



แนวทางการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร
APPROACHES TO MANAGE THE APPROPRIATE PUBLIC SIDEWALK FOR BANGKOK
CITIZEN



สุรวุฒิ วุฒิภัทราภิวัฒน์

แนวทางการจัดการทางทำสาธารณสุขที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายและการจัดการสาธารณสุข
คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ
ปีการศึกษา 2565
ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

APPROACHES TO MANAGE THE APPROPRIATE PUBLIC SIDEWALK FOR BANGKOK
CITIZEN



SURAWUT WUTTIPHATTRAPIWAT

A Master's Project Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of MASTER OF PUBLIC ADMINISTRATION
(Public Policy and Management)
Faculty of Social Sciences, Srinakharinwirot University

2022

Copyright of Srinakharinwirot University

สารนิพนธ์

เรื่อง

แนวทางการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

ของ

สุรวุฒิ วุฒิภัทรากวีวัฒน์

ได้รับอนุมัติจากบัณฑิตวิทยาลัยให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชานโยบายและการจัดการสาธารณะ
ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

(รองศาสตราจารย์ นายแพทย์ฉัตรชัย เอกปัญญาสกุล)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

คณะกรรมการสอบปากเปล่าสารนิพนธ์

..... ที่ปรึกษาหลัก ประธาน
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จุลศักดิ์ ชาบุญรุ่งศ์) (ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จุฬณี ตันติกุลานันท์)
..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปรีชญาณ์ นักพ็อน)

ชื่อเรื่อง	แนวทางการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร
ผู้วิจัย	สุรวุฒิ วุฒิมัทธาภิวัฒน์
ปริญญา	รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
ปีการศึกษา	2565
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. จุลศักดิ์ ชาญณรงค์

การวิจัยชิ้นนี้มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ ประกอบด้วย (1) เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร และ (2) เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ งานวิจัยชิ้นนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ กับผู้ให้ข้อมูลหลัก ได้แก่ เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อแรก ประกอบด้วย ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร จำนวน 1 ท่าน ตัวแทนจากกลุ่มประเมินผล สำนักงานมาตรฐานและประเมินผล กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม จำนวน 1 ท่าน และ เจ้าของเพจเฟซบุ๊ก TheSidewalk โลกกว้างข้างทางเท้า จำนวน 1 ท่าน และ เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อสอง ประกอบด้วย ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร จำนวน 1 ท่าน ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสุขภาพ (สสส.) จำนวน 1 ท่าน และตัวแทนจากสมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย จำนวน 1 ท่าน จากวัตถุประสงค์ข้อแรก ผลการศึกษาพบว่า (1) การวางแผน (Planning) กรุงเทพมหานครขาดการวางแผนการจัดการทางเท้าสาธารณะให้เข้ากับบริบทของแต่ละพื้นที่ (2) การจัดการองค์การ (Organizing) กรุงเทพมหานครใช้ระบบบริหารจัดการแบบภาครัฐจึงมีสายบังคับบัญชาที่ทำให้มีความคล่องตัวน้อย (3) ภาวะผู้นำ (Leading) ที่ผ่านมาการแสดงออกของความเป็นเจ้าภาพในการจัดการของกรุงเทพมหานครยังไม่ชัดเจน และ (4) การควบคุม (Controlling) พื้นที่ทางเท้าสาธารณะของกรุงเทพมหานครมีผู้ลักลอบใช้งานที่ผิดประเภทซึ่งเป็นผลมาจากการควบคุมที่หย่อนยาน จากวัตถุประสงค์ข้อสอง ผลการวิจัยพบว่า (1) การวางแผน (Planning) กรุงเทพมหานครต้องเพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนร่วมกันวางแผนทางเท้าสาธารณะให้เข้ากับพื้นที่ของตนเอง (2) การจัดการองค์การ (Organizing) กรุงเทพมหานครได้นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการจัดการข้อมูลและกระจายภาระงานให้กับบุคลากร เป็นการเพิ่มความสะดวกและรวดเร็ว (3) ภาวะผู้นำ (Leading) ภาวะผู้นำส่งผลต่อขวัญและกำลังใจกับบุคลากร ทำให้บุคลากรมีความกระตือรือร้นและใส่ใจต่อทางเท้าสาธารณะมากยิ่งขึ้น และ (4) การควบคุม (Controlling) กรุงเทพมหานครต้องเพิ่มบทลงโทษหากมีการลักลอบใช้งานทางเท้าสาธารณะที่ผิดประเภท และกำหนดให้มีการขออนุญาตทุกครั้ง เพื่อให้ง่ายต่อการติดตามและควบคุมการใช้งานของหน่วยงานอื่น

คำสำคัญ : ทางเท้าสาธารณะ, กรุงเทพมหานคร, ทฤษฎีการจัดการ POLC

Title	APPROACHES TO MANAGE THE APPROPRIATE PUBLIC SIDEWALK FOR BANGKOK CITIZEN
Author	SURAWUT WUTTIPHATTRAPIWAT
Degree	MASTER OF PUBLIC ADMINISTRATION
Academic Year	2022
Thesis Advisor	Assistant Professor Dr. Chulasak Channarong

This research has the following objectives: (1) to study the obstacles to proper management of public sidewalks for people in Bangkok; (2) to study ways to solve obstacles to the proper management of public sidewalks for people in Bangkok. The qualitative research was conducted with key informants to fulfill the first objective, including a representative from the Construction and Renovation Office of the Public Works Department of Bangkok, (one person), a representative from the evaluation group, the Office of Standards and Evaluation, Department of Highways, Ministry of Transport (one person), and the owner of the Facebook Fan Page of The Sidewalk Worldwide Sidewalk (one person). The second objective included a representative from the Construction and Renovation Office of the Public Works Department of Bangkok, (one person), a representative from the Healthy Lifestyle Promotion section of the Thai Health Promotion Foundation (Sor Sor Sor.), (one person), and a representative from Thai Urban Designers Association (one person). In the first objective, the Bangkok Metropolitan Administration had obstacles in managing public sidewalk according to POLC management theory, as follows: (1) Planning: the Bangkok Metropolitan Administration did not plan public sidewalks to suit the context of each area; (2) Organization: the Bangkok Metropolitan Administration used a governmental management system so there was a chain of command that made it less flexible; (3) Leading: In the past, the leader did not pay much attention to the management of public sidewalks; (4) Controlling: the public sidewalks of the Bangkok Metropolitan Administration are being exploited by thieves, due to loose control of the area. In the second objective, (1) Planning: the Bangkok Metropolitan Administration must increase the participation of people in the area for people to jointly plan public sidewalks to suit their own areas; (2) Organizing: the Bangkok Metropolitan Administration applied technology to manage information and distribute workload among personnel more conveniently and faster; (3) Leading: Leadership affects the morale and morale of personnel which makes the staff more enthusiastic and attentive to public sidewalks; and (4) Controlling: the Bangkok Metropolitan Administration must increase the penalty if illegally using the wrong type of public sidewalk. and requiring permission to be requested every time to make it easier to track and control the use of other agencies.

Keyword : Public sidewalk, Bangkok metropolitan administration, Management theory POLC

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จด้วยดีจากความกรุณาช่วยเหลือโดยคณาจารย์และเจ้าหน้าที่ประจำภาควิชารัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ที่ให้ความรู้และให้คำแนะนำกับผู้วิจัย ตลอดจนเจ้าหน้าที่ประจำบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ที่คอยดูแลและคอยส่งเสริมกิจกรรมทางวิชาการ รวมถึงการจัดทำเอกสารต่าง ๆ ให้เป็นไปอย่างราบรื่น และที่สำคัญ คือ อาจารย์ที่ปรึกษา ผศ.ดร.จุลศักดิ์ ชาญณรงค์ ที่คอยชี้แนะแนวทางและให้คำปรึกษาทางวิชาการ ผู้วิจัยขอขอบคุณเป็นอย่างยิ่ง

ขอขอบคุณผู้ให้ข้อมูลทุกท่านที่ให้ความร่วมมือและสังเกตเห็นถึงความสำคัญของการศึกษาและงานทางด้านวิชาการ ที่จะช่วยส่งเสริมให้สภาพสังคมไทยน่าอยู่ยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณครอบครัวที่คอยให้กำลังใจ ส่งเสริมให้ข้าพเจ้าได้เรียนรู้ และสนับสนุนทุนทรัพย์ในการศึกษาเล่าเรียน รวมถึงเพื่อนร่วมรุ่นที่คอยให้คำปรึกษาและช่วยเหลือกันในทุก ๆ ด้าน

ขอขอบคุณกัลยาณมิตร และเพื่อนโรงเรียนเทพศิรินทร์ ที่คอยให้กำลังใจและสนับสนุนให้ข้าพเจ้าได้เกิดแรงบันดาลใจในการศึกษาและวิจัยจนแล้วเสร็จลุล่วงไปด้วยดี

อนึ่ง ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่างานวิจัยฉบับนี้ จะมีประโยชน์ไม่น้อยแก่ผู้ที่ประสงค์จะศึกษาในประเด็นที่ใกล้เคียงกัน และขอมอบส่วนดีทั้งหมดนี้ให้แก่เหล่าคณาจารย์ จนทำให้งานวิจัยเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง และขอมอบความกตัญญูทเวทิตาคุณแต่บิดา มารดา และผู้มีพระคุณทุกท่าน สำหรับข้อบกพร่องต่าง ๆ นั้น ผู้วิจัยขอน้อมรับผิดแต่เพียงผู้เดียว และยินดีที่จะรับฟังคำแนะนำจากทุกท่านที่ได้เข้ามาศึกษา เพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนางานวิจัยต่อไป

