

# FACTORS AFFECTING TRAFFIC POLICE OFFICERS' COOPERATION OF ROAD SAFETY POLICY IMPLEMENTATION ON LAW ENFORCEMENT: A CASE OF DRIVERS WHO WEAR NO HELMET

Supachat Wechaporn<sup>1\*</sup>, Praon Sahapattana<sup>1\*</sup>, Kasemsarn Chotchakornpant<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup>School of Public Administration, National Institute of Development Administration (NIDA), Bangkok 10240, Thailand

## ABSTRACT

This work aims to study a causal relationship among an individual factor of traffic police officers, a police station factor, and a neighborhood factor that has an impact on traffic police officers' cooperation of road safety policy implementation on law enforcement: a case of drivers who wear no helmet in Bangkok. A population sample is composed of 342 traffic police officers at Metropolitan Police Bureau generated from a multiple sampling technique. This study applies a methodology of rating scale questionnaire (1-10) for both SPSS correlation analysis and HLM multilevel analysis.

Findings show that among an individual factor of traffic police officers which refers to both a length of government service and a policy comprehension and understanding, a police station factor which refers to a democratic leadership style, and a neighborhood factor which refers to a homicide rate have a positive influence on a cooperation of traffic police officers in implementing a road safety policy particularly on a law enforcement. On the other hand, solely factor of a role conflict has a negative influence on this substance.

**Keywords:** Police officers' cooperation; policy; road Safety; Hierarchical Linear Model (HLM)

---

\*Author e-mail addresses: supachat\_w@hotmail.com, praon.s@nida.ac.th, kasems.c@nida.ac.th

# ปัจจัยที่มีผลต่อความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนน ในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

ศุภชาติ เวชพร<sup>1</sup>, ประพนธ์ สหพัฒนา<sup>1</sup>, เกษมสานต์ โชติชาครพันธุ์<sup>1</sup>

<sup>1</sup>คณะรัฐประศาสนศาสตร์, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ 10240, ประเทศไทย

## บทคัดย่อ

การศึกษาในครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ระดับสถานีตำรวจและระดับชุมชน ที่มีอิทธิพลต่อความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล กลุ่มตัวอย่างศึกษา ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในสังกัดกองบัญชาการตำรวจนครบาล จำนวน 342 คน ที่ได้มาจากการสุ่มตัวอย่างหลายขั้นตอน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามใช้มาตราวัดแบบระบุค่าที่กำหนด (1-10) การวิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรม SPSS ในการหาค่าสถิติพื้นฐาน และโปรแกรม HLM ในการวิเคราะห์พหุระดับ

ผลการวิจัยพบว่า ตัวแปรระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ได้แก่ ระยะเวลาในการรับราชการตำรวจ การรับรู้และเข้าใจที่มีต่อนโยบาย และความขัดแย้งในบทบาททางวิชาชีพ ตัวแปรระดับสถานีตำรวจ ได้แก่ ภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตย นิยม และตัวแปรระดับชุมชน ได้แก่ อัตราการเกิดคดีฆาตกรรม มีอิทธิพลต่อความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยตัวแปรระยะเวลาในการรับราชการตำรวจ การรับรู้และเข้าใจที่มีต่อนโยบาย ภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตย นิยม อัตราการเกิดคดีฆาตกรรม มีอิทธิพลเชิงบวก ส่วนความขัดแย้งในบทบาททางวิชาชีพนั้น มีอิทธิพลเชิงลบ

**คำสำคัญ:** ความร่วมมือของตำรวจ; นโยบาย; ความปลอดภัยทางถนน; เทคนิคการวิเคราะห์พหุระดับ

## ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ทุกประเทศกำลังเผชิญอยู่ ซึ่งมีแนวโน้มที่จะทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ มีจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บสูงขึ้น โดยองค์การอนามัยโลกระบุว่าทุกปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 1.3 ล้านคน หรือมากกว่า 3,000 คนต่อวัน และมีผู้บาดเจ็บหรือพิการประมาณ 20 ถึง 50 ล้านคน อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายอันดับสามของคนในกลุ่มอายุระหว่าง 5-44 ปี และหากไม่มีการดำเนินการใดๆ เพื่อวางแผนป้องกันแก้ไขปัญหาดังกล่าว จะมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มขึ้นเป็นปีละประมาณ 2.4 ล้านคน (World Health Organization, 2011) จากสภาพปัญหาดังกล่าว

จึงได้มีการเรียกร้องให้ทุกประเทศให้ความสำคัญกับเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยองค์การสหประชาชาติได้เรียกร้องให้ประเทศสมาชิกดำเนินการตามกรอบปฏิญญามอสโก ซึ่งกำหนดให้ ค.ศ. 2011-2020 (พ.ศ. 2554-2563) เป็นทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้แต่ละประเทศกำหนดทิศทาง แผนงาน มาตรการในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของทั่วโลกถึงร้อยละ 50 ในปี ค.ศ. 2020 (พ.ศ. 2563) สำหรับประเทศไทยนับตั้งแต่มีการพยายามแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุทางถนนมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศโดยเฉลี่ยระหว่างปี



พ.ศ. 2541-2552 เฉลี่ยปีละ 19.92 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน โดยในปี พ.ศ. 2552 อยู่ที่ 17.39 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์สูงเมื่อเปรียบเทียบกับกลุ่มประเทศที่มีรายได้ประชาชาติเดียวกัน แต่ปรากฏว่าแม้จะมีความพยายามในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวตลอดเรื่อยมา สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยก็ยังไม่ทุเลาลง แต่กลับทวีความรุนแรงขึ้นเรื่อย ๆ สร้างความสูญเสียให้กับประเทศมากถึงกว่า 200,000 ล้านบาทต่อปี หรือประมาณ 3% ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product; GDP) มีผู้เสียชีวิตมากกว่า 13,000 คนบาดเจ็บและพิการอีกเป็นจำนวนมาก ความสูญเสียดังกล่าวเป็นรากฐานที่สำคัญที่นำไปสู่ปัญหาสังคมในด้านต่าง ๆ เช่น ความยากจน อันสืบเนื่องจากการสูญเสียไปของผู้ที่เป็นเสาหลักของครอบครัวในการหารายได้เพื่อเลี้ยงดูอุปการะครอบครัว ซึ่งองค์การอนามัยโลกได้ทำการสำรวจสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศต่าง ๆ ในปี พ.ศ.2556 และจัดอันดับให้ประเทศไทยสูงอยู่อันดับที่ 3 จากประเทศสมาชิกทั่วโลก 182 ประเทศ ที่มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนแต่ละปีเมื่อเทียบกับประชากร 1 แสนคน เท่ากับ 38.1 คน รองจากประเทศเกาะนิวเอ และสาธารณรัฐโดมินิกัน (World Health Organization, 2013) โดยอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้นในประเทศไทยนั้น จากสถิติที่ผ่านมาพบว่ายานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 3 อันดับแรกได้แก่ รถจักรยานยนต์ (ร้อยละ 35.64) รถยนต์นั่ง (ร้อยละ 30.67) และรถบรรทุกขนาดเล็ก (กระบะ) (ร้อยละ 16.96) และจากสถิติการบาดเจ็บรุนแรงและการเสียชีวิตอันเกิดจากอุบัติเหตุทางถนนของสำนักกระบาดวิทยาพบว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บสูงสุดร้อยละ 83.20 รองลงมา คือ รถยนต์กระบะ ร้อยละ 6.56 และ รถจักรยานและสามล้อ ร้อยละ 2.91 จำแนกผู้บาดเจ็บเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 76.85 ผู้โดยสาร 19.05 คนเดินเท้า 4.10 โดยศีรษะเป็นอวัยวะที่บาดเจ็บสูงสุด ร้อยละ 32.35 (สำนักกระบาดวิทยา, 2557)

จากสภาพปัญหาดังกล่าว รัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญจึงมีความพยายามในการดำเนินการแก้ไขปัญหาเรื่อยมา มีการกำหนดนโยบายและมาตรการต่าง ๆ เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐขับเคลื่อนนำไปปฏิบัติให้เกิดผล

