



แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุ

จรรยาจร

โดย

พันตำรวจตรีอิฐรัตน์ สุริยะฉาย



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชานิติวิทยาศาสตร์ แผน ก แบบ ก 2

มหาวิทยาลัยศิลปากร

ปีการศึกษา 2567

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร

แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดี
อุบัติเหตุจราจร



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติวิทยาศาสตร์ แผน ก แบบ ก 2
มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2567
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศิลปากร

THE GUIDELINES OF ACQUISITION OF FORENSIC EVIDENCE FOR TRAFFIC
ACCIDENT INVESTIGATION



By
POL.MAJ. Atirat SURIYACHAY

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for Master of Science (FORENSIC SCIENCE)

Academic Year 2024

Copyright of Silpakorn University

620720085 : นิติวิทยาศาสตร์ แผน ก แบบ ก 2

คำสำคัญ : อุบัติเหตุจราจร, การตรวจสถานที่เกิดเหตุ

พินิจารวจตรี อธิรัตน์ สุริยะฉาย: แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : รองศาสตราจารย์ พินิจารวจเอกหญิง ดร. ศิริพร นุชสำเนียง

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและนำเสนอแนวทางในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร ดำเนินการวิจัยโดยใช้วิธีวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยการศึกษเอกสาร และสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวข้องในกระบวนการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร โดยการคัดเลือกด้วยวิธีการสุ่มแบบเจาะจง จำนวน 14 คน ผลการวิจัยพบว่า สภาพปัญหาประกอบด้วย 1)ปัญหาด้านบุคลากร ที่ขาดแคลนกำลังพล และขาดความรู้ความเข้าใจทางนิติวิทยาศาสตร์อย่างถ่องแท้ 2)ปัญหาด้านงบประมาณ ขาดแคลนงบประมาณในการจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ และงบประมาณสนับสนุนแรงจูงใจในการทำงาน 3)ปัญหาด้านวัสดุอุปกรณ์ ไม่เพียงพอในการปฏิบัติงาน 4)ปัญหาด้านบริหารจัดการ ทั้งการจัดสรรกำลังพล และการออกรายงานผลการตรวจสถานที่เกิดเหตุล่าช้า จึงได้เสนอแนวทางในการได้มาดังนี้ ควรเพิ่มอัตรากำลังพลทั้งพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน, จัดอบรมความรู้ทางนิติวิทยาศาสตร์ให้กับ เจ้าหน้าที่ตรวจสถานที่เกิดเหตุ พนักงานสอบสวน เจ้าหน้าที่สายตรวจ และช่างผู้ชำนาญการในพื้นที่, จัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมในการจัดหาวัสดุอุปกรณ์, เพิ่มค่าตอบแทนพิเศษให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน ตลอดจนพัฒนาระบบเทคโนโลยีการติดตามผลตรวจระหว่างเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานกับพนักงานสอบสวน

620720085 : Major (FORENSIC SCIENCE)

Keyword : Traffic accident, Crime scene investigation

POL.MAJ. Atirat SURIYACHAY : THE GUIDELINES OF ACQUISITION OF FORENSIC EVIDENCE FOR TRAFFIC ACCIDENT INVESTIGATION Thesis advisor : Associate Professor Police Colonel Siriporn Nuchsamnieng, Ph.D.

The purpose of this research was to study the problem and present guidelines of acquisition of forensic evidence for traffic accident investigations. The research was qualitative. Using semi-structured interviews in-depth with 14 key Informants who involved in the traffic accident investigation. By selecting using a purposive random method. The research results found that the problems consisted of: 1) Personnel problems lacking manpower and lack of knowledge of forensic science 2) Budget issues lack of budget to purchase materials and equipment. and budget to support work motivation 3) Problems with material and equipment not enough. 4) Management problems both the allocation of personnel and the issuance of the report of the crime scene inspection was delayed. Therefore, a guideline for obtaining it has been proposed as follows : Increase the number of investigators and forensic officers, Provide forensic science knowledge training for crime scene inspectors, investigators, patrol officers, and expert technicians in the area., Increase the budget to procure materials and equipment., Increase special payment for forensic officers. Developing a technology system for tracking the results of inspections between forensic officers and investigators. Including improving regulations related to crime scene inspections so that forensic officers have the authority and responsibility to inspect crime scenes in all cases, not just some cases where investigators request them.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์เรื่อง "แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร" นี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยความช่วยเหลือและสนับสนุนจากหลายฝ่าย ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณท่านที่มีส่วนร่วมในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ดังต่อไปนี้

ก่อนอื่นข้าพเจ้าขอขอบพระคุณ รองศาสตราจารย์ พลตำรวจตรี ดร.นพรุจ ศักดิ์ศิริ และ รองศาสตราจารย์ พันตำรวจเอกหญิง ดร.ศิริพร นุชสำเนียง อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก ซึ่งได้ให้คำปรึกษาแนะนำ และกำลังใจในการทำวิจัย ตั้งแต่ขั้นตอนแรกจนถึงการจัดทำวิทยานิพนธ์เสร็จสมบูรณ์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รองศาสตราจารย์ พลตำรวจตรี ดร.นพรุจ ศักดิ์ศิริ ที่ได้มอบความรู้ ความเข้าใจ และการสนับสนุนอย่างเต็มที่ ท่านได้ให้ความกรุณาและคำแนะนำที่มีคุณค่าในการปรับปรุงและพัฒนา งานวิจัยให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น ท่านได้ให้ความสนใจในทุกรายละเอียดของการวิจัย ทำให้ข้าพเจ้าได้รับประสบการณ์ที่มีค่าและความรู้ในด้านการวิจัยอย่างลึกซึ้ง

ข้าพเจ้าขอขอบพระคุณ อาจารย์ ดร.ศิริรัตน์ ชูสกุลเกรียง ประธานกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ที่ได้ให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงงานวิจัยให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น และได้ให้ข้อเสนอแนะ และชี้แนะในด้านวิชาการซึ่งเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการทำวิทยานิพนธ์นี้

นอกจากนี้ข้าพเจ้าขอขอบคุณ คณะวิทยาศาสตร์และเจ้าหน้าที่มหาวิทยาลัยศิลปากร ที่ได้มอบโอกาสและทรัพยากรในการศึกษาวิจัยและการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

ขอขอบคุณ พนักงานสอบสวน เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน และพนักงานอัยการทุกท่าน ที่ได้ให้ความร่วมมือและข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการศึกษาวิจัย

สุดท้ายนี้ ข้าพเจ้าขอขอบคุณ ครอบครัวของข้าพเจ้า ที่ได้ให้กำลังใจและสนับสนุนข้าพเจ้า ตลอดระยะเวลาของการศึกษาวิจัยและการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

อิริรัตน์ สุริยะฉาย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฅ
สารบัญรูปภาพ.....	ญ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.3 คำถามการวิจัย.....	3
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ.....	4
1.6 ประโยชน์ที่ได้รับ.....	5
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	6
2.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาคดีความผิดที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร.....	6
2.2 พยานหลักฐาน การเก็บรวบรวมและการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ.....	13
2.3 สาเหตุและสถิติของการเกิดอุบัติเหตุ.....	19
2.4 ร่องรอยการเกิดอุบัติเหตุ.....	23
2.5 การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก.....	29
2.6 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยภายในการบริหาร.....	31
2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	33

2.8 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	39
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	40
3.1 รูปแบบของการวิจัย.....	40
3.2 กลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย.....	40
3.3 เครื่องมือและวิธีการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	41
3.4 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	42
3.5 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล.....	43
3.6 จริยธรรมในการวิจัย.....	44
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	46
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ.....	46
4.2 ผลการศึกษาเกี่ยวกับสภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่ใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร.....	49
4.3 ผลการวิเคราะห์แนวการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร.....	68
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	77
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	77
5.2 อภิปรายผลการวิจัย.....	81
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	89
รายการอ้างอิง.....	92
ภาคผนวก.....	94
ประวัติผู้เขียน.....	101

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 ข้อมูลอุบัติเหตุของกระทรวงคมนาคม(Transport Accident Management System : TRAMS).....	20
ตารางที่ 2 ข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน(ThaiRSC)20	
ตารางที่ 3 ข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกจากระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ(CRIMES)	21
ตารางที่ 4 สรุปประเด็นปัญหาสภาพปัญหาภายในเกี่ยวกับการตรวจสถานที่เกิดเหตุที่ศึกษาจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	38
ตารางที่ 5 แสดงรายละเอียดกลุ่มผู้ให้ข้อมูล	47
ตารางที่ 6 สรุปสภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร.....	67
ตารางที่ 7 แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร	68



สารบัญรูปภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 ลักษณะของรอยไถล (Skid Marks).....	23
ภาพที่ 2 ลักษณะของรอยแฉลบ (Yaw Marks).....	24
ภาพที่ 3 ลักษณะของรอยการเร่งเริ่มต้น	24
ภาพที่ 4 ลักษณะของรอยล้อยางที่มีลักษณะยางลื่น.....	25
ภาพที่ 5 ร่องรอยของการมีชิ้นส่วนตกลงกับพื้นถนน	25
ภาพที่ 6 ลักษณะการชนและความเสียหายบนพื้นถนน	26
ภาพที่ 7 เศษชิ้นส่วนความเสียหายจากการชนปะทะ.....	26
ภาพที่ 8 การจำลองพฤติกรรมรถชนจากเครื่องหมายบนพื้นถนน.....	27
ภาพที่ 9 ร่องรอยที่พบ ณ จุดเริ่มต้นการชน.....	27
ภาพที่ 10 การวิเคราะห์ความเร็วจากตำแหน่งการตก.....	28
ภาพที่ 11 การวิเคราะห์ระยะจากจุดชนถึงตำแหน่งสุดท้าย.....	28
ภาพที่ 12 แผนภูมิแสดงขั้นตอนการทำงานของหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุ.....	29
ภาพที่ 13 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	39
ภาพที่ 14 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย.....	45
ภาพที่ 15 สภาพปัญหาภายในหน่วยงาน	49
ภาพที่ 16 แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร	76

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องด้วยชีวิตความเป็นอยู่ของสังคมในปัจจุบัน ประชาชนส่วนใหญ่ใช้การคมนาคมโดยการเดินทางด้วยยานพาหนะที่สัญจรทางบก เช่น รถยนต์ รถจักรยานยนต์ หรือรถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น สังคมในปัจจุบันที่เน้นการใช้ชีวิตด้วยความสะดวกรวดเร็ว ในส่วนของการคมนาคมก็เช่นเดียวกันที่ต้องการความสะดวกรวดเร็ว ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่นิยมซื้อรถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น ทำให้สิ่งที่มีมากขึ้นตามมาคือ อุบัติเหตุจราจร ซึ่งเกิดจากการที่ผู้ขับขี่รถหรือผู้ใช้ถนนใช้เส้นทางด้วยความประมาทปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลทั่วไปจำเป็นต้องมีการดำรงชีวิตเพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นสิ่งที่ทุกคนไม่ประสงค์จะให้เกิดขึ้น เมื่ออุบัติเหตุได้เกิดขึ้นแล้วย่อมนำมาซึ่งความสูญเสียไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง ได้แก่ ทำให้มีผู้สูญเสียชีวิต ทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บ อาจได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยไปจนถึงได้รับบาดเจ็บสาหัส หรืออาจถึงขั้นได้รับความพิการ ทำให้กลายเป็นผู้พิการไม่สามารถดำรงชีวิตตามปกติสุขได้ หรือหากไม่เกิดความเสียหายแก่บุคคล อาจจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินทั้งของตนเอง และของผู้อื่น รวมไปถึงทรัพย์สินของทางราชการด้วยเช่นกัน

ปัจจัยหรือองค์ประกอบของอุบัติเหตุ เกี่ยวกับความสัมพันธ์ของ ปัจจัยจากคนคือสภาพความพร้อมของร่างกายและพฤติกรรมขับขี่ ปัจจัยจากยานพาหนะคือสภาพความพร้อมของยานพาหนะตามมาตรฐานความปลอดภัย ปัจจัยจากถนนและสิ่งแวดล้อมคือความพร้อมของสภาพพื้นผิวถนนรวมถึงเครื่องหมายจราจร ซึ่งองค์ประกอบแต่ละส่วนมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดกันในระบบขนส่ง ซึ่งสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัยคนเป็นหลัก(ภูวนัย ไชยวรรณ & พนกฤษณ คลังบุญครอง, 2558)

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่ผู้วิจัยตรวจสอบมาจากระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุของกระทรวงคมนาคม(Transport Accident Management System : TRAMS) ประกอบด้วย อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนทางหลวง ทางหลวงชนบท และทางด่วน เป็นข้อมูล 3 ปีย้อนหลัง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2564 – 2566 โดยในปี พ.ศ.2564 มีการบันทึกการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 21,176 ครั้ง, ปี พ.ศ.2565 มีการบันทึกการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 21,613 ครั้ง และในปี พ.ศ.2566 มีการบันทึกการเกิดอุบัติเหตุเป็นจำนวน 23,054 ครั้ง (กระทรวงคมนาคม, 2567) ประกอบกับข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน(ThaiRSC) ข้อมูลของจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต เป็นข้อมูล 3 ปีย้อนหลัง ตั้งแต่ปี พ.ศ.2564 – 2566 โดยในปี พ.ศ.2564 มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 883,178 ราย และเสียชีวิต 13,623 ราย,ปี พ.ศ.2565 มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 926,707 ราย และเสียชีวิต

15,013 ราย และปี พ.ศ.2566 มีจำนวนผู้บาดเจ็บ 808,303 ราย และเสียชีวิต 14,113 ราย (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน(ThaiRSC), 2567)

จากข้อมูลสถิติจะเห็นได้ว่า จำนวนอุบัติเหตุจราจร มีปริมาณการเกิดอุบัติเหตุ และจำนวนความสูญเสียสูงอย่างต่อเนื่อง เป็นผลพวงจากการที่ประชาชนใช้รถใช้ถนนมากขึ้น และใช้ถนนอย่างประมาท ปราศจากความระมัดระวัง ข้อมูลตามสถิติดังกล่าวของกระทรวงคมนาคมเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนทางหลวง ทางหลวงชนบท และทางด่วน เพียงเท่านั้น และข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน(ThaiRSC) เป็นการเก็บข้อมูลสถิติการใช้สิทธิ ตาม พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เท่านั้น ซึ่งเป็นกรณีที่เป็นอุบัติเหตุจราจรที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บตลอดจนถึงมีผู้เสียชีวิตเท่านั้น ไม่รวมถึงกรณีอุบัติเหตุจราจรที่มีเพียงความเสียหายต่อทรัพย์สินเท่านั้น

กรณีความผิดจากอุบัติเหตุจราจร เป็นความผิดที่มีโทษทางอาญาตามกฎหมายสามารถดำเนินคดีทางอาญาได้ และการพิจารณาคดีจราจรต้องพิจารณาจากพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุ ร่องรอยการเสียหาย ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุจราจร เป็นลักษณะที่เกิดจากการมีของแข็งมากระทบกัน ไม่ว่าจะเป็นระหว่างรถกับรถ รถกับถนน หรือรถกับคนก็ตาม การเกิดอุบัติเหตุย่อมทิ้งร่องรอยไว้ในที่เกิดเหตุเสมอ เราสามารถนำร่องรอยเหล่านั้นมาพิจารณาเพื่อสืบสวนหาข้อเท็จจริงของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้ ประกอบกับคำให้การของคู่กรณีและความเห็นของพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานในการตรวจสอบพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุ เนื่องจากคดีอุบัติเหตุจราจรจะมีเพียงคู่กรณีเท่านั้นที่ประจักษ์อยู่ในเหตุการณ์ พนักงานสอบสวน เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน พนักงานอัยการ ตลอดจนผู้พิพากษา ซึ่งถือได้ว่าเป็นคนกลางในการตรวจสอบข้อเท็จจริงของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ในกรณีที่ไม่มีพยานหลักฐานเป็นวิดีโอบันทึกภาพเหตุการณ์ขณะเกิดเหตุ การพิจารณาตรวจสอบข้อเท็จจริงจึงกระทำได้จากการพิจารณาพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุเท่านั้น ไม่สามารถพิจารณาจากคำให้การของคู่กรณีเพียงอย่างเดียวได้ เพราะธรรมชาติของบุคคลย่อมคำนึงถึงความอยู่รอดของตนเองเป็นที่ตั้ง คำให้การที่ให้ต่อพนักงานสอบสวนหรือเบิกความต่อศาล อาจไม่ใช่ความจริงทั้งหมดก็ได้ ดังนั้นพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุของอุบัติเหตุจราจรจึงมีความสำคัญต่อการพิสูจน์ข้อเท็จจริงและการพิจารณาคดีเป็นอย่างมากเพื่อให้เกิดความยุติธรรมแก่คู่กรณีทุกฝ่ายมากที่สุด

ในส่วนของงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุที่ผ่านมา ส่วนใหญ่จะเป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ ซึ่งประชากรที่ศึกษาจะมุ่งเน้นเป็นพนักงานสอบสวน ในส่วนประเด็นที่ศึกษาก็จะเป็นด้านความรู้ความเข้าใจด้านการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนที่มีในการป้องกันและรักษาวัตถุพยานในสถานที่เกิดเหตุ ดังเช่นงานของวิจัยของ ดาราวีไล เชื้อเจ็ดองค์ (2555), ภาชนี เดชรัตน์สุวรรณ (2559), ฉันทนา วิทยนิรัฐพงษ์ (2565) หรือเป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ ซึ่งมุ่งเน้นที่จะศึกษาในประเด็นทางกฎหมายเกี่ยวกับอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบสถานที่เกิด

เหตุ ดังเช่นงานวิจัยของ พิมลพัชร ประเสริฐกิตติศรี (2559), พาณิกภัค ภักพงค์สิริ (2564) ยังไม่ปรากฏงานวิจัยเชิงคุณภาพซึ่งมุ่งเน้นประเด็นการรวบรวมพยานหลักฐานในคดีอุบัติเหตุจราจร นอกจากนี้ประเด็นที่ศึกษาด้านสภาพปัญหาและแนวทางในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสืบสวนสอบสวนโดยมุ่งเน้นไปที่คดีอุบัติเหตุจราจรก็ยังเป็นองค์ความรู้ใหม่ที่ยังไม่มีการศึกษา

ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาสภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร เพื่อนำเสนอแนวทางในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร ซึ่งคดีอุบัติเหตุจราจร ไม่ใช่คดีที่มีลักษณะเป็นการที่ฝ่ายหนึ่งกระทำต่ออีกฝ่ายหนึ่ง แต่เป็นเหตุแห่งความประมาท ที่สามารถมีผู้กระทำผิดฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง หรืออาจจะกระทำผิดโดยประมาททุกฝ่ายเลยก็สามารถเป็นไปได้ และในปัจจุบันพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ มีส่วนสำคัญในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงและการพิจารณาคดีเป็นอย่างมาก โดยผู้วิจัยหวังว่า ผลของการวิจัยในครั้งนี้ จะสามารถเสนอแนวทางในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ ที่มีประสิทธิภาพและมีความน่าเชื่อถือ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกธรรมชาติให้กับคู่กรณีทุกฝ่าย ให้ฝ่ายที่กระทำโดยประมาท ชดใช้ ชดเชย หรือเยียวยาให้กับผู้ที่เสียหายจากการกระทำนั้น ๆ ได้อย่างยุติธรรมทุกฝ่าย

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาสภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่ใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

1.2.2 เพื่อนำเสนอแนวทางในการตรวจเก็บพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

1.3 คำถามการวิจัย

1.3.1 ปัญหาและอุปสรรคในการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่ใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรมีอะไรบ้าง

1.3.2 แนวทางในการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่ใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรควรเป็นอย่างไร

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

1.4.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

เนื้อหาที่ศึกษาในการวิจัยนี้ประกอบไปด้วย กฎหมายที่เกี่ยวข้องในการดำเนินคดี อุบัติเหตุจราจร รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ปัจจัยต่าง ๆ ที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร แนวทางการตรวจสถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น

1.4.2 ขอบเขตด้านประชากร

ในการศึกษาวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้ใช้กระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) โดยการศึกษาภาคสนามด้วยการสัมภาษณ์กลุ่มเป้าหมายหรือผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) แบบเจาะลึก (In-depth interview) โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง กำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือก ดังนี้

1) เป็นบุคคลซึ่งผ่านการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินคดีจราจร มีประสบการณ์ในการทำงานไม่น้อยกว่า 5 ปี มีความรู้ ความเข้าใจและมีประสบการณ์เกี่ยวกับพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์

2) ครอบคลุมทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสอบสวนอุบัติเหตุจราจร ซึ่งได้แก่ (1) พนักงานสอบสวน (2) เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน และ (3) พนักงานอัยการ

3) สามารถให้ข้อมูลในเรื่องที่ผู้วิจัยศึกษาได้เป็นอย่างดีจากประสบการณ์ในการปฏิบัติงานโดยตรง เพื่อให้ได้ข้อมูลในระดับลึก ครอบคลุมและสะท้อนความเป็นจริงได้มาก

4) ให้ความร่วมมือในการเก็บข้อมูลเป็นอย่างดี

จึงได้กำหนดบุคคลผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยการคัดเลือกด้วยวิธีการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive random) รวมทั้งสิ้น 14 คน ประกอบด้วย 1) พนักงานสอบสวน จำนวน 7 คน 2) เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน จำนวน 4 คน และ 3) พนักงานอัยการ 2 คน

1.4.3 ขอบเขตด้านระยะเวลา

ระยะเวลาในการเก็บข้อมูลวิจัยครั้งนี้ตั้งแต่ เดือนสิงหาคม 2567 ถึงเดือนตุลาคม 2567

1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

“อุบัติเหตุจราจร” หมายถึง เหตุการณ์อันตรายที่เกิดขึ้นความประมาท โดยไม่ได้ตั้งใจ หรือ คาดคิดมาก่อน ของการใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ที่สัญจรในทาง ซึ่งทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน บุคคลได้รับอันตรายทั้งร่างกายและจิตใจ อาจบาดเจ็บ พิการ หรือรุนแรงถึงขั้นเสียชีวิต

“การกระทำโดยประมาท” หมายถึง การกระทำของผู้หนึ่งผู้ใด การกระทำมิใช่โดยเจตนา แต่ปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัย และพฤติการณ์ และผู้กระทำ อาจใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่

“พยานหลักฐาน” หมายถึง สิ่งใดที่สามารถจับต้องได้ตามกฎหมายและเป็นสิ่งที่สามารถเสนอในชั้นศาลเพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดีได้ และให้หมายความรวมถึงพยานวัตถุ พยานเอกสาร หรือพยานบุคคล ตลอดจนหลักฐานอื่น ๆ ซึ่งอาจจะใช้เป็นเครื่องพิสูจน์การกระทำที่เกิดขึ้นได้

“นิติวิทยาศาสตร์” หมายถึง การนำวิทยาศาสตร์ทุกสาขามาประยุกต์ใช้เพื่อประโยชน์แห่งกฎหมายทั้งประโยชน์ทางนิติบัญญัติในเรื่องการออกกฎหมาย และประโยชน์ของการคลี่คลายปัญหา และการพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดีความ เพื่อผลการบังคับใช้กฎหมายและการลงโทษ

“พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์” หมายถึง พยานวัตถุ พยานเอกสาร หรือพยานบุคคล ตลอดจนหลักฐานอื่น ๆ ซึ่งอาจจะใช้เป็นเครื่องพิสูจน์ได้ว่าการกระทำผิดเกิดขึ้น ใช้บอกได้ว่าใครเป็นผู้กระทำความผิดและสามารถเชื่อมโยงผู้กระทำผิดเข้ากับเหตุการณ์ได้ โดยจะต้องมีการตรวจพิสูจน์

“การสืบสวนสอบสวน” หมายถึง การรวบรวมพยานหลักฐานและการดำเนินการทั้งหลายเพื่อให้ได้มาซึ่งพยานหลักฐานเกี่ยวกับความผิดที่เกิดขึ้น เพื่อจะทราบข้อเท็จจริงหรือการพิสูจน์ความผิด

“แนวทางในการรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร” หมายถึง ข้อค้นพบที่ได้จากการวิจัยเพื่อหาปัญหาและอุปสรรคในการเก็บรวบรวมพยานหลักฐาน จากนั้นนำเสนอเป็นแนวทางเพื่อนำไปใช้ในการปฏิบัติในการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสืบสวนสอบสวนเพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

1.6 ประโยชน์ที่ได้รับ

1.6.1 ประโยชน์ทางด้านวิชาการ ได้รับข้อความรู้เกี่ยวกับเทคนิควิธีการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสืบสวนสอบสวนเพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร สภาพปัญหาในการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ รวมทั้งได้ทราบถึงแนวทางในการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในชั้นสืบสวนสอบสวน

1.6.2 ประโยชน์ทางการประยุกต์ใช้ ได้นำเสนอแนวทางในการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสืบสวนสอบสวนเพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร เพื่อให้ผู้บริหารของหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้อง ได้แก่ พนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ ตำรวจพิสูจน์หลักฐาน ได้นำไปปรับใช้เพื่อให้ได้พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร มีความสมบูรณ์ครบถ้วนถูกต้องตามกฎหมายสามารถเข้ารับฟังได้ในชั้นพิจารณาสำนวนคดีของพนักงานสอบสวน พนักงานอัยการ ตลอดจนในชั้นพิจารณาคดีของศาล

บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดประเด็นการศึกษาดังนี้

- 2.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาความผิดที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร
- 2.2 พยานหลักฐาน การเก็บรวบรวมและการตรวจสถานที่เกิดเหตุ
- 2.3 สาเหตุและสถิติของการเกิดอุบัติเหตุ
- 2.4 ร่องรอยการเกิดอุบัติเหตุ
- 2.5 การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก
- 2.6 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยภายในการบริหาร
- 2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.8 กรอบแนวคิดในการวิจัย

2.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาความผิดที่เกิดจากอุบัติเหตุจราจร

ในส่วนที่กฎหมายบัญญัติไว้เป็นการกระทำความผิดที่หากฝ่าฝืนหรือกระทำการใดจะมีโทษตามกฎหมาย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร มีดังนี้

2.1.1 ตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ หมวด 1 การขับรถ

มาตรา 31 นอกจากที่บัญญัติไว้เป็นพิเศษในลักษณะ 4 ว่าด้วยการใช้ทางเดินรถที่จัดเป็นช่องเดินรถประจำทาง การใช้ทางเดินรถให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในลักษณะนี้

มาตรา 31/1 ในขณะที่ขับรถในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องมีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวและต้องแสดงต่อเจ้าพนักงานจราจรเมื่อขอตรวจ

ในกรณีที่ผู้ขับขี่แสดงใบอนุญาตขับขี่ด้วยวิธีการทางข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์หรือสำเนาภาพถ่ายใบอนุญาตขับขี่ตามที่กรมการขนส่งทางบกกำหนด ให้ถือว่าผู้ขับขี่มีใบอนุญาตขับขี่อยู่กับตัวตามวรรคหนึ่งแล้ว

มาตรา 32 ในการใช้ทางเดินรถผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถชนหรือโดนคนเดินเท้าไม่ว่าจะอยู่ ณ ส่วนใดของทาง และต้องให้สัญญาณเตือนคนเดินเท้าให้รู้ตัวเมื่อจำเป็น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เด็ก คนชราหรือคนพิการที่กำลังใช้ทาง ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษในการควบคุมรถของตน

มาตรา 33 ในการขับรถ ผู้ขับขี่ต้องขับรถในทางเดินรถด้านซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถ เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาหรือล้ำกึ่งกลางของทางเดินรถได้

- (1) ด้านซ้ายของทางเดินรถมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
- (2) ทางเดินรถนั้นหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร*กำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
- (3) ทางเดินรถนั้นกว้างไม่ถึงหกเมตร

มาตรา 34 ในการใช้ทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือที่ได้จัดช่องเดินรถประจำทางไว้ในช่องเดินรถซ้ายสุด ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องซ้ายสุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทาง เว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาของทางเดินรถได้

- (1) ในช่องเดินรถนั้นมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
- (2) ทางเดินรถนั้น หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร*กำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
- (3) จะต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้องเมื่อเข้าบริเวณใกล้ทางร่วมทางแยก
- (4) เมื่อจะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น
- (5) เมื่อผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูงกว่ารถในช่องเดินรถด้านซ้าย

มาตรา 35 รถที่มีความเร็วช้าหรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้

ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทาง แล้วแต่กรณี

ความในวรรคสองมิให้ใช้บังคับแก่รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลที่มีน้ำหนักไม่เกินหนึ่งพันกิโลกรัม และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกินเจ็ดคน ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของหัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร*

ถ้าโดยสภาพของรถ สภาพของการบรรทุก หรือสภาพของทัศนวิสัย การให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามวรรคหนึ่งไม่อาจทำให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมาหรือตามมาข้างหลังมองเห็นได้ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณ

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่งก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ จอดรถ หรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

มาตรา 37 การให้สัญญาณด้วยมือและแขน ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

- (1) เมื่อจะลดความเร็วของรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และโบกมือขึ้นลงหลายครั้ง

(2) เมื่อจะหยุดรถ ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ ยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและตั้งฝ่ามือขึ้น

(3) เมื่อจะให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้า ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และโบกมือไปทางข้างหน้าหลายครั้ง

(4) เมื่อจะเลี้ยวขวาหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางขวา ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่

(5) เมื่อจะเลี้ยวซ้ายหรือเปลี่ยนช่องเดินรถไปทางซ้าย ให้ผู้ขับขี่ยื่นแขนขวาตรงออกไปนอกรถเสมอระดับไหล่ และงอข้อมือชูขึ้นโบกไปทางซ้ายหลายครั้ง

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ในกรณีที่รถยนต์นั้นมีเครื่องขับอยู่ทางด้านซ้าย ให้ผู้ขับขี่ใช้ไฟสัญญาณแทนการใช้สัญญาณด้วยมือและแขน

มาตรา 38 การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ปฏิบัติดังต่อไปนี้

(1) เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงที่ท้ายรถ

(2) เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีขาวหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถหรือข้างรถ และไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถไปในทิศทางที่จะเลี้ยวเปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

(3) เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

มาตรา 39 เมื่อขับรถสวนกัน ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ โดยให้ถือกึ่งกลางของทางเดินรถเป็นหลัก แต่ถ้าทางเดินรถใดได้จัดแบ่งเป็นช่องเดินรถไว้ ให้ถือเส้นหรือแนวที่แบ่งนั้นเป็นหลัก

ในทางเดินรถที่แคบ เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่แต่ละฝ่ายต้องลดความเร็วของรถเพื่อให้รถสวนกันได้โดยปลอดภัย

ในทางเดินรถที่แคบซึ่งไม่อาจขับรถสวนกันได้โดยปลอดภัย เมื่อขับรถสวนกัน ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่ใหญ่กว่าต้องหยุดรถให้ชิดขอบทางเดินรถด้านซ้ายเพื่อให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันที่เล็กกว่าผ่านไปได้

ในทางเดินรถที่มีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องลดความเร็วของรถหรือหยุดรถเพื่อให้รถคันที่สวนมาผ่านไปได้

มาตรา 40 ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ห่างรถคันหน้าพอสมควรในระยะที่จะหยุดรถได้โดยปลอดภัยในเมื่อจำเป็นต้องหยุดรถ

ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถขึ้นสะพานหรือทางลาดชันต้องใช้ความระมัดระวังไม่ให้รถถอยหลังไป
โดนรถคันอื่น

มาตรา 41 ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรให้เป็นทางเดินรถทางเดียว ให้ผู้ขับขี่
ขับรถไปตามทิศทางที่ได้กำหนดไว้

มาตรา 42 ทางเดินรถใดที่มีเครื่องหมายจราจรแบ่งทางเดินรถออกเป็นสองทาง
สำหรับรถเดินขึ้นทางหนึ่ง ล่องทางหนึ่ง โดยมีช่องว่างคั่นกลาง หรือทำเครื่องหมายจราจรกั้นแสดง
ว่าทางเดินรถนั้นมีการแบ่งออกเป็นสองทางดังกล่าว ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดด้านซ้ายของทางเดินรถ

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะที่หย่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทาง
ด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ
หรือกลับรถ
- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือ
คนพิการ
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
- (9) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริม
สำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

มาตรา 43 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติด
ให้โทษ หรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและ
ประสาท ทั้งนี้ ตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร* พนักงานสอบสวน เจ้าพนักงานจราจร* หรือ
ผู้ตรวจการมีอำนาจจัดให้มีการตรวจสอบผู้ขับขี่รถบางประเภทตามที่ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
กำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษาว่าได้เสพยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและ
ประสาทตามวรรคหนึ่งหรือไม่ และหากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าผู้ขับขี่นั้นไม่ได้เสพก็ให้ผู้
ขับขี่นั้นขับรถต่อไปได้

ในกรณีที่ผู้ขับขี่ตามวรรคสองไม่ยอมให้ตรวจสอบ ให้หัวหน้าเจ้าพนักงานจราจร*
พนักงานสอบสวน เจ้าพนักงานจราจร* หรือผู้ตรวจการมีอำนาจกักตัวผู้นั้นไว้ เพื่อดำเนินการ

ตรวจสอบได้ภายในระยะเวลาเท่าที่จำเป็นแห่งกรณีเพื่อให้การตรวจสอบเสร็จสิ้นไปโดยเร็ว และเมื่อผู้นั้นยอมรับการตรวจสอบแล้ว หากผลการตรวจสอบในเบื้องต้นปรากฏว่าไม่ได้เสีย ก็ให้ปล่อยตัวไปทันที

การตรวจสอบตามมาตรานี้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 43 ตี ในกรณีมีเหตุอันควรเชื่อว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ผู้ตรวจการมีอำนาจสั่งให้ผู้นั้นหยุดรถและสั่งให้มีการทดสอบตามมาตรา 142 ด้วย

มาตรา 43 จัตวา ในกรณีที่ผู้ตรวจการพบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) หรือมาตรา 43 ทวิ วรรคหนึ่ง ให้ผู้ตรวจการส่งตัวผู้นั้นพร้อมพยานหลักฐานในเบื้องต้นแก่พนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจโดยเร็ว แต่ต้องไม่เกินหกชั่วโมงนับแต่เวลาที่พบการกระทำความผิดดังกล่าว เพื่อดำเนินคดีต่อไป

มาตรา 43 เบญจ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 43 ทวิ และมาตรา 43 ตี ให้ผู้ตรวจการแสดงบัตรประจำตัวของตนซึ่งออกตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกหรือกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ต่อผู้ซึ่งเกี่ยวข้อง ("พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522," 2565)

2.1.2 ตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 291 ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสิบปี และปรับไม่เกินสองแสนบาท

มาตรา 300 ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายสาหัส ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 390 ผู้ใดกระทำโดยประมาท และการกระทำนั้นเป็นเหตุให้ผู้อื่นรับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ("ประมวลกฎหมายอาญา," 2562)

ในส่วนที่กฎหมายบัญญัติไว้เป็นอำนาจของเจ้าหน้าที่ในการดำเนินการรวบรวมพยานหลักฐาน ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร มีดังนี้

2.1.3 ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

บัญญัติอำนาจของพนักงานสอบสวนไว้

มาตรา 131 ให้พนักงานสอบสวนรวบรวมหลักฐานทุกชนิด เท่าที่สามารถจะทำได้ เพื่อประสงค์จะทราบข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่าง ๆ อันเกี่ยวกับความผิดที่ถูกกล่าวหา เพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำความผิดและพิสูจน์ให้เห็นความผิดหรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหา

มาตรา 131/1 ในกรณีที่จำเป็นต้องใช้พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงตามมาตรา 131 ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจให้ทำการตรวจพิสูจน์บุคคล วัตถุ หรือเอกสารใด ๆ โดยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ได้

ในกรณีความผิดอาญาที่มีอัตราโทษจำคุกอย่างสูงเกินสามปี หากการตรวจพิสูจน์ตามวรรคหนึ่ง จำเป็นต้องตรวจเก็บตัวอย่างเลือด เนื้อเยื่อ ผิวหนัง เส้นผมหรือขน น้ำลาย ปัสสาวะ อูจจาระ สารคัดหลั่ง สารพันธุกรรมหรือส่วนประกอบของร่างกายจากผู้ต้องหา ผู้เสียหายหรือบุคคลที่เกี่ยวข้อง ให้พนักงานสอบสวนผู้รับผิดชอบมีอำนาจให้แพทย์หรือผู้เชี่ยวชาญดำเนินการตรวจดังกล่าวได้ แต่ต้องกระทำเพียงเท่าที่จำเป็นและสมควรโดยใช้วิธีการที่ก่อให้เกิดความเจ็บปวดน้อยที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ ทั้งจะต้องไม่เป็นอันตรายต่อร่างกายหรืออนามัยของบุคคลนั้น และผู้ต้องหา ผู้เสียหาย หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องต้องให้ความยินยอม หากผู้ต้องหาหรือผู้เสียหายไม่ยินยอมโดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือผู้ต้องหาหรือผู้เสียหายกระทำการบ่อนทำลายหรือปิดกั้นไม่ให้บุคคลที่เกี่ยวข้องให้ความยินยอมโดยไม่มีเหตุอันสมควร ให้สันนิษฐานไว้เบื้องต้นว่าข้อเท็จจริงเป็นไปตามผลการตรวจพิสูจน์ที่หากได้ตรวจพิสูจน์แล้วจะเป็นผลเสียต่อผู้ต้องหาหรือผู้เสียหายนั้น แล้วแต่กรณี ค่าใช้จ่ายในการตรวจพิสูจน์ตามมาตรา 131 ให้ส่งจ่ายจากงบประมาณตามระเบียบที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงมหาดไทย กระทรวงยุติธรรม หรือสำนักงานอัยการสูงสุด แล้วแต่กรณี กำหนดโดยได้รับความเห็นชอบจากกระทรวงการคลัง

