ ติดตั้งอุปกรณ์กั้นพื้นที่เกิดเหตุให้ปลอดภัย

(3.2.4) ความสามารถในการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้อยู่ในสภาพเดิมมากที่สุด หมายถึง ความสามารถในการกันผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณที่เกิดเหตุ การตรวจที่เกิดเหตุอย่างระมัดระวัง มิให้พยานวัตถุเกิดความเสียหายเพิ่มเติมซ้ำอีก รวมถึงการเตรียมป้องกันพยานหลักฐานเสียหาย เช่น ไฟไหม้จากก๊าซ หรือน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น

(3.2.5) ความสามารถในการถ่ายภาพเพื่อแสดงให้เห็นและเข้าใจสอดคล้องกับแนววินิจฉัยเบื้องต้น หมายถึง ความสามารถของพนักงานสอบสวนในการถ่ายภาพแสดงทิศทางของรถคู่กรณีก่อนและหลังชน รอยชนบนตัวรถ สิ่งที่แสดงสาเหตุการชนบริเวณจุดชน วัตถุสิ่งของที่ตกกระจายอยู่ในที่เกิดเหตุ เครื่องหมายหรือสัญญาณจราจร

(3.2.6) ความสามารถในการคัดเลือกและบรรจุพยานวัตถุในภาชนะที่เหมาะสมเพื่อนำส่งให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจพิสูจน์ หมายถึง ความสามารถของพนักงานสอบสวนในการพิจารณาระบุ

พยานวัตถุที่สำคัญและป้องกันความเสียหายของพยานวัตถุที่จะบรรจุใส่ภาชนะเพื่อนำส่งผู้เชี่ยวชาญทำการตรวจพิสูจน์อย่างปลอดภัย ไม่เสียหาย หรือปนเปื้อน และไม่สืบสน

(4) ปัจจัยสนับสนุนการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์การสอบสวนคดีจราจร

ข้อมูลจากภาคสนามในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ร่วมกับการทบทวนวรรณกรรมพบว่าปัจจัยสนับสนุนการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสอบสวนคดีจราจรสามารถแบ่งออกเป็น 2 ด้านคือ

(4.1) ด้านปัจจัยสนับสนุนทางสังคม ได้แก่ จำนวนพนักงานสอบสวนมีเพียงพอต่อการสอบสวนคดีจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ พนักงานขับรถมีความรู้ความสามารถมากพอที่จะทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยพนักงานสอบสวนคดีจราจรได้เป็นอย่างดี วัสดุอุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ในการตรวจที่เกิดเหตุในคดีจราจรที่มีครบถ้วนเพียงพอในการปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ การได้รับความช่วยเหลือจากผู้เชี่ยวชาญ(ฝ่ายพิสูจน์หลักฐาน)ในหน่วยงานตำรวจ การได้รับความสนับสนุนช่วยเหลือจากผู้เชี่ยวชาญนอก ตร.ทั้งภาครัฐหรือเอกชน

(4.2) ด้านกฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจราจร ได้แก่ กฎหมายจราจรและระเบียบการสอบสวนคดีจราจรที่เกี่ยวข้อง กฎหมายด้านการคมนาคม หรือขนส่งและระเบียบปฏิบัติงานจราจรที่เกี่ยวข้อง ซึ่งบังคับใช้อยู่ในปัจจุบันมีความเหมาะสมต่อประสิทธิภาพการลดสถิติ อุบัติ. จำนวนคนบาดเจ็บ และตายรวมทั้งความเสียหายทางทรัพย์สินจาก อุบัติ.

(5) ระดับสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์และปัจจัยสนับสนุนในคดีจราจรของพนักงานสอบสวน

ผู้วิจัยนำองค์ความรู้จากประสบการณ์ในการตรวจที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวนที่ได้จากการวิเคราะห์เนื้อหาจากข้อมูลเชิงคุณภาพดังที่กล่าวมาข้างต้นไปใช้ในการสร้างแบบวัดในส่วนของงานวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งผลการวิจัยพบว่า

(5.1) พนักงานสอบสวนมีความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานในคดีจราจรระดับดี (เหนือระดับปานกลางเพียงเล็กน้อย)

(5.2) สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจรของพนักงานสอบสวนระดับปานกลาง ทั้งนี้ เมื่อพิจารณารายละเอียดแต่ละด้านพบว่า

(5.2.1) ด้านความสามารถในการตรวจประเมินสถานการณ์ที่เกิดเหตุระดับปานกลาง

(5.2.2) ด้านความสามารถในการวินิจฉัยลักษณะและสาเหตุการชนของรถคู่กรณีระดับดี

(5.2.3) ด้านความสามารถในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานในบริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างปลอดภัยระดับปานกลาง

(5.2.4) ด้านความสามารถในการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้อยู่ในสภาพเดิมมากที่สุดระดับปานกลาง

(5.2.5) ด้านความสามารถในการถ่ายภาพเพื่อแสดงให้เห็นและเข้าใจสอดคล้องกับแนววินิจฉัยเบื้องต้นระดับปานกลาง

(5.2.6) ด้านความสามารถในการคัดเลือกและบรรจุพยานวัตถุในภาชนะที่เหมาะสมเพื่อนำส่งให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจพิสูจน์ระดับปานกลาง

(5.2.7) พนักงานสอบสวนประเมินว่าได้รับปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจرائمระดับปานกลาง ทั้งนี้ เมื่อพิจารณารายละเอียดแต่ละด้านพบว่า

(5.2.7.1) ปัจจัยสนับสนุนด้านทางสังคมระดับน้อย

(5.2.7.2) ปัจจัยสนับสนุนด้านทางกฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจرائمระดับปานกลาง

องค์ความรู้ที่ได้จากงานวิจัยเชิงคุณภาพที่ผู้วิจัยนำเสนอเพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อ 2 นี้ทำให้สามารถเข้าใจได้ถึงที่มาหรือเบื้องหลังของผลการวิเคราะห์กรณีเรื่องของความรู้ ปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจرائم และสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจرائمของพนักงานสอบสวนที่ส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลางได้

(6) อุปกรณ์ในการทำงาน (equipment)

ถึงแม้ว่าคดีจرائمจะเป็นคดีที่พนักงานสอบสวนให้ความเห็นว่ามี ความยุ่งยาก ซับซ้อนละเอียดอ่อน และมีความเสี่ยงต่อการถูกรื้อเรียนสูงมากกว่าคดีอาญาอื่น ๆ นั้น แต่ผลการวิจัยพบว่า พนักงานสอบสวนใช้วัสดุอุปกรณ์เครื่องมือในการทำงานเพื่อเก็บรวบรวมพยานหลักฐานที่มีสมรรถนะ และคุณภาพในระดับพื้นฐานเท่านั้น

พนักงานสอบสวนให้ข้อมูลว่า สิ่งจำเป็นที่ใช้อยู่ในปัจจุบันในการตรวจสอบพยานหลักฐานประกอบด้วย

(6.1) ยานพาหนะเพื่อเดินทางไปตรวจที่เกิดเหตุ

เมื่อเกิดเหตุ อบรม. พนักงานสอบสวนจะได้รับแจ้งทางวิทยุตำรวจ หากมีรายงานว่ามีคนเจ็บ หรือ มีคนตายจะรีบไปยังที่เกิดเหตุในทันที

“ถ้ามีคนเจ็บ คนตายจะไปทุกเคส (case : ผู้วิจัย) แต่ถ้าไม่มีก็พิจารณาเป็นรายๆ บางที ตำรวจจราจรก็จะให้มาที่โรงพัก”

งานสอบสวนจะมีรถกระบะใช้เพียงหนึ่งคันเท่านั้น และมีนโยบายให้ความสำคัญในการใช้รถสำหรับการนำผู้ต้องหาไปศาล หรือ การติดต่อราชการกับศาลเป็นลำดับแรก ดังนั้น บ่อยครั้งที่พนักงานสอบสวนจำเป็นต้องใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางไปยังที่เกิดเหตุเพื่อตรวจที่เกิดเหตุคดีจราจร

“รถที่เราใช้ มันใช้ไปฝากขังด้วย ร้อยเวรก็ต้องเอารถของตัวเองไป รถเก่งไม่มีที่เก็บวัสดุพยานชิ้นใหญ่ๆ นโยบายของที่นี่ ครึ่งวันเลยที่ไปฝากขัง พนักงานสอบสวนก็จะไม่มีรถใช้งาน”

(6.2) อุปกรณ์ป้องกันอันตรายในการทำงาน

เสื้อสะท้อนแสง เป็นอุปกรณ์ที่จำเป็นในการทำงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลากลางคืนหรือช่วงฝนตก

(6.3) อุปกรณ์เครื่องมือในการแสวงหาพยานหลักฐาน ประกอบด้วย สมุดจดบันทึก รายละเอียดในที่เกิดเหตุ ปากกา สายวัดระยะ ไฟฉาย และโทรศัพท์มือถือที่ใช้สำหรับการถ่ายภาพการทำงานเพียงลำพังในที่เกิดเหตุโดยมีอุปกรณ์เครื่องมือในการทำงานที่ไม่มีประสิทธิภาพมากนักเป็นบริบทหนึ่งในการทำงานที่ทำให้พนักงานสอบสวนขาดการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ข้อมูล ความรู้จากสภาพแวดล้อมในบริเวณที่เกิดเหตุ แนวคิดของพนักงานสอบสวนส่วนใหญ่จึงยังคงยึดติดอยู่ที่ขอบเขตข้อกฎหมายที่กำหนดให้พนักงานสอบสวนมุ่งค้นหาคนขับซึ่งที่ประมาทเพื่อดำเนินการบังคับใช้กฎหมาย กอปรกับเหตุปัจจัยหรือข้อจำกัดอื่นๆ ในการทำงานทำให้การขยายมุมมองที่ลึกซึ้งรอบด้านเกี่ยวกับปัจจัยสาเหตุที่มีส่วนร่วมทำให้เกิด อุบถ.ได้ขาดหายไปในวิธีการตรวจที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน

“นั่งเทียน” กลายเป็นวิถีวัฒนธรรมอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นในการทำคดีจราจร เนื่องมาจากปริมาณคดี และปัญหาอุปสรรคต่างๆ ดังที่กล่าวมาแล้ว อย่างไรก็ตาม มีผู้ให้ข้อมูลหลักส่วนหนึ่งได้แสดงความเห็นว่า

“ที่นี่รับรองได้ไม่มีนั่งเทียน จะให้ดาบจำไปถ่ายรูปมานะ ไม่มี เพราะจะมีผลย้อนกลับมา ผมบอกลูกน้องเสมอ”

ถึงแม้ว่าจะพบปัญหาอุปสรรคและความไม่เพียงพอต่อปัจจัยสนับสนุนในการทำงานในคดี จราจร แต่ด้วยความกังวลต่อผลกระทบในหน้าที่การงานทำให้พนักงานสอบสวนจำเป็นต้องลงทุน ด้วยทุนทรัพย์ส่วนตัว อย่างเช่นในกรณีการตรวจหาระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่

“ตรวจเมา ส่งไปเสียค่าใช้จ่าย ถ้าตรวจแล้วไม่ถึงเกณฑ์ เราต้องรับผิดชอบ”

“ถ้ามีคนร้อง ถ้าดูแล้วมีอาการเมา ถ้าตายสารต่างๆจะตรวจหมด ต้องทำหนังสือไป โรงพยาบาลไม่อย่างนั้นเขาจะไม่ตรวจให้”

“ถ้าไม่ตรวจ สุดท้าย พนักงานสอบสวนก็จะโดนร้องเรียนว่า ทำไมคุณไม่ตรวจเมา”

“เวลาตรวจก็ต้องตรวจในระยะเวลาที่สั้น รวดเร็ว หลังเกิดเหตุ ไม่อย่างนั้น จะไม่ได้ผลที่ ถูกต้อง”

“สุดท้ายก็ตกอยู่กับพนักงานสอบสวน” คำพูดนี้เป็นคำที่ผู้ให้ข้อมูลหลักนิยมใช้ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงทัศนคติที่เชื่อมั่นว่า

พนักงานสอบสวนคือผู้ที่อยู่ในฐานะตั้งรับและจำต้องยอมจำนนที่จะต้องปฏิบัติงานต่างๆ บนข้อจำกัดที่มีอย่างไม่สามารถที่จะหลีกเลี่ยงได้

1.1.2 วิธีคิดที่ 2 “ความอยู่รอด”ของพนักงานสอบสวนมีความจำเป็นมากกว่า“การ อำนวยความยุติธรรม” ?

ความไม่มั่นคงในการทำงานของพนักงานสอบสวนที่จำต้องปฏิบัติงานอยู่บนเงื่อนไขของ ข้อจำกัดด้านเวลา และ ระเบียบปฏิบัติตามคำสั่งของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รวมถึงข้อกฎหมาย ต่างๆที่มีอยู่ในปัจจุบันดังที่กล่าวถึงในหัวข้อที่ผ่านมาแล้วนั้น ทำให้พนักงานสอบสวนจำเป็นต้อง หาวิธีการทำงานที่ทำให้ตนเองมีความมั่นคงปลอดภัยในการทำงานโดยพยายามทำให้ปริมาณงาน

ไม่เหลือคั้งค่าง ไม่ถูกฝ่ายคู่กรณีร้องเรียนหรือฟ้องร้อง และไม่ถูกผู้บังคับบัญชาตำหนิหรือลงโทษทางวินัย

ด้วยบริบทเช่นนี้จึงทำให้ความยุติธรรมในคดีจรรยากลายเป็นประเด็นรองจากการทำให้ตนเองรอดพ้นจากผลกระทบจากบริบทความเสี่ยงในการทำงานที่อาจเกิดขึ้น ทั้งนี้ สามารถวิเคราะห์ประเด็นความพยายามสร้างความอยู่รอดของพนักงานสอบสวนในเงื่อนไขการทำงานคดีจรรยาได้ 3 ประเด็นคือ การเอาตัวให้รอดจากงานคั้งค่าง เอาตัวให้รอดจากการถูกร้องเรียนของคู่กรณี และ เอาตัวให้รอดจากถูกตำหนิและลงโทษทางวินัยจากผู้บังคับบัญชา

1.1.2.1 เอาตัวให้รอดจากงานคั้งค่าง

“...เป็นทางผ่านทำให้การนัดรวมพยานยุ่งยาก ลำบาก ทำให้สำนวนมีความล่าช้า”

“บางที่เจ็บนอนโรงพยาบาล 6 เดือนให้การไม่ได้ อยู่ ICU นอนอยู่โรงพยาบาลหมอเขาก็ไม่ให้ความเห็นต้องรอ จนกระทั่งออกจากโรงพยาบาล บางที่ต้องขอรายงานการชันสูตรจากแพทย์ ทุกขั้นตอนต้องใช้เวลา”

“เวลามันไม่มี ก็ทำให้มันจบๆ เออคุณรับๆ ไปนะ บางที่ถ้ามีประกันก็ให้ประกันจัดการไป ที่นี้มันก็ไปตกกับประชาชน แล้วประชาชนเขาก็ไม่พอใจ ก็กลับมาที่ พนักงานสอบสวนก็โดน 419 อีกร”

419 หมายถึง คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ 419/2556 ลง 1 ก.ค.56 เรื่องการอำนวยความสะดวกยุติธรรมในคดีอาญา การทำสำนวนการสอบสวนและมาตรการควบคุม ตรวจสอบ เฝ้าระวังการสอบสวนคดีอาญาซึ่งบังคับใช้ต่อพนักงานสอบสวนนับแต่ 15 ก.ค. 56 ถึงปัจจุบัน

“งานเยอะมาก ดูที่เกิดเหตุ ดูคนเจ็บ สอบคนเจ็บ ส่งใบแพทย์ ตามใบแพทย์ รับผลนิติวิทยาศาสตร์ ทำสำนวน สอบปากคำพยาน”

“งานมันเยอะ แค่อำตัวรอดไปวันๆก็ไม่ได้แล้ว มันเลยทำเฉพาะให้ได้ว่าตัวผู้กระทำผิดหรือคนขับรถประมาทเท่านั้น เรื่องของการวิเคราะห์สาเหตุของ อบถ. มันเลยหายไป”

“ตร.ไปออกกระเบียบเยอะๆ ทุกเรื่องต้องทำ ถ้าไม่ทำก็จะผิด”

1.1.2.2.เอาตัวให้รอดจากการถูกร้องเรียนของคู่กรณี

“คู่กรณีคดีจรรยาบรรณแรง แต่คดีอาญาไม่แรง ร้อยเวรต้องมีความชำนาญ ต้องมีประสบการณ์ในการเจรจา อย่างน้องตำรวจหญิงคนนี้ไม่เอาเลย บรรยายกาศจะอึมครึมมาก สำนวนไม่ดีเด่นไม่เป็นไร แต่วาจาต้องดี ส่วนใหญ่ที่ตกลงกันไม่ได้ เพราะค่าเสียหายเป็นใหญ่”

“ผมว่าจรรยาบรรณกว่า อาญามันตัดสินแค่ผิดแค่ถูก แต่จรรยาต้องให้พอใจด้วย ที่สำคัญอยู่ที่คำพูดของพนักงานสอบสวน ยากที่จะทำให้พึงพอใจและตกลงค่าเสียหายกันได้ทั้งสองฝ่าย”

“มันสดๆ ร้อนๆ เจรจายาก”

1.1.2.3 เอาตัวให้รอดจากถูกตำหนิและลงโทษทางวินัยจากผู้บังคับบัญชา การถูกตำหนิและลงโทษจากผู้บังคับบัญชาเป็นภาวะกดดันที่สำคัญของพนักงาน

สอบสวน

“เสี่ยงต่อการถูกตั้งกรรมการ เวลาขอขยายเวลานานก็ดำ ถ้าไม่รับเลขคดีผู้บังคับบัญชาก็ตำหนิ”

“ผู้มีอำนาจ ทั้งๆที่ผิดก็จะเอาให้ถูก โทรมมาบอกว่าน้อง พี่ขออำนวยความสะดวกให้หน่อย”

เมื่อผู้วิจัยตั้งคำถามว่า คิดว่ากรอบกฎหมายเป็นธรรมหรือไม่ ?พนักงานสอบสวนให้ความเห็นว่า

“มันก็ไม่เป็นธรรมชาติ แต่การขับรถของคนต้องระมัดระวังมากขึ้น ถึงแม้ว่าจะเป็นทางโค้งก็ต้องระวังมากขึ้น เรื่องหาสาเหตุอุบัติเหตุทุกวันนี่ก็มีผลวิเคราะห์ให้มีการประชุมพูดคุยสาเหตุกันในที่ประชุม แต่ไม่มีในสำนวน”

มุมมองของพนักงานสอบสวนบางส่วนมองว่า หากจะทำให้ความเป็นธรรมในคดีจราจรเกิดขึ้นโดยเพิ่มการวิเคราะห์สาเหตุของ อุบถ. โดยไม่ติดกรอบอยู่ที่การวิเคราะห์หาเพียงการประมาทของคนขับชี้แต่เพียงเท่านั้น จำเป็นต้องแก้กฎหมายและระเบียบคำสั่งเกี่ยวกับข้อปฏิบัติในงานสอบสวนคดีจราจรด้วย

“ต้องแก้กฎหมาย หรือระเบียบการสอบสวน โดยต้องเอาผลการตรวจวิเคราะห์มาใส่”

“ต้องดูตามเหตุปกติกวไป ดูว่ามันเป็นเหตุสุดวิสัย หรือ ประมาท”

“ในบันทึกการตรวจที่เกิดเหตุ จะมีให้ระบุไว้ว่าสภาพเป็นอย่างไร (ไม่ลงรายละเอียด : ผู้วิจัย) แต่ไม่อยู่ในสรุปรายงานการสอบสวน อัยการจะตรวจดูรายงานตรวจที่เกิดเหตุ แต่ถนนตรง ถนนโค้ง ไม่อยู่ในรายงานตรวจที่เกิดเหตุ”

“ชี้ไม่ได้ เราต้องให้คนสนับสนุนช่วยพนักงานสอบสวนชี้ ต้องมีน้ำหนัก ถ้าหากองค์ประกอบอื่นชัดแล้วสามารถชี้ได้ พนักงานสอบสวนจะใส่ในสำนวนอยู่แล้ว”

(1) การแสวงหาปัจจัยเชิงสาเหตุของการเกิด อุบถ. ให้ครบถ้วน ?

พนักงานสอบสวนมีความรู้เกี่ยวกับองค์ประกอบเชิงสาเหตุของ อุบถ. แต่ความรู้ดังกล่าวไม่ได้ถูกนำมาใช้ในการทำสำนวนคดีจราจร และการแสวงหาหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจร เนื่องจากไม่ใช่ข้อกำหนดตามกฎหมาย และ ระเบียบวิธีปฏิบัติในการทำงานที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้กำหนดไว้

“จะว่าคนประมาทฝ่ายเดียวมันไม่ถูกต้อง มันต้องมีองค์ประกอบอย่างอื่น มีสภาพอื่นด้วย เช่น ฝนตก ถนนลื่น”

“น้อยที่จะหยิบยกขึ้นมาพิจารณา น้อยมาก แทบไม่มี”

นอกเหนือจากการไม่ระบุงูเงื่อนไขการแสวงหาพยานหลักฐานไว้ในข้อกำหนด ระเบียบวิธีปฏิบัติและ กฎหมายแล้วนั้น การไม่สามารถบ่งชี้เหตุปัจจัยสาเหตุได้อย่างชัดเจน มีน้ำหนัก ด้วยข้อจำกัดของความรู้ และ เครื่องมือ อุปกรณ์ เทคโนโลยีที่ไม่เหมาะสมต่อการทำงานในประเด็นนี้ก็เป็นบริบทของข้อจำกัดในการทำงานแสวงหาพยานหลักฐานในคดีจราจรที่ครบถ้วนตามปัจจัยสาเหตุของการเกิด อุบัติเหตุด้วยเช่นกัน

“ประมาท คือ ชับเร็ว หลับใน จะมุ่งไปที่ตัวคนขับอย่างเดียว แต่เราไม่สามารถไปลงเหตุอย่างอื่น ๆ เพราะมันไม่มีอะไรมาสนับสนุนเรา เช่น รอยเบรค เราไม่มีอะไรมาสนับสนุน”

“ถ้าเราพูดเรื่องไฟไม่สว่าง เราจะใช้อะไรไปชี้หละ?”

“ต้องเอาผู้เชี่ยวชาญมาประจำสถานี ฝ่ายคน ฝ่ายถนน ฝ่ายรถ ฝ่ายความเร็ว ฝ่ายสิ่งแวดล้อม” ผู้ให้ข้อมูลหลักแสดงความคิดเห็นด้วยน้ำเสียงและท่าทีที่แสดงว่าเป็นข้อจำกัดที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติไม่สามารถจัดหาให้ได้ พร้อมทั้งขยายความต่อว่า

“เอาแค่นี้มีพนักงานสอบสวนเพียงพอ ให้มีเวลาทำงานที่เพียงพอกับการที่จะคิด ให้เขามีเวลาได้คิดหา รวบรวมพยานหลักฐาน แต่ทุกวันนี้เขาไม่มีเวลา ถ้าเขามีเวลาเขาก็จะไปหาผู้เชี่ยวชาญมารวมเอง”

ข้อมูลจากภาคสนามพบว่า มุมมองในการหาพยานหลักฐานยังติดกรอบกับดักการทำงานที่ตอบสนองเป้าหมายระดับปัจเจกบุคคล (Individual) ทำให้เพ่งมองแต่เพียงพฤติกรรม ความประมาทของคนขับชี้แต่เพียงเท่านั้น เมื่อมุมมอง (view point) ยังไม่ก้าวหน้าไปสู่ระดับสังคมและวัฒนธรรม (cultural & social) ทำให้ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานยังคงได้ผลลัพธ์เพียงความพึงพอใจของคู่กรณี ไม่นำไปสู่ผลลัพธ์ในประเด็นของการสร้างวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย การลด อุบัติเหตุ ลดคนตาย ลดคนเจ็บจาก อุบัติเหตุจะต้องเป็นเป้าหมายสูงสุดของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับแนวทางแก้ไขและป้องกัน อุบัติเหตุของประเทศชาติ ด้วยเหตุนี้สถิติคนตายจากอุบัติเหตุในประเทศไทยจึงยังคงติดอันดับโลกดังที่เป็นอยู่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน

“ผมว่าจราจรยากกว่า ...ที่สำคัญอยู่ที่คำพูดของพนักงานสอบสวน ยากที่จะทำให้พึงพอใจทั้งสองฝ่าย”

“ประมาททางอาญาไม่มีมากไม่มีน้อย เราต้องรวบรวมหลักฐานให้มากที่สุด เพื่อประกอบให้ศาลพิจารณา”

“คำว่า รวบรวมหลักฐานให้มากที่สุด หมายถึง อะไรก็ตามที่เป็นหลักฐาน เช่น สภาพถนน เป็นอย่างไร พื้นถนนเป็นอย่างไร แสงไฟ บางคนชี้เกี้ยว ข้อเท็จจริงเหล่านี้เป็นข้อเท็จจริงที่ยุติได้”

พนักงานสอบสวนให้ความเห็นว่า การรวบรวมพยานหลักฐานที่รอบด้านมีความจำเป็น และควรที่จะกระทำ อย่างไรก็ตาม มีเหตุปัจจัยที่ทำให้พนักงานสอบสวนไม่ทำการรวบรวมพยานหลักฐานให้รอบด้านทั้งในประเด็นสาเหตุที่มาจากตัวพนักงานสอบสวนเอง และ ปัจจัยสนับสนุนในการทำงานสอบสวนคดีจราจรที่ไม่เหมาะสมและไม่เพียงพอจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

“การรวบรวมพยานหลักฐานที่ไม่รอบด้าน ความรู้ที่เกิดจากประสบการณ์ที่ทำงานมา แตกต่างกับการไม่รู้จะรวบรวมอะไร ไม่รู้ว่าจะโดนฟ้อง ชี้เกี้ยว บ่อยครั้งที่นั่งเทียน ให้คนขับรถไปทำแผนที่ ชี้เกี้ยว ไม่มีอุดมการณ์ ความใส่ใจน้อย ถ้าเขารู้ว่าถ้าเขาไม่ทำแล้ว จะเกิดผลกระทบกับเขา เขาจะทำ และระบบงานจะต้องช่วยเขาด้วย แต่ถ้าระบบงานไม่ช่วย เขาล้า เขาไม่มีลูกน้องเลยทำให้เขาทำผ่านไป ร้อยเวรต้องมีเพียงพอ ถ้าเปรียบเทียบมันต้องเหมือนวินมอเตอร์ไซด์ แต่คงเป็นไปไม่ได้”

(2) เรื่องเล่าจากประสบการณ์ การรวบรวมพยานหลักฐานที่เหนือความคาดหวัง : ว่าด้วยเรื่อง แค่ประมาท?

