

กรอบแนวคิดในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย ตัวแปรอิสระ ได้แก่ (1) ลักษณะของนโยบาย จัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ประกอบด้วย ความชัดเจนของนโยบาย ความสอดคล้องของนโยบาย และแนวทางและขั้นตอนการปฏิบัติงาน (2) ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ประกอบด้วย ด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ และด้านวัสดุ อุปกรณ์และเทคโนโลยี (3) การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างประกอบด้วย การวางแผนการปฏิบัติงาน การจัดโครงสร้างของหน่วยงานที่รับผิดชอบ การควบคุมดูแล และประเมินผลการปฏิบัติงาน และ ภาวะผู้นำของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ (4) ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ประกอบด้วย ความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ และความร่วมมือของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และตัวแปรตาม ได้แก่ ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติประกอบด้วย (1) การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ (2) ความเป็นระเบียบเรียบร้อย (3) ความปลอดภัย และ (4) ความเป็นธรรม

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ โดยแบบสอบถามแบ่งเป็น 3 ตอน ได้แก่ ตอนที่ 1 คำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนตัวของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วยคำถามแบบที่มีตัวเลือก จำนวน 3 ข้อ ได้แก่ สถานภาพ เพศ และการศึกษา แบบเติมข้อความ 3 ข้อ ได้แก่ สังกัดปัจจุบัน ระยะเวลาที่ปฏิบัติงานในตำแหน่ง และอายุ ตอนที่ 2 คำถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ จำนวน 48 ข้อในส่วนนี้มีคำตอบให้เลือก 10 ระดับ คือ เห็นด้วยมากที่สุด เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วยค่อนข้างอย่างยิ่ง เห็นด้วยมาก เห็นด้วยค่อนข้างมาก เห็นด้วยค่อนข้างน้อย เห็นด้วยน้อย เห็นด้วยค่อนข้างน้อยมาก เห็นด้วยน้อยมาก และเห็นด้วยน้อยที่สุด ตอนที่ 3 คำถามปลายเปิด เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้เสนอปัญหาและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ส่วนแบบสัมภาษณ์เป็นแบบมีโครงสร้างเพื่อสัมภาษณ์เชิงลึกด้วยตัวผู้วิจัยเอง เกี่ยวกับความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ รวมถึงการร่วมสนทนากลุ่มกับตัวแทนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างด้วย

การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือเชิงปริมาณ ได้แก่ (1) การตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา (content validity) เพื่อทดสอบความสอดคล้องระหว่างคำถามกับวัตถุประสงค์ (testability of item-objective congruence index) โดยผู้เชี่ยวชาญ รวม 3 ท่าน ผลการตรวจสอบ ได้ค่า IOC ทั้งรายข้อและภาพรวมมากกว่า 0.5 (2) การตรวจสอบความเป็นปรนัย (objectivity) เพื่อตรวจสอบว่าแบบสอบถามนั้น ข้อคำถามมีความชัดเจน สื่อความหมายให้เข้าใจได้ตรงกัน และสามารถแปลความหมายได้อย่างชัดเจน ภายใต้การให้คำปรึกษาและแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ รวม 3 ท่าน (3) การตรวจสอบค่าความเชื่อถือได้ (reliability) ได้นำแบบสอบถามไปทำการทดสอบข้อคำถามก่อน

(pre-test) กับข้าราชการกรมการขนส่งทางบก ข้าราชการตำรวจ ข้าราชการกรุงเทพมหานคร และตัวแทนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง กลุ่มละ 10 ชุด รวม 40 ชุด แล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟาของ Cronbach ได้ค่าสัมประสิทธิ์อัลฟารวม (coefficient alpha) เท่ากับ .9821 ทุกข้อคำถามมีความเชื่อถือได้สูง ส่วนเชิงคุณภาพ ใช้วิธีการตรวจสอบสามเส้า (Triangulation) ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล ได้แก่ การสัมภาษณ์ การสังเกตการณ์ และการสนทนากลุ่ม โดยมีผู้ให้ข้อมูลสำคัญครบทั้งสี่กลุ่ม

การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติอนุมาน (inferential statistics) ได้แก่ การวิเคราะห์การถดถอยพหุ (multiple regression analysis) ในการทดสอบสมมติฐาน และการวิเคราะห์ข้อมูลเปรียบเทียบผลการสัมภาษณ์เชิงลึกแบบมีโครงสร้าง (in-depth-structure interview) รวมถึงการสนทนากลุ่ม (focus group) โดยการสังเคราะห์ข้อมูลจากส่วนย่อยไปยังส่วนใหญ่เพื่ออธิบายปรากฏการณ์ตามความเป็นจริง

