

การดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร
กรณีศึกษาเขตบางกะปิ*

Implementation of Bangkok's Good Mobility Policy
Case study of Bangkapi District

อติ ลอยกุล**

Ati Loykul

6514832053@ruemail.ru.ac.th

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อศึกษาการดำเนินการนโยบายตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตบางกะปิ 2) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคการดำเนินการนโยบายตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตบางกะปิ โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างประชาชนในพื้นที่เขตบางกะปิ จำนวน 400 คน โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูลสถิติเชิงพรรณนา ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบสมมุติฐานด้วยการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าที่ (t-test) การวิเคราะห์ความแปรปรวน (One-Way ANOVA) ผลการศึกษาค้นคว้าวิจัย พบว่า (1) การดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตบางกะปิ อยู่ในระดับน้อย (2) ปัจจัยข้อมูลส่วนบุคคลที่แตกต่างกัน มีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินการนโยบายเดินทางดีไม่แตกต่างกัน เนื่องจากการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร ยังไม่สำเร็จเป็นรูปธรรม เป็นไปอย่างล่าช้า มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในการเดินทางอย่างมีอุปสรรคในหลายด้าน เช่น การประสานงานกันในพื้นที่ก่อสร้างโครงการต่าง ๆ ไม่เป็นไปตามแผน ขาดงบประมาณ และระบบราชการที่มีขั้นตอนในการดำเนินการซับซ้อน ทำให้การดำเนินการนโยบายไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

คำสำคัญ : ผลผลิตนโยบาย ; กรุงเทพมหานคร ; เดินทางดี

Keywords: Policy Output ; Bangkok Metropolitan Administration ; Good Mobility

*บทความนี้เรียบเรียงจากการค้นคว้าอิสระเรื่องการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตบางกะปิ

** นักศึกษาหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง

บทนำ

นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ในขณะที่เป็นผู้สมัครผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครในนามอิสระ ออกนโยบายหาเสียงให้กรุงเทพมหานครเป็น “เมืองน่าอยู่สำหรับทุกคน” ขับเคลื่อนด้วยนโยบาย 9 ด้าน 9 ดี 216 นโยบาย ประกอบด้วย ปลอดภัยดี เดินทางดี สุขภาพดี สร้างสรรค์ดี สิ่งแวดล้อมดี โครงสร้างดี เศรษฐกิจดี เรียนดี บริหารจัดการดี จากการศึกษาดัชนีชี้วัดเมืองน่าอยู่ (The Global Liveability Index) 5 ด้าน ประกอบด้วย 1. Stability 2. Healthcare 3. Culture and Environment 4. Infrastructure 5. Education ของ Economist Intelligence Unit (EIU) เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการจัดกลุ่มนโยบาย และดัดแปลงให้ครอบคลุมบริบทของกรุงเทพมหานคร โดยได้รับเลือกตั้งเป็นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ด้วยคะแนนมากที่สุดจากการเลือกตั้งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ในประวัติศาสตร์ประเทศไทย และมีคะแนนมากกว่าผู้สมัครคนอื่น ๆ รวมกันในครั้งนี้ จากนโยบายต่าง ๆ ที่ใช้หาเสียง ซึ่งมีการเตรียมตัวตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 และเริ่มปฏิบัติหน้าที่วันที่ 1 มิถุนายน 2565

เดินทางดี นโยบายเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง สร้างเมืองเดินดี รถสาธารณะถูกและเข้าถึงครอบคลุม เป็นนโยบายที่มีแนวคิดมาแก้ปัญหาการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานคร การเดินบนทางเท้า บันจรรย์านได้อย่างปลอดภัย ลดการจราจรติดขัด ขึ้นรถลงเรือสะดวกมากขึ้น การเดินทางสะดวกสบายในราคาที่เข้าถึงได้ รวมถึงตรอก ซอย และทางเดินริมคลองที่ได้รับการพัฒนา บำรุงรักษาให้สามารถใช้งานได้ตามวัตถุประสงค์ของการสร้างเพื่อเป็นเส้นเลือกผ่อนในการเดินทางของประชาชนที่ใช้สัญจรเพื่อเข้าออกหรือเดินทางไปเส้นเลือดใหญ่ในการเดินทาง คือ ถนนหลัก ท่าเรือริมคลอง แม้กระทั่งสถานีรถไฟฟ้ที่เชื่อมต่อไปยังพื้นที่ธุรกิจชั้นใน เพื่อการทำงาน หรือกิจกรรมต่าง ๆ ในชีวิตประจำวัน ของประชาชน

กรุงเทพมหานคร เป็นองค์กรที่เป็นองค์กรปกครองส่วนถิ่นรูปแบบพิเศษ แบ่งการบริหารงานออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ฝ่ายบริหารและฝ่ายนิติบัญญัติ โดยมีโครงสร้างทางการบริหาร ประกอบด้วย 19 สำนัก และ 50 สำนักงานเขต โดยผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์) ได้ให้ความสำคัญกับพัฒนาเมืองหลวงของประเทศให้เป็นเมืองที่น่าอยู่สำหรับทุกคน ซึ่งถือเป็นสิ่งที่ประชาชนสามารถสัมผัสได้ถึงเปลี่ยนแปลงแบบค่อยเป็นค่อยไป จึงได้พยายามปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยเป็นแนวนโยบายให้ข้าราชการทุกระดับนำไปประยุกต์กับพื้นที่รับผิดชอบเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน เนื่องจากในปัจจุบันมีปริมาณการเดินทางของประชาชนเพิ่มมากขึ้นทั้งประชาชนที่มีชื่อตามทะเบียนบ้านในท้องถิ่นเขตและนอกเขต หรือแม้กระทั่งประชาชนทั่วไป หรือประชากรแฝงที่พักอาศัยในพื้นที่ หรือสัญจรไปมา โดยทุกสำนักงานเขตต้องมีโครงการปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเกี่ยวกับการเดินทางที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เหมาะสมกับบริบทการเปลี่ยนแปลงของเมือง และตอบสนองความต้องการของประชาชนในด้านการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน ให้รวดเร็ว และมีความพึงพอใจในการเดินทางมากขึ้น จึงมีนโยบายในทุกสำนักงานเขต ดำเนินการโครงการให้สอดคล้องกับนโยบายเดินทางดี 42 นโยบาย ซึ่งเป็นนโยบายสาธารณะที่ทุกหน่วยงานของกรุงเทพมหานครจะต้องดำเนินการให้เป็นรูปธรรม

