

การวิจัยเรื่อง การนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ
(ค.ส.ช.)ไปปฏิบัติ กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงทั้งหมด*

ชิตชนก กันภัย**

บทคัดย่อ

วิจัยครั้งนี้วัตถุประสงค์(1)เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นในการดำเนินการตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงทั้งหมด (2)เพื่อศึกษาปัจจัยการมีส่วนร่วมมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นในการดำเนินการตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงทั้งหมด ใช้วิธีการวิจัยเชิงปริมาณในการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 270 กลุ่มตัวอย่าง วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป สถิติที่ใช้คือสถิติพื้นฐาน T-test One-way ANOVA วัตถุประสงค์ (3) เพื่อศึกษาการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงทั้งหมด (4) เพื่อศึกษา ปัญหาอุปสรรคของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะต่อนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ (5) เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนา ปรับปรุงและข้อเสนอแนะในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงทั้งหมด ใช้วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างจาก ผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะจำนวน 5 คน ผลวิจัยเชิงปริมาณพบว่า(1.1) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล เพศชาย อายุ 20-40 ปี การศึกษาจบมัธยมปลายหรือเทียบเท่า แต่งานแล้ว รายได้เฉลี่ยต่อวัน 500-1,000 บาท ประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ 4-6 ปี (1.2) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยการมีส่วนร่วมพบว่า ส่วนใหญ่โดยรวมประกอบอาชีพเป็นงานหลักมากกว่า 6 ชั่วโมง และส่วนใหญ่อยู่วินชอยรามคำแหง 39 (1.3) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นในการดำเนินการตามนโยบายพบว่า ด้านความรู้ความเข้าใจในวัตถุประสงค์และด้านการปฏิบัติงานของหน่วยงานโดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับมาก (1.4) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผลของการปฏิบัติตามนโยบายพบว่า โดยได้ปฏิบัติตามนโยบายคิดเป็นร้อยละ 98 (1.5) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐานการวิจัยพบว่า สมมติฐานที่ 1-4 ปัจจัยต่าง ๆที่แตกต่างกัน การนำนโยบายไปปฏิบัติไม่แตกต่างกัน

ส่วนผลวิจัยเชิงคุณภาพ มีการรับรู้นโยบาย โดยผ่านสื่อช่องทางต่าง ๆและจากสมาชิกภายในวิน ผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะโดยภาพรวม ความเห็นด้วยกับนโยบายเนื่องจากนโยบายสามารถลดปัญหาได้บางส่วน ปัญหาและอุปสรรค(1)ปัญหาด้านระยะเวลาในการเปิดให้ลงทะเบียน(2)ปัญหาขั้นตอนที่ซ้ำซ้อน (3)ปัญหาปฏิบัติงาน ความประพฤติไม่เหมาะสม(4)ปัญหาไม่มีการตรวจสอบของรัฐที่เคร่งครัด การพัฒนา ปรับปรุงและข้อเสนอแนะ (1) ควรมีการขยายระยะเวลา ในการเปิดให้จดทะเบียน (2)ควรมีการลดขั้นตอนการหลักฐาน (3) ผู้ปฏิบัติงานภาครัฐควรมีระเบียบวินัยข้อปฏิบัติของราชการ (4) ควรมีหน่วยงานในการตรวจสอบอย่างเคร่งครัด (5)ควรรวบรวมแก้ไขเรื่องคุณสมบัติของผู้ที่สามารถจดทะเบียนได้

*บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระเรื่อง การนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.)ไปปฏิบัติ กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงทั้งหมด

**นักศึกษาลัทธิรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

คำสำคัญ : นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ คณะรักษาความสงบแห่งชาติ การนำนโยบายไปปฏิบัติ

บทนำ

เมื่อกล่าวถึงปัญหาใหญ่ในกรุงเทพมหานคร สิ่งที่เห็นได้อย่างชัดเจนคือ ปัญหาการจราจรของคนกรุงเทพมหานคร รวมถึงในเขตปริมณฑล รัฐบาลไม่สามารถพัฒนาระบบการคมนาคมสาธารณะได้ เมื่อมีความเจริญเข้ามาอย่างรวดเร็ว เริ่มมีการขยายตัวของถนนหนทางเพิ่มขึ้น จะเห็นได้ว่าในกรุงเทพมหานคร มีซอยยาวเป็นจำนวนมาก และซอยแต่ละซอยก็มีทางออกเพียงทางเดียว รถไฟฟ้าและรถประจำทางสาธารณะ ไม่สามารถเข้าไปในซอยได้ ซึ่งปัญหาเหล่านี้ทำให้เกิดอาชีพ รถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่คอยอำนวยความสะดวกแก่คนในซอยที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว

อินทชัย พาณิชกุล (2557) รถจักรยานยนต์รับจ้าง ได้กำเนิดขึ้นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2526 ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่กรุงเทพมหานครมีการขยายตัว จำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้น มีถนนหนทางเกิดขึ้นมากมาย ส่งผลให้ปริมาณรถจักรยานยนต์รับจ้างมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ เช่น การได้รับค่าบริการในอัตราที่สูงเกินความเป็นจริง การเสี่ยงกับความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการใช้บริการรถจักรยานยนต์รับจ้าง เป็นต้น นอกจากนี้ยังปัญหาในเรื่องของการเรียกรับผลประโยชน์จากวินจักรยานยนต์รับจ้างโดยผู้มีอิทธิพล "กลุ่มคนมีอำนาจนอกระบบ" หรือ "กลุ่มที่มีอำนาจแฝงจากระบบราชการโดยตรง" ที่คุมวินจักรยานยนต์รับจ้าง จากสภาพปัญหาดังกล่าว เป็นเหตุให้คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้ร่วมมือกับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบการพัฒนากระบวนการขนส่งทางมีการจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะของกรมการขนส่งทางบกประกอบด้วยรถ 3 ประเภท คือรถตู้โดยสาร รถแท็กซี่มอเตอร์และรถจักรยานยนต์สาธารณะ ได้มีการดำเนินการตามภารกิจและมีการประกาศขับเคลื่อน นโยบายจัดระเบียบโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ผู้ประกอบการอาชีพขับรถจักรยานยนต์สาธารณะสามารถประกอบอาชีพได้ โดยเข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะที่ถูกต้องตามกฎหมายและเกิดความเป็นธรรมกับผู้ให้บริการรถจักรยานยนต์สาธารณะ ภายใต้การควบคุม กำกับ ดูแลความปลอดภัย และคุณภาพบริการจากภาครัฐ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและชุมชนให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่

กรมการขนส่งทางบก (2561) กรมการขนส่งทางบกได้ร่วมกับ มณฑลทหารบกที่11 กองบัญชาการตำรวจนครบาล และกรุงเทพมหานคร ได้มีภารกิจในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติมาปฏิบัติ โดยมีการดำเนินงานเปิดการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะครั้งที่ 1 เมื่อเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2557 ได้มีการกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จะต้องนำรถจักรยานยนต์มาจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ และกำหนดสถานที่จอดรถผู้โดยสาร ให้มีความเป็นระเบียบทั้งยังได้กำหนดให้ใช้รูปแบบของเสื้อวินตามที่คณะกรรมการกำหนด ซึ่งแสดงชื่อวิน บัตรประจำตัวและหมายเลขประจำตัวที่ถูกต้องตรงกัน ต่อมาระหว่างวันที่ 1-15 กรกฎาคม พ.ศ.2559 ได้มีการเปิด การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ ครั้งที่ 2 กำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในวินเดิม ยื่นความประสงค์เพื่อขอจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ และเปิดให้สามารถยื่นความประสงค์เพื่อขอจัดตั้งวินใหม่ โดยทั้งสองประเภทจะรับลงทะเบียน และเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม – 31 สิงหาคม พ.ศ.2561ได้มีการเปิด การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะครั้งที่ 3 โดยกำหนดให้มีการเปิดรับลงทะเบียนผู้ขับรถจักรยานยนต์สาธารณะพร้อมเปิดให้ยื่นเอกสารหลักฐานได้ ณ สำนักงานเขต กรุงเทพมหานคร ที่วินตั้งอยู่ ทั้งนี้ แต่ละเขตจะเริ่มดำเนินการตรวจสอบสิทธิและออกหนังสือรับรองการใช้รถจักรยานยนต์สาธารณะ

มหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก ถือว่าเป็นศูนย์รวมทางการศึกษาที่มีขนาดใหญ่ เนื่องจากมีนักศึกษาจากทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ได้เข้ามาศึกษาในระดับบัณฑิต ระดับมหาบัณฑิต และระดับดุษฎีบัณฑิต ทำให้ชุมชนรอบๆ มหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น ทำให้เกิดหอพักของนักศึกษาเพิ่มเพิ่มขึ้นตามมา ชุมชนรอบๆมหาวิทยาลัยรามคำแหงจึงความเจริญเป็นอย่างยิ่ง ไม่ว่าจะเป็นด้านการคมนาคม ที่มีรถประจำทางสาธารณะวิ่งผ่าน อยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตลิงก์ เรือโดยสารคลองแสนแสบ ส่วนด้านแหล่งการค้า มีห้างสรรพสินค้า เช่น เดอะมอลล์รามคำแหง หัวหมากเซ็นเตอร์ โรงภาพยนตร์ฮอลลีวูด ด้านการศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแหง โรงเรียนสาธิตมหาวิทยาลัยรามคำแหง โรงเรียนเทพศิลา โรงเรียนวัดเทพศิลา จากความเจริญข้างต้น ทำให้มีผู้มาประกอบอาชีพ รถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ จำนวนเพิ่มขึ้น เกิดวินรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะจำนวนมาก เพื่อรองรับกับจำนวนประชากรที่อาศัยอยู่บริเวณรอบๆมหาวิทยาลัยรามคำแหง

