

ประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติ
ของกองบังคับการตำรวจจราจร*

EFFECTIVENESS OF THE TRAFFIC PROBLEM SOLVING POLICY
IMPLEMENTATION OF THE TRAFFIC POLICE DIVISION

ภูษิต วิเศษคามินทร์, บุญทัน ดอกไธสง, สุรพล สุยะพรหม

Phusit Visescamin, Boonton Dockthaisong, Surapon Suyaprom

มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย

Mahachulalongkornrajavidyalaya University

Corresponding Author E-mail: poomontakan@gmail.com

บทคัดย่อ

บทความวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับการนำนโยบายไปปฏิบัติ ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหา และนำเสนอการพัฒนาการเพิ่มประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจรโดยการบูรณาการหลักพุทธธรรม เป็นการวิจัยแบบผสมวิธี โดยการสำรวจข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง 350 คน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์สหสัมพันธ์และการวิเคราะห์การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ และการวิจัยเชิงคุณภาพเป็นการศึกษาภาคสนามด้วยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 17 รูปหรือคน และการสนทนากลุ่มเฉพาะเพื่อยืนยันโมเดลหลังจากการสังเคราะห์ข้อมูลผลการวิจัยพบว่า 1. ประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติ โดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 3.99$, $S.D. = 0.586$) 2. การปฏิบัติตามหลักฆราวาสธรรม 4 มีอิทธิพลต่อมีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยเรียงลำดับความสำคัญ ดังนี้คือ ความอดทน ความจริงใจ การเสียสละ และการฝึกฝน โดยมีค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจที่ปรับแล้ว ($Adj. R^2$) เท่ากับ 0.353 3. การบูรณาการหลักพุทธธรรมได้แก่ หลักฆราวาสธรรม 4 ประกอบด้วย 3.1 ความอดทน อดกลั้น ไม่ย่อท้อต่ออุปสรรค 3.2 มีความจริงใจต่อตนเองและผู้อื่น 3.3 การเสียสละ มีน้ำใจเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ต่อบุคคลอื่นและมีความซื่อสัตย์ 3.4 การฝึกฝนตนเอง

คำสำคัญ: ประสิทธิภาพ; นโยบาย; การแก้ปัญหาจราจร

* Received September 3, 2020; Revised October 10, 2020; Accepted December 3, 2020

Abstract

The objectives of this research article were to study the level of the policy implementation, the factors affecting the effectiveness of the policy and propose the development of increasing efficiency of the implementation of the traffic problem solving policy of the Traffic Police Division by integrating Buddhist principles. Research methodology was the mixed methods: The quantitative method by survey research collecting data from 350 samples Data were analyzed by using frequency, percentage, mean, standard deviation, correlation analysis and multiple regression analysis using statistical software. The qualitative method, data were collected from 17 key informants by in-depth-interviewing and 12 participants in focus group discussions to confirm the model after data synthesis. Findings were as follow:1. The effectiveness of the traffic problem solving policy implementation by overall was at high level (\bar{X} = 3.99, SD = 0.558). 2. Factors affecting the effectiveness of the Implementation of the Traffic Problem Solving Policy of the Traffic Police Division were found that the implementation of the 4 secularism principles had an influence on the effectiveness of the traffic problem solving policy implementation of the Traffic Police Division with statistically significant value at the level of 0.01 in order of importance as follows: patience (tolerance), sincerity (truth), sacrifice (Caja) and practice (Dharma), with adjusted decision coefficient. (Adj. R^2) equals 0.353. 3. Integrating the principles of Buddhism, the 4 secular principles consisted of: 3.1 Patience, patience, refusal to overcome obstacles , 3.2 being sincere to oneself and others , 3.3 sacrificing, generous to others and honesty and 3.4 Self-training.