“...เขายี่มรถมา เขาก็ไม่รู้ว่ามีเบรคหลัง มีรถปาดหน้าเขาชนตายเลย ผมมาดูก็พบว่าไม่มีเบรคหลังจริง แต่ผมคิดได้ว่า ปาดรถตัดหน้าแบบนี้ ถ้ามีเบรคหลังจะหยุดได้ทันที ผมก็เอา Honda มาเลย มาดูว่า ถ้ามีเบรคครบ และมีเหตุการณ์แบบนี้จะเบรคได้ทันที ได้ข้อสรุปว่า ก็ไม่ทันอยู่ดี คดีนี้สั่งไม่ฟ้อง...”

“เวลาหาพยานหลักฐาน ต้องดูว่า เขาประมาทอย่างไร ? และ ต้องตอบให้ได้ด้วยว่า ทำไมเขาถึงประมาท? มันจะสามารถเอาไปใช้ประกอบการวินิจฉัยได้” ผู้ให้ข้อมูลหลักอธิบายต่อว่า

“เขาประมาทอย่างไร คือ เขาขับรถชนท้าย ทำไมเขาประมาท เพราะว่า เขาเว้นระยะห่างน้อยเกินไป ทำไมเขาเว้นระยะห่างน้อยเกินไป เพราะเขาหลับใน ทำไมเขาหลับใน เพราะนายจ้างให้ผมทำงานหามรุ่งหามค่ำ ผมขับจากเชียงใหม่ถึงหนองแค ให้ผมขับอยู่คนเดียวไม่ได้พักเลย...”

พนักงานสอบสวนอธิบายว่า หากพนักงานสอบสวนมีเวลาและโอกาสในการทำงานอย่างทุ่มเทในการสอบสวนและแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจรแล้วนั้น การตั้งคำถามว่า “ทำไม” เพื่อตอบคำถามจนสิ้นสงสัยจะทำให้ได้ข้อมูลที่รอบด้าน จนครบทุกปัจจัยสาเหตุ ซึ่งจะเป็นการอำนวยความสะดวกยุติธรรมในคดีจราจรของพนักงานสอบสวนได้อย่างเต็มความสามารถ

1.1.3 วิธีคิดที่ 3 มุ่งเน้นพฤติกรรมคน เพ่งมองหาแต่ความประมาท ?

ในมุมมองของพนักงานสอบสวนนั้น ให้นิยามความหมายของผลสัมฤทธิ์ในการทำงาน คือ ความสอดคล้องกันของความเห็นทางคดีของอัยการและศาลตามกรอบข้อกำหนดทางกฎหมาย ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ขอบเขตในการทำงานของพนักงานสอบสวนลดส่วนลงเหลือเพียงประเด็นการมุ่งหาคนที่กระทำประมาทตามนิยามความหมายที่กฎหมายกำหนดไว้บนวาทกรรม “ความประมาท” ที่ทำให้เกิด อบรม. หรืออาจกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ การมุ่งหาว่าใครคือ “ผู้ประมาท” และ ใครคือ “ผู้เสียหาย” ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาเป็นหลักสำคัญ

ด้วยวิธีคิดแบบลดส่วน(deductive) เช่นนี้ทำให้เหตุปัจจัยที่ก่อให้เกิด อบรม. อันเป็นข้อความรู้จากการสอบสวนของพนักงานสอบสวนจึงมีเพียงพฤติกรรมการขับขี่ และส่งผลให้แนวทางในการแก้ไขป้องกันไม่หลุดพ้นออกจากกรอบคิด มุมมองที่ว่า “คนขับต้องระวัง” “ผู้ขับขี่ต้องไม่ประมาท” แต่เพียงเท่านั้น

“หลุมมันเป็นธรรมชาติ ช่วยไม่ได้ เวลาขับรถต้องใช้ความระมัดระวัง แสดงว่ามันมีหลุมแล้วคุณไม่ระมัดระวัง”

“มันไกลเกินกว่าจะเอาผิดเขา”

คำตอบของผู้ให้ข้อมูลหลักเมื่อถามว่า กรณีที่พบว่าถนนที่เกิดเหตุไม่ได้ตีเส้นแบ่งช่องทางเดินรถที่ชัดเจน ผู้ให้ข้อมูลหลักได้ยืนยันความคิดต่อว่า “มันเป็นหน้าที่ของคนขับรถอยู่แล้ว ล้อหมุนต้องใช้ความระมัดระวัง”

“บันทึกตรวจสถานที่เกิดเหตุจะสอบถามปากคำพยาน ต้องถามหมดให้ครบถ้วน เพื่อให้ศาลชั่งน้ำหนัก จะเน้นเรื่องคนผิดเพราะเป็นระบบกล่าวหา”

“จริงๆผมก็อยากเขียนนะ แต่กลัวน้ำหนักของความประมาทจะลดลง มันจะทำให้เกิดความเห็นแย้ง ระหว่างความเห็นของพนักงานสอบสวน ตกลงว่าเราเห็นประมาท หรือว่าไม่ประมาทกันแน่ เพราะมันไม่มีกฎหมายมารองรับ”

“ถนน อย่างถนนเราไม่รู้หรือว่าได้ส่วนไม่ได้ส่วน เราจะไปโทษแต่ผู้ขับขี่มากกว่า ตอนอยู่พลโยธิน โค้งรัชดา ก็ตายบ่อย แขวงทางเขาก็กมาดูของเขาไป แต่จะทำอะไรต่อก็ไม่รู้”

1.1.3.1 การขาดหายไปของการส่งต่อข้อมูลเพื่อการแก้ไขป้องกัน อบถ. : ความรู้อยู่ที่ตัวพนักงานสอบสวนเท่านั้น

ข้อมูลจากภาคสนามพบว่า พนักงานสอบสวนมีความรู้ที่ครอบคลุมทุกปัจจัยเชิงสาเหตุของการเกิด อบถ. ทั้งในประเด็นพฤติกรรมรถที่เสี่ยง สภาพรถที่เสี่ยง สภาพถนนที่เสี่ยง และสภาพแวดล้อมที่เสี่ยง ถึงแม้ว่าในกระบวนการทำงานรวบรวมพยานหลักฐานในคดีจราจร และการทำสำนวนจราจรจะไม่มีการดำเนินการนำข้อมูลจากปัจจัยเชิงสาเหตุดังกล่าวมาใช้ในการวิเคราะห์อย่างรอบด้าน เพื่อสร้างความรู้ที่ถูกต้อง และ การนำความรู้จากที่เกิดเหตุไปใช้ประโยชน์ในการแก้ไข และป้องกัน อบถ. ที่ตรงสาเหตุให้มากที่สุด ไม่หวังเพียงการบังคับใช้กฎหมายต่อคนขับขี่ที่กระทำประมาทแต่เพียงเท่านั้น

อีกทั้ง การดำเนินการในการส่งต่อข้อมูลของพนักงานสอบสวนไปยังฝ่ายตำรวจจราจรเพื่อพิจารณากำหนดแนวทางแก้ไข และป้องกัน อบถ. มิให้เกิดขึ้นซ้ำอีก และลดอัตราการบาดเจ็บและตายจาก อบถ. ลงนั้นได้ขาดหายไปด้วย

อย่างไรก็ตาม พบว่า ในห้วงเวลาประมาณ 3 ปีที่ผ่านมา นั้น ตำรวจภูธรภาค 1 ได้มีนโยบายให้หน่วยปฏิบัติระดับตำรวจภูธรจังหวัด และสถานีตำรวจภูธรจัดทำโครงการ การพัฒนา

ระบบงานสืบสวน อบถ.เพื่อการแก้ไขและป้องกันอย่างบูรณาการขึ้น โดยโครงการนี้มีกระบวนการทำงานที่สำคัญคือ

1) เมื่อทราบเหตุ อบถ.ตำรวจจราจรที่รับผิดชอบรีบไปที่เกิดเหตุโดยเร็วที่สุดเพื่อช่วยเหลือคนบาดเจ็บ จัดการจราจร และสืบสวนเหตุ

2) ถ่ายภาพ และร่างแผนที่เกิดเหตุเบื้องต้น เพื่อแสดงให้เห็นจุดชน ร่องรอยการชนที่ตัวรถ เศษวัตถุที่กระจายอยู่ในบริเวณที่เกิดเหตุ ลักษณะและทิศทางของรถคู่กรณีก่อนและหลังเกิดชน พอสังเขป

3) กรอกข้อมูล อบถ.ในเอกสาร “แบบรายงานการสืบสวน อบถ.ตร.(แบบย่อ/เร่งด่วน)” ซึ่งมีอยู่ใน www.racpfoundation.com

4) ส่งภาพถ่าย แผนที่ และแบบรายงาน อบถ.ตามข้อ 2 และ 3 ในรูปแบบของ file รูปภาพ (JPG. / PNG.) หรือ file เอกสาร (doc. , Pdf.) ให้แก่เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล อบถ.ประจำสถานีตำรวจภายใน 48 ชั่วโมงหลังเกิดเหตุ

5) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรฝ่ายจราจรจะบันทึกข้อมูลเข้าสู่โปรแกรม “ระบบฐานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนน” ภายใน 48 ชั่วโมงนับแต่เวลาเกิดเหตุ อบถ. พร้อมประมวลผลข้อมูลเพื่อส่งต่อให้หัวหน้างานจราจรจัดการประชุม อบถ. โดยมีหัวหน้าสถานีตำรวจเป็นประธานการประชุม

6) ผู้บริหารทุกระดับของตำรวจภูธรภาค 1 จัดประชุมวิเคราะห์สาเหตุ อบถ.ในเขตรับผิดชอบ และกำหนดแนวทางหรือมาตรการแก้ไขและป้องกัน อบถ.ให้ได้ผลมากที่สุดในประเด็นสำคัญ คือ

(6.1) สรุปปัญหาสาเหตุ อบถ.ที่ต้องการแก้ไขและป้องกัน

(6.2) สรุปมติการประชุมที่กำหนดแผนการแก้ไขและป้องกัน อบถ. ตามข้อ 1

(6.3) สรุปผลการแก้ไขและป้องกัน อบถ.ตามช่วงระยะเวลาที่กำหนดไว้ เช่น 1 เดือน หรือหลายเดือน เป็นต้น

(6.4) สรุปผลการจับกุมตามข้อหาที่ ตร.และ ภ.กำหนดประจำเดือน

(7) จัดประชุมวิเคราะห์สาเหตุ อบถ.ในเขตรับผิดชอบร่วมกับภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องเพื่อบูรณาการความร่วมมือประสานการทำงาน และกำหนดแนวทางหรือมาตรการแก้ไขและป้องกัน อบถ.ให้ได้ผลมากที่สุดประจำเดือน

โครงการฯดังกล่าวทำให้การทำงานร่วมกันระหว่างพนักงานสอบสวนและตำรวจฝ่ายจราจรเกิดขึ้นมากกว่าก่อนหน้าที่จะมีโครงการฯ

อย่างไรก็ตาม พบว่า การส่งต่อข้อมูลและการทำงานร่วมกันระหว่างฝ่ายสอบสวนและฝ่ายจรรยายังมีประสิทธิภาพที่แปรเปลี่ยนไปตามการให้ความสำคัญอย่างจริงจังของผู้นำหน่วยแต่ละบุคคลมากกว่า

เนื่องจากยังไม่มีการบรรจุขั้นตอนในการทำงานตามโครงการดังกล่าวไว้ในระเบียบการปฏิบัติงานสอบสวนและงานจรรยาแต่อย่างใด ดังจะเห็นได้จากการยุติการดำเนินงานเมื่อการสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินงานตามโครงการฯ ส่วนหนึ่งในสถานีดำรวจ และ ตำรวจภูธรจังหวัดส่วนหนึ่งได้สิ้นสุดลงแล้ว

ถึงแม้ว่าพนักงานสอบสวนส่วนใหญ่จะแสดงความเห็นว่า การดำเนินงานตามกระบวนการสืบสวน สอบด.ที่กำหนดไว้ในโครงการฯ ดังกล่าวทำให้พนักงานสอบสวนทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยมากขึ้นและเป็นประโยชน์ต่อการนำข้อมูล สอบด. จากที่เกิดเหตุไปใช้ประโยชน์ได้อย่างแท้จริงก็ตาม

“หน้าที่ของ พงส. ต้องรายงาน สอบด. ไปยัง ภ.จว.”

“เมื่อก่อนแทบไม่มีตำรวจจรรยาช่วย พอสมัยท่าน... มา ตำรวจจรรยาดีขึ้น เมื่อก่อนโดดเดี่ยวมาก แต่ก่อนตำรวจจรรยาจะทำหน้าที่แค่ใบกรร ด หยุ ด ร ถ ให้นักเรียนข้ามถนน รถชนไม่เคยไปดู แต่เดี๋ยวนี้ ช่วงที่มีโครงการ สอบด. นี้ รถชน ตำรวจจรรยาจะช่วยไปดูด้วย”

“ไม่มีการส่งต่อข้อมูลระหว่างพนักงานสอบสวนกับฝ่ายจรรยา ไม่มีการพูดคุยกัน มีมาตามบ้างเวลาที่นายเขาจะเอาข้อมูลจรรยาไปประชุมกันก็จะมาขอ”

“ไม่มีเกณฑ์บังคับการส่งข้อมูลจากพนักงานสอบสวนไปยังฝ่ายจรรยา แต่โครงการ สอบด. จะกำหนดให้พนักงานสอบสวนทำ แล้วสารวัตรจรรยาก็จะมารับเอาข้อมูล สอบด. จากพนักงานสอบสวนไปรายงาน”

“รองผู้การ(รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดฝ่ายจรรยา : ผู้วิจัย)เขาก็จะบอกเสมอว่าขอให้พนักงานสอบสวนช่วยเสนอแนะให้ชัดเจนกว่านี้ได้มั๊ย ? ไม่ใช่เรื่องวินัยอย่างเดียว ดูให้รอบคอบเฉพาะเจาะจง”

“ฝ่ายจรรยาไม่สามารถหาข้อมูลได้ ทำให้ต้องไปขอจากพนักงานสอบสวน พนักงานสอบสวนก็ไม่มีเวลาเลยทำให้จรรยาไม่ได้ คือ ยังไง จรรยาก็ไม่ยอมทำ (โครงการ อบถ.) เขามองว่า หน้าที่เขามีเท่านั้น คือ แก้ปัญหาโรคติด”

“เป็นงานเสริมของเขามากกว่า งานหลักของเขาคือประจำจุด แล้วย่างแยกเพื่อแก้ปัญหาโรคติด”

“ถ้ามีคนตาย ตำรวจจรรยาจะมาทุกครั้ง เขาต้องมาเคลียร์โรคติด”

“เขามองในแง่งานของเขา คือ งานจรรยา”

“เดี๋ยวนี้ตำรวจจรรยาร่วมตรวจร่วมวิเคราะห์ เข้าร่วมประชุม อบถ.กับจังหวัดทุกโรงพัก ทุกวันนี้ชนแทบทุกรายต้องรายงาน”

“สมควรให้มีการแก้ไข ให้มีการรายงานข้อมูลสรุปมาประชุมหารือร่วมกัน”

ทั้งนี้ พบว่าพนักงานสอบสวนส่วนหนึ่งมีความคิดว่า ถ้าพึ่งพึ่งแค่ตำรวจฝ่ายจรรยารับรู้ ข้อมูล อบถ. นี้แล้วก็ไม่ได้ทำให้สาเหตุของปัญหาได้รับการแก้ไขได้ จำเป็นต้องให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในการรับรู้สาเหตุของ อบถ. ด้วย

“กรณีที่จะนำไปสรุปรายงานการสอบสวนไปให้ฝ่ายจรรยาเพื่อทราบนั้นไม่ได้นำไปให้ แต่จะเสนอผู้กำกับ และเสนออัยการ ฝ่ายจรรยาเขาไม่ได้มารับรู้ด้วย ถ้าจะเอาไปให้จรรยาเพื่อแก้ไขก็ต้องให้ทุกหน่วย(แขวงการทาง หมวกการทาง ทางหลวงชนบท: ผู้วิจัย) เขามารับรู้ด้วย”

1.2 ว่าด้วยมืออาชีพ ? : Toward professional ?

การ “เป็นตำรวจมืออาชีพ” เพื่อความผาสุกของประชาชน เป็นวิสัยทัศน์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติตามคำประกาศนโยบายการบริหารราชการสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เมื่อวันที่ 15

กันยายน 2556 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีผู้บริหารงานระดับสูงของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและฝึกอบรมข้าราชการตำรวจในทุกระดับมากที่สุดยุคหนึ่ง

นโยบายดังกล่าวได้มีการระบุถึงการบังคับใช้กฎหมายและการอำนวยความสะดวกไว้ 10 ข้อในที่จะขอกล่าวถึงเนื้อหาในข้อที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยครั้งนี้ คือ

ข้อ 1) บังคับใช้กฎหมายและอำนวยความสะดวกด้วยความรวดเร็ว โปร่งใส เสมอภาค และเป็นธรรม

ข้อ 2) พัฒนาระบบการให้บริการที่มุ่งให้เกิดความเสมอภาค เป็นธรรมตลอดจนเร่งพัฒนา กฎหมาย พนักงานสอบสวนในสถานีตำรวจและหน่วยงานเฉพาะทาง เพื่อให้มีความสอดคล้องกับการบังคับใช้กฎหมายและการอำนวยความสะดวก

ข้อ 3) เน้นการนำพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ นิติเวชศาสตร์ การทะเบียนประวัติ อาชญากรและเชื่อมโยงฐานข้อมูลเทคโนโลยีสารสนเทศของศูนย์พิสูจน์หลักฐาน รวมทั้งเชื่อมโยงในสารระบบอื่นๆ เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงในการบังคับใช้กฎหมายและป้องกันปราบปราม อาชญากรรม

ข้อ 4) พัฒนาระบบและบูรณาการทีมสืบสวน สอบสวน ปราบปราม และงานนิติวิทยาศาสตร์ในทุกระดับ

ข้อ 5) ศึกษาและปรับปรุงกระบวนการของสำนักงานการสอบสวนเพื่อลดขั้นตอนระยะเวลา ปริมาณเอกสารและนำเอกสารอิเล็กทรอนิกส์มาใช้ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง

ข้อ 6) ปรับปรุงโครงสร้างและอัตรากำลังพนักงานสอบสวนพร้อมเจ้าหน้าที่ในทุกระดับ ให้เหมาะสม โดยเฉพาะในระดับสถานีตำรวจ

ในส่วนของนโยบายการปฏิบัติงานด้านการจราจรนั้นมีการกำหนดให้ ดำเนินการศึกษา วิเคราะห์ วางแผนและอำนวยความสะดวกในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่อย่างเป็นระบบ

ผลงานวิจัยในส่วนนี้ผู้วิจัยจะนำเสนอข้อมูลที่สะท้อนให้เห็นถึง ความจำเป็นที่จะต้อง มุ่งมั่นพยายามทำให้ตำรวจเป็นมืออาชีพ (in pursuit of police professionalism) ต่อไป เพื่อให้การ บังคับใช้กฎหมายเป็นไปด้วยความยุติธรรม มีประสิทธิภาพและเป็นที่ยอมรับของประชาชน

แนวคิดที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นจากข้อมูลภาคสนามอีกแนวคิดหนึ่ง คือ ว่าด้วยความ เป็นวิชาชีพ? (toward professional?) ที่ประกอบไปด้วยการสังเคราะห์และวิเคราะห์ข้อมูลจากเนื้อหา 3 ประเด็นที่สำคัญคือ

1) ความเชื่อถือได้?

2) ภาวะโดดเดี่ยวบนวิถีการทำงานที่ขาดปัจจัยสนับสนุน

3) ที่มาของความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร

“เขารู้กัน เขาเป็นอาจารย์จุฬา ผมงงเลย เขากางแผนที่ อย่างนี้ อย่างนี้ เราเถียงเขาไม่ได้ งานนั้น Benz กับ Fortuner รู้กันน่าดู”

“การยอมรับผลการตัดสิน มีบ้างที่ไม่ยอมรับ แต่เราก็ยกหลักกฎหมาย เวลาที่เราประเมินการไม่ยอมรับ ต้องมองด้วยว่าเขาอาจไม่ไว้วางใจ แต่สายตาดอกเลยว่า ไม่เชื่อถือ”

“เขาจะไม่เชื่อเราสักประมาณ 50 % ยกเว้นกรณีที่มีการชนที่ชัดเจนเขาถึงจะเชื่อเรา ถ้ามีกฎหมาย กำหนดเรื่องกล้องติดรถยนต์จะทำให้เราได้ข้อเท็จจริงที่ดี จะช่วยได้เยอะเลย”

ผลการวิจัยพบว่า “ความรู้” มีความจำเป็นสำหรับการสร้างความเชื่อถือ ความเชื่อมั่น และศรัทธาจากประชาชนในการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจ รวมถึงการใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพพร้อมด้วย

1.2.1 ความเชื่อถือได้ ?

