

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง 'ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของ ตำรวจจราจร' ศึกษาเฉพาะกรณีตำรวจจราจรในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 มีวัตถุประสงค์เพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร ทราบถึงความสัมพันธ์ของปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจร และเพื่อทราบถึงแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีประสิทธิภาพ รวมทั้งภูมิลักษณ์ทางสังคม อันได้แก่ อายุ ยศ รายได้ และระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจร ซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ดังนี้

5.1 สรุปวิธีการดำเนินการวิจัยและผลการวิจัย

1. ขอบเขตของการศึกษาวิจัยและประชากร

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาจากประชากรตัวอย่าง คือ ตำรวจจราจรชั้นประทวน และ ชั้นสัญญาบัตรระดับรองสารวัตรจราจร ในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 กองบัญชาการตำรวจนครบาล รวมจำนวนประชากรตัวอย่าง จำนวน 341 นาย โดยการสุ่มตัวอย่าง แบบ Purposive Sampling และ simple Random Sampling จากตำรวจจราจรจำนวน 8 สถานี ในเขตกองบังคับการตำรวจนครบาล 6 จำนวน 400 นาย

2. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล กรรมวิธีทางข้อมูล การประมวลผลข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชากรตัวอย่าง โดยใช้วิธีสัมภาษณ์ตามแบบสัมภาษณ์ เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลมาเรียบร้อยแล้วจึงทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ ของแบบสัมภาษณ์ และทำคู่มือลงรหัส จากนั้นจึงแปลงข้อมูลเป็นรหัส กรอกข้อมูล เสร็จแล้วทำการบันทึกข้อมูลลงในจานแม่เหล็กเพื่อทำการวิเคราะห์ทางสถิติโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์

3. สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาสามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

ข้อมูลทั่วไป

- (1) ตำรวจจราจรส่วนใหญ่อยู่ในระหว่างช่วงอายุ 30-39 ปี ร้อยละ 45.7 และช่วงอายุระหว่าง 30 - 49 ปี คิดเป็นร้อยละ 25.2
- (2) ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรระหว่าง 1-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 44.3 และระหว่าง 6-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 21.1
- (3) ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มียศอยู่ระหว่างยศจ่าสิบตำรวจ-นายดาบตำรวจ คิดเป็นร้อยละ 32.6
- (4) ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีรายได้อยู่ระหว่างช่วงเงินเดือน 5,000 บาท - 10,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 71.6 และช่วง 10,001 บาท - 15,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 25.5 บาท
- (5) ด้านสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ พบว่า ตำรวจจราจรมีสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่อยู่ในระดับต่ำ
- (6) ด้านกำลังตำรวจจราจร พบว่า ตำรวจจราจรมีกำลังตำรวจอยู่ในระดับสูง
- (7) ด้านความทันสมัยของเครื่องมือด้านการจราจร พบว่า ตำรวจจราจรมีเครื่องมือที่ทันสมัยอยู่ในระดับต่ำ
- (8) ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร พบว่าตำรวจจราจรมีการบังคับใช้กฎหมายจราจรอยู่ในระดับสูง

ด้านความสัมพันธ์ของตัวแปร

1. ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร
พบว่า อายุของตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติเป็นไปตามสมมติฐานที่ได้ตั้งไว้
2. ความสัมพันธ์ระหว่างระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร

พบว่า ระยะเวลาในการทำงานด้านการจรรยาของตำรวจจรรยา มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจรรยาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

3. ความสัมพันธ์ระหว่างระดับยศ กับการบังคับใช้กฎหมายจรรยา

พบว่า ระดับยศของตำรวจจรรยา มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจรรยาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

4. ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับการบังคับใช้กฎหมายจรรยา

พบว่า รายได้ของตำรวจจรรยา ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจรรยาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

5. ความสัมพันธ์ระหว่างสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่กับการบังคับใช้กฎหมายจรรยา

พบว่า สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจรรยาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