Keyword: Effectiveness; Policy; The Traffic Problem Solving

บทนำ

ปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานคร เป็นปัญหาที่ซับซ้อนและสะสมอยู่กับคนกรุงเทพมหานครมาหลายปี จนถูกจัดอันดับให้เป็นเมืองที่รถติดอันดับต้นๆ ของโลกจากหลายหน่วยงานในต่างประเทศ จุดนี้ทำให้ภาคส่วนต่างๆ พยายามหาทางแก้ไขปัญหานี้

อย่างเร่งด่วน ทั้งนี้ หากพิจารณาถึงสาเหตุของการจราจรที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร น่าจะมาจากหลายปัจจัย ทั้งการจัดวางผังเมือง รวมถึงปริมาณรถยนต์ในกรุงเทพมหานคร มีจำนวนเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 3.6 แสนคัน/ปี ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ในขณะที่พื้นผิวการจราจรในระดับดินไม่สามารถรองรับปริมาณรถยนต์ที่มีจำนวนสะสมและเพิ่มขึ้นในแต่ละปีได้ อีกทั้งระบบขนส่งสาธารณะในปัจจุบันยังไม่เพียงพอที่จะรองรับกับจำนวนประชากรที่ใช้บริการเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ การขยายตัวของเศรษฐกิจในกรุงเทพมหานคร ยังก่อให้เกิดกิจกรรมในเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพมหานครที่หนาแน่น ส่งผลให้จำนวนประชากรเกิดการกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ดังกล่าวเพิ่มสูงตามไปด้วย จึงกลายเป็นที่มาของปัญหาวิกฤตจราจรในกรุงเทพมหานคร ที่ประสบอยู่ในขณะนี้ (ศุนย์วิจัยกสิกรไทย, 2559; วรพล วัฒนจึงโรจน์ และคณะ, 2557; ธัชพนธ์ ยอดทองและคณะ, 2562; ธีร์ เกสทอง, 2561).

จากเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้นปัญหาการจราจรยังคงเป็นปัญหาหนักของคนกรุงเทพมหานครอยู่ และเป็นปัญหาที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะ “ตำรวจ” ที่จะต้องหาแนวทางแก้ไขปัญหาเพื่อให้ตัวเลขและพฤติกรรมการไม่เคารพกฎจราจร หรือเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรนั้นลดลง ดังนั้นผู้วิจัยในฐานะที่ดูแลงานจราจรดังกล่าวมาหลายทศวรรษ จึงมีความสนใจศึกษาเกี่ยวกับ “ประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจร” ผลจากการศึกษาครั้งนี้ทำให้ได้องค์ความรู้เกี่ยวกับประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติ ซึ่งสามารถนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการแก้ปัญหาการจราจรได้ส่วนหนึ่ง โดยอาศัยการบูรณาการระหว่างศาสตร์ ตะวันตกและหลักธรรมในพระพุทธศาสนา และช่วยให้นักวิจัย นักวิชาการ หรือองค์กรที่เกี่ยวข้อง สามารถนำองค์ความรู้ไปประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์อันเป็นพื้นฐานสำหรับการศึกษาวิจัยเชิงลึก และแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. ศึกษาระดับการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจร
2. ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจร
3. เสนอการพัฒนาการเพิ่มประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจรโดยการบูรณาการหลักพุทธธรรม

วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัยครั้งนี้ ใช้การวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed Methods Research) ระหว่างการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร 350 คน และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ผู้ให้ข้อมูลสำคัญจำนวน 17 รูปหรือคน และการสนทนากลุ่มเฉพาะ จำนวน 12 รูปหรือคน

ประชากร ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจสังกัดกองบังคับการตำรวจจราจร จำนวน 1,472 คน ใช้วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 350 คน กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ ได้แก่ กลุ่มผู้กำหนดนโยบาย กลุ่มผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลุ่มนักวิชาการ จำนวนรวม 17 รูปหรือคน ใช้วิธีการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

เครื่องมือการวิจัย การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ได้แก่ แบบสอบถาม (Questionnaire) สร้างขึ้นโดย ศึกษาแนวคิดทฤษฎีจากเอกสารและผลงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง กำหนดกรอบแนวคิด ในการสร้างเครื่องมือจากวิจัย กำหนดวัตถุประสงค์ในการสร้างเครื่องมือการวิจัย โดยขอคำปรึกษาจากอาจารย์ที่ปรึกษาสร้างเครื่องมือการวิจัย นำเสนอร่างแบบสอบถามต่ออาจารย์ที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญเพื่อตรวจสอบและปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try out) กับประชากรที่มีลักษณะใกล้เคียงกลุ่มตัวอย่างเพื่อหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) แล้วนำเสนออาจารย์ที่ปรึกษา จัดพิมพ์แบบสอบถามฉบับจริงและนำไปแจกกับกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยการสัมภาษณ์ เป็นการสัมภาษณ์อย่างเป็นทางการ (Structured Interview) ทำการสัมภาษณ์โดยเจาะจงจำนวน 17 รูปหรือคนและการสนทนากลุ่มเฉพาะ (Focus Group Discussion) จำนวน 12 รูปหรือคน

