

งานด้านการจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ :
โครงสร้างการบริหารงานในยุคแห่งการเปลี่ยนแปลง

TRAFFIC MISSION OF ROYAL THAI POLICE :
THE ADMINISTRATIVE STRUCTURE IN THE AGE OF CHANGE.

จักษุ พันธุ์เพชร และพลดา เดชพลมัตย์¹

มหาวิทยาลัยนเรศวร

Pollada_d@hotmail.com¹

Received 15 September 2021; Revised 11 November 2021; Accepted 8 March 2022.



บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึงโครงสร้างระบบการบริหารงานการจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และเสนอแนะแนวทางการบริหารงานด้านการจราจร ใช้แนวคิดเรื่องการบริหารจัดการและแนวคิดเกี่ยวกับโครงสร้างและการออกแบบองค์การเป็นแนวทางในการศึกษา เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ดำเนินการวิจัยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดขอนแก่น จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญได้แก่ข้าราชการตำรวจซึ่งปฏิบัติงานในสายงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ทั้งในระดับผู้บริหารและระดับผู้ปฏิบัติการจำนวน 42 คน คัดเลือกด้วยวิธีการแบบเจาะจง ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกสำหรับผู้บริหารและการสนทนากลุ่มย่อยสำหรับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการ วิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เนื้อหา

ผลการวิจัยพบว่า

1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ(สตช.)แบ่งหน่วยงานซึ่งรับผิดชอบภารกิจในการดูแลงานด้านการจราจรของออกเป็น 3 ระดับ คือในส่วนกลาง ระดับภูมิภาค และระดับจังหวัด โดยมีความเชื่อมโยงกันตามโครงสร้างหลักในการบริหารงานของ สตช. นโยบายด้านงานจราจรจากส่วนกลางถูกดำเนินการผ่านตำรวจภูธรภาคไปยังตำรวจภูธรจังหวัดและสถานีตำรวจภูธรในสังกัด กลไกที่สำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายคือสายการบังคับบัญชาและการมีรูปแบบองค์การในแบบแบ่งตามพื้นที่ มีการกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบ แม้จะมีสำนักงานกำลังพลและฝ่ายอำนวยการดูแลการพัฒนาบุคลากร แต่ไม่มีหน่วยงานที่ดูแลเรื่องของการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านงานจราจรอย่างมืออาชีพเป็นการเฉพาะ สตช. ให้ความสำคัญกับการนำข้อมูลและองค์ความรู้ด้านวิชาการที่เกี่ยวข้องมาใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงาน การสื่อสารสารสนเทศเพื่อการจัดการงานจราจรดำเนินการในหลายส่วนหลายรูปแบบ ในการบริหารพบปัญหาขาดความเป็นเอกภาพและการบูรณาการในการดำเนินงาน กำลังพลที่ไม่เพียงพอ ขาดการเตรียมและพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบ งบประมาณ อุปกรณ์ปฏิบัติงานมีไม่เพียงพอ ขาดการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ

2. ข้อเสนอแนะทางในการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานคือให้มีหน่วยงานที่เป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการงานด้านการจราจรและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ บริหารจัดการทั้งด้านนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงานและการดำเนินงานต่างๆ ตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงระดับปฏิบัติการ ประสานการดำเนินงานนโยบายและการปฏิบัติในทุกระดับกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง

คำสำคัญ : งานจราจร, การบริหาร, โครงสร้างองค์การ, ตำรวจจราจร

Abstract

This research article aims to study the structure of the administration mission regarding traffic of Royal Thai Police and to provide suggestions for improvement. Concepts of administration, organizational structure and design were used in this study. This Qualitative research was studied in Bangkok, Khonkaen, Chiangmai, Phitsanulok, Phuket, and Ayutthaya province. Key informants are police officers who work in traffic sector, both executive and operational level, in total 42 persons, who were selected by purposive sampling for in-depth interview and focus groups. The data was analyzed by a content analysis approach.

1. Royal Thai Police operates traffic missions in 3 levels, central, regional and provincial level. All levels are synchronized by an organizational structure. Traffic policy from center were implemented through Provincial Police region, Provincial Police and Police stations in their network. The important mechanism of policy implementation is hierarchical and organizational structure follows geographical patterns. Royal Thai Police assigns the units responsible for the mission. Although there are Human Resources offices and General Staff Sub-Division to manage manpower of the organization, there is no dedicated sub-division responsible for educating and developing traffic police officers as professionals. The organization prefers to use information and knowledge already in operation. Information communication are used in many sectors and various forms. Problems in the administration found were a lack of unity and integration, not enough manpower, deficits in preparing and developing the traffic police systematically, lack of budget, lack of equipment, and a lack systematic coordination of data among related organizations.

2. Royal Thai Police should establish a unit to be the center of administration taking care of traffic mission and reduce road accidents. This includes policies for strategies and plans at the policy level and operational level, and coordinate policy implementation with stakeholders.

Keywords: Traffic, Administration, Organizational structure, Traffic police

บทนำ

เป็นที่ทราบกันดีว่าอุบัติเหตุทางถนนนั้นเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตของคนไทย และผลจากการสูญเสียก็นำมาซึ่งผลพวงมากมายต่อชีวิตความเป็นอยู่ของผู้ที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นปัญหาด้านจิตใจ ด้านเศรษฐกิจ สังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากผู้เสียชีวิต บาดเจ็บหรือพิการเป็นหัวหน้าครอบครัว นอกจากนี้นยังส่งผลต่อกำลังแรงงานในการสร้างผลผลิตของประเทศ รวมไปถึงภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัยของประเทศอีกด้วย รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน ปี พ.ศ. 2561 (Global Report on Road Safety 2018) โดยองค์การอนามัยโลกพบว่า การบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นโดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา(สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2562) ข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข รายงานอัตราการตายของประชากรไทยในปี 2560 พบว่า อุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งทางบก เป็นสาเหตุอันดับที่ 4 ของการเสียชีวิต รองจาก โรคมะเร็ง โรคระบบไหลเวียนโลหิต

