

การติดตามผลการบังคับใช้กฎหมายเพื่อการกำหนดสถานที่หรือ
บริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มบนทางรถไฟ พ.ศ. 2558
Follow up the law enforcement of Alcohol Acts 2015:
alcohol drinking and selling on the trains and platforms

นวลตา อากาศัพพะกุล
รังสรรค์ อากาศัพพะกุล
ศิริรัตน์ โกศลวัฒน์
เยาวณี จรุงศักดิ์
วรรณาสุวรรณชาติ
นันทอนงค์ ไทยเจริญ

ได้รับทุนสนับสนุนโดย
ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)
ตุลาคม พ.ศ. 2560



คำนำ

การบังคับใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการรักษาความสงบสุขของสังคม เพื่อรักษาสีทึบและกำหนดหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้อง โดยทุกครั้งที่มีการตราเป็นกฎหมาย พระราชกำหนด หรือประกาศของทางราชการแล้ว ก็จะต้องมีการประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษา นั้นหมายความว่า ทุกคนที่เป็นประชาชนไทย หรือผู้ที่อาศัยในประเทศไทยทุกคน (รวมทั้งชาวต่างด้าว) เจ้าหน้าที่รัฐ และองค์กรที่เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติตามทั้งข้อกำหนด เงื่อนไข และบทลงโทษที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น ๆ แต่ก็พบว่า ภายหลังจากที่มีการออกประกาศในราชกิจจานุเบกษา กฎหมายฉบับนั้นก็ถูกละเลยโดยประชาชนและผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ ทั้งนี้พบว่า ปัญหาเหล่านั้นมีผลมาจาก “การบังคับใช้กฎหมาย” โดยประเด็นปัญหาคือ 1) ประชาชนไม่เข้าใจ ไม่สนใจ ละเลยต่อการปฏิบัติตามข้อบัญญัติในกฎหมายทั้ง ๆ ที่เป็นหน้าที่ของประชาชน 2) เจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่และอำนาจที่ได้รับ 3) ขาดการติดตามผลภายหลังจากที่มีการประกาศใช้กฎหมายฉบับนั้น ๆ

งานวิจัยนี้มุ่งเน้นถึงการติดตามผลของการบังคับใช้กฎหมายภายหลังจากการประกาศใช้ประกาศกฎหมายเพิ่มเติมตามประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 132 ตอนพิเศษ 39 ง หน้า 11 ว่าด้วย “กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางรถไฟ พ.ศ. 2558” ลงวันที่วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 ประกาศ ณ วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 ทั้งนี้เพราะมีผลกระทบต่อประชาชนที่ใช้บริการไม่ต่างจากการเดินทางโดยทางรถยนต์ โดยเพิ่มเติมจากที่บัญญัติไว้ใน พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ซึ่งถือได้ว่าเป็นกฎหมาย “ฉบับแม่” ที่บังคับใช้ในกรณีบน “ทาง” ซึ่งหมายถึง ถนน เป็นหลัก ส่วนประกาศฉบับดังกล่าวมีความแตกต่างในเรื่องการจัดการเมื่อเกิดมีปัญหาระหว่างทาง กล่าวคือ การเดินทางโดยรถไฟมีระยะเวลาในการเดินทางนาน การเดินทางบนรางหากเกิดเหตุระหว่างทางจะมีปัญหาในการจัดการมากกว่าการเดินทางโดยรถยนต์ รวมทั้งการช่วยเหลือต่าง ๆ เป็นไปได้ยากเพราะตลอดเส้นทางส่วนใหญ่อยู่นอกเมือง สองข้างทางเป็นป่าและทุ่งนา เมื่อมีเหตุฉุกเฉินจึงยากแก่การช่วยเหลือและการควบคุม

จากการศึกษาของนวลตาและคณะ (2557) ที่ดำเนินการศึกษาก่อนที่จะมีการออกประกาศ “กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางรถไฟ พ.ศ. 2558” พบว่า มีปัญหาเรื่องการจำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลา และบนขบวนรถไฟ มีผลทำให้เกิดการทะเลาะวิวาท การทำร้ายร่างกาย ช่มชืน และอุบัติเหตุตกรถไฟ โดยปัญหาดังกล่าวมีมานานก่อนการวิจัยนั้นแต่ยังไม่ได้รับการแก้ไข ซึ่งผู้โดยสารต้องระวังและดูแลตนเอง แต่ภายหลังจาก *คดีหมายเลขดำที่ อ.1407/2557 และคดีหมายเลขแดงที่ 1880/2557* การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงออกประกาศวันที่ 31 กรกฎาคม 2557 ให้เจ้าหน้าที่เข้มงวดในเรื่องการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และเมื่อประกาศ “กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางรถไฟ พ.ศ. 2558” ประกาศใช้นับตั้งแต่วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 เป็นต้นมา ก็ได้มีการติดตามว่า ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องประกอบด้วยประชาชนทั่วไป ประชาชนผู้ใช้บริการ ผู้อาศัยในประเทศไทย (รวมชาวต่างชาติ) การรถไฟแห่งประเทศไทย (ผู้ว่าการรถไฟ ในฐานะผู้อำนวยการ และเจ้าหน้าที่ระดับต่าง ๆ) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ในฐานะหน่วยงานกำกับดูแลการปฏิบัติงานของกองบังคับการตำรวจรถไฟ เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟ และประจำสถานีตำรวจสถานีรถไฟ) ได้เข้าใจบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบของตนเองมากขึ้นเพียงใด

การวิจัยนี้มีได้มุ่งหวังที่จะหาข้อตำหนิติติงใด ๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ของประชาชน เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง และผู้ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ แต่มุ่งหวังที่จะให้เกิดแรงกระตุ้นต่อความตระหนักของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ผู้ตีพิมพ์ ผู้จำหน่าย และเจ้าหน้าที่ของรัฐที่จะต้องทำหน้าที่รักษากฎหมายที่กระทำการโดยสุจริต และ คั่นหาช่องว่าง จุดด้อยของกฎหมายที่ผู้ตรากฎหมายอาจจะมองข้าม หรือ อาจเป็นเพราะผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายยังขาดความเข้าใจในการบังคับใช้กฎหมาย ส่วนองค์กรอิสระที่เกี่ยวข้อง มูลนิธิต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการ เห็นประเด็นจุดอ่อนที่สะท้อนจากงานวิจัยนี้ไปแก้ไขร่วมกัน เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพและ ประสิทธิภาพ รวมทั้ง ความปลอดภัยของผู้โดยสาร และประชาชนทั่วไป

การศึกษานี้ที่มวิจัยมีความเสี่ยงสูงมากเพราะเป็นการศึกษาที่อาจจะมผลกระทบต่อผลประโยชน์ของผู้ที่มี ส่วนได้ส่วนเสียบนขบวนรถไฟหรือสถานีรถไฟ โดยเฉพาะการเฝ้าสังเกตการณ์บนขบวนรถไฟและบริเวณสถานีรถไฟ แต่คณะผู้วิจัยก็สามารถเก็บข้อมูลต่าง ๆ เท่าที่สามารถจะเก็บได้ในสถานการณ์บนขบวนรถไฟและสถานีรถไฟใน ภาวะและช่วงเวลาต่าง ๆ

คณะผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า งานวิจัยฉบับนี้จะช่วยกระตุ้นจิตสำนึก ความตระหนักของผู้ที่เกี่ยวข้องทั้ง ภาครัฐ องค์กรเอกชน และประชาชนในการสร้างความปลอดภัยในการเดินทาง

หากมีข้อผิดพลาดประการใดคณะผู้วิจัยต้องขออภัย ทั้งนี้คณะผู้วิจัยมิได้มีเจตนาใด ๆ ที่จะทำให้ผู้ใดผู้หนึ่ง เกิดความเสียหาย

คณะผู้วิจัย

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยที่ศึกษาในพื้นที่ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทยและกองบังคับการตำรวจรถไฟ ซึ่งจะสำเร็จไม่ได้หากไม่ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานดังกล่าว ผู้วิจัยจึงขอขอบคุณผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ เจ้าหน้าที่การรถไฟ และพนักงานผู้เสียบียงทุกท่านที่ให้ความร่วมมือสละเวลาในการให้ข้อมูล ประชาชนที่สละเวลาในการตอบแบบสอบถาม ชาวต่างชาติที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม

ขอขอบคุณ คุณบัณฑิต เขาวนสวน เจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ช่วยประสานงานด้านข้อมูลต่าง ๆ

ขอขอบคุณ คุณชวະลีพร ภวภูตานนท์ เจ้าหน้าที่ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา ที่ช่วยประสานงานการวิจัยนี้
ขอขอบคุณผู้อำนวยการและเจ้าหน้าที่ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา ที่ให้การสนับสนุนการทำวิจัยนี้
และท้ายที่สุดนี้ ขอขอบคุณครอบครัว ของนักวิจัยและผู้ช่วยวิจัยทุกท่าน ที่ให้กำลังใจในการเก็บข้อมูลวิจัยในครั้งนี้

คณะผู้วิจัย

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อติดตามผลการบังคับใช้กฎหมายตามประกาศวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 “กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางรถไฟ พ.ศ. 2558” กลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย ผู้โดยสารชาวไทยจำนวน 554 ราย ผู้โดยสารชาวต่างชาติ 50 ราย เจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้อง 35 ราย โดยมีเส้นทางที่เริ่มต้นจาก สถานีรถไฟกรุงเทพฯ/ธนบุรี ปลายทางสถานีรถไฟเชียงใหม่ อุบลราชธานี หนองคาย หาดใหญ่/สุราษฎร์ธานี เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม แบบประเมินความรู้ แบบสังเกต และแบบสัมภาษณ์ ผลการศึกษาพบว่า ผู้โดยสารไทยมีสัดส่วนชายและหญิงใกล้เคียงกัน ร้อยละ 43.9 ของผู้โดยสารไทยดื่มสุรา โดยร้อยละ 44.0 ดื่มสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง ร้อยละ 82.5 ของผู้ดื่มเคยซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟและชานชาลา ร้อยละ 89.7 เคยซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ ด้านความเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลาและสถานีรถไฟ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 78.9 เห็นด้วยกับการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 72.9 เห็นด้วยกับการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ ร้อยละ 41.7 ยังเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟร้อยละ 33.7 พบว่ามีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ ด้านสติ๊กเกอร์และป้ายโฆษณา พบว่าร้อยละ 24.7 เห็นป้ายประกาศห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ร้อยละ 27.1 เห็นป้ายประกาศห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ

ด้านชาวต่างชาติ พบว่า 1 ใน 5 (10 ราย ใน 50 ราย) ยอมรับกฎหมายห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถและชานชาลาสถานี ชาวต่างชาติ 20/50 และ 31/50 ราย ไม่เห็นป้ายประกาศห้ามดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งบริเวณชานชาลาสถานีและบนขบวนรถ ตามลำดับ มีเพียง 1 รายที่เคยได้ยินประกาศแจ้งเตือนห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถและสถานีรถไฟ

ผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย เห็นด้วยกับการห้ามดื่มและห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพื้นที่รับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยมีผลกระทบทำให้ธุรกิจการท่องเที่ยวโดยรถไฟลดลง

พนักงานรักษารถ และเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ เห็นด้วยกับการห้ามจำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลาสถานีและบนขบวนรถไฟ ซึ่งส่งผลให้เหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ลดลง

รองผู้บังคับบัญชาการตำรวจรถไฟ เห็นด้วยกับประกาศ ฯ แต่ขอเขตอำนาจของตำรวจรถไฟมีจำกัดจึงไม่สามารถดำเนินการเอาผิดแก่ผู้ฝ่าฝืนได้

จากการรายงานเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่า มีอุบัติการณ์เกิดขึ้น 54 ครั้ง มีผู้บาดเจ็บ 41 ราย เสียชีวิต 11 ราย มีเพียง 2 ราย มีผู้เกี่ยวข้องอื่น ๆ 102 ราย ที่ระบุแน่ชัดว่าดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ รายงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ พบว่า มีอุบัติการณ์จากการดื่มสุรา 2 ราย

ด้านการสังเกตการณ์จาก 40 ขบวนรถ พบว่า การลักลอบจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทุกเส้นทาง และมีผู้ดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟทั้งสิ้น 177 ราย ดื่มบริเวณสถานี 81 ราย

บทสรุป ประชาชน และ เจ้าหน้าที่รัฐ เห็นด้วยกับประกาศ ฯ ฉบับวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 ซึ่งมีผลต่อการลดโอกาสในการเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ แต่การบังคับใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถและพนักงานรักษารถยังมีข้อจำกัด ไม่สอดคล้องกับที่ระบุไว้ในบทลงโทษของกฎหมายฉบับดังกล่าว ดังนั้นจึง

ต้องมีการทบทวนอำนาจในการจัดการของเจ้าหน้าที่ทั้งของการรถไฟแห่งประเทศไทยและเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

งานวิจัยฉบับนี้ เป็นงานวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อการประเมินผลการบังคับใช้กฎหมายที่ประกาศเพื่อการกำหนดพื้นที่ห้ามตั้งและจำหน่ายเครื่องตั้งแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลา และบนขบวนรถไฟ ทั้งนี้เพื่อปิดช่องว่างของ พระราชบัญญัติควบคุมแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ที่กำหนดพื้นที่ “ห้ามตั้งและจำหน่ายเครื่องตั้งแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พื้นที่สาธารณะ” ที่ไม่ได้รวมพื้นที่ที่เป็น “ราง” เอาไว้ด้วย จึงยังพบว่า ภายหลังจากการประกาศใช้ พรบ. ฉบับดังกล่าวก็ยังคงพบว่าการจำหน่ายเครื่องตั้งแอลกอฮอล์ และตั้งเครื่องตั้งแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลา สถานี และบนขบวนรถไฟ เป็นเหตุให้พบว่ามีปัญหาและเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์อย่างต่อเนื่อง มีการทะเลาะวิวาทที่มีความเกี่ยวข้องกับการตั้งเครื่องตั้งแอลกอฮอล์ ซึ่งในขณะนั้นไม่มีการแก้ไขมีเพียงแต่การรายงานที่ไม่ได้ถูกนำเสนอต่อสาธารณะชน

ต่อมาได้มีการทบทวนปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการตั้งและจำหน่ายเครื่องตั้งแอลกอฮอล์ภายหลังการเกิดคดีที่คดีหมายเลขดำที่ อ.1407/2557 และคดีหมายเลขแดงที่ 1880/2557 การรถไฟเริ่มมีประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง **ห้ามขายหรือบริโภคเครื่องตั้งแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟหรือในขบวนรถที่อยู่บนทางรถไฟ ลงวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2557** โดยให้อำนาจแก่พนักงานการรถไฟในการปรับผู้กระทำผิดคือ ตั้งและจำหน่ายเครื่องตั้งแอลกอฮอล์บริเวณสถานีและบนขบวนรถในอัตรา ค่าปรับ 500 บาท ซึ่งใน พรบ. ควบคุมเครื่องตั้งแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 ที่กำหนดโทษไว้ แต่ไม่ได้ให้อำนาจแก่พนักงานการรถไฟแต่อย่างใด ต่อมาได้มีประกาศในราชกิจจานุเบกษาเรื่อง **กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องตั้งแอลกอฮอล์บนทางรถไฟ พ.ศ. 2558** โดยการกำหนดบทลงโทษเป็นไปตาม พรบ. ควบคุมเครื่องตั้งแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

วัตถุประสงค์หลัก

เพื่อติดตามผลการบังคับใช้กฎหมาย ว่าด้วย สถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องตั้งบนทางรถไฟ ตามที่ประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษาลงวันที่ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 หน้า 11 เล่ม 132 ตอนพิเศษ 39 ง

วัตถุประสงค์รอง เพื่อศึกษา

- 1.ความคิดเห็นของประชาชนต่อผลของการประกาศใช้กฎหมาย
- 2.ความรู้ของประชาชนต่อผลของการประกาศใช้กฎหมาย
- 3.ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ต่อการปฏิบัติภายใต้การบังคับของกฎหมาย
- 4.ความรู้ของเจ้าหน้าที่ต่อการปฏิบัติภายใต้การบังคับของกฎหมาย
- 5.ความคิดเห็นของชาวต่างชาติต่อการห้ามจำหน่ายและบริโภคเครื่องตั้งแอลกอฮอล์บริเวณทางรถไฟ
- 6.ความเข้าใจของชาวต่างชาติต่อป้ายประกาศการห้ามจำหน่ายและบริโภคเครื่องตั้งแอลกอฮอล์บริเวณทางรถไฟและบนขบวนรถไฟ
- 7.อุบัติการณ์การลักลอบจำหน่ายเครื่องตั้งแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา
- 8.อุบัติการณ์การลักลอบตั้งเครื่องตั้งแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา
- 9.อุบัติการณ์การเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์อันเนื่องมาจากการลักลอบตั้งเครื่องตั้งแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา

10.เปรียบเทียบอุบัติเหตุการเกิดเหตุอันไม่พึงประสงค์(การตกจากขบวนรถไฟ การทะเลาะวิวาท) ระหว่างข้อมูลก่อนการประกาศใช้กฎหมายและหลังจากการประกาศใช้กฎหมาย

11.ความคิดเห็นเชิงนโยบายของผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อการประกาศใช้กฎหมายที่มีผลต่อการควบคุมการตีและจำหน่ายเครื่องตีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา

12.ความคิดเห็นเชิงนโยบายของผู้บังคับการตำรวจรถไฟต่อการประกาศใช้กฎหมายที่มีผลต่อการควบคุมการตีและจำหน่ายเครื่องตีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา

พื้นที่ศึกษา บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ ฯ - สถานีรถไฟธนบุรี สถานีรถไฟหาดใหญ่ สถานีรถไฟอุบลราชธานี สถานีรถไฟหนองคาย และสถานีรถไฟเชียงใหม่

กลุ่มเป้าหมาย 1. ผู้ใช้บริการรถไฟ 554 ราย

2. นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย ณ สถานีเป้าหมายสถานีละ 10 ราย รวม 50 ราย

2. เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟ เส้นทางละ 2 นาย รวมทั้งสิ้น 8 นาย

3. พนักงานขายของตู้เสบียง เส้นทางละ 2 คน รวม 8 คน

4. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟ และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานบริเวณสถานีรถไฟ เส้นทางละ 2 นาย รวมทั้งสิ้น 8 ราย

5. ผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มีบทบาทในการควบคุมนโยบาย 1 ราย

6. ผู้อำนวยการการเดินรถ 1 ราย ผู้อำนวยการการ 1 ราย

7. ผู้บังคับการตำรวจรถไฟนพวงศ์ 1 ราย

8. นายสถานี 6 สถานี ประกอบด้วย สถานีกรุงเทพฯ สถานีเชียงใหม่ สถานีอุบลราชธานี สถานีหนองคาย และสถานีธนบุรี รวม 6 นาย

9. สถานีรถไฟและชานชาลา ประกอบด้วย สถานีกรุงเทพฯ สถานีเชียงใหม่ สถานีอุบลราชธานี สถานีหนองคาย และสถานีธนบุรี

รูปแบบการศึกษา

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์/ตอบแบบสอบถาม สัมภาษณ์เจาะลึก และ การสังเกตพฤติกรรม

เครื่องมือ/แบบเก็บข้อมูล

1. แบบสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการรถไฟ

2. แบบสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ : แบ่งเป็น 3 ระดับคือ

-พนักงานรักษารถ จำนวน 8 ราย

-พนักงานขายตู้เสบียง จำนวน 8 ราย รวม 20 ราย

-ผู้บริหาร

-ระดับต้น 6 นาย ดังนี้ สถานี ธนบุรี เชียงใหม่ อุบลราชธานี กรุงเทพฯ หนองคาย
หาดใหญ่

-ระดับกลาง ผู้อำนวยการการเดินรถ และผู้อำนวยการการโดยสาร 2 ราย

-ระดับสูง ผู้ว่าการการ รถไฟ 1 ราย

3.แบบสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ

- :
- เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟ 8 นาย
 - ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ 1 นาย

4.แบบสังเกตพฤติกรรมผู้โดยสารบนขบวนรถไฟ ปรับมาจากแบบสังเกตของนวลตาและคณะ (2557)

5.บันทึกรายงานเหตุการณ์บนขบวนรถไฟของพนักงานรักษารถและเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟตั้งแต่ เดือน กุมภาพันธ์ 2558 – เดือนพฤษภาคม 2559

การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

คณะผู้วิจัยสร้างแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ที่คู่ขนานไปกับแบบสอบถามของ นวลตา และ คณะ (2557) เพื่อเปรียบเทียบเหตุการณ์ก่อนและหลังการประกาศกำหนดพื้นที่ห้ามดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 แบบเก็บข้อมูลได้รับการทดสอบความแม่นยำตรงและความน่าเชื่อถือได้ ก่อนนำไปใช้ดังนี้

แบบสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการรถไฟ แบบเก็บข้อมูลฉบับนี้เป็นแบบสัมภาษณ์ ประกอบด้วยคำถามปลายเปิด และปลายปิด ด้านข้อมูลส่วนตัว(เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ การมาใช้บริการ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์) จำนวน 33 ข้อ และแบบประเมินความรู้เกี่ยวกับ พรบ . ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และ ฉบับปรับปรุงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 จำนวน 20 ข้อ โดยมีการเลือกคำตอบในแต่ละข้อมี 3 คำตอบ คือ ผิด ไม่แน่ใจ และ ถูก โดยกลุ่มที่ตอบไม่แน่ใจจะรวมอยู่ในกลุ่มผิดในภายหลัง

แบบสัมภาษณ์ดังกล่าวได้รับการทดสอบความตรงโดยทีมวิจัย และ ทดสอบความน่าเชื่อถือโดยนำไป ทดสอบกับประชาชนที่มาใช้บริการที่สถานีรถไฟธนบุรี จำนวน 30 ราย ที่มีคุณสมบัติเช่นเดียวกับกลุ่มเป้าหมาย คือ อายุ 18-60 ปี ยินดีให้ความร่วมมือ จากนั้นนำมาวิเคราะห์ความยากง่ายโดย การทดสอบ test – retest มีค่าอำนาจ จำแนก = 0.79

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1.โดยการสัมภาษณ์และ/หรือ แจกแบบสอบถามให้กลุ่มตัวอย่างตอบเองในกรณีทีกลุ่มตัวอย่างต้องการตอบเอง แต่ผู้เก็บข้อมูลจะต้องตรวจสอบความครบถ้วนของการตอบด้วย โดยใช้เวลาในการสัมภาษณ์/ตอบแบบสอบถามไม่เกิน 30 นาที (รวมการแนะนำโครงการวิจัย ฯ ด้วย)

2.การสังเกต บริเวณ สถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟ จำนวน 40 เที่ยว โดยเก็บข้อมูลเส้นทางละ 10 เที่ยว(ไปและกลับ) ใน 5 ช่วงเวลา คือ สงกรานต์ ปีใหม่ สารทไทย (งานเดือน 10) ช่วงเวลาปกติ ช่วงวันหยุดราชการโดยสังเกตบนขบวนรถไฟชั้นสองและชั้นสาม(ขบวนรถไฟฟรีมีเฉพาะชั้นสาม)ในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาล

ช่วงเวลาที่ใช้ในการเก็บข้อมูล ประกอบด้วย (40 เที่ยว) จำแนกได้ดังนี้

1. ระหว่างวันที่ 10-13 เมษายน 2559 8 เที่ยว (ไป-กลับ)
- 2.ระหว่างเดือนกันยายน และตุลาคม (สารทไทย และ งานเดือนสิบ) 8 เที่ยว (ไป-กลับ)
- 3.ปีใหม่ ระหว่างวันที่ 23 ธันวาคม 2559 – 5 มกราคม 2560 รวม 8 เที่ยว (ไป-กลับ)
- 4.ช่วงวันหยุดประจำสัปดาห์ เดินทางวันศุกร์กลับวันจันทร์ (ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่นิยมเดินทางในวันศุกร์เพื่อให้ถึงที่หมายเช้าวันเสาร์ และเดินทางกลับในเย็นวันอาทิตย์เพื่อมาทำงานในวันจันทร์ รวม 8 เที่ยว

5.ช่วงเวลาปกติ เป็นการเดินทางในวันกลางสัปดาห์ ของวันราชการ คือ วันพุธ รวม 8 เที่ยว

3. สัมภาษณ์เจาะลึกผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้บังคับการตำรวจรถไฟ และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง โดยใช้เวลาในการสัมภาษณ์ ทยอยละ 1-1.30 ชั่วโมง

4.บันทึกรายงานเหตุการณ์บนขบวนรถไฟของพนักงานรักษารถและเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟตั้งแต่ กุมภาพันธ์ 2558 - พฤษภาคม 2559

5.ในการพิทักษ์สิทธิ์ของผู้เข้าร่วมโครงการ ผู้วิจัยจะแนะนำโครงการ และขอความร่วมมือ โดยไม่ถามชื่อ ที่อยู่หรือหมายเลขโทรศัพท์ใด ๆ จากผู้เข้าร่วมโครงการ

สรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

1.กลุ่มตัวอย่างมีทั้งเพศชายและหญิงในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ 49:51 มีระดับการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และประกอบอาชีพรับจ้างมากที่สุด ส่วนใหญ่เดินทางมากกว่า 4 ครั้งต่อเดือน (ร้อยละ 48.7) เหตุผลในการเลือกใช้บริการคือ ราคาถูก (ร้อยละ 49.5) พบว่า ร้อยละ 56.1 ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ส่วนอีกร้อยละ 43.9 เป็นกลุ่มที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยร้อยละ 44.0 ดื่มสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง ร้อยละ 18.5 ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทุกวัน โดยเมื่อเฉลี่ยค่าใช้จ่ายในการซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เฉลี่ย 1620.16 บาท ต่อเดือน

2.ความคิดเห็นของประชาชนต่อผลของการประกาศใช้กฎหมาย ด้านความคิดเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 78.9 มีความเห็นที่ไม่ควรให้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟและชานชาลา และ ร้อยละ 72.9 ที่มีความเห็นที่ไม่ควรอนุญาตให้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ ส่วนในด้านบทลงโทษ พบว่า ประชาชน ร้อยละ 82.3 มีความเห็นว่าการลงโทษเช่นเดียวกับผู้ดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อื่น โดยเฉพาะในทางรถยนต์

3.ความรู้ของประชาชนต่อผลของการประกาศใช้กฎหมาย พบว่า ในรายละเอียดของกฎหมายที่เพิ่มขึ้นจาก พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ในส่วนที่เน้นเฉพาะการกำหนดพื้นที่ในเขตการรถไฟ ที่ประกอบด้วยชานชาลา อาคารสถานี และบนขบวนรถไฟ โดยผู้โดยสารที่เดินทางประจำจะทราบในเรื่องนี้ โดยได้รับข้อมูลข่าวสารจากป้ายประกาศ/สติ๊กเกอร์บริเวณสถานีรถไฟ ร้อยละ 49.3

ในการประเมินความเข้าใจ/ความรู้ของผู้โดยสารเกี่ยวกับ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และ ประกาศของกระทรวงสาธารณสุขที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ที่เกี่ยวข้องกับ พรบ. ฉบับที่ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 และประกาศใช้วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 สรุปได้ว่า ข้อที่ผู้โดยสารเข้าใจผิดมากที่สุดคือ เรื่องอำนาจหน้าที่และขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ไม่มีอำนาจในการปรับ แต่สามารถจับได้

รองลงมาคือ กรณีที่เมาสุราจนไม่ได้สติเป็นอำนาจหน้าที่ของ พรบ. ในการพิจารณาไม่ให้ผู้นั้นเดินทางไปด้วยขบวนรถเพราะอาจมีเหตุอันไม่พึงประสงค์เกิดขึ้นได้ และยังมีผู้โดยสารเข้าใจว่าสามารถดื่มที่ตู้เสบียงได้ ซึ่งตามกฎหมายคือ ห้ามดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งขบวนรถไฟ

ข้อที่เข้าใจถูกต้องมากที่สุดคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถไฟสามารถจับกุมผู้จำหน่ายสุราได้เช่นเดียวกับตำรวจที่สถานีตำรวจ (ร้อยละ 51.4 รองลงมาคือข้อ 14 ในเรื่องการพกพาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สามารถทำได้ หากไม่มีการดื่มบนขบวนรถไฟ ร้อยละ 50.5

4.ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ต่อการปฏิบัติภายใต้การบังคับของกฎหมาย โดยหลักการของกฎหมายที่ประกาศใช้โดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องนำไปถือปฏิบัติ แต่ก็พบว่า บางครั้ง

การออกกฎหมายยังมีปัญหาในการนำไปสู่การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การติดตามการบังคับใช้กฎหมายจึงต้องทำอย่างต่อเนื่อง ในการศึกษาครั้งนี้ เจ้าหน้าที่ในระดับปฏิบัติการที่งานวิจัยนี้สัมภาษณ์คือ พนักงานรักษารถ พนักงานห้ามล้อ เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ เจ้าหน้าที่สถานีรถไฟ พบว่า ทุกคนไม่เคยได้รับความรู้หรือคำแนะนำเกี่ยวกับ พรบ. ฉบับดังกล่าว มีเพียงประกาศคำสั่งที่แจ้งเพื่อทราบจากหน่วยงานหลัก ส่วนเอกสารการลงชื่อเพื่อรับทราบเป็นรายบุคคลไม่ปรากฏหลักฐานที่เป็นทางการ ส่วนพนักงานผู้เสียบึงทราบข้อมูลจากทางบริษัทต้นสังกัดที่ให้”ห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟทุก ๆ เส้นทางที่บริษัทนั้น ๆ ประมูลได้”

ในการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรในลักษณะคำสั่งโดยฝ่ายบริการโดยสาร ที่ ผ.1/2559 (ลงวันที่ 9 สิงหาคม 2559) แต่เป็นคำสั่งต่อพนักงานต้นอนเท่านั้นในเรื่องห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานต้นอน แต่ในส่วนรถไฟโดยสารชั้นอื่นไม่มีคำสั่งที่ชัดเจนออกมา

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีการออกประกาศ วันที่ 31 กรกฎาคม 2557 เรื่อง ห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟหรือในขบวนรถไฟที่อยู่บนทางรถไฟ โดยมีการปรับผู้ฝ่าฝืนเป็นเงิน 500 บาท

ประกาศนี้บังคับใช้ในทุกหน่วยงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยทราบว่ามี พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และฉบับที่มีความจำเพาะของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ออกประกาศในราชกิจจานุเบกษาลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 แต่ไม่ทราบรายละเอียด ขอบเขตอำนาจ และการกำหนดโทษ

5.ความรู้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟต่อการปฏิบัติภายใต้การบังคับของกฎหมาย ในกลุ่มนี้คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจ รถไฟที่ประจำ ณ สถานีตำรวจแต่ละสถานีรถไฟ โดยมีเฉพาะสถานีรถไฟขนาดกลางและใหญ่ เช่น อยุธยานครสวรรค์ นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี ชุมพร ศิลาอาสน์ ลำปาง เป็นต้น ในแต่ละขบวนที่เป็นรถไฟเชิงพาณิชย์ ได้แก่ รถไฟขบวนที่มีการเก็บค่าเดินทาง ค่าธรรมเนียม ส่วนรถไฟขบวนท้องถิ่นไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำ ทั้งนี้โดยบทบาทหน้าที่และขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำรถไฟและสถานีตำรวจประจำสถานีรถไฟ ก็ไม่ได้มีอำนาจในการสอบสวนจับกุมหรือเปรียบเทียบปรับ ถึงแม้จะเป็นนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร โดยต้องนำคดีและผู้ต้องหาส่งมอบแก่สถานีตำรวจในท้องที่

ข้อจำกัดของการปฏิบัติหน้าที่คือ การศึกษาถึงบทบาทหน้าที่ของตนเอง การใช้อำนาจตามที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยให้เหตุผลว่า “กฎหมายมีมาก จำได้ไม่หมด” กฎหมายที่ออกมาแต่ละฉบับที่มีการกำหนดบทลงโทษลักษณะความผิด เป็นหน้าที่ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจ “ต้อง” ทราบและทำความเข้าใจกับบทบาทหน้าที่ของตนเอง ซึ่งบางครั้งต้องมีข้อมูลประกอบการใช้อำนาจในทางที่ถูกต้อง

6.ความคิดเห็นของชาวต่างชาติต่อการห้ามจำหน่ายและบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณทางรถไฟ ชาวต่างชาติจำนวน 50 ราย เป็นนักท่องเที่ยวที่มาจากเอเชีย ยุโรปและอเมริกา โดยมีระยะเวลาในการอยู่ในประเทศไทย 6-90 วัน (เฉลี่ย 16.2 วัน) สัดส่วนของนักท่องเที่ยวชาย/หญิง = 28/22 อายุเฉลี่ย 36.8 ปี (21-70 ปี) ส่วนใหญ่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (46/50) และดื่มทุกวัน (36/50 ราย) และมีคนในครอบครัวดื่มเช่นกัน (34/50ราย) นักท่องเที่ยวเหล่านี้ส่วนใหญ่ไม่ทราบว่าการดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลา และบนขบวนขบวนรถไฟเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย ในกลุ่มนี้ 19/50 เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ และ 32/50 ราย เคยเห็นมีการดื่มบริเวณสถานีรถไฟ ส่วนการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มี 14/50 รายที่เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ส่วน 13/50 ราย เคยเห็นมีการ

จำหน่ายเครื่องตัดแอลกอฮอล์บนขบวนรถโดยมีคนมาถาม ส่วนการตีมนั้นเพื่อนที่โดยสารพกพาขึ้นไปและตีมในเวลา กลางคืน

7.ความเข้าใจของชาวต่างชาติต่อป้ายประกาศการห้ามจำหน่ายและบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณทาง รถไฟและบนขบวนรถไฟ ในด้านป้ายประกาศโฆษณา รมรงค์ เพื่อการมาจำหน่ายและตีมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดย ป้ายที่ติดส่วนใหญ่เป็นภาษาไทย ความเข้าใจที่มีต่อป้ายประกาศ คือ ภาพ แต่ไม่พบมากนัก เห็นเพียง 1-2 แห่งใน สถานี ส่วนบนขบวนรถไฟ มีเพียง 1 แห่ง บางตู้ไม่มีการติดประกาศ โดย 21/50 ที่เห็นป้ายห้ามตีมบนขบวนรถไฟ แต่ 25/50 ไม่เห็นป้ายห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ

อย่างไรก็ตาม มีชาวต่างชาติ 40/50 ที่มีความเห็นว่าควรอนุญาตให้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ภายใต้ เหตุผลคือ การจัดพื้นที่การตีมและจำกัดจำนวนการจำหน่าย แต่เป็นกฎหมายของประเทศไทยก็ยินดีปฏิบัติตาม และ แนะนำให้มีการแจ้งแก่นักท่องเที่ยวให้ทราบโดยอาจประกาศที่สถานี บนขบวนรถ หรือ ที่ท่าอากาศยานถึงวิธีปฏิบัติ ในการเข้ามาท่องเที่ยวและมีข้อมูลในอินเทอร์เน็ต

8.อุบัติการณ์ การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา จากการสังเกตการณ์พบว่า ในพื้นที่ชานชาลาสถานีรถไฟหลักได้แก่ สถานีรถไฟกรุงเทพฯ เชียงใหม่ อุบลราชธานี หนองคาย หาดใหญ่ พบว่า บริเวณชานชาลาไม่ปรากฏว่ามีตู้แช่ตั้งจำหน่าย จากการสังเกตการณ์โดยผู้ช่วยวิจัยพบว่า บริเวณสถานีและชาน ชาลาไม่มีการจำหน่ายในพื้นที่ศึกษา ยกเว้นที่สถานีรถไฟธนบุรีที่มีการจำหน่ายโดยการตั้งร้านและหันหน้าออกไป ทางถนน ช่วงเวลาที่จำหน่ายคือ 6 โมงเช้า ถึง 6 โมงเย็น

อย่างไรก็ตาม พบว่า รอบ ๆ สถานีรถไฟหลักที่ศึกษาทุกสถานี มีร้านชำ ร้านสะดวกซื้อ ร้านอาหาร ที่มีการ จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยไม่มีการจำกัดเวลาจำหน่าย ยกเว้นร้านสะดวกซื้อที่ปฏิบัติตามข้อบังคับของ กฎหมายในการจำหน่ายตามเวลาที่กำหนด

ส่วนการลักลอบจำหน่ายบนขบวนรถไฟ พบทั้ง 40 ขบวน จากการสังเกตพบผู้ลักลอบ เป็นผู้ค้ารายเดิม

9.อุบัติการณ์ การตีมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา ยังพบการตีมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยพบในบริเวณชานชาลาส่วนที่ห่างจากสถานี บริเวณหัวรถจักร ที่สถานีรถไฟกรุงเทพฯ พบการตีมบนขบวนรถไฟ 177 ราย และบริเวณชานชาลาสถานีเป้าหมาย 81 ราย โดยลักษณะของเครื่องดื่ม บรรจุในรูปขวดน้ำ ขวดน้ำชา พลาสติก และ ขวดเครื่องดื่มชูกำลัง ส่วนชาวต่างชาติตีมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณอาคารสถานีส่วนที่เชื่อมต่อกับ ถนนสาธารณะ โดยไม่มีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องหรือประชาชนคนใดเข้าไปแจ้งเตือน ส่วนที่สถานีหนองคายพบว่ามี ชาวต่างชาติตีมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เช่นกัน ที่สถานีอุบลราชธานี พบคนไทยตีมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณริม อาคารเช่นกัน สิ่งที่ปรากฏชัดเจนคือ ร้านค้าเหล่านั้นถึงแม้จะไม่ตั้งอยู่ในบริเวณอาคารของสถานี แต่ยังอยู่ในพื้นที่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงอาจจะต้องพิจารณาในเรื่องนี้ว่า จะกำหนดพื้นที่อย่างไร เฉพาะในตัวอาคาร หรือ พื้นที่รอบอาคารห่างจากสถานีเท่าไร

10.อุบัติการณ์การเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์อันเนื่องมาจากการลักลอบตีมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวน รถไฟและชานชาลา แต่ยังพบการตีมในบริเวณพื้นที่ติดต่อระหว่างสถานีและถนนสาธารณะ แต่มีรายงานเหตุการณ์

11.เปรียบเทียบอุบัติการณ์การเกิดเหตุอันไม่พึงประสงค์(การตกจากขบวนรถไฟ การทะเลาะวิวาท) ระหว่าง ข้อมูลก่อนการประกาศใช้กฎหมายและหลังจากการประกาศใช้กฎหมาย พบว่า มีจำนวนการเกิดการทะเลาะวิวาท

ลดลงจากเดิมเมื่อเทียบจำนวนเฉลี่ย 18.8 รายจากการสังเกต การทะเลาะวิวาทในการศึกษาของนวลตาและคณะ (2557) มี 16.3 ราย

จากการศึกษานี้พบอุบัติการณ์ไม่พึงประสงค์บริเวณชานชาลา การทะเลาะวิวาท พบว่า ทั้ง 4 เส้นทาง เป็นจำนวน 43 ราย แต่ไม่มีการพิสูจน์ความเกี่ยวข้องกับการดื่มสุรารายอย่างเป็นทางการ

จากรายงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีรายงานถึงเดือนตุลาคม 2559 พบว่า มีจำนวนคดีที่เกิดขึ้นทั้งสิ้น 54 ครั้ง ใน 21 เดือน จำนวนผู้เกี่ยวข้อง 102 ราย มีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 11 ราย โดยมีสาเหตุจากสุรารายชัดเจน 2 ราย ส่วนรายอื่น ๆ ไม่ได้ได้รับการวินิจฉัยว่าเหตุของการเสียชีวิตและอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับการดื่มสุราหรือไม่อย่างไรในสัดส่วน 41:11 เฉลี่ยเดือนละ 4.9 ราย และ 2.6 ครั้งต่อเดือน มีจำนวนการเสียชีวิต : เสียชีวิตจากสุรา = 11:2

12.ความคิดเห็นเชิงนโยบายของผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อการประกาศใช้กฎหมายที่มีผลต่อการควบคุมการดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา

- 1.ตรวจเยี่ยมอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง
- 2.จัดทำป้ายประกาศติดบริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลาและบนขบวนรถไฟ
- 3.ปรับปรุงระบบตู้โดยสารเป็นระบบปิด
- 4.เน้นย้ำบทบาทหน้าที่ของ พร. และพนักงานประจำรถทุกสาย
- 5.ลงโทษเจ้าหน้าที่ที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในเขตรับผิดชอบของการรถไฟ ฯ ทั้งนอกเวลา

และในเวลาราชการ ถือว่าผิดวินัยร้ายแรง ตาม พรบ. การรถไฟฯ พ..ศ 2469

6.ทบทวนการทำงานระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติโดยกองบังคับการตำรวจรถไฟ

13.ความคิดเห็นเชิงนโยบายของผู้บังคับการตำรวจรถไฟต่อการประกาศใช้กฎหมายที่มีผลต่อการควบคุมการดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา

1.ทบทวนการทำงานร่วมกับการรถไฟ ฯ ในการจัดการปัญหาทั้งที่บนขบวนรถไฟและสถานีรถไฟที่ไม่มีสถานีตำรวจรถไฟตั้งประจำอยู่

2.ทบทวนขอบเขตการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟที่ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟโดยการขยายอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย โดยเพิ่มในเรื่องการจับ ปรับ ที่สามารถทำได้บนขบวนรถไฟ เช่นเดียวกับอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำสถานีตำรวจทั่วไป โดยมีนายตำรวจสัญญาบัตรประจำขบวนรถไฟ

3.พิจารณาการเพิ่มอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจทั้งระดับประทวนและสัญญาบัตรประจำขบวนรถไฟอย่างน้อย 2 นาย

กล่าวโดยสรุป ภายหลังจากที่มีการประกาศการกำหนดพื้นที่ห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มเติมพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ และพื้นที่ที่เป็น “ราง” ซึ่งหมายถึง พื้นที่ต่าง ๆ บริเวณสถานีรถไฟ สถานีรถไฟ รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน และยานพาหนะที่ใช้ระบบขนส่งโดยสารสาธารณะในราชอาณาจักรนับจากวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 การติดตามประเมินนี้เป็นการติดตามประเมินการบังคับใช้กฎหมายที่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงคือ การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมสรรพสามิต เทศบาล/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สำนักงานสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ และ กรมควบคุมโรคกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงยุติธรรม โดยเว้นระยะที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

อาจจะต้องมีการปรับเปลี่ยนและวางแผนงานเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ การเตรียมบุคลากรการติดตามประเมินภายในหน่วยงาน

ประชาชนที่ใช้บริการส่วนใหญ่เดินทางประจำ ใช้บริการการรถไฟอย่างต่อเนื่อง มีความเห็นว่าการไม่อนุญาตให้มีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งบนขบวนรถไฟและบริเวณสถานีเป็นสิ่งที่ดี แต่ยังคงพบว่ามี การลักลอบจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งบนขบวนรถไฟและบริเวณสถานี ด้านความรู้ พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ยังมีความรู้ในเรื่องการกำหนดโทษไม่ถูกต้อง รวมทั้งสายด่วนที่เมื่อพบเห็นผู้กระทำความผิดแล้วสามารถแจ้งได้

ด้านเจ้าหน้าที่และผู้ที่เกี่ยวข้อง พบว่า ให้ความสำคัญกับการเตรียมบุคลากรน้อยมาก ทั้งนี้เพราะเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการไม่เคยได้รับการเตรียมความพร้อมทั้งด้านความรู้และการกำหนดขอบเขตอำนาจจึงทำให้ไม่กล้าที่จะปฏิบัติและเหมือนเป็นการละเลยการปฏิบัติหน้าที่

ด้านชาวต่างชาติ พบว่า ยอมรับกฎหมายฉบับนี้ และยินดีปฏิบัติตาม และเสนอให้มีการแจ้งหรือแนะนำแก่ชาวต่างชาติที่มาใช้บริการที่สถานีรถไฟ ควรมีประกาศเป็นภาษาต่างประเทศ/ภาษาอังกฤษให้ทราบทั้งบนขบวนรถไฟและขณะรอขึ้นขบวนรถไฟ

ด้านข้อมูล พบว่า ยังมีความคลาดเคลื่อนในการรายงานข้อมูลระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจรถไฟ ซึ่งทำให้เกิดความไม่แน่ใจในข้อมูลนั้น ๆ เพราะจะมีผลต่อการนำไปอ้างอิงเพื่อการแก้ไขปัญหา การวางนโยบายอัตราค่าจ้าง และการพัฒนาบริการ

จากการสรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องระดับต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้

1. พรบ. ฉบับนี้เป็นกฎหมายที่มีผลต่อผู้โดยสารโดยตรง ถึงแม้จะกระทบต่อเชิงธุรกิจของผู้จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลาสถานีและบนขบวนรถไฟ แต่ผลดีมีมากกว่าทั้งด้านการจัดการอาชญากรรม สุขภาพ และ ค่าใช้จ่ายที่ทางการรถไฟต้องรับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับผู้ใช้บริการ

2. มีการติดป้ายประกาศ ที่สถานีรถไฟ ชานชาลาและในตู้รถไฟ โดยมีการสำรวจความครอบคลุมในทุกพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ กรณีมีการขำรดให้มีการทดแทนป้าย/สติ๊กเกอร์นั้น ๆ อย่างสม่ำเสมอ

3. การจัดการความรู้แก่ผู้เกี่ยวข้องยังขาดความสมบูรณ์ เนื่องจากความไม่ละเอียดในความเข้าใจต่อ พรบ. ทำให้ผู้ปฏิบัติขาดความตระหนักต่อบทบาทหน้าที่ของตน ซึ่งกระทบต่อผู้โดยสารและผู้ให้บริการ ประกอบทั้งการกำหนดอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายไม่ชัดเจน ทั้งนี้จากการที่ไม่มี พรบ. ฉบับใดที่รองรับการใช้อำนาจของพนักงานการรถไฟและเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟอย่างชัดเจนเป็นผลให้ผู้ปฏิบัติเหล่านั้นเล็งเห็นที่จะดำเนินคดีกับผู้กระทำความผิดมีลักลอบดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ สถานีและชานชาลา

4. การจัดการพื้นที่ การกำหนดพื้นที่ไม่ชัดเจน ความเข้าใจของผู้ที่เกี่ยวข้องยังสับสนในเรื่องพื้นที่ห้ามจำหน่าย ขอบเขตตามที่กฎหมายกำหนดและที่การรถไฟยอมรับได้

5. การจัดระบบการปฏิบัติงาน มีการกำหนดบทลงโทษของผู้กระทำความผิดตาม พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ฯ แต่การจัดการด้านอำนาจของผู้บังคับใช้กฎหมายไม่ชัดเจน เนื่องจากรถไฟมีการเคลื่อนที่ตลอดเวลา การจัดการปัญหาไม่สามารถทำให้เบ็ดเสร็จได้

6. ผู้ที่ได้รับผลกระทบเชิงธุรกิจคือผู้จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถ เพราะกำไรส่วนใหญ่มาจากการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยขอเสนอให้โดยการลดผลประโยชน์ที่การรถไฟจะได้รับลง

7. ปัญหาเกิดกับรถไฟชั้นสามและรถที่มีการจอดบ่อยครั้ง และระยะเวลาในการเดินทางนาน การปรับปรุงเวลาในการเดินทางจึงมีความจำเป็น

8. ผู้โดยสารและประชาชนทั่วไปต้องร่วมมือ ในการสอดส่องดูแลร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐและแจ้งต่อเจ้าหน้าที่เมื่อพบผู้กระทำความผิด

9. การจัดทำรายงานไม่ตรงกัน ทั้งระบบรายงานเหตุการณ์ที่เป็นรูปธรรมทั้งของฝ่ายกองบังคับการตำรวจรถไฟและ การรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อพัฒนาความน่าเชื่อถือได้ของฐานข้อมูล

10. การสื่อสารกับชาวต่างชาติ ที่มาใช้บริการยังมีข้อจำกัดในเรื่องรูปแบบการสื่อสาร ภาษาที่ใช้ และการเตรียมความพร้อมของชาวต่างชาติที่มาใช้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. พัฒนาระบบการทำงานร่วมกันระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยในการจัดการหน้าที่บนขบวนรถไฟ โดยมีการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็น “เจ้าภาพ” ในฐานะเจ้าของพื้นที่ ร่วมกับกระทรวงสาธารณสุข กรมสรรพสามิต และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทั้ง 4 หน่วยงานก็เปรียบเสมือน “แก้อ้อสี่ขา” ที่ต่างคนต่างทำงานมุ่งเฉพาะเรื่องของตนเอง แต่ขาดการเชื่อมโยงการทำงาน ในการวางมาตรการกวดขันในเรื่องการจำหน่ายและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างเป็นรูปธรรม หากเป็นเช่นนี้แก้อ้อตัวนี้จึงไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้

2. การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องมีการทบทวนการกำหนดพื้นที่ในการห้ามจำหน่ายและห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ชัดเจน เช่น ขอบเขตของสถานีรถไฟ ส่วนต่อระหว่างทางเดินสาธารณะกับอาคารสถานีรถไฟ ขอบเขตสถานที่ทำงานที่ไม่ให้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เป็นต้น

3. ทบทวนขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพิ่มอำนาจในการจับ ปรับ บนขบวนรถไฟและสถานีตำรวจรถไฟในทุกพื้นที่ โดยมีอำนาจสอบสวนบนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสัญญาบัตรประจำสถานีตำรวจทั่วไป รวมทั้งขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยในการมีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายในขอบเขตพื้นที่รับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย

4. มีการประกาศให้ประชาชนทราบถึงการกำหนดโทษและขอบเขตอำนาจของผู้ลักลอบจำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ ผ่านทางประกาศของสถานีขณะรอรับบริการที่สถานีรถไฟทุกแห่ง

5. สถานีตำรวจเคลื่อนที่ไปกับขบวนรถ โดยถือว่าทุกขบวนรถมีสถานีตำรวจย่อยประจำอยู่ มีอำนาจในการปรับและจับกุม

6. สปอร์ตรายการที่สถานีรถไฟ ทั้งนี้เพราะปัจจุบันเกือบทุกสถานีจะมีจอโทรทัศน์ซึ่งควรจะมีการแทรกรายการ/ความรู้ที่เกี่ยวกับการใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย ข้อห้ามและข้อปฏิบัติในการใช้บริการ เน้นย้ำในเรื่องกฎกติกา และโทษที่กำหนดหากมีการกระทำความผิดเกิดขึ้น

7. เผยแพร่ทางสื่อ โดยขอความร่วมมือจากสื่อต่าง ๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต ในการกระจายความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดในเรื่องการดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลาและบนขบวนรถไฟในทุกภาษาหลัก : อังกฤษ จีน เยอรมัน ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น เป็นต้น

8. เผยแพร่การปฏิบัติตนเมื่อมาใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทยป้อนองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้ง บริษัทนำเที่ยวต่าง ๆ จัดทำเป็นเอกสารหรือสปอร์ตโฆษณาในการเตรียมตัวเพื่อมาเที่ยวในประเทศไทย

9. พัฒนาระบบการรายงานเหตุการณ์ต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพเพื่อนำไปเป็นข้อมูลเพื่อการพัฒนาบริการ

10. จัดให้มีกล้องวงจรปิดทุกตู้โดยสารเพื่อเป็นการป้องปรามการกระทำผิดของทั้งเจ้าหน้าที่รัฐและประชาชนผู้ใช้บริการบนขบวนรถไฟ

11. การเผยแพร่กฎหมายให้ประชาชนทราบอย่างทั่วถึงยังมีปัญหาในทางปฏิบัติ ทั้งนี้เพราะในการประกาศใช้กฎหมายของรัฐต้องพิมพ์ประกาศลงในหนังสือราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นหนังสือของทางราชการและเผยแพร่ไปยังส่วนราชการ ต่างๆ และให้ประชาชนได้อ่านและรับทราบเพื่อจะได้ปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง แต่ในทางปฏิบัติหนังสือราชกิจจานุเบกษาที่ทางราชการพิมพ์/ประกาศ ทั่วไป ประชาชนไม่ได้รับทราบ ถึงแม้ว่าประชาชนจะอ้างว่าตนไม่รู้กฎหมายไม่ได้ แต่ในการอ่านหรือตีความกฎหมายก็อาจจะยากสำหรับประชาชนทั่วไป ดังนั้นเมื่อมีการประกาศและบังคับใช้กฎหมายใด ๆ องค์กรที่เกี่ยวข้องหรือเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงอาจจะต้องหากวิธีในการสื่อสารให้ประชาชนทั่วไปทุกระดับความรู้เข้าใจในกฎหมายหรือข้อบังคับนั้นๆ

12. จัดให้มีเครื่องมือในการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทุกขบวนรถ และรถไฟหลัก ทั้งนี้ต้องเป็นความร่วมมือระหว่างกระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ในการประเมินผู้โดยสารที่ต้องสงสัย และเพื่อความโปร่งใสของการดำเนินคดีตามความผิดในการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในที่ห้ามดื่ม

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. ควรกำหนดการประเมินการบังคับใช้กฎหมาย พรบ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และ ประกาศฉบับที่ปรับปรุงเพิ่มเติมวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 โดยดำเนินการ 1 ครั้งต่อปี ติดต่อกันอย่างน้อย 5 ปี เพื่อเป็นการกระตุ้นให้ผู้เกี่ยวข้องได้ตระหนักถึงความสำคัญในการบังคับใช้กฎหมาย

2. ศึกษาเปรียบเทียบอุบัติการณ์การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ บนขบวนรถ กับการจัดการปัญหาของประเทศในแถบยุโรป อเมริกา และเอเชียด้วยกัน

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม เพศ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา และอาชีพ	36
ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม การเดินทางและเหตุผลในการใช้บริการ	37
ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ รูปแบบการดื่ม และค่าใช้จ่ายเฉลี่ย	38
ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม การเห็นผู้จำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ บริเวณ ชานชาลา สถานีรถไฟ	40
ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างต่อการกำหนดโทษของผู้ดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บน ขบวนรถและบริเวณสถานีรถไฟ และการได้รับข่าวสารข้อมูล	41
ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้ที่ได้รับข่าวสารข้อมูลจำแนกตามแหล่งข้อมูล	42
ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความคิดเห็นต่อการอนุญาตจำหน่าย ดื่มเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ บนขบวนรถไฟ และชานชาลาสถานีรถไฟ	43
ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับการประเมินความรู้เกี่ยวกับ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่ม แอลกอฮอล์ ฯ	44
ตารางที่ 9 จำนวนของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม เพศ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา และอาชีพ	46
ตารางที่ 10 จำนวนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างชาติจำแนกตามการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ รูปแบบการดื่ม และ ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย	47
ตารางที่ 11 จำนวนของกลุ่มตัวอย่างชาวต่างชาติจำแนกตามการเห็นผู้จำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ บริเวณชานชาลาสถานีรถไฟ	48
ตารางที่ 12 จำนวนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างชาติจำแนกตามการที่ได้รับข่าวสารข้อมูล	49
ตารางที่ 13 จำนวนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างชาติจำแนกตามความรู้ด้านการลงโทษ และการได้รับข้อมูลข่าวสาร	50
ตารางที่ 14 พฤติกรรมการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟเส้นทาง กรุงเทพฯ-หนองคาย	52
ตารางที่ 15 พฤติกรรมการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟเส้นทาง กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี	53
ตารางที่ 16 พฤติกรรมการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	54
ตารางที่ 17 พฤติกรรมการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟเส้นทาง กรุงเทพฯ-หาด	55
ตารางที่ 18 สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดกับผู้โดยสาร/พนักงานที่สถานีและบนขบวนรถ ระหว่าง พ.ศ. 2552 – 2556	56
ตารางที่ 19 จำนวนการเกิดอาชญากรรมบนขบวนรถไฟระหว่างปีงบประมาณ. 2553 – 2555	57
ตารางที่ 20 ข้อมูลที่ได้จากการรายงานของ พรร. ที่เสนอต่อรองผู้ว่าการกลุ่มการเดินทางระหว่างภูมิภาคพันธ์ 2558-ตุลาคม 2559	58

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 ลักษณะตู้รถไฟชั้นสาม	13
ภาพที่ 2 บรรยากาศในตู้รถไฟชั้นสาม	14
ภาพที่ 3 การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟหลังจากมีประกาศ วันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 แล้ว	14
ภาพที่ 4 สถานการณ์ยามวิกาลในตู้รถไฟ	77
ภาพที่ 5 ป้ายประกาศในตู้รถไฟ	77
ภาพที่ 6 การจำหน่ายเครื่องดื่มบนขบวนรถไฟ	77
ภาพที่ 7 ป้ายประกาศที่ติดไว้บริเวณสถานี	78
ภาพที่ 8 นักท่องเที่ยวกำลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ	78
ภาพที่ 9 ร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีธนบุรี	78
ภาพที่ 10 ร้านค้าตรงข้ามสถานีรถไฟ ห่างจากอาคาร 5 เมตร	79
ภาพที่ 11 ร้านค้าตรงข้ามสถานีรถไฟ ตลาดรถไฟ	79
ภาพที่ 12 ร้านค้าบริเวณชานชาลาสถานี	79
ภาพที่ 13 การติดประกาศบริเวณสถานีรถไฟและชานชาลา	80
ภาพที่ 14 การติดประกาศบริเวณสถานีรถไฟ รางรถไฟ	80
ภาพที่ 15 กล้องที่ขูดเหล้าเปียร์บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพฯ	80

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหาการวิจัย

การเดินทางโดยใช้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมีความจำเป็นต่อประชาชนส่วนใหญ่ ถึงแม้ปัจจุบันจะมีการพัฒนาระบบการขนส่งทางบกและทางอากาศที่เพิ่มโอกาสในการเลือกใช้บริการในการเดินทางแล้วก็ตาม แต่ก็ยังพบว่าในแต่ละวันมีผู้ใช้บริการการรถไฟเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงกับเส้นทางที่รถไฟแล่นผ่าน ประกอบกับรัฐมนตรีมีนโยบายการใช้บริการ “รถไฟฟรี” โดยรัฐจ่ายค่าบริการให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยตามรายหัวและเหมาจ่ายค่าโดยสารในขบวนรถไฟฟรีให้แก่ประชาชนไทยที่ใช้บริการ ซึ่งเงินที่จ่ายให้แก่การรถไฟแห่งประเทศไทยมาจากเงินที่ได้จากการจัดเก็บภาษีอากรของประเทศ ผู้โดยสารที่เป็นคนไทย มีบัตรประชาชนยืนยันการเป็นคนไทยสามารถใช้บริการโดยไม่ต้องเสียค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมในขบวนรถไฟท้องถิ่นทุกเส้นทาง โดยเฉพาะสายตะวันออกทุกขบวน ส่วนสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือและสายใต้ที่ปัจจุบันเป็นเส้นทางยาว ใช้เวลาเดินทาง 12- 18 ชั่วโมง มีเฉพาะเส้นทางหลัก ได้แก่ เชียงใหม่ อุบลราชธานี สุโขทัย-ลพบุรี และหนองคาย

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีสถานีรถไฟทั้งขนาดเล็กและใหญ่มีมากกว่า 600 แห่งทั่วประเทศ และเป็นสถานีที่ยังคงสภาพในการใช้งานบริการประชาชนตามปกติ ในแต่ละวันมีขบวนรถไฟเข้าและออกจากสถานีรถไฟกรุงเทพฯ(หัวลำโพง) 200 ขบวนต่อวัน(1) ซึ่งไม่รวมขบวนรถไฟท้องถิ่น และขบวนเมือง ในภาคต่าง ๆ เช่น เส้นทางระหว่างนครราชสีมา-อุดรธานี หนองคาย –ท่านางแล้ง ชุมพร – ธนบุรี ธนบุรี-ศาลายา เป็นต้น จากการประมาณการของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ประเมินจากผู้มาใช้บริการทั่วประเทศ ในแต่ละวันไม่น้อยกว่าหกหมื่นคน และยังมีมากขึ้นในช่วงเทศกาลหลัก ๆ เช่น สงกรานต์ ปีใหม่ เป็นต้น การรถไฟฯ จึงยิ่งต้องเข้มงวดในเรื่องความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสารมากขึ้น เพื่อสร้างความมั่นใจแก่ผู้โดยสารเลือกใช้บริการของการรถไฟฯ โดยเฉพาะในขบวนรถไฟฟรีที่ดำเนินการมาตั้งแต่ พ.ศ. 2551 จนถึงปัจจุบัน (2)

โครงการรถไฟเพื่อประชาชนมีการต่อสัญญาระหว่างรัฐบาลและการรถไฟแห่งประเทศไทยและขยายเวลาออกไปทุก 6 เดือน ผลจากการการมีโครงการนี้พบว่า มีประชาชนที่มีสัญชาติไทย มีบัตรประชาชนไทยมาใช้บริการอย่างต่อเนื่องเดือนละ 1.5 – 2.5 ล้านคน(2) โดยทุกคนที่เป็นคนไทยและแสดงตนว่าเป็นคนไทยสามารถใช้สิทธิ์ได้ 1 คนต่อ 1 สิทธิ์ เฉพาะผู้ใช้บริการรถไฟชั้นสาม จะใช้กี่ครั้งก็ได้กี่ครั้งก็ได้ ทำให้ผู้ใช้บริการมีความหลากหลาย และอาจมีเหตุไม่พึงประสงค์เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางได้ ซึ่งหลายฝ่ายมองว่า อาจจะทำให้คนไทยใช้บริการเกินความจำเป็น ซึ่งโครงการนี้คู่ขนานไปกับโครงการรถเมล์ฟรีของกระทรวงคมนาคมเช่นกัน

การเดินทางโดยรถไฟซึ่งในแต่ละขบวนประกอบด้วย ตู้รถไฟชั้นสามซึ่งเป็นระบบเปิด (แต่ก็มีชั้นสองที่เป็นระบบเปิดคือ ตู้ชั้นสองพัดลมและตู้ชั้นสองพัดลม ที่ยังมีให้บริการในบางเส้นทาง) มีราคาค่าเดินทางถูกกว่าชั้นอื่นและมีการขึ้นลงของผู้โดยสารและพ่อค้าแม่ค้าเร็วตลอดเวลา ส่วนตู้รถไฟชั้นสองและชั้นหนึ่งเป็นระบบปิด แต่ก็ไม่ได้ปลอดภัยร้อยเปอร์เซ็นต์ โดยพบว่า มีคดีสำคัญเกิดขึ้นในขบวนรถตู้ชั้นสองเช่นกัน แต่มีการเปิดเผยเพื่อการดำเนินคดีน้อยมาก ทั้งนี้เพราะเจ้าทุกข์รู้สึกอับอายจึงแทบจะไม่พบรายงานการเกิดเหตุบนขบวนรถไฟ แต่จาก

รายงานของ นวลตาและคณะ(2557) พบว่า ข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทยและกองบังคับการตำรวจรถไฟไม่ตรงกัน (3) รายงานที่นำเสนอโดยสื่อมวลชนมีเฉพาะเรื่องของอุบัติเหตุ เช่น รถไฟชนกับรถประเภทอื่น ๆ ที่บริเวณทางข้ามของรถไฟในส่วนตัดกับทางรถไฟ เป็นต้น ส่วนคดีที่เกิดจากการทะเลาะวิวาทบนขบวนรถไฟ พลัดตกจากรถไฟด้วยสาเหตุต่าง ๆ ไม่ปรากฏรายงานที่เป็นรูปธรรมหรือเสนอสู่สาธารณชน

ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวกับการควบคุมเครื่องตีแม่เหล็กอลูมิเนียมอย่างเป็นรูปธรรมและเกือบสมบูรณ์ที่ประกาศใช้ตั้งแต่ พ.ศ.2551 แต่ในกฎหมายดังกล่าวยังมิได้ครอบคลุมพื้นที่จำหน่ายโดยเฉพาะในบางพื้นที่ ซึ่งได้แก่ สถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ จากการรายงานการวิจัยของ นวลตาและคณะ (2557) พบว่าผู้โดยสารรถไฟทุกตู้รถไฟสามารถตีแม่เหล็กอลูมิเนียมได้ทุกประเภท ตู้เสบียงมีบริการขายเหล้าและเบียร์ประเภทต่าง ๆ ได้อย่างอิสระ รวมทั้งพ่อค้า/แม่ค้าเร่ที่จำหน่ายน้ำ/เครื่องดื่มก็จำหน่ายเครื่องตีแม่เหล็กอลูมิเนียมได้ตลอดการเดินทาง ประกอบกับการเกิดคดีบนขบวนรถไฟที่ปลุกให้เกิดแรงผลักดันไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการรถไฟแห่งประเทศไทย ส่งผลให้เกิดการขับเคลื่อนขององค์กรเอกชน รวมทั้งการผลักดันของศูนย์วิจัยปัญหาสุราทำให้เกิดมีประกาศเพิ่มเติมในกฎหมายควบคุมเครื่องตีแม่เหล็กอลูมิเนียม พ.ศ. 2551 โดยเป็นประกาศของสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง *กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางรถไฟ พ.ศ. 2558* ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา หน้า 11 เล่ม 132 ตอนพิเศษ 39 ง (3-5) ประกาศ ณ วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558

อย่างไรก็ตาม เมื่อมีประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีเรื่องการกำหนดพื้นที่ในการจำหน่ายและบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพื้นที่สถานีรถไฟ ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 แล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายมีเอกสารแจ้งสถานีรถไฟต่าง ๆ ให้ดำเนินการตามกฎหมายรวมถึง การควบคุมการจำหน่ายและการบริโภคบนขบวนรถไฟ โดยในพื้นที่สถานีรถไฟนายสถานีเป็นผู้ควบคุมกำกับ ส่วนบนขบวนรถไฟ พนักงานควบคุมขบวนรถไฟ/พนักงานรักษาการ(พร) และเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟมีหน้าที่ในการควบคุมบนขบวนรถไฟตามที่ได้รับมอบหมาย อำนาจจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข ซึ่งผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งถือว่าเป็นพนักงานของรัฐที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมาย ตามมาตรา 45 ที่ให้อำนาจเปรียบเทียบปรับได้ และในการนี้ให้คณะกรรมการควบคุมมีอำนาจมอบหมายให้ “คณะกรรมการ พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ดำเนินการเปรียบเทียบปรับได้ โดยจะกำหนดหลักเกณฑ์ในการเปรียบเทียบ หรือเงื่อนไขประการใด ๆ ให้แก่ผู้ได้รับมอบหมายตามที่เห็นสมควรก็ได้ และบุคคลนั้นยินยอมให้เปรียบเทียบให้พนักงานสอบสวนส่งเรื่องมายังคณะกรรมการควบคุมหรือผู้ซึ่งคณะกรรมการควบคุมมอบหมายให้อำนาจเปรียบเทียบภายในเจ็ดวัน นับแต่วันที่ผู้นั้นแสดงความยินยอมให้เปรียบเทียบปรับ แต่ถ้ายินยอมให้เปรียบเทียบปรับถือว่าเป็นคดีอาญาตามประมวลกฎหมายอาญาประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 138(6, 7)”

ภายหลังจากที่มีการประกาศใช้กฎหมายดังกล่าว การรถไฟแห่งประเทศไทยมีการจัดทำป้ายประกาศ แต่เมื่อเวลาผ่านไป ป้ายประกาศดังกล่าวเลอะเลือน และมีปรากฏน้อยลง ทั้งนี้ความคงอยู่ของกฎหมายแต่ละฉบับจำเป็นต้องอาศัยทั้งความตระหนักของประชาชนทั่วไปและผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงและเจ้าหน้าที่ของรัฐผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายและกระทำโดยชอบด้วยกฎหมายและสุจริตเพื่อปกป้องประชาชนส่วนใหญ่ที่ได้รับผลกระทบจากการกระทำของผู้กระทำผิดกฎหมาย

ประเทศไทยนับได้ว่าเป็นประเทศที่มีตัวบทกฎหมายเป็นจำนวนมาก นับตั้งแต่มีการประกาศใช้กฎหมายรัฐธรรมนูญฉบับแรกเมื่อ พ.ศ. 2475 แต่ก็ได้ไม่ได้หมายความว่าประเทศไทยไม่เคยมีกฎหมายมาก่อน ทั้งนี้เพราะก่อนที่

จะมีการเปลี่ยนแปลงการปกครองจากระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชมาเป็นระบอบประชาธิปไตย ประเทศไทยมีการตรากฎหมายหลายฉบับเพียงแต่กฎหมายเหล่านี้เป็นกฎหมายที่พระมหากษัตริย์ทรงตราขึ้น ปัจจุบัน ประเทศไทยมีกฎหมายรัฐธรรมนูญ 20 ฉบับ และยังมีกฎหมายอื่น ๆ ทั้งกฎหมายพิเศษ และ พระราชบัญญัติ พระราชกำหนดมากมาย โดยที่ผ่านมา กฎหมายต่าง ๆ ที่ถูกตราขึ้นและมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์และปัญหาของประเทศ โดยมีการเพิ่ม ลด ตัดทอน เนื้อหาของกฎหมาย การเพิ่มลดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืน

พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เป็นส่วนหนึ่งของพัฒนาการทางกฎหมายที่พยายามนำกฎหมายมาบังคับใช้และปกป้องสุขภาพของประชาชน แต่กฎหมายใด ๆ ก็ตาม หากประชาชนและผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายละเลยในการทำหน้าที่และปกป้องสิทธิของตนเอง กฎหมายก็เป็นเพียงตัวอักษรในกระดาษเท่านั้น ซึ่งหากเปรียบเทียบกับความเข้มแข็งของการปฏิบัติโดยผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย ของพรบ. ควบคุมเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ที่กล่าวถึงการควบคุมผู้ตี๋มที่ทำหน้าที่ขับรถประเภทต่าง ๆ ทางบก โดยรัฐมนตรีนโยบายเพื่อการลดอุบัติเหตุ และทำกันอย่างต่อเนื่องในทุกเทศกาล มีการกำหนดเป้าหมายเพื่อการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิตในช่วงเทศกาลต่าง ๆ ที่มีสาเหตุจากการตี๋มสุรา รวมทั้งมาตรการเสริมต่าง ๆ เช่น ห้ามจำหน่ายเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์บริเวณในร้านค้าในปั้มน้ำมัน การตรวจปริมาณแอลกอฮอล์ เป็นต้น ในขณะที่การเดินทางโดยรถไฟไม่มีมาตรการในการป้องปราม และ การเฝ้าระวังปัญหา จนกระทั่งมีเหตุการณ์ที่ไม่พึงปรารถนาเกิดขึ้น(ในคดีหมายเลขดำที่ อ.1407/2557 และคดีหมายเลขแดงที่ 1880/2557(8) และผลการศึกษาของ นวลตา และคณะ (2557) ที่นำไปสู่การผลักดันจากหลายภาคส่วน จนมีการออกประกาศเพิ่มเติมภายใต้ พรบ. ควบคุมเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์ ที่ประกาศใช้ ณ วันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 เป็นประกาศที่มีผลโดยตรงกับการรถไฟ บริเวณชานชาลาและขบวนรถไฟที่อยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย แต่ก็ยังไม่มีการกำหนดบทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟที่ชัดเจน

ในด้านกฎหมาย ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 64 บัญญัติว่า “บุคคลจะแก้ตัวว่าไม่รู้กฎหมายเพื่อให้พ้นจากความผิดในทางอาญาไม่ได้.....” ดังนั้นเมื่อมีการประกาศในราชกิจจานุเบกษาคนไทยทุกคนจึงจะอ้างว่าไม่รู้เรื่องประกาศที่ออกในราชกิจจานุเบกษาลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 ไม่ได้(6)

นับแต่มีการประกาศใช้กฎหมายดังกล่าว ยังไม่มีการติดตามผลการบังคับใช้กฎหมายว่า ทั้งผู้ปฏิบัติงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ ประชาชนทั่วไปและประชาชนที่ใช้บริการ รวมทั้งนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย(ซึ่งต้องเคารพกฎหมายไทย) ซึ่งคนเหล่านั้นมีความรู้ในกฎหมายที่ประกาศใช้เพียงใดหรือไม่ และเจ้าหน้าที่ของรัฐได้ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้มีอำนาจเพื่อการบังคับใช้กฎหมายอย่างไร ทั้งนี้ประชาชนจะอ้างการไม่รู้กฎหมายไม่ได้ (6) และเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจโดยชอบด้วยกฎหมายจะละเลยการกระทำไม่ได้เช่นกัน

ฉะนั้น เพื่อเป็นการติดตามประสิทธิผลของการประกาศใช้กฎหมายดังกล่าวซึ่งผ่านมาเป็นเวลา 13 เดือน ผู้วิจัยจึงต้องการศึกษาว่า พรบ. ฯ และประกาศฯ ฉบับดังกล่าวภายหลังจากมีผลบังคับใช้แล้วมีประสิทธิภาพเพียงใดมีการยอมรับของประชาชนมากน้อยเพียงใด รวมทั้งการยอมรับการปฏิบัติตามกฎหมายไทยในเรื่องการห้ามตี๋มและจำหน่ายเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์ในขณะเดินทางของนักท่องเที่ยวที่เลือกใช้บริการการเดินทางโดยรถไฟ และยังมีช่องว่างของกฎหมายอย่างไรบ้าง และผลกระทบต่อกรรถไฟที่มีผลทำให้รายได้จากการท่องเที่ยวลดลงจริงหรือไม่ ทั้งนี้ รัฐคงต้องนำไปพิจารณาว่า อัตราการลดลงของนักท่องเที่ยวมีผลกระทบจากการห้ามตี๋มเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์

บนขบวนรถไฟจริงหรือเมื่อเปรียบเทียบกับผลกระทบต่อประชาชนทั่วไปและครอบครัวจริงหรือ รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่รัฐต้องให้การรักษา ค่าเสียโอกาสของญาติและผู้ที่มีสุราที่ป่วย อะไรจะคุ้มกว่ากัน

วัตถุประสงค์การศึกษา

วัตถุประสงค์หลัก

เพื่อติดตามผลการบังคับใช้กฎหมาย ว่าด้วย สถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มบนทางรถไฟ ตามที่ประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 หน้า 11 เล่ม 132 ตอนพิเศษ 39 ง

วัตถุประสงค์รอง เพื่อศึกษา

- 1.ความคิดเห็นของประชาชนต่อผลของการประกาศใช้กฎหมาย
- 2.ความรู้ของประชาชนต่อผลของการประกาศใช้กฎหมาย
- 3.ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ต่อการปฏิบัติภายใต้การบังคับของกฎหมาย
- 4.ความรู้ของเจ้าหน้าที่ต่อการปฏิบัติภายใต้การบังคับของกฎหมาย
- 5.ความคิดเห็นของชาวต่างชาติต่อการห้ามจำหน่ายและบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณทางรถไฟ
- 6.ความเข้าใจของชาวต่างชาติต่อป้ายประกาศการห้ามจำหน่ายและบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณทางรถไฟและบนขบวนรถไฟ
- 7.อุบัติการณ์การลักลอบจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา
- 8.อุบัติการณ์การลักลอบดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา
- 9.อุบัติการณ์การเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์อันเนื่องมาจากการลักลอบดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา
- 10.เปรียบเทียบอุบัติการณ์การเกิดเหตุอันไม่พึงประสงค์(การตกจากขบวนรถไฟ การทะเลาะวิวาท) ระหว่างข้อมูลก่อนการประกาศใช้กฎหมายและหลังจากการประกาศใช้กฎหมาย
- 11.ความคิดเห็นเชิงนโยบายของผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อการประกาศใช้กฎหมายที่มีผลต่อการควบคุมการดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา
- 12.ความคิดเห็นเชิงนโยบายของผู้บังคับการตำรวจรถไฟต่อการประกาศใช้กฎหมายที่มีผลต่อการควบคุมการดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา

ขอบเขตการศึกษา

พื้นที่ศึกษา บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ ฯ-ธนบุรี สถานีรถไฟหาดใหญ่ สถานีรถไฟอุบลราชธานี สถานีรถไฟหนองคาย และสถานีรถไฟเชียงใหม่

- กลุ่มเป้าหมาย
1. ผู้ใช้บริการรถไฟ 554 ราย
 - 2.นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย ณ สถานีเป้าหมายสถานีละ 10 ราย รวม 50 ราย
 3. เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟ เส้นทางละ 2 นาย รวมทั้งสิ้น 8 นาย
 4. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟ และเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานบริเวณสถานีรถไฟ

เส้นทางละ 2 นาย รวมทั้งสิ้น 8 ราย

5. พนักงานขายของผู้เสียบึง เส้นทางละ 2 คน รวม 8 คน
6. นายสถานี 6 สถานี ประกอบด้วย สถานีกรุงเทพฯ สถานีเชียงใหม่ สถานีอุบลราชธานี สถานีหนองคาย และสถานีธนบุรี รวม 6 นาย
7. ผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มีบทบาทในการควบคุมนโยบาย 1 ราย
8. ผู้บังคับการตำรวจรถไฟพววงศ์ 1 นาย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงผลการบังคับใช้กฎหมายภายหลังจากการประกาศใช้กฎหมายเพื่อกำหนดพื้นที่ห้ามจำหน่ายและบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 และประกาศใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 เป็นต้นมา

2. เป็นแนวทางในการส่งเสริมและพัฒนารูปแบบและกระบวนการทำให้ความรู้แก่ประชาชนในกฎหมายห้ามจำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ

3. เป็นแนวทางในการจัดการความรู้แก่เจ้าหน้าที่และผู้เกี่ยวข้อง ผู้มีอำนาจและหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย

4. เป็นแนวทางในการขยายขอบเขต และทบทวน อำนาจความรับผิดชอบในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ

5. กระตุ้นจิตสำนึกของทั้งผู้ดื่มและผู้ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในการเคารพและปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมาย

6. ลดโอกาสการลักลอบจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งบริเวณสถานี ชานชาลา และบนขบวนรถไฟ

7. ลดโอกาสการลักลอบบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งบริเวณสถานี ชานชาลา และบนขบวนรถไฟ

8. ลดความเสี่ยงของผู้ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ใช้บริการรถไฟชั้นหนึ่ง ชั้นสอง และชั้นสาม

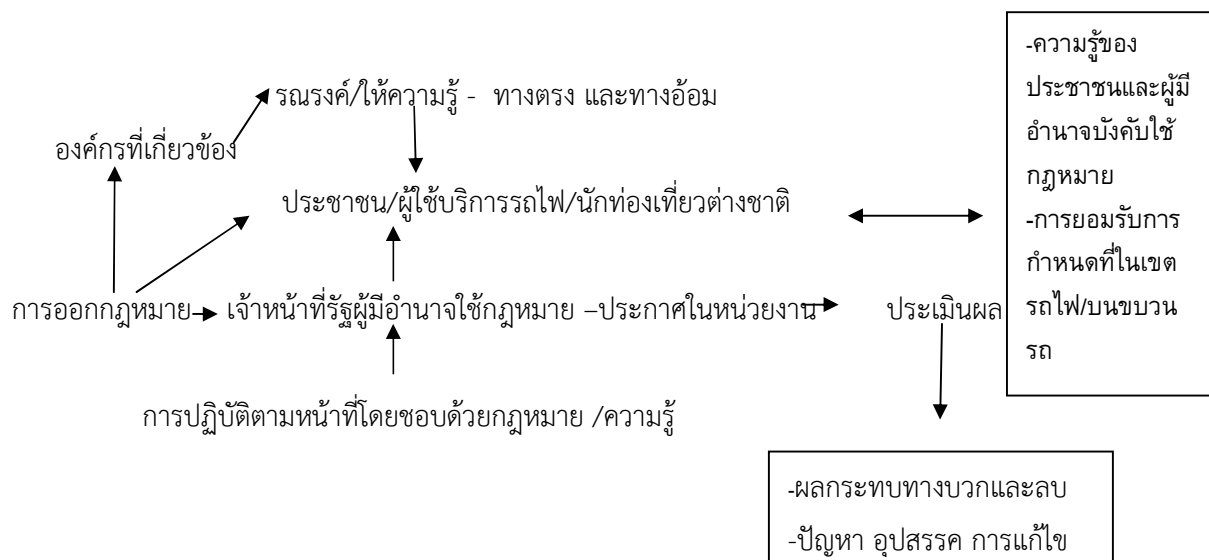
9. ลดโอกาสการเกิดการทะเลาะวิวาทและอุบัติเหตุแก่ผู้โดยสารทั่วไปที่ใช้บริการ

10. กระตุ้นให้เกิดกระบวนการรณรงค์การกำหนดพื้นที่ห้ามดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพื้นที่ต่างๆ อย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม

11. นำไปสู่การผลักดันให้เกิดการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ

12. นำไปสู่การทบทวนบทลงโทษผู้ละเมิดกฎหมาย

กรอบแนวคิดการวิจัย



จากกรอบแนวคิดข้างต้นนี้ เป็นแนวคิดที่สืบเนื่องมาจากผลของการออกประกาศเพิ่มเติมใน พรบ. ควบคุมเครื่องตีแม่แอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ลงวันที่ 18 เมษายน 2558 และมีการบังคับใช้ในวันต่อมา ซึ่งมีองค์กรต่าง ๆ ร่วมกันให้ความรู้แก่ประชาชนทั่วไปโดย ติดประกาศ สติกเกอร์ ในบริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลา และบนขบวนรถในขณะเดียวกัน รัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็มีบทบาทในการแจ้งให้ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องทราบและถือปฏิบัติ และจำเป็นต้องมีการติดตามประเมินผลเพื่อทราบปัญหา อุปสรรคที่เกิดขึ้นจากการบังคับใช้กฎหมายฉบับนี้

ข้อจำกัดของการศึกษา

1. เนื่องจากพื้นที่การเก็บข้อมูลมีความครอบคลุมสถานีหลักทั้งประเทศ การวิจัยนี้จึงมีความเสี่ยงในการดำเนินการ รวมทั้งการเฝ้าสังเกตบนขบวนรถไฟ ดังนั้น ทีมวิจัยจะเลือกเฉพาะเส้นทางที่ปลอดภัย มีการสลับกันเดินไปสังเกตพฤติกรรมในรถไฟชั้นสาม และจะหยุดการสังเกตเวลา 2.00 น. ในทุกเส้นทาง
2. ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงนโยบายของผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย อาจได้จากผู้บริหารระดับรองลงมาที่ทำหน้าที่ควบคุมการบริหารเจ้าหน้าที่ประจำ

องค์กรภาคีเครือข่ายภายในและภายนอกที่นำไปใช้

- การรถไฟแห่งประเทศไทย
- กองบังคับการตำรวจรถไฟ
- มูลนิธิเมาไม่ขับ
- คณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์
- ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา
- องค์กรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ความต่อเนื่องยั่งยืนและการขยายผล

เนื่องจากการเดินทางโดยใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทยยังเป็นความจำเป็นสำหรับประชาชนทั่วไป และยังคงอยู่ต่อไปอีกยาวนาน เนื่องจากราคาไม่แพง มีความปลอดภัยระดับหนึ่ง และผ่านในพื้นที่เป้าหมาย โดยเฉพาะผู้โดยสารที่อยู่ต่างจังหวัด ดังนั้น หากการรถไฟแห่งประเทศไทยมีการพัฒนาเรื่องความปลอดภัยของผู้ใช้บริการอย่างมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพ ประชาชนก็ยังคงใช้บริการต่อไปเพราะเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการเดินทาง

นอกจากนี้ ยังเป็นแนวทางเพื่อการรณรงค์ต่อปัญหาอื่น ๆ ที่กระทบถึงผู้โดยสารส่วนใหญ่ เช่น การสูบบุหรี่บนขบวนรถไฟและบริเวณชานชาลาที่สร้างผลกระทบต่อสุขภาพของทั้งผู้สูบบุหรี่และผู้มาสูบบนขบวนรถไฟ หรือสูxonามัยบนขบวนรถไฟ เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม งานวิจัยนี้จะช่วยกระตุ้นจิตสำนึกและความรับผิดชอบให้แก่ผู้เกี่ยวข้องในการร่วมมือกันแก้ปัญหาแบบองค์รวมได้

บทที่ 2

วรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายเครื่องตีมแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและสถานีสถานีรถไฟมีเพียงงานวิจัยเดียวเท่านั้น คือ งานวิจัยของนวลตา และคณะ (2557) เก็บข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและคุณภาพ (3) ที่สรุปว่า ในการทำงานของผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายมีประเด็นปัญหาของการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้ 1) อำนาจของตำรวจรถไฟเพียงแต่ดูแลเหตุการณ์ต่าง ๆ ตลอดการเดินทาง 2) ตำรวจรถไฟทำงานประสานกับการรถไฟแห่งประเทศไทยแต่ไม่มีนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการห้ามจำหน่ายหรือตีมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ทั้งบริเวณสถานีสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ 3) ในด้านการจำหน่ายเครื่องตีมแอลกอฮอล์หากไม่มีเหตุให้ดำเนินคดีก็ไม่มีอำนาจในการดำเนินการ 4) ไม่มีอำนาจการสอบสวน แต่มีเฉพาะอำนาจในการส่งต่อ จับกุม และส่งให้เจ้าของพื้นที่ ไม่มีหน้าที่ในการตรวจสอบผู้ค้าเร่ที่ขึ้นมาจำหน่ายเครื่องตีมแอลกอฮอล์ นอกจากนี้ยังพบว่าจำนวนคดีที่เกิดขึ้นมีการบันทึกไม่ชัดเจน ซึ่งพบว่ามีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุ ทะเลาะวิวาทและเมาสุราที่เกิดในช่วง พ.ศ. 2552-2556 ดังนี้ 92, 63,61,49 และ 57 ราย ตามลำดับ เฉลี่ยปีละ 64.5 ราย หรือ 5.4 รายต่อเดือน

จากรายงานการเกิดเหตุบนขบวนรถไฟที่ผ่านมา ตั้งแต่ พ.ศ. 2553-2556 พบว่ามีคดีเกิดขึ้น ดังนี้ พ.ศ. 2553 พบมี 79 คดี, พ.ศ.2554 พบมี 28 คดี, พ.ศ.2555 พบมี 27 คดี พ.ศ.2556 พบมี 36 คดี นอกจากนี้ยังมีคดีที่เกิดจากการตีมสุราในปี พ.ศ.2553 พบ 16 คดี , พ.ศ.2554 พบ 23 คดี และ พ.ศ.2555 พบ 10 คดี (9)

จากการศึกษาของนวลตาและคณะ (2557) พบว่า ผู้โดยสารร้อยละ 74.2 มีความเห็นว่าควรห้ามจำหน่ายเครื่องตีมแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและพบว่ามี การเกิดอุบัติเหตุจากการตกขบวนรถไฟร้อยละ 50 ของจำนวนขบวนรถไฟ (1:2)(10) และผลการสำรวจที่ผ่านมาโดยมูลนิธิเมาไม่ขับสำรวจในช่วงกลางปี 2559 พบว่า มากกว่าร้อยละ 93.53 % เห็นด้วยว่าควรให้มีการห้ามตีมเครื่องตีมแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ ร้อยละ 44.23 กล่าวว่า ผู้ตีมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ส่งเสียงดังรบกวนสร้างความรำคาญ ร้อยละ 29.31 กล่าวว่ามักเกิดการทะเลาะวิวาท ร้อยละ 10.60 พบว่า เคยเห็นการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 8.45 พบว่า มีการลวนลาม/คุกคามทางเพศ และ 7.41 กล่าวว่ามีการลักขโมย(11)

สรุปได้ว่า ถึงแม้มีการประกาศใช้ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 แต่ก็ไม่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวในพื้นที่ที่อยู่ในความดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

พฤติกรรมการตีมเครื่องตีมแอลกอฮอล์

ประเทศไทยยังอยู่ในอันดับต้น ๆ ของการมีผู้ตีมจำนวนมากทั้งชายและหญิงและมีแนวโน้มที่จะมีผู้ตีมรายใหม่เพิ่มขึ้น องค์การอนามัยโลก (WHO) ออกรายงานฉบับใหม่ว่าด้วยการตีมแอลกอฮอล์ของโลกประจำปี 2557 ระบุว่า ประชากรทั่วโลกมากกว่า 38 % ตีมแอลกอฮอล์เป็นประจำ และในแต่ละปีทั่วโลก มีผู้เสียชีวิตจากการตีมแอลกอฮอล์ 3.3 ล้านราย และประเทศที่มีการตีมสูงสุดคือ เบลารุส ตีมแอลกอฮอล์เฉลี่ยปีละ 17.5 ลิตรต่อคน เมื่อจำแนกเป็นกลุ่มอายุ พบว่าผู้สูงอายุทั่วโลกตีมแอลกอฮอล์เฉลี่ยปีละ 6.2 ลิตรต่อคน ขณะที่กลุ่มอายุที่บริโภคแอลกอฮอล์มากที่สุดคือวัย 15 ปี(12)

จากรายงานประจำปีของคณะกรรมการควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2555 พบว่า ประชาชนไทยมีการบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ประมาณ 13.59 ลิตรต่อคนต่อปี และพบว่าร้อยละ 70 ของการเกิดอุบัติเหตุบนถนน มีปัจจัยมาจากการตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ ในปี พ.ศ. 2554 พบว่า อายุเฉลี่ยของการบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ทั้งเพศชายและหญิงเร็วขึ้น นั่นคือการเข้าสู่การเป็นผู้ตี้มในกลุ่มวัยรุ่นเร็วขึ้น โดยมีอายุเฉลี่ย 20.5 ปี โดยในเพศชายเฉลี่ยอายุ 19.4 ปี ส่วนเพศหญิงเฉลี่ยอายุ 24.6 ปี ในงานวิจัยฉบับนี้เสนอให้ต้องทบทวนและวิเคราะห์ คือ *ทำไมเพศหญิงจึงมีแนวโน้มในการตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์มากกว่าเพศชาย* ในขณะเดียวกันอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงจากร้อยละ 41.24 ในปี พ.ศ. 2554 เป็นร้อยละ 37.28 ในปี พ.ศ. 2555(13) ซึ่งสิ่งที่ต้องเฝ้าระวังคือ การที่เพศหญิงมีการตี้มสุราเพิ่มขึ้น และยิ่งเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2557 ที่เพิ่มจากร้อยละ 9.8 ในปี พ.ศ. 2544 เป็นร้อยละ 12.9 ในปี พ.ศ. 2557(14)

จากการรวบรวมข้อมูลของสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักปลัดกระทรวงสาธารณสุข สรุปว่า การขยายตัวของปริมาณผู้ตี้มที่มีอายุมากกว่า 15 ปีขึ้นไป พบว่า มีจำนวนการคาดประมาณ 17.7 ล้านคน หรือประมาณร้อยละ 32.3 โดยกลุ่มนี้ที่การตี้มอย่างสม่ำเสมอ 7.5 ล้านคน (ร้อยละ 42.4) และตี้มนานๆ ครั้งร้อยละ 57.6 หรือ 10.2 ล้านคน(15) รัฐได้หาวิธีในการควบคุมการจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์แต่ก็พบว่ายังไม่ประสบผลสำเร็จ ปัญหานี้ทำให้องค์กรที่เกี่ยวข้องกับด้านสุขภาพการพยายามที่จะกระตุ้นการจำกัดพื้นที่จำหน่ายและลดโอกาสการเข้าถึงเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ของวัยรุ่น แต่ก็ยังไม่เห็นผลในทางกฎหมายและการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งนี้จะเห็นได้จากการศึกษาของ นวลตาและคณะ (2555) พบว่า มีร้านจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์รอบมหาวิทยาลัยของรัฐในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา 123 ร้านในพื้นที่ 100 เมตร ห่างจากรั้วมหาวิทยาลัย โดยพบว่าแหล่งจำหน่ายมีทั้งร้านชำ ร้านสะดวกซื้อ ร้านอาหารตามสั่ง และแม้แต่ร้านค้าใต้หอพัก(เอกชน)(16) ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ก็ยังไม่ได้ถูกตราออกมาเป็นรูปธรรม

พฤติกรรมกรรมการตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์มีไข้เฉพาะการตี้มเหล้า เบียร์ เท่านั้น แต่ยังมีขาดเหล้า ซึ่งได้รับการอ้างว่าเป็นการตี้มสมุนไพร โดยทำมาจากเหล้าขาว/เหล้าโรง/เหล้าเถื่อนมาเติมในสมุนไพรใช้เวลา 2-3 วัน ก็ยังถือว่าเป็นการตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์เช่นกัน (17) จะเห็นได้ว่า รูปแบบการตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ของคนไทยมีความหลากหลาย และถึงแม้จะมีกฎหมายออกมาเพื่อควบคุม ป้องปรามและมีบทลงโทษทั้งโทษหนักและลหุโทษก็ตาม แต่ก็ไม่ได้ทำให้จำนวนผู้บริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ลดลงแต่อย่างใด

การกำหนดพื้นที่การตี้ม

พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 เป็นพระราชบัญญัติที่ครอบคลุมเพื่อการแก้ปัญหาหลายประเด็นในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับหลายๆ ประเด็นปัญหา แต่ก็ยังมีช่องว่างที่ต้องมีการประกาศกฎหมายเพิ่มเติม เช่น ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์บนทาง (18) **ที่เพิ่มเติมจากการกำหนดพื้นที่ห้ามตี้มและห้ามจำหน่าย เป็นต้น สำหรับกฎหมายฉบับนี้เป็นการกำหนดเรื่อง** “ทาง” ซึ่งตามมาตรา 4 ของ พรบ. ควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 กำหนดว่า คำว่า “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ส่วนคำว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ส่วนคำว่า “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด ยกเว้นรถไฟและรถราง ดังนั้น ไม่ว่าจะกฎหมายใดที่กล่าวถึง ทาง

หรือ รถ มักจะไม่รวมทางรถไฟ ขบวนรถไฟ หรือพื้นที่ในเขตรถไฟ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยก็มี ฎหมายพิเศษของตนเอง

จากช่องว่างของฎหมายที่ไม่ครอบคลุมเส้นทางการรถไฟ พื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งถือว่าเป็นทั้งพื้นที่สาธารณะและยังเป็นพื้นที่ของทางราชการอีกเช่นกันเนื่องจากเป็นองค์กรรัฐวิสาหกิจ แต่ฎหมายยังไม่ได้เข้าไปมีส่วนในการควบคุมพื้นที่ดังกล่าว ฉะนั้น ถึงแม้จะมีการออกฎหมายควบคุมพื้นที่จำหน่าย ดื่ม ตาม พรบควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 (19)แล้วก็ตาม แต่เขตพื้นที่การรถไฟก็ยังมีจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งบริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลา และบนขบวนรถไฟ

ภายหลังจากที่มีการประกาศใช้ฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดพื้นที่จำหน่ายในราชกิจจานุเบกษาลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 เป็นต้นไป โดยที่มีผลโดยตรงต่อการจัดการพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งในทางปฏิบัติการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เคยออกประกาศของการรถไฟเรื่องการจำหน่ายและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพื้นที่ที่อยู่ในความดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีการกำหนดบทลงโทษแต่มีข้อจำกัดในอำนาจของเจ้าหน้าที่การรถไฟเท่านั้น (20) แต่ไม่มีรายงานว่าภายหลังจากประกาศดังกล่าวแล้วในระดับปฏิบัติการมีการดำเนินงานอะไรบ้าง หรือมีปัญหาในการปฏิบัติตามประกาศหรือไม่อย่างไร เพราะถึงแม้จะมีประกาศออกมาแต่ก็ยังพบว่าการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟอยู่เนือง ๆ

การรถไฟแห่งประเทศไทย(21)

การรถไฟแห่งประเทศไทยองค์กรที่มีอายุนานกว่า 100 ปี เป็นรัฐวิสาหกิจในลำดับต้นๆโดยเป็นพัฒนาการที่นับว่าเป็นเส้นทางแรกของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยพระราชดำริของรัชกาลที่ 5 โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่ พ.ศ. 2430 จากเดิมมี ระยะทางเดินรถ 9 เส้นทาง ระยะ 932 กิโลเมตร ในสมัยรัชการที่ 6 ขยายเป็น 2581 กิโลเมตร รัชกาลที่ 7 เพิ่มอีก 418 กิโลเมตร ในสมัยรัชการที่ 8 เพิ่มอีก 259 กิโลเมตร ปัจจุบันมีระยะทางในการเดินรถทั้งสิ้น 4,346 กิโลเมตร โดยเป็นทางคู่ช่วง กรุงเทพ - รังสิต ระยะทาง 31 กิโลเมตร และเป็นทางสามช่วงรังสิต - ชุมทางบ้านภาชี ระยะทาง 59 กิโลเมตร โดยมีเส้นทาง ดังนี้

ทางสายเหนือ ถึง จังหวัดเชียงใหม่ ระยะทาง 751 กิโลเมตร

ทางสายใต้ ถึง จังหวัดนครราชสีมา(สุไหลโก-ลก) ระยะทาง 1,143 กิโลเมตร และสถานีป่าดงเบขาร์ ระยะทาง 974 กิโลเมตร

ทางสายตะวันออก ถึง จังหวัดสระแก้ว(อรุณประเทศ) ระยะทาง 255 กิโลเมตร และนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะทาง 200 กิโลเมตร

ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ถึง จังหวัดอุบลราชธานี ระยะทาง 575 กิโลเมตร และจังหวัดหนองคาย ระยะทาง 624 กิโลเมตร

ทางสายตะวันตก ถึง สถานีน้ำตก จังหวัดกาญจนบุรี ระยะทาง 194 กิโลเมตร

ทางสายแม่กลองช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย ระยะทาง 31 กิโลเมตร และช่วงบ้านแหลม - แม่กลอง ระยะทาง 34 กิโลเมตร

นอกจากนี้ยังมีการสร้างทางอีกหลายเส้นทาง อาทิ คลองสิบเก้า - บ้านภาษี - แก่งคอย - ศรีราชา - แหลมฉบัง - เขาชีจรรย์ - มาบตาพุด เพื่อให้รับโครงการพัฒนาชายฝั่งทะเลตะวันออกอีกด้วย

โครงการรถไฟฟรีเพื่อประชาชน

โครงการเริ่มในช่วงรัฐบาลชุดนายสมัคร สุนทรเวช (นายกรัฐมนตรีของประเทศไทยคนที่ 25) โดยมีการจัดโครงการรถไฟฟรีให้ประชาชนทุกคนที่เป็นคนไทย มีหลักฐานว่าเป็นคนไทยสามารถใช้สิทธิในการใช้บริการรถไฟชั้นสาม รถไฟชานเมือง รถไฟท้องถิ่นโดยไม่เสียค่าโดยสารหรือค่าธรรมเนียมแต่อย่างใด โดยภาระในเรื่องดังกล่าวรัฐเป็นผู้รับผิดชอบ นอกจากนี้ยังรวมถึงการใช้บริการรถประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ ที่ไม่ใช้รถปรับอากาศด้วย

