

การบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล
ตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดี
TRAFFIC MANAGEMENT IN THE AREA OF METROPOLITAN POLICE
BUREAU ACCORDING TO GOOD GOVERNANCE GUIDELINES

¹ฉัตรชัย นามเสนาะ และ ²ประยุทธ์ สวัสดิ์เรียวกุล

¹Chatchai Namesanoke and ²Prayuth Swadriokul

มหาวิทยาลัยชินวัตร, ประเทศไทย

Shinawatra University, Thailand.

¹Chatchai_n@gmail.com

Received September 10,2020; Revised November 2, 2020; Accepted December 25,2020

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีจุดประสงค์ 1) เพื่อศึกษาปัจจัยนำไปสู่การเกิดปัญหาการจราจรที่ส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล 2) เพื่อศึกษาปัจจัยแก้ไขปัญหาการจราจรที่ส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการจราจร ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล 3) เพื่อศึกษาแนวทางการบริหารจัดการที่ดี ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ผู้วิจัยใช้การวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed Methods Research) คือ 1) การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ด้วยการสัมภาษณ์จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 30 คน จากกองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 และกองบังคับการจราจร โดยการวิเคราะห์เนื้อหา 2) การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ด้วยการเก็บรวบรวมข้อมูลแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างจากกองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 และกองบังคับการจราจร จำนวน 400 คน โดยการวิเคราะห์สมการถดถอยเชิงพหุคูณเส้นตรง ผลงานวิจัยในเชิงปริมาณพบว่า ปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดปัญหาการจราจรในภาพรวม พบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ ด้านสภาพของรถยนต์ส่วนบุคคล มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.38$, S.D.= 0.54) ปัจจัยที่แก้ไขปัญหาการจราจรในภาพรวม พบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือด้านขนส่งสาธารณะมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.30$, S.D. = 0.51) และการบริหารจัดการที่ดี ใน

ภาพรวม พบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ ด้านหลักการมีส่วนร่วม มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.53$, S.D.=0.59) ผลการวิจัยเชิงคุณภาพ พบว่า ปัจจัยสาเหตุสำคัญของการเกิดปัญหาการจราจร คือด้านผู้ขับขี่ยานพาหนะ ที่นิยมการใช้รถส่วนตัวมากกว่าการใช้ขนส่งสาธารณะ ปัจจัยการแก้ไขปัญหาจราจรคือด้านกฎหมายจราจรต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดและจริงจัง แนวทางการบริหารจัดการที่ดีในการแก้ไขปัญหาการจราจร คือด้านหลักการมีส่วนร่วม ความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและชุมชนในการสอดส่องตรวจตราการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้มีความสม่ำเสมอและต่อเนื่อง ข้อเสนอแนะควรมีการศึกษาด้านหลักความโปร่งใส เนื่องจากสำนักงานตำรวจมักถูกมองจากสังคมภายนอกว่าเป็นองค์กรที่เอื้อต่อการทุจริตคอร์รัปชัน

คำสำคัญ : การจราจร; การบังคับใช้กฎหมาย; การขนส่งสาธารณะ

Abstract

The purposes of this research included: 1) To study factors leading to traffic problems that affected the traffic management in the area of the Metropolitan Police Bureau; 2) To study factors that solved the traffic problems affecting traffic management in the area of the Metropolitan Police Bureau; 3) To study good governance guidelines for traffic management in the area of the Metropolitan Police Bureau. The researcher used mixed methods research including: 1) a qualitative research by interviewing 30 key informants of the Metropolitan Police Headquarters 1-9 and the Traffic Police Division and by analyzing the content; 2) a quantitative research by gathering data through questionnaires from sampling groups of 400 officials of the Metropolitan Police Headquarters 1-9 and the Traffic Police Division and analyzing data by multiple linear regression. The quantitative research found that overall factors leading to traffic problems with the highest mean was the condition of vehicles ($\bar{X} = 4.38$, S.D.= 0.54). Overall factors that helped solving traffic problems with the highest mean was the public transport ($\bar{X} = 4.30$, S.D.= 0.51). Overall factors of good governance with the highest mean was the principle of participation ($\bar{X} = 4.53$, S.D. = 0.59). The qualitative research found that the main cause of traffic problems was the motor vehicle drivers that popularly used private vehicles more than public transports. The factor for solving traffic problem was the traffic law that must be strictly and seriously enforced. Good governance guidelines for solving traffic problems were the participatory

approach with the cooperation of related agencies and communities that commonly watched and regularly inspected the traffic law enforcement. For the recommendations, the principle of transparency should be cultivated according that the police offices were seen as organizations being prone to be corrupt.