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ คือ ผลที่ได้รับจากการศึกษาสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานราชการในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไปปฏิบัติ และนำไปปรับประยุกต์ใช้กับนโยบายจัดระเบียบสังคมอื่นๆ ให้เกิดความสำเร็จได้ รวมถึงนำไปใช้เป็นกรอบแนวคิดในการพัฒนาองค์ความรู้เกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ สำหรับหน่วยงานราชการ นักวิจัย หรือผู้สนใจอื่นๆ ในโอกาสต่อไป

### สรุปผลการวิจัย

เป็นการอธิบายผลการศึกษารูปในภาพรวม โดยใช้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามเป็นหลัก และใช้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ในการสนับสนุนเพื่อตอบคำถามของวัตถุประสงค์ในการวิจัย คือ

วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

ผลสรุปจากแบบสอบถาม พบว่า ความคิดเห็นต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติโดยภาพรวมอยู่ในระดับสูง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความเป็นธรรม การปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกเก็บผลประโยชน์ ความเป็นระเบียบเรียบร้อย และความปลอดภัย อยู่ในระดับสูง ตามลำดับ

ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างโดยภาพรวมอยู่ในระดับสูง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความชัดเจนของนโยบายอยู่ในระดับสูง มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ส่วนความสอดคล้องของนโยบาย และ แนวทางและขั้นตอนการปฏิบัติงานอยู่ในระดับสูงที่ค่าเฉลี่ยเท่ากัน ( $\bar{X} = 7.24$ )

ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร โดยภาพรวมอยู่ในระดับสูง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ด้านบุคลากร ด้านวัสดุ อุปกรณ์ และเทคโนโลยี และด้านงบประมาณอยู่ในระดับสูงตามลำดับ

การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยภาพรวมอยู่ในระดับสูง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ภาวะผู้นำของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ การวางแผนการปฏิบัติงาน การจัดโครงสร้างของหน่วยงานที่รับผิดชอบ และ การควบคุมดูแลและประเมินผลการปฏิบัติงาน อยู่ในระดับสูง ตามลำดับ

ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติโดยภาพรวมอยู่ในระดับสูง เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ความร่วมมือของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อยู่ในระดับสูง และความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ อยู่ในระดับค่อนข้างสูง ตามลำดับ

ส่วนผลสรุปจากการสัมภาษณ์และสนทนากลุ่ม พบว่าการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ยังไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร แยกพิจารณาเป็นรายด้านได้ดังนี้

ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ในปัจจุบันยังไม่บรรลุผลสำเร็จได้จริง การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างตามนโยบายรัฐบาลในช่วงระยะแรก เมื่อปี พ.ศ. 2546 สามารถแก้ไขปัญหาผู้มีอิทธิพลได้ แต่เมื่อขาดการนำไปปฏิบัติอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ผู้มีอิทธิพลก็เริ่มเรียกรับผลประโยชน์จากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเช่นเดิม ซึ่งค่าใช้จ่ายนอกระบบเหล่านี้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต้องอยู่ในสภาพจำยอมต้องจ่ายเพื่อแลกเปลี่ยกับการประกอบอาชีพผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างโดยไม่ต้องถูกกีดกันแกล้งจากผู้มีอิทธิพล ทั้งการบังคับข่มขู่และทำร้ายร่างกาย ค่าใช้จ่ายนอกระบบแม้เป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างยังพอดทนแบกรับความเดือดร้อนได้บ้าง แต่ที่สร้างความเดือดร้อนมากที่สุด คือ ผู้มีอิทธิพลได้เพิ่มจำนวนผู้ขับขี่รายใหม่ รวมถึงจัดตั้งวินเถื่อน โดยมีการจัดตั้งเป็นขบวนการ ตั้งแต่ระดับนักการเมือง ข้าราชการทั้งระดับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติในพื้นที่มีส่วนร่วมรู้เห็นไม่บังคับการตามกฎหมายหรือแนวทางการจัดระเบียบกับวินเถื่อนหรือผู้ขับขี่รายใหม่อย่างจริงจัง

ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ทำให้สถานที่ตั้งวินมีการจอดรถเป็นระเบียบเรียบร้อยขึ้น แต่ยังคงกีดขวางการสัญจรอยู่เนื่องจากความจำเป็นบังคับด้านสถานที่ที่ต้องจอดบนผิวการจราจรหรือบนทางเท้าเพื่อความสะดวกของผู้รับบริการ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีกริยามารยาทในการให้บริการดีขึ้น การแต่งกายสะอาดเรียบร้อยขึ้น การจัดการในวินเดิมมีความเป็นระเบียบ แต่ความขัดแย้งระหว่างผู้ขับขี่รายเดิมกับผู้ขับขี่รายใหม่ที่ไม่ได้ลงทะเบียนมีปัญหาเพิ่มขึ้นจากการแย่งชิงผู้โดยสาร การขับขี่ทับซ้อนเส้นทาง และปัญหาที่สำคัญคือ การจดทะเบียนเป็นรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ป้ายเหลือง) มียังไม่ถึงร้อยละ 20 ก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับการตามกฎหมายของเจ้าพนักงานจราจร เนื่องจากมีแนวทางขั้นตอนที่ยังยากต้องขอหนังสือรับรองจากสำนักงานเขตก่อนเพื่อประกอบการขอจดทะเบียนกับสำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานครพื้นที่เขต สิทธิที่ได้รับจากการเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะกับผู้ขับขี่ที่ไม่มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะไม่มีความแตกต่างกัน การบังคับใช้กฎหมายกับรถป้ายดำขาดความจริงจังต่อเนื่อง

ด้านความปลอดภัย การให้บริการแก่ผู้รับบริการมีความปลอดภัยมากขึ้น เคารพกฎจราจรมากขึ้น ด้านสมรรถนะเครื่องยนต์และอุปกรณ์ป้องกันต่างๆมีความพร้อม และมีส่วนร่วมในการดูแลความปลอดภัยให้แก่ชุมชน ให้บริการช่วยเหลือสังคมด้านต่างๆดี ยกเว้นการสวมหมวกนิรภัยที่ยังไม่ได้รับความร่วมมือจากผู้รับบริการเท่าที่ควร โดยเฉพาะสุภาพสตรี

ความเป็นธรรม อัตราค่าโดยสารมีความเป็นธรรมทั้งต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและผู้รับบริการ โดยคิดป้ายแจ้งราคาค่าบริการอย่างชัดเจนที่วิน การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมภาษีต่างๆไม่เกินฐานะและความสามารถของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง บทลงโทษกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่ฝ่าฝืนมาตรการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างมีความเหมาะสม แต่ความไม่เป็นธรรมเกิดจากการละเว้นการบังคับการตามกฎหมายกับผู้ขับขี่รายใหม่ที่ไม่ได้ลงทะเบียน หรือวินเถื่อนที่ไม่ต้องอยู่ในหลักเกณฑ์หรือกติกาตามกฎหมาย เนื่องจากได้รับการคุ้มครองจากผู้มีอิทธิพล หรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติที่ตั้งตัวเป็นผู้มีอิทธิพลเสียเอง

กล่าวโดยสรุปแล้วผลที่ได้จากแบบสอบถามและการสัมภาษณ์รวมถึงการสนทนากลุ่ม มีความสอดคล้องกันว่า การจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างมีระดับความสำเร็จที่ยังไม่สูงเท่าที่ควร โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านความร่วมมือของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดในระดับค่อนข้างสูง โดยมีสาเหตุมาจากการบังคับการตามกฎหมายของเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจบังคับใช้โดยตรงยังขาดความจริงจังและต่อเนื่อง และบางส่วนกลับเข้าไปมีส่วนร่วมกับการเรียกรับผลประโยชน์เสียเอง

วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ

ผลสรุปของการทดสอบสมมติฐานด้วยการวิเคราะห์การถดถอยพหุ (multiple regression analysis) วิธีคัดเลือกตัวแปรเข้าสู่สมการแบบขั้นตอน (stepwise) พบว่าความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ตามลำดับ ซึ่งเป็นการยืนยันสมมติฐานที่ตั้งไว้ ส่วนอีก 2 ตัวแปร คือ ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่ส่งอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จ ซึ่งเป็นการปฏิเสธสมมติฐาน เมื่อแยกพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า

ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 4 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ตามลำดับ

ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 4 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ตามลำดับ

ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความปลอดภัย ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 3 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร และด้านลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ตามลำดับ

ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ ด้านความเป็นธรรม ได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และด้านความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ตามลำดับ

## การอภิปรายผล

ผู้วิจัยได้อภิปรายผลจากข้อค้นพบของการศึกษา รายละเอียดดังนี้

ข้อค้นพบประเด็นแรก คือ ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติโดยภาพรวมอยู่ในระดับสูง แต่ก็ยังอยู่ในระดับที่ไม่สูงเท่าที่ควรจะเป็น เพราะหากพิจารณาถึงเกณฑ์การบรรลุเป้าหมายตามแนวคิดการวัดความสำเร็จและความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นรายด้านแล้ว จะเห็นได้ว่ายังมีปัญหาและอุปสรรคมากมายที่หน่วยงานที่รับผิดชอบ หรือรัฐบาลต้องดำเนินการแก้ไข กล่าวคือ ด้านการปราบปรามผู้มีอิทธิพลเรียกรับผลประโยชน์ และด้านความเป็นธรรมยังคงเปิดโอกาสให้ผู้ข่มขู่ใช้อิทธิพลหาผลประโยชน์จากผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้อีก สาเหตุสำคัญคือการบังคับการที่ขาดความจริงจังต่อเนื่องจากเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ และแนวทางวิธีการที่ต้องปฏิบัติในการจัดระเบียบที่มีความยุ่งยากซับซ้อน ขาดความชัดเจนในการกำหนดสถานที่ตั้งวินให้ถูกต้องตามกฎหมายทำให้มาตรฐานการบังคับใช้กฎหมายไม่มีความแตกต่างระหว่างผู้ขับขี่ที่ลงทะเบียนถูกต้องกับผู้ขับขี่ที่ไม่ได้ลงทะเบียน เมื่อสถานะไม่มีความแตกต่างเพราะกฎหมายยังไม่ได้รับรองสิทธิอย่างเพียงพอ จึงเป็นช่องทางหนึ่งที่มีอิทธิพลหรือเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเองกล่าวอ้างเพื่อเรียกเก็บเงินค่าคุ้มครองได้ และปัญหาที่สำคัญที่สุดคือ การเพิ่มจำนวนผู้ขับขี่และวินเถื่อน โดยมีการจัดตั้งกันเป็นขบวนการทั้งจากนักการเมือง เจ้าหน้าที่ของรัฐ และผู้มีอิทธิพล เพื่อขายหรือให้เช่าเสื่อวิน รวมถึงเรียกเก็บค่าคุ้มครองจากผู้ขับขี่รายใหม่ ทำให้เกิดความขัดแย้งขึ้นอย่างรุนแรงระหว่างผู้ขับขี่รายเก่ากับรายใหม่ในเรื่องรายได้จากการประกอบอาชีพ หากภาครัฐยังคงปล่อยปละละเลยต่อไปปัญหาปากท้องของคนรากหญ้าที่คอยโอกาสทางสังคมนี้จะทวีความรุนแรงขึ้นจนถึงทำร้ายร่างกายหรือชนฆ่ากันเหมือนดังที่เคยเกิดขึ้นในอดีต โดยที่ผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากการขายหรือให้เช่าเสื่อวินไปแล้วนั้นไม่ต้องรับผิดชอบต่อความรุนแรงที่เกิดขึ้นแต่อย่างใด สอดคล้องกับแนวคิดของ Ripley & Franklin (จุมพล หนิมพานิช, 2547) ที่ว่าเครื่องชี้วัดความสำเร็จการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติสามารถวัดได้จากระดับของความร่วมมือที่ผู้นำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ถ้าระดับของความร่วมมือสูงระดับความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติย่อมสูง และถ้าการปฏิบัติตามนโยบายเต็มไปด้วยความขัดแย้งหรือมีอุปสรรคเกิดขึ้นมากเท่าใดระดับของความล้มเหลวก็น่าจะมีสูงขึ้นไปนั่นเอง และ Helen M. Ingram and dean E Mann (1980) สรุปว่า การกำหนดขอบเขตของปัญหาและวัตถุประสงค์ไม่ชัดเจนจะทำให้ การนำนโยบายไปปฏิบัติไม่ประสบผลสำเร็จ รวมถึงนโยบายจะต้องไม่มีปัญหาทางด้านมาตรการ (Measures or approach) ของนโยบายที่นำไปปฏิบัติ หากมีลักษณะที่ทุ่มเทรพพยากรไปมาก หรือการนำนโยบายไปปฏิบัติมุ่งเน้นใช้แนวทางของกฎระเบียบเป็นมาตรการหลักมากเกินไป จะเกิด

การสูญเสียเวลา ทรัพยากรและบุคลากรมาก (วเรช จันทรศร (2554) ส่วนด้านความปลอดภัย และด้านความเป็นระเบียบเรียบร้อย ถือได้ว่าทุกอย่างดีขึ้นมาก เพราะมีกฎ ระเบียบที่เป็นมาตรการชัดเจน ได้รับความร่วมมือทั้งจากผู้ขับขี่ ชุมชน และประชาชนผู้ใช้บริการที่ต่างเอื้อเฟื้อช่วยเหลือซึ่งกันและกันเป็นอย่างดี รถจักรยานยนต์มีความพร้อมด้านอุปกรณ์ป้องกัน ขับขี่โดยเคารพกฎจราจร ค่าโดยสารมีความเป็นธรรมทั้งต่อผู้ขับขี่และผู้ให้บริการ ค่าธรรมเนียมและภาษีมีความเหมาะสมไม่เดือดร้อนต่อฐานะผู้ขับขี่ และบทลงโทษมีความเหมาะสมหากได้นำมาใช้บังคับอย่างจริงจัง ปัญหาที่มีบ้างแต่ถือเป็นเรื่องเล็กน้อย เช่น ผู้ใช้บริการไม่ชอบสวมหมวกนิรภัย

ข้อค้นพบประเด็นที่สอง ปัจจัยที่เกี่ยวข้องมีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ จากผลการทดสอบตัวแปรอิสระที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จในการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติในภาพรวมพบว่า ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติได้รับอิทธิพลจากตัวแปรอิสระ 2 ตัวแปร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เรียงตามลำดับมากไปหาน้อย คือ ด้านความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ และด้านการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง สามารถอธิบายได้ ดังนี้

1. ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ อธิบายได้ว่าหากได้รับความร่วมมือจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องมากขึ้นการนำนโยบายไปปฏิบัติยังมีโอกาสประสบความสำเร็จมากขึ้น สอดคล้องกับการสัมภาษณ์และข้อเสนอแนะในแบบสอบถามว่าการปฏิบัติงานตามนโยบายของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติได้รับผลกระทบจากหน้าที่ความรับผิดชอบประจำด้านอื่นมาก เช่น เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรแค่การอำนวยความสะดวกจราจรในสภาพการจราจรของกรุงเทพมหานครก็ไม่มีเวลาไปทำหน้าที่อย่างอื่น เจ้าหน้าที่เทศกิจก็ต้องดูแลความเป็นระเบียบเรียบร้อยตามหน้าที่ประจำที่มีอย่างมากมาย ส่วนเจ้าหน้าที่กรมการขนส่งทางบกยังมีอัตรากำลังในส่วนของการบังคับการตามกฎหมายน้อยอยู่แล้ว คงไม่อาจดูแลกวาดขันวินรถจักรยานยนต์รับจ้างได้อย่างทั่วถึง เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติยังมีความมุ่งมั่นในการปฏิบัติงานให้เกิดผลสำเร็จไม่มากเท่าที่ควร ผู้มีอำนาจบังคับการตามกฎหมายยังขาดความจริงจังและต่อเนื่องในการบังคับใช้กฎหมาย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตามกฎหมาย หรือแนวทางการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างน้อย การประชุมคณะอนุกรรมการประจำท้องที่ร่วมกันน้อยครั้ง ขาดความต่อเนื่อง และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างไม่ค่อยได้มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นและร่วมดำเนินการกับหน่วยงานภาครัฐอย่างแท้จริง ปัจจัยเหล่านี้หากได้ดำเนินการแก้ไขให้หมดสิ้นไปโดยเน้นให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในทุกกระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ตั้งแต่การกำหนดแนวทางการปฏิบัติ การดำเนินการตามแนวทางที่

กำหนดร่วมกัน และการตรวจสอบติดตามผล คือเข้ามีส่วนร่วมที่เป็นเนื้อหาของการทำงานร่วมกันคิดร่วมทำ และร่วมตัดสินใจ มิใช่เพียงในรูปแบบของกิจกรรมที่ภาครัฐกำหนดขึ้นเองตามความเข้าใจ ย่อมส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติได้เป็นอย่างดี ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของ อุทัย เลาหวิเชียร (2544) ที่ว่า “ผู้ปฏิบัติ” หมายถึงผู้ปฏิบัติตามนโยบายหรือผู้นำนโยบายไปปฏิบัติส่วน “ผู้รับบริการ” หมายถึงผู้ที่จะได้รับประโยชน์ การบริหารงานที่ยึดหลักการมีส่วนร่วมนั้นอาจเรียกว่าเป็นการบริหารงานแบบประชาธิปไตย Van Meter and Van Horn (1975) กล่าวว่าความร่วมมือร่วมใจของผู้ปฏิบัติหากได้รับความร่วมมือร่วมใจจากผู้ปฏิบัติความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติก็ย่อมจะมีสูงตามไปด้วย และแนวคิดของ Narayanasamy (2009) ที่ว่า การมีส่วนร่วมทำให้เกิดการตัดสินใจที่ดีกว่า ช่วยปรับปรุงการสื่อสารและความร่วมมือ ประชาชนต้องการนำการตัดสินใจที่ตนมีส่วนร่วมไปปฏิบัติมากกว่าการตัดสินใจที่ตนไม่ได้มีส่วนร่วม สิ่งจูงใจมักถูกกำหนดเป็นเป้าหมายในระหว่างที่มีกระบวนการตัดสินใจแบบมีส่วนร่วม และประชาชนอาจเรียนรู้ทักษะใหม่ๆจากการมีส่วนร่วม และผลงานวิจัยของ กล้า ทองขาว (2534) ที่พบว่าการแสวงหาความร่วมมือและการสนับสนุนจากบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จัดประชุม อบรมเพื่อจูงใจให้ทุกฝ่ายเข้าใจเหตุผลและความสำคัญของนโยบาย ใช้การกระตุ้นส่งเสริมผู้ปฏิบัติงานมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ รวมถึงผลงานวิจัยของ วิสุทธิ บุญน้อยกอก (2544) ที่พบว่าความพยายามของผู้บริหาร ความสามารถ ความร่วมมือจากประชาชน ภาวะผู้นำการจูงใจ การทำงานเป็นทีม การผูกพันและการยอมรับ และการมีส่วนร่วมในการพัฒนาองค์การ ส่งผลต่อความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ

2. การบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ อธิบายได้ว่าหากระดับของการบริหารนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างสูงขึ้น การนำนโยบายไปปฏิบัติย่อมมีโอกาสได้รับความสำเร็จมากขึ้น สอดคล้องกับความคิดเห็นจากการสัมภาษณ์และข้อเสนอแนะในแบบสอบถามที่ว่า หากจะให้เกิดผลสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติยิ่งขึ้นจะต้องแก้ไขปัญหาลำดับนี้ คือ การมอบหมายหน้าที่ความรับผิดชอบให้แก่หน่วยงานบางอย่าง ควรให้มีหน่วยงานรับผิดชอบโดยตรงเพียงหน่วยงานเดียวเพื่อความเป็นเอกภาพของการปฏิบัติงาน การประสานงานระหว่างหน่วยงานยังมีปัญหาที่การเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศที่ไม่มีการบูรณาการข้อมูลให้ใช้ร่วมกัน เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติยังขาดการประชาสัมพันธ์ให้ทราบถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง การดำเนินการตามแผนการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างขาดความจริงจังต่อเนื่องจากเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ โครงการหรือกิจกรรมที่หน่วยงานจัดขึ้นส่วนใหญ่จะมีลักษณะคล้ายกัน คือ อบรมระเบียบวินัยการจราจร การจัดอบรมเป็นกลุ่มอาสาต่างๆแต่ยังขาดการนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ได้จริง

ในทางปฏิบัติ ซึ่งทำกันทั้งสามหน่วยงาน โครงสร้างหน่วยงานรับผิดชอบไม่เหมาะสม หน่วยงาน รับผิดชอบไม่มีการประสานงานร่วมกันอย่างเป็นเอกภาพ เป็นต้น สอดคล้องกับแนวคิดของ วรเดช จันทรศร (2554) ที่ว่าลักษณะ โครงสร้างองค์การที่มีความแตกต่างกันเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญในการ กำหนดโครงสร้างการปฏิบัติงาน หากมีจำนวนหน่วยงานเข้ามาเกี่ยวข้องมากเท่าไรการดำเนินงาน นโยบายก็มีความซับซ้อนและล่าช้ามากยิ่งขึ้น หน่วยงานของรัฐต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ กลุ่มเป้าหมายและประชาชนทราบถึงกฎ ระเบียบ วิธีการปฏิบัติงานและแนวทางในการตรวจสอบ Van Meter and Van Horn (1975) กล่าวว่า การติดต่อสื่อสารระหว่างองค์การและกิจกรรมการนำ นโยบายไปปฏิบัติ การสื่อสารระหว่างผู้กำหนดนโยบายหรือหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบในการนำ นโยบายไปปฏิบัติ ระหว่างองค์การหรือภายในหน่วยงานเดียวกันนั้นมีความสำคัญมาก ผู้รับผิดชอบ ในหน่วยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องมีข้อมูลข่าวสารที่ตรงกันในเรื่องวัตถุประสงค์ของนโยบายต้องการ สื่อสารที่ถูกต้องรวดเร็วและต่อเนื่องตลอดจนไม่มีการปิดบังข่าวสารระหว่างกัน และ กล้า ทองขาว (2553) ที่ว่าการกำหนดภารกิจและการมอบหมายงาน และลักษณะขององค์การที่นำ นโยบายไปปฏิบัติ จะแสดงอิทธิพลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ แตกต่างกันไป

3. ลักษณะของนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ไม่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จ ของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า ลักษณะของนโยบายได้กำหนดวัตถุประสงค์ไว้อย่างชัดเจนแล้ว เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติสามารถ ทำความเข้าใจในวัตถุประสงค์ได้ นโยบายมีความเชื่อมโยงสอดคล้องกับแนวคิดในการนำนโยบาย ไปปฏิบัติ แนวทางการจัดระเบียบส่วนใหญ่มีความเหมาะสมชัดเจน เว้นแต่ขั้นตอนบางอย่าง เช่น การออกหนังสือรับรองมีความยุ่งยากซับซ้อนในการติดต่อหลายหน่วยงาน และการให้บริการตาม ขั้นตอนสามารถปฏิบัติได้ง่าย แต่ปัญหาจะอยู่ที่ตัวเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเองต่างหากว่าจะเอาใจใส่ต่อ การให้บริการ หรือมีความจริงใจในการปฏิบัติหน้าที่เพียงใด

4. ความพร้อมด้านทรัพยากรการบริหาร ไม่มีอิทธิพลโดยตรงต่อความสำเร็จของการนำ นโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไปปฏิบัติ เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่าเจ้าหน้าที่ผู้ ปฏิบัติมีจำนวนเพียงพอกับงานที่ได้รับมอบหมาย มีความรู้ความสามารถสอดคล้องตรงกับงาน และได้รับการถ่ายทอดแนวทางการปฏิบัติงานอย่างชัดเจน การปฏิบัติตามนโยบายไม่จำเป็นต้อง ได้รับการสนับสนุนงบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์และเทคโนโลยีเพิ่มขึ้นเนื่องจากที่มีอยู่ในแต่ละ หน่วยงานก็สามารถใช้หลักการบริหารในการผลักดันให้ นโยบายสามารถดำเนินการไปได้

กล่าวโดยสรุปแล้ว ความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างไป ปฏิบัติ ปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อความสำเร็จคือ ความร่วมมือของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งจากตัวเจ้าหน้าที่

ผู้ปฏิบัติและผู้ขับเคลื่อนจรรยาบรรณระดับข้าง ที่รัฐบาลต้องค้นหาวิธีการหรือมาตรการจูงใจเพื่อดึงการมีส่วนร่วมให้ได้อย่างแท้จริง อีกปัจจัยคือ การบริหารนโยบายจัดระเบียบจรรยาบรรณระดับข้าง ที่ต้องปรับปรุงโครงสร้างการบริหารให้เกิดความสะดวก บูรณาการในการบังคับใช้ให้มีความเป็นเอกภาพ และง่ายต่อการนำไปปฏิบัติ ไม่ใช่ให้แต่ละหน่วยงานต่างคนต่างทำโครงการกิจกรรมที่ซ้ำซ้อนกัน เกิดความสิ้นเปลืองทรัพยากร และสร้างความเบื่อหน่ายให้แก่ผู้ขับเคลื่อนจรรยาบรรณระดับข้างจนไม่อยากจะให้ความร่วมมือกับทางราชการเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

### ข้อเสนอแนะ

#### 1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1.1 รัฐบาลต้องประกาศให้มีการนำนโยบายไปปฏิบัติอย่างจริงจังและความต่อเนื่องเหมือนในช่วงแรกโดยมีมาตรการลงโทษที่เทียบเท่ากับนักการเมือง ผู้มีอิทธิพล และเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติที่เข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเรียกรับผลประโยชน์จากผู้ขับเคลื่อนจรรยาบรรณระดับข้างทั้งการดำเนินคดีอาญา การยึดทรัพย์ และการดำเนินการทางวินัย

1.2 ลดขั้นตอนและแนวทางการจัดระเบียบที่ยุ่งยากซับซ้อนหลายขั้นตอน เช่น โอนหน้าที่การออกหนังสือรับรองให้สำนักงานขนส่งพื้นที่เขตรับผิดชอบแทนสำนักงานเขต และดำเนินการจดทะเบียนเป็นจรรยาบรรณระดับข้างไปพร้อมกัน

1.3 แนวทางการเพิ่มจำนวนผู้ขับขี่และตั้งวินใหม่ต้องได้รับการรับรองจากผู้ขับขี่รายเดิมที่ได้รับการลงทะเบียนถูกต้องไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งต่อหน้าคณะอนุกรรมการประจำท้องที่เพื่อป้องกันไม่ให้ผู้มีอิทธิพลใช้อำนาจบังคับข่มขู่ หากให้กรรมการบริหารวินเป็นผู้รับรองอาจถูกข่มขู่บังคับได้โดยง่าย บางวินกรรมการบริหารวินกลับกลายเป็นผู้มีอิทธิพลเสียเอง

1.4 กำหนดแนวทางที่ชัดเจนในการกำหนดสถานที่ตั้งวิน โดยกำหนดเป็นนโยบายให้เจ้าพนักงานจราจรสามารถใช้ดุลพินิจประกาศผ่อนผันตาม พ.ร.บ. การจราจรฯ ที่เปิดกว้างขึ้น

1.5 การถ่วงดุลอำนาจระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบ ควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีทั้งอำนาจและหน้าที่ด้วย หากให้อำนาจไม่ได้ก็ควรให้เฉพาะหน่วยงานที่มีอำนาจบังคับการตามกฎหมายโดยตรงเท่านั้นเป็นผู้รับผิดชอบ เพื่อความเป็นเอกภาพในการบังคับการ

#### 2. ข้อเสนอแนะเชิงบริหาร

2.1 กำหนดให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลสารสนเทศทั้ง 3 หน่วยงานที่รับผิดชอบและเอกสารที่มีการเชื่อมโยงและรับรองโดยหน่วยงานที่รับผิดชอบแล้วนั้นต้องสามารถเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่รับผิดชอบได้ทั้ง 3 หน่วยงาน

2.2 รัฐบาลต้องให้การสนับสนุนด้านงบประมาณ วัสดุ อุปกรณ์และเทคโนโลยีอย่างเพียงพอกับหน้าที่ความรับผิดชอบของแต่ละหน่วยงาน

2.3 เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติต้องทำการประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างได้รับทราบถึงข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างต่อเนื่อง

2.4 เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติต้องดำเนินการตามแผนการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้างอย่างจริงจังและต่อเนื่อง

2.5 แผนงาน โครงการและกิจกรรมที่เข้าช้อนและคล้ายคลึงกันควรรวให้หน่วยงานรับผิดชอบมีการประสานการดำเนินงานร่วมกันเพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย

2.6 นำหลักการบริหารภาครัฐแนวใหม่มาใช้โดยยึดถือการมีส่วนร่วมของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ตลอดจนชาวชุมชนผู้ใช้บริการ

2.7 คณะอนุกรรมการประจำท้องที่ต้องจัดให้มีการประชุมร่วมกันบ่อยครั้งและความต่อเนื่องอย่างน้อยต้องสัปดาห์ละสองครั้ง เพื่อพิจารณาแนวทางการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง และแก้ไขปัญหาให้ทันกับความต้องการของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง และการขยายตัวของเมืองที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว

2.8 เร่งรัดการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์สาธารณะ (ป้ายเหลือง) ให้เสร็จสิ้นโดยเร็ว และเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจต้องบังคับการตามกฎหมายและแนวทางการจัดระเบียบรถจักรยานยนต์อย่างจริงจังและต่อเนื่องเพื่อลดมูลค่าของเสียวินให้เป็นศูนย์บาท และเพิ่มคุณค่าให้กับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ

2.9 การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะควรมอบอำนาจให้กับเจ้าหน้าที่เทศกิจเป็นเจ้าพนักงานตาม พ.ร.บ. รถยนต์ฯ เพื่อให้การบังคับการเป็นไปด้วยความรวดเร็ว ทันกับปัญหาที่เกิดขึ้น เนื่องจากกำลังเจ้าหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบกมีไม่เพียงพอต่อการบังคับการทั่วทั้งกรุงเทพมหานคร

### 3. ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

3.1 การวิจัยเรื่องเดียวกันแต่ควรขยายกว้างออกไปทั่วประเทศ เพื่อเปรียบเทียบความสำเร็จของการนำนโยบายจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง ระหว่างกรุงเทพมหานครกับต่างจังหวัดว่าภายใต้สภาพแวดล้อมที่แตกต่างกันจะส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติแตกต่างกันหรือไม่ อย่างไร

3.2 ควรศึกษาเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างรายเดิมที่มีชื่อลงทะเบียน กับกลุ่มตัวอย่างที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างรายใหม่ที่ชื่อเสียวินหรือเช่า

เสื่อวินและยังไม่ได้มีชื่อในทะเบียน โดยศึกษาถึงความขัดแย้งและความต้องการของทั้งสองกลุ่ม  
เพื่อกำหนดแนวทางการจัดระเบียบให้สอดคล้องกับปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างแท้จริง