โครงการดังกล่าวเริ่มเมื่อ พ.ศ. 2550 และมีการขยายสัญญาระหว่างรัฐกับ การรถไฟแห่งประเทศไทยมาอย่างต่อเนื่อง จากสถานการณ์เศรษฐกิจในช่วงปี 2551 ที่ผ่านมา ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับราคาสินค้าทางการเกษตรมีการปรับตัวสูงขึ้นกว่าร้อยละ 36 ส่งผลให้ดัชนีราคาผู้บริโภคหรืออัตราเงินเพื่อปรับตัวเพิ่มขึ้นสูงสุดที่ระดับร้อยละ 9 และในช่วงครึ่งปีแรกของปีงบประมาณ 2551 อัตราเงินเพื่อเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 6.3 และมีแนวโน้มที่จะอยู่ในระดับสูงเช่นนี้ต่อไป ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศ

แม้ว่ารัฐบาลจะได้ดำเนินมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจ โดยกำหนดมาตรการในการเพิ่มรายได้ และลดรายจ่ายของประชาชน ซึ่งได้แก่

1. มาตรการปรับอัตราค่าแรงขั้นต่ำ
2. มาตรการปรับเพิ่มเงินเดือนและค่าครองชีพของข้าราชการ และพนักงานรัฐวิสาหกิจ
3. มาตรการภาษีเพื่อกระตุ้น และฟื้นฟูเศรษฐกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 มีนาคม 2551
4. มาตรการแก้ไขวิกฤตพลังงานและสนับสนุนการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2551
5. มาตรการเงินทุนเพื่อประชาชน และเศรษฐกิจฐานราก ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2551

ถึงแม้จะมีการดำเนินการดังกล่าวแล้วก็ตามแต่การเพิ่มขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและราคาอาหาร ส่งผลกระทบในวงกว้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งประชาชนที่มีรายได้น้อย คณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติอนุมัติ เรื่อง 6 มาตรการ 6 เดือน ฝ่าวิกฤติเพื่อคนไทยทุกคน เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2551 โดยในส่วนของการรถไฟฯ ให้ดำเนินการมาตรการลดค่าใช้จ่ายเดินทาง โดยรถไฟชั้น 3 ซึ่งจัดให้บริการเดินทางฟรีแก่ประชาชนในกลุ่มรถบริการเชิงสังคมทั้งหมด จำนวน 164 ขบวน และต่อมาเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม 2551 คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติให้การรถไฟฯ ให้บริการเดินทางรถไฟชั้น 3 (รถเร็ว) แก่ประชาชนฟรี ซึ่งเป็นขบวนรถในกลุ่มรถเชิงพาณิชย์ จำนวน 8 ขบวน

ครอบคลุมทุกเส้นทางเพิ่มเติม เนื่องจากขบวนรถบริการ เชิงสังคมให้บริการเดินทางช่วงสั้นๆ ประชาชนต้องเสียเวลาในการต่อการเดินทางไปยังปลายทาง ทำให้ไม่สะดวกในการเดินทางและอาจจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น หากเปลี่ยนการเดินทางในรูปแบบอื่น เพื่อไปสู่จุดหมายปลายทาง จากนั้นรัฐบาลได้เห็นชอบให้การรถไฟฯ ดำเนินการขยายมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนผู้มีรายได้น้อยต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน รวมทั้งสิ้น 21 ช่วงระยะ โดยแต่ละช่วงระยะมีระยะเวลา 6 เดือน (ตุลาคม-มีนาคม และ เมษายน-ตุลาคม) มีผู้ใช้บริการอยู่ระหว่าง 9-19 ล้านคน รัฐต้องจ่ายให้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย 280-500 ล้านบาทต่อ 6 เดือน และปัจจุบันโครงการนี้ก็ยังคงดำเนินการอยู่ อย่างไรก็ตาม โครงการนี้คาดว่าจะขยายต่อไปอีก

การเปลี่ยนแปลงของกฎหมายรวมพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทย

จากการศึกษาข้อมูลและค้นคว้าจากเอกสารและอินเทอร์เน็ต พบว่า ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟแห่งประเทศไทยมีการเผยแพร่ค่อนข้างน้อยมาก จะมีเฉพาะในส่วนเส้นทางท่องเที่ยวเท่านั้น ส่วนรายงานประจำปีที่สืบค้นได้มีเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขยายงานเท่านั้น ส่วนรายงานหรือกฎระเบียบในการกำหนดหน้าที่ของพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยไม่ได้ปรากฏออกมสู่สาธารณชน

จากการที่การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นองค์กรที่มีกฎหมายของหน่วยงานเอง และเป็นองค์กรที่มีการเปิดเผยข้อมูลสู่สังคมน้อยมาก เช่น การเกิดการทะเลาะวิวาทบนขบวนรถไฟ การลักขโมย การตกรถไฟหรือ แม้แต่คดีข่มขืน เป็นต้น เป็นผลทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยถูกละเลยในการเข้มงวด ทั้งนี้จะเห็นได้ว่า ในแต่ละวันมีขบวนรถที่ให้บริการทั้งสิ้น 164 ขบวน (เฉพาะสถานีรถไฟกรุงเทพ ฯ และธนบุรีที่เป็นสถานีหลักในส่วนกลาง) และมีผู้ใช้บริการมากกว่า 6 หมื่นคนต่อวัน จำนวนคดีที่เกิดขึ้นมีเพียงรายงานแต่ไม่มีข้อมูลที่เสนอให้ประชาชนรับทราบ ทั้งนี้อาจเนื่องจากผู้เสียหายเกรงอันตราย และบางคดี เช่น การข่มขืนบนขบวนรถไฟที่ถูกกระทำอาจเกิดความอับอาย จนภายหลังเกิดคดีข่มขืนบนขบวนรถไฟ นครศรีธรรมราช – กรุงเทพฯ(คดีหมายเลขดำที่ อ.1407/2557 และคดีหมายเลขแดงที่ 1880/2557) ซึ่งเป็นแรงกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของการที่รัฐและผู้เกี่ยวข้องต้องตระหนักถึงความปลอดภัยของผู้โดยสาร นอกจากนี้ จากการศึกษาของ นวลดา และคณะ (2557) พบว่า มีคดีที่เกิดขึ้นบนขบวนรถเป็นจำนวนมากที่ไม่ได้รับการเปิดเผย และพบว่า โดยเฉลี่ยมีผู้เสียชีวิตจากการตกขบวนรถไฟเดือนละ 1.53 ราย และอุบัติเหตุ 5.4 รายต่อเดือน(22) และพบว่า มีการจำหน่ายและดัดแปลงรถดีเซลแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟอย่างอิสระในขณะที่เส้นทางทางบกอื่น ๆ กฎหมายกำหนดว่า การจำหน่ายและการดัดแปลงรถดีเซลแอลกอฮอล์ตามกฎหมาย จากการศึกษาครั้งนี้ยังพบว่า ผู้โดยสารรถไฟร้อยละ 74.2 เห็นด้วยต่อการมีกฎหมายห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งบนขบวนรถไฟและบริเวณชานชาลาประมาณครึ่งหนึ่งของผู้เกี่ยวข้องเห็นด้วยกับการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งบนขบวนรถไฟและบริเวณชานชาลา ผลการสังเกตจากการเดินทาง 72 เที่ยวพบเหตุทะเลาะวิวาท 94 รายและพลัดตกรถไฟเสียชีวิต 14 ราย การจำหน่ายสุราบนขบวนรถไฟเป็นแบบเดินเร่ขายโดยผู้ค้าเร่และพนักงานตู้เสบียงโดยจำหน่ายเบียร์ เหล้าสี และเหล้าขาว (จำหน่ายเบียร์ประมาณ 20-80 กระป๋องต่อเที่ยว) สรุปว่าการจำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและบริเวณชานชาลาไม่ถูกควบคุม จึงควรทบทวนกฎหมายห้ามดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลาเช่นเดียวกับบนรถยนต์(22) ซึ่งต่อมามีการรณรงค์โดยหลายองค์กร จนเกิดเป็นการออกกฎหมายที่กำหนดพื้นที่ห้ามจำหน่ายและห้ามดื่มบนขบวนรถไฟ ชานชาลา และ สถานีรถไฟ(5)

สถานการณ์ภายในขบวนรถไฟ

ระบบรถไฟไทยเป็นระบบเปิดโดยเฉพาะในตู้รถไฟชั้นสาม เนื่องจากแต่ละตู้รถไฟมีอิสระต่อกัน ในตู้รถไฟชั้น 1 และ ชั้น 2 เป็นตู้ระบบปิด (ยกเว้นในตู้รถไฟชั้นสองพัดลม) แยกส่วนเฉพาะในพื้นที่ห้องน้ำเท่านั้น ส่วนในตู้รถไฟชั้น 3 เป็นระบบเปิด และมีผู้โดยสารในแต่ละตู้ 76-90 คน ถึงแม้จะมีประตูกันส่วนของข้อต่อระหว่างตู้รถไฟแต่ส่วนใหญ่คือ ไม่มีการปิดกันส่วนนี้เนื่องจากมีการเข้าออกและขึ้นลงเกือบทุกสถานี มักพบว่าส่วนของพื้นที่บริเวณข้อต่อที่มีบันไดขึ้นลงเป็นที่ที่กลุ่มผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และผู้สูบบุหรี่ชอบไปนั่ง (ยกเว้นช่วงเทศกาลจะมีกลุ่มคนอื่น ๆ ไปนั่งด้วยเนื่องจากที่นั่งในตู้รถไฟเต็ม) ซึ่งตู้รถไฟชั้นสามนี้จะมีเกือบทุกขบวนรวมทั้งขบวนรถด่วนและรถเร็ว ส่วนข้อต่อรถนี้เป็นพื้นที่ที่อันตรายมากที่สุด ทั้งนี้เพราะกระแสลมที่เกิดขึ้นระหว่างรถเคลื่อนตัวมีความแรงเฉลี่ยมากกว่า 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (อัตราความเร็วของขบวนรถไฟควบคุมที่ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) แรงเหวี่ยงของรถทำให้ผู้ที่เผลออาจพลัดตกจากรถไฟได้



ภาพที่ 1 ลักษณะตู้รถไฟชั้นสาม



ภาพที่ 2 บรรยากาศในตู้รถไฟชั้นสาม



ภาพที่ 3 การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟหลังจากมีประกาศ วันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 แล้ว

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายและบริโภคเครื่องตีแมลงกอล

ภายหลังจากการเกิดคดีสะเทือนขวัญของประชาชนและผู้ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทยคือ คดี “น้องแก้ม” ทำให้สังคมให้ความสนใจกับการรถไฟแห่งประเทศไทยมากขึ้น การรถไฟแห่งประเทศไทยจึงตกเป็น “จำเลย” ของสังคม โดยสาเหตุของการเกิดคดีมาจากสุราและยาเสพติด ปฏิบัติการของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ออกมาคือการประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง *ห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟหรือในขบวนรถไฟที่อยู่บนทางรถไฟ* โดยมี การกำหนดโทษปรับไม่เกิน 500 บาท ซึ่งจำนวนเงินค่าปรับนี้อยู่ในอำนาจของพนักงานการรถไฟที่สามารถกระทำได้ ประกาศฉบับนี้มีการประกาศ ณ วันที่ 31 กรกฎาคม 2557(20) ซึ่งประกาศออกมากับฉบับใช้เฉพาะพื้นที่และหน่วยงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยประกาศก่อนประกาศแก้ไขเพิ่มเติมของ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ลงวันที่ วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 และประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 และมีโทษปรับสูงกว่าประกาศของการรถไฟแห่งประเทศไทย

นอกจากนี้ยังพบว่า มีประกาศของสำนักนายกรัฐมนตรี มาตรา 27 ได้กำหนดห้ามมิให้ขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่ ได้กำหนดว่า “สถานที่อื่นที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการ” ดังนั้น จึงมีประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีเกี่ยวกับสถานที่ห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 3 ฉบับ โดยสรุปได้ดังนี้

1.ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในรัฐวิสาหกิจและหน่วยงานอื่นของรัฐ พ.ศ. 2555 โดยประกาศดังกล่าว กำหนดห้ามมิให้ขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในสถานที่หรือบริเวณของหน่วยงาน ดังต่อไปนี้

-รัฐวิสาหกิจ หมายถึง รัฐวิสาหกิจทุกประเภท เช่น การรถไฟ องค์กรสวนสัตว์ บริษัทขนส่งจำกัด ธนาคารกรุงไทย บริษัททางจากปิโตเลียม การบินไทย สำนักงานธนาคุณเคราะห์ เป็นต้น

-หน่วยงานอื่นของรัฐ หมายถึง หน่วยงานที่ไม่ใช่ส่วนราชการ ไม่ใช่รัฐวิสาหกิจ แต่เป็นหน่วยงานของรัฐ เช่น ธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการกำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์ และองค์กรที่จัดขึ้นตามพระราชบัญญัติองค์การมหาชน พ.ศ. 2542 เป็นต้น

ข้อยกเว้น คือ ประกาศนี้ไม่ใช้บังคับกับองค์การสุรา เพราะมีการกึ่งที่มีลักษณะเฉพาะเพื่อผลิตสุรา สถานที่หรือบริเวณของรัฐวิสาหกิจและหน่วยงานอื่นของรัฐที่สามารถขายได้ คือ ร้านค้าหรือสโมสร แต่ต้องเป็นร้านค้าที่จัดไว้เพื่อขายสินค้าโดยเฉพาะที่มีลักษณะถาวร และสโมสรต้องได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องจากรัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานอื่นของรัฐ และมีลักษณะเป็นการเปิดให้บริการเป็นประจำหรือถาวร สถานที่หรือบริเวณของรัฐวิสาหกิจและหน่วยงานอื่นของรัฐที่สามารถตีได้ คือ ที่พักส่วนบุคคล ซึ่งหมายถึง ที่พักที่มีลักษณะถาวรจัดไว้เพื่ออยู่อาศัยโดยเฉพาะ เช่น บ้านพักของบุคลากร หรือสถานที่ที่ใช้เพื่อการจัดเลี้ยงตามประเพณี

2.ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555 โดยประกาศดังกล่าวกำหนดห้ามมิให้ขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ดังนี้

- ห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่ขับขี่อยู่ในรถ หรือบนรถ
- ห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในขณะที่โดยสารอยู่ในรถ หรือบนรถ

ในกฎหมายฉบับนี้ “รถ” จึงหมายถึง รถนั้นต้องอยู่บนทาง ตามความหมายของพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ไม่ว่าจะรถนั้นจะเคลื่อนที่หรือจอดอยู่หนึ่งๆ ก็ตาม หากมีการบริโภคเครื่องยนต์ดังกล่าว ถือเป็นกรกระทำ ความผิดตามกฎหมายนี้ อีกทั้ง หากผู้ขับรถปล่อยประละเลย หรือมีการกระทำในลักษณะให้ความสะดวกหรือช่วยเหลือให้มีการตีเครื่องยนต์แอลกอฮอล์บนรถขณะอยู่บนทาง ถือว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการสนับสนุนให้ผู้อื่นตีเครื่องยนต์แอลกอฮอล์ อันจะเป็นความผิดตามกฎหมายดังกล่าวด้วย ทั้งนี้ ประกาศดังกล่าวมุ่งให้หมายความแต่ เฉพาะห้ามมิให้มีการตีเครื่องยนต์ แอลกอฮอล์บนรถ ในขณะที่รถอยู่บนทางเท่านั้น ดังนั้นหากเป็นกรณีบุคคลอยู่บน ทางแต่มีได้อยู่บนรถจะไม่เข้าลักษณะตามประกาศ

3. ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง ห้ามขายหรือห้ามบริโภคเครื่องยนต์แอลกอฮอล์ในพื้นที่ประกอบกิจการโรงงาน พ.ศ. 2555 โดยประกาศดังกล่าวกำหนดห้ามมิให้ขายหรือบริโภคเครื่องยนต์แอลกอฮอล์ใน พื้นที่ประกอบกิจการ โรงงานตามกฎหมายว่าด้วยโรงงานตามพระราชบัญญัติโรงงาน พ.ศ. 2535 มาตรา 5 “โรงงาน” หมายความว่า อาคาร สถานที่ หรือ ยานพาหนะที่ใช้เครื่องจักรมีกำลังรวมตั้งแต่ห้าแรงม้าหรือกำลังเทียบเท่า ตั้งแต่ห้าแรงม้าขึ้นไป หรือใช้คนงานตั้งแต่เจ็ดคนขึ้นไปโดยใช้เครื่องจักรหรือไม่ก็ตามสำหรับทำ ผลิต ประกอบ บรรจุ ซ่อม ซ่อมบำรุง ทดสอบ ปรับปรุงแปรสภาพ ถ่วงเบา เก็บรักษา หรือทำลายสิ่งใดๆ ทั้งนี้ ตามประเภทหรือชนิดของโรงงานที่กำหนด ในกระทรวง

ดังนั้น “พื้นที่ประกอบกิจการโรงงาน” คือ พื้นที่ซึ่งอยู่ในบริเวณอาคาร สถานที่ หรือยานพาหนะตาม ความหมายของ “โรงงาน”ข้างต้น ซึ่งเป็นพื้นที่ที่อยู่ในแบบพิมพ์เขียวซึ่งโรงงานนั้นๆ ได้ยื่นขอจดทะเบียนเพื่อรับใบ ประกอบกิจการโรงงานกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม แต่อย่างไรก็ตาม ก็ยังมีข้อยกเว้น ไม่ใช่บังคับกับโรงงานผลิต เครื่องตีแอลกอฮอล์ในกรณี ดังต่อไปนี้(20)

1. การขายเครื่องยนต์แอลกอฮอล์ที่ดำเนินการเป็นปกติธุระในทางการค้าของโรงงานผลิตเครื่องยนต์ แอลกอฮอล์
2. การบริโภคเครื่องยนต์แอลกอฮอล์ที่เป็นขั้นตอนของการผลิตหรือรักษามาตรฐานการผลิตเครื่องยนต์ แอลกอฮอล์

บทกำหนดโทษ

เนื่องจากประกาศทั้ง 3 ฉบับดังกล่าว ออกตามความในมาตรา 27(8) และ มาตรา 31(7) แห่ง พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ดังนั้นหากมีการฝ่าฝืนประกาศดังกล่าวจะต้องด้วยบท กำหนดโทษตามพระราชบัญญัติ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ดังนี้ คือ

มาตรา 39 ผู้ใดขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์โดยฝ่าฝืนมาตรา 27 หรือมาตรา 28 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน หกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 42 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 31 ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้ง จำทั้งปรับ

นอกจากที่กล่าวมาแล้วข้างต้นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายและบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ใช้อยู่ ปัจจุบันมี 17 ฉบับ ซึ่งไม่รวมกฎหมายที่ออกกฎโดยกรมสรรพสามิต(23, 24)

- 1.ประกาศคณะกรรมการควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ เรื่อง รูปแบบของข้อความคำเตือนประกอบภาพสัญลักษณ์ของเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ หรือภาพสัญลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2557
- 2.ระเบียบคณะกรรมการควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ว่าด้วยหลักเกณฑ์การเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2557
- 3.ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขาย หรือบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในสวนสาธารณะ ของรัฐวิสาหกิจหรือหน่วยงานอื่นของรัฐ พ.ศ. 2556
- 4.ประกาศกรมควบคุมโรค เรื่อง หลักเกณฑ์การจ่ายเงินค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ตามระเบียบกรมควบคุมโรคว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2556
- 5.ระเบียบกรมควบคุมโรค ว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2556
- 6.พระราชบัญญัติ ควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551
- 7.ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ ในรัฐวิสาหกิจและหน่วยงานอื่นของรัฐ พ.ศ. 2555
- 8.ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์บนทาง พ.ศ. 2555
- 9.ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง ห้ามขายหรือห้ามบริโภคเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในพื้นที่ประกอบกิจการโรงงาน พ.ศ. 2555
- 10.ประกาศกรมควบคุมโรค เรื่อง หลักเกณฑ์การแบ่งเงินรางวัลหรือวิธีปฏิบัติในการจ่ายเงิน และแบบการขอรับเงินสินบนรางวัล ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555
- 11.คำสั่งกรมควบคุมโรค ที่ 1071/2555 เรื่อง การมอบหมายในการหักค่าปรับและการอนุมัติส่งจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551
- 12.ระเบียบกรมควบคุมโรค ว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555
- 13.ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อปฏิบัติการ ตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555
- 14.คำสั่งคณะกรรมการควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ เรื่อง การมอบหมายให้ดำเนินการเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551
- 15.คำสั่งคณะกรรมการควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ เรื่องการมอบหมายให้ดำเนินงานเปรียบเทียบตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 (ฉบับที่ 2)
- 16.ประกาศคณะกรรมการควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ว่าด้วยรูปแบบและวิธีการแสดงข้อความคำเตือนประกอบภาพสัญลักษณ์ของเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ หรือภาพสัญลักษณ์ของบริษัทผู้ผลิตเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2553
- 17.กฎกระทรวงกำหนดหลักเกณฑ์และเงื่อนไขการแสดงผลสัญลักษณ์เพื่อประกอบการโฆษณา หรือประชาสัมพันธ์เครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2553

แต่ถึงแม้จะมีการตรากฎหมายเกิดขึ้นเท่าไรก็ตาม ก็อาจจะไม่มีผลในทางปฏิบัติหากทั้งประชาชนและเจ้าหน้าที่รัฐละเลยในการปฏิบัติตามบทบัญญัติของกฎหมาย

บทบาทรัฐในการบังคับใช้กฎหมาย

นับตั้งแต่พ.ศ. 2475 ซึ่งเป็นปีที่มีการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ของประเทศ คือ การเปลี่ยนแปลงการปกครองประเทศไทย และมีการร่างรัฐธรรมนูญประกาศใช้ครั้งแรกเป็นต้นมา ประเทศไทยมีรัฐธรรมนูญที่ใช้ในการปกครองประเทศมาทั้งสิ้น 20 ฉบับ โดยฉบับที่ใช้ปัจจุบันใช้รัฐธรรมนูญฉบับที่ 20 พ.ศ. 2560 ข้าราชการและพนักงานของรัฐเป็นกลุ่มของผู้ใช้อำนาจตามที่กฎหมายกำหนดให้อยู่ในขอบเขตภายใต้การกระทำโดยสุจริต ตามมาตรา 31 แห่งรัฐธรรมนูญไทย พ.ศ. 2550 หมวด 3 ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม บัญญัติว่า(25)

บุคคลผู้เป็นทหาร ตำรวจ ข้าราชการ เจ้าหน้าที่อื่นของรัฐ และพนักงานหรือลูกจ้างขององค์กรของรัฐ ย่อมมีสิทธิและเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญเช่นเดียวกับบุคคลทั่วไป เว้นแต่ที่จำกัดไว้ในกฎหมายหรือกฎที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการเมือง สมรรถภาพ วินัย หรือจริยธรรม

โดยบทบาทหน้าที่เฉพาะถูกบัญญัติไว้ในกฎหมายเฉพาะหรือกฎหมายพิเศษ โดยมีคำสั่งในการกำหนดหน้าที่และจริยธรรมคำสั่งกรมตำรวจที่ 1388/2525 เรื่อง การกำหนดโครงสร้างจริยธรรมและวิธีการเสริมสร้างจริยธรรมตำรวจ ทั้งนี้เพราะเจ้าหน้าที่ตำรวจถูกกำหนดให้มีบทบาทในการรักษาความสงบในราชอาณาจักรไทย ส่วนทหารทำหน้าที่ดูแลความสงบและความมั่นคงของประเทศโดยรอบทั้งทางบก เรือ และ อากาศ หลักการสำคัญสำหรับอาชีพตำรวจ มี 4 ส่วน ดังนี้(7)

ส่วนที่ 1 คุณธรรมตำรวจ

ให้ข้าราชการตำรวจยึดถือและปฏิบัติตามคุณธรรม 4 ประการ ที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ ได้พระราชทานพระบรมราโชวาทไว้ดังนี้

- 1.1 การรักษาความซื่อ ความจริงใจต่อตัวเองที่จะประพฤติปฏิบัติแต่สิ่งที่เป็นประโยชน์และเป็นธรรม
- 1.2 รู้จักข่มใจตนเอง ฝึกใจตนเองให้ประพฤติปฏิบัติอยู่ในความซื่อ ความดีนั้น
- 1.3 การอดทน อดกลั้น และอดออม ที่จะไม่ประพฤติล่วงความซื่อสุจริตไม่ว่าด้วยเหตุประการใด
- 1.4 การรู้จักละวางความชั่ว ความทุจริต และรู้จักสละประโยชน์ส่วนน้อยของตน เพื่อประโยชน์ส่วนใหญ่ของบ้านเมือง

ส่วนที่ 2 ค่านิยมของตำรวจ

ให้ข้าราชการตำรวจยึดถือและปฏิบัติตามค่านิยมของตำรวจ 5 ประการ ตามที่รัฐบาลได้ประกาศไว้ดังนี้

- 2.1 ฟังตนเอง ขยันหมั่นเพียร และมีความรับผิดชอบ
- 2.2 ประหยัดและออม
- 2.3 มีระเบียบวินัยและเคารพกฎหมาย
- 2.4 ปฏิบัติตามคุณธรรมของศาสนา

2.5 มีความรักชาติ ศาสน์ กษัตริย์

ส่วนที่ 3 อุดมคติของตำรวจ

ให้ข้าราชการตำรวจยึดถือและปฏิบัติตามอุดมคติของตำรวจ 9 ประการ ตามที่กรมตำรวจได้ประกาศไว้แล้วดังนี้

- 3.1 เคารพเอื้อเฟื้อต่อหน้าที่
- 3.2 กรุณาปราณีต่อประชาชน
- 3.3 อุดหนุนต่อความเจ็บใจ
- 3.4 ไม่หวั่นไหวต่อความยากลำบาก
- 3.5 ไม่มั่งมากในลาภผล
- 3.6 มุ่งบำเพ็ญตนให้เป็นประโยชน์ต่อปวงชน
- 3.7 ดำรงตนในความยุติธรรม
- 3.8 กระทำการด้วยปัญญา
- 3.9 รักษาความไม่ประมาทเสมอชีวิต

ส่วนที่ 4 หลักการสำคัญสำหรับอาชีพตำรวจ

ให้ข้าราชการตำรวจได้มีความรู้ ความเข้าใจในหลักการสำคัญสำหรับผู้มีอาชีพตำรวจ ได้ยึดถือเป็นเครื่องสั่งวรไว้มิให้ คิดผิด พุดผิด และกระทำผิด รวม 11 ประการ ดังนี้

4.1 หลักการเกี่ยวกับสถาบันการปกครอง

ข้าราชการตำรวจต้องมีความจงรักภักดีต่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ และพระบรมวงศานุวงศ์ ต้องสนับสนุนการปกครองในระบอบประชาธิปไตยโดยมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข

ข้าราชการตำรวจต้องมีความเป็นกลางในทางการเมือง ไม่เป็นผู้บริหารหรือกรรมการพรรคการเมืองใด ๆ ไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการทำให้เสียความยุติธรรมในการเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ข้าราชการตำรวจต้องสนับสนุนนโยบายของรัฐบาล ต้องปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบว่าด้วยการบริหารราชการแผ่นดิน

ข้าราชการตำรวจต้องเคารพ ให้เกียรติในสถาบันศาล ไม่ปฏิบัติภารกิจอันเป็นการละเมิดอำนาจศาล

4.2 หลักการเกี่ยวกับความมั่นคงของชาติ

ข้าราชการตำรวจต้องเป็นผู้ที่รักและหวงแหนผืนแผ่นดินไทย ต้องสนใจต่อข่าวสารเหตุการณ์และความเคลื่อนไหวที่เป็นภัยต่อประเทศชาติ ต้องรายงานเหตุการณ์ต่อผู้บังคับบัญชาหรือผู้มีหน้าที่รักษาความมั่นคงปกป้องคุ้มครองอธิปไตยของชาติ ให้ความร่วมมือกับทางทหารในการระงับปราบปรามภัยอันตรายใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ประเทศชาติ

ในการที่จะให้บรรลุผลดังกล่าวข้างต้น ข้าราชการตำรวจต้องรักษาความลับของทางราชการ เป็นผู้เสียสละ อุทิศเวลา ทรัพย์สิน สติปัญญา ความรู้ ความสามารถ ชีวิตร่างกาย ให้แก่ทางราชการและ

จะต้องหมั่นฝึกฝนหาความรู้ด้านการข่าว การรักษาความปลอดภัยและศิลปะการต่อสู้ เพื่อช่วยเหลือทหารในยามฉุกเฉินหรือในยามสงคราม

4.3 หลักการเกี่ยวกับประชาชน

ข้าราชการตำรวจต้องเคารพและรักษาสีทิว เสรีภาพของประชาชนตามรัฐธรรมนูญ และตามกฎหมายอื่นโดยเคร่งครัด ต้องคุ้มครองป้องกันชีวิตร่างกายทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งการให้บริการในรูปแบบต่าง ๆ โดยไม่เลือกเหล่ากำเนิด ศาสนา ลัทธิ หรือฐานะ ให้ความสงเคราะห์ เอื้อเฟื้อ ช่วยเหลือประชาชนในการประกอบอาชีพโดยสุจริต

ข้าราชการตำรวจทุกคนต้องพึงระลึกเสมอว่า การปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการตำรวจทั้งในด้านการรักษาความมั่นคง และการป้องกันปราบปรามอาชญากรรมจะบรรลุผลสำเร็จได้ดี ต้องได้รับความร่วมมือและการสนับสนุนจากประชาชน จึงต้องปฏิบัติต่อประชาชนเยี่ยงมิตรและมีมนุษยสัมพันธ์ที่ดีกับทุกคน

4.4 หลักการเกี่ยวกับขบวนการยุติธรรม

ข้าราชการตำรวจได้ถูกกำหนดให้มีหน้าที่ในการป้องกันปราบปรามอาชญากรรม ทั้งกับอัยการ ศาล และราชทัณฑ์ จึงต้องมีความรอบรู้งานระเบียบแบบธรรมเนียมการปฏิบัติเกี่ยวกับขบวนการยุติธรรมทุกสาขา สามารถประสานงานกับฝ่ายอื่น ๆ ดังกล่าวข้างต้นได้อย่างกลมกลืน แนบเนียน ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความยุติธรรมในการสอบสวนและการพิจารณาคดีแก่ประชาชน ไม่ก่อให้เกิดการผิดพลาดในการพิจารณาลงโทษ หรือการรับใช้ตัวบทกฎหมายผิดพลาด หรือปล่อยให้มีการกลั่นแกล้งใส่ความกัน อันเป็นหลักการสำคัญในขบวนการยุติธรรมที่จะไม่ให้เหตุการณ์เช่นนี้เกิดขึ้น

4.5 หลักการเกี่ยวกับกฎหมาย

ข้าราชการตำรวจมีหน้าที่จะต้องปฏิบัติในฐานะของผู้รักษากฎหมาย โดยเฉพาะกฎหมายที่มีโทษทางอาญา เมื่อมีผู้ละเมิดกฎหมายจะต้องเป็นผู้ดำเนินการขั้นต้นตั้งแต่การรับแจ้งความ รับคำร้องทุกข์ การสืบสวน การจับกุม การค้น การตั้งข้อหา การสอบสวนคดี การให้ประกัน การฝากขังและการส่งฟ้องไม่ฟ้องคดี

ข้าราชการตำรวจจะต้องปฏิบัติอยู่ภายใต้กฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับของทางราชการ จะทำการเกินเหตุมิได้ หากทำเกินกว่าเหตุหรือตั้งข้อหาผิดจะต้องถูกกล่าวโทษหรือถูกฟ้องร้อง อันจะเป็นทางให้ขาดความเชื่อถือ หรือถูกลงโทษทัณฑ์ ขาดความเจริญก้าวหน้าในราชการ

ฉะนั้น ข้าราชการตำรวจจึงจะต้องเป็นผู้ที่ยอมรับว่า ความรู้เกี่ยวกับตัวบทกฎหมายเป็นสิ่งสำคัญ จะต้องเรียนรู้และฝึกฝนให้เข้าใจอย่างถ่องแท้โดยไม่ประมาท

ให้ข้าราชการตำรวจได้มีความรู้ ความเข้าใจในหลักการสำคัญสำหรับผู้มีอาชีพตำรวจ ได้ยึดถือเป็นเครื่องสั่งวรไว้มิให้ คิดผิด พุดผิด และกระทำความผิด รวม 11 ประการ ดังนี้

4.1 หลักการเกี่ยวกับสถาบันการปกครอง

ข้าราชการตำรวจต้องมีความจงรักภักดีต่อพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ สมเด็จพระนางเจ้าพระบรมราชินีนาถ และพระบรมวงศานุวงศ์ ต้องสนับสนุนการปกครองในระบอบประชาธิปไตยโดยมีพระมหากษัตริย์เป็นประมุข

ข้าราชการตำรวจต้องมีความเป็นกลางในทางการเมือง ไม่เป็นผู้บริหารหรือกรรมการพรรคการเมืองใด ๆ ไม่กระทำการใด ๆ อันเป็นการทำให้เสียความยุติธรรมในการเลือกตั้งสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร

ข้าราชการตำรวจต้องสนับสนุนนโยบายของรัฐบาล ต้องปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี
ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบว่าด้วยการบริหารราชการแผ่นดิน

ข้าราชการตำรวจต้องเคารพ ให้เกียรติในสถาบันศาล ไม่ปฏิบัติภารกิจอันเป็นการละเมิด
อำนาจศาล

จากหลักการของการเป็นข้าราชการตำรวจ จะเห็นได้ว่า ในส่วนที่ 4 ข้อ 4.5 ที่เน้นในเรื่องการปฏิบัติตาม
หน้าที่ในเรื่องที่กฎหมายกำหนดให้อำนาจในการปฏิบัติงาน ซึ่งหากมีการละเลยการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว เจ้าหน้าที่
ตำรวจก็จะต้องถูกดำเนินการตามกฎหมายเช่นกัน โดยเป็นความผิดตามมาตรา 157 แห่งประมวลกฎหมายอาญา(6)

ปัญหาการใช้กฎหมายในประเทศไทย

สภาพสังคมไทยในปัจจุบันได้เปลี่ยนแปลงไปตามกระแสเทคโนโลยีสมัยใหม่ ทำให้เด็กและเยาวชนไทยมี
ค่านิยมที่แตกต่างไปจากเดิม โดยเน้นทางวัตถุมากกว่าการพัฒนาจิตใจ ก่อให้เกิดพฤติกรรมก้าวร้าว การแสดงออกที่
ผิดศีลธรรม การเห็นผิดเป็นชอบ ฯลฯ อันเป็นเหตุให้เกิดความเสื่อมถอยทางศีลธรรม เกิดปัญหาสังคม หลายฝ่ายต่าง
เร่งแก้ไข เพื่อให้สังคมเกิดความสงบสุข เป็นสังคมที่มีคุณภาพ มุ่งพัฒนาคนให้เป็นคนดี มีคุณธรรมจริยธรรม ซื่อสัตย์
สุจริต รักความสามัคคี มีความเข้มแข็งทางวัฒนธรรม และมีระบบคุ้มครองทางสังคมที่ดี โดยต่างหวังว่าการศึกษาระ
เป็นกระบวนการช่วยสร้างคนให้บรรลุผลตามเป้าหมายที่วางไว้ เป็นเครื่องมือหนึ่งในการควบคุมพฤติกรรมของคนใน
สังคมที่เปลี่ยนแปลงไป เพราะการควบคุมคนหมู่มากที่มีทั้งคนที่ทำตามกติกาสังคมและฝ่าฝืนกติกาสังคมหากไม่มี
มาตรการในการควบคุม และในที่สุดก็จะนำไปสู่ความล่มสลายของสังคมนั้น ๆ ได้

ปัญหาในระบบกฎหมายไทยก็เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหาในสังคมไทยปัจจุบัน กฎหมายไทยเป็น
ระบบผสมผสานระหว่างกฎหมายลายลักษณ์อักษรและระบบไม่ใช้ลายลักษณ์อักษรที่ถือปฏิบัติตามจารีตประเพณี
การบังคับใช้กฎหมายแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน ซึ่งแต่ละประเทศต่างก็มีปัญหาในเรื่องเกี่ยวกับระบบ
กฎหมายแม้จะเป็นประเทศที่พัฒนาในด้านกฎหมายอย่างมากก็ยังมีประสบปัญหากฎหมายต่าง ๆ เนื่องจากระบบ
สังคมและวัฒนธรรม ระบบเศรษฐกิจ ระบบการเมือง และสิ่งแวดล้อมรอบตัวมนุษย์ในสังคมเปลี่ยนแปลงไปตามกาลสมัย
ปัญหาที่เกิดขึ้นในสมัยหนึ่งได้รับการแก้ไขไปได้ด้วยความเรียบร้อย ต่อมาปัญหาอื่นๆ ก็เกิดขึ้นตามมาอีกอย่างไม่มีที่
สิ้นสุด เพียงแต่ในประเทศที่พัฒนาได้วางระบบต่างๆ ของสังคมไว้ดี มีความมั่นคง ทางด้านสังคม เศรษฐกิจ และ
การเมือง ปัญหาที่เกิดขึ้นโดยทั่วไปก็น้อยกว่าประเทศที่กำลังพัฒนา และปัญหาที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวกับระบบกฎหมายก็
ย่อมมีน้อยกว่าเช่นกัน

ปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบันในระบบกฎหมายของไทย อาจกล่าวได้ว่าปัญหาต่างๆ เกิดจากทั้งบทบัญญัติใน
กฎหมายและจากผู้เกี่ยวข้องกฏหมายทั้งระบบ คือ ระบบยุติธรรม ผู้มีอำนาจบังคับใช้กฎหมาย และประชาชนที่
ต้องอยู่ภายใต้กฎหมาย แต่ในความเป็นจริงแล้ว ปัญหาอยู่ที่ “คน” เป็นหลัก เพราะหากบทบัญญัติในกฎหมายที่
ผู้ทำหน้าที่ออกกฎหมายไม่กำหนดตัวบทกฎหมายขึ้น กฎหมายย่อมจะไม่มีผลใด ๆ

ทั้งสิ้น และเมื่อกฎหมายไม่มีผลบังคับใช้ให้ครอบคลุมคน และสังคมก็ไม่สามารถใช้แก้ปัญหาได้ ดังนั้นการบัญญัติ
กฎหมายจึงจำเป็นต้องทราบปัญหาสังคม มิฉะนั้นกฎหมายก่อให้เกิดช่องว่างและนำมาซึ่งปัญหาต่อไป

ปัญหาที่เกี่ยวกับตัวคนอาจเกิดขึ้นได้หลายลักษณะ เช่น ผู้ร่างกฎหมายยังไม่มีความรู้ในเรื่องแนวความคิด

หลักเกณฑ์ เหตุผลในเรื่องนั้นมากเพียงพอและไม่ได้ศึกษาถึงความเหมาะสมกับสภาพสังคมไทย ตลอดจนผลกระทบที่คาดว่าจะเกิด หลังจากร่างกฎหมายฉบับนั้นได้ประกาศใช้เป็นกฎหมายแล้ว สิ่งต่างๆเหล่านี้คงจะต้องพิจารณาอย่างละเอียดรอบคอบ หรือเมื่อกฎหมายได้ผ่านขั้นตอนของการบัญญัติกฎหมายแล้วแต่ผู้ใช้กฎหมายก่อให้เกิดปัญหา ดังนั้นในปัจจุบันจึงมีการทำประชาคมเพื่อให้เกิดการยอมรับก่อนการร่างกฎหมายและประกาศใช้

โดยปกติเมื่อมีการออกกฎหมายในกฎหมายนั้นเองจะระบุว่าใครคือผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย และใครบ้างที่ต้องปฏิบัติตาม ประกอบด้วย พนักงานของรัฐ กรมใด กระทรวงใด จะเป็นผู้รักษากฎหมายหรือดูแลบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย หากผู้ดูแลรักษากฎหมายไม่ปฏิบัติหน้าที่ กฎหมายก็จะขาดความศักดิ์สิทธิ์ ประชาชนก็ไม่เชื่อฟังและปฏิบัติตามกฎหมาย หรือเจ้าพนักงานเอกกฎหมายเป็นเครื่องมือในการหาประโยชน์ส่วนตัว เช่น เรียกสินบน หรือยอมรับสินบนที่เขาให้เพื่อกระทำการหรืองดเว้นกระทำการตามหน้าที่ ก็ย่อมเป็นช่องทางที่ก่อให้เกิดปัญหา

นอกจากนี้ปัญหายังอาจเกิดจากประชาชนไม่รู้กฎหมายหรือประชาชนใช้กฎหมายไม่ถูกต้อง หรือหาช่องโหว่ของกฎหมายเพื่อเลี่ยงกฎหมาย

ประการสุดท้ายคือ การใช้กฎหมายของผู้พิพากษาในการตัดสินคดี รวมทั้งพนักงานสอบสวนและอัยการ หากแปลกฎหมายไปในทางที่ไม่คำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมหรือแสวงหาประโยชน์ที่มีขอบแล้ว ก็ล้วนแต่จะก่อให้เกิดปัญหาด้วยกันทั้งสิ้น

จะเห็นได้ว่า ในการตรากฎหมายแต่ละฉบับจะต้องมองประเด็น “คน” และ สังคมก่อนเพราะโดยทั่วไปกฎหมายมีไว้เพื่อควบคุมพฤติกรรมของคนในสังคมที่จะต้องอยู่ร่วมกันในความแตกต่างทั้งเศรษฐกิจฐานะ การศึกษา เพศ ศาสนาและความเชื่อ

บทบาทของกฎหมายในแง่ของผู้มีอำนาจปกครองประเทศ

บทบาทของกฎหมายในแง่ของผู้มีอำนาจปกครองประเทศมีอยู่ 2 ประการคือ

1. กฎหมายเป็นเครื่องกำกับการใช้อำนาจปกครองให้อยู่ในกรอบแห่งความชอบด้วยกฎหมาย โดยกฎหมายจะกำหนดองค์กร อำนาจหน้าที่ขององค์กร กระบวนการที่องค์กรจะต้องกระทำการซึ่งทุกองค์กรในระบอบการเมืองต้องปฏิบัติตามกฎหมาย
2. กฎหมายเป็นเครื่องสนับสนุนการใช้อำนาจปกครองที่สะดวกและมีประสิทธิภาพ เพราะกฎหมายเป็นคำสั่งหรือข้อบังคับที่เป็นมาตรฐานความประพฤติของคนในสังคมที่ใช้ได้ทั่วไป กฎหมายจึงเป็นเครื่องมือและเป็นการแสดงออกซึ่งการใช้อำนาจเพื่อให้ได้ความประสงค์ของผู้ปกครองนั้นสัมฤทธิ์ผล

บทบาทของกฎหมายในแง่ของประชาชนผู้อยู่ภายใต้การปกครอง

บทบาทของกฎหมายในแง่ของประชาชนผู้อยู่ภายใต้การปกครองมี 3 ประการคือ

- 1) กฎหมายเป็นเครื่องควบคุมสังคมและความประพฤติของคนในสังคมให้ปฏิบัติโดยเกณฑ์มาตรฐานเดียวกัน หากไม่ทำก็จะต้องได้รับโทษ
- 2) กฎหมายเป็นเครื่องชี้ขาดข้อพิพาทของสมาชิกในสังคมที่แน่นอนทราบได้ล่วงหน้า ไม่ขึ้นอยู่กับจิตใจและอารมณ์ของคน

3) กฎหมายเป็นเครื่องส่งเสริมและสร้างสังคม ทั้งในแง่เศรษฐกิจและด้านอื่น ๆ

ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมาย ในประเทศไทย มีวิธีการดังนี้ คือ

(1) ประกาศในหนังสือราชกิจจานุเบกษาวิธีนี้ใช้กับการประกาศรัฐธรรมนูญ พระราชบัญญัติ ประมวลกฎหมาย พระราชกำหนด พระราชกฤษฎีกา รวมทั้งข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เพื่อให้หน่วยงานราชการ และประชาชนทั่วไปทราบ

(2) ประกาศโดยเปิดเผย วิธีนี้เป็นกรณีของกฎหมายที่องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นออกหนังสือใช้ในท้องถิ่นของตน ตามเงื่อนไขที่ให้อำนาจไว้ เช่น เทศบัญญัติจะประกาศโดยเปิดเผยที่สำนักงานเทศบาล ข้อบัญญัติจังหวัดประกาศโดยเปิดเผยที่ศาลากลางจังหวัด เป็นต้น

ระยะเวลาที่ใช้บังคับกฎหมาย โดยปกติจะระบุในกฎหมาย สำหรับกฎหมายที่ต้องประกาศในราชกิจจานุเบกษา มีต่างกันดังนี้ คือ

1. ให้ใช้ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา กรณีนี้มักเป็นกรณีรับด่วน เช่น พระราชบัญญัติ ประถมศึกษา พ.ศ. 2478 มาตรา 2 บัญญัติว่า "ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ ตั้งแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป" กฎหมายที่ถูกกำหนดให้มีผลบังคับใช้ในวันเดียวกันกับที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษามักจะได้แก่ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเก็บภาษีอากร พิกัดอัตราสินค้าต่าง ๆ หรือการควบคุมการส่งสินค้าเข้าหรือสินค้าออก เป็นต้น

2. ให้ใช้ตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศ เป็นกฎหมายที่ไม่ต้องการความรวดเร็วมากนัก วิธีนี้เป็นวิธีที่ใช้ปฏิบัติอยู่เป็นปกติสำหรับกฎหมายทั่วไปในปัจจุบัน วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา

3. กำหนดเวลาให้ใช้ในอนาคต เพื่อให้เจ้าพนักงานและประชาชนเตรียมพร้อมที่จะปฏิบัติ หรือให้ทางการมีโอกาสดูแลเตรียมเครื่องมือ เครื่องใช้ บุคลากร เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายนั้น การกำหนดเวลาให้ใช้กฎหมายในอนาคต แบ่งออกได้ 3 กรณีคือ

3.1 กำหนด วัน เดือน ปี ให้ใช้กฎหมายที่แน่นอน เช่น พระราชบัญญัติให้ใช้ประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. 2499 กำหนดให้ใช้ประมวลกฎหมายอาญาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2500 เป็นต้นไป

3.2 กำหนดให้ใช้ในอนาคต โดยไม่ระบุวัน เดือน ปี แต่กำหนดให้ใช้เมื่อระยะเวลาหนึ่งล่วงพ้นไป เช่น เมื่อพ้นกำหนดสามสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป หรือเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

3.3 กำหนดให้ใช้ในอนาคตโดยไม่ระบุวัน เดือน ปี หรือระยะเวลาที่แน่นอน แต่กำหนดไว้กว้าง ๆ ว่าจะให้ใช้กฎหมายบังคับเมื่อไร จะประกาศออกมาเป็นกฎหมายระดับรอง เช่น พระราชกฤษฎีกาหรือกฎกระทรวง จะกำหนดสถานที่และวันใช้บังคับของกฎหมายอีกครั้งหนึ่ง เช่น พระราชบัญญัติการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม พ.ศ. 2518 กำหนดว่าการดำเนินการปฏิรูปที่ดินเพื่อการเกษตรกรรม ให้ตราเป็นพระราชกฤษฎีกา เป็นต้น

2. กฎหมายใช้ที่ไหน กฎหมายไทยใช้บังคับเฉพาะแต่ในราชอาณาจักร คำว่า "ราชอาณาจักร" หมายถึง

ก. พื้นดินในประเทศไทย (รวมถึงแม่น้ำลำคลองในประเทศไทยด้วย)

ข. ทะเลอันเป็นอ่าวไทยตามพระราชบัญญัติ กำหนดเขตจังหวัดในอ่าวไทย ตอนใน พ.ศ. 2502

ค. ทะเลอันห่างจากฝั่งที่เป็นดินแดนของประเทศไทยไม่เกิน 12 ไมล์ทะเล

ง. พื้นอากาศเหนือ ก. ข. และ ค.