พื้นที่เขตบางกะปิเป็นพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นกลาง มีพื้นที่ประมาณ 28.523 ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของกรุงเทพมหานคร สภาพภูมิประเทศทั่วไปเป็นที่ราบลุ่มมีลำคลองไหลผ่าน ที่ราบค่อนข้างลุ่มมากอยู่บริเวณแขวงคลองจั่น มีแนวเขตติดต่อกับเขตต่าง ๆ ที่ทิศเหนือติดต่อกับเขตบึงกุ่ม ทิศตะวันออกติดต่อกับเขตสะพานสูงและเขตบึงกุ่ม ทิศตะวันตกติดต่อกับเขตวังทองหลาง เขตลาดพร้าว และเขตห้วยขวาง ทิศใต้ติดต่อกับเขตสวนหลวงและเขตประเวศ (สำนักงานเขตบางกะปิ, 2567 ,สภาพภูมิประเทศและแนวเขตติดต่อ) มี

ศูนย์การค้าและสถานศึกษาหลายแห่ง อาทิ เดอะมอลล์บางกะปิ เดอะมอลล์รามคำแหง โลตัสบางกะปิ แมคโคร ลาดพร้าว แมคโครฟู้ดเซอร์วิสรามคำแหง 24 เอ็นมาร์คพลาซ่า (น้อมจิตต์) และบีทีซี ซูเปอร์ เซ็นเตอร์ หัวหมาก สถานศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแหง มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ มหาวิทยาลัยรัตนบัณฑิต สถานศึกษาระดับอนุบาล ประถมศึกษา มัธยมศึกษา และอาชีวศึกษา จำนวนหลายแห่งในพื้นที่เขตบางกะปิ และเป็นสถานที่ตั้งของภารกิจแห่งประเทศไทย โดยพื้นที่เกี่ยวข้อง เช่น ราชภัฏคอกีฬาสถาน อินดอร์ สเตเดียมหัวหมาก และสนามกีฬาประเภทต่าง ๆ สำหรับนักกีฬาทีมชาติซ้อมและประชาชนทั่วไปมาออกกำลังกาย จึงมีการจราจรคับคั่ง เดินทางตลอดเวลา ในพื้นที่เขตบางกะปิ สามารถเดินทางได้หลากหลาย เช่น การเดินทางบก เช่น รถโดยสารประจำทางองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รถสองแถวแดง รถจักรยานยนต์ ทางน้ำ เช่นเรือโดยสารคลองแสนแสบ และรถไฟฟ้าสายสีส้มที่ดำเนินการสร้างแล้วเสร็จรอประมูลผู้เดินรถ

กรุงเทพมหานคร ได้นำนโยบายเดินทางดี มาปรับใช้กับพื้นที่เขตต่าง ๆ ตามบริบทของแต่ละพื้นที่ โดยเขตบางกะปิซึ่งเป็นจุดต่อรถไปยังพื้นที่กรุงเทพมหานครชั้นนอก เช่น ทางตะวันออกไปยังพื้นที่เขตมีนบุรี หนองจอก ทางเหนือเข้าถนนพหลโยธินไปพื้นที่เขตบึงกุ่ม คันนายาว สามารถต่อไปบางเขนและคลองสามวา ทางใต้ไปพื้นที่เขตสวนหลวง ประเวศ บางนา ไปจังหวัดสมุทรปราการ ทางตะวันออกเพื่อเข้าเมืองเช่น ถนนพระราม 9 สุขุมวิท 71 และถนนลาดพร้าว ทำให้การจราจรคับคั่งหนาแน่นมาก บริเวณจุดต่อรถต่าง ๆ เพื่อไปพื้นที่เขตอื่น ๆ โดยเขตพื้นที่บางกะปิ มีการเดินทางได้หลายรูปแบบนอกจากทางถนน เช่น ทางน้ำโดยเรือจากท่าผ่านฟ้าลีลาศ มาสู่ปลายทางที่ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง ซึ่งเชื่อมต่อไปกลางเมืองแล้วก็ตาม แต่ยังมีข้อจำกัดอยู่หลายด้านที่ต้องพัฒนาในการดำเนินการ จึงมีความสนใจที่จะศึกษาการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี เพื่อศึกษาผลการดำเนินการและปัญหาและอุปสรรคต่อการดำเนินการ ทั้งนี้เพื่อนำผลการศึกษาไปวิเคราะห์ผลลัพธ์ ผลกระทบ และข้อเสนอแนะ การดำเนินการนโยบายเดินทางดี

เมืองน่าอยู่ (Livable City) หมายถึง มีความเหมาะสมกับการอยู่อาศัย หรืออยู่อาศัยได้อย่างสะดวกสบาย หรือสร้างความสุขในการอยู่อาศัยได้ หรือเมืองที่มีความเหมาะสมกับการอยู่อาศัย สามารถให้ความสะดวกสบาย และความสุขในการอยู่อาศัยได้ มีตัวบ่งชี้ที่สำคัญของเมืองน่าอยู่

1. ผู้คนในเมืองรู้สึกปลอดภัย รู้สึกผูกพันและเป็นส่วนหนึ่งของสังคม (Inclusive city)
2. ความยั่งยืนของสิ่งแวดล้อม (Sustainability)
3. การมีที่อยู่อาศัยอย่างเพียงพอในราคาที่เหมาะสมกับคนทุกกลุ่ม (Affordable housing)
4. มีโครงข่ายขนส่งสาธารณะ เส้นทางเดินและทางจักรยานที่เชื่อมที่อยู่อาศัยเข้าสู่แหล่งงาน โรงเรียน ร้านค้า สวนสาธารณะ โรงพยาบาล สถานที่พักผ่อนทั้งทางธรรมชาติและวัฒนธรรม (Connectivity and accessibility)

โดยแนวคิดเมืองน่าอยู่นี้มีที่มาจากองค์การอนามัยโลก (World Health Organization (WHO)) ซึ่งแต่เดิมนั้นทางองค์การอนามัยโลกใช้คำว่า “Healthy Cities” ซึ่งแปลว่า “เมืองสุขภาพ” หรือ “เมืองสุขภาพดี” ในประเทศไทย กรมอนามัยได้นำแนวคิดนี้เข้ามาบรรจุในยุทธศาสตร์การพัฒนาเมืองในปี พ.ศ.2537 โดยมีเป้าหมายการพัฒนาเพื่อให้คนในเมืองมีสุขภาพที่ดี การพัฒนาตามแนวคิดนี้ครอบคลุมทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคมและวัฒนธรรม รวมถึงการพัฒนาทางกายภาพ การจัดสร้างอาคารสิ่งปลูกสร้าง บริการสาธารณะ รวมถึงในการตัดสินใจอนุรักษ์หรือทำลายสิ่งใดภายในเมือง โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาเพื่อสนับสนุนการมุ่งสู่ความเป็นสุขหรือสุขภาวะของคน และสังคมเป็นประเด็นหลัก ทำให้บางครั้งแนวคิดนี้ถูกเรียกว่า “เมืองสุขภาวะ”