การเก็บรวบรวมข้อมูล การเก็บรวบรวมข้อมูล ขอหนังสือจากผู้อำนวยการหลักสูตรถึงกองบังคับการตำรวจจราจรเพื่อขอความอนุเคราะห์ในการตอบแบบสอบถามจากบุคลากร นำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ไปเก็บข้อมูลกับบุคลากรที่เป็นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 350 ชุด และเก็บแบบสอบถามคืนด้วยตนเอง แล้วนำมาตรวจสอบความถูกต้อง ได้ข้อมูลที่สมบูรณ์ทั้งหมดจำนวน 350 ชุด หลังจากนั้นได้เก็บข้อมูลจากการสัมภาษณ์อย่างเป็นทางการ (Structured Interview) และการสนทนากลุ่มเฉพาะ (Focus Group Discussion)

การวิเคราะห์ข้อมูล การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพรรณนา โดยใช้ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (สุภาคค์ จันทวานิช, 2549) และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple

Regression coefficients) แบบขั้นต้อน (Stepwise Multiple Regression Analysis) ซึ่งเป็นวิธีการคัดเลือกแบบการผสมผสานระหว่างวิธีการคัดเลือกตัวแปรของ forward Selection และวิธีของ Backward elimination ร่วมเข้าด้วยกัน (ยุทธ ไกยวรรณ, 2556) การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลโดยการจำแนกชนิดข้อมูล (Typological Analysis) การวิเคราะห์โดยการจำแนกชนิดข้อมูล คือ การจำแนกข้อมูลเป็นชนิด (Typologies) การจำแนกข้อมูลในระดับจุลภาค การจำแนกข้อมูลระดับนี้ แบ่งเป็น 2 ประเภทย่อย ได้แก่ การวิเคราะห์คำหลัก (Domain Analysis) กับการวิเคราะห์สารระบบ (Taxonomy Analysis) (สุภางค์ จันทวานิช, 2553) การวิเคราะห์คำหลัก การจำแนกข้อมูลในระดับมหภาค การจำแนกข้อมูลในระดับมหภาค เป็นการจำแนกข้อมูลตามเหตุการณ์ (Event) หรือการวิเคราะห์เหตุการณ์ตามเรื่องราว (Event Analysis) ที่ปรากฏ

ผลการวิจัย

1. ระดับการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจร

ด้านหลักขรราวาธรรม 4 โดยภาพรวม อยู่ในระดับมากที่สุดมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.34 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .515 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านโดยเรียงลำดับตามค่าเฉลี่ย พบว่า ด้านความจริงใจ (สัจจะ) อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.48 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .520 รองลงมาคือ ด้านการเสียสละ (จาคะ) อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.38 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .615 ด้านการฝึกฝน (ทมะ) อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.35 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .616 และด้านความอดทน (ขันติ) อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.16 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .712 ตามลำดับ ด้านกระบวนการบริหาร โดยภาพรวม อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.91 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .519 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านโดยเรียงลำดับตามค่าเฉลี่ย พบว่า ด้านการควบคุม อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.36 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .719 รองลงมา คือ ด้านการจัดองค์กรอยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.88 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .710 ด้านการวางแผน อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.84 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .630 ด้านการประสานงาน อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.81 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .622 และด้านการบังคับสั่งการอยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.67 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .639 ตามลำดับ ด้านทัศนคติต่อการแก้ปัญหาจราจร โดยภาพรวม อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.18 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .608 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านโดยเรียงลำดับตามค่าเฉลี่ย