อย่างเป็นรูปธรรม โดยในปี พ.ศ. 2546 ได้มีการจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนขึ้นเพื่อให้เป็นหน่วยงานกลางด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน โดยบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม โดยได้มีการดำเนินการตามลำดับดังนี้ คือ ในปี พ.ศ. 2549 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเห็นชอบให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ฝ่ายเลขานุการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2548-2551 ขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการปฏิบัติ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนนให้กับประชาชนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตลดลง ผู้ใช้รถใช้ถนนมีพฤติกรรมใช้ถนนที่ดีขึ้น ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น ยานพาหนะมีความปลอดภัยมากขึ้น โดยกำหนดแนวทางด้วย 5 ยุทธศาสตร์หลัก (5 Es) คือ 1) ยุทธศาสตร์การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) 2) ยุทธศาสตร์การให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ (Education and public relations) 3) ยุทธศาสตร์ด้านบริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน (Emergency Medical Service system: EMS) 4) ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรมจราจร (Engineering) และ 5) ยุทธศาสตร์ด้านการประเมินผลการบริหารจัดการและสารสนเทศ (Evaluation and information) ต่อมาในปี พ.ศ. 2552 จึงได้มีการปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติมในแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 โดยเน้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านการบริหารจัดการแบบคณะกรรมการจากลักษณะสั่งการบนลงล่าง (Top down process) ภายใต้อำนวยการของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเดิม มาเป็นแบบพหุระดับ (Multiple level) คือระดับชาติ ระดับจังหวัด ขณะเดียวกันก็เน้นการบริหารจัดการในเชิงพื้นที่ (Area) ด้วยยุทธศาสตร์ 5Es เดิม แต่เน้นการมีส่วนร่วม (Empowerment) ระหว่างหน่วยงานรัฐ ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และท้องถิ่น มากยิ่งขึ้น

ต่อมาในปี พ.ศ. 2553 คณะรัฐมนตรีได้ประกาศให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษความปลอดภัยทางถนน เพื่อให้สอดคล้องกับเป้าหมายขององค์การสหประชาชาติที่ได้กำหนดไว้ โดยได้มอบหมายให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการทศวรรษ

แห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ขึ้นมา โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า 10 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. 2563 เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีทิศทางและการดำเนินงานในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนให้ประสบผลสำเร็จเป็นรูปธรรมชัดเจน และต่อมาในปี พ.ศ. 2554 จึงได้มีการออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554 และกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรให้เป็นวาระแห่งชาติ เพื่อให้การบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยทางถนนและการบูรณาการกำลังทุกภาคส่วนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และมีการดำเนินการอย่างเข้มข้นในทุกพื้นที่ของประเทศ แต่อย่างไรก็ตามในปัจจุบันปัญหาการสูญเสียชีวิตอันเกิดจากอุบัติเหตุทางถนนก็ยังมีแนวโน้มที่สูงขึ้นเรื่อยๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีรถจักรยานยนต์ที่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย โดยจากการสำรวจข้อมูลอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศของมูลนิธิไทยโรดส์ในปี พ.ศ. 2555 พบว่ามีอัตราการสวมหมวกนิรภัย เพียงร้อยละ 43 เท่านั้น ซึ่งในจำนวนนี้เป็นผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยร้อยละ 53 และ ผู้โดยสารสวมหมวกร้อยละ 19 และเมื่อเทียบกับประเทศในภูมิภาคอาเซียน พบว่าประเทศสิงคโปร์ เวียดนาม อินโดนีเซีย ลาว มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่าประเทศไทย และเมื่อพิจารณาจุดสถิติย้อนหลังก็พบว่าการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ของประเทศไทยมีแนวโน้มที่ลดลง กล่าวคือในปีพ.ศ. 2553-2554 มีอัตราการสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 44 และ 46 ตามลำดับ และลดลงในปี พ.ศ. 2555 เหลือร้อยละ 43 แม้ว่าจะมีนโยบายในการรณรงค์อย่างต่อเนื่องก็ตาม สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นหน่วยงานหนึ่งที่มีบทบาทและส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาลไปปฏิบัติ ซึ่งจะเห็นได้จากหนึ่งในยุทธศาสตร์หลักที่สำคัญของการดำเนินนโยบายก็คือ “การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement)” ที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลัก ซึ่งที่ผ่านมาเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนสูงสุด สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงได้มีความพยายามในการออกมาตรการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังกับผู้กระทำผิดตลอดมา โดยได้มีการสั่งการ

ให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ประจำสถานีตำรวจทั่วประเทศควดขันจับกุมผู้ฝ่าฝืนกระทำผิดกฎหมายจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกระทำผิดในข้อหาสำคัญที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียชีวิต เช่น การขับรถเร็ว การฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร การขับซัดขณะมีฝนมาสุรา หรือการขับรถไม่สวมหมวกนิรภัย เป็นต้น ทั้งในช่วงเวลาปกติและช่วงเวลาที่เทศกาลสำคัญที่มีประชาชนเดินทางเป็นจำนวนมาก ทั้งนี้ก็เพื่อเป็นการควบคุมพฤติกรรมการขับซัดของประชาชนที่มีลักษณะอันตรายอันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียชีวิตให้ลดจำนวนน้อยลง โดยให้เกิดการเกรงกลัวที่จะกระทำผิด มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่ให้มีลักษณะที่ปลอดภัยมากยิ่งขึ้น แต่ปรากฏว่าจากที่ผ่านมากลับพบว่า มีผู้กระทำผิดและถูกเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจับกุมดำเนินคดีเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเวลาเทศกาลสำคัญที่ประชาชนต้องมีการเดินทางกลับภูมิลำเนาหรือเดินทางไปท่องเที่ยวตามสถานที่ต่าง ๆ และจากการสำรวจการบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยจากองค์การอนามัยโลก ในช่วงปี พ.ศ. 2552 และ พ.ศ. 2556 โดยพิจารณาจากการบังคับใช้กฎหมายในลักษณะความผิด 4 ประเภทที่เป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุและการสูญเสียชีวิต คือ 1) การขับซัดในอัตราความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด 2) การขับซัดในขณะที่มีฝนมาสุรา 3) การไม่สวมหมวกนิรภัย และ 4) การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย พบว่าประเทศไทยมีการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้กระทำผิดดีขึ้นแต่ยังอยู่ในเกณฑ์ที่ต่ำ ไม่มีประสิทธิผลเท่าที่ควร โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสิงคโปร์ซึ่งเป็นประเทศที่อยู่ในภูมิภาคอาเซียนด้วยกัน และเป็นประเทศที่มีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเมื่อเทียบกับประชากร 1 แสนคนต่ำที่สุด (World Health Organization, 2013)

จากสภาพปัญหาของการบังคับใช้กฎหมายของสำนักงานตำรวจแห่งชาติดังกล่าวข้างต้น ทำให้เห็นได้ว่าในการดำเนินนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัตินั้นยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญอันดับหนึ่งที่ทำให้เกิดการ

สูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน แม้ว่าจะมีความพยายามในการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยตลอดมา แต่ปัจจุบันกลับพบว่าอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีแนวโน้มลดลง ดังนั้น ในการศึกษาครั้งนี้จึงเป็นการศึกษาเพื่อมุ่งแสวงหาคำตอบให้ทราบถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีอิทธิพลหรือมีผลกระทบต่อความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติในส่วนของกรณีการไม่สวมหมวกนิรภัย เพื่อจะได้ผลการศึกษาที่เป็นประโยชน์สำหรับการกำหนดทิศทางและแนวทางให้รัฐบาลและโดยเฉพาะอย่างยิ่งสำนักงานตำรวจแห่งชาตินำไปปฏิบัติ อันจะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายในเรื่องความปลอดภัยทางถนนและคุณภาพชีวิตประชาชนที่ดีขึ้นต่อไป

### วัตถุประสงค์ของการวิจัย

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเชิงประจักษ์ถึงปัจจัยที่มีผลต่อความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรโดยมีวัตถุประสงค์หลัก 2 ประการ ดังต่อไปนี้

1. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ระดับสถานีตำรวจและระดับชุมชนกับความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร
2. เพื่อศึกษาวิเคราะห์ถึงอิทธิพลของปัจจัยระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ระดับสถานีตำรวจและระดับชุมชนที่มีผลต่อความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

### กรอบแนวคิดในการวิจัย

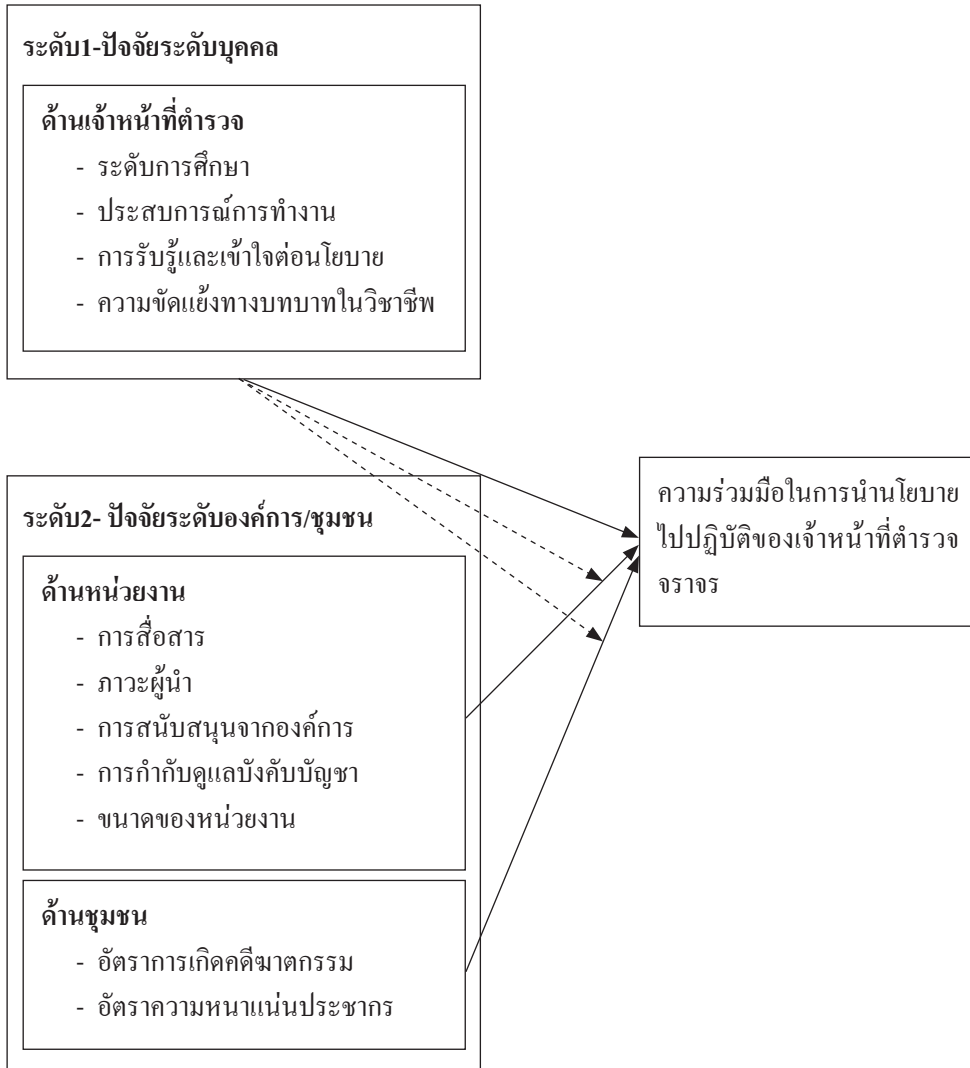
การศึกษาในครั้งนี้ได้นำแนวทางการศึกษาตัวแบบของการนำนโยบายไปปฏิบัติและปัจจัยต่างๆที่มีผลต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติของนักวิชาการต่างๆ มาสร้างกรอบแนวคิดเพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการ

นำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งจากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องพบว่าปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อความสำเร็จของการนำเอานโยบายไปปฏิบัตินั้น สามารถสรุปแยกแยะแต่ละปัจจัยสำคัญๆได้ดังนี้ คือ 1) ปัจจัยด้านลักษณะนโยบาย ต้องมีมาตรฐานและวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน มีความเป็นไปได้ และความสอดคล้องของนโยบาย (Van & Van, 1975; Sabatier & Mazmanian, 1980; O'Toole, 1986; Cheema & Rondinelli, 1983; วรเดช จันทรสร, 2527, 2543; อาคม ใจแก้ว, 2533; กล้า ทองขาว, 2534; กิตติ บุญนาค, 2536) 2) ปัจจัยด้านลักษณะองค์การ เน้นของเรื่องการสื่อสารระหว่างคนในองค์กรโดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้บังคับบัญชากับผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ การควบคุมสายบังคับบัญชา โครงสร้างระบบราชการ การประสานงาน ภาวะผู้นำ การสนับสนุนจากผู้บริหาร (Van Meter & Van Horn, 1975; Edward, 1980; Greenwood et al., 1975); Berman & Mclaughlin, 1977; วรเดช จันทรสร, 2527, 2543; อาคม ใจแก้ว, 2533; กล้า ทองขาว, 2534 ) 3) ปัจจัยด้านลักษณะผู้นำนโยบายไปปฏิบัติ เน้นในเรื่องของการรับรู้ การเข้าใจ การยอมรับทัศนคติ บทบาท ความผูกพันและค่านิยมที่มีต่อนโยบาย ความรู้ความสามารถ ความตั้งใจจริง และการปรับตัว (Van Meter & Van Horn, 1975; Edward, 1980; Sabatier & Mazmanian, 1980; O'Toole, 1986; วรเดช จันทรสร, 2527, 2543; อาคม ใจแก้ว, 2533) 4) ปัจจัยด้านลักษณะชุมชน เน้นความสำคัญด้านสังคมและวัฒนธรรมของท้องถิ่นในชุมชน (Van Meter & Van Horn, 1975; Sabatier & Mazmanian, 1980; อาคม ใจแก้ว, 2533 ) และ 5) ปัจจัยด้านอื่นๆ เช่น ปัจจัยด้านทรัพยากรที่เน้นในด้านงบประมาณ บุคลากร (Van Meter & Van Horn, 1975; Sabatier & Mazmanian, 1980; O'Toole, 1986; อาคม ใจแก้ว, 2533) ปัจจัยด้านลักษณะกลุ่มบุคคลเป้าหมายของนโยบายและการสนับสนุนของผู้มีอำนาจท้องถิ่น (Van Meter & Van Horn, 1975; Sabatier & Mazmanian, 1980) โดยความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ นั้น นักวิชาการต่างๆ ได้มีการเสนอเกณฑ์ในวัดหรือการประเมินความสำเร็จแตกต่างกันออกไปขึ้นอยู่กับมุมมองของแต่ละคน เช่น Nakamura and Smallwood (1980) เสนอเกณฑ์ในการพิจารณา คือ 1) การบรรลุเป้าหมายของนโยบาย (Policy goal attainment)

2) ความมีประสิทธิภาพ (Efficiency) 3) คุณภาพของการดำเนินการ (Quality of performance) 4) ความพึงพอใจของผู้ที่ได้ลงคะแนนเสียงเลือกตั้ง (Constituency satisfaction) 5) การตอบสนองความต้องการของประชาชนกลุ่มเป้าหมาย (Clientele responsiveness) และ 6) การดำรงคงไว้ซึ่งระบบ (System maintenance) แต่สำหรับ Ripley and Franklin (1980, 1982) กลับมีมุมมองที่ต่างออกไปโดยเห็นว่าการสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติสามารถพิจารณาได้จาก 1) ระดับของความร่วมมือที่ผู้นำนโยบายไปปฏิบัติมี 2) การบรรลุผลการปฏิบัติตามนโยบายและตามภาระหน้าที่ขององค์กรที่รับผิดชอบด้วยความราบรื่นและปราศจากปัญหา และ 3) ผลลัพธ์ (Outcomes) และผลกระทบ (Impacts) ที่พึงปรารถนา

จากแนวคิดในเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติและการวัดความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติดังกล่าวข้างต้นนั้น ผู้วิจัยจึงนำเอามาประยุกต์ใช้เพื่อหาคำตอบของปัญหาการวิจัยในครั้งนี้ที่ว่า มีปัจจัยสำคัญอะไรบ้างที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติดังกล่าวนี้ ผู้วิจัยได้ใช้เกณฑ์การวัดจากระดับความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ผู้ปฏิบัติ โดยมีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเป็นหน่วยวิเคราะห์ และใช้กรอบการศึกษาตามแนวทางการนำนโยบายไปปฏิบัติตามทฤษฎีล่างขึ้นบน (Bottom-up theories)

ที่มุ่งเน้นให้ความสำคัญกับผู้ปฏิบัติที่มีหน้าที่ในการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยตรง ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติดังกล่าว เป็น 2 ระดับ คือ ระดับที่ 1 ปัจจัยระดับบุคคล และ ระดับที่ 2 ปัจจัยระดับองค์กรกับปัจจัยระดับชุมชน โดยเป็นการศึกษาเพื่อหาความสัมพันธ์โดยตรงของปัจจัยระดับบุคคลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร (ระดับการศึกษา ประสบการณ์การทำงาน การรับรู้และเข้าใจต่อนโยบาย ความขัดแย้งทางบทบาทในวิชาชีพ) ปัจจัยระดับองค์กร (การสื่อสาร ภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตย การสนับสนุนจากองค์กร ช่วงการควบคุมบังคับบัญชา ขนาดของหน่วยงาน) และปัจจัยระดับชุมชน (อัตราการเกิดอาชญากรรม อัตราความหนาแน่นประชากร) ที่มีต่อความร่วมมือในการนำนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกองบัญชาการตำรวจนครบาล และความสัมพันธ์ทางอ้อมของปัจจัยระดับบุคคลของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร (ระดับการศึกษา ประสบการณ์การทำงาน การรับรู้และเข้าใจต่อนโยบาย ความขัดแย้งทางบทบาทในวิชาชีพ) ที่มีต่อความร่วมมือในการนำนโยบายด้านความปลอดภัยทางถนนไปปฏิบัติโดยผ่านทางปัจจัยระดับองค์กร (การสื่อสาร ภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตยนิยม การสนับสนุนจากองค์กร ช่วงการควบคุมบังคับบัญชา ขนาดของหน่วยงาน) และปัจจัยระดับชุมชน (อัตราการเกิดอาชญากรรม อัตราความหนาแน่นประชากร) ซึ่งสามารถแสดงเป็นกรอบแนวคิดการวิจัยได้ดังภาพที่ 1



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

## วิธีดำเนินการวิจัย

### ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรเป้าหมายในการวิจัยครั้งนี้เป็นเจ้าหน้าที่สำรวจจราจรของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ซึ่งกองบัญชาการตำรวจนครบาลมีสถานีตำรวจนครบาลทั้งหมดจำนวน 88 แห่ง มีจำนวนเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทั้งสิ้น 2,563 คน โดยจำแนกตามระดับชั้นของสถานีตำรวจนครบาล ระดับชั้น 1 จำนวน 61 สถานี และระดับชั้น 2 จำนวน 27 สถานี และได้ประมาณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูปของ Krejcie and Morgan (1970) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และยอมให้เกิดความ

ผิดพลาดคลาดเคลื่อนได้ร้อยละ 5 ได้เป็นขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 52 สถานีและ 25 สถานี ตามลำดับรวมกลุ่มตัวอย่างสถานีตำรวจนครบาลทั้งหมด 77 สถานี มีเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจำนวนทั้งสิ้น 2,337 คน จากนั้นประมาณขนาดของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรใช้สูตรของ Yamane (1973) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และยอมให้เกิดความผิดพลาดคลาดเคลื่อนได้ร้อยละ 5 จะได้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจำนวน 342 คน กำหนดจำนวนตัวอย่างแต่ละกลุ่มระดับสถานีตำรวจทั้ง 2 กลุ่มกระจายแต่ละกองบังคับการตำรวจนครบาล 1-9 อย่างไม่

## เครื่องมือและการสร้างเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นตามทฤษฎีกรอบแนวคิดและนิยามปฏิบัติการ ซึ่งแบ่งแบบสอบถามแบ่งเป็น 7 ส่วนดังนี้ ส่วนที่ 1 สถานภาพส่วนตัว ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นในเรื่องการรับรู้และเข้าใจที่มีต่อนโยบาย ส่วนที่ 3 ความคิดเห็นในเรื่องความขัดแย้งทางบทบาทในวิชาชีพ ส่วนที่ 4 ความคิดเห็นในเรื่องการสื่อสารภายในหน่วยงาน ส่วนที่ 5 ความคิดเห็นในเรื่องภาวะผู้นำ ส่วนที่ 6 ความคิดเห็นในเรื่องการสนับสนุนจากองค์กร และส่วนที่ 7 ความคิดเห็นในเรื่องความร่วมมือในการบังคับใช้กฎหมายตามนโยบายความปลอดภัยทางถนนกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย โดยให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติตอบแบบสอบถาม ซึ่งนำแบบสอบถามทดสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) โดยนำแบบสอบถามให้ผู้ทรงคุณวุฒิและคณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ตรวจสอบ เพื่อให้แบบสอบถามมีเนื้อหาสาระครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัยที่กำหนดไว้ มีเนื้อหาที่เป็นตัวแทนของตัวแปร และมีความถูกต้องด้านการใช้ภาษา ความเหมาะสมของแบบสอบถามการวิจัยและหลังจากนั้นนำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน หาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของ Cronbach (Cronbach's Alpha Coefficient) เพื่อหาความเที่ยง (Reliability) ของแบบสอบถาม

### การเก็บรวบรวมข้อมูลและการกระทำข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมแบบสอบถามด้วย

ตนเอง ซึ่งได้รับแบบสอบถามคืนมาครบทั้งหมด และนำแบบสอบถามที่ได้มาทั้งหมดมาตรวจสอบความสมบูรณ์ของการตอบ ปรากฏว่าได้แบบสอบถามที่สมบูรณ์ทั้งสิ้น 342 ฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100

### การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลเบื้องต้นของกลุ่มตัวอย่างด้วยค่าสถิติพื้นฐาน ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ( $\bar{X}$ ) ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD) ค่าความถี่ และค่าร้อยละ วิเคราะห์พหุระดับของการวิเคราะห์ถดถอย (Multilevel-Regression Analysis) กรณีที่มี 2 ระดับ ได้แก่ ระดับที่ 1 ระดับบุคคล (เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร) ระดับที่ 2 ระดับองค์กร (สถานีตำรวจ) และระดับชุมชน โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป SPSS และ HLM

### ผลการวิจัย

ในการวิเคราะห์ค่าน้ำหนักความสำคัญของตัวแปรอิสระระดับบุคคล (เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร) ระดับองค์กร (สถานีตำรวจ) และระดับชุมชนที่ส่งผลต่อความร่วมมือในการน่านโยบายความปลอดภัยทางถนนด้านการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เป็นการวิเคราะห์พหุระดับซึ่งมีรูปแบบการวิเคราะห์ 2 ระดับ คือ ระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจและระดับสถานีตำรวจกับชุมชน ซึ่งผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลตามขั้นตอนในรูปแบบตัวแบบ 6 ตัวแบบ ดังแสดงตามตารางที่ 1



ตารางที่ 1 การวิเคราะห์ค่าอำนาจน้ำหนักความสำคัญของตัวแปรอิสระที่ส่งผลต่อตัวแปรตาม

