

## บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการจัดการ ความปลอดภัยและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในเขตกรุงเทพมหานคร ยุคไทยแลนด์ 4.0

### The Role of the Traffic Police in Managing Safety and Solving Road Accidents in Bangkok, Thailand 4.0

พงศกร สวัสดิ์จันทร์\* พชร สันทัด\*\*

Phongsakorn Sawatchan\* Patchara Santad\*\*

Received : 11 February 2021 / Revised : 27 February 2021 / Accepted : 6 March 2021

#### บทคัดย่อ

กองบังคับการตำรวจจราจรมุ่งเน้นให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความรู้และทักษะในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรจะเป็นพลังที่สามารถขับเคลื่อนให้เกิดความปลอดภัยทางถนน การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลกับการจัดการความปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรม ด้านเทคโนโลยีในการจราจร และด้านหลักการบังคับใช้กฎหมาย 2) เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลกับบทบาทหน้าที่ตำรวจจราจรในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร 3) เพื่อศึกษาความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเกี่ยวกับบทบาทและหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาการจัดการด้านความปลอดภัยบนท้องถนน โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 320 คน

ผลการวิจัย พบว่า 1) ปัจจัยส่วนบุคคลกับการจัดการความปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน ทั้ง 3 ด้าน มีความสอดคล้องกันในระดับดีมาก 2) ปัจจัยทางด้านอายุ ระดับการศึกษา สถานภาพ และรายได้ มีความแตกต่างในเรื่องความคิดเห็นต่อบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร แต่ปัจจัยทางด้านระยะเวลาในการทำงานในสายงานจราจรไม่มีความต่างกัน 3) มีผลการดำเนินงานอยู่ระดับดีมาก คือ ด้านบุคคล ด้านการเผยแพร่และการให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจรและด้านการประสานงานการแก้ไขปัญหาการจัดการด้านความปลอดภัยบนท้องถนน

\*หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการความปลอดภัย คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

\*\*รศ.พ.ต.ท.ร., ที่ปรึกษาหลักวิทยานิพนธ์ คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

\*Master of Public Administration, Program in Security Management, Faculty of Police Science, Royal Thai Police Cadet Academy

\*\*Assoc. Prof. Pol.Lt.Col.Dr., Thesis Advisor, Faculty of Police Science, Royal Thai Police Cadet Academy

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย พบว่า 1) บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการจัดการความปลอดภัยและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร มีระดับการปฏิบัติอยู่ในระดับมากอยู่แล้วแต่อาจจะต้องสนับสนุนให้มีสหวิชาชีพด้านต่าง ๆ มามีส่วนร่วมหลายๆ หน่วยงาน เพื่อจะได้ยังคงรักษาระดับการปฏิบัติงานในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างต่อเนื่องและทั่วถึง 2) สร้างขวัญและกำลังใจ แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเรื่องของค่าตอบแทน สวัสดิการ ดูแลสุขภาพอนามัย ความก้าวหน้าในหน้าที่การงาน

**คำสำคัญ :** บทบาทหน้าที่ / การจัดการความปลอดภัยทางถนน / ตำรวจจราจร

### Abstract

The Traffic Police Division focuses on the officers' knowledge for better efficiency as it is vital to road safety. The objectives of this study were to study 1) the correlation between the officers' personal factors and three aspects of road safety management for accident prevention: engineering, traffic technology. And law enforcement; 2) the correlation between the officers' personal factors and their roles in accident prevention in Bangkok; and 3) the officers' opinions on their roles and responsibilities in resolving road safety problems. The research was conducted using data from 320 individuals.

The study showed that 1) there was a strong correlation between the personal factors and the three aspects; 2) age, education, marital status and income affected the officers' opinions on their roles in accident prevention in Bangkok, but no difference was observed regarding years of experience; and 3) the performance was very good in respect to personnel, knowledge sharing, and coordination for problem-solving.

From the study, the following points are recommended: 1) the performance of traffic policemen in relation to road safety management and accident prevention in Bangkok is already very good. However, multidisciplinary agencies could be more engaged in order to maintain their road accident prevention performance as well as coverage, 2) motivate the officers with improved rewards, benefits, health care and career advancement.

**Keywords:** roles and responsibilities / road safety management / traffic police

วารสารคุณภาพชีวิตกับกฎหมาย  
ปีที่ 17 ฉบับที่ 1 (มกราคม - มิถุนายน 2564)

## บทนำ

ปัจจุบันปัญหาการกำหนดให้ลดจำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนถือเป็นความก้าวหน้าครั้งสำคัญต่อประเด็นความปลอดภัยทางถนน อันสะท้อนให้เห็นถึงการยอมรับมากขึ้นว่า การบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนน เป็นสาเหตุสำคัญประการหนึ่งของการเสียชีวิตทั่วโลก และเป็นสาเหตุหลักของการเสียชีวิตของผู้มีอายุระหว่าง 15-29 ปี นอกเหนือจากนั้นมากกว่าร้อยละ 50 ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นกลุ่มคนเดินเท้า ผู้ใช้รถใช้จักรยานยนต์หากไม่มีการวางแผนป้องกันแก้ไขปัญหาดังกล่าว อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศที่ยากจนถึงปานกลางจะสูงขึ้นเป็นสองเท่าในปี ค.ศ. 2020 (พ.ศ.2563) อีกทั้งอุบัติเหตุการจราจรทางถนนยังเป็นภาระหนักทางเศรษฐกิจของประเทศและครอบครัวอีกด้วย ดังนั้นความสัมพันธ์ระหว่างอุบัติเหตุการจราจรทางถนนกับวาระด้านของสิ่งแวดล้อมและพัฒนาในภาพกว้าง จึงเป็นประเด็นสำคัญของเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2558 ผู้นำรัฐบาลหลายประเทศได้เข้าร่วมการประชุมสมัชชาใหญ่แห่งสหประชาชาติ และได้ให้การรับรองวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน พ.ศ. 2573 (2030 Agenda for Sustainable Development Goals หรือ SDGs) คือ ลดอัตราการเสียชีวิต และการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่งภายในปี 2563 (รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน, 2558)

กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองหลวงที่มีการเจริญเติบโตของเมืองสูงขึ้นในทุก ๆ ด้าน ประชากร จึงหลั่งไหลเข้ามา ทั้งที่มาจากอย่างถาวร ทำงาน และศึกษาต่อ ทำให้กรุงเทพมหานคร กลายเป็นแหล่งรวมสารพัดปัญหา ไม่ว่าจะเป็นด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง รวมทั้งปัญหาการอุบัติเหตุการจราจรทางถนนซึ่งเป็นปัญหาอันดับต้น ๆ อุบัติเหตุการจราจรที่เกิดขึ้นเป็นผลให้เกิดความสูญเสียตามมามากมายไม่ว่าจะเป็นการเสียชีวิตตามตัวเลขสถิติที่สูงมาก จำนวนของผู้คนที่เกิดอุบัติเหตุแล้วพิการทุพพลภาพซึ่งตกเป็นภาระของครอบครัว ของสังคมและของรัฐบาลที่ต้องรักษาพยาบาลและดูแลอย่างต่อเนื่อง เกิดความสูญเสียของทรัพยากรมนุษย์ซึ่งเป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศและสูญเสียงบประมาณ อีกทั้งความสูญเสียของทรัพย์สินเป็นมูลค่าหลายร้อยล้านบาทต่อปี ดังข้อมูลที่ปรากฏตามตารางต่อไปนี้

ตารางที่ 1 สถิติอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2556 - 2559

ปี พ.ศ.	การเกิดอุบัติเหตุ (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ (ราย)	ผู้เสียชีวิต (ราย)	มูลค่าทรัพย์สินเสียหาย (ล้านบาท)
2556	29,964	11,474	353	330.91
2557	27,460	11,650	262	316.86
2558	26,615	5,601	198	40.33
2559	31,964	901	266	17.64

ที่มา : สถิติจราจร สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2559 (สำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร, 2559)

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีนโยบายการบริหารราชการประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2557 กำหนดงานด้านการจราจร โดยมุ่งเน้นการพัฒนาระบบการจัดการจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีแผนการจัดการจราจรเพื่อรองรับเหตุพิเศษ ให้สามารถคลี่คลายปัญหาและอำนวยความสะดวกทางถนน ลดอุบัติเหตุในแต่ละพื้นที่ได้อย่างรวดเร็วและเป็นระบบ มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาค และเป็นธรรม ทั้งนี้เพื่อยกระดับมาตรฐานการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรให้เป็นที่ยอมรับและเชื่อมั่น ศรัทธาของประชาชนอย่างแท้จริง โดยผู้บังคับบัญชาต้องอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านการจราจรทุกคน ให้มุ่งมั่นพัฒนาสู่การเป็นตำรวจจราจรมืออาชีพที่มีอุดมการณ์ มีความพร้อมทั้งความรู้ความสามารถ มีคุณธรรม จริยธรรม ยึดมั่นในหลักนิติธรรม มีความซื่อสัตย์ สุจริต มีจิตสำนึกในการให้บริการประชาชน มีทัศนคติที่ดีต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมทั้งสร้างภาพลักษณ์ที่จะนำไปสู่ความเป็น สุภาพบุรุษจราจร ที่เป็นผู้ที่คิดดี พูดดี ประพฤติดี มีเกียรติ น่าเชื่อถือ นายกองอ่อนจะเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ, 2557)

กองบังคับการตำรวจจราจร มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดการจราจรและรักษาความปลอดภัยทางถนนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับตามนโยบายการบริหารราชการของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ประจำปี 2557 การเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี 2558 และแผนพัฒนาการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพมหานครของกองบัญชาการตำรวจนครบาล การบริหารองค์กรในรูปแบบการบริการมุ่งผลสัมฤทธิ์ เพื่อให้มีการปรับปรุงการดำเนินงานให้เกิดประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ความคุ้มค่ารวมถึงมีความรับผิดชอบต่อประชาชนผู้รับบริการ (นโยบายการบริหารราชการ, 2557) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเป็นกลุ่มบุคคลที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อสวัสดิภาพของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน การผลักดันให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความรู้ความสามารถด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างยั่งยืนจึงเป็นเรื่องสำคัญที่จะนำไปสู่การพัฒนาความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย แนวทางการพัฒนาศักยภาพตำรวจจราจรให้ยั่งยืนตามโครงการพัฒนาศักยภาพการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ นอกจากนี้จะเน้นการนำเทคโนโลยีมาใช้ควบคู่ในการปฏิบัติหน้าที่ด้วย ซึ่งกองบังคับการตำรวจจราจรเป็นหน่วยงานแรกที่ริเริ่มนำมาใช้ เช่น กล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red Light Camera System) กล้องตรวจจับความเร็ว (Speed Camera) กล้องตรวจจับการเปลี่ยนช่องทางบริเวณเชิงสะพาน (Lane Change Management System) รวมถึงศูนย์ควบคุมและสั่งการจราจร (บก.02) ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางอำนวยความสะดวกและสั่งการจราจร หัวใจหลักของการทำงาน เทคโนโลยีเหล่านี้จะต้องผ่านการพัฒนาต่อยอดให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยใช้สิ่งที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และต้องพัฒนาตัวบุคคลควบคู่กันไปด้วย โดยจะตั้งเป้าหมายระดับ กองบังคับการตำรวจจราจร เป็นหน่วยงานการจราจร 4.0 ภายใน 1 ปี