และระบบทางเดินหายใจตามลำดับ (กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กระทรวงสาธารณสุข, 2561) ซึ่งล้วนแต่เป็นสาเหตุที่มาจากโรคภัยไข้เจ็บ และหากจะพิจารณาเฉพาะในส่วนของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนแล้วจากการสำรวจขององค์การอนามัยโลกยังพบว่าปัจจุบันประเทศไทยได้ถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับที่ 2 ของโลก โดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 36.2 รองจากประเทศ ลิเบียซึ่งมีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุดในโลก และเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน ประเทศไทยก็ยังคงมีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุด และประเทศไทยยังถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอันตราย มีผู้เสียชีวิตสูงที่สุดในโลกจากการใช้รถจักรยานยนต์ โดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ 26.3 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2560) สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก เป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถยนต์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29 เกิดจากรถจักรยานยนต์ร้อยละ 28 ที่เหลือเป็นผู้ขับขี่จักรยานและผู้เดินเท้า ร้อยละ 26 และผู้ใช้ถนนอื่นๆ คิดเป็น ร้อยละ 17 สำหรับสัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดที่ร้อยละ 74.4 เกิดจากรถยนต์คิดเป็นร้อยละ 12.7 ผู้เดินเท้าคิดเป็นร้อยละ 7.6 ผู้ขี่จักรยาน คิดเป็นร้อยละ 3.5 และผู้ใช้ถนนอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 2.3 (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2562)

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนถือว่าเป็นปัญหาสำคัญที่ทุกประเทศกำลังเผชิญอยู่ ในปี พ.ศ. 2553 องค์การสหประชาชาติได้มีการรับรองคำประกาศเจตนารมณ์ปฏิญญามอสโก โดยประกาศให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) และเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกมีการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการพร้อมทั้งกำหนดเป้าหมายการลดการเสียชีวิตในระดับที่ท้าทายให้เหมาะสมกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละประเทศเมื่อสิ้นสุดทศวรรษ ประเทศไทยในฐานะประเทศสมาชิกองค์การสหประชาชาติ จึงร่วมในการขับเคลื่อนวาระความปลอดภัยทางถนนของโลก โดยกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานในช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ระหว่างปี พ.ศ. 2554 - 2563 ให้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลดลงครึ่งหนึ่งคือในอัตรา 20 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2560)

การดำเนินงานด้านการจราจรและลดอุบัติเหตุทางถนนของไทยนั้นมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องหลายภาคส่วน สำนักงานตำรวจแห่งชาติถือเป็นหนึ่งในกลไกที่สำคัญในการกิจดังกล่าว ทั้งในแง่ของการมีกฎหมายและบุคลากรที่ใช้ดำเนินงาน แม้ภารกิจงานด้านการจราจรจะเป็นเพียงหนึ่งในหลายๆภารกิจของตำรวจแต่ที่ผ่านมาสำนักงานตำรวจแห่งชาติก็ได้ให้ความสำคัญกับการปฏิบัติงานด้านการจัดการจราจรและการปกป้องชีวิตประชาชนจากอุบัติเหตุทางถนน ในโครงสร้างของการบริหารงานสำนักงานตำรวจแห่งชาติมีหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบงานจราจรทั้งในส่วนกลางและในส่วนภูมิภาคผ่านทางกองบัญชาการตำรวจนครบาล ตำรวจภูธรภาค และ ตำรวจภูธรจังหวัด ในด้านการปฏิบัติเจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติหน้าที่ทั้งการอำนวยความสะดวกและการกวดขันวินัยจราจรของผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างจริงจังเพื่อให้อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากการละเมิดกฎหมายจราจรลดน้อยลง แต่เนื่องจากการสื่อสารข้อมูลและข้อเท็จจริงเกี่ยวกับพฤติกรรมที่ขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยยังไม่เหมาะสมและไม่ทั่วถึง ประกอบกับกลไกการปฏิบัติงานในการบังคับใช้กฎหมาย ทั้งในส่วนของตัวกฎหมาย อุปกรณ์ปฏิบัติงาน ตลอดจนแนวทางการบริหารจัดการ ยังไม่มีประสิทธิภาพที่เพียงพอ จึงทำให้พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของประชาชนไม่มีการเปลี่ยนแปลง อุบัติเหตุทางถนนยังเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น สำนักงานตำรวจแห่งชาติตระหนักถึงความสำคัญของการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน จึงได้จัดทำโครงการพัฒนาระบบบริหารงานด้านการจราจรสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อลดอุบัติเหตุทางถนนขึ้น เพื่อให้มีการพัฒนาระบบการบริหารงานด้านการจราจรในภาพรวมของสำนักงานตำรวจแห่งชาติให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นและสามารถลดอุบัติเหตุทางถนนด้วยการบังคับใช้กฎหมาย โดยได้มีการดำเนินกิจกรรมในส่วนของการศึกษา

โครงสร้างและรูปแบบการบริหารงานด้านจรรยา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อศึกษาถึงรูปแบบการบริหารองค์กรด้านการจรรยาที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพซึ่งนำมาสู่งานวิจัยชิ้นนี้

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาโครงสร้างระบบการบริหารงานด้านการจรรยาของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
2. เพื่อเสนอแนะแนวทางการบริหารงานด้านการจรรยาของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

การทบทวนวรรณกรรม

ในการศึกษาโครงสร้างและรูปแบบการบริหารงานด้านจรรยา สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีการศึกษารวบรวมข้อมูลจากหนังสือ เอกสาร ข้อมูลงานวิจัย รายงาน website ต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดกรอบแนวทางในการศึกษา และเป็นข้อมูลประกอบการศึกษาวิเคราะห์ในประเด็นที่น่าสนใจ ซึ่งผู้วิจัยกำหนดหัวข้อในการศึกษาทบทวนไว้ดังนี้