มาตรา 132 เพื่อประโยชน์แห่งการรวบรวมหลักฐาน ให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจ ดังต่อไปนี้

(1) ตรวจตัวผู้เสียหายเมื่อผู้นั้นยินยอม หรือตรวจตัวผู้ต้องหา หรือตรวจสิ่งของหรือที่ทางอันสามารถอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ ให้รวมทั้งทำภาพถ่าย แผนที่หรือภาพวาดจำลอง หรือพิมพ์ลายนิ้วมือ ลายมือหรือลายเท้า กับให้บันทึกรายละเอียดทั้งหลายซึ่งน่าจะกระทำให้คดีแจ่มกระจ่างขึ้น ในการตรวจตัวผู้เสียหายหรือผู้ต้องหาตามวรรคหนึ่ง หากผู้เสียหายหรือผู้ต้องหาเป็นหญิง ให้จัดให้เจ้าพนักงานซึ่งเป็นหญิงหรือหญิงอื่นเป็นผู้ตรวจ ทั้งนี้ ในกรณีที่มีเหตุอันสมควร ผู้เสียหายหรือผู้ต้องหาจะขอนำบุคคลใดมาอยู่ร่วมในการตรวจนั้นด้วยก็ได้

(2) ค้นเพื่อพบสิ่งของ ซึ่งมีไว้เป็นความผิด หรือได้มาโดยการกระทำผิด หรือได้ใช้หรือสงสัยว่าได้ใช้ในการกระทำผิด หรือซึ่งอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ แต่ต้องปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายนี้ว่าด้วยค้น

(3) หมายถึงบุคคลซึ่งครอบครองสิ่งของ ซึ่งอาจใช้เป็นพยานหลักฐานได้ แต่บุคคลที่ถูกหมายเรียกไม่จำเป็นต้องมาเอง เมื่อจัดส่งสิ่งของมาตามหมายแล้ว ให้ถือเสมือนว่าได้ปฏิบัติตามหมาย

(4) ยึดไว้ซึ่งสิ่งของที่ค้นพบหรือส่งมาดังกล่าวไว้ในอนุมาตรา (2) และ (3) ("ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา," 2562)

2.1.4 ระเบียบตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะที่ 2 การสืบสวน บทที่ 2 การสืบสวนและตรวจสถานที่เกิดเหตุ

ข้อ 4 เมื่อมีคดีอาญาเกิดขึ้นซึ่งจำเป็นจะต้องทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุให้พนักงานสอบสวนทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุเอง เว้นไว้แต่คดีสำคัญซึ่งพนักงานสอบสวนเห็นว่ามีย่องรอยหรือหลักฐาน ซึ่งต้องใช้เครื่องมือทางวิชาการและจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่สังกัดสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจหรือกลุ่มงานเก็บกู้และตรวจพิสูจน์วัตถุระเบิด ก็ให้พนักงานสอบสวนแจ้งสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจที่มีพื้นที่รับผิดชอบ หรือกลุ่มงานเก็บกู้และตรวจพิสูจน์วัตถุระเบิดแล้วแต่กรณี เพื่อจัดเจ้าหน้าที่ไปทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานร่วมกับพนักงานสอบสวนในคดีต่างๆ ดังต่อไปนี้

- (1) คดีความผิดต่อชีวิต
- (2) คดีฆาตกรรม แต่มีพฤติการณ์น่าสงสัยว่าอาจถูกผู้อื่นฆ่าตาย
- (3) คดีความผิดฐานลักทรัพย์ และมีร่องรอยในที่เกิดเหตุ
- (4) คดีความผิดฐานชิงทรัพย์และมีคนตาย
- (5) คดีความผิดฐานปล้นทรัพย์
- (6) คดีวางเพลิง หรือเพลิงไหม้โดยไม่ทราบสาเหตุ
- (7) คดีจราจรทางบกที่เป็นปัญหา
- (8) คดีที่มีการตายผิดธรรมชาติ หรือมีเหตุอันสงสัยว่ามีการตายโดยผิดธรรมชาติ

หรือคดีอื่นๆ ที่น่าจะมีร่องรอยหรือหลักฐานในสถานที่เกิดเหตุ ยกเว้นคดีจราจรทางบก

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นได้ให้อำนาจพนักงานสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานในคดีอาญาซึ่งรวมถึงคดีจราจรด้วยคือ การรวบรวมพยานวัตถุโดยการตรวจสถานที่เกิดเหตุ การถ่ายภาพและทำแผนที่เกิดเหตุ และพยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ โดยการตรวจพิสูจน์วัตถุหรือเอกสารทางวิทยาศาสตร์ไว้ แต่ก็มีได้บัญญัติรายละเอียดเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการดำเนินการไว้ โดยเฉพาะ การรวบรวมพยานวัตถุในคดีอุบัติเหตุจราจร แหล่งที่พบพยานวัตถุได้แก่สถานที่เกิดเหตุ

ดังนั้นในการรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อให้ได้พยานวัตถุโดยครบถ้วนสมบูรณ์ พนักงานสอบสวนต้องดำเนินการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและเก็บรวบรวมพยานวัตถุเช่นร่องรอย เศษวัสดุอุปกรณ์ที่แตกกระจายตกหล่นอยู่ตามพื้นผิวถนนในที่เกิดเหตุ สภาพความเสียหายของรถที่ชนและทำการถ่ายภาพสถานที่และสภาพความเสียหายของรถไว้โดยละเอียด(เสวก มณีกุล, 2552)

2.2 พยานหลักฐาน การเก็บรวบรวมและการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ

พยานหลักฐาน หมายถึง สิ่งใดที่สามารถจับต้องได้ตามกฎหมายและเป็นสิ่งที่สามารถเสนอในชั้นศาลเพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงในคดีได้ และให้หมายความรวมถึงพยานวัตถุ พยานเอกสาร หรือพยานบุคคล ตลอดจนหลักฐานอื่น ๆ ซึ่งอาจจะใช้เป็นเครื่องพิสูจน์การกระทำที่เกิดขึ้นได้

การที่พยานหลักฐานจะเป็นที่ยอมรับในชั้นศาลได้ ต้องปฏิบัติตามกฎหมายเกณฑ์พื้นฐาน 4 ประการ ดังนี้

1. กฎการป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุ

การป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุ เริ่มต้นตั้งแต่เมื่อเจ้าหน้าที่ตำรวจคนแรก ไปถึงสถานที่เกิดเหตุจนกระทั่งเจ้าหน้าที่ผู้ชำนาญ ทำการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุเสร็จสิ้น

2. กฎการเก็บพยานหลักฐานอย่างถูกต้องตามกฎหมาย

หมายถึง บุคคลที่ทำการเก็บพยานหลักฐานนั้น จะต้องเป็นบุคคลที่กฎหมายให้อำนาจไว้ในการเข้าและเก็บพยานวัตถุต่าง ๆ ในสถานที่เกิดเหตุได้ ตัวอย่างเช่น เป็นพนักงานสอบสวนหรือเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน เป็นต้น

3. กฎการกระทำการค้นหาพยานหลักฐานอย่างเหมาะสม

ผู้ตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุจะต้องไม่มองข้ามหรือละเลยพยานวัตถุทุกชิ้น ถ้าสงสัยว่าสิ่งนั้นจะเป็นพยานวัตถุหรือไม่ ให้ทำการเก็บไว้ก่อน พร้อมทั้งระบุรายละเอียดของพยานวัตถุตำแหน่งที่พบ และบรรจุในหีบห่อรักษาไว้อย่างเหมาะสม

4. กฎการมีลูกโซ่การครอบครองพยานหลักฐานโดยตลอด

หมายถึงว่าพยานหลักฐานนั้นจะต้องอยู่ภายใต้การคุ้มครองดูแลของบุคคลหรือหน่วยงาน ตั้งแต่เริ่มเก็บจนกระทั่งแสดงในชั้นศาล โดยไม่ขาดช่วงการครอบครองเลย ถ้ามีการเปลี่ยนแปลงครอบครอง เช่น ส่งของกลางไปตรวจพิสูจน์ยังห้องปฏิบัติการ จะต้องมีหลักฐานแสดงการรับส่งของกลางนั้นโดยตลอด

พยานหลักฐาน สามารถแบ่งออกเป็นประเภทต่าง ๆ ตามลักษณะ ชนิด หรือคุณภาพของหลักฐานนั้น ๆ สามารถแบ่งได้ดังนี้

1. พยานบุคคล คือ พยานหลักฐานที่เกิดขึ้นจากการที่บุคคลมาให้การหรือเบิกความ

ต่อศาล

2. พยานเอกสาร คือ ข้อความที่บันทึกไว้ไม่ว่าด้วยวิธีใด หรือบันทึกในวัสดุใดที่สามารถสื่อ หรือแสดงความหมายของสิ่งที่บันทึกไว้ให้ศาลเข้าใจได้

3. พยานวัตถุ คือ สิ่งใด ๆ ที่เสนอต่อศาลเพื่อให้ศาลตรวจดู เพื่อเชื่อมโยงหรือแสดงถึงเหตุการณ์หรือข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น

4. พยานผู้เชี่ยวชาญ คือ พยานผู้มาเบิกความให้ความเห็นต่อศาลในฐานะผู้มีความรู้ความสามารถหรือชำนาญการเป็นพิเศษในวิชาการบางอย่าง

พยานหลักฐานในคดีส่วนใหญ่ จะสามารถหาได้จากสถานที่เกิดเหตุ ดังนั้น ขั้นตอนการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุจึงมีความสำคัญ และต้องปฏิบัติอย่างถูกต้อง และละเอียดรอบคอบ ซึ่งขั้นตอนการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุมีดังนี้

1. การเตรียมตัว เป็นการตรวจสอบความพร้อมของเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ
2. ใกล้เคียงสถานที่เกิดเหตุ เป็นการตรวจสอบความพร้อมครั้งสุดท้ายก่อนเข้าสถานที่เกิดเหตุเพื่อกำหนดรูปแบบการทำงานให้เหมาะสม
3. การป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุ เป็นการรักษาสภาพสถานที่เกิดเหตุเพื่อครอบคลุมพยานหลักฐานทั้งหมด และป้องกันการเสื่อมค่าของพยานหลักฐาน
4. การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุเบื้องต้น เป็นการดำเนินการตรวจสอบเบื้องต้นโดยหัวหน้าทีมเพื่อกำหนดรูปแบบการทำงานของทีมให้เหมาะสม
5. การประเมินพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุ เป็นการประเมินเบื้องต้นเกี่ยวกับพยานหลักฐานเพื่อกำหนดวิธีการและลำดับการดำเนินการตามความสำคัญ และเพื่อให้ครอบคลุมพยานหลักฐานทั้งหมด
6. การสรุปสภาพสถานที่เกิดเหตุ เป็นการบรรยายสภาพทั่วไปของสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้ทีมงานเข้าใจสภาพสถานที่เกิดเหตุ
7. การถ่ายภาพที่เกิดเหตุ เป็นการบันทึกสภาพของสถานที่เกิดเหตุไว้ในรูปภาพ โดยถ่ายทั้งระยะใกล้ กลาง และไกล ให้ครอบคลุมสถานที่เกิดเหตุ
8. การวาดแผนที่เกิดเหตุ เป็นการบันทึกสภาพของสถานที่เกิดเหตุ เพื่อระบุตำแหน่งทิศทาง และระยะทางของพยานหลักฐานแต่ละชิ้น
9. การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุอย่างละเอียด เป็นการตรวจค้นหาพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุอย่างละเอียด ใช้รูปแบบตามความเหมาะสมกับสถานที่
10. การบันทึกและตรวจเก็บพยานหลักฐาน เป็นการบันทึกตำแหน่งและถ่ายภาพก่อนทำการตรวจเก็บพยานหลักฐานนั้น
11. การตรวจสอบครั้งสุดท้าย เป็นการตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูลต่าง ๆ รวมถึงพยานหลักฐาน ว่าได้ดำเนินการถูกต้องครบถ้วนแล้ว

12.การออกและส่งคืนสถานที่เกิดเหตุ เป็นการส่งมอบสถานที่เกิดเหตุคืนให้กับเจ้าหน้าที่หรือส่วนที่เกี่ยวข้องอื่นดำเนินการต่อไป

ซึ่งการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุในคดีอุบัติเหตุจราจร สามารถลงรายละเอียดขั้นตอนเพิ่มเติมเนื่องจากการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุในคดีอุบัติเหตุจราจร มีจุดประสงค์ที่สำคัญคือการตรวจพิสูจน์ว่าการเกิดอุบัติเหตุ ดังกล่าวเกิดขึ้นได้อย่างไร รถยนต์/รถจักรยานยนต์คู่กรณีเกี่ยวข้องกันหรือไม่อย่างไร ซึ่งลักษณะการเกิดอาจเกิดจาก รถชนคนหรือรถชนรถ หรือแบบอื่น ๆ การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุในคดีอุบัติเหตุจราจร ทั้ง 2 กรณีดังกล่าว มีรายละเอียด ขั้นตอนการตรวจดังนี้

1.เตรียมอุปกรณ์ และเครื่องมือ ที่จำเป็นต่อการตรวจ เช่นอุปกรณ์ช่วยยกรถ ร่ม แลบกั้นสถานที่เกิดเหตุ ฯลฯ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพฤติการณ์แห่งคดีที่เกิดขึ้น จากนั้นให้รีบเดินทางไปตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุโดยเร็ว

2.การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ

2.1 การจดบันทึก ควรจกรายละเอียดดังนี้ (ตามแบบ check list)

2.1.1 การรับแจ้งเหตุ วันเวลาทราบเหตุ วันเวลารับแจ้งเหตุ และวันเวลาที่ทำการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุรวมถึงวันเวลาที่ทำการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุเพิ่มเติม

2.1.2 สถานที่เกิดเหตุ

2.1.3 ชื่อผู้เสียหาย

2.1.4 วันเวลาทราบเหตุ

2.1.5 ชื่อพนักงานสอบสวน

2.1.6 วันเวลาที่ตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ

2.1.7 ชื่อผู้ตรวจ และร่วมตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ

2.1.8 ลักษณะสภาพสถานที่เกิดเหตุ

2.1.9 บุคคลที่เกี่ยวข้องในสถานที่เกิดเหตุ

2.1.10 ทำบัญชีวัตถุพยานที่ตรวจพบ

2.1.11 สภาพ ขนาด และตำแหน่งที่ปรากฏบนรถที่เกิดเหตุในกรณีที่ต้องเทียบความสูงควรเทียบกับระดับความสูงก่อนเกิดการชนโดยอาศัยรถรุ่นเดียวกันที่ยังอยู่ในสภาพปกติจึงสามารถ เปรียบเทียบความสูงซึ่งกันและกันได้

2.1.12 บันทึกแผนผังโดยสังเขป ที่แสดงตำแหน่งวัตถุพยาน

2.1.13 ลักษณะสภาพศพ ตำแหน่งที่พบศพ และสภาพศพ

2.2 การเข้าตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ

2.2.1 พิจารณาสภาพบริเวณสถานที่เกิดเหตุว่าปลอดภัยหรือไม่ สมควรปิดการจราจรหรือไม่ หากมีความจำเป็นต้องปิดกั้นการจราจรให้รีบถ่ายสภาพบริเวณสถานที่เกิดเหตุโดยเร็ว จากนั้นให้ย้ายรถที่เกิดเหตุมายังบริเวณที่ปลอดภัย แล้วทำการตรวจพิสูจน์ต่อไป

2.2.2 เมื่อเห็นว่าสามารถดำเนินการปิดกั้นการจราจรได้โดยไม่ก่อให้เกิดปัญหาใด ๆ ให้ดำเนินการปิดกั้นถนนและดำเนินการตรวจพิสูจน์ต่อไป โดยให้ดำเนินการกับส่วนที่เป็นวัตถุพยานบนท้องถนนก่อน จากนั้นให้ยกเลิกการกั้นสถานที่เกิดเหตุโดยเร็ว

2.2.3 สอบถามพฤติการณ์แห่งคดี จากผู้เกี่ยวข้อง คู่กรณี และพยานที่เห็นเหตุการณ์โดยสอบถาม ประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

2.2.3.1 ทิศทางการวิ่งของรถคู่กรณีก่อนเกิดอุบัติเหตุเดียวกัน

2.2.3.2 สภาพถนน สภาพอากาศ ในขณะนั้น

2.2.3.3 ลักษณะการเฉี่ยวชน

2.2.3.4 ความเร็วของรถคู่กรณี

2.2.3.5 อื่น ๆ ตามความเหมาะสม

2.2.4 การค้นหาวัตถุพยานและการดำเนินการเกี่ยวกับวัตถุพยาน

2.2.4.1 ค้นหาวัตถุพยานในบริเวณสถานที่เกิดเหตุและบริเวณข้างเคียง เช่น รอยเบรก ตำแหน่งสุดท้ายของรถคู่กรณี ร่องรอยเฉี่ยวชนบนพื้นถนน ชิ้นส่วนของรถ รอยหกของน้ำมัน และตำแหน่งผู้เสียชีวิต เมื่อพบวัตถุพยานดังกล่าว ให้ใช้วงแหวนครอบวัตถุพยานครอบไว้ แล้วจึงค่อยวางป้ายหมายเลขภายหลัง

2.2.4.2 เมื่อทำการถ่ายภาพและวัดระยะ ตำแหน่งวัตถุพยาน ศพผู้เสียชีวิต ฯลฯ แล้วให้รีบเก็บวัตถุพยานไว้ในถุงเก็บวัตถุพยานพร้อมเขียนหมายเลขกำกับ ส่วนร่างผู้เสียชีวิตให้ดำเนินการเช่นเดียวกับการตรวจศพทั่ว ๆ ไป จากนั้นให้ทำการย้ายรถคู่กรณีไว้ในที่ปลอดภัย แล้วรีบยกเลิกการปิดกั้นถนนโดยเร็ว

2.2.4.3 ตรวจสอบสภาพความเสียหาย รอยบุบยุบ รอยเฉี่ยวชน และเก็บวัตถุพยานที่อาจมี การแลกเปลี่ยนกันขณะชนกันของรถคู่กรณี โดยชุดเศษสีที่ติดกับรถคู่กรณีเพื่อนำส่ง ตรวจพิสูจน์ต่อไป

2.2.4.4 มอบวัตถุพยานพร้อมบันทึกการส่งมอบให้พนักงานสอบสวนเพื่อดำเนินการต่อไป

2.3 การถ่ายภาพ

2.3.1 การถ่ายภาพบริเวณสถานที่เกิดเหตุ

2.3.1.1 ถ่ายภาพสภาพของสถานที่เกิดเหตุ ระยะใกล้ ระยะปานกลาง และระยะไกล ตามความเหมาะสม

2.3.1.2 ถ่ายภาพวัตถุพยาน ตามข้อ 2.2.4.1 ถึง 2.2.4.3 ในระยะใกล้ ระยะปานกลาง และ ระยะใกล้ตามความเหมาะสม

2.3.2 ถ่ายภาพรถแต่ละคันที่เกิดเหตุให้เห็นสภาพรถทุกด้าน โดยมีการวางป้ายหมายเลขกำกับด้วย (หมายเหตุให้ตรงกับป้ายในสถานที่เกิดเหตุ)

2.3.3 ถ่ายภาพร่องรอยเฉี่ยวชนของรถคู่กรณีแต่ละคัน ต้องใช้สเกลแสดงความสูง ขนาดของรอยเฉี่ยวชนและนำรถคู่กรณีมาเทียบตำแหน่งรอยชนว่าตรงกันหรือเข้ากันได้หรือไม่(ถ้าทำได้) หรืออาจแสดงโดยใช้ภาพถ่ายก็ได้ ทั้งนี้ให้คำนึงถึงสภาพความเสียหายซึ่งอาจทำให้การพิจารณาความสูง อาจไม่ตรงกันเลยทีเดียว หากเป็นไปได้ควรนำรถรุ่นเดียวกันที่มีสภาพปกติมาเปรียบเทียบกับด้วย

2.3.4 การถ่ายภาพกรณีมีผู้ได้รับบาดเจ็บ/เสียชีวิต ให้ถ่ายภาพร่องรอยวัตถุพยาน เช่น รอยโลหิต รอยลายนิ้วมือ ฝ่ามือ รอยลายผ้า เส้นใย เส้นผม เส้นขน ฯลฯ ที่ตรวจพบได้ด้วย

2.4 การตรวจพิสูจน์และวิเคราะห์ร่องรอยเฉี่ยวชนของรถคู่กรณี

2.4.1 วิเคราะห์จุดเฉี่ยวชนที่เกิดขึ้นว่าเกิดขึ้นที่ใด โดยอาศัยรอยเบรก รอยครูดบนพื้นถนนตำแหน่งสุดท้ายของรถคู่กรณีและคราบน้ำมันที่ตกบนพื้นถนน

2.4.2 ลักษณะรอยครูด รอยเบรก วัตถุพยานที่ตกบนพื้นผิวถนนและตำแหน่งสุดท้ายของรถคู่กรณี

2.4.2.1 พิจารณารอยจุดเริ่มต้นของรอยครูดและจุดปลายของรอยครูดทำให้ทราบทิศทางการไถลหรือกรณีร่ว้งตามกันทำให้ทราบว่ารถคันใดมีความเร็วมากกว่ากันได้

2.4.2.2 พิจารณาดูว่าเกิดการชนกันอย่างไร หลังเกิดการชนแล้วเกิดการพลิกคว่ำ เกิดการครูด กับพื้นถนนอย่างไร ชิ้นส่วนใดของรถคันใด ที่ทำให้เกิดรอยครูดดังกล่าว

2.4.2.3 พิจารณา สภาพความเสียหายที่ปรากฏที่รถคู่กรณีทั้งสองคัน ให้พิจารณาว่ารอยที่เกิดบนรถรอยใดเกิดจากการชนกัน หรือรอยครูดบนพื้นถนน แล้วจึงพิจารณาร่องรอยเฉี่ยวชนกันว่ามีสภาพความเสียหายที่สอดคล้องกันทั้ง ขนาดและความสูงของรอยเสียหายดังกล่าว

2.4.2.4 พิจารณาวัตถุพยานที่มีการแลกเปลี่ยนกันขณะเฉี่ยวชนกันทั้งสี่และชิ้นส่วน ซึ่งบ่อยครั้งที่พบว่ามีชิ้นส่วนของรถคู่กรณีไปติดที่รถฝ่ายตรงข้าม ส่วนเรื่องสีรถให้พิจารณาจากรายงานผลการตรวจพิสูจน์เปรียบเทียบ มาเป็นส่วนประกอบในการพิจารณาลงความเห็น

2.4.2.5 พิจารณาระยะการแบ่งช่องถนน ระยะที่ห่างทางแยก ที่ใช้เป็นข้อสันนิษฐานการเข้าหรือออกจากซอย ซึ่งอาจเป็นเหตุที่ทำให้เกิดการเฉี่ยวชนได้

2.4.3 กรณีร่ว้งตามกัน ชนกันแบบไม่เต็มหน้า

2.4.3.1 รถวิ่งตามหลังมีรอยเฉี่ยวชนด้านหน้าข้างขวาแสดงว่าเฉี่ยวชนด้านหลังข้างซ้ายของรถคันหน้า

2.4.3.2 รถวิ่งตามหลังมีรอยเฉี่ยวชนด้านหน้าข้างซ้ายแสดงว่าเฉี่ยวชนด้านหลังข้างขวาของรถคันหน้า

2.4.4 กรณีรถวิ่งสวนกัน ชนกันแบบไม่เต็มหน้า

2.4.4.1 ถ้าคันหนึ่งมีรอยเฉี่ยวชนด้านหน้าข้างขวา แสดงว่าอีกคันจะมีรอยเฉี่ยวชนด้านหน้าข้างขวาเช่นกัน

2.4.4.2 ถ้าคันหนึ่งมีรอยเฉี่ยวชนด้านหน้าข้างซ้าย แสดงว่าอีกคันจะมีรอยเฉี่ยวชนด้านหน้าข้างซ้ายเช่นกัน

2.4.5 กรณีวิ่งทำมุมกันไม่ว่าจะวิ่งสวนกันหรือตามกัน ถ้าด้านหน้าของรถอีกคันหนึ่งมีรอยเฉี่ยวชน แสดงว่าอีกคันหนึ่งจะมีรอยเฉี่ยวชนที่มุมด้านขวาหรือมุมด้านซ้ายของอีกคันหนึ่ง

3.การเก็บรวบรวมวัตถุพยาน เมื่อตรวจพบวัตถุพยานแล้ว ก่อนเก็บต้องบันทึกตำแหน่งสภาพ และในการเก็บ ต้องเลือกวิธีในการเก็บและภาชนะในการหีบห่อให้เหมาะสม รวมถึงการปิดผนึกของวัตถุพยาน และการเขียน รายละเอียด ก่อนทำบัญชีส่งมอบผู้เกี่ยวข้องตามกฎหมายและตามห่วงโซ่การครอบครองวัตถุพยาน

4.จัดทำรายงานผลการตรวจสถานที่เกิดเหตุจราจร ตามแบบฟอร์มรายงานที่กำหนด และดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในกำหนดเวลาที่ได้รับสั่งการจากผู้บังคับบัญชา



2.3 สาเหตุและสถิติของการเกิดอุบัติเหตุ

2.3.1 สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยหรือองค์ประกอบของอุบัติเหตุ ซึ่งเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของคน ยานพาหนะ ถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งองค์ประกอบแต่ละส่วนมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดกันในระบบขนส่ง สามารถแยกพิจารณาออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

2.3.1.1 ปัจจัยจากคน

องค์ประกอบจากผู้ใช้ยานพาหนะเป็นปัจจัยที่สำคัญมาก เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งมีรายละเอียดโดยภาพรวมดังนี้ คือ

- พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนน ได้แก่ การใช้ความเร็ว การเบรก การเลี้ยว การให้สัญญาณ การใช้อุปกรณ์ความปลอดภัย
- การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ได้แก่ การฝ่าฝืนสัญญาณ การขับกระชั้นชิด การแข่ง
- ประสบการณ์ในการขับขี่ และใบอนุญาตขับขี่
- ประสาทการรับรู้ ความตั้งใจในการขับขี่
- การดื่มสุรา หรือ การใช้สารเสพติด
- ภาวะทางร่างกาย ได้แก่ โรคประจำตัว อารมณ์ ความเหนื่อยล้า
- ลักษณะการเดินทาง ความคุ้นเคยเส้นทาง

2.3.1.2 ปัจจัยจากยานพาหนะ

ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด ไม่สมประกอบ ไม่พร้อมใช้งาน ขาดการตรวจสอบ และขาดการบำรุงรักษาที่ดีก่อนการใช้งาน ตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ ซึ่งสามารถแบ่งแยกได้ 2 ประเด็น ดังนี้

- ยานพาหนะที่มีอุปกรณ์ที่อยู่ในสภาพไม่สมบูรณ์ ชำรุด บกพร่อง ได้แก่ ระบบห้ามล้อทำงานไม่ปกติ สภาพยางหมดอายุการใช้งาน ระบบไฟส่องสว่างและไฟสัญญาณไม่ติด ระบบปิดน้ำฝนไม่ทำงานขณะฝนตกทำให้ทัศนวิสัยการมองเห็นไม่ชัดเจน
- ยานพาหนะไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ได้แก่ การบรรทุกน้ำหนักเกิน หรือบรรทุกสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การปรับแต่งดัดแปลงสภาพรถที่อาจส่งผลกระทบต่อระบบความปลอดภัย

2.3.1.3 ปัจจัยจากถนนและสิ่งแวดล้อม

ถนนเป็นองค์ประกอบที่สำคัญต่อระบบการจราจร หากถนนมีการออกแบบที่ไม่ได้มาตรฐานตามหลักวิศวกรรมหรือมีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบ และบำรุงรักษาที่ดีอาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ โดยองค์ประกอบด้านถนนที่อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้นั้นขึ้นอยู่กับลักษณะของผิวถนน และความผันแปรตามสภาพถนน

- ปัจจัยจากถนน ได้แก่ แนวเส้นทาง ทางโค้ง ทางแยก ของถนน อุปกรณ์ควบคุมการจราจร ป้ายเตือน สัญญาณไฟ อุปกรณ์กั้นขอบทาง สภาพผิวทาง ไฟส่องสว่างเวลากลางคืน การจอดรถบรรทุก

- ปัจจัยสภาพแวดล้อม ได้แก่ สภาพดินฟ้าอากาศ หมอก ฝน การมองเห็นในความมืด ระยะทางของการมองเห็น สภาพสิ่งแวดล้อมโดยรอบเส้นทาง

2.3.2 สถิติการเกิดอุบัติเหตุ

2.3.2.1 สถิติการเกิดอุบัติเหตุจากระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุของกระทรวงคมนาคม(Transport Accident Management System : TRAMS) ประกอบด้วย อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนถนนทางหลวง ทางหลวงชนบท และทางด่วน เป็นข้อมูลสถิติ 3 ปีย้อนหลัง(กระทรวงคมนาคม, 2567) รายละเอียดดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1 ข้อมูลอุบัติเหตุของกระทรวงคมนาคม(Transport Accident Management System : TRAMS)

ปี	สถานการณ์อุบัติเหตุ	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ผู้บาดเจ็บ (คน)
พ.ศ.2564		21,176	2,816	15,823
พ.ศ.2565		21,613	2,693	16,909
พ.ศ.2566		23,054	2,906	19,595

2.3.2.2 ข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน(ThaiRSC) ข้อมูลของจำนวนผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต เป็นข้อมูลสถิติ 3 ปีย้อนหลัง(ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน(ThaiRSC), 2567) รายละเอียดดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 2 ข้อมูลจากศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน(ThaiRSC)

ปี	ผู้ประสบภัย	บาดเจ็บ (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ทุพพลภาพ (คน)	รวม (คน)
พ.ศ.2564		883,178	13,623	163	896,964
พ.ศ.2565		926,707	15,013	173	941,893
พ.ศ.2566		808,303	14,113	197	822,613

2.3.2.3 ข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก จาก ระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ(CRIMES) เป็นข้อมูลสถิติ 3 ปีย้อนหลัง(ระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2567) รายละเอียดดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 3 ข้อมูลคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกจากระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ(CRIMES)

ปี	จำนวนคดี รับแจ้ง	สาเหตุ		ความเสียหาย		ผู้ต้องหา	
		บุคคล		เสียชีวิต		จับกุม	
พ.ศ. 2564	100,576	บุคคล	61,742	เสียชีวิต	6,647 คน	จับกุม	68,911 คน
		พาหนะ	4,131	บาดเจ็บ	56,422 คน	หลบหนี	405 คน
		สภาพแวดล้อม	39,223	มูลค่า ทรัพย์สิน	51,987,015.63 บาท	ไม่รู้ตัว	2,238 คน
พ.ศ. 2565	85,302	บุคคล	47,235	เสียชีวิต	6,013 คน	จับกุม	53,624 คน
		พาหนะ	3,941	บาดเจ็บ	41,581 คน	หลบหนี	436 คน
		สภาพแวดล้อม	30,702	มูลค่า ทรัพย์สิน	34,779,492.6 บาท	ไม่รู้ตัว	1,673 คน
พ.ศ. 2566	80,685	บุคคล	41,771	เสียชีวิต	5,749 คน	จับกุม	46,833 คน
		พาหนะ	3,957	บาดเจ็บ	40,751 คน	หลบหนี	507 คน
		สภาพแวดล้อม	26,720	มูลค่า ทรัพย์สิน	16,142,356 บาท	ไม่รู้ตัว	1,557 คน

เอกลักษณ์ กาญจนเพ็ญ, ประเมศวร์ เหลือเทพ และพิชัย ธาณิธนานนท์ (2555) ศึกษาวิจัย เรื่อง “การสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากกรณีศึกษา : กรณีศึกษาภาคใต้” ผลการศึกษาพบว่าจากกรณีศึกษา ความเร็วของยานพาหนะและความเหนื่อยล้าของผู้ขับขี่เป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ส่วนปัจจัยที่ก่อให้เกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุ พบว่าเกิดจากโครงสร้างของตัวรถและเก้าอี้ผู้โดยสารไม่แข็งแรงพอ(เอกลักษณ์ กาญจนเพ็ญ et al., 2555)

ภูวนัย ไชยวรรณ และ พนกฤษณ คลังบุญครอง (2558) ศึกษาวิจัยเรื่อง “การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของประเทศไทย : กรณีอุบัติเหตุรถกระบะ” ผลการศึกษาพบว่า จากการศึกษากรณีศึกษาอุบัติเหตุในพื้นที่ศึกษาพบว่ามีสาเหตุทั้งปัจจัยคน ปัจจัยรถ

และปัจจัยถนนและสิ่งแวดล้อม และจากการศึกษาการสืบสวนเชิงลึกพบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากปัจจัยคนเป็นหลัก(ภูวนัย ไชยวรรณ & พนกฤษณ คลังบุญครอง, 2558)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนความปลอดภัย กระทรวงคมนาคม (2566) วิเคราะห์เรื่อง “รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2565” ผลการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ได้แก่

- 1)ผู้ขับขี่ โดยมีพฤติกรรมเสี่ยงหลัก 4 ประการ ได้แก่ การขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด หลับในขณะขับรถ และเมาสุรา
- 2)ยานพาหนะ โดยในภาพรวมรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด และสภาพของรถยนต์ที่อุปกรณ์บกพร่องเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ
- 3)ถนนและสภาพแวดล้อม โดยถนนทางตรงจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าบริเวณทางโค้งและทางแยก และเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุมาจากสภาพแวดล้อมของถนนที่มีฝนตก ถนนลื่น และสัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทางไม่ชัดเจน/ชำรุด/ใช้การไม่ได้(สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2566)

สรุปได้ว่าปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ สามารถเกิดได้จากปัจจัยหลัก 3 ปัจจัย ได้แก่ คน ยานพาหนะ และถนนและสิ่งแวดล้อม โดยจากการทบทวนวรรณกรรมพบว่าปัจจัยจากคนเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุ

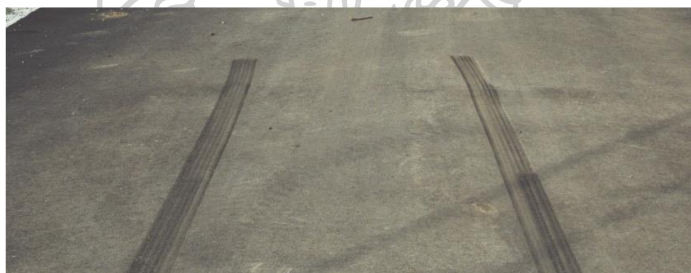


2.4 ร่องรอยการเกิดอุบัติเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุจราจร เป็นลักษณะที่เกิดจากการมีของแข็งมากระแทกกัน ไม่ว่าจะ เป็นระหว่างรถกับรถ รถกับถนน หรือรถกับคนก็ตาม การเกิดอุบัติเหตุย่อมทิ้งร่องรอยไว้ในที่เกิดเหตุเสมอ เราสามารถนำร่องรอยเหล่านั้นมาพิจารณาเพื่อสืบสวนหาข้อเท็จจริงของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้ ร่องรอยที่สามารถพบได้ในที่เกิดเหตุมีดังนี้

2.4.1 รอยไถล (Skid Marks)

เป็นร่องรอยที่เกิดจากล้อรถมีการล็อกและไถลไปตามพื้นถนน ทำให้รถเสียหลักและคนขับจะบังคับรถได้ลำบาก จึงเป็นสาเหตุของการชนได้ สังเกตได้จากเนื้อยางรถสีดำที่เกาะเป็นทางอยู่บนผิวถนน ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการเหยียบเบรกแรงเกินไป การขับขึ้นถนนลื่น หรือระบบเบรกบกพร่อง อย่างไรก็ตาม ได้มีการพัฒนาด้านวิศวกรรมยานยนต์ เพื่อแก้ไขการล็อก ที่เรียกว่า “ระบบเบรก ABS” (Anti-Lock Braking System) ทำให้การชนที่เกิดขึ้นปัจจุบัน มักไม่ปรากฏรอยไถลให้ชัดเจนมากนัก



ภาพที่ 1 ลักษณะของรอยไถล (Skid Marks)

ที่มา: สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก และ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน(2560:6-9)

2.4.2 รอยแฉลบ (Yaw Marks)

เป็นรอยไถล (Skid Marks) ที่มีลักษณะโค้ง เนื่องจากการสับตัดออกด้านข้างของยานพาหนะซึ่งมักเกิดบริเวณทางโค้ง แต่บนทางตรงก็เกิดได้ หากเกิดการล็อกเฉพาะล้อหลัง โดยพฤติกรรมของที่ทำให้เกิด yaw คือการหมุนรอบจุดศูนย์กลางมวล เช่น ระยะเวลาที่รถยนต์เข้าโค้งทำให้ล้อหลังปัดและเกิดรอยไถลในแนวออกด้านข้าง (yaw mark) โดยปกติแล้วถ้าความเร็วของรถอยู่ในระดับปลอดภัยจะไม่มี yaw mark ให้เห็น กล่าวคือรอยของล้อหลังจะต้องอยู่ในแนวของรอยล้อหลัง รอย yaw mark เริ่มจากมีลักษณะแคบ 3 สีเข้ม และไถลออกด้านข้าง และเริ่มมีรอยกว้างขึ้นขณะที่ตัวรถเริ่มหมุนรอบจุดศูนย์กลางมวล การที่รถยนต์มีความเร็วเกินไปทำให้ล้อด้านท้ายไถลออกด้านข้างออกไปจากรอยล้อข้างหน้า



ภาพที่ 2 ลักษณะของรอยแฉลบ (Yaw Marks)

ที่มา: สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก และ
กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน(2560:6-11)