ตัวแปร	ตัวแบบ					
	1	2	3	4	5	6
<b>อิทธิพลคงที่(Fixed effects)</b>						
ค่าคงที่(Intercept)	26.28** (.26)	18.31** (.66)	-8.45 (4.47)	10.5** (3.05)	17.20** (.64)	9.77** (2.80)
<b>ระดับบุคคล(เจ้าหน้าที่ตำรวจ)</b>						
ระดับการศึกษา		-.16 (.08)		- (.01)	- (.01)	-.15 (.08)
ระยะเวลาในการรับราชการตำรวจ		.04** (.01)		.06** (.01)	.06** (.01)	.04** (.01)
ระยะเวลาในการทำงานด้านจราจร		.03* (.01)		- (.01)	- (.01)	.03 (.01)
การรับรู้และเข้าใจที่มีต่อนโยบาย		.32** (.02)		.31** (.02)	.32** (.02)	.31** (.02)
ความขัดแย้งในบทบาททางวิชาชีพ		-.12** (.01)		-.12** (.01)	-.12** (.01)	-.12** (.01)
<b>ระดับสถานีตำรวจ</b>						
การสื่อสารภายในหน่วยงาน			.23 (.16)	.18* (.08)		-
ภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตย			.40* (.14)	.04 (.08)		.15* (.05)
การสนับสนุนจากองค์กร			.11 (.15)	-.01 (.06)		-
ช่วงการควบคุมบังคับบัญชา			.31 (4.72)	-1.64 (2.50)		-
ขนาดหน่วยงาน			-.04 (.02)	-.02 (.01)		-
<b>ระดับชุมชน</b>						
อัตราการเกิดคดีฆาตกรรม			.18* (.07)		.09* (.05)	.08* (.04)
อัตราความหนาแน่นประชากรในพื้นที่			-.00 (.00)		-.00 (.00)	
<b>อิทธิพลสุ่ม(Random effects)</b>						
$\chi^2$	2.93	2.12	9.15	2.18	2.20	2.11
	182.77**	112.70*	83.45	88.25	101.77*	96.86*

\* $p < .05$ , \*\* $p < .01$  ค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน(Standard errors) อยู่ในวงเล็บ

จากตารางที่ 1 ในตัวแบบที่ 1 เป็นการวิเคราะห์ตัวแบบว่าง (Null model) เพื่อทดสอบนัยสำคัญของค่าเฉลี่ยความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณสถานีดำรวจ และทดสอบนัยสำคัญของความแปรปรวนของความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณระหว่างสถานีดำรวจ ผลการวิเคราะห์ตัวแบบว่าง (Null model) ที่ได้ปรากฏว่าค่าคงที่ (Intercept) หรือค่าเฉลี่ยความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณสถานีดำรวจมีค่าเท่ากับ 26.28 ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 แสดงว่าภายในแต่ละสถานีดำรวจ เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณมีความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติที่แตกต่างกัน และเมื่อได้พิจารณาค่าความแปรปรวนของความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณ พบว่าความแปรปรวนของความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณระหว่างสถานีดำรวจมีค่า 2.93 ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 แสดงว่าความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณมีความแตกต่างกัน โดยมีผลมาจากตัวแปรอิสระระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจที่เกี่ยวข้อง จึงต้องวิเคราะห์ขั้นตอนตัวแบบอย่างง่าย (Simple model) ในตัวแบบที่ 2 เพื่อทดสอบผลของตัวแปรอิสระระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณต่อไป

ในการวิเคราะห์ตัวแบบอย่างง่าย (Simple model) เพื่อทดสอบว่า ตัวแปรอิสระระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ได้แก่ ระดับการศึกษา ระยะเวลาในการรับราชการตำรวจ ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งในหน้าที่ด้านจรรยาบรรณ การรับรู้ และเข้าใจที่มีต่อนโยบาย และความขัดแย้งในบทบาททางวิชาชีพ ส่งผลต่อความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณหรือไม่ และตัวแปรอิสระระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณแต่ละตัวนั้น เมื่อนำมาวิเคราะห์แล้วทำให้เกิดความแปรปรวนระหว่างสถานีดำรวจ เพียงพอต่อการนำไปวิเคราะห์หาความสัมพันธ์สำคัญของตัวแปรอิสระระดับ

สถานีดำรวจที่ส่งผลต่อตัวแปรตามต่อไปหรือไม่

ผลการวิเคราะห์ตัวแบบอย่างง่าย (Simple model) พบว่าค่าคงที่ (Intercept) ของการวิเคราะห์ระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณหรือค่าเฉลี่ยความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณมีค่าเท่ากับ 18.31 ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยของตัวแปรอิสระระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ได้แก่ ระยะเวลาในการรับราชการตำรวจ การรับรู้ และเข้าใจที่มีต่อนโยบาย และความขัดแย้งในบทบาททางวิชาชีพ มีค่า .04, .32, -.12 ตามลำดับ มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งในหน้าที่ด้านจรรยาบรรณ มีค่า .03 และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จากผลการวิเคราะห์ที่ได้ แสดงว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณในแต่ละสถานีดำรวจมีความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติแตกต่างกัน เนื่องจากผลของตัวแปรอิสระระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจทั้ง 4 ตัว และเมื่อพิจารณาค่าความแปรปรวนของความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณ พบว่าความแปรปรวนของความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณระหว่างสถานีดำรวจมีค่า 2.12 ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ดังนั้น ในการวิเคราะห์ระดับสถานีดำรวจกับชุมชนจึงนำค่าคงที่ (Intercept) ของการวิเคราะห์ระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณหรือค่าเฉลี่ยความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติ และค่าสัมประสิทธิ์การถดถอยของตัวแปรอิสระระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณทั้ง 4 ตัว ที่ส่งผลต่อความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติเป็นตัวแปรตามในการวิเคราะห์ระดับสถานีดำรวจและชุมชน เพื่อทดสอบผลของตัวแปรอิสระระดับสถานีดำรวจและชุมชนว่าส่งผลต่อตัวแปรอิสระระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจจรรยาบรรณอย่างไร ผู้วิจัยจึงได้กำหนดตัวแบบที่ 3 ขึ้นมา โดยนำเอาตัวแปรอิสระระดับสถานีดำรวจและชุมชน ได้แก่ การสื่อสารภายในหน่วยงาน ภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตย การสนับสนุนจากองค์กร ช่างการควบคุมบังคับบัญชา ขนาดหน่วยงาน อัตราการเกิดคดีฆาตกรรม และอัตราความหนาแน่นประชากรในพื้นที่



เข้าร่วมทดสอบกับตัวแปรอิสระระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจรว่าจะส่งผลต่อความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรหรือไม่ อย่างไร ผลการวิเคราะห์ตัวแบบที่ 3 พบว่าค่าคงที่ (Intercept) หรือค่าเฉลี่ยความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีค่าเท่ากับ -8.45 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ และตัวแปรอิสระระดับสถานีตำรวจและชุมชนมีเพียง 2 ตัว เท่านั้น ได้แก่ ภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตย และอัตราการเกิดคดีฆาตกรรม ที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย .40 และ .18 ตามลำดับ

ลำดับต่อไปเป็นการวิเคราะห์ระดับสถานีตำรวจและชุมชน เป็นการวิเคราะห์ตัวแบบตามสมมติฐาน โดยนำตัวแปรอิสระระดับสถานีตำรวจ ได้แก่ การสื่อสารภายในหน่วยงาน ภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตย การสนับสนุนจากองค์กร ช่วงการควบคุมบังคับบัญชา ขนาดหน่วยงาน และระดับชุมชน ได้แก่ อัตราการเกิดคดีฆาตกรรม และอัตราความหนาแน่นประชากรในพื้นที่เข้าวิเคราะห์ร่วมกับตัวแปรที่ผ่านการวิเคราะห์ในระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ได้แก่ ระยะเวลาในการรับราชการตำรวจ ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งในหน้าที่ด้านจราจร การรับรู้และเข้าใจที่มีต่อนโยบาย และความขัดแย้งในบทบาททางวิชาชีพ ตามตัวแบบที่ 4 และ 5 ตามลำดับ ผลการวิเคราะห์ตัวแบบที่ 4 พบว่าค่าคงที่ (Intercept) หรือค่าเฉลี่ยความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีค่าเท่ากับ 10.50 ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และตัวแปรอิสระระดับสถานีตำรวจมีเพียง 1 ตัว เท่านั้น คือ การสื่อสารภายในหน่วยงาน ที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย .18 นั่นแสดงว่าความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความแตกต่างกัน เนื่องจากผลของตัวแปรอิสระระดับสถานีตำรวจ คือ การสื่อสารภายในหน่วยงาน ส่วนตัวแปรอิสระระดับสถานีตำรวจอื่นๆไม่ส่งผลต่อความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สำหรับตัวแปรอิสระระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ได้แก่ ระยะเวลาในการรับราชการ

