

แนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ สังกัดตำรวจภูธรภาค 6

Solutions to Solve Problems and Obstacles in the Work of Traffic Police when
Setting up Checkpoints Affiliation Training Center of Provincial Police Region 6

กฤษฎา สิงห์พลงาม Kritsada Singphonngam

ศูนย์ฝึกอบรมตำรวจภูธรภาค 6

Training Center of Provincial Police Region 6

singda82@gmail.com

Received 2026/01/31

Revised 2026/02/15

Accepted 2026/02/27

บทคัดย่อ

วิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) ศึกษาอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ สังกัดตำรวจภูธรภาค 6 และ 2) เปรียบเทียบความคิดเห็นระหว่างแนวทางแก้ไขปัญหากับการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจสังกัดตำรวจภูธรภาค 6 ตามปัจจัยส่วนบุคคล รูปแบบการวิจัยเชิงปริมาณ กลุ่มตัวอย่างที่สำคัญ ได้แก่ ตำรวจจราจร สังกัดตำรวจภูธรภาค 6 จำนวนทั้งสิ้น 400 คน โดยใช้โปรแกรมวิจัยทางสังคมศาสตร์ การวิเคราะห์ข้อมูลโดยวิธีการหาค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทำการวิเคราะห์ด้วยความแปรปรวนทางเดียว

ผลการวิจัยพบว่า

1) อุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ สังกัดตำรวจภูธรภาค 6 พบว่า โดยรวมผู้ตอบแบบสอบถามอยู่ในระดับมากทั้งด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัดและด้านการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน

2) เปรียบเทียบความคิดเห็นระหว่างแนวทางแก้ไขปัญหากับการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจสังกัดตำรวจภูธรภาค 6 จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า เพศหญิงเห็นด้วยมากกว่าเพศชาย และ ผู้ที่อายุ 41 – 50 ปี เห็นด้วยมากกว่าผู้ที่อายุ ต่ำกว่า 30 ปี ถึง 40 ปี ขณะที่ผู้ที่จบการศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี และ ระดับปริญญาตรี เห็นด้วยมากกว่าผู้จบการศึกษาระดับปริญญาโท ส่วนผู้ที่รายได้ 30,001 – 40,000 บาท และ 40,000 บาทขึ้นไป เห็นด้วยมากกว่าผู้ที่รายได้ 20,001 – 30,000 บาท และและผู้ปฏิบัติหน้าที่จราจร 15 ปีขึ้นไปเห็นด้วยกับด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน และด้านการให้ข้อมูลข่าวสาร แก่ประชาชน มากกว่าผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่จราจรไม่ถึง 15 ปี

คำสำคัญ: แนวทางแก้ไขปัญหา, อุปสรรคในการทำงาน, การตั้งจุดตรวจจุดสกัด.

Abstract

This research aims to 1) study the obstacles faced by traffic police officers in setting up checkpoints under the jurisdiction of Provincial Police Region 6, and 2) compare opinions between solutions and the work of traffic police officers in setting up checkpoints under the jurisdiction of Provincial Police Region 6, based on personal factors. A quantitative research design was used, with a sample of 400 traffic police officers from Provincial Police Region 6. Data was analyzed using social science research software, calculating the mean, standard deviation, and performing one-way ANOVA.

The research findings revealed that:

1) Overall, respondents expressed a high level of agreement regarding obstacles to traffic police work at checkpoints under the jurisdiction of Provincial Police Region 6, encompassing traffic law enforcement, checkpoint setup, and providing information to the public.

2) A comparison of opinions between solutions and the work of traffic police officers at checkpoints under the jurisdiction of Provincial Police Region 6, categorized by personal factors, showed that females agreed more than males, and those aged 41-50 years agreed more than those under 30-40 years. Furthermore, those with education levels below a bachelor's degree and those with a bachelor's degree agreed more than those with a master's degree. Those earning 30,001–40,000 baht and 40,000 baht and above agreed more than those earning 20,001–30,000 baht. Furthermore, those who have served in traffic duty for 15 years or more agreed more with the measures regarding setting up checkpoints, enforcing traffic laws, controlling traffic on the roads, and providing information to the public than those who have served in traffic duty for less than 15 years.

Keywords: Problem Solving Guidelines, Obstacles in Work, Setting up Checkpoints.

บทนำ

การจราจรเป็นการสัญจรไปมาของคน สัตว์รถยนต์ทุกชนิด ที่เคลื่อนที่ ด้วยแรงงานหรือเครื่องจักร หรือลากจูงด้วยกำลังของสัตว์ (ศราวุฒิ พันธ์ขาว, 2518 : 8) ซึ่งเป็นงานที่รับผิดชอบการจัดและควบคุมการจราจรในเขตพื้นที่ดำเนินการให้ผู้ขับรถใช้ถนนโดยปฏิบัติตาม กฎหมายจราจรระเบียบ ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร และจับกุมผู้ละเมิด (วิจิตร บุณยะโหดระ และคณะ, 2525) ซึ่งตำรวจจราจรเป็นหน่วยปฏิบัติการที่มี หน้าที่ในการบำบัดทุกข์ บำรุงสุข อำนวยความสะดวก รักษา

ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของประชาชนในประเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติมีหน่วยงานจราจรอยู่ทุกกองบัญชาการ ทั้งที่เป็นจราจรในส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ล้วนมีข้าราชการตำรวจในหน้าที่จราจรแทบทุกหน่วย แม้แต่สถานีตำรวจขนาดเล็กก็ล้วนมีเจ้าหน้าที่ตำรวจ ปฏิบัติหน้าที่จราจร ซึ่งกฎหมายที่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต้องยึดเป็นแนวปฏิบัติหน้าที่ ได้แก่ พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ได้ระบุอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้ การให้สัญญาณจราจรทั้งสัญญาณ มือและสัญญาณนกหวีด (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 24,25) การแสดงเครื่องหมายจราจร (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 28) การจัด การจราจรชั่วคราว ในกรณีมีเหตุฉุกเฉินหรืออุบัติเหตุชั่วคราวตามที่เห็นสมควร เพื่อความปลอดภัยและความสะดวกในขณะนั้น (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 138) การจับกุม โดยการออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร หรือว่ากล่าวตักเตือน (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 140) การสั่งให้รถหยุดเมื่อเห็นว่ามีสภาพไม่ถูกต้อง หรือ ผู้ขับขี่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรหรือกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง หรือทดสอบผู้ขับขี่ว่าหย่อนความสามารถในการขับขี่หรือไม่ (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 142) การสั่งเป็นหนังสือให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ ชี้อ้อม หรือแก้ไขรถให้ถูกต้อง ในกรณีผู้ขับขี่นำรถที่ไม่ถูกต้องมาใช้ในทาง (พ.ร.บ.จราจร ทางบกฯ มาตรา 143) การเคลื่อนย้ายรถที่หยุดหรือจอดกีดขวาง หรือใช้เครื่องมือ บังคับให้รถที่หยุดหรือจอดไม่ให้เคลื่อนย้ายได้ (พ.ร.บ.จราจรทางบกฯ มาตรา 59)

การทำงานของตำรวจจราจร สังกัดตำรวจภูธรภาค 6 หากไม่คำนึงถึงหลักสิทธิมนุษยชนและการคุ้มครองสิทธิประชาชน ในการตรวจค้น รวมถึงการพิจารณา “หลักความได้สัดส่วน (proportionality)” และ “หลักความชอบด้วยกฎหมายของการใช้อำนาจรัฐ” แล้วก็จะทำให้ภาพพจน์ของตำรวจส่วนใหญ่เป็นไปในทางด้านลบ เนื่องจากประชาชนส่วนใหญ่รับข้อมูลข่าวสาร หรือการพบเจอตำรวจเพียงบางนายเท่านั้นที่กระทำผิดสร้างความเสียหายให้แก่วงการตำรวจ ส่งผลให้ประชาชนไม่เชื่อใจและขาดความเชื่อมั่นในการปฏิบัติงานของตำรวจและคิดว่าตำรวจจะเรียกรับผลประโยชน์ทุกครั้ง แม้การเรียกหรือเปรียบเทียบปรับเป็นไปเพราะประชาชนไม่ปฏิบัติตามกฎหมายก็ตาม ความยากลำบากในการทำงานของตำรวจจราจรนั้น มิใช่เพียงแต่การต้องทำงานอยู่ท่ามกลางความร้อน ผุนเสียด คิว และความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนนแต่เพียงเท่านั้น หากแต่ตำรวจจราจรเป็นกลุ่มคนทำงานที่ต้องแบกรับภาระงานและความรับผิดชอบจำนวนมากที่นอกเหนือจากงานที่ประชาชนเห็นพวกเขาเหล่านั้นปฏิบัติหน้าที่โบกรถ กวดสัญญาณไฟ เข็นรถที่เสียกลางถนนเท่านั้น ภาระงานจำนวนมากที่ดำรงอยู่ท่ามกลางวิวัฒนาการการทำงานที่มีข้อจำกัดด้านทรัพยากรในการทำงานอย่างมาก ทั้งในส่วนของตำรวจเอง และการไม่ได้รับการสนับสนุนทรัพยากรที่จำเป็นในการสร้างความปลอดภัยทางถนนอย่างที่ควรจะเป็นจากหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งพวกเขาเหล่านั้นไม่สามารถระวางการปฏิบัติหน้าที่ได้ด้วยการใช้ข้ออ้างว่า “ไม่มีงบประมาณ” เฉกเช่นกับ หน่วยงานอื่น ล้วนเป็นความกดดันในการทำงานทั้งสิ้น (ปนัดดา ชำนาญสุข. 2557 : 15)

ปัจจุบันเชื่อว่าการตั้งจุดตรวจเป็นวิธีการหนึ่งในหลาย ๆ วิธีที่ทำให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น โดยตำรวจได้ยึดถือตามแนวทางมาตรการการปฏิบัติเกี่ยวกับการตั้งด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัด พ.ศ. 2551 (และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2565) คำว่า ด่านตรวจ จุดตรวจ และจุดสกัดนั้นมีความแตกต่างกัน กล่าวคือด่านตรวจ หมายถึง สถานที่ทำการที่เจ้าหน้าที่ตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจค้นเพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในทางเดินรถหรือทางหลวง โดยระบุสถานที่ไว้ชัดเจนเป็นการถาวรการตั้งด่านตรวจจะต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีหรือผู้มีอำนาจตามกฎหมาย ในขณะที่จุดตรวจ หมายถึงสถานที่ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้น เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถหรือทางหลวงในกรณีปกติเป็นการชั่วคราว โดยมีกำหนดระยะเวลาเท่าที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวแต่ต้องไม่เกิน 24 ชั่วโมง เมื่อเสร็จสิ้นภารกิจดังกล่าวต้องยกเลิกจุดตรวจทันที ต้องได้รับอนุมัติจากผู้บังคับบัญชาระดับหัวหน้าสถานีตำรวจหรือผู้รักษาการแทนขึ้นไป ส่วนจุดสกัด หมายถึง สถานที่ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจออกปฏิบัติหน้าที่ตรวจค้นในกรณีมีเหตุฉุกเฉินจำเป็นเร่งด่วน เพื่อจับกุมผู้กระทำความผิดในเขตทางเดินรถ หรือทางหลวง

ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ เพื่อประกอบการพิจารณาวางแผนการจัดการจราจรอย่างถูกต้องสอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงอันนำไปสู่การพัฒนาการให้บริการที่ยั่งยืนต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อศึกษาอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ สังกัดตำรวจภูธรภาค 6
- 2) เปรียบเทียบความคิดเห็นระหว่างแนวทางแก้ไขปัญหากับการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจสังกัดตำรวจภูธรภาค 6 จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจเป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitively Research) โดยรายละเอียดดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ตำรวจจราจร สังกัดตำรวจภูธรภาค 6 จำนวนทั้งสิ้น 400 คน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยได้จากการคำนวณขนาดตัวอย่างในกรณีที่ไม่ทราบจำนวนประชากร จากสูตรประชากรมีจำนวนไม่แน่นอน โดยใช้สูตรของ คอแครน – W.G.Cochran (1953) ซึ่งจะได้ขนาดตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เท่ากับ 384.16 หรือประมาณ 385 คน ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการปรับขนาดตัวอย่างเพิ่มเป็นจำนวนรวม ทั้งสิ้น 400 คนได้กลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นตำรวจจราจร จำนวน 400 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น โดยศึกษาจากแนวคิด ทฤษฎีและผลงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งออกเป็น 3 ตอน

ตอนที่ 1 เป็นคำถามข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งประกอบไปด้วย ข้อมูลเกี่ยวกับ เพศ อายุ รายได้ ระดับการศึกษา อาชีพ

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจจำนวน 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน และด้านการให้ข้อมูลข่าวสาร

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับเปรียบเทียบความคิดเห็นระหว่างแนวทางแก้ไขปัญหาในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจสกัดตำรวจภูธรภาค 6 จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลจำนวน 4 ด้าน ได้แก่ ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน และด้านการให้ข้อมูลข่าวสาร

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

การวิเคราะห์ข้อมูล

นำข้อมูลที่ได้จากกลุ่มตัวอย่างมาตรวจสอบความสมบูรณ์ แล้วนำไปกรอกข้อมูลลงในโปรแกรมสถิติสำเร็จรูปเพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (Statistic Package for the Social Science: SPSS) โดยดำเนินการวิเคราะห์ ดังต่อไปนี้

1. แบบสอบถามตอนที่ 1 เป็นข้อมูลทั่วไป ทำการวิเคราะห์โดยวิธีหาค่าจำนวน และร้อยละ
2. แบบสอบถามตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามแนวเปรียบเทียบความคิดเห็นระหว่างแนวทางแก้ไขปัญหาในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจสกัดตำรวจภูธรภาค 6 จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล เมื่อมีการตั้งจุดตรวจ ทำการวิเคราะห์โดยวิธีการหาค่าเฉลี่ย (Mean) และ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ในส่วนระดับความคิดเห็นต่อแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ จำแนกตามอายุ เพศ ประสบการณ์ ทำการวิเคราะห์ด้วยความแปรปรวนทางเดียว (One-Way Analysis of Variance: ANOVA)

ผลการวิจัย

การศึกษาเรื่อง “แนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ” มีวัตถุประสงค์ของการวิจัยเพื่อศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ ในแต่ละด้านและภาพรวม

วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 1 อุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจสกัดตำรวจภูธรภาค 6 ในแต่ละด้านและภาพรวม พบว่า

ตารางที่ 1 แสดงสรุปค่าเฉลี่ย(Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) และลำดับความคิดเห็นเกี่ยวกับอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ ในแต่ละด้านและภาพรวม

หัวข้อ	\bar{X}	S.D	ระดับความคิดเห็น	ลำดับ
1.ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด	4.23	0.661	มากที่สุด	2
2.ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร	4.32	0.675	มากที่สุด	1
3 ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน	4.07	0.751	มาก	4
4ด้านการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน	4.09	0.739	มาก	3
รวม	4.18	0.615	มาก	

จากตาราง 1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ ในแต่ละด้านและภาพรวม ในแต่ละด้านและโดยรวมในระดับมากขึ้นไปโดยอันดับแรกคือ ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจรรองลงมาคือ ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด และ อันดับ 3 คือ ด้านการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน

ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัดในแต่ละด้าน และโดยรวมในระดับมากขึ้นไป โดยอันดับแรกคือ มีการกำหนดเวลาในการเปิด-ปิดจุดตรวจจุดสกัด (รองลงมาคือ จุดตรวจจุดสกัดมีวัตถุประสงค์หลักในการตรวจสอบความสงบเรียบร้อย เช่น การตรวจสอบรถยนต์ หรือบุคคลที่อาจมีภัยคุกคามต่อสังคม และ อันดับ 3 คือ ให้ข้อมูลที่ชัดเจนเกี่ยวกับเหตุผลในการตั้งจุดตรวจจุดสกัด และทำการสื่อสารในลักษณะที่สุภาพและเคารพสิทธิส่วนบุคคล

ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยรวมในระดับมากขึ้นไป โดยอันดับแรกคือ มีบทลงโทษสำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร รองลงมาคือ มีการใช้กล้องวงจรปิด, ระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ, หรือแอปพลิเคชันสำหรับรายงานอุบัติเหตุและการละเมิดกฎหมายจราจร และ อันดับ 3 คือ มีมาตรการในการลดอุบัติเหตุทางถนน

ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน โดยรวมในระดับมาก โดยอันดับแรกคือ มีสถิติอุบัติเหตุจากการจราจรสามารถช่วยในการวางแผนการควบคุมการจราจรได้ (รองลงมาคือ การฝึกอบรมผู้ขับขี่เพื่อความปลอดภัยในท้องถนนมีความสำคัญอย่างยิ่ง และ อันดับ 3 คือ การควบคุมจราจรมีความสำคัญต่อความปลอดภัยของผู้ใช้ถนน

ด้านการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน โดยรวมในระดับมาก โดยอันดับแรกคือ มีการจัดอบรมหรือกิจกรรมให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนในชุมชน รองลงมาคือ ประชาชนมีความสนใจเข้าร่วมกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการณรงค์ความปลอดภัยบนถนน และ อันดับ 3 คือ องค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีวิธีการเผยแพร่ข้อมูลเพื่อให้ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย

วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ 2 เปรียบเทียบความคิดเห็นระหว่างแนวทางแก้ไขปัญหาในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจสกัดตำรวจภูธรภาค 6 จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ตาราง 11 ค่าสถิติความคิดเห็นในแต่ละประเด็นและผลการทดสอบสมมติฐาน กรณี เพศ

หัวข้อ	เพศ	\bar{X}	S.D	t	P-value
1.ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด	ชาย	4.21	0.664	-2.414	0.016
	หญิง	4.51	0.551		
2.ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร	ชาย	4.30	0.681	-2.842	0.005
	หญิง	4.66	0.498		
3 ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน	ชาย	4.03	0.749	-3.257	0.001
	หญิง	4.49	0.638		
4 ด้านการให้ข้อมูลข่าวสาร แก่ประชาชน	ชาย	4.06	0.745	-3.448	0.001
	หญิง	4.53	0.490		

ตาราง 2 สรุปได้ว่า เพศต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ ในแต่ละด้านแตกต่างกัน โดยพบว่า เพศหญิง เห็นด้วยกับด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน และด้านการให้ข้อมูลข่าวสาร แก่ประชาชน มากกว่าเพศชาย

ตารางที่ 3 ค่าสถิติความคิดเห็นเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ ในแต่ละด้าน จำแนกตามระดับอายุ

หัวข้อ	ระดับอายุ	\bar{X}	S.D	F	P-value
1.ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด	ต่ำกว่า 30 ปี	4.14	0.699	10.756	<0.0009
	30-40 ปี	3.92	0.821		
	41-50 ปี	4.38	0.529		
	51 ปีขึ้นไป	4.25	0.627		
2.ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร	ต่ำกว่า 30 ปี	4.27	0.677	8.447	<0.0009
	30-40 ปี	4.03	0.833		
	41-50 ปี	4.46	0.579		
	51 ปีขึ้นไป	4.22	0.525		
3 ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน	ต่ำกว่า 30 ปี	4.02	0.771	5.798	0.01
	30-40 ปี	3.79	0.926		
	41-50 ปี	4.18	0.643		
	51 ปีขึ้นไป	4.31	0.741		
4 ด้านการให้ข้อมูลข่าวสาร แก่ประชาชน	ต่ำกว่า 30 ปี	4.03	0.787	10.234	<0.0009
	30-40 ปี	3.72	0.906		

41-50 ปี	4.24	0.603
51 ปีขึ้นไป	4.28	0.558

ตารางที่ 3 สรุปได้ว่าระดับอายุต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ ในแต่ละด้าน แตกต่างกันเมื่อทดสอบทีละคู่ พบว่าผู้ที่อายุ 41 – 50 ปี เห็นด้วยกับ ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน และด้านการให้ข้อมูลข่าวสาร แก่ประชาชน มากกว่าผู้ที่อายุ ต่ำกว่า 30 ปี ถึง 40 ปี

ตารางที่ 4 ค่าสถิติความคิดเห็นเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ ในแต่ละด้าน จำแนกตามระดับการศึกษา

หัวข้อ	ระดับการศึกษา	\bar{X}	S.D	F	P-value
1.ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด	ต่ำกว่าปริญญาตรี	4.28	0.557	0.815	0.486
	ปริญญาตรี	4.25	0.644		
	ปริญญาโท	4.13	0.766		
	สูงกว่าปริญญาโท	4.34	0.706		
2.ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร	ต่ำกว่าปริญญาตรี	4.35	0.586	0.983	0.401
	ปริญญาตรี	4.35	0.662		
	ปริญญาโท	4.21	0.766		
	สูงกว่าปริญญาโท	4.38	0.681		
3 ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน	ต่ำกว่าปริญญาตรี	4.19	0.663	3.821	0.010
	ปริญญาตรี	4.11	0.714		
	ปริญญาโท	3.83	0.870		
	สูงกว่าปริญญาโท	4.19	0.753		
4 ด้านการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน	ต่ำกว่าปริญญาตรี	4.14	0.685	2.445	0.064
	ปริญญาตรี	4.14	0.703		
	ปริญญาโท	3.90	0.862		
	สูงกว่าปริญญาโท	4.09	0.667		

ตารางที่ 5 สรุปได้ว่าระดับการศึกษาต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ ในแต่ละด้าน แตกต่างกันเมื่อทดสอบทีละคู่ พบว่าผู้ที่จบการศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรี และ ระดับปริญญาตรี เห็นด้วยกับ ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน ไม่แตกต่างกัน และเห็นด้วยมากกว่าผู้จบการศึกษาระดับปริญญาโท

ตารางที่ 6 ค่าสถิติความคิดเห็นเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ ในแต่ละด้าน จำแนกตามรายได้