6. ความสัมพันธ์ระหว่างกำลังตำรวจจรรยา กับการบังคับใช้กฎหมายจรรยา

พบว่า กำลังตำรวจจรรยา ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจรรยาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ได้ตั้งไว้

7. ความสัมพันธ์ระหว่างความทันสมัยเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานด้านการจรรยา กับการบังคับใช้กฎหมายจรรยา

พบว่า ความทันสมัยเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานด้านการจรรยา กับการบังคับใช้กฎหมายจรรยา ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจรรยาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้

5.2 อภิปรายผลการวิจัย

อายุของตำรวจจรรยา

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่า ตำรวจจรรยาส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 30-39 ปี จะเห็นได้ว่าตำรวจจรรยาอยู่ในช่วงอายุดังกล่าวเป็นส่วนใหญ่เนื่องจากว่า นโยบายของกรมตำรวจในระดับชั้นประทวน เมื่อแรกรับเข้าเป็นนักเรียนพลตำรวจ จะรับอายุตั้งแต่ 18 ปี ถึง 25 ปี เมื่อจบการศึกษาในโรงเรียนพลตำรวจแล้ว ซึ่งในระยะเวลาในการศึกษาเพียง 1 ปี กรมตำรวจจะยังไม่บรรจุแต่งตั้งเข้าอยู่ในสายงานด้านการจรรยาทันที จะต้องบรรจุเข้าอยู่ในสายงานอื่นก่อน และเมื่อมีประสบการณ์ในด้านการบังคับใช้กฎหมายด้านอื่นแล้ว จึงจะโอนเข้าสู่

สายงานด้านการจราจร และจะต้องมีตำรวจจราจรที่มีความอาวุโส และมีประสบการณ์คอย
สอนงานด้านการจราจร จึงจะสามารถดำเนินการบังคับใช้กฎหมายจราจรได้โดยล่ำพั้ง จาก
การศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่า อายุของตำรวจจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมาย
จราจรอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 ซึ่งพบว่าสอดคล้องกับผลการวิจัยของ อุดม รักศีลธรรม
(1984) ที่พบว่า อายุตัว อายุราชการ ชั้นยศ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจไทย มีความสัมพันธ์อย่างมี
นัยสำคัญทางสถิติกับการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจไทย

ระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจร

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระยะเวลาในกา
ทำงานด้านการจราจรอยู่ในระหว่างช่วง 1-5 ปี ทั้งนี้เนื่องจากว่าตำรวจจราจรในปัจจุบัน เมื่อได้
ทำงานด้านการจราจรเป็นเวลานาน สุขภาพจะทรุดโทรม จะเป็นโรคทางด้านมลพิษเกี่ยวกับ
อากาศ และเสียง เช่น โรคปอด และหูอื้อ ซึ่งตำรวจจราจรจะมีการตรวจสุขภาพประจำปีทุกปี
พบว่าเป็นโรคเกี่ยวกับมลพิษดังกล่าวเป็นจำนวนมาก อันเนื่องจากตรากตรำทำงานอยู่บนถนน
ตลอดเวลา ประกอบกับกรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีมลพิษฝุ่นละออง และควันพิษในอากาศ
ติดระดับโลก จึงเป็นเหตุให้กรมตำรวจมีนโยบายที่จะมองถ่ายตำรวจจราจรที่ปฏิบัติงานในท้อง
ถนนเป็นเวลานาน ๆ เข้าไปพักผ่อนและรักษาสุขภาพโดยการเป็นเจ้าหน้าที่ตำรวจด้านธุรการ
หรืองานด้านอื่น ๆ ที่จะไม่ต้องสัมผัสกับมลพิษดังกล่าวเป็นเวลานาน ๆ ตำรวจจราจรจึงมีระยะ
เวลาในการทำงานด้านการจราจรอยู่ในช่วงดังกล่าว