ดังนั้นจะเห็นว่า นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ จึงมีความสำคัญต่อผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ และประชาชน บริเวณรอบๆมหาวิทยาลัยรามคำแหง เพื่อเป็นการกำกับดูแลให้เกิดความมีระเบียบเรียบร้อย เป็นไปอย่างถูกต้องและเป็นธรรมต่อทุกฝ่าย ทั้งส่วนของผู้รับบริการและผู้ให้บริการ จากความเป็นมาดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีความประสงค์ที่จะศึกษาวิจัย ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยการมีส่วนร่วมที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นในการดำเนินการตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) กรณีศึกษา ชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก และการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ รวมถึงปัญหา อุปสรรค ของผู้ประกอบการรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะและแนวทางการพัฒนา ปรับปรุง และข้อเสนอแนะในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) กรณีศึกษา ชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมากไปปฏิบัติ

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษา ปัจจัยส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นในการดำเนินการตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก
2. เพื่อศึกษา ปัจจัยการมีส่วนร่วมที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นในการดำเนินการตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก
3. เพื่อศึกษา การนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก

4. เพื่อศึกษา ปัญหา อุปสรรคของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ ชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงทั้งหมด ต่อนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงทั้งหมด

5. เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนา ปรับปรุง และข้อเสนอแนะในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงทั้งหมด

สมมติฐานการวิจัย

1. ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงทั้งหมด ที่แตกต่างกัน ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้จากการประกอบอาชีพ ประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ ส่งผลต่อ ความคิดเห็นในการดำเนินการตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ ของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) แตกต่างกัน

2. ปัจจัยการมีส่วนร่วมในนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ที่แตกต่างกันประกอบด้วย ลักษณะในการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพ พื้นที่ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะสังกัด ส่งผลต่อความคิดเห็นในการดำเนินการตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ ของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) แตกต่างกัน

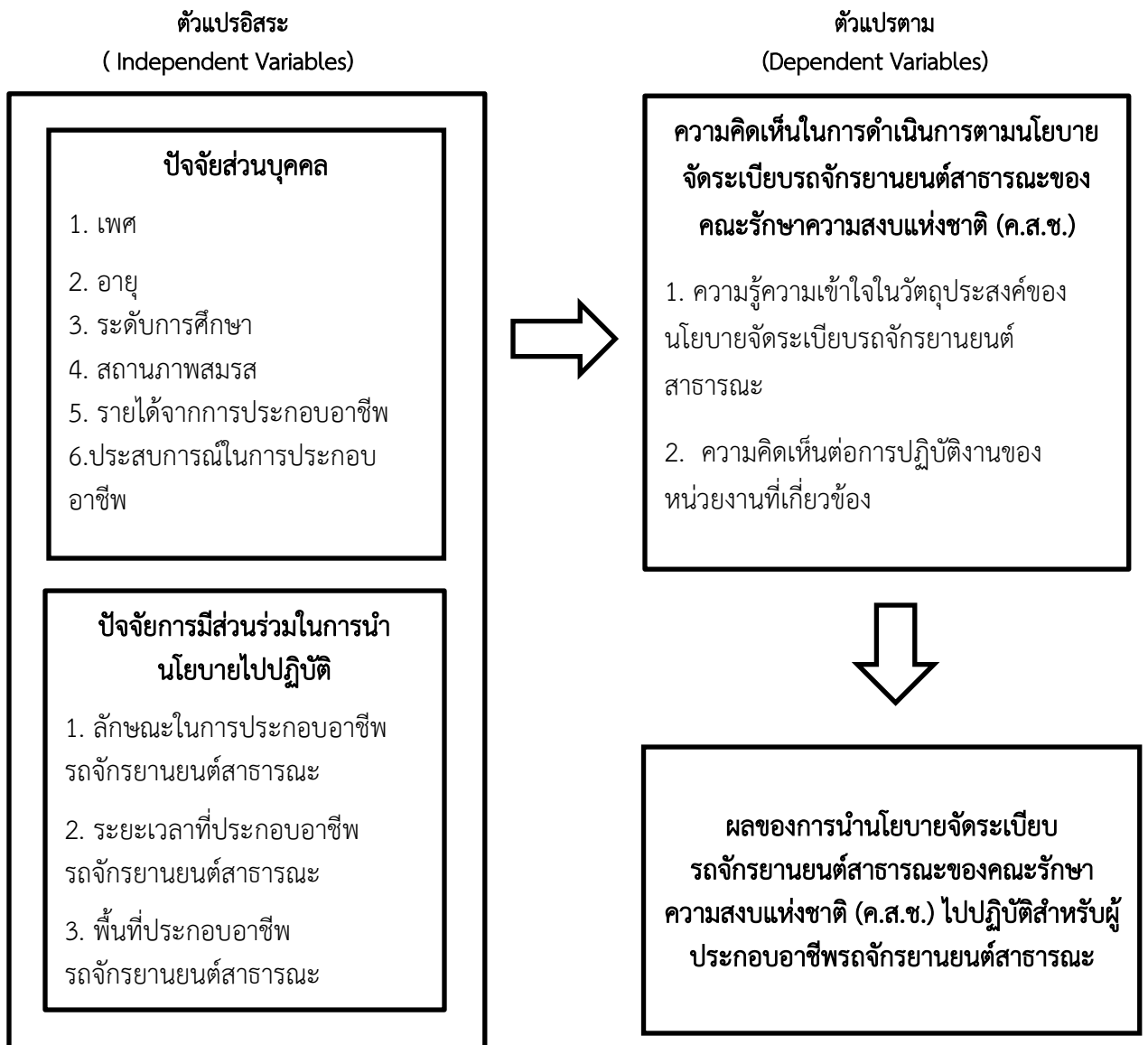
3. ความรู้ความเข้าใจในวัตถุประสงค์ของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะที่แตกต่างกันส่งผลต่อผลของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ

4. ความคิดเห็นต่อการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อผลของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ผู้วิจัยได้นำแนวคิดของ Van Meter and Van Horn โดยนำตัวแบบ A Model of the Policy Implementation Process มาเป็นหลักการในการวิเคราะห์กรอบแนวคิดมีองค์ประกอบดังนี้ องค์ประกอบด้านวัตถุประสงค์หรือมาตรฐานของนโยบาย เป็นสิ่งสำคัญ ที่กำหนดไว้ในนโยบายนั้นมีอะไรบ้าง ซึ่งวัตถุประสงค์จะเป็นส่วนขยายเป้าหมายรวมของนโยบายให้ชัดเจนขึ้น และง่ายต่อการเข้าใจ ทำให้เกิดการสร้างความรู้ความเข้าใจในวัตถุประสงค์ของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของผู้ดำเนินการตามนโยบายที่ต้องนำนโยบายไปปฏิบัติและผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ องค์ประกอบการติดต่อสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรม ถือเป็นส่วนสำคัญในกระบวนการดำเนินงานตามนโยบายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่รับผิดชอบ รวมถึงการรับรู้ในนโยบายของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ นำมาสู่องค์ประกอบด้านความร่วมมือร่วมใจของผู้นำนโยบายไปปฏิบัติและผู้ได้รับผล

โดยตรงจากนโยบาย ทำให้เกิดผลลัพธ์เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของนโยบายการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์ของคณะ
รักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ซึ่งสามารถกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยที่ประกอบด้วย ตัวแปรอิสระ
(Independent Variables) และตัวแปรตาม (Dependent Variables) ดังนี้



ในการวิจัยครั้งนี้ มีวิธีการวิจัยผู้วิจัยได้ใช้วิธีการวิจัย แบ่งเป็น 3 วิธี ดังนี้

การวิจัยเอกสาร (Documentary research) เป็นการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารวิชาการ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ รายงานการวิจัย วิทยานิพนธ์ คุชฎินิพนธ์ ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง เอกสารที่เกี่ยวข้องกับนโยบายจัดระเบียบ รถจักรยานยนต์สาธารณะ

วิธีวิจัยสนาม (Field research) โดยผู้วิจัยลงพื้นที่เพื่อสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างด้วยการสัมภาษณ์แบบมี โครงสร้าง หรือการสัมภาษณ์แบบเป็นทางการ (Structured interview or Formal interview)

วิธีวิจัยแบบสำรวจ (Survey Research) โดยผู้วิจัยทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่างโดยใช้แบบสอบถาม รูปแบบ คำถามแบบปลายปิด (closed-ended questions) และคำถามแบบปลายเปิด (Open end)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากร (Population) ผู้ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ ชุมชนย่านมหาวิทยาลัยรามคำแหง หัวหมาก จำนวนทั้งหมด 818 คน โดยแบ่งเป็น