ตำรวจ การรับรู้และเข้าใจที่มีต่อนโยบาย และความขัดแย้งในบทบาททางวิชาชีพ มีค่าคงที่ .06, .31, -.12 ตามลำดับ ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

สำหรับผลการวิเคราะห์ตัวแบบที่ 5 พบว่าค่าคงที่ (Intercept) หรือค่าเฉลี่ยความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีค่าเท่ากับ 17.20 ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และตัวแปรอิสระระดับชุมชนมีเพียง 1 ตัว เท่านั้น คือ อัตราการเกิดคดีฆาตกรรม ที่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย .09 แสดงว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่ละสถานีตำรวจมีความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติแตกต่างกัน เนื่องจากผลของตัวแปรอิสระระดับชุมชน คือ อัตราการเกิดคดีฆาตกรรม ส่วนตัวแปรอิสระระดับชุมชนอีก 1 ตัวแปร คือ อัตราความหนาแน่นประชากรในพื้นที่ไม่ส่งผลต่อความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร สำหรับตัวแปรอิสระระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ได้แก่ ระยะเวลาในการรับราชการตำรวจ การรับรู้และเข้าใจที่มีต่อนโยบาย และความขัดแย้งในบทบาททางวิชาชีพ มีค่าคงที่ .06, .32, -.12 ตามลำดับ ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

สำหรับตัวแบบที่ 6 เป็นการออกแบบตัวแบบที่ตัดตัวแปรอิสระระดับสถานีตำรวจและชุมชนที่ไม่มีอิทธิพลต่อตัวแปรตามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ได้ค้นพบจากตัวแบบที่ 3-5 ออกไปเหลือแต่เฉพาะตัวแปรอิสระระดับสถานีตำรวจและชุมชนที่มีอิทธิพลต่อตัวแปรตามอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติไว้เท่านั้น เพื่อหาตัวแบบที่เหมาะสมที่สุด ดังนั้นจึงได้นำตัวแปรอิสระระดับสถานีตำรวจ คือ ภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตยนิยม และระดับชุมชน คือ อัตราการเกิดคดีฆาตกรรม เข้าวิเคราะห์ร่วมกับตัวแปรในระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ได้แก่ ระดับการศึกษา ระยะเวลาในการรับราชการตำรวจ ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งในหน้าที่ด้านจราจร การรับรู้และเข้าใจที่มีต่อนโยบาย และความขัดแย้งในบทบาททางวิชาชีพ ผลการวิเคราะห์พบว่าค่าคงที่ (Intercept) หรือค่าเฉลี่ยความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีค่าเท่ากับ 9.77 ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติ

ที่ระดับ .01 และตัวแปรอิสระระดับสถานีตำรวจ คือ ภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตยนิยมและระดับชุมชนคือ อัตราการเกิดคดีฆาตกรรม มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และค่าสัมประสิทธิ์การถดถอย .15 และ .08 ตามลำดับ แสดงว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแต่ละสถานีตำรวจมีความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติแตกต่างกัน เนื่องจากผลของตัวแปรอิสระระดับสถานีตำรวจ คือ ภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตยนิยม และระดับชุมชน คือ อัตราการเกิดคดีฆาตกรรม สำหรับตัวแปรอิสระระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ได้แก่ ระยะเวลาในการรับราชการตำรวจ การรับรู้และเข้าใจที่มีต่อนโยบาย และความขัดแย้งในบทบาททางวิชาชีพ มีค่าคงที่ .04, .31, -.12 ตามลำดับ ซึ่งมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และมีส่วนประกอบของความแปรปรวนของความร่วมมือในการนำนโยบายด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรระหว่างสถานีตำรวจมีค่าเท่ากับ 2.11 มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งเป็นส่วนประกอบของความแปรปรวนที่น้อยที่สุดจากตัวแบบที่ 1-6 ดังนั้นจึงถือได้ว่าตัวแบบที่ 6 เป็นตัวแบบที่เหมาะสมที่สุด

### การสรุปและอภิปรายผลการวิจัย

การสรุปและอภิปรายผลการวิจัยของการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยขอเสนอสรุปและอภิปรายผลการวิจัยเพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัย ดังนี้

1. การวิเคราะห์ถึงอิทธิพลของแต่ละปัจจัย (บุคคลองค์กร และชุมชน) ที่มีต่อความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ผลการศึกษา พบว่าปัจจัยระดับบุคคล (เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร) ได้แก่ ระยะเวลาการรับราชการตำรวจ การรับรู้และเข้าใจที่มีต่อนโยบาย และความขัดแย้งในบทบาททางวิชาชีพ ปัจจัยระดับองค์กร (สถานีตำรวจ) ได้แก่ ภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตยนิยมและปัจจัยระดับชุมชน ได้แก่ อัตราการเกิดคดีฆาตกรรมในชุมชน เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร

โดยปัจจัยทั้งหมดดังกล่าวข้างต้น มีอิทธิพลในเชิงบวก ยกเว้นความขัดแย้งในบทบาททางวิชาชีพที่มีอิทธิพลในเชิงลบ นั้นหมายความว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในแต่ละสถานีตำรวจในกองบัญชาการตำรวจนครบาลมีความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยแตกต่างกัน ซึ่งเป็นผลมาจากอิทธิพลของปัจจัยดังกล่าว กล่าวคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาการรับราชการตำรวจมานาน มีการรับรู้และเข้าใจต่อนโยบายที่ดี มีความขัดแย้งในบทบาททางวิชาชีพต่ำ อยู่ในสถานีตำรวจที่มีผู้บังคับบัญชาที่มีภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตยนิยม และอยู่ในชุมชนที่มีอัตราการเกิดคดีฆาตกรรมสูง มีแนวโน้มที่จะให้ความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมากกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่มีระยะเวลาการรับราชการตำรวจมาน้อย มีการรับรู้และเข้าใจต่อนโยบายที่น้อย มีความขัดแย้งในบทบาททางวิชาชีพสูง อยู่ในสถานีตำรวจที่มีผู้บังคับบัญชาที่ไม่มีภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตยนิยม และอยู่ในชุมชนที่มีอัตราการเกิดคดีฆาตกรรมต่ำ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะปัจจัยดังกล่าวเหล่านี้ถือเป็นปัจจัยที่สำคัญที่จะทำให้พฤติกรรมในการให้ความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเปลี่ยนแปลง ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Lipsky (1980) ที่ว่าผู้ที่มีหน้าที่ในการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยตรงหรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติระดับล่างนั้น ถือได้ว่าเป็นบุคคลผู้ที่มีบทบาทและความสำคัญต่อการขับเคลื่อนนโยบายไปสู่เป้าหมายเป็นอย่างดี ทั้งนี้เป็นเพราะในการทำงานต้องมีการสัมผัสกับประชาชนโดยตรง และจะต้องมีการใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติอย่างกว้างขวางขึ้นอยู่กับสถานการณ์ สภาพแวดล้อมและปัจจัยส่วนบุคคลของตัวเจ้าหน้าที่นั้นๆ ดังนั้น พฤติกรรมในการนำนโยบายไปปฏิบัติจึงมีความแตกต่างกันออกไปแล้วแต่อิทธิพลของปัจจัยต่างๆ ดังกล่าว

2. จากผลการศึกษาที่พบว่า ระยะเวลาการรับราชการตำรวจมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความร่วมมือในการ