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่า ระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจรมี
ความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร และพบว่าตัวแปรทั้งสองมีความสัมพันธ์กันใน
ระดับต่ำและเป็นไปในทิศทางบวก ทั้งนี้เนื่องจากว่า ตำรวจจราจรที่มีประสบการณ์และระยะ
เวลาในการทำงานด้านการจราจรนาน จะมีความรู้ ความสามารถ ประสบการณ์ในการบังคับ
ใช้กฎหมายจราจรได้อย่างถูกต้องและแม่นยำกว่าตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาในการทำงานด้าน
การจราจรสั้นกว่าและมีประสบการณ์ในการจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรน้อยกว่า จะเห็น
ได้จากการที่ได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนเป็นประจำในการบังคับใช้กฎหมายจราจร และ
พบว่าเป็นตำรวจที่มีอายุน้อยและยังไม่มีประสบการณ์ และความรู้ความเข้าใจในการบังคับใช้
กฎหมายจราจร แม้ว่าความสัมพันธ์อยู่ในระดับต่ำก็อาจเนื่องมาจากขาดแรงจูงใจ และการ
กระตุ้น เร่งเร้าจากผู้บังคับบัญชา ซึ่งจะต้องมีการเข้มงวดกดดันเอาจริงเอาจังต่อผู้ใต้บังคับ
บัญชาในการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการบังคับใช้กฎหมาย (Enforce
ment) และคราควิ หนักขาว (2522 : 90-96) กล่าวว่า ตำรวจจราจรควรต้องมีบุคลิกลักษณะ
เหมาะสมกับงานโดยเฉพาะ และจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาบุคลากรประเภทที่มีความรู้
ความสามารถ อดทน มีปฏิภาณไหวพริบ และเข้ากับประชาชนได้ดี และประธาน วัฒนพาณิชย์

(2522 : 148 - 154) กล่าวว่า กระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ สามารถเห็นได้จากสถิติ การจับกุม และการลงโทษผู้กระทำผิดสูงเมื่อเทียบกับการเกิดการกระทำผิด ฉะนั้นการมี ประสิทธิภาพ และความแม่นยำในการใช้กฎหมายเป็นส่วนหนึ่งของการเพิ่มประสิทธิภาพใน การบังคับใช้กฎหมาย

ฉะนั้นระยะเวลาในการทำงานด้านการจราจร มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้ กฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญ สมมติฐานที่ได้ตั้งไว้จึงได้รับการยอมรับ ณ ระดับนัยสำคัญทาง สถิติ ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น และยังสอดคล้องกับผลการวิจัยของ อุดม รักศีลธรรม (1984) ที่พบว่า อายุตัว อายุราชการ ชั้นยศ หน้าที่ปัจจุบัน การมีความสัมพันธ์การบังคับใช้กฎหมายของ ตำรวจไทย

ยศของตำรวจจราจร

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มียศระหว่างจ่าสิบ ตำรวจถึงนายดาบตำรวจ ทั้งนี้เนื่องจากว่า ลำดับชั้นยศของตำรวจโดยทั่ว ๆ ไป จะเลื่อนยศได้ เร็วจากพลตำรวจ ถึงจ่าสิบตำรวจ และจะเลื่อนจากจ่าสิบตำรวจไปถึงระดับยศนายดาบตำรวจ ได้จะต้องมีการสอบแข่งขันเพื่อเลื่อนระดับเป็นนายดาบตำรวจ จึงเป็นเหตุให้จากระดับยศจ่า สิบตำรวจถึงนายดาบตำรวจมีจำนวนมากเป็นส่วนใหญ่ และตำรวจจราจรก็เช่นเดียวกัน และ จากระดับร้อยตำรวจตรีถึงร้อยตำรวจเอก จะมีเป็นส่วน้อยเนื่องจากเป็นนายตำรวจระดับ สัญญาบัตรจะต้องมีการสอบแข่งขันจากบุคคลภายนอก และบุคคลภายในที่เป็นตำรวจแล้ว และจบปริญญาตรี จึงทำให้มีจำนวนน้อย และจะต้องเป็นผู้นำหน่วยระดับเบื้องต้นต่อไป