สุรจลณี วุฒิภัทราภิวัดน์

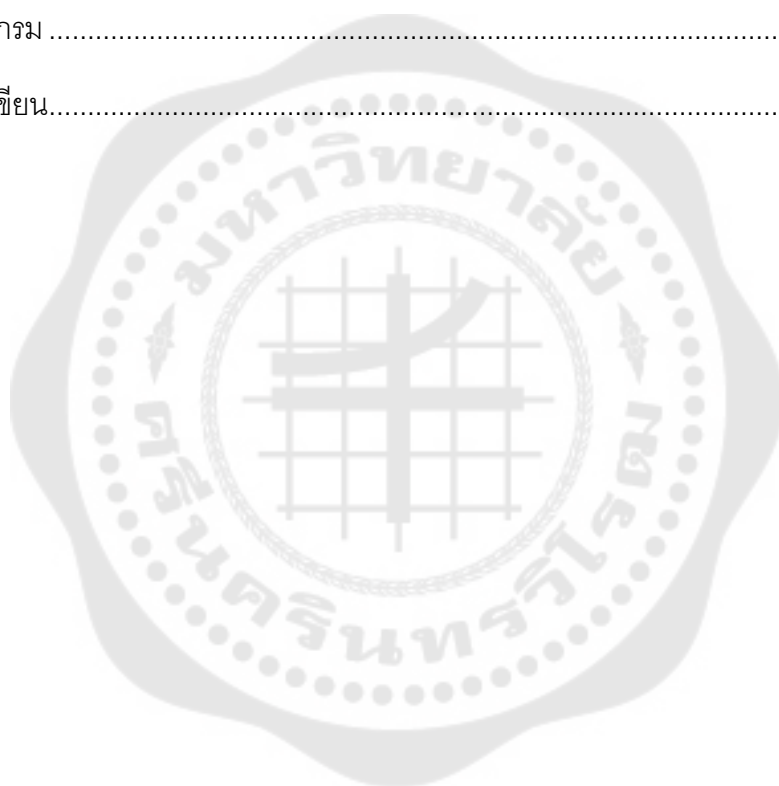
สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ	ช
สารบัญรูปภาพ	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ภูมิหลัง	1
1.2 คำถามในการวิจัย.....	4
1.3 วัตถุประสงค์.....	4
1.4 ขอบเขตงานวิจัย	4
1.4.1 ขอบเขตด้านเวลา.....	4
1.4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา	4
1.4.3 ขอบเขตด้านประชากร	5
1.5 นิยามศัพท์	5
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการ	7
2.1.1 ความหมายของคำว่าจัดการ	7
2.1.2 ความสำคัญของการจัดการ	9
2.1.3 การจัดการตามหลัก POLC.....	11
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับทางเท้าสาธารณะ.....	14

2.2.1 ความหมายของทางเท้าสาธารณะ.....	14
2.2.2 ความสำคัญของทางเท้าสาธารณะ.....	14
2.2.3 รูปแบบทางเท้าสาธารณะ.....	16
2.2.4 แนวคิดเกี่ยวกับทางเท้าสาธารณะ.....	17
2.3 ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในกรุงเทพมหานคร.....	19
2.3.1 ภูมิอากาศ.....	19
2.3.2 ภูมิประเทศ.....	20
2.3.3 ประชากร.....	20
2.3.4 โครงสร้างการบริหารราชการกรุงเทพมหานคร.....	21
2.4 งานวิจัยและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	22
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย.....	25
3.1 แบบแผนการวิจัย.....	25
3.2 ลักษณะตัวอย่างหรือประชากรที่ทำการศึกษา.....	25
3.2.1 ประชากรเป้าหมาย.....	25
3.2.2 การเลือกตัวอย่าง.....	25
3.2.3 ขนาดตัวอย่าง.....	25
3.3 การดำเนินการวิจัย.....	26
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	27
3.4.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview).....	27
3.4.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้มาจากแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview).....	27
3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	27
3.5.1 วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์เชิงลึกด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis).....	27

3.5.2 วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์เชิงลึกด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)	28
.....	28
บทที่ 4 ผลการวิจัย	29
4.1 สถานภาพของผู้ให้ข้อมูลหลัก	29
4.2 อุปสรรคต่อการจัดการทางเข้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร	30
4.2.1 การวางแผน (Planning)	30
4.2.2 การจัดการองค์การ (Organizing)	31
4.2.3 ภาวะผู้นำ (Leading)	32
4.2.4 การควบคุม (Controlling).....	33
4.3 แนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเข้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร	35
4.3.1 การวางแผน (Planning)	35
4.3.2 การจัดการองค์การ (Organizing)	36
4.3.3 ภาวะผู้นำ (Leading)	37
4.3.4 การควบคุม (Controlling).....	38
บทที่ 5 สรุปอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	42
5.1 ผลการวิจัย	42
5.1.1 เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเข้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร	42
5.1.2 เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเข้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร.....	43
5.2 อภิปรายผล	45
5.2.1 เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเข้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร	45

5.2.2 แนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางทำสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับ ประชาชนในกรุงเทพมหานคร เป็นไปตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการ POLC	46
5.3 ข้อเสนอแนะ	49
5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและการจัดการ	49
5.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ.....	51
5.3.3 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป.....	52
บรรณานุกรม	53
ประวัติผู้เขียน.....	60



สารบัญรูปภาพ

	หน้า
ภาพประกอบ 1 การจัดการตามหลัก POLC.....	11
ภาพประกอบ 2 แผนที่กรุงเทพมหานครแสดงเขตการปกครอง.....	20
ภาพประกอบ 3 โครงสร้างการบริหารราชการกรุงเทพมหานคร	21



บทที่ 1 บทนำ

1.1 ภูมิหลัง

กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจที่มีขนาดใหญ่ของประเทศไทยและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และด้วยกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่ทำให้ทั่วโลกเกิดความเจริญทั้งทางด้านสังคม และเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว กรุงเทพมหานครก็เป็นอีกหนึ่งเมืองที่มีความเจริญและเปลี่ยนแปลงในหลาย ๆ ด้าน มีความคึกคักทางเศรษฐกิจตลอดทั้งปี สร้างรายได้และมูลค่าทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล และเกิดการลงทุนในโครงการใหญ่ ๆ อย่างมากมาย ซึ่งที่ผ่านมานโยบายการขับเคลื่อนพัฒนาประเทศจึงมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาและยกระดับทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ ส่งผลให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับภูมิภาค ทั้งนี้ ถึงแม้ตัวเลขทางเศรษฐกิจจะเป็นที่น่าพึงพอใจ แต่ก็ทำให้เกิดปัญหาตามมาซึ่งกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน และยังก่อให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ระเบียบ (Urban Sprawling) ซึ่งกระทบไปถึงปริมาณถนนที่ไม่เพียงพอต่อจำนวนรถยนต์ จึงทำให้กรุงเทพมหานครเป็นอีกหนึ่งเมืองที่มีปัญหาด้านการจราจรแห่งหนึ่งของโลก ซึ่งควบคู่ไปกับพื้นที่เท้าทางสาธารณะที่ไม่เพียงพอ และไม่มีมาตรฐานด้วยเช่นกัน (The Urbanis by UDDC, 2562) แสดงให้เห็นถึงการไม่ได้รับความใส่ใจที่จะพัฒนาจากภาครัฐอย่างจริงจัง

การพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองน่าอยู่ตามคำที่อธิบายว่า “กรุงเทพฯ...ชีวิตดี ๆ ที่ลงตัว” ดูเหมือนจะสวนทางกับการพัฒนาพื้นที่สาธารณะพื้นฐานอย่างทางเท้าสาธารณะ (Public Sidewalk) ซึ่งลักษณะทางกายภาพของกรุงเทพมหานคร เช่น ทางเท้าสาธารณะ เป็นตัวเลือกในการเดินทางที่ประหยัดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพราะการเดินทางที่สะดวกและปลอดภัยจะช่วยให้ประชาชนมีสุขภาพร่างกายที่ดีแล้ว ยังลดการปล่อยมลพิษจากการสัญจรโดยรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเป็นหลัก โดยทางเท้าสาธารณะเป็นพื้นที่สาธารณะที่ภาครัฐมีหน้าที่ในการดูแลบำรุงรักษาสาธารณะสมบัติ (Public Domain) ให้พร้อมใช้งานสะดวกต่อการเข้าถึง และคำนึงถึงความปลอดภัยอยู่เสมอ โดยให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถใช้ทางเท้าสาธารณะได้อย่างเสมอภาค และยังเป็นการประหยัดพลังงานรักษาสิ่งแวดล้อมแทนการสัญจรโดยรถยนต์ ทางเท้าสาธารณะจึงเป็นพื้นที่สาธารณะ (Public Space) ที่สำคัญที่ประชาชนสามารถเข้าถึงโดยการใช้สัญจรไปยังสถานที่ต่าง ๆ แสดงให้เห็นความคึกคักทางเศรษฐกิจและควมมีชีวิตชีวาของเมือง ทั้งนี้ สิทธิกานต์ เจ้าของเพจ “The Sidewalk โลกกว้าง ข้างทางเท้า” กล่าวว่า ทางเท้าสาธารณะเป็นพื้นที่ของประชาชนที่ใหญ่ที่สุดในเมือง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงมุมมองของประชาชนที่เห็นความสำคัญของพื้นที่สาธารณะแห่งนี้ (The Matter, 2563)

ทางเท้าสาธารณะจะเป็นโครงข่ายการสัญจรของประชาชนที่สำคัญซึ่งจะเป็นส่วนช่วยให้การเดินทางของประชาชนเกิดการเชื่อมโยงกับพื้นที่สาธารณะต่าง ๆ มากขึ้น เช่น สวนสาธารณะ ห้างสรรพสินค้า สถานที่ราชการ รถไฟฟ้าหรือระบบขนส่งมวลชนต่าง ๆ โดยในประเทศที่พัฒนาแล้วต่างให้ความสำคัญกับการสัญจรบนทางเท้าสาธารณะเป็นอย่างมาก เช่น ประเทศญี่ปุ่น ที่ประชาชนส่วนใหญ่นิยมเดินทางสัญจรโดยใช้เครือข่ายรถไฟฟ้าใต้ดิน โดยมีการเดินบนทางเท้าสาธารณะที่สามารถเข้าถึงเครือข่ายรถไฟฟ้าใต้ดินได้อย่างสะดวก รวมไปถึงการข้ามถนนที่มีไฟสัญญาณจราจรและทางม้าลายที่ชัดเจน จึงทำให้คนญี่ปุ่นมีพฤติกรรมการเดินทางที่เป็นเอกลักษณ์แห่งหนึ่งของโลก ในขณะที่กรุงเทพมหานคร ทางเท้าสาธารณะกลับเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีปัญหาเป็นอันดับต้น ๆ ควบคู่ไปกับปัญหาจราจรติดขัด เนื่องจากสัดส่วนพื้นที่ทางเท้าต่อพื้นที่ถนนไม่มีความสมดุลกัน โดยปัญหาดังกล่าวนี้จะกระทบต่อมาตรฐานเมืองที่ดีที่อาจส่งต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนในมิติด้านความปลอดภัยในการใช้ชีวิต และวิถีชีวิตของประชาชนในเมือง โดยรายงานจาก The Urbanis by UDDC (2562) กล่าวว่า กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองที่ขาดแคลนพื้นที่สาธารณะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัดส่วนพื้นที่ถนน และพื้นที่ทางเท้า ที่ต่ำกว่ามาตรฐาน ทั้งนี้ ได้มีการกำหนดสัดส่วนถนนขั้นต่ำที่เหมาะสม คือ 20-25% ต่อขนาดพื้นที่ของเมือง โดยกรุงเทพมหานครมีพื้นที่ทั้งหมด 1,569 ตารางกิโลเมตร แบ่งสัดส่วนเป็นพื้นที่ถนนเพียง 7.2% เท่านั้น หรือเท่ากับ 113.06 ตารางกิโลเมตร โดยแบ่งเป็นพื้นที่ถนน(ทางสำหรับรถสัญจร) 84.85 ตารางกิโลเมตร และพื้นที่ทางเท้า 22.55 ตารางกิโลเมตร