หัวข้อ	รายได้	\bar{X}	S.D	F	P-value
1.ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด	10,000 –20,000 บาท	4.13	0.715	3.105	0.027
	20,001 –30,000 บาท	4.02	0.803		
	30,001 –40,000 บาท	4.29	0.633		
	40,000 บาทขึ้นไป	4.30	0.566		
2.ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร	10,000 –20,000 บาท	4.22	0.753	2.422	0.066
	20,001 –30,000 บาท	4.16	0.816		
	30,001 –40,000 บาท	4.37	0.623		
	40,000 บาทขึ้นไป	4.41	0.606		
3 ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน	10,000 –20,000 บาท	4.02	0.879	3.124	0.026
	20,001 –30,000 บาท	3.77	1.041		
	30,001 –40,000 บาท	4.12	0.626		
	40,000 บาทขึ้นไป	4.15	0.643		
4 ด้านการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน	10,000 –20,000 บาท	4.07	0.784	7.135	<0.0009
	20,001 –30,000 บาท	3.64	0.993		
	30,001 –40,000 บาท	4.13	0.645		
	40,000 บาทขึ้นไป	4.23	0.650		

ตารางที่ 6 สรุปได้ว่ารายได้ต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ ในแต่ละด้าน แตกต่างกันเมื่อทดสอบทีละคู่ พบว่าผู้ที่รายได้ 30,001 –40,000 บาท และ 40,000 บาทขึ้นไป เห็นด้วยกับด้าน ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน และ ด้านการให้ข้อมูลข่าวสาร แก่ประชาชน ไม่แตกต่างกันและเห็นด้วยมากกว่าผู้ที่รายได้ 20,001 –30,000 บาท

ตาราง 7 ค่าสถิติความคิดเห็นเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ ในแต่ละด้าน จำแนกตามระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่จราจร

หัวข้อ	ระยะเวลา	\bar{X}	S.D	F	P-value
	ในการปฏิบัติหน้าที่ จรรยา				
1. ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด	น้อยกว่า 5 ปี	3.62	1.047	27.427	<0.0009
	5-10 ปี	3.89	0.659		
	11 - 15 ปี	4.23	0.597		
	15 ปีขึ้นไป	4.59	0.473		
2. ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร	น้อยกว่า 5 ปี	3.72	1.035	26.052	<0.0009
	5-10 ปี	3.99	0.718		
	11 - 15 ปี	4.32	0.593		
	15 ปีขึ้นไป	4.69	0.492		
3. ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน	น้อยกว่า 5 ปี	3.37	1.145	27.585	<0.0009
	5-10 ปี	3.71	0.730		
	11 - 15 ปี	4.04	0.675		
	15 ปีขึ้นไป	4.50	0.576		
4. ด้านการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน	น้อยกว่า 5 ปี	3.42	1.164	29.094	<0.0009
	5-10 ปี	3.66	0.772		
	11 - 15 ปี	4.12	0.616		
	15 ปีขึ้นไป	4.48	0.586		

ตาราง 7 สรุปได้ว่าระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่จราจรต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ ในแต่ละด้านแตกต่างกัน เมื่อทดสอบทีละคู่ พบว่าผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่จราจร น้อยกว่า 5 ปี และ 5-10 ปี เห็นด้วยกับด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน และด้านการให้ข้อมูลข่าวสาร แก่ประชาชน ไม่แตกต่างกัน และเห็นด้วยน้อยกว่าผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่จราจร 11 ปีขึ้นไป และผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่จราจร 15 ปีขึ้นไป เห็นด้วยกับ ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร ด้านการควบคุมการจราจรตามท้องถนน และด้านการให้ข้อมูลข่าวสาร แก่ประชาชน มากกว่าผู้ที่ปฏิบัติหน้าที่จราจร 11 - 15 ปี

อภิปรายผลการวิจัย

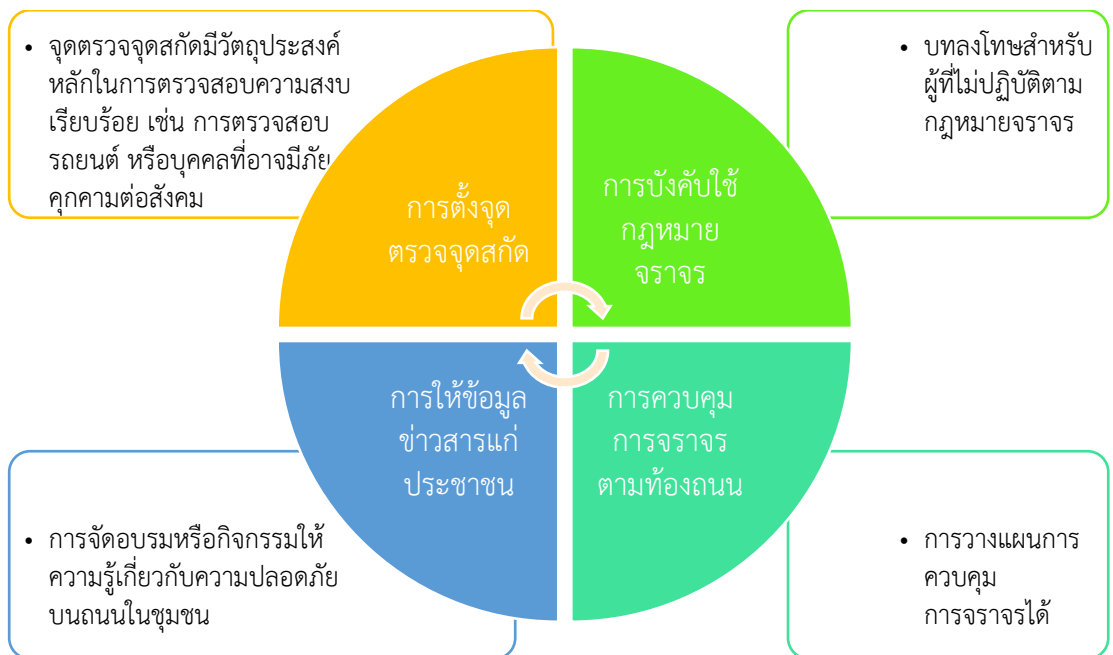
อภิปรายผลการวิจัยข้อที่ 1 อุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ สังกัดตำรวจภูธรภาค 6 พบว่า อุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจในแต่ละด้านโดยรวมอยู่ในระดับมากขึ้นไปโดยอันดับแรกคือ ด้านการบังคับใช้กฎหมายจราจร รองลงมาคือ ด้านการตั้งจุดตรวจจุดสกัด และ อันดับ 3 คือ ด้านการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน ทั้งนี้เพราะการ

ปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรมักจะถูกกดดันจากผู้บังคับบัญชาและภาคประชาชนอย่างมาก หากตึงเกินไปจะทำให้ประชาชนเดือดร้อน หากหย่อนเกินไปจะทำให้การปฏิบัติหน้าที่หลวมสอดคล้องกับงานวิจัยของสุวิทย์ ภูหนองโอ (2558) พบว่า ตนเองได้ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะผู้บังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างชัดเจนและเหมาะสมแล้ว แต่ในบางกรณีอาจจะมีคามไม่เสมอภาคบ้างเพราะต้องทำงานภายใต้ระบบอุปถัมภ์ และขณะเดียวกันเจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเสี่ยงสูงที่จะเกิดอุบัติเหตุในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ส่วนประชาชนกลับมองว่า การทำงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจเป็นการ แสวงหาผลประโยชน์ และทำความเดือดร้อนให้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและสอดคล้องกับงานวิจัยของธีร์ เกสทอง (2561) พบว่า อำนาจของพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่เด็ดขาด จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น บทบัญญัติกฎหมายที่มีความคลุมเครือ ประชาชนไม่เคารพกฎจราจรจำนวนมาก การทุจริตคอร์รัปชันของเจ้าหน้าที่ การขาดแคลนงบประมาณและเครื่องมืออุปกรณ์ที่ใช้ในการจัดการจราจรไม่ทันสมัยไม่เหมาะสมกับสภาพการจราจร นอกจากนี้ผู้ปฏิบัติหน้าที่หรือตำรวจมักพบอุปสรรคมากมายสอดคล้องกับงานวิจัยของ บุรินทร์ ศรีสุรงค์ และจอมเดช ตรีเมฆ (2564) พบว่า 1) การมีภาระงานอื่นนอกเหนือจากภารกิจหลักที่ เกิดความจำเป็น 2) การขาดแคลนอุปกรณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ 3) อัตรากำลังพลเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่เพียงพอ 4) กฎหมายที่มีอยู่ไม่สอดคล้องกับปฏิบัติงานจริง และ 5) การประสานงานระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชน

อภิปรายผลการวิจัยข้อที่ 2 เปรียบเทียบความคิดเห็นระหว่างแนวทางแก้ไขปัญหากับการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจสกัดตำรวจภูธรภาค 6 จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล พบว่า การทำงานเมื่อมีการตั้งจุดตรวจได้อย่างมีประสิทธิภาพควรมีบทลงโทษสำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และมีการใช้กล้องวงจรปิด, ระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ, หรือแอปพลิเคชันสำหรับรายงานอุบัติเหตุและการละเมิดกฎจราจร ซึ่งพบว่าสอดคล้องกับงานวิจัยของพิเชษฐ์ คำภีระนันท์ และ ไวพจน์ กุลาชัย (2558) พบว่า ระบบการควบคุมและบริหารจัดการจราจรเป็นเทคโนโลยีที่จะต้องผนวกการจัดการกับถนน รวมถึง การควบคุมและจัดการจราจร โดยจะช่วยให้การตรวจวัดการติดขัดของการจราจรที่จะเกิดขึ้นสามารถใช้ประโยชน์จากโครงข่ายถนนได้อย่างเต็มที่ และเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น ประหยัดเวลา หรือค่าใช้จ่ายมากที่สุด และสอดคล้องกับงานวิจัยของณัฐพล เวชกิจ (2565) พบว่า ความพึงพอใจของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจภูธรแก่งคอย จังหวัดสระบุรี ภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด และทุกด้านอยู่ในระดับมากที่สุด ยกเว้น ด้านการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชนที่อยู่ในระดับมาก และยังไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของธนภฤติ สุขเกิด (2563) พบว่า ควรมีการพัฒนาความสามารถ เพิ่มจำนวนและสร้างกำลังใจให้เจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจ และควรเพิ่มการสนับสนุนงบประมาณเพื่อจัดซื้อเครื่องมือ/ยุทธโธปกรณ์ ได้แก่ อุปกรณ์เคมซเรย์ ยาเสพติด เครื่องมือตรวจค้นยาเสพติดแบบพกพากล้อง CCTV ในระบบ License plates อากาศยานไร้คนขับ (UAV) หรือ โดรน ประจำจุดตรวจจุดสกัดกั้นยาเสพติด ซึ่งจะสามารถ สร้างประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานได้ดียิ่งขึ้น