จ. เรือไทยในท้องทะเลหลวง

มีกฎหมายบางฉบับที่ไม่นำไปใช้ทั่วประเทศ แต่จะใช้เฉพาะท้องที่ใดท้องที่หนึ่ง ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้เท่านั้น เช่น พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ในส่วนที่กำหนดพื้นที่ห้ามจำหน่ายเครื่องตีมแอลกอฮอล์ บริเวณสถานที่ราชการ หรือบริเวณศาสนาสถาน เป็นต้น โดยกฎหมายฉบับนี้ไม่ได้เป็นกฎหมายโดด ๆ แต่ต้องอิงกับบทบาทของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องว่ามีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายหรือไม่ ในที่นี้คือ กรมสรรพสามิตในเรื่องการอนุญาตจำหน่ายและเจ้าหน้าที่ตำรวจในการควบคุมผู้ละเมิด เป็นต้น

3. กฎหมายใช้แก่บุคคลใด กฎหมายใช้บังคับบุคคลทุกคนที่อยู่ภายในราชอาณาจักรของรัฐนั้น ไม่ว่าจะเป็นคนไทยหรือคนต่างด้าว ซึ่งมีข้อยกเว้นอยู่ 2 ประการ คือ

- (1) ข้อยกเว้นตามกฎหมายไทย ซึ่งบัญญัติยกเว้นไม่ให้ใช้บังคับแก่บุคคลบางคนหรือบุคคลบางจำพวก
- (2) ข้อยกเว้นตามกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีเมือง

ข้อยกเว้นตามกฎหมายไทยตามรัฐธรรมนูญ ซึ่งได้แก่

(1) พระมหากษัตริย์ แม้จะอยู่ภายใต้รัฐธรรมนูญแต่ก็อยู่นอกกฎหมายอื่น พระองค์เป็นที่เคารพสักการะและการกระทำของพระองค์ย่อมไม่เป็นการละเมิดกฎหมาย ผู้ใดจะฟ้องร้องพระองค์ในคดีแพ่ง คดีอาญา หรือจะกล่าวหาในทางใด ๆ ไม่ได้

(2) สมาชิกวุฒิสภา สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ที่อยู่ในสมัยประชุมสภาใดสภาหนึ่ง หรือทั้งสองสภาด้วยกัน

การติดตามประเมินประสิทธิผลของกฎหมาย

ภายหลังจากที่มีการประกาศใช้กฎหมายแล้วจะพบว่า กฎหมายส่วนใหญ่ไม่ได้มีการติดตามผลของการประกาศใช้ภายหลังจากที่มีการประกาศใช้ ทั้งนี้หากจะคาดว่าประชาชนทุกคนต้องรู้กฎหมายตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 64 นั้น ในทางปฏิบัติคงเป็นไปได้ยาก เพราะถ้าหากกฎหมายที่บัญญัติออกมาไม่ได้เกี่ยวข้องกับบุคคลนั้น ๆ ก็ยากที่จะมีผู้ให้ความสนใจ แต่สำหรับ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มีความเกี่ยวข้องกับทั้งผู้ตีมและผู้ที่ได้รับผลกระทบอื่น ๆ รวมทั้งรัฐที่ต้องเสียงบประมาณไปเพื่อการดูแลผู้ที่ได้รับผลกระทบปีละมาก ๆ กลวิธีอีกทางหนึ่งที่จะเชื่อว่าจะช่วยลดปัญหาคือ การรณรงค์โดยใช้สื่อประเภทต่าง ๆ เพื่อย้ำเตือนให้เกิดความตระหนักในหมู่ประชาชนทั้งที่เป็นผู้ตีมและไม่ใช่นักตีม โดยสำนักงานสร้างเสริมสุขภาพ มีการรณรงค์และสนับสนุนให้ประชาชนเลิกตีม รวมทั้งการตีมในทางศาสนาก็เป็นสิ่งต้องห้าม นอกจากนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งด้านสุขภาพและจราจรได้มีการรณรงค์โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่าง ๆ เช่น สงกรานต์ ปีใหม่ เข้าพรรษา เป็นต้น แต่สิ่งที่ต้องดำเนินการคือ ความต่อเนื่องในการสร้างจิตสำนึกให้ทุกคน ทุกเพศ และทุกวัยตระหนักถึงปัญหาและผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการตีมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการติดตามประเมินประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย

จากรายงานการประเมินการบังคับใช้กฎหมาย โดย ชุชนะ รุ่งปัจฉิม และ เชษฐ รัชดาพรรณานิกุล (2553)

(26) ซึ่งประเมิน พบ. ควบคุมเครื่องตีมแอลกอฮอล์พ.ศ. 2551 โดยประเมินภายหลังการบังคับใช้ประมาณ 2 ปี

พบว่า กรณีที่มีการกำหนดห้ามจำหน่ายแต่ก็ยังพบมีผู้ฝ่าฝืนร้อยละ 9.67 เจ้าหน้าที่พบเห็นมีการจำหน่ายนอกเวลาที่กำหนด และเจ้าหน้าที่ใช้วิธีการตักเตือนมากกว่าการดำเนินการตามกฎหมาย

การบังคับใช้กฎหมายเป็นประเด็นที่นำไปสู่ความล้มเหลวและความสำเร็จของการยอมรับกฎหมายฉบับนั้น ๆ โดยประเด็นที่สำคัญอีกประการหนึ่งคือ “ใครเป็นผู้ร่างกฎหมาย?” “กฎหมายนั้น ๆ จะใช้บังคับใคร?” “ใครเป็นผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย?” บทลงโทษที่กำหนดไว้มีหรือไม่ มากน้อย หนักเบาขนาดไหน ประเด็นดังกล่าวมีผลคือ ความสำเร็จของการออกกฎหมายที่บังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และต้องมีการประเมินเป็นระยะ ๆ เนื่องจากประเมินการบังคับใช้กฎหมายในแต่ละครั้งเป็นการกระตุ้นให้ผู้เกี่ยวข้องหันมาให้ความสนใจและทบทวนว่าบทบัญญัติในกฎหมายนั้น ๆ มีรายละเอียดมากน้อยเพียงใด มีช่องว่างใดที่จะทำให้คนบางคนบางกลุ่มนำไปแสวงหาผลประโยชน์ ดังที่ก่อนที่จะมีการประกาศเพิ่มเติมในการกำหนดพื้นที่ห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ ในวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 ซึ่งมีระยะเวลาห่างจากการประกาศใช้พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 ถึง 7 ปี โดยช่องว่างของกฎหมายคือ ในพระราชบัญญัตินี้กล่าวไม่ครอบคลุมพื้นที่ที่เป็น “ราง” ที่อยู่ในความดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่มีกฎหมายกำหนดว่า เป็น “ราง” ไม่ใช่ “ทาง” จึงทำให้ภายหลังการประกาศใช้กฎหมาย พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 จึงไม่สามารถครอบคลุมพื้นที่ที่เป็น “ราง” ของการรถไฟได้

การได้รับเงินรางวัลนำจับ(27, 28)

ในการแก้ปัญหาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ รัฐโดยกรมควบคุมโรคได้ออกประกาศภายใต้ พรบ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 โดยออกประกาศในเรื่องการให้สินบนนำจับ เพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้มีอำนาจในการบังคับใช้และประชาชนทั่วไปได้หันมาร่วมมือกันดำเนินการ แจ้งเบาะแส และนำจับให้เป็นรูปธรรมและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยมีการแบ่งสินบนให้แก่ผู้ปฏิบัติการด้วย ดังประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 129 ตอนพิเศษ 73ง ลงวันที่ 30 เมษายน 2555 เรื่อง ระเบียบกรมควบคุมโรค ว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัลและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 พ.ศ. 2555 และกำหนดว่า “เจ้าหน้าที่ในหน่วยที่ปฏิบัติงานตามอำนาจหน้าที่อันได้มาซึ่งค่าปรับได้รับจำนวนหนึ่งในสี่ส่วนของเงินรางวัล” ทั้งนี้เงินรางวัล เป็นเงินที่ได้จากค่าปรับกรณีที่มีการจับกุมผู้กระทำความผิดให้หักไว้ ร้อยละ 70 ส่วนกรณีที่ไม่มีการจับกุมผู้กระทำความผิดให้หักไว้ร้อยละ 60

นอกจากนี้ยังได้ระบุถึงเจ้าหน้าที่ผู้จับ หมายถึง พนักงานฝ่ายปกครองหรือตำรวจตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ซึ่งทำหน้าที่จับกุมผู้กระทำความผิด หรือข้าราชการหรือเจ้าหน้าที่หรือผู้มีหน้าที่ดำเนินการตามกฎหมายในเรื่องนั้นและมีส่วนร่วมในการจับกุมผู้กระทำความผิด สำหรับกรณีที่มีการจับกุมผู้กระทำความผิดและให้หมายความรวมถึงเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจตามอำนาจหน้าที่ อันได้มาซึ่งเงินค่าปรับนั้นสำหรับกรณีที่ไม่มีการจับกุมผู้กระทำความผิดด้วย

เงินรางวัล หมายความว่า เงินที่จ่ายแก่เจ้าหน้าที่ผู้จับ

ในข้อ 10 ของประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง แต่งตั้งพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2556 ความว่า ให้ข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติซึ่งเป็นข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรผู้มียศตั้งแต่ร้อยตำรวจตรีหรือผู้ดำรงตำแหน่งรองสารวัตรขึ้นไปเป็นพนักงาน

เพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดีเซลแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 เฉพาะในเขตท้องที่ อำนาจหน้าที่ดูแล และรับผิดชอบในการปฏิบัติราชการ(29, 30)

สรุปได้ว่า บทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ที่สำคัญคือ การจับกุมตามอำนาจที่กฎหมาย ในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ ดังนั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจที่ประจำอยู่ ณ สถานีรถไฟ และ ขบวนรถไฟจึงมีหน้าที่ในการจับกุมผู้กระทำ ณ สถานที่นั้น ๆ และยังได้รับรางวัลซึ่งเป็นส่วนแบ่งจากค่าปรับอีกด้วย

ปัญหาการใช้กฎหมายที่เกิดจากเจ้าหน้าที่รัฐ

เจ้าหน้าที่ของรัฐเป็น”เฟือง”ที่สำคัญในการทำให้กฎหมายแต่ละฉบับมีความศักดิ์สิทธิ์ ภายหลังจากที่มีการประกาศใช้กฎหมายฉบับต่าง ๆ มีการประกาศใช้ในราชกิจจานุเบกษาแล้ว และถือว่าประชาชนต้องรับทราบด้วย เจ้าหน้าที่ของรัฐที่เกี่ยวข้องก็ต้องรับทราบการประกาศกฎหมายฉบับต่าง ๆ โดยเจ้าหน้าที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องก็ต้องนำส่วนที่เกี่ยวข้องกับบทบาทหน้าที่ของตนมาหาทวิวิธีในทางปฏิบัติเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด อย่างไรก็ตามก็พบว่า เกิดปัญหาในทางนำไปใช้ และการปฏิบัติ ดังนี้

- 1.เจ้าพนักงานที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการยุติธรรมทางกฎหมายมีจำนวนน้อยไม่เพียงพอกับปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคมปัจจุบัน เช่น ผู้กระทำผิดกฎหมายมีจำนวนมากแต่กำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจมีน้อย ทำให้ไม่สามารถปฏิบัติงานโดยจับผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้ทั้งหมด
- 2.เจ้าพนักงาน/เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย ละเลย ขาดความกระตือรือร้นในการปฏิบัติหน้าที่ เกิดความล่าช้าของกระบวนการยุติธรรม กรณีที่เกิดปัญหามากที่สุด คือ ความล่าช้าในการสืบสวนสอบสวนและการพิจารณาคดีของตำรวจ อัยการ และศาล โดยเฉพาะในคดีอาญาซึ่งทำให้กระทบต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนมากที่สุด
- 3.เจ้าหน้าที่ผู้ใช้กฎหมายนำกฎหมายมาเป็นเครื่องมือกดขี่ข่มเหงประชาชน ทำให้ไม่ได้รับความเป็นธรรม
- 4.เจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐทุจริตและประพฤติมิชอบในหน้าที่ราชการโดยรับสินบนหรือเห็นแก่พวกพ้อง ซึ่งเป็นการตอบแทนในการที่ตนใช้อำนาจหน้าที่ปฏิบัติอย่างใดอย่างหนึ่งอันมิชอบด้วยกฎหมาย เพื่อเอื้อประโยชน์แก่บุคคลที่ผลประโยชน์แก่ตน เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจและเจ้าหน้าที่การรถไฟ พบว่า มีการจำหน่ายเครื่องดีเซลแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟแต่เพิกเฉยไม่ดำเนินการอาจเพราะความสัมพันธ์ฉันมิตรและเครือญาติจึงละเลยการทำหน้าที่ของตนเอง เป็นต้น

สำหรับการบังคับใช้กฎหมาย ผู้มีหน้าที่ในการควบคุมและสามารถที่จะดำเนินการจับกุมหรือนำจับ รัฐได้ออกคำสั่งโดยกระทรวงสาธารณสุขในการให้สินบน เพื่อเป็นเครื่องมือในการส่งเสริมให้กำลังใจแก่ผู้ปฏิบัติงาน แต่ก็ดูเหมือนว่าไม่ได้ผลเท่าที่ควรทั้งนี้อาจจะเกิดจากผลประโยชน์ที่ได้รับมีกระบวนการในการจัดการ หรือ ผู้มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายไม่เห็นความสำคัญหรือความจำเป็นในการที่จะปฏิบัติตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย(31, 32)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

พงษ์เดช (2552) ประเมินพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดีเซลแอลกอฮอล์ในพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี พบว่าประชาชนทั่วไป ส่วนใหญ่ไม่เคยตีเครื่องดีเซลแอลกอฮอล์ในสถานที่ต้องห้ามและเคยเห็น/ได้ยิน โฆษณาเครื่องดีเซลแอลกอฮอล์ผ่านสื่อโทรทัศน์ โดยภาพรวมกลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้ กฎระเบียบหรือมาตรการ เพื่อควบคุมเครื่องดีเซล

แอลกอฮอล์เกี่ยวกับสถานที่ห้ามจำหน่าย สถานที่ห้ามดื่มอยู่ในระดับมาก ส่วนการห้ามโฆษณาและส่งเสริมการขาย มาตรการทั่วไปในการควบคุม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีการรับรู้ในระดับปานกลาง ในขณะที่การรับรู้เวลาที่ห้ามจำหน่าย เครื่องดื่มแอลกอฮอล์อยู่ในระดับน้อย เจ้าพนักงานตามกฎหมาย ส่วนใหญ่ได้แก่ เจ้าหน้าที่สาธารณสุขและข้าราชการตำรวจชั้นประทวน และเคยพบเห็นการซื้อ การดื่มในสถานที่และเวลาต้องห้าม แต่ไม่มีการดำเนินการ เนื่องจากไม่มีความชัดเจนในบทบาทและมาตรการลงโทษ ทางกฎหมาย เจ้าพนักงานมีการรับรู้ กฎระเบียบหรือ มาตรการเพื่อควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เกี่ยวกับสถานที่ห้ามจำหน่าย สถานที่ห้ามดื่ม การห้ามโฆษณาและส่งเสริมการขายและมาตรการทั่วไปในการ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อยู่ในระดับมาก แต่การรับรู้ต่อเวลาที่ห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อยู่ในระดับปานกลาง(33)

เพ็ญประภา (2555) ได้ดำเนินการประเมิน พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ในเขตภาคเหนือ พบว่า ทั้งประชาชนและเจ้าหน้าที่ รวมทั้งผู้ขายมีความรู้ในเรื่อง การห้ามจำหน่ายต่อผู้มีอายุต่ำกว่า 18 ปี บริบูรณ์ ส่วนเจ้าหน้าที่รัฐก็ทราบบทบาทหน้าที่ของตนเองตามกฎหมาย(34)

สำหรับประเทศไทย การประเมินประสิทธิภาพของกฎหมายยังมีการดำเนินการน้อย เป็นเหตุให้ประชาชนที่อยู่ภายใต้กฎหมายขาดความสนใจ และเจ้าหน้าที่ละเลยการทำหน้าที่ของตนเองเป็นเหตุให้คนขาดวินัย ไม่เคารพกฎหมายและสังคมเสื่อมถอย

ในต่างประเทศ เมื่อมีการตรากฎหมายก็จะประกาศให้ประชาชนทราบเช่นเดียวกับประเทศไทย ประชาชนมีสิทธิ์ในการออกความเห็นต่อร่างกฎหมายนั้นๆ และมีการติดตามผลของการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งไม่ปรากฏการติดตามผลของการบังคับใช้กฎหมายในประเทศไทย กฎหมายที่มีการติดตามที่เด่นชัดมี คือ พรบ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551

ในการติดตามกฎหมายที่เกี่ยวกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในต่างประเทศ พบว่า เป็นผลให้เกิดมีการบังคับใช้กฎหมายที่มีคุณภาพ

Home (1994) ได้ศึกษาถึงผลของการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดอุบัติเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ในการเกิดอุบัติเหตุช่วงวันหยุด พบว่า สามารถลดอัตราการเกิดได้ร้อยละ 13 ในการเกิดอุบัติเหตุในวันอาทิตย์(35)

Pelletie (1997) รวบรวมข้อมูลการเสียชีวิตของผู้ใช้บริการรถไประหว่างปี 1990-1994 ในรัฐ นอร์ท คาโลโรนา พบว่าจากการเสียชีวิตทั้งสิ้น 224 ราย โดยจากรายงาน มี 128 ราย อายุระหว่าง 7-84 ปีที่เสียชีวิตเนื่องมาจาก/เกี่ยวกับเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีทั้งที่เกิดจากการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เกินขนาด และจากการถูกทำร้ายจากผู้ดื่ม จากผลการวิจัยนี้จึงมีข้อเสนอให้มีการณรงค์และการเข้มงวดในการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ขณะโดยสารและการให้ความรู้แก่ผู้ดื่มด้วย(36)

Carmonac และ Grönlund (2003) ออกแบบการประเมินการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการทำหน้าที่เป็นผู้บังคับใช้กฎหมาย และพบว่า การดำเนินงานต้องมีการวัดผลและติดตามอย่างต่อเนื่องโดยมีการจัดทำแบบประเมินมาตรฐานไว้(37)

CDC (2004) ได้รวบรวมข้อมูลการบังคับใช้กฎหมายห้ามจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในกลุ่มที่อายุต่ำกว่า 21 ปี และพบว่า มีการลดลงของผู้กระทำผิด/ร้านค้าที่จำหน่ายระหว่างปี 1999-2004 โดยเจ้าหน้าที่ควบคุมการออกใบอนุญาตในการจำหน่ายและมีการติดตามซึ่งพบว่า มีการกระทำผิดลดลง ร้อยละ 64 (38)

Elder และคณะ (2004) พบว่า ในการที่จะทำให้กฎหมายมีการบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องมีการณรงค์ร่วมด้วย และจากการประเมินผลพบว่า การณรงค์ในเรื่องการลดปริมาณการการตี้มขณะขับรถสามารถลดจำนวนผู้กระทำผิดได้ร้อยละ 13 (39)

จากที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า หากมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพก็จะสามารถลดผลที่ไม่พึงประสงค์ได้ระดับหนึ่ง ในประเทศไทย งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายและบริโภคบริเวณชานชาลาสถานี และบนขบวนรถไฟมีเพียง 1 งานวิจัยเท่านั้น

นวลตา และคณะ (2557) ศึกษาการจำหน่ายและการบริโภคแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟรีและรถไฟที่ต้องจ่ายค่าเดินทางปกติกรณีศึกษา เส้นทาง สายใต้และสายตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย ฉบับนี้เป็นงานวิจัยชิ้นแรกที่มีในประเทศไทยโดยการสังเกตและสัมภาษณ์ พื้นที่ศึกษาคือ บนขบวนรถไฟเส้นทางกรุงเทพฯ - สุโขทัย- ลพบุรี- หนองคาย ระยะเวลาในการวิจัยระหว่าง สิงหาคม 2556 - พฤษภาคม 2557 พบว่า ผู้โดยสารส่วนใหญ่ร้อยละ 74.2 มีความเห็นว่าควรห้ามจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลารวมทั้งห้ามตี้มด้วย และควรมีการลงโทษตามกฎหมายเช่นเดียวกับการตี้มและจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์สำหรับผู้โดยสารทางบก(3)

ด้านพฤติกรรมกรรมการจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พบว่า ผู้ค้าเร่ไม่มีใบอนุญาตจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ตามมาตรา 19 ว่าด้วยการอนุญาตจำหน่ายสุราประเภท 4 ส่วนการจำหน่ายโดยผู้เสียบียงผ่านการประมูลโดยบริษัท และมีใบอนุญาตจำหน่ายจากกรมสรรพสามิต ทั้งนี้ประเภทเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ที่จำหน่ายโดยพนักงานผู้เสียบียงและผู้ค้าเร่เป็นประเภทเดียวกันแต่ต่างกันที่ราคาจำหน่าย โดยผู้ค้าเร่กำหนดราคาที่สูงกว่าราคาที่จำหน่ายโดยผู้เสียบียง พฤติกรรมผู้ตี้ม พบว่า ทุกขบวนมีผู้ตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ ทั้งขบวนรถไฟฟรีและขบวนรถไฟที่จ่ายเงินเอง โดยส่วนใหญ่ตี้มเบียร์

ด้านเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในเที่ยวรถไฟที่สังเกต 20 ขบวน พบว่า มีเหตุเกิดเกือบทุกครั้งของขบวนรถไฟ (10/20 ครั้ง)

ด้านเจ้าหน้าที่ พบว่า เจ้าหน้าที่การรถไฟที่รับผิดชอบขบวนรถไฟและเจ้าหน้าที่ตำรวจ มีความเห็นแบ่งเป็นสองกลุ่ม คือ กลุ่มที่เห็นด้วย มีเหตุผลคือ การตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ เป็นการรบกวนผู้โดยสารอื่น และอาจเกิดอาชญากรรมและอุบัติเหตุได้ ส่วนกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยกับการห้ามจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พบว่า เนื่องจากการตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์เป็นเรื่องส่วนบุคคล การห้ามตี้มเป็นการละเมิดสิทธิ และยังกระทบถึงการท่องเที่ยวของประเทศ

ด้านผู้บริหารการรถไฟ ให้ความเห็นว่า โดยรวมเห็นด้วยหากมีกฎหมายบังคับใช้ที่ครอบคลุมการรถไฟ ทั้งนี้เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายฉบับใดที่ครอบคลุมถึงการรถไฟแห่งประเทศไทย

ด้านผู้บังคับการตำรวจรถไฟ ให้ความเห็นว่า การปฏิบัติงานของตำรวจรถไฟต้องเป็นไปตามที่การรถไฟกำหนดขอบเขตให้

ด้านผู้จำหน่าย พบว่า หากมีกฎหมายบังคับห้ามการจำหน่ายเครื่องดีมีแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟจะกระทบถึงรายได้ของผู้ค้าเร่ที่จำหน่ายเครื่องดีมีแอลกอฮอล์และรายได้พนักงานตู้เสบียง

จากแนวคิดในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายภายหลังจากที่มีการประกาศใช้กฎหมาย รวมทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง พบว่า ถึงแม้จะมีข้อมูลที่รายงานและนำเสนอต่อสาธารณชนในเรื่องการดีมีแอลกอฮอล์และผลกระทบขณะเดินทางโดยรถไฟจะมีข้อมูลที่เปิดเผยต่อสาธารณชนไม่มากนัก(40) ซึ่งจากการวิจัยของนวลตาและคณะ(2557) เป็นงานวิจัยแรกที่ศึกษาปัญหาในการจำหน่ายเครื่องดีมีแอลกอฮอล์บริเวณชายชานลาและบนขบวนรถไฟ และมีการออกประกาศห้ามจำหน่ายในพื้นที่ดังกล่าวในเวลาต่อมา

ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงมุ่งที่จะศึกษาผลการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวของผู้ที่กฎหมายให้อำนาจในการดำเนินการตามกฎหมาย รวมทั้งความรู้ของประชาชนที่เกี่ยวกับการประกาศใช้กฎหมายฉบับนี้ ความรู้ของผู้บริหารองค์การรถไฟแห่งประเทศไทยและเจ้าหน้าที่ตำรวจ เพื่อเป็นการติดตามว่าหลังจากการประกาศใช้กฎหมายฉบับดังกล่าวแล้วมีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพของโครงการที่มีความต่อเนื่องจากการศึกษาในระยยะที่ 1 คือ การจำหน่ายและการติดตั้งเครื่องตีแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารบนขบวนรถไฟและบริเวณชานชาลา ใน พ.ศ. 2557 โดยมีพื้นที่ศึกษา คือ บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพ ฯ สถานีรถไฟหนองคาย และสถานีรถไฟสุโขทัย-ลก ทั้งนี้ตามแนวทางที่ได้เคยทำการวิจัยไว้ก่อนหน้านี้แล้ว(9)

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างประชากร ประกอบด้วย

1. ผู้ใช้บริการรถไฟ 554 ราย
2. นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติที่ใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย สถานีละ 10 ราย รวม 50 ราย
3. เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟ เส้นทางละ 2 นาย รวมทั้งสิ้น 8 นาย
4. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟ เส้นทางละ 2 นาย รวมทั้งสิ้น 8 ราย
5. พนักงานขายอาหาร/เครื่องดื่มประจำตู้เสบียง เส้นทางละ 2 ราย รวม 8 ราย
6. ผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย
 - ผู้บริหารระดับต้น ได้แก่ นายสถานีรถไฟ 6 นาย
 - ผู้บริหารระดับกลาง 2 ราย ได้แก่ ผู้อำนวยการกองการเดินรถไฟ และ ผู้อำนวยการบริการโดยสาร
7. ผู้บริหารระดับสูงที่มีบทบาทในการควบคุมนโยบาย 1 ราย
8. ผู้บังคับการตำรวจรถไฟนพวงศ์ 1 นาย

รูปแบบการศึกษา

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณและคุณภาพ โดยการสัมภาษณ์/ตอบแบบสอบถาม สัมภาษณ์เจาะลึก และ การสังเกตพฤติกรรม

การคำนวณตัวอย่างประชากร

1. ผู้วิจัยคาดว่าจากผลการประกาศที่สถานีรถไฟมีป้ายประกาศ ประชาชนในสังคมไทยอย่างน้อยร้อยละ 50 น่าจะทราบถึงการประกาศใช้กฎหมายนี้ถึงแม้บางรายจะไม่ทราบถึงบทลงโทษและอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายก็ตาม

$$N = (Z^2_{1-\alpha/2} P(1-P))/d^2$$

$$= (1.96^2 \times 0.5 \times 0.5) / (0.05)^2 = 400$$

เก็บข้อมูลพื้นที่ละ 80 ราย ผู้วิจัยเก็บข้อมูลเพิ่มเป็นพื้นที่ละ 110 ราย

2.เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่รัฐ ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ประจำขบวนรถไฟ เส้นทางละ 2 นาย และเจ้าหน้าที่ตำรวจ เส้นทางละ 2 นาย รวมทั้งสิ้น 20 นาย

3.ผู้ใช้บริการชาวต่างชาติ จำนวน 50 ราย

คุณสมบัติของกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้โดยสารและเจ้าหน้าที่

1. อายุ 18 ปี บริบูรณ์ขึ้นไป
2. สัญชาติไทย
3. ยินดีให้ความร่วมมือ
4. อ่านและเข้าใจภาษาไทยได้
5. กรณีนักท่องเที่ยวต่างชาติ ต้อง

5.1 ใช้ภาษาอังกฤษในการสื่อสาร

5.2 เป็นนักท่องเที่ยวที่เคยมาประเทศไทยและเคยใช้บริการรถไฟมาก่อนอย่างน้อย 1ปี

5.3 ยินดีให้ความร่วมมือ

ตัวแปรที่ศึกษา ประกอบด้วย

1.กลุ่มประชาชนไทยและต่างชาติ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ พฤติกรรมการดื่ม ความถี่ของการเดินทาง ประสบการณ์ที่พบระหว่างการเดินทาง การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถ ชานชาลา การทะเลาะวิวาท การเกิดอุบัติเหตุ การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ความรู้เกี่ยวกับ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 การกำหนดพื้นที่ห้ามดื่มและจำหน่ายบริเวณสถานีรถไฟ/ขบวนรถ การกำหนดบตลงโทษ แห้งให้แจ้งเมื่อพบผู้กระทำความผิด ป้าย/สติ๊กเกอร์ ข้อเสนอแนะ

2.เจ้าหน้าที่รัฐ (ตำรวจรถไฟ และเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทย) เพศ อายุ อายุการทำงาน ความรู้และความคิดเห็นเกี่ยวกับ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ประกาศ กำหนดพื้นที่ห้ามดื่มและห้ามจำหน่ายของการรถไฟแห่งประเทศไทย ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 อำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย จำนวนเหตุการณ์/คดีที่เกิดขึ้นภายหลังจากมีการประกาศใช้ประกาศการกำหนดพื้นที่

3.ผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยทั้ง 3 ระดับ โดยสัมภาษณ์ อายุ เพศ ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งปัจจุบัน ระยะเวลาในการทำงานในองค์กรการรถไฟแห่งประเทศไทย ความคิดเห็นต่อ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 การวางนโยบายเพื่อลดปัญหา การกำหนดบตลงโทษเจ้าหน้าที่ที่ไม่ปฏิบัติ/ละเลยการปฏิบัติหน้าที่ในการควบคุมการจำหน่าย/ผู้ดื่มบริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถ

4.ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ อายุ เพศ ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งปัจจุบัน ระยะเวลาในการทำงานในองค์กรสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และ กองบัญชาการตำรวจรถไฟ ความคิดเห็นต่อ พรบ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 การวางนโยบายเพื่อลดปัญหา การกำหนดบตลงโทษเจ้าหน้าที่ที่ไม่ปฏิบัติ/ละเลยการปฏิบัติหน้าที่ในการควบคุมการจำหน่าย/ผู้ดื่มบริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถ

5.กลุ่มนักท่องเที่ยวต่างชาติ ได้แก่ อายุ เพศ จำนวนครั้งของการมาท่องเที่ยว จำนวนครั้งของการใช้บริการการรถไฟ ประเภทชั้นที่ใช้บริการ ประสบการณ์ที่พบระหว่างการเดินทาง การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ ชาน

ซาลา การทะเลาะวิวาท การเกิดอุบัติเหตุ การจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ ความเข้าใจ/ความคิดเห็นต่อการห้ามตี้มและห้ามจำหน่าย ป้าย/สติ๊กเกอร์ ข้อเสนอแนะ

เครื่องมือ/แบบเก็บข้อมูล

- 1.แบบสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการรถไฟ
- 2.แบบสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ :
 - พนักงานรักษารถ พนักงานห้ามล้อ
 - ผู้บริหารระดับต้น : นายสถานี
 - ระดับกลาง ผู้อำนวยการการเดินรถ และผู้อำนวยการการโดยสาร
 - ระดับสูง ผู้ว่าการการรถไฟ
- 3.แบบสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจ :
 - เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟ
 - ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ
- 4.แบบสังเกตพฤติกรรมผู้โดยสารบนขบวนรถไฟ ปรับมาจากแบบสังเกตของนวลตาและคณะ (2557)
- 5.พนักงานขายอาหาร/เครื่องตี้มประจำตู้เสบียง
- 6.แบบบันทึกรายงานเหตุการณ์บนขบวนรถไฟของพนักงานรักษารถและเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟตั้งแต่ กุมภาพันธ์ 2558 - พฤษภาคม 2559

การทดสอบเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

คณะผู้วิจัยสร้างแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ที่คุ้นชานไปกับแบบสอบถามของ นวลตาและคณะ (2557) เพื่อเปรียบเทียบเหตุการณ์ก่อนและหลังการประกาศกำหนดพื้นที่ห้ามตี้มและจำหน่ายเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ในวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 แบบเก็บข้อมูลได้รับการทดสอบความแม่นยำและความน่าเชื่อถือได้ ก่อนนำไปใช้ดังนี้

แบบสัมภาษณ์ผู้ใช้บริการรถไฟ แบบเก็บข้อมูลฉบับนี้เป็นแบบสัมภาษณ์ ประกอบด้วยคำถามปลายเปิด และปลายปิด ด้านข้อมูลส่วนตัว(เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ การมาใช้บริการ การตี้มเครื่องตี้มแอลกอฮอล์) จำนวน 33 ข้อ และแบบประเมินความรู้เกี่ยวกับ พรบ. ควบคุมเครื่องตี้มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และ ฉบับปรับปรุง วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 จำนวน 20 ข้อ โดยมีการเลือกคำตอบในแต่ละข้อมี 3 คำตอบ คือ ผิด ไม่แน่ใจ และ ถูก โดยกลุ่มที่ตอบไม่แน่ใจจะรวมอยู่ในกลุ่มผิดในภายหลัง

แบบสัมภาษณ์ดังกล่าวได้รับการทดสอบความตรงโดยทีมวิจัย และ ทดสอบอำนาจจำแนกของแบบประเมินความรู้ได้โดยนำไปทดสอบกับประชาชนที่มาใช้บริการที่สถานีรถไฟธนบุรี จำนวน 30 ราย ที่มีคุณสมบัติเช่นเดียวกับกลุ่มเป้าหมาย คือ อายุ 18-60 ปี ยินดีให้ความร่วมมือ จากนั้นนำมาวิเคราะห์ความน่าเชื่อถือของแบบประเมินความรู้โดยใช้ การทดสอบ test – retest มีค่าอำนาจจำแนก = 0.79

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. โดยการสัมภาษณ์และ/หรือ แจกแบบสอบถามให้กลุ่มตัวอย่างตอบเองในกรณีนี้ที่กลุ่มตัวอย่างต้องการตอบเอง แต่ผู้เก็บข้อมูลจะต้องตรวจสอบความครบถ้วนของการตอบด้วย โดยใช้เวลาในการสัมภาษณ์/ตอบแบบสอบถามประมาณ 30-40 นาที (รวมการแนะนำโครงการวิจัย ๆ ด้วย)

2. การสังเกต บริเวณสถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟ จำนวน 40 เที่ยว โดยเก็บข้อมูลเส้นทางละ 8 เที่ยว (ไปและกลับ) ใน 5 ช่วงเวลา คือ สงกรานต์ ปีใหม่ สารทไทย (งานเดือน 10) ช่วงเวลาปกติ ช่วงวันหยุดราชการโดยสังเกตบนขบวนรถไฟชั้นสองและชั้นสาม (ขบวนรถไฟฟรีมีเฉพาะชั้นสาม) ในช่วงเวลาปกติและช่วงเทศกาล

3. สัมภาษณ์เจ้าพนักงานบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย และผู้บังคับการตำรวจรถไฟ โดยใช้เวลาในการสัมภาษณ์ 1-1.30 ชั่วโมง

4. สัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟ จำนวน 8 นาย พนักงานรักษาและพนักงานห้ามล้อ พนักงานขายอาหาร/เครื่องดื่มประจำตู้เสบียง 8 ราย

5. นายสถานีรถไฟกรุงเทพฯ ธนบุรี หาดใหญ่ เชียงใหม่ อุบลราชธานีและหนองคาย 6 ราย

6. บันทึกรายงานเหตุการณ์บนขบวนรถไฟ ของพนักงานรักษาและเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟตั้งแต่ กุมภาพันธ์ 2558 - พฤษภาคม 2559

7. ในการพิทักษ์สิทธิ์ของผู้เข้าร่วมโครงการ ผู้วิจัยจะแนะนำโครงการ และขอความร่วมมือ โดยไม่ถามชื่อ ที่อยู่หรือหมายเลขโทรศัพท์ใด ๆ จากผู้เข้าร่วมโครงการ

8. ช่วงเวลาที่ใช้ในการเก็บข้อมูล ประกอบด้วย (40 เที่ยว) จำแนกได้ดังนี้

8.1. ระหว่างวันที่ 10-13 เมษายน 2559 รวม 8 เที่ยว (ไป-กลับ)

8.2. ระหว่างเดือนกันยายน และตุลาคม (สารทไทย และ งานเดือนสิบ) รวม 8 เที่ยว (ไป-กลับ)

8.3. ปีใหม่ ระหว่างวันที่ 23 ธันวาคม 2559 – 5 มกราคม 2560 รวม 8 เที่ยว (ไป-กลับ)

8.4. ช่วงวันหยุดประจำสัปดาห์ เดินทางวันศุกร์กลับวันจันทร์ (ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่นิยมเดินทางในวันศุกร์เพื่อให้ถึงที่หมายเช้าวันเสาร์ และเดินทางกลับในเย็นวันอาทิตย์เพื่อมาทำงานในวันจันทร์ รวม 8 เที่ยว

8.5. ช่วงเวลาปกติ เป็นการเดินทางในวันกลางสัปดาห์ ของวันราชการ คือ วันพุธ รวม 8 เที่ยว

9. ขานขาลาและสถานีรถไฟเป้าหมาย ได้แก่ สถานีรถไฟกรุงเทพฯ สถานีธนบุรี สถานีรถไฟหาดใหญ่ สถานีรถไฟเชียงใหม่ สถานีรถไฟหนองคาย และสถานีรถไฟอุบลราชธานี

10. ขบวนรถไฟเป้าหมายที่สังเกตพฤติกรรม ได้แก่ ขบวน 102/109 (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่/เชียงใหม่-กรุงเทพฯ) 145/146 (กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี/อุบลราชธานี-กรุงเทพฯ) 133/134 (กรุงเทพฯ-หนองคาย/หนองคาย-กรุงเทพฯ) 171/172(กรุงเทพฯ- หาดใหญ่/หาดใหญ่-กรุงเทพฯ)

การจัดการข้อมูล

1. กรณีสัมภาษณ์เชิงปริมาณ ทีมวิจัยจะตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบเก็บข้อมูลอีกครั้ง จากนั้นลงรหัส และป้อนข้อมูล 2 ครั้ง แล้วนำมา validation เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของการป้อนข้อมูลก่อนนำไปวิเคราะห์ โดยใช้โปรแกรม epidata version 3.1c

2. กรณีข้อมูลเชิงคุณภาพ ที่มิวิจัยจะนำมาถอดเทป และจัดกลุ่ม จากนั้นกำหนดค่าที่เป็นดัชนีค่าและสรุปความ

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. ข้อมูลเชิงปริมาณ ใช้สถิติร้อยละ ค่ากลาง ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าเฉลี่ย
2. เปรียบเทียบจำนวนอุบัติการณ์ที่เปลี่ยนแปลงในระยะเวลาก่อนการประกาศใช้กฎหมายและหลังการประกาศใช้กฎหมาย
3. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ เนื่องจากงานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงพรรณนาเพื่อประเมินความคิดเห็นของผู้โดยสารถ้อปัญหา/ข้อคำถามต่อการตีพิมพ์และจำหน่ายเครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและบริเวณชานชาลาสถานี ทั้งนี้ได้เปรียบเทียบหรือหาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรใดๆ แต่เป็นการเสนอภาพรวมทั้งนี้เพื่อประเมินสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง/เกิดขึ้น/คงอยู่ ของการการตีพิมพ์และจำหน่ายเครื่องตีพิมพ์แอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและบริเวณชานชาลาสถานี
4. ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยการสรุปภาพรวมจาก ดัชนีค่า และสรุปความตามประเด็นคำถาม

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยนี้เป็นการติดตามประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายตาม พรบ. ควบคุมเครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ที่การแก้ไขเพิ่มเติม ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 ในส่วนการบังคับใช้เฉพาะพื้นที่ในความดูแลรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ประกอบด้วย ชานชาลาสถานีรถไฟ อาคารสถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟที่มีการเคลื่อนที่ เก็บข้อมูลโดยการตอบแบบสอบถามและสัมภาษณ์กลุ่มผู้ใช้บริการทั้งสิ้น 604 ราย เป็นชาวไทยที่ใช้บริการรถไฟจำนวน 554 ราย และชาวต่างชาติที่ใช้บริการของการรถไฟ จำนวน 50 ราย นอกจากนี้ยังสัมภาษณ์ เจาะลึกผู้ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้อำนวยการฝ่ายการเดินรถและฝ่ายบริการ นายสถานี 6 สถานี ประกอบด้วย สถานีรถไฟกรุงเทพฯ เชียงใหม่ อุบลราชธานี หนองคาย หาดใหญ่ และธนบุรี พนักงานจำหน่ายอาหาร/เครื่องดื่มประจำตู้เสบียง พนักงานรักษารถ ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟ รวมทั้งสิ้น 34 ราย นอกจากนี้ยังสังเกตพฤติกรรมของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟ พนักงานรักษารถ พนักงานห้ามล้อ พนักงานตู้เสบียง และผู้ค้าเร่ บนขบวนรถไฟทั้งสิ้น 40 เทียว

จากการรวบรวมข้อมูล สรุปได้ดังนี้

1. ผู้โดยสารคนไทยที่ใช้บริการการรถไฟ จำนวนทั้งสิ้น 554 ราย เป็นเพศชาย 271 ราย (ร้อยละ 48.9) เพศหญิง 283 คน (ร้อยละ 51.1) อายุเฉลี่ย 37.3 ปี (18-70 ปี) ส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส โสด (55.0) ระดับการศึกษาชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นและตอนปลาย ร้อยละ 30.5 และ 29.1 ตามลำดับ อาชีพลูกจ้างบริษัทมากที่สุด ร้อยละ 21.8 และ ร้อยละ 21.6 คือ อาชีพรับจ้าง (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม เพศ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา และอาชีพ

ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
เพศ (อายุเฉลี่ย 36.8 ปี, 18-70 ปี)		
ชาย	271	48.9
หญิง	283	51.1
สถานภาพสมรส		
โสด	305	55.0
คู่	231	41.7
หม้าย	12	2.2
หย่า แยก	6	1.1
ระดับการศึกษา		
ไม่ได้เรียนหนังสือในระบบ	10	1.8
ประถมศึกษา	44	7.9
มัธยมศึกษาตอนต้น	169	30.5
มัธยมศึกษาตอนปลาย	161	29.1
ปริญญาตรี	141	25.5
อาชีวะ	29	2.2
อาชีพ		
รับจ้าง	143	25.6
เกษตรกรกรรม	81	14.6
ลูกจ้างบริษัท	121	21.8
ราชการ	74	13.4
ค้าขาย	63	11.4
อาชีพส่วนตัว	43	7.8
บ้านานู	21	3.8
แม่บ้าน/นักศึกษา /นักเรียน	9	1.62

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม การเดินทางและเหตุผลในการใช้บริการ

ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
การใช้บริการ		
ไม่บ่อย (น้อยกว่า 1 ครั้งต่อเดือน)	148	26.7
บ่อย (เดือนละ มากกว่า 4 ครั้ง)	270	48.7
ครั้งแรก	136	24.6
การเลือกใช้บริการ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
ราคาถูก	258	46.6
ฟรี	182	32.9
ผ่านเป้าหมายที่ต้องการ	281	50.7
ปลอดภัย	268	48.4

จากตาราง พบว่า ร้อยละ 48.7 ของกลุ่มตัวอย่างมีการเดินทางมากกว่า 4 ครั้งต่อเดือน รองลงมา คือ ร้อยละ 26.7 ที่เดินทางน้อยกว่า 1 ครั้งต่อเดือน ส่วนที่เดินทางเป็นครั้งแรกคือ ร้อยละ 24.6

ด้านเหตุผลที่เลือกการเดินทางโดยทางรถไฟ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 50.7 ตอบว่า เนื่องจากผ่านเป้าหมายที่ต้องการ รองลงมา ร้อยละ 48.4 คือ ปลอดภัย และร้อยละ 46.6 ตอบว่าเนื่องจากราคาถูก

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ รูปแบบการดื่ม ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย การซื้อเครื่องดื่ม และผลจากการห้ามดื่ม

ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
ปกติท่านดื่มสุราหรือไม่		
ไม่ดื่ม	311	56.1
ดื่ม	243	43.9
กรณีดื่ม ท่านดื่มแบบไหน		
ทุกวันประมาณ	45	18.5
สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	107	44.0
นานๆ ครั้ง หมายถึงน้อยกว่าเดือนละครั้ง	91	37.5
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 1620.2 บาท ต่อเดือน (1000- 3500 บาท)		
สมาชิกในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
ไม่มี	197	35.6
มี	356	64.4
เฉลี่ย 3 คนต่อครอบครัว (1- 6คน)		
ก่อนที่จะมีการประกาศห้ามดื่มและจำหน่าย ท่านเคยซื้อเครื่องดื่มบริเวณสถานีหรือไม่		
ไม่เคย	42	17.3
เคย	201	82.7
ก่อนที่จะมีการประกาศห้ามดื่มและจำหน่าย ท่านเคยซื้อเครื่องดื่มบนขบวนรถไฟหรือไม่		
ไม่เคย	25	10.3
เคย	218	89.7
จากการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟมีผลต่อท่านหรือไม่		
ไม่มี	192	79.0
มี	51	21.0
จากการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนรถไฟมีผลต่อท่านหรือไม่		
ไม่มี	183	75.3
มี	60	24.7

จากตาราง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 56.1 ไม่ดื่ม ในกลุ่มที่ดื่มพบว่าร้อยละ 18.5 ดื่มทุกวัน และ ร้อยละ 44.0 ดื่มสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง

ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เฉลี่ย 1620.2 บาท (1000-3500 บาท) ต่อเดือน ส่วนใหญ่ร้อยละ 64.4. มีคนในครอบครัวดื่มเครื่องดื่มเฉลี่ย 3 คน (1-6 คน) ต่อครอบครัว

ในด้านประสบการณ์การซื้อเครื่องดื่มของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ดื่มในช่วงก่อนประกาศห้าม พบว่า ส่วนใหญ่ ร้อยละ 82.7 เคยซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลาและสถานีรถไฟ และร้อยละ 89.7 เคยซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถ

ภายหลังจากที่มีการประกาศห้ามจำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลาสถานีรถไฟและบนขบวนรถ พบว่า ส่วนใหญ่ร้อยละ 79.0 ของผู้ดื่ม ตอบว่าไม่มีผลต่อผู้ดื่ม และการไม่จำหน่ายเครื่องดื่มบนขบวนรถร้อยละ 75.3 ตอบว่า ไม่มีผลเช่นกัน

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม การเห็นผู้จำหน่ายและติดตั้งเครื่องตีแมลงกอลบริเวณ
 ชานชาลา สถานีรถไฟ

ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
การเห็นผู้จำหน่ายเครื่องตีแมลงกอล บริเวณสถานี		
ไม่เห็น	310	56.0
เห็น	244	44.0
การเห็นผู้จำหน่ายเครื่องตีแมลงกอล บนขบวน		
ไม่เห็น	288	46.6
เห็น	296	53.4
ผู้ติดตั้งเครื่องตีแมลงกอลบริเวณสถานี		
ไม่เห็น	323	58.3
เห็น	231	41.7
ผู้ติดตั้งเครื่องตีแมลงกอลบนขบวน		
ไม่เห็น	367	66.3
เห็น	187	33.7

จากตาราง พบว่า ปัจจุบัน กลุ่มตัวอย่างยังพบเห็นการจำหน่ายเครื่องตีแมลงกอล บริเวณสถานีรถไฟ
 ร้อยละ 44.0 และบนขบวนร้อยละ 53.4

กลุ่มตัวอย่างยังพบเห็นผู้ติดตั้งเครื่องตีแมลงกอล บริเวณสถานีรถไฟร้อยละ 41.7 และบนขบวนร้อยละ
 33.7

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างต่อการกำหนดโทษของผู้ดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บน
ขบวนรถและบริเวณสถานีรถไฟ และการได้รับข่าวสารข้อมูล

ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
บทลงโทษของผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา ควรเท่ากับผู้ที่ดื่มบนรถยนต์		
ไม่ควร	98	17.9
ควร	436	82.3
การได้รับข้อมูลของรัฐที่ออกกฎหมายกำหนดพื้นที่ห้ามทำสิ่งเหล่านี้นบน ขบวนรถไฟหรือไม่		
ห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
ไม่เคยได้รับข้อมูล	279	50.4
ได้รับข้อมูล	275	49.6
ข้อมูลเกี่ยวกับการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
ไม่เคยได้รับข้อมูล	191	34.5
ได้รับข้อมูล	363	65.5
แหล่งข้อมูลที่ท่านได้รับว่าห้ามดื่ม/จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณ ชานชาลาและบนขบวนรถไฟ (ตอบได้มากกว่า 1)		
วิทยุ	248	44.7
โทรทัศน์	180	32.3
อินเทอร์เน็ต	128	23.1
ป้ายประกาศ/สติ๊กเกอร์บริเวณสถานีรถไฟ	273	49.3

จากตารางพบว่า ร้อยละ 82.3 ของกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่า ควรมีการลงโทษผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลาควรเท่ากับผู้ที่ดื่มบนรถยนต์

ในการรับรู้ข่าวสารข้อมูล พบว่า ร้อยละ 50.4 ไม่เคยได้รับข้อมูลห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 34.5 ไม่เคยได้รับข้อมูลห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยแหล่งข้อมูลส่วนใหญ่ ร้อยละ 49.3 ได้จากป้ายประกาศ/สติ๊กเกอร์บริเวณสถานีรถไฟ

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้ที่ได้รับข่าวสารข้อมูลจากป้ายประกาศบริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลา และบน
ขบวนรถ

ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
การใช้บริการวันนี้ท่านพบเห็นป้ายประกาศ สติกเกอร์ ในบริเวณสถานีรถไฟ/ชาน ชาลาหรือไม่		
ห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
ไม่เห็น	247	44.6
ไม่ได้สังเกต	170	30.7
เห็น	137	24.7
ห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
ไม่เห็น	193	34.8
ไม่ได้สังเกต	247	44.6
เห็น	114	20.6
การใช้บริการวันนี้ท่านพบเห็นป้ายประกาศ สติกเกอร์ ในขบวนรถไฟหรือไม่		
ห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
ไม่เห็น	185	33.4
ไม่ได้สังเกต	219	39.5
เห็น	150	27.1
ห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์		
ไม่เห็น	177	31.9
ไม่ได้สังเกต	166	30.0
เห็น	211	38.1

จากตาราง พบว่า ในวันที่มาใช้บริการคือวันที่สัมภาษณ์นี้ ในบริเวณชานชาลาและสถานีรถไฟ กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 44.6 ไม่เห็นป้ายประกาศห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และ ไม่ได้สังเกต ร้อยละ 30.7 มีเพียงร้อยละ 24.7 ที่เห็นป้ายประกาศดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 34.8 ไม่เห็นป้ายประกาศห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และ ไม่ได้สังเกต ร้อยละ 44.6 มีเพียงร้อยละ 20.6 ที่เห็นป้ายประกาศดังกล่าว

ในวันที่มาใช้บริการคือวันที่สัมภาษณ์นี้ บนขบวนรถ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 33.4 ไม่เห็นป้ายประกาศห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และ ไม่ได้สังเกต ร้อยละ 27.1 มีเพียงร้อยละ 39.5 ที่เห็นป้ายประกาศดังกล่าว

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 31.9 ไม่เห็นป้ายประกาศห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ และ ไม่ได้สังเกต ร้อยละ 30.0 มีร้อยละ 38.1 ที่เห็นป้ายประกาศดังกล่าว