- 1.1 วินหน้ามหาวิทยาลัยรามคำแหง จำนวน 35 คน
- 1.2 วินหน้าการกีฬาแห่งประเทศไทย จำนวน 70 คน
- 1.3 วินชอยรามคำแหง 53 จำนวน 179 คน
- 1.4 วินชอยรามคำแหง 43/1 จำนวน 185 คน
- 1.5 วินชอยรามคำแหง 39 จำนวน 349 คน

2. ผู้ให้กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้แก่ ผู้ประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ ชุมชนย่าน มหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก กำหนดขนาดกลุ่มกลุ่มตัวอย่างโดยคำนวณจากสูตรของ Taro Yamane (อ้างถึงใน เฉลิมพล ศรีหงษ์, 2561, หน้า 65) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95 % โดยใช้ความคลาดเคลื่อนในการสุ่ม 5% ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Ne}^2$$

เมื่อ n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดประชากร

e = ความคลาดเคลื่อนที่เกิดขึ้นจากการสุ่มกลุ่มตัวอย่างโดยกำหนดเป็น 0.05 สามารถคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างได้ ดังนี้

$$n = \frac{818}{1 + 818(0.05)}^2$$

N = \approx 270 กลุ่มตัวอย่าง

จำนวนกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 270 กลุ่มตัวอย่าง และใช้การสุ่มแบบเจาะจง (Purposive sampling) เป็นการเลือกโดยกำหนดคุณลักษณะของประชากรที่ต้องการศึกษา จึงเลือกใช้วิธีการเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลักและทำการสัมภาษณ์ จำนวน 5 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การดำเนินการวิจัยครั้งนี้ ใช้วิธีวิทยาการวิจัยแบบผสม (Mixed Method) ซึ่งใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และใช้แบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีรายละเอียดของเครื่องมือดังนี้

1. การวิจัยเชิงปริมาณใช้แบบสอบถามที่มีมาตรฐานเดียวกันโดยใช้คำถามแบบปลายปิด (closed-ended questions) และคำถามแบบปลายเปิด (Open end) เป็นคำถามที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ข้อที่ 1 เพื่อศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นในการดำเนินการตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมากและวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เพื่อศึกษาปัจจัยการมีส่วนร่วมมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นในการดำเนินการตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมากเท่านั้น โดยแจกแบบสอบถามให้กับกลุ่มตัวอย่าง ผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ชุมชนย่านมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมากจำนวน 270 ชุด แบบสอบถาม (Questionnaire)

2. การวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้วิธีการสัมภาษณ์โดยสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง หรือการสัมภาษณ์แบบเป็นทางการ (Structured interview or Formal interview) ลักษณะของการสัมภาษณ์เป็นการสัมภาษณ์ที่มีคำถาม และข้อกำหนดแน่นอนตายตัว จะสัมภาษณ์ผู้ใดก็ใช้คำถามเดียวกัน (สุภางค์ จันทวานิช, 2561, หน้า 75) และการสัมภาษณ์จะทำการสัมภาษณ์เป็น ซึ่งกำหนดเฉพาะคำถามที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 3 เพื่อศึกษา การนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก วัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 4 เพื่อศึกษา ปัญหา อุปสรรคของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ ชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก ต่อนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก และวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 5 เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนา ปรับปรุง และข้อเสนอแนะในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ : กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมากเท่านั้น ทั้งนี้ผู้วิจัยใช้วิธีการเก็บข้อมูลจากผู้ให้ข้อมูลหลัก จำนวน 5 คนการวิเคราะห์ข้อมูล

การตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

สำหรับการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งแนวการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง และแบบสอบถามที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อให้แบบสอบถามมีคุณภาพ ผู้ศึกษาวิจัยได้ทำการทดสอบคุณภาพของแบบสอบถามใน 2 ด้าน คือ ความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Validity) และความน่าเชื่อถือ (Reliability)

การหาความเที่ยงตรง (Validity)

ความเที่ยงตรง (Validity) ผู้วิจัยนำเสนอแบบสอบถามที่สร้างขึ้นให้ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 3 ท่าน พิจารณาและตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหา(Content Validity) ด้วยวิธีการหาค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of item-objective congruence : IOC) ซึ่งมีเกณฑ์พิจารณาค่า IOC คือ ข้อคำถามที่มีค่า IOC ตั้งแต่ 0.5-1.00 ถือว่าเหมาะสมสามารถนำไปใช้ได้ แต่สำหรับข้อคำถามที่มีค่า IOC ต่ำกว่า 0.5 ถือว่าควรปรับปรุงหรือตัดออก โดยได้รับความอนุเคราะห์จากผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน มีรายชื่อดังต่อไปนี้

- | | |
|--|---|
| 1.1 ผศ.ดร.จักรี ไชยพินิจ อาจารย์ประจำคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง | 1.2 ผศ.ดร.ร.ต.อ.วิเชียร ต้นศิริคงคล อาจารย์ประจำคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา |
| 1.3 อ.เดช อุณหะจิริงรักษ์ อาจารย์ประจำบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง | |

การหาความน่าเชื่อถือ (Reliability)

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถาม การนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติไปปฏิบัติ กรณีศึกษาชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก ไปทดลองใช้ (Try Out) กับผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะในพื้นที่ รอบๆมหาวิทยาลัยรามคำแหงที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย โดยกำหนดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน และนำมาทดสอบหาค่าความเชื่อมั่น ด้วยการหาสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha Coefficient) ตามวิธีการ ครอนบาช (อ้างถึงใน พวงรัตน์ ทวีรัตน์, 2533 ,หน้า 125-126) ได้ความเชื่อมั่น 0.886

การวิเคราะห์ข้อมูลในการทำวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้ทั้งการวิเคราะห์เชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ดังนี้

1. การวิเคราะห์เชิงปริมาณ ในส่วนของข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้จากแบบสอบถามที่ได้รับคืนจาก กลุ่มตัวอย่าง เป็นข้อมูลเพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 1 และข้อที่ 2 นั้นผู้วิจัยใช้วิธีการวิเคราะห์เชิงปริมาณ การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป SPSS (Statistical Package For Social Science) ดังนี้

1. หาค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) ของปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมากและปัจจัยการมีส่วนร่วมในนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.)

2. หาค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ของคะแนนจากการตอบแบบสอบถามโดยแทนความหมายของคะแนนเฉลี่ยระดับของความคิดเห็นต่อนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) กรณีศึกษา ชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมากไปปฏิบัติ

3. ทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 และสมมติฐานที่ 2 เป็นการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม โดยใช้ Independent sample t-test และการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 กลุ่มโดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way analysis of Variance)

สมมติฐานที่ 3 และสมมติฐานที่ 4 ทาค่าทดสอบเอฟ (F – test) เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยระหว่าง 3 กลุ่มขึ้นไปโดยใช้วิธีการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One Way Anova)

2. การวิเคราะห์เชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง ผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ชุมชนย่านมหาวิทยาลัยรามคำแหงทั้งหมด ทั้งในส่วนที่เป็นการจัดบันทึกของผู้วิจัยจากเครื่องบันทึกเสียง มา วิเคราะห์ในขั้นต้นเพื่อแยกประเด็นข้อมูลออกเป็นประเด็น ๆ ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ 3-5 หลังจากนั้นจึงวิเคราะห์ว่าข้อมูลที่มีอยู่ในแต่ละประเด็นนั้นมีความหมายว่าอะไร โดยใช้วิธีการตีความข้อมูลตามหลักการวิเคราะห์เชิงคุณภาพ ทั้งนี้ผู้วิจัยได้ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล ในแต่ละประเด็นตามโดยใช้หลักการตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า (Datatriangulation) เพื่อหาข้อสรุปสุดท้ายร่วมกันว่าความหมายของข้อมูลในแต่ละประเด็นคืออะไร มีแบบแผนของความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งต่าง ๆ อยู่หรือไม่ อย่างไร

สถิติที่ใช้ในการวิจัย

ในการวิเคราะห์เชิงปริมาณผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติพื้นฐาน และทดสอบสมมติฐาน ดังนี้

1. ทาค่าความถี่ (Frequency)
2. ค่าร้อยละ (Percentage)
3. ค่าเฉลี่ย (Mean)
4. ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation)
5. การทดสอบค่า T-test (Independent test) ใช้วิเคราะห์ความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยของกลุ่มประชากร 2 กลุ่ม ที่มีระดับนัยสำคัญ 0.5 ได้แก่ เพศ ลักษณะในการประกอบอาชีพ ซึ่งสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์นั้นในขั้นแรกจะทำการทดสอบความแตกต่างระหว่างความแปรปรวนของตัวแปรอิสระกลุ่มทั้ง 2 กลุ่ม
6. การทดสอบค่า F-test (Independent sample F Test) แบบการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว One-way ANOVA (One-way Analysis of variance) ใช้เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของกลุ่มประชากรมากกว่า 2 กลุ่ม ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้จากการประกอบอาชีพ ประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ ระยะเวลาในการประกอบอาชีพ พื้นที่ประกอบอาชีพ

