

บทที่ 4

ผลการศึกษาและการอภิปรายผล

การเสนอผลการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต โดยอาศัยข้อมูลการตอบแบบสอบถาม จากตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลดุสิต ที่ได้ปฏิบัติงานจริง ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้น 65 คน โดยผลการศึกษาข้อมูลแบ่งออกเป็น 3 ส่วน และได้สัมภาษณ์เพิ่มอีก 2 ราย ได้แก่ ท่านผู้กำกับ และสารวัตรจราจร สถานีตำรวจนครบาลดุสิต

ซึ่งมีการเสนอข้อมูลเรียงตามลำดับ ดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต

ส่วนที่ 2 ปัจจัยภายในองค์กรที่มีผลต่อระดับความเครียดของตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลดุสิต

ส่วนที่ 3 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อระดับความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต

ส่วนที่ 4 ผลการสัมภาษณ์ท่านผู้กำกับการฯ และท่านรองผู้กำกับการฯ (จร.) สถานีตำรวจนครบาลดุสิต เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต

ส่วนที่ 5 อภิปรายผลการศึกษา

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลดุสิต

ตารางที่ 4.1

ปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามอายุ

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อายุ		
20-30 ปี	7	10.7
31-40 ปี	46	69.4
41-50 ปี	12	18.4
51-60 ปี	1	1.5
รวม	65	100.0

ด้านอายุ

พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีอายุ ระหว่าง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 69.4 รองลงมา มีอายุระหว่าง 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.4 และมีอายุระหว่าง 20-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 10.7

ตารางที่ 4.2

ปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามระดับชั้นยศ

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<u>ระดับชั้นยศในปัจจุบัน</u>		
ชั้นสัญญาบัตร	5	7.7
ชั้นประทวน	60	92.3
รวม	65	100.0

ระดับชั้นยศ

พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มียศชั้นประทวนคิดเป็นร้อยละ 92.3 รองลงมา มียศชั้นสัญญาบัตร คิดเป็นร้อยละ 7.7

ตารางที่ 4.3

ปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามระดับการศึกษา

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<u>ระดับการศึกษา</u>		
ต่ำกว่าปริญญาตรี	46	70.7
ปริญญาตรี	17	26.2
สูงกว่าปริญญาตรี	2	3.1
รวม	65	100.0

ระดับการศึกษา

พบว่าตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 70.7 รองลงมามีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 26.2 และสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 3.1

ตารางที่ 4.4

ปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามสถานภาพสมรส

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<u>สถานภาพสมรส</u>		
สมรส	49	75.4
โสด	14	21.5
หย่าร้าง	2	3.1
รวม	65	100.0

สถานภาพสมรส

พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรส คิดเป็นร้อยละ 75.4 รองลงมามีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 21.5 และมีสถานภาพหย่าร้าง คิดเป็นร้อยละ 3.1

ตารางที่ 4.5
ปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามบุคคลที่ต้องอุปการะเลี้ยงดู

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<u>จำนวนผู้ต้องอุปการะเลี้ยงดู</u>		
ไม่มี	13	20.0
1-2 คน	24	36.9
3-4 คน	20	30.8
มากกว่า 4 คน	8	12.3
รวม	65	100.0

บุคคลที่ต้องอุปการะเลี้ยงดู

พบว่า ตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีผู้ที่จะต้องมีอุปการะเลี้ยงดู 1-2 คน คิดเป็นร้อยละ 36.9 รองลงมามีผู้ที่จะต้องอุปการะเลี้ยงดู 3-4 คน คิดเป็นร้อยละ 30.8 และไม่มีผู้ที่จะต้องอุปการะเลี้ยงดู คิดเป็นร้อยละ 20.0

ตารางที่ 4.6
ปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามลักษณะที่อยู่อาศัย

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<u>ลักษณะที่อยู่อาศัย</u>		
ห้องพักแฟลตสวัสดิการตำรวจ	46	70.8
ห้องเช่าหรือเช่าบ้าน	9	13.8
อาศัยคนอื่นอยู่โดยไม่เสียค่าเช่า	7	10.8
เป็นเจ้าของบ้านเอง	3	4.6
รวม	65	100.0

ลักษณะที่อยู่อาศัย

พบว่าตำรวจจราจรส่วนใหญ่ ได้พักแฟลตสวัสดิการตำรวจ คิดเป็นร้อยละ 70.8 รองลงมาเช่าห้องหรือเช่าบ้านอยู่ คิดเป็นร้อยละ 13.8 และอาศัยคนอื่นอยู่โดยไม่ต้องเสียค่าเช่า คิดเป็นร้อยละ 10.8

ตารางที่ 4.7

ปัจจัยส่วนบุคคล จำแนกตามอายุการทำงานในหน้าที่ตำรวจ

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<u>อายุการทำงาน</u>		
2-5 ปี	3	4.6
6-10 ปี	22	33.8
มากกว่า 10 ปี	40	61.6
รวม	65	100.0

อายุการทำงานในหน้าที่ตำรวจ

พบว่าตำรวจจราจรส่วนใหญ่มีอายุในการทำงาน มากกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 61.6 รองลงมามีอายุในการทำงาน ระหว่าง 6-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 33.8 และมีอายุในการทำงาน ระหว่าง 2-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.6

ส่วนที่ 2 ปัจจัยภายในองค์กรที่มีผลต่อระดับความเครียด
ของตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลดุสิต

ตารางที่ 4.8

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัย
ด้านความสัมพันธ์กับผู้บังคับบัญชา
ที่มีผลต่อความเครียด

ปัจจัยด้านความสัมพันธ์ กับผู้บังคับบัญชา	ระดับความเครียด (N = 65)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	\bar{x}	S.D.	แปลผล
1. กฎเกณฑ์ในการปฏิบัติหน้าที่ที่เคร่งครัดเกินไป	13.8 (9)	27.7 (18)	55.4 (36)	3.1 (2)	-	3.57	0.58	ปานกลาง
2. การที่เสนอความคิดเห็นแล้วผู้บังคับบัญชาไม่ให้ความสนใจ	13.8 (9)	21.5 (14)	33.8 (22)	27.7 (18)	3.1 (2)	3.52	0.77	ปานกลาง
3. ผู้บังคับบัญชาไม่ทำตนเป็นที่พึ่งและปกป้องในขณะปฏิบัติงาน	7.7 (5)	18.5 (12)	38.5 (25)	24.6 (16)	9.2 (6)	2.91	1.06	ปานกลาง
4. ผู้บังคับบัญชามีนโยบายการบริหารงานที่ไม่ชัดเจน	7.7 (5)	16.9 (11)	40.0 (26)	30.8 (20)	4.6 (3)	2.89	0.96	ปานกลาง
5. ต้องเผชิญหน้ากับความเข้าใจผิดของผู้บังคับบัญชา	10.8 (7)	12.3 (8)	30.8 (20)	36.9 (24)	9.2 (6)	2.78	1.12	ปานกลาง
6. ผู้บังคับบัญชาไม่ยอมรับในความสามารถของท่าน	7.7 (5)	6.2 (4)	44.6 (29)	27.7 (18)	13.8 (9)	2.66	1.05	ปานกลาง

ตารางที่ 4.8 (ต่อ)

ปัจจัยด้านความสัมพันธ์ กับผู้บังคับบัญชา	ระดับความเครียด (N = 65)							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	\bar{x}	S.D.	แปลผล
7. แนวความคิดของท่าน ขัดแย้งกับผู้บังคับบัญชา	6.2 (4)	6.2 (4)	35.4 (23)	35.5 (25)	12.3 (8)	2.55	1.00	ปานกลาง
8. ผู้บังคับบัญชาสั่งให้ ปฏิบัติหน้าที่นอกเหนือ งานที่รับผิดชอบ	4.6 (3)	9.2 (6)	24.6 (16)	40.0 (26)	21.5 (14)	2.35	1.06	ปานกลาง
9. ผู้บังคับบัญชาไม่เอา ใจใส่ หรือให้คำแนะนำ ในการปฏิบัติงาน	1.5 (1)	9.2 (6)	29.2 (19)	41.5 (27)	18.5 (12)	2.34	0.94	ปานกลาง
10. ผู้บังคับบัญชาดำหนີ แต่ไม่แนะนำแนวทางที่ ถูกต้อง	-	9.2 (6)	32.3 (21)	40.0 (26)	18.5 (12)	2.32	0.88	น้อย
รวม						2.78	0.94	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับผู้บังคับบัญชาที่มีผลต่อความเครียด ของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต เกี่ยวกับ

กฎเกณฑ์ในการปฏิบัติหน้าที่ที่เคร่งครัดเกินไปส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง (\bar{x} = 3.57, S.D.=0.58)