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความคิดเห็นต่อการอนุญาตจำหน่าย ต้มเครื่องต้มแอลกอฮอล์ บนขบวนรถไฟ และสถานชานชาลาสถานีรถไฟ

ข้อมูล	จำนวน	ร้อยละ
ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรถ้ามีการอนุญาตให้จำหน่ายสุรา บริเวณสถานีรถไฟ		
. ไม่สนใจ	72	13.0
ไม่ควร	437	78.9
ควรอนุญาต	45	8.1
ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรถ้ามีการอนุญาตให้การจำหน่ายสุรา บนขบวนรถไฟ		
. ไม่สนใจ	116	21.0
ไม่ควร	404	72.9
ควรอนุญาต	34	6.1
ท่านทราบหรือไม่ว่า ผู้ดื่มสุรา/เบียร์ ในตู้โดยสารรถไฟ กฎหมายกำหนดโทษอย่างไร		
ปรับ	74	13.4
จำคุก	272	49.1
ไม่มีโทษ	107	19.3
ไม่ทราบ	101	18.2
ท่านทราบหรือไม่ว่า ท่านสามารถแจ้งแก่เจ้าหน้าที่หรือสายด่วน หากพบเห็นผู้กระทำความผิดดื่มสุรา/เบียร์ในบริเวณห้ามดื่ม		
ไม่ทราบ	438	79.1
ทราบ	116	20.9
ท่านเคยได้ยินประกาศของสถานีในเรื่องห้ามจำหน่ายและห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ บริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลา หรือ บนขบวนรถไฟหรือไม่		
. ไม่เคย	377	68.1
เคย	177	31.9

จากตาราง ด้านความคิดเห็นต่อการอนุญาตจำหน่าย และ ต้มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 78.9 คิดว่า ไม่ควรอนุญาตให้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลาและสถานี ในขณะที่ร้อยละ 72.9 มีความเห็นว่าไม่ควรอนุญาตให้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ

ในด้านการกำหนดโทษ พบว่า มีเพียงร้อยละ 13.4 เท่านั้นที่ทราบว่าผู้ดื่มสุรา/เบียร์ มีความผิดและต้องถูกดำเนินการปรับตามที่กฎหมายกำหนดไว้

กรณีที่มีการดื่มสุรา/เบียร์ในตู้โดยสารรถไฟมีเพียงร้อยละ 20.9 ที่ทราบหมายเลขโทร.เพื่อแจ้งเจ้าหน้าที่เมื่อพบเห็นว่ามีผู้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในตู้โดยสารรถไฟ

ในการประกาศประชาสัมพันธ์ พบว่า มีเพียงร้อยละ 31.9 ที่เคยได้ยินการประกาศแจ้งการห้ามดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในตู้โดยสารรถไฟ

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับการประเมินความรู้เกี่ยวกับ พรบ. ควบคุมเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ฯ

ข้อมูล	ผิด	ถูก
1.ประเทศไทยมีกฎหมายห้ามจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนรถไฟแล้วเมื่อ พ.ศ. 2557	384(69.3)	170(30.7)
2.การจำหน่ายสุราบริเวณชานชาลาและบนขบวนรถไฟยังสามารถทำได้	306(55.2)	248(44.8)
3.การตีมีสุราบนขบวนรถไฟจะถูกปรับไม่เกิน 1,000 บาท	347(65.6)	207(34.4)
4.ถึงแม้มีการห้ามขายสุราบนขบวนรถไฟแต่ขายยาต้องได้เพราะถือเป็นยา	341(61.6)	213(38.4)
5.เจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถไฟสามารถจับกุมผู้จำหน่ายสุราได้เช่นเดียวกับตำรวจที่สถานีตำรวจ	269(48.6)	285(51.4)
6.เจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถไฟสามารถปรับผู้จำหน่ายสุราได้เช่นเดียวกับตำรวจที่สถานีตำรวจ	370(66.8)	184(33.2)
7.เจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถไฟสามารถจับกุมตีมีสุราได้เช่นเดียวกับตำรวจที่สถานีตำรวจ	282(50.9)	272(49.1)
8.เจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถไฟสามารถปรับผู้ตีมีสุราได้เช่นเดียวกับตำรวจที่สถานีตำรวจ	404(72.9)	150(27.1)
9.นายสถานีรถไฟและเจ้าหน้าที่สถานีรถไฟ ไม่มีหน้าที่ ตักเตือนหรือแจ้งความเอาผิดกับผู้โดยสารและผู้ให้บริการที่เมสุราบริเวณสถานีรถไฟและชานชาลา	335(60.5)	219(39.5)
10.บริเวณห้ามตีมีสุราหมายรวมทั้งบริเวณร้านค้าในสถานี ชานชาลา และหน้าสถานีที่เป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย	280(41.8)	267(48.2)
11.บริเวณห้ามจำหน่ายสุราในสถานีรถไฟ คือพื้นที่เฉพาะชานชาลา เท่านั้น	370(66.8)	184(32.9)
12.ผู้โดยสารสามารถตีมีสพายไวน์คูเลอร์ได้ เพราะไม่ถือว่าเป็นเครื่องตีมีแอลกอฮอล์	363(62.5)	191(34.5)
13.โทษของผู้ฝ่าฝืนตีมีสุราบนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับผู้ตีมีสุราบนรถยนต์	203(54.7)	251(45.3)
14.การพกพาสุราขึ้นมาบนรถไฟโดยไม่เปิดตีมีถือว่ามีความผิดเช่นเดียวกับการตีมีสุราบนขบวนรถไฟ	274(49.5)	280(50.5)
15.ผู้โดยสารที่ตีมีสุราจนเมา ไม่ได้สติก็สามารถใช้บริการรถไฟได้ตามปกติเพราะไม่ได้ตีมีบนขบวนรถไฟ	388(70.0)	166(30.0)
16. แต่ละจังหวัดมีสายด่วน คือ สายด่วนแจ้งเกี่ยวกับการนำจับผู้ตีมี/จำหน่ายสุรา	317(57.2)	237(42.8)
17.ถ้าประชาชนทั่วไปแจ้งเบาะแสผู้กระทำความผิด พรบ เครื่องตีมีแอลกอฮอล์ฯ มีสิทธิ์ได้รับค่าสินบนนำจับเช่นเดียวกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ	288(52.0)	266(48.0)
18.ปัจจุบันผู้โดยสารรถไฟสามารถไปตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ที่ตู้เสบียงได้โดยไม่ผิดกฎหมาย	372(64.2)	182(35.8)
19.ยาตองเหล้าที่บรรจุขายบนขบวนรถไฟบรรจุในขวดเครื่องตีมีชุกำลัง ถือว่าไม่ผิดเพราะเป็นยาสมุนไพร	362(64.8)	195(35.2)
20.หมายเลขแจ้งจับกรณีฝ่าฝืนตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ในบริเวณที่ห้าม โทร 1422	291(52.5)	263(47.5)

จากตาราง พบว่า ข้อที่ผู้โดยสารเข้าใจผิดมากที่สุด ร้อยละ 72.9 คือ ข้อ 8 ในเรื่องอำนาจหน้าที่และขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ไม่มีอำนาจในการปรับ แต่สามารถจับได้

รองลงมาคือ ข้อ 15 ร้อยละ 70.0 ที่ตอบผิด คือ กรณีที่เมาสุราจนไม่ได้สติเป็นอำนาจหน้าที่ของ พรร. ในการพิจารณาไม่ให้ผู้นั้นเดินทางไปด้วยตัวคนเดียวเพราะอาจมีเหตุอันไม่พึงประสงค์เกิดขึ้นได้

ในข้อ 11 ยังมีผู้โดยสารร้อยละ 66.8 เข้าใจว่าสามารถดื่มที่ตู้เสบียงได้ ซึ่งตามกฎหมายคือ ห้ามทั้งขบวนรถบริเวณสถานี และชานชาลา และ 64.8 ในข้อ 19

ข้อที่เข้าใจถูกต้องมากที่สุดเกินร้อยละ 50 คือ ข้อ 5 เจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถไฟสามารถจับกุมผู้จำหน่ายสุราได้เช่นเดียวกับตำรวจที่สถานีตำรวจ (ร้อยละ 51.4) รองลงมาคือข้อ 14 ในเรื่องการพกพาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สามารถทำได้ หากไม่มีการดื่มบนขบวนรถไฟ ร้อยละ 50.5

ตารางที่ 9 จำนวนของกลุ่มตัวอย่างชาวต่างชาติ จำแนกตาม เพศ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา และอาชีพ

ข้อมูล	จำนวน(ราย)
เพศ	
ชาย	28
หญิง	22
อายุเฉลี่ย 36.8 (21 - 70 ปี)	
สถานภาพสมรส	
โสด	21
คู่	15
หม้าย	8
หย่า แยก	6
ระดับการศึกษา	
มัธยมศึกษาตอนปลาย	15
ปริญญาตรี	35
อาชีพ	
รับจ้าง	3
เกษตรกร	13
ลูกจ้างบริษัท	12
ราชการ	8
ค้าขาย	1
อาชีพส่วนตัว	3
บ้านานู	3
แม่บ้าน/นักศึกษา /นักเรียน	7

จากตาราง พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศหญิงและชายในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน (28:22) อายุเฉลี่ย 36.8 ปี (21-70 ปี) ส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส โสด (21/50) ระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี (35/50) ตามลำดับ และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร (13/50)

ตารางที่ 10 จำนวนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างชาติจำแนกตามการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ รูปแบบการดื่ม และค่าใช้จ่ายเฉลี่ย

ข้อมูล	จำนวน(ราย)
ในการเดินทางท่านดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือไม่	
ไม่ดื่ม	4
ดื่ม	46
รูปแบบการดื่ม	
ทุกวัน	36
สัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง	9
นานๆ ครั้ง	1
การดื่มเครื่องดื่มในครอบครัว	
ไม่ดื่ม	16
ดื่ม	34

จากตาราง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ดื่มแอลกอฮอล์ 46/50 ราย ในกลุ่มที่ดื่มทุกวัน 36/50ราย ส่วนในครอบครัวพบว่า 16/50 ที่คนในครอบครัวไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ตารางที่ 11 จำนวนของกลุ่มตัวอย่างชาวต่างชาติจำแนกตามการเห็นผู้จำหน่ายและตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บริเวณ
 ชานชาลา สถานีรถไฟ

ข้อมูล	จำนวน(ราย)
ทราบหรือไม่ว่าการตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟเป็นสิ่งผิดกฎหมาย	
ไม่ทราบ	27
ทราบ	18
ไม่แน่ใจ	5
ทราบหรือไม่ว่าการจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟเป็นสิ่งผิดกฎหมาย	
ไม่ทราบ	23
ทราบ	20
ไม่แน่ใจ	7
ท่านเคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟหรือไม่	
ไม่เคย	31
เคย	19
ท่านเคยเห็นมีการตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลาและสถานีรถไฟหรือไม่	
ไม่เคย	18
เคย	32
ท่านเคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟหรือไม่	
ไม่เคย	36
เคย	14
ท่านเคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลาและสถานีรถไฟหรือไม่	
ไม่เคย	37
เคย	13

จากตารางพบว่า ชาวต่างชาติ 27/50 ราย ไม่ทราบว่า การตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟเป็นสิ่งผิดกฎหมายของประเทศไทย และ 18/50 ราย ทราบว่า การตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟเป็นสิ่งผิดกฎหมายของประเทศไทย

ชาวต่างชาติ 23/50 ราย ไม่ทราบว่า การจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟเป็นสิ่งผิดกฎหมายของประเทศไทย และ 20/50 ราย ทราบว่า การจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟเป็นสิ่งผิดกฎหมายของประเทศไทย

ชาวต่างชาติ 36/50 ราย ไม่เคยเห็นมีการตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ

ชาวต่างชาติ 32/50 ราย เคยเห็นมีการตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลาและสถานีรถไฟ

ชาวต่างชาติ 13/50 ราย เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ

ชาวต่างชาติ 37/50 ราย เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลาและสถานีรถไฟ

ตารางที่ 12 จำนวนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างชาติจำแนกตามการที่ได้รับข่าวสารข้อมูล

ข้อมูล	จำนวน(ราย)
การใช้บริการวันนี้ท่านพบเห็นป้ายประกาศ สติกเกอร์ ในขบวนรถไฟหรือไม่	
ห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	
ไม่เห็น	29
เห็น	21
ห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	
ไม่เห็น	25
เห็น	25
การใช้บริการวันนี้ท่านพบเห็นป้ายประกาศ สติกเกอร์ บริเวณสถานีและชานชาลาหรือไม่	
ห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	
ไม่เห็น	30
เห็น	20
ห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์	
ไม่เห็น	19
เห็น	31
ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรถ้ามีการอนุญาตให้การจำหน่ายสุรา บนขบวนรถไฟ	
ไม่ควร	10
ควรอนุญาต	40
ท่านทราบหรือไม่ว่า ผู้ดื่มสุรา/เบียร์ ในตู้โดยสารรถไฟ กฎหมายกำหนดโทษอย่างไร	
ปรับ	9
จำคุก	4
ไม่มีโทษ	14
ไม่ทราบ	23

จากตาราง พบว่า ในวันที่มาใช้บริการคือวันที่สัมภาษณ์นี้ ในบริเวณชานชาลาและสถานีรถไฟ ชาวต่างชาติไม่เห็นป้ายประกาศห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 30/50 ราย และ 31/50 ราย เห็นป้ายประกาศห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณชานชาลาสถานีรถไฟ

จากตาราง พบว่า ในวันที่มาใช้บริการคือวันที่สัมภาษณ์นี้ บนขบวนรถไฟไม่เห็นป้ายประกาศห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 29/50 ราย ไม่เห็นป้ายประกาศห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 25/50 ราย บนขบวนรถไฟ

ด้านความคิดเห็นของชาวต่างชาติต่อการอนุญาตให้จำหน่าย พบว่า 40/50 ราย คิดว่าควรอนุญาตให้จำหน่ายบนขบวนรถไฟ

ตารางที่ 13 จำนวนกลุ่มตัวอย่างชาวต่างชาติจำแนกตามความรู้ด้านการลงโทษ และ การได้รับข้อมูลข่าวสาร

ข้อมูล	จำนวน(ราย)
ท่านทราบหรือไม่ว่า ผู้ดื่มสุรา/เบียร์ บริเวณสถานี/ชานชาลา กฎหมายกำหนดโทษอย่างไร	
ปรับ	1
จำคุก	2
ไม่มีโทษ	11
ไม่ทราบ	36
ท่านเคยได้ยินประกาศของสถานีในเรื่องห้ามจำหน่าย ดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลา หรือ บนขบวนรถไฟหรือไม่	
ไม่เคย	49
เคย	1

จากตาราง พบว่า

ในด้านการกำหนดโทษ พบว่า ชาวต่างชาติ 36/50 ราย ทราบว่าผู้ดื่มสุรา/เบียร์ มีความผิดและต้องถูกลงโทษอย่างไร

ในการประกาศประชาสัมพันธ์ พบว่า มีเพียง 1/50 ราย ที่เคยได้ยินการประกาศแจ้งการห้ามดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในตัวโดยสารรถไฟโดยใช้แผ่นป้าย

การสังเกตพฤติกรรม

การสังเกตพฤติกรรมการจำหน่ายและการตีเครื่องตีแอลกอฮอล์ โดยการเก็บข้อมูลระหว่างการเดินทางของผู้โดยสารขบวนรถไฟฟรีชั้นสาม ซึ่งในแต่ละขบวนจะมีตู้รถไฟชั้นสามจำนวน 8-10 ตู้ และขบวนรถไฟนี้เป็นประเภทเร็ว และเป็นขบวนไม่เสียเงิน จำนวนทั้งสิ้น 40 ขบวน ใน 4 เส้นทางหลักคือ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี กรุงเทพฯ-หนองคาย กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ ตามช่วงวันเวลาและเทศกาล

ภายหลังจากที่มีการประกาศ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ฯ พ.ศ. 2551 การรถไฟแห่งประเทศไทย และสำนักงานกองทุนส่งเสริมการสร้างสรรค์สุขภาพ (สสส.) มีการจัดทำป้ายประกาศ และนำไปติด/แสดงตามจุดต่าง ๆ ของสถานีรถไฟทั่วประเทศ รวมทั้งในตู้โดยสารของขบวนรถไฟ โดยพบว่า ทุกขบวนที่มีการสังเกตประกาศดังกล่าวไม่ครอบคลุมทุกตู้โดยสาร ป้ายดังกล่าวไม่ได้แสดงไว้ในทุกตู้โดยสารในพื้นที่ที่ควรมีอย่างน้อย 1 ประกาศ

นอกจากนี้ พบว่า ตลอดเส้นทางการเดินทางยังมีการลักลอบจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยผู้ค้าจะถามผู้โดยสารที่เป็นสัญญาณเข้าใจกัน ซึ่งเป็นลูกค้าที่คุ้นเคยกันและเคยซื้อขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มาก่อนที่จะมีประกาศห้ามดื่มและจำหน่ายบนขบวนรถไฟและบริเวณชานชาลาอย่างเป็นทางการ

การสังเกต พฤติกรรมการจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มของทั้งผู้ค้าและพนักงานขายของผู้เสียบึง พบดังนี้

1. เหตุการณ์การเกิดอุบัติเหตุการทะเลาะวิวาท พบว่า ทั้ง 4 เส้นทาง พบว่า มีทั้งสิ้น 43 ราย ดังนี้

1.1 กรุงเทพฯ หนองคาย (ขบวน 133 และ 134) รถไฟขบวนนี้ใช้เวลาการเดินทางในช่วงกลางคืนเป็นหลัก (ขบวน 133 ออกจากสถานีกรุงเทพฯ เวลา 20.45 น. และขบวน 134 ออกจากสถานีหนองคายเวลา 19.10 น.) การจำหน่ายสินค้าจึงไม่มากเหมือนขบวนที่ออกเดินทางในช่วงกลางวัน

การสังเกตพฤติกรรมการตีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เริ่มดูจากพฤติกรรมที่เริ่มตั้งแต่รถไฟเข้าเทียบชานชาลา โดยปกติคือก่อนเวลาออกจากสถานีต้นทางประมาณ 30-45 นาที โดยภายหลังจากการขึ้นนั่งบนขบวนรถไฟแล้ว ผู้โดยสารส่วนหนึ่งจะรับประทานอาหารและตีเครื่องดื่ม โดยผู้โดยสารส่วนใหญ่มักจะมาขึ้นขบวนที่สถานีต้นทาง ส่วนระหว่างทางที่เป็นสถานีหลักก็จะมีบ้างประมาณ ร้อยละ 10 จากตารางจะพบว่า ทุกขบวนมีป้ายประกาศไม่ครบ จำนวนผู้ค้าเร่ที่ประมาณ 6-8 คนต่อเที่ยวของการเดินทาง ผู้ค้าเร่จำหน่ายสินค้าประเภทเครื่องดื่มเป็นหลัก พบมีผู้ลักลอบจำหน่าย 10 ราย

ตารางที่ 14 พฤติกรรมการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟเส้นทาง กรุงเทพฯ-หนองคาย

ข้อมูล	เทศกาล										
	สงกรานต์		ปีใหม่		สารทไทย		ปกติวันราชการ		ปกติ วันหยุด		
	ไป	กลับ	ไป	กลับ	ไป	กลับ	ไป	กลับ	ไป	กลับ	
ผู้ค้าเร่											
ชาย	3	4	3	3	4	3	3	4	4	4	
หญิง	3	3	4	3	4	4	3	4	3	4	
ประเภทสินค้า											
อาหาร	2	2	2	2	2	2	2	2	2	3	
ของขบเคี้ยว	1	1	2	1	2	2	2	3	1	1	
เครื่องดื่ม	3	4	3	3	4	3	2	3	4	4	
ผู้ค้าตู้เสียบียง*											
ชาย	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	
หญิง	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	
ผู้ดื่ม											
รถไฟฟรี(37)	4	3	2	3	5	6	4	3	4	3	
เหตุการณ์											
ทะเลาะวิวาท(6)	1	1	1	1	1	0	0	1	0	0	
อุบัติเหตุตุกรถไฟ (0)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ลักลอบจำหน่าย	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
เครื่องดื่ม (10)**											
การจำหน่ายบริเวณ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
อาคารสถานี (0)											
ผู้ดื่มบริเวณสถานี (23)	2	1	3	2	2	3	4	1	2	3	
ป้ายประกาศ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	

หมายเหตุ * รวมหัวหน้าทีมตู้เสียบียง

** บันทึกจากพฤติกรรมของผู้จำหน่ายที่มีพฤติกรรมลักลอบจำหน่ายรายเก่าที่ขึ้นมาจำหน่าย

ร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตรงข้ามอาคารสถานี ห่างจากอาคารสถานีประมาณ 10 เมตร จำนวน 8 ร้าน

1.2. กรุงเทพฯ ฯ – อุบลราชธานี (145-146) รถไฟขบวนนี้มีช่วงการเดินทางเป็นช่วงกลางวันเป็นหลักทั้งขบวนขึ้นและขบวนลง (ขบวน 145 ออกจากสถานีกรุงเทพฯเวลา 15.20 น ขบวน 146 ออกจากสถานีอุบลราชธานีเวลา 9.30 น) จึงมีการจำหน่ายสินค้าและอาหารเกือบตลอดเส้นทางการเดินทาง ในช่วงเวลาก่อนรถออกจากสถานีต้นทางจะมีการจำหน่ายสินค้าโดยพ่อค้าเร่และพนักงานตู้เสบียงมีการลักลอบตี๋มเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์บริเวณข้อต่อรถไฟเป็นกลุ่มย่อย (2 คน) ส่วนในตู้รถไฟมีที่นั่งนั่งรวมกันตี๋มและตี๋มคนเดียว ในช่วงเทศกาลพบมากกว่าในช่วงวันปกติและวันหยุด และยังพบมีการทำเลาะเบาะแว้งกันในขบวนรถแต่ไม่รุนแรง มีร้านค้าจำหน่ายเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์ห่างจากอาคารสถานีประมาณ 5 เมตร จำนวน 5 ร้าน ผู้ลักลอบจำหน่าย 16 ราย

ตารางที่ 15 พฤติกรรมกรจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟเส้นทาง กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี

ข้อมูล	เทศกาล										
	สงกรานต์		ปีใหม่		สารทไทย		ปกติวันราชการ		ปกติ วันหยุด		
	ไป	กลับ	ไป	กลับ	ไป	กลับ	ไป	กลับ	ไป	กลับ	
ผู้ค้าเร่											
ชาย	6	3	4	5	6	8	6	8	8	10	
หญิง	8	7	10	8	10	10	8	8	9	10	
ประเภทสินค้า											
อาหาร	5	4	3	4	6	8	5	7		9	
ของขบเคี้ยว	3	5	5	3	3	4	5	3	4	5	
เครื่องตี๋ม	6	5	6	6	8	6	4	6	6	6	
ผู้ค้าตู้เสบียง*											
ชาย	2	2	2	2	2	3	4	4	4	4	
หญิง	1	1	1	1	1	2	3	3	3	3	
ผู้ตี๋ม											
รถไฟฟรี(47ราย)	4	4	6	8	7	8	3	4	0	3	
เหตุการณ์											
ทะเลาะวิวาท(11)	0	2	1	1	2	1	1	1	1	1	
อุบัติเหตุตกรถไฟ (3)	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	
ลักลอบจำหน่าย(16)	2	2	2	3	2	1	2	1	0	1	
กรจำหน่ายบริเวณ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
สถานี(0)											
ผู้ตี๋มบริเวณสถานี (18)	2	1	2	3	1	1	2	3	1	2	
ป้ายประกาศ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	

หมายเหตุ * รวมหัวหน้าทีมตู้เสบียง

** บันทึกจากพฤติกรรมของผู้จำหน่ายที่มีพฤติกรรมลักลอบจำหน่ายรายเก่าที่ขึ้นมาจำหน่าย

3. กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เส้นทางนี้ผู้โดยสารในช่วงปกติที่ไม่มีเทศกาลเป็นคนที่ต้องถิ่นเป็นส่วนใหญ่ ส่วนในช่วงเทศกาลจะมีผู้โดยสารเป็นคนต่างพื้นที่เป็นส่วนใหญ่ การเดินทางใช้ช่วงเวลากลางวันทั้งขบวนขึ้นและขบวนลง (ออกจากสถานีกรุงเทพฯ เวลา 13.20 น ออกจากสถานีเชียงใหม่เวลา 6.30 น) ขบวนนี้ยังพบการลักลอบจำหน่ายโดยผู้ค้าเร่ 14 ราย มีการถามและต่อรองราคากันระหว่างผู้ขายและผู้ซื้อ ส่วนแผ่นสติ๊กเกอร์มีไม่ครบในทุกตู้รถไฟ

ตารางที่ 16 พฤติกรรมการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่

ข้อมูล	เทศกาล									
	สงกรานต์		ปีใหม่		สารทไทย		ปกติวันราชการ		ปกติ วันหยุด	
	ไป	กลับ	ไป	กลับ	ไป	กลับ	ไป	กลับ	ไป	กลับ
ผู้ค้าเร่										
ชาย	7	7	9	8	9	7	6	6	7	8
หญิง	8	7	10	8	10	10	8	8	9	10
ประเภทสินค้า										
อาหาร	5	4	6	6	8	7	5	5	7	7
ของขบเคี้ยว	3	5	5	3	3	4	5	2	4	5
เครื่องดื่ม	7	5	8	7	8	6	4	6	5	6
ผู้ค้าตู้เสบียง*										
ชาย	2	2	2	2	2	3	4	4	4	4
หญิง	1	1	1	1	1	2	3	3	3	3
ผู้ดื่ม										
รถไฟฟรี(41 ราย)	4	4	5	8	7	8	2	0	0	3
เหตุการณ์										
ทะเลาะวิวาท(17)	2	2	1	1	2	3	3	1	1	1
อุบัติเหตุตุกรรถไฟ(4)	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0
ผู้ลักลอบจำหน่ายบน	1	2	2	2	1	3	2	0	0	1
ขบวน (14)										
การจำหน่ายบริเวณ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
สถานี										
ผู้ดื่มบริเวณสถานี (21)	2	1	3	2	2	3	1	3	2	2
ป้ายประกาศ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ

หมายเหตุ * รวมหัวหน้าที่มีตู้เสบียง

** บันทึกจากพฤติกรรมของผู้จำหน่ายที่มีพฤติกรรมลักลอบจำหน่ายรายเก่าที่ขึ้นมาจำหน่าย

4. กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ (171-172) การเดินทางเส้นทางสายใต้ที่มีระยะทางยาวที่สุดและใช้เวลาในการเดินทางนานที่สุดการจำหน่ายสินค้ามีตลอดเส้นทางการเดินทาง(ออกจากสถานีกรุงเทพฯ เวลา 13.00 น และออกจากสถานีหาดใหญ่ เวลา 15.29 น โดยออกจากสถานีสุโขทัย-ลก เวลา 11.30 น.) พบว่า ยังมีการลักลอบจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ร่วมมากับการจำหน่ายและดื่มและเครื่องดื่มอื่น 27 ราย ส่วนสติ๊กเกอร์คำเตือนต่าง ๆ มีไม่ครบเช่นกัน ทะเลาะวิวาท 25 ราย ตกรถไฟ 4 ราย

ตารางที่ 17 พฤติกรรมการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟเส้นทาง กรุงเทพฯ- หาดใหญ่

ข้อมูล	เทศกาล										
	สงกรานต์		ปีใหม่		สารทไทย		ปกติวันราชการ		ปกติ วันหยุด		
	ไป	กลับ	ไป	กลับ	ไป	กลับ	ไป	กลับ	ไป	กลับ	
ผู้ค้าเร่											
ชาย	7	7	6	7	7	9	7	8	10	10	
หญิง	8	7	10	8	10	10	8	8	9	10	
ประเภทสินค้า											
อาหาร	5	4	3	4	6	8	5	7	8	9	
ของขบเคี้ยว	3	5	5	3	3	4	5	3	4	5	
เครื่องดื่ม	7	5	6	8	8	7	5	6	7	6	
ผู้ค้าตู้เสบียง*											
ชาย	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	
หญิง	2	2	2	2	2	2	3	3	3	3	
ผู้ดื่ม											
รถไฟฟรี(52)	4	4	5	8	7	8	4	5	4	3	
เหตุการณ์											
ทะเลาะวิวาท (25)	5	7	1	1	2	3	3	1	1	1	
อุบัติเหตุตกรถไฟ(4)	0	2	1	1	0	0	0	0	0	0	
ผู้ลักลอบจำหน่ายบน	3	3	2	3	4	3	2	3	2	2	
ขบวนรถ(27)**											
การจำหน่ายบริเวณสถานี	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
ผู้ดื่มบริเวณสถานี(19)	2	1	1	1	1	3	2	3	2	3	
ป้ายประกาศ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	ไม่ครบ	

หมายเหตุ * รวมหัวหน้าที่มีตู้เสบียง

** บันทึกจากพฤติกรรมของผู้จำหน่ายที่มีพฤติกรรมลักลอบจำหน่ายรายเก่าที่ขึ้นมาจำหน่ายรวมการลักลอบจำหน่าย 27 ราย(รายเดิม)

8. อุบัติเหตุ การลัดลอบตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา

ในการศึกษาอุบัติเหตุการนี้ใช้วิธีการสังเกตการณ์โดยผู้ช่วยวิจัยพบว่า บริเวณสถานีและชานชาลาไม่มีการจำหน่ายในพื้นที่ศึกษา ยกเว้นที่สถานีรถไฟธนบุรีที่มีการจำหน่ายโดยการตั้งร้านและหันหน้าออกไปทางถนน สาธารณะแต่ยังอยู่ในพื้นที่โดยรวมของการรถไฟแห่งประเทศไทย ช่วงเวลาที่จำหน่ายคือ 6 โมงเช้า ถึง 6 โมงเย็น

ส่วนบนขบวนรถไฟพบว่ายังมีการลัดลอบจำหน่ายดังแสดงในตารางที่ 14-17 (รวม 81 ราย) โดยไม่มีการจัดการใดๆ ทั้งโดยประชาชนที่เดินทางร่วมไปในขบวนและเห็นเหตุการณ์ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำรถที่มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย

อุบัติเหตุการเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์

อุบัติเหตุการเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์อันเนื่องมาจากการลัดลอบตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา ไม่พบอุบัติเหตุการไม่พึงประสงค์รุนแรงบริเวณชานชาลา แต่ยังพบการตีมีในบริเวณพื้นที่ติดต่อระหว่างสถานีและถนนสาธารณะ

เปรียบเทียบอุบัติเหตุการเกิดเหตุอันไม่พึงประสงค์

เปรียบเทียบอุบัติเหตุการเกิดเหตุอันไม่พึงประสงค์ (การตกจากขบวนรถไฟ การทะเลาะวิวาท) ระหว่างข้อมูลก่อนการประกาศใช้กฎหมายและหลังจากการประกาศใช้กฎหมาย

ตารางที่ 18 สถิติการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้โดยสาร/พนักงานที่สถานีและบนขบวนรถไฟ ระหว่าง พ.ศ. 2552 – 2556

เหตุ	2552(n=92)	2553(n=63)	2554(n=61)	2555(n=49)	2556(n=57)
พลัดตก					
บาดเจ็บ	42	35	28	16	35
เสียชีวิต	7	0	8	7	11
ถูกทำร้าย				1	
บาดเจ็บ	28	17	8	10	5
เสียชีวิต	0	1	4	11	4
อุบัติเหตุจากขบวนรถไฟ					
บาดเจ็บ	4	6	10	3	5
เสียชีวิต		4	1	1	1
เหตุอื่น ๆ	0	0	0	0	0
ยาเสพติด	0	0	2	0	0
เสียชีวิต/ไม่ทราบสาเหตุ	1	0	0	0	0

แหล่งข้อมูล : การรถไฟแห่งประเทศไทย เมษายน 2557 รวมทั้งสิ้น 329 ราย เฉลี่ย 65.8 ราย

ตารางที่ 19 จำนวนการเกิดอาชญากรรมบนขบวนรถไฟระหว่างปีงบประมาณ. 2553 – 2555

ระยะเวลา	จำนวนคดีที่มีสาเหตุจากตีมเครื่องแอลกอฮอล์ทุกเส้นทาง (ราย)
1 ต.ค 2552 – 30 ก.ย 2553	16
1 ต.ค 2553 – 30 ก.ย 2554	23
1 ต.ค 2554 – 30 ก.ย 2555	10

แหล่งข้อมูล : กองบังคับการตำรวจรถไฟ นพวงค์ เดือนธันวาคม 2556

จากรายงานของ นวลตา และคณะที่ดำเนินการวิจัยในปี พ.ศ. 2557 พบว่า จำนวนการเกิดอาชญากรรมบนขบวนรถไฟระหว่าง พ.ศ. 2553 – 2556 โดยมีแหล่งข้อมูลจาก กองบังคับการตำรวจรถไฟ นพวงค์ ในเดือนธันวาคม, 2556 พบว่า รวม 172 ราย เฉลี่ย 43 รายต่อปี แต่กรณีที่มีอาชญากรรมที่เกี่ยวข้องกับการตีมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ 49 ราย เฉลี่ย 16.3 รายต่อปี

พ.ศ. 2553 พบเหตุ อาชญากรรมบนขบวนรถไฟ และชานชาลา จำนวน 79 คดี

พ.ศ. 2554 พบเหตุ อาชญากรรมบนขบวนรถไฟ และชานชาลา จำนวน 28 คดี

พ.ศ. 2555 พบเหตุ อาชญากรรมบนขบวนรถไฟ และชานชาลา จำนวน 29 คดี

พ.ศ. 2556 พบเหตุ อาชญากรรมบนขบวนรถไฟ และชานชาลา จำนวน 36 คดี

ซึ่งสถิติรายงานภายหลังจากที่มี พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ฯ ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 ที่มีการประกาศใช้เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 พบว่า จำนวนเหตุการณ์ตามรายงานพบเพียง 2 คดี จากการสังเกตในช่วงเทศกาลและเวลาปกติ พบว่า 40 เกี่ยวข้องการสังเกต มีเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ทั้งสิ้น 47 ราย เมื่อเปรียบเทียบเฉพาะเส้นทางสายกรุงเทพฯ-หนองคาย และ กรุงเทพฯ-สุโขทัย-โก-ลก พบว่า มีเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์เพียง 3 ราย เท่านั้น

การรายงานข้อมูลโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย

ข้อมูลต่อไปนี้เป็นข้อมูลที่ได้จากการรายงานของ พร. ที่เสนอต่อรองผู้ว่าการกลุ่มการเดินรถระหว่าง
กุมภาพันธ์ 2558 - ตุลาคม 2559 ซึ่งเป็นช่วงเวลาหลังจากที่มีการประกาศเพิ่มเติมในพระราชกิจจานุเบกษา ลง
วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558

ตารางที่ 20 ข้อมูลที่ได้จากการรายงานของ พร. ที่เสนอต่อรองผู้ว่าการกลุ่มการเดินรถระหว่างกุมภาพันธ์ 2558-
ตุลาคม 2559

เดือน/พ.ศ.	อุบัติเหตุ					เสียชีวิต			
	จำนวนครั้ง (54)	บาดเจ็บ (41)	สาเหตุ	ชาย (40)	หญิง (10)	เสียชีวิต (11)	สาเหตุ	ชาย (11)	หญิง
2558									
กุมภาพันธ์	2	3	ขว่างปา	2	1	0		0	0
มีนาคม	2	2	อุบัติเหตุ	1	2	0		0	0
เมษายน	1	1	อุบัติเหตุ	1	0	0		0	0
พฤษภาคม	5	4	อุบัติเหตุ	3	1	1	ตกรถไฟ	1	0
มิถุนายน	1	1	อุบัติเหตุ	1	0	0		0	0
กรกฎาคม	3	2	อุบัติเหตุ	2	0	1	สุรา	1	0
สิงหาคม	2	2	อุบัติเหตุ	1	1	0		0	0
กันยายน	2	1	อุบัติเหตุ	1	1	1	ตกรถไฟ	1	0
ตุลาคม	3	3	อุบัติเหตุ	2	1	0		0	0
พฤศจิกายน	3	1	อุบัติเหตุ	2	1	0		0	0
ธันวาคม	5	5	อุบัติเหตุ	5	0	0		0	0
2559									
มกราคม	2		อุบัติเหตุ	2	0	1	ตกรถไฟ	1	0
กุมภาพันธ์	2	2	อุบัติเหตุ	2	0	0		0	0
มีนาคม	3	1	อุบัติเหตุ	1	0	2	ตกรถไฟ	2	0
เมษายน	7	6	เมาสุรา	1	0	1	เมาสุรา	1	0
			อุบัติเหตุ	6	0	0		0	0
พฤษภาคม	2	1	อุบัติเหตุ	1	0	1	ตกรถไฟ	1	0
มิถุนายน	3	3	อุบัติเหตุ	2	1	0		0	0
กรกฎาคม	3	2	อุบัติเหตุ	2	0	1	ตกรถไฟ	1	0
สิงหาคม	-	-		-	-	-	-	-	-
กันยายน	2		อุบัติเหตุ	1	0	1	ตกรถไฟ	1	0
ตุลาคม	1	1	ขว่างปา	1	1	1	ตกรถไฟ	1	0

จากรายงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีรายงานถึงเดือนตุลาคม 2559 พบว่า มีจำนวนคดีที่เกิดขึ้นทั้งสิ้น 54 ครั้ง ใน 21 เดือน จำนวนผู้เกี่ยวข้อง 102 ราย มีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 11 ราย โดยมีสาเหตุจากสุราอย่างชัดเจน 2 ราย ส่วนรายอื่น ๆ ไม่ได้รับการวินิจฉัยว่าเหตุของการเสียชีวิตและอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับการดื่มสุราหรือไม่อย่างไรในสัดส่วน 41:11 เฉลี่ยเดือนละ 4.9 ราย และ 2.6 ครั้งต่อเดือน มีจำนวนการเสียชีวิต : เสียชีวิตจากสุรา = 11:2

การรายงานข้อมูลของบังคับการตำรวจรถไฟ

ระหว่างเดือนกุมภาพันธ์ 2558 – ตุลาคม 2559 มีรายงานเรื่องเมาสุราเพียง 2 ราย เท่านั้น ส่วนการเกิดอุบัติเหตุ และการทะเลาะวิวาทไม่ปรากฏในรายงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟ

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เจาะลึกผู้เกี่ยวข้อง

ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้โดยสารถึงแนวทางในการแก้ปัญหาการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จำนวน 554 ราย พบดังนี้

1.กลุ่มที่เห็นด้วยกับการห้ามจำหน่ายโดยเด็ดขาดในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 432 ราย โดยให้เหตุผลสรุปประเด็นได้ ดังนี้

ก. กำหนดขอบเขตพื้นที่รอบ ๆ สถานีรถไฟ อย่างน้อย 50 เมตร โดยห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ทั้งนี้พื้นที่ส่วนใหญ่ก็ยังเป็นพื้นที่ในความดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

“ถึงห้ามขายที่สถานี แต่ที่เห็นคือ ซ้อมมาแล้วมาดื่มหน้าสถานี ก็ไม่ต่างจากที่ดื่มในสถานี”

“ก่อนขึ้นรถก็ควรต้องดูด้วย เจ้าหน้าที่ที่สถานีต้องทำงานมากกว่านี้ บนรถไฟก็ต้องเดินตรวจตลอด ไม่ใช่สี่ทุ่มแล้วหายหมด จะอ้างว่าเหนื่อยไม่ได้ เพราะมันเป็นหน้าที่”

“คนไทยต้องเอาจริง ไม่งั้นไม่เข็ด พอมีเรื่องกันที ก็ทำกันที อยู่ ไป ๆ ก็กลับไปเหมือนเดิม”

“ต้องฝึกวินัยและการเคารพสิทธิคนอื่น หน้าที่ผู้โดยสาร และ หน้าที่ของเจ้าหน้าที่ ถ้าทำได้ปัญหา ก็ไม่เกิด”

“ตราใบใดที่คนไทยยังขาดวินัย คิดว่า ห้ามอย่างเด็ดขาดเป็นวิธีที่ดีที่สุดสำหรับคนไทยและปลอดภัยสำหรับคนอื่น”

ข. การกระจายข้อมูลข่าวสาร

“ควรมีการออกสโปททางสื่อ ถึง พรบ. ฉบับนี้ ทางวิทยุหรือทีวี บ้างเอาเหมือนของคนขับรถเมานะ”

“อย่างเวลารอขึ้นรถไฟ ควรมีประกาศ ไม่ใช่มานั่งรอเฉย ๆ “

“คนไทยชอบอ้างไม่รู้กฎหมาย จึงต้องประกาศบ่อย ๆ”

ค. การจัดการระบบรถไฟปิด และ ลดเวลาการเดินทาง

“คนมักอ้างว่าเพราะเดินทางนานเลยต้องกินเหล้า ที่รถสปันเตอร์(รถด่วนพิเศษ)ไม่เห็นค่อยมีเรื่อง เพราะจอดเฉพาะบางสถานีและไม่มีการขายของไม่มีคนเดินขายของ เขาไม่ให้คนขายข้างทางขึ้น

ขบวน”

“ส่วนใหญ่รถไฟเสียเวลา คนที่ยังใช้รถไฟอยู่ เพราะผ่านสถานที่เป้าหมาย ที่จริงราคาก็ไม่ถูกนะ ถ้าระบบปิด จอดน้อย น่าจะดี”

“ยังเห็นแอบขายนะ มีต่อรองราคา บางรายไล่ในขบวน.....(เครื่องดื่มชูกำลัง”

“ไปบอกเจ้าหน้าที่นะ หาเรื่องเปล่า ๆ เผลอ ๆ มันทำร้ายเรามาก เสียเวลา”

2.กลุ่มที่ไม่เห็นด้วยกับการห้ามจำหน่ายโดยเด็ดขาดในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน 122 ราย มีดังนี้

ก. บนขบวนรถควรให้มีโควต้า จำนวนเครื่องดื่ม ผู้จำหน่ายคือตู้เสบียงต้องบันทึกข้อมูล

“เพื่อ เหวง ๆ นอนไม่หลับ หรือ เบื่อ เบียร์สักกระป๋องน่าจะดี”

“ใครมาซื้อก็จอดซื้อ ขอบัตร ห้ามคนขายที่ขึ้นตามสถานีขึ้นมาขายเด็ดขาด”

“ถึงมีกฎหมายให้จับ ถ้าจริง ๆ ถ้าเห็นมีคนมาขาย คนกินเหล้าบนรถ ใครจะกล้าเดินไปบอกเจ้าหน้าที่ หรือตำรวจ ที่นาน ๆ จะเดินมาซักที หาเรื่องเปล่า ๆ”

ข.มีขายเฉพาะที่สถานี บนขบวนรถห้ามขาย

“คนที่กินข้างล่างขึ้นรถมันก็หลับ ข้างบนรถก็ห้ามขาย”

“ห้ามอย่างนี้คนขาดรายได้เยอะนะ แทนที่เขาจะมีงานทำ มีเงินใช้บ้าง”

“ส่วนใหญ่คนที่กินก็เป็นพวกนอนยาว หรือเดินทางไกล มันน่าเบื่อนะ นั่งนาน ๆ “

จากการเสนอความคิดเห็นของผู้โดยสารในการแก้ปัญหา สรุปได้ดังนี้

- 1.ความเข้มงวดของเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย การตักเตือนอย่างปฏิบัติมา ทำตามวัฒนธรรมไทย สังคมไทยอาจจะไม่ได้ผล
- 2.คนไทยหย่อนวินัยจึงควรต้องมีมาตรการขึ้นเด็ดขาด
- 3.ขบวนรถไฟยังเป็นระบบเปิด ความปลอดภัยมีน้อย
- 4.ความตระหนักของเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย

5. ความตระหนักของประชาชนในการเคารพกฎหมาย และสิทธิหน้าที่ของตนเองต่อผู้อื่น
6. การไม่อนุญาตให้ขายและดื่มเป็นสิ่งที่ดี โดยรวมของผู้ที่เดินทางบ่อย ผู้หญิงรู้สึกสบายใจไม่กังวลว่าจะเจอพวกที่ดื่มแล้วมีเรื่องทะเลาะกัน ไม่ปลอดภัย รัฐต้องเอาจริงในเรื่องนี้
7. คนที่ดื่มเมแอลกอฮอล์แล้วเครื่องตั้งขึ้นรถไฟก็ต้องเคารพสิทธิของคนอื่น เพราะผู้ดื่มส่วนใหญ่ไม่สามารถควบคุมตัวเองได้
8. การห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มีผลว่า มากกว่าร้อยละ 50 สังเกตว่าตั้งแต่ห้ามดื่มห้ามจำหน่าย เครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วการเดินทางไม่มีอุบัติเหตุ ไม่มีการทะเลาะวิวาท

ผลการสรุปข้อมูลเชิงคุณภาพกลุ่มเจ้าหน้าที่

ข้อมูลเชิงคุณภาพได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานบริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลาและบนขบวนรถไฟ ประกอบด้วย ผู้ว่าการการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้อำนวยการฝ่ายการบริการ นายสถานี 6 แห่ง ประกอบด้วย สถานีรถไฟกรุงเทพฯ เชียงใหม่ อุบลราชธานี หนองคาย หาดใหญ่ และ ธนบุรี ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ พนักงานจำหน่ายอาหาร/เครื่องดื่มบนขบวนรถไฟ (ตู้เสบียง) พนักงานรักษารถ เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟ รวมทั้งสิ้น 34 ราย นอกจากนี้ยังสังเกตพฤติกรรมของผู้โดยสารบนขบวนรถไฟทั้งสิ้น 40 ครั้ง โดยจัดกลุ่มดังนี้

1. ระดับปฏิบัติการ ประกอบด้วย
 - 1.1 พนักงานรักษารถ จำนวน 8 ราย
 - 1.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟ จำนวน 8 นาย
 - 1.3 พนักงานจำหน่ายอาหาร/เครื่องดื่มประจำตู้เสบียง จำนวน 8 ราย
2. ผู้บริหารระดับล่าง 6 ราย ประกอบด้วยนายสถานีรถไฟสถานีธนบุรี กรุงเทพฯ หาดใหญ่ เชียงใหม่ อุบลราชธานี และ หนองคาย
3. ผู้บริหารระดับกลาง จำนวน 2 ราย ประกอบด้วย ผู้อำนวยการการเดินรถ และ ผู้อำนวยการการบริการโดยสาร
4. ผู้บริหารระดับสูง จำนวน 2 ราย ประกอบด้วย ผู้บัญชาการการรถไฟแห่งประเทศไทย ผู้บัญชาการตำรวจรถไฟ

สรุปประเด็นการสัมภาษณ์เจาะลึก ดังนี้

1. ระดับปฏิบัติการ
 - 1.1 พนักงานรักษารถ (พร.) จำนวน 8 ราย พบว่า ทั้ง 8 ราย เป็นเพศชาย อายุเฉลี่ย 50 ปี (48-54 ปี) มีอายุการปฏิบัติงานในหน้าที่เฉลี่ย 5.5 ปี (4-10 ปี) และมีระยะเวลาที่ปฏิบัติงานทั้งสิ้น 16.5 ปี (20-27 ปี) ด้านการศึกษา พบว่า มี 3 ราย ที่จบการศึกษาระดับอนุปริญญา ส่วนอีก 5 ราย จบการศึกษาระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย นอกจากนี้พบว่า 6 ราย ใน 8 ราย ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยกล่าวว่า เป็นการดื่มเพื่อสังสรรค์

บทบาทหน้าที่ พบว่า พร. ปฏิบัติหน้าที่เป็นหัวหน้าทีมบนขบวนรถไฟ โดยทำหน้าที่ควบคุมความเรียบร้อยตลอดการเดินทางในทุกเที่ยว รวมทั้งควบคุมและบันทึกเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น และรับผิดชอบในการ

ขนส่งสินค้า(ขบวนท้องถิ่น และ ขบวนรถเร็วบางขบวน) ในแต่ละเที่ยวของขบวนอาจจะ มี พร. 1-2 คน โดยผลัดทำงานตามช่วงการเดินทาง นอกจากมี พร. แล้ว ยังมีพนักงานห้ามล้อ วิศวกรประจำรถ และ พนักงานขับรถไฟ ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นกลุ่มที่ปฏิบัติงานร่วมกัน

1. ประเด็นความคิดเห็นต่อผลการประกาศใช้กฎหมาย ฯ

ความคิดเห็นของ พร. ต่อ การเปลี่ยนแปลงในการปฏิบัติหลังจากที่มีการประกาศใช้ พรบ. ควบคุมเครื่องดีเซลแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมในการกำหนดพื้นที่ห้ามดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ บริเวณสถานีรถไฟและชานชาลา ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 โดยพบว่า ทั้ง 8 ราย มีความเห็นตรงกันว่า การห้ามดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เป็นสิ่งที่ดี เพราะช่วยให้ลดปัญหาการทะเลาะวิวาทกันระหว่างผู้โดยสารได้ ซึ่งปัจจุบันพบว่า ลดลงในบางขบวนและบางขบวนไม่มีเหตุการณ์เกิดขึ้น

“ก็ดีนะครับ เพราะตอนนี้เกือบไม่เจอเรื่องเมาแล้วทะเลาะกัน”

“ผมว่าก็ดี แต่ก็ยังมีที่กินก่อนขึ้นรถ”

“คนโดยสารส่วนใหญ่ก็รู้ ถ้าเจอกินก็ให้หยุดกิน ถ้าพูดไม่ฟังก็เอาลงจากรถ”

“คนฝรั่งก็มีปัญหา ก่อนหน้านี้ก็เคยตีกันแต่ตอนนี้ไม่มี”

2. ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องดื่มที่บริเวณสถานีและชานชาลารถไฟ พบว่า 3 ราย ใน 8 ราย คิดว่าควรให้จำหน่ายได้ แต่ไม่ให้นำขึ้นมาดื่มบนขบวนรถไฟ และก็ควรต้องพิจารณาความเหมาะสมในการอนุญาตให้ขึ้นมาขบวนรถไฟ

“กินก่อนขึ้นน่าจะได้นะ”

“การขายน่าจะเป็นสิทธิ แต่ถ้ากฎหมายห้าม ก็ต้องหยุด”

“อาจไม่ให้ขายที่ชานชาลา เพราะอาจเกิดอุบัติเหตุ แต่ในอาคารน่าจะเปิดขายได้”

“เท่าที่สังเกต คนต่างชาติ ทัวร์ ไม่เลือกใช้รถไฟ เพราะคนต่างชาติเขาชอบนั่งชดเบียร์ บนขบวนรถไฟ”

“ไม่ควรห้ามหมด น่าจะมีให้กินได้ที่รถเสบียง”

กรณีที่เกิดขึ้นด้วยกับ พรบ. ฉบับปรับปรุง (5 กุมภาพันธ์ 2558) นี้

“เห็นด้วยมาก เพราะช่วยลดปัญหา”

“แรก ๆ ก็ดูเหมือนคนลดลง แต่น่าจะจากไม่ใช่ช่วงเทศกาล พออยู่ไป ๆ ก็มีเหมือนเดิม”

“ดีมีบนขบวนแล้วบอกว่ามีบรรยากาศ เป็นข้ออ้างมากกว่า”

3. ความรู้เกี่ยวกับ พรบ. ควบคุมเครื่องตีมแอลกอฮอล์ พ.ศ. 25551 และ ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 พบว่า ทั้ง 8 ราย ไม่ทราบรายละเอียดเกี่ยวกับกฎหมายฉบับดังกล่าว เนื่องจากไม่ได้มีการแจ้งรายละเอียดของ พรบ. ฉบับดังกล่าว แต่มีการส่งคำสั่งมาเป็นทางการ เป็นการแจ้งตามระบบให้ถือปฏิบัติ เนื่องจากระบบการทำงานของกรรณไฟเป็นการทำงานมีการแบ่งส่วนราชการย่อยจำนวนมาก มีปรากฏเพียงแต่คำสั่งจากฝ่ายบริการโดยสารที่แจ้งแก่พนักงานรถนอนเท่านั้น คือคำสั่งที่ ผ.1/2559 ลงวันที่ 9 สิงหาคม 2559 เรื่อง หน้าที่ของพนักงานรถนอน

“ไม่เคยทราบรายละเอียดของ พรบ. เพราะต้องทำงานบนขบวนรถ”

“การรถไฟใช้การสื่อสารโดยส่งหนังสือมาตามขบวนรถ ก็ได้อ่านบ้าง”

“ไม่มีการประชุม ส่วนมากนายสถานี กับหัวหน้าได้เข้าประชุม”

“เท่าที่ทราบ การรถไฟ ๆ ออกระเบียบมาให้เข้มงวดเรื่องขายกับดีมีบนขบวนรถ”

“ในประกาศให้เข้มงวดเรื่องการขายและดีมีบนขบวนรถ และดูแลผู้โดยสารอื่น แต่ก็ไม่ได้บอกถึงอำนาจในการจัดการ ส่วนใหญ่เมื่อมีปัญหา ก็มอบให้ตำรวจที่มากับขบวนรถจัดการ แต่สายเหนือไม่มีนะ รถเร็วมีตำรวจแค่ นครสวรรค์ จากนั้นถึงเชียงใหม่ไม่มีตำรวจ”

“พอไม่ให้ขายเหล้า คนขายตุ๋นเปียงก็ขาดรายได้นะ ตอนนี่แต่ละขบวนมีแค่ไม่กี่คน”

“พ่อค้าเร่เราก็ไม่ให้ขายนะ ก็หายไปหลายคน บางคนบอกขาดทุน ไม่คุ้ม”

3.ความคิดเห็นต่อการจำหน่าย

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ออกประกาศภายหลังจากมีกรณี “ข่มขืนและฆ่า” เหตุเกิดบนขบวนรถไฟ ขบวนนครศรีธรรมราช – กรุงเทพฯ โดยมีประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 2557 เรื่อง ห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟหรือในขบวนรถที่อยู่บนทางรถไฟ โดยมีการปรับผู้ฝ่าฝืน เป็นเงิน 500 บาท

จากการสัมภาษณ์ พบดังนี้

“ถ้ากินมาก่อนก็ให้ขืน แต่ถ้ามีปัญหาที่อาจจะให้ลง”

“ซื้อขึ้นมาได้ แต่ห้ามกิน ถ้าแอบกินเราไม่รู้”

“บนขบวนไม่มีขายนะ รถเลียบยังไม่ขาย”

“คนที่ขึ้นมาขายของ ก็แจ้งเขา เขารู้ แต่ยังไม่เจอว่าขาย แอบขายไม่รู้เพราะไม่เห็น ไม่มีใครแจ้ง”

“ไม่มีขาย ไม่ให้ดื่มก็ดี ไม่มีเรื่อง เพราะเวลามีปัญหาจัดการยาก”

“คนไทยพูดยากกว่าต่างชาติ คนไทยไม่ค่อยเคารพกฎ”

“คิดว่า ถ้าจะให้ดี ต้องห้ามให้ตลอด”

“กฎหมายนี้ โอเคเลย”

4.ภายหลังจากที่ มีประกาศการบังคับใช้กฎหมายเพื่อกำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภค เครื่องดื่มบนทางรถไฟ พ.ศ. 2558 ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 มีผลที่ชัดเจน คือ การทะเลาะเบาะแว้งลดลงอย่าง ชัดเจน

“แทบจะไม่เจอว่ามีการทะเลาะเลย”

“ปัญหาลดลงมาก คนน่าจะเริ่มรู้แล้วว่า ห้ามกินแล้ว”

5.กรณีที่จับกุมผู้กระทำความผิด พบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ฯ ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2558 เนื่องจาก ไม่มีความรู้ในรายละเอียดถึงบทบาทหน้าที่ แต่การกำหนดบทบาทมีความจำกัดในเรื่องการได้รับส่วนแบ่งในค่าปรับ เป็นเพียงมีการกำหนดบทบาทของวิชาชีพอื่น การมอบอำนาจไม่ชัดเจน ถึงแม้กระทรวงคมนาคมจะเป็นหนึ่งในทีม

ทำงานแต่การถ่ายทอดอำนาจจากผู้บริหาร จากการสัมภาษณ์ พบว่า ยังไม่มีการถ่ายทอดหรือมอบอำนาจลงไปยังผู้ปฏิบัติงานที่แท้จริงตามขอบเขตอำนาจที่กฎหมายกำหนดไว้

“ไม่ทราบว่าการแจ้งจับหรือ การจับกุมคนที่กินเหล้าบนขบวนรถจะได้รับส่วนแบ่งค่าปรับ”

“ยังไม่เคยทราบ เพราะไม่มีความรู้ในเรื่องกฎหมายใหม่ที่ออกมา ทราบแต่ว่า ไม่ให้กินและขายเหล้าบนขบวนรถและสถานีเท่านั้น”

6. การจัดการพื้นที่

ภายหลังจากที่มีการประกาศพื้นที่ห้ามจำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงสาธารณสุข และ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ และองค์การภาคเอกชน ได้จัดทำสติ๊กเกอร์ บริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลา และขบวนรถไฟ

“มีแผ่นป้าย มาติด ตอนแรก ๆ ก็เห็นมีเกือบทุกตู้ พอตอนนี้แทบไม่เห็น”

“มีป้ายบอกที่สถานี ห้ามดื่มและขาย แต่เป็นภาษาไทย”

“สติ๊กเกอร์ที่ตู้ไม่พอ บางตู้เลยไม่มี”

“เราก็ดูตอนเดินตรวจตัว ถ้าเจอก็ห้าม และประกาศตอนที่เดินตรวจก็บอกนะ และบางคนถ้าหนักมากก็เออลง “

1.1.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟ จำนวน 8 นาย การจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถมีความไม่สมบูรณ์ เนื่องจากขาดอัตรากำลังที่ปฏิบัติงานจริงบนขบวนรถไฟ ดังนั้น ในขบวนรถไฟสายเหนือ กรุงเทพฯ- เชียงใหม่ ซึ่งเป็นขบวนรถเร็ว จึงมีเจ้าหน้าที่ตำรวจเพียงระยะหนึ่งเท่านั้น คือ กรุงเทพฯ-นครสวรรค์ ส่วนจากนครสวรรค์ถึงเชียงใหม่จะไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจเดินทางไปกับขบวนรถไฟ

เจ้าหน้าที่ตำรวจ ทั้ง 8 นาย จบการศึกษาจากโรงเรียนนายสิบ อายุเฉลี่ย 40 ปี (36-58 ปี) มีอายุราชการเฉลี่ย 28 ปี (25-34 ปี) เป็นสัญญาบัตร 4 นาย ชั้นประทวน 4 นาย ปฏิบัติงานในหน่วยงานกองบังคับการตำรวจรถไฟเฉลี่ย 20 ปี (18-29 ปี) เจ้าหน้าที่ตำรวจ 6 นาย ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยกล่าวว่า จะดื่มเฉพาะเวลาสังสรรค์

1.1.2.1 บทบาทหน้าที่บนขบวนรถไฟ อำนาจในการจัดการ

เจ้าหน้าที่ตำรวจ จะได้รับการจัดตารางการทำงานให้เดินทางร่วมกับขบวนรถไฟในเส้นทางที่ค่อนข้างยาว เช่น กรุงเทพฯ – หาดใหญ่ กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี แต่บางครั้ง บางขบวนก็ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำรถไฟตลอดการเดินทาง รวมถึงเส้นทางที่เป็นขบวนท้องถิ่น บทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบโดยทำงาน

ร่วมกับเจ้าหน้าที่ประจำขบวนรถไฟ และรักษาความสงบเรียบร้อยขณะที่รถเคลื่อนตัว มีอำนาจในการจับกุม แต่ไม่มีอำนาจในการปรับ หรือกักขังผู้กระทำความผิดบนขบวนรถไฟ ถึงแม้จะมีเจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นสัญญาบัตรปฏิบัติงานบนขบวนนั้นก็ตาม ดังนั้นเมื่อมีการแจ้งเหตุจะต้องบันทึกและควบคุมตัวผู้กระทำความผิดส่งให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจในพื้นที่หรือในเขตพื้นที่รับผิดชอบ

ด้านความคิดเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องตีมแอลกอฮอล์ พบว่า ทั้ง 8 นาย มีความเห็นว่า การห้ามไม่ให้ตีมและห้ามจำหน่ายเครื่องตีมแอลกอฮอล์เป็นนโยบายที่ดี กฎหมายนี้น่าจะช่วยลดปัญหาและเหตุทะเลาะวิวาทบนขบวนรถไฟได้ และปลอดภัยกับผู้ที่ไม่ตีมเครื่องตีมแอลกอฮอล์

“ดีนะ สนับสนุนเลย ตอนนี้แทบไม่มีปัญหา ถ้าเปรียบเทียบกับแต่ก่อนนี้”

“คนที่เอาเหล้าขึ้นมาเราก็ไม่ยุ่ง แต่อย่ากินก็แล้วกัน”

“คนที่หายไปบ้างนะ พวกชอบกินบรรยากาศ แต่คนที่เป็นคนเดินทางประจำเขาก็ยังเดินทางอยู่นะ”

“นักท่องเที่ยวคงง่ายกว่าคนไทย แต่เราไม่มีอำนาจจับ ปรับ แต่โดยทั่วไปก็ดีขึ้นนะ แต่ก็ยังทำอะไรไม่คล่องตัว เพราะขาดคนและอำนาจของตำรวจยังจำกัด”

ด้านอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย เจ้าหน้าที่ทุกรายกล่าวถึงข้อจำกัดในการใช้อำนาจ

“ตำรวจรถไฟไม่มีอำนาจสอบสวน เวลาเราจับคนทำผิดได้ ต้องส่งต่อให้ตำรวจพื้นที่”

“แต่ที่รู้สึกแยก็คือ พอเราจับส่ง ที่พื้นที่กลับปล่อย เลยไม่รู้จะทำไปทำไม”

ความรู้เกี่ยวกับ พรบ. ฉบับนี้

เจ้าหน้าที่ที่กักขังไม่เคยได้รับการอบรมหรือชี้แนะเกี่ยวกับ พรบ. ฉบับนี้

“รับทราบจากคำสั่ง แต่ไม่มีการชี้แจงรายละเอียด คงเพราะเราต้องเดินทางตลอดมั้ง”

“ไม่มีการอบรมก่อน กฎหมายใหม่ออกมาเยอะมาก ก็เกี่ยวข้องกับทำรวจเกือบทั้งนั้นเพราะเป็นหน้าที่เรา”

“ยอมรับว่า เราไม่รู้กฎหมายทุกตัวนะ ยิ่งตำรวจรถไฟอำนาจเราจำกัด”

“ไม่ทราบว่ามีเมื่อเราจับผู้กระทำผิดแล้วเราจะมีส่วนแบ่งรางวัลนำจับ/ค่าปรับ ไม่มีใครบอกเราเองก็ไม่มีรู้รายละเอียด เพราะที่ผ่านมาก็ใช้การปราม และเตือน นอกจากลุด ๆ เช่น อาละวาดก็เอาลงบ้าง หรือ เอาไปนั่งที่ตู้พนักงานบ้าง ก็ดูเป็นคน ๆ ไป”

“คงยุ่งยากเหมือนกันถ้าจับปรับบนขบวนรถไฟ แต่ก็น่าทำ น่าจะมีระเบียบตำรวจให้อำนาจในทางปฏิบัติ เพราะคนไทย ไม่เห็นโรงศพไม่หลั่งน้ำตาม ถ้ามีคดีตัวอย่างก็จะยอมปฏิบัติตามกฎหมาย”

ความคิดเห็นต่อ พรบ . ควบคุมเครื่องตีแอลกอฮอล์ ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 และประกาศใช้ ณ วันที่ 18 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558

“คิดว่าดีนะ งานเราลดลงเยอะเลย”

“ถ้ามีอำนาจจับปรับบนขบวนรถไฟก็ดี เพราะจะไม่เสียเวลาทั้งตำรวจและคนที่ถูกปรับ/จับ เรา นำส่งสถานีปลายทางของเขาเลย เพราะถ้าส่งต่อกลางทางเสียทั้งคนและเวลา เผลอ ๆ พอลงไปทางปลายทางปล่อยเลย”

“การเพิ่มหน้าที่ก็ต้องเพิ่มอำนาจ แต่ทางสำนักงานตำรวจฯ ยังไม่ได้ขยับเรื่องนี้ ทั้ง ๆ ที่มีคนเดินทางวันหนึ่ง ๆ เป็นหมื่นเป็นแสน”

“กฎหมายนี้ดีมากนะ คิดว่าต่อไปคือ เราจะช่วยกันยังไง”

บทบาทการปฏิบัติหน้าที่บนขบวนรถไฟในปัจจุบัน

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจประจำขบวนรถไฟจะมีเฉพาะบางขบวนและบางเส้นทางเท่านั้น ในการปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟจะใช้การเดินตรวจพร้อมเจ้าหน้าที่ตรวจตัวรถไฟคือ พรร. และ พนักงานห้ามล้อ ในกรณียามวิกาล บางขบวนจะออกเดินเตือนผู้โดยสารให้ระวังทรัพย์สิน ส่วนการตักเตือนเรื่องเครื่องตีแอลกอฮอล์ มีเพียงเส้นทางอุบลราชธานีเท่านั้นที่มีการประกาศเตือน แต่ก็ยังพบว่ามีรถลักลอบตี และหลังจาก 22 นาฬิกาแล้วเจ้าหน้าที่จะไปนั่งประจำที่ตู้เจ้าหน้าที่ที่อยู่ติดกับหัวรถจักร

“เราไม่มีที่ประจำ การรถไฟไม่ได้จัดที่ให้”

“แต่ก่อนเราก็มีที่นะ มีห้องที่เราจะให้พวกผู้ต้องหา/ผู้มีปัญหาขังไว้ แต่ตอนนี้ยกเลิกแล้ว”

“มีบ้าง ที่เตือน แต่คนที่ขึ้นประจำเขาก็รู้แล้ว น้อยคนที่จะไม่รู้ว่ามีท่ามกินเหล้า”

“ถ้าขบวนนั้นมีตู้ชั้นสอง ก็จะนั่งที่ตู้ชั้นสอง”

3. พนักงานตู้เสบียง

มีเจ้าหน้าที่ตู้เสบียง ยินดีให้ข้อมูลทั้งสิ้น 8 ราย เป็นเพศชาย 7 รายและหญิง 1 ราย การทำงานพบว่า มีการจำหน่ายเครื่องดื่มที่เป็นน้ำและอาหารแก่ผู้โดยสาร ผลของการประกาศใช้ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ฯ ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการแจ้งแก่ผู้ประกอบการกิจการตู้เสบียงในการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า กระทบต่อรายได้ของผู้ประกอบการเนื่องจากรายได้ผลกำไรที่ได้จากการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีมากกว่าร้อยละ 100

“รายได้ลดลงมาก ลูกน้องเหลือแค่สองคน เพราะพวกนี้กินเปอร์เซ็นต์จากที่ขายได้”

“ไม่คึกคัก ขายแต่ข้าวกับน้ำ”

“ก็ยอมรับนะว่า ตอนที่ขายเหล้าขายเบียร์ขายดีมาก แต่คนก็ตีกันเยอะ ทั้งฝรั่งทั้งไทย”

“ก็มาขายเป็นพัก ๆ นะ มากันกับแฟน อย่างน้อยก็มีที่ซุกหัวนอน มีข้าวให้กิน หน้าเขาก็ไปทำนา”

นอกจากเจ้าหน้าที่ประจำตู้เสบียงแล้วยังมีพ่อค้าแม่ค้าเราที่เป็นคนในท้องถิ่นนำสินค้าขึ้นมาจำหน่ายเป็นช่วง ๆ สินค้าดังกล่าวประกอบด้วย เครื่องดื่ม อาหารปรุงสำเร็จ ของฝาก บุหรี่ เป็นต้น ซึ่งก็จะต้องได้รับผลกระทบเช่นกัน

“พวกนั้นก็ขายเหมือน ๆ เรานั้นแหละ ก็แบ่ง ๆ กันขาย กับตู้เสบียงนะตอนนี้พวกนั้นก็แยเหมือนกัน”

กลุ่มผู้บริหารระดับล่าง

ประกอบด้วยนายสถานีทั้งสิ้น 6 แห่ง คือ สถานีรถไฟกรุงเทพฯ สถานีรถไฟธนบุรี สถานีรถไฟหาดใหญ่ สถานีรถไฟอุบลราชธานีและสถานีรถไฟหนองคาย

นายสถานีทั้ง 6 เป็นเพศชาย อายุเฉลี่ย 55 ปี (49-60 ปี) อายุราชการเฉลี่ย 25 ปี (24- 35 ปี) ระยะเวลาที่ปฏิบัติหน้าที่นายสถานีเฉลี่ย 8 ปี 4 ราย ใน 6 ราย ตีมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ จบการศึกษาระดับอนุปริญญา 3 ราย โรงเรียนการรถไฟ 1 ราย ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย 2 ราย

บทบาทหน้าที่ของนายสถานีคือ ดูแลการเข้า/ออก การปล่อยขบวนรถ ควบคุมการเบิกจ่าย รับทราบเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นของขบวนรถที่เข้าและออกจากสถานี ดูแลความสงบเรียบร้อยบริเวณสถานี ชานชาลา

จากผลของ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ฯ ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ โดยมีการติดโปสเตอร์ ขนาดต่าง ๆ ที่ห้ามดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ แต่

ไม่ได้แจ้งการกำหนดพื้นที่อย่างชัดเจน โดยมีการนำสติ๊กเกอร์ ขนาด ประมาณ 6 X 6 นิ้ว ติดบริเวณเสาขานชาลา หน้าห้องจำหน่ายตั๋ว เป็นต้น ซึ่งเป็นสติ๊กเกอร์ที่ได้รับมาจาก สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ

“ได้สติ๊กเกอร์ มากก็ให้เขาติด ก็ติดตามเสา เป็นส่วนใหญ่”

“ติดหน้าห้อง และตามเสาตรงขานชาลา”

“โปสเตอร์ก็ติด เขาส่งมา 1-2 แผ่น”

ด้านการอบรมชี้แจงความรู้เกี่ยวกับ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 พบว่า ไม่มีการอบรมชี้แจง แต่มีหนังสือสั่งการที่นายสถานีก็จะกระจายให้เจ้าหน้าที่บริเวณสถานีทราบด้วยวาจา ส่วนรายละเอียดผู้ใดสนใจก็สามารถมาดูเอกสารได้

“ก็แจ้งด้วยวาจาตอนประชุม และตอนเช้าที่มีการเข้าแถวประชุม สถานีเราคนไม่มากนักไม่เหมือนกรุงเทพฯ”

“เจ้าหน้าที่ที่ดื่ม เรารู้ แต่ก่อนเข้าปฏิบัติงาน ใช้สุ่มตรวจ ถ้าพบก็ไม่ให้ปฏิบัติงานวันนั้น”

“ให้พนักงาน รปภ. เดินดูไม่ให้มีการดื่มที่สถานีหรือขานชาลา แต่ก็มีรอดหูรอดตา”

ด้านร้านจำหน่ายสินค้าบริเวณสถานีรถไฟทั้ง 6 แห่ง พบว่า สถานีรถไฟกรุงเทพฯ มีร้านค้าที่จำหน่ายเครื่องดื่มทั้งสิ้น 8 ร้าน ไม่มีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ส่วนสถานีรถไฟหาดใหญ่ (2 ร้าน) เชียงใหม่ (4 ร้าน) หนองคาย (ไม่มี) และอุบลราชธานี (2 ร้าน) ไม่พบการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เช่นกัน

สถานีรถไฟธนบุรี (1 ร้าน) ยังมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยการหันหน้าร้าน อีกด้านหนึ่งของสถานี แต่ยังคงด้านหลังอยู่ติดผิดขานชาลาสถานีรถไฟ

สิ่งที่พบคือ ถึงแม้จะไม่มีจำหน่ายในพื้นที่ของการรถไฟแล้วก็ตาม แต่ก็พบว่า รอบ ๆ สถานีรถไฟ ที่ห่างไม่ถึง 10 เมตร ในทุกสถานีก็มีร้านค้า และร้านสะดวกซื้อที่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์

ด้านความคิดเห็นต่อ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมประกาศฯลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 พบว่า มี 1 ราย ที่ไม่เห็นด้วย อีก 5 ราย เห็นด้วยกับ พรบ. ฉบับดังกล่าว เพราะเป็นสิ่งที่ดี จะลดปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งที่บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถ

ผู้ไม่เห็นด้วย

“พอมีประกาศออกมา ฝรั่งและทัวร์ หายไปเยอะเลย”

“ถ้าเราจัดพื้นที่ให้ก็น่าจะได้”

“ถ้านั่งกินด้านที่ติดกับถนน ผมถือว่านอกอาคารเป็นเขตรับผิดชอบของเทศบาล อย่างถนน
ข้างหน้าฟุตปาธ กินตรงนั้นไม่เป็นไร”

ผู้ที่เห็นด้วย

“ใหม่ ๆ ก็ดูเหมือนคนเดินทางจะลด แต่มั่นน่าจะเป็นช่วง โลซีชั่นมากกว่า เพราะตอนนี้ก็
เหมือนเดิมแล้ว”

“มองถึงประโยชน์โดยรวมดีมากเลย”

“ก็คอยตรวจตรา กำกับเรื่องขายเหล้า ตอนนี้สถานีเราไม่มี เรียกว่า เลิกไปแล้ว 1 ร้าน จากเดิมเรา
มี 2 ร้าน”

ด้านความรู้เกี่ยวกับบทบาท และ*ความครอบคลุม*ของ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ฉบับ
แก้ไขเพิ่มเติมวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 พบว่า ทั้ง 6 ราย ไม่เคยได้เข้ารับการชี้แจงหรืออบรมในเรื่องข้อปฏิบัติ
รวมทั้งขอเขตอำนาจ ทั้งนี้การปฏิบัติที่ได้ดำเนินการอยู่น้อยภายใต้ความรับผิดชอบเดิมนั้น ภายหลังได้รับคำสั่ง
ให้เข้มงวดขอเขตอำนาจและสอดส่องการกระทำผิดเรื่องการจัดจำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ไม่พบว่ามี
รายงานจากผู้ใต้บังคับบัญชา ส่วนเรื่องการอนุญาตจำหน่ายสินค้า เป็นข้อตกลงของส่วนกลางที่เป็นผู้อนุญาตประมุข
ร้านค้าที่จำหน่ายสินค้าบริเวณสถานีรถไฟ ซึ่งเป็นคนละส่วนกับสถานีรถไฟ

กลุ่มผู้บริหารระดับกลาง

ประกอบด้วย ผู้อำนวยการจัดการเดินรถ และผู้อำนวยการฝ่ายบริการ รวม 2 ราย อายุเฉลี่ย 51 ปี จบ
การศึกษาระดับปริญญาตรี อายุราชการ เฉลี่ย 22 ปี ดื่มสุรา 1 ราย ส่วนอีกรายเคยดื่มแต่ปัจจุบันเลิกดื่มแล้ว โดย
กล่าวว่าดื่มเมื่อมีการสังสรรค์ ทั้ง 2 ราย ให้ความเห็นต่อประกาศใช้ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ฉบับแก้ไข
เพิ่มเติมลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 โดย 1 ราย เห็นด้วย อีก 1 ราย ไม่เห็นด้วย

“พรบ นี้ ดีมาก เพราะช่วยลดปัญหาได้มาก แต่ต้องขึ้นกับคนที่มีความอำนาจในการจัดการ”

“การรถไฟไม่มีหน้าที่ในการปรับ เราทำได้เฉพาะค่าปรับ ค่าระวาง เท่านั้น”

“จริงๆ แล้ว การห้ามดื่มหรือจำหน่ายไม่มีผลต่อจำนวนผู้โดยสารนะ”

“การเดินทางไกล ไม่จำเป็นต้องดื่ม แต่คนมักใช้เป็นข้ออ้าง”

“บางขบวน เช่นรถด่วนพิเศษ ก็ไม่มีอะไรขาย คนเดินทางก็ไม่มีปัญหา ปัญหามักเกิดในขบวนที่เป็นต้นนอน

รถชั้นสาม และขบวนที่เดินทางนาน ๆ “

“ถ้ามีรางคู่ น่าจะดีเพราะใช้เวลาน้อยลง”

ความคิดเห็นเชิงนโยบายของผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อการประกาศใช้กฎหมายที่มีผลต่อการควบคุมการตีและจำหน่ายเครื่องตีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา

ผู้บริหารระดับสูง

ผู้บริหารระดับสูง จำนวน 1 ท่าน คือ ผู้ว่าการการรถไฟ แต่ด้วยภารกิจ จึงมอบให้รองผู้ว่าการการรถไฟ ๓ มาให้สัมภาษณ์แทน โดยรองผู้ว่าการรถไฟ ๓ เป็นผู้ดูแลด้านการบริหารจัดการ

“เรื่องขายเหล้า ทางเราก็มีประกาศฯ มีการติดตามนะ มีฝ่ายติดตาม”

“พอไม่ให้ขายเหล้า ยอดนักท่องเที่ยวเราตก มีรายงานนะว่า ทัวร์ไม่ค่อยมีมาจอง”

“เรามีมาตรการเด็ดขาดในการควบคุมเจ้าหน้าที่ห้ามดื่มขณะปฏิบัติงาน”

“มีการติดตามเรื่องนี้ มีการลงตรวจนะ ผมก็ไปตรวจที่ขบวนรถ และสถานี”

“จริงๆ กฎหมายนี้ก็ดีนะ เพราะลดปัญหาไปเยอะ ทั้งตกรถไฟ ตีกัน การรถไฟ ๆ ตอนหลังนี้เลย ต้องทำประกันชีวิตให้ผู้โดยสารในทุกกรณี”

“กฎหมายนี้กระทบต่อคนขายเหล้าเบียร์และตู้เสบียงแน่นอน เพราะกำไรมาก ๆ อยู่ที่เหล้า เบียร์ บุหรี่ การรถไฟ ๆ ก็เข้าใจเขา ตอนนี้อย่าก็ต้องลดให้เขา เราก็ได้รายได้ลดลง แต่ก็ก็เป็นผลดีกับคนส่วนใหญ่ เราต้องเคารพกฎหมาย”

“เจ้าหน้าที่ลดลง เพราะไม่ให้บรรจุเพิ่ม ดูแลไม่ทั่วถึง”

“การจับปรับ หากทำตามที่กฎหมายว่า คงต้องคุยกับตำรวจรถไฟ เราเป็นผู้ดูแลก็จริงแต่เรื่อง จับปรับ ตามกฎหมาย น่าจะเป็นเรื่องของตำรวจมากกว่า”

“ทางการรถไฟ ๆ ก็มีการประกาศ ตีป้ายประกาศ ที่หัวลำโพงมีกล่องให้ทิ้งขวดเหล้า ขวดเบียร์ ก็มีคนเอามาทิ้งบ้างนะ”

“เวลาช่วงที่เขามาทำกิจกรรมกันนะ ช่วงเทศกาลก็เห็นทางสาธารณสุขมาทำกิจกรรมเราก็ให้ความร่วมมือ”

“ผมถือว่าทุกคนต้องรู้กฎหมายนะ เฉพาะเรื่องนี้โดยเกี่ยวกับพวกเราคนรถไฟโดยตรง”

แนวทางการแก้ปัญหา

“คิดว่า ก็ควรต้องห้ามขายต่อไป ถ้าจะแบ่งพื้นที่ไม่น่าคุ้ม”

“คนของเราน้อย ไม่พอดูแล ผู้โดยสารต้องช่วยกัน”

ด้านการให้ข้อมูลกับต่างชาติ การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้พัฒนาโดยการประกาศเป็นภาษาอังกฤษ แต่ยังคงขาดความสมบูรณ์

“ฝรั่งก็เป็นลูกค้าเรา แต่ก่อนมีรถไฟไปมาเลย แต่ตอนนี้ขอผ่านทาง เรายุ่งกับเข้าไม่ได้”

“ที่สถานีเราก็พยายามให้ประกาศเป็นภาษาอังกฤษนะ แต่นั่นแหละ คงอีกสักพัก”

“ พร. ของเราส่วนหนึ่งเราก็อบรมภาษาอังกฤษนะ พอจะสื่อสารได้”

ด้านแนวทางเชิงนโยบาย เสนอดังนี้

1. ตรวจสอบอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง
2. จัดทำป้ายประกาศติดบริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลาและบนขบวนรถไฟ
3. ปรับปรุงระบบตู้โดยสารเป็นระบบปิด
4. เน้นย้ำบทบาทหน้าที่ของ พร. ประจำรถ
5. ลงโทษเจ้าหน้าที่ที่ตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ในเขตรับผิดชอบของการรถไฟ ฯ ทั้งนอกเวลาและในเวลาราชการ ถือว่าผิดวินัยร้ายแรง ตาม พรบ. การรถไฟฯ พ.ศ. 2469
6. ทบทวนการทำงานระหว่างการรถไฟกับตำรวจรถไฟ

ผู้บังคับการตำรวจรถไฟ

เนื่องจากมีภารกิจมาก ผู้บังคับการตำรวจรถไฟจึงมอบหมายให้ รองผู้บังคับการฝ่ายอำนวยการมา ให้สัมภาษณ์แทน ซึ่งเพิ่งมารับงานดังกล่าวไม่ถึงหนึ่งปี

“ในฐานะตำรวจก็เห็นด้วยกับ พรบ . ฉบับนี้ แต่ยังไม่ได้ศึกษารายละเอียดมากนัก เพราะตำรวจมีกฎหมายต่างๆ ที่ต้องดูแลมากมาย”

“คงต้องคุยกับผู้ใหญ่เรื่องอำนาจในการจัดการบนขบวนรถไฟ ตอนนี้คนไม่พอ บางขบวนยอมรับว่าไม่มี เราจึงต้องส่งสถานีตำรวจพื้นที่”

“ในขบวนแต่ละขบวนก็ไม่มีพื้นที่ให้ตำรวจรถไฟ คงต้องคุยเพื่อหาทางการทำร่วมกันกับการรถไฟฯ”

“การรถไฟจะต้องเน้นย้ำในเรื่องการห้ามจำหน่ายและห้ามดื่มเหล้าต่อไป เพราะการรถไฟ ฯ ก็ต้องเคารพกฎหมาย คนไทยบางครั้งพอเราแผ่ว ก็กลับมาเหมือนเดิม”

“ก็คิดว่าเป็นสิ่งที่ดี ทุกคนต้องเคารพกฎหมาย แต่การจัดการบนขบวนรถคงต้องให้ทางตำรวจ เราทำงานร่วมกัน”

“ถ้ามีการแบ่งค่าปรับให้ คนแฉ่งคนจับ น่าจะดีขึ้น แต่ที่สำคัญคือ ผู้โดยสารต้องช่วยกัน ลำพังเจ้าหน้าที่มีไม่พอ”

“อาจจะต้องทบทวนกับการรถไฟในเรื่องนี้อีกสักครั้ง”

“สำหรับขบวนที่มีต่างชาติ เราก้ใช้การถือป้าย เพราะมีปัญหาเรื่องภาษา”

“หน้าที่และอำนาจของตำรวจรถไฟมีจำกัด อันนี้คงต้องแก้ไขจาก สำนักงานตำรวจ ฯ อาจจะต้องทบทวนบทบาทใหม่ คงต้องอีกระยะ”

ความคิดเห็นเชิงนโยบายของผู้บังคับการตำรวจรถไฟ

1. ทบทวนการทำงานร่วมกับ การรถไฟ ฯ ในการจัดการปัญหาทั้งที่บนขบวนรถไฟและสถานีรถไฟที่ไม่มีสถานีตำรวจรถไฟตั้งประจำอยู่
2. เสนอสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ทบทวนขอบเขตการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟที่ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟโดยการขยายอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย โดยเพิ่มในเรื่องการจับ เปรียบเทียบปรับ ที่สามารถทำได้บนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำสถานีตำรวจทั่วไป โดยมีนายตำรวจสัญญาบัตรประจำขบวนรถไฟ
3. ขอเพิ่มอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจทั้งระดับประทวนและสัญญาบัตรประจำขบวนรถไฟอย่างน้อย

4.ยกฐานะให้ที่ทำการของพื้นที่รับผิดชอบบนขบวนรถไฟและบริเวณสถานีรถไฟให้เป็นเสมือนสถานีตำรวจย่อย มีอำนาจในการจับ เปรียบเทียบปรับ และกักขังผู้กระทำความผิดบนขบวนรถไฟ

ข้อคิดเห็นจากนักท่องเที่ยวต่างชาติที่ใช้บริการรถไฟ

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ชาวต่างชาติที่เดินทางท่องเที่ยวและใช้บริการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ชาวต่างชาติที่ให้ข้อมูลจำนวนทั้งสิ้น 50 ราย

นอกจากคำถามแล้วยังมีข้อคิดเห็นที่ชาวต่างชาติให้ไว้ดังนี้

- 1.กฎหมายกำหนดไว้ใน เรื่องการห้ามดื่มบนขบวนรถไฟเป็นสิ่งที่ดี
- 2.หากมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก็ต้องมีการควบคุมปริมาณการขาย/ดื่มต่อคน
- 3.ควรมีการประกาศกติกากการห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่รอบ ๆ สถานีรถไฟ
- 4.ป้ายประกาศควรทำเป็นหลายภาษา

5.ควรมีการให้ข้อมูลก่อนเข้าประเทศไทยที่ท่าอากาศยานประเทศไทย หรือ ก่อนการเดินทางมาประเทศไทย เช่น เอกสารแนะนำการท่องเที่ยวประเทศไทย วัฒนธรรมไทย ๆ เป็นต้น

จากการสรุปประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องระดับต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้

1.พรบ. ฉบับนี้เป็นกฎหมายที่มีผลต่อผู้โดยสารโดยตรง ถึงแม้จะกระทบต่อเชิงธุรกิจของผู้จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลาสถานีและบนขบวนรถไฟ แต่ผลดีมีมากกว่าทั้งด้านการจัดการอาชญากรรม สุขภาพ และค่าใช้จ่ายที่ทางการรถไฟแห่งประเทศไทยต้องรับผิดชอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับผู้ใช้บริการ

2. มีการติดป้ายประกาศ ที่สถานีรถไฟ ชานชาลาและในตู้รถไฟ โดยมีการสำรวจความครอบคลุมในทุกพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ กรณีมีการชำรุดให้มีการทดแทนป้าย/สติ๊กเกอร์นั้น ๆ อย่างสม่ำเสมอ

3.การจัดการความรู้แก่ผู้เกี่ยวข้องยังขาดความสมบูรณ์ เนื่องจากความไม่ละเอียดในความเข้าใจต่อ พรบ. ทำให้ผู้ปฏิบัติขาดความตระหนักต่อบทบาทหน้าที่ของตน ซึ่งกระทบต่อผู้โดยสารและผู้ใช้บริการ

4.การจัดการพื้นที่ การกำหนดพื้นที่ไม่ชัดเจน ความเข้าใจของผู้ที่เกี่ยวข้องยังสับสนในเรื่องพื้นที่ห้ามจำหน่าย ขอบเขตตามที่กฎหมายกำหนดและที่การรถไฟแห่งประเทศไทยยอมรับได้

5.การจัดระบบการปฏิบัติงาน มีการกำหนดบทลงโทษของผู้กระทำผิดตาม พรบ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ๆ แต่การจัดการด้านอำนาจของผู้บังคับใช้กฎหมายไม่ชัดเจน เนื่องจากรถไฟมีการเคลื่อนที่ตลอดเวลาการจัดการปัญหาไม่สามารถทำให้เบ็ดเสร็จได้

6.ผู้ที่ได้รับผลกระทบเชิงธุรกิจคือผู้จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มบนขบวนรถไฟ เพราะกำไรส่วนใหญ่มาจากการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยชดเชยให้โดยการลดผลประโยชน์ที่การรถไฟจะได้รับลง

7.ปัญหาเกิดกับรถไฟชั้นสามและรถที่มีการจอดบ่อยครั้ง และระยะเวลาในการเดินทางนาน การปรับปรุงเวลาในการเดินทางจึงมีความจำเป็น

8.ผู้โดยสารและประชาชนทั่วไปต้องร่วมมือ ในการสอดส่องดูแลร่วมกับเจ้าหน้าที่ของรัฐและแจ้งต่อเจ้าหน้าที่เมื่อพบผู้กระทำผิด

9.การจัดทำรายงานไม่ตรงกัน ทั้งระบบรายงานเหตุการณ์ที่เป็นรูปธรรมทั้งของฝ่ายกองบังคับการตำรวจรถไฟและ การรถไฟแห่งประเทศไทยเพื่อพัฒนาความน่าเชื่อถือได้ของฐานข้อมูล

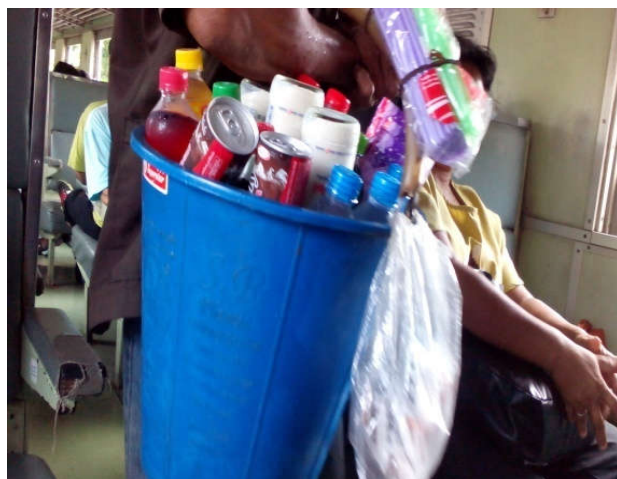
10.การสื่อสารกับชาวต่างชาติ ที่มาใช้บริการยังมีข้อจำกัดในเรื่องรูปแบบการสื่อสาร ภาษาที่ใช้ และการเตรียมความพร้อมของชาวต่างชาติที่ใช้บริการ



ภาพที่ 4 สถานการณ์ยามวิกาลในตู้รถไฟ



ภาพที่ 5 ป้ายประกาศในตู้รถไฟ



ภาพที่ 6 การจำหน่ายเครื่องดื่มบนขบวนรถไฟ



ภาพที่ 7 ป้ายประกาศที่ติดไว้บริเวณสถานี



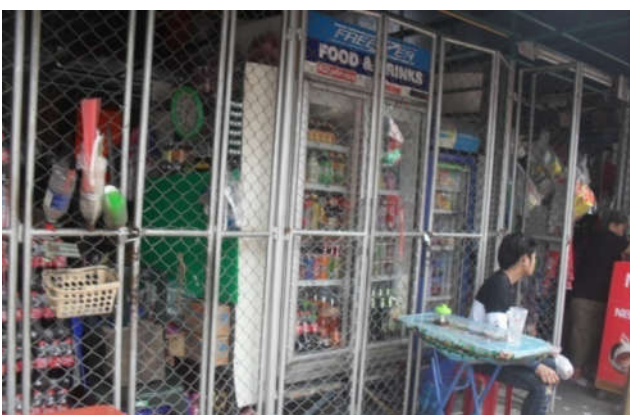
ภาพที่ 8 นักท่องเที่ยวกำลังดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ



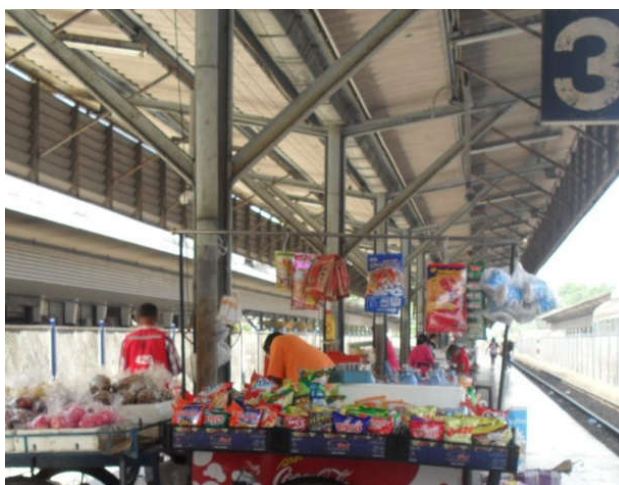
ภาพที่ 9 ร้านจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีธนบุรี



ภาพที่ 10 ร้านค้าตรงข้ามสถานีรถไฟ ห่างจากอาคาร 5 เมตร



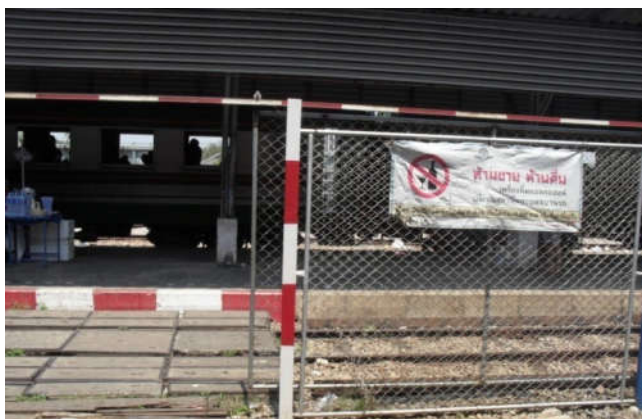
ภาพที่ 11 ร้านค้าตรงข้ามสถานีรถไฟ ตลาดรถไฟ



ภาพที่ 12 ร้านค้าบริเวณชานชาลาสถานี



ภาพที่ 13 การติดประกาศบริเวณสถานีรถไฟและชานชาลา



ภาพที่ 14 การติดประกาศบริเวณสถานีรถไฟ รางรถไฟ



ภาพที่ 15 กล่องทิ้งขวดเหล้าเบียร์บริเวณสถานีรถไฟกรุงเทพฯ

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลและเสนอแนะ

งานวิจัยนี้เป็นการติดตามการบังคับใช้กฎหมายภายหลังการประกาศใช้ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ฉบับเพิ่มเติมที่ประกาศใช้เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 โดยภายหลังจากการประกาศใช้แล้วจะต้องมีการติดตามว่า กฎหมายฉบับนั้น ๆ มีผลกระทบทั้งในทางลบและทางบวกอย่างไร และมีประสิทธิภาพ/ประสิทธิผลอย่างไร โดยติดตามภายหลังการประกาศใช้ประมาณ 1 ปี ทั้งนี้ช่วงเวลาดังกล่าวอาจถือได้ว่าเป็นช่วง “honey moon period “ โดยระยะเวลาดังกล่าวหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจะได้มีกระบวนการเพื่อให้บุคลากรในหน่วยงานได้รับทราบและปฏิบัติได้อย่างถูกต้องตามวัตถุประสงค์/เป้าหมายของการบัญญัติกฎหมายฉบับนี้

งานวิจัยฉบับนี้ เป็นงานวิจัยที่ประกอบด้วยเชิงปริมาณ และคุณภาพ โดยมีกลุ่มเป้าหมายคือ ผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการใช้บริการและการจัดบริการเส้นทางการเดินทางโดยรถไฟ ประกอบด้วย ผู้ใช้บริการ/ผู้โดยสาร (554 ราย) เจ้าหน้าที่ของการรถไฟระดับปฏิบัติการและพนักงานตู้เสบียง ผู้บริหารระดับต้น ระดับกลาง ระดับสูง เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ และผู้บังคับบัญชา รวม 34 ราย รวมทั้งสิ้น สรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

1.กลุ่มตัวอย่างมีทั้งเพศชายและหญิงในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกัน คือ 49:51 (ตารางที่ 1) มีระดับการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้นมากที่สุด และประกอบอาชีพลูกจ้างบริษัทมากที่สุด ส่วนใหญ่เดินทางบ่อยคือมากกว่า 4 ครั้งต่อเดือน (ร้อยละ 48.7 , ตารางที่ 2) เหตุผลในการเลือกใช้บริการคือ เนื่องจากผ่านเป้าหมาย (ร้อยละ 50.7) พบว่า ร้อยละ 56.1 ไม่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ส่วนอีก ร้อยละ 43.9 เป็นกลุ่มที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยร้อยละ 44.0 ดื่มสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง ร้อยละ 18.5 ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทุกวัน โดยเมื่อเฉลี่ยค่าใช้จ่ายในการซื้อเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เฉลี่ยเดือนละ 1620.2 บาท (ตารางที่ 3)

2.ความคิดเห็นของประชาชนต่อผลของการประกาศใช้กฎหมาย ด้านความคิดเห็นต่อการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พบว่า ร้อยละ 78.9 มีความเห็นที่ไม่ควรให้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ และชานชาลา และ ร้อยละ 72.9 ที่มีความเห็นที่ไม่ควรอนุญาตให้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ ส่วนในด้านบทลงโทษ พบว่า ประชาชน ร้อยละ 82.3 มีความเห็นว่าการลงโทษเช่นเดียวกับผู้ดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อื่น โดยเฉพาะในทางรถยนต์ (ตารางที่ 5)

3.ความรู้ของประชาชนต่อผลของการประกาศใช้กฎหมาย พบว่า ในรายละเอียดของกฎหมายที่เพิ่มขึ้นจาก พรบ.ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ในส่วนที่เน้นเฉพาะการกำหนดพื้นที่ในเขตการรถไฟ ที่ประกอบด้วย ชานชาลา อาคารสถานี และบนขบวนรถไฟ โดยผู้โดยสารที่เดินทางประจำจะทราบในเรื่องนี้ โดยได้รับข้อมูลข่าวสารจากป้ายประกาศ/สติ๊กเกอร์บริเวณสถานีรถไฟ (ตารางที่ 5) ร้อยละ 49.3

ในการประเมินความเข้าใจ/ความรู้ของผู้โดยสารเกี่ยวกับ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์และ ประกาศของกระทรวงสาธารณสุขที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ที่เกี่ยวข้องกับ พรบ. ฉบับที่ประกาศใช้เมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 สรุปได้ว่า ข้อที่ผู้โดยสารเข้าใจผิดมากที่สุดคือ ข้อ 8 ในเรื่องอำนาจหน้าที่และขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ไม่มีอำนาจในการปรับ แต่สามารถจับได้ (ร้อยละ 72.9)

รองลงมาคือ ข้อ 15 กรณีที่เมาสุราจนไม่ได้สติเป็นอำนาจหน้าที่ของ พร. ในการพิจารณาไม่ให้ผู้นั้นเดินทางไปดัดขบวนรถเพราะอาจมีเหตุอันไม่พึงประสงค์เกิดขึ้นได้ (ร้อยละ 70.0)

ในข้อ 11 ร้อยละ 66.8 เข้าใจว่าสามารถดื่มที่คู่เสียบึงได้

ข้อที่เข้าใจถูกต้องมากที่สุดคือ ข้อ 5 เจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถไฟสามารถจับกุมผู้จำหน่ายสุราได้ เช่นเดียวกับตำรวจที่สถานีตำรวจ (ร้อยละ 51.4 รองลงมาคือข้อ 14 ในเรื่องการพกพาเครื่องดื่มแอลกอฮอล์สามารถทำได้ หากไม่มีการดื่มบนขบวนรถไฟ ร้อยละ 50.5 (ตารางที่ 8)