ผลการวิจัยและการอภิปรายผล

ผลการวิจัย

ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์ในการศึกษาและจากการศึกษา สามารถแบ่ง ผลการวิจัย เป็น 2 ส่วนดังนี้ ส่วนที่ 1 ผลการวิจัยเชิงปริมาณ

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 เพื่อศึกษา ปัจจัยส่วนบุคคลมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นในการดำเนินการตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ผู้วิจัยสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังต่อไปนี้

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศชาย	220	81.5
อายุ 20 - 40 ปี	137	50.7
มัธยมปลายหรือเทียบเท่า	148	54.8
แต่งงานแล้ว	130	48.1
รายได้ 500-1,000 บาท	120	44.4
ประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ 4-6 ปี	100	37.0
รวม	270	100.0

1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะทั้งหมดจำนวน 270 กลุ่มตัวอย่าง พบว่า เพศชาย ร้อยละ 81.5 มีอายุ 20-40 ปี ร้อยละ 50.7 การศึกษาจบมัธยมปลายหรือเทียบเท่า ร้อยละ 54.8 และ แต่งงานแล้ว จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 48.1 รายได้จากการประกอบอาชีพโดยเฉลี่ยต่อวัน 500-1,000 บาท จำนวน 120 คน คิดเป็นร้อยละ 44.4 ประสบการณ์ในการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะประมาณ 4-6 ปี จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 37

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 เพื่อศึกษา ปัจจัยการมีส่วนร่วมอภิมวลต่อความคิดเห็นในการดำเนินการตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ผู้วิจัยสรุปผลการวิเคราะห์ข้อมูลได้ดังต่อไปนี้

ปัจจัยการมีส่วนร่วม	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ประกอบอาชีพงานหลัก	216	80.0
ระยะเวลาในการประกอบอาชีพมากกว่า 6 ชั่วโมง	157	58.1
พื้นที่ในการประกอบอาชีพ รวมค่าแห่ง 39 เขตวังทองหลาง	86	31.9
รวม	270	100.0

1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยการมีส่วนร่วมของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะทั้งหมดจำนวน 270 กลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ เป็นงานหลัก จำนวน 216 คน คิดเป็นร้อยละ 80.0 และระยะเวลาในการประกอบอาชีพมากกว่า 6 ชั่วโมง จำนวน 157 คน คิดเป็นร้อยละ 58.1 พื้นที่ในการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะบริเวณ รวมค่าแห่ง 39 เขตวังทองหลางมีผู้ประกอบอาชีพจักรยานยนต์สาธารณะมากที่สุด จำนวน 86 คน คิดเป็นร้อยละ 31.9

1.3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ ประกอบด้วย 2 ด้าน ของผู้ประกอบการอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะทั้งหมดจำนวน 270 กลุ่มตัวอย่าง พบว่า

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามนโยบาย	\bar{X}	S.D.	แปลผล
ความรู้ความเข้าใจในวัตถุประสงค์	3.600	0.943	มาก
นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์ฯมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาการเอารถเอาเปรียบของของหัวหน้าวิน	3.700	0.905	มาก
การปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	3.537	1.000	มาก
มณฑลทหารบกที่ 11 ประชาสัมพันธ์และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	3.620	1.005	มาก
รวม	270	100.0	

ด้านความรู้ความเข้าใจในวัตถุประสงค์ของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.6 คืออยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาปัจจัยย่อยพบว่า นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์ฯมีวัตถุประสงค์เพื่อแก้ปัญหาการเอารถเอาเปรียบของของหัวหน้าวิน มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด เท่ากับ 3.70 อยู่ในระดับมากด้านการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่า โดยภาพรวมมีค่าเฉลี่ย เท่ากับ 3.537 คืออยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาปัจจัยย่อยพบว่า มณฑลทหารบกที่ 11 ประชาสัมพันธ์และประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด เท่ากับ 3.620 อยู่ในระดับมาก

1.4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผลของการปฏิบัติตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะไปปฏิบัติของผู้ประกอบการอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะทั้งหมดจำนวน 270 กลุ่มตัวอย่างพบว่า

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับผลของการปฏิบัติตามนโยบาย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ท่านผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรมจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ	266	98.5
มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ	267	98.9
มีการลงทะเบียนเพื่อขอประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะถูกต้องตามกฎหมาย	267	98.9
จดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ	265	98.1
เสื้อก็กัเป็นรูปแบบเดียวกันทั้งวิน	268	99.3
เสื้อวินระบุวินที่สังกัดพร้อมหมายเลขประจำตัว	268	99.3

เสื้อวินและหมายเลขประจำตัวของท่าน มีข้อมูลที่ต้องตรงกัน	267	98.9
ได้มารายงานตัวตามวัน เวลาและสถานที่ ตามที่คณะอนุกรรมการประจำกรุงเทพมหานครกำหนด	266	98.5
วินที่สังกัด อยู่ภายใต้การควบคุม กำกับ ดูแล และรับผิดชอบโดยรัฐ	267	98.9
รวม	270	100.0

ผู้ประกอบการอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ผ่านการตรวจสอบประวัติอาชญากรรม จากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จำนวน 266 คน คิดเป็นร้อยละ 98.5 มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะจำนวน 267 คน คิดเป็นร้อยละ 98.9 มีการลงทะเบียนเพื่อขอประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะถูกต้องตามกฎหมายจำนวน 267 คน คิดเป็นร้อยละ 98.9 ได้จดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ จำนวน 265 คน คิดเป็นร้อยละ 98.1 เสื้อก็กัเป็นรูปแบบเดียวกันทั้งวิน จำนวน 268 คน คิดเป็นร้อยละ 99.3 เสื้อวินระบุวินที่สังกัดพร้อมหมายเลขประจำตัว จำนวน 268 คน คิดเป็นร้อยละ 99.3 เสื้อวินและหมายเลขประจำตัวของท่าน มีข้อมูลที่ต้องตรงกัน จำนวน 267 คน คิดเป็นร้อยละ 98.9 และได้มารายงานตัวตามวัน เวลาและสถานที่ ตามที่คณะอนุกรรมการประจำกรุงเทพมหานครกำหนด จำนวน 266 คน คิดเป็นร้อยละ 98.5 ส่วนใหญ่วินที่สังกัด อยู่ภายใต้การควบคุม กำกับ ดูแล และรับผิดชอบโดยรัฐจำนวน 267 คน คิดเป็นร้อยละ 98.9

1.5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมุติฐานการวิจัย

การทดสอบสมมุติฐานที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ประกอบการอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ที่แตกต่างกัน จะมีการนำนโยบายไปปฏิบัติของผู้ประกอบการอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.)

การนำนโยบายไปปฏิบัติของผู้ประกอบการอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ					
ชาย (n = 220)		หญิง (n = 50)		t	Sig.
\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
3.579	0.516	3.527	0.478	1.226	0.269
รวม	3.579	0.516	3.527	0.478	

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การนำนโยบายไปปฏิบัติของ ผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig.
อายุ	ระหว่างกลุ่ม	1.398	3	0.466	1.816	0.145
	ภายในกลุ่ม	68.262	266	0.257		
ระดับการศึกษา	ระหว่างกลุ่ม	1.006	3	0.335	1.299	0.275
	ภายในกลุ่ม	69.655	266	0.258		
รายได้	ระหว่างกลุ่ม	0.405	3	0.135	0.519	0.670
	ภายในกลุ่ม	69.255	266	0.260		
สถานภาพสมรส	ระหว่างกลุ่ม	0.405	3	0.135	0.519	0.670
	ภายในกลุ่ม	69.255	266	0.260		
ประสบการณ์	ระหว่างกลุ่ม	0.181	2	0.090	0.348	0.707
	ภายในกลุ่ม	69.480	276	0.260		

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานที่ 1 เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ สถานภาพสมรส ประสบการณ์ แตกต่างกัน การนำนโยบายไปปฏิบัติของ ผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะไม่แตกต่าง

การทดสอบสมมติฐานที่ 2 ปัจจัยการมีส่วนร่วมในนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ที่แตกต่างกันประกอบด้วย ลักษณะในการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพ พื้นที่ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะสังกัด ส่งผลต่อความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ ของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) แตกต่างกัน

ลักษณะการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ						
	อาชีพหลัก (n = 216)		อาชีพรอง (n = 54)		t	Sig.
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
	3.583	0.477	3.511	0.619	3.705	0.055
รวม	3.583	0.477	3.511	0.619		

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การนำนโยบายไปปฏิบัติ ของ ผู้ประกอบอาชีพ รถจักรยานยนต์สาธารณะ	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
ระยะเวลาที่ประกอบอาชีพ รถจักรยานยนต์สาธารณะ ต่อวัน	ระหว่างกลุ่ม	0.061	2	0.031	0.118	0.889
	ภายในกลุ่ม	69.599	267	0.261		
พื้นที่ประกอบอาชีพ รถจักรยานยนต์สาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	0.403	4	0.101	0.385	0.819
	ภายในกลุ่ม	69.258	265	0.261		

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานที่ 2 ลักษณะในการประกอบอาชีพ ระยะเวลาในการประกอบอาชีพ พื้นที่การประกอบอาชีพ
แตกต่างกัน การนำนโยบายไปปฏิบัติของ ผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะไม่แตกต่าง