การที่เสนอความคิดเห็นแล้วผู้บังคับบัญชาไม่ให้ความสนใจ พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับน้อย (\bar{x} = 3.52, S.D.=0.77)

ผู้บังคับบัญชาไม่ทำตนเป็นที่พึ่งและปกป้องในขณะที่ปฏิบัติงาน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง (\bar{x} = 2.91, S.D.=1.06)

ผู้บังคับบัญชามีนโยบายการบริหารงานที่ไม่ชัดเจน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง (\bar{x} = 2.89, S.D.=0.96)

การที่ต้องเผชิญหน้ากับความเข้าใจผิดของผู้บังคับบัญชา พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 2.78, S.D.=1.12$)

ผู้บังคับบัญชาไม่ยอมรับในความสามารถของท่าน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 2.66, S.D.=1.05$)

แนวความคิดของท่านขัดแย้งกับผู้บังคับบัญชา พบว่า ตำรวจจราจร มีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 2.55, S.D.=1.00$)

ผู้บังคับบัญชาสั่งให้ปฏิบัติหน้าที่นอกเหนืองานที่รับผิดชอบ พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 2.35, S.D.=1.06$)

ผู้บังคับบัญชาไม่เอาใจใส่ หรือ ให้คำแนะนำในการปฏิบัติงาน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 2.34, S.D.=0.94$)

ผู้บังคับบัญชாதำหนิแต่ไม่แนะนำแนวทางที่ถูกต้อง พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}= 2.32, S.D.=0.88$)

เมื่อพิจารณาในภาพรวม พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=2.78, S.D.=0.94$) ทั้งในเรื่องกฎเกณฑ์ในการปฏิบัติหน้าที่ที่เคร่งครัดเกินไป การที่เสนอความคิดเห็นแล้วผู้บังคับบัญชาไม่ให้ความสนใจ ผู้บังคับบัญชาไม่ทำตนเป็นที่พึ่งและปกป้องในขณะปฏิบัติงาน ผู้บังคับบัญชามีนโยบายการบริหารงานที่ไม่ชัดเจน การที่ต้องเผชิญหน้ากับความเข้าใจผิดของผู้บังคับบัญชา ผู้บังคับบัญชาไม่ยอมรับในความสามารถของท่าน แนวความคิดของท่านขัดแย้งกับผู้บังคับบัญชา ผู้บังคับบัญชาสั่งให้ปฏิบัติหน้าที่นอกเหนืองานที่รับผิดชอบ ผู้บังคับบัญชาไม่เอาใจใส่หรือให้คำแนะนำในการปฏิบัติงาน และผู้บังคับบัญชาทำหนิแต่ไม่แนะนำแนวทางที่ถูกต้อง

ตารางที่ 4.9
จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของ
ปัจจัยด้านสภาพการทำงานที่มีผลต่อความเครียด

ปัจจัยด้านสภาพการทำงาน	ระดับความเครียด							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	\bar{x}	S.D.	แปลผล
1. ปริมาณงานในพื้นที่ที่สน. ดุสิตต้องดูแลนี้ไม่สมดุลกับ จำนวนตำรวจจราจร	60.0 (39)	21.5 (14)	10.8 (7)	7.7 (5)	-	4.38	0.91	มาก
2. อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ ในการทำงานมีไม่เพียงพอ	98.5 (64)	43.1 (28)	38.5 (25)	13.8 (9)	4.6 (3)	4.23	0.81	มาก
3. การที่ภาพลักษณ์ของตำรวจ จราจรที่ปรากฏในทางลง	24.6 (16)	38.5 (25)	23.1 (15)	10.8 (7)	1.5 (1)	3.75	1.00	มาก
4. การปฏิบัติงานต้องใช้ ความสามารถการแก้ไขปัญหา เฉพาะหน้า และเทคนิคสูง	24.6 (16)	35.4 (23)	27.7 (18)	6.2 (4)	4.6 (3)	3.70	1.06	มาก
5. กฎหมายล้าสมัยไม่ทันต่อ การเปลี่ยนแปลงของสังคม ปัจจุบัน	23.1 (15)	29.2 (19)	32.3 (21)	12.3 (8)	1.5 (1)	3.61	1.03	ปานกลาง
6. ขาดความเป็นอิสระในการ ตัดสินใจ และการปฏิบัติหน้าที่	9.2 (6)	27.7 (18)	40.0 (26)	16.9 (11)	7.1 (4)	3.20	0.99	ปานกลาง
7. งานที่ได้รับมอบหมายมี ความซับซ้อนกับหน่วยงานของ ผู้อื่น	15.4 (10)	21.5 (14)	32.3 (21)	21.5 (14)	7.7 (5)	3.16	1.17	ปานกลาง
8. การปฏิบัติหน้าที่มักจะถูก แทรกแซงจากนักการเมือง	21.5 (14)	20.0 (13)	21.5 (14)	21.5 (14)	13.8 (9)	3.14	1.36	ปานกลาง
9. การปฏิบัติหน้าที่มักจะถูก แทรกแซงจากสื่อมวลชน	16.9 (11)	13.8 (9)	32.3 (21)	27.7 (18)	7.7 (5)	3.05	1.20	ปานกลาง

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ปัจจัยด้านสภาพการทำงาน	ระดับความเครียด							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	\bar{x}	S.D.	แปลผล
10. การทำงานในหน้าที่ที่ไม่ตรงกับความสามารถและความถนัดของตนเอง	9.1 (6)	12.3 (8)	32.3 (21)	32.3 (21)	13.8 (9)	2.67	1.11	ปานกลาง
รวม						3.48	1.06	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.3 พบว่า ปัจจัยด้านสภาพการทำงานที่มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต เกี่ยวกับ

ปริมาณงานในพื้นที่ที่ สน.ดุสิต ต้องดูแลนี้ไม่สอดคล้องกับจำนวนตำรวจจราจร พบว่า ตำรวจจราจรที่มีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{x}=4.38$, S.D.=0.91)

อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงานมีไม่เพียงพอ พบว่า ตำรวจจราจรที่มีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{x}= 4.23$, S.D.=0.81)

การที่ภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรที่ปรากฏในทางลงพบว่า ตำรวจจราจรที่มีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{x}= 3.75$, S.D.=1.00)

การปฏิบัติงานต้องใช้ความสามารถ การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า และ เทคนิคสูง พบว่า ตำรวจจราจรที่มีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{x}= 3.70$, S.D.=1.06)

กฎหมายล้าสมัยไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสังคมปัจจุบัน พบว่า ตำรวจจราจรที่มีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}= 3.61$, S.D.=1.03)

ขาดความเป็นอิสระในการตัดสินใจ และ การปฏิบัติหน้าที่ พบว่า ตำรวจจราจรที่มีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}= 3.20$, S.D.=0.99)

งานที่ได้รับมอบหมายมีความซับซ้อนกับหน่วยงานของผู้อื่น พบว่า ตำรวจจราจรที่มีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}= 3.16$, S.D.=1.17)

การปฏิบัติหน้าที่มักจะถูกแทรกแซงจากนักการเมือง พบว่า ตำรวจจราจรที่มีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}= 3.14$, S.D.=1.36)

การปฏิบัติหน้าที่มักจะถูกแทรกแซงจากสื่อมวลชน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 3.05$, S.D.=1.20)

การทำงานในหน้าที่ที่ไม่ตรงกับความสามารถ และ ความถนัดของตนเอง พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 2.67$, S.D.=1.11)

เมื่อพิจารณาในภาพรวม พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.48$, S.D.=1.06) ทั้งในเรื่องปริมาณงานในพื้นที่ ที่สน.ดุสิตต้องดูแลนี้ไม่สอดคล้องกับจำนวนตำรวจจราจร อุปกรณ์เครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงานมีไม่เพียงพอ การที่ภาพลักษณ์ของตำรวจจราจรที่ปรากฏในทางลง การปฏิบัติงานต้องใช้ความสามารถ การแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า และเทคนิคสูง กฎหมายล้าสมัยไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของสังคมปัจจุบัน การขาดความเป็นอิสระในการตัดสินใจ และการปฏิบัติหน้าที่ งานที่ได้รับมอบหมายมีความซับซ้อนกับหน่วยงานของผู้อื่น การปฏิบัติหน้าที่มักจะถูกแทรกแซงจากนักการเมือง การปฏิบัติหน้าที่มักจะถูกแทรกแซงจากสื่อมวลชน รวมทั้ง การทำงานในหน้าที่ที่ไม่ตรงกับความสามารถ และความถนัดของตนเอง

ตารางที่ 4.10

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของ
ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน
ที่มีผลต่อความเครียด