ดังนั้น จึงแสดงให้เห็นถึงพื้นที่สาธารณะที่กำลังขาดแคลน เมื่อเทียบกับบทบาทในฐานะเมืองหลวงของประเทศ ซึ่งก็ยังไม่สอดคล้องกับจำนวนประชาชนในเขตพื้นที่ด้วยเช่นกัน จึงทำให้ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน และยังมีโอกาสก่อให้เกิดอันตรายต่อร่างกายของประชาชน ดังเช่นกรณีตัวอย่างจาก ศาลปกครอง (2563) กล่าวว่า ศาลปกครองได้รับคำฟ้องในคดีที่ผู้พิการทางสายตาได้รับบาดเจ็บจากการสะดุดตุ้มมีเตอร์วัดแรงดันน้ำบนทางเท้าสาธารณะ ซึ่งเกิดขึ้นในขณะที่ผู้พิการกำลังเดินบนเบรลล์บล็อก (Braille Block) ด้วยดุลยพินิจของศาล ได้พิจารณาให้กรุงเทพมหานครมีความผิดฐานละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ ทำให้ประชาชนได้รับผลกระทบทางด้านชีวิต และทรัพย์สิน และปัญหาผู้ใช้รถจักรยานยนต์หันมาขับขึ้นบนทางเท้าสาธารณะซึ่งทำให้ผู้ใช้ทางเท้าสาธารณะได้รับผลกระทบอย่างจริงจัง และอาจได้รับอันตรายจากการถูกรถจักรยานยนต์เฉี่ยวชน การขับขึ้นบนทางเท้าสาธารณะยังทำให้ทางเท้าสาธารณะเกิดการชำรุดเสียหาย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมของประชาชนจำนวนหนึ่งที่มีส่วนทำให้ทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครชำรุดก่อนเวลาอันควร และยังเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลให้

ท่าเสาสาธารณะเสื่อมสภาพจากการใช้งานผิดวัตถุประสงค์ อีกทั้งยังเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายด้วยเช่นกัน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่ส่งผลให้ทางท่าเสาสาธารณะในกรุงเทพมหานครเสื่อมสภาพก่อนเวลาอันควร

จากการรายงานปัญหาข้างต้น ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่สามารถสัมผัสได้ถึงการมีชีวิตที่ยังไม่ปลอดภัยมากนักบนทางท่าเสาสาธารณะ ทั้งที่ควรจะเป็นพื้นที่ที่ประชาชนสามารถใช้งานได้อย่างสบายใจในฐานะที่เป็นพื้นที่สาธารณะ โดยมีรายงานผลสำรวจของ Mercer's 21st annual Quality of Living Survey ที่เปรียบเทียบคุณภาพชีวิตของประชากรที่อาศัยในแต่ละเมืองทั้งมิติสภาพแวดล้อมการทำธุรกิจและการใช้ชีวิต โดยเก็บข้อมูลระหว่างกันยายน - พฤศจิกายน 2561 ที่พบว่ากรุงเทพมหานครอยู่ลำดับ 133 จากการสำรวจทั้งหมด 450 ประเทศ ในขณะที่ผลสำรวจของ InterNations ในกลุ่มคนต่างชาติที่มาทำงานในต่างประเทศ (expat) ได้ให้ความเห็นว่ากรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีค่าครองชีพ (local cost of living) สูงเป็นลำดับ 9 (สยามรัฐ, 2564) ซึ่งสวนทางกับคุณภาพชีวิตที่คนในกรุงเทพมหานครเผชิญอยู่อย่างสิ้นเชิง จากรายงานสองฉบับข้างต้น แสดงให้เห็นถึงค่าครองชีพในการดำรงชีวิตที่สูงแต่คุณภาพชีวิตในมิติของการใช้ชีวิตกลับไม่มีความสัมพันธ์กัน ทั้งนี้ประเทศนอร์เวย์เป็นหนึ่งในประเทศที่มีค่าครองชีพสูงที่สุดในโลก แต่ในมิติด้านคุณภาพชีวิตของประชาชนก็ได้รับยกย่องให้เป็นประเทศที่มีคุณภาพชีวิตที่ดีและสะดวกสบาย (PPTVHD36, 2564)

ถึงแม้ที่ผ่านมา กรุงเทพมหานครได้มีความพยายามในการแก้ไขปัญหาในทีละส่วน เช่น การให้ประชาชนร่วมแจ้งเบาะแสรถจักรยานยนต์ขับบนทางเท้าในเว็บไซต์ ซึ่งเป็นปัญหาที่ส่งผลให้ทางเท้าเสื่อมคุณภาพไวกว่าปกติจากการใช้งานที่ผิดประเภท และยังอาจทำให้ประชาชนได้รับบาดเจ็บจากการเฉี่ยวชนบนทางเท้า ซึ่งการขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้า เป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง (ฉบับที่ 2) และการจัดระเบียบการค้าขายบนทางเท้าสาธารณะ ซึ่งเป็นอีกหนึ่งปัจจัยอันก่อให้เกิดสิ่งกีดขวางบนทางเท้า ตามที่ไทยรัฐ (2563) กล่าวว่า การค้าขายบนทางเท้าทำให้ประชาชนเดินทางไม่สะดวกและมีสิ่งสกปรกอันไม่ถูกสุขหลักอนามัยที่ดี กรุงเทพมหานครจึงได้ใช้อำนาจในการออกกฎระเบียบเพื่อให้การค้าขายบนทางเท้าสาธารณะไม่เกิดการขัดขวางและสร้างความเดือดร้อนให้แก่ประชาชน โดยการสำรวจความคิดเห็นประชาชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อผ่อนผันให้มีการค้าขายบนทางเท้าสาธารณะได้ก็ตาม แต่ท่าที่และความสำเร็จก็ยังไม่เป็นที่ประจักษ์มากนัก และแสดงให้เห็นถึงอุปสรรคของกรุงเทพมหานครต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

1.2 คำถามในการวิจัย

1.2.1 อะไรคืออุปสรรคที่กรุงเทพมหานครจึงไม่สามารถจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมได้

1.2.2 แนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ควรมีแนวทางอย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์

1.3.1 เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

1.3.2 เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

1.4 ขอบเขตงานวิจัย

1.4.1 ขอบเขตด้านเวลา

การวิจัยฉบับนี้มีขอบเขตการศึกษาด้านระยะเวลาในช่วงปี พ.ศ. 2560-2565 ซึ่งเป็นปีที่ช่วงเปลี่ยนผ่านระหว่างผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครคนที่ 16 และ 17

1.4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา

1.4.2.1 มุ่งศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร โดยยึดแนวคิดการจัดการของ Louis A. Allen ผู้ให้กำเนิดทฤษฎี POLC ที่เขียนไว้ในหนังสือ Management and Organization ในปี 1958 (รังสรรค์ ประเสริฐศรี, 2549, น. 178) ซึ่งประกอบไปด้วย 4 ขั้นตอน คือ 1) P (Planning) การวางแผน 2) O (Organizing) การจัดการองค์กร 3) L (Leading) ภาวะการเป็นผู้นำ และ 4) C (Controlling) การควบคุม ได้แก่ 1) การวางแผนการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร 2) การมอบหมายงานและการแบ่งงานในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร 3) การสร้างแรงจูงใจในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร และ 4) การวัดความก้าวหน้าในการปฏิบัติงานโดยนำแผนที่กำหนดไว้เป็นตัวชี้วัดในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

1.4.2.2 มุ่งศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

1.4.3 ขอบเขตด้านประชากร

จากวัตถุประสงค์ข้อที่ 1. เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ประชากรและผู้ให้ข้อมูลหลักในการวิจัย ได้แก่ ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร ตัวแทนจากกลุ่มประเมินผล สำนักงานมาตรฐานและประเมินผล กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม และเจ้าของเพจเฟซบุ๊ก The Sidewalk โลกกว้าง ข้างทางเท้า

จากวัตถุประสงค์ข้อที่ 2. เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ประชากรและผู้ให้ข้อมูลหลักในการวิจัย คือ ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร ตัวแทนจากสมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย และตัวแทนจากสำนักสร้างเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสุขภาพ(สสส.)