องค์ความรู้

จะเห็นได้ว่าการศึกษาแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ จะช่วยในการกำหนดนโยบายเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติจริง แต่ก็ต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน เพื่อให้การดำเนินงานดังกล่าวบรรลุตามเป้าหมาย ดังนั้น ควรติดตามผลการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่การกำหนดนโยบายการกำหนดตัวชี้วัดการดำเนินงานด้านการปฏิบัติงานจรรยาบรรณที่สามารถวัดผล ได้จริง การตั้งค่าเป้าหมายต่างๆ และมีการเปรียบเทียบผลการดำเนินงานว่าบรรลุตามเป้าหมายหรือไม่ และกรณีไม่บรรลุเป้าหมายมีการวิเคราะห์หาแนวทางแก้ไขดังนี้



ภาพที่ 1 แนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ สังกัดตำรวจภูธรภาค 6

ที่มา : กฤษฎา สิงห์พลงาม, 2569.

จากภาพแสดงให้เห็นว่าแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ สังกัดตำรวจภูธรภาค 6 สามารถยกระดับความพร้อมและช่วยให้เกิดความปลอดภัยผ่านการบริหารจัดการตั้งด่านอย่างเหมาะสม ดังนี้

1) การตั้งจุดตรวจจุดสกัด โดยมีหลักปฏิบัติที่ต้องเป็นไปตามแนวทางของ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (ตร.) พ.ศ. 2566 ซึ่งเป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญาและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง มีวัตถุประสงค์หลัก ๆ คือ การรักษาและตรวจสอบความสงบเรียบร้อย เช่น การตรวจสอบรถยนต์ หรือบุคคลที่อาจมีภัยคุกคามต่อสังคม

2) การบังคับใช้กฎหมายจราจร บทลงโทษสำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 เน้นเพิ่มโทษปรับสูงสุดถึง 4,000 บาท สำหรับผู้ที่กระทำความผิด เช่น ใช้ความเร็วเกินกำหนด การฝ่าไฟแดง และไม่หยุดรถให้คนข้ามทางม้าลาย รวมถึงมีการใช้ระบบตัดแต้มใบขับขี่ เพื่อสร้างความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ

3) การควบคุมการจราจรตามท้องถนน มุ่งเน้นการวางแผนการควบคุมการจราจรได้ รวมทั้งการสร้างระเบียบและความปลอดภัย สัญญาณไฟจราจร การใช้อุปกรณ์ป้ายจราจร และเครื่องหมายบนพื้นทางเพื่อบังคับหรือเตือนผู้ขับขี่

4) การให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน โดยเฉพาะการให้ความรู้ด้านการจราจรแก่ประชาชน มุ่งเน้นไปที่การสร้างวินัยจราจรควบคู่กับการใช้เทคโนโลยี โดยมีหัวข้อสำคัญที่ประชาชนควรรู้และยึดถือปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยและหลีกเลี่ยงบทลงโทษ ควรมีการจัดอบรมหรือกิจกรรมให้ความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนถนนในชุมชนอยู่บ่อย ๆ ไม่ควรเน้นการใช้กฎหมายจนเกินไป อาจทำให้เสมือนประชาชนถูกรังแกได้ ดังนั้น ควรกระทำแบบค่อยเป็นค่อยไปที่ละจุดที่ละประเด็น

สรุปและข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง “แนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ สังกัดตำรวจภูธรภาค 6 ” สรุปผลการศึกษาได้ว่า หน้าที่ที่สำคัญมาก คือ ตรวจหาเหตุการณ์ผิดปกติ หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนท้องถนนเพื่อลดการติดขัดของการจราจรที่เกิดขึ้น ขณะที่การติดตั้งระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิดไว้ในพื้นที่การจราจรสำคัญ หรือในจุดที่มีปัญหาการจราจรวิฤต และทำการเชื่อมสัญญาณภาพมายังศูนย์ควบคุมกลาง เพื่อรับรู้สภาพการจราจรสำหรับการประสานงาน และสนับสนุนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการจัดการและแก้ไขปัญหาจราจร ตลอดจนสังเกตการณ์สภาพทั่วไปในโครงข่ายถนนหลัก และระบบจัดการการจราจรบริเวณทางแยก หรือบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุเป็นระบบที่จัดการเกี่ยวกับการจราจรบริเวณทางแยก หรือบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยการแจ้งเหตุการณ์ เช่น การตรวจจับ อุบัติเหตุ และให้ข้อมูลการควบคุม การจราจร นอกจากนี้ยังแนะนำเส้นทาง แก่ผู้ขับขี่ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ ในการควบคุมการจราจร ไม่เพียงแต่ในพื้นที่ที่มีการจราจรที่ติดขัดและเส้นทางจราจรทั้งหมด ได้มีการคาดการณ์กันว่า เมื่อการเชื่อมต่อและสื่อสารแบบสองทาง ระหว่างผู้เดินทางและศูนย์บริหารจัดการจราจรเกิดขึ้นในวงกว้างแล้วจะสามารถสื่อสารกันแบบสองทางได้อย่างสะดวก ทั้งในรถยนต์ ที่บ้าน ที่ทำงานหรือผ่านอุปกรณ์เคลื่อนที่ เช่น โทรศัพท์มือถือ เพื่อให้ระบบขนส่งมีประสิทธิภาพสูงสุด นอกจากนี้ยังสามารถแนะนำให้หลีกเลี่ยงเส้นทางที่เกิดอุบัติเหตุ มีการก่อสร้าง หรือมีการปิดถนนได้ด้วย