ปัจจัยด้านความสัมพันธ์ กับเพื่อนร่วมงาน	ระดับความเครียด							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	\bar{X}	S.D.	แปลผล
1. เพื่อนร่วมงานไม่ รับผิดชอบต่อนหน้าที่ที่ได้รับ มอบหมายและทำงาน	12.3 (8)	10.8 (7)	35.4 (23)	30.8 (20)	9.2 (6)	2.86	1.13	ปานกลาง
2. การไม่ตรงต่อเวลาของ เพื่อนร่วมงานในการมา ปฏิบัติหน้าที่	7.7 (5)	15.4 (10)	36.9 (24)	32.3 (21)	6.2 (4)	2.86	1.02	ปานกลาง
3. เพื่อนร่วมงานซึ่งดีซึ่งเด่น กันคอยขัดแย้งขัดขวางกัน	12.3 (8)	7.7 (5)	29.2 (19)	40.0 (26)	9.2 (6)	2.73	1.14	ปานกลาง

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ปัจจัยด้านความสัมพันธ์ กับเพื่อนร่วมงาน	ระดับความเครียด							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	\bar{x}	S.D.	แปลผล
4. เพื่อนร่วมงานไม่มีน้ำใจช่วยเหลือในการปฏิบัติงานร่วมกัน	4.6 (3)	12.3 (8)	33.8 (22)	36.9 (24)	10.8 (7)	2.63	1.00	ปานกลาง
5. เพื่อนร่วมงานมักชอบใช้อารมณ์ในขณะปฏิบัติหน้าที่	6.2 (4)	12.3 (8)	27.7 (18)	40.0 (26)	12.3 (8)	2.59	1.06	ปานกลาง
6. ขัดแย้งกับเพื่อนร่วมงานแต่จำเป็นต้องปฏิบัติงานร่วมกัน	6.2 (4)	6.2 (4)	27.7 (18)	44.6 (29)	13.8 (9)	2.45	1.02	ปานกลาง
7. เพื่อนร่วมงานชอบยุ่งกับเรื่องส่วนตัวของคนอื่นมากเกินไป	1.5 (1)	15.4 (10)	20.0 (13)	38.5 (25)	23.1 (15)	2.33	1.05	น้อย
8. เพื่อนร่วมงานทำงานก้าวร้าวหน้าหน้าที่	1.5 (1)	10.8 (7)	21.5 (14)	40.0 (26)	24.6 (16)	2.23	1.00	น้อย
9. ไม่สามารถเข้ากับเพื่อนร่วมงานได้	1.5 (1)	3.1 (2)	16.9 (11)	38.5 (25)	40.0 (26)	1.83	0.82	น้อย
10. เพื่อนร่วมงานไม่ยอมรับในความสามารถของท่าน	1.5 (1)	9.2 (6)	30.8 (20)	44.6 (29)	12.3 (8)	0.88	2.42	น้อย
รวม						2.33	1.16	น้อย

จากตารางที่ 4.4 ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงานที่มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิตเกี่ยวกับ

เพื่อนร่วมงานไม่รับผิดชอบต่อหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย และ ingsงาน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 2.86$, S.D.=1.13)

การไม่ตรงต่อเวลาของเพื่อนร่วมงานในการมาปฏิบัติหน้าที่ พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 2.86$, S.D.=1.02)

เพื่อนร่วมงานซึ่งดีซึ่งเด่นกันคอยขัดแย้งขัดขวางกัน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=2.73$, S.D.=1.14)

เพื่อนร่วมงานไม่มีน้ำใจช่วยเหลือท่านในการปฏิบัติงานร่วมกัน พบว่า มีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 2.63$, S.D.=1.00)

เพื่อนร่วมงานมักชอบใช้อารมณ์ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 2.59$, S.D.=1.06)

ขัดแย้งกับเพื่อนร่วมงานแต่จำเป็นต้องปฏิบัติงานร่วมกัน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 2.45$, S.D.=1.02)

เพื่อนร่วมงานชอบยุ่งกับเรื่องส่วนตัวของคนอื่นมากเกินไป พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}= 2.33$, S.D.=1.05)

เพื่อนร่วมงานทำงานก้าวร้าวท้าวหน้าที่ พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับน้อย ($X= 2.23$, S.D.=1.06)

ไม่สามารถเข้ากับเพื่อนร่วมงานได้ พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}= 1.83$, S.D.=0.82)

เพื่อนร่วมงานไม่ยอมรับในความสามารถของท่าน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}= 0.88$, S.D.=2.42)

เมื่อพิจารณาในภาพรวม พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}=2.33$, S.D.=1.16) ทั้งในเรื่องเพื่อนร่วมงานไม่รับผิดชอบต่อหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายและ ingsงาน การไม่ตรงต่อเวลาของเพื่อนร่วมงานในการมาปฏิบัติหน้าที่ เพื่อนร่วมงานซึ่งดีซึ่งเด่นกันคอยขัดแย้งขัดขวางกัน เพื่อนร่วมงานไม่มีน้ำใจช่วยเหลือท่านในการปฏิบัติงานร่วมกัน เพื่อนร่วมงานมักชอบใช้อารมณ์ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ขัดแย้งกับเพื่อนร่วมงานแต่จำเป็นต้องปฏิบัติงานร่วมกัน เพื่อนร่วมงานชอบยุ่งกับเรื่องส่วนตัวของคนอื่นมากเกินไป เพื่อนร่วมงานทำงานก้าวร้าวท้าวหน้าที่ ไม่สามารถเข้ากับเพื่อนร่วมงานได้ และเพื่อนร่วมงานไม่ยอมรับในความสามารถของท่าน

ส่วนที่ 3 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อระดับความเครียดของ
ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต

ตารางที่ 4.11

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของ
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจที่มีผลต่อความเครียด

ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	ระดับความเครียด							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	\bar{x}	S.D.	แปลผล
1. เงินเดือนกับภาระหน้าที่ความรับผิดชอบไม่สมดุลกัน	53.8 (35)	30.8 (20)	13.8 (9)	1.5 (1)	-	4.37	0.78	มาก
2. ความต้องการที่จะหารายได้เสริม	40.0 (26)	36.9 (24)	18.5 (12)	2 (3.1)	1.5 (1)	4.11	0.92	มาก
3. ราคาสินค้าค่าครองชีพเพิ่มสูงขึ้น	35.4 (23)	44.6 (29)	15.4 (10)	4.6 (3)	-	4.11	0.83	มาก
4. ความต้องการที่จะมีเงินออม	38.5 (25)	35.4 (23)	20.0 (13)	4.6 (3)	1.5 (1)	4.05	0.95	มาก
5. รายจ่ายมีมากจึงไม่เพียงพอกับรายได้ที่ได้มาในปัจจุบัน	36.9 (24)	32.3 (21)	29.2 (19)	1.5 (1)	-	4.05	0.85	มาก
6. ความจำเป็นที่จะต้องซื้อเครื่องมือหรืออุปกรณ์การปฏิบัติงานเอง	32.3 (21)	38.5 (25)	21.5 (14)	7.7 (5)	-	3.95	0.92	มาก
7. การมีภาระหนี้สิน	18.5 (12)	32.3 (21)	26.2 (17)	16.9 (11)	6.2 (4)	3.40	1.15	ปานกลาง
8. การถูกหักเงินเดือนเพื่อไปชำระหนี้เงินกู้	13.8 (9)	24.6 (16)	43.1 (28)	12.3 (8)	6.2 (4)	3.28	1.05	ปานกลาง

ตารางที่ 4.11 (ต่อ)

ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	ระดับความเครียด							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	\bar{X}	S.D.	แปลผล
9. การไม่มีงานทำของสมาชิกในครอบครัว	9.2 (6)	23.1 (15)	23.1 (15)	21.5 (14)	23.1 (15)	2.74	1.30	ปานกลาง
10. ที่พักอาศัยอยู่ไกลจากที่ทำงานจึงมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น	13.8 (9)	13.8 (9)	21.5 (14)	26.2 (17)	24.6 (16)	2.66	1.36	ปานกลาง
รวม						3.67	1.01	มาก

จากตารางที่ 4.5 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมด้านเศรษฐกิจที่มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิตเกี่ยวกับ

เงินเดือนกับภาระหน้าที่ความรับผิดชอบไม่สมดุลกัน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.37$, S.D.=0.78)

ความต้องการที่จะหารายได้เสริม พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.11$, S.D.=0.92)

ราคาสินค้าค่าครองชีพเพิ่มสูงขึ้น พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.11$, S.D.=0.83)

ความต้องการที่จะมีเงินออม พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.05$, S.D.=0.95)

รายจ่ายมีมากจึงไม่เพียงพอกับรายได้ที่ได้มาในปัจจุบัน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.05$, S.D.=0.85)

ความจำเป็นที่จะต้องซื้อเครื่องมือหรืออุปกรณ์การปฏิบัติงานเอง พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 3.95$, S.D.=0.92)