ผู้วิจัยจึงได้นำกรอบแนวคิดดังกล่าวข้างต้นมาเป็นกรอบกำหนดในการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับการดำเนินนโยบาย ซึ่งผลจากการวิจัยครั้งนี้จะทำให้ทราบถึงระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินนโยบายเดินทางดีในพื้นที่เขตบางกะปิ รวมทั้งจะทราบถึงปัญหา และอุปสรรค ข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่จะมีผลหรือส่งผลต่อการดำเนินการ และจะได้นำผลการวิจัยในครั้งนี้ไปใช้เพื่อเป็นการศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับนโยบายสาธารณะ โดยจะสามารถนำไปใช้ในการทำงานให้ดียิ่งขึ้นและเหมาะสมต่อสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน อีกทั้งจะเป็นไปตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของการดำเนินนโยบายต่อไป

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยเรื่องการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตบางกะปิ ผู้วิจัยได้กำหนดรูปแบบการวิจัยเป็นวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้รูปแบบการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล มีวิธีการและขั้นตอนต่าง ๆ ในการศึกษา ดังต่อไปนี้

ประชากร ประชากรของการวิจัย คือ ประชาชนในพื้นที่เขตบางกะปิ กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีจำนวน 141,388 คน (รายงานสถิติทางทะเบียนราษฎร เขตบางกะปิ เดือนกุมภาพันธ์ 2567)

กลุ่มตัวอย่าง ผู้วิจัยใช้ตารางกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่างของ Yamane (อ้างถึงใน เฉลิมพล ศรีหงส์ , p. 23) ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และยอมรับความคลาดเคลื่อนที่เกิดจากการสุ่มตัวอย่าง $\pm 5\%$ ดังนั้น จึงใช้ขนาดของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ทั้งนี้ ผู้วิจัยมีความประสงค์จะเก็บข้อมูลทางอินเทอร์เน็ตของประชาชนในพื้นที่เขตบางกะปิ โดยมีเป้าหมายให้ได้ข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างไม่น้อยกว่า 400 คน

วิธีการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง (Sampling) ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) (เฉลิมพล ศรีหงส์, 2566 หน้า 30)

การสร้างและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

แบบสอบถามฉบับนี้ ผู้วิจัยได้สร้างขึ้นเอง โดยมีขั้นตอนในการสร้างดังนี้

1. ศึกษาแนวคิดทฤษฎี และผลงานการวิจัยที่เกี่ยวข้องในเรื่อง การดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จากนั้น นำมากำหนดเป็นกรอบแนวคิดที่ใช้ในการทำวิจัย เพื่อให้ครอบคลุมเนื้อหาและวัตถุประสงค์ที่ทำการวิจัยกำหนดนิยาม เพื่อใช้เป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม

2. การประเมินความแม่นยำตรงด้านเนื้อหาของคำถามในแบบสอบถามที่จะนำไปใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลของการวิจัยนี้ นักวิจัยได้นำร่างแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้ว ไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิ ประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญการทำวิจัย จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ 2.1 ดร.บุญเกียรติ การะเวกพันธ์ รองอธิการบดี มหาวิทยาลัยรามคำแหง 2.2 นายเดช อุณหะจิริงรักษ์ อาจารย์ประจำคณะบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยรามคำแหง 2.3 รศ.สิทธิพันธ์ พุทธิสุน นักรวิชาการศึกษา เป็นผู้ประเมิน โดยขอให้ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาชุดคำถามในร่างแบบสอบถามที่จะใช้วัด “ผลการดำเนินการ” เป็นรายข้อ เพื่อตัดสินประเด็นคำถามแต่ละข้อของชุดคำถามในร่างแบบสอบถามนั้น มีความสอดคล้องตรงกับความหมายของ “ผลการดำเนินการ” ที่ต้องการศึกษาเกี่ยวกับการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ ซึ่งประยุกต์ จากกรอบแนวคิดของ 9 ดี

9 ด้าน 216 นโยบาย ซึ่งเดินทางตีประกอบด้วย 42 นโยบาย โดยทำการประมวลนโยบายที่สอดคล้องกับบริบท และเป็นข้อคำถามที่ประชาชนสามารถที่จะตอบคำถามได้ รวมจำนวน 29 ข้อ และตรวจสอบเนื้อหาของแบบสอบถามว่าครอบคลุมวัตถุประสงค์การวิจัยหรือไม่ จากนั้นนำไปให้ให้ เพื่อตรวจสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) โดยวิเคราะห์ดัชนีความเห็นสอดคล้องกันระหว่างข้อคำถามแต่ละข้อกับวัตถุประสงค์ (IOC: Index objective congruence) $IOC = \frac{\sum R}{N}$ IOC = ดัชนีความเห็นสอดคล้อง $\sum R =$ ผลรวมความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ N = จำนวนผู้เชี่ยวชาญ โดยกำหนดค่าคะแนนสำหรับการพิจารณาความสอดคล้องดังนี้ +1 หมายถึง ข้อคำถามนั้นสอดคล้อง 0 หมายถึง ไม่แน่ใจว่าสอดคล้อง -1 หมายถึง ข้อคำถามนั้นไม่สอดคล้อง ซึ่งจากการคำนวณค่า IOC ในแต่ละข้อมีค่าเท่ากับ 1 แสดงให้เห็นว่าข้อคำถามทั้ง 29 ข้อ นั้น มีความสอดคล้องสามารถนำไปใช้ได้