สมมติฐานที่ 3 ความรู้ความเข้าใจในวัตถุประสงค์ของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ ที่แตกต่างกัน ส่งผล
ต่อ ผลของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติสำหรับ
ผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง

การนำนโยบายไปปฏิบัติของ ผู้ประกอบอาชีพ รถจักรยานยนต์สาธารณะ	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
ความรู้ความเข้าใจใน วัตถุประสงค์ของนโยบายจัด ระเบียบฯ	ระหว่างกลุ่ม	0.031	10	0.003	0.882	0.551
	ภายในกลุ่ม	0.922	259	0.004		

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานที่ 3 ความรู้ความเข้าใจนโยบายจัดระเบียบแตกต่างกัน การนำนโยบายไปปฏิบัติของ ผู้ประกอบ
อาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะไม่แตกต่าง

สมมติฐานที่ 4 ความคิดเห็นต่อการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อ ผลของการนำ
นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบอาชีพ
รถจักรยานยนต์สาธารณะ

ผลของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
ความคิดเห็นต่อการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ระหว่างกลุ่ม	0.110	29	0.004	5.877	0.360
	ภายในกลุ่ม	0.843	240	0.004		

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สมมติฐานที่ 4 ความคิดเห็นต่อการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแตกต่างกัน การนำนโยบายไปปฏิบัติของ ผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะไม่แตกต่าง

ส่วนที่ 2 การสรุปผลวิจัยเชิงคุณภาพ

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 เพื่อศึกษา การนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติ กรณีศึกษา ชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก

ในประเด็นการรับรู้ถึงนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ของผู้ที่ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ทั้ง 5 วิน แบ่งเป็น 2 กลุ่ม

กลุ่มแรก คือ การรับรู้ถึงนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยผ่าน สื่อโทรทัศน์ สื่ออินเทอร์เน็ต สื่อหนังสือพิมพ์ ที่ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้มีการประสานงานกับสื่อประเภทต่าง ๆ เพื่อกระจายข่าวสาร กลุ่มสอง คือ การรับรู้ถึงนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะจาก สมาชิกภายในวินและหัวหน้าวิน ที่ในประเด็นความเห็นของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีต่อนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) พบว่า โดยภาพรวมของผู้ที่ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ มีความเห็นด้วยละมีความพอใจในนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ เนื่องจากนโยบายดังกล่าวสามารถลดปัญหาในด้านต่างๆ ลดลงอย่างเห็นได้ชัด ทุกอย่างมีระเบียบเรียบร้อย มีกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่างๆ ทำให้การดำเนินชีวิตของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะและประชาชนผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์สาธารณะ รู้สึกปลอดภัยและได้รับความเป็นธรรมยิ่งขึ้น

วัตถุประสงค์ข้อที่ 4 เพื่อศึกษา ปัญหา อุปสรรคของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะ ชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก ต่อ นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) กรณีศึกษา ชุมชนย่านมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก สามารถสรุปปัญหาได้ดังนี้

1. ปัญหาด้านระยะเวลาในการเปิดให้ลงทะเบียนไม่เพียงพอ เนื่องจาก ระยะเวลาในการเปิดให้ผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง มาจดทะเบียนจากรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลหรือรถป้ายสีขาว ให้เป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะหรือรถป้ายเหลือง มีระยะเวลาในการจดทะเบียนน้อยเกินไป

2. ปัญหาขั้นตอนที่ซ้ำซ้อนและการปฏิบัติงานของภาครัฐล่าช้า เนื่องจาก การปฏิบัติตามขั้นตอนของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ มีความซ้ำซ้อนยุ่งยากและการปฏิบัติงานของภาครัฐในการดำเนินการมีขั้นตอนที่เยเยสทำให้เกิดความล่าช้า ส่งผลต่อเวลาในการประกอบอาชีพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ ที่ต้องสูญเสียรายได้

3. ปัญหาความประพฤติไม่เหมาะสมของผู้ปฏิบัติงานภาครัฐ เนื่องจาก ในการมาติดต่อขอจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ ผู้ปฏิบัติงานในภาครัฐประพฤติปฏิบัติไม่เหมาะสมและพุดจาไม่สุภาพในการให้บริการแก่ผู้มาติดต่อราชการ

4. ปัญหาไม่มีการตรวจสอบของรัฐที่เคร่งครัด เนื่องจากนโยบายการจัดระเบียบฯไม่มีการตรวจสอบของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับนโยบายอย่างเคร่งครัด ทำให้เกิดปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ผู้ใช้บริการและปัญหาวินเถื่อน มาแย่งลูกค้าของผู้ที่ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะที่ถูกกฎหมาย

วัตถุประสงค์ข้อที่ 5 เพื่อศึกษาแนวทางการพัฒนา ปรับปรุง และข้อเสนอแนะในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) กรณีศึกษา ชุมชนย่านมหาวิทยาลัยรามคำแหง หัวหมาก จากการสัมภาษณ์ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะผู้วิจัยสามารถสรุปแนวทางแก้ไขของนโยบายจัดระเบียบได้ดังนี้

1. ควรมีการขยายระยะเวลา ในการเปิดให้มีการจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะให้มากขึ้น เพื่อให้ผู้มาจดทะเบียนฯเตรียมความพร้อมในการยื่นเอกสารและหลักฐานทันตามระยะเวลาที่กำหนด

2.ควรมีการลดขั้นตอนในการยื่นเอกสารและหลักฐานให้สั้นลง รวมถึงมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประจำอยู่ในจุดต่างๆภายในสถานที่เดียวกัน เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเข้ามาติดต่อจดทะเบียนฯ

3. ควรมีการปลูกจิตสำนึกให้ ผู้ปฏิบัติงานภาครัฐยึดระเบียบวินัยข้อปฏิบัติของราชการอย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ผู้มาติดต่อการจดทะเบียนฯ

4. ควรมีหน่วยงานในการตรวจสอบผู้จดทะเบียนและผู้ที่ยังไม่จดทะเบียนเพื่อลดความเหลื่อมล้ำกันระหว่างผู้จดทะเบียนอย่างถูกต้องและผู้ที่ไม่จดทะเบียน

5. ควรมีการปรับปรุงแก้ไขในเรื่องของคุณสมบัติของผู้ที่สามารถจดทะเบียนได้ให้เกิดความเป็นธรรมแก่ทุกคน

อภิปรายผลการวิจัย

ผู้วิจัยได้แบ่งการอภิปรายผลการวิจัยเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 อภิปรายผลการวิจัยเชิงปริมาณ ผู้วิจัยได้ ตั้งสมมติฐานและจากการทดสอบสมมติฐานสามารถอภิปรายผลการวิจัยได้ ดังต่อไปนี้

สมมติฐานข้อที่ 1 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้จากการประกอบอาชีพ ประสบการณ์ในการประกอบอาชีพ ไม่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ดังนั้นผลสรุปสมมติฐานข้อที่ 1 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่กำหนดไว้

สมมติฐานข้อที่ 2 ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ลักษณะการประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะระยะเวลาที่ประกอบอาชีพ พื้นที่ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะสังกัด ไม่ส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ดังนั้นผลสรุปสมมติฐานข้อที่ 2 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่กำหนดไว้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Meter and Horn(อ้างถึงใน บุญเกียรติ การะเวกพันธ์, 2561ค, หน้า 126 – 127) ตัว

แบบ A Model of the Policy Implementation Process ในตัวแปรด้าน ความร่วมมือร่วมใจของผู้ปฏิบัติ หากได้รับความร่วมมือร่วมใจจากผู้ปฏิบัติ ความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติก็ย่อมจะมีสูงตามไปด้วยและตัว

สมมติฐานข้อที่ 3 ความรู้ความเข้าใจในวัตถุประสงค์ของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ ที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อ ผลของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า

ความรู้ความเข้าใจในวัตถุประสงค์ของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ ไม่ส่งผลต่อผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ดังนั้นผลสรุปสมมติฐานข้อที่ 3 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่กำหนดไว้ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ Meter and Horn (อ้างถึงใน บุญเกียรติ การะเวกพันธ์, 2561ค, หน้า 126 – 127) ตัวแบบ A Model of the Policy Implementation Process ในตัวแปรด้าน วัตถุประสงค์หรือมาตรฐานของนโยบาย เป็นสิ่งสำคัญที่ต้องแยกให้ชัดเจนว่า วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในนโยบายนั้นมีอะไรบ้าง ซึ่งวัตถุประสงค์จะเป็นส่วนขยายเป้าหมายรวมของนโยบายให้ชัดเจนขึ้น และง่ายต่อการเข้าใจ ทั้งนี้ วัตถุประสงค์เปรียบเสมือนเกณฑ์ที่ใช้ประเมินความสำเร็จ หรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ และสอดคล้องกับแนวคิดของ ศุภชัย ยาวะประภาษ (อ้างถึงใน เดช อุณหะจิรัจรัช, 2561, หน้า 35) อธิบายว่ามีปัจจัยหลายประการ ที่กำหนดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ เช่นวัตถุประสงค์ของนโยบาย นโยบายที่มีโอกาสสำเร็จสูงจะต้องเป็นนโยบายที่มีวัตถุประสงค์ชัดเจน มีความสอดคล้องเป็นหนึ่งอันเดียวกัน ง่ายต่อผู้ที่จะนำนโยบายนั้นไปปฏิบัติ และมีดัชนีชี้วัดความสำเร็จที่ชัดเจนและสามารถวัดได้จริง นอกจากนี้ความสอดคล้องในการแปลความหมายของวัตถุประสงค์นโยบายจะต้องไม่ขัดแย้งกัน เพราะหากแหล่งข้อมูลเดียวกันให้ข้อมูลที่ขัดแย้งกันเอง การปฏิบัติให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของนโยบายนั้นเป็นเรื่องยาก