การมีภาระหนี้สิน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 3.40$, S.D.=1.15)

การถูกหักเงินเดือนเพื่อไปชำระหนี้เงินกู้ พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}= 3.28$, S.D.=1.05)

การไม่มีงานทำของสมาชิกในครอบครัว พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}= 2.72$, S.D.=1.30)

ที่พักอาศัยอยู่ไกลจากที่ทำงาน ทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}= 2.66$, S.D.=0.92)

เมื่อพิจารณาในภาพรวม พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{x}=3.67$, S.D.=1.01) ทั้งในเรื่องเงินเดือนกับภาระหน้าที่ความรับผิดชอบไม่สมดุลกัน ความต้องการที่จะหารายได้เสริม ราคาสินค้าค่าครองชีพเพิ่มสูงขึ้น ความต้องการที่จะมีเงินออม รายจ่ายมีมากจึงไม่เพียงพอกับรายได้ที่ได้มาในปัจจุบัน ความจำเป็นที่จะต้องซื้อเครื่องมือหรืออุปกรณ์การปฏิบัติงานเอง การมีภาระหนี้สิน การถูกหักเงินเดือนเพื่อไปชำระหนี้เงินกู้ การไม่มีงานทำของสมาชิกในครอบครัว และที่พักอาศัยอยู่ไกลจากที่ทำงานทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 4.12

จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของ
ปัจจัยด้านมลพิษที่มีผลต่อความเครียด

ปัจจัยด้านมลพิษ	ระดับความเครียด						\bar{x}	S.D.	แปลผล
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด				
1. ครวันจากท่อไอเสียรถยนต์	55.4 (36)	35.4 (23)	6.2 (4)	3.1 (2)	-		4.43	0.74	มาก
2. ความหนาแน่น และแออัดของยานพาหนะบนท้องถนน	50.8 (33)	36.9 (24)	10.8 (7)	1.5 (1)	-		4.35	0.79	มาก
3. ต้องเผชิญกับความเครียดและอารมณ์ของผู้ใช้รถใช้ถนน	49.2 (32)	33.8 (22)	16.9 (11)	-	-		4.32	0.75	มาก

ตารางที่ 4.12 (ต่อ)

ปัจจัยด้านมลพิษ	ระดับความเครียด							
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	\bar{X}	S.D.	แปลผล
4. เสียงดังของรถยนต์และยวดยานขณะปฏิบัติหน้าที่	44.6 (29)	35.4 (23)	16.9 (11)	3.1 (2)	-	4.22	0.83	มาก
5. ความหนาแน่นของอาคารแฟลตที่พักอาศัยทำให้อากาศไม่ถ่ายเท	36.9 (24)	30.8 (20)	20.0 (13)	10.8 (7)	1.5 (1)	3.91	1.07	มาก
6. ปฏิบัติงานท่ามกลางฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง	33.8 (22)	29.2 (19)	21.5 (14)	13.8 (9)	1.5 (1)	3.80	1.10	มาก
7. กลิ่นเหม็นที่มาจากท่อระบายน้ำและถังขยะริมถนน	24.6 (16)	29.2 (19)	33.8 (22)	12.3 (8)	-	3.66	0.98	ปานกลาง
8. ท่านไม่สามารถจัดซื้ออุปกรณ์ป้องกันมลพิษด้วยตนเองได้	26.2 (17)	30.8 (20)	24.6 (16)	12.3 (8)	4.6 (3)	3.63	1.14	ปานกลาง
9. ผู้บังคับบัญชาไม่สนใจจัดหาอุปกรณ์ป้องกันมลพิษให้	27.7 (18)	23.1 (15)	33.8 (22)	12.3 (8)	3.1 (2)	3.60	1.11	ปานกลาง
10. ถูกปล่อยไว้รับผิดชอบงานแต่เพียงผู้เดียว	7.7 (5)	15.4 (10)	44.6 (29)	23.1 (15)	9.2 (6)	2.89	1.03	ปานกลาง
รวม						3.88	0.95	มาก

จากตารางที่ 4.6 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมด้านมลพิษที่มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต เกี่ยวกับ

ควันจากท่อไอเสียรถยนต์ พบว่าตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=4.43$, S.D.=0.74)

ความหนาแน่น และ แออัดของยานพาหนะบนท้องถนน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.35$, S.D.=0.79)

ต้องเผชิญกับความเครียดและอารมณ์ของผู้ใช้รถใช้ถนน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.32$, S.D.=0.75)

เสียงดังของรถยนต์ และ ยวดยานขณะปฏิบัติหน้าที่ พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.22$, S.D.=0.83)

ความหนาแน่นของอาคารพลตที่หักอาศัยทำให้อากาศไม่ถ่ายเท พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 3.91$, S.D.=1.07)

ปฏิบัติงานท่ามกลางฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 3.80$, S.D.=1.10)

กลิ่นเหม็นที่มาจากท่อระบายน้ำและถังขยะริมถนน พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 3.66$, S.D.=0.98)

ท่านไม่สามารถจัดซื้ออุปกรณ์ป้องกันมลพิษด้วยตนเองได้ พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 3.63$, S.D.=1.14)

ผู้บังคับบัญชาไม่สนใจจัดหาอุปกรณ์ป้องกันมลพิษให้ พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 3.60$, S.D.=1.11)

ถูกปล่อยให้รับผิดชอบงานแต่เพียงผู้เดียว พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 2.89$, S.D.=1.03)

เมื่อพิจารณาในภาพรวม พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}=3.88$, S.D.= 0.95) ทั้งในเรื่อง ควันจากท่อไอเสียรถยนต์ ความหนาแน่นและแออัดของยานพาหนะบนท้องถนน ต้องเผชิญกับความเครียดและอารมณ์ของผู้ใช้รถใช้ถนน เสียงดังของรถยนต์และยวดยานขณะปฏิบัติหน้าที่ ความหนาแน่นของอาคารพลตที่หักอาศัยทำให้อากาศไม่ถ่ายเท ปฏิบัติงานท่ามกลางฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง กลิ่นเหม็นที่มาจากท่อระบายน้ำและถังขยะริมถนน ตำรวจจราจรไม่สามารถจัดซื้ออุปกรณ์ป้องกันมลพิษด้วยตนเองได้ ผู้บังคับบัญชาไม่สนใจจัดหาอุปกรณ์ป้องกันมลพิษให้ และถูกปล่อยให้รับผิดชอบงานแต่เพียงผู้เดียว

ตารางที่ 4.13
จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของ
ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับผู้ใช้อิถนน
ที่มีผลต่อความเครียด

ปัจจัยด้าน ความสัมพันธ์กับ ผู้ใช้อิถนน	ระดับความเครียด							
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด	\bar{x}	S.D.	แปล ผล
1.ตำรวจจราจรมักถูก โจมตีและกล่าวหาไป ในทางที่ไม่ดี	63.1 (41)	26.2 (17)	6.2 (4)	4.6 (3)	-	4.48	0.81	มาก
2.ผู้ขับซิ่งไม่ปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจร	53.8 (35)	35.4 (23)	7.7 (5)	3.1 (2)	-	4.40	0.76	มาก
3.ถูกผู้ใช้อิถนน กล่าวหาว่าจับเพื่อ ต้องการเงินรางวัล	55.4 (36)	33.8 (22)	4.6 (3)	4.6 (3)	1.5 (1)	4.37	0.89	มาก
4.ผู้ใช้อิถนน กระทำผิดกฎหมายจราจร ซ้ำซาก	49.2 (32)	35.4 (23)	12.3 (8)	3.1 (2)	-	4.31	0.80	มาก
5.ผู้ใช้อิถนน วิพากษ์วิจารณ์ว่า ทุจริต	41.5 (27)	46.2 (30)	4.6 (3)	4.6 (3)	3.1 (2)	4.18	0.95	มาก
6.ผู้ใช้อิถนนไม่ให้ ความร่วมมือในการ แก้ไขปัญหาจราจร	40.0 (26)	32.3 (21)	20.0 (13)	7.7 (5)	-	4.05	0.95	มาก
7.ผู้ใช้อิถนนไม่ ปฏิบัติตามคำสั่ง	41.5 (27)	26.2 (16)	24.6 (16)	7.7 (5)	-	4.02	0.99	มาก
8.ถูกผู้ใช้อิถนน กล่าวหาว่าตำรวจทำ ให้รถติด	36.9 (24)	36.9 (24)	15.4 (10)	9.2 (6)	1.5 (1)	3.98	1.02	มาก

ตารางที่ 4.13 (ต่อ)