ผลการวิจัยพบว่า การบังคับใช้กฎหมายในคดีจราจรในบทบาท หน้าที่ของพนักงานสอบสวนนั้นถูกรับรู้ว่าเป็นต้องเพิ่มความน่าเชื่อถือ โดยพนักงานสอบสวนมีความเห็นว่าปัจจัยที่ลดความน่าเชื่อถือที่มีต่อการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนนั้นเกิดขึ้นจากประเด็นที่สำคัญ 3 ประเด็นคือ 1) การไม่มี license 2) การไม่มีเวลา และ 3) การไม่ได้ครุ่นคิดไตร่ตรองเพียงพอในการทำคดี

1.2.1.1 ไม่มี license

“พนักงานสอบสวนเปาะบาง ต้องเอาวิทนาการมาช่วยยืนยัน”พนักงานสอบสวนให้ความหมายขยายคำว่า “เปาะบาง” ว่าหมายถึง การมีโอกาสถูกร้องเรียนสูง ซึ่งมักเกิดขึ้นจากความไม่พึงพอใจของคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

“รถชนต้องทำให้เขาพึงพอใจด้วยทั้งสองฝ่าย มันยากมาก”

“เราจะไม่ชี้ว่าถูกหรือผิด จะบอกแค่ว่าคุณเสียเปรียบ/ได้เปรียบ”

“ต้องอธิบายเขาไปว่า เขาประมาทเพราะอะไร”

ด้วยเหตุนี้จึงทำให้การทำงานของพนักงานสอบสวนในคดีจราจรจำเป็นต้องใช้ “ศาสตร์” และ “ศิลป์” ควบคู่กันไป กล่าวคือ ศิลปะในการสื่อสารเป็นสิ่งจำเป็นรองลงมาจากความแม่นยำในความรู้ด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องทั้งกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง และ กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา รวมถึงความจำเป็นในการมีความรู้พื้นฐานด้านวิศวกรรมจราจรเพื่อเป็นแนวทางในการวินิจฉัยและส่งต่อข้อมูลเพื่อขอคำปรึกษาจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะต่อไป เนื่องจากตำรวจจราจร และ พนักงานสอบสวนคือกลุ่มบุคคลที่เผชิญกับเหตุ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้น ข้อมูลปฐมภูมิ (primary data) ที่ชัดเจนจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อตำรวจจราจรและพนักงานสอบสวนมีความรู้เพียงพอต่อการพิจารณาข้อมูลจาก อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นและส่งต่อความรู้เบื้องต้นไปยังผู้เชี่ยวชาญเพื่อวิเคราะห์ข้อมูลตามสาขาวิชาชีพที่ลึกซึ้งต่อไป

“ไม่มีทางเลยว่า รถชนแล้ววิทยากรจะมาที่เกิดเหตุทันที ไม่มีทาง”

“แพทย์ชันสูตรไม่ได้มาทุกครั้ง ถึงแม้ว่ากฎหมายระบุไว้ว่าต้องมา แต่เขาต้องออกไปชันสูตรให้ เขามั่นใจว่าตายจากอุบัติเหตุแน่นอน เขาจะอ้างว่า เขาไม่วาง ดิดคนไข้ ดิดผ้าตัด ไม่มีหมอเวร”

พนักงานสอบสวนมีความเห็นว่าการพัฒนาให้พนักงานสอบสวนได้มีความรู้ด้านการแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจรที่ครอบคลุมทุกองค์ประกอบของการเกิด อุบัติเหตุได้รับการยอมรับโดยมีการรับรองคุณวุฒิจะช่วยทำให้สังคมมีความเชื่อถือพนักงานสอบสวนมากยิ่งขึ้น

“ควรต้องมี license ต้องผ่านการอบรมเรื่องนี้เลย ให้เป็นเฉพาะทาง มันก็จะคล่องขึ้น”

“วิทยากรเขาเป็นผู้เชี่ยวชาญเพราะเขามีใบรับรองเหมือนใบประกอบโรคศิลป์ เขาจะเป็นพยานที่มีน้ำหนัก เขามีความชำนาญ มีหลักวิชาการ อย่างรอยล้อ รอยเบรก ต้องใช้หลักทางฟิสิกส์ ศาลจะฟังมากกว่า น้ำหนักความน่าเชื่อถือจะดีกว่า”

“ศาลจะเชื่อวิทยากร ผู้เชี่ยวชาญด้านเครื่องยนต์จากคูร์ต ศูนย์รถที่มีใบอนุญาต ชักพยานบุคคล คนที่เห็นเหตุการณ์”

“ส่วนใหญ่เราจะไม่ชี้ในทันที เราจะเอาข้อกฎหมายมาคุยกับเขา ถ้าหากตกลงกันไม่ได้ก็เอาวิทยากร มาช่วย”

“คนเดี่ยวนั้นมันเชื่อคำพูดไม่ได้ สังคมมันเปลี่ยนไปแล้ว ”

1.2.1.2 การไม่มีเวลา

นอกเหนือจากการขาดการเชื่อถือเนื่องมาจากการมีความรู้ไม่รอบด้านที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ปัจจัยเชิงสาเหตุ และ จำเป็นต้องพึ่งพาความร่วมมือจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ ซึ่งมีข้อจำกัดค่อนข้างมากดังข้อมูลที่น่าเสนอข้างต้นมาแล้วนั้น พนักงานสอบสวนมีความเห็นว่า ภาระงานและเวลาในการทำงานของพนักงานสอบสวนที่ไม่สมดุลกันนั้นเป็นสาเหตุสำคัญอีกประการหนึ่งที่ทำให้การทำงานในคดีจราจรของพนักงานสอบสวนมีคุณภาพที่ลดต่ำลง

“เวลามันไม่มี ก็ทำให้มันจบบๆ เออคุณรับๆไปนะ บางทีถ้ามีประกันก็ให้ประกันจัดการไป ที่นี้มันก็ไปตกกับประชาชน แล้วประชาชนเขาก็ไม่พอใจ ก็กลับมาที่พนักงานสอบสวนแล้วก็ได้ใน 419 อีก”

419 หมายถึง คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ 419/2556 ลง 1 ก.ค.56 เรื่องการอำนวยความสะดวกยุติธรรมในคดีอาญา การทำสำนวนการสอบสวนและมาตรการควบคุม ตรวจสอบ เร่งรัดการสอบสวนคดีอาญาซึ่งบังคับใช้ต่อพนักงานสอบสวนนับแต่ 15 ก.ค. 56 ถึงปัจจุบัน

1.2.1.3 การไม่ได้ครุ่นคิด ไตร่ตรอง

พนักงานสอบสวนมีความเห็นว่า การเป็นพนักงานสอบสวนที่มีคุณภาพและ น่าเชื่อถือนั้น จำเป็นต้องใช้ความคิด ไคร่ครวญ ตรึกตรองปัจจัยแวดล้อมเกี่ยวกับเหตุคดีอย่างรอบคอบลึกซึ้ง จึงจะทำให้ข้อมูลที่ได้มีความถูกต้อง ครบถ้วน และชัดเจน แต่เนื่องมาจากบริบทในการทำงานของพนักงานสอบสวนในปัจจุบันนั้นมุ่งเน้นผลลัพธ์ในเชิงปริมาณเป็นส่วนใหญ่ เนื่องมาจากผลกระทบ

ของการบริหารจัดการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและบริบททางสังคม วัฒนธรรมที่เปลี่ยนแปลงไปทำให้คดีเกิดขึ้นเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้ผลลัพธ์ของการทำงานในมิติคุณภาพลดน้อยลง

เนื่องจากพนักงานสอบสวนผู้ปฏิบัติงานไม่สามารถใช้เวลาในการคิด ทบทวน ไตร่ตรองในการทำงานคดีได้มากเพียงพอ

“งานมันเยอะ ไม่ใช่ที่เราทำคดีจราจรอย่างเดียว เรามีงานอื่นเข้ามาอีกด้วย เวลาที่เราเป็นพนักงานสอบสวน เรากลับบ้านไม่ใช่กลับแล้วจบนะ มันต้องคิดอยู่ตลอดเวลา มันต้องถามตัวเองตลอด แต่เนี่ย มันไม่มีเวลาจะถามตัวเอง เป็นพนักงานสอบสวนก่อนนอนต้องคิดเรื่องคดี”

1.2.2 โดดเดี่ยว : วิธีการทำงานที่ขาดปัจจัยสนับสนุน

การแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวนนั้นมีธรรมชาติของงานที่ยุ่งยาก ซับซ้อน และมีความจำเป็นต้องทำงานด้วยความรวดเร็วเนื่องจากเงื่อนไขหลายประการ อาทิเช่น พยานหลักฐานต่างๆเปลี่ยนแปลงและสูญหายได้ง่าย อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนเป็นสิ่งที่คาดการณ์การจราจรและทำให้การจราจรติดขัด การให้ความร่วมมือของพยานบุคคลน้อย ดังนั้น พนักงานสอบสวนจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีความรู้ ความเชี่ยวชาญในการทำงานและจำเป็นต้องมีปัจจัยสนับสนุนในการทำงาน (work support) ที่ดีด้วย

ปัจจัยสนับสนุนในการทำงานในบริบทของการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรนั้นผู้วิจัยแบ่งออกได้เป็น ปัจจัยสนับสนุนด้านสังคม (social support) ปัจจัยสนับสนุนด้านวัสดุอุปกรณ์ (physical support) และ ปัจจัยสนับสนุนด้านกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการทำงาน (rule & regulation support)

ผลงานวิจัยพบว่า บริบทการทำงานในการแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจรของพนักงานสอบสวนเป็นวิธีการทำงานที่มีปัจจัยสนับสนุนในการทำงานน้อยมาก และส่งผลกระทบต่อความยุติธรรมในคดีจราจร รวมถึงการนำความรู้ที่เกิดขึ้นจากการตรวจที่เกิดเหตุและการสอบสวนคดีจราจรส่งต่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ประโยชน์ในการแก้ไข และป้องกัน อนาคตให้เป็นผลสำเร็จต่อไปด้วย

“เวลาไปตรวจที่เกิดเหตุ พงส.โดดเดี่ยวเลย เดินย่องๆไปคนเดียว คนขับรถบางที่เขาก็ไม่ได้ลงมาเลย”

“ตอนไปดูที่เกิดเหตุไม่มีผู้ช่วย เขาไปคดีอื่นๆ รถบนถนนก็วิ่งมาเร็ว รถของตัวเองด้วย

ช่วงเทศกาลเคยตรวจยื่นเข้าเลย ผู้ช่วยมี 1 คน พงส.3คน จดไม่ทันต้องใช้กล้อง digital ถ่ายๆ run number ไปเรื่อยๆ”

“ทุกวันนี้มีการจัดแบ่งเป็น พนักงานสอบสวนเวรคดีอาญา กับ พนักงานสอบสวนเวรคดีจราจร แต่มีรถคันเดียว”

“ถ้าขึ้นศาล ข้อมูลที่ได้จากวิทยากรจะเป็นที่น่าเชื่อถือ ความเป็นมาตรฐานจะดีกว่าเรา เช่น การถ่ายรูปจะมีสเกล ไม่มีวูๆแบบเรา”

ในส่วนต่อไปผู้วิจัยจะแสดงให้เห็นถึงประเด็นย่อยที่เป็นองค์ประกอบของแนวคิด โดดเดี่ยว : วิธีการทำงานที่ไร้ปัจจัยสนับสนุนในบริบทการทำงานแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวนที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นจากวิธีการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพโดยประเด็นย่อยดังกล่าวประกอบด้วย 1) การสนับสนุนช่วยเหลือจากฝ่ายปฏิบัติงานและผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง และ 2) การขาดแคลนปัจจัยสนับสนุนในการทำงาน ดังนี้

1.2.2.1 การสนับสนุนช่วยเหลือจากฝ่ายปฏิบัติงานและผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้อง ?

การสนับสนุนช่วยเหลือทางสังคมในการแสวงหาพยานหลักฐานของพนักงานสอบสวนนั้น พบว่ามีกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย ตำรวจจราจร ตำรวจฝ่ายพิสูจน์หลักฐานจังหวัด (พฐ.จังหวัด) ซึ่งนับได้ว่าเป็นกลุ่มผู้เชี่ยวชาญที่ทำงานร่วมกับพนักงานสอบสวนมากที่สุด ส่วนผู้เชี่ยวชาญในภาคเอกชนได้แก่ เจ้าหน้าที่ศูนย์ซ่อมรถยนต์ที่มีใบอนุญาตเป็นที่ยอมรับ เป็นต้น ซึ่งแต่ละฝ่ายจะเข้ามามีบทบาทสนับสนุนตามการพิจารณาของพนักงานสอบสวนเป็นกรณีไป

นอกจากนี้ กลุ่มเจ้าหน้าที่ของมูลนิธิกุ๊กกั๊ว กู้ชีพต่างๆก็เป็นกลุ่มบุคคลที่มีส่วนในการช่วยเหลือสนับสนุนการทำงานของพนักงานสอบสวนพอสมควรในประเด็นของวัสดุ อุปกรณ์ในการทำงานและการอำนวยความสะดวกทางการจราจร

การทำงานในบริบทที่มีปัจจัยสนับสนุนไม่เพียงพอ นั้น ย่อมส่งผลกระทบต่อขวัญและกำลังใจในการทำงานของผู้ปฏิบัติงาน รวมไปถึงผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการทำงานด้วยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

ผลงานวิจัยพบว่า พนักงานสอบสวนจำเป็นต้องได้รับการสนับสนุนปัจจัยในการทำงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจรเพื่อนำไปสู่ความเชื่อถือ และการ

ยอมรับของประชาชน และการอำนวยความสะดวกให้เกิดขึ้นตามเป้าหมายในการทำงานแบบ
ตำรวจมืออาชีพได้อย่างแท้จริง

1.2.2.1.1 ฝ่ายปฏิบัติงานในส่วนของตำรวจ

ผลงานวิจัยพบว่า ตำรวจจราจรเป็นฝ่ายปฏิบัติงานที่ร่วมทำงานกับพนักงานสอบสวนในที่เกิดเหตุ โดยมักจะไปถึงที่เกิดเหตุก่อนพนักงานสอบสวน เนื่องจากตำรวจจราจรจะมีหน้าที่รับผิดชอบดูแลการจราจรบนท้องถนนเป็นหน้าที่หลักอยู่แล้ว

ดังนั้น ตำรวจจราจรจะไปถึงที่เกิดเหตุในทันทีที่ได้รับแจ้งว่ามีเหตุเกิดขึ้น ทั้งนี้ พนักงานสอบสวนมีความเห็นว่า การเดินทางไปยังที่เกิดเหตุของตำรวจจราจรนั้นมีเป้าหมายเพื่อไปจัดการจราจร มิให้เกิดการติดขัดทางการจราจรเป็นสำคัญ ยังไม่ได้มีขอบเขตหน้าที่ในการบูรณาการการทำงานร่วมกับพนักงานสอบสวนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์อันจะนำไปสู่การแก้ไขและป้องกัน อนาคตแต่อย่างใด

“เขาก็จะไปกันที่เกิดเหตุ และอำนวยความสะดวกในการจราจร พอเห็นพนักงานสอบสวนมา เขาก็กลับเลย เขาทำแค่งานของเขา”

“ระยะสองสามปีมานี้ดีขึ้น ตั้งแต่มี อบถ.(โครงการ การพัฒนาระบบงานสืบสวน อบถ.๗: ผู้วิจัย) ฝ่ายจราจรต้องหาสาเหตุของ อบถ.ไปรายงานนายเขา เขาก็เลยทำงานร่วมกับเราเมื่อก่อนพนักงานสอบสวนโดดเดี่ยวเลย ตั้งแต่มีโครงการ อบถ.ดีขึ้น ”

พนักงานสอบสวนมีความคาดหวังว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายจราจรควรที่จะต้องปฏิบัติงานร่วมกันกับพนักงานสอบสวนในที่เกิดเหตุ โดยไม่ควรจำกัดขอบเขตหน้าที่เพียงการอำนวยความสะดวกในการจราจรแต่เพียงเท่านั้น แต่ควรที่จะมีการร่วมแสวงหาพยานหลักฐานและวิเคราะห์สาเหตุของ อบถ.ด้วยจึงจะทำให้การทำงานของพนักงานสอบสวนและฝ่ายจราจรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

“จราจรจะต้องอยู่ ไม่ใช่กลับไปก่อน”

“เห็นร้อยเวรมา กลับแล้ว ไม่ได้”

“พนักงานสอบสวนอยู่กับพลขับ ถ้าต้องทำทุกอย่างคนไม่พอ ควรต้องมีตำรวจจราจร และมีผู้ช่วยพนักงานสอบสวน”

“ร้อยเวรจุด วัด เก็บรายละเอียด โบกรถทำหมดเลยคนเดียว”

การไม่มี “ผู้ช่วยพนักงานสอบสวน” ที่ผ่านการฝึกอบรมอย่างเป็นระบบและทางการ เพื่อให้ทำงานร่วมกับพนักงานสอบสวนได้นั้น ทำให้ตำรวจที่เป็นพนักงานขับรถของฝ่ายสอบสวนต้องทำหน้าที่เกินขอบเขตอำนาจหน้าที่เพื่อช่วยเหลือพนักงานสอบสวนในการตรวจที่เกิดเหตุ โดยปฏิบัติงานตามคำแนะนำของพนักงานสอบสวน อย่างไรก็ตาม พบว่าพนักงานขับรถร้อยเวรมีเพียงคนเดียว และการทำงานในบทบาทของผู้ช่วยพนักงานสอบสวนนั้นดำรงอยู่บนความสัมพันธ์ส่วนบุคคล ไม่ใช่อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบที่กำหนดขึ้นตามกฎหมาย จึงไม่ส่งผลต่อการเพิ่มผลสัมฤทธิ์ในการตรวจที่เกิดเหตุมากเท่าที่ควรจะเป็น

“ไม่มีผู้ช่วย มีแต่คนขับรถ ขอเพียงผู้ช่วยคนเดียวก็พอ พนักงานสอบสวน1คน ผู้ช่วย1 คน”

“คนขับรถมาจากสายอื่น ที่เขาก็ไม่เอาแล้ว ก็ส่งมาเป็นพนักงานขับรถให้พนักงานสอบสวน”

1.2.2.1.2 การสนับสนุนจากตำรวจหน่วยพิสูจน์หลักฐานจังหวัด

สำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจเป็นหน่วยงานในสังกัดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีวิสัยทัศน์ว่า “เป็นตำรวจมืออาชีพด้านพิสูจน์หลักฐานและวิทยาการตำรวจ เพื่อความผาสุกของประชาชน” หน่วยงานในสังกัดของสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจนั้นประกอบไปด้วย ศูนย์ข้อมูล วัตถุประสงค์ กลุ่มงานพิสูจน์เอกลักษณ์บุคคล กองบังคับการอำนวยการ กองพิสูจน์หลักฐานกลาง กองทะเบียนประวัติอาชญากร สถาบันฝึกอบรมและวิทยาการพิสูจน์หลักฐานตำรวจ ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 1 - 10

ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 1 ตั้งอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบของตำรวจภูธรภาค 1 ประกอบด้วย ฝ่ายอำนวยการ กลุ่มงานตรวจสถานที่เกิดเหตุ กลุ่มงานตรวจอาวุธปืนและเครื่องกระสุน กลุ่มงานตรวจยาเสพติด กลุ่มงานตรวจลายนิ้วมือแฝง และกลุ่มงานผู้เชี่ยวชาญซึ่งประกอบไปด้วย พิสูจน์หลักฐานจังหวัดนนทบุรี พระนครศรีอยุธยา สมุทรปราการ สระบุรี ชัยนาท อ่างทอง ลพบุรี และสิงห์บุรี

ผลการศึกษาภาคสนามพบว่า พิสูจน์หลักฐานจังหวัด(พฐ.จังหวัด) มีข้อจำกัดด้านกำลังคนทำให้จำเป็นต้องจำกัดขอบเขตของการให้บริการพนักงานสอบสวนในคดีจราจร รวมถึงขอบเขตของข้อกำหนดในการทำงานที่ส่งผลกระทบต่อการแสวงหาพยานหลักฐานที่จำกัดวงอยู่ที่พยานหลักฐานที่ตัวรถ หรือ บนพื้นผิวถนนอันจะนำไปสู่การวิเคราะห์เพื่อชี้ว่า “ใคร” คือผู้ประมาทด้วยเช่นกัน จึงทำให้เป้าหมายของการวิเคราะห์สาเหตุของ อบถ.อย่างรอบด้านทุกองค์ประกอบขาดหายไปส่วนหนึ่ง

การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจหน่วย พฐ.จังหวัดนี้มีการจัดเวรวันละ 1 ชุดเพื่อเข้าเวรตลอด 24 ชม. สำรองไว้ 1 ชุด ในกรณีที่เกิดเหตุในเวลาเดียวกัน หรือในกรณีที่มีเหตุใหญ่ๆเกิดขึ้น ทั้งนี้เหตุที่เกิดหมายถึงทั้งกรณีคดีจราจรและคดีอาญาทั่วไป

ในแต่ละจังหวัดจะมีปริมาณคดีที่แตกต่างกันไป ทำให้การบริหารจัดการปัจจัยในการทำงานแตกต่างกันไปด้วย

“คดีที่ไม่เยอะ ไม่ถี่มาก ชั้นประทวนเรามีแค่ 4 คนนายตำรวจ 4 นายให้้องคนหนึ่งทำหน้าที่ตรวจยา(ยาเสพติด : ผู้วิจัย) ทำอย่างเดียวไปเลย หัวหน้ามักอยู่งานบริหาร ถ้าหักหัวหน้าออกก็เหลือแค่ 2 คน”

อย่างไรก็ตาม ในมุมมองของ พฐ.จังหวัดนั้นให้ความเห็นที่ไม่แตกต่างจากพนักงานสอบสวนในประเด็นปริมาณคดีจราจรที่เกิดขึ้นในจำนวนที่มากกว่าคดีอาญา จนทำให้ผู้บริหารงานตำรวจในส่วนของ พฐ.มีการกำหนดนโยบายและหลักการปฏิบัติงานสำหรับ พฐ.จังหวัดในคดีจราจรโดยกำหนดเกณฑ์ที่ พฐ.จังหวัดจะดำเนินการสนับสนุนวิทยากรให้แก่พนักงานสอบสวนเฉพาะกรณี อบถ.ที่ชนแล้วหนี กับ คดี อบถ.ที่มีคนตาย เท่านั้น ส่วนกรณีอื่นๆให้พนักงานสอบสวนทำหนังสือแจ้งมายัง พฐ.จังหวัดเพื่อเข้าที่ประชุมพิจารณาเป็นรายๆไปว่าจะให้การสนับสนุนได้หรือไม่

“รองผู้บัญชาการต้องการลดจำนวนการตรวจของ พฐ.เพราะบุคลากรน้อย ระยะเวลาไกลพื้นที่รับผิดชอบกว้างทำให้ใช้เวลาในการทำงานมากเกินไป”

“พฐ.จะมีเกณฑ์ที่ประชุมกันไว้และเป็นนโยบายของ พฐ.ด้วยคือ คดีจราจร พฐ.จะทำให้ในเกณฑ์ชนแล้วหนี กับ ชนแล้วตายเท่านั้น ส่วนกรณีอื่นๆให้ทำเรื่องแจ้งมาก่อนแล้วเข้าที่ประชุมพิจารณาเป็นรายๆไป”

“ถ้าพนักงานสอบสวนแจ้งมาแสดงว่าเขาจับไม่ไหวแล้ว แต่เราต้องคุยให้รู้เรื่องว่า คุณเอาจริงจังนะ ไม่ใช่แค่ไปเป็นกรรมการห้ามมวย”

“ตอนแรกๆก็มีมาอยู่ ทำหนังสือมา แต่ตอบไปว่าไม่เข้าหลักเกณฑ์”

จะเห็นได้ว่า พ.ร.บ.จังหวัดไม่สามารถตอบสนองความจำเป็นในการรับความช่วยเหลือของพนักงานสอบสวนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากจำกัดข้อจำกัดด้านภาระงานและทรัพยากรในการทำงานด้วยเช่นกัน ดังจะเห็นได้จากการกำหนดข้อตกลงในการปฏิบัติงานว่าจะให้การสนับสนุนพนักงานสอบสวนในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรที่มีคนตาย และชนแล้วหนีเท่านั้น การไม่สามารถเดินทางไปยังที่เกิดเหตุได้ในทันทีที่มีเหตุเกิด เป็นต้น ถึงแม้ว่า พ.ร.บ.จังหวัดจะพิจารณาเห็นถึงความจำเป็นของการพัฒนาความเป็นมืออาชีพของพนักงานสอบสวนในการแสวงหาพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุก็ตาม

ในมุมมองของตำรวจพิสูจน์หลักฐานนั้นมีความเห็นว่าการทำงานของพนักงานสอบสวนในการแสวงหาพยานหลักฐานในคดีจราจรมีความเป็นมืออาชีพในระดับปานกลาง โดยหากเทียบเป็นร้อยละแล้วจะประเมินอยู่ที่ประมาณร้อยละ 50 -60 ในขณะที่ ประเมินความเป็นวิชาชีพในการแสวงหาพยานหลักฐานของตำรวจฝ่ายพิสูจน์หลักฐานว่าที่ประมาณร้อยละ 80 - 90

“ตำรวจบอกว่าศาลไม่ค่อยเชื่อตำรวจ เราจะเชื่อมผลการตรวจสอบของ พ.ร.บ.มากกว่า เวลาทนายซักขนาดพ.ร.บ.เขายังถามว่า คุณจับอะไรมา ทำงานมากี่ปี เราจะตีว่าเราไม่มีความรู้ ไม่มีประสบการณ์ แต่เรามั่นใจเรามี ประสบการณ์กันมานาน ทำกันมาเยอะทั้งนั้น อย่างคดีจราจรเราจะเทียบให้ดูเลยว่ามันเป็นยังไง เราถึงจะเอารถลง” (เทียบจุดเข้าชนโดยใช้รถยกเข้าเทียบ : ผู้วิจัย)

อย่างไรก็ตามเจ้าหน้าที่ตำรวจ พ.ร.บ.ยอมรับว่าข้อจำกัดต่างๆในการทำงานที่ทำให้ไม่สามารถเดินทางไปที่เกิดเหตุได้นั้นเป็นช่องว่างของประสิทธิภาพในการแสวงหาพยานหลักฐานที่ครบถ้วนในที่เกิดเหตุด้วย

