

รายงานบทสรุปผู้บริหาร
(Executive Summary Report)

โครงการศึกษาวิจัย
การศึกษาวิจัยและพัฒนาระบบบริหารงานจราจรสำนักงานตำรวจแห่งชาติ
และการจัดการศึกษาพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการจราจรและขนส่ง

เสนอ
สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

การศึกษาวิจัยและพัฒนาระบบบริหารงานจราจรสำนักงานตำรวจแห่งชาติควบคู่ไปกับการจัดการศึกษา พัฒนาบุคลากรด้านการจราจรและขนส่ง ภายใต้ชุดโครงการ“การพัฒนาระบบบริหารงานจราจรสำนักงานตำรวจแห่งชาติและการจัดการศึกษาบุคลากรด้านการจราจรและขนส่ง” ซึ่งประกอบด้วย

- 1.แผนงานที่ 1 อนาคตภาพการบริหารงานจราจรสำนักงานตำรวจแห่งชาติและการจัดการศึกษาบุคลากรด้านการจราจรและขนส่ง
- 2.แผนงานที่ 2 การพัฒนาบุคลากรด้านจราจรและขนส่งเพื่อความปลอดภัยทางถนน

ในอดีตและปัจจุบัน ปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรหลายประการ ได้แก่ ปัจจัยที่ 1 ภายใต้ปรากฏการณ์ทางสังคม เศรษฐกิจ การเมือง ภาวะโรคระบาด ภาวะโรคระบาดไวรัส โควิด-19 ที่เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว และส่งผลกระทบอย่างมากต่อการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร ปัจจัยที่ 2 การเปลี่ยนแปลงจากการทำลายล้างด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย (Technology Disruption) เช่น เทคโนโลยีการสื่อสาร มือถือระดับ 5 จี เทคโนโลยีคอมพิวเตอร์ Cloud Computer, Big Data, AI Artificial intelligent, Machine learning เทคโนโลยีด้านการเงิน เทคโนโลยีด้านพลังงานสะอาด ฯลฯ ทำให้สังคม เศรษฐกิจ การเมือง การจราจรขนส่ง โลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน เกิดการเปลี่ยนแปลงจนต้องมีการปรับตัวอย่างรวดเร็ว รวมทั้งมีผลการกระทบรูปแบบวิธีการจราจร การขนส่ง และโลจิสติกส์ ที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงไปอย่างไม่อาจคาดเดาได้ว่าจะมีทิศทางใดและจะเกิดอะไรต่อไปในอนาคต

ในขณะที่ปัจจัยที่ 3 ด้านข้อจำกัดของตัวเมือง ผังเมือง ถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกของถนนที่ยังไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย ซึ่งไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของตำรวจจราจรที่จะสามารถดำเนินการแก้ไขได้แต่กลับสร้างภาระในการทำงานให้ตำรวจจราจร ปัจจัยที่ 4 ปัญหาด้านตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจร ที่ล้าสมัยไม่เอื้อต่อการทำงานของตำรวจจราจรและการบังคับใช้ ทั้งในส่วนที่อยู่ในความรับผิดชอบของตำรวจจราจรและอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่น ซึ่งแม้จะมีความพยายามการปรับปรุงพัฒนา แต่ยังเป็นอุปสรรคทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ต้นทุนการขนส่ง ปัญหามลภาวะทางเสียง ทางอากาศ และปัญหาอุบัติเหตุทางถนนที่ยังคงหาทางออกไม่ได้ ปัจจัยที่ 5 ปัญหาด้านการสนับสนุนงบประมาณในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร ทั้งด้านการจัดการ

จราจรและการสร้างความปลอดภัยทางถนน ที่ได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลในระดับที่ต่ำมาก หากเทียบกับมูลค่าทางเศรษฐกิจที่ตำรวจจราจรได้ทำให้เกิดขึ้นในระบบการจราจรและขนส่ง ที่มีมูลค่ามากกว่า 3 ล้านล้านบาทต่อปี และมูลค่าความสูญเสียต่อชีวิตทรัพย์สินจากอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละปีที่มีการประเมินไว้ประมาณ 100,000 ล้านบาท

การปฏิบัติงานภายใต้ข้อจำกัดทั้ง 5 ประการ แม้ว่าตำรวจจราจรจะได้ปฏิบัติงานอย่างทุ่มเทการทำงานอย่างเต็มที่ทุกวันและแทบจะไม่มีวันหยุดพักผ่อน อีกทั้งมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุและสุขภาพอย่างมากก็ตาม ภายใต้แนวทางและรูปแบบการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรในอดีตและปัจจุบันไม่อาจประสบความสำเร็จได้ หากไม่สามารถสร้างการยอมรับ ความไว้วางใจ ความเชื่อมั่นของประชาชนในสังคมให้เกิดขึ้นได้ ดังที่ได้ถูกแสดงออกในช่องทางการสื่อสารระหว่างประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนต่อสาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางสื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) ที่เปิดโอกาสให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนใช้เป็นช่องทางแสดงออกถึงความคับข้องใจต่อการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร อย่างกว้างขวางอย่างไม่เคยปรากฏมาก่อน อย่างไรก็ตามการแสดงออกของประชาชนทางสื่อสังคมออนไลน์ยังมีข้อดีคือได้กระตุ้นให้ตำรวจจราจรต้องมีการปรับตัวครั้งใหญ่โดยเร็วที่สุด

จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติจะได้ใช้โอกาสนี้ในการปรับปรุงพัฒนารูปแบบการบริหารงานจราจร ให้เกิดการทำงานที่เป็นมาตรฐานสากล ตำรวจจราจรมีความเป็นมืออาชีพมากยิ่งขึ้น รองรับความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นอย่างรวดเร็วในอนาคตต่อไป โดยงานวิจัยชิ้นนี้แบ่งการนำเสนอออกเป็น 2 แผนงาน แต่ละแผนงาน แบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้ต่อไป

แผนงานที่ 1 อนาคตภาพการบริหารงานจราจรสำนักงานตำรวจแห่งชาติและการจัดการศึกษาบุคลากรด้านจราจรและขนส่ง

การศึกษาสภาพปัจจุบัน อนาคตของการบริหารรูปแบบ แนวทาง และระบบบังคับใช้กฎหมายจราจรแนวใหม่ของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ และแนวทางการจัดการศึกษาพัฒนาบุคลากรด้านการจราจรและขนส่ง

ส่วนที่ 1 สภาพปัญหาการไม่ยอมรับการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