ปัจจัยด้าน ความสัมพันธ์กับ ผู้ใช้รถใช้ถนน	ระดับความเครียด						\bar{X}	S.D.	แปล ผล
	มากที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด				
9.ถูกสบประมาทจาก ผู้มีอิทธิพล	36.9 (24)	30.8 (20)	16.9 (11)	12.3 (8)	3.1 (2)	3.86	1.14	มาก	
10.การไม่ได้รับการยก ย่องจากผู้ใช้รถใช้ถนน เท่าที่ควร	26.2 (17)	30.8 (20)	24.6 (16)	13.8 (9)	4.6 (3)	3.60	1.15	ปาน กลาง	
รวม						4.12	0.94	มาก	

จากตารางที่ 4.7 ปัจจัยสิ่งแวดล้อมด้านความสัมพันธ์กับผู้ใช้รถใช้ถนน ที่มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต เกี่ยวกับ

การที่ตำรวจจราจรมักถูกโจมตี และกล่าวหาไปในทางที่ไม่ดี พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.48$, S.D.=0.81)

ผู้ขับขีรถไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.40$, S.D.=0.76)

ถูกผู้ใช้รถใช้ถนนกล่าวหาว่าจับเพื่อต้องการเงินรางวัล พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.37$, S.D.=0.89)

ผู้ใช้รถใช้ถนนกระทำผิดกฎจราจรซ้ำซาก พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.31$, S.D.=0.80)

ผู้ใช้รถใช้ถนนวิพากษ์วิจารณ์ว่าทุจริต พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.18$, S.D.=0.95)

ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาจราจร พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.05$, S.D.=0.95)

ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.02$, S.D.=0.99)

ถูกผู้ใช้รถใช้ถนนกล่าวหาว่าตำรวจทำให้รถติด พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{x}= 3.98$, S.D.=1.02)

ถูกสภประมาทจากผู้มีอิทธิพล พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{x}= 3.86$, S.D.=1.14)

การไม่ได้รับการยกย่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนเท่าที่ควร พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{x}= 3.60$, S.D.=1.15)

เมื่อพิจารณาในภาพรวม พบว่า ตำรวจจราจรมีความเครียดอยู่ในระดับมาก ($\bar{x}=4.12$, S.D.=0.94) ทั้งในเรื่องการที่ตำรวจจราจรมักถูกโจมตีและกล่าวหาไปในทางที่ไม่ดี ผู้ขับขีรถไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ถูกผู้ใช้รถใช้ถนนกล่าวหาว่าจับเพื่อต้องการเงินรางวัล ผู้ใช้รถใช้ถนนกระทำผิดกฎจราจรซ้ำซาก ผู้ใช้รถใช้ถนนวิพากษ์วิจารณ์ว่าทุจริต ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาจราจร ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ปฏิบัติตามคำสั่ง ถูกผู้ใช้รถใช้ถนนกล่าวหาว่าตำรวจทำให้รถติด ถูกสภประมาทจากผู้มีอิทธิพล และการไม่ได้รับการยกย่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนเท่าที่ควร

ตารางที่ 4.14

ภาพรวมของ ปัจจัยภายในองค์กรและปัจจัยสิ่งแวดล้อม

ที่มีผลต่อระดับความเครียดของตำรวจจราจร

สถานีตำรวจนครบาลดุสิต

ปัจจัยภายในองค์กร และ ปัจจัยสิ่งแวดล้อม ที่มีผลต่อระดับความเครียด	\bar{x}	S.D.	แปล ผล
ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับผู้ใช้รถใช้ถนน	4.12	0.94	มาก
ปัจจัยด้านมลพิษ	3.88	0.95	มาก
ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ	3.67	1.01	มาก
ปัจจัยด้านสภาพการทำงาน	3.48	1.06	ปานกลาง
ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับผู้บังคับบัญชา	2.78	0.94	ปานกลาง
ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน	2.33	1.16	น้อย
รวม	3.37	1.01	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.8 พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิตมากที่สุดและเรียงลำดับไปถึงน้อยที่สุด ได้แก่

ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับผู้ใช้รถใช้ถนน มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 4.12$, S.D.=0.94)

ปัจจัยด้านมลพิษ มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 3.88$, S.D.=0.95)

ปัจจัยด้านเศรษฐกิจมีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต อยู่ในระดับมาก ($\bar{X}= 3.67$, S.D.=1.01)

ปัจจัยด้านสภาพการทำงาน มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 3.48$, S.D.=1.06)

ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับผู้บังคับบัญชา มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}= 2.78$, S.D.=0.94)

ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต อยู่ในระดับน้อย ($\bar{X}= 2.33$, S.D.=1.16)

เมื่อพิจารณาในภาพรวม พบว่า ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิตมีความเครียดอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.37$, S.D.=1.01) ทั้งในด้านความสัมพันธ์กับผู้ใช้รถใช้ถนน ด้านมลพิษ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสภาพการทำงาน ด้านความสัมพันธ์กับผู้บังคับบัญชา ด้านความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน

ส่วนที่ 4 ผลการสัมภาษณ์ท่านผู้กำกับการฯ และท่านรองผู้กำกับการฯ

(จร.) สถานีตำรวจนครบาลดุสิต เกี่ยวกับปัจจัยที่มีผลต่อ

ความเครียดของตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลดุสิต

ท่านผู้กำกับการฯ ได้กล่าวว่า ในการปฏิบัติหน้าที่นี้มีพื้นที่ที่ต้องรับผิดชอบเป็นจำนวนมาก และเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะการทำงานที่พิเศษสุดซึ่งแตกต่างจากงานจราจรของสถานีตำรวจอื่น ๆ มากเนื่องจากเป็นเขตพระราชฐาน เขตทหารและหน่วยงานราช การที่สำคัญต่าง ๆ เช่น ทำเนียบรัฐบาล ที่ทำการรัฐสภา กระทรวงศึกษาธิการ กองทัพอากาศที่ 1 กองบัญชาการตำรวจนครบาล ซึ่งเป็นสถานที่ที่ต้องควบคุมดูแลเป็นพิเศษ และมีภารกิจพิเศษที่ต้องจัดสรรกำลังพลให้เพียงพอ และเป็นระบบที่สุด ก็คือ มักจะมีกลุ่มผู้ชุมนุมมาประท้วง ร้องเรียนต่าง ๆ เป็นประจำ มี

งานพระราชทานปริญญาบัตร งานกาชาด และที่สำคัญกำลังพลต้องมีความพร้อมตลอดเวลา เนื่องจากภายในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบเป็นเขตพระราชฐาน ดังนั้น เวลาที่มีขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ต้องปิดกั้นการจราจรให้ทัน เพื่อถวายเป็นการอารักขา และ รักษาความปลอดภัยในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนินของพระบรมวงศานุวงศ์ทุกพระองค์ที่เสด็จพระราชดำเนิน ผ่านภายในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งการปฏิบัติหน้าที่ต้องห้ามบกพร่อง และห้ามผิดพลาด และต้องคอยรับคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาระดับสูงแล้วก็ต้องสั่งงาน ดูแล ควบคุมผู้ใต้บังคับบัญชาอีกที ซึ่งถ้าผู้ใต้บังคับบัญชาทำผิดพลาด เราก็ต้องมีความผิดมากกว่า และก็จะถูกตำหนิจากผู้บังคับบัญชาระดับสูง เพราะถือว่าเราควบคุม สั่งงาน และจัดสรรกำลังพลไม่เป็น จึงทำให้รู้สึกกดดัน และเครียดมากในการปฏิบัติงาน

จากปริมาณงานที่มีมากและเราเป็นผู้บังคับบัญชาก็ต้องมีความรับผิดชอบมากกว่าบุคคลอื่นเป็นเท่าตัว จึงทำให้พักผ่อนไม่เพียงพอ สำหรับช่วงที่มีภารกิจพิเศษนอกเหนือจากภารกิจหลักจะได้นอนวันละ 4-5 ชั่วโมง เท่านั้น และปัญหาการขาดแคลนอุปกรณ์ในการปฏิบัติหน้าที่ เช่น ยานพาหนะขาดแคลนชำรุด ทрудโทรม และไม่ทันสมัย เครื่องมือสื่อสารที่มีอยู่ไม่เพียงพอต่อกำลังพล บางเครื่องใช้การไม่ได้ อุปกรณ์ต่าง ๆ ชำรุด และมีจำนวนน้อยไม่เพียงพอกับปริมาณงานที่ต้องใช้อุปกรณ์เหล่านี้ เช่น แฉกกันเหล็ก กรวยยางสีส้ม ป้ายห้ามจอดต่าง ๆ ทำให้ในการปฏิบัติหน้าที่ที่มีความกังวล และเกิดความเครียดขึ้นได้