3. นำแบบสอบถามที่ได้ไปทดลองใช้ (Try out) กับประชากรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ ประชาชนนอกเขตบางกะปิ จังหวัดกรุงเทพมหานคร จำนวน 30 คน เพื่อหาค่าคุณภาพของเครื่องมือ โดยหาค่าความเที่ยงหรือความเชื่อถือได้ของแบบสอบถาม (Reliability) เพื่อหาค่าคุณภาพของ เครื่องมือ โดยหาค่าความเที่ยงหรือความเชื่อถือได้ของแบบสอบถาม (Reliability) เพื่อให้ได้ แบบสอบถามที่สมบูรณ์ โดยวิธีการหาค่าความเชื่อมั่นด้วยวิธีการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Coefficient) เพื่อทดสอบความเชื่อมั่นของแบบสอบถามรายด้านและทั้งฉบับซึ่งค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (α -Coefficient) กำหนดให้ค่าความน่าเชื่อถือได้ของสัมประสิทธิ์แอลฟามากกว่าหรือเท่ากับ 0.7 ผลการวิเคราะห์ความเชื่อมั่น (Cronbach อ้างใน เฉลิมพล ศรีหงษ์, 2566, หน้า 120) โดยภาพรวมของแบบสอบถามการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตบางกะปิ ค่าความเชื่อมั่น (Cronbach's Alpha Coefficient) มีค่า 0.97 ซึ่งมีค่ามากกว่า 0.7 ถือว่ามีค่าความเชื่อมั่นอยู่ในเกณฑ์สูง

4. นำแบบสอบถามฉบับสมบูรณ์ไปใช้กับกลุ่มตัวอย่างตามที่กำหนด

วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

1. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร เป็นการศึกษาค้นคว้าเก็บรวบรวมข้อมูลทั่วไป โดยการรวบรวมเอกสารซึ่งเป็นข้อมูลที่มีการบันทึกไว้แล้วโดยผู้อื่น ได้แก่

1.1 หนังสือทั่วไป เช่น ตำรา คู่มือ เอกสารประกอบการบรรยาย รวมถึงเอกสารทางวิชาการ วารสาร สิ่งพิมพ์ เป็นต้น

1.2 งานวิจัย วิทยานิพนธ์ เป็นงานที่ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าในเรื่องนั้น ๆ อย่างละเอียด

1.3 เอกสารของทางราชการ เป็นเอกสารที่ส่วนราชการจัดทำขึ้นเพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติ เช่น กฎระเบียบ พระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา คู่มือปฏิบัติงาน คู่มือการประเมินผลการปฏิบัติราชการ เป็นต้น

2. วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสอบถาม

ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นขั้นตอนโดยอาศัยกระบวนการและวิธีการของการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งใช้ความรู้ที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารเป็นแนวทางในการสร้างคำถามในแบบสอบถามโดยมีขั้นตอนในการดำเนินการ ดังนี้

1. ผู้วิจัยนำแบบสอบถาม 400 ชุด ทางอินเทอร์เน็ตให้กับประชาชนในพื้นที่เขตบางกะปิและผู้วิจัยชี้แจงวัตถุประสงค์ในการวิจัยและขอความร่วมมือในการเก็บข้อมูล ซึ่งกลุ่มตัวอย่างสามารถปฏิบัติเสถียรเข้าร่วมในการวิจัยได้ตลอดเวลา ข้อมูลที่ได้จากการวิจัยจะถูกเก็บเป็นความลับ ผลการศึกษาจะไม่ระบุชื่อ-นามสกุล หลังจากเสร็จสิ้นการวิจัยแล้ว ข้อมูลทั้งหมดจะถูกทำลายเพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของกลุ่มตัวอย่างใช้เวลาเก็บข้อมูลตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน ถึงวันที่ 30 มิถุนายน พ.ศ 2567

2. นำข้อมูลที่ตรวจสอบเรียบร้อยแล้วมาจัดระเบียบข้อมูล เพื่อเตรียมสำหรับการวิเคราะห์ทางสถิติที่ใช้โปรแกรมสถิติเพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์ ซึ่งมีขั้นตอนดังนี้ 1) การลงรหัสในแบบสอบถาม 2) จัดทำข้อมูลลงรหัส เพื่ออธิบายตัวแปรตามรหัสที่กำหนดไว้ 3) แปลงข้อมูลในแบบสอบถามเป็นรหัส (Code) บันทึกลงในตารางลงรหัส 4) นำข้อมูลจากการลงรหัสใน Coding Form ไปบันทึก 5) กำหนดการสั่งการใช้ค่าสถิติโดยนำไปวิเคราะห์ด้วยโปรแกรม SPSS แล้วนำมาวิเคราะห์ค่าทางสถิติ

การวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยใช้การวิเคราะห์เชิงปริมาณจากข้อมูลที่เก็บจากแบบสอบถาม เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยหลังจากเก็บรวบรวมข้อมูลเสร็จเรียบร้อยแล้ว ผู้วิจัยดำเนินการตรวจสอบข้อมูล จากนั้นบันทึกข้อมูลในโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติและการวิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับ การวิเคราะห์ข้อมูลในการทำการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงสถิติ ผู้วิจัยมีขั้นตอนในการวิเคราะห์ ดังนี้

โดยใช้การนำเสนอผลการวิจัยในรูปแบบสถิติเชิงพรรณนา เพื่อการบรรยายลักษณะของข้อมูลชุดหนึ่งว่าคืออะไร โดยไม่มีการสรุปเหตุผลหรือสรุปเป็นหลักทั่วไปนอกเหนือไปจากข้อมูลที่มีอยู่จริงนั้น (เจลิมพลศรีหงษ์, 2566 หน้า 42) โดยข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ ดังนี้

(1.1) ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์หาค่าความถี่และค่าร้อยละ

(1.2) ระดับระดับความคิดเห็น ด้านทางเดินเท้าและจักรยาน ด้านขนส่งสาธารณะ

และด้านบริหารจัดการ วิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในภาพรวม จำแนกเป็นรายด้าน และจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคลตามลำดับ

ผลการวิจัยและอภิปรายผล

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าข้อมูล เพื่อศึกษาการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี (Good Mobility Policy) ของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตบางกะปิ ในการดำเนินการวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยในรูปแบบสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive research) ซึ่งผู้วิจัยจะทำการศึกษาค้นคว้าข้อมูลต่างๆ โดยใช้วิธีการวิจัย 2 วิธี คือ

1. การวิจัยเอกสาร (Documentary research)

2. การวิจัยสำรวจ (Survey research)

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการประเมินผลนโยบายให้ความสำคัญเกี่ยวกับผลผลิต ผลลัพธ์ และผลกระทบของนโยบายที่ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตประจำวันของประชาชน จากผลการศึกษาหนังสือวรรณกรรม วิทยานิพนธ์ ตำราทางวิชาการ เอกสารของส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง พบว่า การประเมินผลนโยบายการ

