

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ในปัจจุบัน การบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในเขตเทศบาลนครขอนแก่น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรได้บังคับใช้กฎหมายทั้งแบบเป็นทางการ และแบบไม่เป็นทางการ ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่า มาตรการบังคับใช้ดังกล่าวยังไม่เหมาะสมเท่าที่ควร เนื่องจากเห็นว่ามาตรการดังกล่าวยังขาดรายละเอียดในการบังคับใช้ที่จำเป็นอีกหลายส่วน ทำให้การบังคับใช้ของเจ้าหน้าที่ตำรวจขาดประสิทธิภาพ ประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่เห็นความสำคัญและความศักดิ์สิทธิ์ของกฎหมายดังกล่าวเท่าที่ควร ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ยังละเมิดกฎหมายดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ผู้วิจัยจึงขอเสนอมาตรการบังคับใช้ที่เหมาะสมเพื่อเป็นทางเลือกในการกำหนดนโยบายบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยใหม่ที่มีความเหมาะสมในครั้งนี้

จากการวิจัยครั้งนี้ พบว่า กลุ่มตัวอย่างเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคต มากกว่ามาตรการปัจจุบัน โดยกลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญกับมาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการมากกว่าแบบเป็นทางการ จึงควรมำข้อสรุปหรือข้อค้นพบ (Finding) จากการวิจัยครั้งนี้ไปเป็นข้อมูลพื้นฐานในการกำหนดนโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยใหม่ให้มีความเหมาะสมต่อไป ดังมีรายละเอียดที่จะเสนอเป็นลำดับดังนี้

5.1 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

5.1.1 เพื่อศึกษาคุณลักษณะส่วนบุคคล ลักษณะทั่วไปด้านจิตวิทยา ลักษณะทั่วไปด้านมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย และการเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม

5.1.2 เพื่อศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม

5.1.3 เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

5.1.4 เพื่อเสนอแบบจำลองแนวคิดการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครขอนแก่น

5.2 ระเบียบวิธีวิจัย

5.2.1 หน่วยที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

หน่วยที่ใช้ในการวิเคราะห์เป็นปัจเจกบุคคลที่เกี่ยวข้องกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

5.2.2 ประชากร

ประชากรเป้าหมายที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ ประชากรผู้เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมายรวม 7 กลุ่ม ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จำนวนทั้งสิ้น 149,679 คน

5.2.2 กลุ่มตัวอย่าง

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจากการคำนวณใช้ตัวอย่าง 398.93 คน แต่ใช้จริง จำนวน 406 คน จากนั้นได้คำนวณหาสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างแต่ละกลุ่มมาเป็นตัวแทนในการตอบแบบสัมภาษณ์

5.2.3 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ความถี่ (Frequencies) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย โดยใช้สถิติไค-สแควร์ (Chi - Square Test) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05

5.3 สรุปผลการวิจัย

5.3.1 คุณลักษณะส่วนบุคคล ลักษณะทั่วไปด้านจิตวิทยาสังคม ลักษณะทั่วไปด้านมาตรการบังคับใช้กฎหมาย และการเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม

5.3.1.1 คุณลักษณะส่วนบุคคล

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาเป็น เพศชาย มากกว่าเพศหญิง อายุส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 21 - 30 ปี ระดับการศึกษาจบปริญญาตรีมากที่สุด สถานภาพโสดเป็นส่วนใหญ่ กลุ่มอาชีพเป็นนักเรียนนักศึกษา มากกว่ากลุ่มอื่น รายได้อยู่ในระหว่าง 1,000 - 5,000 บาท กลุ่มตัวอย่างมีรถจักรยานยนต์ใช้เป็นของตนเองมากกว่าประเภทอื่น และใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในชีวิตประจำวันมากที่สุด และประการสุดท้าย กลุ่มตัวอย่างเคยประสบอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งเคยพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร มากกว่ากรณีอื่น ๆ