ไทยแลนด์ 4.0 (มนต์พิพัฒน์ เอี่ยมจรัส, 2563, หน้า36) หน่วยงานตำรวจและบุคลากรตำรวจมีความตื่นตัวกับนโยบายของไทยแลนด์ 4.0 ของภาครัฐอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งในหน่วยงานระดับ

## วาระสารคุณภาพชีวิตกับกฎหมาย

ปีที่ 17 ฉบับที่ 1 (มกราคม - มิถุนายน 2564)

ประเทศ ไปจนถึงหน่วยงานระดับท้องถิ่น เนื่องจากตำรวจเองก็เป็นหน่วยงานหนึ่งที่ต้องปฏิบัติตามนโยบายของภาครัฐอย่างเคร่งครัด โดยส่วนมากการตอบรับนโยบายดังกล่าวจะเน้นไปยังการพัฒนาเครื่องมือที่เข้ามาช่วยในการปฏิบัติงานให้มีความสะดวกมากยิ่งขึ้น หรือในบางกรณีอาจจะส่งผลให้การปฏิบัติงานมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เช่น แอปพลิเคชัน หรือการใช้ IoT แต่อย่างไรก็ตามด้วยศักยภาพที่เป็นรูปธรรมของหน่วยงานตำรวจนั้น พบว่าเมื่อพิจารณาเฉพาะหน่วยงานเดียว หน่วยงานของตำรวจเองยังไม่มีศักยภาพมากเพียงพอในการพัฒนาตนเองไปสู่การตอบรับนโยบายไทยแลนด์ 4.0 อย่างเต็มประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นผลมาจากด้านของบุคลากรที่ไม่มีความพร้อมก่อนการออกนโยบายของภาครัฐ กล่าวคือในระบบการสรรหาของหน่วยงานนั้นไม่มีการเตรียมพร้อมในด้านทักษะที่สอดคล้องกับนโยบายดังกล่าวมาก่อน การสังมองค์ความรู้ของหน่วยงานที่ไม่ใช่หน่วยงานเฉพาะทางในทางเทคโนโลยีซึ่งต่อยกว่าหน่วยงานเฉพาะทาง หรือกระทั่งการด้านอำนาจหน้าที่ที่มีการทับซ้อนกันในท้องถิ่นที่มีการรับผิดชอบร่วมกัน รวมถึงหัวใจสำคัญในการก้าวเข้าสู่ Industry 4.0 นั้นคือคลื่นความถี่ในการส่งสัญญาณ และเปลี่ยนถ่ายข้อมูลเพื่อให้เกิด Cyber-Physical Systems (CPS) และ Industrial Internet of Things (IIoT) นั้นอยู่ในมือของภาคเอกชนทั้งสิ้น การปฏิบัติงานของภาครัฐในการพัฒนาตนเองเข้าสู่ Cyber-Physical Systems (CPS) และ Industrial Internet of Things (IIoT) จึงจำเป็นต้องพึ่งพาภาคเอกชนอย่างมาก ด้วยเหตุข้างต้นนี้เอง หน่วยงานตำรวจจึงเลือกใช้วิธีการพัฒนาไปพร้อมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและมีคุณสมบัติที่สามารถเข้ามาส่งเสริมจุดด้อยข้างต้นได้ เช่น การพัฒนาการให้บริการประชาชนไปกับหน่วยงานท้องถิ่นที่สามารถเข้าถึงประชาชนได้มากกว่า หรือการพัฒนาแนวทางทางเทคโนโลยีไปกับหน่วยงานทางการวิจัยที่มีองค์ความรู้มากกว่า แต่อย่างไรก็ตาม ในอีกมุมหนึ่งก็พบว่าหน่วยงานตำรวจก็ได้พัฒนาตนเองไปพร้อมกันทั้งการนำเสนอแนวคิดในการผลักดันกฎหมายที่อำนวยความสะดวกในระเบียบสารบัญญมากขึ้นเข้ามาแทนที่กฎหมายที่เป็นอุปสรรค หรือการที่บุคลากรมีความคิดริเริ่มในการปรับตัวเพื่อให้ก้าวทันยุคสมัยและนโยบายของภาครัฐบาลที่เปลี่ยนแปลงไป

ดังนั้น การศึกษาของตำรวจจราจรที่มุ่งเน้นให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความรู้และทักษะในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรจะเป็นพลังที่สามารถขับเคลื่อนให้เกิดความปลอดภัยทางถนนและนำไปสู่องค์กรต้นแบบ โดยผู้วิจัยได้ทำเรื่อง บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการจัดการความปลอดภัยและแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ยุคไทยแลนด์ 4.0

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลกับการจัดการความปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรม ด้านเทคโนโลยีในการจราจร และด้านหลักการบังคับใช้กฎหมาย

2. เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลกับบทบาทหน้าที่ตำรวจจราจรในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

3. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เกี่ยวกับบทบาทและหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาการจัดการด้านความปลอดภัยบนท้องถนน

## วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร (Documentary Study) เป็นการศึกษาค้นคว้ารวบรวมข้อมูลจากหนังสือ บทความ วิทยานิพนธ์ ตลอดจนเอกสารต่างๆ และการศึกษาภาคสนาม (Field Study) เป็นการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) กลุ่มตัวอย่าง คือเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร กองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร จำนวน 320 คน

### เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยได้สร้างขึ้น ประกอบด้วยคำถาม 2 ลักษณะ คือ คำถามชนิดปลายปิด (Close-ended Question) และคำถามปลายเปิด (Open-ended Question) ที่เปิดโอกาสให้ผู้ตอบได้ใช้ความคิดเห็น คำแนะนำและข้อเสนอแนะ การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลมีวิธีการดังนี้ศึกษาข้อมูลจากแนวคิด ทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งในการวิเคราะห์ข้อมูล นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล โดยทำการแบ่งข้อมูลการนำเสนอจากการศึกษาออกเป็น 6 ส่วนคือ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ที่ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรโดยใช้หลักด้านวิศวกรรมจราจร ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยใช้หลักการบังคับใช้กฎหมาย ส่วนที่ 4 ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับด้านเทคโนโลยีในการจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ส่วนที่ 5 ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ส่วนที่ 6 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ เมื่อรวบรวมข้อมูลต่างๆ ครบถ้วนแล้ว ผู้วิจัยได้ทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ และความถูกต้องของแบบสอบถามจากนั้นจึงนำแบบสอบถามมาซึ่งมีความถูกต้องสมบูรณ์มาลงรหัสตามวิธีวิจัยทางสถิติ และดำเนินการประมวลผลด้วยคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปจากนั้นนำผลที่ได้มาทำตารางวิเคราะห์ทางสถิติ เพื่ออธิบายความหมายต่อไป

### สถิติที่ใช้ในการวิจัย

สถิติวิเคราะห์เชิงพรรณนา (Descriptive statistics) อธิบายลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) โดยใช้ร้อยละ (Percentage) คือค่าเฉลี่ย  $\bar{X}$  และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และอธิบายระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการจัดการความปลอดภัยและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร การ

ทดสอบการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ย 2 กลุ่มตัวอย่างที่เป็นอิสระต่อกัน โดยใช้วิธี T-Test การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแปรปรวนทางเดียว (One Way Anova)

## ผลการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลกับการจัดการความปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านวิศวกรรม ด้านเทคโนโลยีในการจราจร และด้านหลักการบังคับใช้กฎหมาย โดยประกอบไปด้วยดังนี้

1.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย (ร้อยละ 81.6) มีอายุระหว่าง 41-50 ปี (ร้อยละ 33.1) สำเร็จการศึกษาระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 71.9) มีสถานะภาพสมรส (ร้อยละ 49.7) ระดับชั้นยศของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า มีจำนวนกลุ่มตัวอย่าง ในชั้นประทวน และชั้นสัญญาบัตรพอ ๆ กัน (ร้อยละ 50.0 เท่ากัน) โดยมีรายได้เฉลี่ยต่อเดือน 24,001 บาทขึ้นไป (ร้อยละ 68.8) และปฏิบัติงานในสายงานตำรวจจราจรมาเป็นเวลา 10 ปีขึ้นไป (ร้อยละ 28.1) และไม่มีโรคประจำตัว (ร้อยละ 82.2)

1.2 ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการแก้ไขปัญหาคอขวดที่เกิดจากการจราจรโดยใช้ หลักด้านวิศวกรรมจราจร บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการจัดการความปลอดภัยและแก้ไขปัญหาคอขวด การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ยุคไทยแลนด์ 4.0 โดยการดำเนินการแก้ไขปัญหาคอขวดที่เกิดจากการจราจรโดยใช้ หลักด้านวิศวกรรม ของกองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร ดังนี้ กลุ่มตัวอย่างระดับปฏิบัติการในการดำเนินการแก้ไขปัญหาคอขวดที่เกิดจากการจราจรโดยใช้ หลักด้านวิศวกรรม พบว่า ในเรื่องของความกว้างเพียงพอและสมบูรณ์ของถนนเป็นปัจจัยที่สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ และสัญญาณไฟจราจร มีการติดตั้งในจุดที่เหมาะสมเห็นได้ชัดต่อการปฏิบัติหน้าที่ มีค่าเฉลี่ยของคะแนนสูงสุด (M = 3.78 เท่ากัน) ซึ่งมีระดับการปฏิบัติการอยู่ในระดับมาก รองลงมาคือเรื่องสะพานหรือถนนคอคอดเป็นบริเวณที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติหน้าที่ (M = 3.76) มีระดับการปฏิบัติการอยู่ในระดับมาก เครื่องหมายจราจร ชนิดแผ่นป้าย เช่น ป้ายห้ามเลี้ยว ป้ายห้ามกลับรถ ฯลฯ มีการติดตั้งในจุดที่เหมาะสม เห็นได้ชัด (M = 3.69) มีระดับการปฏิบัติการอยู่ในระดับมาก และการทำส่วนนูน หรือแนวสะดุดบนผิวจราจรเพื่อควบคุมความเร็วสามารถช่วยลดอุบัติเหตุได้ขณะปฏิบัติหน้าที่ (M = 3.64) ระดับการปฏิบัติการอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ

1.3 ข้อมูลเกี่ยวกับการดำเนินการแก้ไขปัญหาคอขวดที่เกิดจากการจราจร โดยใช้หลักการบังคับใช้กฎหมาย บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการจัดการความปลอดภัยและแก้ไขปัญหาคอขวด การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ยุคไทยแลนด์ 4.0 โดยการแก้ไขปัญหาคอขวดที่เกิดจากการจราจร โดยใช้หลักการบังคับใช้กฎหมาย ของกองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร ดังนี้ กลุ่มตัวอย่างระดับปฏิบัติการในการดำเนินการแก้ไขปัญหาคอขวดที่เกิดจากการจราจรใช้หลักการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า การปฏิบัติการเรื่องเมื่อท่านกวดขันจับกุมและตักเตือนผู้ที่กระทำความผิดอย่างจริงจัง