“คือส่วนใหญ่เราไม่ได้ไปที่เกิดเหตุจริงๆ”

คำกล่าวนี้สอดคล้องกับการให้ข้อมูลของพนักงานสอบสวนที่กล่าวว่า

“ยากมาก ตั้งแต่ทำมา 140 เรื่องไม่เคยมาเลย”

“ไม่มีทางเลยว่า รถชนแล้ววิทยากรจะมาที่เกิดเหตุทันที ไม่มีทาง”

อีกทั้งกรอบการทำงานของกฎหมายและขอบเขตอำนาจหน้าที่ในการทำงานของตำรวจ พฐ. มีข้อจำกัดที่ทำให้การทำงานแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจรไม่ได้ครอบคลุมไปถึงการ วิเคราะห์สาเหตุของการเกิด อุบัติเหตุด้วยเช่นกัน

“ของเราเป็นลักษณะเหมือนทางตำรวจ แล้วพิสูจน์เอง เพิ่งจะมีเมื่อปีที่แล้วที่สถานทูต อเมริกันมาสอน เขาพูด ว่าเป็นส่วนหนึ่งของการเกิดความปลอดภัย มันจะไม่อยู่ที่คนขับ แต่ของ เรายังไปไม่ถึง คือทางอเมริกาเขาคุยให้ฟังว่าต้องหาแบบนี้จะได้รู้ว่าอุบัติเหตุมันเกิดขึ้นจากอะไร”

การทำงานในฐานะผู้ช่วยของพนักงานสอบสวนที่มีความเป็นผู้เชี่ยวชาญของตำรวจฝ่าย พิสูจน์หลักฐานจึงยังคงมีขอบเขตอยู่ที่การยืนยันว่า รถชนกันอย่างไร ลักษณะการชนเป็นอย่างไร เพื่อนำผลการพิสูจน์หลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในประเด็นนี้ประกอบการทำสำนวนคดีของ พนักงานสอบสวน

“เหมือนเราเป็นคนยืนยันว่ารถชนกันอย่างไร ลักษณะการชนเป็นยังไง”

ตำรวจฝ่ายพิสูจน์หลักฐานเล่าถึงขั้นตอนการทำงานที่สำคัญของตำรวจฝ่ายพิสูจน์ หลักฐาน ดังนี้

- 1) ดูร่องรอยความเสียหายของรถ ลักษณะการเข้าชน จุดเข้าชน
- 2) เปรียบเทียบร่องรอยที่เข้ากันได้ของรถชนกัน
- 3) การแลกเปลี่ยนวัตถุพยาน เช่น สี รอยยวบยบ
- 4) วิเคราะห์ทิศทาง ลักษณะการชน มุมการชน เพื่อพิจารณาดูว่าพฤติการณ์เข้าชนกัน แบบไหน ใครเป็นฝ่ายผิดหรือถูก ทั้งนี้จะนำภาพสเก็ตซ์ของตำรวจมาพิจารณาประกอบพร้อมด้วย โดยวิเคราะห์ว่า สดุดทำแล้วรถหยุดอยู่ในรูปแบบไหน รวมถึงการเก็บข้อมูลจากกล้องวงจรปิดด้วย (ถ้ามี)

“ต้องหาภาพสุดท้าย ที่คาอยู่เลยว่าใครถูกใครผิด”

“กรณีที่คุณกรณีไม่ยอมกัน รู้ทั้งรู้ว่าผิด แต่ก็โต้เถียงกัน พฐ.จะมีความสำคัญที่จะให้เหตุผล ในฐานะที่เราเป็นพยานในฐานะผู้เชี่ยวชาญ ทั้งนี้พนักงานสอบสวนจะเชิญตำรวจพิสูจน์หลักฐานมาเฉพาะในกรณีที่มีปัญหาเพราะจำนวนบุคลากรของเรามีน้อย”

“วิทยาการมีคนน้อยต้องรอดิว อยู่กับการสื่อสารและความสัมพันธ์ส่วนตัว ต้องรอน้อย โอกาสที่วิทยาการจะไปที่เกิดเหตุหน้าน้อยมาก”

“เขา(วิทยาการ : ผู้วิจัย)จะถามพนักงานสอบสวนว่าสงสัยประเด็นไหน เขาก็จะเก็บวัตถุพยานให้”

“เขาก็ขอร้องเราเหมือนกันว่า อย่าเรียกเขามากเกินไป”

“ต้องแจ้งเป็นหนังสือ ถ้าเขาวางก็ไป ถ้าเขาไม่วางก็เอารถที่ชนกลับมาก่อน”

“กลางคืน พฐ.ไม่มา”

“ถ้าว่าง เขาจะมา ของเรา ไม่มี”

“มาครับ แต่มาแบบล้าๆเหนียวๆ”

“เขาจะถามว่า ตายหรือเปล่า ? รอน้อยนะ”

“แจ้งวิทยาการจังหวัดจะไม่มา ให้เอารถที่ชนมาที่โรงพักแล้วจะตามมาตรวจภายหลัง”

“ถ้าจะให้วิทยาการมา ต้องใช้ความสัมพันธ์ส่วนตัว ประสานทางข้าง”

ถึงแม้ว่าพยานวัตถุจะเป็นสิ่งที่น่าเชื่อถือ หากแต่พยานบุคคลก็มีความสำคัญไม่น้อย เช่นเดียวกัน แต่ด้วยบริบทวัฒนธรรมไทยนั้น การหาพยานหลักฐานตัวบุคคลก็ไม่ใช่เรื่องง่ายนัก

สำหรับพนักงานสอบสวน และมีความจำเป็นต้องฝึกอบรมเพื่อเพิ่มพูนสมรรถนะในการแสวงหา พยานบุคคลด้วยเช่นกัน

“ตัวอย่างกรณีชนท้าย เราจะดูแต่ร่องรอยสุดท้ายไม่ได้ ผลการตรวจของวิทยาการที่เป็น ร่องรอยสุดท้ายก็ไม่สามารถเชื่อถือได้หมด เพราะหากพยานบอกว่ามันปาดหน้า กระทั่งหัน แต่ไฉนบอกว่าเปิดไฟเลี้ยวมาตั้งร้อยเมตรแล้ว แบบนี้พยานบุคคลจำเป็น กล้อง ตีตรถจำเป็น และคนให้การบัง(ปิดบัง : ผู้วิจัย) ความร่วมมือ กระทั่งไม่ใช่ของฉัน ไม่อยาก เป็นพยานศาล”

พนักงานสอบสวนมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมว่า หากเป็นไปได้ควรมีตำรวจที่มีความรู้ด้านการ พิสูจน์หลักฐานอยู่ประจำสถานีตำรวจด้วย

“ควรเพิ่มวิทยาการ 1 คน ที่มีความรู้เรื่องนิติวิทยาศาสตร์ 24 ชั่วโมง 1คน ปัจจุบัน วิทยาการจะอยู่ที่จังหวัด ควรเอาวิทยาการมาอยู่ที่โรงพัก เพราะความรู้ด้านการเก็บ พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คนอื่นจะทำได้”

1.2.2.1.3 ฝ่ายปฏิบัติงานในส่วนของหน่วยงานอื่น

หน่วยงานที่พนักงานสอบสวนกล่าวว่าเปรียบเสมือนผู้ช่วยเหลือพนักงานสอบสวนในคดี จราจรมากที่สุดคือ เจ้าหน้าที่ของมูลนิธิกุ๊กกั๊กต่างๆ ถึงแม้จะมีความเห็นว่าเป็น โดยหน้าที่หลักของ มูลนิธินั่นคือการช่วยเหลือคนบาดเจ็บและการเก็บศพก็ตาม แต่เจ้าหน้าที่ของมูลนิธิต่างๆก็ยัง สนับสนุนปัจจัยในการทำงานที่ทำให้พนักงานสอบสวนมีความสะดวก และปลอดภัยในการ ปฏิบัติงานมากกว่าที่จะทำงานเพียงลำพัง

“เขาก็ทำในส่วนของเขา เขาก็ดูคนเจ็บ ปฐมพยาบาล ถ้าเป็นศพเขาก็เก็บศพ มีช่วยเป่า นกหวีดไล่อรให้เรานั่ง”

“เดี๋ยวนี้มีเยอะ ถ้าไม่มีมูลนิธิจะเสียงหน่อย โดนเฉี่ยวชน ชนซ้ำ”

“กุ๊กกั๊กเขาจะใช้รถที่มีไฟแวบวาบ กันรถไว้ให้เรา”

“กรวยก็ใช้ของกู่กั๊ย”

“กู่กั๊ยช่วยโบกรถ ดิ่งรถ ยกรถ”

1.2.2.1.4 การขาดแคลนปัจจัยสนับสนุนในการทำงาน

นอกเหนือจากความจำเป็นที่ต้องใช้งบประมาณส่วนตัวในการซื้อวัสดุอุปกรณ์ในการทำงานแล้วนั้น พนักงานสอบสวนยังจำเป็นต้อง “จ่ายเงินล่วงหน้าที่จะอาจจะไม่สามารถขอเบิกคืน” ได้ด้วยเพื่อให้การทำงานบรรลุเป้าหมาย รวมถึงไม่เกิดการร้องเรียนหรือฟ้องร้องของคู่กรณีในภายหลัง

“การเคลื่อนย้ายรถ ต้องใช้รถยกของเอกชนจะมีค่าใช้จ่ายไม่มีมาตรฐาน พอเก็บค่ารถยกไม่ได้ก็จะเป็นภาระของเรา”

“บางทีคนเจ็บไปโรงพยาบาลต้องตรวจเมาโดยการเจาะเลือด พนักงานสอบสวนต้องเป็นคนจ่ายเงิน ถ้าไม่จ่าย เขาก็ไม่ตรวจให้ ค่าตรวจ 500 บาท”

1.2.3 ความรู้ในการทำงานกลายเป็นเรื่องส่วนบุคคล

Schieider (2009) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง Inpursuit of Police Professionalism โดยกล่าวถึงขั้นตอนของการที่จะไปสู่ความเป็นตำรวจมืออาชีพไว้ว่าจำเป็นต้องมีกระบวนการให้ได้มาซึ่งมีใบอนุญาต มีการกำหนดระดับการศึกษาขั้นพื้นฐานที่เหมาะสม มีการฝึกอบรมอย่างเป็นทางการ และการจัดให้มีการได้รับประกาศนียบัตรรับรองการผ่านการอบรมเพื่อนำความรู้มาใช้ในปฏิบัติงาน มีการอบรมในเชิงเทคนิคที่ต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะ รวมถึงจะต้องมีการประกาศนโยบายในการปฏิบัติงานอาชีพนั้นๆอย่างชัดเจนแน่นอนและเป็นทางการด้วย

เมื่อพิจารณาว่า ความเป็นมืออาชีพมีความเฉพาะตัวที่เด่นชัด คือ มีการทำงานที่ต้องใช้ความเชี่ยวชาญเฉพาะทางซึ่งต้องผ่านกระบวนการเรียนรู้และฝึกอบรมอย่างเป็นทางการแล้วนั้น ผลจากการศึกษาวิจัยครั้งนี้จึงมีข้อสรุปว่าการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวนยังมีความจำเป็นต้องได้รับการพัฒนาโดยการสนับสนุนการสร้างกระบวนการพัฒนาระบบการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในงานสอบสวนคดีจราจรอย่างมืออาชีพให้เกิดขึ้น ทั้งนี้จะส่งผลดียิ่งขึ้นต่อการอำนวยความสะดวกในคดีจราจร และ

การได้ข้อมูลที่มีประสิทธิภาพในการนำไปใช้ประโยชน์ในการแก้ไขและป้องกัน อบถ. เพื่อลดจำนวนคนตายและคนบาดเจ็บลงได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่ากว่าในอดีตที่ผ่านมาด้วย

พนักงานสอบสวนมีความเห็นว่าคดีจรรยาบรรณมีความละเอียดอ่อน เมื่อเกิด อบถ. ขึ้นก็จะเกิดความสูญเสียขึ้นทันทีไม่ว่าจะเป็นความสูญเสียทรัพย์สิน หรือรุนแรงจนถึงชีวิตก็ตาม และโดยส่วนใหญ่แล้วคู่กรณีมักมีความคิดเห็นว่าเป็นฝ่ายถูก จึงเกิดการโต้เถียงกันระหว่างคู่กรณีและต่างฝ่ายต่างคิดว่าพนักงานสอบสวนมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติงานด้วยความไม่ยุติธรรม โดยการเข้าข้างฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดอยู่เสมอ

“ต้องอธิบายเหตุผล ข้อกฎหมาย ชนมาไม่รู้ว่าคุณถูกหรือผิด แต่คิดว่าตนเองถูก”

“ผมคิดว่าเป็นเพราะความไม่รู้มากกว่า สาเหตุจริงๆเกิดจากความไม่รู้กฎหมายจรรยาบรรณเท่าที่เห็นเถียงๆกัน”

นอกเหนือจากการขาดความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณของผู้ใช้รถใช้ถนนแล้วนั้น แม้แต่พนักงานสอบสวนเองก็ยังไม่ยอมรับว่ามีความจำเป็นต้องเพิ่มเติมความรู้ด้านกฎหมายและความรู้ด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้องเพื่อให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นด้วยเช่นกัน

“อ้อ ไม่มีครับผมยังนึกไม่ออกเลยว่า ตร.(สำนักงานตำรวจแห่งชาติ : ผู้วิจัย)เคยให้ผมไปอบรมที่ไหน ไม่มีนะ”

“ผมก็หัวหมุนเหมือนกัน ต้องอาศัยประสบการณ์ และหาความรู้เพิ่มเติม ลองผิดลองถูก”

“ความรู้ได้มาจากการเรียน ตั้งแต่เรียนที่ รร.นรต.ครูฝึกงาน อ่านหนังสือ สงสัยก็ยกโทรศัพท์ถาม”

“การอบรมในเรื่องการทำคดีจรรยาบรรณโดยตรงเลยไม่มี จะมีแบบแฝงอยู่ในการอบรม พงส. บางที่มันก็ไกล(สถานที่อบรมอยู่ที่ตำบลศาลายา จังหวัดนครปฐม : ผู้วิจัย)เขาจะส่งตัวแทนไป ความรู้ก็จะมีเฉพาะคนไม่กี่คน”

“น่าจะมีการอบรมไปที่จังหวัด พนักงานสอบสวนจะได้ไปกันเยอะๆ ไม่ใช่เป็นการส่งตัวแทน”

“เรียนรู้จากประสบการณ์ ครูพักลักจำมาจากรุ่นพี่ๆ”

“ให้น้ำหนักว่าความรู้ส่วนใหญ่เกิดจาก ประสบการณ์จากการทำงานที่ผ่านมาร้อยละ 50 รองลงมาคือ อ่านฎีกา”

“คดีสำคัญแต่สอนน้อย ตำรวจเราตอมนอยู่โรงเรียนสอนน้อยมาก ต้องสอนให้มากกว่านี้ แต่ตอมนอยู่โรงพัก คดีที่มากที่สุดคือ คดีจราจร และคดีจราจรก็เป็นคดีที่ร้องเรียนมากที่สุด เพราะต่างคนต่างคิดว่าตนเองถูก ควรเพิ่มหลักสูตรจราจรให้มีการอบรมมากขึ้น”

“แหล่งความรู้ ทำตามๆกันมา พี่สอนมา มันจะดีได้อย่างไร”

“ความรู้ในการตรวจที่เกิดเหตุที่เรียนมาจากโรงเรียนนายร้อยไม่พอนะ เพราะเรียนมาอย่างฉาบฉวย ต่อมาเรียนรู้จากพี่เลี้ยง ถ้าเราอยู่เวรคนเดียว ไม่มีพี่เลี้ยง เราก็ใช้ความรู้ของเรา 80 เปอร์เซ็นต์ ถามจากเพื่อนร่วมงาน ผู้บังคับบัญชา 20 เปอร์เซ็นต์”

“ดูกฎหมาย ดูคำพิพากษาย้อนหลัง ซึ่งมันก็ขึ้นอยู่กับพนักงานสอบสวนแต่ละคน”

“เขาให้เราเรียนเพิ่มแค่คดีอาญา ผมไม่เคยได้รับการอบรมในคดีจราจรเลย”

“ถ้าใครมีพรรคพวกดีหน่อย มีลูกพี่ดีหน่อยก็พอไปได้ มีคนแนะนำ”

จะเห็นได้ว่าเสียงสะท้อนของผู้ให้ข้อมูลหลักเรียกร้องการสนับสนุนความรู้ที่มีการส่งเสริมสนับสนุนอย่างเป็นระบบ เป็นทางการและต่อเนื่อง ทำให้เกิดการตั้งคำถามต่อการพัฒนาไปสู่ความเป็นมืออาชีพที่แท้จริงของตำรวจไทยในบริบทของการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเป็นธรรม และการแก้ไขป้องกัน อบถ. ให้ประสบผลสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพที่ควรจะต้องดำเนินการปฏิรูปให้เกิดขึ้นอย่างเร่งด่วนด้วยเช่นกัน

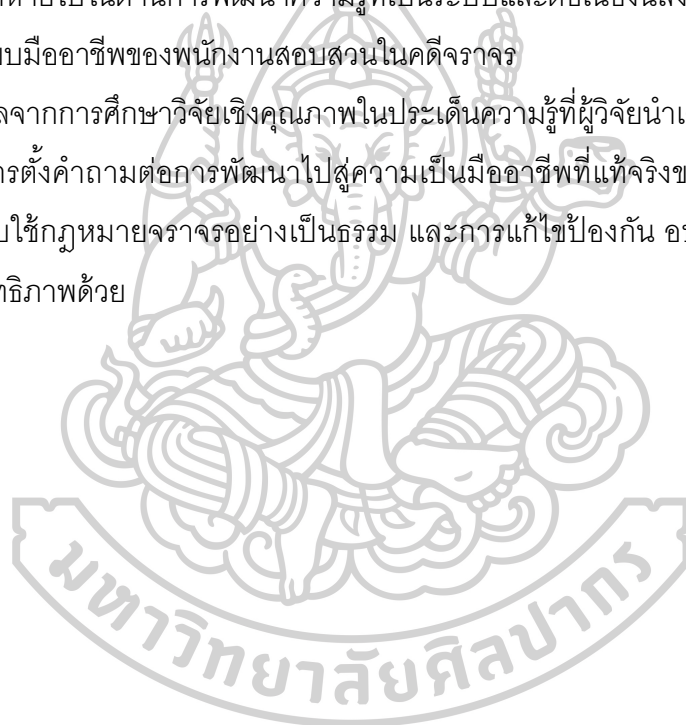
ผลงานวิจัยครั้งนี้สรุปได้ว่า พนักงานสอบสวนไม่สามารถให้นิยามความหมายการทำงานในบริบทของการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรว่ามีความเป็นมืออาชีพได้ เนื่องมาเหตุผลสำคัญ 4 ประการคือ

ผลงานวิจัยครั้งนี้สรุปได้ว่า พนักงานสอบสวนไม่สามารถให้นิยามความหมายการทำงาน
ในบริบทของการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรว่าเป็นมืออาชีพได้
เนื่องมาเหตุผลสำคัญ 4 ประการคือ

- 1) การจำเป็นต้องพึ่งพาการทำงานของผู้เชี่ยวชาญอื่นในการทำงาน
- 2) การรับรู้ต่อการตั้งคำถามเรื่องความเชื่อถือได้ของบุคคลที่เกี่ยวข้อง
- 3) การทำงานที่ขาดแคลนปัจจัยสนับสนุนในการทำงาน
- 4) การได้รับการส่งเสริมพัฒนาความรู้ที่ไม่เป็นระบบและขาดความต่อเนื่อง

ทั้งนี้ พนักงานสอบสวนมีทัศนะว่าพวกเขาต้องการรับการสนับสนุนอย่างมากในประเด็นที่
4 ซึ่งการขาดหายไปในด้านการพัฒนาความรู้ที่เป็นระบบและต่อเนื่องนี้ส่งผลกระทบต่อ
การทำงานแบบมืออาชีพของพนักงานสอบสวนในคดีจราจร

ข้อมูลจากการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพในประเด็นความรู้ที่ผู้วิจัยนำเสนอในส่วนนี้เป็นข้อมูล
ที่สำคัญในการตั้งคำถามต่อการพัฒนาไปสู่ความเป็นมืออาชีพที่แท้จริงของตำรวจไทยในบริบท
ของการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างเป็นธรรม และการแก้ไขป้องกัน อบถ. ให้ประสบผลสำเร็จ
อย่างมีประสิทธิภาพด้วย



เมื่อทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพแล้วนั้น ผู้วิจัยสามารถกำหนดตัวแปรอิสระและตัวแปรตามในการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณเพื่อทำการศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการพยากรณ์สมรรถนะในการสอบสวนคดีจราจรของตำรวจไทยได้ดังนี้

กรอบแนวคิดการวิจัยเชิงปริมาณ

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



ส่วนที่ 2 อิทธิพลของปัจจัยเชิงพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานในคดี
จรรยาจร

ตารางที่ 23 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของอายุการทำงาน
(n = 400)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ (%)	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
อายุการทำงาน min = 1 max = 30			7.91	6.00
1 - 6 ปี	250	62.50		
7 - 12 ปี	83	20.75		
13 - 18 ปี	33	8.25		
19 - 24 ปี	16	4		
25 - 30 ปี	18	4.5		

จากตารางที่ 23 พบว่าพนักงานสอบสวนมีอายุการทำงานในคดีจรรยาจรเฉลี่ย 7.91 ปีเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 62.50 มีอายุการทำงานอยู่ในช่วง 1-6 ปี

ตารางที่ 24 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของประสบการณ์ทำงาน คดีจราจรที่มีคนตาย(n = 400)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ (%)	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.)
ประสบการณ์ทำงานคดีจราจรที่มีคนตาย min = 0 max = 700			23.03	50.72
0 - 10 คดี	224	56		
11 - 20 คดี	80	20		
21 - 30 คดี	31	7.75		
31 - 40 คดี	22	5.5		
มากกว่า 40 คดี	43	10.75		

จากตารางที่ 24 พบว่า พนักงานสอบสวนมีประสบการณ์ทำงานคดีจราจรที่มีคนตายเฉลี่ย 23.04 คดี และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 56 มีประสบการณ์ทำงานคดีจราจรที่มีคนตายอยู่ในช่วง 0 - 10 คดี

ตารางที่ 25 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความรู้ในการแสวงหา
 พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร (n = 400)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ (%)	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานฯ คดีจราจร			36.58	5.99
ดีมาก (มากกว่า 42 คะแนน)	42	10.50		
ดี (35 - 42 คะแนน)	221	55.25		
ปานกลาง (27 - 34 คะแนน)	114	28.5		
น้อย (19 - 26 คะแนน)	22	5.5		
น้อยมาก (10 - 18 คะแนน)	1	0.25		

จากตารางที่ 25 พบว่า พนักงานสอบสวนมีคะแนนความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทาง
 นิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรเฉลี่ย 36.58 และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่
 คิดเป็นร้อยละ 55.25 มีความรู้อยู่ในระดับดี (35 - 42)

ตารางที่ 26 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยสนับสนุน
การสอบสวนคดีจราจร(n = 400)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ (%)	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
ปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจร			24.82	4.65
มากที่สุด (มากกว่า 37 คะแนน)	2	0.5		
มาก (31 - 37 คะแนน)	34	8.5		
ปานกลาง (24 - 30 คะแนน)	200	50		
น้อย (17 - 23 คะแนน)	139	34.75		
น้อยที่สุด (9 - 16 คะแนน)	25	6.25		
1) ปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจร ด้านปัจจัยสนับสนุนทางสังคม			12.56	2.92
มากที่สุด (มากกว่า 20 คะแนน)	2	0.5		
มาก (17 - 20 คะแนน)	41	10.25		
ปานกลาง (13 - 16 คะแนน)	154	38.5		
น้อย (9 - 12 คะแนน)	190	47.5		
น้อยที่สุด (5 - 8 คะแนน)	13	3.25		

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ (%)	ค่าเฉลี่ย (x̄)	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
2) ปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจรทางกฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจราจร			12.26	2.5
มากที่สุด (มากกว่า 15 คะแนน)	57	14.25		
มาก (13 - 15 คะแนน)	129	32.25		
ปานกลาง (10 - 12 คะแนน)	163	40.75		
น้อย (7 - 9 คะแนน)	42	10.50		
น้อยที่สุด (4 - 6 คะแนน)	9	2.25		

จากตารางที่ 26 พบว่า พนักงานสอบสวนมีความคิดเห็นต่อความเพียงพอของปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจรอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 24.82) และ เมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 34.75มีความเห็นอยู่ในระดับน้อย(17 - 23)