1. แนวคิด ทฤษฎีการบริหารจัดการ
2. แนวคิดเกี่ยวกับโครงสร้างและการออกแบบองค์การ
3. นโยบายรัฐที่เกี่ยวข้องกับการบริหาร/พัฒนางานจรรยาของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
4. โครงสร้างการบริหารงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

จากการศึกษาทบทวน ผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวทางสำหรับประเด็นในการศึกษาดังนี้

1. โครงสร้างการบริหารงานด้านการจรรยาของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
2. การบริหารงานด้านการจรรยา
 - 2.1 ด้านการขับเคลื่อนนโยบาย
 - 2.2 ด้านการบริหารงานวิชาการ
 - 2.3 ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านงานจรรยา
 - 2.4 การประสานงานและสื่อสารสารสนเทศ
3. ปัญหา อุปสรรคในการบริหารและการปฏิบัติงาน

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ดำเนินการวิจัยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดขอนแก่น จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ได้แก่ ข้าราชการตำรวจซึ่งปฏิบัติงานในสายงานที่เกี่ยวข้องกับการจรรยาจำนวน 42 คน มาจากหน่วยงานด้านการจรรยาทั้งจากส่วนกลาง ระดับภูมิภาค และระดับจังหวัด ด้วยความอนุเคราะห์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติในการประสานการลงพื้นที่จัดเก็บข้อมูล โดยกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มได้แก่ ข้าราชการตำรวจในระดับผู้บริหารหน่วยงาน และ ข้าราชการตำรวจในระดับเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติการ ทั้งหมดคัดเลือกมาด้วยวิธีการแบบเฉพาะเจาะจง (purposive sampling) โดยกำหนดคุณสมบัติเบื้องต้นคือเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการทำงานที่เกี่ยวข้องกับงานจรรยามาแล้วอย่างน้อยหนึ่งปี

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยได้แก่ 1) แนวคำถามสำหรับการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหาร ในประเด็นที่เกี่ยวกับโครงสร้างการบริหารงานและการบริหารงานในด้านการขับเคลื่อนนโยบาย การบริหารงานวิชาการ การพัฒนาบุคลากรด้านงานจรรยาการประสานงานและสื่อสารสารสนเทศ และปัญหาอุปสรรคในการบริหาร

2) แนวทางการสนทนากลุ่มย่อย ซึ่งประกอบด้วยประเด็นในด้านโครงสร้างการปฏิบัติงาน การนำนโยบายไปปฏิบัติ การใช้ข้อมูลทางวิชาการ การพัฒนาบุคลากร การประสานงาน และปัญหา อุปสรรคในการปฏิบัติงาน

ข้อมูลที่ได้จากการศึกษานำมาวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) โดยการจำแนกและจัดหมวดหมู่ เรียบเรียงข้อมูลตามประเด็นต่างๆ ที่กำหนดไว้ วิเคราะห์ ตีความข้อมูลโดยอาศัยแนวคิดที่ใช้ในการศึกษาเป็นแนวทาง เพื่อตอบวัตถุประสงค์ในการวิจัยเนื้อหาแล้วนำเสนอประกอบกับข้อมูลที่ได้จากการศึกษาค้นคว้าจากเอกสาร

ผลการวิจัย

1. โครงสร้างระบบการบริหารงานด้านการจราจรของ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

ปัจจุบันภารกิจในการดูแลงานด้านการจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (สตช.) สามารถแบ่งหน่วยงานซึ่งรับผิดชอบออกเป็น 3 ระดับ คือในส่วนกลาง ระดับภูมิภาค และระดับจังหวัด โดยทั้ง 3 ระดับมีความเชื่อมโยงกันตามโครงสร้างหลักในการบริหารงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งหากพิจารณาจากโครงสร้างองค์กรแล้วภารกิจด้านการจราจรถูกจัดอยู่ในส่วนของงานป้องกันและปราบปรามอาชญากรรม โดยอยู่ในความรับผิดชอบของกองบัญชาการตำรวจนครบาลซึ่งมีกองบังคับการตำรวจจราจร(บก.จร.)หน่วยงานในสังกัดเป็นผู้ที่รับผิดชอบโดยตรง กองบังคับการตำรวจจราจรทำหน้าที่เป็นเหมือนศูนย์กลางในการประสานการบริหารจัดการงานจราจรให้กับพื้นที่ต่างๆ ผ่านการกำหนดแนวทางในการดำเนินงาน แนวปฏิบัติด้านการจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่กรุงเทพมหานคร กองบังคับการตำรวจจราจรเป็นเสมือนจราจรกลางซึ่งปฏิบัติงานและประสานความรับผิดชอบร่วมกับสถานีตำรวจนครบาลในพื้นที่ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครนโยบายด้านการจราจรดำเนินการผ่านกองบังคับการตำรวจนครบาลทั้ง 9 แห่งไปยังสถานีตำรวจนครบาลในสังกัด นอกจากนี้ในส่วนกลางยังมีสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ หน่วยงานภายใต้สังกัดสำนักงานผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ ทำหน้าที่ในการเสนอแนะแผนยุทธศาสตร์ตลอดจนการวางแผนปฏิบัติต่างๆ ด้านการจราจรอีกด้วย นโยบายด้านงานจราจรจากส่วนกลางถูกส่งต่อไปยังตำรวจภูธรภาคทั้ง 9 ภาค และไปยังตำรวจภูธรจังหวัดในสังกัดซึ่งมีกลุ่มงานจราจรเป็นหน่วยงานย่อยภายในและสถานีตำรวจภูธรในสังกัด ซึ่งมีหน่วยงานย่อยที่รับผิดชอบคืองานจราจรตามลำดับยกเว้นในกรณีของเมืองใหญ่เช่นจังหวัดเชียงใหม่ ที่กลุ่มงานจราจรของตำรวจภูธรจังหวัดมีการดำเนินงานในลักษณะของจราจรกลางดูแลงานจราจรในพื้นที่อำเภอเมืองและอำเภอโดยรอบร่วมกันกับสถานีตำรวจในพื้นที่ เช่นเดียวกันกับกองบังคับการตำรวจจราจรที่ดูแลพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ในส่วนของการบริหารงานการจราจรในด้านต่างๆ นั้นพบว่า การขับเคลื่อนนโยบายด้านงานจราจรจากส่วนกลางถูกดำเนินการผ่านตำรวจภูธรภาคไปยังตำรวจภูธรจังหวัดและสถานีตำรวจภูธรในสังกัดตามลำดับ กลไกที่สำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายคือสายการบังคับบัญชาที่ใช้ในการถ่ายทอดนโยบาย คำสั่งต่างๆ จากหน่วยงานระดับนโยบายไปยังหน่วยงานในระดับปฏิบัติ ประกอบกับการมีโครงสร้างองค์กรในลักษณะของการแบ่งตามพื้นที่จึงสามารถกำหนดให้รูปแบบการดำเนินงานเป็นไปในลักษณะเดียวกันหรือใกล้เคียงกันตลอดจนดำเนินการได้ครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบ ด้านการบริหารงานวิชาการ สตช. ให้ความสำคัญกับการนำข้อมูลและองค์ความรู้ด้านวิชาการที่เกี่ยวข้องมาใช้ให้เกิดประโยชน์เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งจากโครงสร้างการบริหารงาน มีการกำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบโดยอยู่ในส่วนของกองกำกับการ 4 กองบังคับการตำรวจจราจร ส่วนหน่วยงานในระดับภาคและระดับจังหวัด งานด้านวิชาการอยู่ในหน้าที่ของฝ่ายอำนวยการ ยังไม่มีหน่วยงานที่ชัดเจนในการเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมข้อมูลองค์ความรู้ พัฒนางค์ความรู้เชิงวิชาการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจัง ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านงาน