ผู้ใช้รถใช้ถนนมักเกิดความไม่พอใจเสมอ มีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงสุด ( $M = 4.0$ ) มีระดับการปฏิบัติ การอยู่ในระดับมาก รองลงมาคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจรแก่ประชาชน เยาวชน หลังการกระทำผิดกฎจราจรทุกครั้ง ( $M = 3.96$ ) มีระดับการปฏิบัติการอยู่ในระดับมาก การ บังคับใช้กฎหมายยังขาดความเด็ดขาดและต่อเนื่องสม่ำเสมอ ทำให้ประชาชนมักไม่จ่ายค่าปรับจึงส่ง ผลให้ยอดค้ำชำระค่าปรับสูงขึ้น ( $M = 3.95$ ) มีระดับการปฏิบัติการอยู่ในระดับมาก ระหว่างการ ปฏิบัติหน้าที่จราจรมักโดนประชาชนบันทึกภาพ วิดีโอ รวมถึงการอ้างผู้มีอำนาจ ข่มขู่เจ้าหน้าที่อยู่ เสมอ ( $M = 3.77$ ) มีระดับการปฏิบัติการอยู่ในระดับมากและเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติงานด้านการจราจรมีความรู้ เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ( $M = 3.76$ ) มีระดับมาก

1.4 ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับด้านเทคโนโลยีในการจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุจราจร บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการจัดการความปลอดภัยและแก้ไขปัญหา การเกิด อุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ยุคไทยแลนด์ 4.0 โดยการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ จราจร โดยใช้ด้านเทคโนโลยี ของกองบังคับการตำรวจจราจร กรุงเทพมหานคร ดังนี้กลุ่มตัวอย่างระบุ ถึงระดับการปฏิบัติในการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรในการการใช้เทคโนโลยีในการ จราจร พบว่า การปฏิบัติการเรื่องของระบบกล้องตรวจจับความเร็ว มีส่วนช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนนได้เป็นอย่างดี และกองบังคับการตำรวจจราจร สามารถใช้โซเชียลมีเดียต่างๆ เช่น Facebook, Twitters, Instagram ในการแจ้งข้อมูลข่าวสารการจราจร และอุบัติเหตุต่างๆ ให้ประชาชนรับรู้ได้เป็น อย่างดี มีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงสุด ( $M = 3.88$  เท่ากัน) มีระดับการปฏิบัติการอยู่ในระดับมาก รองลง มาคือ มีการใช้แอปพลิเคชันกลุ่มไลน์ (Line) พุดคุย รายงาน แจ้งข้อมูลข่าวสารและปัญหาการปฏิบัติ งานภายในสายงานของท่าน ( $M = 3.86$ ) มีระดับการปฏิบัติการอยู่ในระดับมาก ระบบกล้องตรวจ จับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red Light Camera) มีส่วนช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ได้เป็นอย่างดี ( $M = 3.84$ ) มีระดับการปฏิบัติการอยู่ในระดับมาก มีการอบรมและแนะนำเทคโนโลยี การจราจรใหม่ ๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ทุก ๆ คน เพื่อนำไปใช้ในการปฏิบัติงาน และเทคโนโลยีที่ใช้อยู่ใน กองบังคับการตำรวจจราจร มีความเหมาะสมต่อผู้ที่ปฏิบัติงานและสภาพการณ์ปัจจุบัน ( $M = 3.83$  เท่า กัน) มีระดับการปฏิบัติการอยู่ในระดับมาก ตามลำดับ

2. เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลกับบทบาทหน้าที่ตำรวจจราจรในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยประกอบไปด้วยดังนี้

การวิเคราะห์เปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลกับบทบาทหน้าที่ตำรวจจราจรในการป้องกันการ เกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปัจจัยทางด้านอายุ พบว่า กลุ่มอายุ 51 ปีขึ้นไปมีความ คิดเห็นว่าในเขตกรุงเทพมหานครนั้น มีการแก้ไขปัญหาโดยใช้หลักวิศวกรรมในการจัดการด้านความ ปลอดภัยการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ดีกว่ากลุ่มอายุ 21-30 ปี ( $p = .007$ ) ปัจจัยทางด้านระดับ การศึกษา พบว่า กลุ่มที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี และกลุ่มที่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี



## วารสารคุณภาพชีวิตกับกฎหมาย

ปีที่ 17 ฉบับที่ 1 (มกราคม - มิถุนายน 2564)

( $p=.015$  และ  $.001$ ) มีความคิดเห็นว่าเป็นเขตกรุงเทพมหานครใช้หลักวิศวกรรมในการจัดการความปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ดีกว่ากลุ่มผู้ที่จบมัธยมศึกษา นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ที่จบการศึกษาสูงกว่าปริญญาตรี มองว่ามีการใช้หลักของกฎหมายในการแก้ไขปัญหาการจัดการความปลอดภัยบนท้องถนนได้ดีกว่ากลุ่มที่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ( $p=.018$ ) ปัจจัยทางด้านสถานภาพสมรส พบว่า ปัจจัยด้านสถานภาพสมรสไม่มีความแตกต่างเรื่องของความคิดเห็นระหว่างกลุ่มที่ระดับนัยสำคัญ  $.05$  เกี่ยวกับการจัดการด้านความปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ปัจจัยทางด้านรายได้ พบว่า ผู้ที่มีรายได้ 19,001-24,000 บาท ( $p=.004$  และ  $.001$ ) และผู้ที่มีรายได้ 24,001 บาทขึ้นไป ( $p=.009$  และ  $.006$ ) มีความคิดเห็นว่าเป็นสามารถใช้หลักวิศวกรรมในการจัดการความปลอดภัยได้ดีกว่าผู้ที่มีรายได้ 9,001-14,000 บาท และรายได้ 14,001-19,000 บาท ปัจจัยทางด้านระยะเวลาที่ทำงานในสายจราจร พบว่า ผู้ที่มีระยะเวลาในการทำงานในสายจราจร 7-9 ปี ( $p=.007$ ) มีความคิดเห็นว่าการจัดการด้านความปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในเขตกรุงเทพมหานครโดยใช้หลักวิศวกรรมในการจัดการแก้ไขปัญหา มีการจัดการได้ดีกว่ากลุ่มที่มีระยะเวลาในการทำงานในสายจราจร 1-3 ปี นอกจากนี้ ยังพบว่า กลุ่มที่มีระยะเวลาในสายงานจราจร 10 ปีขึ้นไป ( $p=.000$  และ  $.024$ ) มีความคิดเห็นว่าการจัดการด้านความปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในเขตกรุงเทพมหานครโดยใช้การจัดการด้านเทคโนโลยีในการจราจร มีการจัดการได้ดีกว่า กลุ่มที่มีระยะเวลาในการทำงานในสายจราจร 1-3 ปี และ 4-6 ปี ปัจจัยทางด้านอายุ เมื่อพิจารณาภายในกลุ่มรายด้านพบว่า ไม่มีความแตกต่างกันทางนัยสำคัญทางสถิติที่  $.05$  เมื่อมองภาพรวมพบว่ามีมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ( $p=.043$ ) ปัจจัยทางด้านสถานภาพสมรส พบว่า ผู้ที่มีสถานภาพสมรสมีความคิดเห็นเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในทิศทางที่ดีกว่าผู้ที่มีสถานภาพโสด ( $p=.040$ ) ปัจจัยทางด้านรายได้ พบว่า ผู้ที่มีรายได้ 19,001-24,000 บาท มีความคิดเห็นเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในเขตกรุงเทพมหานครในทิศทางที่ดีกว่าผู้ที่มีรายได้ 9,001-14,000 ( $p=.014$ )