พบว่า ด้านพฤติกรรมการแก้ปัญหาจราจร อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.24 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .543 รองลงมา คือ ด้านความรู้สึกรู้สึกต่อปัญหาจราจรอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.16 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .738 และด้านความเข้าใจในปัญหาจราจรอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.14 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .797 ตามลำดับ ด้านประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติ โดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.99 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .586 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านโดยเรียงลำดับตามค่าเฉลี่ย พบว่า ด้านประสิทธิภาพ อยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.39 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .627 รองลงมา คือ การปรับเปลี่ยน อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 4.07 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .730 ด้านความพึงพอใจ อยู่ในระดับมากมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.88 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .767 ด้านการพัฒนา อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.84 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .802 และด้านการผลิต อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.80 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานเท่ากับ .871 ตามลำดับ

2. ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจร

การปฏิบัติตามหลักทฤษฎีการวิจัย 4 มีอิทธิพลต่อมีผลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยเรียงลำดับความสำคัญดังนี้คือ ความอดทน (ขันติ) ความจริงใจ (สัจจะ) การเสียสละ (จาคะ) และการฝึกฝน (ทมะ) โดยมีค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจที่ปรับแล้ว (Adj. R²) เท่ากับ .353 ปัจจัยด้านกระบวนการบริหารมีอิทธิพลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยเรียงลำดับความสำคัญดังนี้คือ การวางแผน การควบคุม และการจัดองค์การ โดยมีค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจที่ปรับแล้ว (Adj. R²) เท่ากับ .414 และปัจจัยด้านทัศนคติต่อการแก้ปัญหาจราจรมีอิทธิพลต่อประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยเรียงลำดับความสำคัญดังนี้คือ พฤติกรรมการแก้ปัญหาจราจร และความรู้สึกรู้สึกต่อปัญหาจราจร โดยมีค่าสัมประสิทธิ์การตัดสินใจที่ปรับแล้ว (Adj. R²) เท่ากับ .511

3. การพัฒนาการเพิ่มประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจรโดยการบูรณาการหลักพุทธธรรม

หลักทฤษฎีการวิจัย 4 สามารถสร้างจิตสำนึกในทางที่ดีให้แก่ประชาชนและเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติงาน และเป็นกลไกในการบังคับใช้กฎหมายที่ถูกต้องเป็นธรรมควรเพิ่มความรู้ความเข้าใจในหลักธรรมแก่เจ้าหน้าที่และประชาชนปฏิบัติหน้าที่ด้วยความอดทน อดกลั้น ไม่

ย่อท้อต่ออุปสรรคปัญหาที่มีความเสียสละ มีน้ำใจเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ต่อบุคคลอื่นมีความซื่อสัตย์ การไม่เห็นแก่ประโยชน์ส่วนตนมากกว่าประโยชน์ส่วนรวมมีความเสียสละ มีน้ำใจเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ต่อบุคคลอื่นซึ่งหลักธรรมนี้เป็นแนวทางแห่งการปฏิบัติดี ปฏิบัติชอบในการดำเนินชีวิต เมื่อทุกคนตระหนักถึงหลักธรรมและนำไปประยุกต์ใช้กับการจรรยาอย่างจริงจังแล้ว จะทำให้ปัญหาการจรรยาจลดน้อยลง ซึ่งหลักขรราวาธรรม ประกอบด้วย สัจจะ มีความจริงใจต่อตนเองและผู้อื่นในการใช้รถใช้ถนน ทมะ การฝึกฝนตนเอง ซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบงานจรรยาต้องตระหนักและปฏิบัติตนให้พร้อมทุกเมื่อในการปฏิบัติหน้าที่ขั้นดี ความอดทน เป็นหลักสำคัญในการจรรยา ทั้งประชาชนต้องมีความอดทนต่อปัญหาจรรยาที่เกิดขึ้นและเจ้าหน้าที่ต้องอดทนต่อการปฏิบัติงาน อีกทั้ง จาคะ คือความเสียสละ เป็นหลักแห่งคุณธรรมที่ทำให้ผู้ปฏิบัติมีจิตใจเอื้อเฟื้ออาทรต่อกันและกัน ดังนั้นหลักธรรมที่นำมาแก้ไขปัญหาการจรรยาควรยึดหลักขรราวาธรรม และหลักแห่งความไม่ประมาท