น่านโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้น อาจสรุปได้ว่าประสพการณ์การทำงาน ของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้นเป็นปัจจัยสำคัญที่มี ผลต่อการใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติหน้าที่ในการบังคับใช้ กฎหมายกับผู้กระทำผิด เนื่องจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่มีประสพการณ์ในการทำงานมานาน จะสามารถตัดสินใจ ในการปฏิบัติบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมั่นใจและเหมาะสม กับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นได้ดีกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ที่มีประสพการณ์ในการทำงานมาน้อย ดังนั้นเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรที่มีประสพการณ์การทำงานมานาน จึงมี แนวโน้มในการบังคับใช้กฎหมายมากกว่า ซึ่งสอดคล้อง กับผลการศึกษาของ Bayley and Garofalo (1989) ที่พบว่า ประสพการณ์การทำงานนั้นเป็นทักษะอย่างหนึ่งที่สำคัญ สำหรับการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ระหว่างเผชิญหน้ากับ ประชาชน และช่วยทำให้เจ้าหน้าที่มีความสามารถในการ มองสถานการณ์ความรุนแรงที่อาจจะเกิดขึ้นระหว่าง ในขณะกำลังปฏิบัติหน้าที่เผชิญหน้ากับผู้กระทำ ผิดกฎหมายได้อย่างแหลมคม

3. จากผลการศึกษาที่พบว่า การรับรู้และเข้าใจ ที่มีต่อนโยบายมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความร่วมมือในการ นำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้ กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรนั้น สามารถอธิบายได้ว่าการรับรู้และเข้าใจ ที่มีต่อนโยบายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้นเป็นปัจจัย ที่สำคัญที่กระตุ้นให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรให้ความร่วมมือ ในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับ ใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัย ทั้งนี้เนื่อง จากที่รับรู้และมีความเข้าใจในนโยบายว่ารัฐบาลได้ให้ ความสำคัญกับปัญหาการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทาง ถนนเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งส่วนใหญ่ของการ สูญเสียชีวิตดังกล่าวเกิดจากการที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัย จึงเป็นเหตุให้รัฐบาล ต้องมีการกำหนดและออกนโยบายเพื่อความปลอดภัย ทางถนนออกมา ประกอบกับการที่รับรู้และเข้าใจว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้นมีบทบาทและความสำคัญ อย่างยิ่งต่อการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ด้วยจากการบังคับใช้

กฎหมายกับผู้กระทำผิดที่ไม่สวมหมวกนิรภัยอย่างจริงจัง ซึ่งจะสามารถควบคุมพฤติกรรมของผู้ขับขี่และผู้โดยสาร รถจักรยานยนต์ให้มีการสวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ต้อง ใช้ถนนได้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Van, Meter and Van Horn (1975) ที่ว่าการที่ผู้ทำหน้าที่ในการนำนโยบาย ไปปฏิบัติหากมีการรับรู้และเข้าใจในตัวนโยบายนั้นๆ มากเท่าไร ก็มีแนวโน้มที่ผู้ผู้นั้นจะให้ความร่วมมือหรือ ตอบสนองในการนำนโยบายนั้นไปปฏิบัติมากเท่านั้น ตัวแปรระดับบุคคล (เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร) อีกหนึ่งตัวแปร ที่พบว่า มีอิทธิพลต่อความร่วมมือในการนำนโยบาย ความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมาย ไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ก็คือ ความขัดแย้งทางบทบาทในวิชาชีพของเจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจร โดยมีอิทธิพลในเชิงลบ นั่นหมายความว่า หากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรคนใดที่มีความขัดแย้งทางบทบาท ในวิชาชีพสูง ก็จะมีแนวโน้มที่จะให้ความร่วมมือในการนำ นโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้ กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยน้อยลง ทั้งนี้ เนื่องจากในความเป็นวิชาชีพตำรวจนั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ตำรวจจราจร จะมีบทบาทสำคัญอยู่สองประการ คือ บทบาทของการเป็นผู้รักษากฎหมายที่มีหน้าที่ในการ บังคับใช้กฎหมายกับผู้กระทำผิดเพื่อดำรงไว้ซึ่ง ความเป็นระเบียบเรียบร้อยของสังคม และอีกหนึ่งบทบาท คือการเป็นผู้ให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ซึ่งทั้งสองบทบาทนี้มีความขัดแย้งกันทำให้เจ้าหน้าที่ ตำรวจจราจรมีความลำบากใจในการบังคับใช้กฎหมาย ในบางครั้งบางสถานการณ์ ประกอบกับในกรณีที่ช่วงเวลา ที่รัฐบาลหรือสำนักงานตำรวจแห่งชาติเน้นให้ความสำคัญ กับการบังคับใช้กฎหมายกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยในช่วง เทศกาลสำคัญ เช่น วันปีใหม่ วันสงกรานต์ เจ้าหน้าที่ตำรวจ จราจรก็ต้องทุ่มเทเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ตลอดวัน เข้า ถึงกลางคืน เพื่อให้มียอดจำนวนการจับกุมผู้กระทำผิด ที่สูงขึ้น ทำให้ส่งผลกระทบต่อเวลาส่วนตัวและครอบครัวไป ซึ่งบั่นทอนกำลังใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการปฏิบัติ หน้าที่ จากอิทธิพลของความขัดแย้งทางบทบาทในวิชาชีพ ที่มีต่อความร่วมมือในการนำนโยบายไปปฏิบัตินี้สอดคล้อง กับผลการศึกษาของ Tummer, Vermeeren, Steijn and

Bekkers (2012) ที่พบว่า การขัดแย้งกันในบทบาททางวิชาชีพมีผลในทางลบต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ

จากผลการศึกษาที่พบว่าภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตยนิยมมีอิทธิพลเชิงบวกต่อความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรนั้น สามารถสรุปได้ว่าผู้บังคับบัญชา (สารวัตรจราจร) ที่มีภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตยนิยม จะสามารถกระตุ้นความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยจากเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติให้มีมากขึ้นได้ ทั้งนี้เนื่องจากเพราะสารวัตรจราจรในฐานะที่เป็นผู้บริหารระดับต้นและเป็นผู้ที่อยู่ใกล้ชิดกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติมากที่สุด ถือได้ว่าเป็นบุคคลที่สามารถชี้แนะและขับเคลื่อนนโยบายไปสู่การปฏิบัติเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายได้ และหากสารวัตรนั้นเป็นผู้นำในลักษณะที่ส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีส่วนร่วมในการกำหนดและวางแผนการปฏิบัติ เปิดโอกาสให้มีการแสดงความคิดเห็น แลกเปลี่ยนซึ่งกันและกัน ก็จะกระตุ้นทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความรู้สึกว่าคุณมีความสำคัญจึงมีการทุ่มเทและตั้งใจทำงานอย่างเต็มที่ ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ วรเดช จันทรสร (2548) ที่พบว่าผู้นำในแบบประชาธิปไตยนิยมที่มีลักษณะส่งเสริมและแนะนำ ยอมรับฟังความคิดเห็น กระตุ้น จูงใจคนในองค์กรให้เกิดการมีส่วนร่วมและบรรยากาศที่ดี มีการปรึกษาหารือในการทำงานนั้น จะมีผลต่อการยอมรับของคนในองค์กรที่จะน่านโยบายไปปฏิบัติ อัตราการเกิดคดีฆาตกรรมในชุมชน เป็นปัจจัยระดับชุมชนที่มีอิทธิพลเชิงบวกต่อความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร นั้นหมายความว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ชุมชนที่อัตราการเกิดคดีฆาตกรรมสูง จะมีแนวโน้มที่จะร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยมากขึ้น ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะอัตราการเกิดคดีฆาตกรรมในชุมชนนั้นถือได้ว่าสื่อถึงความไร้ระเบียบทางสังคมในชุมชนนั้น ซึ่งจะ