ปัญหาการไม่ยอมรับ ไม่เชื่อมั่น ของประชาชนต่อการปฏิบัติงานหรือการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจจราจร เกิดจากความคับข้องใจสะสมของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและถูกเพิกเฉยจากหน่วยงานของรัฐมาเป็นเวลานานเมื่อมีโอกาสในการแสดงออกทางสื่อสังคมออนไลน์ได้โดยง่ายด้วยตนเอง จึงมีการนำเสนอและแสดงความคิดเห็นอย่างกว้างขวางเพื่อสะท้อนความคาดหวัง ผิดหวังหรือเสนอแนะความคิดเห็นของตน อันเกิดจากสาเหตุจากทั้ง 2 ด้านคือจากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและจากตำรวจจราจร สาเหตุด้านประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ได้แก่ ปัญหาด้านความก้าวหน้าของการพัฒนาเทคโนโลยีสื่อสาร ปัญหาช่องว่างของวัย (Generation Gaps) และความสามารถในการใช้เทคโนโลยี ความคาดหวังและความผิดหวังที่สะสมจากปัญหาการจราจรและปัญหาด้านอื่น ความต้องการ

แสดงออกถึงปัญหาการปฏิบัติของตำรวจจราจรที่มีอยู่ในอดีตและปัจจุบัน ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนไม่รู้หรือไม่เข้าใจ วัตถุประสงค์หรือขั้นตอนการทำงานของตำรวจจราจร การดำเนินการของกลุ่มที่มีความขัดแย้งกับตำรวจจราจร ในส่วนของตำรวจจราจร เกิดจากปัจจัยด้านการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรที่ไม่เป็นมืออาชีพ ขาดมาตรฐาน การปฏิบัติงาน ปัญหาความซื่อสัตย์สุจริตในการปฏิบัติงานและจากเรื่องผลประโยชน์จากรางวัลค่าปรับ การกำหนดเป้าหมายและแนวทางการทำงานของตำรวจจราจรไม่ชัดเจน ดังนั้นสำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องปรับตัว รับมือกับสื่อสังคมออนไลน์อย่างจริงจัง ให้ความสำคัญต่อข้อเรียกร้อง ตรวจสอบความถูกต้อง และทำความเข้าใจ กับผู้ร้องเรียนอย่างรวดเร็ว และลงโทษหากมีการกระทำความผิดประทุพผิตมิชอบของตำรวจจราจร ปรับปรุงแก้ไขอย่างจริงจังหากเป็นเรื่องมาตรฐานการปฏิบัติของหน่วยงาน ในขณะที่เดียวกันควรมีการพัฒนามาตรฐานการปฏิบัติงาน และกำหนดทิศทางการทำงานของตำรวจจราจรให้มีความชัดเจนควบคู่ไปพร้อมกัน

ส่วนที่ 2 อนาคตภาพการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

จากการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกองค์กร ด้วยเทคนิคการวิจัยแบบ EDFA และการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน องค์กรด้วย (SWOT Analysis) นำมาสังเคราะห์อนาคตที่เป็นไปได้ อย่างรอบคอบ ประกอบกัน ทั้งปัจจัยภายนอก และปัจจัยภายในเพื่อให้เกิดมุมมองการปฏิบัติงาน และการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่มีประสิทธิภาพได้รับการยอมรับจากประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถ

ภาพอนาคตด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนนที่จะเกิดขึ้นในระยะเวลา 10 ปี ต่อไปนี้คือ

ด้านปัจจัยภายนอก

1. รัฐบาลมีนโยบายสนับสนุนและการทำงานด้านจราจรและความปลอดภัยทางถนนมากขึ้นแต่ไม่สามารถสนับสนุนงบประมาณ ได้อย่างเพียงพอ
2. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสนับสนุนงบประมาณ และให้ความร่วมมือในด้านการสร้างความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น จากการแก้ไขกฎหมายขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ให้สามารถสนับสนุนงบประมาณให้กับภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนน
3. มีการแก้ไขกฎหมายจราจร มีความสมัยและครอบคลุมในด้านความปลอดภัย มากขึ้น
4. มีการจัดตั้งศาลจราจร และกฎหมายวิธีสบัญญัติจราจร
5. รัฐบาลมีนโยบายในการสนับสนุนยานยนต์ไฟฟ้ามากขึ้น จะช่วยลดมลภาวะทางอากาศและเสียงและภาระงานของตำรวจจราจร

6.

ด้านปัจจัยภายใน

1. ดำรวจจรรยาจร มีการปรับตัวรับมือตามสถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม การจรรยาจร การขนส่ง และภาวะ โรคระบาดร้ายแรง
2. มีการปรับเปลี่ยนกระบวนการทำงานและวิธีการปฏิบัติงานโดยนำเทคโนโลยีมาใช้ในการจัดการจรรยาจร มากขึ้น
3. พัฒนารูปแบบการบังคับใช้กฎหมายโดยลดการตั้งด่านตรวจ เปลี่ยนเป็นวิธีการบังคับใช้กฎหมายโดยใช้ เทคโนโลยีและเครื่องมือในการตรวจจับผู้กระทำความผิดมากขึ้น
4. มีการกำหนดมาตรฐานการทำงานด้านการบังคับใช้กฎหมายจรรยาจร
5. มีการยกระดับการทำงานด้านการจรรยาจรและความปลอดภัยทางถนนโดยจัดตั้ง โครงสร้างถาวรของ ศูนย์บริหารงานจรรยาจร สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และกองบังคับการแผนงานจรรยาจร
6. มีสถาบันพัฒนางานจรรยาจรและความปลอดภัยทางถนน ที่มีงบประมาณและการฝึกอบรมตำรวจจรรยาจร ที่ได้มาตรฐานเพื่อสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานของตำรวจจรรยาจรอย่างยั่งยืน
7. สูตรฝึกอบรมระยะเวลา 1 เดือน จำนวน 4 หลักสูตร หลักสูตรทบทวนระยะ 5 วัน จำนวน 3 หลักสูตร และใช้เทคโนโลยีการฝึกอบรมออนไลน์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการฝึกอบรม

จากปัญหา และ อุปสรรค เป็นภาวะวิกฤตที่ตำรวจจรรยาจรเผชิญอยู่ในปัจจุบัน การดำเนินการแก้ไขควรที่จะกำหนดหรือวางกลยุทธ์หรือทิศทางในการปฏิบัติงานเสียก่อน จึงควรดำเนินกลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) กล่าวคือแม้จะมีจุดอ่อนแต่ยังอยู่ในขั้นที่สามารถปรับปรุงการดำเนินการได้ดังได้กล่าวไว้ข้างต้น การดำเนินกลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) ควรใช้ในการดำเนินการในระยะแรกเมื่อแก้ไขได้ตามเป้าหมายแล้วจึงดำเนินกลยุทธ์เชิงรุกในระยะต่อไป

1. ด้านภัยคุกคามของตำรวจจรรยาจร (Threats)

ในปัจจุบันและในอนาคต จะมีภัยคุกคามตำรวจจรรยาจร มากขึ้นทำให้การปฏิบัติงานของ ตำรวจจรรยาจร ต้องมีมาตรฐานที่สูงขึ้น จากปัจจัยดังนี้