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการจราจร เพื่อให้การเดินทางของผู้ใช้สัญจรนั้น เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงทางเท้าสาธารณะ ทางจักรยาน การขนส่งสาธารณะและการบริหารจัดการจราจรในภาพรวม มีคุณภาพการเดินทางให้สอดคล้องกับบริบทของการเปลี่ยนแปลง โดยนำนโยบายเดินทางดีมาใช้เพื่อเกิดผลสัมฤทธิ์ในด้านประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ ความพอเพียง ความเป็นธรรม การตอบสนองความต้องการ และความเหมาะสม สร้างความเชื่อมั่นให้แก่ประชาชนที่เดินทางในพื้นที่ ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดเมืองน่าอยู่ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาด้านต่าง ๆ เพื่อให้เกิดประโยชน์สุขแก่ประชาชน และเป็นการเปลี่ยนเป็นพฤติกรรมในการเดินทางของประชาชนไปในทางที่ดีขึ้น โดยมีเจตนากรณีให้เกิดการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตของประชาชน ทั้งนี้ก็เพื่อจะก่อให้เกิดประโยชน์สุขต่อประชาชน เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของรัฐ ให้ประชาชนได้รับการอำนวยความสะดวก และได้รับการตอบสนองตรงตามความต้องการ

การเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม โดยการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน ได้แก่ ประชาชนในพื้นที่เขตบางกะปิ ซึ่งเป็นคำถามแบบปลายปิดและคำถามแบบปลายเปิด โดยเนื้อหาครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัย และผลการวิจัยเป็นการนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติเชิงพรรณนา

สรุปผลการวิเคราะห์

ระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตบางกะปิ ในภาพรวมอยู่ในระดับน้อย เนื่องจากการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เป็นไปอย่างล่าช้า มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในการเดินทางอย่างมีอุปสรรคในหลายด้าน การประสานงานในพื้นที่ก่อสร้างในโครงการต่าง ๆ ไม่เป็นไปตามแผน ขาดงบประมาณ และระบบราชการที่มีขั้นตอนในการดำเนินการซับซ้อน ซึ่งสามารถอภิปรายเป็นรายด้าน ได้ดังนี้

ด้านทางเดินเท้าและทางจักรยาน ประชาชนมีระดับความคิดเห็นภาพรวมอยู่ในระดับน้อย กล่าวได้ว่า เนื่องจากการดำเนินการยังพบอุปสรรคในหลายมิติ เช่น พื้นทางเดินเท้ามีขนาดแคบ ในบางพื้นที่เนื่องจากการก่อสร้างอาคารก่อนมีกฎหมายพื้นที่ทางเดินเท้า หรือทางจักรยานที่จะดำเนินการได้ในบางพื้นที่ ซึ่งมีขนาดความกว้างของถนนเพียงพอ ทางข้ามที่มีการก่อสร้างก่อนมีกฎหมายบังคับและอุปสรรคในการเวนคืนที่ดิน

ด้านขนส่งสาธารณะ ประชาชนมีระดับความคิดเห็นภาพรวมอยู่ในระดับน้อย กล่าวได้ว่า เนื่องจากการดำเนินการเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะ กรุงเทพมหานครไม่มีอำนาจหน้าที่โดยตรง การดำเนินการขนส่ง-สาธารณะอยู่ภายใต้การกำกับของหน่วยงานราชการอื่น ๆ เช่น รถไฟฟ้าบางส่วนอยู่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สังกัดกระทรวงคมนาคม หรือวินจักรยานยนต์ ซึ่งกรุงเทพมหานครเป็นเพียงกรรมการร่วมเท่านั้น

ด้านบริหารจัดการ ประชาชนมีระดับความคิดเห็นภาพรวมอยู่ในระดับน้อย กล่าวได้ว่า เนื่องจากภาพรวมการบริหารจัดการจราจรภายในกรุงเทพมหานครเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน โดยกรุงเทพมหานครรับผิดชอบหลักเพียงงานวิศวกรรมจราจร เช่น ระบบสัญญาณไฟ โครงสร้างพื้นที่เกี่ยวข้อง โดยมีสำนักงานการจราจร-และขนส่งเป็นผู้รับผิดชอบ การควบคุมจราจรเป็นของตำรวจจราจรตามสถานีตำรวจในพื้นที่หรือกองบังคับการตำรวจจราจร การใช้รถเป็นหน้าที่ของกรมขนส่งทางบก ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายต่าง ๆ มีบทบัญญัติในพระราชบัญญัติ เป็นต้น

ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 ประชาชนที่มีเพศต่างกัน จะมีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ แตกต่างกัน

H0 : ประชาชนที่มีเพศต่างกัน จะมีระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ แตกต่างกัน

H1 : ประชาชนที่มีเพศต่างกัน จะมีระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 1 เปรียบเทียบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิโดยภาพรวมและรายด้านจำแนกตามเพศ

ความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี	เพศ				t	p-value
	ชาย		หญิง			
	\bar{X}	S.D.	\bar{X}	S.D.		
ด้านทางเดินเท้าและทางจักรยาน	2.5	.83	2.56	.83	-.74	.85
ด้านขนส่งสาธารณะ	2.48	.84	2.52	.86	-.46	.985
ด้านบริหารจัดการ	2.48	.96	2.52	1.02	-.38	.342
ภาพรวม	2.49	.82	2.53	.84	-.55	.966

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 1 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิจำแนกตามเพศ พบว่า มีค่า t เท่ากับ -0.55 ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.966 (P=.966) ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าเพศไม่มีผลต่อระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิจึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ 1

สมมติฐานที่ 2 ประชาชนที่มีอายุต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิแตกต่างกัน

H0 : ประชาชนที่มีอายุต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิแตกต่างกัน

H1 : ประชาชนที่มีอายุต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 2 เปรียบเทียบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จำแนกตามอายุ

การดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	f	p-value
ด้านทางเดินเท้าและทางจักรยาน	ระหว่างกลุ่ม	3	4.53	1.51	2.23	.084
	ภายในกลุ่ม	396	268.24	.68		
	รวม	399	272.76			
ด้านขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	3	6.3	2.1	2.96	0.32
	ภายในกลุ่ม	396	280.56	.71		
	รวม	399	286.86			
ด้านบริหารจัดการ	ระหว่างกลุ่ม	3	8.69	2.9	3.02	.030
	ภายในกลุ่ม	396	380.1	.96		
	รวม	399	388.78			
ภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	3	6.32	2.11	3.12	.026
	ภายในกลุ่ม	396	267.78	.68		
	รวม	399	274.1			