ผลต่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจอย่างมาก ทั้งนี้เป็นเพราะความไร้ระเบียบที่เกิดขึ้นของประชาชนในชุมชนที่ไม่เคารพกฎหมายมีการกระทำผิดต่าง ๆ บ่อยครั้ง ย่อมส่งผลให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีแนวโน้มของพฤติกรรมในการบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดกว่ากับประชาชนในชุมชนที่สงบเรียบร้อย ซึ่งทำนองเดียวกันในส่วนของ การบังคับใช้กฎหมายกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยในชุมชนที่มีสภาพความไร้ระเบียบมาก เช่น ในชุมชนแออัด ที่มีกลุ่มแก๊งค์วัยรุ่นรุ่มแฉงร่ออยู่เป็นประจำ เจ้าหน้าที่ตำรวจก็จะมีความเข้มงวด กวดขันในการบังคับใช้กฎหมายตลอดเวลา และในทางกลับกัน หากชุมชนใดมีความเรียบร้อยและมีระดับความใกล้ชิดกันระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรกับประชาชนในชุมชนมาก และประชาชนให้การสนับสนุนเป็นอย่างดี เจ้าหน้าที่ตำรวจก็มักจะเน้นวิธีการทำงานแบบให้บริการประชาชนมากกว่าการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ Sun, Payne and Wu (2008) ที่พบว่า ปัจจัยด้านคุณลักษณะชุมชนที่ไร้ระเบียบทางสังคมมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการบังคับใช้กฎหมาย

## ข้อเสนอแนะ

### ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

เพื่อให้การนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนด ผู้บริหารของกองบัญชาการตำรวจนครบาล ควรมีการกำหนดมาตรการในการฝึกอบรมให้ความรู้ต่างๆเกี่ยวกับการปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมายกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ตลอดจนให้มีการถ่ายทอด สื่อสารให้ได้รับรู้ รับทราบ และมีความเข้าใจในเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของนโยบาย นอกจากนี้ยังควรต้องมีการทำความเข้าใจกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติให้เห็นถึงประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับจากการนำนโยบายดังกล่าวไปปฏิบัติ เพื่อเป็นการลดความขัดแย้งของบทบาททางวิชาชีพตำรวจของตัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และที่สำคัญควรให้มีการส่งเสริมรูปแบบภาวะผู้นำแบบประชาธิปไตยให้เกิดขึ้นกับผู้บังคับบัญชาในสถานีตำรวจนครบาลในแต่ละระดับ เพื่อเสริมสร้างการมีส่วนร่วม ของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ

### ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรขยายการศึกษาในกลุ่มประชากรให้ครอบคลุมทั่วประเทศทั้งภาคกลางภาคเหนือภาคตะวันออกเฉียงภาคตะวันตก และภาคใต้ เพื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษาในครั้งนี้ ว่ามีปัจจัยระดับบุคคล(เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร) ปัจจัยองค์กร(สถานีตำรวจ) และปัจจัยชุมชน ที่มีอิทธิพลต่อความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่แตกต่างกันหรือไม่อย่างไร
2. เพื่อให้ครอบคลุมงานบังคับใช้กฎหมายของตำรวจทั้งระบบเห็นควรขยายการศึกษาไปยังกลุ่มงานอื่นๆ

เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายปราบปราม เจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายสืบสวน และเจ้าหน้าที่ตำรวจฝ่ายคดีพิเศษต่างๆ เป็นต้นว่าจะมีลักษณะในทิศทางเดียวกันกับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรหรือไม่ อย่างไร

3. ควรมีการศึกษาวิจัยตัวแปรอิสระอื่นๆ เพิ่มเติมทั้งที่เป็นตัวแปรระดับเจ้าหน้าที่ตำรวจ ตัวแปรระดับสถานีตำรวจ และตัวแปรระดับชุมชนที่ส่งผลต่อความร่วมมือในการนำนโยบายความปลอดภัยทางถนนในด้านการบังคับใช้กฎหมายไปปฏิบัติกับผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร นอกเหนือจากตัวแปรที่ผู้วิจัยได้ทำการศึกษา ซึ่งจะทำให้ได้ข้อค้นพบมากยิ่งขึ้น

## บรรณานุกรม

- กล้า ทองขาว. (2534). การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ: กรณีศึกษานโยบาย  
รณรงค์เพื่อการรู้หนังสือแห่งชาติ. วิทยานิพนธ์พัฒนบริหารศาสตรดุษฎีบัณฑิต, คณะรัฐประศาสนศาสตร์  
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- กิตติ บุญนาค. (2536). การนำนโยบายที่มีมูลค่าเพิ่มไปปฏิบัติ: การศึกษาวิเคราะห์เชิงปรากฏการณ์ในธุรกิจโรงแรม.  
วิทยานิพนธ์พัฒนบริหารศาสตรดุษฎีบัณฑิต, คณะรัฐประศาสนศาสตร์, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- สำนักกระบวนวิทยา. (2557). *สรุปการรายงานผลการวิจัยโรคระบาดปี 2557*. กรุงเทพฯ: ชุมชนอุตสาหกรรมและการเกษตรแห่งประเทศไทย.  
วรเดช จันทรศร. (2527). การนำนโยบายไปปฏิบัติ: ตัวแบบและคุณค่า. *วารสารพัฒนาบริหารศาสตร์*, 24(4), 535-554.  
วรเดช จันทรศร. (2543). การนำนโยบายไปปฏิบัติ: การสำรวจกรอบความรู้โดยสังเขป. กรุงเทพฯ: สหાયบล็อกรการพิมพ์.  
วรเดช จันทรศร. (2548). *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ (พิมพ์ครั้งที่ 3)*. กรุงเทพฯ: พริกหวานกราฟฟิค.  
อาคม ใจแก้ว. (2533). การนำนโยบายไปปฏิบัติในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้: ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จ.  
วิทยานิพนธ์พัฒนบริหารศาสตรดุษฎีบัณฑิต, คณะรัฐประศาสนศาสตร์, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- Bayley, D., & Garofalo, J. (1989). The Management of Violence by Police Patrol Officers. *Criminology*, 27, 1-25.
- Berman, P., & Mclaughlin, M. W. (1977). *Federal Programs Supporting Educational Change, Vol.II: Factors affecting  
Implementation and Continuation*. California: The Rand Corporation.
- Cheema, G. S., & Rondinelli, D. A. (1983). *Implementing Decentralization Programs in Asia: Local Capacity for  
Rural Development*. Nagoya, Japan: United Nations Center for Regional Developments.
- Edwards, G. (1980). *Implementing Public Policy*. Washington, D. C.: Congressional Quarterly Press.
- Greenwood, P. W. (1975). *Federal Programs Supporting Educational Change, Vol. 3: The Process of Change*.
- Krejci, R.V., & Morgan, D. W. (1970). Determining Sample Size for Research Activities. *Educational and  
Psychological Management*, 30(3), 607-610.
- Lipsky, M. 1980. *Street-Level Bureaucracy*. New York: Russell Sage Foundation.
- Nakamura, R., & Small, W. (1980). *The Politics of Policy Implementation*. New York: St. Martin's Press.
- O'Toole L, J. (1986). Policy recommendations for multi-actor implementation: an assessment of the field. *Journal of  
Public Policy*, 6(2), 181-210.
- Ripley, R., & Franklin, G. (1980). *Congress, the Bureaucracy and Public Policy*. Ill: Dorsey Homewood.
- Ripley, R., & Franklin, G. (1982). *Bureaucracy and Policy Implementation*. Ill: Dorsey Homewood.
- Sabatier, P. A., & Mazmanian, D. A. (1980). The Implementation of Public Policy: a Framework for Analysis. *Policy  
Study Journal*, 8(Special Journal), 538-560.
- Sun, I. Y., Payne, B. K., & Wu, Y. (2008). The Impact of Situational Factors, Officer Characteristics, and  
Neighborhood Context on Police Behavior: A Multilevel Analysis. *Journal of Criminal Justice*, 36(1), 22-32.
- Tummers, L., Vermeeren, B., Steijn, B., & Bekkers V. (2012). Public Professionals and Policy Implementation:  
Conceptualizing and Measuring Three Types of Role Conflicts. *Public Management Review*, 8(2), 89-92.
- Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1975). The Policy Implementation Process: A Conceptual Framework.  
*Administration & Society*, 6(4), 445-88.
- World Health Organization. (2011). *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. Geneva, Switzerland.
- World Health Organization. (2013). *Global Status Report on Road Safety*. Geneva, Switzerland.
- Yamane, T. (1973). *Statistics, an Introductory Analysis*. (3rd ed). New York: Harper and Row.