2.4.3 รอยการเร่งเริ่มต้น (Acceleration Scuffs)

มีลักษณะคล้ายกับรอยไถล (Skid Marks) แต่มีข้อสังเกตคือ มีตำแหน่งจุดเริ่มต้นค่อนข้างชัดเจน ซึ่งอาจจะทำให้การวิเคราะห์ของผู้สืบสวนเกิดข้อผิดพลาดได้ เราต้องมั่นใจว่าร่องรอยนั้นเกิดขึ้นจากอะไร

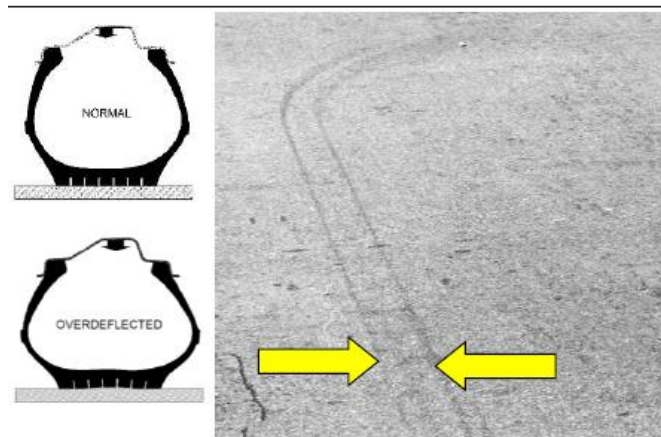


ภาพที่ 3 ลักษณะของรอยการเร่งเริ่มต้น

ที่มา: สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก และ
กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน(2560:6-11)

2.4.4 รอยล้อยางที่มีลักษณะของยางล้อแบน (Flat Tire Scuffs)

เมื่อศึกษาถึงร่องรอยที่เกิดขึ้นบนผิวถนนนั้นไม่ว่าจะเกิดขึ้นจากรอยไถล หรือรอยแฉลบ หรือร่องรอยที่เกิดจากอะไรก็ตาม ผู้สืบสวนสามารถวิเคราะห์เกี่ยวกับล้อของรถยนต์คันที่เกิดเหตุได้ว่าลักษณะของยางมีปัญหาอยู่หรือไม่ เช่น ยางแบนเกินไป เป็นต้น ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดการเบรกของรถ มีประสิทธิภาพน้อยลง



ภาพที่ 4 ลักษณะของรอยล้อยางที่มีลักษณะยางล้อยแบน
ที่มา: สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก และ
กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน(2560:6-12)

2.4.5 รอยกด (Imprints)

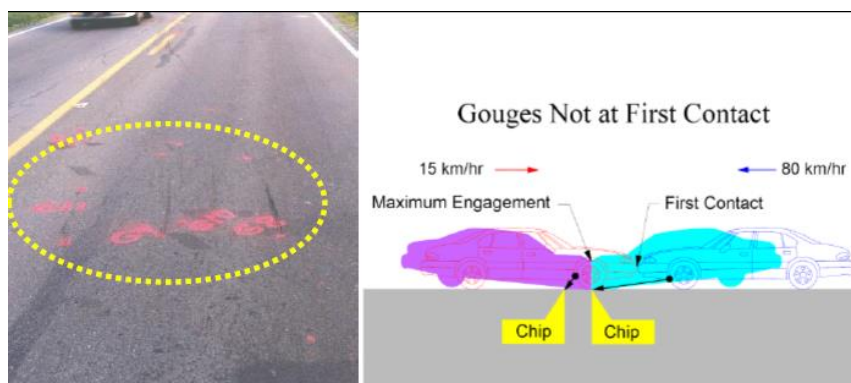
เมื่อพบร่องรอยที่ชัดเจนที่สามารถบ่งชี้ได้ว่าร่องรอยนั้นคืออะไร ชิ้นส่วนไหนของรถยนต์ และอยู่ในตำแหน่งไหนของรถยนต์ เราจะสามารถทราบได้ว่ารถยนต์นั้นเคยเกิดรอยกดลงกับพื้นผิวของถนน ซึ่งทำให้ผู้สืบสวนสามารถวิเคราะห์ได้ว่ารถยนต์นั้นเคยถูกกดทับในตอนเกิดอุบัติเหตุ



ภาพที่ 5 ร่องรอยของการมีชิ้นส่วนกดลงกับพื้นถนน
ที่มา: สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก และ
กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน(2560:6-12)

2.4.6 ความเสียหายบนผิวถนน (Road Scars)

ความเสียหายที่เกิดขึ้นนี้ จะมีลักษณะเป็นแผลบนผิวถนน อาจจะเป็นแผลที่เห็นได้ชัดเจนที่สุดและบริเวณกว้าง ผู้สืบสวนสามารถวิเคราะห์ผลในเบื้องต้นได้เลยว่าจุดดังกล่าว เป็นจุดเริ่มต้นของการชนของยานพาหนะทั้ง 2 คัน

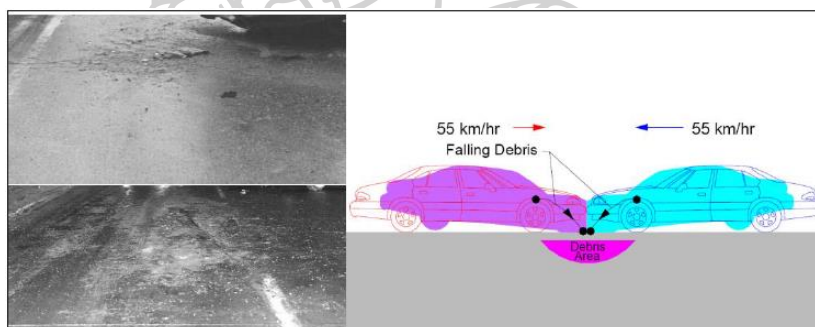


ภาพที่ 6 ลักษณะการชนและความเสียหายบนพื้นถนน

ที่มา: สำนักสวัสดิภาพการชนส่งทางบก กรมการชนส่งทางบก และ
กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน(2560:6-13)

2.4.7 เศษชิ้นส่วนเสียหาย (Debris)

เมื่อเกิดการชนขึ้น เศษชิ้นส่วนความเสียหายจะเกิดขึ้น ณ จุดนั้น เนื่องจากความรุนแรงเริ่มต้นในตอนปะทะทำให้ชิ้นส่วนของยานพาหนะกระเด็นออก อาจจะวิเคราะห์ได้ไม่ชัดเจนมากนักว่าจุดชนนั้นเกิดจุดที่ตำแหน่งใด

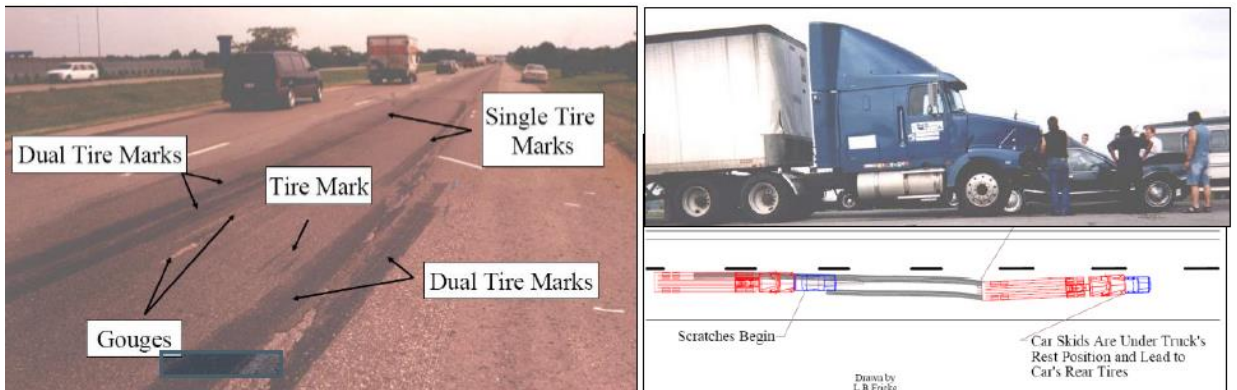


ภาพที่ 7 เศษชิ้นส่วนความเสียหายจากการชนปะทะ

ที่มา: สำนักสวัสดิภาพการชนส่งทางบก กรมการชนส่งทางบก และ
กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน(2560:6-13)

2.4.8 ความสำคัญของเครื่องหมายที่ปรากฏ (Meanings of Marks)

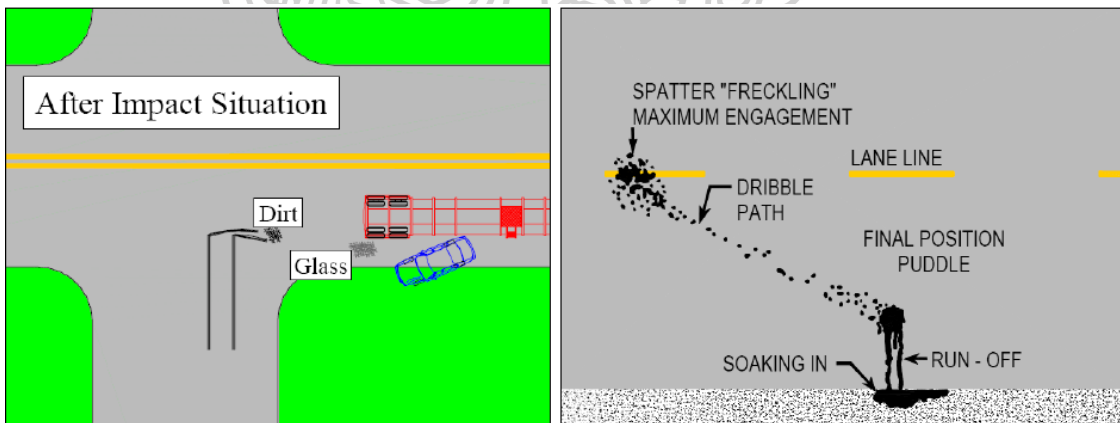
หลังจากเกิดการชนกันขึ้นของยานพาหนะ ผู้สืบสวนจะพบว่าม็ีร่องรอยที่ปรากฏขึ้นหลายลักษณะ ซึ่งในแต่ละร่องรอยนั้นมีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะสามารถบ่งบอกหรือสามารถสันนิษฐานว่าพฤติกรรมของการชนนั้นเป็นอย่างไร ซึ่งเมื่อสามารถระบุตำแหน่งของร่องรอยที่เกิดขึ้นได้แล้วนั้นก็จะสามารถจำลองพฤติกรรมในเบื้องต้นของการชนขึ้นได้



ภาพที่ 8 การจำลองพฤติกรรมการชนจากเครื่องหมายบนพื้นถนน
 ที่มา: สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก และ
 กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน(2560:6-14)

2.4.9 จุดเริ่มต้นของการชน (First Contact Point)

ร่องรอยที่พบจากจุดเริ่มต้นคือ เศษชิ้นส่วนความเสียหาย ความเสียหายบนผิวถนน รอยไถลและรอยแฉลบที่เปลี่ยนทิศทางไปจากเดิม ทำให้ผู้สืบสวนสามารถวิเคราะห์ได้ว่าจุดดังกล่าว นั้นเป็นจุดเริ่มต้นของการชนปะทะ และร่องรอยที่มักพบอยู่บ่อยครั้งคือร่องรอยของคราบน้ำมันเครื่อง คราบน้ำมันเกียร์ น้ำจากหม้อน้ำ เป็นต้น

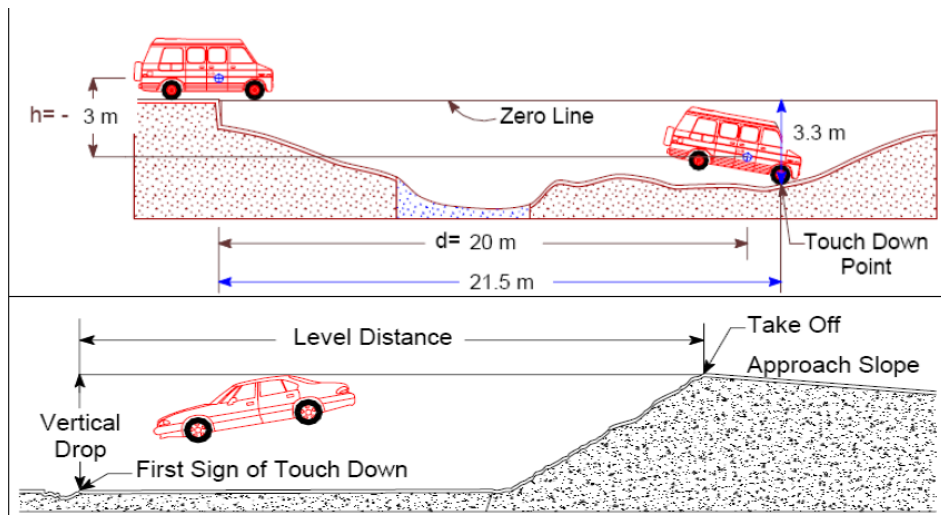


ภาพที่ 9 ร่องรอยที่พบ ณ จุดเริ่มต้นการชน

ที่มา: สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก และ
 กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน(2560:6-14)

2.4.10 ตำแหน่งการตก (Off the Ground)

ในกรณีของยานพาหนะที่มีการตกจากที่สูง เช่น หลุดโค้งแล้วตกเขา หรือตกคูน้ำที่ บริเวณคอสะพาน ระยะทางที่ตกไปนั้นผู้สืบสวนสามารถคำนวณได้ว่าความเร็วนั้นเท่าไร

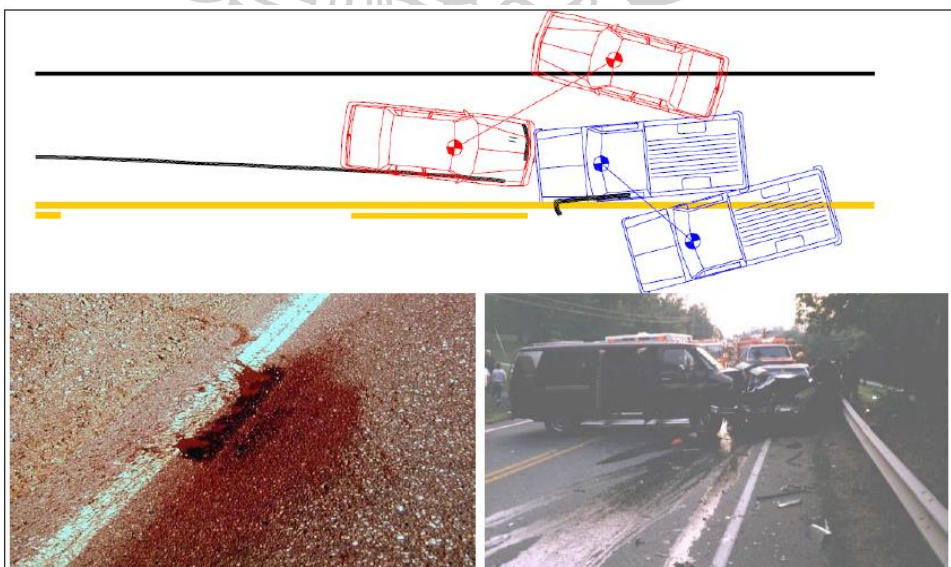


ภาพที่ 10 การวิเคราะห์ความเร็วจากตำแหน่งการตก

ที่มา: สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก และ
กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน(2560:6-15)

2.4.11 ตำแหน่งสุดท้าย (Final Positions)

ผู้สืบสวนจะพบร่องรอยของคราบของเหลว รอยเลือดของผู้ประสบเหตุ ความเสียหายสุดท้ายและทิศทางของรถที่เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เมื่อวัตถุระยะออกจากจุดเริ่มต้นของการชน จะได้ระยะทางที่ยานพาหนะกระเด็นออกไป ซึ่งทำให้ผู้สืบสวนสามารถวิเคราะห์ความเร็วหรือแรงที่เกิดจากการชนได้



ภาพที่ 11 การวิเคราะห์ระยะจากจุดชนถึงตำแหน่งสุดท้าย

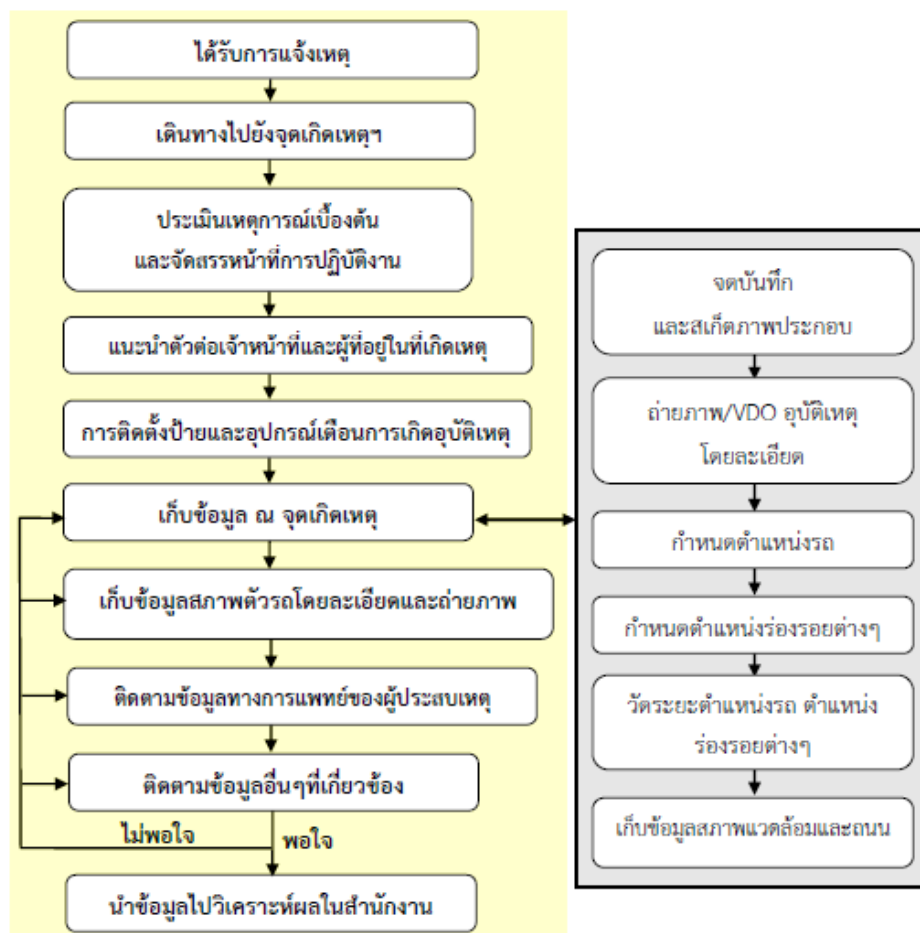
ที่มา: สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก และ
กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน(2560:6-15)

2.5 การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก

“การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก (In-depth Crash Investigation)” หมายถึง การตรวจสอบด้วย ความระมัดระวัง สนใจในทุกรายละเอียดของทุกปัจจัยที่จะเสริมให้เกิดอุบัติเหตุ ทำให้ได้คาอธิบายถึง ลำดับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นซึ่งตั้งอยู่บนรากฐานที่ดี โดยอาศัยข้อมูลที่เป็นจริง ซึ่งแตกต่างจากการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน

ขั้นตอนการออกสืบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อได้รับแจ้งว่าเกิดอุบัติเหตุขึ้น หน่วยฯ จะจัดคณะบุคลากรเพื่อออกไปปฏิบัติหน้าที่ ณ จุดเกิดเหตุ โดยได้แบ่งหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างชัดเจน ทั้งนี้ ควรพิจารณาในแต่ละกรณีอุบัติเหตุก่อนทุกครั้งว่ากรณีนั้นๆ ว่ามีขนาดความรุนแรงมากเป็นอุบัติเหตุร้ายใหญ่หรือมีความรุนแรงน้อยเป็นอุบัติเหตุกรณีทั่วไปเพื่อการจัดสรรบุคลากรและแบ่งการทำงานที่ภาคสนามให้ไม่ทับซ้อนกัน ดังสรุปผังขั้นตอนการทำงานใน



ภาพที่ 12 แผนภูมิแสดงขั้นตอนการทำงานของหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุ

ที่มา: สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก และ

กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน(2560:5-1)

ขั้นตอนที่ 1: การประเมินเหตุการณ์เบื้องต้นและจัดสรรหน้าที่ปฏิบัติงาน

หลังจากที่เข้าถึง ณ จุดเกิดเหตุ สมาชิกประจำหน่วยงานต้องประเมินเหตุการณ์เบื้องต้นโดยรอบ เพื่อตรวจสอบสภาพรอยครูดบนผิวจราจร รอยเบรค และสถานการณ์ทั่วไป ณ บริเวณจุดเกิดเหตุเช่น ตำแหน่งสุดท้ายของยานพาหนะ ร่องรอยความเสียหายที่เกิดขึ้น แล้ววางแผนการเก็บข้อมูลร่วมกันกับสมาชิกในหน่วยงาน ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและปฏิบัติหน้าที่อย่างมีประสิทธิภาพ และไม่ทับซ้อนหน้าที่

ขั้นตอนที่ 2: การแนะนำตัวต่อเจ้าหน้าที่และผู้รับผิดชอบอยู่ในที่เกิดเหตุ

หลังจากทำการวางแผนประเมินเหตุการณ์ในเบื้องต้น เจ้าหน้าที่ประจำหน่วยงาน ควรเข้าไปแนะนำตัวกับทางเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ดูแลกรณีอุบัติเหตุ นั้นๆ สอบถามข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเบื้องต้น และแจ้งความประสงค์ขอความร่วมมือ/และขอร่วมการสืบสวน และเก็บข้อมูล เช่น ขออนุญาตสำรวจพื้นที่ ณ จุดเกิดเหตุ ขอความร่วมมือในการจัดการกับกระแสจราจรในขณะที่ทำการเก็บข้อมูลกายภาพ และขอรายละเอียดอื่น ๆ ที่สำคัญ เช่น ข้อมูลผู้ประสบเหตุ ถูกส่งไปที่โรงพยาบาลไหน ข้อมูลคู่กรณี และหลักฐานอื่น ๆ เป็นต้น

ขั้นตอนที่ 3: การติดตั้งป้ายและอุปกรณ์เตือนการเกิดอุบัติเหตุ

การดำเนินงานในขั้นตอนนี้ ณ จุดเกิดเหตุ ในบางกรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นพบว่าทางตำรวจนั้นมีการติดตั้งอุปกรณ์เตือนการเกิดอุบัติเหตุอยู่แล้ว แต่ถ้าไม่เพียงพอ ทางหน่วยงานควรทำการติดตั้งเพิ่มเติมเพื่อความปลอดภัยต่อการเก็บข้อมูลบริเวณดังกล่าว และประสานงานกับเจ้าหน้าที่เพื่อคอยระวัง ดูแลเรื่องความปลอดภัยให้กับเจ้าหน้าที่หน่วยงานต่าง ๆ ในขณะที่เก็บข้อมูล ณ ที่เกิดเหตุ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดทับซ้อนตามมา

ขั้นตอนที่ 4: การเก็บข้อมูลและถ่ายภาพ ณ จุดเกิดเหตุ

เมื่อเข้าถึงจุดเกิดเหตุต้องแน่ใจว่ายานพาหนะที่ร่วมในกรณีอุบัติเหตุไม่ได้ถูกเคลื่อนย้ายแต่อย่างใด ถ้ามีการเคลื่อนย้าย (เคลื่อนย้ายเพื่อเปิดทางกระแสจราจร) ต้องสอบถามทางเจ้าหน้าที่ว่าจุดสุดท้ายนั้นอยู่ในตำแหน่งใด ซึ่งขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญและมีรายละเอียดมาก จะต้องเก็บข้อมูลในที่เกิดเหตุให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้สามารถแบ่งได้เป็น 6 ขั้นตอนหลัก ตามประเภทของข้อมูลที่ต้องการ ซึ่งต้องใช้เวลาดำเนินการมากที่สุด อย่างไรก็ตาม การทำงานของหน่วยสืบสวนฯ ถูกจำกัดไว้ด้วยระยะเวลาการปิดกั้นการจราจร หากใช้เวลาดำเนินการในส่วนนี้มากเกินไป เจ้าหน้าที่ตำรวจอาจได้รับตำหนิจากผู้ใช้งาน

ขั้นตอนที่ 5: การเก็บข้อมูลสภาพตัวรถโดยละเอียดและถ่ายภาพ

หลังจากเกิดอุบัติเหตุ ยานพาหนะที่เกิดเหตุทั้งหมดได้ถูกเคลื่อนย้ายออกจากที่เกิดเหตุ โดยส่วนใหญ่จะถูกเคลื่อนย้ายไปเก็บไว้ที่สถานีตำรวจที่ใกล้กับจุดเกิดเหตุ หน่วยสืบสวนอุบัติเหตุฯ ต้องเข้าประสานงานและขอดำเนินการเข้าสำรวจข้อมูลความเสียหายของ

ยานพาหนะดังกล่าว โดยทำการสำรวจอย่างละเอียด เป็นไปตามแบบฟอร์มบันทึกข้อมูลอุบัติเหตุ เช่น ความเสียหายของรถหลังการชนเปรียบเทียบกับแบบแปลนของยานพาหนะประเภทนั้น ๆ ในสภาพก่อนชน การถ่ายภาพความเสียหายของรถ 8-12 ด้าน การวัดระยะยุบตัวของโครงสร้างรถโดยการใช้เครื่องมือ Profile Gauge สภาพของยาง ล้อ และตำแหน่งที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต เป็นต้น ซึ่งอาจจะต้องใช้เวลาในการดำเนินงานอยู่หลายชั่วโมงในขั้นตอนนี้

ขั้นตอนที่ 6: การติดตามผลข้อมูลทางการแพทย์ของผู้บาดเจ็บ

ภายหลังจากสำรวจข้อมูลที่ภาคสนาม ณ จุดเกิดเหตุ บุคลากรต้องติดตามไปที่โรงพยาบาลที่ผู้ประสบอุบัติเหตุเข้ารับการรักษา เพื่อประสานงานขอความอนุเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผู้ประสบเหตุเกี่ยวกับผลทางการแพทย์ข้อมูลเชิงนิติวิทยาศาสตร์และอื่น ๆ เช่น หมายเลขโทรศัพท์ผู้ประสบเหตุ และหมายเลขโทรศัพท์ของโรงพยาบาล/เจ้าหน้าที่พยาบาลที่รับผิดชอบ เพื่อใช้ติดต่อประสานงานเพิ่มเติม ข้อมูลทางการแพทย์บ่อยครั้งที่จะต้องรอผลการวินิจฉัยอย่างละเอียดจากแพทย์ก่อน

ขั้นตอนที่ 7: การติดตามข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

กรณีอุบัติเหตุต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ที่ไม่สามารถรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างครบถ้วนและ/หรือเป็นกรณีอุบัติเหตุที่มีลักษณะพิเศษเฉพาะ เช่น ข้อมูลการติดตั้งอุปกรณ์เฉพาะในตัวรถ(แก๊ส LPG, NGV), และข้อมูลรถ (วัน/เดือน/ปีที่ผลิต, ประกันภัย, การปรับแต่งรถ ฯลฯ) เป็นต้น ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จำเป็นต้องติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง บริษัท/ผู้ซ่อมรถต่าง ๆ เพื่อค้นหาสาเหตุที่แท้จริงจนกว่าจะครบถ้วน(สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก & กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน, 2560)

2.6 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยภายในการบริหาร

ถวิล จันทรชนะ (2550) กล่าวว่าทรัพยากรบริหารมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการบริหาร และปัจจัยที่สำคัญมีอยู่ 4 ประการ คือ คน เงิน วัสดุอุปกรณ์ และการบริหารจัดการ 4M's ซึ่งจัดว่าปัจจัยทั้ง 4 เป็นปัจจัยพื้นฐานในการบริหาร

ด้านบุคลากร คนหรือบุคลากรเป็นทรัพยากรที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการบริหาร หน่วยงานจึงจำเป็นต้องมีบุคคลกรที่มีคุณภาพ หรือบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญและมีประสบการณ์ที่เหมาะสมกับงานที่ปฏิบัติ ดังนั้น จึงถือได้ว่าเป็นภารกิจของผู้บริหารที่จะต้องใช้ความรู้ความสามารถที่จะได้มาซึ่งบุคคลกรที่มีคุณภาพ นับตั้งแต่การสรรหา การฝึกอบรม เพื่อยกระดับความสามารถของบุคลากรรวมถึงวิธีการประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างมีคุณภาพอีกด้วย

ด้านงบประมาณ งบประมาณ หมายถึง แผนเบ็ดเสร็จที่แสดงออกในรูปของตัวเงินที่ต้องใช้จ่ายในการดำเนินงานในช่วงระยะเวลาหนึ่ง เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานให้บรรลุ วัตถุประสงค์ ซึ่งด้านงบประมาณมีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการบริหารงาน เพราะงบประมาณเป็นแผนสำหรับอนาคต โดยหลักการแล้วการบริหารงบประมาณนั้น รวมถึงการจัดทำงบประมาณประจำปี จัดทำงบประมาณเพิ่มเติม การจัดทำแผนการใช้งบประมาณ การแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับงบประมาณ การขอ งบประมาณฉุกเฉิน และการประเมินผลการใช้งบประมาณ

ด้านวัสดุ อุปกรณ์ การบริหารงานด้านวัสดุ อุปกรณ์ เป็นการดำเนินงานเกี่ยวกับการใช้วัสดุ ครุภัณฑ์ อุปกรณ์ ตลอดจนเทคโนโลยีสารสนเทศ โดยการดำเนินการที่ครอบคลุมถึง การศึกษาที่ต้องใช้วัสดุ อุปกรณ์ การสำรวจ การรับรู้ ความจำเป็นในการใช้ การให้บริการ รวมถึงการ เก็บบำรุงรักษา

ด้านการบริหารจัดการ ปัจจัยด้านการบริหารจัดการมีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะ เป็นกิจกรรมที่เป็นของบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มีการร่วมมือ ร่วมแรงร่วมใจกันในการปฏิบัติงานเพื่อให้ บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งใจไว้ การบริหารเป็นกิจกรรมที่เริ่มต้นตั้งแต่การวางแผน การจัดองค์กร การ บังคับบัญชาสั่งการ การประสานงาน รวมถึงการควบคุมซึ่งในแต่ละหน้าที่ดังกล่าว อาจมีรายละเอียด ปลีกย่อยแตกต่างกันไป ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะและจุดมุ่งหมายขององค์การ เช่น ถ้าเป็น องค์การของรัฐก็จะเน้นในเรื่องการบริการที่มีประสิทธิภาพ ถ้าเป็นองค์การเอกชนจะมีเรื่องของการ กำไรเข้ามามีส่วนสำคัญอีกด้วย (ถวิล จันทร์ชนะ, 2550)

กนกวรรณ บุญยงค์ (2561) ได้สรุปในความสำเร็จของ 4 M ไว้ว่า

- 1) Man คือ การบริหารกำลังคน จะใช้คนอย่างไรให้เกิดประสิทธิภาพ และ ประสิทธิภาพกับงานให้มากที่สุด
- 2) Money คือ การบริหารเงิน จะจัดสรรเงินอย่างไรให้ใช้จ่ายต้นทุนน้อยที่สุดและ ให้เกิดประสิทธิภาพ และประสิทธิผล
- 3) Materials คือ การบริหารวัสดุในการดำเนินงานว่าจะทำอย่างไรให้สิ้นเปลือง น้อยที่สุด หรือเกิดประโยชน์สูงสุด
- 4) Management คือ การจัดการ คือกระบวนการจัดการบริหารควบคุมเพื่อให้งาน ทั้งหมดเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดประสิทธิผลอย่างเต็มที่ (กนกวรรณ บุญยงค์, 2561)

วารินทร์ จันทร์ตัน (2565) กล่าวว่า ปัจจัยการบริหาร หมายถึง กระบวนการจัดองค์กร และการจัดการทรัพยากรที่มีอยู่เพื่อให้การปฏิบัติงานขององค์การบริหารส่วนตำบลบรรลุวัตถุประสงค์ที่ กำหนดไว้ล่วงหน้า หรือ ตอบสนองความต้องการของประชาชน ประกอบด้วย

บุคลากร (Man) หมายถึง องค์การบริหารส่วนตำบล มีจำนวนบุคลากรเพียงพอ บุคลากรมีความรู้ ความสามารถในการปฏิบัติงานเหมาะสมกับตำแหน่งหน้าที่ สามารถในการแก้ไขปัญหาตามสถานการณ์ต่าง ๆ ได้ และมีทักษะและความชำนาญในการปฏิบัติงาน

งบประมาณ (Money) หมายถึง องค์การบริหารส่วนตำบล จัดสรรงบประมาณตรงตาม ความต้องการของประชาชน อย่างเพียงพอและเหมาะสม คุ่มค่าและประหยัด ครอบคลุมการ ให้บริการสาธารณะตามอำนาจหน้าที่ และเป็นประโยชน์ต่อส่วนรวม

วัสดุอุปกรณ์(Materials) หมายถึง องค์การบริหารส่วนตำบล มีวัสดุอุปกรณ์เพื่อใช้ในการปฏิบัติงานและอำนวยความสะดวกในการบริการประชาชน อย่างเพียงพอและเหมาะสม วัสดุ อุปกรณ์มีคุณภาพ ตลอดจนถึงวัสดุอุปกรณ์อย่างประหยัดและคุ้มค่า

การจัดการ (Management) หมายถึง องค์การบริหารส่วนตำบล ประชาสัมพันธ์ ข้อมูลข่าวสารของหน่วยงานผ่านช่องทางต่าง ๆ บริหารงานด้วยความโปร่งใส รับฟังความคิดเห็นของ ประชาชน นำความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชน มาเป็นข้อมูลในการปรับปรุงและ พัฒนาการทำงาน เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาตำบล (วารินทร์ จันทรัตน์, 2565)

จากการทบทวนวรรณกรรมดังกล่าว สามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยสภาพภายในองค์กร ประกอบด้วย ด้านบุคลากร (Man) ด้านงบประมาณ (Money) ด้านวัสดุอุปกรณ์ (Material) และด้านการบริหารจัดการ (Management) การบริหารองค์กรให้ประสบความสำเร็จ จำเป็นต้องบริหารจัดการทั้ง 4 ด้านนี้ควบคู่กันไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2.7 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในส่วนนี้ ผู้วิจัยนำเสนองานวิจัยที่เกี่ยวข้องใน 2 หัวข้อ ได้แก่ 1) งานวิจัยในประเทศ และ 2) งานวิจัยต่างประเทศ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.7.1 งานวิจัยภายในประเทศ

เสวก มณีกุล (2552) ศึกษาวิจัยเรื่อง “ปัญหาทางกฎหมายในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ : ศึกษากรณีคดีจราจรทางบก” ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวน เกี่ยวกับพยานผู้เชี่ยวชาญและพยานวัตถุเป็นเพราะปัจจุบันมีการพัฒนาความรู้ทางด้านนิติวิทยาศาสตร์อย่างรวดเร็ว ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ปรับเข้ากับคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก และแม้จะมีการปรับปรุงกฎหมายให้ความสำคัญแก่พยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์และพยานผู้เชี่ยวชาญ เพื่อจะมาเบิกความต่อศาลในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงไปบ้างแล้วก็ตาม แต่พนักงานสอบสวน

ยังให้ความสำคัญแก่พยานผู้เชี่ยวชาญและพยานวัตถุอย่างมาก โดยยังคงให้ความสำคัญแก่พยานบุคคลเป็นหลัก ซึ่งทำให้ไม่อาจได้รับประโยชน์จากพยานผู้เชี่ยวชาญและพยานวัตถุ

ดาราวิไล เชื้อเจ็ดองค์ (2555) ได้ศึกษาการพัฒนางานด้านการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีเพศชาย อายุระหว่าง 41-50 ปี สำเร็จการศึกษาสูงสุดระดับปริญญาตรี มีชั้นยศร้อยตำรวจโท ตำแหน่งพนักงานสอบสวน(สบ 1) มีเงินเดือนและเงินเพิ่มพิเศษต่อเดือน และรายได้จากการทำสำนวนการสอบสวนอยู่ระหว่าง 23,001-31,000 บาท ระยะเวลาการปฏิบัติงาน 11-15 ปี การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ ด้านการบริหารจัดการสถานที่เกิดเหตุ มีการปฏิบัติงานอยู่ในระดับมา ด้านการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ด้านการบริหารจัดการสถานที่เกิดเหตุและด้านการรวบรวมหลักฐาน มีการปฏิบัติงานอยู่ในระดับปานกลางทั้งหมด ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า เพศ อายุ ระดับการศึกษา ระดับชั้นยศ ตำแหน่ง เงินเดือน และเงินเพิ่มพิเศษต่อเดือนและรายได้จากการทำสำนวนการสอบสวน และระยะเวลาการปฏิบัติงานแตกต่างกัน มีระดับการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุส่วนใหญ่ คือ ขาดแคลนอุปกรณ์เครื่องมือและยานพาหนะ ขาดแคลนเจ้าหน้าที่ตำรวจในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ขาดแคลนงบประมาณในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนางานด้านการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ได้แก่ ผู้บังคับบัญชาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุให้เพียงพอ จัดสรรกำลังพลให้เพียงพอ และจัดการฝึกอบรมเกี่ยวกับการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุเป็นประจำทุกปี(ดาราวิไล เชื้อเจ็ดองค์, 2555)