- 1.1 โครงสร้างของคนในสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้การสื่อสาร วิธีคิด วิธีปฏิบัติ หรือการยอมรับระหว่างกัน ของคนรุ่นใหม่ แตกต่างจากคนรุ่นเก่าอย่างมาก (Generation Gap)
- 1.2 เทคโนโลยีการสื่อสาร สื่อสังคมออนไลน์ เปลี่ยนไป มีอิทธิพลต่อวิถีชีวิต วิธีคิด ค่านิยม ความเป็นอยู่ และการเดินทาง ทั้งคนรุ่นใหม่ และคนรุ่นเก่าอย่างมาก
- 1.3 สังคมจะมีการตรวจสอบการทำงานของตำรวจจรรยาจรมากขึ้น ลงลึกในรายละเอียดมากขึ้น รวมถึงการเรียกร้องให้มีการกำหนดมาตรฐาน และจริยธรรมการปฏิบัติงานที่สูงขึ้น

2. โอกาส (Opportunity)

ในด้านช่องโอกาสที่เกิดขึ้น แม้ว่าการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรจะดูเหมือนมีลักษณะของการตกยุค ล้าหลังไม่ทันสมัย อาจไม่เหมาะกับสังคมในปัจจุบันและในอนาคต เนื่องจากเป็นระบบราชการแบบรวมศูนย์การเปลี่ยนแปลงทำได้ล่าช้า แต่ยังมีช่องโอกาสที่ตำรวจจะปรับตัวให้ก้าวทันอย่างรวดเร็ว ต่อความเปลี่ยนแปลงในปัจจุบันและอนาคตได้ดังนี้

2.1 การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี ด้านยานยนต์ ด้านพลังงานสะอาดอย่างรวดเร็ว ทำให้ตำรวจจราจรมีโอกาที่จะปรับเปลี่ยนวิธีการทำงานโดยการนำเทคโนโลยีการบริหารจัดการจราจร เทคโนโลยีการบังคับใช้กฎหมาย เทคโนโลยีความปลอดภัยในยานพาหนะ มาช่วยเสริม สนับสนุนการทำงานจราจรและการสร้างความปลอดภัยทางถนนได้ดียิ่งขึ้น

2.2 การนำเสนอสนับสนุนข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนและแนวทางวิธีปฏิบัติใหม่ๆ จาก องค์กรหรือหน่วยงานระดับสากล เช่น UN, WHO กระตุ้นให้รัฐบาลมีความสนใจในงานด้านความปลอดภัยทางถนนมากขึ้น ส่งผลให้มีโอกาสได้รับงบประมาณในการทำงานด้านความปลอดภัยทางถนนมากขึ้นในอนาคต

2.3 การสนับสนุนจากองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและภาคเอกชน ทั้งในด้านงบประมาณและการทำงาน โดยผู้บริหารองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นหรือชุมชนมีความเข้าใจอย่างถ่องแท้และพร้อมที่จะแบกรับภาระในการสร้างความปลอดภัยทางถนน ให้เกิดขึ้นภายในท้องถิ่นหรือองค์กรของตนเองมากขึ้น

3. ด้านจุดอ่อน (Weak)

ในด้านจุดอ่อนของตำรวจจราจร โดยทั่วไปจุดอ่อนในการทำงานของ ตำรวจจราจรและสายงานอื่นๆ ได้แก่ การที่ตำรวจมีภารกิจให้ทำงานในหลายๆ ด้านจนขาดความเชี่ยวชาญในสายงาน ขาดการฝึกอบรมพัฒนาความรู้ทักษะ และทัศนคติ อย่างถูกต้องเหมาะสมได้มาตรฐานเป็นเวลานาน เนื่องจากฝ่ายยุทธศาสตร์และงบประมาณ มีความเข้าใจไม่ถูกต้องและให้ความสำคัญต่อภารกิจแต่ละด้านไม่เท่าเทียมกัน กำหนดและแจกจ่ายงบประมาณไม่เหมาะสม ซึ่งเป็นสิ่งที่ควรจะแก้ไขโดยเร่งด่วน

3.1 การให้ความสำคัญต่อภารกิจด้านการสร้างความปลอดภัยทางถนนและการจราจร

3.2 การขาดงบประมาณในการปฏิบัติและการฝึกอบรมพัฒนารตำรวจจราจร

3.3 ระบบการบริหารบุคลากรและระบบพัฒนาบุคลากรด้านการจราจรและขนส่งที่มีมาตรฐานไม่สอดคล้องกับการสร้างสมรรถนะของตำรวจจราจร

4. ด้านจุดแข็ง (Strength)

ในด้านจุดแข็ง(Strength) ของตำรวจจราจร มีดังต่อไปนี้

4.1 ตำรวจจราจรมีกำลังพล อุปกรณ์ ในการปฏิบัติงาน โครงสร้างการทำงานด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนนพร้อมกว่าหน่วยงานอื่น

4.2 ตำรวจจราจรมีความเชี่ยวชาญประสบการณ์ทำงานด้านการปฏิบัติงานจราจรและความปลอดภัยทางถนนมากหน่วยงานอื่น

4.3 ตำรวจจราจรมีอำนาจและหน้าที่ทางกฎหมายรองรับในการปฏิบัติงานจราจรและความปลอดภัยทางถนนโดยตรง

ส่วนที่ 3 สภาพการทำงานของตำรวจจราจรและการบริหารงานและแนวทางการพัฒนาปรับปรุง

ด้านการบริหารงาน (Back office) การกำหนดยุทธศาสตร์ นโยบาย การบริหารงาน ควบคุมสั่งการการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร ถึงแม้ว่าสำนักงานตำรวจแห่งชาติจะมีการจัดตั้งศูนย์บริหารงานจราจรระดับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีการดำเนินการกำหนดนโยบายและควบคุมสั่งการการปฏิบัติแบบรวมศูนย์ แต่ยังคงขาดหน่วยเลขานุการที่เข้มแข็ง การมีหน่วยธุรการขนาดเล็ก ขนาดกองกำกับการ ที่มีกำลังพลเพียง 14 นาย มีหน้าที่ในการดำเนินการประสานงานกับหน่วยปฏิบัติและหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและความปลอดภัยทางถนนทั้งในและต่างประเทศ การติดตามรายงาน การสั่งการ ตรวจสอบสถิติ วิเคราะห์ประมวลผล การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรทั่วประเทศ มีขีดความสามารถที่จำกัดไม่อาจรองรับกับปริมาณงานที่มีอยู่ได้ดีเท่าที่ควรจะเป็น ดังนั้นควรขยายหน่วยงานจากกองกำกับการเป็นหน่วยงานระดับกองบังคับการเพื่อให้เกิดการทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนั้นการกำหนดยุทธศาสตร์และลำดับความสำคัญของภารกิจด้านต่างๆ ซึ่งจะนำไปสู่กระบวนการตัดสินใจเพื่อกำหนดงบประมาณและจัดสรรงบประมาณให้กับภารกิจที่มีอยู่ทั้งหมดของสำนักงานตำรวจแห่งชาตินั้น ในส่วนของการปฏิบัติงานด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนนอาจไม่ได้ถูกพิจารณาอย่างรอบคอบให้มีสัดส่วนที่เหมาะสมและถูกจัดลำดับความสำคัญไว้เป็นลำดับสุดท้ายของภารกิจที่มีอยู่ทั้งหมด จึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์และตัวชี้วัด เพื่อให้บรรลุการได้รับงบประมาณการปฏิบัติงานด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนนที่เพิ่มมากขึ้นตามภารกิจและตามตัวชี้วัดที่รัฐบาลได้กำหนดไว้ในการลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือจำนวน 12 คนต่อประชากร 100,000 คน ในปี พ.ศ.2570