Keyword: Traffic; Law Enforcement; Public Transport

บทนำ

ประเทศไทยถือได้ว่าเป็นประเทศรุดหน้าในโลก เมื่อมีการจัดอันดับพบรายชื่อกรุงเทพมหานครจะติดอยู่ในอันดับต้นๆทุกครั้ง จากผลการศึกษาของบริษัทวิเคราะห์ข้อมูลการจราจร INRIX ที่ประเมินสภาพการจราจรทั่วโลกหรือ Global Traffic Scorecard โดย INRIX ย้ำว่าไม่มีมาตรการใดที่จะกำจัดปัญหาจราจรได้อย่างถาวร เพราะแต่ละเมืองก็มีปัญหาเฉพาะของตัวเอง โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครมีแนวโน้มต่อปัญหาการจราจรที่มีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น อันเนื่องมาจากการพัฒนาพื้นที่ใช้สอยในเขตเมือง ที่หนาแน่นไปด้วยสิ่งปลูกสร้างและอาคารต่างๆ อีกทั้งปริมาณรถยนต์และความต้องการในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้สภาพการจราจรไม่มีความคล่องตัวและเกิดปัญหาการจราจรติดสะสมในหลายพื้นที่ ทั้งนี้สาเหตุไม่ใช่เพียงแค่ทางร่วมทางแยก การมีรถยนต์จอดกีดขวางทางจราจร แต่ยังรวมถึงการมีร้านค้าบนแผงลอยตั้งวางขาย มีการก่อสร้างรถไฟฟ้าบนดิน-ใต้ดิน ปัญหาบริเวณคอขวดทางหลวงต่าง ๆ แต่สาเหตุที่สำคัญที่สุดของการเกิดปัญหาการจราจรติดขัด คือพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ใช้รถใช้ถนนที่ไม่เคารพกฎจราจร อันเกิดจากกระบวนการบังคับใช้กฎหมายที่ขาดประสิทธิภาพ ส่งผลให้ผู้กระทำความผิดละเลยต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจนเคยชินต่อการกระทำผิด ส่วนผู้ที่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ถูกต้องก็เกิดความท้อแท้เบื่อหน่ายที่จะปฏิบัติ และหันมาเป็นผู้กระทำความผิดในที่สุด ซึ่งเมื่อคนเรามาอยู่รวมกันเป็นสังคม มีประชากรรวมกันเป็นจำนวนมาก จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการมีกฎเกณฑ์ข้อบังคับ ที่จะใช้เป็นบรรทัดฐานในการปฏิบัติร่วมกัน ดังนั้นการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรถือเป็นส่วนสำคัญของการแก้ปัญหาการจราจรด้วยการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจรอย่างเคร่งครัด ผู้ขับขี่รถก็ย่อมเกิดความเกรงกลัวต่อกฎหมายไม่กล้าละเลยกระทำความผิด

กองบัญชาการตำรวจนครบาลและหน่วยงานเกี่ยวข้องได้มีการร่วมมือกันแก้ปัญหาการจราจรโดยเฉพาะตำรวจนครบาลมีหน้าที่ดูแลเอาใจใส่ปัญหาเพื่อความสงบสุขของประชาชนทุกด้านทั้งจราจร อาชญากรรม และการสืบสวนสอบสวนในคดีต่าง โดยใช้กำลังพลทุกฝ่ายให้เพียงพอมากที่สุดในการแก้ไขปัญหา โดยเฉพาะปัญหาการจราจร ซึ่งเป็นปัญหาที่