1.5 นิยามศัพท์

การจัดการ ความหมายของการจัดการ ประกอบไปด้วยคำศัพท์ 2 คำ คือ คำว่า การ และจัดการ โดยพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554 ได้กล่าวว่า การ เป็นคำนาม หมายถึง งาน สิ่งหรือเรื่องที่ทำ มักใช้เข้าคู่กับคำ งาน เช่น การงาน เป็นการเป็นงาน ถ้าหากอยู่หน้านามจะหมายความว่า เรื่อง ชูระ หน้าที่ เช่น การบ้าน การครัว การคลัง และการเมือง เป็นต้น หากอยู่หน้ากริยาจะทำให้กริยาเป็นนาม เช่น การกิน และการเดิน เป็นต้น และคำว่า จัดการ เป็นคำกริยา หมายถึง สั่งงาน ควบคุมงาน และดำเนินงาน ดังนั้น เมื่อรวมคำเข้าด้วยกัน การจัดการ จึงหมายถึงงานที่เกี่ยวข้องกับการสั่งงาน ควบคุมงาน และดำเนินงาน

ทางเท้าสาธารณะ มีรากฐานจากความหมายจากคำว่าทางเท้า ซึ่งพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554 ได้ให้ความหมายว่า ทางข้างถนนที่มีกยสูงชันสำหรับให้คนเดิน และในส่วนของคำว่าสาธารณะ ได้ให้ความหมายว่า สำหรับประชาชนโดยทั่วไป เช่น ที่นั่งสาธารณะ สวนสาธารณะ บ่อน้ำสาธารณะ และนโยบายสาธารณะ โดยหากรวมสองคำนี้เข้าด้วยกันจะมีความหมายถึง ทางข้างถนนที่มีกยสูงชันสำหรับให้ประชาชนทั่วไปเดิน และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ (2535) ได้ให้ความหมายว่า ทางที่เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงโดยจัดทำหรือจัดไว้ให้ประชาชนได้สัญจร

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.6.1 ทำให้ทราบถึงอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

1.6.2 แนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

1.6.3 สามารถนำแนวทางที่ได้จากการศึกษาไปเป็นแนวทางในการต่อยอดสู่การนำไปปรับใช้จริงในการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร และพื้นที่อื่น ๆ ต่อไป



บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษา “แนวทางการจัดการทางเข้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร” ผู้วิจัยได้ศึกษาเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง และได้นำเสนอตามหัวข้อต่อไปนี้

- 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการ
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับทางเข้าสาธารณะ
- 2.3 ข้อมูลทั่วไปของกรุงเทพมหานคร
- 2.4 งานวิจัยและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง
- 2.5 กรอบแนวคิดในการวิจัย

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการ

ศาสตร์ด้านการบริหารจัดการเริ่มต้นในปี ค.ศ. 1760 ซึ่งเป็นปีเดียวกันกับช่วงปฏิวัติอุตสาหกรรม ซึ่งเริ่มมีการหันมาใช้แรงงานจากเครื่องจักรแทนการใช้แรงงานคน โดยจะทำให้กำลังการผลิตเพิ่มขึ้น แนวคิดด้านการบริหารจัดการ (Management Concept) จึงเป็นเสมือนกรอบความคิด อันจะทำให้เกิดประสิทธิภาพและผลผลิตในการทำงานมากยิ่งขึ้น โดยแบ่งเป็น 3 ยุค ดังนี้ (HRNOTE, 2562) 1) ทฤษฎีและแนวความคิดแบบดั้งเดิม หรือ Classical Theory ประกอบด้วย แนวคิดการจัดการแบบวิทยาศาสตร์ หรือ Scientific Management และแนวคิดการจัดการแบบหลักการบริหาร หรือ Administrative Management 2) ทฤษฎีและแนวความคิดดั้งเดิมแบบสมัยใหม่ (Neo-Classical Theory of Organization) ประกอบด้วย แนวคิดการจัดการแบบมนุษย์สัมพันธ์ (Human Relation) และ 3) ทฤษฎีและแนวความคิดแบบสมัยปัจจุบัน (Modern Theory of Organization)

2.1.1 ความหมายของคำว่าจัดการ

ความหมายของการจัดการ ประกอบไปด้วยคำศัพท์ 2 คำ คือ คำว่า การ และจัดการ โดยพจนานุกรม ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2554 ได้กล่าวว่า การ เป็นคำนาม หมายถึง งาน สิ่งหรือเรื่องที่ทำ มักใช้เข้าคู่กับคำ งาน เช่น การงาน เป็นการเป็นงาน ถ้าหากอยู่หน้านามจะหมายความว่า เรื่อง ชั่ว หน้าที่ เช่น การบ้าน การครัว การคลัง และการเมือง เป็นต้น หากอยู่หน้ากริยาจะทำให้คำกริยาเปลี่ยนเป็นคำนาม เช่น การกิน และการเดิน เป็นต้น และคำว่า จัดการ เป็นคำกริยา หมายถึง ควบคุมงาน ดำเนินงาน และสั่งงาน ดังนั้น เมื่อรวมคำเข้าด้วยกัน การจัดการ จึงหมายถึง งานที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมงาน ดำเนินงาน และการสั่งงาน

วิรัช วิรัชนิภาวรรณ (2564) กล่าวว่า การจัดการ (Management) คือ การดำเนินกิจกรรม หรือการปฏิบัติการของเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือการปฏิบัติการของหน่วยงานรัฐ อันมีความเกี่ยวข้องกับตัวบุคคล ทั้งนี้ หากเป็นหน่วยงานเอกชนจะหมายถึงหน่วยงาน หรือบุคคล ซึ่งมีองค์ประกอบที่ครอบคลุมเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

- 1) การวางแผน หรือ Planning
- 2) การจัดการองค์การ หรือ Organizing
- 3) การบริหารคุณธรรม หรือ Morality
- 4) การบริหารที่เกี่ยวข้องกับสังคม หรือ Society
- 5) การอำนวยการ หรือ Directing
- 6) การบริหารนโยบาย หรือ Policy
- 7) การบริหารทรัพยากรมนุษย์ หรือ Staffing
- 8) การประสานงาน หรือ Coordinating
- 9) การงบประมาณ หรือ Budgeting
- 10) การรายงาน หรือ Reporting
- 11) การบริหารอำนาจหน้าที่ หรือ Authority

ชญมณ พลະบุญ (2563, น. 16) กล่าวว่า การจัดการ เป็นการสร้างขอบเขต การสร้างอำนาจหน้าที่ การมอบหมายงาน รวมถึงเอกภาพในการบังคับบัญชาหน้าที่และกิจกรรมต่าง ๆ ขององค์การ ตลอดจนมีการประสานงานระหว่างกัน เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการทำงานที่ทับซ้อน อีกทั้งยังเป็นการสนับสนุนให้การทำงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพให้กับองค์การ

Stoner & Freeman (1992 อ้างถึงใน พิรยา วัชรโรทัย (2556) ได้กล่าวว่า การจัดการ คือ การที่องค์การดำเนินบทบาทไปได้อย่างราบรื่น และบุคลากรมีการส่งต่อหรือถ่ายทอดข้อมูลข่าวสารหรือคำสั่งที่ชัดเจนภายในองค์การ ตลอดจนมีการติดต่อสื่อสารและประสานงานทั้งภายในและภายนอกองค์การเพื่อเสริมสร้างความสัมพันธ์และเครือข่ายให้เกิดขึ้น และต้องมีการกลั่นกรองข้อมูลข่าวสารเพื่อพิจารณาสิ่งที่เป็นประโยชน์สูงสุดให้กับองค์การ

สุพัตรา ดำรงรัตน์ (2557) กล่าวสรุปว่า การจัดการ (Management) มีความหมายถึง ขั้นตอนสำหรับการทำให้งานตลอดจนการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ขององค์การประสบผลสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลจากทรัพยากรขององค์การ โดยมีองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับการจัดการ ได้แก่ กระบวนการ หรือ Process ประสิทธิภาพ หรือ Efficiency และ

ประสิทธิผล หรือ Effectiveness ทั้งนี้ กระบวนการ หรือ Process มีองค์ประกอบ คือ การวางแผน การจัดองค์กร การโน้มน้าวองค์กร และการควบคุม

Bartol & Martin (1998 อ้างถึงในสาคร สุขศรีวงศ์ (2551) กล่าวว่า การจัดการ เป็นการปฏิบัติงานเพื่อเป้าหมายขององค์กร โดยมีกิจกรรมหลักของการจัดการ คือ การวางแผน การจัดการองค์กร และการควบคุมองค์กร

Druck (2006 อ้างถึงในสาคร สุขศรีวงศ์ (2551) ได้กล่าวว่า การจัดการ คือ การดำเนินกิจกรรมให้เป็นไปตามเป้าหมายที่องค์กรตั้งไว้ โดยองค์กรจะต้องนี้ถึงองค์ประกอบทางการจัดการ คือ การวางแผน การจัดการองค์กร การชี้นำ และการควบคุมองค์กร ทั้งนี้ ยังต้องคำนึงถึงการจัดการเชิงทรัพยากรมนุษย์ การตัดสินใจในการบริหารจัดการ การจัดการในสภาพแวดล้อมของระหว่างประเทศ การจัดการเชิงกลยุทธ์ และการบริหารกลุ่ม

โดยสรุป การจัดการ หรือ Management หมายถึง การดำเนินกิจกรรมหรือมีแนวปฏิบัติในการปฏิบัติต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร โดยมีขั้นตอนและกิจกรรม ดังนี้

1) การวางแผน (Planning) คือ การสร้างเป้าหมายขององค์กรที่ต้องการบรรลุในอนาคต

2) การจัดการองค์กร (Organizing) คือ การนำทรัพยากรการบริหารมาทำงานร่วมกันซึ่งมีโครงสร้างการทำงาน ตลอดจนกำหนดหน้าที่ การกำหนดความรับผิดชอบ และการจัดกลุ่มงานต่าง ๆ

3) การชี้นำ (Leading) คือ การเพิ่แรงกระตุ้นในการปฏิบัติงานของพนักงาน ผ่านการจูงใจต่าง ๆ เพื่อให้พนักงานทำงานอย่างเต็มประสิทธิภาพ

4) การควบคุม (Controlling) คือ การติดตาม ตลอดจนการตรวจสอบผลการดำเนินงาน และรายงานความคืบหน้าของการทำงาน เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ โดยจะทำให้ทราบถึงข้อบกพร่องที่ต้องได้รับการปรับเปลี่ยน

2.1.2 ความสำคัญของการจัดการ

วรพจน์ บุษราคัมวดี (2552, น. 2-3) ได้อธิบายถึง ข้อสำคัญของการจัดการมีองค์ประกอบ ดังนี้

1) การจัดการ คือ การดำเนินกิจกรรมให้เป็นไปตามภารกิจขององค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล ทั้งนี้ ผู้นำองค์กรจะต้องให้ความสำคัญกับการจัดการในองค์กรที่ดี โดยเป็นการนำพาให้องค์กรสามารถบรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ และยังมีภาระเมิน และทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ

2) การจัดการที่ดี คือ การลดค่าใช้จ่ายการปฏิบัติในองค์การ แต่ยังคงก่อให้เกิดผลตอบแทนสูงสุดแก่องค์การ

3) การจัดการจะทำให้องค์การเท่าทันกับการเปลี่ยนแปลงให้เท่าทันต่อยุคโลกาภิวัตน์ หรือ Globalization โดยการจัดการจะต้องมีการจัดทำโครงสร้าง ตลอดจนการออกแบบให้องค์การมีความสอดคล้องต่อสภาพแวดล้อมภายนอก

4) การจัดการกับการขัดเกลาทางสังคม คือ ในองค์การที่มีการจัดการมักจะมีการอบรม และสอนงานให้กับพนักงาน ซึ่งกระบวนการเหล่านี้จะช่วยหล่อหลอมให้เกิดการขัดเกลาทางสังคมให้มีคุณสมบัติที่ดี และพร้อมต่อการปฏิบัติงานที่เฉพาะด้านให้กับองค์การ

5) การจัดการจะส่งผลดีต่อองค์การให้เกิดการจัดการอย่างเป็นระบบมากยิ่งขึ้น โดย องค์การสมัยใหม่ต้องอาศัยการบูรณาการระหว่างศาสตร์การจัดการและศาสตร์เชิงปริมาณ ซึ่งมักจะมีการทดลองและค้นคว้า ตลอดจนพิสูจน์ด้วยหลักทางวิทยาศาสตร์

6) แนวคิดด้านการจัดการใหม่ ๆ มีรากฐานที่สำคัญมาจากศาสตร์และองค์ความรู้ด้านการจัดการในอดีต โดยมีความเกี่ยวข้องกับการจัดการที่เปลี่ยนไปตามยุคและบริบททางเศรษฐกิจ การเมือง สังคม สภาพแวดล้อมของงาน และเทคโนโลยี

นรินทร์ แจ่มจำรัส (2549, น. 46) ได้ให้ทัศนะเกี่ยวกับความสำคัญต่อการจัดการโดยมีข้อมูลดังต่อไปนี้

1) การจัดองค์การ เป็นปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดความสำเร็จในองค์การ เนื่องจากการจัดการองค์การ คือ หน้าที่ที่ผู้บริหารองค์การใช้สำหรับเป็นเครื่องมือในการกำหนดโครงสร้างองค์การ เช่น หน้าที่ของบุคลากร แผนกของบุคลากร และลำดับการบังคับบัญชา

2) ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนินงาน เพราะ องค์การที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการทำงาน จะเป็นการที่องค์การใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่าและประหยัดเพื่อให้องค์การบรรลุวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายที่ตั้งไว้ และประสิทธิผล คือ การเน้นให้องค์การมีกระบวนการทำงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ขององค์การ

3) การจัดการจะช่วยให้องค์การมีการทำงานที่ทับซ้อนกันน้อยลง เพราะการจัดการจะเป็นการกำหนดว่าองค์การควรมีแผนกใดบ้าง และมีภาระและบทบาทประการใดรวมไปถึงการแบ่งอำนาจในการทำงานเพื่อให้เกิดความรับผิดชอบต่าง ๆ ตามที่องค์การตั้งไว้

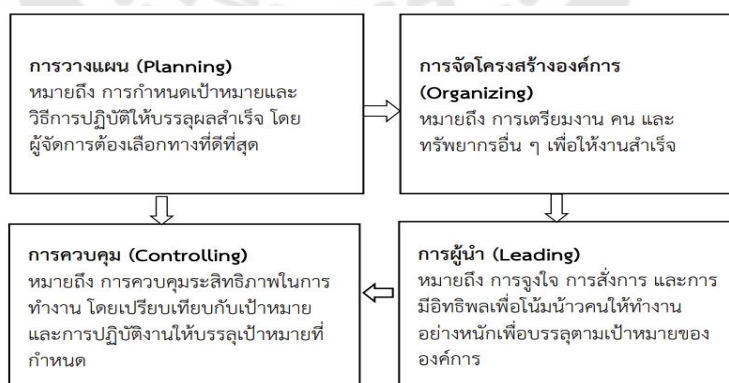
4) ผู้บริหารได้พิจารณาผู้ปฏิบัติงานตามความถนัด ประสบการณ์ และความสามารถ จะเป็นการส่งเสริมให้มีการทำงานให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

2.1.3 การจัดการตามหลัก POLC

POLC เป็นทฤษฎีการจัดการที่เกิดขึ้นโดย Louis A. Allen อันเป็นทฤษฎีการจัดการสมัยใหม่ที่เน้นการสร้างมาตรฐานในทุก ๆ ขั้นตอนตั้งแต่กระบวนการแรกจนถึงกระบวนการสุดท้าย โดยทำงานให้มีประสิทธิภาพ มีระบบระเบียบ ซึ่งในองค์กรเอกชนและภาครัฐต่างก็หยิบยืมแนวคิดดังกล่าวไปประยุกต์ใช้อย่างแพร่หลาย โดย POLC มีองค์ประกอบดังต่อไปนี้

เบญจมาภรณ์ อิศรเดช (2552, น. 8) กล่าวว่า การจัดการตามหลัก POLC ประกอบไปด้วย 4 อย่าง ซึ่งประกอบไปด้วยองค์ประกอบดังต่อไปนี้

- 1) การวางแผน (Planning) คือ การสร้างเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ ตลอดจนการสร้างแนวทางการนำไปสู่ความสำเร็จ
- 2) การจัดโครงสร้างองค์การ (Organization) คือ การเตรียมทรัพยากร การเตรียมคน และการเตรียมภาระงาน ผ่านการกำหนดหน้าที่ที่ต้องทำ บุคลากรที่รับผิดชอบหน้าที่นั้น ๆ รวมถึงการสร้างลำดับขั้นตอน และอำนาจหน้าที่ของตำแหน่งงาน
- 3) การเป็นผู้นำ (Leading) คือ การสร้างแรงจูงใจให้กับพนักงาน หรือการมีอิทธิพล ซึ่งจะสามารถโน้มน้าวให้เจ้าหน้าที่ทำงานอย่างตั้งใจและเต็มประสิทธิภาพ เพื่อบรรลุตามเป้าหมายที่องค์กรกำหนดไว้
- 4) การควบคุม (Controlling) คือ การเปรียบเทียบเป้าหมายกับการดำเนินงาน เพื่อควบคุมประสิทธิภาพการทำงานให้เป็นไปตามแผนที่องค์กรกำหนดไว้



ภาพประกอบ 1 การจัดการตามหลัก POLC

ที่มา : เบญจมาภรณ์ อิศรเดช (2552: 8)

รังสรรค์ ประเสริฐศรี (2549, น. 178) กล่าวว่า ในองค์กรที่ผู้บริหารมีความกระตือรือร้นที่จะสร้างความสำเร็จ ต้องประยุกต์ใช้หลัก 4 ประการ ดังนี้

1) P (Planning) การวางแผน คือ การกำหนดเป้าหมายและการประสมประสาน ซึ่งเป็นการสร้างเป้าหมายในอนาคตให้กับองค์กร ตลอดจนการตัดสินใจในงาน โดยการนำประโยชน์จากทรัพยากรมาใช้เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย

2) O (Organization) การจัดการองค์การ เป็นการกำหนดหน้าที่และบทบาทของพนักงานในองค์กร เพื่อให้องค์กรมีโครงสร้างที่เป็นรูปธรรมและเกิดความต่อเนื่องขององค์การในการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้ ทั้งนี้ จะต้องคำนึงถึงการวางแผน และการจัดสรรทางทรัพยากรให้เหมาะสมต่อการทำงาน

3) L (Leading) การนำ คือ การที่ผู้นำสร้างแรงจูงใจต่อการทำงาน โดยอาจเป็นอิทธิพลที่จะทำให้ผู้ปฏิบัติมีกำลังในการทำงานให้เป็นที่ไปอย่างสำเร็จตามเป้าหมายที่องค์กรได้กำหนดไว้ และยังคงอาศัยการสื่อสารที่ดีเพื่อให้บุคลากรเข้าใจและตระหนักในการทำงานเพื่อเป้าหมาย

4) C (Controlling) การควบคุม คือ กระบวนการสำหรับการติดตามความก้าวหน้าในการทำงาน โดยนำแผนที่กำหนดไว้มาเป็นตัวชี้วัด เพื่อให้เกิดการปฏิบัติงานที่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ ซึ่งจะทำให้ผู้บริหารรับรู้ถึงการดำเนินงานขององค์การว่าดำเนินการเป็นไปตามแผนที่วางไว้หรือไม่ และยังทำให้ทราบถึงการทำงานที่เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

เนตร์พัฒนา ยาวีราช (2553, น. 33) กล่าวว่า ในปัจจุบันนักทฤษฎี และนักวิชาการในศาสตร์ด้านการจัดการได้สรุปขั้นตอนของการจัดการแบ่งเป็น 4 กระบวนการ ดังนี้

1) P (Planning) การวางแผน เป็นหน้าที่ที่สำคัญด้านแรกในการจัดการ โดยจะแสดงให้เห็นถึงความชัดเจนในการวางแผน อันจะนำไปสู่ความสำเร็จในการปฏิบัติงาน การวางแผนจึงต้องทำอย่างละเอียด รัดกุม และมีระบบ อันเป็นส่วนสำคัญที่จะกำหนดแนวทางขององค์การ

2) O (Organization) การจัดองค์การ คือ กระบวนการที่จะทำให้องค์การมีการทำให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการจัดการภายในองค์การ เช่น การกระจายอำนาจ และการจัดสรรทรัพยากรต่าง ๆ ให้มีประสิทธิภาพ

3) L (Leading) การนำหรือการสั่งการ เป็นเรื่องของการใช้อิทธิพลต่อการสร้างแรงจูงใจกับบุคลากรผู้ปฏิบัติงานให้เป็นที่ไปตามแผนที่วางไว้จนประสบความสำเร็จ

4) C (Controlling) การควบคุม คือ กระบวนการที่จะทำให้องค์กรทราบถึงการปฏิบัติงานของบุคลากรให้เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยมีการวินิจฉัย ซึ่งองค์กรอาจมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการปฏิบัติงาน ในขั้นตอนนี้ จะหมายรวมถึงการสรรหาบุคคลที่มีคุณสมบัติเพื่อการนิเทศ ติดตาม และประเมินผลของการปฏิบัติงาน อย่างครอบคลุม

HRNOTE (2562) กล่าวว่า POLC เป็นทฤษฎีสมัยใหม่ และเป็นหลักการที่สามารถทำได้ง่ายและครอบคลุมการดำเนินงาน ทำให้องค์กรมีประสิทธิภาพในการบรรลุเป้าหมาย โดยมีองค์ประกอบดังนี้

1) P (Planning) การวางแผน คือ การกำหนดการปฏิบัติงานและภารกิจต่าง ๆ อันต้องปฏิบัติเอาไว้ในแต่ละช่วงเวลา โดยจะเป็นแนวทางตลอดจนเป็นแบบแผนที่ใช้สำหรับการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ การวางแผนควรจะมีการตั้งวัตถุประสงค์ ตลอดจนกระบวนการที่จะทำให้องค์กรสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ทั้งนี้ อาจเป็นการกำหนดวิสัยทัศน์ และพันธกิจขององค์กร โดย การวางแผนแบ่งเป็น 3 ประเภท ดังนี้

1.1 การวางแผนเชิงกลยุทธ์ (Strategic Planning) คือ การวางแผนที่มีรายละเอียดมาก เช่น ข้อมูลของคู่แข่ง โอกาสและอุปสรรคขององค์กร และจุดแข็งจุดอ่อนขององค์กร

1.2 การวางแผนเชิงยุทธวิธี (Tactical Planning) คือ การวางแผนในขั้นของการปฏิบัติ และมีจุดเน้นไปในขั้นตอนการปฏิบัติงานเพื่อให้การทำงานดำเนินไปได้ด้วยดี ซึ่งจะมีความสอดคล้องกับการวางแผนเชิงกลยุทธ์

1.3 การวางแผนเชิงบริหารจัดการ (Operational Planning) คือ การให้ความสำคัญกับขั้นตอนการทำงาน และคุณภาพรวมของการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกันในแต่ละแผนก

2) O (Organization) การจัดการองค์กร คือ การกำหนดโครงสร้าง เช่น ตำแหน่ง การจัดสรรคนให้เหมาะกับงาน การจัดงานให้เป็นระเบียบ และบทบาทการทำงาน จะทำให้การทำงานมีหน้าที่และภาระที่ไม่ทับซ้อนกัน และจัดสรรทรัพยากรให้เหมาะสม โดยจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานสูงสุด

3) L (Leading) การภาวะผู้นำ คือ ภาวะที่สามารถควบคุมงานให้สำเร็จลุล่วง โดยการสร้างแรงจูงใจให้เกิดขึ้นภายในองค์กร เพื่อเสริมสร้างให้เจ้าหน้าที่มีกำลังใจในการทำงานให้สำเร็จ ผู้นำองค์กรจึงจะต้องมีความเข้าใจการทำงานในภาพรวม ตลอดจนมีทักษะต่อการแก้ไขปัญหา และมีทักษะในการการตัดสินใจที่ดีทั้งในสภาวะปกติและสภาวะวิกฤต

4) C (Controlling) การควบคุม คือ การควบคุมและติดตามให้พนักงานและการปฏิบัติงานเป็นไปตามแผนที่ตั้งไว้ โดยการติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานให้ถูกต้องตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับทางเท้าสาธารณะ

2.2.1 ความหมายของทางเท้าสาธารณะ

ความหมายของคำว่าทางเท้าสาธารณะ มีรากฐานจากความหมายจากคำว่าทางเท้า ซึ่งพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พุทธศักราช 2554 กล่าวถึงความหมายไว้ว่า ทางที่อยู่ในบริเวณข้างถนน มีลักษณะที่มักยกสูงขึ้น เพื่อใช้สำหรับการสัญจรโดยเท้าของประชาชน และในส่วนของคำว่าสาธารณะ ได้ให้ความหมายว่า สำหรับประชาชนโดยทั่วไป เช่น แก้อัศจรรย์ ไทรศัพทศาสตร์ และนโยบายสาธารณะ โดยเมื่อรวมสองคำนี้จึงมีความหมายถึง ทางข้างถนนที่มักจะยกสูงขึ้นสำหรับให้ประชาชนทั่วไปเดิน และพระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕ (2535) ได้ให้ความหมายไว้ว่า ทางส่วนใดหนึ่งส่วนหนึ่ง โดยทางหลวงได้จัดทำหรือจัดพื้นที่ไว้ให้ประชาชนสัญจร

อาสา ศิริสวัสดิ์ (2557) กล่าวว่า ทางเท้า หมายถึง ทางเดินเท้าที่มีรูปแบบต่าง ๆ โดยอาจหมายถึง ทางเท้าที่อยู่ร่วมกับถนน หรือ ทางเท้าที่อยู่คนละส่วนกับถนน และทางเท้าที่ใช้ร่วมกันกับการสัญจร

กระทรวงมหาดไทย (2562) กล่าวว่า งานทางเดินหรือทางเท้า มีความหมายคือ การสร้างทางเท้าที่ทำจากวัสดุที่มีคุณภาพ และมีการเกลี่ย แต่ง และบดทับพื้น

ดังนั้น ทางเท้าสาธารณะจึงมีความหมายว่า ทางเดินเท้ารูปแบบต่าง ๆ สำหรับให้ประชาชนทั่วไปได้เดิน ซึ่งอาจเป็นทางที่แยกออกจากถนน หรือ ทางเท้าที่อยู่ร่วมกับถนน และทางเท้าที่ใช้ร่วมกันกับการสัญจร โดยมีการเกลี่ย แต่ง และบดทับพื้นให้ได้มาตรฐาน มีรูปร่าง และพื้นผิวที่เป็นไปตามกำหนด

2.2.2 ความสำคัญของทางเท้าสาธารณะ

Richard K. Utermann (1984 อ้างถึงในวรินทร์ จารุพุทธิกร (2557, น. 11) ได้อธิบายถึงความสำคัญของทางเท้าสาธารณะว่า เกิดจากการแยกการสัญจรระหว่างรถยนต์กับการสัญจรด้วยเท้า และยังส่งเสริมคุณภาพชีวิตด้วยเช่นกัน โดยมีข้อสรุปความสำคัญของทางเท้าสาธารณะไว้ดังนี้

- 1) ส่งเสริมเศรษฐกิจในชุมชน

- 2) ช่วยป้องกันไม่ให้เมืองขยายตัว
- 3) เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางเท้า
- 4) ปริมาณการใช้รถยนต์น้อยลง และลดปัญหาการจราจรติดขัด
- 5) เขตชุมชนมีความสวยงามยิ่งขึ้น
- 6) ช่วยลดมลพิษทางเสียง และฝุ่นควัน
- 7) สามารถรองรับจำนวนคนได้มากในการสัญจร
- 8) ประชาชนเกิดปฏิสัมพันธ์กันง่ายขึ้น

วัศพล โอบาสวัสดิ์ (2563) กล่าวว่า ทางเท้าสาธารณะเป็นสิ่งจำเป็นต่อการเดินสัญจรของประชาชนเป็นอย่างมาก หากเป็นในต่างประเทศทางเท้ายังมีความสำคัญต่อกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การเล่นดนตรี การเล่นมายากล หรือกิจกรรมเพื่อความผ่อนคลายต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้เมืองดูเป็นมิตรกับประชาชนมากยิ่งขึ้น

อาสา ศิริสวัสดิ์ (2557) กล่าวว่า ทางเท้าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญของชุมชนและเมือง โดยเป็นเส้นทางสำหรับสัญจร และส่วนต่าง ๆ ได้เชื่อมโยงกันในเขตพื้นที่ของเมืองไว้ด้วยกัน โดยทำให้ประชาชนทั่วไปสามารถเดินทางหรือสัญจรไปยังบริเวณต่าง ๆ ของชุมชนได้อย่างสะดวก โดยชุมชนหรือเมืองที่ได้รับการพัฒนาทางเดินเท้าจะสามารถเดินเชื่อมต่อพื้นที่สาธารณะของเมืองได้อย่างสะดวก รวมถึงการเดินทางไปที่ทำงานได้สะดวก ทั้งนี้ ทางเดินเท้าจะช่วยส่งเสริมภาคส่วนทางเศรษฐกิจ และสังคม ตลอดจนการซื้อบริการและสินค้าตลอดทางเดินเท้า

ถนอมศักดิ์ แก้วเขียว (2536, น. 38) กล่าวถึงความสำคัญของถนนว่า เป็นทางสัญจรของพาหนะเพื่อเชื่อมต่อกับบริเวณต่าง ๆ ของเมือง ทางเท้าก็มีความสำคัญเทียบเท่ากับถนน ซึ่งทางเท้าที่ดีจะทำให้การสัญจรของคนในชุมชนเป็นไปอย่างสะดวก เพราะมีการเชื่อมต่อกับพื้นที่สาธารณะอื่น ๆ ห้างร้าน ร้านค้า ทั้งนี้ การสัญจรจะเป็นในลักษณะผ่อนคลายได้พักผ่อนไปด้วยเช่นกัน

กระทรวงมหาดไทย (2562) กล่าวว่า การดำเนินการก่อสร้างถนน ทางเดิน และทางเท้าให้เป็นไปอย่างมีคุณภาพและมีมาตรฐาน เพื่อให้ประชาชนทั่วไปเข้าถึงบริการด้านคมนาคมอย่างทั่วถึง ปลอดภัย และสะดวก ปลอดภัย อีกทั้งยังเป็นการพัฒนาชุมชนให้เป็นเมืองที่สมบูรณ์ในอนาคต

สรวิสวัสดิ์ โรจนกุล และ อัจจิมา มีพริ้ง (2564) กล่าวว่า ทางเท้าที่ดีจะส่งเสริมให้เกิดการเดินทาง ซึ่งจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่าง ๆ ดังนี้

- 1) ทำให้ประชาชนมีสุขภาพที่ดีจากการเดิน

2) ในสภาพแวดล้อมของเมืองที่เอื้อต่อการเดินเท้าจะทำให้สังคมในเมืองเกิดการปฏิสัมพันธ์กัน และส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมสร้างสรรค์อื่น ๆ มากขึ้น

3) ในเขตพื้นที่ที่มีการสนับสนุนให้เดินเท้า มีสถิติการเกิดอาชญากรรมและอุบัติเหตุที่น้อย

4) การสนับสนุนให้เกิดการเดินเท้า จะทำให้การค้าขายในย่านการค้าเกิดความคึกคัก โดยGDPมีแนวโน้มสูงขึ้นร้อยละ 38

2.2.3 รูปแบบทางเท้าสาธารณะ

Jim McCluskey (1979 อ้างถึงในวรัณธร จารุพุทธิกร (2557) กล่าวว่า รูปแบบของทางเท้าจำแนกได้ตามลักษณะทางกายภาพของทางเท้าเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้