จรรยาบรรณกิจการพัฒนาบุคลากรส่วนใหญ่จะเป็นหน้าที่ของฝ่ายอำนวยการโดยอิงอยู่กับงานด้านการบริหารงานบุคคล ไม่มีหน่วยงานที่ดูแลเรื่องของการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านงานจรรยาบรรณเป็นการเฉพาะ และเป็นระบบ การพัฒนาบุคลากรเป็นไปโดยรวมมากกว่าการสร้างความเป็นมืออาชีพเฉพาะทาง การสื่อสารสารสนเทศเพื่อการจัดการงานจรรยาบรรณของ สตช. มีการดำเนินการในหลายส่วน หลายรูปแบบข้อมูลที่ใช้งานมีทั้งที่รวบรวมนำมาผ่านกระบวนการจัดระบบ สารสนเทศข้อมูล กระทั่งนำมาเผยแพร่เพื่อใช้ประโยชน์ ข้อมูลแบบ real time รวมถึงข้อมูลด้านวิชาการที่เกี่ยวข้องกับงานจรรยาบรรณ มีการใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลร่วมกันอย่างกว้างขวาง และมีความพยายามในการที่จะพัฒนารูปแบบ วิธีการในการจัดเก็บและสร้างความเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีการติดต่อประสานงานและการสื่อสารทั้งกับหน่วยงานภายในและภายนอกองค์กรซึ่งเป็นภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน

ปัญหาการบริหารงานด้านการจรรยาบรรณ พบว่ายังมีปัญหาในหลายด้าน ทั้งด้านการบริหารซึ่งยังขาดความเป็นเอกภาพในการดำเนินงาน ขาดการบูรณาการกันในภาพรวมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งระบบ การจัดการในสายงานสนับสนุนที่ยังไม่เข้มแข็งเพียงพอ ปัญหาการคลังพลที่ไม่เพียงพอไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ ขาดการเตรียมและพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบ ต่อเนื่อง บุคลากรมีภาวะความเสี่ยงในเรื่องปัญหาสุขภาพจากสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมถึงปัญหางบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน ส่งผลถึงการขาดแคลนอุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน ขาดอุปกรณ์เทคโนโลยีที่ทันสมัยสนับสนุนการทำงาน นอกจากนี้ยังขาดหน่วยงานที่ชัดเจนในการที่จะเป็นศูนย์กลางในการดูแลบริหารจัดการข้อมูล ทั้งด้านนโยบาย ยุทธศาสตร์ตลอดจนแผนงานและการดำเนินงานต่างๆ ด้านการจรรยาบรรณของประเทศอย่างเป็นระบบ รวมทั้งในระดับภาค และระดับจังหวัดยังขาดหน่วยงานที่เป็นศูนย์กลางในการดูแลจัดการและสนับสนุนข้อมูลด้านการจรรยาบรรณในการปฏิบัติงาน ขาดการเชื่อมโยงของข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ

2. ข้อเสนอแนะแนวทางการบริหารงานด้านการจรรยาบรรณ

จากปัญหาในการบริหารงาน ประกอบกับยุทธศาสตร์ชาติ ยุทธศาสตร์ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และแนวนโยบายของผู้บริหารที่มุ่งให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นองค์กรที่มีความทันสมัย มีโครงสร้างการดำเนินงานที่สามารถให้บริการประชาชน ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้วิจัยจึงเสนอแนะแนวทางให้มีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานด้านการจรรยาบรรณ ด้วยการจัดให้มีหน่วยงานที่เป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการงานด้านการจรรยาบรรณ ตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงระดับปฏิบัติการ เป็นหน่วยงานกลางในการประสานนโยบาย ประสานการปฏิบัติในทุกระดับกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความเป็นเอกภาพในทิศทางการดำเนินงาน สนับสนุนข้อมูล ข่าวสาร และองค์ความรู้ในเชิงวิชาการในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ตลอดจนการบริหารจัดการจัดหาทรัพยากรในการดำเนินงานทั้งในด้านบุคลากร งบประมาณ อุปกรณ์การดำเนินงานให้มีคุณภาพและเพียงพอสำหรับการปฏิบัติงานทั้งระบบและพัฒนางานด้านการจรรยาบรรณ และลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นในทุกมิติโดยมีแนวทางดังนี้