กระบวนการบริหารจัดการนั้น การวางแผน ต้องมีการวางแผนการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจรรยาเพื่อการแก้ไขปัญหาจรรยาอย่างเคร่งครัดและระดมกำลังในแก้ไขปัญหาการจรรยาเฉพาะพื้นที่ที่มีการจรรยาติดขัดเป็นการพิเศษ ในด้านของการจัดการองค์การ ต้องมีการบริหารจัดการทั้งคนและหน่วยงาน โดยพัฒนาคนในองค์การให้เป็นผู้มีความรู้ความสามารถและชำนาญในด้านจรรยา อีกทั้งหน่วยงานต้องมีนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลก มีการควบคุมการจรรยาที่ถูกต้องและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน ประกอบกับการติดต่อประสานงานที่เข้าถึงทุกหน่วยงาน ทุกพื้นที่ แก้ปัญหาได้อย่างรวดเร็วและเท่าทันเวลา จึงจะทำงานการบริการจัดการเป็นไปตามแผนที่วางไว้และบรรลุเป้าหมายอย่างสูงสุด

ทัศนคติต่อการแก้ปัญหาจรรยา นั้น ส่วนใหญ่ประชาชนมีทัศนคติที่ผิดไม่ไปในทางที่บวกต่อการจรรยา ไม่เคร่งในกฎระเบียบวินัยการจรรยา มีความเห็นที่เน้นประโยชน์ส่วนตัวมากกว่าประโยชน์ส่วนรวม ซึ่งทัศนคติเหล่านี้เป็นเหตุแห่งปัญหาจรรยา ดังนั้นควรปรับแก้ที่ต้นเหตุคือ ต้องมีความตระหนักถึงการใช้นถนนร่วมกันและเคารพกฎหมายจรรยาอย่างจริงจัง

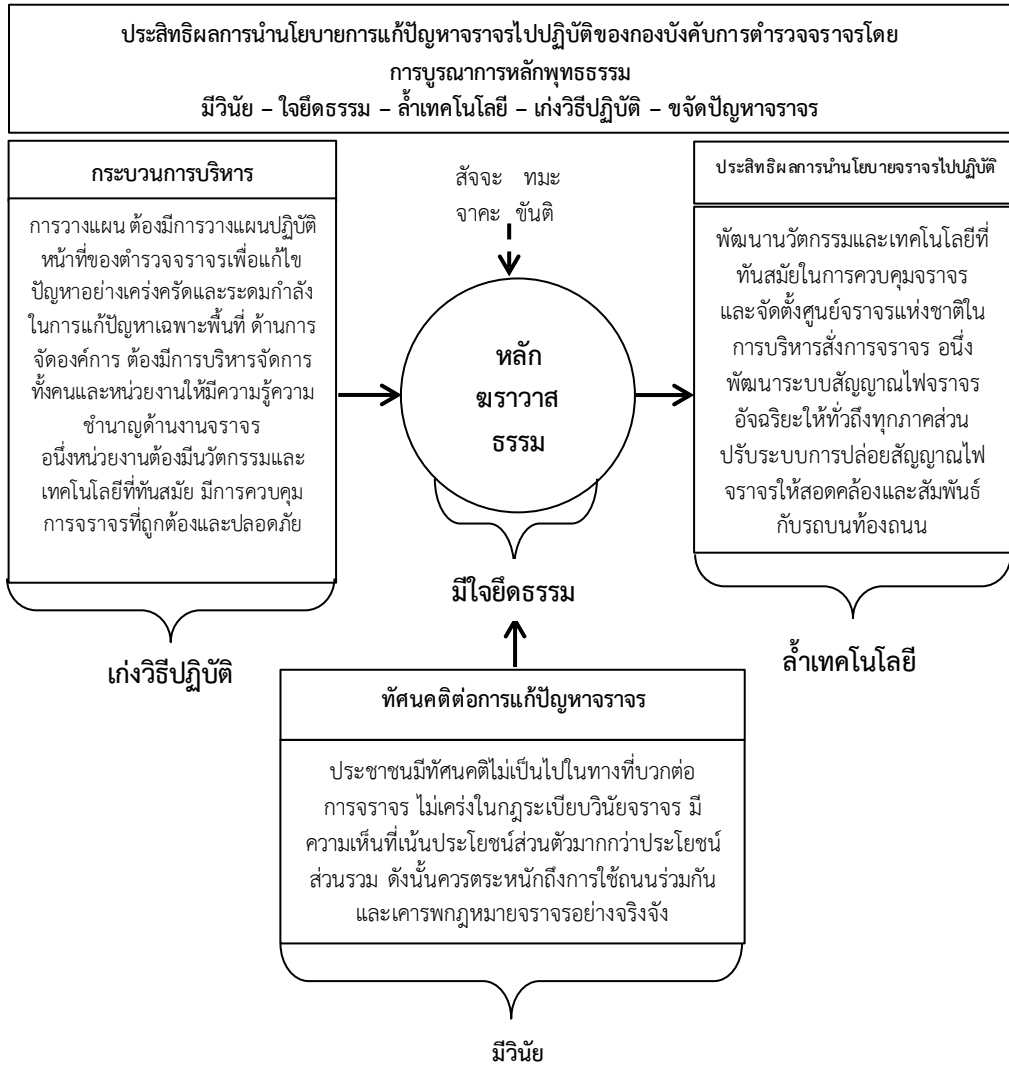
ประสิทธิภาพการนำนโยบายการแก้ปัญหาจรรยาไปปฏิบัติ ควรพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการควบคุมการจรรยา และจัดตั้งศูนย์จรรยาแห่งชาติในการบริหารสั่งการจรรยา หนึ่งพัฒนาระบบสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะให้ทั่วถึงทุกภาคส่วน ปรับระบบการปล่อยสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องและสัมพันธ์กับจำนวนรถบนท้องถนน อีกทั้งพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้รองรับความต้องการของประชาชนอย่างทั่วถึง มีความทันสมัย สะดวกและปลอดภัย