3. เพื่อศึกษาความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เกี่ยวกับบทบาทและหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาการจัดการด้านความปลอดภัยบนท้องถนน โดยประกอบไปด้วยดังนี้

3.1 ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ดังนี้ ด้านบุคคล กลุ่มตัวอย่างระบุว่าในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่รู้สึกว่าจะอันตรายจะเกิดขึ้นกับตัวเมื่อไรก็ได้ มีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงที่สุด ( $M = 4.11$ ) มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก รองลงมาคือ รู้สึกภูมิใจและกระตือรือร้นมากที่สุดที่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตำรวจจราจร ( $M = 3.93$ ) มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก รู้สึกว่าสุขภาพทรุดโทรมลงเมื่อเข้ามาทำงานจราจร

(M = 3.90) มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก และงานในหน้าที่ตำรวจจราจรเหมาะสมกับความรู้ความสามารถเป็นอย่างดี (M = 3.82) มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ด้านการเผยแพร่ และการให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร กลุ่มตัวอย่างระบุว่ากองบังคับการตำรวจจราจรมีการจัดกิจกรรมส่งเสริมการขับขี่อย่างปลอดภัยในเขตกรุงเทพมหานครเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงที่สุด (M = 3.82) มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก รองลงมาคือ กองบังคับการตำรวจจราจรจัดให้มีอาสาสมัครเข้าอบรมเรื่องการเกิดอุบัติเหตุทางถนนหรือกฎหมายการจราจรกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ (M = 3.76) มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ด้านการประสานงาน กลุ่มตัวอย่างระบุว่าผู้บังคับบัญชามีการกำกับดูแล การปฏิบัติงานจราจรอย่างใกล้ชิดมีค่าคะแนนเฉลี่ยสูงที่สุด (M = 3.95) มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก รองลงมาคือ คนส่วนใหญ่ในหน่วยงานเต็มใจและกระตือรือร้น ในการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้บังคับบัญชาเสมอ (M = 3.91) มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก และเมื่อเกิดปัญหาในการปฏิบัติงานจราจร สามารถปรึกษาผู้บังคับบัญชาได้เสมอ (M = 3.78) มีระดับความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก

3.2 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ความเห็นและข้อเสนอแนะของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต่อบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการจัดการความปลอดภัยและแก้ไขปัญหา การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ยุคไทยแลนด์ 4.0 มีดังนี้ 1) จัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างต่อเนื่องให้ครอบคลุมตลอดทั้งปี โดยให้องค์กรทั้งภาครัฐและเอกชนร่วมมือกันในการดำเนินกิจกรรม 2) อยากให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนอย่างเคร่งครัด โดยนำมาตราการ 3ม 2ข 1ร ซึ่งเป็นวิธีการหรือข้อกำหนดที่สำคัญในการป้องกันแก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงในเวลาปกติและช่วงเทศกาล 3) ควรจัดสวัสดิการให้กับตำรวจจราจรในด้านของอุปกรณ์ช่วยป้องกันการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เช่น หน้ากากอนามัยที่ป้องกัน ฝุ่น PM 2.5 ได้ เป็นต้น

## สรุปและอภิปรายผล

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลกับการปฏิบัติในการดำเนินการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรทางถนนโดยใช้ หลักด้านวิศวกรรม เรื่องของความกว้างเพียงพอและสมบูรณ์ของถนนเป็นปัจจัยที่สำคัญเพื่ออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่และสัญญาณไฟจราจรมีการติดตั้งในจุดที่เหมาะสมเห็นได้ชัดต่อการปฏิบัติหน้าที่ เครื่องหมายจราจร มีการติดตั้งในจุดที่เหมาะสม และการทำส่วนนูน หรือแนวสะดุดบนผิวจราจรเพื่อควบคุมความเร็วสามารถช่วยลดอุบัติเหตุได้ขณะปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งที่กล่าวมานั้น ไปสอดคล้องกับงานวิจัยของ ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์ (2558) การศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร: เขตสายไหม และการดำเนินงานแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุการจราจรของทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน เพื่อหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการ

## วารสารคุณภาพชีวิตกับกฎหมาย

ปีที่ 17 ฉบับที่ 1 (มกราคม - มิถุนายน 2564)

แก้ไขปัญหาคอขวดเหตุการณ์จราจรทางบก ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร: เขตสายใหม่ มีดังนี้ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนน และปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม ซึ่งปัจจัยทั้ง 4 ปัจจัยนี้มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกันอย่างมีนัยสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบก

หลักการบังคับใช้กฎหมาย ตำรวจให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจรแก่ประชาชนหลังการกระทำผิดกฎจราจรทุกครั้ง และมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในปฏิบัติงาน ในขณะที่ผู้ใช้รถใช้ถนนมักเกิดความไม่พอใจขณะทำผิดกฎจราจรเสมอ การบังคับใช้กฎหมายยังขาดความเด็ดขาดและต่อเนื่องสม่ำเสมอ จึงส่งผลให้ยอดค่าปรับสูงระหว่าประชาชนไม่จ่ายค่าปรับ ระหว่างการปฏิบัติหน้าที่มักโดนประชาชนบันทึกภาพ วิดีโอ รวมถึงการอ้างผู้มีอำนาจ ข่มขู่เจ้าหน้าที่อยู่เสมอ ซึ่งที่กล่าวมานั้นไปสอดคล้องกับงานวิจัยของ อธิราช มณีภาค (2558) การศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัย พบว่า นโยบายการบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนน การป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยนั้น ได้ดำเนินการตามมติปฎิญาณมอสโกของสหประชาชาติ และโดยนำกรอบมาทำแม่บทแผนดำเนินการต่างๆ ทั้งนี้ ประเทศไทยถือได้ว่าเป็นไปตามมาตรฐานสากล ที่กำหนดแนวทางการบริการไว้ที่ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนสาเหตุหลัก พบว่า พฤติกรรมของคนทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คนประมาท คนไม่มีจิตสำนึก ฝ่าฝืนกฎระเบียบกฎหมาย รองลงมาคือ รถ ถนน และสิ่งแวดลอมตามลำดับ

หลักการใช้เทคโนโลยีในการจราจร ปฏิบัติการระบบกล้องตรวจจับความเร็ว มีส่วนช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้เป็นอย่างดี และกองบังคับการตำรวจจราจร สามารถใช้สื่อโซเชียลต่างๆ ในการแจ้งข้อมูลข่าวสารการจราจร และอุบัติเหตุต่างๆ ให้ประชาชนรับรู้ได้เป็นอย่างดี มีการใช้แอปพลิเคชันกลุ่มไลน์ (Line) แจ้งข้อมูลข่าวสารและปัญหาการปฏิบัติงาน ระบบกล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red Light Camera) มีส่วนช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีการอบรมและแนะนำเทคโนโลยีการจราจรใหม่ ๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ทุก ๆ คน มีความเหมาะสมต่อผู้ที่ปฏิบัติงานและสภาพการณ์ปัจจุบัน พบว่า สัมพันธ์กับ พิเชษฐ์ คำภีรานนท์ และ ไวยพจน์ กุลชัย (2558 : 90) ได้กล่าวถึง สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีการนำระบบเทคโนโลยีหรือที่เรียกชื่อหนึ่งว่า “ระบบการขนส่งจราจรอัจฉริยะ (TIS)” มาใช้ในการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารการบริหารการจราจรสำหรับตรวจตราและสั่งการควบคุมการจราจรรวมถึงการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้รับความสะดวกสบายและมีความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนโดยระบบที่ดำเนินการในปัจจุบันแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ 1. เทคโนโลยีด้านการจัดการจราจร 2. เทคโนโลยีด้านการบังคับใช้กฎหมาย 3. เทคโนโลยีด้านความปลอดภัยทางถนน

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 โดยปัจจัยส่วนบุคคลกับบทบาทหน้าที่ตำรวจจราจรในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ตำรวจจราจรที่มีประสบการณ์ทำงานสายจราจร 7-9 ปี เห็นว่าการจัดการด้านความปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยใช้หลักวิศวกรรมในการจัดการแก้ไขปัญหาได้ดี เช่น

ความกว้างของถนน สัญญาณไฟจราจร เครื่องหมายจราจร ส่วนตำรวจจราจรที่มีประสบการณ์ทำงานสายจราจร 10 ปีขึ้นไป เห็นว่าการจัดการด้านความปลอดภัยในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยใช้การจัดการด้านเทคโนโลยีในการจราจร เช่น กล้องตรวจจับความเร็ว กล้องตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (Red Light Camera) มีการจัดการได้ดี ซึ่งที่กล่าวมานั้น ไปสอดคล้องกับงานวิจัยของ เอกชัย สมัครสมาน (2544) ศึกษาเรื่อง บทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการดำเนินการแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร : ศึกษาเฉพาะกรณี เจ้าหน้าที่ตำรวจกองบังคับการตำรวจจราจร เพื่อศึกษาการดำเนินการแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับการดำเนินการแก้ไขปัญหารถจราจร ในเขตกรุงเทพมหานคร ปัญหา อุปสรรค และข้อคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ในการดำเนินการแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาวิจัย พบว่า สาเหตุของปัญหาและอุปสรรค ในการแก้ไขปัญหารถจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร ประเด็นสำคัญต่าง ๆ ได้ดังนี้ คือถนนไม่สมบูรณ์ขาดประสิทธิภาพ ปัญหาการจัดการผังเมือง และการดำเนินการให้เป็นไปตามผังเมือง ปัญหาการเพิ่มขึ้นของรถยนต์และประชากรพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน การบังคับใช้กฎหมาย และปัญหาการบริหารงานจราจร