1) ปรับให้กองบังคับการตำรวจจรรยาบรรณ ซึ่งเป็นหน่วยงานเฉพาะที่มีพันธกิจในการจัดการกับงานด้านการจรรยาบรรณโดยตรงทั้งยังมีหน่วยงานย่อยภายในที่ครอบคลุมภารกิจด้านงานจรรยาบรรณ เป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการงานจรรยาบรรณ โดยอาจปรับชื่อที่ใช้เรียกให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น และให้แยกกองบังคับการตำรวจจรรยาบรรณจากเดิมที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ออกมาเป็นหน่วยงานที่ขึ้นตรงต่อสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งจะทำให้หน่วยงานมีความเป็นเอกเทศและเห็นภารกิจของหน่วยงานที่ชัดเจนยิ่งขึ้น ลดความลักลั่นของการดำเนินงาน และส่งผลต่อการพิจารณาขอรับการจัดสรรงบประมาณที่มุ่งเป้าไปที่ภารกิจหลักของหน่วยงานโดยตรง ลดสายการบังคับบัญชาให้สั้นลง รวมทั้งสามารถมองเห็นภาพรวมของกำลังคนใน

งานด้านการจราจรได้ชัดเจนยิ่งขึ้นด้วย ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนกำลังคน และเกิดความเป็นเอกภาพในทิศทางการดำเนินงานมากขึ้น

2) ศูนย์บริหารจัดการงานจราจรที่จัดตั้งขึ้นสามารถอาศัยโครงสร้างการบริหารของ สตช. ที่มีหน่วยงานทั้งในระดับสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่เป็นการบริหารงานส่วนกลาง ตำรวจภูธรภาคที่เป็นการบริหารงานระดับภูมิภาค และตำรวจภูธรจังหวัด รวมถึงสถานีตำรวจภูธรต่างๆ ที่เป็นการบริหารงานระดับจังหวัด เป็นกลไกในการดำเนินงานของศูนย์บริหารจัดการด้านงานจราจร โดยในแต่ละระดับให้มีการจัดตั้งหน่วยงานของศูนย์บริหารงานด้านการจราจรสังกัดร่วมด้วย เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงการดำเนินงานกับศูนย์ในส่วนกลางได้โดยตรง

3) การแบ่งหน่วยงานย่อยภายในของศูนย์บริหารงานจราจรในระดับต่างๆ ให้ยึดตามหน้าที่ความรับผิดชอบเป็นหลัก คำนึงถึงการลดความซ้ำซ้อนของหน่วยงาน และความคล่องตัวในการดำเนินงาน ประกอบด้วย รวมทั้งมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาในการบริหารจัดการงานด้านการจราจร

4) การดำเนินงานของศูนย์บริหารงานด้านการจราจรในทุกระดับ บริหารงานในรูปแบบของคณะกรรมการบริหาร โดยคณะกรรมการบริหารในระดับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รับผิดชอบในการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ในการดำเนินงาน กรรมการบริหารระดับภาครับผิดชอบในการกำกับดูแลให้มีการแปลงนโยบาย ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์จากส่วนกลางไปสู่แผนการดำเนินงาน บูรณาการงานในภาพรวมของภูมิภาคให้สอดคล้องกัน เน้นการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประสานรอยต่อการดำเนินงานระหว่างจังหวัด และทำหน้าที่เป็นผู้อำนวยความสะดวก (facilitator) ให้กับหน่วยงานในระดับจังหวัด ส่วนคณะกรรมการบริหารในระดับจังหวัดรับผิดชอบกำกับดูแลให้มีการนำแผนงานโครงการต่างๆ ไปสู่การปฏิบัติ ประสานงานการดำเนินงานภายในจังหวัด มุ่งเน้นการปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์

5) คณะกรรมการบริหารของศูนย์บริหารงานจราจร ประกอบไปด้วยผู้แทนทั้งในส่วน of สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งเป็นผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงนักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนจากสถาบันการศึกษาและผู้แทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ เป็นการสร้างเครือข่ายความร่วมมือที่จะช่วยแก้ปัญหาเรื่องความเป็นเอกภาพในทิศทางการดำเนินงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และยังเปิดโอกาสให้มีการใช้ทรัพยากรการดำเนินงานร่วมกัน

อภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาระบบการบริหารงานด้านการจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจุบันภารกิจในการดูแลงานด้านการจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ(สตช.) แบ่งหน่วยงานซึ่งรับผิดชอบออกเป็น 3 ระดับ คือในส่วนกลาง ระดับภูมิภาค และในระดับจังหวัด โดยทั้ง 3 ระดับมีความเชื่อมโยงกันตามโครงสร้างหลักในการบริหารงานของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในส่วนกลาง สตช. กำหนดให้ภารกิจงานด้านการจราจรอยู่ในความรับผิดชอบของสำนักงานยุทธศาสตร์ตำรวจ สังกัดสำนักงานผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ กองบังคับการตำรวจจราจร และสถานีตำรวจนครบาล ซึ่งอยู่ภายใต้สังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล ในระดับภูมิภาคงานด้านการจราจรอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของตำรวจภูธรภาคทั้ง 9 ภาค โดยมีรองผู้บัญชาการตำรวจภูธรภาคซึ่งรับมอบหมายดูแลงานด้านการจราจรเป็นผู้รับผิดชอบกำกับดูแลการดำเนินงานของตำรวจภูธรจังหวัดภายใต้สังกัด โดยตำรวจภูธรจังหวัด มีกลุ่มงานจราจรเป็นหน่วยงานย่อยภายใน และสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ มีงานจราจรอยู่ภายในโครงสร้างการบริหารงานของสถานี ซึ่งโครงสร้างดังกล่าวส่งผลต่อการขับเคลื่อนนโยบายด้านงานจราจรจากส่วนกลางถูกดำเนินการผ่านตำรวจภูธรภาคไปยังตำรวจภูธรจังหวัด และสถานีตำรวจภูธรในสังกัด ตามลำดับ กลไกที่สำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายคือความเข้มแข็งในสายการ