และในการปกครองด้วยระดับยศ และตำแหน่งซึ่งอิงกันอยู่ของตำรวจจราจร จะมี พ.ร.บ. ว่าด้วยระเบียบข้าราชการตำรวจ พ.ศ. 2521 และว่าด้วยวินัยตำรวจ พ.ศ. 2477 เป็นกฎหมายที่ใช้ในการปกครองบังคับบัญชาของตำรวจ และยังคงยึดเอาระเบียบของข้าราชการพลเรือนเป็นกฎหมายในการดูแลข้าราชการตำรวจด้วย จะเห็นได้ว่าข้าราชการตำรวจ ปกครองกันในระบบยศ และตำแหน่งเป็นสำคัญ การบังคับบัญชาอาศัยยศ ตำแหน่งหน้าที่ใน การปกครองบังคับบัญชา และยศจะได้รับการเลื่อนก็ต้องมีระยะเวลาในการทำงาน เงินเดือน เป็นตัวกำหนดระดับยศดังกล่าว ฉะนั้นเมื่อตำรวจจราจรปกครองโดยอาศัยระดับยศเป็นสำคัญ สังคมจึงได้คาดหวังในบทบาท และสถานภาพในตำแหน่งของตำรวจจราจรดังกล่าว โดย งามพิศ สัตย์สงวน (2538 : 73) ได้กล่าวว่า สถานภาพเป็นตำแหน่ง แต่บทบาทคือการกระทำ ตามสิทธิและหน้าที่ของสถานภาพ สถานภาพและบทบาทมักเป็นของคู่กันคือ เมื่อสถานภาพ จะต้องมียศแต่ก็ไม่เสมอไป ซึ่งบทบาทคือ พฤติกรรมที่คาดหวังสำหรับผู้อยู่ในสถานภาพ ต่าง ๆ ว่าจะต้องปฏิบัติอย่างไร (Role Expectation) เป็นบทบาทที่คาดหวังโดยกลุ่มคน หรือสังคมเพื่อทำให้คู่สัมพันธ์มีการกระทำระหว่างกันทางสังคมได้ รวมทั้งสามารถพยากรณ์ พฤติกรรมที่จะเกิดขึ้นได้ และสุพิศรา สุภาพ (2539 : 26) กล่าวว่า บทบาทคือการปฏิบัติตาม

สิทธิและหน้าที่ของสถานภาพบทบาทนั้นเปลี่ยนแปลงไปตามตัวบุคคลที่มีสถานภาพนั้น นอกจากนั้นการมีสถานภาพก็ไม่จำเป็นต้องมีบทบาทเสมอไป ดังนั้นเมื่อตำรวจจรรยาบรรณมีสถานภาพโดยอาศัยยศ และตำแหน่ง บทบาทก็ต้องแสดงออกตามสถานภาพของตัวเอง คือ การกระทำตามสิทธิและหน้าที่ นั่นคือการบังคับใช้กฎหมายจราจร แต่โดยอาศัยระดับยศในการกำหนดสิทธิและหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมาย และเป็นภาคหวังของตำรวจจราจร หรือของกลุ่มคนหรือสังคมว่า ตำรวจจรรยาบรรณสูงกว่าย่อมมีสิทธิและหน้าที่ในการแสดงออกของบทบาทสูงตามไปด้วย นั่นคือเป็นการคาดหวังในพฤติกรรม ของการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจรนั่นเอง และสมพงษ์ เกษมสิน (2521 ; 114) กล่าวว่า การที่จะนำเอาระบบหรือระเบียบวิธีการบริหารใด ๆ มาใช้ในท้องถิ่น จำเป็นต้องคำนึงถึงสภาวะแวดล้อม ขนบธรรมเนียมประเพณี วัฒนธรรมนั้นด้วย ทั้งนี้โดยเหตุที่ว่า ประชาชนหรือบุคคลในท้องถิ่นนั้นมีอิทธิพลทั้งในทางตรงและทางอ้อมต่อผลการนำเอาระเบียบบริหารใด ๆ มาใช้ เช่นกับการที่จะนำเอาระบบจำนวนตำแหน่งตามหน้าที่รับผิดชอบมาใช้ในประเทศไทย ก็จำเป็นต้องคำนึงถึงค่านิยมในทางสังคมไทยด้วย อันที่จริงค่านิยมของสังคมไทยโดยเฉพาะในการรับราชการยังยึดอยู่ในการถือยศถือชั้น เพราะเข้าใจเชื่อมั่นว่า ชั้นยศเป็นสิ่งที่สร้างความภาคภูมิใจ ได้รับการยกย่องนับถือ ฉะนั้นชั้นยศจึงมีความสำคัญต่อสังคมในระบบข้าราชการไทย และรวมถึงตำรวจจราจรด้วยนั่นเอง ซึ่งเป็นเสมือนสิ่งจูงใจที่จะก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยศึกษาในครั้งนี้อย่างมีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ อุดม รักศีลธรรม (1984) ที่พบว่าชั้นยศของตำรวจไทยมีความสัมพันธ์อย่างนัยสำคัญทางสถิติกับการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจไทย

รายได้ของตำรวจจราจร

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีรายได้อยู่ระหว่างจำนวนเงิน 5,000 บาทถึง 10,000 บาท ซึ่งคิดเป็นร้อยละถึง 71.6 ทั้งนี้เนื่องจากว่าในช่วงรายได้ดังกล่าวเป็นช่วงที่ตำรวจจราจรอยู่ในชั้นยศ จากสิบตำรวจเอก-ดาบตำรวจซึ่งเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งตามกฎหมายว่าด้วย พ.ร.บ. ระเบียบข้าราชการตำรวจ พ.ศ. 2521 ได้กำหนดไว้ และระดับรายได้ก็ผูกอยู่กับยศเช่นที่ได้กล่าวมาแล้วว่าด้วยเรื่องยศ จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่า รายได้ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร อย่างมีนัยสำคัญที่ 0.05 ซึ่งได้อธิบายเหตุผล และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องประกอบตารางที่ 4.18 ดังกล่าวไว้แล้ว และยังสอดคล้องกับผลการศึกษาวิจัยของ วิชัย พรหมดอนชาติ (2538) พบว่ารายได้ของสายตรวจตำรวจนครบาล (อัตราเงินเดือน) ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับพฤติกรรมมารัดสินใจของสายตรวจในด้านการบังคับใช้กฎหมาย และอุดม รักศีลธรรม (1984) ที่พบว่า อัตราเงินเดือน มีบทบาทน้อยต่อการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจไทย

สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร

ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่อยู่ในระดับต่ำ แม้ว่าตำรวจจราจรจะเป็นข้าราชการที่ได้รับการจัดสวัสดิการในรูปแบบต่าง ๆ เช่นเดียวกับข้าราชการทั่วไปซึ่งเป็นที่ทราบกันคืออยู่แล้วว่า สวัสดิการของข้าราชการยังไม่เหมาะสมและเพียงพอต่อความต้องการของข้าราชการ และเมื่อเปรียบเทียบกับองค์กรเอกชน หรือ รัฐวิสาหกิจแล้วยังไม่มีความมั่นคง และ เพียงพอเทียบเท่ารัฐวิสาหกิจหรือองค์กรเอกชนแต่อย่างใด จึงพบว่าสวัสดิการของตำรวจจราจรจึงอยู่ในระดับต่ำดังกล่าว แม้ว่าจะได้มีการจัดสวัสดิการในรูปแบบต่าง ๆ ให้กับตำรวจจราจร ก็เป็นเพียงหัวหน้าหน่วยงานแต่ละหน่วยเป็นผู้ดำเนินการเอง ซึ่งก็ไม่เพียงพอแต่อย่างใด ด้วยจำกัดด้วยงบประมาณของรัฐนั่นเอง

ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่า สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรมีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจรในระดับต่ำ ซึ่ง อุทัย นิรัญโต (2523 : 203) กล่าวว่า การจัดสวัสดิการเป็นกระบวนการหนึ่งของการบริหารงานบุคคล แม้มิใช่เป็นงานหลักขององค์การ แต่ก็เป็นส่วนหนึ่งที่มีผลกระทบต่อความสำเร็จ หรือล้มเหลวขององค์การ และยังมีผลถึงสมรรถภาพ และกำลังขวัญของเจ้าหน้าที่อีกด้วย ในฐานะคนหรือเจ้าหน้าที่ที่เป็นมนุษย์เป็นกำลังสำคัญขององค์การและเป็นผู้ดลบันดาลให้เกิดผลงานอย่างแท้จริงเป็นปัจจัยส่งเสริมให้การบริหารงานขององค์การดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ และบรรลุวัตถุประสงค์ พบว่ายังสอดคล้องกับผลการวิจัยของ สุรกิจ ศรีมันัส (2537) พบว่า ปัจจัยที่ทำให้ระดับและกำลังใจในการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรเชียงใหม่ต่ำ มีปัจจัยด้านความเสี่ยงในการปฏิบัติหน้าที่ และรวมถึงปัจจัยด้านสวัสดิการด้วย ส่วนที่พบว่า การศึกษาวิจัยในครั้งนี้สวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ได้อ่างเหตุผลไว้แล้ว (ตารางที่ 4.21 ประกอบ)

กำลังตำรวจจราจร

ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้พบว่า กำลังตำรวจจราจรอยู่ในระดับปานกลางถึงสูง ทั้งนี้เนื่องจากว่านโยบายของรัฐบาลที่จะจำกัดการเพิ่มของจำนวนข้าราชการ แต่จะหันมาเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารงานภายในหน่วยงานแทนการเพิ่มจำนวนข้าราชการ ตำรวจจราจรก็เช่นเดียวกัน แม้ว่าปัญหาการจราจรจะมีมากในเขตกรุงเทพมหานคร แต่รัฐบาลได้หันมาเพิ่มประสิทธิภาพในด้านการใช้เครื่องควบคุมสัญญาณไฟจราจรแทนตำรวจจราจร และให้ตำรวจจราจรมาอำนวยความสะดวกด้านการจราจร และบังคับใช้กฎหมายจราจรได้อย่างเต็มที่ แต่ก็ปรากฏว่า เครื่องควบคุมสัญญาณไฟระบบอัตโนมัติ หรือที่เรียกว่า Area Traffic Control (A.T.C.) ก็ยังไม่สามารถใช้งานได้เต็มที่ ยังมีปัญหามากมายที่ไม่สามารถใช้งานได้ และปรากฏว่าได้ดำเนินการมาหลายปีแล้ว ยังไม่สามารถดำเนินการใช้งานได้ อยู่ในระหว่างการทดลอง

ใช้อยู่ตลอดมา จึงยังต้องใช้กำลังตำรวจจราจรเช่นเดิมในการปฏิบัติหน้าที่ตามป้อมสัญญาณไฟจราจร จากนโยบายของรัฐบาล และการใช้งานของเครื่องควบคุมสัญญาณไฟอัตโนมัติดังกล่าว ยังไม่สามารถดำเนินการได้ ทำให้กำลังตำรวจจราจรอยู่ในระดับสูง ด้วยเหตุผลดังกล่าว และในการศึกษาวิจัยครั้งนี้พบว่า กำลังตำรวจจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมายจราจร จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานของผู้วิจัยที่ได้ตั้งไว้ ด้วยเหตุผลและแนวคิดที่ได้อภิปรายไว้ประกอบตารางที่ 4.22 ดังกล่าวข้างต้น

ความทันสมัยเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานด้านจราจรของตำรวจจราจร
จากการศึกษาวิจัย พบว่าความทันสมัยเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจรอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้เนื่องจากว่า นโยบายของรัฐบาลและกรมตำรวจที่จะดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรอย่างจริงจังในช่วงหลายปีมานี้ และได้ทุ่มกำลังงบประมาณส่วนหนึ่งจัดหาซื้อรถจักรยานยนต์เพื่อใช้ในงานด้านการจราจร และเครื่องมือสื่อสารแบบวิทยุรับ-ส่ง แต่ก็ยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ และเครื่องมือสื่อสารมีปัญหาเรื่องอะไหล่และยังไม่มีเครื่องป้องกันควันพิษที่สามารถป้องกันได้ดีมีประสิทธิภาพแต่อย่างใด ด้วยเหตุผลระดับความคิดเห็นด้วยความทันสมัยเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจรจึงอยู่ในระดับต่ำ

จากการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ พบว่า ความทันสมัยเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจรไม่มีความสัมพันธ์กับการบังคับใช้กฎหมาย แต่อย่างใด ด้วยเหตุผลและข้อจำกัดด้านกฎหมาย งบประมาณ ซึ่งได้อธิบายเหตุผลไว้แล้ว ตามตารางที่ 4.23

5.3 ข้อเสนอแนะในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้

ในด้านสวัสดิการในการปฏิบัติหน้าที่

1. ผู้บังคับบัญชาในระดับหัวหน้าหน่วยงานควรหาวิธีการหรือมาตรการในการจัดสวัสดิการให้กับครอบครัวตำรวจจราจรเพิ่มจากสวัสดิการที่รัฐจัดให้อยู่แล้ว ซึ่งไม่เพียงพอต่อความต้องการ
2. ผู้บังคับบัญชาควรระดับหัวหน้าหน่วยงานควรส่งเสริมและสนับสนุนให้ตำรวจจราจรและครอบครัวหาอาชีพเสริมรายได้ใช้อื่นนอกเหนืองานในหน้าที่
3. กรมตำรวจควรหามาตรการหรือวิธีการใดให้มีการใช้สิทธิในการเบิกเงิน

สวัสดิการต่าง ๆ เช่น ค่าเรียนบุตร ค่ารักษาพยาบาล หรือ การเบิกสิทธิประโยชน์อื่นที่ได้รับ ความสะดวก รวดเร็ว ทันท่วงทีความเดือดร้อนของตำรวจจราจร

4. มูลนิธิหรือกองทุนต่าง ๆ ที่จัดขึ้นเพื่อสวัสดิการที่ได้รับจากอุบัติเหตุหรือ เหตุบาดเจ็บ หรือ เสียชีวิตจากการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร ควรให้การสนับสนุนช่วยเหลือครอบครัว หรือ ทายาทของตำรวจจราจรให้เหมาะสมตามแต่สถานการณ์ของตำรวจจราจร ด้วย

ด้านกำลังตำรวจจราจร

1. ผู้บังคับบัญชาในระดับหัวหน้าหน่วยงานที่มีอำนาจในการแต่งตั้ง โยกย้ายควร บรรจุ แต่งตั้ง โยกย้าย ข้าราชการตำรวจจราจรให้เหมาะสมกับปริมาณงานที่รับผิดชอบในแต่ละ สถานีตำรวจด้วย

2. ผู้บังคับบัญชาในระดับ รอง ผกก. (จร.) หรือ สว.จร. ควรจัดคนให้เหมาะสม กับงานที่ได้รับมอบหมาย

3. หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องด้านการจราจรควรให้การสนับสนุนด้านกำลังกับ ตำรวจจราจรเมื่อมีกำลังตำรวจไม่เพียงพอ โดยการเป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงาน โดยการ จัดโครงการอบรมอาสาจราจรขึ้นมาเพื่อสนับสนุนด้านกำลังตำรวจ

4. ควรเน้นประสิทธิภาพของงานด้วยกำลังที่เหมาะสม มากกว่าการเพิ่ม ปริมาณตำรวจจราจร อันเนื่องมาจากข้อจำกัดภาครัฐ