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 2 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จำแนกตามอายุ พบว่า มีค่า F. เท่ากับ 3.12 ที่ระดับนัยสำคัญ ทางสถิติที่ 0.026 ($P=.026$) ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าอายุไม่มีผลต่อระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ 2

สมมติฐานที่ 3 ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิแตกต่างกัน

H0 : ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิแตกต่างกัน

H1 : ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จำแนกตามอาชีพ

การดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	f	p-value
ด้านทางเดินเท้าและทางจักรยาน	ระหว่างกลุ่ม	3	1.86	.62	.91	.437
	ภายในกลุ่ม	396	270.9	.68		
	รวม	399	272.76			
ด้านขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	3	3.95	1.32	1.84	.139
	ภายในกลุ่ม	396	282.91	.71		
	รวม	399	286.86			
ด้านบริหารจัดการ	ระหว่างกลุ่ม	3	5.32	1.77	1.83	.141
	ภายในกลุ่ม	396	383.46	.97		
	รวม	399	388.78			
ภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	3	3.4	1.13	1.66	.176
	ภายในกลุ่ม	396	270.70	.68		
	รวม	399	274.1			

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 3 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จำแนกตามอาชีพ พบว่า มีค่า F. เท่ากับ 1.66 ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.176 ($P=0.176$) ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าอาชีพไม่มีผลต่อระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ 3

สมมติฐานที่ 4 ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิแตกต่างกัน

H0 : ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิแตกต่างกัน

H1 : ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4 เปรียบเทียบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จำแนกตามระดับการศึกษา

การดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	f	p-value
ด้านทางเดินเท้าและทางจักรยาน	ระหว่างกลุ่ม	2	.03	.02	.02	.977
	ภายในกลุ่ม	397	272.73	.69		
	รวม	399	272.76			
ด้านขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	2	1.21	.60	.84	.433
	ภายในกลุ่ม	397	285.65	.72		
	รวม	399	286.86			
ด้านบริหารจัดการ	ระหว่างกลุ่ม	2	.95	.47	.49	.615
	ภายในกลุ่ม	397	387.83	.98		
	รวม	399	388.78			
ภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	2	.42	.21	.31	.736
	ภายในกลุ่ม	397	273.68	.69		
	รวม	399	274.1			

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 4 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จำแนกตามระดับการศึกษา พบว่า มีค่า F. เท่ากับ .31 ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.736 ($P=0.736$) ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าระดับการศึกษาไม่มีผลต่อระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ 4

สมมติฐานที่ 5 ประชาชนที่มีสถานภาพต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิแตกต่างกัน

H0 : ประชาชนที่มีสถานภาพต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิแตกต่างกัน

H1 : ประชาชนที่มีสถานภาพต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 5 เปรียบเทียบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จำแนกตามสถานภาพ

การดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	f	p-value
ด้านทางเดินเท้าและทางจักรยาน	ระหว่างกลุ่ม	2	12.75	6.37	9.73	.000
	ภายในกลุ่ม	397	260.02	.65		
	รวม	399	272.76			
ด้านขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	2	22.28	11.14	16.72	.000
	ภายในกลุ่ม	397	264.57	.67		
	รวม	399	286.86			
ด้านบริหารจัดการ	ระหว่างกลุ่ม	2	12.33	6.16	6.5	.002
	ภายในกลุ่ม	397	376.45	.95		
	รวม	399	388.78			
ภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	2	15.17	7.59	11.63	.000
	ภายในกลุ่ม	397	258.93	.65		
	รวม	399	274.1			

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จำแนกตามสถานภาพ พบว่า มีค่า F. เท่ากับ 11.63 ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.000 ($P=.000$) ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าสถานภาพไม่มีผลต่อระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ 5

สมมติฐานที่ 6 ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิแตกต่างกัน

H0 : ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิแตกต่างกัน

H1 : ประชาชนที่มีรายได้ต่อเดือนต่างกัน จะมีระดับความความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 6 เปรียบเทียบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

การดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	f	p-value
ด้านทางเดินเท้าและทางจักรยาน	ระหว่างกลุ่ม	3	17.04	5.68	8.8	.000
	ภายในกลุ่ม	396	255.72	.65		
	รวม	399	272.76			
ด้านขนส่งสาธารณะ	ระหว่างกลุ่ม	3	14.88	4.96	7.22	.000
	ภายในกลุ่ม	396	271.97	.69		
	รวม	399	286.86			
ด้านบริหารจัดการ	ระหว่างกลุ่ม	3	22.13	7.38	7.97	.000
	ภายในกลุ่ม	396	366.65	.93		
	รวม	399	388.78			
ภาพรวม	ระหว่างกลุ่ม	3	17.56	5.85	9.03	.000
	ภายในกลุ่ม	396	256.54	.65		
	รวม	399	274.1			

*นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 6 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จำแนกตามรายได้ต่อเดือน พบว่า มีค่า F. เท่ากับ 9.03 ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.000 (P=.000) ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่ารายได้ต่อเดือนไม่มีผลต่อระดับความคิดเห็นต่อความการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ จึงเป็นการปฏิเสธสมมติฐานที่ 6

สรุปผลการทดสอบสมมุติฐาน

การทดสอบสมมุติฐานของงานวิจัยเรื่อง การดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ

ตารางที่ 7 สรุปผลการทดสอบสมมุติฐาน

สมมุติฐาน	ผลการทดสอบสมมุติฐาน	
	ยอมรับ	ปฏิเสธ
1. ประชาชนในพื้นที่เขตบางกะปิ ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน จะมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน		✓
1.1 เพศแตกต่างกัน มีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน		✓
1.2 อายุต่างกัน มีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน		✓
1.3 อาชีพต่างกัน มีระดับแรงจูงใจในการปฏิบัติงานแตกต่างกัน		✓
1.4 ระดับการศึกษาต่างกัน มีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน		✓
1.5 สถานภาพต่างกัน มีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน		✓
1.6 รายได้ต่อเดือนต่างกัน มีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน		✓

จากตารางที่ 7 ผลการทดสอบสมมุติฐาน พบว่า งานวิจัยนี้ปฏิเสธสมมุติฐานการวิจัย คือ ประชาชนในพื้นที่เขตบางกะปิที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน จะมีระดับความคิดเห็นแตกต่างกัน เนื่องจากผลการวิจัยพบว่า เพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา สถานภาพ และรายได้ต่อเดือนที่แตกต่างกัน มีผลต่อระดับความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน ดังนั้น จึงปฏิเสธสมมุติฐาน