บังคับบัญชาที่ใช้ในการถ่ายทอดนโยบาย คำสั่งต่างๆ จากหน่วยงานระดับนโยบายไปยังหน่วยงานในระดับปฏิบัติ ประกอบกับการมีโครงสร้างองค์การในลักษณะของการแบ่งตามพื้นที่จึงสามารถกำหนดให้รูปแบบการดำเนินงานเป็นไปในลักษณะเดียวกันหรือใกล้เคียงกันตลอดจนดำเนินการได้ครอบคลุมพื้นที่รับผิดชอบ ด้าน **การบริหารงานวิชาการ** สตช. ให้ความสำคัญกับการนำข้อมูลและองค์ความรู้ด้านวิชาการที่เกี่ยวข้องมาใช้ให้เกิดประโยชน์เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งจากโครงสร้างการบริหารงาน ในส่วนกลางมีการกำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบโดยได้แก่กองกำกับการ 4 กองบังคับการตำรวจจราจร ส่วนในระดับภาคและระดับจังหวัด งานด้านวิชาการอยู่ในหน้าที่ของฝ่ายอำนวยการ ยังไม่มีหน่วยงานที่ชัดเจนในการเป็นศูนย์กลางในการรวบรวมข้อมูล องค์ความรู้ พัฒนางค์ความรู้เชิงวิชาการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจัง ด้าน **การพัฒนาบุคลากรด้านงานจราจร** การกิจในการพัฒนาบุคลากรส่วนใหญ่จะเป็นหน้าที่ของฝ่ายอำนวยการโดยอิงอยู่กับงานด้านการบริหารงานบุคคล ไม่มีหน่วยงานที่ดูแลเรื่องของการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านงานจราจรเป็นการเฉพาะ และเป็นระบบ การพัฒนาบุคลากรเป็นไปโดยรวมมากกว่าการสร้างความเป็นมืออาชีพเฉพาะทาง **การสื่อสารสารสนเทศ** เพื่อการจัดการงานจราจรของ สตช. มีการดำเนินการในหลายส่วน หลายรูปแบบข้อมูลที่ใช้งานมีทั้งที่รวบรวมนำมาผ่านกระบวนการจัดระบบ สารสนเทศข้อมูล กระทั่งนำมาเผยแพร่เพื่อใช้ประโยชน์ ข้อมูลแบบ real time รวมถึงข้อมูลด้านวิชาการที่เกี่ยวข้องกับงานจราจร มีการใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลร่วมกันอย่างกว้างขวาง และมีความพยายามในการที่จะพัฒนารูปแบบ วิธีการในการจัดเก็บและสร้างความเชื่อมโยงกับฐานข้อมูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีการติดต่อประสานงานและการสื่อสารทั้งกับหน่วยงานภายในและภายนอกองค์กรซึ่งเป็นภาคีเครือข่ายที่เกี่ยวข้องหลายหน่วยงาน

จะเห็นได้ว่าโครงสร้างการบริหารงานด้านการจราจรมีลักษณะล่อไปกับโครงสร้างองค์การของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่มีการจัดแบ่งหน่วยงานย่อยตามหน้าที่ ร่วมกับการแบ่งตามพื้นที่ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดในการออกแบบโครงสร้างองค์การแบบระบบราชการเครื่องจักรกล(The machine Bureaucracy)และองค์การแบบสาขาของ (The divisionalized Form) Henry Mintzberg (วินชัย มีชาติ, 2559) ที่การแบ่งงานกันทำตามความชำนาญ การกำกับมาตรฐาน การสื่อสารในแนวดิ่ง และการมีสายการบังคับบัญชาที่ค่อนข้างมากยังมีความสำคัญ และการที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นองค์กรขนาดใหญ่ในระบบราชการ มีภารกิจในการให้บริการประชาชนในหลายด้าน โดยบริการด้านงานจราจรเป็นเพียงภารกิจหนึ่ง ทั้งยังมีการกระจายการให้บริการไปในทุกพื้นที่ทั่วประเทศจึงยังคงต้องอาศัยโครงสร้างการดำเนินงานในลักษณะดังกล่าวแต่อย่างไรก็ตามยังก็มีการทำงานในลักษณะของความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการออกแบบโครงสร้างองค์การเครือข่าย(network organization)(อัมพร อารังลักษณ์, 2556)ที่เป็นรูปแบบการทำงานที่ภาครัฐในปัจจุบันให้ความสำคัญมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและเต็มเต็มการทำงาน