พิมลพัชร ประเสริฐกิตติศิริ (2559) ได้ศึกษาข้อจำกัดทางกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุทางอาญา ผลการศึกษาพบว่า ตามกฎหมายและระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีได้กำหนดให้อำนาจหน้าที่ในการสืบสวนสอบสวน เก็บรวบรวมพยานหลักฐาน และการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุแก่พนักงานสอบสวนเพียงผู้เดียว นอกจากนี้กรณีพบศพที่เกิดเหตุกฎหมายก็ได้ให้อำนาจแก่เจ้าพนักงานในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุแต่เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานนั้น กฎหมายมิได้บัญญัติให้อำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุแต่อย่างใด ทำให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานไม่มีอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุได้เอง นอกจากพนักงานสอบสวนจะใช้ดุลพินิจร้องขอโดยแจ้งให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานเข้ามาตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุร่วมกับพนักงานสอบสวนด้วย เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานจึงอยู่ในฐานะเป็นผู้สนับสนุนงานสอบสวน ในทางปฏิบัติพนักงานสอบสวนไม่ค่อยร้องขอให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานมาตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ จึงทำให้การเก็บรวบรวมพยานหลักฐานไม่ถูกต้องสมบูรณ์ ตามกฎหมาย เมื่อคดีขึ้นสู่ศาลก็จะถูกยกฟ้องจากการขาดพยานหลักฐานอันนำไปสู่ความไม่เป็นธรรมในกระบวนการยุติธรรม จึงมีข้อเสนอแนะให้มีการพัฒนากฎหมายด้านการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ โดยควรบัญญัติให้อำนาจหน้าที่แก่เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ เพื่อให้เจ้าหน้าที่

พิสูจน์หลักฐานซึ่งเป็นผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ได้ทำการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุได้อย่างเต็มที่ อันจะนำไปสู่การคลี่คลายคดีได้อย่างมีประสิทธิภาพเกิดความเป็นธรรมต่อสังคม(พิมพ์พัชร ประเสริฐกิตติศรี, 2559)

ภาชีณี เดชรัตนสุวรรณ (2559) ได้ศึกษา การศึกษาความเข้าใจในด้านการป้องกันรักษา สถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจ สถานีตำรวจภูธรจังหวัดกาญจนบุรี พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 41-50 ปี การศึกษาสูงสุดต่ำกว่าระดับปริญญาตรี มีชั้นยศนายดาบตำรวจเป็นส่วนใหญ่ มีรายได้ต่อเดือนโดยประมาณระหว่าง 23,001-31,000 บาท ในด้านระยะเวลาปฏิบัติงาน เจ้าหน้าที่สายตรวจส่วนใหญ่มีระยะเวลาปฏิบัติงาน 21 ปี ด้านความคิดเห็นการป้องกันรักษา สถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจ สถานีตำรวจภูธรจังหวัดกาญจนบุรี โดยภาพรวมกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เห็นว่า การเก็บวัตถุพยานจากสถานที่เกิดเหตุควรดำเนินการให้เสร็จสิ้นในวันที่ทำการตรวจสอบ สถานที่เกิดเหตุ ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ระดับการศึกษาสูงสุด ชั้นยศ ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน ประเภทของสายตรวจ และเงินเดือนหรือเงินที่เพิ่มพิเศษต่อเดือนแตกต่างกันมีระดับการปฏิบัติงานไม่แตกต่างกัน แต่อายุและระยะเวลาที่ผ่านการฝึกอบรมมาแล้วแตกต่างกันจะมีระดับการปฏิบัติงานแตกต่างกัน ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการป้องกันรักษา สถานที่เกิดเหตุส่วนใหญ่ คือ ผู้บังคับบัญชาควรจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุให้เพียงพอ และควรกำหนดกฎหมายในการเอาโทษกับผู้เข้าไปในสถานที่เกิดเหตุหรือเข้าไปยุ่งกับวัตถุพยานใน สถานที่เกิดเหตุโดยที่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง และควรออกกฎหมายมารองรับการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ตำรวจสายตรวจให้สามารถปฏิบัติงานในสถานที่เกิดเหตุได้อย่างถูกต้อง(ภาชีณี เดชรัตนสุวรรณ, 2558)

เรวดี ไกรฤกษ์ (2561) ได้ศึกษาแนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในชั้นสอบสวนเพื่อการดำเนินคดีในความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกาย ผลการวิจัยพบว่า 1. ปัญหาการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในชั้นสอบสวนเพื่อการดำเนินคดีในความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกายมีดังนี้ 1) พนักงานสอบสวนขาดความรู้ด้านนิติวิทยาศาสตร์เป็นผลให้ตรวจเก็บวัตถุพยานได้ไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ 2) ข้อจำกัดตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131/1 ส่งผลให้การรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ทำได้ในวงจำกัด 3) การป้องกันสถานที่เกิดเหตุไม่ต่อเนื่องทำให้พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์มีการปนเปื้อนส่งผลกระทบต่อการวิเคราะห์รูปคดี 4) การขาดแคลนวัสดุอุปกรณ์และเครื่องมือที่เกี่ยวข้องจำเป็นทางวิทยาการเป็นข้อขัดข้องในการที่ไม่สามารถตรวจเก็บวัตถุพยานสำคัญได้ 5) เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานซึ่งปฏิบัติงานร่วมกับพนักงานสอบสวนมีจำนวนที่ไม่เพียงพอกับปริมาณงาน 2. แนวทางการตรวจเก็บวัตถุพยานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกายให้มีความสมบูรณ์ครบถ้วนถูกต้องตามกฎหมายมีดังนี้ 1) พัฒนาความรู้ด้านนิติวิทยาศาสตร์แก่พนักงานสอบสวนเพื่อผลสัมฤทธิ์ในการปฏิบัติงาน 2) แก้ไขปรับปรุง

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131/1 ให้สอดคล้องกับสภาพสังคมที่เกี่ยวข้องกับ อาชญากรรมในปัจจุบัน 3) การบัญญัติกฎหมายกำหนดโทษผู้ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องที่เข้าไปในสถานที่เกิด เหตุ 4) จัดสรรงบประมาณเพื่อการจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ให้เอื้อต่อการปฏิบัติงาน 5) การเพิ่มอัตราค่าจ้างเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานซึ่งเป็นผู้มีทักษะให้เป็นผู้สนับสนุนงานสอบสวน 6) ควรบัญญัติกฎหมายหรือ ระเบียบปฏิบัติเรื่องห่วงโซ่การครอบครองวัตถุพยานและมีการตรวจสอบการได้มาซึ่งพยานหลักฐาน ทางนิติวิทยาศาสตร์ตั้งแต่ขั้นสอบสวนโดยพนักงานอัยการ(เรวดี ไกรฤกษ์, 2561)

พานิภัค ภัคพงศ์สิริ (2564) ได้ศึกษามาตรการทางกฎหมายในการรวบรวมพยานหลักฐาน ทางวิทยาศาสตร์ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ผลการศึกษาพบว่า การใช้ดุลพินิจใน การรวบรวมพยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เข้ามาในสำนวนสอบสวน ตามประมวลกฎหมายวิธี พิจารณาความอาญา มาตรา 131/1 ได้กำหนดให้อำนาจพนักงานสอบสวนไว้อย่างกว้าง ๆ ในการใช้ ดุลพินิจในการรวบรวมพยานหลักฐาน โดยไม่มีแนวทางการบังคับใช้กฎหมายอย่างชัดเจน ซึ่งอาจ ทำให้การรวบรวมพยานหลักฐานเข้ามาในสำนวนมีความบกพร่องหรือไม่ชอบธรรมได้ อีกทั้งกฎหมาย มิได้มีการกำหนดขั้นตอนการตรวจสอบที่เกิดเหตุและวิธีการรักษาสถานที่เกิดเหตุไว้ มีเพียงระเบียบ การตำรวจเกี่ยวกับคดีและคำสั่งสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจเพียงเท่านั้น มิได้เป็นกฎหมายที่มีผล บังคับใช้อย่างเคร่งครัด เช่นนี้ อาจทำให้การปฏิบัติในการตรวจสอบที่เกิดเหตุก่อให้เกิดความไม่เป็น ธรรมแก่คดีได้ ดังนั้น จะเห็นได้ว่ากฎหมายเกี่ยวกับการรวบรวมพยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์มี ปัญหาอยู่หลายประการ จึงต้องศึกษาเพื่อหาแนวทางในการปรับปรุงพัฒนาต่อไป ควรปรับปรุงแก้ไข ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131/1 ในส่วนที่เกี่ยวกับการใช้ดุลพินิจของพนักงาน สอบสวน ในการรวบรวมพยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์และขั้นตอนในการตรวจสอบที่เกิดเหตุ อีกทั้งตามระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี และคำสั่งสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจนั้น มิได้มีฐานะเป็น บทบัญญัติแห่งกฎหมาย เช่นนี้จึงควรมีการวางหลักกฎหมายโดยกำหนดบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เป็น กฎหมายลำดับหลัก หรือกฎหมายลำดับรอง เพื่อให้เกิดมาตรฐานและถูกต้องตามหลักสากล จึงเห็น ควรให้มีการกำหนดไว้โดยละเอียดโดยบัญญัติเป็นกฎกระทรวง(พานิภัค ภัคพงศ์สิริ, 2564)

ฉันทนา วิทยพิฐพงษ์ (2565) ได้ศึกษาสมรรถนะในการตรวจสอบที่เกิดเหตุของพนักงาน สอบสวน สังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 7 พบว่าพนักงานสอบสวนมีแนวปฏิบัติในการตรวจ สอบที่เกิดเหตุ ตามวิธีปฏิบัติที่แนะนำโดย FBI แต่ยอมรับว่าไม่สามารถปฏิบัติได้ทุกขั้นตอนของ กระบวนการตรวจสอบที่เกิดเหตุได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากภาระงานมากและการขาดแคลนพนักงาน สอบสวนรวมทั้งยังขาดแคลนวัสดุ อุปกรณ์และเครื่องมือที่เหมาะสมในการตรวจสอบที่เกิดเหตุ พนักงานสอบสวนเห็นความสำคัญของการอบรมอย่างต่อเนื่องเพื่อการปรับปรุงคุณภาพของการ ปฏิบัติงาน ในท้ายที่สุดงานวิจัยนี้ได้เสนอกรอบแนวคิดและแนวทางการดำเนินการที่จะช่วยส่งเสริม งานตรวจสอบที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวนให้มีคุณภาพยิ่งขึ้น และเสนอแนะให้มีการกำหนด

เส้นทางวิชาชีพที่เหมาะสมและชัดเจน เพื่อความก้าวหน้าในวิชาชีพของพนักงานสอบสวน(ฉันทนา วัลย์ นิพัทธ์พงษ์, 2565)

2.7.1 งานวิจัยต่างประเทศ

Arsenio Nataniel Macamo (2018) ได้ศึกษาการพัฒนาการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุในเมือง มาปูโต ประเทศโมซัมบิก พบว่าพนักงานสอบสวนขาดความรู้เรื่องนิติวิทยาศาสตร์ตั้งแต่กระบวนการสอบสวน การเก็บรวบรวมและระบุหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงกับผู้ต้องสงสัย เหยื่อ และสถานที่เกิดเหตุ กระบวนการสอบสวน ให้ความสำคัญกับประจักษ์พยานเพื่อการพิสูจน์ความผิด ในชั้นศาลมากกว่า การเก็บรวบรวมหลักฐานที่น่าเชื่อถือทางนิติวิทยาศาสตร์อุปสรรคในกระบวนการสอบสวนคือการขาดแคลนเทคโนโลยีที่ทันสมัยและงบประมาณในการพัฒนาการสอบสวน(Arsenio Nataniel Macamo, 2018)

Mohammad Shakil (2022) ได้ศึกษาอุปสรรคในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ: การศึกษาเกี่ยวกับความไม่มีประสิทธิภาพและความล่าช้าในการแก้ไขคดีอาชญากรรม พบการขาดแคลนงบประมาณและเครื่องมือนิติวิทยาศาสตร์ที่ไม่เพียงพอทำให้การวิเคราะห์พยานหลักฐานล่าช้าและไม่ครบถ้วน ขาดการฝึกอบรมที่เหมาะสมและการพัฒนาความเชี่ยวชาญ ทำให้การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุไม่สมบูรณ์ การดำเนินงานที่ซับซ้อนและขาดความคล่องตัวทำให้การรายงานและการตรวจสอบล่าช้า การสื่อสารที่ไม่ดี การประสานงานระหว่างแผนกต่างๆ ไม่ดี ส่งผลให้พยานหลักฐานถูกละเลย และการทำงานซ้ำซ้อนภาระงานและการจัดการบุคลากรการขาดแคลนบุคลากรและปริมาณงานที่สูง ทำให้การตรวจสอบคดีล่าช้า การจัดลำดับความสำคัญของคดีตามความสำคัญหรือแรงกดดันภายนอก ทำให้คดีที่สำคัญน้อยกว่าไม่ได้รับความสนใจเท่าที่ควร การใช้เทคโนโลยีที่ล้าสมัยหรือไม่เข้ากันทำให้การตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและการวิเคราะห์ข้อมูลไม่ได้ผลดี อุปสรรคเหล่านี้ทำให้กระบวนการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุไม่มีประสิทธิภาพ และจำเป็นต้องมีการปรับปรุงในด้านการจัดสรรทรัพยากร การฝึกอบรม กระบวนการบริหาร การสื่อสาร และ การใช้เทคโนโลยี เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจสอบคดีอาชญากรรม(Mohammad Shakil, 2022)

ตารางที่ 4 สรุปประเด็นปัญหาสภาพปัญหาภายในเกี่ยวกับการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุที่ศึกษาจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

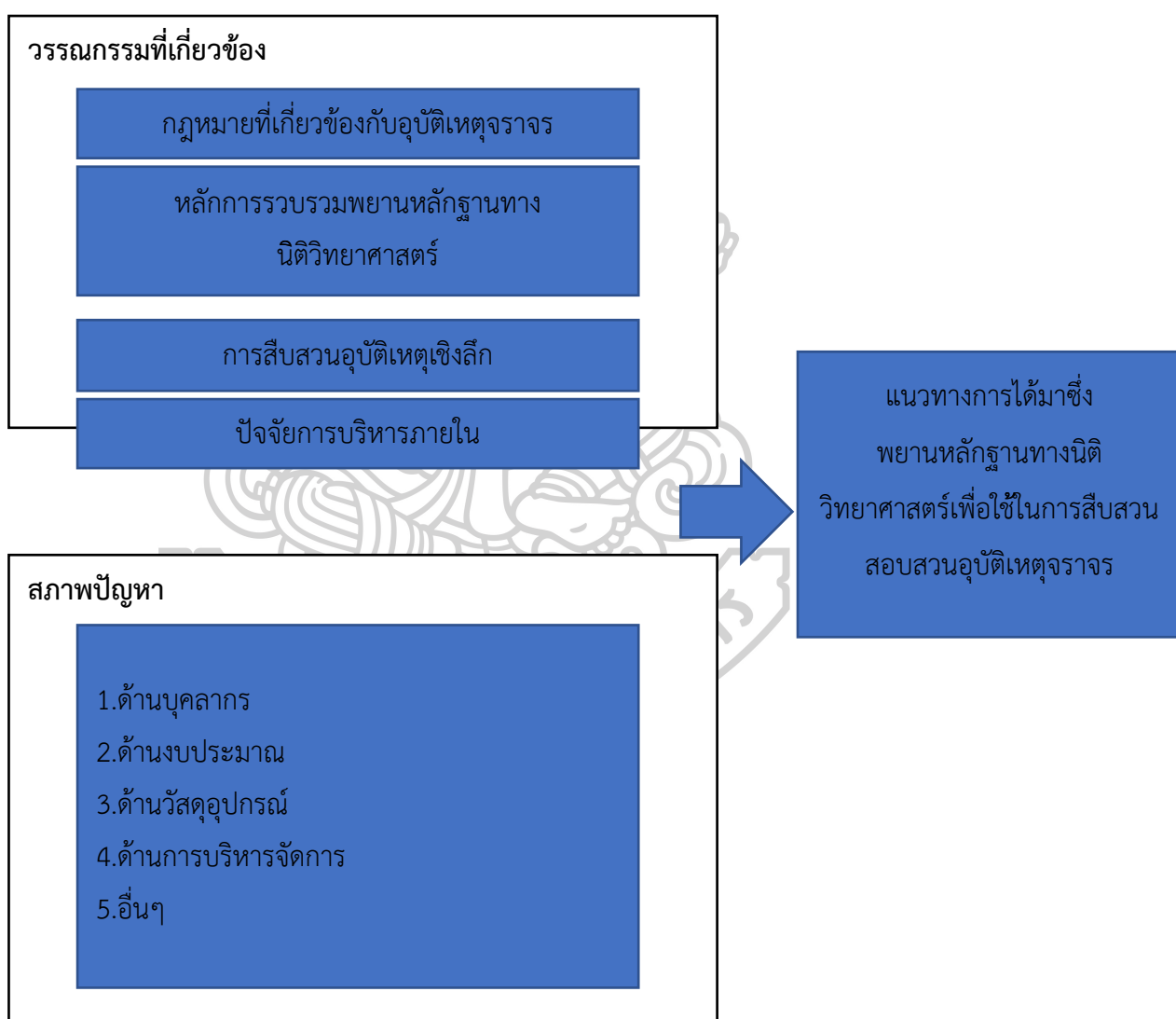
ประเด็นปัญหา	สวก	दारविड	พิมลพัชร	ภาชนี	เรวดี	พานิภัค	ฉันทนา	Arsenio	Mohammad
1. ด้านบุคลากร									
ขาดแคลนกำลังพล		√			√		√		√
ปัญหาด้านภาระงานมีมาก							√		√
ปัญหาด้านการอบรม	√	√		√				√	√
2. ด้านงบประมาณ		√		√				√	√
3. ด้านวัสดุอุปกรณ์		√			√		√		
4. ด้านบริหารจัดการ									
ปัญหาด้านอำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและการตรวจเก็บวัตถุพยาน			√	√		√			
รายงานผลการตรวจพิสูจน์ล่าช้า									√

จากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จะเห็นได้ว่า ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจรเกิดจากสามปัจจัยหลักคือ ปัจจัยจากคน ปัจจัยจากยานพาหนะ และปัจจัยจากถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งปัจจัยจากคนเป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่ และอุบัติเหตุจราจรย่อมทิ้งร่องรอยไว้ในที่เกิดเหตุ ซึ่งร่องรอยต่าง ๆ ถือเป็นพยานหลักฐานที่สามารถตรวจพิสูจน์ทางนิติวิทยาศาสตร์ แต่ในปัจจุบันการรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรนั้นยังไม่ได้ประสิทธิภาพที่จะอำนวยความสะดวกธรรมได้เท่าที่ควร

อีกทั้งงานวิจัยนี้ยังได้มีการนำแนวคิดและทฤษฎีที่มีความเฉพาะเจาะจงมาใช้ในการวิเคราะห์และเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงประสิทธิภาพการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ โดยใช้การวิเคราะห์ 4M ในการประเมินสภาพปัญหาภายในขององค์กรเพื่อให้ได้มุมมองที่ครบถ้วนและชัดเจนเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการศึกษาการเกิดเหตุในคดีอุบัติเหตุจราจร

ดังนั้น วัตถุประสงค์ของการวิจัยนี้จะมุ่งเน้นถึงประเด็นแนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร เพื่อพิสูจน์ข้อเท็จจริงและดำเนินคดีในความผิดเกี่ยวกับคดีอุบัติเหตุจราจร โดยมีการออกแบบระเบียบวิธีวิจัยให้ครอบคลุมทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร อันได้แก่ พนักงานสอบสวน เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน และพนักงานอัยการ

2.8 กรอบแนวคิดในการวิจัย



ภาพที่ 13 กรอบแนวคิดในการวิจัย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาสภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่ใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร 2) เพื่อนำเสนอแนวทางในการตรวจเก็บพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร ดังนี้

- 3.1 ประเภทและรูปแบบของการวิจัย
- 3.2 กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญในการวิจัย
- 3.3 เครื่องมือและวิธีการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
- 3.4 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.5 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล
- 3.6 จริยธรรมในการวิจัย

3.1 รูปแบบของการวิจัย

งานวิจัยนี้ใช้ระเบียบวิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) เป็นการศึกษาภาคสนามผ่านการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) โดยใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) ผู้วิจัยจัดทำประเด็นคำถามสอดคล้องกับ วัตถุประสงค์ของงานวิจัยก่อนลงพื้นที่ ผู้วิจัยได้ รวบรวมข้อมูล จากแหล่งต่างๆ ดังนี้

- 1) เอกสาร: หนังสือ หนังสือพิมพ์ออนไลน์ วารสาร เอกสารทางวิชาการ
- 2) แนวคิด: แนวคิดการตรวจสถานที่เกิดเหตุ, แนวคิดการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก
- 3) งานวิจัย: ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ

การวิเคราะห์ข้อมูลเหล่านี้นำไปสู่กรอบดำเนินการวิจัย ช่วยให้ผู้วิจัยมองเห็นภาพรวมตั้งแต่ข้อค้นพบไปจนถึงข้อสรุป กระบวนการนี้เรียกว่า การวิจัยเชิงเอกสาร (Documentary research) ซึ่งเป็นขั้นตอนสำคัญ ช่วยให้ผู้วิจัยกำหนด ประเด็นการสัมภาษณ์และกลุ่มผู้ให้ข้อมูลได้อย่างชัดเจน เป็นการเตรียมตัวก่อนลงศึกษาภาคสนามจริง (Field study)

3.2 กลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่ใช้ในการวิจัย

เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงประจักษ์สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของงานวิจัย ผู้วิจัยเลือกใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบเจาะจง กับกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants) กำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือก ดังนี้

- 1) มีประสบการณ์การทำงานด้านการตรวจสถานที่เกิดเหตุไม่น้อยกว่า 5 ปี

2) ครอบคลุมทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ พนักงานสอบสวน,เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน และพนักงานอัยการ

3) สามารถให้ข้อมูลในเรื่องที่ผู้วิจัยศึกษาได้เป็นอย่างดีจากประสบการณ์ในการปฏิบัติงานโดยตรง เพื่อให้ได้ข้อมูลในระดับลึก ครอบคลุมและสะท้อนความเป็นจริงได้มาก

4) ให้ความร่วมมือในการเก็บข้อมูลเป็นอย่างดี

จากเกณฑ์ดังกล่าว ผู้วิจัยคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 14 คน ประกอบด้วย

1) พนักงานสอบสวน จำนวน 7 คน ประกอบด้วย

1.1 ระดับผู้กำกับ(สอบสวน) จำนวน 1 คน

1.2 ระดับรองผู้กำกับ(สอบสวน) จำนวน 2 คน

1.3 ระดับสารวัตร(สอบสวน) จำนวน 2 คน

1.4 ระดับรองสารวัตร(สอบสวน) จำนวน 2 คน

2) เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน จำนวน 5 คน ประกอบด้วย

2.1 จากศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 7 จำนวน 3 คน

2.2 จากพิสูจน์หลักฐานจังหวัดฉะเชิงเทรา จำนวน 2 คน

3) พนักงานอัยการ จำนวน 2 คน ประกอบด้วย

3.1 จากอัยการจังหวัดห้วยหิน จำนวน 1 คน

3.2 จากอัยการจังหวัดพังงา จำนวน 1 คน

3.3 เครื่องมือและวิธีการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้คือแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้นจากการที่ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อมูลจากเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ แนวคิด ทฤษฎี การทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างตามลำดับขั้นตอน ดังนี้

1. กำหนดกรอบแนวทางการสัมภาษณ์ตามประเด็นและรูปแบบคำถามที่ต้องการศึกษา โดยกำหนดคำถามในลักษณะแบบสัมภาษณ์ที่ใช้คำถามแบบปลายเปิด (Open-ended) เพื่อให้ได้คำตอบที่ละเอียดในทุกแง่มุมจากประสบการณ์ของผู้ให้ข้อมูล

2. นำแบบสัมภาษณ์ที่สร้างขึ้นเสนอต่ออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์พิจารณาตรวจสอบเบื้องต้นในส่วนของความตรงตามเนื้อหา ตลอดจนสำนวนภาษาในการสื่อความหมาย

3. ปรับปรุงแก้ไขตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ แล้วนำแบบสัมภาษณ์ที่แก้ไขแล้วเสนอผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน ตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือในด้านความตรงเชิงเนื้อหา(Content Validity) แล้วนำมาหาค่าดัชนีความสอดคล้อง(Index of Item Objective Congruence : IOC) การใช้ภาษา และความถูกต้องของภาษา โดยมีเกณฑ์ในการคัดเลือกผู้เชี่ยวชาญ

ในการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ คือ ผู้เชี่ยวชาญทางด้านนิติวิทยาศาสตร์จำนวน 1 ท่าน ผู้เชี่ยวชาญทางด้านวิจัยจำนวน 1 ท่าน และผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับงานวิจัย จำนวน 1 ท่าน ซึ่งมีลักษณะการให้คะแนน คือ

1 เมื่อแน่ใจว่า รายการหรือข้อคำถามนั้นสอดคล้องกับคำนิยามที่ต้องการวัด

0 เมื่อไม่แน่ใจว่า รายการหรือข้อคำถามนั้นสอดคล้องกับคำนิยามที่ต้องการวัด

-1 เมื่อแน่ใจว่า รายการหรือข้อคำถามนั้นไม่สอดคล้องกับคำนิยามที่ต้องการวัด

คัดเลือกข้อคำถามที่มีค่าดัชนี IOC ตั้งแต่ 0.50 ขึ้นไป และปรับปรุงข้อคำถามตามที่ผู้เชี่ยวชาญเสนอแนะ ได้ค่า IOC อยู่ระหว่างได้ค่า IOC อยู่ระหว่าง 0.67 - 1.00

4. ปรับปรุงแก้ไขแบบสัมภาษณ์ตามคำแนะนำจากผู้ทรงคุณวุฒิให้สมบูรณ์ก่อนนำไปใช้

5. นำแบบสัมภาษณ์ที่สมบูรณ์แบบไปใช้ในการเก็บข้อมูลกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญที่เลือกไว้ โดยแบบสัมภาษณ์มีทั้งสิ้นจำนวน 3 ชุด ได้แก่

(1) สำหรับสัมภาษณ์พนักงานสอบสวน

(2) สำหรับสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน

(3) สำหรับสัมภาษณ์พนักงานอัยการ

สำหรับแนวทางการสัมภาษณ์แบบเชิงลึกในการศึกษาวิจัยฯ ครั้งนี้ ผู้วิจัยได้พิจารณาแบ่งออกเป็น 4 ส่วน โดยมีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล

ส่วนที่ 2 สภาพปัญหาที่พบจากการปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร

ส่วนที่ 3 แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร

ส่วนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

3.4 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ขั้นตอน ดังนี้

1. ขั้นตอนการวิจัยโดยศึกษาข้อมูลทางเอกสาร (Documentary Research) ซึ่งผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ข้อกฎหมาย บทความ วารสารวิชาการ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ

2. ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ (Interview)

2.1 ผู้วิจัยประสานเพื่อขอความอนุเคราะห์ในการให้ข้อมูลกับผู้ให้ข้อมูลสำคัญด้วยตนเอง โดยแจ้งวัตถุประสงค์การวิจัย วิธีดำเนินการวิจัย และกำหนดวัน เวลา และสถานที่สัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants)

2.2 ผู้วิจัยดำเนินการสัมภาษณ์ โดยใช้วิธีการจดบันทึกการสัมภาษณ์ และทำการบันทึกเสียงโดยขออนุญาตผู้ให้ข้อมูลสำคัญก่อน (Key Informants)

2.3 ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลทั้งหมดที่ได้จากการสัมภาษณ์ นำมาวิเคราะห์แยกแยะประเด็นสำคัญ เลือกใช้ข้อมูลเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย และนำข้อมูลเหล่านี้มาวิเคราะห์กับข้อมูลที่ได้จากการวิจัยทางเอกสารในขั้นตอนแรกอีกครั้งหนึ่งเพื่อตรวจสอบความถูกต้องและเพิ่มความน่าเชื่อถือให้กับข้อมูลของงานวิจัยนี้

3.5 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิจัยครั้งนี้ ใช้การวิเคราะห์ข้อมูล 2 ส่วน ดังนี้

1) การวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) โดยเน้นเนื้อหาที่อิงจากกรอบแนวคิดการวิจัย และสามารถตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้อย่างถูกต้อง

2) การวิเคราะห์แบบสร้างข้อสรุป โดยใช้การวิเคราะห์แบบอุปนัย (Analytic Analysis) คือ การใช้การตีความหมายเพื่อสร้างข้อสรุปจากเหตุการณ์ที่ได้จากการวิเคราะห์เอกสาร และสัมภาษณ์

โดยเมื่อผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลครบถ้วนทั้งการเก็บรวบรวมข้อมูลจากการวิจัยเชิงเอกสารและการภาคสนามแล้วผู้วิจัยจะดำเนินขั้นตอนดังต่อไปนี้

3.5.1 ขั้นตอนการจัดหมวดหมู่ข้อมูลให้เป็นระเบียบ ซึ่งถือเป็นวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลขั้นต้นสำหรับการวิเคราะห์ในขั้นถัดไป

3.5.2 ขั้นตอนการวิเคราะห์เพื่อหาข้อมูลที่ยังไม่สมบูรณ์ โดยวิเคราะห์จากข้อมูลที่ได้ทำการจัดหมวดหมู่ให้เป็นระเบียบแล้ว เมื่อเห็นถึงส่วนที่ยังไม่สมบูรณ์แล้ว ผู้วิจัยจะทำการสัมภาษณ์ซ้ำในบางประเด็นอีกครั้งหนึ่ง

3.5.3 ขั้นตอนการวิเคราะห์ซ้ำ ขั้นตอนนี้จะกระทำต่อเมื่อมีการสัมภาษณ์ซ้ำในบางประเด็นเพื่อเพิ่มความสมบูรณ์ของข้อมูลเท่านั้น โดยจะทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้มาใหม่จากการสัมภาษณ์เข้ากับข้อมูลเดิมที่มีอยู่ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครบถ้วนและสมบูรณ์มากที่สุด ทั้งนี้เพื่อให้ข้อมูลที่มีอยู่เพียงพอต่อการตอบคำถามงานวิจัย

3.5.4 ขั้นตอนการตรวจสอบข้อมูล ผู้วิจัยจะใช้วิธีการตรวจสอบความถูกต้องด้วยวิธีการตรวจสอบสามเส้า ได้แก่ การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data triangulation) และการตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีการรวบรวมข้อมูล (Methodological Triangulation)

3.6 จริยธรรมในการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยให้ความสำคัญและตระหนักถึงสิทธิส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมวิจัยและเพื่อป้องกันมิให้เกิดผลเชิงลบต่อกลุ่มตัวอย่างโดยมิได้เจตนา จึงกำหนดแนวทางการศึกษาด้านจริยธรรมในการวิจัยไว้ดังนี้

1) ผู้วิจัยจัดทำเอกสารเพื่อยินยอมเข้าร่วมการวิจัย และมอบให้แก่กลุ่มตัวอย่างเพื่อพิจารณาเข้าร่วมให้ข้อมูลด้วยความสมัครใจ พร้อมกับชี้แจงวัตถุประสงค์การวิจัยให้ทราบก่อน และอธิบายให้เข้าใจ เปิดโอกาสให้ซักถามและให้เวลาสำหรับการตัดสินใจแล้วจึงให้ยินยอม เพื่อให้การตัดสินใจเข้าร่วมโครงการเป็นไปด้วยความเข้าใจ เต็มใจและสมัครใจ

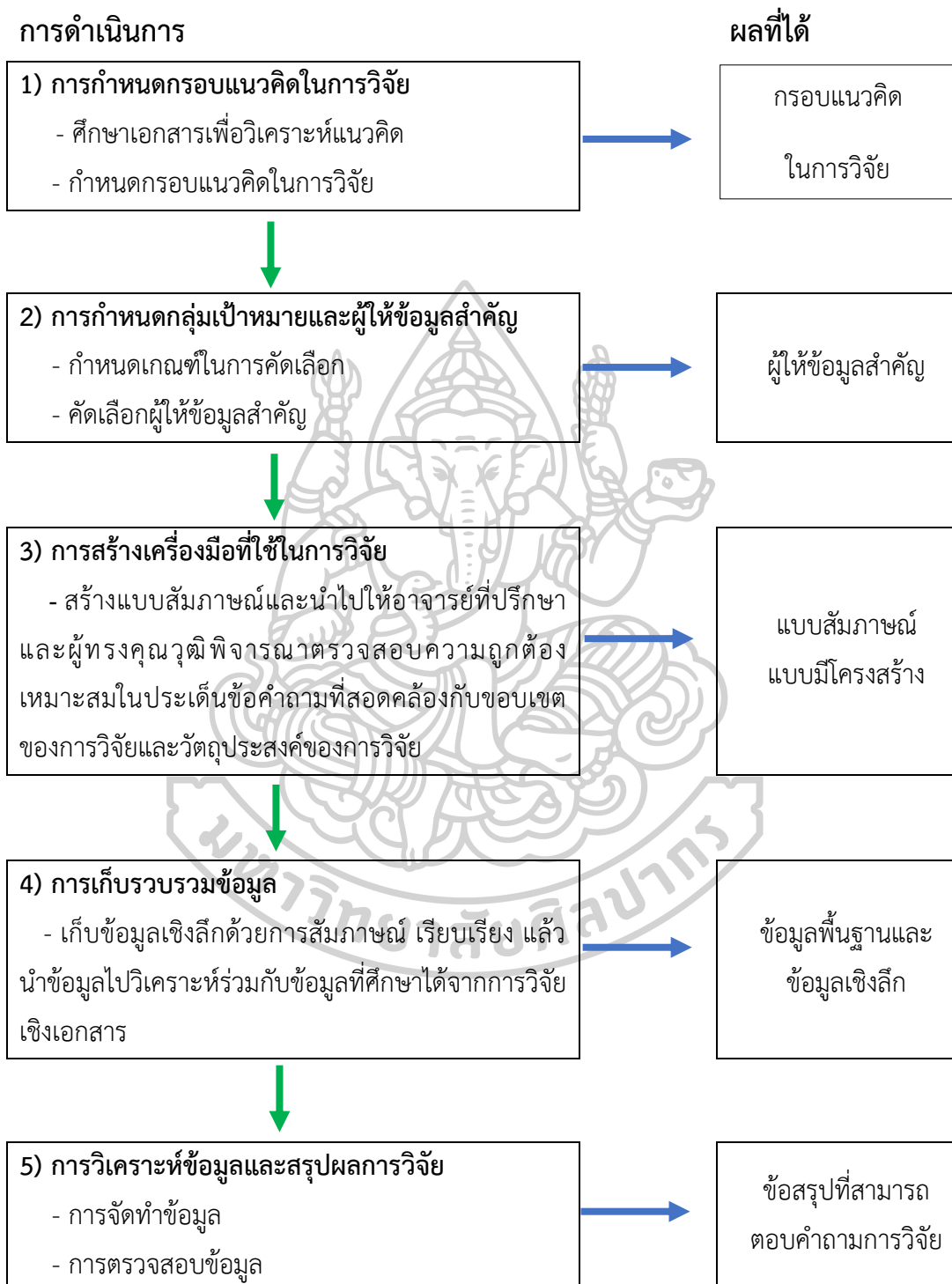
2) ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้คำนึงถึงสถานะของผู้วิจัยและกลุ่มตัวอย่าง โดยจะมีการสร้างบรรยากาศในการเก็บรวบรวมข้อมูลให้มีความผ่อนคลาย เน้นการพูดคุยกันด้วยความเป็นกันเอง และจะไม่แสดงท่าทางข่มขู่หรือวางตัวให้เหนือว่ากลุ่มตัวอย่าง เพื่อให้กลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นได้อย่างเสรีและมีการเปิดเผยอย่างเต็มที่

3) ผู้วิจัยเน้นการวางตัวเป็นกลาง ไม่ตัดสิน ไม่แสดงความคิดเห็นว่าสิ่งใดถูกหรือผิด เน้นการสอบถามเพื่อกระตุ้นให้กลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นออกมาอย่างเต็มที่

4) ในการรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยจะสร้างความมั่นใจให้กับกลุ่มตัวอย่างว่า ข้อมูลทั้งหมดที่รวบรวมได้จะไม่ใช้ไปในทางซึ่งทำให้ผู้ให้ข้อมูลเสื่อมเสีย

5) ข้อมูลที่ได้รับจากกลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยจะนำมาใช้ในการวิเคราะห์และประมวลผลเพื่อนำเสนอในงานวิจัยนี้ ตามที่ได้แจ้งให้ทราบถึงวัตถุประสงค์ก่อนการสัมภาษณ์เท่านั้น

รายละเอียดขั้นตอนการดำเนินการวิจัยที่ได้กล่าวมาข้างต้น นำเสนอดังแผนภาพที่ 14



ภาพที่ 14 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์แต่ละข้อ โดยวิเคราะห์จากข้อมูล 2 ประเภท ได้แก่ 1) ข้อมูลทางเอกสารที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แนวคิด ทฤษฎี และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสถานที่เกิดเหตุ ดังที่ได้บททวนวรรณกรรมไว้ในบทที่ 2 และ 2) ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้ให้ข้อมูลสำคัญ โดยใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง

การวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้จะถูกแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

4.2 ผลการศึกษาเกี่ยวกับสภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่ใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

4.3 ผลการวิเคราะห์แนวทางการในการตรวจเก็บพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลสำคัญ

สำหรับวิจัยดังกล่าวผู้วิจัยใช้เกณฑ์ในการเลือกผู้ให้ข้อมูลโดยเลือกตัวอย่างแบบเจาะจงซึ่งแบ่งกลุ่มผู้ให้ข้อมูลออกเป็น 3 กลุ่ม จำนวนทั้งสิ้น 14 คน และใช้วิธีการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์ โดย