ผลการวิจัย

ผลการวิจัยเรื่อง การดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี (Good Mobility Policy) ของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตบางกะปิ ผู้วิจัยได้ใช้วิธีวิจัย 2 วิธี คือ การวิจัยเอกสาร (Documentary research) ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลจากเอกสารทาง วิชาการ วารสาร สิ่งพิมพ์ สื่ออิเล็กทรอนิกส์ รายงานการวิจัย วิทยานิพนธ์ ดุษฎีนิพนธ์ รายงานการประชุม คู่มือการปฏิบัติงาน ระเบียบ ประกาศ คำสั่ง เอกสารทางวิชาการ เอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี (Good Mobility Policy) ของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตบางกะปิ และการวิจัยสำรวจ (Survey research) เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม ปลายปิด และ แบ่งออกเป็น 3 ส่วนดังนี้ ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนที่ 2 ระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี (Good Mobility Policy) ของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ และส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะของประชาชนต่อการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี (Good Mobility Policy) ของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ นำมาประมวลผลด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติเพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน เปรียบเทียบ

ระดับความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี (Good Mobility Policy) ของกรุงเทพมหานครจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล โดยใช้ค่า t – test และ One-way ANOVA ซึ่งสรุปผลการศึกษาดังนี้

โดยการเก็บข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต โดยมีวัตถุประสงค์ในการศึกษา คือ

- 1) เพื่อศึกษาการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี (Good Mobility Policy) ของกรุงเทพมหานครกรณีศึกษาเขตบางกะปิ
- 2) เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรค ในการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี (Good Mobility Policy) ของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตบางกะปิ

ผู้วิจัยได้ทำการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) จากประชาชนผู้เดินทางในพื้นที่เขตบางกะปิ จำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้วิจัยเป็นแบบสอบถาม แบบปลายปิดมีโครงสร้าง หรือการสัมภาษณ์ เป็นการสัมภาษณ์ที่มีคำถามและข้อกำหนดแน่นอนตายตัว จะสัมภาษณ์ผู้ใดก็ใช้คำถามเดียวกัน โดยผู้วิจัยได้ค้นคว้าสรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ตามลำดับดังนี้

ปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

เพศ เพศชาย จำนวน 260 คน คิดเป็นร้อยละ 60 เป็นเพศหญิง จำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 40

อายุ ระหว่าง 27 ถึง 44 ปี มากที่สุด จำนวน 176 คน คิดเป็นร้อยละ 44 รองลงมา คือ อายุ 18 - 26 ปี จำนวน 133 คน คิดเป็นร้อยละ 33.3 อายุ 45 – 60 จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 18.5 และน้อยที่สุด คือ อายุ 61 ปีขึ้นไป จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 4.3

อาชีพ ประกอบอาชีพอื่น ๆ จำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 36.5 รองลงมาเป็นอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 100 คน คิดเป็นร้อยละ 25 ประกอบอาชีพค้าขาย จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 21.8 และพนักงานของรัฐ จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 16.8

ระดับการศึกษา ต่ำกว่าปริญญาตรี จำนวน 192 คน คิดเป็นร้อยละ 48 ระดับปริญญาตรี จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 38 และน้อยที่สุด คือ สูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0

สถานภาพโสดมากที่สุด จำนวน 193 คน คิดเป็นร้อยละ 48.3 สมรส จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 และลำดับสุดท้าย คือ หย่าร้าง/หม้าย จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 14.2 และ

ระดับรายได้ต่อเดือนมากที่สุด คือ ต่ำกว่า 20,000 บาท จำนวน 209 คน คิดเป็นร้อยละ 52.3 ที่ระดับ 20,001 - 40,000 บาท จำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 35.8 ต่อมาคือ 40,001 - 60,000 บาท จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 8.8 และน้อยที่สุด คือ 60,000 บาทขึ้นไป จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 3.3

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ไม่เข้าใจความหมายของนโยบายเดินทางดี จำนวน 241 คน คิดเป็นร้อยละ 60.2 และเข้าใจความหมายของนโยบายเดินทางดี จำนวน 159 คน คิดเป็นร้อยละ 39.8

ไม่เข้าใจวัตถุประสงค์ของนโยบายเดินทางดี จำนวน 219 คน คิดเป็นร้อยละ 54.7 และเข้าใจวัตถุประสงค์ของนโยบายเดินทางดี จำนวน 181 คน คิดเป็นร้อยละ 45.3

เป็นผู้อาศัยในพื้นที่เขตบางกะปิ จำนวน 257 คน คิดเป็นร้อยละ 64.3 ไม่ได้อยู่อาศัยในพื้นที่เขตบางกะปิ จำนวน 143 คน คิดเป็นร้อยละ 35.7

เป็นผู้เดินทางในพื้นที่เขตบางกะปิ จำนวน 400 คน คิดเป็นร้อยละ 100

อภิปรายผลการวิจัย

การดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตบางกะปิ

กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร เขตบางกะปิ ในภาพรวมอยู่ในระดับ น้อย ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.5 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน ด้านที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุดคือ ด้านทางเดินเท้าและทางจักรยาน ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.52 รองลงมาคือ ด้านขนส่งสาธารณะ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.5 และด้านบริหารจัดการ ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.49 ตามลำดับ

ระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตบางกะปิ ในภาพรวมอยู่ในระดับน้อย เนื่องจากการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของ กรุงเทพมหานคร เป็นไปอย่างล่าช้า มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในการเดินทางอย่างมีอุปสรรคในหลายด้าน การประสานงานกันพื้นที่ก่อสร้างในโครงการต่าง ๆ ไม่เป็นไปตามแผน ขาดงบประมาณ และระบบราชการที่มีขั้นตอนในการดำเนินการซับซ้อน ซึ่งสามารถอภิปรายเป็นรายด้าน ได้ดังนี้

ด้านทางเดินเท้าและทางจักรยาน ประชาชนมีระดับความคิดเห็นภาพรวมอยู่ในระดับน้อย กล่าวได้ว่า เนื่องจากการดำเนินการยังพบอุปสรรคในหลายมิติ เช่น พื้นทางเดินเท้ามีขนาดแคบ ในบางพื้นที่เนื่องจากการก่อสร้างอาคารก่อนมีกฎหมายพื้นที่ทางเดินเท้า หรือทางจักรยานที่จะดำเนินการได้ในบางพื้นที่ ซึ่งมีขนาดความกว้างของถนนเพียงพอ ทางข้ามที่มีการก่อสร้างก่อนมีกฎหมายบังคับและอุปสรรคในการเวนคืนที่ดิน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัย แนวทางการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสม สำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร (สุรุฒิ วุฒิกัทรากิวัฒน์, 2565) ซึ่งพบว่า กรุงเทพมหานครต้องเพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชน ในพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนร่วมกันวางแผนทางเท้าสาธารณะให้เข้ากับพื้นที่ของตัวเอง