ท่านรองผู้กำกับการฯ (จร.) ได้กล่าวว่า สิ่งที่ทำให้รู้สึกเครียดกว่าปกติ คือ เวลาที่มีขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ต้องปิดกั้นการจราจรให้ทัน เพื่อถวายเป็นการอารักขา และ รักษาความปลอดภัยในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนิน ของพระบรมวงศานุวงศ์ทุกพระองค์ที่เสด็จพระราชดำเนินผ่านภายในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งการปฏิบัติงานต้องห้ามบกพร่อง และผิดพลาดมิได้ ต้องมีความพร้อมตลอดเวลา บางครั้งมีการแจ้งล่าช้าว่ากำลังจะมีขบวนเสด็จพระราชดำเนินผ่านเส้นทางในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบ จึงต้องรีบปฏิบัติงานให้ทันกับขบวนเสด็จพระราชดำเนินที่กำลังจะผ่าน ทำให้เกิดความเครียดสูง เพราะเกรงว่าถ้าทำงานผิดพลาดแล้วจะมีความผิด และลักษณะการทำงานต้องทำงานตั้งแต่ เช้าจรดดึก และ ดึกจรดเช้า เพราะ กำลังพลไม่เพียงพอปริมาณงานที่มีอยู่มากในขณะนี้ เนื่องจากพื้นที่ส่วนใหญ่ 3 ใน 5 ส่วน เป็นเขตพระราชฐาน เขตทหาร และหน่วยราชการที่สำคัญต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก และบางช่วงมีภารกิจพิเศษนอกเหนือจากภารกิจหลักที่ต้องรับผิดชอบเป็นจำนวนมากต่อเนื่องกันหลาย ๆ วัน เช่น งานพระราชทานปริญญาบัตร งานกาชาด และ กลุ่มผู้ชุมนุมประท้วง ร้องเรียนต่าง ๆ เป็นต้น เป็นสาเหตุทำให้กำลังพลมีเวลาพักผ่อนไม่เพียงพอ กล่าวได้ว่า ทำงานกันเกินวันละ 8 ชั่วโมง สำหรับวัสดุอุปกรณ์ เช่น แฉก

กันเหล็ก กรวยยางสี่ส้อม ก็ไม่พอใช้ เพราะต้องกันกลุ่มผู้ชุมนุมประท้วง ร้องเรียนต่าง ๆ กันทางเดินรถและถ้าช่วงที่มีงานกาชาดก็ต้องใช้อุปกรณ์เหล่านี้ด้วย จากการทำงานที่หนัก เหนื่อย และมีเวลาพักผ่อนน้อยอย่างต่อเนื่องเป็นเวลานาน แต่กลับไม่ได้ค่าล่วงเวลาจึงทำให้ท้อและไม่มีกำลังใจทำงานบ้างบางครั้ง และในขณะที่กำลังปฏิบัติหน้าที่สิ่งที่ทำให้เกิดความเครียดขึ้นอีกประการหนึ่ง ก็คือ ผู้ใช้รถใช้ถนน กล่าวคือ ผู้ใช้รถใช้ถนนมักจะคิดว่าตำรวจจราจรทำให้รถติด เวลาจับกุมผู้กระทำความผิดกฎจราจรมักจะถูกกล่าวหาว่าจับเพื่อต้องการเงินรางวัล และผู้ใช้รถใช้ถนนบางคนเมื่อกระทำความผิดกฎจราจรแล้วจะไม่ค่อยยอมรับความผิดของตนเอง เบี่ยงเบนความผิด และมักจะสร้างความวุ่นวายให้กับตำรวจจราจร โดยมักจะอ้างว่าตรงนี้ไม่มีป้ายบอกไว้ ป้ายเล็กเกินไปใครจะมองเห็น และไม่ทราบจริง ๆ ว่าตรงนี้ห้ามเลี้ยวเพียงเคยมาแถวนี้เป็นครั้งแรก และยังมีกรณีที่ข้าราชการระดับสูงกระทำความผิดกฎจราจรแล้วแสดงกิริยาไม่ดี เบ่ง พาด วางอำนาจ และข่มขู่ตำรวจจราจรว่าถ้าจับเจอกันแน่ไม่รู้หรือว่าผมเป็นใคร เป็นต้น จึงเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดความเครียดขึ้นในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ เนื่องจากเราเป็นคนที่ปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และซื่อตรง มาโดยตลอด

ด้วยสาเหตุต่าง ๆ ข้างต้นนี้จึงถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลทำให้ตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลดุสิต เกิดความเครียดขึ้นในการปฏิบัติหน้าที่

ส่วนที่ 5 อภิปรายผลการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้ได้ชี้ให้เห็นถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจร สถานีตำรวจนครบาลดุสิต ซึ่งปัจจัยที่มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจร คือ ปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยภายในองค์กร ปัจจัยสิ่งแวดล้อม และสามารถอภิปรายผลการศึกษา ได้ดังต่อไปนี้ คือ

ปัจจัยส่วนบุคคลของตำรวจจราจร จากการสรุปผลการศึกษา พบว่า อายุของตำรวจจราจรส่วนใหญ่ มีอายุ ระหว่าง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 69.4 รองลงมา มีอายุระหว่าง 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.4 และมีอายุระหว่าง 20-30 ปี คิดเป็น ร้อยละ 10.7 ซึ่งมียศชั้นประทวน คิดเป็นร้อยละ 92.3 และมียศชั้นสัญญาบัตร คิดเป็นร้อยละ 7.7 มีระดับการศึกษาต่ำกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 70.7 รองลงมา มีการศึกษาระดับปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 26.2 และสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 3.1 โดยส่วนใหญ่มีสถานภาพสมรสแล้ว คิดเป็นร้อยละ 75.4 รองลงมา มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 21.5 และมีสถานภาพหย่าร้าง คิดเป็นร้อยละ 3.1 มีผู้ที่จะต้องมีอุปการะเลี้ยงดู 1-2 คน คิดเป็นร้อยละ 36.9 รองลงมา มีผู้ที่จะต้องอุปการะเลี้ยงดู 3-4 คน คิดเป็น

ร้อยละ 30.8 และไม่มีผู้ที่จะต้องอุปการะเลี้ยงดู คิดเป็นร้อยละ 20.0 ซึ่งได้พักอาศัยอยู่ในแพลตฟอร์มสวัสดิการตำรวจ คิดเป็นร้อยละ 70.8 รองลงมาเช่าห้องหรือเช่าบ้านอยู่ คิดเป็นร้อยละ 13.8 และอาศัยคนอื่นอยู่โดยไม่ต้องเสียค่าเช่า คิดเป็นร้อยละ 10.8 และส่วนใหญ่ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต มีอายุในการทำงาน มากกว่า 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 61.6 รองลงมามีอายุในการทำงาน ระหว่าง 6-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 33.8 และมีอายุในการทำงานระหว่าง 2-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 4.6

ปัจจัยภายในองค์กรที่มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจร จากผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเครียด สามารถเรียงลำดับได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านสภาพการทำงาน ได้แก่ ปริมาณงานทั้งภารกิจหลักและภารกิจพิเศษที่อยู่ในเขตพื้นที่ที่สถานีตำรวจนครบาลดุสิต ต้องดูแลไม่สอดคล้องกับจำนวนตำรวจจราจร กล่าวคือ ภารกิจหลักเป็นงานที่ต้องดูแลควบคุมปริมาณความหนาแน่นของรถ ซึ่งมีถนนที่สำคัญ คือ ถนนพระราม 5 ถนนศรีอยุธยา ถนนพิษณุโลก ถนนราชดำเนิน ถนนราชวิถี ซึ่งทั้ง 5 สายนี้เป็นเส้นทางที่มีผู้ใช้รถใช้ถนนนิยมใช้เป็นเส้นทางในการเดินทาง เข้าภายในเมืองเพื่อมาปฏิบัติหน้าที่ หรือมาทำงานเป็นประจำ โดยมีภารกิจเบื้องต้น คือ ตำรวจจราจรทุกนายต้องตรวจสอบจุดที่ปฏิบัติหน้าที่ และบริเวณใกล้เคียงว่ามีอุบัติเหตุ หรือรถจอดเสียบนผิวจราจร หรือมีเหตุการณ์อะไรที่อาจทำให้เกิดสาเหตุ หรืออุปสรรคต่อการจราจรบ้างหรือไม่ หากตรวจพบปัญหาต่าง ๆ เกิดขึ้น ต้องรีบรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบหรือดำเนินการแก้ปัญหาเบื้องต้นโดยเร็วที่สุด ในขณะเดียวกันรถยกของสถานีตำรวจนครบาลดุสิต ต้องเตรียมพร้อมอยู่ตลอดเวลา โดยพร้อมที่จะให้การสนับสนุนในการนำรถที่เกิดอุบัติเหตุ หรือรถที่จอดเสียในเส้นทางออกให้พ้นจากการกีดขวางการจราจรโดยเร็วที่สุด และที่กล่าวว่าเป็นพื้นที่ที่มีลักษณะการทำงานที่พิเศษสุดซึ่งแตกต่างจากงานจราจรของสถานีตำรวจอื่น ๆ ก็เนื่องจากเป็นเขตพระราชฐาน เขตทหาร และ หน่วยงานราช การที่สำคัญต่าง ๆ ซึ่งเป็นสถานที่ที่ต้องควบคุมดูแลเป็นพิเศษ และที่สำคัญภายในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบเป็นเขตพระราชฐาน ดังนั้น เวลาที่มีขบวนเสด็จพระราชดำเนิน ต้องปิดกั้นการจราจรให้ทัน เพื่อถวายเป็นการอารักขา และรักษาความปลอดภัย ในเส้นทางเสด็จพระราชดำเนินของพระบรมวงศานุวงศ์ทุกพระองค์ที่เสด็จพระราชดำเนินผ่านภายในเขตพื้นที่ที่รับผิดชอบตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งในการปฏิบัติหน้าที่นั้นต้องห้ามบกพร่อง และห้ามผิดพลาด อีกทั้งบางช่วงมีภารกิจพิเศษที่นอกเหนือจากภารกิจหลักที่ต้องรับผิดชอบเป็นจำนวนมาก เช่น งานพระราชทานปริญญาบัตร งานกาชาด และกลุ่มผู้ชุมนุมประท้วง ร้องเรียนต่าง ๆ จึงทำให้ตำรวจจราจรต้องทำงานกันเกินวันละ 8 ชั่วโมง และได้นอนวันละ 4-5 ชั่วโมงเท่านั้น เป็นเหตุให้ตำรวจจราจรพักผ่อนไม่เพียงพอ และจากปริมาณงาน