ใช้ความพยายามในการแก้ไขแต่ไม่สามารถแก้ไขได้ การแก้ปัญหาคารจรจรจะแก้ได้นั้นเป็นเรื่องที่ยากยิ่งอีกทั้งต้องหาวิธีต่างๆในการแก้ไขปัญหาหรือพยายามทำให้ดีขึ้นมีความคล่องตัวประชาชนได้รับความเดือดร้อนน้อยลง

การบริหารจัดการด้านการจราจรถือเป็นภารกิจบำบัดทุกข์บำรุงสุขให้แก่ประชาชน เป็นการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรที่จำเป็นต้องมีการเตรียมพร้อม การแก้ไขปัญหาก็เกิดประสิทธิภาพและประสบความสำเร็จในการแก้ไขปัญหาคารจรจร เนื่องจากที่ผ่านมามีการบริหารจัดการด้านการจราจรมีปัญหาและอุปสรรค ทั้งจากการบริหารจัดการรับนโยบายจากผู้บังคับบัญชา หรือกระทั่งการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่จราจรเอง ประกอบกับสถานีตำรวจนครบาลที่สังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาลมีปัญหาภาระงานจราจรที่ไม่สมดุลกับอัตรากำลังพล ตลอดจนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรบางคนยังขาดทักษะ ประสิทธิภาพและความเชี่ยวชาญในการปฏิบัติงานเหล่านี้จึงส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการด้านการจราจรด้วยการสร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างตำรวจกับประชาชนมีการเปลี่ยนไปโดยจะเห็นว่าอาชีพตำรวจจราจรไทยเป็นอาชีพน่าสงสาร โดยเฉพาะตำรวจจราจรที่ต้องออกมายืนโบกรถ ใส่เสื้อที่รัด ต้องใส่หมวก รองเท้าหนัง ต้องไปยืนตากแดดที่ร้อนการใส่หน้ากากกันฝุ่นที่ไม่ได้มาตรฐานก็ไม่สามารถช่วยป้องกันฝุ่นได้อย่างมีประสิทธิภาพต้องเสี่ยงกับการถูกรถชนถูกรถมองด้วยสายตาที่ไม่เป็นมิตรหรือถูกต่อว่าหากไม่สามารถสนองความต้องการของประชาชนได้

ดังนั้น ผู้วิจัยในฐานะเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งเป็นผู้หนึ่งในการปฏิบัติหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาคารจรจร จึงรับรู้ถึงปัญหาเชิงกายภาพที่ประสบมากับตัวเองได้เป็นอย่างดีและมีแนวคิดวิธีการในการแก้ปัญหาคารจรจร จึงมีความสนใจที่จะทำการศึกษาค้นคว้าการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดี เพื่อเป็นตัวแบบให้เกิดเป็นรูปธรรมในการแก้ไขการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดีต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยนำไปสู่การเกิดปัญหาคารจรจรที่ส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล
2. เพื่อศึกษาปัจจัยแก้ไขปัญหาคารจรจรที่ส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการจราจร ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล
3. เพื่อศึกษาแนวทางการบริหารจัดการที่ดี ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล

วิธีดำเนินการวิจัย

การบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดี การศึกษาครั้งนี้ใช้วิธีวิจัยแบบผสมผสานวิธี (Mixed method research) โดยนำการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) มาใช้ในการศึกษาวิจัย

1. ประชากรและกลุ่มเป้าหมาย

1.1 ประชากรที่ใช้ในการศึกษาเชิงปริมาณครั้งนี้ คือ กองบังคับการตำรวจนครบาล ในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 10 แห่ง ได้แก่ (1) กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 (2) กองบังคับการตำรวจนครบาล 2 (3) กองบังคับการตำรวจนครบาล 3 (4) กองบังคับการตำรวจนครบาล 4 (5) กองบังคับการตำรวจนครบาล 5 (6) กองบังคับการตำรวจนครบาล 6 (7) กองบังคับการตำรวจนครบาล 7 (8) กองบังคับการตำรวจนครบาล 8 (9) กองบังคับการตำรวจนครบาล 9 และ (10) กองบังคับการจราจร (บก.จร. 02) รวมจำนวน 10 แห่ง มีประชากรรวมทั้งหมด 28,519 คน