4.ความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ต่อการปฏิบัติภายใต้การบังคับของกฎหมาย โดยหลักการของกฎหมายที่ประกาศใช้โดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องนำไปถือปฏิบัติ แต่ก็พบว่า บางครั้งการออกกฎหมายยังมีปัญหาในการนำไปสู่การปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ในแต่ละหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การติดตามการบังคับใช้กฎหมายจึงต้องทำอย่างต่อเนื่อง ในการศึกษาี้ เจ้าหน้าที่ในระดับปฏิบัติการที่งานวิจัยนี้สัมภาษณ์คือ พนักงานรักษารถ/พนักงานห้ามล้อ เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ นายสถานีรถไฟ ผู้บริหารทุกระดับ และเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ (รวมทั้งสิ้น 34 ราย) พบว่า ทุกคนไม่เคยได้รับความรู้หรือคำแนะนำเกี่ยวกับ พรบ. ฉบับดังกล่าว มีเพียงประกาศคำสั่งที่แจ้งเพื่อทราบจากหน่วยงานหลัก ส่วนเอกสารการลงชื่อเพื่อรับทราบเป็นรายบุคคลไม่ปรากฏหลักฐานที่เป็นทางการ ส่วนพนักงานผู้เสียบึงทราบข้อมูลจากทางบริษัทต้นสังกัดที่ให้ **“ห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟทุก ๆ เส้นทางที่บริษัทนั้น ๆ ประมูลได้”**

ในการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรในลักษณะคำสั่งโดยฝ่ายบริการโดยสาร ที่ ผ.1/2559 (ลงวันที่ 9 สิงหาคม 2559) แต่เป็นคำสั่งต่อพนักงานต้นอนเท่านั้นในเรื่องห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของพนักงานต้นอน แต่ในส่วนรถโดยสารชั้นอื่นไม่มีคำสั่งที่ชัดเจนออกมา

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีการออกประกาศ วันที่ 31 กรกฎาคม 2557 เรื่อง ห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟหรือในขบวนรถที่อยู่บนทางรถไฟ โดยมีการปรับผู้ฝ่าฝืนเป็นเงิน 500 บาท ประกาศนี้บังคับใช้ในทหหน่วยงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยรวมแล้วเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยทราบว่า มี พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และฉบับที่มีความจำเพาะของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ออกประกาศในราชกิจจานุเบกษาวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2558 แต่ไม่ทราบรายละเอียด ขอบเขตอำนาจ และการกำหนดโทษ

5.ความรู้ของเจ้าหน้าที่ต่อการปฏิบัติภายใต้การบังคับของกฎหมาย ในกลุ่มนี้คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจ รถไฟที่ประจำ ณ สถานีตำรวจแต่ละสถานีรถไฟ โดยมีเฉพาะสถานีรถไฟขนาดกลางและใหญ่ เช่น อยุธยา นครสวรรค์ นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี ชุมพร ศิลาอาสน์ ลำปาง เป็นต้น ในแต่ละขบวนที่เป็นรถไฟเชิงพาณิชย์ ได้แก่ รถไฟขบวนที่มีการเก็บค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียม ส่วนรถไฟขบวนท้องถิ่นไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำ ทั้งนี้โดยบทบาทหน้าที่และขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำรถไฟและสถานีตำรวจประจำสถานีรถไฟ ก็ไม่ได้ให้อำนาจในการสอบสวนจับกุมหรือเปรียบเทียบปรับ ถึงแม้จะเป็นนายตำรวจชั้นสัญญาบัตร โดยต้องนำคดีและผู้ต้องหาส่งมอบแก่สถานีตำรวจในท้องที่

ข้อจำกัดของการปฏิบัติหน้าที่คือ การศึกษาถึงบทบาทหน้าที่ของตนเอง การใช้อำนาจตามที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยให้เหตุผลว่า กฎหมายมีมาก จำได้ไม่หมด กฎหมายที่ออกมาแต่ละฉบับที่มีการกำหนดบทลงโทษ

ลักษณะความผิด เป็นหน้าที่ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจ”ต้อง” ทราบและทำความเข้าใจกับบทบาทหน้าที่ของตนเอง ซึ่งบางครั้งต้องมีข้อมูลประกอบการใช้อำนาจในทางที่ถูกต้อง

6.ความคิดเห็นของชาวต่างชาติต่อการห้ามจำหน่ายและบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณทางรถไฟ ชาวต่างชาติที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 50 ราย เป็นนักท่องเที่ยวที่มาจากเอเชีย ยุโรปและอเมริกา โดยมีระยะเวลาในการอยู่ในประเทศไทย 6-90 วัน (เฉลี่ย 16.2 วัน) สัดส่วนของนักท่องเที่ยวชาย ต่อ หญิง = 56:44 อายุเฉลี่ย 36.8 ปี (21-70 ปี) (ตารางที่ 9) ส่วนใหญ่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ (46/50) และดื่มทุกวัน (36/50 ราย) และมีคนในครอบครัวดื่มเช่นกัน (34/50 ราย) (ตารางที่ 10) นักท่องเที่ยวเหล่านี้ส่วนใหญ่ไม่ทราบว่าการดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลา และบนขบวนขบวนรถไฟเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย ในกลุ่มนี้ 19/50 เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ และ 32/50 ราย เคยเห็นมีการดื่มบริเวณสถานีรถไฟ ส่วนการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ มี 14/50 รายที่เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ส่วน 13/50 ราย เคยเห็นมีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถ (ตารางที่ 11) โดยผู้ค้าเริ่มถามความต้องการ ส่วนการดื่มนั้นเพื่อนที่ร่วมเดินทางพกพาขึ้นไปบนขบวนรถไฟและดื่มในเวลากลางคืน

7.ความเข้าใจของชาวต่างชาติต่อป้ายประกาศการห้ามจำหน่ายและบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณทางรถไฟและบนขบวนรถไฟในด้านป้ายประกาศโฆษณาณรงค์ เพื่อการมาจำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยป้ายที่ติดส่วนใหญ่เป็นภาษาไทย ความเข้าใจที่มีต่อป้ายประกาศ คือ “ภาพ” แต่ไม่พบมากนัก เห็นเพียง 1-2 แห่งในสถานี ส่วนบนขบวนรถไฟ มีเพียง 1 แห่ง บางตู้รถไฟไม่มีการติดประกาศ (ตาราง 12) โดย 21/50 ที่เห็นป้ายห้ามดื่มบนขบวนรถไฟ แต่ 25/50 ไม่เห็นป้ายห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ

อย่างไรก็ตาม มีชาวต่างชาติ 40/50 ที่มีความเห็นว่าควรอนุญาตให้จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ได้ ภายใต้เหตุผลคือ การจัดพื้นที่การดื่มและจำกัดจำนวนการจำหน่าย แต่เป็นกฎหมายของประเทศไทยก็ยินดีปฏิบัติตาม และแนะนำให้มีการแจ้งแก่นักท่องเที่ยวให้ทราบโดยอาจประกาศที่สถานี บนขบวนรถไฟ หรือ ที่ท่าอากาศยานถึงวิธีปฏิบัติในการเข้ามาท่องเที่ยวและมีข้อมูลในอินเทอร์เน็ต

8.อุบัติการณ์ การลักลอบจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา จากการสังเกตการณ์พบว่า ในพื้นที่ชานชาลาสถานีรถไฟหลักได้แก่ สถานีกรุงเทพฯ เชียงใหม่ อุบลราชธานี หนองคาย ธนบุรี หาดใหญ่ พบว่า บริเวณชานชาลาไม่ปรากฏว่ามีตู้แช่ตั้งจำหน่าย (ตารางที่ 14 15 16 และ 17)

ในการศึกษาอุบัติการณ์นี้ใช้วิธีการสังเกตการณ์โดยผู้ช่วยวิจัยพบว่า บริเวณสถานีและชานชาลาไม่มีการจำหน่ายในพื้นที่ศึกษา ยกเว้นที่สถานีรถไฟธนบุรีที่มีการจำหน่ายโดยการตั้งร้านและหันหน้าออกไปทางถนน ช่วงเวลาที่จำหน่ายคือ 6 โมงเช้า ถึง 6 โมงเย็น

อย่างไรก็ตาม พบว่า รอบ ๆ สถานีรถไฟหลักที่ศึกษาทุกสถานี มีร้านชำ ร้านสะดวกซื้อ ร้านอาหาร ที่มีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยไม่มีการจำกัดเวลาจำหน่าย ยกเว้นร้านสะดวกซื้อที่ปฏิบัติตามข้อบังคับของกฎหมายในการจำหน่ายตามเวลาที่กำหนด

9.อุบัติการณ์ การลักลอบดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา ยังพบการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การลักลอบจำหน่ายบนขบวนรถไฟ

ส่วนในบริเวณชานชาลาส่วนที่ห่างจากสถานี บริเวณหัวรถจักร ที่สถานีรถไฟกรุงเทพฯ พบชาวต่างชาติดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณอาคารสถานีส่วนที่เชื่อมต่อกับถนนสาธารณะ โดยไม่มีเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องหรือ

ประชาชนคนใดเข้าไปแจ้งเตือน บริเวณสถานีหนองคายพบว่า มีชาวต่างชาติตีมีเครื่องมือแอลกอฮอล์เช่นกัน ที่สถานีอุบลราชธานี พบคนไทยตีมีเครื่องมือแอลกอฮอล์บริเวณริมอาคารเช่นกัน สิ่งที่ปรากฏชัดเจนคือ ร้านค้าเหล่านั้นถึงแม้จะไม่ตั้งอยู่ในบริเวณอาคารของสถานี แต่ยังอยู่ในพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย จึงอาจจะต้องพิจารณาในเรื่องนี้ว่า จะกำหนดพื้นที่อย่างไร เฉพาะในตัวอาคาร หรือพื้นที่รอบอาคารห่างจากสถานีเท่าไร

10.อุบัติการณ์การเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์อันเนื่องมาจากการลักลอบตีมีเครื่องมือแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา จากการศึกษาไม่พบอุบัติการณ์ไม่พึงประสงค์บริเวณชานชาลา แต่ยังพบการตีมีในบริเวณพื้นที่ติดต่อระหว่างสถานีและถนนสาธารณะ รายงานรายงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยมีรายงานถึงเดือนตุลาคม 2559 พบว่า มีจำนวนคดีที่เกิดขึ้นทั้งสิ้น 54 ครั้ง ใน 21 เดือน จำนวนผู้เกี่ยวข้อง 102 ราย มีผู้เสียชีวิตทั้งสิ้น 11 ราย โดยมีสาเหตุจากสุรารายชัดเจน 2 ราย ส่วนรายอื่น ๆ ไม่ได้รับการวินิจฉัยว่าเหตุของการเสียชีวิตและอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับการตีมีสุราหรือไม่อย่างไรในสัดส่วน 41:11 เฉลี่ยเดือนละ 4.9 ราย และ 2.6 ครั้งต่อเดือน มีจำนวนการเสียชีวิต : เสียชีวิตจากสุรา = 11:2 (มีสาเหตุชัดเจนจากการตีมีเครื่องมือแอลกอฮอล์ 2 ราย)

11.เปรียบเทียบอุบัติการณ์การเกิดเหตุอันไม่พึงประสงค์(การตกจากขบวนรถไฟ การทะเลาะวิวาท) ระหว่างข้อมูลก่อนการประกาศใช้กฎหมายและหลังจากการประกาศใช้กฎหมาย โดยพบว่า มีจำนวนการเกิดการทะเลาะวิวาทลดลงจากเดิมเมื่อเทียบจำนวนเฉลี่ย 18.8 รายจากการสังเกต การทะเลาะวิวาทในการศึกษาของนวลตาและคณะ (2557) มี 49 ราย เฉลี่ย 16.3 รายต่อปี เฉลี่ยลดลง 2.5 ราย

ส่วนจากรายงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยที่พบว่า มีเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ก่อนการประกาศใช้ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ฉบับเพิ่มเติม ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 เฉลี่ย 65.8 รายต่อปี และภายหลังจากที่มีการประกาศใช้ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ฉบับเพิ่มเติม วันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 พบว่า ในรอบ 21 เดือน มีรายงาน 42 ราย(บาดเจ็บ 31 เสียชีวิต 11 ราย)

12.ความคิดเห็นเชิงนโยบายของผู้บริหารการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อการประกาศใช้กฎหมายที่มีผลต่อการควบคุมการตีมีและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา

- 12.1.ตรวจเยี่ยมอย่างสม่ำเสมอ ต่อเนื่อง
- 12.2.จัดทำป้ายประกาศติดบริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลาและบนขบวนรถไฟ
- 12.3.ปรับปรุงระบบตู้โดยสารเป็นระบบปิด
- 12.4.เน้นย้ำบทบาทหน้าที่ของ พรร. และพนักงานประจำรถทุกสาย
- 12.5.ลงโทษเจ้าหน้าที่ที่ตีมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในเขตรับผิดชอบของการรถไฟ ฯ ทั้งนอกเวลาและในเวลาราชการ ถือว่าผิดวินัยร้ายแรง ตาม พรบ. การรถไฟฯ พ.ศ 2469
- 12.6.ทบทวนการทำงานระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติโดยกองบังคับการตำรวจรถไฟ

13.ความคิดเห็นเชิงนโยบายของผู้บังคับการตำรวจรถไฟต่อการประกาศใช้กฎหมายที่มีผลต่อการควบคุมการตีมีและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและชานชาลา

- 13.1.ทบทวนการทำงานร่วมกับการรถไฟ ฯ ในการจัดการปัญหาทั้งที่บนขบวนรถไฟและสถานีรถไฟที่ไม่มีสถานีตำรวจรถไฟตั้งประจำอยู่
- 13.2.ทบทวนขอบเขตการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟที่ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟ

โดยการขยายอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย โดยเพิ่มในเรื่องการจับ ปรับ ที่สามารถทำได้ บนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำสถานีตำรวจทั่วไป โดยมี นายตำรวจสัญญาบัตรประจำขบวนรถไฟ

13.3.ขอเพิ่มอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ตำรวจทั้งระดับประทวนและสัญญาบัตรประจำขบวนรถไฟอย่างน้อย 2 นาย

อภิปรายผล

การวิจัยนี้เป็นการติดตามการบังคับใช้กฎหมาย พรบ. ควบคุมเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 ซึ่งภายหลังจากการประกาศใช้กฎหมายนี้แล้ว พบว่า ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ถึงแม้การรถไฟแห่งประเทศไทยจะเป็นส่วนหนึ่งของการคมนาคมหลักก็ตาม ทั้งนี้เพราะ การเดินทางโดยรถไฟถือว่าเป็นระบบ “ราง” ไม่ใช่ระบบ “ทาง/ถนน/ทางเดินเท้า” ต่อมาภายหลังจากที่มีงานวิจัยและเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์เกิดขึ้นในระหว่างการโดยสารโดยรถไฟ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกฎหมาย มีการเพิ่มการโดยสารโดยระบบ “ราง” เข้าอยู่ในส่วนหนึ่งของ พรบ. ควบคุมเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 โดนครบประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 เน้นในพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยโดยเฉพาะ โดยคาดว่าในรอบ 1 ปี หลังจากการประกาศใช้ ความน่าจะเป็น คือ ในช่วงเวลา 1 ปี หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชาชนไทย ควรจะได้ทราบกฎหมายฉบับนี้ เพราะมีกฎหมายกำหนด(มาตรา 64 แห่งประมวลกฎหมายอาญา) ว่า คนไทยจะอ้างว่าไม่รู้กฎหมายไม่ได้ เพราะเป็นหน้าที่ของประชาชน และเมื่อเวลาผ่านไป 1 ปี ภายหลังจากการปรับตัวของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประชาชนทั่วไป องค์กรภาคเอกชนที่ได้รับข้อมูลข่าวสารสามารถปฏิบัติได้ตามที่กฎหมายกำหนด

จากข้อมูล พบว่า ผู้โดยสารเกือบครึ่ง (ร้อยละ 48.7) เป็นกลุ่มที่เดินทางบ่อย ร้อยละ 50.7 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ปะกอยอาชีพรับจ้าง พบว่า เหตุผลของการเลือกใช้บริการเพราะคิดว่าปลอดภัย รองลงมาคือ ราคาถูก (49.5) สะท้อนให้เห็นว่า ผู้ที่เลือกใช้บริการมีความเชื่อมั่นต่อการใช้บริการของการรถไฟ ฯ รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ประหยัด ราคาถูก อีกประเด็นที่สำคัญคือ ผ่านเป้าหมายที่ต้องการ เหตุให้คนส่วนที่ไม่ใช้บริการเพราะไม่อาจคาดการณ์เวลาได้อย่างแน่นอน(ไม่เป็นไปตามตารางเวลา) ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยจำเป็นต้องมีการพัฒนาด้านความตรงต่อเวลา จากกลุ่มตัวอย่างพบว่า เป็นผู้ที่มีการตีมีแอลกอฮอล์ โดยมีค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการตีมีแอลกอฮอล์เฉลี่ย 1620.2 บาทต่อเดือนและมีพฤติกรรมการตีมีสัปดาห์ละ 1-2 ครั้ง ทั้งนี้สอดคล้องกับรายงานของ สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักปลัดกระทรวงสาธารณสุข มีจำนวนการคาดประมาณ 17.7 ล้านคน หรือประมาณร้อยละ 32.3 โดยกลุ่มนี้ที่การตีมีอย่างสม่ำเสมอ 7.5 ล้านคน (ร้อยละ 42.4) และตีมีนานๆ ครั้งร้อยละ 57.6 หรือ 10.2 ล้านคน (15, 41)

ด้านการจำหน่ายและตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 44.0 ยังพบเห็นการจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์ที่บริเวณสถานีรถไฟ ร้อยละ 53.4 เห็นมีการจำหน่ายเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ ซึ่งสอดคล้องกับการสังเกตบนขบวนรถไฟ พบว่า มีการลักลอบจำหน่ายโดยผู้ขายและผู้ซื้อจะมีการต่อรองกันเป็นราย ๆ ไป ทั้งนี้ทั้งผู้จำหน่ายและผู้ตีมีจะเป็นผู้ค้าและลูกค้าที่คุ้นเคยและใช้บริการกันมาอย่างต่อเนื่องเวลาเดินทางโดยรถไฟ

ด้าน พฤติกรรมการตีมี พบว่า กลุ่มตัวอย่างเห็นมีผู้ตีมีเครื่องตีมีแอลกอฮอล์บริเวณสถานีและบนขบวนรถ

(41.7:33.7) บริเวณที่พบเห็นคือในส่วนข้อต่อระหว่างตู้รถไฟที่มักพบว่า นอกจากเป็นพื้นที่ที่นั่งตีเครื่องตี แอลกอฮอล์แล้วยังเป็นที่สูบบุหรี่ และเป็นจุดอันตรายที่เป็นที่ที่มีผู้โดยสารตกจากขบวนรถไฟมากที่สุด เป็นจุดที่มีการแลกเปลี่ยน ต่อรองราคาสินค้าที่ไม่ถูกกฎหมาย เป็นมุมที่มีคนเดินผ่านน้อยส่วนใหญ่มีเฉพาะผู้ที่สูบบุหรี่ ผู้ค้าเร่ และนักดื่ม พฤติกรรมดังกล่าวพบมาอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกับที่ นวลตา และคณะ ได้รายงานไว้ในการศึกษา พ.ศ. 2557 ที่กลุ่มผู้ตีมนั่งตีบริเวณข้อต่อระหว่างตู้รถไฟมากที่สุดและผู้โดยสารส่วนใหญ่ก็มีความเห็นว่า บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่อันตรายที่มีโอกาสเสี่ยงสูงมากต่อการพลัดตกจากขบวนรถไฟ(9)

ส่วนบริเวณชานชาลา/สถานีรถไฟ พบว่า มีการตีบริเวณส่วนของสถานีริมถนนสาธารณะ ซึ่งทำให้เกิดกรณีที่ต้องพิจารณาว่า พื้นที่นั้นจัดเป็นพื้นที่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานใด และใครที่มีอำนาจในการจัดการพื้นที่ กฎหมายครอบคลุมเพียงใด อำนาจในการใช้กฎหมายเป็นของใครทั้งนี้หากยังไม่มี ความชัดเจน การตีเครื่องตี แอลกอฮอล์บริเวณดังกล่าวก็จะเห็นได้อยู่เนื่อง ๆ ทั้งในพื้นที่สถานีหลักและสถานีย่อย

พฤติกรรมการตีที่พบ คือ ชื้อจากร้านค้า/สะดวกซื้อ ใกล้เคียงโดยร้านค้าเหล่านี้ตั้งอยู่ห่างจากสถานีรถไฟไม่ถึง 50 เมตร จากการสังเกตของทีวิจัยพบว่า ส่วนหนึ่งของผู้ตีเป็นชาวต่างชาติ คนไทยที่ตีมักจะพกพามาตีเอง ในลักษณะบรรจุในขวดน้ำตี ขวดเครื่องตีชุกกำลัง และเครื่องตีประเภทสำเร็จรูป ซึ่งพบทั้งที่บริเวณสถานีชานชาลา และบนขบวนรถไฟ ในกลุ่มชาวต่างชาติก็เช่นกัน ชาวต่างชาติยังคงเห็นการตีทั้งบริเวณสถานี ชานชาลา และบนขบวนรถไฟ จึงมีความสับสนว่า ตีได้หรือไม่ ป้ายที่ปิดไว้มีบางพื้นที่เท่านั้น ไม่มีการแจ้งหรือประกาศให้เข้าใจ แต่หากมีคนไทยหรือเจ้าหน้าที่มาเตือนก็จะหยุดตีทันที สำหรับบางรายที่เคยเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยก็ให้ความเห็นว่าเป็นสิ่งที่ดีและหากเป็นเรื่องของกฎหมายก็จะปฏิบัติตาม

ด้านความเห็นต่อการจำหน่ายเครื่องตีแอลกอฮอล์ พบว่า กลุ่มที่เดินทางบ่อย ๆ มีความเห็นว่าการมีกฎหมายฉบับนี้เป็นสิ่งที่ดี และควรที่จะทำให้เกิดความเข้มงวดกับผู้ไม่เคารพกฎหมาย การดักเตือนอาจจะไม่เพียงพอสำหรับมาตรการการแก้ปัญหา ผลจากการประกาศใช้กฎหมายฉบับนี้ มีผลต่อการลดลงของจำนวนเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ จำนวนการทะเลาะวิวาท การพลัดตกถล่น แต่เนื่องจากการเกิดเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่ไม่พึงประสงค์บางเหตุการณ์ เช่น ตกรถไฟเสียชีวิตไม่ได้มีการพิสูจน์สาเหตุที่แท้จริง(พยานยืนยัน หรือ การชันสูตร) จึงยังไม่สามารถตัดสินได้ว่า เหตุการณ์นั้นเชื่อมโยงกับการที่ยังมีการลักลอบตีและจำหน่ายเครื่องตีแอลกอฮอล์บริเวณสถานีและบนขบวนรถไฟหรือไม่อย่างไร แต่อย่างไรก็ตาม จำนวนเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ก็ลดลงอย่างชัดเจน

ในกลุ่มที่มีความเห็นว่า ควรให้มีการอนุญาตให้จำหน่ายได้ทั้งบริเวณสถานี และ บนขบวนรถไฟ ทั้งนี้เพื่อดึงดูดใจให้นักท่องเที่ยวมาใช้บริการ โดยให้มีการจำกัดการขายต่อบุคคล แต่ก็ไม่มีใครยืนยันว่าไม่ต้องการให้เหตุการณ์ไม่พึงประสงค์เกิดขึ้นและหากเกิดปัญหาแล้วใครคือผู้รับผิดชอบที่แท้จริง

ในกลุ่มที่เห็นด้วยว่า ไม่ควรให้มีการจำหน่ายเครื่องตีแอลกอฮอล์ และควรมีมาตรการขั้นเด็ดขาดโดยมองถึงพฤติกรรมการตีของผู้ตีว่า เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์มีผลเสียมากกว่าผลดี เพราะชีวิตคนทุกคนมีค่า ไม่มีใครรับรองได้ว่าหากกลับไปอนุญาตให้มีการตีและจำหน่ายอีกครั้งก็เท่ากับเป็นการ “ฉีกกฎหมาย” “คนไม่เคารพกฎหมาย” “กฎหมายไม่ศักดิ์สิทธิ์” และใครจะเป็นผู้รับผิดชอบกับเหตุการณ์เหล่านั้น ซึ่งที่ผ่านมาการรถไฟแห่งประเทศไทยในฐานะผู้ให้บริการโดยสารที่ต้องดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสารโดยตรงต้องรับผิดชอบต่อเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์เหล่านั้นตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมในการประกันชีวิตให้แก่ผู้โดยสารทุกราย ซึ่ง

หากการบังคับใช้กฎหมายจะช่วยลดโอกาสในการเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ก็น่าจะมีแนวโน้มที่ดีต่อไปในการติดตามประเมินการบังคับใช้กฎหมาย

ประเด็นความเข้าใจข้อกำหนด พบว่า ประชาชนยังขาดความเข้าใจถึงการกำหนดโทษของผู้ฝ่าฝืน ทั้งนี้ อาจเนื่องจากยังไม่มีกรณีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนที่ชัดเจน โดยผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายโดยตรงก็ยังขาดการให้ความสำคัญต่อการลงโทษ การสอบสวนตามที่กฎหมายกำหนด แนวทางการทำสำนวนคดีไม่ชัดเจนเป็นผลให้ผู้ทำหน้าที่จับกุมเพื่อส่งพนักงานสอบสวนไม่กระตือรือร้นที่จะดำเนินการ นอกจากนี้การประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำสถานีตำรวจกับเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟยังขาดประสิทธิภาพ รวมทั้งการทำงานร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจกับพนักงานการรถไฟ สิ่งเหล่านี้เป็นปมปัญหาที่ต้องได้รับการแก้ไข ทั้งนี้เพราะปมปัญหานี้ก่อให้เกิดความไม่มั่นใจในทางปฏิบัติ และในเมื่อเจ้าหน้าที่ไม่ได้เอาใจจริงเอาใจก็ทำให้ประชาชนไม่ให้ความสำคัญและมองว่าเป็นเรื่องเล็กน้อย และไม่เคารพกฎหมาย(26, 42) ซึ่งในความเป็นจริงก็มีการกำหนดบทลงโทษของผู้ฝ่าฝืนไว้แล้ว ทั้งนี้หากมีผู้ฝ่าฝืนก็สามารถใช้บทลงโทษเช่นเดียวกับการลงโทษในกลุ่มที่ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ใช้บริการและเดินทางโดยทางรถยนต์ได้เช่นกัน(43)

การขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ฝ่าฝืนมาตรา 27 30 และมาตรา 31 แห่งพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 มีฐานความผิดตามมาตรา 39 และมาตรา 42 ตามลำดับ โดยมีโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือน หรือปรับไม่เกิน 10,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (43) แต่ก็ยังไม่ปรากฏว่ามีการจับกุมหรือดำเนินการผู้กระทำความผิดดังกล่าวบนขบวนรถไฟหรือบริเวณสถานีรถไฟ ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟ พบว่า ทุกคนเกรงว่าเมื่อมีการจับกุมเกิดขึ้นจะเสียเจ้าหน้าที่เพื่อนำส่งผู้ต้องหาต่อพนักงานสอบสวนในพื้นที่ไป 1 คน เสียเวลา และพนักงานสอบสวน ณ สถานีตำรวจในพื้นที่มักจะดักเตือนปล่อยผู้ต้องหานั้นไป ความไม่ชัดเจนของการระบุขอบเขตอำนาจหน้าที่ทำให้ผู้ที่มีหน้าที่ปฏิบัติละเอียดการปฏิบัติไม่แน่ใจว่าเมื่อกระทำไปแล้วจะมีผลในทางบวกหรือทางลบต่อตนเอง แต่หากมีการละเว้นการกระทำการ เจ้าหน้าที่นั้นก็มีความผิดฐานละเลย มีความผิดตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 157(44) ทั้งเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและเจ้าหน้าที่ตำรวจที่รับผิดชอบ

ปัญหาการละเลยการปฏิบัติอีกประเด็นหนึ่งคือ ระบบสังคมของประเทศไทยยังอิงกับระบบอุปถัมภ์ระบบเครือญาติ(42, 45) แทรกซึมไปในทุกระบบการทำงานโดยเฉพาะในระบบราชการ ซึ่งการรถไฟก็ยังเป็นระบบเครือญาติ เพราะผู้ที่เข้ามามีส่วนได้ส่วนเสียในการจำหน่ายคือกลุ่มเครือญาติของพนักงานการรถไฟ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ค้าแร่ มีผลทำให้เกิดความด้อยประสิทธิภาพทางการบริหารจัดการระบบ(42)

ด้านประชาชน ยังพบว่า มีผู้มีความเห็นว่าควรให้มีการจำหน่ายและให้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งที่บริเวณสถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟ เนื่องจากเป็นสิทธิส่วนบุคคลของผู้ดื่ม เป็นการสนับสนุนให้คนมีรายได้จะได้ไม่ประกอบอาชีพทุจริต และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวและเดินทางเป็นการกระจายรายได้

ความรู้ของประชาชนมีประเด็นที่เกี่ยวกับกฎหมายพบว่าความรู้ที่เกี่ยวกับพื้นที่ห้ามดื่มสุราไม่ถูกต้อง ในหลายประเด็นที่เป็นประเด็นสำคัญ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า การประกาศกฎหมายฉบับนี้ยังไม่สามารถส่งต่อถึงประชาชนทั่วไป หรือผู้โดยสารที่ใช้บริการการรถไฟ ทั้งนี้จากการสังเกตรอบ ๆ พื้นที่สถานีรถไฟและบนขบวนรถไฟพบว่า ป้ายประกาศไม่ได้กระจายทั่วๆ บริเวณ ส่วนใหญ่เป็นสติ๊กเกอร์ที่มีขนาดประมาณ 6 X 8 นิ้วปิดอยู่บริเวณเสา มุมตึก มีบางสถานีเท่านั้นที่มีป้ายเตือนขนาดใหญ่ประกาศไว้ที่บริเวณสถานีรถไฟ ผลการวิจัยครั้งนี้ต่างจาก

การศึกษาของ ชูขณะ รุ่งปัจฉิม และ เซษฐ รัชดาพรรณาธิกุล (2553)(26) ที่พบว่าประชาชนมีความรู้เกี่ยวกับมาตรการการจำหน่ายแอลกอฮอล์ระดับมาก ซึ่งการประเมินครั้งนั้นกฎหมายฉบับประกาศลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 ที่เน้นเฉพาะในพื้นที่การรถไฟแห่งประเทศไทยและพื้นที่ระบบราง ยังไม่ได้มีการประกาศใช้ แต่โดยเนื้อหาของกฎหมายก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงบทลงโทษใดๆ เพิ่มขึ้นโดยลัดตามกฎหมาย พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งถือว่าเป็นฉบับหลัก สิ่งที่ต้องพิจารณาคือ รัฐโดยองค์กรที่เกี่ยวข้องจะต้องมีการขยายช่องทางในการแจ้งให้ประชาชนทราบและเข้าถึงความรู้ในเรื่องกฎหมายเพราะไม่ใช่ทุกคนที่จะเข้าใจกฎหมายแต่ละฉบับได้ถึงแม้จะเป็นหน้าที่ของประชาชนที่จะอ้างความไม่รู้ด้านกฎหมายไม่ได้ก็ตาม การทำให้ “ภาษากฎหมาย” เป็นภาษาที่ง่ายต่อการเข้าใจน่าจะช่วยให้ประชาชนปฏิบัติตามได้ดีขึ้น รวมทั้งการหาวิธีการให้ความรู้ด้านแก่ประชาชนให้เหมาะสมกับความแตกต่างของแต่ละกลุ่ม

ส่วนบนขบวนตู้รถไฟมีประกาศเตือนไม่ทุกตู้รถไฟ พื้นที่ในการปิดป้ายประกาศส่วนใหญ่คือ บริเวณประตูทางเข้าออกของตู้รถไฟที่มีป้ายโฆษณาอื่น ๆ ปะปนอยู่ด้วย นอกจากนี้พบว่า มีป้ายประกาศห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในตู้เสบียง แต่ไม่มีป้ายห้ามจำหน่าย อย่างไรก็ตามพบว่า ในตู้เสบียง ณ เวลาที่สังเกตการณ์ไม่พบว่ามี การจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ โดยผู้ประกอบการไม่จำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ตามประกาศและข้อตกลงตามสัญญาที่ทำไว้กับการรถไฟแห่งประเทศไทยที่ผู้ประกอบการต้องปฏิบัติตาม จากการสังเกตป้ายประกาศในตู้รถไฟไม่มีการประกาศเตือนของเจ้าหน้าที่บนขบวนรถในเรื่องการห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การดื่มที่ยังปรากฏอยู่มีทั้งการพกพามาในรูปแบบเดิม ๆ เช่น บรรจุในขวดน้ำ ขวดเครื่องดื่มบำรุงกำลัง ขวดน้ำชาสวนต่างชาติพกพามาในรูปขวดเหล้าและเบียร์กระป๋อง ดื่มในช่วงดึกที่ไม่มีพ้อค่าเร่งเดินจำหน่ายของ หลังจาก 22.00 น ซึ่งเป็นช่วงที่ไม่มีเจ้าหน้าที่เดินตรวจ หรือบางขบวนมีเจ้าหน้าที่เดินตรวจแต่น้อยมาก แต่ละช่วงห่างกัน 2-4 ชั่วโมง ทั้งนี้ป้ายประกาศเตือนอาจจะมีส่วนในการย้าเตือนสำนึกของนักดื่มได้บ้างไม่มากนักน้อย และยังคงเตือนให้ประชาชนที่ไม่ดื่มได้รักษาสิทธิ์ของตนเองด้วย

ด้านข้อมูลเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์ พบว่า มีสัดส่วนของการเกิดเหตุก่อนวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 ปี และหลังจากวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 - 5 กุมภาพันธ์ 2559 เป็นเวลา 1 ปีเท่ากัน พบว่ามีการเสียชีวิต 11 ต่อ 2 ราย อย่างไรก็ตามข้อมูลที่ได้จากการรายงานของการรถไฟแห่งประเทศไทยกับกองบังคับการตำรวจรถไฟไม่ตรงกัน

จากการสังเกตของทีมีวิจัยจำนวน 40 เที่ยว(ขบวน) โดยใช้บริการรถไฟชั้นสาม และเก็บข้อมูลในช่วงเทศกาลต่าง ๆ รวมทั้งเวลาปกติ พบว่า สายใต้ กรุงเทพฯ- หาดใหญ่พบว่า มีเหตุทะเลาะวิวาท 25/10 (ครึ่ง/เที่ยว) กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ 17/10(ครึ่ง/เที่ยว) กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี 11/10(ครึ่ง/เที่ยว) กรุงเทพฯ-หนองคาย 6/10(ครึ่ง/เที่ยว)

ด้านอุบัติเหตุ พบว่า กรุงเทพฯ- หาดใหญ่ 4/10 ครั้ง(ครึ่ง/เที่ยว) กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ 4/10(ครึ่ง/เที่ยว) กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี 3/10(ครึ่ง/เที่ยว) กรุงเทพฯ-หนองคาย 0/10(ครึ่ง/เที่ยว)

จากการเกิดเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์โดยทีมีวิจัยได้เฝ้าสังเกตทั้ง 4 เส้นทางเป้าหมาย พบว่า ยังมีเหตุการณ์ไม่พึงประสงค์เกิดขึ้น แต่ไม่อาจจะระบุแน่ชัดว่า มีสาเหตุมาจากการดื่มสุรา เพียงแต่พบว่า มีการโต้แย้งในประเด็นความเห็นที่ไม่ตรงกันเกิดขึ้น การสังเกตจากกิริยาท่าทางน้ำเสียงของกลุ่มนี้อาจเป็นเพียงส่วนหนึ่งในการประเมินความน่าจะเป็นว่ามีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือไม่ ทั้งนี้หากกรณีสงสัยว่ามีการดื่มบนขบวนรถไฟน่าจะให้มีเครื่องมือประจำรถที่สามารถใช้เป็นหลักฐานในการเอาผิดลงโทษแก่ผู้กระทำผิดได้

ด้านผู้มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย เจ้าหน้าที่ของรัฐคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่การรถไฟแห่งประเทศไทยที่เน้นในกลุ่มที่ปฏิบัติงานบริเวณสถานีและบนขบวนรถไฟ ส่วนพนักงานตู้เสบียงเป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายเอกชนที่ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟ ที่จะต้องทราบบทบาทหน้าที่ของตนเอง

ใน พรบ. การรถไฟ พ.ศ. 2469 ก็มีการเน้นในเรื่องการตีมีเครื่องมือแอลกอฮอล์แต่เน้นที่พนักงานผู้ปฏิบัติงาน ขณะเดียวกันก็กำหนดบทบาทหน้าที่ของพนักงานในการดูแลความปลอดภัยแก่ผู้โดยสาร การจัดการค่าระวางรถ ส่วนเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟที่ประจำขบวนรถ มีหน้าที่ในการป้องปรามเหตุการณ์ต่าง ๆ และรักษาความปลอดภัยให้แก่ผู้โดยสาร แต่ไม่มีอำนาจในการสอบสวน ปรับ หรือดำเนินคดีใด ๆ ซึ่งทั้งพนักงานรถไฟและเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟก็ยังไม่ได้อำนาจในการบังคับใช้กฎหมายเพิ่มขึ้น ขณะที่กฎหมายมีผลบังคับใช้และให้มีการจับ ปรับ ได้ โดยนำเอาบทลงโทษมาจาก “กฎหมายแม่” คือ พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 แต่สิ่งที่ขาดคือ ความเชื่อมโยงของบทบาทอำนาจของพนักงานการรถไฟและเจ้าหน้าที่ตำรวจ เนื่องจาก ทั้งการรถไฟแห่งประเทศไทย และ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มิได้มีการชี้แจงอย่างเป็นทางการสู่ผู้ปฏิบัติ การทำความเข้าใจถึงบทบาทหน้าที่ของผู้ที่อยู่ในระดับปฏิบัติการยังมีความสำคัญโดยเฉพาะองค์กรขนาดใหญ่ จากการวิจัยนี้พบว่า เจ้าหน้าที่ทุกรายทราบว่า มีกฎหมายฉบับที่เป็นฉบับเฉพาะของการรถไฟและยานพาหนะทุกชนิดที่อยู่บน “ราง” คำถามต่อไปคือ “ใครที่จะมีอำนาจหน้าที่ “ จับ ปรับ “ และขั้นตอนการดำเนินงานจะเป็นอย่างไร ซึ่งเป็นสิ่งที่หน่วยงานที่มีหน้าที่โดยตรงคือ การรถไฟแห่งประเทศไทยและสำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องดำเนินการต่อไป เพื่อผู้ที่อยู่ในระดับปฏิบัติงานจะได้ดำเนินการได้อย่างถูกต้องภายใต้กรอบของกฎหมาย เพราะมิฉะนั้นจะไม่มีกฎหมายใด ๆ เป็นเพียง “กระดาษ” ที่ไม่มีค่าใด ๆ เพราะไม่สามารถนำไปปฏิบัติได้ ในการประเมินการบังคับใช้กฎหมายในต่างประเทศ พบว่า ในกรณีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ หากมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพจะสามารถลดปัญหาได้ทั้งปัญหาจากการตีมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ ความรุนแรงและอาชญากรรม(46)

ด้านนโยบาย พบว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 2 หน่วยงานหลัก คือ การรถไฟแห่งประเทศไทยและกองบังคับการตำรวจรถไฟ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทั้งนี้หลังจากที่มีการประกาศใช้กฎหมายฉบับดังกล่าว (พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และ ประกาศลงฉบับวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558) การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีประกาศให้เจ้าหน้าที่กวดขันในเรื่องการจำหน่ายและการตีมีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟและสถานี ขณะเดียวกัน ก็ให้ผู้ประกอบการห้องอาหาร ร้านค้า และตู้เสบียง ในการจดจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ แต่กระนั้นก็ยังมีการลักลอบจำหน่ายอยู่เนื่อง ๆ โดยเฉพาะบนขบวนรถไฟ ทั้งนี้หากให้มีการลักลอบจำหน่ายอย่างต่อเนื่องก็เป็นผลมาจากการบังคับใช้อำนาจทางกฎหมายที่ขาดประสิทธิภาพ(47)มีผลต่อความคาดหวังของผู้โดยสารในด้านความปลอดภัย(47)

ด้านอำนาจในการบังคับใช้กฎหมาย เมื่อพิจารณาตาม ที่กำหนดไว้ใน พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 (30) พบว่าในมาตรา 18 และ 19 กล่าวถึงคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของกรุงเทพมหานครและ จังหวัดอื่น พบว่า ไม่มีคณะกรรมการที่มาจาก กระทรวงคมนาคม ส่วนสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีคณะกรรมการที่มาจากกองบัญชาการตำรวจนครบาล และ ผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัด จะเห็นได้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงไม่ได้มีส่วนในการรับทราบบทบาทของตนเอง ซึ่งเป็นประเด็นปัญหาที่พบจากการศึกษาวิจัยนี้เช่นกัน ความไม่ชัดเจนในบทบาทหน้าที่และอำนาจทำให้ผู้ปฏิบัติไม่กล้าที่จะดำเนินการจึงเป็นการเพิกเฉยต่อปัญหาที่พบ นอกจากนี้ความไม่ชัดเจนว่า พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ฉบับนี้ รวมอยู่ในประมวล

กฎหมายอาญาหรือแพ่งพาณิชย์หรือไม่ แต่เป็นกฎหมายมหาชนที่เป็น พรบ. ที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพอนามัยเกี่ยวข้องกับประมวลกฎหมายอาญาและกฎหมายแพ่ง แต่ขาดความชัดเจนในการกำหนดบทบาทอำนาจของผู้บังคับใช้ จึงไม่มั่นใจในการปฏิบัติตามกฎหมาย ปัญหาจากนี้คือ เจ้าหน้าที่อาจจะรู้กฎหมายที่อาจจะไม่แตกต่างจากความรู้ด้านกฎหมายที่ประชาชนทั่วไปมีอยู่ก็ได้ ทั้งพนักงานการรถไฟแห่งประเทศไทยและเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟก็มีข้อกำหนดในการปฏิบัติหน้าที่ของตน ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟมีหน้าที่รักษากฎหมายซึ่งมีจำนวนมากที่ต้องทราบและปฏิบัติภายใต้กฎหมายนั้นๆ การเรียนรู้กฎหมายที่มีเพิ่มมากขึ้นอาจจะทำให้เกิดความบกพร่องในหน้าที่และกลายเป็นการละเลยการปฏิบัติในที่สุด ประกอบกับผู้บังคับบัญชาขาดการติดตามการทำงาน ขาดการทบทวนและเพิ่มพูนความรู้ให้ผู้ปฏิบัติเป็นระยะ ๆ ซึ่งความไม่เข้าใจในกฎหมายและไม่สามารถเชื่อมโยงบทบาทหน้าที่ของตนเองได้ การให้ความรู้แก่เจ้าหน้าที่จึงเป็นสิ่งจำเป็น การมีอำนาจหน้าที่ที่จำกัด ไม่คล่องตัวในการปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจก็เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดการละเลยในการปฏิบัติหน้าที่

อย่างไรก็ตาม ไม่ปรากฏว่าหน่วยงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย และ กองบัญชาการตำรวจรถไฟ ได้มีนโยบายใดๆ ที่แสดงให้เห็นถึงการเตรียมความพร้อมให้แก่เจ้าหน้าที่ที่จะต้องรับผิดชอบในเรื่องนี้ สิ่งที่ทำให้เจ้าหน้าที่ทราบคือ ป้ายประกาศที่ สสส. นำมาปิดประกาศ ทั้งนี้ผู้บริหารการรถไฟได้ออกหนังสือเวียนเพื่อทราบ และถือว่า “ทุกคนต้องรู้กฎหมาย” แต่ไม่ได้ให้แนวทางในการปฏิบัติ ประเด็นนี้เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ผู้ที่อยู่ในระดับปฏิบัติการหลักเลียงที่จะปฏิบัติตามบัญญัติของกฎหมาย

สรุป

ภายหลังจากที่มีการประกาศการกำหนดพื้นที่ห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์เพิ่มเติมพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟ และพื้นที่ที่เป็น “ราง” ซึ่งหมายถึง พื้นที่ต่าง ๆ บริเวณสถานีรถ สถานีรถไฟ รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน และยานพาหนะที่ใช้ระบบขนส่งโดยสาร ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ลงวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 การติดตามประเมินนี้เป็นการติดตามประเมินการบังคับใช้กฎหมายที่มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงคือ การรถไฟแห่งประเทศไทย สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมสรรพสามิต เทศบาล/องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น สำนักงานสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ และ กรมควบคุมโรคกระทรวงสาธารณสุข กระทรวงยุติธรรม

การติดตามประเมินผลการบังคับใช้กฎหมายนี้ เว้นระยะที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจจะต้องมีการปรับเปลี่ยนและวางแผนงานเพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพ การเตรียมบุคลากรการติดตามประเมินภายในหน่วยงาน

ประชาชนที่ใช้บริการส่วนใหญ่เดินทางประจำ ใช้บริการการรถไฟอย่างต่อเนื่อง มีความเห็นว่าการไม่ควรอนุญาตให้มีการจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งบนขบวนรถไฟและบริเวณสถานีเป็นสิ่งที่ดี แต่ยังคงพบว่าการลักลอบจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั้งบนขบวนรถไฟและบริเวณสถานี ด้านความรู้ พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ยังมีความรู้ในเรื่องการกำหนดโทษไม่ถูกต้อง รวมทั้งสายด่วนที่เมื่อพบเห็นผู้กระทำความผิดแล้วสามารถแจ้งได้

ด้านเจ้าหน้าที่และผู้ที่เกี่ยวข้อง พบว่า ยังให้ความสำคัญกับการเตรียมบุคลากรน้อยมาก ทั้งนี้เพราะเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการไม่เคยได้รับการเตรียมความพร้อมทั้งด้านความรู้และการกำหนดขอบเขตอำนาจจึงทำให้ไม่กล้าที่จะปฏิบัติและเหมือนเป็นการละเลยการปฏิบัติหน้าที่

ด้านชาวต่างชาติ พบว่า ยอมรับกฎหมายฉบับนี้ และยินดีปฏิบัติตาม และเสนอให้มีการแจ้งหรือแนะนำแก่ชาวต่างชาติที่มาใช้บริการที่สถานีรถไฟ ควรมีประกาศเป็นภาษาต่างประเทศ/ภาษาอังกฤษให้ทราบทั้งบนขบวนรถและขณะรอขึ้นขบวนรถ

ด้านข้อมูล พบว่า ยังมีความคลาดเคลื่อนในการรายงานข้อมูลระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย และกองบังคับการตำรวจรถไฟ ซึ่งทำให้เกิดความไม่แน่ใจในข้อมูลนั้น ๆ เพราะจะมีผลต่อการนำไปอ้างอิงเพื่อการแก้ไขปัญหา การวางแผนนโยบายอัตรากำลัง และการพัฒนาบริการ

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. พัฒนาระบบการทำงานร่วมกันระหว่าง การรถไฟแห่งประเทศไทย ในการจัดการหน้าที่บนขบวนรถไฟ โดยมีการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็น “เจ้าภาพ” ในฐานะเจ้าของพื้นที่ ร่วมกับกระทรวงสาธารณสุข กรมสรรพสามิต และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ทั้ง 4 หน่วยงานก็เปรียบเสมือน “เก้าอี้สี่ขา” ที่ต่างคนต่างทำงานมุ่งเฉพาะเรื่องของตนเอง แต่ขาดการเชื่อมโยงการทำงาน ในการวางมาตรการกวดขันในเรื่องการจำหน่ายและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์อย่างเป็นรูปธรรม หากเป็นเช่นนี้เก้าอี้ตัวนี้จึงไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้
2. การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องมีการทบทวนการกำหนดพื้นที่ในการห้ามจำหน่ายและห้ามดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ชัดเจน เช่น ขอบเขตของสถานีรถไฟ ส่วนต่อระหว่างทางเดินสาธารณะกับอาคารสถานีรถไฟ ขอบเขตสถานที่ทำงานที่ไม่ให้ดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เป็นต้น
3. ทบทวนขอบเขตอำนาจของเจ้าหน้าที่ตำรวจรถไฟโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพิ่มอำนาจในการจับ ปรับ บนขบวนรถไฟและสถานีตำรวจรถไฟในทุกพื้นที่ โดยมีอำนาจสอบสวนบนขบวนรถไฟเช่นเดียวกับเจ้าหน้าที่ตำรวจสัญญาบัตรประจำสถานีตำรวจทั่วไป
4. มีการประกาศให้ประชาชนทราบถึงการกำหนดโทษและขอบเขตอำนาจของผู้ลักลอบจำหน่ายและดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ ผ่านทางประกาศของสถานีขณะรอรับบริการที่สถานีรถไฟทุกแห่ง
5. สถานีตำรวจเคลื่อนที่ไปกับขบวนรถ โดยถือว่าทุกขบวนรถมีสถานีตำรวจย่อยประจำอยู่ มีอำนาจในการปรับและจับกุม
6. สปอร์ทรายการที่สถานีรถไฟ ทั้งนี้เพราะปัจจุบันเกือบทุกสถานีจะมีจอโทรทัศน์ซึ่งควรจะมีการแทรกรายการ/ความรู้ที่เกี่ยวกับการใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย ข้อห้ามและข้อปฏิบัติในการใช้บริการ เน้นย้ำในเรื่องกฎกติกา และโทษที่กำหนดหากมีการกระทำผิดเกิดขึ้น
7. เผยแพร่ทางสื่อ โดยขอความร่วมมือจากสื่อต่าง ๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต ในการกระจายความรู้เกี่ยวกับข้อกำหนดในเรื่องการดื่มและจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลาและบนขบวนรถไฟในทุกภาษาหลัก : อังกฤษ จีน เยอรมัน ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น เป็นต้น
8. เผยแพร่การปฏิบัติตนเมื่อมาใช้บริการการรถไฟแห่งประเทศไทย ปานองค์การส่งเสริมการท่องเที่ยวทั้ง บริษัทนำเที่ยวต่าง ๆ จัดทำเป็นเอกสารหรือสปอร์ทโฆษณามาเตรียมตัวเพื่อมาเที่ยวในประเทศไทย
9. พัฒนาระบบการรายงานเหตุการณ์ต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพเพื่อนำไปเป็นข้อมูลในการพัฒนาการให้บริการ
10. จัดให้มีกล้องวงจรปิดทุกตู้โดยสารเพื่อเป็นการป้องปรามการกระทำผิดของทั้งเจ้าหน้าที่รัฐและประชาชนผู้ให้บริการบนขบวนรถ

11. การเผยแพร่กฎหมายให้ประชาชนทราบอย่างทั่วถึงยังมีปัญหาในทางปฏิบัติ ทั้งนี้เพราะในการประกาศใช้กฎหมายของรัฐต้องพิมพ์ประกาศลงในหนังสือราชกิจจานุเบกษา ซึ่งเป็นหนังสือของทางราชการและเผยแพร่ไปยังส่วนราชการต่างๆ และให้ประชาชนได้อ่านและรับทราบเพื่อจะได้ปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง แต่ในทางปฏิบัติหนังสือราชกิจจานุเบกษาที่ทางการพิมพ์ประกาศทั่วไป ประชาชนไม่ได้รับทราบถึงแม้ว่าประชาชนจะอ้างว่าตนไม่รู้กฎหมายไม่ได้ แต่ในการอ่านหรือตีความกฎหมายก็อาจจะยากสำหรับประชาชนทั่วไป ดังนั้นเมื่อมีการประกาศและบังคับใช้กฎหมายใด ๆ องค์กรที่เกี่ยวข้องหรือเป็นผู้รับผิดชอบโดยตรงอาจจะต้องหาวิธีในการสื่อสารให้ประชาชนทั่วไปทุกระดับความรู้เข้าใจในกฎหมายหรือข้อบังคับนั้นๆ

12. จัดให้มีเครื่องมือในการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ทุกขบวนรถ และสถานีรถไฟหลัก ทั้งนี้ต้องเป็นความร่วมมือระหว่าง กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อใช้ในการประเมินผู้โดยสารที่ต้องสงสัย และเพื่อความโปร่งใสของการดำเนินคดีตามความผิดในการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในที่ห้ามดื่ม

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. ควรกำหนดการประเมินการบังคับใช้กฎหมาย พรบ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551 และ ประกาศฉบับที่ปรับปรุงเพิ่มเติมวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2558 1 ครั้งต่อปี ติดต่อกันอย่างน้อย 5 ปี
2. ศึกษาเปรียบเทียบอุบัติเหตุการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ขบวนรถกับการจัดการปัญหาของประเทศในแถบยุโรป อเมริกา และเอเชียด้วยกัน

เอกสารอ้างอิง

- 1.การรถไฟแห่งประเทศไทย. สถานีกรุงเทพฯ. กทม: การรถไฟแห่งประเทศไทย; 2013 [cited 2015 1 Dec]; Available from: <http://www.railway.co.th/home/viewcontent.aspx?id=Know001&lang=TH>.
- 2.การรถไฟแห่งประเทศไทย. รถไฟฟ้าเพื่อประชาชน. กทม: การรถไฟแห่งประเทศไทย; 2013 [cited 2015 1 Dec]; Available from: http://www.railway.co.th/resultproject/project_6m_freetrain.htm.
- 3.นวลตา อากาศพะกุล, อุไรวรรณ พัฒนสัตยวงศ์, ศิริรัตน์ โกศลวัฒน์, เยาวณี จรุงยศศักดิ์, วรรณมา สุวรรณชาติรี. พฤติกรรมการบริโภคและความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟฟรีกับรถฟรีที่ต้องจ่ายค่าเดินทางปกติ ในเส้นทางรถไฟสายใต้ สายเหนือและสายตะวันออกเฉียงเหนือ ประเทศไทย. In: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, editor. สงขลา: มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์; 2557.
- 4.ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีเรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางพ.ศ. ๒๕๕๕. In: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, editor. กทม: สำนักนายกรัฐมนตรี; 2555.
- 5.ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนทางรถไฟ 2558. In: ราชกิจจานุเบกษา, editor. กทม: สำนักนายกรัฐมนตรี; 2558.
- 6.คณะกรรมการกฤษฎีกา. ประมวลกฎหมายอาญา. In: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, editor. กทม: สพนัง; 2558.
- 7.กรมตำรวจ. คำสั่งกรมตำรวจที่ ๑๓๘๘/๒๕๒๕ เรื่อง การกำหนดโครงสร้างจริยธรรมและวิธีการเสริมสร้างจริยธรรมตำรวจ. In: กรมตำรวจ, editor. กรุงเทพฯ: กรมตำรวจ; 2525.
- 8.ASTVผู้จัดการออนไลน์. ศาลอุทธรณ์พิพากษาประหารชีวิต “ไอ้เกม” ฆ่าข่มขืน “น้องแก้ม” บนขบวนรถไฟ. ASTVผู้จัดการออนไลน์. 14 กันยายน 2558.
- 9.นวลตา อากาศพะกุล, ศิริรัตน์ โกศลวัฒน์, เยาวณี จรุงยศศักดิ์, อรพิน ปรีสุทธิชัย, วรรณมา สุวรรณชาติรี. การจำหน่ายและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของผู้โดยสารบนขบวนรถไฟและบริเวณชานชาลา. สงขลา: ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา, 2557.
- 10.นวลตา อากาศพะกุล. การจำหน่ายและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของผู้โดยสาร บนขบวนรถไฟและบริเวณชานชาลา. พุทธชินราชเวชสาร. 2557;31(3):412-25.
- 11.MGR Online. ร.ฟ.ท.เอาจริง! จับปรับดื่มสุรา-สูบบุหรี่บน “รถไฟ” สร้างความรำคาญช่วงปีใหม่. MGR Online. 26 ธันวาคม 2559 17:42 น.
- 12.สำนักงานสถิติแห่งชาติ. คนไทยดื่มเหล้าและสูบบุหรี่เพิ่มขึ้น. 2558 [cited 2558 10 พฤศจิกายน]; Available from: http://thainews.prd.go.th/website_th/news/news_detail/WNICT5802090020001.
- 13.สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์. รายงานประจำปี 2555 In: กรมควบคุมโรค ส, editor. กทม: กรมควบคุมโรค; 2555.
- 14.สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. สารสุขภาพ. In: สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, editor. กทม: สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข; 2558.
- 15.ทักษพล ธรรมรังสี. สถานการณ์เครื่องดื่มแอลกอฮอล์ 2556. ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา, 2556.