- 1) มีประสบการณ์การทำงานด้านการตรวจสถานที่เกิดเหตุไม่น้อยกว่า 5 ปี
- 2) ครอบคลุมทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ดังนี้ พนักงานสอบสวน, เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานและพนักงานอัยการ
- 3) สามารถให้ข้อมูลในเรื่องที่ผู้วิจัยศึกษาได้เป็นอย่างดีจากประสบการณ์ในการปฏิบัติงานโดยตรง เพื่อให้ได้ข้อมูลในระดับลึก ครอบคลุมและสะท้อนความเป็นจริงได้มาก
- 4) ให้ความร่วมมือในการเก็บข้อมูลเป็นอย่างดี

ตารางที่ 5 แสดงรายละเอียดกลุ่มผู้ให้ข้อมูล

ลำดับ	หน่วยงาน	ตำแหน่ง	จำนวน
A ₁	กลุ่มงานตรวจสอบสำนวนคดี กองกฎหมายและคดี ตำรวจภูธรภาค 7	ผู้กำกับการ (สอบสวน)	1 คน
A ₂	สถานีตำรวจภูธรเมืองนครปฐม	รองผู้กำกับการ (สอบสวน)	1 คน
A ₃	สถานีตำรวจภูธรกระต๊อบ	รองผู้กำกับการ (สอบสวน)	1 คน
A ₄	สถานีตำรวจภูธรเมืองนครปฐม	สารวัตร (สอบสวน)	1 คน
A ₅	สถานีตำรวจภูธรดอนตูม	สารวัตร (สอบสวน)	1 คน
A ₆	สถานีตำรวจภูธรเมืองนครปฐม	รองสารวัตร (สอบสวน)	1 คน
A ₇	สถานีตำรวจภูธรนครชัยศรี	รองสารวัตร (สอบสวน)	1 คน
B ₁	กลุ่มงานตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 7	นักวิทยาศาสตร์ (สบ 4)	1 คน
B ₂	กลุ่มงานตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 7	นักวิทยาศาสตร์ (สบ 2)	1 คน
B ₃	กลุ่มงานตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 7	นักวิทยาศาสตร์ (สบ 1)	1 คน
B ₄	พิสูจน์หลักฐานจังหวัดฉะเชิงเทรา	นักวิทยาศาสตร์ (สบ 3)	1 คน
B ₅	พิสูจน์หลักฐานจังหวัดฉะเชิงเทรา	นักวิทยาศาสตร์ (สบ 1)	1 คน
C ₁	สำนักงานอัยการจังหวัดหัวหิน	อัยการประจำสำนักงาน อัยการสูงสุด	1 คน
C ₂	สำนักงานอัยการจังหวัดพังงา	อัยการประจำสำนักงาน อัยการสูงสุด	1 คน
รวม			14 คน

ผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้ง 14 คนประกอบไปด้วย พนักงานสอบสวน โดยเป็นผู้กำกับการ (สอบสวน) จำนวน 1 คน รองผู้กำกับการ(สอบสวน) จำนวน 2 คน สารวัตร(สอบสวน) จำนวน 2 คน

และ รองสารวัตร(สอบสวน) จำนวน 2 คน ในบทนี้ผู้วิจัยจะแทนผู้ให้ข้อมูลกลุ่มนี้ด้วยตัวอักษร A เรียงตามลำดับ 1 – 7

กลุ่มงานตรวจสถานที่เกิดเหตุ ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 7 นักวิทยาศาสตร์(สบ 4) จำนวน 1 คน นักวิทยาศาสตร์(สบ 2) จำนวน 1 คน และนักวิทยาศาสตร์(สบ 1) จำนวน 1 คน พิสูจน์หลักฐานจังหวัดฉะเชิงเทรา นักวิทยาศาสตร์(สบ 3) จำนวน 1 คน นักวิทยาศาสตร์(สบ 1) จำนวน 1 คน โดยในบทนี้ผู้วิจัยจะแทนผู้ให้ข้อมูลกลุ่มนี้ด้วยตัวอักษร B เรียงตามลำดับ 1 – 5

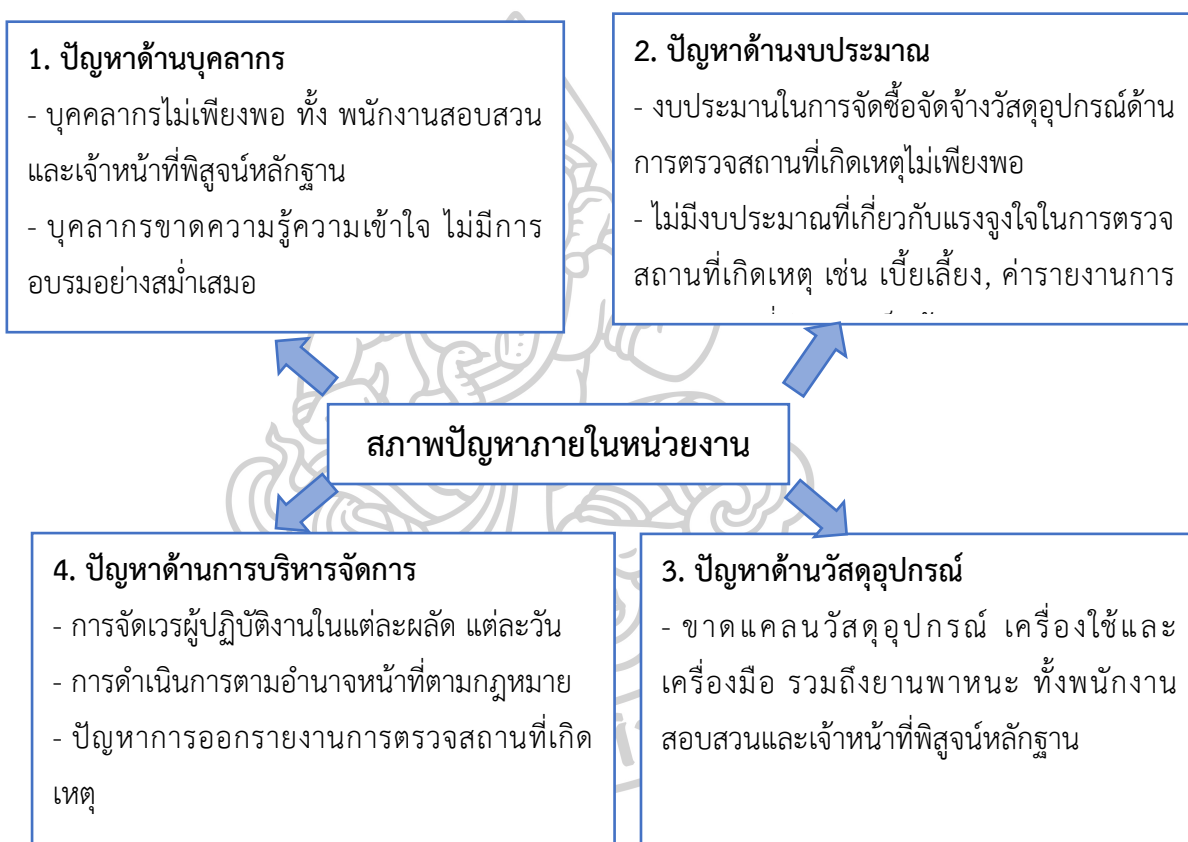
พนักงานอัยการ โดยในบทนี้ผู้วิจัยจะแทนผู้ให้ข้อมูลกลุ่มนี้ด้วยตัวอักษร C เรียงตามลำดับ 1-

2



4.2 ผลการศึกษาเกี่ยวกับสภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่ใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

สภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่ใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร ผู้วิจัยจะนำเสนอประเด็น สภาพปัญหาภายในในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่ใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ ปัญหาด้านบุคลากร ปัญหาด้านงบประมาณ ปัญหาด้านวัสดุอุปกรณ์ และปัญหาด้านการบริหารจัดการ โดยข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ จากนั้นผู้วิจัยจะทำการวิเคราะห์ข้อมูล และสรุปผล



ภาพที่ 15 สภาพปัญหาภายในหน่วยงาน

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยจะนำเสนอภาพรวมของปัญหาที่พบในการประยุกต์ใช้โดยใช้แนวคิดเกี่ยวข้องกับ 4M โดยการนำเสนอจะแบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก ได้แก่ (1) การทบทวนวรรณกรรมและเอกสารที่เกี่ยวข้อง (2) การวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ (3) สรุปผลการวิเคราะห์

1) ปัญหาด้านบุคลากร

(1) ผลจากการรวบรวมข้อมูลเอกสาร

1. เอกสารคำสั่งการจัดเวรของสถานีตำรวจภูธรเมืองนครปฐม พบว่าเวรประจำวันมีจำนวน 5 คน ดังนี้ พนักงานสอบสวนเวรประจำช่วงเวลา 06.01-18.00 น. จำนวน 3 คน พนักงานสอบสวนเวรประจำช่วงเวลา 18.01-06.00 น. จำนวน 2 คน โดยพนักงานสอบสวน 1 คน จะเข้าเวรวันละ 1 ผลัดติดต่อกัน 2 วัน(เช้า 1 วัน เย็น 1 วัน) แล้วพักเวร 3 วัน

2. เอกสารคำสั่งการจัดเวรของกลุ่มงานตรวจสถานที่เกิดเหตุ ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 7 พบว่าเวรประจำวันมีจำนวน 3 คน ดังนี้ หัวหน้าชุดตรวจสถานที่เกิดเหตุซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญการตรวจสถานที่เกิดเหตุ จำนวน 1 คน ผู้ช่วยผู้ตรวจพิสูจน์ จำนวน 1 คน และผู้บังคับหมู่ จำนวน 1 คน นอกจากนี้ยังมีเวรประจำห้องแลปรอยลายนิ้วมือแฝงอีกสามคนคือ หัวหน้าชุดตรวจสถานที่เกิดเหตุซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญการตรวจสถานที่เกิดเหตุ จำนวน 1 คน ผู้ช่วยผู้ตรวจพิสูจน์ จำนวน 1 คน และผู้บังคับหมู่ จำนวน 1 คน

3. งานวิจัยของภาชีนี เดชรัตน์สุวรรณ (2558) ได้ศึกษาความเข้าใจในด้านการป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจสถานีตำรวจภูธรจังหวัดกาญจนบุรี พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจส่วนใหญ่ไม่เคยเข้าร่วมสัมมนาและฝึกอบรมความรู้เกี่ยวกับงานด้านนิติเวชหรือด้านการป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุ ควรจะเผยแพร่ความรู้ด้านการป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุแก่เจ้าหน้าที่สายตรวจอย่างสม่ำเสมอและทั่วถึง(ภาชีนี เดชรัตน์สุวรรณ, 2558)

4. งานวิจัยของฉันทนา วิทยนิพิฐพงษ์ (2565) ได้ศึกษาสมรรถนะในการตรวจสถานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน สังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 7 พบว่าพนักงานสอบสวน มีแนวปฏิบัติในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ แต่ไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากภาระงานมากและการขาดแคลนพนักงานสอบสวน(ฉันทนา วิทยนิพิฐพงษ์, 2565)

(2) ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล

จากข้อมูลผู้วิจัยพบว่าในปัจจุบันพบว่าหน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจสถานที่เกิดเหตุในคดีอุบัติเหตุจราจรทั้งพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน มีบุคลากรที่ไม่เพียงพอ ทั้งยังต้องการการอบรมทบทวนที่ต่อเนื่อง

2.1 ปัญหาบุคลากรไม่เพียงพอ

“...อัตราอนุญาตของที่นี่มีพนักงานสอบสวนทั้งหมด จำนวน 40 คน แต่มีนครองตำแหน่งพนักงานสอบสวนจริงแค่ 24 คน เหลือว่างอีกตั้ง 16 ตำแหน่ง แต่ไม่มีการจัดคนมาลงตำแหน่งว่าง ก็ต้องเข้าเวรกันแค่เท่าที่มีอยู่...”

(A2, 30 สิงหาคม 2567)

“...มีตำแหน่งพนักงานสอบสวนทั้งหมด 24 คน เป็นระดับรองผู้กำกับการ 3 คน ซึ่งเป็นหัวหน้างาน 1 คน และมีระดับสารวัตรเป็นหัวหน้างานคดีอีก 1 คน ทำให้มีพนักงานสอบสวนที่เข้าเวรได้ 20 คน เข้าเวรวันละ 5 คน ผลัดเช้า 3 คน ผลัดเย็น 2 คน แบ่งพื้นที่รับผิดชอบกัน...”

(A4, 30 สิงหาคม 2567)

“...การเข้าเวร 1 ผลัด 12 ชั่วโมง ร้อยเวร 1 คน ต้องรับผิดชอบทั้งคดีอาญาและจราจร บางที่มีแจ้งคดีลักทรัพย์เกิดขึ้นพร้อมกับรถขกันอีก 2-3 เหตุ ก็ต้องไปตรวจที่ละเหตุ บางทีก็ต้องรบกวนคนที่เข้าเวรผลัดเดียวกันรีบไปดูให้ก่อนถ้าเขายังไม่มีเหตุ ...”

(A6, 30 สิงหาคม 2567)

“...เท่าที่ทราบแทบจะทุกโรงพักมีปัญหาขาดแคลนพนักงานสอบสวนทั้งนั้น ทุกโรงพักจะมีอัตราว่างของพนักงานสอบสวนเหลือแทบทั้งนั้น คนที่อยู่ก็ต้องเข้าเวรกันตามจำนวนคนที่มีอยู่ บางทีก็ต้องเข้าคนเดียว บางทีก็เข้าพร้อมกันหลายคนแล้วแต่ขนาดโรงพัก แล้วบางทีก็ต้องเข้าเวรยาวคนเดียวผลัดละ 24 ชั่วโมง เพราะคนน้อย ถ้าแบ่งผลัดน้อยชั่วโมงก็ต้องเข้าเวรกันถี่ จะไม่ได้มีวันพัก ซึ่งวันพักก็ต้องเอาเวลามาเคลียร์สำนวนที่รับมาตอนเข้าเวร...”

(A1, 2 กันยายน 2567)

“...ปัญหาขาดคนมันมีทุกที่นั่นละ ทั้งโรงพัก ทั้งพิสูจน์หลักฐานเองก็เหมือนกัน เจ้าหน้าที่ตรวจที่เกิดเหตุมีไม่พอ แถมยังต้องไปตรวจทั่วทั้งจังหวัด บางที่ที่นี้เกิดเหตุ แจ้งไปเจ้าหน้าที่ตรวจยังมาไม่ได้เพราะติดเคสอยู่อีกอำเภอ กว่าจะมาก็อีกหลายชั่วโมง ชาวบ้านบางคนรอไม่ได้ ร้อยเวรก็ต้องตรวจที่เกิดเหตุเองคนเดียว แล้วตามช่างชำนาญการมาตรวจเปรียบเทียบรอยรถเอา ซึ่งช่างก็ไม่ได้มาฟรีๆ ชาวบ้านก็ต้องเสียเงินค่าตรวจให้ช่าง แล้วช่างก็ได้แค่เทียบรอย เก็บหลักฐานอื่นๆ ไม่ได้...”

(A5, 5 กันยายน 2567)

“...มีร้อยเวรตรวจที่เกิดเหตุ 5 คน ผู้ช่วยซึ่งออกรายงานไม่ได้อีก 5 คน และลิบเวรอีก 5 คน คิดว่าไม่เพียงพอนะ ด้วยจำนวนคดีมีจำนวนมากบางครั้งก็ต้องไปร่วมตรวจสถานที่เกิดเหตุกับพิสูจน์หลักฐานจังหวัดในสังกัดอีก ทำให้จำนวนคนที่เข้าเวรน้อย ปริมาณงานที่รับผิดชอบต่อคนต่อคดีในแต่ละเดือนค่อนข้างสูง...”

(B2, 12 กันยายน 2567)

“...บางเดือนเนี่ยมีเกือบร้อยคดี ร้อยเวรมี 5 คน ก็ประมาณคนละ 20 คดี แล้วบางเดือนผมเจอไปคนเดียว 30 คดี ซึ่งมันเยอะมากถ้าเทียบกับที่อื่น เช่นพิสูจน์หลักฐานกลาง ในกรุงเทพฯ จริงอยู่ที่ออกตรวจเกือบทุกวันแต่คนมันเยอะแบ่งรายงานการทำงานได้ ทำให้งานไม่ค้างกัน...”

(B3, 12 กันยายน 2567)

“...ถ้าถามพี่สำหรับหน่วยงานที่ตรวจสถานที่เกิดเหตุตามศูนย์หรือหน่วยงานที่มีคดีเยอะ อัตราอนุญาตนะน้อยไป คือตอนเนี่ยอัตราอนุญาตผู้ชำนาญการตรวจสถานที่เกิดเหตุคือ 6 นาย สำหรับพี่เมื่อเทียบกับปริมาณคดีควรจะมีประมาณ 10 นาย ถึงจะเหมาะสม การแบ่งเวลาต่างๆ ทั้งการออกตรวจ การพักผ่อน สามารถออกรายงานได้รวดเร็ว แต่ว่าตอนนี้ปัญหาของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ คิดเองว่ามันไม่ว่าจะสามารถจัดหาเลขตำแหน่งมาให้ได้ตามความต้องการของเราเขาก็เลยให้เราแค่นี้ แต่ว่าพี่มองว่าบางจังหวัดเขาได้อัตราเยอะกว่าทั้งที่งานน้อยกว่าเรา เพียงแต่เขามองว่ารับหลายหน้างาน ...”

(B1, 12 กันยายน 2567)

จากข้อมูลดังกล่าวเป็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์จากพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน พบปัญหาขาดแคลนกำลังพลเมื่อเทียบกับภาระงาน โดยเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานกำลังพลจะน้อยด้วยอัตราที่กำหนดไว้มีจำกัด ซึ่งต่างจากพนักงานสอบสวนที่มีอัตราว่างเหลือแต่ไม่มีผู้มาดำรงตำแหน่ง ซึ่งพบประเด็นเพิ่มเติมอีกว่าที่ไม่มีคนมาดำรงตำแหน่งพนักงานสอบสวนเป็นเพราะภาระงานหนัก ความก้าวหน้าในสายงานมีน้อย ดังนี้

“...ไม่มีความก้าวหน้าในสายงานสอบสวนเลย มันไม่เหมือนของพิสูจน์หลักฐานเขาขึ้นตามสเต็ปของเขาอยู่แล้ว ตำแหน่งสอบสวนเขาจะเอาไปรวมกับตำแหน่งอำนวยการปราบปราม และถึงแม้เขาจะบอกว่าจะเป็นการได้ต้องผ่านงานสอบสวน 2 ปี ตามที่เขากำหนด แต่ความเป็นจริงก็มีคนที่มาแค่แฉวนชื่อ ไม่มาทำงานบ้างก็มี มาลงตำแหน่งเอาสเปก แต่ไม่ได้ทำงานจริง ขึ้นร้อยตำรวจเอกก็ตันที่ร้อยตำรวจเอกนั้นแหละต้องรออาวุโส รอตำแหน่งว่างอยู่ดี...”

(A6, 30 สิงหาคม 2567)

“...เมื่อก่อนมันเลื่อนไหลได้ แต่ตอนนี้ก็พยายามปรับใหม่ตาม พรบ.อยู่ แต่ ณ ปัจจุบัน ก็คือยังไม่ก้าวหน้า ผมอยู่สายงานสอบสวนมา 10 ปี แล้วยังเป็นแค่ร้อยตำรวจเอกอยู่เลย คิดดู...”

(A7, 6 กันยายน 2567)

จากการสัมภาษณ์จากพนักงานสอบสวนแสดงให้เห็นว่าความก้าวหน้าในสายงานสอบสวนมีปัญหาอย่างมาก ตำแหน่งไม่ชัดเจน ไม่มีเส้นทางความก้าวหน้าที่แน่นอน และมีการชวนซื้อเพื่อเลื่อนตำแหน่ง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อขวัญและกำลังใจในการทำงานของเจ้าหน้าที่ในสายงานสอบสวน และทำให้คนไม่ยอมมาทำงานสอบสวนจึงเกิดปัญหาขาดแคลนบุคลากรทั้งที่มีอัตราว่างเหลือให้คนมาดำรงตำแหน่งได้

2.2 ปัญหาด้านความรู้ทางด้านนิติวิทยาศาสตร์

“...เรื่องความรู้ก่อนที่จะมาตรวจก็มีการอบรมมาก่อนทั้งหลักสูตร สบ 1 และ ตวท แสดงว่ามีความรู้มาแล้ว ที่ยังขาดคือประสบการณ์จริง และก่อนที่จะเป็นผู้ชำนาญเราก็จัดสอบประเมินอยู่แล้ว ...”

(B2, 29 มีนาคม 2567)

“...ความรู้คิดว่ามีเพียงพอนะ แต่ควรมีการจัดอบรมทบทวนการใช้ อุปกรณ์ตรวจสถานที่เกิดเหตุเพื่อให้ความชำนาญมากขึ้นรวมถึงอบรมเพิ่มเติมเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่จะมีการนำมาใช้เพิ่มเติมได้ด้วย...”

(B4, 17 กันยายน 2567)

“...เจ้าหน้าที่ผู้ตรวจทุกคนต้องผ่านการอบรมที่บังคับอยู่แล้วคือ ตั้งแต่บรรจุก็ได้อบรมอยู่สองหลักสูตรคือ หลักสูตร ตวท และ สบ1 ซึ่งถือว่าครบกระบวนการที่จะสามารถสอบเป็นผู้ชำนาญได้เมื่อเก็บเคสได้ 200 คดี ปัญหาคือผู้ตรวจสถานที่เกิดเหตุบางคนยังไม่ชำนาญในเครื่องมืออุปกรณ์การตรวจ อาจจะต้องมีการอบรมทบทวนในส่วนนี้...”

(B1, 12 กันยายน 2567)

จากการสัมภาษณ์จากเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานพบว่า ทุกคนเห็นว่าคุณสมบัติเพียงพออยู่แล้ว แต่ควรต้องมีการอบรมทบทวน ซึ่งต่างจากพนักงานสอบสวน ที่มีความเห็นเกี่ยวกับความรู้ทางด้านนิติวิทยาศาสตร์ในประเด็น ดังนี้

“...ความรู้ทางนิติวิทยาศาสตร์ที่มีไม่ถือว่าเข้าขั้นดี แค่ว่าได้จากการเรียนในหลักสูตรการสอบสวนคดีอาญา ซึ่งเป็นแค่วิชาในหลักสูตรภาพรวมที่ไม่ได้เน้นมากนักเพราะ

หลักสูตรเน้นการทำสำนวนมากกว่า ควรต้องมีการอบรมเพิ่มเติมในส่วนนี้ ไม่เฉพาะแค่พนักงานสอบสวน ควรรวมไปถึงสายตรวจในพื้นที่ด้วยที่ต้องอบรม เพราะส่วนใหญ่สายตรวจจะไปถึงที่เกิดเหตุคนแรก...”

(A2, 30 สิงหาคม 2567)

“...ความรู้ทางนิติวิทยาศาสตร์ โดยเฉพาะการตรวจที่เกิดเหตุมีแค่พอประมาณ ที่ผ่านการฝึกอบรมก่อนมาเป็นพนักงานสอบสวนเท่านั้น นี่คิดว่าควรต้องมีการอบรมเพิ่มเติม ...”

(A4, 30 สิงหาคม 2567)

“...ความรู้ทางนิติวิทยาศาสตร์ก็มีแค่ระดับหนึ่ง ไม่รู้มากเท่าพิสูจน์หลักฐานหรือ การตรวจที่เกิดเหตุก็ทำตามหลักการที่พอรู้และประสบการณ์ทำงานที่ผ่านมา อยากให้มีการอบรมทบทวนความรู้เพิ่มเติมเหมือนกัน และคิดว่าน่าจะต้องเชิญช่างชำนาญการเข้าร่วมอบรมด้วย เพราะมีหลายเคสที่เจ้าหน้าที่มาตรวจไม่ได้ ต้องใช้ช่างตรวจ ถ้าเกิดมีหลักฐานว่าช่างผ่านการอบรมนิติวิทยาศาสตร์มาจะได้มาเชื่อถือในชั้นศาล...”

(A5, 5 กันยายน 2567)

“...ก่อนจะมาเป็นพนักงานสอบสวน ทุกคนต้องได้เรียนเรื่องนิติวิทยาศาสตร์กับการตรวจที่เกิดเหตุมาอยู่แล้ว อยู่ที่ว่าแต่ละคนจะเอามาใช้ในการทำงานได้แค่ไหน แต่คนที่ปฏิบัติได้ถูกต้องตามหลักมีค่อนข้างน้อย ส่วนใหญ่ทำตามประสบการณ์ที่เคยทำ คิดว่าควรต้องจัดอบรมทบทวนความรู้ให้พนักงานสอบสวนเพิ่มเติม และอบรมความรู้ให้สายตรวจด้วย เพราะสายตรวจจะถึงที่เกิดเหตุก่อนเสมอ แล้วมักจะป้องกันสถานที่เกิดเหตุไม่ค่อยได้ดีเท่าที่ควร...”

(A1, 2 กันยายน 2567)

จากการสัมภาษณ์จากพนักงานสอบสวนแสดงให้เห็นว่าความรู้ทางนิติวิทยาศาสตร์มีแค่ระดับที่พอใช้ปฏิบัติงานได้แต่ไม่ถือว่ามีความเข้าใจเป็นอย่างดี และส่วนใหญ่เห็นควรให้มีการจัดอบรมทบทวนความรู้เพิ่มเติม และยังมีความเห็นว่าควรจัดอบรมความรู้ทางนิติวิทยาศาสตร์ให้กับช่างชำนาญการ ที่เป็นภาคเอกชนที่มาเป็นพยานผู้เชี่ยวชาญแทนในกรณีที่เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานไม่สามารถมาตรวจได้ เพื่อเพิ่มความน่าเชื่อถือในชั้นศาล และควรจัดอบรมให้กับเจ้าหน้าที่สายตรวจ ซึ่งจะเป็นผู้เข้าถึงสถานที่เกิดเหตุก่อนเพื่อทำการป้องกันสถานที่เกิดเหตุด้วย ซึ่งจะสอดคล้องกับงานวิจัยของภาชีนี เดชรัตนสุวรรณ (2558) ได้ศึกษาความเข้าใจในด้านการป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจสถานีตำรวจภูธรจังหวัดกาญจนบุรี พบว่า

เจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจส่วนใหญ่ไม่เคยเข้าร่วมสัมมนาและฝึกอบรมความรู้เกี่ยวกับงานด้านนิติเวช หรือด้านการป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุ ควรจะเผยแพร่ความรู้ด้านการป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุ แก่เจ้าหน้าที่สายตรวจอย่างสม่ำเสมอและทั่วถึง(ภาชีนี เดชรัตน์สุวรรณ, 2558) ซึ่งในประเด็นนี้ได้ สัมภาษณ์พนักงานอัยการถึงความสำคัญของความรู้ด้านนิติวิทยาศาสตร์ ไว้ดังนี้

“...การตรวจเก็บสถานที่เกิดเหตุในบางกรณีไม่พบเจอร่องรอยที่เป็น หลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ หรือหากกรณีกรณีที่เกิดเหตุ ก็ไม่สามารถบ่งชี้ถึง เหตุการณ์ได้ชัดเจน 100% แต่ข้อเท็จจริงในสำนวนกลับเกิดจากการสันนิษฐานของพนักงานสอบสวน เนื่องจากบางคดี พนักงานสอบสวนใช้ช่างเอกชนในการตรวจร่องรอย ซึ่งช่างเอกชนมีความรู้ทางนิติ วิทยาศาสตร์น้อยหรือไม่มีเลย ทำให้เกิดข้อสงสัยในข้อเท็จจริงอันส่งผลต่อการพิจารณาพิพากษา พยานหลักฐานในสำนวน...”

(C1, 23 กันยายน 2567)

“...การขาดความรู้และความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการรวบรวม พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวนส่งผลให้เกิดความคลาดเคลื่อนของ ข้อเท็จจริงในสำนวน...”

(C2, 25 กันยายน 2567)

(3) สรุปผลการวิเคราะห์ ข้อมูลจากเอกสารและบทสัมภาษณ์สอดคล้อง กันในประเด็นปัญหาการขาดแคลนบุคลากร ซึ่งในส่วนเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานจะเป็นเรื่องของการ กำหนดอัตราที่น้อยไม่เพียงพอ ต่างกับของพนักงานสอบสวนที่มีอัตรากำหนดไว้เยอะแต่ไม่มีผู้มาดำรง ตำแหน่งเนื่องจากภาระงานที่หนักและความก้าวหน้าที่ไม่ชัดเจน และความจำเป็นในการอบรมความรู้ เพิ่มเติมเพื่อทบทวนความรู้ของทั้งเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน และพนักงานสอบสวน และยังมีความเห็น เพิ่มเติมว่าควรจัดอบรมความรู้ให้กับ ช่างผู้ชำนาญการภาคเอกชนและเจ้าหน้าที่สายตรวจด้วย

2) ปัญหาด้านงบประมาณ

(1) ผลจากการรวบรวมข้อมูลเอกสาร

1. เงินประจำตำแหน่งพนักงานสอบสวน รองสารวัตร ได้ 12,000 บาท สารวัตร ได้ 14,400 บาท รองผู้กำกับฯ ได้ 17,300 บาท และผู้กำกับฯ ได้ 20,800 บาท

2. เงินประจำตำแหน่งผู้ตรวจสถานที่เกิดเหตุ ชั้นประทวนได้ 3000

บาท ชั้นสัญญาบัตร 1 (สบ1) ได้ 3,500 บาท ชั้นสัญญาบัตร 2 (สบ2) ได้ 4,000 บาท ชั้นสัญญาบัตร 3 (สบ3) ได้ 4700 บาท และชั้นสัญญาบัตร 4 (สบ4) ได้ 5,500 บาท

3. งานวิจัยของดาราวีไล เชื้อเจ็ดองค์ (2555) ได้ศึกษาการพัฒนางานด้านการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุส่วนใหญ่ คือ ขาดแคลนงบประมาณในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ และเสนอแนะให้ผู้บังคับบัญชาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุให้เพียงพอ(ดาราวีไล เชื้อเจ็ดองค์, 2555)

4. งานวิจัยของเรวดี ไกรฤกษ์ (2561) ได้ศึกษาแนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในชั้นสอบสวนเพื่อการดำเนินคดีในความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกายพบว่า ควรเพิ่มค่าตอบแทนเพื่อสร้างขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน อันจะส่งผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน(เรวดี ไกรฤกษ์, 2561)

(2) ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล

จากข้อมูลผู้วิจัยพบว่าในปัจจุบันหน่วยงานของทั้งพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน มีการจัดสรรงบประมาณสำหรับการปฏิบัติงานรวมทั้งจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ไม่เพียงพอ และไม่มีสวัสดิการอื่นๆ นอกจากสวัสดิการของข้าราชการตำรวจทั่วไป

2.1 ปัญหาด้านงบประมาณจัดสรรในการปฏิบัติงาน

“...งบประมาณในการปฏิบัติงานที่ได้รับจัดสรร ของหน่วยจะจัดสรรมาในภาพรวมของโรงพัก ซึ่งงานสอบสวนเป็นงานส่วนน้อยที่จะได้รับจัดสรรงบประมาณมาสนับสนุนการทำงาน น้ำมันรถร้อยเวรเดือนๆ หนึ่งไม่พอ ก็ต้องมีการเก็บเงินกองกลาง หรือไม่หัวหน้างานก็ต้องควักเอง...”

(A2, 30 สิงหาคม 2567)

“...งบจัดสรรมา ถ้าเป็นวัสดุอุปกรณ์ ส่วนใหญ่จะเป็นวัสดุสำนักงาน เพราะต้องใช้เยอะมาก พวกอุปกรณ์จำเป็นในการตรวจที่เกิดเหตุ หรือเก็บพยานหลักฐานจะมีค่อนข้างน้อย...”

(A5, 5 กันยายน 2567)

“...อย่าพูดถึงอุปกรณ์เลย แค่ค่าน้ำมันก็ไม่พอแล้ว ยังไม่รวมวัสดุสำนักงานที่บางทีต้องซื้อเองอีก...”

(A6, 30 สิงหาคม 2567)

“...จัดสรรมา แต่ไม่เคยจะพอกับความต้องการเลย...”

(A7, 7 กันยายน 2567)

“...ถ้าพูดถึงงบประมาณ ช่วงนี้มันก็ไม่เพียงพอทั้งหมด ไม่ใช่เฉพาะงานสอบสวน ผลพวงจากงบประมาณภาพรวมที่โดนลดทั้งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ แม้ปัจจุบันจะมีการพยายามเพิ่มค่าน้ำมันให้ แต่ก็มองว่าคงไม่พอหรอก เมื่อเทียบกับราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น หน่วยเหนือก็พยายามบริหารจัดการจัดสรรให้เท่าที่แบ่งได้ หน่วยย่อยไม่พอใช้ก็ต้องหาทางเสริมเอา แล้วผู้บังคับบัญชาส่วนใหญ่ชอบมองว่าเงินประจำตำแหน่งพนักงานสอบสวน ได้เยอะกว่าตำแหน่งอื่นๆ ให้อามาใช้ทำงาน ซึ่งพนักงานสอบสวนส่วนใหญ่จะมองว่าแบบนี้ไม่ถูกต้อง...”

(A1, 2 กันยายน 2567)

“...บที่ได้รับจัดสรรไม่เพียงพอ เนื่องจากการตรวจเก็บ ตรวจสถานที่เกิดเหตุเนี่ยมันก็ต้องใช้วัสดุเป็นจำนวนมาก งบก็น้อยลงทุกปี ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานจริง ปีนี้ได้ไม่ถึงสองหมื่นซึ่งมันไม่พอแน่ๆ ส่วนน้ำมันจริงๆก็มีไม่เพียงพอแต่ทางการเงินของหน่วยงานเรามีการเฉลี่ยมาให้เรา...”

(B2, 12 กันยายน 2567)

“...ค่าน้ำมันจริงๆก็ไม่พอหรอกนะ เราต้องเดินทางไปแต่ละที่ค่อนข้างไกล ไปทั่วจังหวัด ต่างจังหวัดก็มี แต่ก็ยังดีหน่อยที่ศูนย์จัดการให้ โยงบประมาณมาให้เราได้ ส่วนงบวัสดุอุปกรณ์มันไปเกี่ยวกับการเงินของสำนักงานพิสูจน์หลักฐานซึ่งกว้างบจะมา แล้วมาที่เราต้องหารกันหลายหน่วยทั้งศูนย์ เป็นเราเหลือแค่ หมื่นต้นๆ ราคาวัสดุก็แพง สรุปลงนะไม่เพียงพอ ต้องมาเก็บตังกันเองเป็นกองกลางไว้ใช้ เข้าเนื้อก็ต้องทำเพื่อไม่ให้งานเสีย...”

(B3, 12 กันยายน 2567)

“...งบประมาณในการเบิกจ่าย ต้องมีการทำหนังสือถึงการเงิน มีการจัดทำงบประมาณตามวงรอบ งบประมาณการในแต่ละรอบ แต่จัดสรรจริงๆ ก็ได้ไม่ถึงกับที่ขอ วัสดุสิ้นเปลืองที่ใช้ในกาตรวจสถานที่เกิดเหตุ เช่นถุงมือ มักจะหมดก่อน...”

(B4, 17 กันยายน 2567)

“...จริงๆมองเรื่องนี้มานานมากกว่ามันไม่พอ จริงๆมันไม่พอทุกหน่วยงาน พวกวัสดุสิ้นเปลืองบางครั้งการจัดซื้อก็ไม่พอจริงๆ อย่างกลุ่มงานตรวจสถานที่เกิดเหตุ เราอะคตินึงใช้เยอะ เช่นถุงมือ หยิบอันนี้ถอด สมมติใช้คนละ 5 คู่ เราไป 3 คน ก็ปาไป 15 คู่ละ ถ้าไปคดีสำคัญอีก

ใช้ทั้ง กล่อง บางคดีคดีหนึ่งใช้งบประมาณเป็นพันๆ เลยกี่ได้ ทีนี้ในส่วนที่เราได้มาและได้น้อยเป็น เพราะว่าคุณกตัตตั้งแต่สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ตัดตั้งแต่กองบัญชาการลงมาเพราะกันไว้เป็นกองกลาง สำหรับแก้ปัญหาเฉพาะหน้า และปัจจัยการได้น้อยได้เยอะในแต่ละศูนย์มีปัจจัยหลายอย่างขึ้นอยู่กับผู้บังคับบัญชาระดับแต่ละท่านที่เข้ามาว่าจะแบ่งอย่างไร เราอาจจะต้องทำยังไงก็ได้ที่จะทำให้ผู้บังคับบัญชาเห็นในปัญหาวัสดุขาดแคลนนี้ ซึ่งถ้าคุณจะให้เราตรวจตามมาตรฐานให้ได้ คุณก็ต้องจัดหามาให้เราอย่างเพียงพอ...”

(B1, 12 กันยายน 2567)

จากการสัมภาษณ์จากพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน พบว่ามีปัญหาเรื่องงบประมาณไม่เพียงพอ และการจัดสรรงบประมาณยังไม่ตอบสนองต่อความต้องการในการปฏิบัติงาน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ที่สะท้อนให้เห็นถึงปัญหาเชิงระบบจากกลไกการจัดสรรงบประมาณของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่ไม่ได้คำนึงถึงความต้องการที่แท้จริงของหน่วยงาน

2.2 ปัญหาไม่มีงบประมาณในการจัดสรรสวัสดิการเพิ่มแรงจูงใจ

“... คนอื่นอาจจะมองว่าเงินประจำตำแหน่งสอบสวนเยอะกว่าคนอื่น จะมาบ่นทำไม แต่ในความจริง เงินตำแหน่งสอบสวนไม่ได้คุ้มค่ากับการต้องรับภาระงานที่หนัก ความเครียดสูง และเสี่ยงผิดพลาดได้ง่ายเลย และนอกจากเงินประจำตำแหน่งที่ได้ ก็ค่าออกสำนวนที่ไม่ค่อยจะออกแล้ว สวัสดิการอื่นๆ ก็เหมือนตำรวจทั่วไป ไม่มีอาหารกลางวันเลี้ยงเหมือนบางที่ด้วย ...”