1.2 ประชากรที่ใช้ในการศึกษาเชิงคุณภาพครั้งนี้ คือ ผู้วิจัยใช้วิธีการเลือกผู้ให้ข้อมูลสำคัญโดยการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง จากกองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 จำนวนกองละ 3 ท่าน ประกอบด้วย 1) ระดับผู้บังคับการ 1 ท่าน 2) ระดับสัญญาบัตร 1 ท่าน และ 3) ระดับผู้ปฏิบัติหน้าที่ 1 ท่าน รวม 27 คน และกองบังคับการจราจร 1 กอง จำนวน 3 ท่าน (ที่ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานสนับสนุน อำนวยการ) จำนวนรวม 30 คน

2. ขอบเขตด้านเนื้อหา

ผู้วิจัยมุ่งศึกษาปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดปัญหาการจราจร ปัจจัยที่แก้ไขปัญหาการจราจร รวมถึงแนวทางการบริหารจัดการที่ดีที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ใน 3 ด้าน คือ 1) ปัจจัยสาเหตุสำคัญของปัญหาการจราจร 2) ด้านปัจจัยของการแก้ไขปัญหารจราจร 3) ด้านหลักการบริหารจัดการที่ดีในการแก้ไขปัญหารจราจร

3. เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการวิจัยเชิงผสมผสานโดยมีเครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัยเป็นแบบสอบถามและการสัมภาษณ์เชิงลึก ผู้วิจัยศึกษาเอกสาร งานวิจัย บทความรวมถึงการศึกษาวรรณกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องซึ่งมีลักษณะคำถามปลายปิดในการวิจัยเชิงปริมาณและเป็นคำถามปลายเปิดในการวิจัยเชิงคุณภาพ

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยพิจารณาประเด็นหลัก (Major themes) ที่พบในข้อมูลเชิงปริมาณและจากการสัมภาษณ์ทั้งหมด จากนั้นจึงนำประเด็นหลัก (Major themes) มา

พิจารณาแบ่งแยกออกเป็นประเด็นย่อย (Sub-themes) โดยการเริ่มต้นจากการวิเคราะห์ภาพรวมไปสู่การวิเคราะห์ประเด็นย่อยของกระบวนการวิเคราะห์ตามแนวทางการวิจัยเชิงคุณภาพ ตามขั้นตอนดังนี้ 1) ชั้นตรวจสอบข้อมูลตรวจสอบความเที่ยงตรงของข้อมูลทั้งข้อมูลเอกสารและข้อมูลภาคสนาม 2) ชั้นวิเคราะห์ข้อมูลศึกษาวิเคราะห์ สังเคราะห์และตีความข้อมูลที่รวบรวมมาทั้งหมดตามวัตถุประสงค์และโครงสร้างของการวิจัย 3) ชั้นสรุปข้อมูลที่ได้จากการลงสนามโดยการสัมภาษณ์ สรุปตามสาระสำคัญด้านเนื้อหาที่กำหนดไว้ โดยวิธีวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) พร้อมสังเคราะห์เป็นภาพรวมด้วยการตีความ (Interpretation) และสร้างข้อสรุป

5. สถิติที่ใช้ในการศึกษา

5.1 สถิติเชิงพรรณนา ใช้ในการวิเคราะห์ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจ โดยใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณของผู้ตอบแบบสอบถาม ด้วยค่าสถิติความถี่และค่าร้อยละ วิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดปัญหาการจราจรและปัจจัยแก้ไขปัญหารถที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจร ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ด้วยสถิติค่าเฉลี่ยและค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน

5.2 สถิติเชิงอนุมาน ใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) เพื่อทดสอบความแตกต่างระหว่างตัวแปรอิสระกับตัวแปรตามโดยใช้สถิติ t-test สำหรับเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปรอิสระที่มี 2 กลุ่มและใช้สถิติ One-way ANOVA สำหรับเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปรอิสระที่มี 3 กลุ่มขึ้นไป