5.3.1.2 ลักษณะทั่วไปของปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย (ประกอบด้วย การรับรู้จากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร การรับรู้จากการรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์ และการรับรู้จากการดำเนินคดีของตำรวจ) มากที่สุด รองลงมาคือ มีระดับความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย (ประกอบด้วย ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมายหมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในวิธีการปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย และความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย) การเรียนรู้ทางสังคม (ประกอบด้วย การเรียนรู้จากสถานศึกษา การเรียนรู้จากสื่อมวลชน การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ และการเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน) และมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ (ประกอบด้วย วิธีดำเนินการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์ การปล่อยปละละเลยไม่จับกุม การจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ และการจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์) น้อยที่สุด ตามลำดับ

5.3.1.3 ลักษณะทั่วไปของปัจจัยด้านมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ทั้งมาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต เรียงลำดับตามความสำคัญ ดังนี้

ก. มาตรการอนาคต

1) มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ

- 1.1) การรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์
- 1.2) การให้ความรู้ด้านกฎหมาย
- 1.3) การให้รางวัล สัญลักษณ์ทางบวก
- 1.4) การให้เข้ามามีส่วนร่วม

2) มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ

- 2.1) ว่ากล่าวตักเตือน
- 2.2) เก็บข้อมูลผู้กระทำความผิดเป็นระบบ
- 2.3) ปรับ
- 2.4) มาตรการเสริม
- 2.5) ภาคทัณฑ์
- 2.6) พักใช้ใบอนุญาตชั่วคราว
- 2.7) ฝึกอบรมทดสอบความรู้จราจร
- 2.8) จัดคะแนนใบอนุญาตชั่วคราว
- 2.9) ให้ทำงานเพื่อสังคม
- 2.10) เพิกถอนใบอนุญาตชั่วคราว

- 2.11) เพิ่มโทษเมื่อกระทำผิดซ้ำ
- 2.12) ดำเนินคดีในศาลจราจร
- 2.13) งดใช้รถจักรยานยนต์
- 2.14) ใช้โทษจำคุกกระยะสั้น

ข. มาตรการปัจจุบัน

- 1) มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ
 - 1.1) การให้รางวัล หรือสัญลักษณ์ทางบวก
 - 1.2) การรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์
 - 1.3) การให้ความรู้ด้านกฎหมาย
 - 1.4) การไม่ดำเนินการใด ๆ
- 2) มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ
 - 2.1) การว่ากล่าวตักเตือน
 - 2.2) การปรับ

5.3.1.4 การเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัยที่เหมาะสม

กลุ่มตัวอย่างเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย มาตรการอนาคต มากที่สุด รองลงมาคือ มาตรการปัจจุบัน และลำดับสุดท้าย ไม่เลือกมาตรการใด ๆ แต่ให้ข้อเสนอแนะอื่น ๆ เพื่อปรับปรุงแก้ไข

5.3.2 ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย

กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยกับมาตรการอนาคต มากกว่า มาตรการปัจจุบัน ซึ่งมาตรการอนาคตนั้น กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วย กับมาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ มากกว่า มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ ส่วนในมาตรการปัจจุบันนั้น กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยกับ มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ มากกว่า มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ ตามลำดับ

5.3.3 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์และไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย

5.3.3.1 ปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย มาตรการอนาคต มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ และ มาตรการแบบเป็นทางการ เรียงตามลำดับ ดังนี้

ก. มาตรการอนาคต

- 1) การเป็นเจ้าของพาหนะ

- 2) ประสพการณ์อุบัติเหตุจลาจล
- ข. มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ
 - 1) อาชีพ
 - 2) ประสพการณ์อุบัติเหตุจลาจล
- ค. มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ
 - 1) ระดับการศึกษา
 - 2) ประสพการณ์อุบัติเหตุจลาจล

5.3.3.2 ปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคลที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดวินัย มาตรการอนาคต มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ และมาตรการแบบเป็นทางการ เรียงตามลำดับ ดังนี้