เมื่อพิจารณาความคิดเห็นต่อความเพียงพอของปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจรในรายด้าน พบว่า

1) ด้านทางสังคม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย(ค่าเฉลี่ย12.56) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 47.5 มีความเห็นว่า อยู่ในระดับน้อย (9 - 12)

2) ด้านกฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจราจร มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 12.26) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 40.75 มีความเห็นว่าอยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 10 - 12)

ตารางที่ 27 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร(n = 400)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ (%)	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร			4.15	3.18
สูงมาก (10 - 12 คะแนน)	-	-		
สูง (7 - 9 คะแนน)	139	34.75		
ปานกลาง (4 - 6 คะแนน)	119	29.75		
ต่ำ (1 - 3 คะแนน)	4	1		
ต่ำมาก (0 คะแนน)	138	34.5		
1) ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้าน พฤติกรรมเสี่ยงอันตราย			1.93	1.42
สูง (3 คะแนน)	249	62.25		
ปานกลาง (2 คะแนน)	11	2.75		
ต่ำ (1 คะแนน)	2	0.5		
ต่ำมาก (0 คะแนน)	138	34.5		

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ (%)	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน (S.D.)
2) ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ คดีจราจร ด้าน สภาพรถที่เสี่ยงอันตราย			0.04	0.26
สูง (3 คะแนน)	-	-		
ปานกลาง (2 คะแนน)	5	1.25		
ต่ำ (1 คะแนน)	7	1.75		
ต่ำมาก (0 คะแนน)	388	97		
3) ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ คดีจราจร ด้าน สภาพถนนที่เสี่ยงอันตราย			1.10	0.97
ระดับสูง (3 คะแนน)	27	6.75		
ระดับปานกลาง (2 คะแนน)	126	31.50		
ระดับต่ำ (1 คะแนน)	105	26.25		
ต่ำมาก (0 คะแนน)	142	35.5		
4) ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์	400		1.08	0.98

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ (%)	ค่าเฉลี่ย (\bar{X})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
คดีจราจร				
ด้าน สภาพแวดล้อมที่เสี่ยงอันตราย				
สูง (3 คะแนน)	32	8		
ปานกลาง (2 คะแนน)	114	28.5		
ต่ำ (1 คะแนน)	108	27.0		
ต่ำมาก (0 คะแนน)	146	36.5		

จากตารางที่ 27 พบว่า พนักงานสอบสวนมีผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 4.15) และเมื่อพิจารณาในรายด้านพบว่า

1. ด้านพฤติกรรมเสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 1.93) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 62.25 มีผลสัมฤทธิ์อยู่ระดับ 3 คะแนน
2. ด้านสภาพรถที่เสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับควรปรับปรุง (ค่าเฉลี่ย .04) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่าพนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 97 มีผลสัมฤทธิ์อยู่ระดับ 0 คะแนน
3. ด้านสภาพถนนที่เสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับต่ำ (ค่าเฉลี่ย 1.10) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 35.5 มีผลสัมฤทธิ์อยู่ระดับ 0 คะแนน
4. ด้านสภาพแวดล้อมที่เสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับต่ำ (ค่าเฉลี่ย 1.08) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่าพนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 36.5 มีผลสัมฤทธิ์อยู่ระดับ 0 คะแนน

ตารางที่ 28 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของสมรรถนะในการ
แสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร (n = 400)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ (%)	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร			112.10	16.02
ระดับสูง (มากกว่า 114 คะแนน)	196	49		
ระดับปานกลาง (73 - 114 คะแนน)	198	49.5		
ระดับต่ำ (3 - 72 คะแนน)	6	1.5		
1) สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการประเมินสถานที่เกิดเหตุและสถานการณ์เบื้องต้นก่อนตรวจที่เกิดเหตุ			14.38	2.17
ระดับสูง (มากกว่า 15 คะแนน)	142	35.5		
ระดับปานกลาง (10 - 15 คะแนน)	252	63		
ระดับต่ำ (4 - 9 คะแนน)	6	1.5		
2) สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการวินิจฉัยลักษณะและสาเหตุการชนของรถคู่กรณี			55.10	7.79

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ (%)	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
ระดับสูง (มากกว่า 54 คะแนน)	240	60		
ระดับปานกลาง (35 - 54 คะแนน)	154	38.5		
ระดับต่ำ (15 - 34 คะแนน)	6	1.5		
3) สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานในบริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างปลอดภัย			10.28	1.88
ระดับสูง (มากกว่า 13 คะแนน)	12	3		
ระดับปานกลาง (10 - 13 คะแนน)	245	61.25		
ระดับต่ำ (3 - 9 คะแนน)	143	35.75		
4) สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้อยู่ในสภาพเดิมมากที่สุด			10.42	1.86
ระดับสูง (มากกว่า 13 คะแนน)	16	4		
ระดับปานกลาง (10 - 13 คะแนน)	261	65.25		
ระดับต่ำ (3 - 9 คะแนน)	123	30.75		

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ (%)	ค่าเฉลี่ย (\bar{x})	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)
5) สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการถ่ายภาพเพื่อแสดงให้เห็นและเข้าใจสอดคล้องกับแนววินิจฉัยเบื้องต้น			14.96	2.28
ระดับสูง (มากกว่า 15 คะแนน)	186	46.5		
ระดับปานกลาง (10 - 15 คะแนน)	206	51.5		
ระดับต่ำ (4 - 9 คะแนน)	8	2		
6) สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการคัดเลือกและบรรจุพยานวัตถุในภาชนะที่เหมาะสมเพื่อนำส่งให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจพิสูจน์			6.96	1.29
ระดับสูง (มากกว่า 7 คะแนน)	164	41		
ระดับปานกลาง (5 - 7 คะแนน)	218	54.5		
ระดับต่ำ (2 - 4 คะแนน)	18	4.5		

จากตารางที่ 28 พบว่า พนักงานสอบสวนมีสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 112.10) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 49.5 อยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 73 - 114) และเมื่อพิจารณารายด้านพบว่า

1. ด้านความสามารถในการประเมินสถานที่เกิดเหตุและสถานการณ์เบื้องต้นก่อนตรวจที่เกิดเหตุอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 14.38) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 63 อยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 10 - 15)

2. ด้านความสามารถในการวินิจฉัยลักษณะและสาเหตุการชนของรถคู่กรณีอยู่ในระดับดี (ค่าเฉลี่ย 55.10) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 38.5 อยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 35 - 54)

3. ด้านความสามารถในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานในบริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 10.28) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 61.25 อยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 10 - 13)

4. ด้านความสามารถในการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้อยู่ในสภาพเดิมมากที่สุดอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 10.42) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 65.25 อยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 10 - 13)

5. ด้านความสามารถในการถ่ายภาพเพื่อแสดงให้เห็นและเข้าใจสอดคล้องกับแนววินิจฉัยเบื้องต้นอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 14.96) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 51.5 อยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 10 - 15)

6. ด้านความสามารถในการคัดเลือกและบรรจุพยานวัตถุในภาชนะที่เหมาะสมเพื่อนำส่งให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจพิสูจน์ อยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 6.96) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 54.5 อยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 5 - 7)

ตารางที่ 29 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบ Stepwise ในการพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวน(n = 400)

ตัวแปรอิสระ(ตัวพยากรณ์)	b	Beta	t- value	p value
ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานฯ คดีจราจร	2.237	0.837	27.147	0.000
อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจร	0.298	-0.111	-3.615	0.000
ค่าคงที่	32.647			
R = .810 R ² = .657 F= 379.730		p value < 0.001		

จากตารางที่ 29 พบว่า มีตัวแปรความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร และ อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจรที่ร่วมกันทำนายสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวนได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p value < 0.001) ซึ่งตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายการผันแปรสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรได้ร้อยละ 65.7 (R² = .657) สามารถเขียน

- สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบได้ ดังต่อไปนี้
(สมรรถนะ) = 32.647 + 2.237 (ความรู้) - .298 (อายุการทำงาน)

- สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานได้ดังต่อไปนี้
 $Z_{\text{สมรรถนะ}} = .837 (Z_{\text{ความรู้}}) - .111 (Z_{\text{อายุการทำงาน}})$

ตารางที่ 30 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบ Stepwise ในการพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการประเมินสถานที่เกิดเหตุและสถานการณ์เบื้องต้นก่อนตรวจที่เกิดเหตุ (n = 400)

ตัวแปรอิสระ(ตัวพยากรณ์)	b	Beta	t- value	p value
ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจร	0.293	0.811	24.859	0.000
อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจร	-0.041	-0.113	-3.468	0.001
ค่าคงที่	3.969			
R = .785 R ² = .615 F= 317.702		p value < 0.001		

จากตารางที่ 30 พบว่าตัวแปรความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร และ อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจรที่ร่วมกันทำนายสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร

ด้านความสามารถในการประเมินสถานที่เกิดเหตุและสถานการณ์เบื้องต้นก่อนตรวจที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวนได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p value < 0.001) ซึ่งตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายการผันแปรสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ได้ร้อยละ 61.5 (R² = .615) สามารถเขียน

1. สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบได้ ดังต่อไปนี้
(สมรรถนะ) = 3.969 + .293 (ความรู้) - .041 (อายุการทำงาน)
2. สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานได้ ดังต่อไปนี้
 $Z_{\text{สมรรถนะ}} = .811 (Z_{\text{ความรู้}}) - .113 (Z_{\text{อายุการทำงาน}})$

ตารางที่ 31 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบ Stepwise ในการพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการวินิจฉัยลักษณะและสาเหตุการชนของรถคู่กรณี (n = 400)

ตัวแปรอิสระ(ตัวพยากรณ์)	b	Beta	t- value	p value
ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจร	1.052	0.810	24.886	0.000
อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจร	-0.127	-0.098	-3.012	0.003
ค่าคงที่	17.615			
R = .786 R ² = .618 F= 320.544		p value < 0.001		

จากตารางที่ 31 พบว่า มีตัวแปรความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร และ อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจรที่ร่วมกันทำนายในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวน

ด้านความสามารถในการวินิจฉัยลักษณะและสาเหตุการชนของรถคู่กรณีได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p value < 0.001) ซึ่งตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายการผันแปรสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรได้ร้อยละ 61.8 (R² = .618) สามารถเขียน

1. สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบได้ ดังต่อไปนี้
(สมรรถนะ) = 17.615 + 1.052 (ความรู้) - .127 (อายุการทำงาน)
2. สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานได้ ดังต่อไปนี้
 $Z_{\text{สมรรถนะ}} = .810 (Z_{\text{ความรู้}}) - .098 (Z_{\text{อายุการทำงาน}})$

ตารางที่ 32 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบ Stepwise ในการพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ ด้านความสามารถในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานในบริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างปลอดภัย (n = 400)

ตัวแปรอิสระ(ตัวพยากรณ์)	b	Beta	t- value	p value
ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานคดี จราจร	0.228	0.728	19.535	0.000
อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจร	-0.031	-0.098	-2.622	0.009
ค่าคงที่	2.173			
R = .705 R ² = .498 F= 196.560		p value < 0.001		

จากตารางที่ 32 พบว่า มีตัวแปรความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์

คดีจราจร และ อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจรที่ร่วมกันทำนายในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวน

ด้านความสามารถในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถ ปฏิบัติงานในบริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างปลอดภัยได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p value < 0.001) ซึ่งตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายการผันแปรสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรได้ร้อยละ 49.8 (R² = .498) สามารถเขียน

1. สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบได้ ดังต่อไปนี้

$$(\text{สมรรถนะ}) = 2.173 + .228 (\text{ความรู้}) - .031 (\text{อายุการทำงาน})$$

2. สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานได้ ดังต่อไปนี้

$$Z_{\text{สมรรถนะ}} = .728 (Z_{\text{ความรู้}}) - .098 (Z_{\text{อายุการทำงาน}})$$

ตารางที่ 33 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบ Stepwise ในการพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้อยู่ในสภาพเดิมมากที่สุด (n = 400)

ตัวแปรอิสระ(ตัวพยากรณ์)	b	Beta	t- value	p value
ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจร	0.233	0.752	20.690	0.000
อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจร	0.041	-0.134	-3.682	0.000
ค่าคงที่	2.227			
R = .723		R ² = .523	F = 217.533	p value < 0.001

จากตารางที่ 33 พบว่า มีตัวแปรความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร และ อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจรที่ร่วมกันทำนายในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวน

ด้านความสามารถในการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้อยู่ในสภาพเดิมมากที่สุดได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p value < 0.001) ซึ่งตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายการผันแปรสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรได้ร้อยละ 52.3 (R² = .523) สามารถเขียน

1. สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบได้ ดังต่อไปนี้
(สมรรถนะ) = 2.227 + .233 (ความรู้) - .041 (อายุการทำงาน)
2. สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานได้ดังต่อไปนี้
Zสมรรถนะ = .752 (Z_{ความรู้}) - .134 (Z_{อายุการทำงาน})

ตารางที่ 34 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบ Stepwise ในการพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการถ่ายภาพเพื่อ

ตัวแปรอิสระ(ตัวพยากรณ์)	b	Beta	t-value	p value
ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจร	0.276	0.725	19.384	0.000
อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจร	-0.034	-0.089	-2.386	0.017
ค่าคงที่	5.132			
R = .703 R ² = .495 F = 194.317 p value < 0.001				

แสดงให้เห็นและเข้าใจสอดคล้องกับแนววินิจจัยเบื้องต้น(n = 400)

จากตารางที่ 34 พบว่ามีตัวแปรความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร และ อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจรที่ร่วมกันทำนายในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวนด้านความสามารถในการถ่ายภาพเพื่อแสดงให้เห็นและเข้าใจสอดคล้องกับแนววินิจจัยเบื้องต้นได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p value < 0.001) ซึ่งตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายการผันแปรสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรได้ร้อยละ 49.5 (R² = .495) สามารถเขียน

1. สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบได้ ดังต่อไปนี้
(สมรรถนะ) = 5.132 + .276 (ความรู้) - .034 (อายุการทำงาน)
2. สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานได้ ดังต่อไปนี้
Zสมรรถนะ = .725 (Zความรู้) - .089 (Zอายุการทำงาน)

ตารางที่ 35 ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบ Stepwise ในการพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ด้านความสามารถในการคัดเลือกและบรรจุพยานวัตถุในภาชนะที่เหมาะสมเพื่อนำส่งให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจพิสูจน์ (n = 400)

ตัวแปรอิสระ(ตัวพยากรณ์)	b	Beta	t- value	p value
ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานคดีจราจร	0.153	0.711	18.590	0.000
อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจร	-0.023	-0.109	-2.841	0.005
ค่าคงที่	1.531			
R = .686 R ² = .471 F = 176.903		p value < 0.001		

จากตารางที่ 35 พบว่ามีตัวแปรความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร และ อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจรที่ร่วมกันทำนายในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวน

ด้านความสามารถในการคัดเลือกและบรรจุพยานวัตถุในภาชนะที่เหมาะสมเพื่อนำส่งให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจพิสูจน์ ได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (p value < 0.001) ซึ่งตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายการผันแปรสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรได้ร้อยละ 47.1 (R² = .471) สามารถเขียน

- สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบได้ ดังต่อไปนี้
(สมรรถนะ) = 1.531 + .153 (ความรู้) - .023 (อายุการทำงาน)
- สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานได้ ดังต่อไปนี้
Zสมรรถนะ = .711 (Z_{ความรู้}) - .109 (Z_{อายุการทำงาน})

ส่วนที่ 3 การอภิปรายผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยพบว่า พนักงานสอบสวนคดีจราจรมีอุปสรรคและปัญหาในการสอบสวนคดีจราจรหลายขั้นตอนและแต่ละขั้นตอนที่กว่าจำนวนการสอบสวนจะเสร็จสิ้นพอที่จะทราบข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่างๆอันเกี่ยวกับการเกิด อุบัติเหตุ. เพื่อที่จะรู้ตัวผู้กระทำผิดในการขับรถประมาท หรือส่วนของความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหาว่ามีมากหรือน้อยอย่างไร โดยพนักงานสอบสวนต้องรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิด เท่าที่สามารถจะทำได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญานั้นก็ยังมีอุปสรรคและปัญหาอยู่อีกในหลายประเด็นเช่นเดียวกัน นับแต่การตรวจสถานที่เกิดเหตุ อุบัติเหตุ. การสอบสวนคดี การทำสำนวนการสอบสวน และการสรุปความเห็นทางคดีว่าเห็นควรสั่งฟ้อง ไม่ฟ้อง หรืองดการสอบสวนของพนักงานสอบสวนในกรณีไม่รู้ตัวผู้กระทำผิดซึ่งล้วนมีผลกระทบต่อประสิทธิภาพ ความรวดเร็วและเป็นธรรมในการสอบสวนคดีจราจรของพนักงานสอบสวนทั้งสิ้น

1. **กรณีการตรวจสถานที่เกิดเหตุ อุบัติเหตุ.** เป็นขั้นตอนแรกที่พนักงานสอบสวนมีความเห็นว่ามีความมากที่สุด ซึ่งได้แก่

1) การขาดแคลนอุปกรณ์เครื่องมือที่สนับสนุนให้พนักงานสอบสวนใช้ในการตรวจสถานที่เกิดเหตุและแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ทุกชนิดเท่าที่สามารถทำได้ โดยขาดแคลนยานพาหนะพร้อมพนักงานขับรถที่สามารถบรรทุกอุปกรณ์เครื่องมือในการปฏิบัติงานและการป้องกันสถานที่เกิดเหตุให้ปลอดภัยจากการทำลายหรือเสื่อมสภาพของร่องรอยพยานหลักฐานและการเกิดอุบัติเหตุซ้ำจากการชนของรถคันอื่นด้วย

2) การขาดแคลนผู้ช่วยพนักงานสอบสวนที่ร่วมช่วยปฏิบัติงานหลายอย่างในบริเวณสถานที่เกิดเหตุ ได้แก่ การติดตั้งเครื่องหมาย หรือสัญญาณไฟจราจรรอบสถานที่เกิดเหตุเพื่อความปลอดภัยของพยานหลักฐานและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน การวัดระยะห่างของถนนและพยานวัตถุที่สำคัญ การถ่ายภาพร่องรอยและพยานหลักฐานต่างๆในบริเวณสถานที่เกิดเหตุ การเก็บรวบรวมพยานวัตถุเพื่อเป็นพยานหลักฐานและนำส่งตรวจพิสูจน์เปรียบเทียบให้แก่เจ้าหน้าที่กองพิสูจน์หลักฐาน การซักถามชื่อและที่อยู่ของพยานบุคคล การเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางในสถานที่เกิดเหตุออกจากถนน เป็นต้น

3) ความร่วมมือสนับสนุนการตรวจสถานที่เกิดเหตุที่สำคัญหรือที่พนักงานสอบสวนร้องขอด้วยความจำเป็นจากเจ้าหน้าที่กองพิสูจน์หลักฐานตำรวจมีน้อย และ ล่าช้า เนื่องจากปัญหาด้านกำลังพลของกองพิสูจน์หลักฐานตำรวจมีไม่เพียงพอกับจำนวนสถานีตำรวจในพื้นที่รับผิดชอบทั้งฝ่ายผู้เสียหายอื่นๆ เช่น การจัดไฟส่องสว่างที่มากพอต่อการปฏิบัติงานของทุกฝ่ายใน

บริเวณสถานที่เกิดเหตุ การตัดถ่างชิ้นส่วนของรถเพื่อนำผู้บาดเจ็บออกไปรักษาพยาบาล การตรวจ
ชั้นสูตรพลิกศพของแพทย์ในสถานที่เกิดเหตุ เป็นต้น

4) ไม่มีคำสั่ง ตร.เรื่อง การกำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งในสถานีตำรวจของงาน
จราจรที่ชัดเจนแน่นอนในการปฏิบัติงานร่วมกันกับพนักงานสอบสวนในการจัดการสถานที่เกิดเหตุ
อบถ. ซึ่งแตกต่างกับงานป้องกันปราบปรามที่ระบุไว้อย่างชัดเจน เช่น ให้หัวหน้างานจราจร
ปฏิบัติงาน ดังนี้

4.1) ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปรามในการควบคุมความสงบเรียบร้อย กรณีมี
เหตุพิเศษต่างๆ เช่น การจัดงานตามประเพณี และอื่นๆ

4.2) ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปรามเพื่อทำการตรวจค้นจับกุม เป็นต้น

5) ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงาน
สอบสวนโดยทั่วไปอยู่ในระดับปานกลางและต่ำทุกหัวข้อย่อยของการวัดสมรรถนะในการแสวงหา
พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร ยกเว้นหัวข้อการวินิจฉัยลักษณะและสาเหตุการชน
ของรถคู่กรณีที่อยู่ในระดับดีเพียงหัวข้อเดียว แต่เมื่อพิจารณาความถี่ของพนักงานสอบสวนส่วน
ใหญ่ที่มีสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรในหัวข้อนี้แล้วกลับ
อยู่ในระดับปานกลางเช่นเดิมถึงร้อยละ 38.5

2. กรณีการสอบสวนคดีจราจรและการป้องกัน อบถ.

กฎหมายพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 ระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี ว่า
ด้วยการสอบสวนคดีจราจรและคำสั่ง ตร. อื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนคดีจราจรยังมี
จุดบกพร่องที่ไม่ช่วยสนับสนุนพนักงานสอบสวนในการสอบสวนคดีจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ
รวดเร็ว และยุติธรรมต่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในคดีบางประเด็นที่สำคัญเท่าที่ควร รวมถึงลดจน
กระบวนการลดสถิติ อบถ. สถิติคนบาดเจ็บ และตายจาก อบถ. ในส่วนของงานตำรวจในภาพรวม
ทั้งประเทศ ซึ่งได้แก่

2.1. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กล่าวคือ

เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ประกอบด้วย 5 เหตุผล คือ

1) การคมนาคม และขนส่งทางบกได้เจริญก้าวหน้าขยายตัวไปทั่วประเทศ และเชื่อมโยง
ไปยังประเทศใกล้เคียง

2) จำนวนยานพาหนะในท้องถนนและทางหลวงได้ทวีจำนวนขึ้นเป็นลำดับ

3) การเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาว่าด้วย การจราจรทางถนนและพิธีสารว่าด้วย
เครื่องหมายและสัญญาณ

4) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2437 ฉบับเดิมใช้มานานมากกว่า 40 ปีแล้ว ไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจรและจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นในขณะนั้น

5) เพื่อความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน

ซึ่งเหตุผลเรื่องความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนจาก อบถ. นั้น ได้มีการบัญญัติเป็นเนื้อหาในมาตราส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดอยู่แล้ว เพื่อให้การใช้รถใช้ถนนไม่เกิด อุบัติเหตุและสภาพการจราจรไม่ติดขัดซึ่งเป็นลักษณะของการป้องกัน โดยสันนิษฐานว่าคนใช้รถใช้ถนนทุกคนหรือส่วนใหญ่จะปฏิบัติตามกฎหมายนี้ และมีบทบัญญัติในลักษณะ 19 เรื่อง บทกำหนดโทษ สำหรับระวางโทษคนที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายในมาตราต่างๆด้วย ซึ่ง ได้แก่ การปรับเป็นเงิน จำคุก และยึด สังกักใช้ หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ ฟ้องเรียกค่าเสียหาย และใช้วิธีการปกครองต่างๆ

ทั้งนี้ เพื่อให้คนใช้รถใช้ถนนเกิดความเกรงกลัวไม่กล้ากระทำความผิด แต่ในความเป็นจริงแล้ว คนใช้รถใช้ถนนในประเทศไทยยังมีวินัยจราจรน้อย และมีคนฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายนี้อยู่ เป็นจำนวนมาก จนเป็นเหตุให้เกิด อบถ. และมีสถิติคนตายในอัตราที่สูงมากติดอันดับต้นของประเทศทั้งหมดในโลกในปัจจุบัน โดยเป็นระยะเวลาเกือบ 40 ปีเช่นกันที่กฎหมายฉบับนี้ได้มีการแก้ไขปรับปรุงครั้งใหญ่แต่ก็ยังมีเพียงมาตราเดียวใน 163 มาตราของพระราชบัญญัติฉบับนี้ที่บัญญัติเกี่ยวกับเรื่อง อุบัติเหตุทางถนน ในลักษณะที่ 9 มาตรา 78 ซึ่งกำหนดไว้ ดังนี้ :-

ผู้ใดขับรถหรือควบคุมสัตว์ในทางซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินของผู้อื่นไม่ว่าจะเป็นความผิดของผู้ขับขี่ หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หรือไม่ก็ตาม ต้องหยุดรถ หรือสัตว์ และให้ความช่วยเหลือตามสมควร และพร้อมทั้งแสดงตัวและแจ้งเหตุต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ที่ใกล้เคียงทันที กับต้องแจ้งชื่อตัว ชื่อสกุล และที่อยู่ของตนและหมายเลขทะเบียนรถแก่ผู้ได้รับความเสียหายด้วย

ในกรณีที่ผู้ขับขี่หรือผู้ขี่หรือควบคุมสัตว์หลบหนีไปหรือไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ ณ สถานที่เกิดเหตุ ให้สันนิษฐานว่าเป็นผู้กระทำความผิด และให้พนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจยึดรถคันที่ผู้ขับขี่หลบหนี หรือไม่แสดงตนว่าเป็นผู้ขับขี่ จนกว่าคดีถึงที่สุดหรือได้ตัวผู้ขับขี่

ถ้าเจ้าของหรือผู้ครอบครองไม่แสดงตัวต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ภายในหกเดือนนับแต่วันเกิดเหตุ ให้ถือว่ารถนั้นเป็นทรัพย์สินซึ่งได้ใช้ในการกระทำความผิดหรือเกี่ยวกับการกระทำความผิด และให้ตกเป็นของรัฐ

ซึ่งผู้วิจัได้พิจารณาแล้ว เห็นว่ายังไม่เหมาะสมและสอดคล้องกับสถานการณ์ด้านความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชนด้วยเหตุผล คือ

1) การควบคุมสัตว์ในทางในปัจจุบันมีน้อยมาก หรือไม่มีเลยในถนนที่ใช้สัญจรตามปกติที่ไม่ใช่ชนบททางไกล

2) กำหนดให้คนขับขี่แต่เพียงฝ่ายเดียวปฏิบัติ เมื่อขับรถชนคน หรือทรัพย์สินของผู้อื่นในเรื่องการหยุดรถ ให้ความช่วยเหลือตามสมควร แสดงตัว และแจ้งเหตุต่อตำรวจ ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ที่ใกล้เคียงและคู่กรณี เป็นต้น แต่ไม่ได้กำหนดบทบาทหน้าที่อื่นของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถที่เกิดอุบัติเหตุ.ที่น่าจะจำเป็นเร่งด่วน หรือให้ฝ่ายอื่นที่ไม่ใช่คนขับขี่ร่วมดำเนินการเพื่อสนับสนุนการป้องกันเหตุ อุบัติ.นี้มีให้เป็นสิ่งกีดขวางบนถนนที่อาจเป็นสาเหตุทำให้เกิด อุบัติ.ซ้ำเลย เช่น การแสดงเครื่องหมาย หรือสัญญาณจราจรให้คนขับรถคันอื่นเห็นเพื่อให้ชะลอความเร็ว หรือหลีกเลี่ยงสถานที่เกิดเหตุหรือเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้นในระยะใกล้ที่เกิดเหตุ รวมทั้งการกำหนดหน้าที่ของตำรวจให้รีบเข้าช่วยเหลือคนบาดเจ็บ ป้องกันสถานที่เกิดเหตุให้ปลอดภัยและตรวจหาสาเหตุการเกิด อุบัติ.ที่ถูกต้อง แน่นนอนเพื่อใช้เป็นแนวทางป้องกัน แล้วรีบจัดการจราจรให้คืนสภาพปกติโดยเร็วต่อไป เป็นต้น

2.2 ระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี กล่าวคือ

2.2.1 คดีจราจรเป็นคดีที่ประมวลระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีกำหนดให้พนักงานสอบสวนทำแผนที่สังเขปแสดงสถานที่เกิดเหตุประกอบการสอบสวนแนบสำนวนเสมอทุกคดี และหากต้องการความแน่นอนยิ่งขึ้นในการพิสูจน์ลักษณะการชน และสาเหตุการชนในคดีต้องให้เจ้าหน้าที่วิทยาการตำรวจกองพิสูจน์หลักฐาน หรือนิติเวชของโรงพยาบาลเข้าช่วยเหลือด้วยในกรณีมีคนตายในการตรวจสถานที่เกิดเหตุทุกขั้นตอนการปฏิบัติตาม ลักษณะที่ 18 บทที่ 3 ข้อ 498, 499 ดังนี้

ข้อ 498 เมื่อมีเหตุเกี่ยวกับความผิดในการขับรถเกิดขึ้น ให้พนักงานสอบสวนรีบไปสืบสวนสอบสวนยังสถานที่เกิดเหตุทันที เพื่อหาพยานหลักฐานและทำแผนที่เกิดเหตุไว้ประกอบคดี แล้วจัดการเคลื่อนย้ายรถที่ชนกับสิ่งอื่นใดอย่าให้กีดขวางการจราจร

ข้อ 499 ให้วัดถนนและทำแผนที่สังเขปที่เกิดเหตุ โดยการชี้สถานที่และทางเดินรถของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง พร้อมด้วยพยานผู้ประสบเหตุ (ถ้ามี) แล้วจดบันทึกไว้ แม้ต่างฝ่ายจะชี้ไม่ตรงกันก็ให้บันทึกไปตามนั้นไว้ประกอบสำนวนการสอบสวน ให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องลงนามรับรองไว้ในแผนที่สังเขปพร้อมด้วยพนักงานสอบสวนผู้ทำแผนที่สังเขปด้วย หากชี้ไม่ตรงกันผิดกันอย่างไร ให้หมายเหตุไว้ในแผนที่ให้ชัดเจน ในกรณีที่ไม่ได้ตัวผู้กระทำผิด ให้ผู้เสียหายหรือพยานที่รู้เห็นลงนามรับรองไว้ในแผนที่สังเขปด้วยเช่นเดียวกัน

การตรวจสถานที่เกิดเหตุเพื่อทำแผนที่สังเขปนี้ ให้ตรวจดูและวัดโดยละเอียด เช่น รถชนกันตรงไหน และรถฝ่ายใดไปหยุดเลยสถานที่ชน อยู่ในลักษณะใด ห่างจากที่ชนกันเท่าใด ถ้ากรณีชนบุคคล ผู้ถูกชนกระเด็นไปทางทิศใด ห่างไกลจุดชนแรกเท่าใด ฯลฯ เป็นต้น หรือพบเหตุอื่นๆ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการพิจารณาคดีก็ให้บันทึกการตรวจ หรือสามารถใส่ไว้ในแผนที่สังเขปได้ด้วยก็ยิ่งดี

แต่ในสภาพอดีตถึงปัจจุบัน เจ้าหน้าที่กองพิสูจน์หลักฐานและชั้นสูตรพลิกศพมีจำนวนน้อยมาก กล่าวคือภายในหนึ่ง ภ.จว.มีชุดเวรปฏิบัติงานอยู่เพียง 1 ชุด ต่อ สภ.ภายใน ภ.จว. 10 - 25 สถานี รวมทั้งยังต้องรับผิดชอบร่วมตรวจที่เกิดเหตุในคดีอาญาต่างๆที่เกิดขึ้นกับพนักงานสอบสวนในทุกประเภทคดีที่ไม่ใช่คดีจราจรเพียงประเภทเดียวอีกด้วย

พนักงานสอบสวนที่ต้องไปตรวจที่เกิดเหตุเองก็มีปัจจัยสนับสนุนไม่เพียงพอ นับแต่พาหนะในการเดินทางไปสถานที่เกิดเหตุ เจ้าหน้าที่ผู้ช่วยปฏิบัติงาน และอุปกรณ์เครื่องมือในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ รวมทั้งการร่วมตรวจสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่กองพิสูจน์หลักฐาน ในขณะที่พนักงานสอบสวนจำเป็นจะต้องรับผิดชอบการตรวจสถานที่เกิดเหตุให้เสร็จสิ้นโดยเร็วอย่างครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ เนื่องจากการจราจรติดขัดจากสิ่งกีดขวางในสถานที่เกิดเหตุ และเสียงอันตรายที่จะเกิด อบรม เข้าในที่เกิดเหตุเดิมด้วยนั้น พนักงานสอบสวนไม่สามารถดำเนินการทุกอย่างให้มีประสิทธิภาพมากพอในทุกคดีแน่นอน จึงเป็นเหตุให้พนักงานสอบสวนมีสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ไม่เพียงพอที่จะทราบปัจจัยสาเหตุการเกิด อบรม. ได้อย่างครบถ้วน และถูกต้องในการวินิจฉัยสัดส่วนของปัจจัยสาเหตุด้านความประมาทของผู้ขับขี่ สภาพรถ สภาพถนน และสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการเกิด อบรม. เพื่อให้ศาลพิจารณาลงโทษผู้กระทำผิดได้อย่างยุติธรรมต่อทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้

2.2.2 ระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีกำหนดให้พนักงานสอบสวนรีบเดินทางไปตรวจสถานที่เกิดเหตุและสอบสวนคดีจราจรที่เกิดขึ้นในเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจ ซึ่งเป็นทางสาธารณะที่ประชาชนใช้ในการจราจรทั่วประเทศ ซึ่งทำให้พนักงานสอบสวนทราบพฤติการณ์หรือลักษณะการเกิด อบรม. ปัจจัยสาเหตุ และข้อมูลของรถ คนขับขี่หรือคนโดยสารของรถที่เกิด อบรม. มากที่สุดโดยบันทึกอยู่ในสำนวนการสอบสวนคดีจราจรที่จะต้องส่งให้พนักงานอัยการดำเนินการต่อไปตามกระบวนการยุติธรรม แต่ไม่มีระเบียบหรือคำสั่งใดที่ให้พนักงานสอบสวนจะต้องส่งข้อมูลรายละเอียดของ อบรม. ในคดีจราจรให้ฝ่ายจราจรเพื่อนำไปพิจารณาใช้ประโยชน์ในการแก้ไขและป้องกัน อบรม. และลดสถิติคนบาดเจ็บและตายจาก อบรม. ตามหน้าที่และความรับผิดชอบแต่อย่าง

ใด โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องปัจจัยสาเหตุการเกิด อบถ.ที่เป็นข้อมูลอันสำคัญยิ่งในการใช้ประโยชน์ เพื่อวางแผนการแก้ไขและป้องกัน อบถ.ที่ควรจะได้ผลมากที่สุด

2.3 คำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่ 537 / 2555 เรื่อง การกำหนดอำนาจหน้าที่ของ ตำแหน่งในสถานีตำรวจ กล่าวคือ

2.3.1 ภายในสถานีตำรวจกำหนดให้มีการแบ่งงานงานออกเป็น 5 งาน ได้แก่ งาน อำนาจการ งานป้องกันปราบปราม งานจราจร งานสืบสวนและงานสอบสวน ซึ่งมีข้าราชการ ตำรวจเฉพาะทางปฏิบัติงานในตำแหน่งระดับต่างๆโดยมีการเรียกชื่อตำแหน่งตรงตามชื่อของงาน เช่น สารวัตรป้องกันปราบปราม สารวัตรจราจร สารวัตรสืบสวน เป็นต้น เพื่อเป็นการแบ่งลักษณะ งานในสถานีตำรวจให้ข้าราชการตำรวจปฏิบัติงานตามชื่อตำแหน่งดังกล่าว โดยมีอำนาจหน้าที่ และความรับผิดชอบที่แตกต่างกันไปอย่างครอบคลุมครบถ้วนในการรักษาความสงบเรียบร้อยใน สังคมของตำรวจ แต่ปรากฏว่าในเขตพื้นที่เกือบทั่วประเทศที่ไม่นับรวมกรุงเทพมหานครและอำเภอ เมืองหรืออำเภอใหญ่ที่สำคัญของทุกจังหวัด สำนักงานตำรวจแห่งชาติยังไม่ได้กำหนดอำนาจ หน้าที่ของตำแหน่งสารวัตรจราจรในสถานีตำรวจ แต่กำหนดโอนฝากให้เป็นอำนาจหน้าที่ที่เพิ่มขึ้น แก่สารวัตรป้องกันปราบปรามแทน ด้วยการพิจารณาเหตุผลความจำเป็นเรื่องปัญหาการจราจร ติดขัดบนถนนในเขตพื้นที่เมืองหรือชุมชนหนาแน่นเป็นหลักเพียงประเด็นเดียว ซึ่งผู้วิจัยพิจารณา ว่าหน้าที่และความรับผิดชอบหลักสำคัญของงานจราจรในสถานีตำรวจคือ การอำนวยความสะดวก สะดวกและความปลอดภัยบนถนนในเขตพื้นที่รับผิดชอบด้วย ซึ่งสอดคล้องกับเจตนารมณ์ของการ ออกกฎหมายพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่มุ่งด้านความสะดวกของสภาพการจราจร และความปลอดภัยในชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนในการใช้รถใช้ถนนเป็นสำคัญ

ดังนั้น เมื่อพิจารณาถึงภาระงานจราจรที่โอนเพิ่มให้ฝ่ายป้องกันปราบปรามที่มีความ รับผิดชอบเรื่องอาชญากรรมทั่วทั้งเขตพื้นที่ ซึ่งเป็นภาระงานที่หนักและยากที่จะประสบ ความสำเร็จได้ง่ายแล้ว จึงเป็นการยากที่ฝ่ายป้องกันปราบปรามซึ่งเชี่ยวชาญงานอาชญากรรมจะ ปฏิบัติงานจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการป้องกันชีวิต และทรัพย์สินของประชาชนคนใช้รถใช้ถนนจากปัญหาอุบัติเหตุจราจรไปพร้อมกับภาระงานด้าน ป้องกันปราบปรามอาชญากรรม

นอกจากปัญหาเรื่องภาระงานที่มากเกินไปและมีลักษณะงานที่แตกต่างกันอย่างมากมาย ยังมีปัญหาเรื่องความขาดแคลนกำลังพลผู้ปฏิบัติงานจราจรอีกด้วย เนื่องจาก ฝ่ายป้องกัน ปราบปรามย่อมจัดแบ่งกำลังพลให้แก่งานฝ่ายป้องกันปราบปราม ซึ่งเป็นงานหลักตามอำนาจ หน้าที่และชื่อเรียกโดยตรงให้พอเพียง และไม่เกิดความเสียหายต่อความสำเร็จในงานของตนเป็น

อันดับแรกก่อน ในขณะที่งานจรรยาเป็นงานฝาก จึงได้รับการจัดสรรกำลังพลผู้ปฏิบัติงานจำนวนน้อย ซึ่งมีผลต่อเนื่องโดยตรงต่อความสำเร็จในการลดสถิติ อบถ. และป้องกันชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนจาก อบถ. อย่างมีประสิทธิภาพในภาพรวมทั้งประเทศจากอดีตจนถึงปัจจุบันและอนาคต หากยังไม่มี การปรับปรุงแก้ไขโครงสร้างและกระบวนการป้องกัน อบถ. ของประเทศในทุกส่วน โดยเฉพาะในส่วนของงานตำรวจที่นับเป็นกระบวนการแรกของการแก้ไขป้องกัน อบถ. และลดสถิติคนบาดเจ็บและตายจาก อบถ. ของประเทศลงให้เหลือน้อยที่สุด

2.3.2 กรณีเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร และอำเภอเมืองหรืออำเภอใหญ่ที่สำคัญของจังหวัด คำสั่ง ตร. ที่ 537/2555 เรื่องการกำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งในสถานีตำรวจในงานจรรยา กำหนดให้รอง ผกก.จร. หรือ สว.จร. เป็นหัวหน้างานจรรยา รวมทั้งเขตพื้นที่อื่นนอกเขตกรุงเทพมหานคร หรือนอกอำเภอเมือง หรือ อำเภอใหญ่ของจังหวัดที่ไม่ได้กำหนดตำแหน่งให้มีรอง ผกก.จร. หรือ สว.จร. และให้ฝ่ายป้องกันปราบปรามปฏิบัติงานเป็นหัวหน้าจรรยาแทนหน้ามีหน้าที่ ดังนี้

เป็นหัวหน้าผู้ปฏิบัติงานจรรยา รับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานด้านจรรยา วางแผน อำนวยการ สั่งการ ควบคุม ดูแล ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลงานด้านการควบคุมจรรยา จัดการ และบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจรรยา รวมทั้งงานจรรยาตามโครงการพระราชดำริ และงานที่มีลักษณะเกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบของงานนี้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาด้านการจรรยา ตลอดจนพื้นที่ที่มีการจรรยาต่อเนื่องกัน โดยจำแนกออกเป็นงานต่างๆ อาทิเช่น

- 1) งานควบคุม ดูแล ให้คำปรึกษาแนะนำ ตลอดจนการปรับปรุงแก้ไขการปฏิบัติงานของผู้ใต้บังคับบัญชาในงานจรรยา
- 2) งานวางแผนจัดการและควบคุมการจรรยา ตลอดจนจัดทำแผนที่จรรยาของพื้นที่รับผิดชอบ และของพื้นที่ที่มีการจรรยาต่อเนื่องกัน
- 3) งานศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจรรยา และ นำวิทยาการต่างๆมาใช้ในการงานจรรยา
- 4) งานให้ความรู้และการศึกษาอบรมผู้ปฏิบัติหน้าที่จรรยา
- 5) งานสอดส่อง ตรวจสอบตรา แนะนำ ให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎหมายระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับเกี่ยวกับการจรรยา
- 6) งานเก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสาร หรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดและการควบคุมการจรรยา

ซึ่งจะเห็นได้ว่าคำสั่ง ตร.ดังกล่าวกำหนดอำนาจหน้าที่เพียงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหา ด้านการอำนวยความสะดวกจราจรให้สะดวกเท่านั้น ไม่ได้กำหนดความรับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน จราจรด้านความปลอดภัยแก่ชีวิต ร่างกายและทรัพย์สินของประชาชนคนใช้รถใช้ถนนตาม เจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แต่อย่างใด จึงทำให้ฝ่ายจราจรไม่เก็บ รวบรวมสถิติข้อมูล อบถ.จากพนักงานสอบสวนเพื่อศึกษา วิเคราะห์การแก้ไขและป้องกัน อบถ. และลดสถิติคนบาดเจ็บและตายจาก อบถ.ของประชาชนที่เป็นความเสียหายร้ายแรงยิ่งของประเทศ

2.3.3 ในหน้าที่ส่วนของตำแหน่งหัวหน้าสถานีตำรวจซึ่งคำสั่ง ตร.ดังกล่าว กำหนดให้มี หน้าที่รับผิดชอบในการวางแผน อำนาจการ สั่งการ ควบคุม กำกับ ดูแล ปกครองบังคับบัญชา ตรวจสอบติดตามและประเมินผล ตลอดจนการฝึกอบรมในทุงานของสถานีตำรวจเพื่อพัฒนาการ บริหาร การป้องกันปราบปรามอาชญากรรม บริการทางสังคม ชุมชนและมวลชนสัมพันธ์ งาน พิเศษ งานความมั่นคง และงานอื่นๆ ด้วยนั้น มุ่งเน้นภัยจากอาชญากรรมแต่เพียงประการเดียว โดยไม่ได้ระบุนถึงภัยจากอุบัติเหตุจราจรบนท้องถนนที่ทำให้ประชาชนทั้งประเทศได้รับบาดเจ็บ หรือ ตาย และได้รับความเสียหายทางทรัพย์สินเป็นจำนวนมากต่อปีที่มีความสูญเสียมากกว่าภัย อาชญากรรมอีกด้วย

2.4 คำสั่ง ตร.ที่ 419/2556 เรื่องการอำนวยความสะดวกยุติธรรมในคดีอาญา การทำสำนวนการ สอบสวนและมาตรการควบคุม ตรวจสอบ เรงรัดการสอบสวนคดีอาญา กล่าวคือ

พนักงานสอบสวนเป็นข้าราชการตำรวจที่มีอำนาจหน้าที่และปฏิบัติตามกฎหมายวิธี พิจารณาความอาญาและระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี รวมทั้งคำสั่ง ตร.ที่ 419/2556 เรื่อง การ อำนวยความยุติธรรมในคดีอาญา การทำสำนวนการสอบสวนและมาตรการควบคุม ตรวจสอบ เรงรัดการสอบสวนคดีอาญาที่ออกคำสั่งเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2556 ด้วย

การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงการดำเนินงานของพนักงานสอบสวนในการสอบสวนคดีจราจร ซึ่งเป็นกระบวนการแรกของการป้องกัน อบถ.ให้มีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องแก้ไขปรับปรุง กฎหมาย ระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี และคำสั่ง ตร.ที่เกี่ยวกับการสอบสวนเป็นหลักสำคัญก่อน เป็นอันดับแรก

2.4.1 แบบพิมพ์บันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุเป็นคำสั่งหนึ่งที่สำคัญที่มีส่วนทำให้ พนักงานสอบสวนตรวจสถานที่เกิดเหตุ อบถ.และสืบสวนสอบสวนปัจจัยสาเหตุการเกิด อบถ.ได้ ไม่ครอบคลุมทุกปัจจัย ได้แก่ สภาพและพฤติกรรมของคนขับขี่ สภาพรถ สภาพถนน และ สภาพแวดล้อมนั้น ก็คือ แบบพิมพ์บันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุที่ใช้ในการทำสำนวนการ

สอบสวนคดีที่เป็นส่วนของบันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุคดีจราจร ที่ยังไม่ครบถ้วนตามหลักวิชาการ หรือ แบบที่ ส.56 -14 ซึ่งมีการกำหนดหัวข้อของผลการตรวจสถานที่เกิดเหตุให้พนักงานสอบสวนกรอกข้อมูลจำนวน 13 ข้อ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในส่วนข้อที่ 8 เรื่อง สถานที่เกิดเหตุที่ยังกำหนดหัวข้อย่อยในส่วนของปัจจัยสาเหตุที่เป็นไปได้ของการเกิด อบถ.โดยทั่วไปตามหลักวิชาการ ไม่ครบถ้วน โดยเพียงกำหนดให้ระบุผลการตรวจสถานที่เกิดเหตุเฉพาะหัวข้อย่อยเรื่องสภาพถนนที่เกิดเหตุเท่านั้น ไม่มีการระบุหัวข้อที่เหลือได้แก่ สภาพและพฤติกรรมของคนขับขี่ สภาพรถและสภาพแวดล้อมในอีก 3 ปัจจัยสาเหตุแต่อย่างใด จึงทำให้พนักงานสอบสวนไม่ใส่ใจหรือละเลยการแสวงหาพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องของปัจจัยสาเหตุที่ขาดหายไปดังกล่าวโดยปริยาย เพราะไม่มีการระบุหัวข้อให้กรอกผลการตรวจสถานที่เกิดเหตุที่อาจพบว่าเป็นปัจจัยสาเหตุส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิด อบถ.ในแบบพิมพ์ดังกล่าว ทั้งที่ทุกปัจจัยสาเหตุอาจเป็นไปได้ที่จะมีส่วนร่วมที่ทำให้เกิด อบถ.ในแต่คดีได้ทั้งสิ้น ซึ่งหากในแต่ละคดีจราจรที่มีหลายปัจจัยสาเหตุทำให้เกิด อบถ. นอกจากเรื่องของสภาพถนน ได้แก่ สภาพและพฤติกรรมของคนขับขี่ สภาพรถ และสภาพแวดล้อมแล้ว พนักงานสอบสวนก็จะละเลยการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในแต่ละปัจจัยสาเหตุเหล่านั้นไปด้วย เพราะไม่มีหัวข้อที่บังคับให้ต้องกรอกข้อมูลซึ่งเป็นเหตุผลต่อเนื่องต่อมาให้พนักงานสอบสวนวินิจฉัยและสรุปผลการสอบสวนได้ไม่ถูกต้องตรงตามความเป็นจริงที่เกิดเหตุทั้งหมดอย่างครบถ้วน ซึ่งไม่ยุติธรรมต่อผู้กระทำผิดที่ถูกกล่าวหาว่า การเกิดเหตุ อบถ.ในคดีนั้นได้เป็นเพราะความประมาทของคนขับขี่แต่เพียงปัจจัยสาเหตุเดียวเท่านั้นซึ่งจะมีผลต่อเนื่องไปถึงการพิจารณาพิพากษาลงโทษของศาลที่ไม่เหมาะสมหรือเป็นธรรมต่อการกระทำผิดของผู้ต้องหาในที่สุดอีกด้วย