ผลการวิจัย

ผลการการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดี

1. ปัจจัยที่ส่งผลนำไปสู่ปัญหาการจราจร ในพื้นที่รับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาล จากตารางที่ 1 ดังนี้

(n=400)			
ปัจจัยที่นำไปสู่ปัญหาการจราจร	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
1. ด้านผู้ขับขี่ยานพาหนะ	4.28	0.55	มากที่สุด
2. ด้านสภาพของยานพาหนะ	4.38	0.54	มากที่สุด
3. ด้านโครงสร้างถนน	4.31	0.50	มากที่สุด
4. ด้านกำลังพลตำรวจจราจร	4.27	0.53	มากที่สุด
รวม	4.31	0.44	มากที่สุด

จากตารางที่ 1 ผลการวิเคราะห์พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดปัญหาการจราจรในภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.31, S.D. = 0.44$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน โดยเรียงลำดับจากค่าเฉลี่ยมากไปหาน้อย พบว่า ด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ ด้านสภาพของรถยนต์สาธารณะ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.38, S.D. = 0.54$) รองลงมา คือ ด้านโครงสร้างของถนนมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด $\bar{X} = 4.31, S.D. = 0.50$) ด้านผู้ขับขี่ยานพาหนะ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.28, S.D. = 0.55$) และด้านที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ ด้านกำลังพลของตำรวจจราจรมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.27, S.D. = 0.53$)

2. แสดงผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่นำไปสู่ปัญหาการจราจรด้านผู้ขับขี่ยานพาหนะ จากตารางที่ 2 ดังนี้

(n=400)			
ปัจจัยที่นำไปสู่ปัญหาการจราจร	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
ด้านผู้ขับขี่ยานพาหนะ			
1. ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่มีน้ำใจในการขับรถ	4.19	0.63	มาก
2. ผู้ขับขี่ยานพาหนะขาดความรู้ ความเข้าใจในข้อกฎหมายจราจร	4.27	0.69	มากที่สุด
ด้านผู้ขับขี่ยานพาหนะ			
3. ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่มีมารยาทในการขับรถ	4.33	0.69	มากที่สุด
4. ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่รู้เส้นทางการจราจรในกรุงเทพฯ	4.25	0.72	มากที่สุด
5. การเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ยานพาหนะ	4.35	0.67	มากที่สุด
รวม	4.28	0.55	มากที่สุด

จากตารางที่ 2 ผลการวิเคราะห์พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่นำไปสู่ปัญหาการจราจร ด้านผู้ขับขี่ยานพาหนะอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.28, S.D. = 0.55$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ การเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ยานพาหนะ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.35, S.D. = 0.67$) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่มีน้ำใจในการขับรถมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.19, S.D. = 0.63$)

3. แสดงผลการวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่นำไปสู่ปัญหาการจราจรด้านสภาพของรถยนต์ ตามตารางที่ 3 ดังนี้

(n=400)

ปัจจัยที่นำไปสู่ปัญหาการจราจร	\bar{X}	S.D.	ระดับความคิดเห็น
ด้านสภาพของรถยนต์			
1.ยานพาหนะจอดเสียบนท้องถนน	4.44	0.61	มากที่สุด
2.ยานพาหนะมีความเก่า	4.38	0.67	มากที่สุด
3.ยานพาหนะทำสิ่งของ/วัตถุหล่นบนพื้นถนน	4.32	0.75	มากที่สุด
4.การมีอุปกรณ์ไม่ครบถ้วนของยานพาหนะ	4.30	0.73	มากที่สุด
5. ขาดการดูแล บำรุงรักษาตามการใช้งานของยานพาหนะ	4.47	0.65	มากที่สุด
รวม	4.38	0.54	มากที่สุด

จากตารางที่ 3 ผลการวิเคราะห์พบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดปัญหาการจราจรด้านสภาพของรถยนต์อยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.38, S.D. = 0.54$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ ขาดการดูแล บำรุงรักษาตามการใช้งานของยานพาหนะ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.47, S.D. = 0.65$) และข้อที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด คือการมีอุปกรณ์ไม่ครบถ้วนของยานพาหนะมีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากที่สุด ($\bar{X} = 4.30, S.D. = 0.73$)