- ก. มาตรการอนาคต
 - 1) เพศ
 - 2) อายุ
 - 3) ระดับการศึกษา
 - 4) สถานภาพสมรส
 - 5) อาชีพ
 - 6) รายได้
 - 7) ชนิดของพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน
- ข. มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ
 - 1) เพศ
 - 2) อายุ
 - 3) ระดับการศึกษา
 - 4) สถานภาพสมรส
 - 5) รายได้
 - 6) การเป็นเจ้าของพาหนะ
 - 7) ชนิดของพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน
- ค. มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ
 - 1) เพศ
 - 2) อายุ
 - 3) สถานภาพสมรส
 - 4) อาชีพ

- 5) รายได้
- 6) การเป็นเจ้าของพาหนะ
- 7) ชนิดของพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน

5.3.3.3 ปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม ที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคต มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ และ มาตรการแบบเป็นทางการ เรียงตามลำดับ ดังนี้ คือ

ก. มาตรการอนาคต

- 1) การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย ได้แก่
 - 1.1) การรับรู้จากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร
 - 1.2) การรับรู้จากการรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์
 - 1.3) การรับรู้จากการดำเนินคดีของตำรวจ
- 2) การเรียนรู้ทางสังคม ได้แก่
 - 2.1) การเรียนรู้จากสถานศึกษา
 - 2.2) การเรียนรู้จากครอบครัว
 - 2.3) การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ
 - 2.4) การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน
- 3) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ ได้แก่

การปล่อยปละละเลยไม่จับกุม
- 4) ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย ได้แก่

ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

ข. มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ

- 1) การเรียนรู้ทางสังคม
 - 1.1) การเรียนรู้จากครอบครัว
 - 1.2) การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน
- 2) ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย
- 3) การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร
- 4) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์
- 5) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์

ค. มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ

- 1) การเรียนรู้ทางสังคม
 - 1.1) การเรียนรู้จากครอบครัว

- 1.3) การเรียนรู้จากสถานศึกษา
- 1.4) การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ
- 2) ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย
- 3) การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย
 - 3.1) การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์
 - 3.2) การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร
 - 3.3) การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการดำเนินคดีของตำรวจ
- 4) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ
 - 4.1) วิธีการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอเรียกร้องผลประโยชน์
 - 4.2) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบปล่อยปละละเลย

5.3.3.4 ปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคต มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ และ มาตรการแบบเป็นทางการ เรียงตามลำดับ ดังนี้ คือ

ก. มาตรการอนาคต

- 1) ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมายหมวกนิรภัย
- 2) ความรู้ความเข้าใจในวิธีปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย
- 3) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์
- 4) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์
- 5) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์
- 6) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่าเสมอเรียกร้องผลประโยชน์

ข. มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ

- 1) การเรียนรู้จากสถานศึกษา
- 2) การเรียนรู้จากหน่วยงานรัฐ
- 3) การเรียนรู้จากสื่อมวลชน
- 4) ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย
 - 4.1) ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมายหมวกนิรภัย
 - 4.2) ความรู้ความเข้าใจในวิธีปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย
- 5) การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย
 - 5.1) การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์
 - 5.2) การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการดำเนินคดีของตำรวจ
- 6) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ

- 6.1) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์
- 6.2) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์
- 6.3) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์
- 6.4) วิธีดำเนินการแบบปล่อยปละละเลย

ค. มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ

- 1) การเรียนรู้จากสื่อมวลชน
- 2) ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย
 - 2.1) ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมายหมวกนิรภัย
 - 2.2) ความรู้ความเข้าใจในวิธีปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย
- 3) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์
- 4) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์
- 5) วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์

5.4 ข้อเสนอแนะ

5.4.1 ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

5.4.1.1 จากผลการศึกษา พบว่า มาตรการอนาคต เป็นมาตรการที่กลุ่มตัวอย่างเลือกใช้มากกว่ามาตรการปัจจุบัน ดังนั้น จึงควรมีการศึกษาตรวจสอบมาตรการอนาคตในเชิงนโยบายให้ชัดเจนว่า มาตรการดังกล่าวมีความเหมาะสมอย่างไร โดยศึกษารายละเอียดในรายมาตรการทั้งแบบไม่เป็นทางการ และเป็นทางการ เพื่อให้ได้ข้อสรุปที่ชัดเจน และเป็นพื้นฐานในการกำหนดนโยบายการบังคับใช้ที่เหมาะสมต่อไปในอนาคต