สมมติฐานข้อที่ 4 ความคิดเห็นต่อการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่แตกต่างกัน ส่งผลต่อ ผลของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) ไปปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะทดสอบสมมติฐานพบว่า

ความคิดเห็นต่อการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ส่งผลต่อ ผลของการนำนโยบายไปปฏิบัติสำหรับผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ดังนั้นผลสรุปสมมติฐานข้อที่ 4 จึงไม่เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัยที่กำหนดไว้ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นายภานุเดช ปัญญา (2560) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาการนำนโยบายประชารัฐไปสู่การปฏิบัติ: กรณีศึกษา โครงการเพิ่มความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานรากตามแนวทาง ประชาธิปไตยในตำบลอัญญาและตำบลดงสิง อำเภอกมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์ ผลวิจัยสรุปว่า กระบวนการนำโครงการเพิ่มความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานรากตามแนวทางประชารัฐไปปฏิบัติ พบว่า มีขั้นตอนการมอบหมายงานจะพิจารณาจากภาระงานเดิมของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ ขั้นตอนการประสานงาน มีการประสานงานเป็นอย่างดี และขั้นตอนติดตาม ส่งเสริม ประเมินผลและรายงานผลการดำเนินงานใน 6 เดือน หรือ 1 ปี ของการดำเนินงานโครงการเพิ่มความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานรากตามแนวทางประชารัฐ และสอดคล้องกับแนวคิดของ Meter and Horn (อ้างถึงใน บุญเกียรติ การะเวกพันธ์, 2561ค, หน้า 126 – 127) ตัวแบบ A Model of the Policy Implementation Process ในตัวแปรด้าน แปรด้านลักษณะของหน่วยงานที่

นำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งมีปัจจัยหลายประการที่มีผลต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ จำนวนบุคลากรและความสามารถของบุคลากรในหน่วยงานที่รับผิดชอบ ระดับของการควบคุมตามลำดับชั้นบังคับบัญชาหน่วยงานย่อยต่าง ๆ ภายใน หน่วยงานที่รับผิดชอบ ทรัพยากรทางการเงินของหน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น ความสนับสนุนที่ได้รับจากฝ่ายบริหาร และฝ่ายนิติบัญญัติ ความสำคัญของหน่วยงานที่รับผิดชอบ ระดับของการสื่อสารแบบเปิด ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบได้มีการติดต่อสื่อสาร และสายสัมพันธ์ทั้งที่เป็นทางการ และไม่เป็นทางการ ที่หน่วยงานที่รับผิดชอบมีกับผู้กำหนดนโยบายในระดับต่าง ๆ

ส่วนที่ 2 อภิปรายผลการวิจัยเชิงเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยได้นำประเด็นที่ได้จากการสัมภาษณ์เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยมาใช้อภิปรายผลการวิจัยได้ ดังต่อไปนี้

การนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.)ไปปฏิบัติ

กรณีศึกษา ชุมชนรอบมหาวิทยาลัยรามคำแหงหัวหมาก

ในประเด็นการรับรู้ถึงนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการอาชีพจักรยานยนต์สาธารณะพบว่า ในเรื่องการรับรู้ นโยบาย แบ่งเป็น กลุ่มแรก คือ การรับรู้ นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยผ่าน สื่อโทรทัศน์ สื่ออินเทอร์เน็ต สื่อหนังสือพิมพ์ ที่ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกลุ่มสอง คือ การรับรู้ นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะจาก สมาชิกภายในวินและหัวหน้าวิน ที่เป็นผู้ส่งต่อข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับนโยบายจัดระเบียบฯของรัฐ ผ่านการประชาสัมพันธ์ทางสื่อต่างๆ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ วรากุล อุดมประมวล (2558) ได้ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพในการนำนโยบายการจัดระเบียบหาบเร่-แผงลอยไปปฏิบัติ:ศึกษาเฉพาะกรณีเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร ผลวิจัยสรุปว่า กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญมีความคิดเห็นว่าเป็นนโยบายที่มีความชัดเจน ครอบคลุมต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติให้เกิดการจัดระเบียบหาบเร่-แผงลอยที่ดีเป็นที่ยอมรับและพอใจของทุกฝ่าย และสอดคล้องกับแนวคิด Meter and Horn(อ้างถึงใน บุญเกียรติ การะเวกพันธุ์, 2561ค, หน้า 126 – 127) ตัวแบบ A Model of the Policy Implementation Process ในตัวแปรด้าน การติดต่อสื่อสารระหว่างองค์กรและกิจกรรม การนำนโยบายไปปฏิบัติ การสื่อสารระหว่างผู้กำหนดนโยบายหรือหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติระหว่างองค์กรหรือภายในหน่วยงานเดียวกันนั้นมีความสำคัญมาก ผู้รับผิดชอบในหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องมีข้อมูลข่าวสารที่ตรงกันในเรื่องวัตถุประสงค์ของนโยบาย ต้องมีการสื่อสารที่ถูกต้องรวดเร็วและต่อเนื่อง ตลอดจนไม่มีการปิดบังข่าวสารระหว่างกัน ในประเด็นความเห็นของผู้ประกอบการอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะที่มีต่อนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) พบว่า โดยภาพรวมของผู้ที่ประกอบการอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ ทั้ง 5 วิน มีความเห็นด้วยละมีความพอใจในนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ เนื่องจากนโยบายดังกล่าวสามารถลดปัญหาในด้านต่างๆ เมื่อมีการจัดระเบียบฯ ปัญหาดังกล่าวก็ลดลงอย่างเห็นได้ชัด ทุกอย่างมีระเบียบเรียบร้อย มีกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่างๆ ทำให้การดำเนินชีวิตของผู้ประกอบการอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะและประชาชนผู้ใช้บริการรถจักรยานยนต์สาธารณะ รู้สึกปลอดภัยและได้รับความเป็นธรรมยิ่งขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สอดคล้องกับงานวิจัยของ นภัสวรรณ สุภาวรรณ (2559) ได้ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพของการนำนโยบายการจัดระเบียบหาบเร่-แผงลอยกรุงเทพมหานครไปปฏิบัติ กรณีศึกษาพื้นที่

ปากคลองตลาด ผลการวิจัยสรุปว่า ประชาชนในแต่ละกลุ่มได้มีการยอมรับ หรือต่อต้านการดำเนินนโยบายจัดระเบียบทางเท้าที่แตกต่างกัน ในระยะแรกของการดำเนินการกลุ่มผู้ค้าหาบเร่แผงลอยส่วนใหญ่ที่เคยค้าขายมีผลประโยชน์ในบริเวณนี้มาเป็นเวลานาน กรุงเทพมหานครต้องปรับเปลี่ยนกลยุทธ์เพื่อดำเนินการในหลากหลายรูปแบบ ในขณะที่กลุ่มประชาชนทั่วไปส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการดำเนินงานตามนโยบายนี้ เพราะเห็นถึงประโยชน์ที่ชุมชนจะได้รับในระยะยาว อีกทั้งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นายเล็ก ทันทสิทธิ์ (2559) ได้ศึกษาเรื่อง การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะในกรุงเทพมหานครเขตจตุจักร ผลวิจัยสรุปว่า ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับแนวทางการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของทางราชการและเห็นด้วยที่จะใช้แนวทางการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะเป็นเครื่องมือในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ยังมีความสอดคล้องกับแนวคิดการจัดระเบียบทางสังคม (งามพิศ สัตย์สงวน, 2538, หน้า 61-63) เนื่องจากการจัดระเบียบทางสังคมคือ การทำให้มีระเบียบในสังคมมนุษย์เป็นกระบวนการทางสังคมที่จะควบคุมความประพฤติของคนในสังคมให้อยู่ในระเบียบหรือกฎเกณฑ์ที่สังคมกำหนดไว้เพื่อให้สังคมสามารถดำรงอยู่ได้การจัดระเบียบสังคมเป็นกระบวนการที่มีขอบเขตกว้างขวางมากเป็นกระบวนการที่ครอบคลุมปรากฏการณ์ทางสังคมอย่างมีกฎเกณฑ์ ข้อบังคับต่างๆ หลายอย่างเพื่อให้สมาชิกในสังคมถือเป็นแนวทางในการปฏิบัติต่อกันกฎเกณฑ์เหล่านั้นคือบรรทัดฐานทางสังคมซึ่งสมาชิกในสังคมต้องปฏิบัติตามบรรทัดฐานของสังคม และสอดคล้องกับแนวคิดของ

ปัญหาและอุปสรรคของผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ บริเวณรอบๆมหาวิทยาลัยรามคำแหงที่มีต่อนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะของคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (ค.ส.ช.) สามารถสรุปปัญหาได้ดังนี้

1. ปัญหาด้านระยะเวลาในการเปิดให้ลงทะเบียนไม่เพียงพอ เนื่องจาก ระยะเวลาในการเปิดให้ผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์รับจ้าง มาจดทะเบียนจากรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลหรือรถป้ายสีขาว ให้เป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะหรือรถป้ายเหลือง มีระยะเวลาในการจดทะเบียนน้อยเกินไป
2. ปัญหาขั้นตอนที่ซ้ำซ้อนและการปฏิบัติงานของภาครัฐล่าช้า เนื่องจาก การปฏิบัติตามขั้นตอนของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะ มีความซ้ำซ้อนยุ่งยากและการปฏิบัติงานของภาครัฐในการดำเนินการมีขั้นตอนที่เยเยสทำให้เกิดความล่าช้า ส่งผลต่อเวลาในการประกอบอาชีพของผู้ขับซึ่งรถจักรยานยนต์สาธารณะ ที่ต้องสูญเสียรายได้
3. ปัญหาความประพฤติไม่เหมาะสมของผู้ปฏิบัติงานภาครัฐ เนื่องจาก ในการมาติดต่อขอจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ ผู้ปฏิบัติงานในภาครัฐประพฤติปฏิบัติไม่เหมาะสมและพุดจาไม่สุภาพในการให้บริการแก่ผู้มาติดต่อราชการ
4. ปัญหาไม่มีการตรวจสอบของรัฐที่เคร่งครัด เนื่องจากนโยบายการจัดระเบียบฯไม่มีการตรวจสอบของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับนโยบายอย่างเคร่งครัด ทำให้เกิดปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ผู้ใช้บริการและปัญหาวินเดือน มาแยงลูกค้าของผู้ที่ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะที่ถูกกฎหมาย ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นายภานุเดช ปัญญา (2560) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษาการนำนโยบายประชารัฐไปสู่การปฏิบัติ: กรณีศึกษา โครงการเพิ่มความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานรากตามแนวทาง ประชากรรัฐในตำบลัญญาและตำบลดงสิง อำเภอกมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์ ผลวิจัยสรุปว่าปัญหาด้านกระบวนการหรือขั้นตอนการปฏิบัติงาน ในส่วนการมอบหมายงาน อำนาจหน้าที่รับผิดชอบ เจ้าหน้าที่ที่มีความสับสนในการปฏิบัติงานระหว่างระเบียบกองทุนหมู่บ้าน

กับระเบียบโครงการเพิ่มความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานรากตามแนวทางประชารัฐเพราะโครงการฯ เป็นโครงการใหม่ และสอดคล้องกับแนวคิดของ ศุภชัย ยาวะประภาษ (อ้างถึงใน เดช อุณหะจรรย์รักษ์, 2561, หน้า 35) อธิบายว่ามีปัจจัยหลายประการ ที่กำหนดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ เช่น ลักษณะของหน่วยงานที่นำนโยบายปฏิบัติ ประเภทของหน่วยงาน มีผลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของนโยบาย โดยการมอบหมายให้แก่หน่วยงานที่มีอยู่แล้วและสนับสนุนนโยบายนั้นมีโอกาสประสบความสำเร็จมากกว่าการมอบหมายนโยบายให้แก่หน่วยงานที่จัดตั้งขึ้นใหม่ เนื่องจากมีความพร้อมด้านทรัพยากรและบุคลากรมากกว่า นอกจากนี้ หน่วยงานที่มีโครงสร้างและลำดับชั้นการบังคับบัญชาน้อย และปัจจัยอื่นๆ เช่น ภาวะผู้นำที่เข้มแข็ง ความสัมพันธ์ของหน่วยงานที่นำนโยบายไปปฏิบัติกับหน่วยงานที่กำหนดนโยบายมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด และการสื่อสารแบบเปิดโอกาส/เปิดกว้าง มีผลให้นำนโยบายไปปฏิบัติประสบความสำเร็จมากกว่า และสอดคล้องกับแนวคิดของ Edwards (อ้างถึงใน บุญเกียรติ การะเวกพันธุ์, 2561ค, หน้า 129) การนำนโยบายไปปฏิบัติ มีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติคือ โครงสร้างขององค์การที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ ขนาดและความสลับซับซ้อน ของโครงสร้างองค์การ มาตรฐาน และขั้นตอนในการปฏิบัติงาน รวมทั้งจำนวนองค์การที่เข้าร่วมรับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

แนวทางการพัฒนา ปรับปรุง และข้อเสนอแนะในการนำนโยบายจัดระเบียบ จากการศึกษาสัมภาษณ์ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะผู้วิจัยสามารถสรุปแนวทางแก้ไขของนโยบายจัดระเบียบได้ดังนี้

1. ควรมีการขยายระยะเวลา ในการเปิดให้มีการจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะให้มากขึ้น เพื่อให้ผู้มาจดทะเบียนเตรียมความพร้อมในการยื่นเอกสารและหลักฐานทันตามระยะเวลาที่กำหนด
2. ควรมีการลดขั้นตอนในการยื่นเอกสารและหลักฐานให้สั้นลง รวมถึงมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประจำอยู่ในจุดต่างๆภายในสถานที่เดียวกัน เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเข้ามาติดต่อจดทะเบียนฯ
3. ควรมีการปลูกจิตสำนึกให้ ผู้ปฏิบัติงานภาครัฐยึดระเบียบวินัยข้อปฏิบัติของราชการอย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการแก่ผู้มาติดต่อการจดทะเบียนฯ
4. ควรมีหน่วยงานในการตรวจสอบผู้จดทะเบียนและผู้ที่ยังไม่จดทะเบียนเพื่อลดความเหลื่อมล้ำกันระหว่างผู้จดทะเบียนอย่างถูกต้องและผู้ที่ไม่จดทะเบียน
5. ควรมีการปรับปรุงแก้ไขในเรื่องของคุณสมบัติของผู้ที่สามารถจดทะเบียนได้ให้เกิดความเป็นธรรมแก่ทุกคน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ วรากุล อุดมประมวล (2558) ได้ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพในการนำนโยบายการจัดระเบียบ ทาบแร่-แผงลอยไปปฏิบัติ:ศึกษาเฉพาะกรณีเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร ผลวิจัยสรุปว่า การมีส่วนร่วมต่อการบริหารจัดการปัญหา ทาบแร่-แผงลอย พบว่า ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่มมีส่วนร่วมในการรับรู้ และร่วมกันแก้ไขปัญหา โดยการเสนอแนะแนวทางที่เป็นประโยชน์ องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องที่พบได้จากการวิจัย คือ ความเป็นระเบียบดีขึ้น และประชาชนได้รับความสะดวกสบาย และยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ นภัทรวรรณ สุภาววรรณ (2559) ได้ศึกษาเรื่อง ประสิทธิภาพของการนำนโยบายการจัดระเบียบทาบแร่แผงลอยกรุงเทพมหานครไปปฏิบัติ กรณีศึกษาพื้นที่ปากคลองตลาด ผลการวิจัยสรุปว่า การบูรณาการความร่วมมือกับทุกภาคส่วนให้มากขึ้นเพื่อให้ทุกภาคส่วนได้มีส่วนร่วมกันอย่างจริงจังในการรับรู้ปัญหา และการแก้ไขปัญหาาร่วมกันอย่างเข้าใจ เสมอภาคและเป็นธรรม มีการเปิดการรับ

ฟังสาธารณะมากขึ้น มีการติดตามตรวจสอบและประเมินผลโครงการในระยะยาวอย่างโปร่งใส จะสามารถทำให้การนำนโยบายไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น เพื่อเป็นต้นแบบให้กับพื้นที่อื่นๆ ต่อไป อีกทั้งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นายเล็ก ทันพิสิทธิ์ (2559) ได้ศึกษาเรื่อง การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะในกรุงเทพมหานครเขตจตุจักร ผลวิจัยสรุปว่า มีรถรับจ้างที่ถูกต้องและไม่ถูกต้อง จึงเป็นปัญหาที่ส่วนราชการต้องดำเนินการแก้ไข ความไม่พร้อมส่วนบุคคลของผู้ให้บริการ ที่ยังไม่ได้เป็นผู้ขับรถรับจ้างสาธารณะที่ถูกต้อง และมาตรการในการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างสาธารณะเป็นมาตรการที่ทุกกลุ่มรับได้และเห็นชอบ แต่มีข้อเสนอบางประการของแต่ละกลุ่มการศึกษาที่ต้องการให้ส่วนราชการที่เกี่ยวข้องดำเนินการปรับปรุง เพื่อให้เกิดความสะดวก และความเป็นธรรม และสอดคล้องกับแนวคิดการประเมินผลนโยบายของ Stufflebeam & Shinkfield(อ้างถึงในใน บุญเกียรติ ภาวะเวกพันธุ์, 2561ค, หน้า 147 – 148) ได้เสนอรูปแบบการประเมินผลนโยบายที่เรียกว่า รูปแบบการประเมินแบบ CIPP ซึ่งเป็นการประเมินที่ใช้วิธีการเชิงระบบ (systematic decision-oriented evaluation) โดยแบ่งประเภทของการประเมิน 4 ด้าน คือ 1. การประเมินบริบท หรือสถานะที่เป็นอยู่ (context evaluation) 2. การประเมินปัจจัยนำเข้า (input evaluation) 3. การประเมินกระบวนการ (process evaluation) 4. การประเมินผลิตภัณฑ์ (product evaluation) (Dunn ,1994, pp. 15-16) และสอดคล้องกับแนวคิดของ สมบัติ อารังธัญวงศ์ (2557, หน้า 130 - 131) การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Factors Influencing policy implementation) จะทำให้ทราบว่า ในกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ นั้น ความสำเร็จ (Success) หรือความล้มเหลว (Failure) ของการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญหลายประการ ทั้งนี้ เพราะความสำเร็จของแผนงาน (programs) และโครงการ (projects) มีความสัมพันธ์กับความสามารถของผู้นำ และภาวะผู้นำขององค์กร ความชัดเจนของวัตถุประสงค์ของนโยบาย และความสำเร็จที่เคยเกิดขึ้นในอดีต ในขณะที่ความล้มเหลวของแผนงานและโครงการ เป็นผลมาจากความเฉื่อยชาของผู้นำและผู้ปฏิบัติ การขาดความระหว่างกลุ่มผู้สนับสนุนแผนงานและโครงการ การขาดความพยายามที่เพียงพอ การขาดการสนับสนุนจากผู้นำ การขาดเงินทุนที่เพียงพอสำหรับการดำเนินงาน และการขาดผู้นำที่มุ่งมั่นต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จ