16. นวลตา อากาศพะกุล, ศิริรัตน์ โกลลวิวัฒน์, เยาวณี จรุงศักดิ์. Liquor Shops' Liquor Selling Behavior in the Vicinity of a Government University. *Buddhachinaraj Med J* 2014;31(1):35-45.
17. นวลตา อากาศพะกุล ศี, เยาวณี จรุงศักดิ์, อรพิน ประสุทธิชัย. พฤติกรรมการดื่มและความเชื่อต่อประสิทธิภาพของยาแดงเหล้าในกลุ่มผู้ดื่ม ผู้ขายแดงเหล้า และประชาชนในชุมชนเมืองอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา. *วารสารสาธารณสุขศาสตร์*. 2554;41(2):122-34.
18. ราชกิจจานุเบกษา. กำหนดห้ามดื่มบนทาง. In: สำนักนายกรัฐมนตรี, editor. กรุงเทพฯ: สำนักนายกรัฐมนตรี; 2555. p. 6.
19. คณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติให้ใช้ประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. 2551. In: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, editor. กทม: สำนักนายกรัฐมนตรี; 2558.
20. การรถไฟแห่งประเทศไทย. ประกาศการรถไฟแห่งประเทศไทย เรื่อง ห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟหรือในขบวนรถที่อยู่บนทางรถไฟ. In: การรถไฟแห่งประเทศไทย, editor. กทม: การรถไฟแห่งประเทศไทย; 2557.
21. การรถไฟแห่งประเทศไทย. ประวัติการรถไฟแห่งประเทศไทย. กทม: การรถไฟแห่งประเทศไทย; 2013 [cited 2015 12 Dec]; Available from: <http://www.railway.co.th/home/viewcontent.aspx?id=railway-history&lang=TH>.
22. นวลตา อากาศพะกุล. การจำหน่ายและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ของผู้โดยสาร บนขบวนรถไฟและบริเวณชานชาลา. *พุทธชินราชเวชสาร*. 2557;31(3):412-25.
23. กรมสรรพสามิต. หมวดเบ็ดเตล็ด. กทม: กรมสรรพสามิต; 2493 [cited 2556 5/06]; Available from: http://w9.excise.go.th/law/webpage/Excise_law_04_01_007.html.
24. กรมสรรพสามิต. การขอใบอนุญาตสำหรับร้านค้า หรือร้านโชห่วย 2553; Available from: <http://www.itcomtech.net/th/tasneem-shop.html>.
25. วิกีพีเดีย สารานุกรมเสรี. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยพีเดีย. กรุงเทพฯ: วิกีพีเดีย; 2557 [cited 2558 15 Nov]; Available from: <https://th.wikipedia.org/>.
26. ชุณณะ รุ่งปัจฉิม, เชษฐ รัชดาพรธนาธิกุล. การประเมินผลการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.2551 ในเขตจังหวัดกรุงเทพมหานคร. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยปทุมธานี* 2553 ; 2(3):7-21.
27. กรมควบคุมโรค. ระเบียบกรมควบคุมโรคว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัล และค่าชั่งจ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551. In: ราชกิจจานุเบกษา, editor. กรุงเทพฯ: กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2555. p. 4-9.
28. กรมควบคุมโรค. ประกาศกรมควบคุมโรค เรื่อง หลักเกณฑ์การแบ่งเงินรางวัลหรือวิธีปฏิบัติในการจ่ายเงินและแบบการขอรับเงินสินบนรางวัลตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2555. In: ราชกิจจานุเบกษา, editor. กรุงเทพฯ: กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข; 2555. p. 67.
29. สำนักนายกรัฐมนตรี. ประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี เรื่อง กำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขาย หรือบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในส่วนสาธารณะของรัฐวิสาหกิจ หรือ หน่วยงานของรัฐ. In: สำนักนายกรัฐมนตรี, editor.

- กรุงเทพฯ: สำนักนายกรัฐมนตรี; 2556.
- 30.สำนักงานคณะกรรมการควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ.๒๕๕๑. 5 ed. กรุงเทพฯ: บางกอกบล็อก; 2555.
- 31.ราชกิจจานุเบกษา. ระเบียบกรมควบคุมโรคว่าด้วย หลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขการจ่ายเงินสินบนรางวัล และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑ พ.ศ. ๒๕๕๕. In: กรมควบคุมโรค, editor. กทม: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา; 2555.
- 32.ราชกิจจานุเบกษา. ประกาศกรมควบคุมโรคเรื่อง หลักเกณฑ์การแบ่งเงินรางวัลหรือวิธีปฏิบัติในการจ่ายเงิน และแบบการขอรับเงินสินบนรางวัลตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑ พ.ศ. ๒๕๕๕. In: กรมควบคุมโรค, editor. กทม: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา; 2555.
- 33.พงษ์เดช สารการ. การประเมินผลพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในพื้นที่จังหวัดอุบลราชธานี. In: ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา, editor. กทม: ศูนย์วิจัยปัญหาสุรา 2552.
- 34.เพ็ญประภา ศิริโรจน์ การประเมินผลการบังคับใช้กฎหมายตามพระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑ ในเขตภาคเหนือ. In: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ค, editor. เชียงใหม่: คณะแพทยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่; 2552.
- 35.Homel R. Drink-driving law enforcement and the legal blood alcohol limit in New South Wales. *Accident Analysis & Prevention*. 1994;26(2):147-55.
- 36.Pelletier A. Deaths among railroad trespassers: the role of alcohol in fatal injuries. *JAMA*. 1997;277(13):1064-6.
- 37.Carmona S, Grönlund A. Measures vs actions: the balanced scorecard in Swedish Law Enforcement. *International Journal of Operations & Production Management*. 2003;23(12):1475-96.
- 38.Control CfD, Prevention. Enhanced enforcement of laws to prevent alcohol sales to underage persons--New Hampshire, 1999-2004. *MMWR Morbidity and mortality weekly report*. 2004;53(21):452.
- 39.Elder RW, Shults RA, Sleet DA, Nichols JL, Thompson RS, Rajab W, et al. Effectiveness of mass media campaigns for reducing drinking and driving and alcohol-involved crashes: a systematic review. *American Journal of Preventive Medicine*. 2004;27(1):57-65.
- 40.สำนักข่าวอิสรา. บังคับใช้แล้ว! ประกาศสำนักนายคาคุมชายเหล่า 6 ฉบับ. di6'gmrO: 2558; 2558 [cited 2559 2 April]; Available from: http://isranews.org/isranews-news/item/36622-ratchakittha_580219.html.
- 41.สำนักงานสถิติแห่งชาติ. สรุปส าหรับผู้บริหารการสำรวจ พฤติกรรมการสูบบุหรี่และการดื่มสุราของประชากร พ.ศ. 2557. In: สำนักงานสถิติแห่งชาติ, editor. กทม: สำนักงานสถิติแห่งชาติ; 2557.
- 42.อมร จันทรสมบูรณ์. ปัญหาการใช้กฎหมายในประเทศไทย. กทม: สถาบันพระปกเกล้า; 2556 [cited 2560 1 กุมภาพันธ์]; Available from: <http://kpi.ac.th>.

- 43.คณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. 2551. In: สำนักนายกรัฐมนตรี้, editor. กทม: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา; 2551.
- 44.คณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติให้ใช้ประมวลกฎหมายอาญา พ.ศ. 2499. In: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, editor. กทม: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, 2551.
- 45.สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือนใน ลักษณะทางสังคมและวัฒนธรรมไท. นนทบุรี: สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน; 2558 [cited 2560 กุมภาพันธ์]; Available from: http://www.asean thai.net/ ewt_ news.php?nid =2461& filename=index.
- 46.Deer TS. State alcohol policies, teen drinking and traffic fatalities. *Journal of public Economics*. 1999;72(2):289-315.
- 47.Cartledge J, editor. RAILWAY SAFETY: WHAT DOES SOCIETY EXPECT? International Safety Conference, Dublin 2006; 2006.

ภาคผนวก

แบบสอบถามชาวไทย

แบบสัมภาษณ์ผู้โดยสาร วันที่เก็บข้อมูล ผู้เก็บข้อมูล..... ผู้รับของข้าวสวย.....

ข้อคำถาม	สำหรับเจ้าหน้าที่
1. เพศ () 1.ชาย () 2. หญิง	A1 []
2.อายุ ปี	A2 [] []
3. ระดับการศึกษา () 1.ไม่ได้เรียนหนังสือในระบบ () 2.ประถมศึกษา () 3.มัธยมศึกษาตอนต้น () 4.มัธยมศึกษาตอนปลาย () 5.ปริญญาตรี () 6. อื่น ๆ.....	A3 []
4.สถานภาพสมรส () 1, โสด () 2.แต่งงาน () 3.หม้าย () 4.หย่า/แยก	A4 []
5. อาชีพ () 1.รับจ้าง () 2. เกษตรกรรม () 3. ลูกจ้างบริษัท () 4. ราชการ () 5.ค้าขาย () 6.อาชีพส่วนตัว () 7. บำนาญ () 8.อื่น ๆ.....	A5 []
6.ภูมิลำเนาเดิม จังหวัด..... ภาค	A6 [] [] A61 []
7.เส้นทางการเดินทาง ปลายทาง สถานี.....จังหวัด..... ภาค.....	A7 [] [] A71 [] []
8.จำนวนคนที่เดินทางร่วมด้วย คน	A8 []
9.ประเภทรถที่เดินทาง ขบวนที่..... ประเภท () จ่ายเงินเอง () ฟรี	A9 [] A91 { }
10.เหตุผลที่เลือกใช้บริการรถไฟ ไม่ใช่ ใช่ () ราคาถูก () () () ฟรี () () () ผ่านเป้าหมายที่ต้องการ () () () ปลอดภัย () () () บริการดี () () () อื่น ๆ.....() ()	A101 [] A102 [] A103 [] A104 [] A105 [] A106 [] A107 []
11.ท่านใช้บริการรถไฟบ่อยหรือไม่ () 1.ไม่บ่อย ประมาณ ครั้งต่อเดือน () 2.บ่อย ประมาณ ต่อเดือน () 3.ครั้งแรก () 4. อื่นๆ ระบุ.....	A11 [] A11xx []
13.ปกติท่านได้อินชาว่าที่เกี่ยวข้องกับอาชญากรรมบนรถไฟบ้างหรือไม่ เช่น การทำร้ายกัน ลักขโมย ฯ () 1. ไม่เคย () 2.เคย ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ () 1.สายเหนือ () 2.ใต้ () 3.ตะวันออกเฉียงเหนือ () 4.ชานเมือง () 5.ตะวันออก	A13 [] A13x [] A13xx [] A13xxx []
14 ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการจำหน่ายสุรา บริเวณสถานีรถไฟ () 1.ไม่สนใจ เพราะ..... () 2.ไม่ควรอนุญาต เพราะ..... () 3.ควรอนุญาต เพราะ..... () 4.อื่น ๆ ระบุ.....	A14 []
15.ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรกับการจำหน่ายสุรา บนขบวนรถไฟ () 1.ไม่สนใจ เพราะ..... () 4.ไม่ควรอนุญาต เพราะ..... () 5.ควรอนุญาต เพราะ.....	A15 []
16.ปัจจุบัน ท่านเห็นคนดื่มสุราบนขบวนรถไฟ หรือไม่ () 1. ไม่เห็น () 2. เห็น ขบวน.....เมื่อ.....	A 16 [] A16x [] [] []

ข้อความ	สำหรับเจ้าหน้าที่
17.ปัจจุบัน ท่านเห็นคนตี๋มสุรา บริเวณชานชาลาสถานีรถไฟ หรือไม่ () 1. ไม่เห็น () 2. เห็น สถานี.....เมื่อ.....	A17 [] A17x [] [] []
18.ปัจจุบัน ท่านเห็นคนตี๋มสุราบนขบวนรถไฟ หรือไม่ () 1. ไม่เห็น () 2. เห็น ขบวน.....เมื่อ.....	A 18 [] A18x [] [] []
19.ปัจจุบัน ท่านเห็นคนตี๋มสุรา บริเวณชานชาลาสถานีรถไฟ หรือไม่ () 1. ไม่เห็น () 2. เห็น สถานี.....เมื่อ.....	A19 [] A19x [] [] []
20. ปกติท่านตี๋มสุราหรือไม่ () 1. ตี๋ม () 2. ไม่ตี๋ม (ข้ามไปข้อ 24)	A 20 []
21.กรณีตี๋ม ท่านตี๋มแบบไหน () ทุกวัน ประมาณ(บอกปริมาณ)..... สัปดาห์ละไม่เกิน 4 ครั้ง ครั้งละ เบียร์เหล้า..... () นานๆ ครั้ง หมายถึงน้อยกว่าเดือนละครั้ง อื่น ๆ ระบุ.....	A21 [] A21x [] []
22. ในแต่ละเดือนท่านจ่ายค่าเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์(รวมทุกประเภท) เป็นเงินประมาณ.....บาทต่อเดือน	A22 [] [] [] []
23. มีสมาชิกในครอบครัวของท่านตี๋มเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์ () ไม่มี () มี ระบุ.....	A23 []
24.กรณีที่ทราบ แหล่งข้อมูลที่ท่านได้รับการจำหน่ายสุรา(เครื่องตี๋มแอลกอฮอล์)บริเวณสถานีรถไฟ คือ () 1.วิทย์ () 2.โทรทัศน์ () 3.อินเตอร์เน็ต () 4. ป้ายประกาศ/สติ๊กเกอร์บริเวณสถานีรถไฟ () 5. อื่น ๆ ระบุ	A24 []
25.ท่านได้รับข้อมูลข่าวสารของรัฐที่ออกกฎหมายกำหนดพื้นที่ห้ามจำหน่ายเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟหรือไม่ () 1.เคยได้รับทราบ () 2. ไม่เคยได้รับทราบ (ข้ามไปข้อ 28)	A25 []
26.กรณีที่ทราบ แหล่งข้อมูลที่ท่านได้รับการจำหน่ายสุรา(เครื่องตี๋มแอลกอฮอล์)บนขบวนรถไฟ คือ () 1.วิทย์ () 2.โทรทัศน์ () 3.อินเตอร์เน็ต () 4. ป้ายประกาศ/สติ๊กเกอร์บริเวณสถานีรถไฟ () 5. อื่น ๆ ระบุ	A26 []
27. การตี๋ม สุรา/เบียร์ ฯ บนขบวนรถไฟผิดกฎหมายหรือไม่ () 1.ทราบว่าผิดกฎหมาย () 2.ทราบว่าจะไม่ผิดกฎหมาย () 3. ไม่ทราบ	A27 []
28. การจำหน่าย สุรา /เบียร์ ฯ บนขบวนรถไฟผิดกฎหมายหรือไม่ () 1.ทราบว่าผิดกฎหมาย () 2.ทราบว่าจะไม่ผิดกฎหมาย () 3. ไม่ทราบ	A 28 []
29. การตี๋ม สุรา/เบียร์ ฯ บริเวณชานชาลาสถานีรถไฟผิดกฎหมายหรือไม่ () 1.ทราบว่าผิดกฎหมาย () 2.ทราบว่าจะไม่ผิดกฎหมาย () 3. ไม่ทราบ	A29 []
30. การจำหน่าย สุรา/เบียร์ ฯ บริเวณชานชาลาสถานีรถไฟผิดกฎหมายหรือไม่ () 1.ทราบว่าผิดกฎหมาย () 2.ทราบว่าจะไม่ผิดกฎหมาย () 3. ไม่ทราบ	A30 []
31.หากมี ผู้ตี๋มสุรา/เบียร์ ในตู้โดยสารรถไฟ กฎหมายกำหนดโทษอย่างไร () 1. ปรับ เป็นเงิน..... บาท () 2.จำคุก นานเดือน () 3. ไม่มีโทษ () 4. ไม่ทราบ	A31 [] A31x [] [] []
32.หากมี ผู้จำหน่ายสุรา/เบียร์ ในตู้โดยสารรถไฟ กฎหมายกำหนดโทษอย่างไร () 1. ปรับ เป็นเงิน..... บาท () 2.จำคุก นานเดือน () 3. ไม่มีโทษ () 4. ไม่ทราบ	A32 [] A32x [] [] []
33.ท่านทราบหรือไม่ว่า ท่านสามารถแจ้งแก่เจ้าหน้าที่หรือสายด่วน หากพบเห็นผู้กระทำความผิดกรณีตี๋มสุรา/เบียร์ในบริเวณห้ามตี๋ม () ไม่ทราบ () 2. ทราบ หมายเลข.....	A33 [] A33x [] [] [] []
34.ท่านทราบหรือไม่ว่า ท่านสามารถแจ้งแก่เจ้าหน้าที่หรือสายด่วน หากพบเห็นผู้กระทำความผิดกรณีตี๋มสุรา/เบียร์ในบริเวณห้ามตี๋ม () ไม่ทราบ () 2. ทราบ หมายเลข.....	A34 [] A34x [] [] [] []
35.การใช้บริการวันนี้ท่านพบเห็น ป้ายประกาศ สติ๊กเกอร์ ห้ามตี๋มสุราในบริเวณสถานีรถไฟและชานชาลาหรือไม่ () 1.ไม่เห็น () 2. ไม่ได้สังเกต () 3.เห็น ระบุพื้นที่.....	A35 [] A35x [] [] []

ข้อความ	สำหรับเจ้าหน้าที่
36.การใช้บริการวันนี้ท่านพบเห็นป้ายประกาศ สติกเกอร์ ห้ามดื่มสุราในตู้โดยสารรถไฟที่ท่านใช้บริการหรือไม่ () 1.ไม่เห็น () 2. ไม่ได้สังเกต () 3.เห็น ระบุพื้นที่.....	A36 [] A36x [] [] []
37.ท่านเคยได้ยินประกาศของทางสถานีในเรื่องห้ามจำหน่าย ดื่ม เครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลา หรือ บน ขบวนรถไฟหรือไม่ () ไม่เคย () เคย ที่สถานี.....	A37 [] A37x [] [] []
38.ท่านคิดว่าการเพิ่มภาษีสรรพสามิตเครื่องดื่มแอลกอฮอล์จะให้ปริมาณการดื่มของคนไทยลดลงไหม () 1. ไม่มีผล () 2. มีผล	A38 []
39.ท่านคิดว่า ยาดองเหล้าเป็นเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือยาสมุนไพร () 1. เป็นเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ () 2. เป็นยา เป็นเครื่องดื่มสมุนไพร () 3. ไม่ทราบ	A39 []
40. ควรอนุญาตให้จำหน่ายยาดองเหล้าได้หรือไม่ () 1. ไม่ควร () 2, ควร	A 40 []
41.ควรอนุญาตให้ดื่มยาดองเหล้าบนขบวนรถไฟ ชานชาลา และสถานีหรือไม่ () 1. ไม่ควร เพราะ..... () 2. ควร เพราะ.....	A41 []

แบบประเมินความรู้เกี่ยวกับการกำหนดพื้นที่ห้าม

คำถาม	ใช่	ไม่ใช่	ไม่ทราบ/ ไม่แน่ใจ	สำหรับ เจ้าหน้าที่
1.ประเทศไทยมีกฎหมายห้ามจำหน่ายเครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์บนรถไฟแล้วเมื่อ พ.ศ. 2557				AE1 []
2.การจำหน่ายสุราบริเวณชานชาลายังสามารถทำได้				AE2 []
3.การดื่มสุรabanขบวนรถไฟจะถูกปรับไม่เกิน 1000 บาท				AE3 []
4.ถึงแม้มีการห้ามขายสุรabanขบวนรถไฟแต่ขายยาอดองได้เพราะถือเป็นการขายยา				AE4 []
5.เจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถไฟสามารถจับกุมผู้จำหน่ายสุราได้เช่นเดียวกับตำรวจที่สถานีตำรวจ				AE5 []
6.เจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถไฟสามารถปรับผู้จำหน่ายสุราได้เช่นเดียวกับตำรวจที่สถานีตำรวจ				AE6 []
7.เจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถไฟสามารถจับกุมดื่มสุราได้เช่นเดียวกับตำรวจที่สถานีตำรวจ				AE7 []
8.เจ้าหน้าที่ตำรวจบนขบวนรถไฟสามารถปรับผู้ดื่มสุราได้เช่นเดียวกับตำรวจที่สถานีตำรวจ				AE8 []
9.นายสถานีรถไฟและเจ้าหน้าที่สถานีรถไฟไม่มีหน้าที่ตักเตือนหรือแจ้งความเอาผิดกับผู้โดยสารและผู้ให้บริการที่เมสุรabanบริเวณสถานีรถไฟและชานชาลา				AE9 []
10.บริเวณห้ามดื่มสุรามีหมายรวมทั้งบริเวณร้านค้าในสถานี ชานชาลา และหน้าสถานีที่เป็นพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย				AE10 []
11.บริเวณห้ามจำหน่ายสุราในสถานีรถไฟ คือพื้นที่เฉพาะชานชาลา เท่านั้น				AE11 []
12.ผู้โดยสารสามารถดัดแปลงสายไวน์คูเลอร์ได้ เพราะไม่ถือว่าเป็นเครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์				AE12 []
13.โทษของผู้ฝ่าฝืนดื่มสุรabanขบวนรถไฟเช่นเดียวกับผู้ดื่มสุรabanรถยนต์				AE13 []
14.การพกพาสุราขึ้นมาบนรถไฟโดยไม่เปิดดื่มถือว่ามีคามผิดเช่นเดียวกับการดื่มสุรabanขบวนรถไฟ				AE14 []
15.ผู้โดยสารที่ดื่มสุราจนเมามายสามารถใช้บริการรถไฟได้ตามปกติ				AE15 []
16. แต่ละจังหวัดมีสายด่วน คือ สายด่วนแจ้งเกี่ยวกับการนำจับผู้ดื่ม/จำหน่ายสุรา				AE16 []
17.ประชาชนทั่วไปแจ้งเบาะแสผู้กระทำความผิด พบ เครื่องดัดแปลงแอลกอฮอล์ มีสิทธิได้รับค่าสินบนนำจับเช่นเดียวกับเจ้าหน้าที่ของรัฐ				AE17 []
18.ผู้โดยสารรถไฟสามารถไปดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ที่ตู้เสบียงได้โดยไม่ผิดกฎหมาย				AE18 []
19.ยาอดองเหล้าที่บรรจขยาบนขบวนรถไฟบรรจขนาดเครื่องดื่มชูกำลัง ถือว่าไม่ผิดเพราะเป็นยาสมุนไพร				AE19 []
20.หมายเลขแจ้งจับกรณีฝ่าฝืนดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในบริเวณที่ห้าม โทร 1422				AE20 []

แบบสอบถามชาวต่างชาติ

Location..... interviewer..... Date.....

Item	code
1.Gender () 1. male () 2. Female	A1 []
2.Age..... year	A2 [] []
3.Education () 1. home school () 2.primary school () 3.secondary school () 4. High school () Bachelor degree () others.....	A3 []
4.Marital status () 1.single () 2. Marinate () 3. Widow () 4. Divorce	A4 []
5.Occupation () 1. Employee () 2.agricultural () 3. Private sector () 4. Government sector () 5.commercial () 5.owner business () 7.pension () 8. Others.....	A5 []
6.Hometown.....country.....	A6 [] A6x []
7.How long will you stay in Thailand..... (days)..... (month)	A7 [] [] [] []
8.Destination station province region.....	A8 [] [] [] [] A8X [] [] []
9.Number of your company in this trip?	A9 [] [] []
10.Type of train () local () rapid () express how much you pay for ticket?.....	A10 [] Ax10 [] [] [] []
11.Why you travel by train? No yes () cheap () () () free of charge () () () pass your destination () () () safe () () () good service () () () others..... () ()	A11a [] A11b [] A11c [] A11d [] A11e [] A11f [] A11g []
12.How frequent you go by train? () alwaysper month () sometimes..... per month () first time () others.....	A12 [] A12x [] [] []
13.Do you smoke? () Ever smoke and quit at age..... year..... () smoke () ever quit on year but now smoke again because..... () never smoke (go to question no) 5. Others.....	A13 [] A13x [] [] []
14.How many cigarette do you smoke per day?	A14 [] [] []
15..Have you ever heard about criminal activity in the past on the train in Thailand ? () no never () Yes : (you can check more than 1) in () north line () eastern line () East line () south line	A15 [] [] A15a [] A15 [] [] A15c [] A15d [] []
16. Should the train have smoking area ? () not agree because..... () agree because	A16 [] A16x []
17. Do you know about Alcohol Act in Thailand that alcohol drinking on the train and platform are prohibit? () no never because () yes because	A17 [] A17X [] [] []

Item	Code
18. Do the people who drinking alcohol on the train should be punish ? <input type="checkbox"/> not agree because..... <input type="checkbox"/> agree because	A18 [] A18X [] []
19. What do you think about vender who sale alcohol in the station and platform? <input type="checkbox"/> 1. I do not care because..... <input type="checkbox"/> 2. It should not be permit because..... <input type="checkbox"/> 3. It should be permit because..... <input type="checkbox"/> 4. Others.....	A19 [] A19x [] []
20. In your opinion , What do you think about vender who sale alcohol on the train? <input type="checkbox"/> 1. I do not care because..... <input type="checkbox"/> 2. It should not be permit because..... <input type="checkbox"/> 3. It should be permit because..... <input type="checkbox"/> 4. Others.....	A20 [] A20x [] []
21. Have you ever see alcohol selling on train? <input type="checkbox"/> 1.no never <input type="checkbox"/> 2.yes at.....	A21 [] A21x [] []
22. Have you ever see alcohol selling at the station and platform? <input type="checkbox"/> 1.no never <input type="checkbox"/> 2.yes at(place).....(time/date).....	A22 []A22x [] [] / [] [] / [] []
23. Have you ever see alcohol drinking on the train? <input type="checkbox"/> 1.no never <input type="checkbox"/> 2.yes at (place).....(time/date).....	A23 []A23x [] [] / [] [] / [] []
24. Have you ever see alcohol drinking in station and platform? <input type="checkbox"/> 1.no never <input type="checkbox"/> 2.yes at(place)..... (time/date).....	A24 []A24x [] [] / [] [] / [] []
25. Do you drink? <input type="checkbox"/> 1. Yes I had been drink but now I quit drinking <input type="checkbox"/> 2. Drink and still drinking <input type="checkbox"/> 3. Never <input type="checkbox"/> 4. Others.....	A25 []
26.How often do you drink ? <input type="checkbox"/> 1. everyday <input type="checkbox"/> 2.Once a week <input type="checkbox"/> 3. less than time per month	A26 []
27.Which kind and how much alcohol do you drink ? <input type="checkbox"/> 1.beer.....cc <input type="checkbox"/> 2.whisky..... cc. <input type="checkbox"/> 3.Cocktail <input type="checkbox"/> other.....	A27 [] A27x [] [] []
28.Are there any member in your family drink ? <input type="checkbox"/> 1. no <input type="checkbox"/> 2. yes (detail).....	A28 [] A28x [] [] []
29.How much you pay for alcohol <input type="checkbox"/> 1.in Thailand (per month) <input type="checkbox"/> 2.in your country(per month)	A29 [] [] [] A29x [] [] []
30.Where are source of information alcohol drinking and selling prohibited regulation in the train station and platform? <input type="checkbox"/> 1. radio <input type="checkbox"/> 2.television <input type="checkbox"/> 3.internet <input type="checkbox"/> 4.advertisement/sticker in the train and station <input type="checkbox"/> 5.others.....	A30 []

Item	code
31.Where are source of information about alcohol selling on the train? ()1. radio ()2.television ()3.internet ()4.advertisement/sticker in the train and station ()5. others.....	A31 []
32.Do you know that alcohol drinking in the train is illegal? ()1. yes ()2.no ()3. not sure	A32 []
33.Do you know that alcohol selling in the train is illegal? ()1.yes ()2.no ()3.not sure	A33 []
34.Do you know that alcohol drinking in the station and platform are illegal? ()1. yes ()2. no ()3.not sure	A34 []
35.Do you know that alcohol selling in the station and platform are illegal?? ()1. yes ()2.no ()3.not sure	A35 []
36.Would alcohol drinker at the station and platform be punished? ()1.fine baths ()2. in jail..... Month ()3.not guilty ()4. don't know	A36 [] A36x [] [] [] []
37.Would alcohol drinker on the train be punished? ()1.fine baths ()2. in jail..... Month ()3.not guilty ()4. don't know	A37 [] A37x [] [] [] []
38.Would alcohol selling at the station and platform be punished? ()1.fine baths ()2. in jail..... Month ()3.not guilty ()4.don't know	A38 [] A38x [] [] [] []
39.Would alcohol selling on the train would be punished? ()1. fine baths ()2. in jail..... Month ()3.not guilty ()4.don't know	A39 [] A39x [] [] [] []
40.Where do you received information about cigarette smoking regulation in the station and platform? ()1.radio ()2.television ()3.internet ()4.advertisement/sticker in the train and station ()5.others.....	A40 []
41.Where do you received information about cigarette smoking regulation in cabin of the train? ()1. radio ()2. television ()3.internet ()4 .advertisement/sticker in the train and station ()5.others.....	A41 []
42.Would cigarette smoking in cabin of the train be punished? ()1.fine baths ()2. in jail..... Month ()3.not guilty ()4. don't know	A42 [] A42x [] []
43.Would cigarette smoking at the station and platform be punished? ()1.fine baths ()2. in jail..... Month ()3.not guilty ()4.don't know	A43 [] A43x [] []
44.Would cigarette selling on the train be punished? () fine baths () in jail..... Month () not guilty () don't know	A44 [] A44x [] []

Item	code
45.Do you find prohibit sticker of alcohol drinking and selling at the station and platform? () no ()yes area	A45 [] A45x [][]
46.Do you find prohibit sticker of alcohol drinking and selling in cabin of train? () no ()yes area	A46 [] A46x [][]
47.Do you find prohibit sticker of cigarette smoking at the station and platform? () no ()yes area	A47[] A47x [][]
48.Do you find prohibit sticker of cigarette smoking in cabin of train? () no ()yes area	A48 [] A48x [][]
49.Suggestion Alcohol Acts In your country..... In Thailand	

คำถามสัมภาษณ์เจาะลึก

แบบสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างโครงการวิจัย

แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารรถไฟ(ผู้ว่าการการรถไฟ/หัวหน้าฝ่ายการเดินรถไฟ/นายสถานีรถไฟ)

- ข้อมูลทั่วไป : ชื่อตำแหน่ง ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟ พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การสูบบุหรี่
- ปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่ในปกครองของท่านจำนวนเท่าไร และ กลุ่ม out source จำนวนเท่าไร
- กฎหมาย / พระราชบัญญัติ กฎกระทรวง /กฎระเบียบว่าด้วยการจำหน่ายสินค้าบนขบวนรถไฟที่ใช้ปฏิบัติอยู่ในปัจจุบัน
- ท่านมองการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟอย่างไร ทั้งการประมูล และผู้ค้าเร่
- ท่านทราบข้อมูลการเกิดการทะเลาะวิวาท อาชญากรรมบนขบวนรถไฟ หรือไม่ อย่างไร
- ภายหลังจากที่มีประกาศการบังคับใช้กฎหมายเพื่อกำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มบนทางรถไฟ พ.ศ. ๒๕๕๘ วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ มีผลอย่างไรต่อการปฏิบัติงานของท่านและหน่วยงานภายใต้ความรับผิดชอบของท่าน
- ขอทราบข้อมูลการรายงานเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนขบวนรถไฟทุกขบวนระหว่างเดือน กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘- ปัจจุบัน
- ขอทราบนโยบายของท่านต่อการแก้ไขปัญหาการจำหน่ายและการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ในอนาคต เนื่องจากต่อไป การรถไฟจะขยายพื้นที่การบริการเพิ่มขึ้น
- ขอทราบนโยบายในการดูแลผู้โดยสารที่ไม่สูบบุหรี่
- ขอทราบนโยบายการอนุญาตให้มีการจำหน่ายบุหรี่ บนขบวนรถไฟ ชานชาลา และ สถานีรถไฟ
- ขอทราบแนวทางในการจัดการพื้นที่ในการสูบบุหรี่ของนักสูบทั้งที่บริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลา และบนขบวนรถไฟ
- ภายหลังจากมีการประกาศเพื่อกำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มบนทางรถไฟ พ.ศ. ๒๕๕๘ วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘ การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการอย่างไรบ้าง เช่น ปิดประกาศ เพิ่มความกวดขัน ฯ (ขอ توضیحการประกาศ คำสั่งเพิ่มเติม)
- ท่านมีการติดตามการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ทั้งที่ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟและที่สถานีต่าง ๆ ทั่วประเทศ อย่างไร
- ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายบุหรี่ที่สถานีรถไฟ
- ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายบุหรี่บนขบวนรถไฟ
- ความคิดเห็นต่อการพื้นที่การสูบบุหรี่ บริเวณชานชาลา สถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟ
- ท่านทราบรายละเอียดเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายแอลกอฮอล์ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑
- ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้ไม่สูบบุหรี่ พ.ศ. ๒๕๓๕
- กระบวนการจัดการปัญหาในกรณีที่เป็นชาวต่างชาติดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ชานชาลา และบนขบวนรถไฟ

-กระบวนการจัดการปัญหาในกรณีที่เป็นชาวต่างชาติสูบบุหรี่ในพื้นที่ห้ามสูบบุหรี่บริเวณสถานีรถไฟ ขานชาสา และบนขบวนรถไฟ

-มีการกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์ห้ามจำหน่าย ต้มเครื่องต้มแอลกอฮอล์ บริเวณขานชาสา สถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟ หรือไม่ อย่างไร และติดตามการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่อย่างไร

-มีการกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์ห้ามสูบบุหรี่ บริเวณขานชาสา สถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟ หรือไม่ อย่างไร และติดตามการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่อย่างไร

แบบสัมภาษณ์พนักงานประจำรถ

-ข้อมูลทั่วไป : ชื่อตำแหน่ง ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟ การประจำการรถไฟ/สายที่รับผิดชอบ พฤติกรรมการต้มเครื่องต้มแอลกอฮอล์ การสูบบุหรี่

-บทบาทหน้าที่บนขบวนรถไฟ อำนาจในการจัดการ

-ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์ที่สถานีรถไฟ

-ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ

-ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายบุหรี่บนขบวนรถไฟ

-การดูแลผู้ไม่สูบบุหรี่ที่ต้องเป็นนักสู่มือสองโดยปริยาย

-การจัดการพื้นที่สูบบุหรี่บนขบวนรถไฟ ประสิทธิภาพ และผลกระทบที่เกิดขึ้น

-ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายป้องกันผู้ไม่สูบบุหรี่ พ.ศ. ๒๕๓๕

-ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายแอลกอฮอล์ พระราชบัญญัติ ควบคุมเครื่องดื่ม ๖ ๒๕๕๑

-ประสบการณ์ในการจัดการปัญหาการดื่มสุราบนขบวนรถไฟ

-กฎหมายที่รถไฟใช้บังคับ มีความเกี่ยวข้อง/ ครอบคลุมการจำหน่ายแอลกอฮอล์ในขบวนรถไฟ

-การอนุญาตจำหน่ายอาหาร ระบบการประมูล และผู้ค้าเร่

-กระบวนการควบคุมเหตุร้ายบนขบวนรถไฟ

-ภายหลังจากที่ มีประกาศการบังคับใช้กฎหมายเพื่อกำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มบนทางรถไฟ พ.ศ. ๒๕๕๘ วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘มีผลอย่างไรต่อการปฏิบัติงานของท่าน เช่น เหตุการณ์ทะเลาะเบาะแว้งลดลงต้องกวดขันมากขึ้น

- กรณีที่ท่านจับกุมผู้กระทำผิด พรบ. ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๘ท่านจะได้รับส่วนแบ่งค่าปรับหรือไม่ อย่างไร เท่าไร

-กระบวนการจัดการปัญหาในกรณีที่เป็นชาวต่างชาติต้มเครื่องต้มแอลกอฮอล์บริเวณสถานีรถไฟ ขานชาสา และบนขบวนรถไฟ

-กระบวนการจัดการปัญหาในกรณีที่เป็นชาวต่างชาติสูบบุหรี่ในพื้นที่ห้ามสูบบุหรี่บริเวณสถานีรถไฟ ขานชาสา และบนขบวนรถไฟ

-การแจ้งข้อมูลข่าวสารในเรื่องพื้นที่ห้ามสูบบุหรี่บนขบวนรถไฟ สติกเกอร์ ความเข้มงวด

เจ้าหน้าที่ผู้จำหน่ายของตู้เสบียงรถไฟ

ข้อมูลทั่วไป : ชื่อตำแหน่ง ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟ พฤติกรรมการต้มเครื่องต้มแอลกอฮอล์ การสูบบุหรี่

- ท่านดำรงตำแหน่งนี้มานานเท่าไร
- ท่านเคยได้รับรายงานเรื่องปัญหาการทะเลาะวิวาท อาชญากรรมบนขบวนรถไฟหรือไม่ ถ้าเคยพบคดี/เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นมีลักษณะอย่างไร มีการจัดการอย่างไร
- จากการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟมีผลกระทบต่อท่านอย่างไร หรือไม่
- จากการห้ามจำหน่ายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟมีผลกระทบต่อผู้ค้าเร่คนอื่นที่ขึ้นมาจำหน่ายบนขบวนรถไฟมากน้อยเพียงใดหรือไม่ประเภทบุหรีมาจากที่ใด บุหรีไทยหรือต่างประเทศ
- รูปแบบการจำหน่ายบุหรี ราคา (ซองและแบ่งขาย) และกลุ่มผู้สูบ
- พ่อค้าเร่ที่ขึ้นมาจำหน่ายบุหรี มีปริมาณเท่าไร ราคาต่างกันหรือไม่ ประเภทบุหรีมาจากที่ใด บุหรีไทยหรือต่างประเทศ

แบบสัมภาษณ์ผู้บัญชาการตำรวจรถไฟ

- ข้อมูลทั่วไป : ชื่อตำแหน่ง ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานบนขบวนรถไฟ พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การสูบบุหรี่
- ท่านดำรงตำแหน่งนี้มานานเท่าไร
- ท่านเคยได้รับรายงานเรื่องปัญหาการทะเลาะวิวาท อาชญากรรมบนขบวนรถไฟหรือไม่ ถ้าเคยได้รับรายงาน คดี/เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นมีลักษณะอย่างไร มีการจัดการอย่างไร
- ท่านคิดว่าการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนรถไฟทั้งในตู้เสบียงและผู้ค้าเร่ มีผลอย่างไรต่อผู้โดยสารโดยรวม
- ท่านคิดว่าสมควรจะให้มีการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟหรือไม่ และเจ้าหน้าที่ตำรวจมีบทบาทและอำนาจอย่างไรบนขบวนรถไฟ
- ท่านคิดว่าการจำหน่ายบุหรี่ ทั้งประเภทซองและแบ่งขายบนรถไฟทั้งในตู้เสบียงและผู้ค้าเร่ มีผลอย่างไรต่อผู้โดยสารโดยรวม
- ท่านคิดว่าสมควรจะให้มีการจำหน่ายทั้งประเภทซองและแบ่งขายบนรถไฟหรือไม่ และเจ้าหน้าที่ตำรวจมีบทบาทและอำนาจอย่างไรบนขบวนรถไฟ
- ท่านคิดว่า จำนวนตำรวจรถไฟในแต่ละขบวนเพียงพอหรือไม่
- ในฐานะที่ท่านเป็นผู้นำ ท่านคิดว่า หากเจ้าหน้าที่ของท่านเห็นผู้ดื่มสุราบนขบวนรถไฟ ถือว่าเป็นความผิดร้ายแรงหรือไม่
- ท่านคิดว่าในเชิงนโยบาย ตำรวจรถไฟควรมีขอบเขตหน้าที่อะไรบ้าง และมี พระราชบัญญัติ ใดที่คุ้มครองอำนาจหน้าที่นั้น ๆ

แบบสัมภาษณ์ตำรวจรถไฟ

- ข้อมูลทั่วไป : ชื่อตำแหน่ง ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานตำรวจรถไฟ การประจำการรถไฟ/เส้นทางที่รับผิดชอบ พฤติกรรมการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การสูบบุหรี่
- บทบาทหน้าที่บนขบวนรถไฟ อำนาจในการจัดการ
- ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์ที่สถานีรถไฟ
- ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายแอลกอฮอล์บนขบวนรถไฟ
- ประสบการณ์ในการจัดการปัญหาการดื่มสุราบนขบวนรถไฟ
- ท่านทราบรายละเอียดเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายแอลกอฮอล์ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑
- ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายบุหรี่ที่สถานีรถไฟ
- ความคิดเห็นต่อการจำหน่ายบุหรี่ปบนขบวนรถไฟ
- ความคิดเห็นต่อการพื้นที่การสูบบุหรี่ บริเวณชานชาลา สถานีรถไฟ และบนขบวนรถไฟ

-ท่านทราบรายละเอียดเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจำหน่ายแอลกอฮอล์ พระราชบัญญัติควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๑

-ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภค พ.ศ. ๒๕๓๕

-กระบวนการควบคุมเหตุร้ายบนขบวนรถไฟ

-สถิติ/รายงานการเกิดอุบัติเหตุ คดี อาชญากรรมบนขบวนรถไฟ และบริเวณสถานีรถไฟ

การจัดการกรณีที่เกิดคดี อาชญากรรมบนขบวนรถไฟ และขอทราบรายงานย้อนหลัง ๕ ปี ของขบวนรถไฟที่ท่านดูแล

-ภายหลังจากที่มีประกาศการบังคับใช้กฎหมายเพื่อกำหนดสถานที่หรือบริเวณห้ามขายหรือบริโภคเครื่องดื่มบนทางรถไฟ พ.ศ. ๒๕๕๘ วันที่ ๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘มีผลอย่างไรต่อการปฏิบัติงานของท่าน เช่น เหตุการณ์ทะเลาะเบาะแว้งลดลงต้องกวาดขึ้นมากขึ้น

- กรณีที่ท่านจับกุมผู้กระทำความผิด พรบ ควบคุมเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ พ.ศ. ๒๕๕๘ ท่านจะได้รับส่วนแบ่งค่าปรับหรือไม่อย่างไร เท่าไร

แบบสังเกตบนขบวนรถไฟ

ประเภทรถ ช่วงเทศกาล ขบวน ผู้บันทึก.....

วันที่/เวลา	บริเวณที่พบ	ผู้รถไฟ	ผู้ดื่ม		ผู้พกพา		การแจ้งเจ้าหน้าที่		การตรวจของเจ้าหน้าที่		สัญชาติ		ประเภทของกาบวรจุ
			ชาย	หญิง	ชาย	หญิง	แจ้ง	ไม่แจ้ง	มี	ไม่มี	ไทย	ต่างชาติ	

บันทึกเพิ่มเติม

.....