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรปรับกระบวนการปฏิบัติหน้าที่ให้มีขั้นตอนการตั้งต้นในการตรวจสอบแบบง่าย ๆ เช่น ขั้นตอนการตรวจสอบเอกสาร ขั้นตอนการค้นหาหาเสพติด ขั้นตอนการตรวจสอบสัมภาระ และการทำหน้าที่ตามขั้นตอนต่าง ๆ

2) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรที่จะมีการจัดกิจกรรมสาธารณะ รมณรงค์การขับขี่ปลอดภัย หรือการใช้โซเซียลมีเดียในการโปรโมตการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

3) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรศึกษาการใช้สัญญาณไฟจราจรมีผลต่อการลดอุบัติเหตุให้มากที่สุด เช่น การใช้ตัวเลข การปิดถนนในช่วงเทศกาล หรือการติดตั้งสัญญาณจราจรในพื้นที่เสี่ยงให้มากขึ้น

4) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรมีการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน รู้วิธีการรายงานเหตุการณ์อุบัติเหตุหรือพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยบนถนนให้มากที่สุด และมีการสร้างระบบการเรียนรู้ให้กับประชาชนบ่อย ๆ ทัวถึงมากขึ้น

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1) ศูนย์บังคับบัญชาตำรวจจราจร สังกัดตำรวจภูธรภาค 6 ควรสร้างแรงจูงใจและกำลังใจให้ตำรวจจราจรที่มีอายุ 41–50 ปีขึ้นไป จบการศึกษาในระดับปริญญาตรีและมีอายุราชการต่ำกว่า 10 ปี ลงได้เข้าไปปฏิบัติหน้าที่ในการตั้งจุดตรวจจุดสกัด การบังคับใช้กฎหมายจราจร การควบคุมการจราจรตามท้องถนน และการให้ข้อมูลข่าวสาร

2) ศูนย์บังคับบัญชาตำรวจจราจร สังกัดตำรวจภูธรภาค 6 ควรส่งเสริมการใช้ข้อมูลข่าวสาร การใช้กล้องวงจรปิด, ระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ, หรือแอปพลิเคชันสำหรับรายงานอุบัติเหตุ และการละเมิดกฎจราจร และเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการตั้งจุดตรวจจุดสกัด การบังคับใช้กฎหมายจราจร การควบคุมการจราจรตามท้องถนน และการให้ข้อมูลข่าวสาร

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1) นักวิจัย ควรศึกษาเรื่องแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจร เมื่อมีการตั้งจุดตรวจ โดยปรับเปลี่ยนพื้นที่เป้าหมายเป็นตำรวจจราจร สังกัดตำรวจภูธรภาคอื่น ๆ

2) นักวิจัย ควรศึกษาเรื่องแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจร เมื่อมีการตั้งจุดตรวจ สังกัดตำรวจภูธรภาค 6 โดยการปรับเปลี่ยนวิธีวิจัยอื่น ๆ เช่น การวิจัยเชิงคุณภาพ การวิจัยเชิงผสมผสานวิธี และการวิจัยเชิงปฏิบัติการ

3) นักวิจัย ควรศึกษาประเด็นการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาช่วยสร้างแนวทางแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการทำงานของตำรวจจราจรเมื่อมีการตั้งจุดตรวจ สังกัดตำรวจภูธรภาค 6

References

- ณัฐพล เวชกิจ. (2565). ความพึงพอใจของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในพื้นที่สถานีตำรวจภูธรแก่งคอย จังหวัดสระบุรี. คณะอาชีวศึกษาและการบริหารงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยรังสิต.
- ชนกฤดี สุขเกิด. (2563). การพัฒนาประสิทธิภาพการปฏิบัติงานเจ้าหน้าที่ประจำจุดตรวจจุดสกัดกั้นยาเสพติดในพื้นที่กองทัพอากาศที่ 3. วิทยาลัยการทัพบก. มหาวิทยาลัยรังสิต.
- ธีร์ เกสทอง. (2561). รูปแบบการป้องกันการละเมิดกฎหมายจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล. มหาวิทยาลัยสวนดุสิต.
- บุรินทร์ ศรีสุรางค์ และจอมเดช ตรีเมฆ. (2564). ปัญหาและอุปสรรคการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจสถานีตำรวจนครบาลราษฎร์บูรณะ. วารสารอาชีวศึกษาและสังคมศาสตร์, 3(2), 56-70.
- ปนัดดา ชำนาญสุข. (2557). “ตำรวจจราจรกับการประณามของสังคม : โลกตำรวจ” เจาะประเด็นร้อน ; บทวิเคราะห์/สกู๊ปพิเศษ. *คมชัดลึก*. [ออนไลน์], แหล่งข้อมูล: <http://www.komchadluek.net/news/scoop/168993>. [22 ตุลาคม 2557].
- พิเชษฐ์ คำภีรานนท์ และ ไหวพจน์ กุลาชัย. (2558). เทคโนโลยีการจราจร. พิมพ์ครั้งที่ 1. ห้างหุ้นส่วนจำกัด โรงพิมพ์อักษรไทย.
- วิจิตร บุญยะโหดระ และคณะ. (2525). “ปัญหาอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย”. *เอกสารประกอบการสัมมนาระดับชาติ เรื่อง อุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย*. 12-14 พฤษภาคม 2525.
- ศราวุฒิ พันธ์ขาว. (2518). *การจราจรในมหานคร*. กรุงเทพมหานคร : เลียงเขียนจงเจริญ.
- สุวิทย์ ภูหนองโอ. (2558). *ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนต่อจุดตรวจจราจร ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น*. มหาวิทยาลัยขอนแก่น.