ทั้งภารกิจหลักและภารกิจพิเศษที่มีมากอยู่ในขณะนี้จึงไม่สอดคล้องกับจำนวนตำรวจจราจรที่มีเพียง 65 นาย เท่านั้น จึงมีผลทำให้ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต เกิดความเครียดขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับ อิลเลียต และ ไอส์ดอร์เฟอร์ (Elliott and Eisdorfer, 1982 อ้างถึงใน นิพัทธ์ พลอยเจริญ, 2544, น. 68) ได้กล่าวถึง ความเครียดที่เกี่ยวข้องกับการทำงานในเรื่องของเนื้อหาว่ามีความไม่สอดคล้องกันกับทรัพยากรที่มีอยู่ทำให้เกิดความเครียด

2. ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับผู้บังคับบัญชา ที่ทำให้ตำรวจจราจรรู้สึกกังวล และเครียดที่สุด ได้แก่ กฎเกณฑ์ในการปฏิบัติหน้าที่ที่เคร่งครัดเกินไป กล่าวคือ ในการปฏิบัติหน้าที่หากมีกฎเกณฑ์ มีกฎระเบียบ ข้อห้าม ที่เคร่งครัดเกินไปจะทำให้ผู้ปฏิบัติหน้าที่รู้สึกกดดัน ไม่สบายใจ ไม่กล้าที่จะแสดงความคิดเห็น ความสามารถ ซึ่งจะทำงานที่จะปฏิบัติออกมาไม่สมบูรณ์ รวมทั้งการที่เสนอความคิดเห็นแล้วผู้บังคับบัญชาไม่ให้ความสนใจ ผู้บังคับบัญชาไม่ทำตนเป็นที่พึ่งและปกป้องในขณะปฏิบัติงาน ผู้บังคับบัญชามีนโยบายการบริหารงานที่ไม่ชัดเจน การที่ต้องเผชิญหน้ากับความเข้าใจผิดของผู้บังคับบัญชา ผู้บังคับบัญชาไม่ยอมรับในความสามารถของท่าน แนวความคิดของท่านขัดแย้งกับผู้บังคับบัญชา ผู้บังคับบัญชาสั่งให้ปฏิบัติหน้าที่นอกเหนืองานที่รับผิดชอบ ผู้บังคับบัญชาไม่เอาใจใส่หรือให้คำแนะนำในการปฏิบัติงาน และผู้บังคับบัญชาตำหนิแต่ไม่แนะนำแนวทางที่ถูกต้อง ซึ่งจากปัจจัยต่าง ๆ ในด้านความสัมพันธ์กับผู้บังคับบัญชาที่เกิดขึ้นในองค์กร หรือหน่วยงานนั้น ๆ ย่อมมีอิทธิพลต่อร่างกาย จิตใจของตำรวจจราจรเป็นอย่างมาก และทำให้เกิดความเครียด

3. ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับเพื่อนร่วมงาน ได้แก่ เพื่อนร่วมงานไม่รับผิดชอบต่อหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายและทำงาน กล่าวคือ มนุษย์ทุกคนย่อมรักความสบาย การปฏิบัติหน้าที่ต้องทนร้อน ทนควันทนพิษจากท่อไอเสียรถยนต์ และต้องยืนเป็นเวลานาน ทำให้รู้สึกไม่มีความกระตือรือร้นไม่อยากทำงาน เฉื่อยชา เมื่อบุคคลใดที่รู้สึกว่าโดนเอาเปรียบจากเพื่อนร่วมงาน เนื่องจากเพื่อนร่วมงานไม่มีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ที่ได้รับมอบหมาย และทิ้งให้บุคคลอื่นปฏิบัติหน้าที่อยู่เพียงคนเดียว ทำให้รู้สึกไม่พอใจ หงุดหงิด และเมื่อบวกกับการไม่ตรงต่อเวลาของเพื่อนร่วมงานในการมาปฏิบัติหน้าที่ เพื่อนร่วมงานซึ่งดีซึ่งเด่นกันคอยขัดแย้งกับเพื่อนร่วมงานไม่มีน้ำใจช่วยเหลือท่านในการปฏิบัติงานร่วมกัน เพื่อนร่วมงานมักชอบใช้อารมณ์ในขณะปฏิบัติหน้าที่ขัดแย้งกับเพื่อนร่วมงานแต่จำเป็นต้องปฏิบัติงานร่วมกัน เพื่อนร่วมงานชอบยุ่งกับเรื่องส่วนตัวของคนอื่นมากเกินไป เพื่อนร่วมงานทำงานก้าวร้าวหน้าที่ ไม่สามารถเข้ากับเพื่อนร่วมงานได้ และเพื่อนร่วมงานไม่ยอมรับในความสามารถของท่าน จึงเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเครียดขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับ มอริส (Morris, 1982 อ้างถึงใน นิพัทธ์ พลอยเจริญ, 2544, น. 68) ได้กล่าวว่า

ความเครียดจะเกิดขึ้นเมื่อบุคคลรู้สึกว่าจะต้องทำตัวให้ได้มาตรฐาน หรือ ปรับตัวให้ทันกับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วไม่ว่าจะเป็นบุคคล หรือสิ่งแวดล้อมรอบ ๆ ตัว ทำให้ต้องพยายามผลักดันตัวเองให้ได้มาตรฐานที่สูงขึ้น เรียกว่า เป็นความกดดันภายใน ซึ่งมีส่วนดีเพราะทำให้คนเราเกิดความตั้งใจในการทำงาน หรือ การทำสิ่งต่าง ๆ ทำให้เกิดความสุขเมื่อสามารถที่จะทำได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ แต่ก็เกิดผลเสียได้หากเป้าหมายที่ตั้งไว้นั้นสูงเกินไปจนยากที่จะทำได้สำเร็จ ส่วนความกดดันภายนอก จะได้แก่การก้าวก่าย ชัดแย้ง แข่งขัน กับผู้อื่นในด้านต่าง ๆ ซึ่งต้องทำตามความคาดหวังของสังคม และเพื่อความเป็นหนึ่งในองค์กร หรือหน่วยงานนั้น ๆ ที่บุคคลได้ทำงานอยู่ เนื่องจากคนเรามักถูกสอนว่าความล้มเหลวเป็นเรื่องที่น่าอาย ทำให้ดูเหมือนว่าเป็นคนไร้ค่า จึงต้องถูกกดดันให้เป็นแต่ผู้ชนะเท่านั้น

ปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่มีผลต่อความเครียดของตำรวจจราจร จากผลการศึกษา พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อความเครียด สามารถเรียงลำดับได้ดังนี้