5.4.1.2 ควรนำแบบจำลองแนวคิดการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครขอนแก่น มาศึกษาในเชิงนโยบายให้ชัดเจนว่า ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องแต่ละฝ่ายจะต้องมีบทบาทหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมอย่างไรบ้าง

5.4.1.3 การควบคุมทางสังคมเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับรัฐ ในการควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคม ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องควรใช้ตัวแปรจิตวิทยาที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ ไปใช้ในการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับเรื่องการควบคุมทางสังคมของรัฐในเรื่องอื่น ๆ ด้วย

5.4.2 ข้อเสนอแนะเชิงพัฒนา

5.4.2.1 ฝ่ายนิติบัญญัติ หรือฝ่ายบริหาร ก็ตาม หากจะกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยแล้ว ควรให้ความสนใจเรื่องการระดมความคิดเห็น (Brain Storming) จากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกันนโยบายในทุกส่วน เพื่อการมีส่วนร่วมในการพิจารณาถึงความเหมาะสมในการกำหนดนโยบาย

ในลักษณะองค์รวม (Holistic Approach) จะทำให้ได้ข้อสรุป ข้อเสนอแนะในการจัดทำนโยบายการบังคับใช้กฎหมาย ที่มีเหตุผล และเป็นที่ยอมรับของประชาชนผู้อยู่ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว

5.4.2.2 ผู้บังคับใช้กฎหมายควรพิจารณานำนโยบายการบังคับใช้กฎหมายที่ได้จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ไปปฏิบัติให้เกิดผลอย่างจริงจัง รวมทั้งปรับปรุง แก้ไขและเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการปฏิบัติหน้าที่ให้สอดคล้องกับผลการวิจัยที่ศึกษาค้นพบ กล่าวคือ ตำรวจจราจรต้องจับกุมอย่างเคร่งครัดสม่ำเสมอ และต่อเนื่อง หลีกเลี่ยงการเลือกปฏิบัติต่อผู้กระทำผิด ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเคร่งครัด และสุจริต ตามที่กฎหมายให้อำนาจ หลีกเลี่ยงการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ หรือการเรียกร้องผลประโยชน์ในรูปแบบต่าง ๆ การใช้ดุลยพินิจจับกุมต้องมีความเป็นธรรมและเสมอภาค ในส่วนของพนักงานสอบสวนซึ่งมีอำนาจเปรียบเทียบปรับผู้กระทำความผิดนั้นต้องมีคุณธรรม จริยธรรม ในการกำหนดอัตราโทษปรับให้เหมาะสมกับพฤติการณ์ในการกระทำความผิดทุกรายให้เสมอภาค ไม่เลือกปฏิบัติ ไม่ลักลั่นในการปฏิบัติ มีการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดเก็บข้อมูลผู้กระทำความผิดอย่างเป็นระบบเพื่อเป็นฐานข้อมูลในการดำเนินการกับผู้กระทำความผิดอย่างมีประสิทธิภาพ ต่อไป

5.4.2.3 ตัวแทนการขัดเกลาทางสังคม หรือสถาบันทางสังคม ตลอดจนกลุ่มผู้เกี่ยวข้องกับการนโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ควรมีบทบาทและหน้าที่ในการร่วมมือแก้ไขปัญหากับการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยให้มากขึ้นกว่าเดิม เช่น สำนักงานขนส่งจังหวัดขอนแก่น คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการคมนาคมจังหวัดขอนแก่น (กปอ.จังหวัดขอนแก่น) เทศบาลนครขอนแก่น โรงพยาบาลขอนแก่นและสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น สถานศึกษา ผู้ประกอบการค้ารถจักรยานยนต์ และสื่อมวลชน ต้องให้ความร่วมมือและช่วยเหลือตำรวจในการผลักดันนโยบายดังกล่าวในทุกรูปแบบเพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์เกิดสำนึกและความตระหนักที่จะปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าว และผลักดันให้มีการบังคับใช้กฎหมายโดยเร็ว