ส่วนปัญหาการบริหารงานด้านการจราจร พบว่ายังมีปัญหาในหลายด้าน ทั้งด้านการบริหารซึ่งยังขาดความเป็นเอกภาพในการดำเนินงาน ขาดการบูรณาการกันในการรวมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งระบบ การจัดการในสายงานสนับสนุนที่ยังไม่เข้มแข็งเพียงพอ ปัญหากำลังพลที่ไม่เพียงพอไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ขาดการเตรียมและพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบ ต่อเนื่อง บุคลากรมีภาวะความเสี่ยงในเรื่องปัญหาสุขภาพจากสภาพแวดล้อมในการทำงาน รวมถึงปัญหางบประมาณที่มีอยู่อย่างจำกัด ไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงานส่งผลถึงการขาดแคลนอุปกรณ์ในการปฏิบัติงาน ขาดอุปกรณ์เทคโนโลยีที่ทันสมัยสนับสนุนการทำงานสอดคล้องกับงานวิจัยของพุทธกาล รัชธ (2552) ที่ทำการศึกษารื่องโครงสร้างการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร ซึ่งผลการศึกษาพบว่า สตช. มีปัญหาด้านการจัดการ ทำให้ขาดกำลังเจ้าหน้าที่ ขาดงบประมาณขาดวัสดุอุปกรณ์ด้านการจัดการจราจร มักต้องขอรับการสนับสนุนจากหน่วยงานอื่นรวมทั้งภาคเอกชน และยังสอดคล้องกับงานของ พัทธา สินลอยมา และคณะ(2556) ที่ทำการศึกษารื่องการพัฒนาประสิทธิภาพด้านการ

นำเทคโนโลยีมาใช้ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจระดับสถานีตำรวจซึ่งผลการศึกษาพบว่า ระบบงานตำรวจยังขาดการสนับสนุนและส่งเสริมการนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้อย่างมาก เนื่องจากการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศต้องใช้งบประมาณสูง สถานีตำรวจส่วนใหญ่จึงยังไม่มีเม็ดเงินนำเทคโนโลยีมาใช้ในการสนับสนุนการปฏิบัติงานเท่าที่ควร

นอกจากนี้ สตช. ยังขาดหน่วยงานที่ชัดเจนในการที่จะเป็นศูนย์กลางในการดูแลบริหารจัดการข้อมูลทั้งด้านนโยบาย ยุทธศาสตร์ตลอดจนแผนงานและการดำเนินงานต่างๆ ด้านการจราจรของประเทศอย่างเป็นระบบ รวมทั้งในระดับภาค และระดับจังหวัดยังขาดหน่วยงานที่เป็นศูนย์กลางในการดูแลจัดการและสนับสนุนข้อมูลด้านการจราจรในการปฏิบัติงาน ขาดการเชื่อมโยงของข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างเป็นระบบ ซึ่งปัญหาดังกล่าวเหล่านี้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นมาเป็นเวลานานโดยเฉพาะปัญหาในส่วนของคุณภาพผู้ปฏิบัติงาน สอดคล้องกับผลการศึกษาหลาย ๆ ชิ้น เช่น งานวิจัยของพัชรา สีนลอยมา และคณะ (2557) ที่ทำการศึกษาการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการกำลังพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ในเขตพื้นที่กองบัญชาการตำรวจนครบาล พบว่า การบริหารจัดการกำลังพลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประสบกับปัญหาการขาดแคลนงบประมาณและกำลังพลในการปฏิบัติงาน ต้องมีการใช้นวัตกรรมทางเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาช่วยในการปฏิบัติงาน และต้องสร้างแรงจูงใจในการปฏิบัติหน้าที่สำหรับกำลังพลผู้ปฏิบัติงานด้านจราจรอย่างเหมาะสม

ในส่วนของคุณเสนอแนะแนวทางการบริหารงานด้านการจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาตินั้น จากสภาพการดำเนินงานและปัญหาที่เกิดขึ้น งานวิจัยชิ้นนี้จึงได้เสนอให้มีการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารงานด้านการจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาในการดำเนินงาน โดยการจัดให้มีหน่วยงานที่เป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการงานด้านการจราจรและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ ตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงระดับปฏิบัติการเป็นหน่วยงานกลางในการประสานนโยบาย ประสานการปฏิบัติในทุกระดับกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อสร้างความเป็นเอกภาพในทิศทางการดำเนินงาน สนับสนุนข้อมูล ข่าวสาร และองค์ความรู้ในเชิงวิชาการในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ตลอดจนการบริหารจัดการจัดหาทรัพยากรในการดำเนินงานทั้งในด้านบุคลากร งบประมาณ อุปกรณ์การดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพเพียงพอสำหรับการปฏิบัติงานทั้งระบบและพัฒนางานด้านการจราจรและลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นในทุกมิติ โดยเสนอให้ปรับปรุงบังคับการตำรวจจราจร ซึ่งเป็นหน่วยงานเฉพาะที่มีพันธกิจในการจัดการกับงานด้านการจราจรโดยตรงทั้งยังมีหน่วยงานย่อยภายในที่ครอบคลุมภารกิจด้านงานจราจร เป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการงานจราจร และให้แยกออกจากการกำกับดูแลของกองบัญชาการตำรวจนครบาล มาขึ้นตรงต่อสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ซึ่งจะทำให้หน่วยงานมีความเป็นเอกเทศและเห็นภารกิจของหน่วยงานที่ชัดเจนยิ่งขึ้น ลดความลักลั่นของการดำเนินงาน และส่งผลต่อการพิจารณาขอรับการจัดสรรงบประมาณที่มุ่งเป้าไปที่ภารกิจหลักของหน่วยงานโดยตรง ลดสายการบังคับบัญชาให้สั้นลง รวมทั้งสามารถมองเห็นภาพรวมของกำลังคนสำหรับงานด้านการจราจรได้ชัดเจนยิ่งขึ้นด้วย ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนกำลังคน และเกิดความเป็นเอกภาพในทิศทางการดำเนินงานมากขึ้น