2.4.2 คำสั่ง ตร.ที่ 419/2556 เรื่อง การอำนวยความสะดวกในคดีอาญา การทำสำนวนการสอบสวนฯ ได้ให้คำจำกัดความ “สำนวนคดีจราจรทางบก” หมายถึง สำนวนการสอบสวนคดีที่กล่าวหาว่าผู้ใดขับรถในทางโดยประมาทเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต หรือทรัพย์สินของผู้อื่น ซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43(4) และมาตรา 78 ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 391 มาตรา 300 และมาตรา 291 ซึ่งมีความหมายที่แคบไม่ครอบคลุมลักษณะการเกิด อบถ.ที่มีปัจจัยสาเหตุหลายปัจจัยที่เป็นไปได้ นอกจากสภาพและพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถได้แก่ คนประเภทอื่นที่เกี่ยวข้องในถนน สภาพรถ สภาพถนน และสภาพแวดล้อมซึ่งมีการกระทำประมาททำให้เกิด อบถ.ได้เช่นกัน ทั้งกรณีปัจจัยสาเหตุเดียวหรือหลายปัจจัยร่วมกัน

การมุ่งเน้นระบุดังความประมาทของผู้ขับขี่เพียงกรณีเดียวเป็นเหตุให้ พนักงานสอบสวน
ละเลยการแสวงหาพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยสาเหตุอื่นๆที่อาจเป็นไปได้ดังกล่าวแล้ว
ข้างต้น ซึ่งนับว่าไม่ถูกต้องครบถ้วนและเป็นธรรมต่อผู้ขับขี่รถอย่างแท้จริง



บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่อง สมรรถนะในการสอบสวนคดีจราจรของตำรวจไทยนี้ มีความสำคัญ เนื่องจาก คนไทยตายจาก อบต.เป็นจำนวนมากและสูงอยู่ในอันดับ 3 ของโลก และพบว่าประเทศไทยไม่ประสบความสำเร็จในการลด อบต. อัตราการตาย และการบาดเจ็บอย่างได้ผลชัดเจนมากนัก ผู้วิจัยมีความเห็นว่าควรจะเน้นการแก้ไขปรับปรุงขั้นตอนการสอบสวนคดี อบต.ของตำรวจมากที่สุดและเป็นอันดับแรกของกระบวนการป้องกัน อบต. เพราะการสอบสวนคดีจราจรทำให้ทราบข้อมูลของ อบต.อย่างละเอียดและมีความสำคัญที่สุดในการคิดวางแผนแก้ไขและป้องกัน อบต.ได้ตรงจุดอย่างได้ผล เพื่อมุ่งเป้าหมายในการลดสถิติคนบาดเจ็บและตาย รวมทั้งความเสียหายทางทรัพย์สินจาก อบต.ลงให้ได้มากที่สุดอย่างมีประสิทธิภาพแท้จริง

พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีจราจรมีบทบาทสำคัญที่สุดต่อผลการสอบสวนที่ถูกต้องแม่นยำแท้จริงมากกว่าพยานบุคคล เพราะบุคคลที่เป็นพยานมักมีผลประโยชน์ร่วมหรือมีอคติเกี่ยวข้องกับผู้ขับซึ่งรถฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งของรถคู่กรณีในคดีจราจรเสมอ หรืออีกกรณีหนึ่งคือพยานที่อยู่ในรถที่เกิดเหตุมักจะได้รับบาดเจ็บหรือตายจาก อบต.ทำให้ไม่สามารถให้ปากคำที่เป็นประโยชน์แก่คดีในฐานะที่เป็นพยานได้อย่างครบถ้วนสมบูรณ์หรือไม่ได้เลย

การศึกษาวิจัยเรื่อง พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์กับการสอบสวนคดีจราจรนี้จึงน่าจะเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาการสอบสวนคดีจราจรและการพิจารณาคดีในกระบวนการยุติธรรม และที่สำคัญที่สุดคือ ประสิทธิภาพในการลดสถิติ อบต. คนบาดเจ็บ - ตาย และความเสียหายทางทรัพย์สินจาก อบต.ของประเทศในท้ายที่สุด

ผู้วิจัยกำหนดวัตถุประสงค์ของการวิจัยไว้ 5 ข้อคือ

1. ศึกษากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อการสอบสวนคดีจราจร
2. ศึกษาขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนคดีจราจร
3. เพื่อศึกษาอิทธิพลของปัจจัยเชิงพยากรณ์สมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรจากตัวแปรอิสระ ซึ่งประกอบด้วย 1) ความรู้ในการแสวงหา

พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร 2) ประสิทธิภาพงานสอบสวนคดีจราจร 3) อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจร 4) ปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดี และ 5) ผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร

4. ศึกษาวิเคราะห์แนวทางปรับปรุงวิธีการแสวงหาและนำพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์มาใช้เพื่อพิสูจน์ทราบความผิดอย่างยุติธรรม

5. ศึกษาวิเคราะห์แนวทางลดสถิติ อุบัติ. และสถิติจำนวนคนบาดเจ็บและตายจาก อุบัติ.ที่มีประสิทธิภาพของฝ่ายตำรวจเพื่อนำไปใช้ประโยชน์ต่อการกำหนดนโยบายส่วนรวม

ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพร่วมกับระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ โดยเริ่มต้นจากการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพซึ่งใช้ระยะเวลานับตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 59 ถึงวันที่ 30 กันยายน 2560 การคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักพิจารณาจาก คุณสมบัติด้านการมีความรู้ความสามารถและประสบการณ์ในคดีจราจร และใช้เทคนิค snow ball จากพนักงานสอบสวนที่มีชื่อเสียงและได้รับการยอมรับจากประชาคมพนักงานสอบสวน ตำรวจภูธรภาค 1

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ ประกอบด้วยแนวคำถามเพื่อใช้ในการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง ส่วนเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงปริมาณประกอบด้วย

- 1) แบบสำรวจปัจจัยเชิงประชากร
- 2) แบบวัดความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
- 3) แบบวัดปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจร
- 4) แบบวัดสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร
- 5) จำนวนการสอบสวนคดีจราจรที่มีคนตายของกลุ่มตัวอย่าง

ทำการตรวจสอบคุณภาพของแบบวัดทั้งด้านความเที่ยงตรง และ ความเชื่อถือได้ก่อนนำไปใช้ในการเก็บรวบรวมจากกลุ่มตัวอย่างที่ได้มาด้วยวิธีการสุ่มอย่างเป็นระบบ

การวิเคราะห์ผลการวิจัยเชิงคุณภาพใช้วิธีการวิเคราะห์เนื้อหา ส่วนการวิจัยเชิงปริมาณใช้สถิติการวิเคราะห์ถดถอยเชิงพหุ (Multiple Regression Analysis)

ผลการศึกษาวิจัย

1. กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อการสอบสวนคดีจราจรยังไม่ครบถ้วน และไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวน ผู้เชี่ยวชาญ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้เป็นอุปสรรคและข้อจำกัดในการสอบสวนคดีจราจรที่มุ่งเป้าหมายเพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงสาเหตุ อุบัติ.ที่ครบถ้วนมีประสิทธิภาพเพียงพอในการ

นำไปใช้ประโยชน์เพื่อการลด อบต. ลดจำนวนคนตาย และคนเจ็บจาก อบต. รวมถึงการอำนวยความสะดวกยุติธรรมในคดีจราจรด้วย

2. ขั้นตอน และวิธีการปฏิบัติในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนคดีจราจรเป็นไปตามกฎหมาย ระเบียบและคำสั่งของสำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นหลักสำคัญ ทั้งนี้ พบว่าขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติงานดังกล่าววางอยู่บนวิธีคิดที่สำคัญ 3 ประการ คือ

วิธีคิดที่ 1 พยานหลักฐานคดีจราจรมีการเปลี่ยนแปลงได้ง่ายและรวดเร็ว และการสอบสวนมีความยุ่งยากซับซ้อน

วิธีคิดที่ 2 “ความอยู่รอด”ของพนักงานสอบสวนมีความจำเป็นมากกว่า“การอำนวยความสะดวกยุติธรรม” ?

วิธีคิดที่ 3 มุ่งเน้นพฤติกรรมคนซับซ้อนและ เฟื่องมองหาแต่ความประมาท ?

3. มีการตั้งคำถามเกี่ยวกับความเป็นมืออาชีพในการปฏิบัติงานตามขั้นตอน และวิธีการปฏิบัติในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนคดีจราจร เนื่องจากบริบทในการทำงานที่สำคัญ 3 ประการคือ

1) ความเชื่อถือได้ ?

2) โดดเดี่ยว : วิธีการทำงานที่ไร้ปัจจัยสนับสนุน

3) ความรู้ในการปฏิบัติงานกลายเป็นเรื่องส่วนบุคคล

4. ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจร และ อายุการทำงานสอบสวนคดีจราจรที่ร่วมกันทำนายสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวนได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p \text{ value} < 0.001$) ซึ่งตัวแปรทั้งสองสามารถอธิบายการผันแปรสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรได้ร้อยละ $65.7 (R^2 = .657)$ สามารถเขียน

1. สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนดิบได้ ดังต่อไปนี้

$$(\text{สมรรถนะ}) = 32.647 + 2.237 (\text{ความรู้}) - .298 (\text{อายุการทำงาน})$$

2. สมการพยากรณ์ในรูปคะแนนมาตรฐานได้ดังต่อไปนี้

$$Z_{\text{สมรรถนะ}} = .837 (Z_{\text{ความรู้}}) - .111 (Z_{\text{อายุการทำงาน}})$$

พบว่า พนักงานสอบสวนมีสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 112.10) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงาน

สอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 49.5 อยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 73 - 114) และเมื่อพิจารณารายด้านพบว่า

1. ด้านความสามารถในการประเมินสถานที่เกิดเหตุและสถานการณ์เบื้องต้นก่อนตรวจที่เกิดเหตุอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 14.38) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 63 อยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 10 - 15)

2. ด้านความสามารถในการวินิจฉัยลักษณะและสาเหตุการชนของรถคู่กรณีอยู่ในระดับดี (ค่าเฉลี่ย 55.10) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 38.5 อยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 35 - 54)

3. ด้านความสามารถในการป้องกันสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถปฏิบัติงานในบริเวณที่เกิดเหตุได้อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 10.28) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 61.25 อยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 10 - 13)

4. ด้านความสามารถในการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้อยู่ในสภาพเดิมมากที่สุดอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 10.42) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 65.25 อยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 10 - 13)

5. ด้านความสามารถในการถ่ายภาพเพื่อแสดงให้เห็นและเข้าใจสอดคล้องกับแนววินิจฉัยเบื้องต้นอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 14.96) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 51.5 อยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 10 - 15)

6. ด้านความสามารถในการคัดเลือกและบรรจุพยานวัตถุในภาชนะที่เหมาะสมเพื่อนำส่งให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจพิสูจน์ อยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 6.96) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 54.5 อยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 5 - 7)

พบว่า พนักงานสอบสวนมีผลสัมฤทธิ์ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 4.15) และเมื่อพิจารณาในรายด้านพบว่า

1. ด้านพฤติกรรมเสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 1.93) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 62.25 มีผลสัมฤทธิ์อยู่ระดับ 3 คะแนน

2. ด้านสภาพรถที่เสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับควรปรับปรุง (ค่าเฉลี่ย .04) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่าพนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 97 มีผลสัมฤทธิ์อยู่ระดับ 0 คะแนน

3. ด้านสภาพถนนที่เสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับต่ำ (ค่าเฉลี่ย 1.10) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 35.5 มีผลสัมฤทธิ์อยู่ระดับ 0 คะแนน

4. ด้านสภาพแวดล้อมที่เสี่ยงอันตรายอยู่ในระดับต่ำ (ค่าเฉลี่ย 1.08) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่าพนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 36.5 มีผลสัมฤทธิ์อยู่ระดับ 0 คะแนน

พนักงานสอบสวนมีความคิดเห็นต่อความเพียงพอของปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจรอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 24.82) และ เมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 34.75มีความเห็นอยู่ในระดับน้อย(17 - 23)

เมื่อพิจารณาความคิดเห็นต่อความเพียงพอของปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจรในรายด้าน พบว่า

1) ด้านทางสังคม มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับน้อย(ค่าเฉลี่ย12.56) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 47.5 มีความเห็นว่า อยู่ในระดับน้อย (9 - 12)

2) ด้านกฎหมายและระเบียบการสอบสวนคดีจราจร มีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 12.26) และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 40.75 มีความเห็นว่าอยู่ในระดับปานกลาง (ช่วงคะแนน 10 - 12)

พนักงานสอบสวนมีคะแนนความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรเฉลี่ย 36.58 และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 55.25 มีความรู้อยู่ในระดับดี (35 - 42) ทั้งนี้ข้อมูลจากงานวิจัยเชิงคุณภาพพบว่าความรู้เกิดขึ้นจากประสบการณ์ในการทำงานร่วมกับผู้บังคับบัญชา รุ่นพี่ และ เพื่อนร่วมงาน รวมถึงการศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองจากตำรา และคำพิพากษากฎีกาต่างๆ โดยพนักงานสอบสวนให้ความเห็นว่า การส่งเสริม สนับสนุนการศึกษา อบรมที่เป็นทางการ เป็นระบบ และต่อเนื่องมีความจำเป็นต่อการพัฒนาความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรเพื่อให้การทำงานพนักงานสอบสวนเป็นไปอย่างมืออาชีพ อำนวยความยุติธรรมและสามารถเก็บรวบรวมข้อมูลได้อย่างมีประสิทธิภาพจนนำไปสู่การใช้ประโยชน์จากข้อมูล อบถ.เพื่อการแก้ไขและป้องกัน อบถ.ของงานจราจร ลดจำนวนคนตาย และคนบาดเจ็บจาก อบถ.ลงได้ในที่สุด

พบว่า การส่งต่อข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุของ อบถ.ไปยังหน่วยงานตำรวจฝ่ายจราจร และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้องยังไม่เป็นไปอย่างเป็นระบบ ไม่ได้วางอยู่บนหลักการและระเบียบปฏิบัติของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

1. ประเด็นกฎหมาย ระเบียบและคำสั่ง ตร.และขั้นตอน วิธีปฏิบัติในการแสวงหา พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรของพนักงานสอบสวน

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาว่าด้วย การสอบสวนตามมาตรา 131 บัญญัติให้ พนักงานสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถจะทำได้ หรือประสงค์จะทราบ ข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่าง ๆ อันเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหาเพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำผิดและพิสูจน์ให้เห็นความผิดหรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหาโดยมิได้ระบายละเอียดถึงขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติ ในการแสวงหาและรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิดดังกล่าวไว้ พนักงานสอบสวนจึงจำเป็นต้อง ปฏิบัติตามกฎหมายเฉพาะ เช่น พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ระเบียบการตำรวจ เกี่ยวกับคดี และคำสั่ง ตร.ที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนคดีจราจร เป็นต้นเพื่อใช้เป็นหลักการปฏิบัติ ปกติประจำแทน

ดังนั้น การสอบสวนคดีจราจรของพนักงานสอบสวนที่ต้องการความรวดเร็ว ไม่ชักช้า มี ประสิทธิภาพ และยุติธรรมตามเจตนารมณ์ของกฎหมายเป็นอย่างดี โดยให้มีข้อบกพร่องและ ปัญหาเกิดขึ้นน้อยที่สุดแล้วนั้น สมควรที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมาย ระเบียบ และคำสั่ง ตร.ที่ เกี่ยวข้องกับการสอบสวนคดีจราจรที่พิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นอุปสรรคในการปฏิบัติงานของพนักงาน สอบสวนให้ลดลงหรือหมดไป เพื่อให้การสอบสวนคดีจราจรเป็นไปตามเจตนารมณ์ของ กฎหมายได้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ก่อนเป็นอันดับแรก เนื่องจากพนักงานสอบสวนเป็นเจ้าหน้าที่ ตำรวจที่จำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบหรือคำสั่งอย่างเคร่งครัด ตามหน้าที่

1.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ขอเสนอแนะการแก้ไขเพิ่มเติม ลักษณะ 9 เรื่อง อุบัติเหตุ ด้วยเหตุผลเพื่อเป็นการป้องกันการ เกิด อุบัติ.ซ้ำ ณ สถานที่เกิดเหตุ อุบัติ.เดิมจึงมีจำเป็นต้องจัดให้มีการระวังป้องกันเพื่อมิให้รถที่ แล่นอยู่บนถนนเฉี่ยวชนหรือทับคน และวัตถุสิ่งของที่ตกกระจายอยู่ในบริเวณสถานที่เกิดเหตุจน เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินซ้ำอีก โดยเฉพาะอย่างยิ่งพยานบุคคล พยานวัตถุ เจ้าหน้าที่ ผู้ปฏิบัติงาน และร่องรอยหลักฐานต่างๆตามแนวทาง ดังต่อไปนี้

1.1.1) ให้คนขับชี้หรือคนโดยสารรถที่เกี่ยวข้องกับ อุบัติ.จัดให้มีการแสดงเครื่องหมาย

หรือสัญญาณจราจรให้คนขับที่รถคันอื่นเห็นในระยะไกลพอสมควร พอที่จะเตรียมความพร้อมในการชะลอความเร็วรถและขับที่รถอย่างระมัดระวังมากขึ้นกว่าปกติ เพื่อมิให้ชนคนหรือวัตถุสิ่งของที่อยู่ในบริเวณสถานที่เกิดเหตุจนอาจเกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สิน

1.1.2) ในกรณีหากคนขับขี่ หรือคนโดยสารที่เกี่ยวข้องกับ อบถ.ไม่สามารถจัดการได้ เนื่องจากการบาดเจ็บหรือประการอื่นใด คนขับขี่รถที่ผ่านมาประสบเหตุต้องหยุดรถและช่วยเหลือ จัดให้มีการแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณจราจร ณ สถานที่เกิดเหตุตามสมควรแทนเพื่อความปลอดภัย รวมทั้งแจ้งเหตุต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ใกล้เคียงทันที

1.1.3) เจ้าหน้าที่ตำรวจที่รับแจ้ง อบถ. แล้วต้องรีบแจ้งให้ตำรวจจราจรและพนักงานสอบสวนรับผิดชอบไปถึงสถานที่เกิดเหตุโดยเร็ว เพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ป้องกันสถานที่เกิดเหตุให้ปลอดภัย และพนักงานสอบสวนต้องรีบตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและสอบสวนคดีจราจรเบื้องต้นให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาเหตุการเกิด อบถ.ที่เป็นไปได้ให้ครบ 4 ปัจจัย ได้แก่ สภาพและพฤติกรรมของคนขับขี่ สภาพรถ สภาพถนน และสภาพแวดล้อมในเบื้องต้นเพื่อให้สามารถเปิดการจราจรตามปกติได้เร็วที่สุด และนำผลการสอบสวนคดีจราจรไปใช้ประโยชน์ในการแก้ไข ป้องกัน อบถ.ของฝ่ายที่รับผิดชอบต่อไป

1.2. ระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี

ขอเสนอแนะการแก้ไขเพิ่มเติมระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีที่ว่าด้วย การสอบสวนคดีจราจร นับแต่การตรวจสถานที่เกิดเหตุ และการทำสำนวนการสอบสวนคดีจราจร ด้วยเหตุผล เพื่อให้การตรวจสถานที่เกิดเหตุและการสอบสวนคดีจราจรมีประสิทธิภาพและเป็นมาตรฐานสากล ดังนี้

1.2.1 เมื่อมีเหตุ อบถ.เกิดขึ้น ให้พนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่เป็นเวรรับผิดชอบรีบเดินทางไปยังสถานที่เกิดเหตุทันที เพื่อช่วยเหลือคนบาดเจ็บ จัดการป้องกันสถานที่เกิดเหตุให้เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน บุคคล รถคู่กรณี และวัตถุสิ่งของที่อาจใช้เป็นพยานหลักฐาน ปลอดภัยหรือไม่ถูกทำลายเสียหายหรือเคลื่อนย้ายไปจากเดิม และตรวจหาร่องรอยพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ให้ครบปัจจัยสาเหตุที่เป็นไปได้ทั้งหมด 4 ปัจจัยซึ่งได้แก่ สภาพและพฤติกรรมของคนขับขี่ สภาพรถ สภาพถนนและสภาพแวดล้อม ซึ่งถึงแม้ว่าแต่ละเหตุ อบถ.อาจจะเกิดจากสาเหตุที่ไม่ครบทั้ง 4 ปัจจัยก็ต้องมีการตรวจสอบและยืนยันผลไว้ด้วยเพื่อแสดงให้เห็นทราบ

พนักงานสอบสวนได้มีความพยายามแสวงหาและรวบรวมหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถจะทำได้ เพื่อประสงค์จะทราบข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่างๆอันเกี่ยวกับ อบถ. เพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำความผิดและ พิสูจน์ให้เห็นความผิดหรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความ อาญา พ.ศ.2477 มาตรา 131 อย่างครบถ้วนเรียบร้อยแล้ว

1.2.2) กรณีพนักงานสอบสวนพิจารณาแล้วว่า การตรวจสถานที่เกิดเหตุและการ สอบสวนคดีจرائمมีความจำเป็นต้องใช้พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงใน คดีให้หนักแน่นมั่นคง ให้พนักงานสอบสวนแจ้งเจ้าหน้าที่กองพิสูจน์หลักฐานประจำเขตพื้นที่ทราบ และเจ้าหน้าที่กองพิสูจน์หลักฐานดังกล่าวต้องรีบเดินทางไปร่วมตรวจสถานที่เกิดเหตุกับพนักงาน สอบสวนให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว เนื่องจากกรณีที่เกิดเหตุและวัตถุสิ่งของต่างๆในสถานที่เกิดเหตุอาจกีด ขวางการจราจร หรือ เป็นสาเหตุที่จะทำให้เกิด อบถ.ซ้ำขึ้นอีกได้

1.2.3) ก่อนที่พนักงานสอบสวนจะเริ่มดำเนินการตามข้อ 2.1 – 2.2 พนักงานสอบสวนต้อง มีการเตรียมตรวจประเมินสถานที่เกิดเหตุและสถานการณ์แวดล้อมทั้งหมดอย่างรอบคอบก่อนเพื่อ พิจารณาจัดลำดับความสำคัญ และเร่งด่วนก่อน - หลังในการปฏิบัติ เพราะพนักงานสอบสวนมี เวลายน้อยมากที่จะตรวจสถานที่เกิดเหตุได้อย่างครบถ้วนและถูกต้อง เนื่องจากกรณีที่เกิดเหตุและ วัตถุสิ่งของที่ตกกระเจายในสถานที่เกิดเหตุอาจเป็นสิ่งกีดขวางการจราจรอยู่ จึงต้องมีการวาง แผนการตรวจสถานที่เกิดเหตุเป็นอย่างดี โดยไม่มีโอกาสย้อนมาตรวจสถานที่เกิดเหตุบนถนนซ้ำได้ อีก เนื่องจาก จำเป็นต้องเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางการจราจรทั้งหมดออกจากถนนเพื่อเปิดการจราจร ตามปกติ

1.3 คำสั่ง ตร.ที่ 419/2556 เรื่องการอำนวยความสะดวกยุติธรรมในคดีอาญา การทำสำนวนการ สอบสวน และมาตรการควบคุม ตรวจสอบ เฝ้าระวังการสอบสวนคดีอาญา ลงวันที่ 1 กรกฎาคม 2556

ขอเสนอแนะการแก้ไขเพิ่มเติมข้อความบางส่วนในบางประเด็นของคำสั่ง ตร.ที่ 419/2556 ดังกล่าว (ส่วนที่ขีดเส้นใต้ข้อความ)ดังนี้

1.3.1 ประเด็นคำจำกัดความของคำศัพท์ในส่วนแรกของคำสั่ง ตร.ที่ 419/ 2556 เรื่อง “สำนวนคดีจราจรทางบก” ที่ระบุคำจำกัดความว่า หมายถึงสำนวนการสอบสวนคดีที่กล่าวหาว่า

ผู้ใดขับรถในทางโดยประมาทเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต และ/หรือทรัพย์สินของผู้อื่น ซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา 43(4)และมาตรา78 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 391 มาตรา 300 และมาตรา 291 ซึ่งทำให้พนักงานสอบสวนละเอียดการแสวงหาพยานหลักฐานในคดีจากปัจจัยสาเหตุที่เป็นไปได้จากประเด็นอื่น ได้แก่ คนเดินเท้า สภาพรถ สภาพถนน และสภาพแวดล้อม

ขอแก้ไขเพิ่มเติมเป็น หมายถึง ส่วนของการสอบสวนคดีที่กล่าวหาว่า ผู้ใดขับรถ หรือกระทำการใดในทางโดยประมาท เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุทางถนน และอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น ซึ่งเป็นความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 มาตรา43 (4)และมาตรา 78 ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 391 มาตรา 300 และมาตรา 291 ซึ่งจะเป็นข้อกำหนดให้พนักงานสอบสวนพยายามแสวงหาพยานหลักฐานในคดีเพื่อพิสูจน์ทราบปัจจัยสาเหตุของ อบถ. ให้ครบถ้วนและเป็นธรรมแก่ผู้ขับขี่รถ รวมทั้งทุกคนที่เกี่ยวข้องในคดี

1.3.2 ประเด็นข้อความที่พนักงานสอบสวนจะต้องกรอกข้อความลงในแบบพิมพ์ บันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุ คดีจราจรทางบก (แบบ ส.56-14) ดังนี้

1.3.2.1) ระบุพยานหลักฐานที่แสดงถึงปัจจัยสาเหตุการเกิด อบถ.ที่เป็นไปได้ทั้งหมดให้ครบถ้วน 4 ปัจจัย ได้แก่ พฤติกรรมการขับขี่ของคนขับขี่ สภาพรถ สภาพถนน และสภาพแวดล้อม โดยให้พนักงานสอบสวนตรวจวิเคราะห์ตามพยานหลักฐานและกรอกรายละเอียดของข้อมูลในแบบบันทึกการตรวจสภาพที่เกิดเหตุคดีจราจรให้ครบถ้วน ถึงแม้ว่าตรวจหาแล้วไม่พบก็ต้องยืนยันไว้เป็นหลักฐานในบันทึกการตรวจสถานที่เกิดเหตุดังกล่าวให้ทราบด้วย เพื่อแสดงให้เห็นว่าพนักงานสอบสวนได้พยายามแสวงหาพยานหลักฐานทุกชนิดเท่าที่ทำได้ตามกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาที่ว่าด้วยการสอบสวนแล้ว

1.3.2.2) ระบุข้อสันนิษฐานเบื้องต้นของปัจจัยสาเหตุ การเกิด อบถ.ว่ามีส่วนที่ทำให้เกิด อบถ.หรือไม่ และด้วยเหตุผลใด รวมทั้งสรุปความเห็น ว่า แต่ละปัจจัยสาเหตุการเกิด อบถ.ที่พบในคดีมีส่วนเป็นร้อยละที่มีส่วนทำให้เกิด อบถ.มาก - น้อยเพียงใดในข้อ 13 เดิมดังนี้:-

ข้อ 13 ปัจจัยสาเหตุที่ไม่มีและมีส่วนก่อให้เกิด อบถ.พร้อมพยานหลักฐานที่พบ

1. สภาพและพฤติกรรมคนขับขี

ไม่มีส่วน

มีส่วน โดยมีร่องรอยหรือพยานหลักฐาน คือ

1.1.....