5.4.2.4 ควรให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายให้มากขึ้น อาจมีผลทำให้ประชาชนมีสำนึกร่วมรับผิดชอบในการปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวมากขึ้น

5.4.2.5 ควรนำเสนอมาตรการการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่ได้จากการศึกษาครั้งนี้ (ปรากฏตามแผนภูมิที่ 8) ไปยังผู้บริหารระดับสูงของกระทรวงมหาดไทย กรมตำรวจ และสำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก เพื่อผลักดันให้มีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขนโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ให้สอดคล้องกับข้อค้นพบในงานวิจัยครั้งนี้ เนื่องจากมาตรการทางกฎหมาย หรือข้อค้นพบบางส่วนสามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ทันที โดยปรับปรุงเปลี่ยนแปลงวิธีการปฏิบัติภายในได้ เช่น มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการทุกมาตรการ และมาตรการอนาคตแบบเป็นทางการบางมาตรการ เช่น การเก็บข้อมูลผู้กระทำความผิดอย่างเป็นระบบ การปรับ มาตรการเสริมบางมาตรการ ได้แก่ การภาคทัณฑ์ การฝึกอบรมทดสอบความรู้จราจร การเพิ่มโทษเมื่อกระทำความผิดซ้ำ เหล่านี้สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้ทันที สำหรับ มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ ในบางมาตรการนั้น จะต้องเสนอให้มีการแก้ไขกฎหมาย ระเบียบต่าง ๆ ซึ่งมีขั้นตอนสลับซับซ้อน เช่น การว่ากล่าวตักเตือน การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่

การตัดสินใจบนใบอนุญาตขั้นที่ การเพิกถอนใบอนุญาตขั้นที่ การดำเนินคดีในศาลจรรยา การงดใช้รถจักรยานยนต์ และการใช้โทษจำคุกระยะสั้น

5.4.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

5.4.3.1 ผลการศึกษาพบว่า ตัวแปรจิตวิทยาสังคมมีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครขอนแก่น มากกว่าตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคล ดังนั้น ในการวิจัยครั้งต่อไป ควรมีการนำตัวแปรจิตวิทยาสังคม ไปศึกษาให้มากยิ่งขึ้น เพื่อยืนยันคุณลักษณะตัวแปรชุดนี้

5.4.3.2 ควรนำมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยทั้งสองรูปแบบ ไปวิจัยซ้ำทั้งในพื้นที่เดียวกัน และต่างพื้นที่ เพื่อให้ได้ข้อสรุปที่เป็นสากล และยืนยันผลการศึกษาวิจัยครั้งนี้

5.4.3.3 ควรมีการศึกษาวิจัยเปรียบเทียบในเรื่องเดียวกันนี้ในภาพรวมของภาค หรือ ของจังหวัดที่มีเงื่อนไขการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยใกล้เคียงกับจังหวัดขอนแก่น เพื่อให้ได้ข้อสรุปที่ชัดเจน และมีความเป็นสากล (Generalization) มากยิ่งขึ้น

5.4.3.4 ควรนำแบบจำลองแนวคิดการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม (ปรากฏตามแผนภูมิที่ 8) มาศึกษาความเป็นไปได้ของการใช้มาตรการอนาคต โดยศึกษาถึงบทบาทและหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดในเชิงองค์รวม หรือดำเนินวิจัยเชิงปฏิบัติการ (Action Research) เพื่อยืนยันผลการวิจัยครั้งนี้

5.4.3.5 ควรมีการศึกษาวิจัยผลกระทบจากการเลือกใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมาตรการอนาคต เพื่อเป็นพื้นฐานในการกำหนดนโยบายการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสมต่อไป

5.4.3.6 ควรมีการศึกษาในรายละเอียดของมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในแต่ละมาตรการ เพื่อให้ได้ข้อสรุปในแต่ละเรื่องว่าเรื่องใดควรมีรายละเอียดในการบังคับใช้อย่างไร

5.4.3.7 ควรมีการศึกษาปัญหา อุปสรรค และผลกระทบจากการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน เพื่อทราบปัญหาอุปสรรคตลอดจนผลกระทบที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว