

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม นำเสนอในรูปแบบของค่าความถี่และค่าร้อยละ

ตาราง 11 แสดงจำนวนและร้อยละของลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

| ข้อมูลส่วนตัว | พื้นที่เขต 1 | | พื้นที่เขต 2 | | พื้นที่เขต 3 | | พื้นที่เขต 4 | | พื้นที่เขต 5 | | รวม | |
|--------------------------------------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|-------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| สถานภาพ | | | | | | | | | | | | |
| ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก | 43 | 16.7 | 35 | 19.3 | 35 | 19.2 | 22 | 14.1 | 166 | 27.0 | 301 | 21.6 |
| ข้าราชการสังกัดกรุงเทพมหานคร | 52 | 20.3 | 47 | 26.0 | 33 | 18.1 | 40 | 25.7 | 94 | 15.3 | 266 | 19.1 |
| ข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ | 90 | 35.0 | 31 | 17.1 | 54 | 29.7 | 42 | 26.9 | 198 | 32.1 | 415 | 29.8 |
| ตัวแทนวินรถจักรยานยนต์รับจ้าง | 72 | 28.0 | 68 | 37.6 | 60 | 33.0 | 52 | 33.3 | 158 | 25.6 | 410 | 29.5 |
| รวม | 257 | 100.0 | 181 | 100.0 | 182 | 100.0 | 156 | 100.0 | 616 | 100.0 | 1392 | 100.0 |

ตาราง 11 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

| ข้อมูลส่วนตัว | พื้นที่เขต 1 | | พื้นที่เขต 2 | | พื้นที่เขต 3 | | พื้นที่เขต 4 | | พื้นที่เขต 5 | | รวม | |
|--|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|-------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ตำแหน่ง | | | | | | | | | | | | |
| ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| หัวหน้าส่วน/ฝ่าย/กลุ่ม | 2 | 0.8 | 1 | 0.6 | 2 | 1.1 | 0 | 0.0 | 3 | 0.5 | 8 | 0.6 |
| หัวหน้างาน | 1 | 0.4 | 3 | 1.7 | 2 | 1.1 | 1 | 0.6 | 8 | 1.3 | 15 | 1.1 |
| เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก | 40 | 15.6 | 31 | 17.1 | 31 | 17.0 | 21 | 13.4 | 155 | 25.2 | 278 | 20.0 |
| ผู้อำนวยการเขต | 2 | 0.8 | 2 | 1.1 | 1 | 0.6 | 1 | 0.6 | 4 | 0.7 | 10 | 0.7 |
| ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต | 5 | 1.9 | 4 | 2.2 | 3 | 1.7 | 4 | 2.6 | 13 | 2.1 | 29 | 2.1 |
| หัวหน้าฝ่ายเทคนิค | 3 | 1.2 | 3 | 1.7 | 2 | 1.1 | 3 | 1.9 | 5 | 0.8 | 16 | 1.2 |
| หัวหน้างาน | 10 | 3.9 | 8 | 4.4 | 7 | 3.9 | 8 | 5.1 | 18 | 2.9 | 51 | 3.7 |
| เจ้าหน้าที่เทคนิค | 32 | 12.5 | 30 | 16.6 | 20 | 11.0 | 24 | 15.4 | 54 | 8.8 | 160 | 11.5 |
| ผู้กำกับการ | 1 | 0.4 | 0 | 0.0 | 1 | 0.5 | 1 | 0.6 | 2 | 0.3 | 5 | 0.4 |
| รองผู้กำกับการด้านจราจร | 2 | 0.8 | 1 | 0.5 | 1 | 0.5 | 0 | 0.0 | 2 | 0.3 | 6 | 0.4 |
| สารวัตรจราจร | 2 | 0.8 | 1 | 0.5 | 1 | 0.5 | 1 | 0.6 | 3 | 0.5 | 8 | 0.6 |
| รองสารวัตรจราจร | 5 | 1.9 | 2 | 1.1 | 1 | 0.5 | 2 | 1.3 | 9 | 1.5 | 19 | 1.4 |
| เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร | 80 | 31.1 | 27 | 14.9 | 50 | 27.5 | 38 | 24.4 | 182 | 29.5 | 377 | 27.1 |
| วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง | 72 | 28.0 | 68 | 37.6 | 60 | 33.0 | 52 | 33.4 | 158 | 25.7 | 410 | 29.5 |
| รวม | 257 | 100.0 | 181 | 100.0 | 182 | 100.0 | 156 | 100.0 | 616 | 100.0 | 1,392 | 100.0 |

ตาราง 11 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

| ข้อมูลส่วนตัว | พื้นที่เขต 1 | | พื้นที่เขต 2 | | พื้นที่เขต 3 | | พื้นที่เขต 4 | | พื้นที่เขต 5 | | รวม | |
|-----------------------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|-------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน | | | | | | | | | | | | |
| ต่ำกว่า 15 ปี | 182 | 70.8 | 143 | 79.0 | 143 | 78.6 | 125 | 80.1 | 453 | 73.5 | 1,046 | 75.1 |
| 15 -30 ปี | 62 | 24.1 | 34 | 18.8 | 34 | 18.7 | 25 | 16.0 | 144 | 23.4 | 299 | 21.5 |
| 30 ปีขึ้นไป | 13 | 5.1 | 4 | 2.2 | 5 | 2.7 | 6 | 3.9 | 19 | 3.1 | 47 | 3.4 |
| รวม | 257 | 100.0 | 181 | 100.0 | 182 | 100.0 | 156 | 100.0 | 616 | 100.0 | 1,392 | 100.0 |
| เพศ | | | | | | | | | | | | |
| ชาย | 229 | 89.1 | 146 | 80.7 | 148 | 81.3 | 144 | 92.3 | 473 | 76.8 | 1,140 | 81.9 |
| หญิง | 28 | 10.9 | 35 | 19.3 | 34 | 18.7 | 12 | 7.7 | 143 | 23.2 | 252 | 18.1 |
| รวม | 257 | 100.0 | 181 | 100.0 | 182 | 100.0 | 156 | 100.0 | 616 | 100.0 | 1,392 | 100.0 |
| อายุ | | | | | | | | | | | | |
| ต่ำกว่า 30 ปี | 10 | 3.9 | 12 | 6.6 | 8 | 4.4 | 5 | 3.2 | 31 | 5.0 | 66 | 4.8 |
| 30- 40 ปี | 57 | 22.2 | 42 | 23.2 | 45 | 24.7 | 41 | 26.3 | 144 | 23.4 | 329 | 23.6 |
| 41 - 50 ปี | 121 | 47.0 | 91 | 50.3 | 89 | 48.9 | 78 | 50.0 | 320 | 52.0 | 699 | 50.2 |
| 50 ปีขึ้นไป | 69 | 26.9 | 36 | 19.9 | 40 | 22.0 | 32 | 20.5 | 121 | 19.6 | 298 | 21.4 |
| รวม | 257 | 100.0 | 181 | 100.0 | 182 | 100.0 | 156 | 100.0 | 616 | 100.0 | 1,392 | 100.0 |

ตาราง 11 (ต่อ) แสดงจำนวนและร้อยละของลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

| ข้อมูลส่วนตัว | พื้นที่เขต 1 | | พื้นที่เขต 2 | | พื้นที่เขต 3 | | พื้นที่เขต 4 | | พื้นที่เขต 5 | | รวม | |
|---------------------------------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|--------------|--------|-------|--------|
| | จำนวน | ร้อยละ | จำนวน | ร้อยละ |
| การศึกษาสูงสุด | | | | | | | | | | | | |
| ต่ำกว่ามัธยมศึกษา | 20 | 7.8 | 15 | 8.3 | 14 | 7.7 | 12 | 7.7 | 46 | 7.4 | 107 | 7.7 |
| มัธยมศึกษาตอนต้นหรือเทียบเท่า | 38 | 14.8 | 35 | 19.3 | 34 | 18.7 | 25 | 16.0 | 64 | 10.4 | 196 | 14.1 |
| มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือเทียบเท่า | 73 | 28.4 | 41 | 22.6 | 52 | 28.6 | 41 | 26.3 | 162 | 26.3 | 369 | 26.5 |
| ปวส. หรือ เทียบเท่า | 6 | 2.3 | 5 | 2.8 | 4 | 2.2 | 4 | 2.6 | 29 | 4.7 | 48 | 3.5 |
| ปริญญาตรี | 99 | 38.5 | 72 | 39.8 | 62 | 34.0 | 58 | 37.2 | 271 | 44.0 | 562 | 40.4 |
| ปริญญาโท | 20 | 7.8 | 13 | 7.2 | 16 | 8.8 | 16 | 10.2 | 43 | 7.0 | 108 | 7.7 |
| ปริญญาเอก | 1 | 0.4 | - | - | - | - | - | - | 1 | 0.2 | 2 | 0.1 |
| รวม | 257 | 100.0 | 181 | 100.0 | 182 | 100.0 | 156 | 100.0 | 616 | 100.0 | 1392 | 100.0 |

ส่วนที่ 1 การวิเคราะห์ลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

จากตาราง 11 แสดงจำนวนและร้อยละของลักษณะทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ สถานภาพ ตำแหน่ง ระยะเวลาในการปฏิบัติงาน เพศ อายุ และการศึกษาสูงสุดโดยมีภาพรวม ดังนี้

สถานภาพ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีสถานภาพเป็น ข้าราชการสังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จำนวน 415 คน คิดเป็นร้อยละ 29.8 รองลงมาคือ ตัวแทนวินรถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวน 410 คนคิดเป็นร้อยละ 29.5 ข้าราชการสังกัดกรมการขนส่งทางบก จำนวน 301 คน คิดเป็นร้อยละ 21.6 ข้าราชการสังกัดกรุงเทพมหานครจำนวน 266 คน คิดเป็นร้อยละ 21.6

ตำแหน่ง พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีตำแหน่งเป็น วินรถจักรยานยนต์รับจ้างจำนวน 410 คน คิดเป็นร้อยละ 29.5 รองลงมาคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร จำนวน 377 คน คิดเป็นร้อยละ 27.1 เจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบก จำนวน 278 คน คิดเป็นร้อยละ 20 เจ้าหน้าที่เทศกิจ จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 11.5 ส่วนที่เหลืออีกจำนวน 167 คน คิดเป็นร้อยละ 11.9 มีตำแหน่งเป็น หัวหน้าส่วน/ฝ่าย/กลุ่ม/ หัวหน้างาน/ ผู้อำนวยการเขต/ ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต /หัวหน้าฝ่ายเทศกิจ /หัวหน้างาน/ผู้กำกับการ /รองผู้กำกับการด้านจราจร และสารวัตรจราจร

ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน ต่ำกว่า 15 ปี จำนวน 1,046 คน คิดเป็นร้อยละ 75.1 รองลงมาคือ ระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน 15 -30 ปี จำนวน 299 คนคิดเป็นร้อยละ 21.5 และระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน 30 ปีขึ้นไป จำนวน 47 คน คิดเป็นร้อยละ 3.4

เพศ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็น เพศชาย จำนวน 1,140 คน คิดเป็นร้อยละ 81.9และที่เหลือเป็นเพศหญิง จำนวน 252 คน คิดเป็นร้อยละ 18.1

อายุ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ อายุ ระหว่าง 41-50 ปี จำนวน 699 คนคิด เป็นร้อยละ 50.2 รองลงมาคือ อายุระหว่าง 30- 40 ปี จำนวน 329 คน คิดเป็นร้อยละ 23.6 อายุ50 ปีขึ้นไป จำนวน 298 คน คิดเป็นร้อยละ 21.4 และอายุต่ำกว่า 30 ปีจำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 4.8

การศึกษาสูงสุด พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการศึกษาสูงสุดระดับปริญญาตรี จำนวน 562 คน คิดเป็นร้อยละ 40.4 รองลงมาคือ มีการศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ เทียบเท่า จำนวน 369 คน คิดเป็นร้อยละ 26.5 การศึกษาสูงสุดระดับมัธยมศึกษาตอนต้นหรือ เทียบเท่า จำนวน 196 คน คิดเป็นร้อยละ 14.1 การศึกษาสูงสุดระดับต่ำกว่ามัธยมศึกษาจำนวน 107 คน คิดเป็นร้อยละ 7.7 การศึกษาสูงสุดระดับปริญญาโทจำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 7.7 การศึกษาสูงสุดระดับปวส. หรือ เทียบเท่า จำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 3 และการศึกษาสูงสุดระดับปริญญาเอกจำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 0.1

ส่วนการวิเคราะห์ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างแบ่งตามพื้นที่เขต 5 เขต ผู้วิจัย ได้วิเคราะห์ไว้โดยมีรายละเอียดตามภาคผนวก จ

ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์ข้อมูลความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

การวิเคราะห์ข้อมูลความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัตินำเสนอในรูปของค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผู้วิจัยได้กำหนดเกณฑ์การแปลความหมาย ดังนี้

| | | |
|------------------|-------------|-----------------------------|
| ค่าเฉลี่ยระหว่าง | 9.11– 10.00 | หมายถึง ระดับสูงที่สุด |
| ค่าเฉลี่ยระหว่าง | 8.21– 9.10 | หมายถึง ระดับสูงมาก |
| ค่าเฉลี่ยระหว่าง | 7.31– 8.20 | หมายถึง ระดับสูงค่อนข้างมาก |
| ค่าเฉลี่ยระหว่าง | 6.41– 7.30 | หมายถึง ระดับสูง |
| ค่าเฉลี่ยระหว่าง | 5.51– 6.40 | หมายถึง ระดับค่อนข้างสูง |
| ค่าเฉลี่ยระหว่าง | 4.61– 5.50 | หมายถึง ระดับค่อนข้างต่ำ |
| ค่าเฉลี่ยระหว่าง | 3.71– 4.60 | หมายถึง ระดับต่ำ |
| ค่าเฉลี่ยระหว่าง | 2.81– 3.70 | หมายถึง ระดับต่ำค่อนข้างมาก |
| ค่าเฉลี่ยระหว่าง | 1.91 – 2.80 | หมายถึง ระดับต่ำมาก |
| ค่าเฉลี่ยระหว่าง | 1.00 – 1.90 | หมายถึง ระดับต่ำที่สุด |

และแสดงผลการวิเคราะห์ข้อมูลความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ดังนี้

ตาราง 12 ความคิดเห็นต่อลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

| ข้อความ | \bar{X} | <i>S.D.</i> | ระดับความคิดเห็น |
|-------------------------------|-----------|-------------|------------------|
| ความชัดเจนของนโยบาย | 7.29 | 1.34 | สูง |
| ความสอดคล้องของนโยบาย | 7.24 | 1.38 | สูง |
| แนวทางและขั้นตอนการปฏิบัติงาน | 7.24 | 1.46 | สูง |
| ค่าเฉลี่ยรวม | 7.26 | 1.28 | สูง |

จากตาราง 12 พบว่า ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยภาพรวม ($\bar{X} = 7.26$) อยู่ในระดับสูง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความชัดเจนของนโยบาย มีค่าเฉลี่ยสูงสุด

(\bar{X} =7.29) อยู่ในระดับสูง รองลงมาคือ ความสอดคล้องของนโยบาย (\bar{X} =7.24) อยู่ในระดับสูง และแนวทางและขั้นตอนการปฏิบัติงาน (\bar{X} =7.24) อยู่ในระดับสูง เท่ากัน ตามลำดับ

ตาราง 13 ความคิดเห็นต่อความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร

| ข้อความ | \bar{X} | S.D. | ระดับความคิดเห็น |
|--------------------------------|-----------|------|------------------|
| ด้านบุคลากร | 6.84 | 1.47 | สูง |
| ด้านงบประมาณ | 6.42 | 1.77 | สูง |
| ด้านวัสดุ อุปกรณ์ และเทคโนโลยี | 6.56 | 1.65 | สูง |
| ค่าเฉลี่ยรวม | 6.61 | 1.53 | สูง |

จากตาราง 13 พบว่า ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร โดยภาพรวม (\bar{X} =6.61) อยู่ในระดับสูง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ด้านบุคลากร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด (\bar{X} =6.84) อยู่ในระดับสูง รองลงมาคือ ด้านวัสดุ อุปกรณ์ และเทคโนโลยี (\bar{X} =6.56) อยู่ในระดับสูง และ น้อยที่สุด คือ ด้านงบประมาณ (\bar{X} = 6.42) อยู่ในระดับสูง ตามลำดับ

ตาราง 14 ความคิดเห็นต่อการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

| ข้อความ | \bar{X} | S.D. | ระดับความคิดเห็น |
|---|-----------|------|------------------|
| การวางแผนการปฏิบัติงาน | 6.88 | 1.42 | สูง |
| การจัดโครงสร้างของงานที่รับผิดชอบ | 6.88 | 1.53 | สูง |
| การควบคุมดูแล และประเมินผลการปฏิบัติงาน | 6.72 | 1.46 | สูง |
| ภาวะผู้นำของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ | 6.92 | 1.31 | สูง |
| ค่าเฉลี่ยรวม | 6.85 | 1.32 | สูง |

จากตาราง 14 พบว่า การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยภาพรวม (\bar{X} =6.85) อยู่ในระดับสูง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ภาวะผู้นำของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด (\bar{X} =6.92) อยู่ในระดับสูง รองลงมาคือ การวางแผนการปฏิบัติงาน (\bar{X} =6.88) อยู่ในระดับสูง การจัดโครงสร้างของงานที่รับผิดชอบ (\bar{X} =6.88) อยู่ในระดับสูง และ น้อยที่สุด คือ การควบคุมดูแล และประเมินผลการปฏิบัติงาน (\bar{X} = 6.72) อยู่ในระดับสูง ตามลำดับ

ตาราง 15 ความคิดเห็นต่อความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

| ข้อความ | \bar{X} | <i>S.D.</i> | ระดับความคิดเห็น |
|---|-----------|-------------|------------------|
| ความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ | 5.91 | 0.74 | ค่อนข้างสูง |
| ความร่วมมือของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง | 7.24 | 1.53 | สูง |
| ค่าเฉลี่ยรวม | 6.57 | 1.03 | สูง |

จากตาราง 15 พบว่า ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ โดยภาพรวม ($\bar{X} = 6.57$) อยู่ในระดับสูง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ความร่วมมือของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 7.24$) อยู่ในระดับสูง รองลงมาคือ ความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ ($\bar{X} = 5.91$) อยู่ในระดับค่อนข้างสูง ตามลำดับ

ตาราง 16 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

| ข้อความ | \bar{X} | <i>S.D.</i> | ระดับความคิดเห็น |
|---|-----------|-------------|------------------|
| การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ | 7.05 | 2.02 | สูง |
| ความเป็นระเบียบเรียบร้อย | 7.04 | 1.66 | สูง |
| ความปลอดภัย | 6.96 | 1.82 | สูง |
| ความเป็นธรรม | 7.11 | 1.66 | สูง |
| ค่าเฉลี่ยรวม | 7.04 | 1.57 | สูง |

จากตาราง 16 พบว่า ความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ โดยภาพรวม ($\bar{X} = 7.04$) อยู่ในระดับสูง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ความเป็นธรรม มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 7.11$) อยู่ในระดับสูง รองลงมาคือ การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ($\bar{X} = 7.05$) อยู่ในระดับสูง ความเป็นระเบียบเรียบร้อย ($\bar{X} = 7.04$) อยู่ในระดับสูง และน้อยที่สุด คือ ความปลอดภัย ($\bar{X} = 6.96$) อยู่ในระดับสูง ตามลำดับ

ส่วนที่ 3 การทดสอบตามสมมติฐาน

เนื่องจากมาตรที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นมีจำนวนข้อของแต่ละองค์ประกอบไม่เท่ากัน ดังนั้น ในการวิเคราะห์ข้อมูลจะต้องหาค่าเฉลี่ยของคะแนนที่ได้ในแต่ละด้านแล้วนำคะแนนเฉลี่ยของแต่ละด้านมารวมกันหลังจากนั้นจึงนำมาหาค่าเฉลี่ยโดยรวมทุกด้านอีกครั้ง เพื่อให้ผู้นำหนักของทุกองค์ประกอบของมาตรมีความเท่าเทียมกัน หลังจากนั้นจึงทำการทดสอบตัวแปรด้วยการวิเคราะห์ถดถอยพหุ (multiple regression analysis) โดยใช้วิธีคัดเลือกตัวแปรเข้าสู่สมการแบบขั้นตอน (stepwise) เนื่องจากผู้วิจัยได้ทดสอบการวิเคราะห์ถดถอยพหุทุกแบบแล้ว วิธีแบบขั้นตอนสามารถนำเสนอสมการตัวแปรพยากรณ์ที่ดีที่สุดเพื่อนำไปใช้ในการทำนาย ซึ่งจะทำการวิเคราะห์การถดถอยพหุระหว่างคะแนนเฉลี่ยจากลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง และความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ เป็นตัวแปรอิสระ คะแนนเฉลี่ยจากความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ด้านความปลอดภัย และด้านความเป็นธรรม เป็นตัวแปรตาม ซึ่งก่อนนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้ตรวจสอบข้อตกลงเบื้องต้นในการวิเคราะห์การถดถอยพหุ คือ

1. ตรวจสอบการแจกแจงข้อมูล พบการแจกแจงข้อมูลเป็นแบบปกติ

2. ตรวจสอบค่า Multicollinearity ตามแนวคิดของ Hair และคณะ (2006) โดยพิจารณาจากความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระ 2 ตัวต้องไม่เกิน .90 ค่า tolerance มีค่ามากกว่า .10 และ VIF ไม่เกิน 10 หลังจากนั้น ผู้วิจัยจึงได้วิเคราะห์การถดถอยพหุ (multiple regression analysis) วิธีคัดเลือกตัวแปรเข้าสู่สมการแบบขั้นตอน (stepwise) โดยภาพรวม ผลการทดสอบปรากฏดังตาราง 17-21 ดังนี้

ตาราง 17 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ของกลุ่มตัวอย่างภาพรวม

| ตัวแปร | ค่าสัมประสิทธิ์ (b) | ค่า t | ค่า p | Tolerance | VIF |
|--|---------------------|--------|-------|-----------|-------|
| ค่าคงที่ | -0.534 | -2.915 | 0.004 | | |
| ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ | 0.875 | 23.167 | 0.000 | 0.518 | 1.930 |
| การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง | 0.266 | 9.042 | 0.000 | 0.518 | 1.930 |

$R^2 = 0.558$ $F = 877.499$

จากตาราง 17 พบว่า ตัวแปรความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีค่า tolerance เท่ากับ 0.518 และ 0.518 ตามลำดับ ค่า VIF เท่ากับ 1.930 และ 1.930 ตามลำดับ แสดงว่าผ่านข้อตกลงเบื้องต้นทางสถิติ ซึ่งสามารถเขียนสมการได้ดังนี้

ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ = $-0.534 + 0.875$ (ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ) $+ 0.266$ (การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง)

ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 55.8 ($R^2 = 0.558$) และพบว่า ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 87.5 และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 26.6

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างภาพรวม มีความคิดเห็นว่า ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

ตาราง 18 การวิเคราะห์หาคออยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ของกลุ่มตัวอย่างภาพรวม

| ตัวแปร | ค่าสัมประสิทธิ์ (b) | ค่า t | ค่า p | Tolerance | VIF |
|--|------------------------|--------|-------|-----------|-------|
| ค่าคงที่ | -1.288 | -4.413 | 0.000 | | |
| ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ | 0.844 | 14.696 | 0.000 | 0.510 | 1.961 |
| การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง | 0.417 | 5.713 | 0.000 | 0.192 | 5.211 |
| ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร | -0.186 | -3.652 | 0.000 | 0.292 | 3.424 |
| ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง | 0.162 | 3.162 | 0.002 | 0.417 | 2.400 |

$R^2 = 0.393$ $F = 224.532$

จากตาราง 18 พบว่า ตัวแปรความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีค่า tolerance เท่ากับ 0.510 0.192 0.292 และ 0.417 ตามลำดับ ค่า VIF เท่ากับ 1.961 5.211 3.424 และ 2.400 ตามลำดับ แสดงว่าผ่านข้อตกลงเบื้องต้นทางสถิติ ซึ่งสามารถเขียนสมการได้ดังนี้

การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ = $-1.288 + 0.844(\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.417(\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง}) - 0.186(\text{ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร}) + 0.162(\text{ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$

ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 39.3 ($R^2=0.393$) และ พบว่า ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 4 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 84.4 ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 41.7 ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ 18.6 และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างส่งอิทธิพลร้อยละ 16.2

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างภาพรวมมีความคิดเห็นว่า ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ความพร้อม

ด้านทรัพยากรการบริหาร และลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกผลประโยชน์

ตาราง 19 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ของกลุ่มตัวอย่างภาพรวม

| ตัวแปร | ค่าสัมประสิทธิ์ (b) | ค่า t | ค่า p | Tolerance | VIF |
|--|------------------------|--------|-------|-----------|-------|
| ค่าคงที่ | 0.044 | .186 | 0.853 | | |
| ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ | 0.836 | 18.083 | 0.000 | 0.510 | 1.961 |
| ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง | 0.133 | 3.225 | 0.001 | 0.417 | 2.400 |
| ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร | -0.277 | -6.737 | 0.000 | 0.292 | 3.424 |
| การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง | 0.346 | 5.889 | 0.000 | 0.192 | 5.211 |

R²=0.418 F=249.304

จากตาราง 19 พบว่า ตัวแปรความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีค่า tolerance เท่ากับ 0.510 0.417 0.292 และ 0.192 ตามลำดับ ค่า VIF เท่ากับ 1.961 2.400 3.424 และ 5.211 ตามลำดับ แสดงว่าผ่านข้อตกลงเบื้องต้นทางสถิติ ซึ่งสามารถเขียนสมการได้ดังนี้

$$\text{ความเป็นระเบียบเรียบร้อย} = 0.044 + 0.836 (\text{ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ}) + 0.133 (\text{ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง}) - 0.277 (\text{ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร}) + 0.346 (\text{การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง})$$

ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 41.8 (R²=0.418) และ พบว่า ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 4 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัด

ระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 83.6 ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 34.6 ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ 27.7 และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 13.3

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างภาพรวมมีความคิดเห็น ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ตาราง 20 การวิเคราะห์ถดถอยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย ของกลุ่มตัวอย่างภาพรวม

| ตัวแปร | ค่าสัมประสิทธิ์ (b) | ค่า t | ค่า p | Tolerance | VIF |
|--|------------------------|--------|-------|-----------|-------|
| ค่าคงที่ | -1.358 | -6.060 | 0.000 | | |
| ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ | 1.050 | 25.831 | 0.000 | 0.600 | 1.667 |
| ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร | 0.368 | 12.292 | 0.000 | 0.502 | 1.993 |
| ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง | -0.141 | -3.900 | 0.000 | 0.494 | 2.024 |

$R^2 = 0.560$ $F = 587.713$

จากตาราง 20 พบว่า ตัวแปรความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีค่า tolerance เท่ากับ 0.600 0.502 และ 0.494 ตามลำดับ ค่า VIF เท่ากับ 1.667 1.993 และ 2.024 ตามลำดับ แสดงว่าผ่านข้อตกลงเบื้องต้นทางสถิติ ซึ่งสามารถเขียนสมการได้ดังนี้

ความปลอดภัย = -1.358 + 1.050(ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ) + 0.368 (ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร) - 0.141(ด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง)

ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 56.0 ($R^2=0.560$) และ พบว่า ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย ได้รับอิทธิพล

จากตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 100.5 ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ 36.8 และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ส่งอิทธิพลร้อยละ 14.1

สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างภาพรวมมีความคิดเห็นว่า ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย

ตาราง 21 การวิเคราะห์หาคออยพหุของปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม ของกลุ่มตัวอย่างภาพรวม

| ตัวแปร | ค่าสัมประสิทธิ์ (b) | ค่า t | ค่า p | Tolerance | VIF |
|--|---------------------|--------|-------|-----------|-------|
| ค่าคงที่ | 0.246 | 1.120 | 0.263 | | |
| ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ | 0.810 | 20.271 | 0.000 | 0.672 | 1.489 |
| ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร | 0.233 | 8.660 | 0.000 | 0.672 | 1.489 |

R²=0.424 F= 511.640

จากตาราง 21 พบว่า ตัวแปรความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร มีค่า tolerance เท่ากับ 0.672 และ 0.672 ตามลำดับ ค่า VIF เท่ากับ 1.489 และ 1.489 ตามลำดับ แสดงว่าผ่านข้อตกลงเบื้องต้นทางสถิติ ซึ่งสามารถเขียนสมการได้ดังนี้

ความเป็นธรรม = 0.246 + 0.810 (ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ) + 0.233(ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร)

ตัวแปรอิสระสามารถอธิบายความแปรปรวนของตัวแปรตามได้ร้อยละ 42.4 (R²=0.424) และ พบว่าความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่งอิทธิพลร้อยละ 81 และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ส่งอิทธิพลร้อยละ 23.3

สรุปได้ว่า ของกลุ่มตัวอย่างภาพรวม มีความคิดเห็นว่า ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร จะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม

ตาราง 22 ตารางสรุปผลการทดสอบสมมติฐานการวิเคราะห์การถดถอยพหุแบบขั้นตอน (stepwise)

| ตัวแปร | ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ | | | | |
|--|---|------------------------------|-----------------|------------------|-----------|
| | การปราบปรามผู้มี อิทธิพลเรียกรับ ผลประโยชน์ | ความเป็นระเบียบ เรียบร้อย | ความ ปลอดภัย | ความเป็น ธรรม | ภาพรวม |
| ลักษณะของนโยบายจัด ระเบียบรถจักรยานยนต์ รับจ้าง | - | มีอิทธิพล | - | - | - |
| ความพร้อมด้าน ทรัพยากรการบริหาร | มีอิทธิพล | มีอิทธิพล | มีอิทธิพล | มีอิทธิพล | - |
| การบริหารนโยบายจัด ระเบียบรถจักรยานยนต์ รับจ้าง | มีอิทธิพล | มีอิทธิพล | มีอิทธิพล | - | มีอิทธิพล |
| ความร่วมมือของผู้มีส่วน เกี่ยวข้องกับการนำ นโยบายจัดระเบียบ รถจักรยานยนต์รับจ้างไป ปฏิบัติ | มีอิทธิพล | มีอิทธิพล | มีอิทธิพล | มีอิทธิพล | มีอิทธิพล |

จากตาราง 22 พบว่า ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ในทุกด้าน ได้แก่ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ด้านความปลอดภัย ด้านความเป็นธรรม และภาพรวม มากที่สุด

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ

ในส่วนนี้เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้างกับผู้อำนวยการเขต สังกัดกรุงเทพมหานคร จำนวน 3 คนรองผู้กำกับสถานีตำรวจนครบาล หรือสารวัตรจราจร สังกัดสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จำนวน 5 คน ผู้อำนวยการสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่เขต สังกัดกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม จำนวน 5 คน และตัวแทนผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง จำนวน 5 คนรวม 18 คน และจากการซักถามหรือสนทนากลุ่ม (focus group) กับตัวแทนผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตจตุจักร บางกะปิ

วังทองกลาง พระโขนง ประเวศ ลาดกระบัง และบางขุนเทียน รวม 21 คน เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2556 โดยใช้วิธีวิเคราะห์เชิงพรรณนาด้วยการสังเคราะห์ข้อมูลด้วยหลักเหตุและผล แล้วนำผลการวิเคราะห์ข้อมูลไปสนับสนุนประกอบการอธิบายผลการวิจัยเชิงปริมาณ การนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพมีเนื้อหาที่สำคัญสรุปได้ดังนี้

1. ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างประกอบด้วย ความชัดเจนของนโยบาย ความสอดคล้องของนโยบาย รวมถึงแนวทางและขั้นตอนของการปฏิบัติงาน
2. ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ประกอบด้วยความพร้อมด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ และด้านวัสดุ อุปกรณ์ และเทคโนโลยี
3. การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ประกอบด้วย การวางแผนการปฏิบัติงาน การจัดโครงสร้างของหน่วยงานที่รับผิดชอบ และการควบคุมดูแลและประเมินผลการปฏิบัติงาน
4. ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติประกอบด้วย ความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง
5. ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ประกอบด้วย การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความปลอดภัย และความเป็นธรรม
6. ปัญหาและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

ผู้วิจัยขอเสนอรายละเอียดเป็นลำดับ ดังนี้

1. ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

นโยบายได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้อย่างชัดเจนทั้งด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ความเป็นระเบียบเรียบร้อย ความปลอดภัย และความเป็นธรรม เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติสามารถทำความเข้าใจในวัตถุประสงค์ได้ แต่การนำไปปฏิบัติจริงยังขาดความต่อเนื่อง ไม่สอดคล้องหรือทันกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพเมืองที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว (สัมภาษณ์ผู้อำนวยการเขต 3 พฤษภาคม 2556) แนวทางการจัดระเบียบมีขั้นตอนที่ยู่ยากซับซ้อนหลายขั้นตอน ตั้งแต่การลงทะเบียนที่ต้องใช้เอกสารมากมายเกินความจำเป็น เช่น เอกสารการให้ความยินยอมของผู้ให้เช่าซื้อรถจักรยานยนต์ การตรวจประวัติอาชญากรที่ขัดกับหลักสิทธิมนุษยชน เป็นต้น การออกหนังสือรับรองโดยสำนักงานเขต กรุงเทพมหานคร แล้วนำหนังสือรับรองไปขอจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะกับสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่เขต ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดความเบื่อหน่ายจึงไม่ให้ความร่วมมือในการจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ แนวทางการเพิ่มจำนวนวิน และจำนวนผู้ขับขี่ต้องให้ตัวแทนผู้ขับขี่รายเดิมที่มีรายชื่อในทะเบียน ได้มีส่วนร่วมในการพิจารณาและรับรองไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง โดยจัดประชุมเพื่อพิจารณาต่อหน้าคณะกรรมการประจำท้องที่ ไม่ใช่ให้คณะกรรมการประจำวินรวบรวมรายชื่อผู้ให้การรับรอง เนื่องจากการรับรองวินและผู้ขับขี่จากการสำรวจตามโครงการพระราชดำริพัฒนาตู้รถแท็กซี่โดยผู้มีอิทธิพลในการเปลี่ยนตัวคณะกรรมการประจำวิน

เกี่ยวกับการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง การดำเนินการตามแผนการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ขาดความจริงจังต่อเนื่องจากเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ โครงสร้างหน่วยงานรับผิดชอบไม่เหมาะสม งานบางอย่างควร ให้นำหน่วยงานเพียงหน่วยงานเดียวรับผิดชอบ แผนงาน โครงการและกิจกรรม หน่วยงานรับผิดชอบต่างคนต่าง ทำไม่มีการประสานงานกัน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต้องเข้าร่วมโครงการและกิจกรรมที่มีความซ้ำซ้อน คล้ายคลึงกัน เช่น โครงการอาสาแจ้งช่างอาชญากรรม โครงการอาสาสมัครพิทักษ์เมือง โครงการขับชื้ออย่าง ปลอดภัย ที่มีการดำเนินการทั้ง 3 หน่วยงานทั้งที่กลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเช่นเดียวกัน (สนทนากลุ่มตัวแทนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง 28 เมษายน 2556)

4. ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ

จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารทุกหน่วยงานที่รับผิดชอบได้ข้อสรุปตรงกันว่าเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมีหน้าที่ ความรับผิดชอบประจำด้านอื่นมากทำให้มีผลกระทบกับการปฏิบัติงานตามตามนโยบายบ้าง ความมุ่งมั่น ปฏิบัติงานให้เกิดผลสำเร็จมีในระดับที่ไม่มากเท่าที่ควร ผู้มีอำนาจบังคับการตามกฎหมายยังขาดความจริงจัง และต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมาย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างให้ความร่วมมือในการประชุม การเข้าร่วม โครงการหรือกิจกรรมที่หน่วยงานจัดขึ้น การแจ้งเบาะแสหากพบการกระทำที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย หรือสงสัยว่าจะเป็นการอันตรายแก่ประชาชนเป็นอย่างดีแต่การให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมาย หรือแนวทางการ จัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างมีน้อย

จากการสัมภาษณ์ผู้บริหารของสถานีตำรวจนครบาล และผู้อำนวยการขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่ เขต ได้ข้อสรุปตรงกันว่า สำนักงานเขตของกรุงเทพมหานครในฐานะเลขานุการของคณะกรรมการประจำ ท้องที่ได้จัดให้มีการประชุมคณะกรรมการประจำท้องที่ร่วมกันน้อยครั้ง และขาดความต่อเนื่อง การพิจารณา แก้ไขปัญหาที่ต้องอาศัยอำนาจของคณะกรรมการประจำท้องที่จึงไม่ทันกับความต้องการของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์รับจ้างและการขยายตัวของเมืองที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วสอดคล้องกับการสัมภาษณ์ของตัวแทนผู้ ขีดขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ว่าช่วงระยะหลังไม่ค่อยมีการจัดประชุมประชุมคณะกรรมการประจำท้องที่ แม้ว่ามีการประชุมตัวแทนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างก็ไม่ได้รับเชิญให้เข้าร่วม ทำให้การกำหนดแนวทางการ จัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่มีความสอดคล้องกับความต้องการของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างราย เดิม (สัมภาษณ์ตัวแทนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง 29 เมษายน 2556)

5. ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

1. ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์

ผู้ให้การสัมภาษณ์มีความเห็นสอดคล้องกันว่าการบรรลุวัตถุประสงค์ด้านการปราบปรามผู้มี อิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ในปัจจุบันยังไม่บรรลุผลสำเร็จได้จริงการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างตาม นโยบายรัฐบาลในช่วงระยะแรก เมื่อปี พ.ศ. 2546 สามารถแก้ไขปัญหาผู้มีอิทธิพลได้ แต่เมื่อขาดการนำไป ปฏิบัติอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ผู้มีอิทธิพลก็เริ่มเรียกรับผลประโยชน์จากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเช่นเดิม ทั้งในรูปของการเรียกเก็บค่าสวัสดิการส่วนรวมเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับค่าน้ำ ค่าไฟ ค่าเดินทางสำหรับ

ตัวแทนที่ไปร่วมโครงการหรือกิจกรรมต่าง ค่าช่วยเหลือการรักษาพยาบาล ค่าช่วยเหลืองานศพ งานบวช งานแต่งของสมาชิกในวิน รวมถึงค่าเปรียบเทียบปรับตามกฎหมายเพื่อเป็นผลคดีให้แก่ตำรวจและเทศกิจ ตั้งแต่ 1,000-3,000 บาทต่อวินต่อเดือน เป็นต้น ซึ่งค่าสวัสดิการส่วนรวม ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างยินดีให้ความร่วมมือด้วยความเต็มใจ แต่ละวินจะเรียกเก็บมากน้อยตามความเหมาะสมไม่เท่ากัน และค่าใช้จ่ายนอกระบบที่ต้องจ่ายเป็นค่าคุ้มครอง คือ ค่าเช่าเสื้อ雨衣วัน สำหรับผู้ขับขี่รายใหม่ หรือผู้ขับขี่รายเดิมที่มีชื่อลงทะเบียนบางส่วน ตั้งแต่ 30-100 บาทต่อวัน ค่าซื้อเสื้อวิน สำหรับผู้ขับขี่รายเดิมที่ต้องการไปขับขี่ในวินใหม่ หรือผู้ขับขี่รายใหม่ ตั้งแต่ 10,000-100,00 บาท และค่ารายเดือนอีกตั้งแต่ 1,000-50,000 บาทต่อวิน ตามขนาดจำนวนสมาชิกของแต่ละวิน ซึ่งค่าใช้จ่ายนอกระบบเหล่านี้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต้องอยู่ในสภาพจำยอมต้องจ่ายเพื่อแลกเปลี่ยนกับการประกอบอาชีพขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างโดยไม่ต้องถูกกั้นแกล้งจากผู้มีอิทธิพล ทั้งการบังคับข่มขู่และทำร้ายร่างกาย ค่าใช้จ่ายนอกระบบแม้เป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างยังพอดทนแบกรับความเดือดร้อนได้บ้าง แต่ที่สร้างความเดือดร้อนหนักหนาสาหัสที่สุด คือ ผู้มีอิทธิพลได้เพิ่มจำนวนผู้ขับขี่รายใหม่ รวมถึงจัดตั้งวินเดือนโดยไม่ได้รับการพิจารณาจากคณะกรรมการประจำท้องที่ มีการขับขี่ทับซ้อนเส้นทางกับผู้ขับขี่รายเดิม จากเมื่อก่อนเคยมีรายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างตกประมาณเดือนละ 15,000-18,000 บาท หลังจากหักค่าใช้จ่ายทั้งค่าสวัสดิการและค่าใช้จ่ายนอกระบบแล้ว เมื่อมีการตั้งวินเดือน และเพิ่มจำนวนผู้ขับขี่รายใหม่ รายได้จากการขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างของผู้ขับขี่รายเดิมขาดหายไปเกือบครึ่ง ตกเดือนละไม่ถึง 8,000 บาท เปรียบเหมือนลูกชิ้นในถ้วยมีเท่าเดิม แต่ก่อนยังพอแบ่งกันกินอ่อม แต่เมื่อมีคนเพิ่มขึ้นต้องแย่งกันกินคงทำให้อ่อมไม่ได้ หลายคนต้องประกอบอาชีพอื่นเพื่อเสริมรายได้ หรือเลิกขับขี่รับจ้างไปเลย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างรายเดิมได้ร้องเรียนขอความเป็นธรรมตลอดมาแต่ก็ไม่ได้รับการแก้ไขที่ถูกต้องจากผู้มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบทั้งนักการเมือง และข้าราชการฝ่ายปฏิบัติซึ่งอาจมีผลประโยชน์ร่วมกันกับผู้มีอิทธิพล หรือตั้งตนเป็นผู้มีอิทธิพลแทน การตั้งวินเดือนและเพิ่มจำนวนผู้ขับขี่มีการจัดตั้งเป็นขบวนการ ตั้งแต่ระดับนักการเมืองให้การสนับสนุนพรรคพวกของตนให้เป็นคนคุมวินไปใช้กำลังข่มขู่บังคับผู้ขับขี่รายเดิม ข้าราชการทั้งระดับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติในพื้นที่มีส่วนร่วมรู้เห็น ไม่บังคับการตามกฎหมายหรือแนวทางการจัดระเบียบกับวินเดือนหรือผู้ขับขี่รายใหม่อย่างจริงจัง คนคุมวินหรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติระดับล่างจะเป็นผู้เรียกเก็บผลประโยชน์จากวินรถจักรยานยนต์เพื่อจัดส่งรายได้เป็นทอดไปยังเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ ข้าราชการระดับผู้บริหาร และนักการเมืองที่ให้การสนับสนุน เมื่อเกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ขับขี่รายเดิมกับผู้ขับขี่รายใหม่หนักขึ้น นักการเมืองก็จะใช้อิทธิพลเพื่อผลักดันแนวทางการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างใหม่ที่เอื้อประโยชน์กับคนของตน โดยเปิดโอกาสให้วินเดือนและผู้ขับขี่รายใหม่ได้ลงทะเบียนเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ถูกต้องตามกฎหมายต่อไป (สนทนากลุ่มตัวแทนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง 28 เมษายน 2556) ผู้มีอิทธิพลเรียกเก็บผลประโยชน์จากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างยังมีอยู่จริงแต่น้อยลงไปมาก การร้องเรียนจากผู้ขับขี่รายเดิมจะเป็นเรื่องของการเพิ่มผู้ขับขี่รายใหม่และการตั้งวินเดือน ซึ่งอำนาจการบังคับการตามกฎหมายเป็นของเจ้าพนักงานจราจร หากมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่องจะลดปัญหาผู้

มีสิทธิพลไปได้ (สัมภาษณ์ผู้อำนวยการเขต 6 พฤษภาคม 2556) แนวทางการจัดระเบียบสามารถลดผู้มีสิทธิพลลงได้แต่ไม่ทั้งหมด หากจะบังคับการตามกฎหมายอย่างจริงจังเจ้าพนักงานจราจรสามารถทำได้โดยง่าย แต่ต้องเร่งรัดให้ผู้ขับขี่ไปจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ป้ายเหลือง) ให้ถูกต้องทั้งหมด เพื่อแยกแยะให้ชัดเจนได้ว่าผู้ใดได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องจะได้ไม่มีปัญหากล่าวอ้างว่าเจ้าหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่มิชอบหรือเลือกปฏิบัติ ทุกวันนี้จำเป็นต้องใช้การผ่อนปรนไปพลางก่อนทำให้เกิดช่องว่างให้ผู้มีสิทธิพลสามารถแทรกแซงเรียกร้องผลประโยชน์ได้ (สัมภาษณ์สารวัตรจราจร 22 เมษายน 2556)

2. ความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ผู้ให้สัมภาษณ์ และการสนทนากลุ่มมีความเห็นสอดคล้องกันว่าการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้สถานที่ตั้งวินมีการจราจรเป็นระเบียบเรียบร้อยขึ้น แต่ยังคงเกะกะกีดขวางการสัญจรอยู่เนื่องจากความจำเป็นบังคับด้านสถานที่ที่ต้องจอดบนผิวการจราจรหรือบนทางเท้าเพื่อความสะดวกของผู้รับบริการ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีกริยามารยาทในการให้บริการดีขึ้น การแต่งกายสะอาดเรียบร้อยขึ้น การจัดการในวินเดิมมีความเป็นระเบียบ แต่ความขัดแย้งระหว่างผู้ขับขี่รายเดิมกับผู้ขับขี่รายใหม่ที่ไม่ได้ลงทะเบียนมีปัญหามากขึ้นจากการแย่งชิงผู้โดยสาร การขับขี่ทับซ้อนเส้นทาง และปัญหาที่สำคัญคือ การจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ป้ายเหลือง) มียังไม่ถึงร้อยละ 20 ก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับการตามกฎหมายของเจ้าพนักงานจราจร เนื่องจากมีแนวทางขั้นตอนที่ยุ่งยาก ต้องขอหนังสือรับรองจากสำนักงานเขตก่อนเพื่อประกอบการขอจดทะเบียนกับสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่เขต ซึ่งบางครั้งมีการเรียกเก็บเงินค่าดำเนินการ คนในครอบครัวของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต้องถูกเรียกตรวจใบขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะหากนำรถจักรยานยนต์สาธารณะไปใช้ในภารกิจส่วนตัว สิทธิที่ได้รับจากการเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะกับผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะไม่มีความแตกต่างกัน บางครั้งรถจักรยานยนต์สาธารณะจะถูกเพ่งเล็งเข้มงวดกวาดขันกว่ารถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลหากไม่ยินยอมจ่ายค่าคุ้มครองให้แก่ผู้มีสิทธิพล การบังคับใช้กฎหมายกับรถป้ายดำไม่มีความจริงจัง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ลงทะเบียนถูกต้องจึงไม่สนใจไปจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ (สัมภาษณ์ตัวแทนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง 25 เมษายน 2556)

3. ความปลอดภัย

ผู้ให้สัมภาษณ์ และการสนทนากลุ่มมีความเห็นสอดคล้องกันว่าการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างทำให้การให้บริการแก่ผู้รับบริการมีความปลอดภัยมากขึ้น จากการขับขี่โดยเคารพกฎจราจร ความพร้อมด้านสมรรถนะเครื่องยนต์และอุปกรณ์ป้องกันต่างๆ และการมีส่วนร่วมในการดูแลความปลอดภัยให้แก่ชุมชน การให้บริการช่วยเหลือสังคมด้านต่างๆ เช่น การแจ้งข่าวอาชญากรรม การอาสาอำนวยความสะดวกจราจร เป็นต้น โดยได้รับการอบรม ประชุมชี้แจงทำความเข้าใจและขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ ยกเว้นการสวม

หมวกนิรภัยที่ยังไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้รับบริการเท่าที่ควร โดยเฉพาะสุภาพสตรีที่รังเกียจไม่ยอมใช้หมวกนิรภัยร่วมกับคนอื่น หรือเกรงว่าทรงผมจะเสียรูปทรง