ข้อเสนอแนะ

1. ควรขยายขอบเขตด้านระยะเวลาในการเปิดให้ผู้ประกอบอาชีพรถจักรยานยนต์สาธารณะ จดทะเบียน เปลี่ยนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ โดยให้มีเวลาในแต่ละรอบเพิ่มขึ้นรวมถึงการเปิดให้มีการจดทะเบียนควรแบ่งเป็น 2 ระยะต่อปี เพื่อให้ผู้มาจดทะเบียนฯ เตรียมความพร้อมในการยื่นเอกสารและหลักฐานทันตามระยะเวลาที่กำหนด
2. หน่วยงานภาครัฐควรมีการลดขั้นตอนและมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประจำอยู่ในจุดต่างๆภายในสถานที่เดียวกันในรูปแบบของ One stop service เพื่อให้เกิดความสะดวกสบายในการยื่นเอกสารและหลักฐานการของผู้ที่เข้ามาติดต่อจดทะเบียนฯ
3. ควรมีผู้ตรวจสอบด้านความประพฤติและระเบียบวินัยของผู้ปฏิบัติงานภาครัฐ มีการปลูกจิตสำนึกให้ ผู้ปฏิบัติงานภาครัฐยึดหลักธรรมาภิบาลและระเบียบวินัยข้อปฏิบัติของราชการอย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการให้บริการ

4. ควรมีหน่วยงานในการประเมินผลความสำเร็จของนโยบายจัดระเบียบฯ โดยเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการเสนอข้อเรียกร้องหรือเสนอความต้องการที่มีต่อนโยบายจัดระเบียบฯ เพื่อนำมาแก้ปัญหาในการนำนโยบายมาปฏิบัติให้เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล

5. ควรมีหน่วยงานในการตรวจสอบจำนวนผู้จดทะเบียนและผู้ที่ยังไม่จดทะเบียนเพื่อลดความเหลื่อมล้ำกันระหว่างผู้จดทะเบียนอย่างถูกต้องและผู้ที่ไม่จดทะเบียนและเพื่อแก้ไขปัญหา วินถื่อน

เอกสารอ้างอิง

กฎกระทรวงกำหนดอัตราค่าจ้างบรรทุกคนโดยสารสำหรับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ.2559 (2559, มีนาคม 24).
ราชกิจจานุเบกษา, 133(26ก), 8.

กรมขนส่งทางบก. (2561). กรมการขนส่งทางบกเตรียมเปิดรับลงทะเบียนสำหรับผู้ที่มีความประสงค์ประกอบอาชีพขับขีรถจักรยานยนต์สาธารณะครั้งที่ 3. ค้นเมื่อ 10 กันยายน 2561, จาก https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=2061

งามพิศ สัตย์สงวน. (2538). ตำราสังคมวิทยาและมนุษยวิทยา. กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เฉลิมพล ศรีหงษ์. (2561ข). เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการวิชาการระเบียบวิธีวิจัยทางรัฐประศาสนศาสตร์. กรุงเทพมหานคร :มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.

เฉลิมพล ศรีหงษ์. (2561ก). เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการวิชาการนำนโยบายไปปฏิบัติและการประเมินผลนโยบาย. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.

เดช อุณหะจิรังรักษ์. (2561). เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการวิชาการสัมมนา นโยบายสาธารณะและการจัดการสาธารณะ. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.

ถวัลย์รัฐ วรเทพพิพิพงษ์. (2540). การกำหนดและการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ. กรุงเทพมหานคร: เสมาธรรม.

นภัสวรรณ สุภาวรรณ. (2559). ประสิทธิภาพของการนำนโยบายการจัดระเบียบบาทแรงแผ่ลงอยุธยา กรุงเทพมหานครไปปฏิบัติกรณีศึกษาพื้นที่ปากคลองตลาด. การศึกษาค้นคว้าอิสระรัฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

บุญเกียรติ การะเวกพันธุ์. (2561ก). เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการวิชาการกำหนดและวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.

บุญเกียรติ การะเวกพันธุ์. (2561ข). เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการวิชาการนำนโยบายไปปฏิบัติและการประเมินผลนโยบาย. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต.

- บุญเกียรติ การะเวกพันธุ์. (2561ค). เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการบริหารงานวิชาการสัมมนานโยบายและการจัดการสาธารณสุข. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต.
- บุญชม ศรีสะอาด. (2541).วิธีการทางสถิติสำหรับการวิจัย(พิมพ์ครั้งที่2) ,มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ มหาสารคาม.
- ประกาศคณะกรรมการประจำกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2561. (2561,กรกฎาคม 13).ราชกิจจานุเบกษา, 135(พิเศษ 166ง),24-25.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. (2533). วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร.
- ภานเดช ปัญญา. (2560). การศึกษาการนำนโยบายประชารัฐไปสู่การปฏิบัติ: กรณีศึกษา โครงการเพิ่มความเข้มแข็งของเศรษฐกิจฐานรากตามแนวทาง ประชาธิปไตยในตำบลธัญญาและตำบลดงลิง อำเภอกมลาไสย จังหวัดกาฬสินธุ์.วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต,มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- เล็ก ทันทสิทธิ์. (2559). การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์สาธารณะในกรุงเทพมหานครเขตจตุจักร.รายงานการวิจัยรัฐศาสตรมหาบัณฑิต,มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วรเดช จันทรศร. (2551). ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ. พิมพ์ครั้งที่2. กรุงเทพมหานคร: บริษัทพริกหวานกราฟฟิค จำกัด.
- วรากุล อุดมประมวล .(2558).ประสิทธิภาพในการนำนโยบายการจัดระเบียบหาบเร่-แผงลอยไปปฏิบัติ:ศึกษาเฉพาะกรณีเขตมีนบุรี กรุงเทพมหานคร.วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต,มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- วีณา พิงวิวัฒน์นิกุล. (2561). เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการบริหารงานวิชาการกำหนดและการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ.กรุงเทพมหานคร:มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต.
- สมบัติ อ่างธัญวงศ์.(2557).นโยบายสาธารณะ: แนวความคิด การวิเคราะห์และกระบวนการ.กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์สมาธรรม.
- สำนักพิมพ์คณะรัฐมนตรีและราชกิจจานุเบกษา. (2557) .คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรีพลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชานายกรัฐมนตรี. ค้นเมื่อ 22 ตุลาคม 2561, จาก muabudget.buu.ac.th/uploadfiles_new/e55857cee78453562c97403fcd6b4a9b.pdf
- สิทธิพันธ์ พุทธสุน. (2561). เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการบริหารงานวิชาการกำหนดและการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ. กรุงเทพมหานคร:มหาวิทยาลัยรามคำแหง, โครงการรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต.
- สุภัตรา สุภาพ . (2533).สังคมวิทยา(พิมพ์ครั้งที่22). กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิชจำกัด.

สุภางค์ จันทวานิช. (2561) .วิธีการวิจัยเชิงคุณภาพ (พิมพ์ครั้งที่ 24). กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เสกสรรค์ นิสัยกล้า. (2550). การนำนโยบายธรรมาภิบาลไปปฏิบัติ : กรณีศึกษากรุงเทพมหานคร.
ดุชนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์ดุชนิพนธ์จิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง.

อินทรัชย์ พาณิชกุล. (2557). ผ้าปมวินมอเตอร์ไซค์เบี่ยงลัดช่วยมหาศาล. ค้นเมื่อ 12 กันยายน 2561,
จาก <https://www.posttoday.com/politic/report/301832>

Dunn, W. N. (1994). Public policy analysis: An introduction (2nd ed.). Englewood Cliffs, NJ: Prentice-
Hall.