ด้านการปฏิบัติงานในพื้นที่ (Front Line) การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรอยู่ภายใต้ความขาดแคลนอย่างมาก ทั้งด้านข้อจำกัดการด้านงบประมาณ ยานพาหนะ น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องมือเครื่องใช้ อุปกรณ์ตรวจจับอุปกรณ์ความปลอดภัย เบี้ยเลี้ยง เวลาการทำงาน วันหยุดพักผ่อน ที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทั้งด้านการจัดการจราจรและด้านการสร้างความปลอดภัยทางถนน ขาดการสนับสนุนจากรัฐบาลหรือท้องถิ่น และยังไม่มีแนวโน้มจะได้รับการสนับสนุนเพิ่มขึ้นอย่างจริงจังในระยะเวลายั่งยืน ทิศทางของแนวทางการปฏิบัติงานคือ การปรับมาตรฐานการทำงานให้เทียบเท่าระดับสากล กำหนดมาตรฐานการปฏิบัติงาน เพิ่มการใช้เทคโนโลยีเพื่อช่วยใน

การจัดการจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย ลดการปฏิบัติงานอำนวยความสะดวกการจราจรบนถนนให้น้อยลงทดแทนด้วยการเพิ่มการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรด้านการบังคับใช้กฎหมายโดยมีเป้าหมายเพื่อความปลอดภัยทางถนน ให้มากกว่าร้อยละ 50 ให้ตำรวจจราจรมีหน้าที่โดยตรงในการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน รายงานสถิติอุบัติเหตุ วิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุ กำหนดมาตรการแก้ไข และดำเนินการแก้ไขจนกว่าจะสามารถทำให้สถานการณ์อุบัติเหตุหรือหมดไปจากพื้นที่รับผิดชอบของตนเอง

ดังนั้นในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร สิ่งที่สำคัญที่สุดคือการกำหนด **วิสัยทัศน์**ในการทำงานเพื่อให้เกิดความสำเร็จดังนี้



แนวทางปฏิบัติเพื่อให้ประชาชนและสังคมเกิดความเชื่อมั่นยอมรับการปฏิบัติงานของตำรวจจราจร

1. มีเป้าหมายและทิศทางการทำงานชัดเจน (เน้นการบังคับใช้กฎหมายเพื่อความปลอดภัยทางถนน ให้ความรู้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ร้อยละ 50 การบริหารจัดการการจราจรและการอำนวยความสะดวกจราจร ร้อยละ 50 ลดภารกิจของสายงานอื่นหรือหน่วยงานมากเกินไปจนเกินกำลัง และจัดงบประมาณรองรับให้เหมาะสม)
2. ซื่อสัตย์สุจริต ไม่เรียกรับผลประโยชน์ (นำเงินรางวัลนำจับของทุก พ.ร.บ. ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร มาใช้เป็นงบประมาณทำงานสร้างความปลอดภัยทางถนนและสวัสดิการตำรวจจราจร ลงโทษตำรวจที่กระทำความผิดอย่างจริงจัง สร้างความภาคภูมิใจในการเป็นตำรวจจราจรให้เกิดขึ้น)

3. มีความเป็นมืออาชีพ มีมาตรฐานการปฏิบัติงาน (วิธีการปฏิบัติและเครื่องมือเครื่องใช้ ต้องได้มีมาตรฐาน)
4. มีความเป็นธรรม ไม่เลือกปฏิบัติ โปร่งใส ตรวจสอบได้ (มีระบบตรวจสอบภายในและภายนอกที่ประชาชนเข้าถึงได้)
5. มีองค์ความรู้ ทักษะ และทัศนคติที่ดี (มีระบบพัฒนาองค์ความรู้ ทักษะ ทศคติ สมรรถนะในการปฏิบัติงาน ตลอดชีวิตการเป็นตำรวจจราจร)
6. ใช้เทคโนโลยีในการปฏิบัติงาน (นำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการจัดการจราจร และการบังคับใช้กฎหมาย)
7. สื่อสารให้ความรู้ความเข้าใจกับประชาชนอย่างตรงจุด (มีระบบและวิธีการสื่อสารให้ความรู้กับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ที่มีประสิทธิภาพ อย่างตรงตามกลุ่มเป้าหมาย)
8. สร้างความไว้วางใจ เชื่อมั่นให้ประชาชนและสังคมยอมรับ (เพิ่มทักษะ Soft Skill ในการปฏิบัติงาน พร้อมกับการทำงานที่เข้มงวดจริงจังโดยใช้ทักษะ Hard Skill)
9. มีจิตใจให้บริการ มีจิตอาสา (มีความเอื้ออารีกับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน)

สิ่งที่สำคัญที่สุดคือการมองเห็นความสำคัญของตำรวจจราจรซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติงานให้บริการต่อประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนบนถนน ที่ต้องแต่งเครื่องแบบตำรวจจราจรปฏิบัติงานตลอดเวลาท่ามกลางอากาศร้อนและมลพิษต่างๆ จึงควรให้การปฏิบัติต่อตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติงานอย่างเท่าเทียมกันทุกระดับ ให้โอกาสในการศึกษาพัฒนาเรียนรู้ตลอดการรับราชการ มีการกำหนดเวลาในการปฏิบัติงานโดยคำนึงการใช้ชีวิตการทำงานกับชีวิตส่วนตัวหรือชีวิตครอบครัว พร้อมทั้งให้สวัสดิการที่เหมาะสมและเพียงพอต่อการดำรงอยู่ในสังคม

ส่วนที่ 5 ข้อเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติงานด้านการจราจรในอนาคต