อภิปรายผล

การวิจัยเรื่อง การบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดี มีประเด็นที่น่าสนใจ ดังนี้

1. ปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดปัญหาการจราจรที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดี ผู้วิจัยนำตัวแปรอิสระหรือตัวแปรทำนายเข้าทั้งหมดเพื่อดูว่าตัวแปรเหล่านี้มีตัวแปรใดที่สามารถร่วมทำนายตัวแปรตามได้ โดยใช้สถิติถดถอยเชิงพหุคูณเส้นตรง (Multiple Regression Analysis) ซึ่งผลการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยที่นำไปสู่ปัญหาการจราจรทั้ง 2 ตัวแปรส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดี ได้แก่ด้านโครงสร้างถนน ($\beta = 0.200$) และด้านกำลังพลตำรวจจราจร ($\beta = 0.109$) โดยตัวแปรอิสระทั้ง 2 ตัวแปรดังกล่าว สามารถร่วมกันทำนายการบริหารจัดการจราจร ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 (p-

value<.001) (R= 0.582) (R Square=0.338) อำนาจทำนายร้อยละ 22.30 ตัวแปรอิสระไม่มีความสัมพันธ์ภายในตัวเอง โดยพิจารณาจากค่า Durbin-Watson ในการทดสอบว่าตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์ภายในตัวเองหรือไม่ โดยมีเกณฑ์ในการวัดค่า Durbin-Watson ดังนี้ มีค่าอยู่ในช่วง 1.5-2.5 แสดงว่ามีความเป็นอิสระ มีค่าอยู่ในช่วง 2.6-4.0 แสดงว่ามีความสัมพันธ์กันในทิศทางลบ มีค่าอยู่ในช่วง 0-1.4 แสดงว่ามีความสัมพันธ์กันในทิศทางบวก จากค่า Durbin-Watson มีค่า 2.230 ซึ่งสรุปได้ว่า ตัวแปรสองตัวไม่มีความสัมพันธ์กัน

เมื่อทดสอบเงื่อนไขข้างต้นสรุปได้ว่าชุดข้อมูลเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด จึงวิเคราะห์ปัจจัยที่นำไปสู่ปัญหาการจราจรที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจร ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดีได้

ปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดปัญหาการจราจร ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลพบว่าด้านสภาพของรถยนต์ยานพาหนะเป็นปัจจัยที่นำไปสู่การเกิดปัญหาการจราจร โดยสอดคล้องกับงานวิจัยของประสพสุข ศรีแสนปางและคณะ (2551) ที่ผลการวิจัยระบุว่าสภาพยานพาหนะที่มีสภาพไม่สมบูรณ์ เป็นปัญหาที่สำคัญของปัญหาการจราจรอันดับแรก ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะรถยนต์ยานพาหนะที่มีอายุการใช้งานเกิน 10 ปี มีสภาพเครื่องยนต์ที่เก่า ทำให้รถเกิดเสียหรือดับกลางทาง กีดขวางการจราจร โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน จึงทำให้เกิดปัญหาจราจรสะสมเป็นเวลานาน

2. ปัจจัยที่แก้ไขปัญหาการจราจรที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดี ผู้วิจัยนำตัวแปรอิสระ หรือตัวแปรทำนายเข้าทั้งหมดเพื่อดูว่าตัวแปรเหล่านี้มีตัวแปรใดที่สามารถร่วมทำนายตัวแปรตามได้ โดยใช้สถิติถดถอยเชิงพหุคูณเส้นตรง (Multiple Regression Analysis) ซึ่งผลจากการวิเคราะห์พบว่า ปัจจัยที่แก้ไขปัญหาการจราจรทั้ง 2 ตัวแปรส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดี ได้แก่ ด้านเทคโนโลยี ($\beta = -0.030$) และด้านงานอาสาจราจร ($\beta = -0.044$) โดยตัวแปรอิสระทั้ง 2 ตัวแปรดังกล่าว สามารถร่วมกันทำนายการบริหารจัดการจราจร ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (p-value <.001) (R = 0.539) (R Square = 0.290) อำนาจทำนายร้อยละ 21.74 ตัวแปรอิสระไม่มีความสัมพันธ์ภายในตัวเอง โดยพิจารณาจากค่า Durbin-Watson ในการทดสอบว่าตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์ภายในตัวเองหรือไม่ โดยมีเกณฑ์ในการวัดค่า Durbin-Watson มีค่า 2.174 ซึ่งสรุปได้ว่า ตัวแปรสองตัวไม่มีความสัมพันธ์กัน