1. ปัจจัยด้านความสัมพันธ์กับผู้ใช้รถใช้ถนน ได้แก่ การที่ตำรวจจราจรมักถูกโจมตีและกล่าวหาไปในทางที่ไม่ดี กล่าวคือ ตำรวจมีหน้าที่ให้บริการแก่ประชาชน ดังนั้นในการปฏิบัติงานของตำรวจอาจจะถูกใจประชาชนกลุ่มหนึ่ง แต่ไม่ถูกใจประชาชนอีกกลุ่มหนึ่งก็เป็นได้ ดังนั้นในการปฏิบัติงานของตำรวจอาจจะมีผลกระทบต่อประชาชนบ้างก็เป็นได้ อย่างที่เราเคยเห็นในหน้าหนังสือพิมพ์ และจากการที่มีตำรวจบางนายประพฤติตนไม่ดี หรือ กระทำการที่เป็นที่เสื่อมเสียชื่อเสียงของตำรวจ แล้วทำให้ประชาชนลดความเลื่อมใสในตัว of ตำรวจนายอื่น ๆ ลงไปด้วย ทำให้ตำรวจจราจรถูกวิพากษ์วิจารณ์ไปในทางเสียหายในภาพรวม ถูกผู้ใช้รถใช้ถนนกล่าวหาว่าจับเพื่อต้องการเงินรางวัล ถูกผู้ใช้รถใช้ถนนวิพากษ์วิจารณ์ว่าทุจริต ถูกผู้ใช้รถใช้ถนนกล่าวหาว่าตำรวจทำให้รถติด ถูกจับผิดจากประชาชน ถูกสบประมาทจากผู้มีอิทธิพล และการไม่ได้รับการยกย่องจากผู้ใช้รถใช้ถนนเท่าที่ควร และสิ่งที่ทำให้ตำรวจจราจรรู้สึกอึดอัดเหนื่อยใจในการปฏิบัติหน้าที่ ก็คือ ผู้ใช้รถใช้ถนนบางคนเมื่อกระทำผิดกฎจราจรแล้วจะไม่ค่อยยอมรับความผิดของตนเอง เบี่ยงเบนความผิด และมักจะสร้างความวุ่นวายให้กับตำรวจจราจร โดยมักจะอ้างว่าตรงนี้ไม่มีป้ายบอกไว้ ป้ายเล็กเกินไปใครจะมองเห็น และไม่ทราบจริง ๆ ว่าตรงนี้ห้ามเลี้ยวเพียงเคยมาแถวนี้เป็นครั้งแรก และยังมีกรณีที่ข้าราชการระดับสูงกระทำผิดกฎจราจรแล้วแสดงกริยาไม่ดี เบ่ง พาด วางอำนาจ และข่มขู่ตำรวจจราจรว่าถ้าจับเจอกันแน่ไม่รู้หรือว่าผมเป็นใคร เป็นต้น ทั้งหมดนี้จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ตำรวจจราจรซึ่งต้องปฏิบัติหน้าที่ที่เครียดอยู่แล้วต้องอยู่ในภาวะที่เครียดเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับ สุภาส เครือเนตร (2541) กล่าวว่า

สถานการณ์ที่เกิดจากการกระทำของน้ำมือมนุษย์ เช่น ถูกปองร้าย ถูกนินทา ล้วนเป็นสภาพที่ก่อให้เกิดความกดดัน ความเครียดได้ทั้งนั้น

2. ปัจจัยด้านมลพิษ ได้แก่ ควันจากท่อไอเสียรถยนต์ กล่าวคือ ตำรวจจราจรต้องทำงานอยู่ท่ามกลางมลภาวะที่เป็นพิษต่าง ๆ ทั้งเสียงดัง อากาศเสีย ฝุ่นควันจากท่อไอเสียรถยนต์ และจากปริมาณงานที่มีอยู่มาก ซึ่งต้องทำงานกันเกินวันละ 8 ชั่วโมง ทำให้เกิดการเจ็บป่วยกันมากซึ่งจากผลการตรวจสุขภาพตำรวจจราจร พบว่า มีความผิดปกติด้านสุขภาพ ส่วนใหญ่ได้แก่ ความผิดปกติทางการได้ยิน ความผิดปกติของปอด ไขมันในเลือดสูง การทำงานตับผิดปกติ และตาเป็นต้อเนื้อ ต้อลมกันมาก รวมทั้งมีสารตะกั่วในเลือดด้วย ซึ่งเป็นมูลเหตุของความเครียดที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมภายนอกร่างกาย ซึ่งสอดคล้องกับ ซินโฮสถ หัสบำเรอ (2525 อ้างถึงใน นิพัทธพลอยเจริญ, 2544, น. 69) ได้กล่าวถึง สภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม สถานที่คับแคบ การระบายของอากาศไม่ดี แสงสว่างน้อยเกินไป เสียงรบกวน ซึ่งจะทำให้ผู้ปฏิบัติงานเกิดความไม่สบายทั้งร่างกาย และจิตใจ จึงมีผลต่อความเครียด

3. ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ ที่ทำให้ตำรวจจราจรสถานีตำรวจนครบาลดุสิต รู้สึกเครียดที่สุดได้แก่ เรื่องเงินเดือนกับภาระหน้าที่ความรับผิดชอบไม่สมดุลกัน สังเกตได้ว่า ในปัจจุบันนี้การกำหนดอัตราเงินเดือนของตำรวจจราจรค่อนข้างต่ำ เมื่อเทียบกับภาระหน้าที่ความรับผิดชอบของตำรวจจราจร เนื่องจากสภาพการทำงานของตำรวจจราจรต้องเผชิญกับการเสี่ยงภัยจากอุบัติเหตุบนท้องถนน มลพิษทางอากาศ และระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ ซึ่งกำหนดให้ตำรวจจราจรต้องปฏิบัติภารกิจหลักและภารกิจพิเศษตลอดทั้งวัน มีเวลาพักผ่อนน้อยและยังไม่ได้ค่าตอบแทนที่คุ้มค่า ทำให้ไม่มีกำลังใจในการทำงาน รวมทั้ง ความต้องการที่จะหารายได้เสริม ราคาสินค้าค่าครองชีพเพิ่มสูงขึ้น ความต้องการที่จะมีเงินออม รายจ่ายมีมากจึงไม่เพียงพอกับรายได้ที่ได้มาในปัจจุบัน ความจำเป็นที่จะต้องซื้อเครื่องมือหรืออุปกรณ์การปฏิบัติงานเอง การมีภาระหนี้สิน การถูกหักเงินเดือนเพื่อไปชำระหนี้เงินกู้ การไม่มีงานทำของสมาชิกในครอบครัว และที่พักอาศัยอยู่ไกลจากที่ทำงานทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มขึ้น ทั้งหมดนี้ล้วนแต่เป็นเหตุที่ทำให้ตำรวจจราจรเกิดความกดดัน และเกิดความเครียดในที่สุด ดังนั้น เงินเดือนที่เหมาะสมเป็นปัจจัยที่ช่วยให้บุคคลที่สามารถดำรงชีพ และสถานะภาพทางสังคมได้ นอกจากจะเป็นค่าตอบแทนแล้วยังเป็นสิ่งจูงใจบุคคลในด้านขวัญกำลังใจ อีกทั้งยังเป็นตัวกระตุ้นที่สำคัญต่อคุณภาพในการทำงานของตำรวจจราจรอีกด้วย

การศึกษาในครั้งนี้ ทำให้ผู้ศึกษาได้ทราบถึงสาเหตุที่มาของความเครียดอันเกิดจาก ปัจจัยภายในองค์กร และปัจจัยสิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ อัมพร โอตระกูล และ เจตน์ แต่งสุวรรณ (2526, น. 40) ซึ่งได้ทำการศึกษาความเครียดของตำรวจจราจรใน กรุงเทพมหานคร จำนวน 452 คน โดยสรุป พบว่า ปัญหาความเครียดเกิดขึ้นได้ทั้งสาเหตุภายใน ตัวบุคคล และภายนอกตัวบุคคล ที่ส่งผลกระทบต่อการปรับตัวทางจิตใจของบุคคลที่แตกต่างกันมี ผลต่อการแสดงออกทางพฤติกรรมในลักษณะต่าง ๆ เช่น ก้าวร้าว เฉื่อยชา ความกลัว และอื่น ๆ เพราะฉะนั้นการปฏิบัติหน้าที่ของตำรวจจราจรนั้นจำเป็นต้องมีการปรับเปลี่ยนทั้ง ระบบไม่ว่าจะเป็นทัศนคติของผู้บังคับบัญชาที่มีต่อผู้ใต้บังคับบัญชา และควรสร้างภาพลักษณ์ ใหม่เพื่อให้ได้รับการยอมรับจากประชาชน สวัสดิการที่ควรจะได้รับรวมถึงการดูแลสุขภาพทางด้าน สุขภาพร่างกายและจิตใจของตำรวจจราจรอย่างทั่วถึง ปัจจัยแวดล้อมภายนอกอื่น ๆ ทั้งในเรื่อง ของด้านเศรษฐกิจและสังคม เพราะปัจจัยเหล่านี้ทำให้ตำรวจจราจรมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีขวัญ กำลังใจในการทำงานมากขึ้นซึ่งจะส่งผลดีต่อการปฏิบัติงานทั้งหมดด้วย