(A2, 30 สิงหาคม 2567)

“...มีค่าสำนวน มีค่าชั้นสูตรพลิกศพ เงินประจำตำแหน่ง ที่ชัดเจนมีเท่านี้ ส่วนในโรงพักก็จะเรียกว่าสวัสดิการจากหัวหน้าโรงพัก เช่นอาหาร ซึ่งขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละคน...”

(A4, 30 สิงหาคม 2567)

“...ทุกวันนี้จะอุปการณีสำนึกงานทุกอย่างยังหาซื้อเองเลย สวัสดิการอะไรละ มีอาหารกลางวันแต่ก็ไม่ค่อยได้กินหรอก แล้วไม่มีสวัสดิการที่เอื้อต่องานสอบสวนด้วย ขนาดโต๊ะที่นั่งทำงานอยู่นะยังซื้อเองอีก เขาเป็นว่าบนโต๊ะเกือบทั้งหมดนี้ซื้อเอง กระดาษนี่บางที่ผู้เสียหายมีน้ำใจเอามาให้ก็มี...”

(A5, 5 กันยายน 2567)

“...เบี้ยเลี้ยง ค่าเวร อะไรไม่มีเลย มีเงินประจำตำแหน่งเท่านั้น นอกนั้น
ที่ใช้บนโต๊ะผมซื้อเองหมดเลย ...”

(A6, 30 สิงหาคม 2567)

“...นอกจากเงินประจำตำแหน่งแล้วก็ไม่มีอะไรอีกเลย...”

(A7, 7 กันยายน 2567)

“...มีแค่เงินประจำตำแหน่งแต่ไม่เพียงพอ งานตรวจสถานที่เกิดเหตุ
ทำงาน 24 ชั่วโมง ควรมีค่าเบี้ยเลี้ยงให้บ้าง มีการไปทำงานนอกสถานที่ก็ควรมีค่าอาหาร บางที่
หัวหน้าทีมก็ต้องเลี้ยงข้าวลูกน้องเอง เคยมีการพูดคุยเรื่องนี้ในที่ประชุมแต่ติดระเบียบการเงิน อ้างว่า
เป็นงานในหน้าที่เลยขอเบี้ยเลี้ยงไม่ได้ ซึ่งพูดเรื่องนี้กันมาเป็น 20 ปี ละ...”

(B1, 12 กันยายน 2567)

“...ค่าน้ำค่าข้าว เราจ่ายเอง เลี้ยงลูกน้องเอง เราเดินทางออกตรวจ
ตลอด ประกันเอย พรบ.รถเอย เราก็คต้องหาเอง มีอะไรก็ต้องรับผิดชอบเองอีก สวัสดิการไม่มี ค่าเวร
ไม่มี ค่าออกรายงานไม่มี ดูอย่างพยาบาลที่เขาที่เป็นราชการ เขาก็ทำงาน แต่เขาได้ค่าเวร เราไม่ได้ค่า
เวรแถมงานก็เสี่ยงภัยด้วย มันไม่มีอะไรมาสนับสนุนเราเลย...”

(B2, 12 กันยายน 2567)

“...สวัสดิการ มีแค่เงินประจำตำแหน่ง ซึ่งส่วนตัวคิดว่าน้อยไปมาก
งานตรวจสถานที่เกิดเหตุต้องเข้าเวร 24 ชั่วโมง เวลารัดตัวจะหารายได้เสริมทางอื่นก็ยาก และถ้าจะ
ไปทำงานอื่น ก็กลัวมันจะไปกระทบกับงานหลักอีกนั่นแหละ ...”

(B3, 12 กันยายน 2567)

“...มีสวัสดิการตามลัทธิของข้าราชการที่ควรได้รับเท่านั้นเอง ค่าเคส
ค่ารายงานอะไรไม่มีเลยซักอย่าง ...”

(B4, 17 กันยายน 2567)

“...สวัสดิการที่ผมเห็นมีนะ อาหารกลางวันทุกวันพุธแต่ว่าอาหาร
กลางวันเนี่ยเราไม่ได้กินหรอกเพราะเราออกตรวจที่เกิดเหตุไงมันทำให้บางที่สวัสดิการเราก็ไม่ได้รับ
แล้วพอพูดถึงตรงนี้สวัสดิการที่มันเอื้อต่อสถานที่เกิดเหตุมันไม่มีเลย ขนาด พรบ รถ ทำการเบิกให้แต่
ประกันภัยรถยนต์นะเขาไม่ทำให้ จัดสรรให้แค่ พรบ แต่จริงๆมันควรจะมึนะ ประกันชีวิตก็ด้วย...”

(B5, 17 กันยายน 2567)

จากการสัมภาษณ์พนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน พบว่ามีปัญหาเรื่องสวัสดิการที่คล้ายคลึงกัน ดังนี้ ขาดสวัสดิการที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน และเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานยังขาดสวัสดิการสนับสนุนแรงจูงใจ เช่น ค่าเบี่ยงเลี้ยง ค่าเวร ค่าออกรายงาน สวัสดิการที่มีอยู่ไม่ตอบโจทย์ เช่น อาหารกลางวันฟรี เงินตำแหน่งก็ไม่เพียงพอ ถึงแม้ว่าพนักงานสอบสวนจะมีเงินประจำตำแหน่งที่เยอะ มีค่าสำนวน ค่าชั้นสูตรพลิกศพ แต่นอกจากเงินตำแหน่ง เงินอื่นๆ ก็ไม่ได้มีตลอดเวลา สุดท้ายนั้นก็ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายส่วนตัวในการปฏิบัติงานเอง เช่น ค่าอุปกรณ์สำนักงานบางอย่าง อีกทั้งผู้บังคับบัญชาส่วนใหญ่ยังมองว่าเงินประจำตำแหน่งพนักงานสอบสวนที่เยอะ ราชการให้เอามาใช้จ่ายทำงานไม่ได้มองว่าเป็นค่าตอบแทนในการทำงาน ทำให้ปัญหาเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อขวัญและกำลังใจในการทำงานของเจ้าหน้าที่ และอาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการทำงานในระยะยาวได้

(3) ผลการวิเคราะห์พบว่า ข้อมูลจากเอกสารและบทสัมภาษณ์สอดคล้องกันในประเด็นที่ว่าทั้งพนักงานสอบสวนประสบปัญหาทั้งเรื่องสวัสดิการและงบประมาณ โดยเอกสารแสดงให้เห็นถึงข้อจำกัดของงบประมาณที่ได้รับ ขณะที่บทสัมภาษณ์สะท้อนให้เห็นถึงผลกระทบของปัญหาเหล่านี้ต่อการปฏิบัติงานและความเป็นอยู่ของเจ้าหน้าที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

3) ปัญหาด้านวัสดุอุปกรณ์

(1) ผลจากการรวบรวมข้อมูลเอกสาร

1. งานวิจัยของดาราวีไล เชื้อเจ็ดองค์ (2555) ได้ศึกษาการพัฒนางานด้านการตรวจสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสถานที่เกิดเหตุส่วนใหญ่ คือ ขาดแคลนอุปกรณ์เครื่องมือและยานพาหนะ(ดาราวีไล เชื้อเจ็ดองค์, 2555)

2. งานวิจัยของฉันทนา วิทยนิพัฑฒพงษ์ (2565) ได้ศึกษาสมรรถนะในการตรวจสถานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน สังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 7 พบว่าพนักงานสอบสวน มีแนวปฏิบัติในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ แต่ไม่สามารถปฏิบัติได้ทุกขั้นตอนเนื่องจากขาดแคลนวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องมือที่เหมาะสมในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ(ฉันทนา วิทยนิพัฑฒพงษ์, 2565)

(2) ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล

จากข้อมูลผู้วิจัยพบว่าปัญหาในปัจจุบันคือ วัสดุอุปกรณ์บางอย่าง รวมถึงพาหนะขาดแคลนไม่เพียงพอ

“...ร้อยเวรออกไปตรวจที่เกิดเหตุ police line ไว้กันที่เกิดเหตุก็ไม่มี ถู่มือบางทีก็ต้องขอจากพิสุจน์หลักฐานเอา ยังไม่นับว่าเข้าเวรพร้อมกัน 3 คน เหตุเกิดพร้อมกัน ร้อยเวรมีคันเดียว ก็ต้องให้คนนั่งเอาไป ที่เหลือต้องใช้รถส่วนตัว...”

(A2, 30 สิงหาคม 2567)

“...เทปกั้นที่เกิดเหตุไม่มี สีสเปรย์ไว้ฉีดครอบร่องรอยก็ต้องซื้อมาเอง อุปกรณ์ที่ต้องใช้ตรวจที่เกิดเหตุไม่มีอะไรเลย...”

(A3, 4 กันยายน 2567)

“...รถร้อยเวรมีคันเดียว ต้องแย่งกันใช้ แย่งไม่ทันก็ต้องไปรถตัวเอง ออกค่าน้ำมันเอง อุปกรณ์ไม่ต้องพูดถึง...”

(A5, 5 กันยายน 2567)

“...อุปกรณ์การตรวจมีไม่เพียงพอ ที่มีปัญหาอย่างมากคือวัสดุ ลิ่นเปลือง ซื้อมาแล้วแปดเดียวก็หมด แต่ก็ต้องจำเป็นต้องใช้เพราะงานของเรามันต้องไม่มีอะไรมา ปนเปื้อนวัตถุพยานใจ...”

(B1, 12 กันยายน 2567)

“...อุปกรณ์ วัสดุลิ่นเปลืองไม่พอ ที่ต้องใช้บ่อยๆ เช่น ถูมือ แอส หมวกคลุมผม เป็นต้น มันไม่พอใช้...”

(B2, 12 กันยายน 2567)

“...วัสดุบางอย่างขาดแคลน เช่น ถูมือ กระดาษรองวัตถุพยาน และ สารเคมี...”

(B3, 12 กันยายน 2567)

“...อุปกรณ์วัสดุไม่พอ เพราะปริมาณคดีมันเยอะ...”

(B4, 17 กันยายน 2567)

จากข้อมูลดังกล่าวเป็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ พนักงานสอบสวน และเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน พบว่าโดยรวมแล้วทุกคนเห็นว่ามีปัญหาเรื่องวัสดุและอุปกรณ์ไม่เพียงพอ โดยเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานจะเน้นถึงวัสดุสิ้นเปลือง ส่วนพนักงานสอบสวนจะเน้นถึงเรื่องยานพาหนะที่ใช้เดินทางไปตรวจที่เกิดเหตุมีไม่พอ ส่วนวัสดุอุปกรณ์ก็แทบไม่มีเลย ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการทำงานได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

(3) ผลการวิเคราะห์ พบว่า ข้อมูลจากเอกสารและบทสัมภาษณ์สอดคล้องกันในประเด็นที่ว่า วัสดุอุปกรณ์รวมถึงยานพาหนะมีไม่เพียงพอ ซึ่งอาจเกิดจากงบประมาณที่ได้รับไม่เพียงพอ

4) ปัญหาด้านการจัดการ

(1) ผลจากการรวบรวมข้อมูลเอกสาร

1. เอกสารคำสั่งการจัดเวรของสถานีตำรวจภูธรเมืองนครปฐม พบว่าเวรประจำวันมีจำนวน 5 คน ดังนี้ พนักงานสอบสวนเวรประจำช่วงเวลา 06.01-18.00 น. จำนวน 3 คน พนักงานสอบสวนเวรประจำช่วงเวลา 18.01-06.00 น. จำนวน 2 คน โดยพนักงานสอบสวน 1 คน จะเข้าเวรวันละ 1 ผลัดติดต่อกัน 2 วัน(เช้า 1 วัน เย็น 1 วัน) แล้วพักเวร 3 วัน

2. เอกสารคำสั่งการจัดเวรของกลุ่มงานตรวจสถานที่เกิดเหตุ ศูนย์พิสูจน์หลักฐาน 7 พบว่าเวรประจำวันมีจำนวน 3 คน ดังนี้ หัวหน้าชุดตรวจสถานที่เกิดเหตุซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสถานที่เกิดเหตุ จำนวน 1 คน ผู้ช่วยผู้ตรวจพิสูจน์ จำนวน 1 คน และผู้บังคับหมู่ จำนวน 1 คน นอกจากนี้ยังมีเวรประจำห้องแลปรอยลายนิ้วมือแฝงอีกสามคนคือ หัวหน้าชุดตรวจสถานที่เกิดเหตุซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสถานที่เกิดเหตุ จำนวน 1 คน ผู้ช่วยผู้ตรวจพิสูจน์ จำนวน 1 คน และผู้บังคับหมู่ จำนวน 1 คน

3. ตามระเบียบคำสั่งสำนักงานพิสูจน์หลักฐานที่ 123/2564 ลงวันที่ 24 พฤษภาคม 2564 เรื่องแนวทางการปฏิบัติเกี่ยวกับการตรวจสถานที่เกิดเหตุ พบว่าต้องออกรายงานตรวจสถานที่เกิดเหตุ ภายใน 30 วันทำการหลังได้รับแจ้งเหตุ แต่สามารถขยายเวลาได้เพิ่มต่อได้

4. ระเบียบตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะที่ 2 การสืบสวน บทที่ 2 การสืบสวนและตรวจสถานที่เกิดเหตุ

ข้อ 4 เมื่อมีคดีอาญาเกิดขึ้นซึ่งจำเป็นจะต้องทำการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุให้พนักงานสอบสวนทำการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุเอง เว้นไว้แต่คดีสำคัญซึ่งพนักงานสอบสวนเห็นว่ามิร่องรอยหรือหลักฐาน ซึ่งต้องใช้เครื่องมือทางวิทยาการและจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่สังกัดสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจหรือกลุ่มงานเก็บกู้และตรวจพิสูจน์วัตถุระเบิด ก็ให้พนักงานสอบสวนแจ้งสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจที่มีพื้นที่รับผิดชอบ หรือกลุ่มงานเก็บกู้และตรวจพิสูจน์วัตถุระเบิดแล้วแต่กรณี เพื่อจัดเจ้าหน้าที่ไปทำการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานร่วมกับพนักงานสอบสวนในคดีต่างๆ ดังต่อไปนี้

- (1) คดีความผิดต่อชีวิต
- (2) คดีฆ่าตัวตาย แต่มีพฤติการณ์น่าสงสัยว่าอาจถูกผู้อื่นฆ่าตาย
- (3) คดีความผิดฐานลักทรัพย์ และมีร่องรอยในที่เกิดเหตุ
- (4) คดีความผิดฐานชิงทรัพย์และมีคนตาย
- (5) คดีความผิดฐานปล้นทรัพย์
- (6) คดีวางเพลิง หรือเพลิงไหม้โดยไม่ทราบสาเหตุ
- (7) คดีจราจรทางบกที่เป็นปัญหา
- (8) คดีที่มีการตายผิดธรรมชาติ หรือมีเหตุอันสงสัยว่ามีการตายโดยผิดธรรมชาติหรือ

คดีอื่นๆ ที่น่าจะมีร่องรอยหรือหลักฐานในสถานที่เกิดเหตุ ยกเว้นคดีจราจรทางบก

(2) ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูล

2.1 ปัญหาการจัดเวร

“...ที่นี้เข้าเวรวันละ 5 คน จัดเวรเป็น 2 ผลัดๆละ 12 ชั่วโมง เข้ากับเย็น เข้า 3 คน เย็น 2 คน เข้า 2 วัน พัก 3 วัน แต่วันพักก็ไม่ได้พักหรือต้องมาเคลียร์สำนวนที่รับมา ตอนเข้าเวร จะได้วันหยุดใจหายคอกก็ช่วงที่ได้อบวันเวรพักมากกว่า 3 วัน...”

(A4, 30 สิงหาคม 2567)

“...ที่นี้จัดเวรเป็น 2 ผลัดๆละ 12 ชั่วโมง เข้ากับเย็น เข้า 2 วัน พัก 3 วัน แต่วันพักก็เคลียร์งาน ถ้าจะลาไปไหนก็ต้องหาแลกเวร อยากพักยาวก็ต้องควงเวรเข้ายาว 24 ชั่วโมงไปเลย...”

(A5, 5 กันยายน 2567)

“...เวรประจำวัน 3 คนต่อชุด จะเวียนร้อยเวรและสิบเวรกัน เข้าเวร 2 วัน พัก 2 วัน แล้วสแตนด์บายอีก 2 วัน บางทีพักก็ไม่ได้พักต้องไปตรวจคดีค้างอีก...”

(B2, 12 กันยายน 2567)

“...อย่างเดือนที่แล้วก็จะมีร้อยเวร สิบเวรแล้วก็ผู้ช่วย สามคน เข้าคน ละสองวัน ตามหลักแล้วมันก็ต้องมีห้าคนมันก็จะทำงานรวดเร็วแล้วก็ไม่ค่อยผิดพลาด ร้อยเวร มันคิดทุกอย่างบางทีก็หนักไป บางทีคิดเสร็จก็ต้องไปเก็บด้วย มันเหนื่อยนะ...”

(B3, 12 กันยายน 2567)

“...การจัดเวรจะสลับผลัดเปลี่ยนกันไปตามจำนวนร้อยเวร ใน 1 ชุด ประกอบด้วยหัวหน้าทีมหรือร้อยเวร ผู้ช่วยและพลขับ ซึ่งรวมแล้วก็มี 3 คน ส่วนเวลาในการเข้าเวรคือ 2 วัน...”

(B4, 17 กันยายน 2567)

จากข้อมูลดังกล่าวเป็นข้อมูลที่ได้จากการพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่พิสูจน์ หลักฐาน พบว่าเนื่องจากกำลังพลไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน การจัดเวรจึงค่อนข้างถี่ พักน้อย วัน พักก็ยังต้องมาสะสางงานค้าง ซึ่งส่งผลต่อประสิทธิภาพในการทำงาน

2.2 ปัญหาการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ตามระเบียบกฎหมาย

“...ตามระเบียบตำรวจเกี่ยวกับคดี ระบุการเรียกให้พยานหลักฐานร่วม ตรวจที่เกิดเหตุในคดีจราจรไว้ว่าเป็นคดีที่มีปัญหา ซึ่งมองว่าไม่ถูกต้องเท่าไร พยานหลักฐานควรจะมี อำนาจหน้าที่ในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุได้ทุกคดีเมื่อพนักงานสอบสวนแจ้งให้ร่วมตรวจ เพราะคดี จราจรกว่าจะรู้ว่าคดีมีปัญหาก็สายเกินกว่าที่จะเรียกพยานหลักฐานมาตรวจแล้ว ร่องรอยในที่เกิดเหตุ หายหมด ซึ่งจะต้องตรวจเก็บตั้งแต่เกิดเหตุแล้ว...”

(A1, 2 กันยายน 2567)

“...กรณีคดีจราจรแล้วไม่มีคนตาย มันก็มีความผิด พรบ พินัย เปรียบเทียบปรับอยู่แล้ว ซึ่งเราก็ชี้ถ้าเขายินยอมเปรียบเทียบปรับก็จบ แต่เขาไม่ยอมก็ต้องส่งฟ้อง เรา ก็ฟังความเห็นจาก พฐ. ซึ่งบางทีก็ใช้ช่างชำนาญการภาคเอกชนได้แต่เขาอาจจะอ้างว่าเอกชนไม่มี ความรู้เหมือน พฐ. และเอกชนต้องใช้ค่าใช้จ่าย เราก็บอกไว้แล้วว่าจะตรวจแบบไหนถ้าตรวจของ พฐ. ก็จะมีใครไว้อีกก่อน...”

(A5, 5 กันยายน 2567)

“...ในส่วนคดีจราจรที่เรียก พฐ. มาตรวจคือกันประชาชนร้องเรียน และที่เรียกเพราะเป็นประโยชน์ต่อความยุติธรรมและกันร้องเรียน...”

(A 6, 30 สิงหาคม

2567)

“...ในเรื่องจรรยาบรรณนั้นเราจะตรวจในกรณีมีคนตาย ชนแล้วหนี แต่ถ้ามัน เป็นแบบไม่มีคนตายอะไรอย่างนี้ ก็จะบอกพนักงานสอบสวนให้ใช้บริการช่างเอกซน แต่สำหรับพีก็ แล้วแต่เคส ถ้าเรายื่นระเบียบไปแล้วเขาโอเคก็ไม่มีปัญหา แต่ถ้าเคสนั้นติดปัญหาหรือเกินมือเขา พีก็ไป ตรวจให้เราไม่ได้เอาเป็นเอาตายกับพนักงานสอบสวนเนอะ...”

(B2, 12 กันยายน 2567)

“...บางกรณีพนักงานสอบสวนไม่ได้มีการให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน เข้ามาเป็นผู้รวบรวมพยานหลักฐานทางด้านนิติวิทยาศาสตร์โดยตรง ทำให้การพิจารณาข้อเท็จจริงมา จากการสันนิษฐานจากปากคำของคู่กรณี ซึ่งมองว่าไม่ใช่ข้อเท็จจริงที่สมบูรณ์ และมักจะมี ความขัดแย้งกันมาก ยากต่อการพิจารณาสั่งคดี...”

(C2, 25 กันยายน 2567)

จากข้อมูลดังกล่าวเป็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์จากพนักงานสอบสวน เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน และพนักงานอัยการ พบว่า มีความเห็นที่แตกต่างกัน ฝ่ายเจ้าหน้าที่พิสูจน์ หลักฐานไม่ได้คิดว่าการไม่ได้ร่วมตรวจในทุกคดีเป็นปัญหา สามารถยืดหยุ่นในการปฏิบัติงานได้ แต่ พนักงานอัยการและพนักงานสอบสวนบางส่วน เห็นว่าควรจะต้องให้พิสูจน์หลักฐานร่วมตรวจทุกคดี ไม่ใช่เฉพาะคดีที่มีปัญหา

2.2 ปัญหาเรื่องการออกรายงานการตรวจสถานที่เกิดเหตุ

“...ผมไม่มี ลูกน้องอาจจะออกรายงานช้า บางทีถ้าเข้ามาอาจจะไม่ ออกจริงๆคิดว่าปริมาณงานเยอะมากกว่า งานเข้าก็งานออกไม่สมดุลกัน ยิ่งทำให้ค้างและล่าช้าไป เรื่อย ๆ ผู้บังคับบัญชาที่เช็คกับระบบ FNet อีกส่วนหนึ่ง...”

(B1, 12 กันยายน 2567)

“...บางทีจราจรห้าคัน ออกรายงานไป 40 แผ่นอย่างนี้ แล้วกว่าจะทำ เสร็จใช้เวลาทำหลายวัน แล้วคดีอื่นๆ ก็อาจจะเกินเวลาออกรายงาน บางเคสยากมาก ซึ่งมันเป็นงานที่ ต้องใช้ความคิดอะ ผู้บังคับบัญชาก็มีบทลงโทษนะจตได้ 2 ชั้นบ้าง โดนมาทำงานตอนพักแควบ้างแต่ มัน ก็ยังไม่ค่อยทันเหมือนเดิม...”

(B2, 12 กันยายน 2567)

“...งานมันเข้ามาเยอะ ออกรายงานไม่ค่อยทัน บางรายงานเหมือนเขียนวิทยานิพนธ์เลย 50 หน้าอะไรเงี...”

(B4, 17 กันยายน 2567)

จากข้อมูลดังกล่าวเป็นข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน พบว่าปริมาณงานมากและบางรายงานใช้เวลานานเพราะรายงานบางเรื่องมีความซับซ้อนและต้องใช้ความละเอียดในการเขียน ซึ่งจากข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์จากพนักงานสอบสวน ดังนี้

“...ในเรื่องรายงานการตรวจสถานที่เกิดเหตุ ในส่วนของผม ผมก็รับปกตินะ ไม่มีเรื่องไหนเกินกำหนดเลย แต่คิดว่าร้อยละตรวจสถานที่เกิดเหตุน่าจะเหนื่อย บางทีเห็นในไลน์แจ้งเหตุมีคดีเข้าหลายเรื่อง ซึ่งเข้าใจกันเพราะหัวอกเดียวกัน แต่เรื่องไหนถ้าผมต้องการด่วนผมก็จะบอกซึ่งก็ได้รับความร่วมมืออยู่นะ...”

(A4, 30 สิงหาคม 2567)

“...ไม่มีปัญหาในเรื่องนี้...”

(A5, 5 กันยายน 2567)

“...แม้บางครั้งจะเข้าไปบ้าง แต่เราคุยกันได้อยู่แล้ว ไม่มีปัญหา...”

(A7, 7 กันยายน 2567)

จากข้อมูลของพนักงานสอบสวน พบว่าในส่วนของกรับรายงานการตรวจสถานที่เกิดเหตุเป็นไปตามปกติและมีความล่าช้าบ้าง อย่างไรก็ตาม พนักงานสอบสวนเข้าใจถึงความยากลำบากของเจ้าหน้าที่ตรวจสถานที่เกิดเหตุ เนื่องจากมีปริมาณคดีที่ต้องรับผิดชอบจำนวนมาก ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความล่าช้าในการออกรายงานในบางกรณี แต่โดยรวมสามารถประสานงานกันได้ ดังนั้น ข้อมูลจากพนักงานสอบสวนจึงสอดคล้องกับข้อมูลจากเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน คือ ปริมาณงานที่มากอาจส่งผลกระทบต่อความล่าช้าในการออกรายงาน แต่ก็พบประเด็นเพิ่มเติมในเรื่องของระบบในการติดตามงานระหว่างพนักงานสอบสวนกับเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน ดังนี้

“...ทราบว่าของ พฐ. เขามีระบบ FNet คล้าย ๆ กับระบบ Crimes ของ พงส. ละมั้ง แต่เขาก็ใช้แค่ภายในหน่วยเขาเราไม่สามารถเข้าถึงได้ ถ้าเชื่อมข้อมูลกันได้มันก็ดี พงส. ไม่ต้องไปคอยตามเอง เปิดเช็คได้เลยว่างานถึงไหน มีข้อมูลอะไรบ้าง วางแผนทำสำนวนได้ง่าย...”

(A2, 2 กันยายน 2567)

“...เวลาต้องโทรถามผลตรวจ เพราะเราอยากได้ข้อมูลเบื้องต้นก่อน
รู้สึกเกรงใจไม่ค่อยอยากโทร แต่บางทีเราก็จำเป็นต้องรู้...”

(A7, 7 กันยายน 2567)

จากข้อมูลของพนักงานสอบสวน พบว่าพนักงานสอบสวนไม่มีระบบเทคโนโลยีในการติดตามรายงานจากเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานต้องใช้วิธีการติดต่อส่วนตัวเท่านั้นถึงจะทราบข้อมูลหรือความคืบหน้าได้ และทราบว่าเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานมีระบบในการติดตามงานที่ใช้ภายในสำนักงานพิสูจน์หลักฐาน ซึ่งตรงกับข้อมูลจากเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานก่อนหน้านี้ว่ามีการติดตามงานผ่านระบบชื่อว่า FNet แต่พนักงานสอบสวนไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลส่วนนี้ได้

3) ผลการวิเคราะห์ พบว่า ข้อมูลจากเอกสารและบทสัมภาษณ์สอดคล้องกันในประเด็นปัญหาหลักเกี่ยวกับการจัดเวรและการออกรายงาน แต่ในประเด็นเกี่ยวกับอำนาจและหน้าที่ในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ มีความขัดแย้งกันในรายละเอียดบางประการ ในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุคดีจرائمทุกคดี ซึ่งอาจเกิดจากความคลุมเครือของระเบียบที่กำหนดไว้ไม่ชัดเจน และในส่วนของ การติดตามรายงานสำนักงานพิสูจน์หลักฐานมีระบบที่ใช้ในการติดตามงานภายในหน่วยแต่พนักงานสอบสวนไม่สามารถเข้าถึงข้อมูลได้จึงต้องใช้วิธีการติดต่อส่วนตัวเพื่อติดตามรายงานเท่านั้น

ตารางที่ 6 สรุปสภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจرائم

สภาพปัญหาการปฏิบัติงานที่ค้นพบ	ทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง
บุคลากรไม่เพียงพอ	4M (Man)
บุคลากรขาดการอบรมอย่างต่อเนื่องและความรู้	4M(Man)
งบประมาณไม่เพียงพอในการปฏิบัติงาน	4M (Money)
ไม่มีงบประมาณสนับสนุนแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน	4M (Money)
วัสดุอุปกรณ์และยานพาหนะขาดแคลน	4M (Materials)
การจัดเวรที่ค่อนข้างถี่ และพักผ่อนน้อย ส่งผลต่อการปฏิบัติงาน	4M(Management)
อำนาจหน้าที่ตามระเบียบไม่ชัดเจน ทำให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน	4M(Management)
ไม่ได้ร่วมตรวจที่เกิดเหตุทุกคดี	
ปริมาณงานมากและมีความซับซ้อนทำให้ออกรายงานล่าช้า	4M(Management)
ไม่มีระบบในการติดตามงานระหว่างพนักงานสอบสวนกับเจ้าหน้าที่	4M(Management)
พิสูจน์หลักฐาน	

4.3 ผลการวิเคราะห์แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร เป็นแนวทางที่ใช้ในการแก้ไขปัญหา ซึ่งจะต้องเป็นแนวทางที่ครอบคลุมสภาพปัญหาที่ค้นพบทั้งหมด

ตารางที่ 7 แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

สภาพปัญหาการปฏิบัติงาน	แนวทางการแก้ไข
1.) บุคลากรไม่เพียงพอ	สรรหากุคลากรเพิ่มเติม
2.) บุคลากรขาดการอบรมอย่างต่อเนื่องและความรู้	พัฒนาหลักสูตรการอบรมบุคลากร
3.) งบประมาณไม่เพียงพอในการปฏิบัติงาน	เพิ่มงบประมาณ
4.) ไม่มีงบประมาณสนับสนุนแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน	เพิ่มงบประมาณเกี่ยวกับค่าตอบแทน
5.) วัสดุอุปกรณ์และยานพาหนะขาดแคลน	เพิ่มงบประมาณในการจัดซื้อ
6.) การจัดเวรที่ค่อนข้างถี่ และพักผ่อนน้อย ส่งผลต่อการปฏิบัติงาน	สรรหากุคลากรเพิ่มเติมและปรับปรุงการจัดเวร
7.) อำนาจหน้าที่ตามระเบียบไม่ชัดเจน ทำให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานไม่ได้ร่วมตรวจที่เกิดเหตุทุกคดี	ทบทวนและปรับปรุงกฎหมายระเบียบ
8.) ปริมาณงานมากและมีความซับซ้อนทำให้ออกรายงานล่าช้า	ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน และพัฒนาเทคโนโลยีสนับสนุน

แนวทางในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร สามารถกำหนดได้ทั้งสิ้น 6 แนวทาง (1) การเพิ่มบุคลากร (2) การเพิ่มความรู้ทางนิติวิทยาศาสตร์ (3) การเพิ่มงบประมาณ (4) การเพิ่มความร่วมมือ (5) การพัฒนาเทคโนโลยี (6) การปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้องได้แก่

1) การเพิ่มบุคลากร

การเพิ่มอัตรากำลังและสรรหามูลากรเพิ่มเติม ทั้งพนักงานสอบสวน และเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานด้านการตรวจสถานที่เกิดเหตุ เพื่อให้เพียงพอกับบทบาทหน้าที่และปริมาณงาน เนื่องจากอัตรากำลังพลในปัจจุบันไม่เพียงพอต่อปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น การขยายอัตรากำลังพลจึงเป็นสิ่งจำเป็น

“...ตอนนี้อัตรากำลังเต็มแล้ว อาจจะขอขยายอัตรากำลัง ซึ่งดำเนินการไปแล้วแต่ไม่ได้รับการตอบสนอง ก่อนหน้านั้นก็ขอเจ้าหน้าที่มาปฏิบัติราชการซึ่งมีมาสองคนเป็นผู้ช่วยผู้ตรวจพิสูจน์ 2 คนที่กำลังเก็บเคลเพื่อไปเป็นผู้เชี่ยวชาญต่อไป อีกเรื่องคือทำเรื่องขอจ้างบุคคลภายนอกมาเป็นผู้ช่วยผู้ตรวจพิสูจน์ ...”

(B1, 12 กันยายน 2567)

“...ตามจริงมันก็ควรมีอย่างน้อย 5 คนนั้นแหละใน 1 ทีม ซึ่งก็ต้องทำยังไงก็ได้ว่าจะต้องขอเพิ่มอัตรากำลังพล...”

(B2, 12 กันยายน 2567)

“...ต้องขอขยายอัตรากำลังพลหรือประกาศรับคนที่อยากมาช่วยราชการ...”

(B4, 17 กันยายน 2567)

“...เจ้าหน้าที่อย่างพิสูจน์หลักฐานควรเพิ่มจำนวนคนนะ จะได้ทำงานไวขึ้นซึ่งเห็นว่าตรวจทั้งพื้นที่จังหวัดเลย....”

(A1, 2 กันยายน 2567)

การเพิ่มอัตรากำลังบุคลากรของพิสูจน์หลักฐานอาจต้องใช้เวลาในการดำเนินการตามขั้นตอนทางราชการและต้องใช้งบประมาณในการจ้างบุคลากรเพิ่มเติม แต่เป็นสิ่งจำเป็นในระยะยาวเพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น

“...พนักงานสอบสวนควรจะมีเต็มอัตราที่กำหนดไว้ ผู้บังคับบัญชาควรทำอย่างไรก็ได้ หากคนมาลงตำแหน่งให้เต็ม ถ้าคนเยอะ งานมันก็เบาลง ทำงานได้ดีขึ้น...”

(A3, 30 สิงหาคม 2567)

“...ถ้างานสอบสวนมีความก้าวหน้าชัดเจนกว่านี้ คนคงมาลงตำแหน่งสอบสวนเยอะกว่านี้...”

(A5, 5 กันยายน 2567)

อัตรากำลังของพนักงานสอบสวนมีเยอะอยู่แล้ว ซึ่งผู้บังคับบัญชาควรหามาตรการหรือกำหนดแนวทางการเจริญเติบโตที่ชัดเจนของสายงานสอบสวน เพื่อดึงดูดให้คนสมัครใจมาดำรงตำแหน่งพนักงานสอบสวนมากขึ้น

2) การอบรมเพิ่มความรู้ทางนิติวิทยาศาสตร์

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าการอบรมเพิ่มความรู้ทางนิติวิทยาศาสตร์ สามารถทำได้ผ่าน 4 แนวทาง

2.1) อบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ตรวจสถานที่เกิดเหตุอย่างต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งทฤษฎีและภาคปฏิบัติของการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก รวมถึงการฝึกอบรมเกี่ยวกับเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสถานที่เกิดเหตุ

“...อาจจะต้องจัดหลักสูตรที่มีทั้งทฤษฎี และ workshop ในเรื่องการตรวจสถานที่เกิดเหตุเป็นประจำทุกปี ...”

(B5, 17 กันยายน 2567)

“...ปัญหาที่พบในเรื่องอบรม คือเจ้าหน้าที่บางนายไม่ได้ไปอบรม ไม่มีการเวียนกำลังพลไปอบรมให้ครบ ผู้บังคับบัญชาควรต้องเรียงลำดับจัดอบรมให้บุคลากรมีการอบรมครบทุกนาย...”

(B3, 12 กันยายน 2567)

“...ควรจัดหลักสูตรการอบรมทบทวนการใช้อุปกรณ์ในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ เช่น กล้องถ่ายภาพ/สารเคมี/เครื่องตรวจโลหะและไฟฉายหลายความถี่...”

(B2, 12 กันยายน 2567)

การอบรมและพัฒนาทักษะของบุคลากรอย่างสม่ำเสมอเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อให้บุคลากรมีความรู้และทักษะในการใช้เครื่องมือและเทคโนโลยีใหม่ ๆ รวมถึงความรู้เฉพาะทางในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.2) อบรมให้ความรู้แก่พนักงานสอบสวนเกี่ยวกับหลักการและวิธีการตรวจสถานที่เกิดเหตุตามหลักการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก การบันทึกร่องรอย และการเก็บวัตถุพยานประเภทต่างๆ เพื่อความถูกต้องสมบูรณ์ของพยานหลักฐานในสำนวนคดี

“...เราได้รับการอบรมด้านการตรวจสถานที่เกิดเหตุจากแค่ตอนที่เราบรรจุครั้งแรกเท่านั้น และได้รับการอบรมทบทวนล่าสุดเมื่อสองปีก่อน...”

(A5, 5 กันยายน 2567)

“...ตั้งแต่บรรจุมาก็อบรมแค่ตอนเข้ามาใหม่ๆเท่านั้น...”

(A4, 30 สิงหาคม 2567)

“...ไม่ได้อบรมทบทวนความรู้การตรวจที่เกิดเหตุมานาน บางเรื่องที่ไม่ค่อยได้ใช้ก็จำไม่ค่อยได้แล้วเหมือนกัน ถ้ามีการจัดอบรมทบทวนน่าจะดี...”

(A2, 30 สิงหาคม 2567)

2.3) อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้กับเจ้าหน้าที่สายตรวจในพื้นที่ ซึ่งต้องเข้าถึงสถานที่เกิดเหตุก่อนพนักงานสอบสวน และเพื่อทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ที่เดินทางสัญจรผ่านสถานที่เกิดเหตุ เพื่อให้ประชาชนเข้าใจและไม่ทำให้วัตถุพยาน หรือร่องรอยต่างๆ ถูกทำลายหรือเสียหายได้

“...สายตรวจในพื้นที่ด้วยที่ต้องอบรมความรู้ เพราะส่วนใหญ่สายตรวจจะไปถึงที่เกิดเหตุคนแรก...”

(A2, 30 สิงหาคม 2567)

“...อบรมความรู้ให้สายตรวจด้วย เพราะสายตรวจจะถึงที่เกิดเหตุก่อนเสมอ แล้วมักจะป้องกันสถานที่เกิดเหตุไม่ค่อยได้ดีเท่าที่ควร...”