เมื่อทดสอบเงื่อนไขข้างต้น สรุปได้ว่า ชุดข้อมูลเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด จึงวิเคราะห์ปัจจัยแก้ไขปัญหาการจราจรที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดีได้

ปัจจัยที่แก้ไขปัญหาคาการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล พบว่า ด้านขนส่งสาธารณะ เป็นปัจจัยที่สำคัญ ซึ่งผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับสมใจ ศรีโสภิตสวัสดิ์ (2552) ผลการวิจัยระบุว่า ควรมีการวางแผนด้านการวางระบบถนน การวางผังเมืองและการประสานงานระหว่างส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ขณะที่สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (2559) ผลการวิจัยชี้ว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องร่วมกันแก้ไขปัญหาด้านระบบการขนส่งสาธารณะที่เป็นประเด็นหลักที่มีความสำคัญ เพื่อสามารถให้บริการแก่ประชาชนได้เป็นจำนวนมากอย่างสะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยในการเดินทาง ขณะที่ประสพสุข ศรีแสนปางและคณะ (2551) ระบุว่า ระบบขนส่งสาธารณะ เป็นปัจจัยที่สำคัญเช่นเดียวกัน กล่าวคือ การแก้ไขปัญหามีประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะ คือ ต้องพัฒนาคนโดยการปลูกจิตสำนึกและสร้างให้ผู้ขับขี่รถสาธารณะคำนึงถึงความปลอดภัยและบริการที่ดีเป็นสำคัญ ควรปรับปรุงสภาพแวดล้อม และวิศวกรรมระบบขนส่งสาธารณะให้ได้มาตรฐาน โดยกำหนดให้มีการประชาสัมพันธ์ รณรงค์ให้ประชาชนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะอย่างต่อเนื่อง

3. แนวทางการบริหารจัดการที่ดีที่ส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ผู้วิจัยนำตัวแปรอิสระ หรือตัวแปรทำนายเข้าทั้งหมดเพื่อดูว่าตัวแปรเหล่านี้มีตัวแปรใดที่สามารถร่วมทำนายตัวแปรตามได้ โดยใช้สถิติถดถอยเชิงพหุคูณเส้นตรง (Multiple Regression Analysis) ซึ่งผลจากการวิเคราะห์พบว่า การบริหารจัดการที่ดีทั้ง 2 ตัวแปรส่งผลต่อการบริหารจัดการจราจร ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดี ได้แก่ ด้านหลักประสิทธิภาพและประสิทธิผล ($\beta = -0.385$) และด้านหลักความรับผิดชอบต่อ ($\beta = -0.302$) โดยตัวแปรอิสระทั้ง 2 ตัวแปรดังกล่าว สามารถร่วมกันทำนายการบริหารจัดการจราจร ในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (p-value < .001) (R = 0.786) (R Square = 0.617) อำนาจทำนายร้อยละ 61.70 ตัวแปรอิสระไม่มีความสัมพันธ์ภายในตัวเอง โดยพิจารณาจากค่า Durbin-Watson ในการทดสอบว่าตัวแปรอิสระมีความสัมพันธ์ภายในตัวเองหรือไม่ โดยมีเกณฑ์ในการวัดค่า Durbin-Watson มีค่า 2.034 ซึ่งสรุปได้ว่า ตัวแปรสองตัวไม่มีความสัมพันธ์กัน

เมื่อทดสอบเงื่อนไขข้างต้น สรุปได้ว่า ชุดข้อมูลเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด จึงวิเคราะห์การบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่อย่างมีธรรมาภิบาลที่ส่งผลต่อการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการจราจรในพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลกองบัญชาการตำรวจนครบาล กรุงเทพมหานคร