1.2.....

ฯลฯ

2. สภาพรถ

ไม่มีส่วน

มีส่วน โดยมีร่องรอยหรือพยานหลักฐาน คือ

2.1.....

2.2.....

ฯลฯ

3. สภาพถนน

ไม่มีส่วน

มีส่วน โดยมีร่องรอยหรือพยานหลักฐาน คือ

3.1.....

3.2.....

ฯลฯ

4. สภาพแวดล้อม

ไม่มีส่วน

มีส่วน โดยมีร่องรอยหรือพยานหลักฐาน คือ

4.1.....

4.2.....

ฯลฯ

5. สรุปความเห็นว่ามีปัจจัยสาเหตุที่ก่อให้เกิด อบถ.ในคดีนี้มีสัดส่วนโดยประมาณเป็นร้อยละ

ดังนี้ :-

5.1 สภาพและพฤติกรรมคนขับขี _____ %

5.2 สภาพรถ _____ %

5.3 สภาพถนน _____ %

5.4 สภาพแวดล้อม _____ %

(ปัจจัยสาเหตุทั้งหมดมีค่าเท่ากับ 100 %)

1.4. คำสั่ง ตร.ที่ 537/2555 เรื่อง การกำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งในสถานีตำรวจ

ขอเสนอแนะการแก้ไขเพิ่มเติม(ส่วนที่ขีดเส้นใต้ข้อความ) ดังนี้

1.4.1) สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรพิจารณากำหนดอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งผู้บังคับหมู่สอบสวน ทำหน้าที่ช่วยปฏิบัติงานต่างๆให้แก่พนักงานสอบสวน โดยเฉพาะอย่างยิ่งพนักงานสอบสวนคดีจราจรที่จะต้องปฏิบัติงานหลายอย่างในการตรวจที่เกิดเหตุ เช่น การป้องกันและแสดงเครื่องหมายหรือสัญญาณไฟในสถานที่เกิดเหตุ การถ่ายภาพร่องรอยพยานหลักฐาน การวัดระยะถนนและพยานวัตถุต่างๆ การจัดทำร่างแผนที่เกิดเหตุ การตรวจแสวงหาและเก็บรวบรวมร่องรอยพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ การช่วยเหลือผู้บาดเจ็บและการจับกุมผู้กระทำผิด เป็นต้น ซึ่งทั้งหมดต้องรีบดำเนินการภายในเวลาอันรวดเร็ว เนื่องจาก อบรม.อาจทำให้เกิดการจราจรติดขัดและประชาชนคนใช้รถใช้ถนนได้รับความเดือดร้อนที่ไม่สามารถเดินทางสัญจรผ่านไปมาได้

1.4.2) ในส่วนที่เป็นหน้าที่ของหัวหน้าสถานีตำรวจ ดังนี้ :-

มีหน้าที่รับผิดชอบในการวางแผน อำนาจการ สั่งการ ควบคุม กำกับ ดูแล ปกครองบังคับบัญชา ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผล ตลอดจนการฝึกอบรมในการปฏิบัติงานตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและกฎหมายอื่นอันเกี่ยวกับความผิดในคดีอาญาภายในเขตอำนาจ ความเป็นอิสระ หรือเขตพื้นที่การปกครอง รวมทั้งความรับผิดชอบในด้านการงานและการปกครองบังคับบัญชา ถัดรองลงไปจากผู้บังคับบัญชาในระดับกองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 หรือ ตำรวจภูธรจังหวัดเพื่อพัฒนาการบริหาร การป้องกันปราบปรามอาชญากรรม การรักษาความสงบเรียบร้อย รักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากอาชญากรรม และอุบัติเหตุจากการจราจร บริการทางสังคม ชุมชนและมวลชนสัมพันธ์ งานพิเศษ งานความมั่นคง และงานอื่นๆ

1.4.3) ในส่วนที่เป็นหน้าที่ของหัวหน้างานจราจร

เป็นหัวหน้าผู้ปฏิบัติงานจราจรรับผิดชอบเกี่ยวกับการปฏิบัติงานจราจร วางแผน อำนาจการ สั่งการ ควบคุม ดูแล ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผลงานด้านการควบคุมจัดการจราจรและบังคับใช้กฎหมายเพื่อความสะดวกและปลอดภัยในการจราจร รวมทั้งงานจราจรตามโครงการพระราชดำริและงานที่มีลักษณะเกี่ยวข้องหรือเป็นส่วนประกอบของงานนี้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาด้านการจราจร ตลอดจนพื้นที่ที่มีการจราจรต่อเนื่องกันโดยจำแนกออกเป็นงานต่างๆ ดังนี้

1.4.3.1) งานศึกษาเก็บรวบรวมสถิติข้อมูลเกี่ยวกับการจรรยาและนำวิทยาการต่างๆมาใช้ในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการจรรยา

1.4.3.2) งานเก็บรวบรวมข้อมูล ข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการจัดและควบคุม รวมทั้งความปลอดภัยในการจรรยา โดยประสานข้อมูลและสถิติการเกิด อบถ. จำนวนคนบาดเจ็บและตายจาก อบถ. ร่วมกับพนักงานสอบสวนจากผลการสอบสวนคดีจรรยา

1.4.3.3) งานการรับ - ส่งข้อมูลข่าวสารหรือข้อเท็จจริงที่เป็นประโยชน์ต่อการป้องกัน อบถ. และลดสถิติคนบาดเจ็บและตายจาก อบถ. ระหว่างหัวหน้าจรรยากับพนักงานสอบสวนจากข้อมูล อบถ. ที่พิสูจน์ทราบแล้วในการสอบสวนคดีจรรยา

1.4.3.4) ปฏิบัติงานร่วมกับงานป้องกันปราบปรามในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยในการจรรยา รวมทั้งการจัดการสถานที่เกิดเหตุ อบถ. เมื่อมีเหตุเกิดขึ้นให้ปลอดภัยโดยเร็ว

1.4.3.5) ปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานสอบสวนในการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการจรรยา ณ สถานที่เกิดเหตุ อบถ. เพื่อช่วยสนับสนุนให้พนักงานสอบสวนและฝ่ายต่างๆ ปฏิบัติงานในบริเวณสถานที่เกิดเหตุ อบถ. ได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วยความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยแก่ชีวิตและพยานหลักฐานในคดี เพื่อให้การจรรยากลับคืนสู่สภาพปกติโดยเร็วที่สุด

2. ประเด็นความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจรรยา

ผลการศึกษาพบว่า พนักงานสอบสวนมีคะแนนความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจรรยาอยู่ในระดับดีเฉลี่ย 36.58 ที่มากกว่าระดับปานกลาง (35 - 42) เพียงเล็กน้อย คือ 1.58 เท่านั้น และเมื่อพิจารณาความถี่พบว่า พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่ประมาณเกินครึ่งเล็กน้อยที่ร้อยละ 55.25 มีความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจรรยาอยู่ในระดับดังกล่าว

นอกจากนี้ การศึกษาวิจัยยังพบว่า ความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจรรยาของพนักงานสอบสวนได้มาจากประสบการณ์การทำงานร่วมกับผู้บังคับบัญชา รุ่นพี่ เพื่อร่วมงาน และการศึกษาหาความรู้ด้วยตนเองจากตำรา และแนวคำพิพากษาศาลฎีกามากกว่าการรับการศึกษาอบรมจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่มีค่อนข้างน้อย

โดยมีความเห็นว่า การจัดการศึกษาอบรมเรื่องการสอบสวนคดีจราจรของ ตร. อย่างเป็นทางการ และระบบต่อเนื่องจะทำให้พนักงานสอบสวนมีความรู้ในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจราจรมากขึ้นจนเป็นมืออาชีพในการสอบสวนคดีจราจรอย่างมีประสิทธิภาพและ ยุติธรรม รวมทั้งยังสามารถนำผลการสอบสวนในเรื่องปัจจัยสาเหตุ อบถ. ไปใช้ในการป้องกัน อบถ. ของงานจราจรโดยส่วนรวมได้อีกด้วย

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงขอเสนอแนะให้ ตร. พิจารณาดำเนินการ ดังนี้

2.1 จัดทำหลักสูตรการสอบสวนคดีจราจรที่มีคุณภาพในลักษณะของความหลากหลาย กรณีที่มีรถทุกประเภทเป็นคู่กรณี โดยรวบรวมข้อมูลจากข้อมูล อบถ. ที่เกิดขึ้นของรถทุกคดี และทุก ลักษณะในประเทศทั้งหมด

2.2 กำหนดให้ศูนย์ฝึกอบรมในแต่ละกองบัญชาการตำรวจดำเนินการฝึกอบรมพนักงานสอบสวนในสังกัดตามหลักสูตรดังกล่าวแทนที่กองบัญชาการการศึกษาของ ตร. จะดำเนินการเอง เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของแต่ละพื้นที่และความรวดเร็วในการกระจายความรู้สู่พนักงานสอบสวนที่ปฏิบัติงานอยู่ทั่วประเทศ

3. ประเด็นปัจจัยสนับสนุนการสอบสวนคดีจราจร

สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรจะต้องจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือในการจัดการสถานที่เกิดเหตุ อบถ. ให้ตำรวจผู้ปฏิบัติอย่างเพียงพอสำหรับสถานีตำรวจที่รับผิดชอบพื้นที่ถนนทั่วประเทศ เพื่อ การช่วยชีวิตประชาชน คนบาดเจ็บจาก อบถ. ที่ต้องการความรีบด่วน และการตรวจสถานที่เกิดเหตุ อย่างมีประสิทธิภาพในการสอบสวนคดีจราจรของพนักงานสอบสวนที่ต้องการความรวดเร็วเพื่อ เคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางการจราจรในสถานที่เกิดเหตุพ้นจากถนนโดยเร็วที่สุดโดยจัดสรรให้ ตำรวจที่มีหน้าที่รับผิดชอบปฏิบัติงานในสถานที่เกิดเหตุ ดังนี้

3.1 พนักงานสอบสวน

3.1.1 กล้องถ่ายภาพคุณภาพดีที่สามารถถ่ายภาพบริเวณสถานที่เกิดเหตุ และร่องรอย พยานหลักฐานในคดีจราจรได้อย่างชัดเจนทั้งในระยะใกล้ – ไกล และมุมภาพในทุกมิติ

3.1.2 เทคโนโลยีการวัดระยะของถนนและร่องรอยพยานหลักฐานต่างๆในสถานที่เกิดเหตุ ที่รวดเร็วแทนการใช้สายวัดแบบเก่าที่ต้องใช้ผู้ปฏิบัติงานร่วมและล่าช้ากว่า

3.1.3 อุปกรณ์เครื่องมือในการเก็บพยานหลักฐานสำคัญที่มีความหลากหลายชนิดและคุณลักษณะ เช่น ของแข็ง ของเหลว ขนาดใหญ่ ขนาดเล็ก เป็นต้น พร้อมภาชนะที่เก็บรักษาในการนำส่งเพื่อการตรวจพิสูจน์เปรียบเทียบ

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการแก้ปัญหาให้พนักงานสอบสวนในการตรวจสถานที่เกิดเหตุคดีจرائمเฉพาะหน้าอย่างได้ผลเร็วที่สุดมากกว่าที่จะรอขยายเพิ่มหน่วยงานกองพิสูจน์หลักฐานและเพิ่มนักวิทยาศาสตร์เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานให้มากเพียงพอที่จะสามารถปฏิบัติงานประจำได้ทุกพื้นที่ทั่วประเทศซึ่งน่าจะใช้เวลาที่นานและเงินงบประมาณที่มากด้วย

3.2 ตำรวจจราจร

3.2.1 อุปกรณ์ เครื่องมือในการป้องกันบริเวณที่เกิดเหตุให้ปลอดภัยแก่ผู้ปฏิบัติงาน บุคคลที่เกี่ยวข้อง และร่องรอยพยานหลักฐานต่างๆในสถานที่เกิดเหตุ

3.2.2 อุปกรณ์ เครื่องมือในการตัดถ่างโครงสร้างหรือชิ้นส่วนประกอบของรถที่เกิดเหตุ เพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บจากเหตุ อุบัติ.ไปรักษาพยาบาลโดยรีบด่วน แทนที่จะรอการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่นหรือภาคเอกชนที่ไม่ปฏิบัติงานอย่างเป็นทางการแน่นอนในการบริการทั่วทุกพื้นที่และร่วมสนับสนุนการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนได้อย่างครอบคลุมทุกเขตรับผิดชอบสถานีตำรวจทั่วประเทศ

ข้อเสนอในการวิจัยครั้งต่อไป

ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะให้ทำการศึกษาวิจัยครั้งต่อไปดังนี้

1. ศึกษาวิเคราะห์องค์ประกอบเชิงยืนยันปัจจัยสาเหตุการเกิด อุบัติ. 4 องค์ประกอบ คือ องค์ประกอบ พฤติกรรมคนขับชี้ สภาพรถ สภาพถนน และ สภาพสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย

2. ศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบประสิทธิผล ความเชื่อถือได้ และความเที่ยงตรงในการเก็บรวบรวมสถิติข้อมูล อุบัติ.ในกรณีที่มีคนตาย และ บาดเจ็บจากฐานข้อมูลระหว่างหน่วยงานสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และทุกโรงพยาบาลในประเทศไทย ทั้งในและนอกสังกัดกระทรวงสาธารณสุข

3. ศึกษาวิจัยและพัฒนาหลักสูตรการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสอบสวนคดีจرائم

4. ศึกษาการพัฒนามาตรฐานเครื่องมือวัดสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์คดีจرائم

รายการอ้างอิง

- Austroroads. (2009). *Guide to Road Safety Part 6: Road Safety Audit*. Sydney: Austroroads Incorporated.
- Aworemi, J. R., Abdul-Azeez, I. A., & Olabode, S. O. (2010). Analytical study of the causal factors of road traffic crashes in southwestern Nigeria. *Educational Research*, 1(4), 118-124.
- Elander, J., West, R., & Davina, F. (1993). Behavioral Correlates of Individual Differences of Methods and Findings. *Psychological Bulletin*, 113(2), 279-294.
- James, L., & Nahl, D. (2000). *Aggressive Driving is Emotionally Impaired Driving*. Paper presented at the Global Conference on Aggressive Driving Ontario Ministry of Transportation.
- Karim, M. N. (2013). Road safety status in the WHO South-East Asia Region Retrieved from http://www.searo.who.int/entity/disabilities_injury_rehabilitation/documents/roadsafetyfactsheet-tha.pdf. Retrieved December 1
- http://www.searo.who.int/entity/disabilities_injury_rehabilitation/documents/roadsafetyfactsheet-tha.pdf
- Leelakajonjit, A. (2012). COMPARISON OF INTERNATIONAL ROAD ACCIDENT DATABASE AND THAILAND'S. *A Journal of Society for Transportation and Traffic Studies*, 3(1).
- Panatda Chumnansook. (2007). *Speed, Violence and Sex : Marginality, Identity and Road Traffic Injuries among Young Motorcyclists*. Mahidol University.
- Schuster, D. H. (1978). Cognitive Accident-Avoidance Training for Beginning Drivers. *Journal of Applied Psychology*, 63(3), 377-379.
- WHO. (2013). Global Health Observatory (GHO) Retrieved from http://gamapserver.who.int/gho/interactive_charts/road_safety/road_traffic_deaths2/atlas.html. Retrieved October 20, 2016
- http://gamapserver.who.int/gho/interactive_charts/road_safety/road_traffic_deaths2/atlas.html

- WHO. (2015). Global status report on road safety 2015 Retrieved from http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/. Retrieved October 10,2016
- http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/
- โกสินทร์ หินเฮอร์, & ปนัดดา ชำนาญสุข. (2555). Retrieved from www.rstpolice.com. Retrieved 15 มกราคม 2560 www.rstpolice.com
- โกสินทร์ หินเฮอร์, & ปนัดดา ชำนาญสุข. (2557). รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการการบังคับใช้กฎหมายตามข้อมูล สืบสวนอุบัติเหตุทางถนนเพื่อการแก้ไขและป้องกันอย่างบูรณาการ(บข.ก.). Retrieved from
- โกสินทร์ หินเฮอร์, & ปนัดดา ชำนาญสุข. (2560). รายงานโครงการวิจัยและพัฒนาระบบงานสืบสวนอุบัติเหตุทาง ถนนส่วนงานตำรวจจราจรในประเทศไทย (ฉบับสมบูรณ์). Retrieved from
- วิทยาชาติบัญชาชัย. (2560). เอกสารประกอบการบรรยายสถานการณ์การเสียชีวิตของคนไทยจากอุบัติเหตุทางถนน. Retrieved from กรุงเทพฯ:
- วิวรรณกร สวัสดิ์. (2547). แนวคิดเรื่องอุบัติเหตุจากการทำงาน. *Safety Life*, 83(มิถุนายน-กรกฎาคม).
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศกลาง. (2557). สถิติคดีจราจร Retrieved from <http://pitc.police.go.th/2014/>. Retrieved 19 ตุลาคม 2559
- <http://pitc.police.go.th/2014/>
- เสวก มณีภูต. (2552). ปัญหาทางกฎหมายในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์: ศึกษากรณีจราจรทางบก. (มหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยธุรกิจ บัณฑิตย์.
- อรรถพล เข้มสุวรรณวงศ์ และคณะ. (2544). นิติวิทยาศาสตร์ เพื่อการสืบสวนสอบสวน. กรุงเทพฯ: ทีซีจี พรินติ้ง.

ภาคผนวก

ฉบับที่.....
(ผู้วิจัยเป็นผู้กรอกตัวเลข)

แบบสอบถามชุดที่ 1

คำแนะนำ

แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งออกเป็น 2 ตอน ประกอบด้วย
ตอนที่ 1 แบบสำรวจข้อมูลส่วนบุคคล มีข้อความทั้งสิ้นจำนวน 5 ข้อ
ตอนที่ 2 แบบวัดสมรรถนะในการแสวงหาพยานหลักฐานในคดีจราจร มีข้อความทั้งสิ้นจำนวน 41 ข้อ

วิธีการตอบแบบสอบถาม

1. ผู้ตอบแบบสอบถามคือ รองผู้กำกับการสอบสวน
2. รองผู้กำกับการสอบสวนทำการกรอกข้อมูลพนักงานสอบสวนที่ได้กำหนดไว้เป็นกลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยครั้งนี้ ตามที่ได้ขออนุญาตไว้แล้วและได้รับความยินยอมจากพนักงานสอบสวน
3. ให้ผู้ตอบแบบสอบถามระบุหมายเลขสมมติแทนชื่อของพนักงานสอบสวนแต่ละนาย โดยขอได้โปรด **แนบสำเนาสำนวนการสอบสวนคดีจราจรที่มีคนตาย(ที่ไม่มีผลกระทบทางคดีแล้ว)จำนวน 1 สำนวน**ให้ผู้วิจัยด้วย ทั้งนี้สามารถลบชื่อ หรือข้อความใดๆที่ต้องการสงวนไว้เป็นความลับได้ตามที่เห็นเหมาะสม และ ถูกต้องตามหลักจริยธรรม

ตอนที่ 1 แบบสำรวจข้อมูลส่วนบุคคลของพนักงานสอบสวนที่ได้รับการประเมินสมรรถนะ

คำแนะนำ

1. กรอกข้อมูลของพนักงานสอบสวนที่ท่านประเมินในฉบับนี้
 2. ใช้ข้อมูลตลอดอายุราชการที่ผ่านมารวมทุกสถานีตำรวจ
1. ชื่อพนักงานสอบสวน (ระบุแทนเป็นหมายเลข) _____
 2. อายุการทำงานในตำแหน่งพนักงานสอบสวน (ระบุจำนวนปี **ปิดเศษเดือนทั้งทั้งหมด**) รวม _____ ปี
 3. ประสบการณ์ในการสอบสวนคดีจราจรที่มีคนตายจำนวน _____ คดี
 4. สถาบันที่จบการศึกษา (สามารถระบุได้มากกว่า 1 ตัวเลือก)
 - _____ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ
 - _____ มหาวิทยาลัย
 - _____ อื่นๆ (ระบุ) _____
 5. วุฒิการศึกษาสูงสุด
 - _____ ต่ำกว่า ป.ตรี
 - _____ ป.ตรี
 - _____ ป.โท
 - _____ ป.เอก
 - _____ เนติบัณฑิตไทย

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	โกสินทร์ หินธารี
วัน เดือน ปี เกิด	13 พฤษภาคม 2497
สถานที่เกิด	จังหวัดลพบุรี
วุฒิการศึกษา	RACP Foundation กองบังคับการตำรวจทางหลวง อาคาร 2 ชั้น 4 ถ.ศรีอยุธยา แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กทม.10400
ที่อยู่ปัจจุบัน	20/21 ถ.ศาลาธรรมสพน์ แขวงศาลาธรรมสพน์ เขตทวีวัฒนา กทม.10170
ผลงานตีพิมพ์	<p>ประธานมูลนิธิป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและอาชญากรรม</p> <p>ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยป้องกันอุบัติเหตุทางถนน</p> <p>เคยดำรงตำแหน่ง</p> <p>ผู้บังคับการตำรวจนครบาล 5,7</p> <p>ผู้บังคับการกองปราบปราม</p> <p>ผู้บังคับการวิชาการ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ</p> <p>รองผู้บัญชาการตำรวจสอบสวนกลาง</p>
รางวัลที่ได้รับ	<p>1.งานสอน อาทิเช่น อาจารย์พิเศษในหัวข้อ การสืบสวนสอบสวน บทบาทของนิติวิทยาศาสตร์ในการสืบสวนอาชญากรรม การบริหารงานตำรวจ</p> <p>2. งานวิจัย อาทิเช่น การศึกษาวิจัยและพัฒนาต้นแบบการบริหารจัดการและการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน (อบถ.) ในส่วนงานตำรวจ การศึกษาวิจัยและพัฒนาประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการข้อมูลสารสนเทศด้านอุบัติเหตุทางถนน (อบถ.)</p> <p>3.งานตำรา/หนังสือ อาทิเช่น ยุทธวิธีตำรวจ</p> <p>4.งานพัฒนานวัตกรรมและขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงระบบงานจราจรใน ส่วนงานตำรวจ อาทิเช่น การพัฒนาระบบงานสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน เพื่อการแก้ไขและป้องกันอย่างบูรณาการ</p>