ข้อเสนอแนะยุทธศาสตร์การปฏิบัติงานด้านการจราจรในอนาคต แบ่งเป็น 2 ส่วนดังนี้

1. ยุทธศาสตร์แนวทางการปฏิบัติงานในระยะ 1-5 ปีและ 6-10 ปี

ด้านผู้รับบริการ (Road User) เป็นที่ชัดเจนว่าในปัจจุบันประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งเป็นผู้รับบริการ การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรระดับปฏิบัติการในท้องถนน เกิดความไม่ไว้วางใจไม่เชื่อมั่นและ มีความพึงพอใจต่อการให้บริการของตำรวจจราจรในระดับต่ำ ข้อเสนอแนะด้านผู้ให้บริการ (Front line officer) มีบทสรุปที่ชัดเจนว่าตำรวจจราจรได้รับการสนับสนุน งบประมาณในการทำงานจากรัฐบาลไม่เพียงพอ ได้รับการสนับสนุนเครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงานจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติไม่พอเพียง ในด้านสวัสดิการการทำงานไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานสากลเท่าที่ควร นอกจากนั้นยังขาดองค์ความรู้ในการปฏิบัติงาน ขาดทิศทางการทำงานที่ชัดเจน ขาดมาตรฐานการปฏิบัติงาน ปัญหาการทุจริตประพฤติมิชอบ ต้องดำเนินการริบเร่งแก้ไขโดยเร่งด่วน

ในด้านระบบบริหารงานจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (Back office Management) พบว่าเกิดปัญหาด้านการบริหารจัดการ และระบบการควบคุมสั่งการตรวจสอบการปฏิบัติงาน ยังอยู่ในบริบทของราชการรวมศูนย์แบบเดิม ทำให้เกิดความล่าช้าในการแก้ไขปรับปรุงพัฒนาเนื่องจากปัจจัยภายนอกที่มีความเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและส่งผลกระทบต่อการทำงานของตำรวจจราจรอย่างมาก แม้ว่าการแก้ไขปัญหาโดยการกำหนดยุทธศาสตร์การทำงานของตำรวจจราจรในระยะ 5 ปี และระยะ 10 ปี จะได้ถูกนำเสนอไว้แล้วในหัวข้อข้างต้น แต่ในอนาคตรบบราชการแบบรวมศูนย์จะกลายเป็นแพลตฟอร์มการบริหารงานที่ล่าช้าอย่างมาก หากมีความพยายามจะ แก้ไข ปรับปรุงพัฒนา โดยใช้กรอบแนวคิดหรือมุมมองเดิมอาจจะกลายเป็นการเพิ่มปัญหาและภาระให้กับผู้ปฏิบัติงานในของตำรวจจราจรระดับปฏิบัติการในท้องถิ่นอย่างมาก และมีโอกาสที่จะทำให้เกิดความล้มเหลว ไม่สามารถทำให้ประสบความสำเร็จ ในตัวชี้วัดทั้งสามด้านที่กล่าวไว้แล้วได้

ด้วยเทคโนโลยีระบบการสื่อสารคอมพิวเตอร์และอินเทอร์เน็ตที่พัฒนาเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วอย่างไม่มีการคาดการณ์ว่าจะเป็นไปในทิศทางใด ในปัจจุบันมีแนวโน้มที่จะทำให้ ผู้รับบริการหรือประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนสามารถที่จะสื่อสารร้องเรียนผ่านระบบหรือแพลตฟอร์มของบริษัทสื่อสารเอกชน ให้ผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงานสามารถรับรู้ปัญหาได้อย่างรวดเร็วและมีความถูกต้องสูง ในขณะที่ผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงาน จำเป็นต้องตอบสนองด้วยการแก้ไขหรืออธิบายทำความเข้าใจอย่างรวดเร็วและทันท่วงที ซึ่งจะทำให้ขั้นตอนการทำงานตามระบบราชการถูกทำให้สั้นลง เหลือเพียง 3 ระดับเท่านั้น อันได้แก่ ระดับสูงกว่าสถานีตำรวจ ระดับสถานีตำรวจ และ ระดับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนผู้รับบริการ

2. ยุทธศาสตร์แนวทางการปฏิบัติงานหลังระยะเวลา 10 ปี

อย่างไรก็ตามในยุทธศาสตร์การทำงานระยะยาวหลังจาก 10 ปีไปแล้ว จำเป็นอย่างยิ่งที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติต้องคำนึงถึง การพัฒนาวิธีการทำงานด้วยการเปลี่ยนแพลตฟอร์มการทำงานใหม่ ให้เป็นแพลตฟอร์มที่ทันสมัย โดยสร้างแพลตฟอร์มการทำงานบนระบบการสื่อสารอินเทอร์เน็ต ที่มีระบบนโยบาย ยุทธศาสตร์แผนงานและงบประมาณ ระบบบริหารสั่งการควบคุม ระบบรายงานผลการทำงาน ระบบสถิติวิเคราะห์ประเมินผลการทำงานและตัวชี้วัด อย่างเบ็ดเสร็จ โดยทำงานด้วยระบบฐานข้อมูลคลาวด์ (Cloud Database, Big data) จากนั้นภายหลังจาก 20 ปีไปแล้วจะเริ่มมีการวิเคราะห์การทำงานทุกอย่างทุกระบบด้วยระบบ AI

ปัจจุบันแพลตฟอร์มเป็นเรื่องที่มีความสำคัญ ตัวอย่างเช่น สถานศึกษา ร้านค้า ห้างสรรพสินค้า ตลาดการบริหาร ฯลฯ จำนวนมากได้พัฒนามาเป็นแพลตฟอร์มบนระบบอินเทอร์เน็ตเป็นที่เรียบร้อยแล้วและมีความสำเร็จในระดับสูง โดยมีปัจจัยที่สำคัญนอกจากพัฒนาการด้านเทคโนโลยีการสื่อสารและอินเทอร์เน็ตแล้ว ยังมีปัจจัยที่สำคัญคือ ผู้รับบริการ(User) จะเริ่มกลายเป็นคนรุ่นใหม่ที่ใช้เทคโนโลยีทันสมัยมากขึ้นเรื่อย ๆ ในขณะที่

คนรุ่นเก่าที่เคยรับบริการจากตำรวจจราจรจะเริ่มหมดไปภายใน 20 ปี ดังนั้นการพัฒนาระบบบริหารงานในอนาคตในลักษณะที่เป็นแพลตฟอร์มจึงไม่ใช่เรื่องไกลตัวหรือเป็นไปได้อีกต่อไป อย่างไรก็ตามในปัจจุบันผู้บริหารระดับสูงของสำนักงานตำรวจแห่งชาติได้มีความตระหนักและได้ริเริ่มนำแพลตฟอร์มย่อยมาใช้งานในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรอยู่บ้างแล้ว ได้แก่ระบบ Polis 4.0 เป็นต้น

กรอบระยะเวลาและแนวทางในการพัฒนาการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรยุคใหม่ จึงควรแบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ

1. ระยะสั้น 5 ปีและระยะกลาง 10 ปี เป็นการแก้ไขส่วนที่บกพร่องในอดีต และสร้างมาตรฐานการทำงานใหม่ให้เกิดขึ้นในปัจจุบัน เป็นแผนยุทธศาสตร์การปฏิบัติงานการปรับปรุงพัฒนาตำรวจจราจร ระยะที่ 1
2. ระยะยาว 10-20 ปี เป็นแผนยุทธศาสตร์การปฏิบัติงานการปรับปรุงพัฒนาตำรวจจราจร ระยะที่ 2 ต้องสร้างพัฒนาแพลตฟอร์มการทำงานใหม่ทั้งหมดบนระบบสื่อสารและคอมพิวเตอร์ อินเทอร์เน็ต โดยมีพื้นฐานการทำงานด้วยระดับการทำงานเพียง 3 ระดับ อันได้แก่ ระดับสูงกว่าสถานีตำรวจ ระดับสถานีตำรวจ และระดับประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนผู้รับบริการ และต้องเริ่มศึกษาและลงมือทำควบคู่กันไปกับทันทีกับแผนยุทธศาสตร์การทำงาน ระยะที่ 1 ตั้งแต่ปี พ.ศ.2566 เป็นต้นไป

แผนงานที่ 2 การพัฒนาบุคลากรด้านจราจรและขนส่งเพื่อความปลอดภัยทางถนน

1. ศึกษาการจัดการศึกษาและการพัฒนาบุคลากรด้านการจราจรและขนส่ง ในต่างประเทศเปรียบเทียบกับประเทศไทย

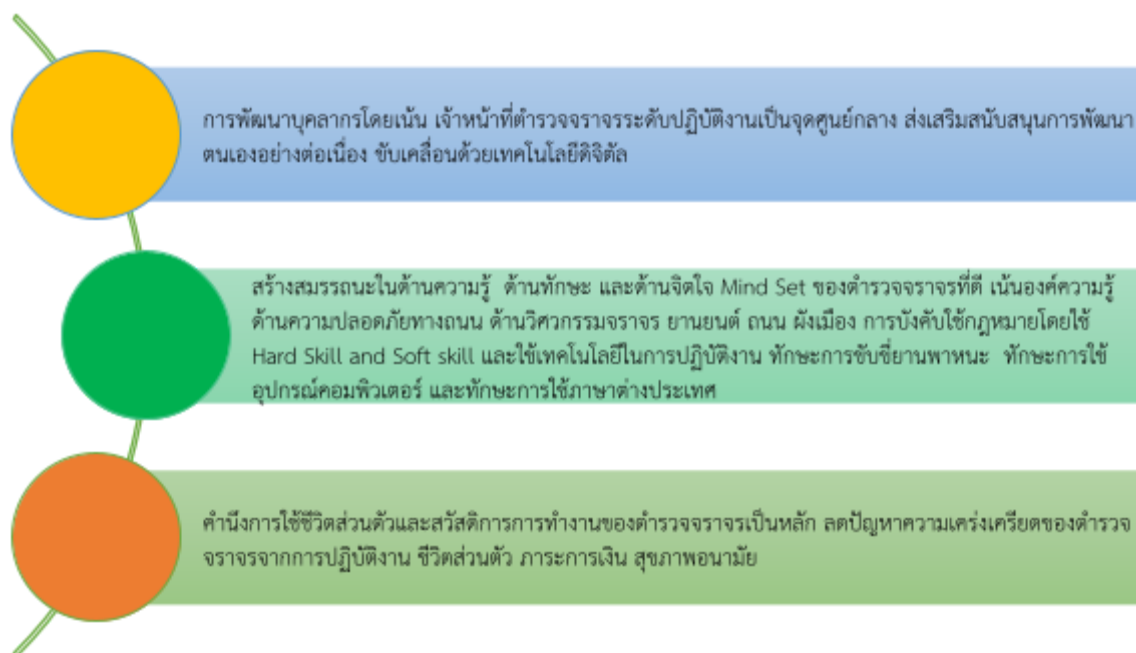
จากการศึกษาเปรียบเทียบระบบการทำงานและการฝึกอบรมของตำรวจจราจรในต่างประเทศที่ปฏิบัติงานจราจรและความปลอดภัยทางถนนได้ผลดี ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น อังกฤษ และสหภาพยุโรป ทุกประเทศมีการพัฒนาเมืองและผังเมือง การจัดการจราจรและความปลอดภัยทางถนนดีกว่าประเทศไทย และสถิติอุบัติเหตุจำนวนผู้เสียชีวิต ต่ำกว่าประเทศไทย ตำรวจจราจรมีการบังคับกฎหมายด้านการสร้างความปลอดภัยทางถนน การสืบสวนอุบัติเหตุ การรายงานอุบัติเหตุ และป้องกันแก้ไขอุบัติเหตุ การปฏิบัติงานของตำรวจจราจรมีทิศทางการทำงานที่ชัดเจน การกำหนดหน้าที่การงานมีหลักการชัดเจน และเป็นไปตามหลักการที่ถูกต้อง ไม่ต้องปฏิบัติหน้าที่นอกเหนือจากภารกิจของตนเอง บังคับใช้กฎหมายด้วยความเคร่งครัด จริงจัง ได้รับความเชื่อมั่น ไว้วางใจและจากประชาชน การประพฤติมิชอบของตำรวจจราจรระดับปฏิบัติมีค่อนข้างน้อยหรือไม่มีเลย พบกรณีการกล่าวหาตำรวจจราจรในสื่อออนไลน์จำนวนน้อย เพราะประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนทุกคนมีวินัยในตนเอง ทราบดีว่าการขับขี้อย่างไรจึงจะถูกต้องตามกฎหมาย หากกระผิดต้องถูกจับกุม และมีบทลงโทษหนักไม่คุ้มค่าต่อการฝ่าฝืน อีกทั้งยังมีความรับผิดชอบในชีวิตคนอื่นบนท้องถนน แตกต่างจากในประเทศไทยถึงแม้ว่าตนเองทำผิดกฎหมายแต่กลับกล่าวโทษคนอื่นหรือตำรวจจราจรแทนที่จะดำเนินตัวเอง

ระบบการฝึกอบรมตำรวจระดับปฏิบัติการ ใช้ระยะเวลาเฉลี่ย 6-9 เดือน โดยให้ความสำคัญในหัวข้อวิชา ด้านอาชญากรรม (Security) และความปลอดภัยในการจราจร (Traffic Safety) ในระดับเดียวกัน เน้นการฝึกทักษะด้าน Hard Skill ที่จำเป็นในการปฏิบัติงาน มากกว่าอบรมทักษะด้าน Soft Skill และเมื่อผ่านการฝึกอบรมเข้าเป็นตำรวจหรือตำรวจจราจรแล้ว ในการปฏิบัติงานสถานีตำรวจทุกแห่ง มีความพร้อม ด้านอุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ เน้นความเป็นมืออาชีพและมีประสบการณ์ในการทำงาน ระยะเวลาปฏิบัติงานและวันหยุดพักผ่อน เป็นไปตามมาตรฐานสากล มีการฝึกอบรมทบทวนด้านทักษะการต่อสู้ทุก 6 เดือนทุกปี ด้านองค์ความรู้ต้องฝึกทบทวนหรือได้ความรู้ใหม่อย่างน้อยทุก 3 ปี จากหน่วยงานหรือสถานศึกษาภายนอก

การสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน และทำได้ด้วยการให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนตระหนักในความปลอดภัยและชุมชนหรือประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนต้องลงมือดำเนินมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนด้วยตนเอง ตำรวจจราจรมีหน้าที่ในการกระตุ้นให้ท้องถิ่น ชุมชนหรือประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความเข้าใจ ตระหนัก และดำเนินการเองเท่านั้น ตำรวจจราจรไม่สามารถดูแลได้ทั้งหมด การให้ความรู้ การสร้างการมีส่วนร่วมของท้องถิ่น ชุมชน และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นสิ่งสำคัญ ขณะเดียวกันต้องเพิ่มความเข้มข้นและจริงจังในการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนน ซึ่งเป็นหน้าที่ตามกฎหมายในความรับผิดชอบของตนเอง และต้องลดการบังคับใช้กฎหมายที่อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานอื่นให้น้อยลง เช่น พ.ร.บ.รถยนต์ ฯ พ.ร.บ.ขนส่ง ฯ พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ฯ เพื่อให้มีเวลาปฏิบัติงานการบังคับใช้กฎหมาย ตาม พ.ร.บ.จราจรฯ และสร้างประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานในการกิจของตนเอง เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายและตัวชี้วัดโดยตรงของตำรวจจราจรให้ดีขึ้นกว่าเดิม

2) รูปแบบการจัดการศึกษาที่มีประสิทธิภาพสำหรับบุคลากรด้านการจราจรและขนส่ง

ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านการจราจรและขนส่งต่อสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในด้านการจัดการศึกษาและพัฒนาตำรวจจราจรเพื่อความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย



การปรับปรุงพัฒนาตำรวจจราจร ควรปรับปรุงทั้งระบบบริหารงานบุคลากร HRM (Human Resource Management) และระบบพัฒนาบุคลากรด้านการจราจร HRD (Human Resource Development) อย่างสอดคล้องรองรับกันเพื่อให้มีบุคลากรด้านการจราจรและขนส่งที่มีองค์ความรู้ สมรรถนะการปฏิบัติงาน และการทำงานด้านการจราจรและความปลอดภัยทางถนนตามมาตรฐานสากล โดยสร้างเส้นทางการเติบโตในราชการ (Career Path) ของอาจารย์ผู้สอนวิชาการจราจร ขนส่งและความปลอดภัยทางถนน ให้เกิดขึ้น เพื่อให้มีองค์ความรู้ เป็นที่ยอมรับของสถาบันหรือหน่วยงานอื่น มีค่าตอบแทน เงินประจำตำแหน่ง ที่เหมาะสม เพื่อดึงดูดผู้มีความรู้ความสามารถ และความชำนาญ อยู่ในงานจราจรและขนส่งเป็นระยะเวลานาน รวมทั้งสร้างเส้นทางการเติบโตในราชการ (Career Path) ของตำรวจจราจรเพื่อสร้างตำรวจจราจรที่มีองค์ความรู้ มีสมรรถนะ มีความเป็นมืออาชีพ ในการปฏิบัติงาน โดยกำหนดการทดสอบความรู้ก่อนเข้าสู่สายงาน การฝึกอบรมหลักสูตรสร้างความรู้ความชำนาญ เฉพาะทาง ตามระดับตำแหน่ง การกำหนดเงินประจำตำแหน่ง และการฝึกอบรมทบทวนทุกๆ 3 ปี ตลอดระยะเวลาการทำงาน เพื่อสร้างความรู้ความชำนาญเฉพาะสายงานและดึงดูดตำรวจจราจรให้อยู่สายงานให้นานขึ้น

ด้านระบบการพัฒนาบุคลากรด้านการจราจรและขนส่ง HRD (Human Resource Development) ควร มีการจัดตั้งสถาบันพัฒนางานจราจรและความปลอดภัยทางถนน อย่างเร่งด่วนเพื่อทำหน้าที่ฝึกอบรมหลักสูตร ระยะกลาง หลักสูตรระยะสั้น หลักสูตรทบทวน หลักสูตรเสริมสร้างสมรรถนะ ให้กับตำรวจจราจร ตำรวจที่เกี่ยวข้องกับสายงานจราจร ภาศิเครือข่ายที่เกี่ยวข้อง ให้เป็นสถาบันในการจัดการฝึกอบรม สร้างองค์ความรู้ในด้านการจราจร ขนส่งและความปลอดภัยทางถนน อย่างเป็นระบบ ให้กับตำรวจจราจรและผู้เกี่ยวข้อง ถึงแม้ว่า

ตำรวจส่วนใหญ่และประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จะมีความเข้าใจที่อาจจะไม่ถูกต้องว่า งานจราจรและขนส่งนั้นเป็นเรื่องง่ายๆ มีกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องเพียง 5 ฉบับก็ตาม

การปฏิบัติงานของตำรวจจราจร ช่วยให้เกิดมูลค่าทางเศรษฐกิจส่วนรวมที่มีมหาศาลต่อประเทศ จากธุรกิจที่เกี่ยวข้องการจราจร การขนส่งและโลจิสติกส์ ที่มีการเดินทางและการขนส่งปริมาณมหาศาล ตลอดทั้งปีหรือในชีวิตประจำวันที่มีการเดินทางและการขนส่งตลอดเวลา 24 ชั่วโมงไม่มีวันหยุด ต้องใช้องค์ความรู้ทั้งด้านวิศวกรรมถนน วิศวกรรมยานพาหนะ วิศวกรรมความปลอดภัย สถาปัตยกรรมเมืองและผังเมือง เศรษฐศาสตร์ การเงิน เทคโนโลยี กฎหมายและพฤติกรรม วิทยาศาสตร์การแพทย์ มาผสมกันในส่วนที่เหมาะสมและลงตัว จึงจะสามารถจัดการจราจรและความปลอดภัยทางถนน ให้มีประสิทธิภาพและได้ผลดีที่ทัดเทียมกับต่างประเทศ จึงควรมีการจัดตั้งสถาบันที่รวบรวมองค์ความรู้ความชำนาญเฉพาะด้านการบริหารจัดการจราจร ขนส่ง และความปลอดภัยทางถนน เพื่ออบรมเจ้าหน้าที่ อาสาสมัคร และให้ความรู้แก่ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีสถาบันฝึกอบรมใดในประเทศไทยดำเนินบทบาทเช่นนี้

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ควรใช้โอกาสจัดตั้งสถาบันพัฒนางานจราจรและความปลอดภัยทางถนนให้เกิดขึ้น ให้เป็นหลัคนำของสังคมในการสร้างองค์ความรู้และความเข้าใจที่ถูกต้องในด้านการจราจร การขนส่ง และความปลอดภัยทางถนน ลดกระแสความวุ่นวายจากกิจกรรมการจราจรและการขนส่ง จัดระเบียบการจราจร การขนส่งรูปแบบเดิมและรูปแบบใหม่ๆที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต ที่ช่วยให้การพัฒนาบุคลากรด้านการจราจรและขนส่ง ดำเนินไปอย่างมีความก้าวหน้า มีทิศทางรองรับ ตลอดจนเพื่อใช้เป็นฐานในการสร้างความร่วมมือกับสถาบันด้านการศึกษา หน่วยงานด้านการปฏิบัติงานการจราจร การขนส่งและความปลอดภัยทางถนน เพื่อแก้ปัญหาให้กับสังคมต่อไป