อภิปรายผลการวิจัย

การพัฒนาการเพิ่มประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของ กองบังคับการตำรวจจราจรโดยการบูรณาการหลักพุทธธรรม พบว่า ประสิทธิผลการนำ นโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติ โดยภาพรวม อยู่ในระดับมาก โดยจัดให้มีศูนย์ ควบคุมการสื่อสารทำหน้าที่เป็นสื่อกลาง ในการประสานงานกับหน่วยกู้ภัยฉุกเฉินมีป้าย ข้อความ (VMS) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้ทางได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับสภาพการจราจร และ เหตุการณ์สำคัญต่างๆ ผ่านทางป้ายข้อความ มีรายงานความก้าวหน้าในผลสำเร็จของงาน ส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนวิธีการเดินทางจากรถสาธารณะบางประเภทไปเป็นการเดินทาง ที่สะดวกรวดเร็วกว่า เช่น รถไฟฟ้า รถมอเตอร์ไซด์รับจ้าง เป็นต้นมีการประสานงานกับ หน่วยงานอื่น เพื่อการจัดการจราจร ให้เกิดความรวดเร็วและปลอดภัยโดยเฉพาะใน ช่วงเวลาการจราจรติดขัด ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ วรกานต์ สาระปัญญา (2558) ได้ ศึกษาเรื่องการจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ: กรณีศึกษาในเขตเทศบาลนครรังสิต ผลการศึกษาพบว่า ด้านการประสานงานระหว่าง หน่วยที่เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหาการจราจร ในด้านการประสานงานระหว่างหน่วยที่ เกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหาการจราจรที่ได้รับความร่วมมือเป็นอย่างดีจากหน่วยงานต่างๆ ที่ เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหารถจราจรในพื้นที่จะส่งผลให้การนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจร ต่างๆ ไปสู่การปฏิบัติสามารถทำได้อย่างมีประสิทธิภาพและมีความคล่องตัว เนื่องจาก สามารถขอความร่วมมือทรัพยากรสนับสนุนการปฏิบัติจากหน่วยงานต่างๆ ได้ง่าย และ สอดคล้องกับงานวิจัยของ อธิราช มณีภาค (2558) ได้ศึกษาเรื่องประสิทธิผลการบริหาร จัดการการลดอุบัติเหตุทางถนนในกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษาพบว่า นโยบายการ บริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน การป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุทางถนนของ ประเทศไทยนั้น ได้ดำเนินการตามมติปฏิญญามอสโกของสหประชาชาติ และโดยนักรอบ มาทำแม่บทแผนดำเนินการต่างๆ ทั้งนี้ ประเทศไทยถือได้ว่าเป็นไปตามมาตรฐานสากล ที่ กำหนดแนวทางการบริการไว้นั้นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนสาเหตุหลัก พบว่า พฤติกรรมของคนทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คนประมาท คนไม่มีจิตสำนึก ฝ่าฝืน กฎระเบียบกฎหมาย รองลงมาคือ รถ ถนน และสิ่งแวดล้อมตามลำดับ สำหรับประสิทธิผล การบริหารจัดการลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานครนั้นพบว่า การบริหารจัดการ ลดอุบัติเหตุทางถนนในเขตกรุงเทพมหานคร จะมีปัญหาในเรื่องของการบริหารจัดการ เนื่องจากงานมีหน่วยงานซ้ำซ้อน อำนาจหน้าที่ ความรับผิดชอบไม่มีความชัดเจนการ บริหารจัดการจึงไม่เป็นเอกภาพ การประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ กรุงเทพมหานคร จึงไม่มีผลสัมฤทธิ์เป็นไปตามที่ทางศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนได้มุ่งหมายไว้