ด้านขนส่งสาธารณะ ประชาชนมีระดับความคิดเห็นภาพรวมอยู่ในระดับน้อย กล่าวได้ว่า เนื่องจากการดำเนินการเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะ กรุงเทพมหานครไม่มีอำนาจหน้าที่โดยตรง การดำเนินการขนส่งสาธารณะ อยู่ภายใต้การกำกับของหน่วยงานราชการอื่น ๆ เช่น รถประจำทางอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สังกัดกระทรวงคมนาคม หรือวินจักรยานยนต์ ซึ่งกรุงเทพมหานครเป็นเพียง กรรมการร่วมเท่านั้น สอดคล้องกับงานวิจัย ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการคุณภาพระบบขนส่งสาธารณะ รถประจำทางกับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร (พรทิพย์ ฉันทแดนสุวรรณ, 2566) พบว่า ความคิดเห็นโดยรวมการจัดการคุณภาพระบบขนส่งสาธารณะรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานคร อยู่ในระดับปานกลาง

ด้านบริหารจัดการ ประชาชนมีระดับความคิดเห็นภาพรวมอยู่ในระดับน้อย กล่าวได้ว่า เนื่องจาก ภาพรวมการบริหารจัดการจราจรภายในกรุงเทพมหานครเกี่ยวข้องกับหลายหน่วยงาน โดยกรุงเทพมหานคร รับผิดชอบหลักเพียงงานวิศวกรรมจราจร เช่น ระบบสัญญาณไฟ โครงสร้างพื้นที่เกี่ยวข้อง โดยมีสำนักการจราจร และขนส่งเป็นผู้รับผิดชอบ การควบคุมจราจรเป็นของตำรวจจราจรตามสถานีตำรวจในพื้นที่หรือกองบังคับการ

ตำรวจ การใช้รถเป็นหน้าที่ของกรมขนส่งทางบก ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายต่าง ๆ มีบทบาทในพระราชบัญญัติ เป็นต้น ความพึงพอใจของประชาชนต่อการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร (อาจุฑา เนตินากุล. 2566) พบว่า ระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการแก้ไขปัญหา จราจรโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง

ข้อเสนอแนะ

จากผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ จากการศึกษาการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดีของ กรุงเทพมหานคร กรณีศึกษาเขตบางกะปิ โดยภาพรวมประชาชนที่อยู่อาศัยและเดินทางในพื้นที่เขตบางกะปิ มีความคิดเห็นต่อการดำเนินการนโยบายเดินทางดีในระดับน้อย เนื่องจากการดำเนินการต่าง ๆ ยังไม่เป็นรูปธรรม แก้ไขปัญหาล่าช้า ขาดการประชาสัมพันธ์ที่ดี ด้วยปัจจัยหลายประการ เช่น ด้านงบประมาณ ด้านบุคลากร และ ด้านอื่น ๆ จึงส่งผลให้ความคิดเห็นจากการสำรวจในการวิจัยอยู่ในระดับน้อย ซึ่งกรุงเทพมหานครต้องเร่งดำเนินการตามนโยบายให้สัมฤทธิ์โดยเร็ว

ผู้ดำเนินการวิจัยมีข้อเสนอแนะการวิจัยครั้งต่อไป ดังนี้

1. ควรศึกษาการประเมินผลการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี (Good Mobility Policy) ของ กรุงเทพมหานคร ทั้ง 50 เขต เพื่อให้ได้ข้อมูลการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี (Good Mobility Policy) ที่ครอบคลุม เพื่อใช้เป็นแนวทางในการนำไปปฏิบัติต่อไป
2. ควรทำการศึกษาเปรียบเทียบผลสำเร็จของการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี (Good Mobility Policy) กับสำนักงานเขตอื่น หรือทำการศึกษาวิจัยเปรียบเทียบกับหน่วยงานภายนอกที่มีการให้บริการคล้ายคลึงกัน เพื่อรับทราบข้อมูลที่สามารถนำมาปรับปรุง พัฒนาการดำเนินการตามนโยบายเดินทางดี (Good Mobility Policy) ให้ดียิ่งขึ้น

เอกสารอ้างอิง

เกษมวงศ์ พิศาลธวงศ์ (2560). ได้ทำการศึกษาเรื่องการบริหารจัดการเมืองน่าอยู่ : กรณีศึกษากรุงเทพมหานคร เฉลิมพล ศรีหงส์. (2566). เอกสารประกอบการบรรยายกระบวนการวิเคราะห์แบบวิธีวิจัยทางรัฐประศาสนศาสตร์.

กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยรามคำแหง,โครงการรัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต.

บสบง เลิศรังสี. (2551). ได้ทำการศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาเมืองน่าอยู่ของกรุงเทพมหานคร

พรทิพย์ ฉันทแดนสุวรรณ. (2566). ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดการคุณภาพระบบขนส่งสาธารณะรถประจำทาง กับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในเขตกรุงเทพมหานคร

สุรวุฒิ วุฒิกัฏฐาภิวัฒน์ (2565) แนวทางการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสม สำหรับประชาชน

ในกรุงเทพมหานคร

สุวัจชัย เทียงพูนวงศ์ (2565). การจัดการเมืองน่าอยู่ กรณีศึกษาเทศบาลเมืองพนัสนิคม อำเภอพนัสนิคม
จังหวัดชลบุรี. วิทยานิพนธ์พัฒนาชุมชนมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

สันติศักดิ์ กองสุขใจ. (2560). การพัฒนาเมืองน่าอยู่โดยกระบวนการเรียนรู้แบบมีส่วนร่วม: เทศบาล
เมืองลพบุรี จังหวัดลพบุรี ค้นเมื่อ 15 มิถุนายน 2567, จาก <https://so01.tci-thaijo.org/index.php/JDAR/article/download/243896/165296>

อาจุยท นดิธนากุล. (2566). ความพึงพอใจของประชาชนต่อการแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร

อาทิตยา สุขประเสริฐ. (2558). วิสัยทัศน์เมืองน่าอยู่และยุทธศาสตร์การพัฒนาของภาคประชาชน ในเขตเทศบาล
ตำบลปากน้ำประแส อำเภอแกลง จังหวัดระยอง