ทั้งนี้ ศูนย์บริหารจัดการงานจราจรที่จัดตั้งขึ้นสามารถอาศัยโครงสร้างการบริหารของ สตช. ที่มีหน่วยงานทั้งในระดับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ที่เป็นการบริหารงานส่วนกลาง ตำรวจภูธรภาคที่เป็นการบริหารงานระดับภูมิภาค และตำรวจภูธรจังหวัด รวมถึงสถานีตำรวจภูธรต่างๆ ที่เป็นการบริหารงานระดับจังหวัด เป็นกลไกในการดำเนินงานของศูนย์บริหารจัดการด้านงานจราจร โดยในแต่ละระดับให้มีการจัดตั้งหน่วยงานของศูนย์บริหารงานด้านการจราจรสังกัดร่วมด้วย เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงการดำเนินงานกับศูนย์ในส่วนกลางได้โดยตรง. การแบ่งหน่วยงานย่อยภายในของศูนย์บริหารงานจราจรในระดับต่างๆ ให้ยึดตามหน้าที่ความรับผิดชอบเป็นหลัก คำนึงถึงการลดความซ้ำซ้อนของหน่วยงาน และความคล่องตัวในการดำเนินงาน

ประกอบด้วย รวมทั้งมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาในการบริหารจัดการงานด้านการจราจร การดำเนินงานของศูนย์บริหารงานด้านการจราจรในทุกกระดับ บริหารงานในรูปแบบของคณะกรรมการบริหาร ซึ่งประกอบไปด้วยผู้แทนทั้งในส่วนของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และผู้ทรงคุณวุฒิซึ่งเป็นผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงนักวิชาการด้านความปลอดภัยทางถนนจากสถาบันการศึกษาและผู้แทนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ ซึ่งจะเป็นการสร้างเครือข่ายความร่วมมือในการดำเนินงานและแก้ปัญหาคความไม่เป็นเอกภาพในทิศทางการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และยังเปิดโอกาสให้มีการใช้ทรัพยากรร่วมกัน โดยคณะกรรมการบริหารในระดับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ รับผิดชอบในการกำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ในการดำเนินงาน กรรมการบริหารระดับภาครับผิดชอบในการกำกับดูแลให้มีการแปลงนโยบาย ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์จากส่วนกลางไปสู่แผนการดำเนินงาน บูรณาการงานในภาพรวมของภูมิภาคให้สอดคล้องกัน เน้นการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประสานรอยต่อการดำเนินงานระหว่างจังหวัด และเป็นผู้อำนวยความสะดวก (facilitator) ให้กับหน่วยงานในระดับจังหวัด ส่วนคณะกรรมการบริหารในระดับจังหวัดรับผิดชอบกำกับดูแลให้มีการนำแผนงานโครงการต่างๆ ไปสู่การปฏิบัติ ประสานงานการดำเนินงานภายในจังหวัด มุ่งเน้นการปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์

การจัดให้มีหน่วยงานที่เป็นศูนย์กลางการดำเนินงานซึ่งประกอบเป็นเครือข่ายความร่วมมือจากหลายส่วน และสามารถประสานเชื่อมโยงการดำเนินงานได้ในทุกระดับ จะช่วยทำให้การบริหารงานด้านการจราจรมีความชัดเจนและเป็นเอกภาพส่งผลให้เกิดผลสัมฤทธิ์ในการดำเนินงานได้มากขึ้น

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาวิจัยเรื่อง งานด้านการจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ :โครงสร้างการบริหารงานในยุคแห่งการเปลี่ยนแปลง ผู้วิจัยมีความเห็นเป็นข้อเสนอแนะในเชิงนโยบายสำหรับภาคส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้อง และข้อเสนอแนะสำหรับผู้สนใจทำการศึกษาที่เกี่ยวกับ โครงสร้างการบริหารงานด้านการจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ดังนี้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ให้มีการจัดตั้งหน่วยงานที่เป็นศูนย์กลางในการบริหารจัดการงานด้านการจราจรและการลดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศอย่างเป็นทางการ เพื่อทำหน้าที่ดูแลรับผิดชอบในการบริหารจัดการทั้งระบบ ตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงระดับปฏิบัติการ เป็นหน่วยงานกลางในการประสานนโยบาย และการปฏิบัติในทุกระดับกับทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง
2. ศูนย์บริหารจัดการงานจราจรที่จัดตั้งขึ้นสามารถอาศัยโครงสร้างการบริหารของสำนักงานตำรวจแห่งชาติที่มีหน่วยงานทั้งในส่วนกลาง ระดับภูมิภาค และระดับจังหวัด เป็นกลไกในการดำเนินงาน โดยในแต่ละระดับให้มีการจัดตั้งหน่วยงานของศูนย์บริหารงานด้านการจราจรสังกัดร่วมด้วย

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยต่อไป

1. ควรมีการศึกษาโครงสร้างการบริหารงานด้านการจราจรในกรณีที่มีการปฏิรูปตำรวจนำไปสู่การโอนย้ายตำรวจจราจรไปอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของท้องถิ่น
2. ควรมีการศึกษาถึงการผลิตและพัฒนาตำรวจจราจรอย่างเป็นระบบเพื่อให้เป็นตำรวจจราจรมืออาชีพ

References

- Sinloyma, P. et al. (2013). *The Development of Efficient Technology for Using in the Practice of Police Officers at The Police Station*. (Research report). Bangkok: Thailand Science Research and Innovation.
- _____. (2014). *The Development of Human Resource Management System for Traffic Police in The Jurisdiction Metropolitan Police*. (Research report). Bangkok: Thailand Science Research and Innovation.
- Strategy and Planning Division. (2018). *Public Health Statistics A.D. 2017*. Bangkok: Ministry of Public Health.
- Mechat, W. (2016). *Organization Administration*. (8th ed.). Bangkok: Chulalongkorn University Press.
- Office of Transport and Traffic Policy and Planning. (2017). *Road Accident Situation Analysis Report 2017*. Bangkok: Ministry of Transportation.
- Rutchatorn, B. et al. (2008). *The Study of Law Enforcement Structure of Traffic Police for Preventing and Solving Traffic Accident Problem*. (Research report). Bangkok: Thai Health Promotion Foundation.
- Tamronglak, A. (2013). *Organization: Theory, Structure and Design*. (3rd ed). Bangkok: Thammasat University Press.