องค์ความรู้จากการวิจัย

ผู้วิจัยได้ทำการสังเคราะห์องค์ความรู้ที่ได้จากการวิจัย ดังนี้



ภาพที่ 1 องค์ความรู้จากการวิจัย

อธิบายองค์ความรู้ที่ได้จากการสังเคราะห์งานวิจัย แผนภาพการพัฒนาประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจรโดยการบูรณาการหลักพุทธธรรม

หลักขรवासธรรม 4 (ส.ส. 15/845/316) เป็นแนวทางแห่งการปฏิบัติดี ปฏิบัติชอบในการดำเนินชีวิต เมื่อทุกคนตระหนักถึงหลักธรรมและนำไปประยุกต์ใช้กับการจราจรอย่างจริงจังแล้ว จะทำให้ปัญหาการจราจรลดน้อยลง ซึ่งหลักขรवासธรรม ประกอบด้วย

สัจจะ มีความจริงใจต่อตนเองและผู้อื่นในการใช้รถใช้ถนน ทมะ การฝึกฝนตนเอง ซึ่งเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบงานจราจรต้องตระหนักรู้และปฏิบัติตนให้พร้อมทุกเมื่อในการปฏิบัติหน้าที่ ชั้นดี ความอดทน เป็นหลักสำคัญในการจราจร ทั้งประชาชนต้องมีความอดทนต่อปัญหาจราจรที่เกิดขึ้นและเจ้าหน้าที่ต้องอดทนต่อการปฏิบัติงาน อีกทั้ง จาคะ คือความเสียสละ เป็นหลักแห่งคุณธรรมที่ทำให้ผู้ปฏิบัติมีจิตใจเอื้อเพื่ออาทรต่อกันและกัน ดังนั้นหลักธรรมที่นำมาแก้ไขปัญหาการจราจรควรยึดหลักขรวาจาธรรม และหลักแห่งความไม่ประมาท

กระบวนการบริหารจัดการนั้น การวางแผน ต้องมีการวางแผนการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรอย่างเคร่งครัดและระดมกำลังในแก้ไขปัญหาการจราจรเฉพาะพื้นที่ที่มีการจราจรติดขัดเป็นการพิเศษ ในด้านการจัดการองค์การ ต้องมีการบริหารจัดการทั้งคนและหน่วยงาน โดยพัฒนาคนในองค์การให้เป็นผู้มีความรู้ความสามารถและชำนาญในด้านจราจร อีกทั้งหน่วยงานต้องมีนวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลก มีการควบคุมการจราจรที่ถูกต้องและปลอดภัยสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนน ประกอบกับการติดต่อประสานงานที่เข้าถึงทุกหน่วยงาน ทุกพื้นที่ แก้ไขปัญหาได้อย่างรวดเร็วและเท่าทันเวลา จึงจะทำงานการบริการจัดการเป็นไปตามแผนที่วางไว้และบรรลุเป้าหมายอย่างสูงสุด

ทัศนคติต่อการแก้ปัญหาจราจรนั้น ประชาชนมีทัศนคติไม่เป็นไปในทางที่บวกต่อการจราจร ไม่เคร่งในกฎระเบียบวินัยการจราจร มีความเห็นที่เน้นประโยชน์ส่วนตัวมากกว่าประโยชน์ส่วนรวม ซึ่งทัศนคติเหล่านี้เป็นเหตุแห่งปัญหาจราจร ดังนั้นควรปรับแก้ที่ต้นเหตุคือ ต้องมีความตระหนักถึงการใช้นถนนร่วมกันและเคารพกฎหมายจราจรอย่างจริงจัง

ประสิทธิภาพการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติ ควรพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่ทันสมัยในการควบคุมการจราจร และจัดตั้งศูนย์จราจรแห่งชาติในการบริหารสั่งการจราจร หนึ่งพัฒนาระบบสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะให้ทั่วถึงทุกภาคส่วน ปรับระบบการปล่อยสัญญาณไฟจราจรให้สอดคล้องและสัมพันธ์กับจำนวนรถบนท้องถนน อีกทั้งพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้รองรับความต้องการของประชาชนอย่างทั่วถึง มีความทันสมัย สะดวกและปลอดภัย

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะที่ได้จากการวิจัย

1. ส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยในการวิเคราะห์ ประมวลผล แก้ไขปัญหาจราจรในประเทศไทย

2. สร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างประเทศและนอกประเทศ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในประเทศไทย

3. ส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างการสร้างความเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยในการวิเคราะห์ ประมวลผล แก้ไขปัญหาจราจรในประเทศไทยให้ทัดเทียมกับประเทศอื่นๆ

4. แต่งตั้งคณะกรรมการดำเนินงานด้านเครือข่ายความร่วมมือระหว่างประเทศและนอกประเทศ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในประเทศไทย

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรศึกษาวิจัยเรื่องประสิทธิภาพการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจรในส่วนภูมิภาคอื่นหรือจังหวัดอื่น เพื่อความหลากหลายของข้อมูลวิจัย

2. ควรศึกษาวิจัยเรื่องประสิทธิภาพการนำนโยบายการแก้ปัญหาจราจรไปปฏิบัติของกองบังคับการตำรวจจราจรเฉพาะการวิจัยเชิงปริมาณหรือการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงลึก

3. ควรศึกษาวิจัยเรื่องรูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรในประเทศไทย เพื่อได้รูปแบบการแก้ไขปัญหาจราจรที่เป็นไปในทิศทางเดียวกันทั่วประเทศ

เอกสารอ้างอิง

- ธัชพนธ์ ยอดทองและคณะ. (2562). ความสัมพันธ์ระหว่างองค์ประกอบของการบริหารจัดการจราจรกรุงเทพมหานคร. *วารสารบริหารธุรกิจอุตสาหกรรม*, 1(1), 74-82.
- ธีร์ เกสทอง. (2561). รูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล. *วารสารวิจัยและพัฒนามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา*, 10(2), 13-28.
- มหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย. (2539). *พระไตรปิฎกฉบับภาษาไทย ฉบับมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย.
- ยุทธ ไถยวรรณ. (2556). *การวิเคราะห์สถิติหลายตัวแปรสำหรับงานวิจัย*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วรกานต์ สาระปัญญา. (2558). *การจัดการจราจรในย่านศูนย์การค้า ย่านชุมชน และจุดบริการขนส่งสาธารณะ: กรณีศึกษาในเขตเทศบาลนครรังสิต* (รายงานการวิจัย). กรุงเทพฯ: ศูนย์สารสนเทศการวิจัย สำนักงานการวิจัยแห่งชาติ (วช.).
- วรพล วัฒนจิ่งโรจน์และคณะ. (2557). การศึกษาความสัมพันธ์ของตัวแปรกระแสจราจรบนถนนในเขตเมือง. *วารสารวิชาการ วิศวกรรมศาสตร์ ม.อบ.*, 7(1), 37-45.

- ศูนย์วิจัยกสิกรไทย. (2559). วิกฤตจราจรติดขัด: ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ & วิถีชีวิตคน
กรุงเทพฯ. *CURRENT ISSUE*, 22(2771), 1-6.
- สุภางค์ จันทวานิช. (2549). *การวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยเชิงคุณภาพ* (พิมพ์ครั้งที่ 7).
กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- _____. (2553). *การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.
- อธิราช มณีภาคและคณะ. (2558). ประสิทธิภาพการบริหารจัดการการลดอุบัติเหตุทางถนน
ในกรุงเทพมหานคร. *วารสารธรรมศาสตร์*, 34(1), 209-219.