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 โดยบทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุจราจรด้านบุคคล รู้สึกภูมิใจที่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตำรวจจราจร และงานในหน้าที่ตำรวจจราจรเหมาะสมกับความรู้ความสามารถเป็นอย่างดี ขณะที่ปฏิบัติหน้าที่รู้สึกว่ายานตรายจะเกิดขึ้นกับตัวเมื่อไรก็ได้ และรู้สึกว่าคุณภาพทรุดโทรมลงเมื่อเข้ามาทำงานจราจร มีการเผยแพร่ให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร และอาสาสมัครเข้าอบรมเรื่องการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การประสานงานผู้บังคับบัญชา มีการกำกับดูแลการปฏิบัติงานจราจรอย่างใกล้ชิด และจัดสวัสดิการให้กับตำรวจจราจรในด้านของอุปกรณ์ช่วยป้องกันการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจร เช่น แวนตาดำ หมวกตำรวจจราจร เสื้อสะท้อนแสง หน้ากากอนามัยที่ป้องกัน ฝุ่น PM 2.5 ได้ เป็นต้น ซึ่งที่กล่าวมานั้น ไปสอดคล้องกับงานวิจัยของ ประจักษ์ สุขคง (2543) ศึกษาเรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุของตำรวจจราจรในการปฏิบัติหน้าที่ : ศึกษาเฉพาะกรณีตำรวจจราจรแผนก 2 กองกำกับการ 1 กองตำรวจน้ำ (สน.ท่าเรือ) ผลการศึกษาวิจัย พบว่า สำหรับการใช้อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุของตำรวจจราจร ประชากรมีการใช้อุปกรณ์ประจำตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทั้ง 2 ด้าน คือ ยานพาหนะที่ใช้ในงานจราจร ทั้งยานพาหนะรถจักรยานยนต์ ยานพาหนะรถยนต์ รวมทั้งการใช้อุปกรณ์ที่สวมใส่ทั้ง การใช้หมวกตำรวจจราจร การใช้แว่นตา การใช้เครื่องกรองอากาศ การใช้เสื้อสะท้อนแสงและการใช้กระบังสะท้อนแสงอยู่ในระดับมาก ส่วนทัศนคติของตำรวจจราจรในการให้ความสำคัญกับการใช้อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุพบว่า ส่วนใหญ่มีทัศนคติในการให้ความสำคัญในด้านการใช้อุปกรณ์กันลื่นสำหรับรถจักรยานยนต์ การติดสัญญาณ (ไฟแดง) ที่รถจักรยานยนต์ การตรวจสอบสภาพรถยนต์ การติดสัญญาณไปที่รถยนต์ การตรวจสอบสภาพรถยนต์ การสวมหมวกตำรวจจราจร การสวมแว่นตา (ดำ) การสวมเครื่องกรองอากาศ การสวมเสื้อสะท้อนแสง และการใช้กระบังสะท้อนแสงอยู่ในระดับมาก

## ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

1. บทบาทหน้าที่ของตำรวจจราจรในการจัดการความปลอดภัยและแก้ไขปัญหา การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร มีระดับการปฏิบัติอยู่ในระดับมาอยู่แล้ว แต่อาจจะต้องสนับสนุนให้มีสหวิชาชีพด้านต่าง ๆ มามีส่วนร่วมหลาย ๆ หน่วยงานเพื่อจะได้ยังคงรักษาระดับการปฏิบัติงานในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างต่อเนื่องและทั่วถึง

2. สร้างขวัญและกำลังใจ แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเรื่องของค่าตอบแทน สวัสดิการ ดูแลสุขภาพอนามัย ความก้าวหน้าในหน้าที่การงาน

## ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาบทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรในส่วนภูมิภาคทั่วประเทศ เพื่อที่จะได้ทราบปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ที่มีอยู่และนำข้อมูลที่ได้มาใช้กำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรในภาพรวมทั้งประเทศต่อไป

2. ควรมีการศึกษาบทบาทของประชาชนว่ามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาจราจรอย่างไรบ้าง เพื่อที่จะได้ทราบปัญหาและข้อคิดเห็นต่าง ๆ ของประชาชนเกี่ยวกับการจราจร และนำข้อมูลที่ได้มาใช้กำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรต่อไป

## บรรณานุกรม

- ประจักษ์ สุขคง. (2543). การป้องกันอุบัติเหตุของตำรวจจราจรในขณะปฏิบัติหน้าที่ : ศึกษาเฉพาะกรณี ตำรวจจราจร แผนก 2 กองกำกับการ 1 กองตำรวจน้ำ (สน.ท่าเรือ). สารนิพนธ์. สาขาการบริหาร และนโยบายสวัสดิการสังคม. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พิเชษฐ์ คำภีรานนท์ และ ไวยจน์ กุลชาชัย. (2558). เทคโนโลยีการจราจร. พิมพ์ครั้งที่ 1. ห้างหุ้นส่วนจำกัด โรงพิมพ์อักษรไทย.
- ดรุณี ศรีมณีรัตน์. (2558). แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานคร : เขตสายไหม. ค้นคว้าอิสระ. สาขาวิชาการเมืองการปกครอง. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- มนต์พิพัฒน์ เอี่ยมจรัส. (2563). การจัดทำและส่งมอบบริการสาธารณะของตำรวจในยุค Thailand 4.0. วารสารคุณภาพชีวิตกับกฎหมาย, 16 (1), 36.
- สำนักงานจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร. (2563, 12 มกราคม). สถิติจราจร. <http://office.bangkok.go.th/dotat/TrafficINFO/trafficinfo.html>
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2563, 12 มกราคม). คู่มือการฝึกอบรมข้าราชการตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่งานจราจรในสถานีตำรวจ <http://thaicrimes.org/download/%>

- องค์การอนามัยโลก. (2563, 12 มกราคม). รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน.  
[https://www.who.int/docs/defaultsource/thailand/roadsafety/2015-report-th-summary\(1\).pdf?sfvrsn=ed2bec82\\_2](https://www.who.int/docs/defaultsource/thailand/roadsafety/2015-report-th-summary(1).pdf?sfvrsn=ed2bec82_2)
- อชิราช มณีภาค. (2558). ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ. สาขารัฐประศาสนศาสตร์. มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ในพระบรมราชูปถัมภ์.
- เอกชัย สมัครสมาน. (2544). บทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร : ศึกษาเฉพาะกรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกองบังคับการตำรวจจราจร. สารนิพนธ์. สาขาการบริหารงานยุติธรรม. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.