แนวทางการบริหารจัดการที่ดีในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล พบว่าด้านหลักการมีส่วนร่วม มีความสำคัญทั้งผลการวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ซึ่งศุภชัย ยาวะประภาษ (2548) ระบุว่า ภาครัฐควรเปิดโอกาสให้กลุ่มบุคคล หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้า

มาร่วมดำเนินการหรือการนำหลักการมีส่วนร่วมมาใช้และควรให้ความเท่าเทียมกับประชาชนทุกคนอย่างเสมอภาค หรือหลักนิติรัฐ นิติธรรม ขณะที่วิรัช วิรัชนิภาวรรณ (2547) ได้กล่าวถึงปัญหาอุปสรรคของระบบข้าราชการไทย คือ การใช้อำนาจในทางไม่ชอบ ค่านิยมในเรื่องของระบบพวกพ้อง การทุจริต รวมถึงความรับผิดชอบต่อหน้าที่อย่างซื่อสัตย์ จึงควรพัฒนาข้าราชการโดยใช้แนวทางของการบริหารจัดการที่ดีตามหลักธรรมาภิบาลมาใช้

องค์ความรู้ที่ได้จากการศึกษา

การบริหารจัดการจรรยาบรรณในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาลตามแนวทางการบริหารจัดการที่ดี ภาครัฐไม่มีนโยบายที่ชัดเจนในการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ รวมทั้งการทำงานในการแก้ปัญหายจรรยาบรรณที่ไม่สอดคล้องกันและเป็นไปในแนวทางเดียวกันการขาดเจ้าภาพผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติงานประสานงาน มีงบประมาณ ในการแก้ไขปัญหายจรรยาบรรณของแต่ละหน่วยงานไม่สอดคล้องกัน ส่วนใหญ่จะเป็นงบประมาณด้านบุคลากร ทำให้ไม่มีงบประมาณในแก้ไขอย่างยั่งยืน นอกจากนี้กฎหมายจรรยาบรรณที่ไม่ทันสมัย ไม่สอดคล้องกับปัญหายจรรยาบรรณในปัจจุบัน และมีอัตราโทษที่ต่ำ ทำให้ประชาชนที่กระทำความผิด ไม่เกรงกลัวและไม่ยอมปฏิบัติตามกฎหมาย จึงควรเสนอจัดตั้งกองทุนจรรยาบรรณ เพื่อนำเงินจากกองทุนใช้ในการสนับสนุนกิจกรรมและการจัดหาอุปกรณ์จรรยาบรรณ ในกรณีที่เป็นปัญหาเร่งด่วนที่จะต้องรีบแก้ไข การบริหารจัดการจรรยาบรรณในพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล ต้องอาศัยการมีส่วนร่วมของประชาชนจึงจะสามารถแก้ปัญหาดังกล่าวได้

เอกสารอ้างอิง

- ประสพสุข ศรีแสนปางและคณะ, (2551). การดำเนินงานด้านวิจัยจรรยาบรรณและการป้องกันอุบัติเหตุนจรรยาบรรณในมหาวิทยาลัยขอนแก่น. บัณฑิตวิทยาลัย : มหาวิทยาลัยขอนแก่น
- วิรัช วิรัชนิภาวรรณ, (2547). การบริหารจัดการและการบริหารการพัฒนาขององค์กรตามรัฐธรรมนูญและหน่วยงานของรัฐ. กรุงเทพฯ: นิติธรรม.
- ศุภชัย ยาวะประภาษ, (2548). การบริหารงานบุคคลภาครัฐไทย: กระแสใหม่และสิ่งท้าทาย. กรุงเทพฯ: จุฑทอง.
- สมใจ ศรีโสภิตสวัสดิ์,(2552).แนวทางการแก้ปัญหายจรรยาบรรณในเขตเทศบาลตำบลแหลมฉบัง สำนักวิทยบริการ : มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (2559), พันธกิจการสร้างเสริมสุขภาพของ สสส. รายงานประจำปี 2559.