ด้านความทันสมัยเครื่องมือที่ใช้ในการทำงานด้านการจราจร

1. ควรจัดหายานพาหนะที่มีสภาพและพอเพียงให้แก่ตำรวจจราจร พร้อม อะไหล่ที่สามารถเปลี่ยนได้เมื่อเกิดการชำรุดเสียหาย

2. ควรจัดหาเครื่องมือสื่อสารที่สามารถติดต่อสื่อสารกันได้ในระยะไกลชัดเจน และมีประสิทธิภาพเพียงพอในการปฏิบัติงานด้านการจราจรให้

3. ควรจัดหาเครื่องป้องกันควันพิษที่มีประสิทธิภาพให้กับตำรวจจราจรให้ ครบทุกนายอย่างพอเพียง

4. รัฐควรเร่งรัดระบบสัญญาณไฟอัตโนมัติให้ดำเนินการใช้เรียบร้อย และ ครบทั่วกรุงเทพมหานคร หรือหากว่าไม่สามารถดำเนินการได้ก็ให้ยกเลิกระบบไป เพื่อความ ชัดเจนแน่นอนในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

5. ผู้บังคับบัญชาควรออกคำสั่งให้ตำรวจจราจรทุกนายที่ออกปฏิบัติหน้าที่ในถนนที่มีควันพิษ และฝุ่นละอองเป็นจำนวนมาก สวมใส่เครื่องป้องกันให้เรียบร้อย แม้ว่าตำรวจจราจรบางส่วนจะไม่ชอบสวมใส่ก็ตาม เพื่อเป็นระเบียบ แนวทางในการปฏิบัติ และที่สำคัญเพื่อสุขภาพของตำรวจจราจรเอง

ในด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร

1. การว่ากล่าวตักเตือนควรว่ากล่าวตักเตือนเอากับผู้ที่ไม่เจตนาในการกระทำผิด โดยได้กระทำผิดในครั้งแรก และเป็นความผิดที่มีข้อหาปรับเล็กน้อยเท่านั้น
2. ควรยึดใบอนุญาตขับขี่และออกใบสั่งแก่ผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรที่มีเจตนาโดยชัดแจ้งทุกครั้ง เพื่อเป็นการปรามผู้กระทำผิด และให้ดำเนินการด้วยความเด็ดขาดเป็นธรรม และสม่ำเสมอ
3. กรณีที่ผู้กระทำผิดจอดรถกีดขวางการจราจร และจอดในที่ห้ามจอดให้ดำเนินการออกใบสั่งและใช้เครื่องบังคับล้อ และให้ยกให้พ้นจากกีดขวางทางจราจรทุกครั้ง
4. ผู้บังคับบัญชาระดับรองสารวัตรจราจรหรือสารวัตรจราจรต้องควบคุมดูแลการปฏิบัติของตำรวจจราจรให้เป็นไปตามข้อ 5.1-5.4 ให้เด็ดขาด และเข้มงวดประจำสม่ำเสมอ
5. ผู้บังคับบัญชาควรหาวิธีการหรือมาตรการที่จะทำให้ผู้ใต้บังคับบัญชามีความกระตือรือร้นที่จะบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยการส่งเสริมให้รางวัลแก่ผู้ที่มีผลการบังคับใช้กฎหมายได้สูง แต่ต้องคอยระมัดระวังในเรื่องการกลั่นแกล้งจับกุมเพื่อผลงาน ควรให้เป็นไปด้วยความถูกต้อง เป็นธรรม และให้สม่ำเสมออยู่ตลอดเวลา เพื่อให้ประชาชนเกิดความเกรงกลัวต่อการบังคับใช้กฎหมายตำรวจจราจร

ในด้านอื่น ๆ

1. กรมตำรวจต้องมีนโยบายในการผองถ่ายกำลังตำรวจที่มีอายุมาก (อายุตั้งแต่ 40 ปี ขึ้นไป) จากตำรวจจราจร ให้โอนถ่ายกำลังเป็นตำรวจสายงานอื่นที่เหมาะสมกับสภาพกำลังและอายุ สุขภาพของตำรวจจราจร