3) การทดลองหลักสูตรฝึกอบรม การสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน

ผู้วิจัยนำเสนอให้มีการจัดตั้งสถาบันพัฒนางานจราจรและความปลอดภัยทางถนน พร้อมกับหลักสูตรมาตรฐานระยะกลาง 1 เดือน 4 หลักสูตร ได้แก่ หลักสูตรการจัดการจราจรพื้นฐาน หลักสูตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อความปลอดภัยจราจร หลักสูตรผู้เชี่ยวชาญการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนน หลักสูตรการบริหารงานจราจรและลดอุบัติเหตุทางถนน และหลักสูตรทบทวนระยะสั้น 5 วัน 3 หลักสูตร ได้แก่ การสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน การจัดการจราจรและการบังคับใช้กฎหมาย การฝึกอบรมครูแม่ไก่วินยจราจร โดยได้เลือกเอาหลักสูตรการสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน มาทดลองประเมินผลของหลักสูตร

หลักสูตรฝึกอบรมทบทวน การสร้างความปลอดภัยทางถนนในชุมชน เป็นหลักสูตร ระยะเวลา 5 วัน ที่ใช้รูปแบบการ ฝึกอบรมแบบผสมระหว่างการฝึกอบรมสถานที่จริง(Onsite) 3 วันและการฝึกอบรมออนไลน์แบบ LMS (Online LMS) 2 วัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมและเพื่อให้การฝึกอบรมเกิด

ประสิทธิภาพอย่างสูงสุด และสร้างทางเลือก ในการฝึกอบรมพัฒนาตำรวจจราจร หรือสถาบันฝึกอบรมตำรวจจราจร ให้มีความรู้ทัศนคติ ในการปฏิบัติงานเป็นที่ยอมรับของหน่วยงานอื่น โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีการฝึกอบรมสมัยใหม่ เพื่อให้เกิดการฝึกอบรม และเรียนรู้ตลอดชีวิตการรับราชการของตำรวจจราจร ก่อนการฝึกอบรม ผู้วิจัยได้สร้างระบบการฝึกอบรมออนไลน์แบบ LMS 4 วิชา เพื่อให้ตำรวจจราจรเข้ามาเรียนรู้ได้ด้วยตนเอง เพื่อให้ได้ความรู้พื้นฐานด้านวิศวกรรม ถนนวิศวกรรมยานพาหนะ การป้องกันการบาดเจ็บ และการสืบสวนอุบัติเหตุทางถนนเบื้องต้น การฝึกอบรมในสถานที่ฝึกอบรมจริงที่เน้นการแลกเปลี่ยนความรู้ระหว่างเครือข่าย ซึ่งเป็นทั้งผู้รับการฝึกอบรมและเป็นผู้ให้ความรู้ในการฝึกอบรม และมีเป้าหมายให้นำความรู้ใช้ในการปฏิบัติงานกระตุ้นให้ชุมชนได้มีส่วนร่วมในการดูแลความปลอดภัยของคนในชุมชนด้วยตนเอง

ผลของการฝึกอบรม ได้รับความร่วมมือจากตำรวจจราจร และภาคีเครือข่าย ที่เข้ารับการฝึกอบรมเป็นอย่างดีโดย ผู้เข้ารับการอบรมที่เป็นเครือข่าย ด้านการจราจรภาคเอกชน ได้ร่วมเป็นครูฝึก ให้ตำรวจจราจร ด้านทักษะการขับขี่ยานพาหนะ และได้เปลี่ยนทัศนคติของตนเองมีความเข้าใจบทบาท สภาพการทำงานของตำรวจจราจรในทางบวกมากกว่าเดิม ในขณะที่ผู้เข้ารับการฝึกอบรมมีความตั้งใจฝึกอบรมและผ่านการประเมินความรู้ทุกนาย ทั้งการฝึกอบรม ณ สถานที่ตั้งและ การฝึกอบรมแบบออนไลน์ LMS

เพื่อให้เกิดผลสำเร็จในการทำงานของตำรวจจราจร การฝึกอบรมให้ความรู้ควรเพิ่มความรู้ ให้กับตำรวจจราจรในด้านวิศวกรรมถนน วิศวกรรมยานพาหนะ วิศวกรรมความปลอดภัย สถาปัตยกรรมเมืองและผังเมือง การขนส่งและโลจิสติกส์ เทคโนโลยี วิทยาการความปลอดภัย นอกเหนือไปจากการมีความรู้ด้านกฎหมายเพียงอย่างเดียว และหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดการศึกษาของ สำนักงานตำรวจแห่งชาติจึงควรนำ ระบบการฝึกอบรมแบบออนไลน์ LMS หรือแบบออนไลน์ Live หรือระบบการฝึกอบรมผ่านเทคโนโลยี มาใช้งานอย่างจริงจัง เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรม ทำการฝึกอบรมให้ความได้อย่างตลอดเวลา เพื่อปรับปรุงองค์ความรู้ของตำรวจจราจรให้เท่าทันต่อสถานการณ์ในปัจจุบันและเตรียมตัวรองรับสถานการณ์ การจราจรและขนส่งที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ในอนาคต

อย่างไรก็ตามในการฝึกอบรมด้านทักษะ หรือปรับสมรรถนะในการปฏิบัติงาน ในลักษณะ Re-Skills หรือ Up-Skills ของตำรวจจราจรยังคงต้องการการฝึกอบรมในสถานที่ฝึกอบรมจริง มีสถาบันฝึกอบรมพัฒนาตำรวจจราจร พร้อมสนามฝึกทักษะในการขับขี่ ซึ่งมีความจำเป็นอย่างยิ่งและต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน โดยสถานที่ที่มีความพร้อมในการฝึกอบรม คือศูนย์ฝึกอบรม ยุทธวิธีตำรวจกลาง ตำบลหนองสาหร่าย อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา สนามฝึกขับขี่ยานพาหนะมาตรฐาน และมีพื้นที่พร้อมอาคารสถานที่อบรม ห้องพักพร้อมจะดำเนินการต่อไป สิ่งที่สำคัญที่สุดคือการฝึกอบรมควรจำกัดจำนวนผู้เข้ารับการอบรมไม่ให้มีจำนวนมากเกินไป โดยควร

อบรมครั้งละ ไม่เกิน 50 คน เพื่อให้เกิดบรรยากาศในการเรียนรู้ที่ดีมีคุณภาพและเกิดประสิทธิภาพในการฝึกอบรม
ที่จะเกิดขึ้นต่อไป