4. ความเป็นธรรม

ผู้ให้สัมภาษณ์ และการสนทนากลุ่มมีความเห็นสอดคล้องกันว่าการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดความไม่เป็นธรรมด้านอัตราค่าโดยสารทั้งต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและผู้รับบริการ โดยการคิดป้ายแจ้งราคาค่าบริการอย่างชัดเจนที่วิน ผู้บริการสามารถมีสิทธิรับรู้และเรียกใช้บริการได้ตามความพึงพอใจ การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมนายกิตติมศักดิ์ต่างๆ ไม่เกินฐานะและความสามารถของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บทลงโทษกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ฝ่าฝืนมาตรการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความเหมาะสมทั้งการเปรียบเทียบปรับ การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ เป็นต้น แต่ความไม่เป็นธรรมเกิดจากการละเว้นการบังคับการตามกฎหมายกับผู้ขับขี่รายใหม่ที่ไม่ได้ลงทะเบียน หรือวินเถื่อนที่ไม่ต้องอยู่ในหลักเกณฑ์หรือกติกาตามกฎหมาย เนื่องจากได้รับการคุ้มครองจากผู้มีอิทธิพล หรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติที่ตั้งตัวเป็นผู้มีอิทธิพลเสียเอง (สนทนากลุ่มตัวแทนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง 28 เมษายน 2556)

5. ปัญหาและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

ปัญหา

ผู้วิจัยสามารถสรุปปัญหาจากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่มได้ ดังนี้

1. ลักษณะของนโยบายการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

1.1 การนำนโยบายไปปฏิบัติยังขาดความต่อเนื่องไม่สอดคล้องหรือทับกับขยายตัวของเมืองที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว

1.2 แนวทางการจัดระเบียบมีขั้นตอนที่ยุ่งยากซับซ้อนหลายขั้นตอน

1.3 แนวทางการเพิ่มจำนวนผู้ขับขี่และตั้งวินใหม่มีช่องว่างให้ผู้มีอิทธิพลเรียกรับ

ผลประโยชน์

1.4 ขาดระเบียบแนวทางที่ชัดเจนในการกำหนดสถานที่ตั้งวิน

2. ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร

2.1 ขาดการเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศทั้ง 3 หน่วยงานที่รับผิดชอบ

2.2 ได้รับงบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์และเทคโนโลยีน้อยมาก

3. การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

3.1 หน้าที่ความรับผิดชอบบางอย่างมีหลายหน่วยงานร่วมรับผิดชอบมากเกินไป เป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เช่น การออกหนังสือรับรองประกอบการขอจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ

3.2 เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติยังขาดการประชาสัมพันธ์ให้ทราบถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง

3.3 การดำเนินการตามแผนการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ขาดความจริงจังต่อเนื่องจากเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ

3.4 แผนงาน โครงการและกิจกรรม หน่วยงานรับผิดชอบต่างคนต่างทำไม่มีการประสานงานกัน

4. ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ

4.1 เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมีหน้าที่ความรับผิดชอบประจำด้านอื่นมากทำให้มีผลกระทบกับการปฏิบัติงานตามตามนโยบาย

4.2 เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมีความมุ่งมั่นปฏิบัติงานให้เกิดผลสำเร็จไม่มากนัก

4.3 ผู้มีอำนาจบังคับการตามกฎหมายยังขาดความจริงจังและต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมาย

4.4 การให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมาย หรือแนวทางการจัดระเบียบของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีน้อย

4.5 คณะอนุกรรมการประจำท้องที่ได้จัดให้มีการประชุมร่วมกันน้อยครั้ง และขาดความต่อเนื่อง

5. ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์

5.1 ผู้มีอิทธิพลสามารถเรียกรับผลประโยชน์ได้จากการให้เช่าเสื้อ ขายเสื้อ โดยการเพิ่มจำนวนผู้ขับขี่รายใหม่ และการตั้งวินเถื่อน การเก็บค่าคุ้มครองรายวัน รายเดือน

6. ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย

6.1 ความขัดแย้งระหว่างผู้ขับขี่รายเดิมกับผู้ขับขี่รายใหม่ที่ไม่ได้ลงทะเบียน

6.2 การจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ป้ายเหลือง) มียังไม่ถึงร้อยละ 20

ก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับการตามกฎหมายของเจ้าพนักงาน

7. ด้านความปลอดภัย การสวมหมวกนิรภัยยังไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้รับบริการเท่าที่ควร โดยเฉพาะสุภาพสตรี

8. ความเป็นธรรม การละเว้นการบังคับการตามกฎหมายกับผู้ขับขี่รายใหม่ที่ไม่ได้ลงทะเบียนหรือวินเถื่อน

ข้อเสนอแนะ

ผู้วิจัยสามารถสรุปข้อเสนอแนะจากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่มได้ ดังนี้

1. รัฐบาลต้องประกาศให้มีการนำนโยบายไปปฏิบัติยังจริงจังและความต่อเนื่องเหมือนในช่วงแรก

2. ลดขั้นตอนและแนวทางการจัดระเบียบที่อยู่อาศัยซับซ้อนหลายขั้นตอน เช่น โอนหน้าที่การออกหนังสือรับรองให้สำนักงานขนส่งพื้นที่เขตรับผิดชอบแทนสำนักงานเขต และดำเนินการจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์รับจ้างไปพร้อมกัน
3. แนวทางการเพิ่มจำนวนผู้ขับขี่และตั้งวินใหม่ต้องได้รับการรับรองจากผู้ขับขี่รายเดิมที่ได้รับการลงทะเบียนถูกต้องไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง ต่อหน้าคณะกรรมการประจำท้องถิ่น
4. กำหนดแนวทางที่ชัดเจนในการกำหนดสถานที่ตั้งวิน โดยกำหนดเป็นนโยบายให้เจ้าพนักงานจราจรสามารถใช้ดุลพินิจที่เปิดกว้างขึ้น
5. กำหนดให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศทั้ง 3 หน่วยงานที่รับผิดชอบและเอกสารที่มีการเชื่อมโยงและรับรองโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบแล้วนั้นต้องสามารถใช้ยืนยันกับหน่วยงานที่รับผิดชอบได้ทั้ง 3 หน่วยงาน
6. รัฐบาลต้องให้การสนับสนุนด้านงบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์และเทคโนโลยีอย่างเพียงพอกับหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน
7. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติต้องทำการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้รับทราบถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างต่อเนื่อง
8. เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติต้องดำเนินการตามแผนการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง อย่างจริงจัง และต่อเนื่อง
9. แผนงาน โครงการและกิจกรรมที่ซ้ำซ้อนและคล้ายคลึงกันควรให้หน่วยงานรับผิดชอบมีการประสานการดำเนินงานร่วมกันเพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย
10. นำหลักการบริหารภาครัฐแนวใหม่มาใช้โดยยึดถือการมีส่วนร่วมของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ตลอดจนชาวชุมชนผู้ใช้บริการ
11. คณะอนุกรรมการประจำท้องถิ่นต้องจัดให้มีการประชุมร่วมกันบ่อยครั้ง และความต่อเนื่องอย่างน้อยต้องสัปดาห์ละสองครั้ง เพื่อพิจารณาแนวทางการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง และแก้ไขปัญหาให้ทันกับความต้องการของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และการขยายตัวของเมืองที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว
12. เร่งรัดการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ป้ายเหลือง) ให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว และเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจต้องบังคับการตามกฎหมายและแนวทางการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์อย่างจริงจังและต่อเนื่อง