(A1, 2 กันยายน 2567)

การจัดอบรมให้ความรู้และทักษะเพิ่มเติมแก่บุคลากรสามารถทำได้ทันทีและไม่จำเป็นต้องใช้งบประมาณมากนัก โดยสามารถจัดอบรมภายในหน่วยงาน อาศัยความเชี่ยวชาญของบุคลากรที่มีอยู่ หรือเชิญวิทยากรภายนอกที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านมาให้ความรู้ ซึ่งจะช่วยให้ความรู้ ความเข้าใจ และทักษะในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ได้อย่างรวดเร็ว

2.4) อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการทางนิติวิทยาศาสตร์แก่ช่างผู้ชำนาญการในพื้นที่ของสถานีตำรวจ ซึ่งเป็นภาคเอกชน และผู้ที่จะมาเป็นพยานผู้เชี่ยวชาญที่น่าเชื่อถือก็ควรที่จะมีความรู้ด้านนิติวิทยาศาสตร์ เช่นเดียวกัน

3) การเพิ่มงบประมาณ

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าการเพิ่มงบประมาณในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร สามารถทำได้ผ่าน 3 แนวทาง ได้แก่

3.1) เพิ่มงบประมาณสำหรับการปฏิบัติงาน เช่น งบประมาณในการจัดซื้อจัดจ้างวัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการตรวจสถานที่เกิดเหตุ งบประมาณสำหรับจัดซื้อยานพาหนะและค่าน้ำมันในการเดินทาง ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ

“...วัสดุอุปกรณ์ เช่น police line เนี่ยควรจะมีให้ร้อยเวรหรือสายตรวจไว้มาก แต่ไม่มี มันควรจะต้องหามาให้ใช้...”

(A2, 30 สิงหาคม 2567)

“...คือวัสดุสิ้นเปลืองเราไม่พอ ก็ต้องเพิ่มงบประมาณในการจัดซื้อนะ แต่เท่าที่เห็นคือมันก็ลดลงทุกปี สุดท้ายเราก็ต้องเข้าเนื่ออยู่ดี ไม่เข้าใจเหมือนกันว่าหน่วยข้างบนคิดยังไง...”

(B2, 12 กันยายน 2567)

“...ทางหน่วยเราควรที่จะเสนอปัญหาการขาดแคลนวัสดุสิ้นเปลืองให้กับหน่วยเหนือเพื่อที่จะรับทราบปัญหานี้...”

(B4, 17 กันยายน 2567)

การจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอจะช่วยให้สามารถจัดซื้อวัสดุเหล่านี้ได้อย่างครบถ้วน นอกจากนี้ การรายงานปัญหาการขาดแคลนวัสดุสิ้นเปลืองให้กับหน่วยเหนือรับทราบอย่างต่อเนื่อง จะช่วยให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันที่

3.2) พิจารณาจ่ายเบี้ยเลี้ยงหรือค่าตอบแทนพิเศษเพิ่มเติม เนื่องจากค่าครองชีพที่สูงขึ้นและความเสี่ยงในการปฏิบัติงาน

“...การเดินทางไปตรวจสถานที่เกิดเหตุ มันมีค่าใช้จ่ายทั้งค่าเดินทาง โบนัส และไปทั่วทั้งจังหวัด แต่ไม่รู้ว่าเงินประจำตำแหน่งจะได้คุ้มกับการทำงานรึเปล่า อย่างที่บอกงานเพิ่มขึ้นแต่เงินเท่าเดิม ซึ่งมันลำบาก...”

(B3, 12 กันยายน 2567)

“...ค่าน้ำค่าข้าว เราจ่ายเอง เลี้ยงลูกน้องเอง เราเดินทางออกตรวจตลอด ประกันเอเย พรบ.รถเอเย เราก็กู้ต้องหาเอง มีอะไรก็ต้องรับผิดชอบเองอีก สวัสดิการไม่มี ค่าเวรไม่มี ค่าออกรายงานไม่มี ดูอย่างพยาบาลที่เขาที่เป็นราชการ เขาก็ทำงาน แต่เขาได้ค่าเวร เราไม่ได้ค่าเวรแถมงานก็เสี่ยงภัยด้วย มันไม่มีอะไรมาสนับสนุนเราเลย...”

(B2, 12 กันยายน 2567)

การเพิ่มงบประมาณสำหรับสวัสดิการจึงเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อให้บุคลากรได้รับการดูแลที่เหมาะสม รวมถึงการพิจารณาค่าตอบแทนเพิ่มเติม เช่น ค่าออกรายงานการตรวจสถานที่เกิดเหตุ ให้กับเจ้าหน้าที่ตรวจสถานที่เกิดเหตุ เพื่อเป็นขวัญกำลังใจและแรงจูงใจในการทำงาน

3.3) แสวงหางบประมาณเพิ่มเติมโดยแสวงหาทุนสนับสนุนจากภาคเอกชนหรือองค์กรต่างๆ เป็นอีกแนวทางหนึ่งที่สามารถช่วยแก้ไขปัญหาได้ อาจทำได้โดยการขอการสนับสนุนจากหน่วยงานในพื้นที่หรือภาคประชาชน การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่น หรือเปิดรับการสนับสนุนจากภาคประชาชน บริษัท ห้างร้าน หรือประชาชนทั่วไป อาจสามารถสนับสนุนงบประมาณบางส่วนสำหรับการจัดซื้อวัสดุสิ้นเปลือง หรือค่าใช้จ่ายในการเดินทางตรวจสถานที่เกิดเหตุจะช่วยลดภาระงบประมาณของหน่วยงาน และยังเป็นการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคประชาชนในการแก้ไขปัญหาอีกด้วย

4) การเพิ่มความร่วมมือ

ร่วมกันสร้างข้อตกลงร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานและพนักงานสอบสวน ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน โดยเฉพาะในเรื่องการตรวจสถานที่เกิดเหตุ เป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง

“...อาจจะต้องสร้างความเข้าใจระหว่างพิสูจน์หลักฐานและพนักงานสอบสวนให้เข้าใจตรงกันในเรื่องของการป้องกันที่เกิดเหตุ...”

(B2, 12 กันยายน 2567)

“...พนักงานสอบสวนก็เข้าใจภาระงานของ พฐ. ก็พยายามทำหน้าที่ของพนักงานสอบสวนให้ดีที่สุด เพื่อไม่เพิ่มภาระให้ พฐ. มากเกินไป...”

(A3, 4 กันยายน 2567)

การจัดประชุมร่วมกันและการฝึกอบรมร่วมกันจะช่วยให้ทุกฝ่ายมีความเข้าใจตรงกัน และปฏิบัติตามขั้นตอนที่ถูกต้อง นอกจากนี้การจัดทำมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติ รวมถึง

กำหนดเวลาการออกรายงานการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุที่ชัดเจนจะช่วยให้การทำงานเป็นระบบและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

5) การพัฒนาเทคโนโลยี

การพัฒนาเทคโนโลยีในการติดต่อประสานงานและติดตามผลการออกรายงานการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ เพื่อให้พนักงานสอบสวนสามารถติดตามความคืบหน้าของการออกรายงานการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ตรวจสอบเปรียบเทียบร่องรอย และตรวจพิสูจน์พยานหลักฐาน โดยไม่ต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานโดยตรง เพื่อให้พนักงานสอบสวนจะสามารถวางแผนในการทำสำนวนการสอบสวนที่มีกำหนดเวลาโดยกฎหมายได้

“...ทราบว่าของ พฐ. เขามีระบบ FNet คล้าย ๆ กับระบบ Crimes ของ พงส. ละมั้ง แต่เขาก็ใช้แค่ภายในหน่วยเขาเราไม่สามารถเข้าถึงได้ ถ้าเชื่อมข้อมูลกันได้มันก็ดี พงส. ไม่ต้องไปคอยตามเอง เปิดเช็คได้เลยว่างานถึงไหน มีข้อมูลอะไรบ้าง วางแผนทำสำนวนได้ง่าย...”

(A2, 2 กันยายน 2567)

“...การทำสำนวนแต่ละสำนวนมันมีเวลาที่จำกัดด้วยกฎหมาย ถ้ารายงานยังไม่ออก บางทีก็ต้องคอยโทรถามว่าผลตรวจเป็นยังไง ถึงไหนแล้ว เราก็เกรงใจ พฐ. เพราะก็เข้าใจว่างานเขาเยอะ...”

(A4, 30 สิงหาคม 2567)

“...เวลาต้องโทรถามผลตรวจ เพราะเราอยากได้ข้อมูลเบื้องต้นก่อน รู้สึกเกรงใจไม่ค่อยอยากโทร แต่บางทีเราก็จำเป็นต้องรู้...”

(A7, 7 กันยายน 2567)

หากมีระบบติดตามที่สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลาว่าผลการตรวจพิสูจน์มีความคืบหน้าอย่างไร ถึงขั้นตอนไหน ต้องใช้ระยะเวลาอีกเท่าไร ซึ่งจะสามารถลดความขัดแย้งและเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานร่วมกัน

6) ปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้อง

การปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานมีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุทุกคดี มิใช่แค่บางคดีที่พนักงานสอบสวนร้องขอเท่านั้น ระเบียบในการตรวจคดีจราจร ตามระเบียบตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะที่ 2 การสืบสวน บทที่ 2 การสืบสวนและตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุในปัจจุบันมีข้อจำกัดในการเรียกสำนักงาน

พิสูจน์หลักฐานตำรวจเข้าร่วมตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุคดีจราจร โดยระบุให้เรียกเฉพาะกรณีที่มีปัญหาเท่านั้น แต่ในทางปฏิบัติอาจมีกรณีอื่นๆ ที่จำเป็นต้องเรียกพิสูจน์หลักฐาน เช่น กรณีที่พนักงานสอบสวนพบว่ามิได้รับบาดเจ็บสาหัส

“...ระเบียบเป็นข้อกำหนดของหน่วยงาน ถ้าไม่มีระเบียบก็อาจจะทำให้เกิดปัญหาได้ แต่ถ้าของพนักงานสอบสวนเนี่ย ถ้าเกิดกรณีมีผู้บาดเจ็บสาหัสเนี่ย มันอาจจะมีปัญหาในอนาคต ซึ่งก็อยากเรียกพิสูจน์หลักฐานร่วมตรวจตั้งแต่แรก...”

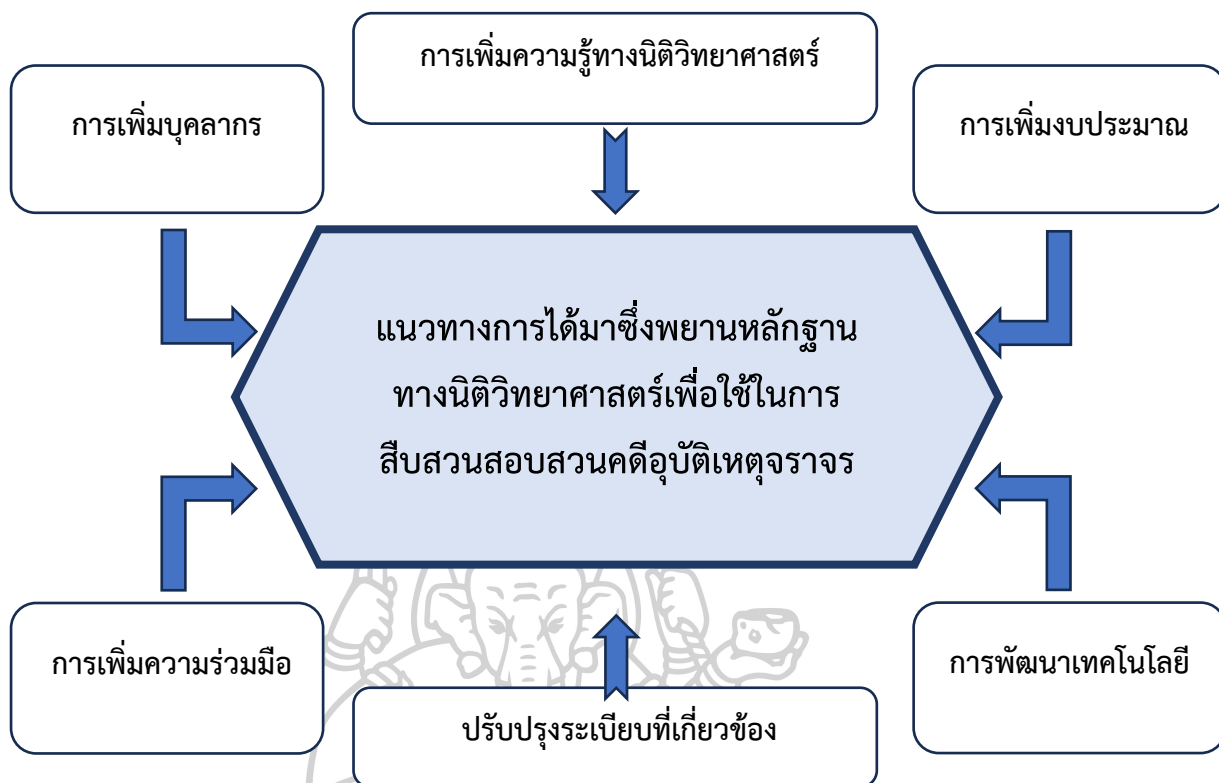
(A4, 30 สิงหาคม 2567)

“...ควรจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญในการรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ไว้สำหรับเก็บรวบรวมพยานหลักฐานในคดีอุบัติเหตุจราจรโดยเฉพาะเพื่อส่งมอบเอกสารและหลักฐานดังกล่าวให้แก่พนักงานสอบสวนทุกคดี เพื่อให้ข้อเท็จจริงในคดีสมบูรณ์...”

(C2, 25 กันยายน 2567)

การทบทวนและปรับปรุงระเบียบให้ครอบคลุมสถานการณ์ต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ จะช่วยให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับความเป็นจริงมากขึ้น และควรมีการสื่อสารและทำความเข้าใจระเบียบให้กับผู้ปฏิบัติงานอย่างทั่วถึง ซึ่งจะส่งผลดีต่อกระบวนการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร





ภาพที่ 16 แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร



บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาสภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร 2) นำเสนอแนวทางในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร ผู้วิจัยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) ในการศึกษา โดยการศึกษาค้นคว้าและวิเคราะห์ข้อมูลจากเอกสาร (Documentary research) และการลงภาคสนามเพื่อเก็บข้อมูลการวิจัย (Field study) เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงประจักษ์ด้วยวิธีการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-Structured Interview) การวิจัยในครั้งนี้ผู้วิจัยแบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ทั้งหมดจำนวน 14 คน ได้แก่ 1) พนักงานสอบสวน จำนวน 7 คน 2) เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน จำนวน 5 คน 3) พนักงานอัยการ จำนวน 2 คน หลังจากลงภาคสนามเพื่อเก็บข้อมูลการวิจัยแล้ว ผู้วิจัยได้นำข้อมูลจากการสัมภาษณ์มาวิเคราะห์เข้ากับข้อมูลเชิงเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อสรุปผลตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัยดังนี้

5.1 สรุปผลการวิจัย

ผู้วิจัยขอเสนอข้อสรุปเพื่อตอบคำถามในการวิจัย โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน ได้แก่

(1) สภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

(2) แนวทางในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตอนที่ 1 สภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

ข้อค้นพบจากการการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 นั้น พบว่าสามารถสรุปปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรโดยสรุปจากสภาพปัญหาภายในหน่วยงานที่พบตามหลักการบริหารจัดการ 4M's ได้แก่ ปัญหาด้านบุคลากร ปัญหาด้านงบประมาณ ปัญหาด้านวัสดุอุปกรณ์ และปัญหาการบริหารจัดการ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ปัญหาด้านบุคลากร

1.1) ปัญหาการขาดแคลนบุคลากร สำนักงานตำรวจแห่งชาติประสบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรมาโดยตลอด โดยเฉพาะพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน จำนวนเจ้าหน้าที่ที่มีอยู่ไม่สอดคล้องกับปริมาณงาน ทำให้เจ้าหน้าที่ต้องทำงานหนักมากเกินไป ส่งผลต่อประสิทธิภาพและคุณภาพของงาน

1.2) ปัญหาการขาดความรู้ด้านนิติวิทยาศาสตร์ พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่ขาดความรู้ความเข้าใจด้านนิติวิทยาศาสตร์อย่างถ่องแท้ รวมถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจในพื้นที่ ซึ่งเป็นผู้เข้าถึงสถานที่เกิดเหตุก่อนพนักงานสอบสวน ก็ขาดความรู้ความเข้าใจด้านการป้องกันสถานที่เกิดเหตุ แม้ว่าเจ้าหน้าที่จะได้รับการอบรมพื้นฐาน แต่ยังคงขาดการอบรมทบทวนและพัฒนาความรู้เฉพาะทางอย่างต่อเนื่อง

2) ปัญหาด้านงบประมาณ

2.1) ด้านงบประมาณที่ใช้ในการปฏิบัติงานพบว่า ยังขาดแคลน วัสดุอุปกรณ์ เครื่องใช้และเครื่องมือทางวิทยาการต่างๆ ที่สำคัญและจำเป็น นอกจากนี้ งบประมาณสำหรับค่าน้ำมันรถยนต์ก็ไม่เพียงพอต่อการเดินทางไปตรวจสถานที่เกิดเหตุต่างๆ ทั่วประเทศ ซึ่งปัญหาเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ

2.2) ด้านงบประมาณสนับสนุนเพื่อจูงใจในการปฏิบัติงาน ซึ่งในส่วนของเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานไม่มีงบประมาณสนับสนุนเพื่อจูงใจในการทำงาน ขาดสวัสดิการที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน สวัสดิการที่มีอยู่ก็ไม่ตอบโจทย์ความต้องการของเจ้าหน้าที่

3) ปัญหาด้านวัสดุอุปกรณ์

สืบเนื่องจากปัญหาด้านงบประมาณที่ไม่เพียงพอ ส่งผลให้วัสดุอุปกรณ์ เครื่องใช้และเครื่องมือรวมถึงยานพาหนะในการเดินทางสำหรับการปฏิบัติงานมีไม่เพียงพอ ทั้งในส่วนพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน งบประมาณที่ได้รับจัดสรรไม่สอดคล้องกับความเป็นจริงโดยงบประมาณที่ได้รับอาจไม่ได้คำนึงถึงปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น หรือราคาของวัสดุอุปกรณ์ที่สูงขึ้น ทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนวัสดุสิ้นเปลือง

4) ปัญหาด้านการบริหารจัดการ

4.1) ปัญหาการบริหารจัดการกำลังพลในการปฏิบัติงาน สืบเนื่องจากปัญหาด้านกำลังพลที่ขาดแคลน จึงทำให้หน่วยงานต้องบริหารจัดการในการจัดเวรผู้ปฏิบัติงาน ในแต่ละผลัด แต่ละวัน อย่างจำกัด ทำให้เจ้าหน้าที่ต้องรับผิดชอบหลายหน้าที่พร้อมกัน เกิดความเหนื่อยล้า และอาจเกิดความผิดพลาดในการปฏิบัติงานได้ง่าย

4.2) ปัญหาการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ตามระเบียบกฎหมาย เนื่องจากกฎหมายให้อำนาจพนักงานสอบสวนในการรวบรวมพยานหลักฐานไว้อย่างกว้าง ๆ และไม่ได้กำหนดขอบเขตขั้นตอนอย่างชัดเจนให้ปฏิบัติตาม รวมถึงไม่ได้กำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานไว้ มีเพียงระเบียบที่ไม่ได้มีสภาพบังคับเหมือนอย่างกฎหมาย

4.3) ปัญหาการออกรายงานตรวจสถานที่เกิดเหตุ เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานมีภาระงานที่มากเมื่อเปรียบเทียบกับอัตรากำลัง บางคดีมีความซับซ้อน ทำให้เจ้าหน้าที่ออกรายงานไม่ทันตามกำหนดเวลาที่ระเบียบกำหนดไว้ และขาดแรงจูงใจในการทำงานทำให้มีการออกรายงานล่าช้า ซึ่งพนักงานสอบสวนไม่มีช่องทางการติดตามผลตรวจนอกจากการสอบถามกับตัวเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานเอง

ตอนที่ 2 แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

ข้อค้นพบจากการการศึกษาตามวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 นั้น สามารถสรุปแนวทางทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร ทั้งสิ้น 6 แนวทาง ได้แก่

1) การเพิ่มอัตรากำลังและสรรหาบุคลากรเพิ่มเติม ทั้งพนักงานสอบสวน และเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานด้านการตรวจสถานที่เกิดเหตุ เพื่อให้เพียงพอกับบทบาทหน้าที่และปริมาณงาน

2) การอบรมเพิ่มความรู้ทางนิติวิทยาศาสตร์

2.1) อบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ตรวจสถานที่เกิดเหตุอย่างต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งทฤษฎีและภาคปฏิบัติของการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก รวมถึงการฝึกอบรมเกี่ยวกับเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจ สถานที่เกิดเหตุ

2.2) อบรมให้ความรู้แก่พนักงานสอบสวนเกี่ยวกับหลักการและวิธีการตรวจสถานที่เกิดเหตุตามหลักการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก การบันทึกร่องรอย และการเก็บวัตถุพยานประเภทต่างๆ

2.3) อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้กับเจ้าหน้าที่สายตรวจในพื้นที่ ซึ่งต้องเข้าถึงสถานที่เกิดเหตุก่อนพนักงานสอบสวน และเพื่อทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่

ที่เดินทางสัญจรผ่านสถานที่เกิดเหตุ เพื่อให้ประชาชนเข้าใจและไม่ทำให้วัตถุพยาน หรือร่องรอยต่างๆ ถูกทำลายหรือเสียหายได้

2.4) อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการทางนิติวิทยาศาสตร์แก่ช่างผู้ชำนาญการในพื้นที่ของสถานีตำรวจ ในกรณีที่พนักงานสอบสวนไม่สามารถขอให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานมา ดำเนินการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและเปรียบเทียบร่องรอยการเกี่ยวชนได้ พนักงานสอบสวนสามารถให้ช่างผู้ชำนาญการเป็นผู้ตรวจเปรียบเทียบร่องรอยการเกี่ยวชนและเป็นพยานในสำนวนคดีในฐานะพยานผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับการเชื่อถือได้

3) การเพิ่มงบประมาณ

3.1) เพิ่มงบประมาณสำหรับการปฏิบัติงาน เช่น งบประมาณในการจัดซื้อจัดจ้างวัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ งบประมาณสำหรับจัดซื้อยานพาหนะและค่าน้ำมันในการเดินทาง ฯลฯ

3.2) พิจารณาจ่ายเบี้ยเลี้ยงหรือค่าตอบแทนพิเศษเพิ่มเติม เช่น ค่าออกรายงานการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุให้กับเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ เพื่อเป็นขวัญกำลังใจและแรงจูงใจในการทำงาน

3.3) แสวงหางบประมาณเพิ่มเติมโดยแสวงหาทุนสนับสนุนจากภาคเอกชนหรือองค์กรต่างๆ

4) ร่วมกันสร้างข้อตกลงร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานและพนักงานสอบสวนในการกำหนดระยะเวลาในการออกรายงานการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ให้รวดเร็วหรือเป็นไปตามระเบียบคำสั่งของสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจ

5) พัฒนาระบบเทคโนโลยี ในการติดต่อประสานงานและติดตามผลการออกรายงานการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ เพื่อให้พนักงานสอบสวนสามารถติดตามความคืบหน้าของการออกรายงานการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ ตรวจสอบเปรียบเทียบร่องรอย และตรวจพิสูจน์พยานหลักฐาน โดยไม่ต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานโดยตรง

6) ปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานมีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุทุกคดี มิใช่แค่บางคดีที่พนักงานสอบสวนร้องขอเท่านั้น

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

ผู้วิจัยจะนำเสนอการอภิปรายผล โดยแบ่งออกเป็น 2 ตอน ได้แก่

(1) สภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

(2) แนวทางในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร

ตอนที่ 1 อภิปรายผลการศึกษาสภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

จากผลการศึกษาพบว่าสภาพปัญหาในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร มาจากปัญหาในการบริหารทรัพยากรภายใน มีความสอดคล้องกับทฤษฎีเชิงบริหาร 4M โดยจะสามารถอธิบายได้ดังนี้ การบริหารทรัพยากรภายใน ได้แก่ 1)บุคลากร 2)งบประมาณ 3)วัสดุอุปกรณ์ และ 4)การบริหารจัดการ ซึ่งเป็นสภาพปัญหาภายใน

1) ปัญหาด้านบุคลากร(Man)

จากการศึกษาพบว่า

1.1 การขาดแคลนบุคลากรทำให้เกิดภาวะงานล้นมือ ความล่าช้า และความเสี่ยงต่อการผิดพลาด

สำนักงานตำรวจแห่งชาติประสบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรมาโดยตลอด โดยเฉพาะพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน ในส่วนของพนักงานสอบสวนเนื่องจากเป็นตำแหน่งหน้าที่ที่มีภาวะการทำงานค่อนข้างตึงเครียดและมีความเสี่ยงที่จะเกิดความผิดพลาดในการทำงานสูง ทำให้มีผู้สมัครใจมาดำรงตำแหน่งพนักงานสอบสวนค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับปริมาณคดีที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากแล้ว ทำให้พนักงานสอบสวนต้องรับภาระงานที่หนัก อย่างเช่น ในส่วนของสถานีตำรวจภูธรเมืองนครปฐม มีพนักงานสอบสวนอยู่จำนวน 20 คน แต่มีอัตรากำลังที่กำหนดไว้ จำนวน 40 คน เมื่อถึงช่วงเวลาแต่งตั้งโยกย้าย ก็จะมีคนย้ายเข้า-ย้ายออก ทำให้มีพนักงานสอบสวน เพิ่มขึ้นหรือลดลงเพียงแค่ 1-2 คน เท่านั้น เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานเองก็เช่นเดียวกัน มีการกำหนดอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานโดยเฉพาะงานตรวจสถานที่เกิดเหตุที่ต้องเป็นผู้เก็บรวบรวมพยานหลักฐาน ในหนึ่งจังหวัดจะมีหน่วยงานพิสูจน์หลักฐานประจำจังหวัดหนึ่งหน่วย มีเจ้าหน้าที่ตรวจสถานที่เกิดเหตุที่มีอัตรากำลังน้อยไม่สัมพันธ์กับปริมาณงานที่ต้องรับผิดชอบพื้นที่ทั้งจังหวัด ทำให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานที่มีความรู้ความชำนาญทางนิติวิทยาศาสตร์ ไม่สามารถไปตรวจสถานที่เกิดเหตุเพื่อเก็บรวบรวมพยานหลักฐานได้ทุกคดี ทำให้บางคดีพนักงานสอบสวนที่ขาดความชำนาญต้องตรวจสถานที่เกิดเหตุและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานเอง ซึ่งอาจทำได้ไม่สมบูรณ์ไม่ถูกต้องตามหลักมาตรฐานสากล ซึ่ง

สอดคล้องกับงานวิจัยของ ฉันทนา วิทยนิษฐพงษ์ (2565) ได้ศึกษาสมรรถนะในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน สังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 7 พบว่าพนักงานสอบสวน มีแนวปฏิบัติในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ แต่ไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากภาระงานมากและการขาดแคลนพนักงานสอบสวน(ฉันทนา วิทยนิษฐพงษ์, 2565)

1.2 การขาดความรู้ทางนิติวิทยาศาสตร์

พนักงานสอบสวนส่วนใหญ่ขาดความรู้ความเข้าใจด้านนิติวิทยาศาสตร์อย่างถ่องแท้ มีความรู้ ทักษะและความชำนาญไม่มากพอ และพนักงานสอบสวนส่วนใหญ่ยังไม่เห็นความสำคัญของพยานผู้เชี่ยวชาญและพยานวัตถุเท่าที่ควร ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ เสวก มณีกุล (2552) ได้ศึกษาปัญหาทางกฎหมายในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวมพยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ : ศึกษากรณีคดีจราจรทางบก พบว่า ปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับพยานผู้เชี่ยวชาญและพยานวัตถุ เป็นเพราะปัจจุบันมีการพัฒนาความรู้ทางด้านนิติวิทยาศาสตร์อย่างรวดเร็ว ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ปรับเข้ากับคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก แต่พนักงานสอบสวนยังให้ความสำคัญแก่พยานผู้เชี่ยวชาญและพยานวัตถุน้อยมาก โดยยังคงให้ความสำคัญแก่พยานบุคคลเป็นหลัก ซึ่งทำให้ไม่อาจได้รับประโยชน์จากพยานผู้เชี่ยวชาญและพยานวัตถุ(เสวก มณีกุล, 2552)

รวมถึงเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจในพื้นที่ที่จะเป็นผู้เข้าถึงสถานที่เกิดเหตุก่อนพนักงานสอบสวน ซึ่งก็ขาดความรู้ความเข้าใจด้านการป้องกันสถานที่เกิดเหตุ ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสถานที่เกิดเหตุ โดยเฉพาะคดีอุบัติเหตุจราจร ที่สถานที่เกิดเหตุจะอยู่บนทางสัญจรที่มีการสัญจรของประชาชน ซึ่งเสี่ยงต่อการปนเปื้อน เปลี่ยนแปลง และเสื่อมค่าของพยานหลักฐานในที่เกิดเหตุได้ง่าย ทำให้เกิดปัญหาในการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ให้ได้ครบถ้วนสมบูรณ์ และถูกต้องตามหลักมาตรฐานสากล ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ภาชนี เดชรัตน์สุวรรณ (2558) ได้ศึกษาความเข้าใจในด้านการป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจสถานีตำรวจภูธรจังหวัดกาญจนบุรี พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจส่วนใหญ่ไม่เคยเข้าร่วมสัมมนาและฝึกอบรมความรู้เกี่ยวกับงานด้านนิติเวชหรือด้านการป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุ ควรจะเผยแพร่ความรู้ด้านการป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุแก่เจ้าหน้าที่สายตรวจอย่างสม่ำเสมอและทั่วถึง(ภาชนี เดชรัตน์สุวรรณ, 2558)

2) ปัญหาด้านงบประมาณ(Money)

จากการศึกษาพบว่า

2.1 การขาดแคลนงบประมาณจัดซื้อ วัสดุอุปกรณ์ เครื่องใช้และเครื่องมือในการปฏิบัติงาน

ด้านงบประมาณที่ใช้ในการปฏิบัติงานพบว่า ยังขาดแคลน วัสดุอุปกรณ์ เครื่องใช้ และเครื่องมือทางวิทยาการต่างๆ ที่สำคัญและจำเป็นที่พนักงานสอบสวนต้องใช้ในการเก็บรวบรวม พยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร ทำให้พนักงานสอบสวนไม่สามารถตรวจเก็บ พยานหลักฐาน หรือตรวจสอบร่องรอยในที่เกิดเหตุได้เอง ต้องรอเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานมาทำการ ตรวจเก็บ กว่าเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานจะเดินทางไปถึง พยานหลักฐานบางอย่างอาจเสื่อมไปตาม สภาพแวดล้อม โดยเฉพาะคดีอุบัติเหตุจราจร ซึ่งจะเกิดบนทางสัญจรของประชาชน และอาจกีดขวาง การจราจร ทำให้ไม่สามารถรอเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานเดินทางมาถึงได้ และการเดินทางไปตรวจ สถานที่เกิดเหตุต่างๆ ก็มีค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ซึ่งต้องใช้งบประมาณในการเดินทางที่มีอย่างจำกัด เช่นกัน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ดาราวิไล เชื้อเจ็ดองค์ (2555) ได้ศึกษาการพัฒนางานด้านการ ตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ปัญหาและอุปสรรคใน การปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุส่วนใหญ่ คือ ขาดแคลนงบประมาณในการตรวจสอบสถานที่ เกิดเหตุ และเสนอแนะให้ผู้บังคับบัญชาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดสรรงบประมาณที่เกี่ยวกับการ ตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุให้เพียงพอ(ดาราวิไล เชื้อเจ็ดองค์, 2555)

2.2 ด้านงบประมาณสนับสนุนเพื่อจูงใจในการปฏิบัติงาน

ในส่วนของเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานไม่มีงบประมาณสนับสนุนเพื่อจูงใจในการ ทำงาน เช่นค่าเบี้ยเลี้ยงการปฏิบัติงาน ค่าสรุปรายงานการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุเมื่อเจ้าหน้าที่พิสูจน์ หลักฐานออกรายงานส่งให้กับพนักงานสอบสวนเสร็จเรียบร้อยแล้ว ทำให้ไม่มีขวัญกำลังใจในการทำ รายงาน ที่มีปริมาณงานสูงตามคดีที่เกิดขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ เรวดี ไกรฤกษ์ (2561) ได้ ศึกษาแนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในชั้นสอบสวนเพื่อการดำเนินคดีใน ความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกายพบว่า ควรเพิ่มค่าตอบแทนเพื่อสร้างขวัญและกำลังใจในการ ปฏิบัติงาน อันจะส่งผลต่อประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน(เรวดี ไกรฤกษ์, 2561)

3) ปัญหาด้านวัสดุอุปกรณ์(Material)

สืบเนื่องจากปัญหาด้านงบประมาณที่ไม่เพียงพอ ส่งผลให้วัสดุอุปกรณ์ เครื่องใช้และ เครื่องมือรวมถึงยานพาหนะในการเดินทางในการปฏิบัติงานมีไม่เพียงพอ ทั้งในส่วนพนักงานสอบสวน และเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน โดยเฉพาะยานพาหนะในการเดินทางออกไปตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุที่ไม่ เพียงพอ เช่น พนักงานสอบสวนเดินทางออกตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุในพื้นที่หนึ่ง และในขณะเวลา ใกล้เคียงกันเกิดเหตุในอีกพื้นที่หนึ่ง พนักงานสอบสวนอีกคนจะไม่มียานพาหนะของทางราชการที่จะ เดินทางออกไปตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุได้ เนื่องจากพนักงานสอบสวนคนแรกยังไม่เดินทางกลับมาที่ สถานีตำรวจ จำเป็นต้องใช้ยานพาหนะส่วนตัวในการเดินทาง หรือต้องรอพนักงานสอบสวนคนแรก กลับมาก่อน ซึ่งก็จะทำให้เกิดความล่าช้าในการออกไปตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและเสี่ยงต่อการเสื่อมของ พยานหลักฐานในสถานที่เกิดเหตุ ซึ่งเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานก็ประสบปัญหาเช่นเดียวกัน และยัง

ประสบปัญหามากกว่าเนื่องจากพื้นที่รับผิดชอบของเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานต้องรับผิดชอบพื้นที่ทั้งจังหวัด มากกว่าพนักงานสอบสวนที่รับผิดชอบพื้นที่เฉพาะของสถานีตำรวจนั้นๆ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ฉันทนา วิทยนิษฐพงษ์ (2565) ได้ศึกษาสมรรถนะในการตรวจสถานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน สังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 7 พบว่าพนักงานสอบสวน มีแนวปฏิบัติในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ แต่ไม่สามารถปฏิบัติได้ทุกขั้นตอนเนื่องจากขาดแคลนวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องมือที่เหมาะสมในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ(ฉันทนา วิทยนิษฐพงษ์, 2565) และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ดาราวิไล เชื้อเจ็ดองค์ (2555) ได้ศึกษาการพัฒนางานด้านการตรวจสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ปัญหาและอุปสรรคในการปฏิบัติงานด้านการตรวจสถานที่เกิดเหตุส่วนใหญ่ คือ ขาดแคลนอุปกรณ์เครื่องมือและยานพาหนะ(ดาราวิไล เชื้อเจ็ดองค์, 2555)

4) ปัญหาด้านการบริหารจัดการ(Management)

4.1 ปัญหาการบริหารจัดการกำลังพลในการปฏิบัติงาน

สืบเนื่องจากปัญหาด้านกำลังพลที่ขาดแคลน จึงทำให้หน่วยงานต้องบริหารจัดการในการจัดเวรผู้ปฏิบัติงาน ในแต่ละผลัด แต่ละวัน อย่างจำกัด ใน 1 ผลัด อาจมีพนักงานสอบสวน หรือเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน พร้อมผู้ช่วย อยู่ปฏิบัติหน้าที่แค่ 2-3 คน เท่านั้น ไม่สามารถจัดกำลังพลสำรองไว้เผื่อได้ ในกรณีที่เกิดเหตุซ้ำซ้อนในเวลาใกล้เคียงกัน จะไม่สามารถออกตรวจสถานที่เกิดเหตุได้ทันที ต้องรอเสร็จจากเหตุแรก แล้วถึงเดินทางไปเหตุต่อไปได้ หากสถานที่เกิดเหตุอยู่ห่างกันมาก ต้องใช้เวลาเดินทาง ยิ่งทำให้การตรวจสถานที่เกิดเหตุเป็นไปด้วยความล่าช้ามากขึ้น

4.2 ปัญหาการดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ตามระเบียบกฎหมาย

ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาว่าด้วย การสอบสวนตามมาตรา 131 บัญญัติให้ พนักงานสอบสวนรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิดเท่าที่สามารถจะทำได้ หรือประสงค์จะทราบข้อเท็จจริงและพฤติการณ์ต่าง ๆ อันเกี่ยวกับความผิดที่กล่าวหาเพื่อจะรู้ตัวผู้กระทำผิดและพิสูจน์ให้เห็นความผิดหรือความบริสุทธิ์ของผู้ต้องหาโดยมิได้ระบุรายละเอียดถึงขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติในการแสวงหาและรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิดดังกล่าวไว้ พนักงานสอบสวนจึงจำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎหมายเฉพาะ เช่น พระราชบัญญัติจรรยาบรรณ พ.ศ.2522 ระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดี และคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนคดีจรรยาบรรณ เป็นต้น เพื่อใช้เป็นหลักการปฏิบัติ ปกติประจำแทน และตามระเบียบเกี่ยวกับคดี ลักษณะที่ 2 การสืบสวน บทที่ 2 การสืบสวนและตรวจสถานที่เกิดเหตุ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กำหนดไว้ว่าเมื่อมีคดีอาญาเกิดขึ้นซึ่งจำเป็นต้องทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุให้พนักงานสอบสวนทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุเอง เว้นไว้แต่คดีสำคัญซึ่งพนักงานสอบสวนเห็นว่ามิร່องรอยหรือหลักฐาน ซึ่งต้องใช้เครื่องมือทาง

วิทยาการและจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานตำรวจ ก็ให้พนักงานสอบสวนแจ้งสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจ เพื่อจัดเจ้าหน้าที่ไปทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุและเก็บรวบรวมพยานหลักฐานร่วมกับพนักงานสอบสวนในคดี ซึ่งในส่วนของคดีอุบัติเหตุจราจรตามระเบียบระบุว่า “คดีจราจรทางบกที่เป็นปัญหา” ซึ่งในข้อเท็จจริงแล้ว เมื่อเกิดคดีอุบัติเหตุจราจรขึ้น ถ้าไม่ใช่กรณีที่มีผู้ได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต พนักงานสอบสวนไม่สามารถทราบได้ว่าคดีดังกล่าวจะเป็นปัญหาหรือไม่จนกว่าจะได้มีการสอบปากคำคู่กรณีอย่างชัดเจน ซึ่งไม่สามารถทำได้ในทันทีหลังเกิดเหตุต้องรอหลังการตรวจสถานที่เกิดเหตุและจัดการปัญหาการกีดขวางการจราจรเรียบร้อยแล้ว ซึ่งกว่าจะพบว่าเป็นคดีที่เป็นปัญหาแล้วจึงค่อยแจ้งเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานมาร่วมตรวจสถานที่เกิดเหตุ ร่องรอยและพยานหลักฐานอาจเสื่อมค่าหรือเสียหายไปแล้ว และเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานไม่ได้มีกฎหมายบัญญัติอำนาจหน้าที่ในการตรวจสถานที่เกิดเหตุได้เอง เป็นอำนาจของพนักงานสอบสวนเพียงอย่างเดียว ดังนั้น การสอบสวนคดีจราจรของพนักงานสอบสวนที่ต้องการความรวดเร็ว ไม่ชักช้า มีประสิทธิภาพและยุติธรรมตามเจตนารมณ์ของกฎหมายเป็นอย่างดี โดยให้มีข้อบกพร่องและปัญหาเกิดขึ้นน้อยที่สุดแล้วนั้น สมควรที่จะต้องแก้ไขเพิ่มเติมระเบียบและคำสั่งสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่เกี่ยวกับการสอบสวนคดีจราจรที่พิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นอุปสรรคในการปฏิบัติงานของพนักงานสอบสวนให้ลดลงหรือหมดไป และเพื่อเพิ่มอำนาจหน้าที่ให้กับเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน เนื่องจากพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจที่จำเป็นต้องปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบหรือคำสั่งอย่างเคร่งครัด ตามหน้าที่ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พิมลพัชร ประเสริฐกิตติศิริ (2559) ได้ศึกษาข้อจำกัดทางกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจสถานที่เกิดเหตุทางอาญา พบว่าในทางปฏิบัติพนักงานสอบสวนไม่ค่อยร้องขอให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานมาตรวจสถานที่เกิดเหตุ จึงทำให้การเก็บรวบรวมพยานหลักฐานไม่ถูกต้องสมบูรณ์ตามกฎหมาย ควรบัญญัติให้อำนาจหน้าที่แก่เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานในการตรวจสถานที่เกิดเหตุ เพื่อให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานซึ่งเป็นผู้มีความรู้ความเชี่ยวชาญและประสบการณ์ได้ทำการตรวจสถานที่เกิดเหตุได้อย่างเต็มที่(พิมลพัชร ประเสริฐกิตติศิริ, 2559) และสอดคล้องกับงานวิจัยของ พาณิกภัค ภักพงค์สิริ (2564) ได้ศึกษามาตรการทางกฎหมายในการรวบรวมพยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พบว่าตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาได้กำหนดให้อำนาจพนักงานสอบสวนไว้อย่างกว้าง ๆ ในการใช้ดุลพินิจในการรวบรวมพยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เข้ามาในสำนวน โดยไม่มีแนวทางการบังคับใช้กฎหมายอย่างชัดเจน ซึ่งอาจทำให้การรวบรวมพยานหลักฐานเข้ามาในสำนวนมีความบกพร่องหรือไม่ชอบธรรมได้ อีกทั้งกฎหมายมิได้มีการกำหนดขั้นตอนการตรวจสถานที่เกิดเหตุและวิธีการรักษาสถานที่เกิดเหตุไว้ มีเพียงระเบียบการตำรวจเกี่ยวกับคดีและคำสั่งสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจเพียงเท่านั้น มิได้เป็นกฎหมายที่มีผลบังคับใช้อย่างเคร่งครัด จึงควรมีการวางหลัก

กฎหมายโดยกำหนดบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เป็นกฎหมายลำดับหลักหรือกฎหมายลำดับรอง เพื่อให้
เกิดมาตรฐานและถูกต้องตามหลักสากล(พาดิณกค ภาคพงศ์สิริ, 2564)

4.3 ปัญหาการออกรายงานตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ

เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานเมื่อออกตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุแล้ว ต้องออกรายงานการ
ตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุให้กับพนักงานสอบสวนเพื่อใช้ประกอบสำนวนการสอบสวนคดี ซึ่งต้องใช้เวลา
และความละเอียดรอบคอบในการทำรายงานให้ครบถ้วนสมบูรณ์และถูกต้อง ประกอบกับภาระงานที่
มาก เมื่อเปรียบเทียบกับอัตรากำลัง ทำให้บางที่ที่ต้องใช้เวลานานในการออกรายงาน ขณะเดียวกัน
พนักงานสอบสวนก็มีระยะเวลาในการทำสำนวนคดีที่จำกัดไว้โดยกฎหมายและมีภาระงานที่มาก
เช่นเดียวกัน การที่ต้องรอรายงานการตรวจที่เกิดเหตุเป็นเวลานาน ทำให้เกิดความล่าช้าในการทำ
สำนวนและอาจจะต้องเร่งทำสำนวนโดยขาดการพิจารณาพยานหลักฐานและทำให้การอย่างละเอียด
รอบคอบ ทำให้ข้อเท็จจริงในสำนวนคดีเกิดการคาดเคลื่อนได้

ตอนที่ 2 อภิปรายผลการศึกษาแนวทางในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดี อุบัติเหตุจราจร

แนวทางในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร สามารถ
กำหนดได้ทั้งสิ้น 6 แนวทาง (1) การเพิ่มบุคลากร (2) การเพิ่มความรู้ทางนิติวิทยาศาสตร์ (3) การเพิ่ม
งบประมาณ (4) การเพิ่มความร่วมมือ (5) การพัฒนาเทคโนโลยี (6) การปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้อง
ได้แก่

1) การเพิ่มบุคลากร

การเพิ่มอัตรากำลังและสรรหาบุคลากรเพิ่มเติม ทั้งพนักงานสอบสวน และเจ้าหน้าที่
พิสูจน์หลักฐานด้านการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ เพื่อให้เพียงพอกับบทบาทหน้าที่และปริมาณงาน
เนื่องจากอัตรากำลังพลในปัจจุบันไม่เพียงพอต่อปริมาณงานที่เพิ่มขึ้น การขยายอัตรากำลังพลจึงเป็น
สิ่งจำเป็น นอกจากนี้ในส่วนของเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานการจ้างบุคลากรภายนอกมาช่วยเสริมใน
ตำแหน่งผู้ช่วยผู้ตรวจพิสูจน์ ก็เป็นอีกทางเลือกที่น่าสนใจ ซึ่งจะช่วยให้การดำเนินงานเป็นไปตาม
หลักการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และในส่วนของพนักงานสอบสวนเอง
เป็นตำแหน่งหน้าที่ที่มีสถานะการทำงานค่อนข้างตึงเครียดและมีความเสี่ยงที่จะเกิดความผิดพลาดในการ
ทำงานสูง เส้นทางการเจริญเติบโตในหน้าที่การงานมีค่อนข้างจำกัด ทำให้มีผู้สมัครใจมาดำรงตำแหน่ง
พนักงานสอบสวนค่อนข้างน้อย แม้ปัจจุบันตาม พระราชบัญญัติตำรวจแห่งชาติ พ.ศ.2565 จะ
กำหนดให้สายงานสอบสวน เป็นส่วนจำเป็นส่วนหนึ่งในการเจริญเติบโต โดยกำหนดเป็นคุณสมบัติใน
การเลื่อนตำแหน่งสูงขึ้นว่า การจะเลื่อนขึ้นไปดำรงตำแหน่งที่สูงขึ้นในสายงานสอบสวน หรือจะไป

ดำรงตำแหน่งหัวหน้าสถานีตำรวจได้ ต้องผ่านการดำรงตำแหน่งพนักงานสอบสวนตามระยะเวลาที่กำหนด และสายงานสอบสวนสามารถย้ายไปดำรงตำแหน่งในสายงานสืบสวนและป้องกันปราบปรามได้ ถือเป็นกลุ่มสายงานที่เกื้อกูลกันแต่ก็เป็นแค่เพียงตัวเลือกที่เจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่ในปัจจุบันเก็บไว้เป็นตัวเลือกสำรองที่จะเลือกเมื่อจำเป็นเท่านั้น ทำให้ยังมีผู้สมัครใจมาดำรงตำแหน่งพนักงานสอบสวนยังมีน้อยเมื่อเทียบกับอัตรากำลังพลที่กำหนดไว้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ฉันทนา วิทยนิพัทธ์พงษ์ (2565) ได้ศึกษาสมรรถนะในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน สังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 7 พบว่าพนักงานสอบสวน มีแนวปฏิบัติในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุแต่ไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากภาระงานมากและการขาดแคลนพนักงานสอบสวน และได้เสนอแนะแนวทางให้มีการกำหนดเส้นทางวิชาชีพที่เหมาะสมและชัดเจน เพื่อความก้าวหน้าในวิชาชีพของพนักงานสอบสวน(ฉันทนา วิทยนิพัทธ์พงษ์, 2565)

2) การอบรมเพิ่มความรู้ทางนิติวิทยาศาสตร์

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าการอบรมเพิ่มความรู้ทางนิติวิทยาศาสตร์ สามารถทำได้ผ่าน 4 แนวทาง

2.1) อบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุอย่างต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งทฤษฎีและภาคปฏิบัติของการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก รวมถึงการฝึกอบรมเกี่ยวกับเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจ สถานที่เกิดเหตุ เพื่อเป็นการทบทวนความรู้เก่า และเพิ่มความรู้ใหม่ในส่วนขอเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่มีการพัฒนากันมาอย่างต่อเนื่อง

2.2) อบรมให้ความรู้แก่พนักงานสอบสวนเกี่ยวกับหลักการและวิธีการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุตามหลักการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก การบันทึกร่องรอย และการเก็บวัตถุพยานประเภทต่างๆ เนื่องจากพนักงานสอบสวนเป็นผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุตามกฎหมาย จึงต้องมีความรอบรู้ในการหลักการที่ต้องตามหลักสากล เพื่อความถูกต้องสมบูรณ์ของพยานหลักฐานในสำนวนคดี

2.3) อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้กับเจ้าหน้าที่สายตรวจในพื้นที่ ซึ่งต้องเข้าถึงสถานที่เกิดเหตุก่อนพนักงานสอบสวน และเพื่อทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ที่เดินทางสัญจรผ่านสถานที่เกิดเหตุ เพื่อให้ประชาชนเข้าใจและไม่ทำให้วัตถุพยาน หรือร่องรอยต่างๆ ถูกทำลายหรือเสียหายได้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของภาชินี เดชรัตนสุวรรณ (2558) ได้ศึกษาความเข้าใจในด้านการป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจสถานีตำรวจภูธรจังหวัดกาญจนบุรี พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจส่วนใหญ่ไม่เคยเข้าร่วมสัมมนาและฝึกอบรมความรู้เกี่ยวกับงานด้านนิติเวชหรือด้านการป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุ ควรจะเผยแพร่ความรู้ด้านการป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุแก่เจ้าหน้าที่สายตรวจอย่างสม่ำเสมอและทั่วถึง(ภาชินี เดชรัตนสุวรรณ, 2558)

2.4) อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการทางนิติวิทยาศาสตร์แก่ช่างผู้ชำนาญการในพื้นที่ของสถานีตำรวจ ในกรณีที่พนักงานสอบสวนไม่สามารถขอให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานมาดำเนินการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุและเปรียบเทียบร่องรอยการเสียหายได้ พนักงานสอบสวนสามารถให้ช่างผู้ชำนาญการเป็นผู้ตรวจเปรียบเทียบร่องรอยการเสียหายและเป็นพยานในสำนวนคดีในฐานะพยานผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับการเชื่อถือได้ ซึ่งผู้ที่จะมาเป็นพยานผู้เชี่ยวชาญที่น่าเชื่อถือก็ควรที่จะมีความรู้ด้านนิติวิทยาศาสตร์ เช่นเดียวกัน

ผลการศึกษาเน้นย้ำถึงความสำคัญของการพัฒนาหลักสูตรการอบรมบุคลากรการจับอบรมทบทวนความรู้และทักษะที่จำเป็นในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุอย่างสม่ำเสมอ ทั้งภาคทฤษฎีและภาคปฏิบัติ จะช่วยให้บุคลากรมีความรู้ความเข้าใจในงานที่ทำมากขึ้น

3) การเพิ่มงบประมาณ

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าการเพิ่มงบประมาณในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร สามารถทำได้ผ่าน 3 แนวทาง ได้แก่

3.1) เพิ่มงบประมาณสำหรับการปฏิบัติงาน เช่น งบประมาณในการจัดซื้อจัดจ้างวัสดุอุปกรณ์ที่จำเป็นต่อการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ งบประมาณสำหรับจัดซื้อยานพาหนะและค่าน้ำมันในการเดินทาง ฯลฯ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ การจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอจะช่วยให้สามารถจัดซื้อวัสดุเหล่านี้ได้อย่างครบถ้วน นอกจากนี้ การรายงานปัญหาการขาดแคลนวัสดุสิ้นเปลืองให้กับหน่วยเหนือรับทราบอย่างต่อเนื่อง จะช่วยให้สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างทันทั่วถึง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยฉันทนา วิทยนิพัทธ์พงษ์ (2565) ได้ศึกษาสมรรถนะในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน สังกัดกองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 7 พบว่าพนักงานสอบสวนรวมทั้งยังขาดแคลนวัสดุ อุปกรณ์และเครื่องมือที่เหมาะสมในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ(ฉันทนา วิทยนิพัทธ์พงษ์, 2565)

3.2) พิจารณาจ่ายเบี้ยเลี้ยงหรือค่าตอบแทนพิเศษเพิ่มเติม เนื่องจากค่าครองชีพที่สูงขึ้นและความเสี่ยงในการปฏิบัติงาน การเพิ่มงบประมาณสำหรับสวัสดิการจึงเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อให้บุคลากรได้รับการดูแลที่เหมาะสม รวมถึงการพิจารณาค่าตอบแทนเพิ่มเติม เช่น ค่าออกรายงานการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุให้กับเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุ เพื่อเป็นขวัญกำลังใจและแรงจูงใจในการทำงาน

3.3) แสวงหางบประมาณเพิ่มเติมโดยแสวงหาทุนสนับสนุนจากภาคเอกชนหรือองค์กรต่างๆ การขอการสนับสนุนจากหน่วยงานในพื้นที่หรือภาคประชาชน การประสานความร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่น หรือเปิดรับการสนับสนุนจากภาคประชาชน บริษัท ห้างร้าน หรือประชาชนทั่วไป จะช่วยลดภาระงบประมาณของหน่วยงาน และยังเป็นการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคประชาชนในการแก้ไขปัญหาอีกด้วย

ผลการศึกษานี้เน้นย้ำถึงความสำคัญของการจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอและเหมาะสมในทุกด้าน เพื่อให้การได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ หากสามารถดำเนินการตามแนวทางที่เสนอได้ ก็จะช่วยยกระดับการทำงานของหน่วยงานและนำไปสู่การแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

4) การเพิ่มความร่วมมือ

ร่วมกันสร้างข้อตกลงร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานและพนักงานสอบสวน ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน โดยเฉพาะในเรื่องการตรวจสถานที่เกิดเหตุ เป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง การจัดประชุมร่วมกันและการฝึกอบรมร่วมกันจะช่วยให้ทุกฝ่ายมีความเข้าใจตรงกันและปฏิบัติตามขั้นตอนที่ถูกต้อง นอกจากนี้ การจัดทำมาตรการและขั้นตอนการปฏิบัติ รวมถึงกำหนดเวลาการออกรายงานการตรวจสถานที่เกิดเหตุที่ชัดเจนจะช่วยให้การทำงานเป็นระบบและมีประสิทธิภาพมากขึ้น

5) การพัฒนาเทคโนโลยี

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าการพัฒนาเทคโนโลยีในการติดต่อประสานงานและติดตามผลการออกรายงานการตรวจสถานที่เกิดเหตุ เพื่อให้พนักงานสอบสวนสามารถติดตามความคืบหน้าของการออกรายงานการตรวจสถานที่เกิดเหตุ ตรวจสอบเปรียบเทียบร่องรอย และตรวจพิสูจน์พยานหลักฐาน โดยไม่ต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานโดยตรง เพื่อให้พนักงานสอบสวนสามารถวางแผนในการทำสำนวนการสอบสวนที่มีกำหนดเวลาโดยกฎหมายได้ หากมีระบบติดตามที่สามารถตรวจสอบได้ตลอดเวลาว่าผลการตรวจพิสูจน์มีความคืบหน้าอย่างไร ถึงขั้นตอนไหน ต้องใช้ระยะเวลาอีกเท่าไร ซึ่งจะสามารถลดความขัดแย้ง และเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานร่วมกัน

6) ปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้อง

ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าการปรับปรุงระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสถานที่เกิดเหตุให้เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานมีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบในการตรวจสถานที่เกิดเหตุทุกคดี มิใช่แค่บางคดีที่พนักงานสอบสวนร้องขอเท่านั้น ระเบียบในการตรวจคดีจราจร ตามระเบียบตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะที่ 2 การสืบสวน บทที่ 2 การสืบสวนและตรวจสถานที่เกิดเหตุในปัจจุบันมีข้อจำกัดในการเรียกสำนักงานพิสูจน์หลักฐานตำรวจเข้าร่วมตรวจสถานที่เกิดเหตุคดีจราจร โดยระบุให้เรียกเฉพาะกรณีที่มีปัญหาเท่านั้น แต่ในทางปฏิบัติอาจมีกรณีอื่นๆ ที่จำเป็นต้องเรียกพิสูจน์หลักฐาน เช่น กรณีที่พนักงานสอบสวนพบว่ามิได้รับบาดเจ็บสาหัส การทบทวนและปรับปรุงระเบียบให้ครอบคลุมสถานการณ์ต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ จะช่วยให้การปฏิบัติงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับความเป็นจริงมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลดีต่อกระบวนการสืบสวนสอบสวนคดีจราจร

5.3 ข้อเสนอแนะ

1) ข้อเสนอแนะสำหรับการนำผลการวิจัยไปใช้

จากข้อค้นพบในงานวิจัย ผู้วิจัยขอเสนอแนะการนำผลการวิจัยไปใช้ในการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร ดังนี้

(1) สำนักงานตำรวจแห่งชาติควรพิจารณาเพิ่มอัตรากำลังพล ทั้งพนักงานสอบสวนและเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานให้เพียงพอต่อความต้องการ โดยเปรียบเทียบตามปริมาณงานที่มีกับหลักการทำงานให้ได้ครบถ้วนสมบูรณ์และถูกต้องตามหลักมาตรฐานสากล

(2) ควรจัดให้มีการอบรมความรู้ทางด้านนิติวิทยาศาสตร์ โดยเฉพาะหลักสูตรการสืบสวนสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

2.1 อบรมให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่ตรวจสถานที่เกิดเหตุอย่างต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งทฤษฎีและภาคปฏิบัติของการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก รวมถึงการฝึกอบรมเกี่ยวกับเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการตรวจ สถานที่เกิดเหตุ

2.2 อบรมให้ความรู้แก่พนักงานสอบสวนเกี่ยวกับหลักการและวิธีการตรวจสถานที่เกิดเหตุตามหลักการ สืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก การบันทึกร่องรอย และการเก็บวัตถุพยานประเภทต่างๆ

2.3 อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับการรักษาสถานที่เกิดเหตุให้กับเจ้าหน้าที่สายตรวจในพื้นที่ เพื่อที่จะสามารถรักษาสถานที่เกิดเหตุได้ถูกต้องตามหลักมาตรฐานสากล และเพื่อทำความเข้าใจกับประชาชนที่อยู่ในพื้นที่และที่สัญจรผ่านสถานที่เกิดเหตุ

2.4 อบรมให้ความรู้เกี่ยวกับกระบวนการทางนิติวิทยาศาสตร์ ให้กับ ช่างผู้ชำนาญการในพื้นที่ของสถานีตำรวจ เพื่อเป็นตัวเลือกพยานผู้เชี่ยวชาญที่น่าเชื่อถือให้กับพนักงานสอบสวนในกรณีที่มีความจำเป็นไม่สามารถรอเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานมาทำการตรวจเปรียบเทียบร่องรอยได้

(3) ควรจัดสรรหรือสรรหางบประมาณเพิ่มเติมจากเอกชนมาสนับสนุนการปฏิบัติงาน เพื่อให้เพียงพอต่อการจัดซื้อวัสดุอุปกรณ์ เครื่องใช้และเครื่องมือต่างๆ ที่ใช้ในการปฏิบัติงาน รวมถึงยานพาหนะและค่าน้ำมันในการเดินทางไปปฏิบัติงานด้วย

(4) ควรพิจารณาจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมในส่วนของ เบี้ยเลี้ยงหรือค่าออกรายงานผลการตรวจให้กับเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน เพื่อเป็นแรงจูงใจและขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงาน

(5) ควรมีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีในการติดตามความคืบหน้าของผลการตรวจ ระหว่างพนักงานสอบสวนกับเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน

(6) ควรมีการปรับปรุงระเบียบตำรวจเกี่ยวกับคดี ลักษณะที่ 2 การสืบสวน บทที่ 2 การสืบสวนและตรวจสถานที่เกิดเหตุ ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ให้พนักงานสอบสวนสามารถแจ้งเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐานเข้าร่วมตรวจสถานที่เกิดเหตุในคดีอุบัติเหตุจราจรได้ทุกคดี ไม่ใช่เฉพาะแค่คดีที่เป็นปัญหา

2) ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งถัดไป

(1) ด้านขอบเขตผู้ให้ข้อมูลสำคัญและประเด็นที่ศึกษา งานวิจัยนี้ผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ พนักงานสอบสวน เจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน พนักงานอัยการ มุ่งเน้นแค่สภาพปัญหาและแนวทางการรวบรวมพยานหลักฐานคดีอุบัติเหตุจราจรในชั้นสอบสวน โดยไม่ได้พิจารณาถึงประเด็นการนำเสนอพยานหลักฐานในชั้นการพิจารณาคดี ดังนั้นงานวิจัยครั้งถัดไปควรศึกษาประเด็นการพิจารณาคดี โดยอาจขยายขอบเขตผู้ให้ข้อมูลสำคัญไปถึง ผู้พิพากษาและทนายความ ด้วย

(2) ด้านระเบียบวิธีวิจัย การวิจัยครั้งนี้ใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ ดังนั้นในงานวิจัยครั้งถัดไปควรมีการวิจัยเชิงปริมาณเพื่อหาตัวแปรที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพการตรวจสถานที่เกิดเหตุ



รายการอ้างอิง

- Arsenio Nataniel Macamo. (2018). การพัฒนาการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุในเมืองมาปูโต ประเทศ โมซัมบิก. วารสารสหศาสตร์, 18(2), 238-256.
- Mohammad Shakil. (2022). *Barriers in crime scene investigation: A study on the inefficiency & procrastination in solving criminal cases*
- เรวดี ไกรฤกษ์. (2561). แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในชั้นสอบสวนเพื่อการ ดำเนินคดีในความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกาย มหาวิทยาลัยศิลปากร]. <http://ithesis-ir.su.ac.th/dspace/bitstream/123456789/1955/1/60312305.pdf>
- เสวก มณีกุต. (2552). ปัญหาทางกฎหมายในการใช้ดุลยพินิจของพนักงานสอบสวนเกี่ยวกับการรวบรวม พยานวัตถุ พยานผู้เชี่ยวชาญและหลักนิติวิทยาศาสตร์ : ศึกษากรณีคดีจราจรทางบก มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต].
- เอกลักษณ์ กาญจนเพ็ญ, ประเมศวร์ เหลือเทพ, & พิชัย ชานีรณานนท์. (2555). การสืบสวนสาเหตุการ เกิดอุบัติเหตุจราจรากรถโดยสารสาธารณะ : กรณีศึกษาภาคใต้. สมาคมวิจัยการขนส่งแห่ง เอเชีย.
- กนกวรรณ บุญยงค์. (2561). แนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันการก่อการร้ายด้านการบินของ ประเทศไทย. นเรศวรวิจัย, 14.
- กระทรวงคมนาคม. (2567, 20 สิงหาคม). ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุ ปี 2564-2566. ระบบรายงานข้อมูล อุบัติเหตุของกระทรวงคมนาคม (TRAMS). <https://trams.mot.go.th/>
- ฉันทนา วัฒนพิรุฬพงษ์. (2565). สมรรถนะในการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุของพนักงานสอบสวน สังกัด กองบัญชาการตำรวจภูธรภาค 7 มหาวิทยาลัยศิลปากร]. <http://ithesis-ir.su.ac.th/dspace/bitstream/123456789/4143/1/57312902.pdf>
- ดาราวิไล เชื้อเจ็ดองค์. (2555). การพัฒนางานด้านการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจในเขต พื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา].
- ถวิล จันทร์ชนะ. (2550). หลักการจัดการสมัยใหม่ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร].
- ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา, (2562).
<https://jla.coj.go.th/th/content/category/detail/id/8/cid/115/iid/121396>
- ประมวลกฎหมายอาญา, (2562).
<https://jla.coj.go.th/th/content/category/detail/id/8/cid/113/iid/121230>

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522, (2565). chrome-

extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.royalthaipolice.go.th/downloads/laws/laws_03.pdf

พาณิชย์ ภัคพงศ์ศิริ. (2564). มาตรการทางกฎหมายในการรวบรวมพยานหลักฐานทางวิทยาศาสตร์ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มหาวิทยาลัยศรีปทุม].

พิมลพัชร ประเสริฐกิตติศิริ. (2559). ข้อจำกัดทางกฎหมายเกี่ยวกับการตรวจสถานที่เกิดเหตุทางอาญา = *Legal limitati*

ons concerning crime scene investigation / พิมลพัชร ประเสริฐกิตติศิริ. เชียงใหม่ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2559.

ภาชินี เดชรัตน์สุวรรณ. (2558). การศึกษาความเข้าใจในด้านการป้องกันรักษาสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจ สถานีตำรวจภูธรจังหวัดกาญจนบุรี [โรงเรียนนายร้อยตำรวจ].

ภูวนัย ไชยวรรณ, & พนกฤษณ คลังบุญครอง. (2558). การสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของประเทศไทย : กรณีอุบัติเหตุรถกระบะ. การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 20, 1-10.

ระบบสารสนเทศสถานีตำรวจ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2567). จำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก พ.ศ.2564-2566 หน่วยงานทั่วประเทศ (

วารินทร์ จันทร์ตัน. (2565). การบูรณาการหลักพุทธธรรมเพื่อพัฒนาการให้บริการสาธารณะ ขององค์การบริหารส่วนตำบลในจังหวัดสุพรรณบุรี มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย].

<https://e-thesis.mcu.ac.th/thesis/4676>

ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน(ThaiRSC). (2567, 20 สิงหาคม).

ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุทางถนน ปี 2564-2566. <https://www.thairsc.com/>

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2566). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2565.

https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/PDF/2566-11/RoadAccidentAna2565_final.pdf

สำนักสวัสดิภาพการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก, & กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน. (2560). รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการพัฒนาหลักสูตรการสืบสวนอุบัติเหตุเชิงลึกและการพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัย.



ภาคผนวก



แบบสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญกลุ่มพนักงานสอบสวน

การวิจัยเรื่อง แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวน

สอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

วัน/เดือน/ปีที่สัมภาษณ์:..... เวลาเริ่มต้น สิ้นสุด:..... รวม..... นาที

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์

1. ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ เพศ.....
2. อายุปี
3. ระดับการศึกษา.....สาขา
4. ระยะเวลาการรับราชการ ปี ตำแหน่งปัจจุบัน
5. ประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการสืบสวนสอบสวนปี

ตอนที่ 2 สภาพปัญหาที่พบจากการปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวกับพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร

ข้อคำถาม

1. ในการรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ ประกอบการสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรที่ผ่านมา ท่านเคยประสบปัญหาในประเด็นเหล่านี้หรือไม่ อย่างไร

- 1) ปัญหาด้านบุคลากร
 - 1.1) จำนวนกำลังพล
 - 1.2) ความรู้ทางด้านนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวน
- 2) ปัญหาด้านงบประมาณ
 - 2.1) งบประมาณในการปฏิบัติงาน
 - 2.2) งบประมาณสนับสนุนแรงจูงใจ
- 3) ปัญหาวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับปฏิบัติงานไม่เพียงพอ
- 4) ปัญหาด้านการจัดการ
 - 4.1) การจัดเวร

- 4.2) อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย
 - 4.3) การออกรายงานการตรวจสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน
 - 5) ด้านอื่น ๆ (ถ้ามี)
2. ปัญหาที่ท่านพบเกี่ยวกับการรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ข้างต้น ส่งผลกระทบต่อ การพิจารณาสำคดีของท่านมากน้อยเพียงใด
 3. ท่านคิดว่าปัจจัยใดบ้างที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทาง นิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด

ตอนที่ 3 แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร ข้อคำถาม

1. ท่านมีวิธีการในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ ประกอบการสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรในประเด็นเหล่านี้อย่างไร
 - 1) ปัญหาด้านบุคลากร
 - 1.1) จำนวนกำลังพล
 - 1.2) ความรู้ทางด้านนิติวิทยาศาสตร์ของพนักงานสอบสวน
 - 2) ปัญหาด้านงบประมาณ
 - 2.1) งบประมาณในการปฏิบัติงาน
 - 2.2) งบประมาณสนับสนุนแรงจูงใจ
 - 3) ปัญหาวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับปฏิบัติงานไม่เพียงพอ
 - 4) ปัญหาด้านการจัดการ
 - 4.1) การจัดเวร
 - 4.2) อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย
 - 4.3) การออกรายงานการตรวจสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน
 - 5) ด้านอื่น ๆ (ถ้ามี)
2. ท่านได้นำหลักการหรือวิธีการใดมาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาเหล่านี้

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

ข้อคำถาม

1. ท่านมีข้อเสนอแนะใดเพิ่มเติมนอกเหนือจากแนวทางการแก้ไขที่ท่านได้เสนอไว้แล้วหรือไม่



แบบสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญกลุ่มเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน

การวิจัยเรื่อง แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวน

สอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

วัน/เดือน/ปีที่สัมภาษณ์:.....เวลาเริ่มต้น:สิ้นสุด:.....รวม นาที

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์

1. ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์ เพศ.....
2. อายุ ปี
3. ระดับการศึกษา สาขา
4. ระยะเวลาการรับราชการ ปี ตำแหน่งปัจจุบัน
5. ประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการตรวจพิสูจน์หลักฐานในคดีอาญาปี

ตอนที่ 2 สภาพปัญหาที่พบจากการปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร

ข้อคำถาม

1. ในการรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ประกอบสำนวนการสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรที่ผ่านมา ท่านเคยประสบปัญหาในประเด็นเหล่านี้หรือไม่ อย่างไร

- 1) ปัญหาด้านบุคลากร
 - 1.1) จำนวนกำลังพล
 - 1.2) ความรู้ทางด้านนิติวิทยาศาสตร์ของเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน
- 2) ปัญหาด้านงบประมาณ
 - 2.1) งบประมาณในการปฏิบัติงาน
 - 2.2) งบประมาณสนับสนุนแรงจูงใจ
- 3) ปัญหาวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับปฏิบัติงานไม่เพียงพอ
- 4) ปัญหาด้านการจัดการ
 - 4.1) การจัดเวร
 - 4.2) อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย

- 4.3) การออกรายงานการตรวจสถานที่เกิดเหตุให้กับพนักงานสอบสวน
5)ด้านอื่น ๆ(ถ้ามี)

2. ปัญหาที่ท่านพบเกี่ยวกับการรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ข้างต้น ส่งผลกระทบต่อผลการตรวจพิสูจน์ทางห้องปฏิบัติการโดยผู้เชี่ยวชาญมากน้อยเพียงใด
3. ท่านคิดว่าปัจจัยใดที่เป็นปัญหาและอุปสรรคต่อการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจรมากที่สุด

ตอนที่ 3 แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร

ข้อคำถาม

- 1) ท่านมีวิธีการในการแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ประกอบสำนวนการสอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจรในประเด็นเหล่านี้อย่างไร

- 1) ปัญหาด้านบุคลากร
- 1.1) จำนวนกำลังพล
- 1.2) ความรู้ทางด้านนิติวิทยาศาสตร์ของเจ้าหน้าที่พิสูจน์หลักฐาน
- 2) ปัญหาด้านงบประมาณ
- 2.1) งบประมาณในการปฏิบัติงาน
- 2.2) งบประมาณสนับสนุนแรงจูงใจ
- 3) ปัญหาวัสดุอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับปฏิบัติงานไม่เพียงพอ
- 4) ปัญหาด้านการจัดการ
- 4.1) การจัดเวร
- 4.2) อำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย
- 4.3) การออกรายงานการตรวจสถานที่เกิดเหตุให้กับพนักงานสอบสวน
- 5)ด้านอื่น ๆ(ถ้ามี)

- 2) ท่านได้นำหลักการหรือวิธีการใดมาใช้เป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาเหล่านั้น

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

ข้อคำถาม

- 1) ท่านมีข้อเสนอแนะใดเพิ่มเติมนอกเหนือจากแนวทางการแก้ไขที่ท่านได้เสนอไว้แล้วหรือไม่



แบบสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลสำคัญกลุ่มพนักงานอัยการ

การวิจัยเรื่อง แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ในการสืบสวน

สอบสวนคดีอุบัติเหตุจราจร

วัน/เดือน/ปีที่สัมภาษณ์:.....เวลาเริ่มต้น:.....สิ้นสุด:.....รวม นาที

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้สัมภาษณ์

1. ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์..... เพศ
2. อายุปี
3. ระดับการศึกษา สาขา.....
4. ระยะเวลาการรับราชการ ปี ตำแหน่งปัจจุบัน
5. ประสบการณ์ในการปฏิบัติงานด้านการดำเนินคดีอาญา ปี

ตอนที่ 2 สภาพปัญหาที่พบจากการปฏิบัติงานในส่วนที่เกี่ยวกับพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร

ข้อคำถาม

1. จากการที่ท่านปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องด้านคดีอาญา โดยเฉพาะการดำเนินคดีอุบัติเหตุจราจร ท่านเคยประสบปัญหาอะไรบ้างเกี่ยวกับพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ที่ปรากฏในสำนวนการสอบสวน
2. ปัญหาที่ท่านพบนั้นมีผลต่อการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานเพื่อมีคำสั่งทางคดีในคดีนั้น ๆ มากน้อยเพียงใด
3. ท่านคิดว่าปัจจัยใดที่ก่อให้เกิดปัญหาและอุปสรรคต่อการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในสำนวนการสอบสวน

ตอนที่ 3 แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในคดีอุบัติเหตุจราจร

ข้อคำถาม

1. ท่านได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาหรือข้อสงสัยในส่วนที่เกี่ยวกับพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ในสำนวนการสอบสวนของพนักงานสอบสวนที่ท่านตรวจพบอย่างไรบ้าง

2. เกี่ยวกับข้อสงสัยและความไม่ชัดเจนรัตกุมในที่มาของพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์ใน
สำนวนการสอบสวนฯ ดังกล่าว ท่านใช้แนวทางหรือวิธีการใดในการแก้ปัญหานั้น

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

ข้อคำถาม

1. ท่านมีข้อเสนอแนะใดเพิ่มเติมนอกเหนือจากแนวทางการแก้ไขที่ท่านได้เสนอไว้แล้วหรือไม่



ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	พันตำรวจตรี อธิรัตน์ สุริยะฉาย
วุฒิการศึกษา	พ.ศ.2554 ระดับมัธยมปลาย โรงเรียนเตรียมทหาร พ.ศ.2558 ปริญญาตรี รป.บ.(ตำรวจ) โรงเรียนนายร้อยตำรวจ พ.ศ.2561 ปริญญาตรี น.บ. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
ผลงานตีพิมพ์	ชื่อผลงาน : แนวทางการได้มาซึ่งพยานหลักฐานทางนิติวิทยาศาสตร์เพื่อใช้ ในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุจรวด ผู้เขียน : อธิรัตน์ สุริยะฉาย ชื่อวารสาร : การจัดประชุมวิชาการระดับชาติศรีโคตรบูรณศึกษา ครั้งที่ 4 มหาวิทยาลัยนครพนม ปีที่พิมพ์ : 2567