1) การจำแนกทางเดินเท้าที่เป็นแนวยาว หรือ Alignment คือ ทางเดินเท้าที่เป็นส่วนหนึ่งของถนน เช่น Sidewalk และ Crosswalk โดยแบ่งเป็น 2 ประเภทย่อยได้ ดังนี้
1) ทางเท้าที่มีความยาวกว้างเท่ากันตลอดเส้นทางที่มีรูปแบบ คือ แนวตรง (Straight) แนวโค้ง (Curve) และแนวคด (Serpentine) และ 2) ทางเท้าที่มีความกว้างไม่แน่นอน โดยอาจมีลักษณะเป็นรูปทรงเรขาคณิต หรือ รูปทรงอิสระอื่น ๆ

2) Shape คือ ทางเท้าที่มีลักษณะเป็นพื้นที่ลานกิจกรรม หรือ เขตทางเดินเท้า ที่มีรูปแบบ คือ รูปสี่เหลี่ยม (Square) รูปวงกลม (Circle) รูปครึ่งวงกลม (Crescents) รูปวงรี(Eclipse) รูปหลายเหลี่ยม(Polygon) และรูปอิสระ(Free-form)

ถนนศักดิ์ แก้วเขียว (2536, น. 38) ได้กล่าวว่า ทางเท้ามีรูปแบบต่าง ๆ ของทางเดินเท้า ซึ่งประกอบไปด้วย 4 ลักษณะ ดังนี้

1) ทางเท้าขนานไปกับแนวถนน คือ ทางเท้าที่อยู่ขนานสองข้างทางแนวถนนของเมือง เป็นทางเท้าที่มักมีการสัญจรหนาแน่น

2) ทางเท้าชนิดที่เป็นทางลัด คือ ทางเท้าที่มักเป็นที่รู้จักกันในบางกลุ่มซึ่งจะมีทางเดินที่ลัดเลาะเข้าไปในตรอก ซอกซอย และด้านหลังของอาคารหรือริมแม่น้ำ โดยทางเท้าควรได้รับการพัฒนาเป็นระบบทางเท้าของเมือง โดยพัฒนาสภาพแวดล้อมระหว่างทางเพื่อเพิ่มความคล่องตัวได้

3) ลานเดินเท้าหรือทางเท้าระหว่างอาคาร คือ พื้นที่ที่ประชาชนสามารถเดินสัญจรได้อย่างต่อเนื่องกันได้ทั้งบริเวณ โดยพื้นที่ดังกล่าวมักเป็นบริเวณย่านพาณิชย์ ซึ่งมักจะไม่มีการสัญจรโดยรถยนต์หรืออาจมีเพียงเล็กน้อย

4) ทางเท้าชั่วคราว คือ การปิดถนนในบางสายในวันสำคัญต่าง ๆ โดยให้พื้นที่เหล่านั้นเป็นทางเดินเท้าหรือเพื่อพื้นที่สำหรับจัดกิจกรรมต่าง ๆ

2.2.4 แนวคิดเกี่ยวกับทางเท้าสาธารณะ

Michael E. Arth ชาวอเมริกัน ผู้มีความเชี่ยวชาญด้านภูมิทัศน์ ศิลปะ ถ่ายภาพ ภาพยนตร์ และสถาปัตยกรรม ได้คิดค้นแนวคิด New Pedestrianism ได้ในปี 1999 โดยใส่ใจกับการเดินเท้ามากขึ้น และลดความสำคัญของยานพาหนะที่ต้องใช้เครื่องยนต์ เนื่องจากแนวคิดดังกล่าวได้ถูกนำไปใช้ในพื้นที่ของหมู่บ้านหรือชุมชนที่เรียกว่า Pedestrian Village โดยยังคงพื้นที่สำหรับถนน แต่ต้องมีพื้นที่สำหรับทางเท้าอย่างชัดเจนด้วยเช่นกัน ในส่วนของทางเท้าสำหรับพื้นที่แถวอาคารจะต้องมีทางเดินเท้าที่ประกอบไปด้วยต้นไม้ มีความกว้างประมาณ 5 เมตร และต้องเป็นพื้นที่ที่เหมาะสำหรับการเคลื่อนที่ด้วยล้อสำหรับรถเข็นคนพิการ หรือ รถเข็นเด็ก ด้วยแนวคิดที่ส่งเสริมการเดินเท้าของ Michael E. Arth ทำให้มีคนที่พัฒนาแนวคิดดังกล่าวนี้ออกไป เช่น Car-free Movement โดยกำหนดพื้นที่ไม่ให้รถผ่านหรือสัญจรเพื่อรณรงค์ให้คนเดินเท้าเพื่อการสัญจร เป็นต้น (วรรณธ จารุพุทธิกร, 2557, น. 26)

แนวคิดเมืองเดินได้ หรือ Walkable City เป็นแนวคิดที่ Jeff Speck ผู้ที่เชี่ยวชาญด้านการวางผังเมืองและออกแบบแผน โดยมีแนวคิดที่ต้องการเพิ่มความสำคัญกับประสิทธิภาพทางการเดินเท้า หรือ Walk-ability ให้กับเมือง และการใช้จักรยานในพื้นที่ของเมือง โดยออกแบบให้ชุมชนหรือเมืองมีลักษณะทางกายภาพที่ดีต่อการใช้การเดินและจักรยานในการสัญจร (อุมาภรณ์ บุญไชย, 2561) โดยมีหลักในการสร้างเมืองเดินได้ ดังต่อไปนี้

1) การจัดระเบียบรถยนต์ คือ การเพิ่มพื้นที่ถนนเพื่อรองรับปริมาณรถยนต์ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลให้จำนวนรถยนต์บนท้องถนนเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ เราควรที่จะลดและควบคุมปริมาณรถยนต์ เพื่อลดการรुक้าทางเท้าสำหรับการเดิน

2) สนับสนุนการใช้ที่ดินในรูปแบบผสมผสาน คือ การส่งเสริมโดยให้ชุมชนต่าง ๆ มีพื้นที่สำหรับกิจกรรมที่หลากหลาย โดยส่งเสริมให้เกิดการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์ ตลอดจนคนในชุมชนมีการเดินเท้าได้ดี

3) การจัดการพื้นที่จอดรถ คือ การป้องกันไม่ให้พื้นที่จอดรถมีมากเกินไป จนกีดขวางการเชื่อมต่อของกิจกรรม โดยสามารถจัดเป็นพื้นที่จอดรถร่วมสำหรับอาคารห้างร้านที่อยู่บริเวณเดียวกัน รวมทั้งจัดการกับรถที่จอดริมทางโดยคิดค่าจอดตามเวลา เพื่อให้สามารถจัดระเบียบพื้นที่ทางเท้าให้เอื้อต่อการเดินเท้าได้

4) การส่งเสริมให้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชน คือ การให้ความสำคัญกับการเดินทางเท้า เพราะการเดินทางเท้าจะเป็นการเดินทางเพื่อไปยังจุดเชื่อมต่อต่าง ๆ เช่น ระบบขนส่งมวลชน หรือ สถานที่ราชการต่าง ๆ

5) การป้องกันพื้นที่ทางเท้า คือ การจำกัดพื้นที่สำหรับรถยนต์หรือการทำให้วิ่งช้าลง โดยถนนบางสาย เช่น ถนนที่ผ่านย่านชุมชนหรือการค้า ควรมีการกำหนดให้มีช่องทางการสัญจรที่จำกัด โดยจะทำให้ผู้ขับขี่ใช้ความเร็วน้อยลงหรือตัดสินใจที่จะไปใช้เส้นทางอื่น

6) การส่งเสริมการปั่นจักรยาน โดยการจัดเส้นทางปั่นจักรยานในพื้นที่ที่ปลอดภัย และสามารถใช้พื้นที่ร่วมกันกับถนนสำหรับรถยนต์ได้

7) การออกแบบทางเท้าให้น่าเดิน คือ การทำทางเท้าให้เป็นพื้นที่ที่สามารถรองรับการเดินทางได้ โดยมีขนาดความกว้างที่เหมาะสม มีพื้นผิวที่เรียบ ไม่ลื่น ไม่มีสิ่งกีดขวาง และทำให้ทางเท้าเกิดความต่อเนื่องของการเดินทาง

8) การปลูกต้นไม้ คือ การทำให้การเดินทางเท้ามีความร่มรื่น โดยอาจเป็นร่วมเงาของต้นไม้ เพื่อก่อให้เกิดบรรยากาศที่ดีต่อการเดินทาง และยังเป็นการลดความร้อนจากผิวถนนและมลพิษในอากาศ

9) การส่งเสริมบรรยากาศที่ดีต่อการเดินทางเท้า คือ การที่สามารถสัญจรบนทางเท้าด้วยความรู้สึกที่ปลอดภัย ตลอดจนมีความสะดวกสบายในการเดินทาง โดยการส่งเสริมให้มีกิจกรรมข้างทางเท้าเพื่อสร้างบรรยากาศ และสภาพแวดล้อมที่ดีในการสัญจร ทั้งนี้ต้องคำนึงถึงการล่าเขตทางเท้า มลพิษหรือของเสีย เป็นต้น

10) การเลือกพื้นที่เป้าหมาย โดยการปรับเปลี่ยนกายภาพ เพื่อส่งเสริมการเดินทางเท้า คือ การเลือกพื้นที่ที่การเดินทางจะสามารถส่งเสริมสภาพสังคมและเศรษฐกิจภายในพื้นที่นั้นได้ และเพื่อให้มีการค้าและการลงทุน ตลอดจนก่อให้เกิดการสร้างปฏิสัมพันธ์ระหว่างผู้คนได้

สุรพนา บุญยประวิตร (2558) กล่าวว่า เมืองควรให้ความสำคัญกับทางเท้า โดยต้องคำนึงถึงเกณฑ์ต่าง ๆ เพื่อให้ทางเท้าสามารถเป็นพื้นที่ที่สร้างความคึกคัก ตลอดจนมีชีวิตชีวาให้กับเมือง โดยมีแนวคิดดังนี้

1) มีขนาดของทางเดินที่เหมาะสม โดยขนาดของทางเดินจะต้องสัมพันธ์กับขนาดอาคารและคนที่ใช้งาน ตลอดจนมีกิจกรรมการใช้ประโยชน์ โดยแบ่ง พื้นที่ออกเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนวางสาธารณูปโภค ส่วนที่ไว้ใช้เดินอย่างเดียว และส่วนหน้าอาคารเพื่อปรับเปลี่ยนกิจกรรมใช้ประโยชน์และตกแต่งหน้าอาคาร

- 2) ผิวทางที่มีคุณภาพ คือ ความเรียบเนียน ความมุงดงาม และความแข็งแรง
- 3) ความสามารถในการระบายน้ำฝน โดยให้ทางเท้าไม่มีน้ำท่วมขังบริเวณผิวทาง
- 4) การออกแบบให้ทุกคนใช้ได้ คือ การมีความสมบูรณ์ในการออกแบบผิวทางมีการเชื่อมประสานเนื้อกัน และมีทางลาดและระบบกันลื่น
- 5) ทางเท้ามีลักษณะเป็นโครงข่าย คือ ทางเดินสามารถเชื่อมต่อกันกับถนนหรือสามารถเชื่อมไปยังสถานีหรือการเดินทางอื่น ๆ ได้อย่างสะดวก และมีความปลอดภัยด้วยการลาดโค้งเพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่าง ๆ
- 6) ทางเท้ามีโครงสร้างพื้นฐานที่ดึงดูดใจให้มาใช้งาน โดยออกแบบด้วยความมุงดงาม ความสมดุลของสภาพแวดล้อม และการสร้างความครีครื้นทางระบบเศรษฐกิจสองข้างทาง
- 7) ทางเท้าสามารถใช้งานได้ตลอดเวลาและปลอดภัย
- 8) ทางเท้ามีป้ายบอกทิศทางอย่างชัดเจนและเข้าใจง่าย

2.3 ข้อมูลทั่วไปของประชาชนในกรุงเทพมหานคร

พลาตินัส สิทธิธัญกิจ (2551, น. 288) กล่าวว่า กรุงเทพมหานคร มีความหมายว่า “พระนครอันกว้างใหญ่ดุจเทพนคร” โดยมีชื่อเต็มว่า “กรุงเทพมหานคร อมรรัตนโกสินทร์ มหินทรายุธยา มหาดิลกภพ นพรัตนราชธานีบูรีรมย์ อุดมราชนิเวศน์มหาสถาน อมรพิมานอวตารสถิต สักกะทัตติยวิษณุกรรมประสิทธิ์” และมีชื่อทางการเป็นอักษรเป็นอักษรโรมัน คือ “Krung Thep Maha Nakhon” หรือมักนิยมเรียกว่า “Bangkok”

2.3.1 ภูมิอากาศ

กรุงเทพมหานครเป็นพื้นที่ที่อยู่ในเขตร้อนที่มีลักษณะทางภูมิอากาศร้อนแบบทุ่งหญ้าสะวันนา (Aw) โดยกลางเดือนพฤษภาคม – เดือนตุลาคม กรุงเทพมหานครจะมีสภาพอากาศที่ได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ซึ่งทำให้ช่วงดังกล่าวมีฝนตกในช่วงบ่ายถึงค่ำอย่างสม่ำเสมอ โดยเดือนพฤศจิกายนจะมีหย่อมความกดอากาศสูงจากประเทศจีนแผ่ลงมายังประเทศไทย และมีมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งพัดเอาความแห้งแล้งและหนาวเย็น ทั้งนี้ ช่วงครึ่งเดือนหลังของเดือนกุมภาพันธ์ จะมีมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือจะอ่อนกำลังลงอันเป็นการเปลี่ยนเข้าสู่ฤดูร้อน โดยอากาศจะร้อนขึ้นอย่างต่อเนื่อง และมีกระแสลม โดยในระยะเวลาดังกล่าว ลมจะพัดมาจากทางทิศใต้ หรืออาจจะเป็นลมจากตะวันออกเฉียงใต้ (พลาตินัส สิทธิธัญกิจ. 2551: 88)

2.3.2 ภูมิประเทศ

พลาดิศัย สิทธิธัญกิจ (2551, น. 88) กล่าวว่า กรุงเทพมหานคร มีขนาดพื้นที่คิดเป็น 1,568.7 ตารางกิโลเมตร โดยกรุงเทพมหานครถือเป็นจังหวัดที่มีขนาดใหญ่ เป็นอันดับที่ 68 ของประเทศไทย กรุงเทพมหานครยังมีแม่น้ำเจ้าพระยาทอดตัวยาว 372 กิโลเมตร ซึ่งทำให้กรุงเทพมหานคร และจังหวัดในบริเวณใกล้เคียงเป็นพื้นที่ราบลุ่มในช่วงกลางทางด้านล่างของประเทศไทย มีความอุดมสมบูรณ์และเพาะปลูกได้ดี

กรุงเทพมหานครถือเป็นเขตปกครองพิเศษ โดยแบ่งออกเป็นจำนวน 50 เขต และมีเขตทางบกติดต่อกับจังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดนครปฐม จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดสมุทรปราการ โดยเขตทางทะเลอ่าวไทยตอนในมีพื้นที่ติดต่อกับจังหวัดชลบุรี สมุทรปราการ จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดเพชรบุรี



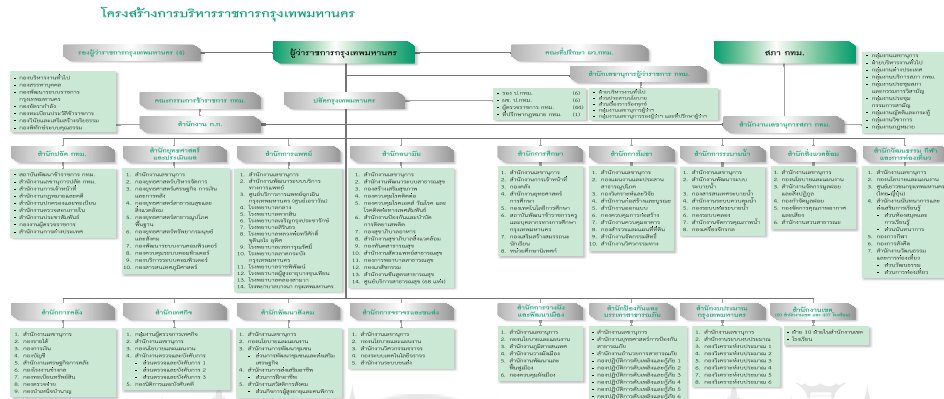
ภาพประกอบ 2 แผนที่กรุงเทพมหานครแสดงเขตการปกครอง

ที่มา : ระบบภูมิสารสนเทศกลางของกรุงเทพมหานคร (2564)

2.3.3 ประชากร

ระบบสถิติทางการทะเบียน (2563) ได้รายงานจำนวนประชากรกรุงเทพมหานคร ประจำปี 2563 โดยมีจำนวนยอดรวมทั้งหมด 5,588,222 คน

2.3.4 โครงสร้างการบริหารราชการกรุงเทพมหานคร



ภาพประกอบ 3 โครงสร้างการบริหารราชการกรุงเทพมหานคร

ที่มา : กรุงเทพมหานคร (2564: ออนไลน์)

กรุงเทพมหานคร หรือ กทม. มีโครงสร้างทางการปกครองโดยสภากรุงเทพมหานครซึ่งมีสมาชิกสภากรุงเทพมหานคร หรือ ส.ก. ที่มาจากการเลือกตั้งจากประชาชนและประธานสภากทม. จำนวน 1 คน และรองประธานสภากทม. จำนวนไม่เกิน 2 คน โดยสภากทม. เลือกจากสมาชิกสภา ซึ่งให้ดำรงตำแหน่งวาระละ 2 ปี โดยมีสำนักงานเขตเป็นองค์การบริหารของเขต และมีอำนาจหน้าที่ เช่น การสาธารณสุข งานการปกครองของที่การพัฒนาชุมชน การทะเบียน การจัดเก็บรายได้ การโยธา การรักษาที่สาธารณะ การส่งเสริมอาชีพ การรักษาความสะอาด และการดูแลรักษาให้เป็นไปตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร โดยมีกฎหมายอื่นกำหนด

ทั้งนี้ โครงสร้างกรุงเทพมหานครปัจจุบันเป็นไปตาม พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘ (2528) จะประกอบด้วย สภากรุงเทพมหานคร ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และเขตและสภาเขต ซึ่งมีหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบการก่อสร้างและจัดการทางเท้าสาธารณะ คือ สำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร มีภารกิจและอำนาจหน้าที่ ดังนี้ (สำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร, 2564)

- 1) การดำเนินการก่อสร้าง สสำรวจ ตรวจสอบ บำรุงรักษา ซ่อมแซมและบูรณะถนน ตรอก ซอย ทางเท้า คันหิน รางดิน ทางยกระดับและสะพานต่าง ๆ
- 2) จัดทำป้ายประชาสัมพันธ์ของทางราชการ การตกแต่งสถานที่และงานรัฐพิธีต่าง ๆ ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

- 3) การติดตั้ง ตรวจสอบ ควบคุมไฟฟ้าสาธารณะในถนนและสะพานต่าง ๆ อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดี
- 4) การควบคุมการใช้และบำรุงรักษาเครื่องมือ อุปกรณ์ เครื่องทุ่นแรง เครื่องจักรกล และยานพาหนะชนิดต่าง ๆ
- 5) การควบคุมการผลิตแอสฟัลต์
- 6) การปฏิบัติงานด้านบรรเทาสาธารณภัย และปฏิบัติหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้อง

2.4 งานวิจัยและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ณิชนันท์ บุญอ่อน และ และวงศ์พันธ์ ลิ้มเสนีย์ (2563, บทคัดย่อ) ได้ทำวิจัยเรื่อง การพัฒนาทางเท้าเพื่อกรุงเทพมหานครเมืองสะดวก: กรณีศึกษา ทางเท้าตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (สายสีลม) มีวัตถุประสงค์ 2 ข้อ คือ เพื่อศึกษาสภาพทางกายภาพ ความสะดวกต่อการสัญจรของผู้ใช้ทางเท้า และเพื่อวิเคราะห์ความพึงพอใจ วิเคราะห์พฤติกรรม และวิเคราะห์ความต้องการของประชาชนที่สัญจรทางเท้า ตลอดจนเสนอหาแนวทางที่จะใช้ในการปรับปรุงทางเท้าในกรุงเทพมหานคร ดำเนินการวิจัยในเชิงปริมาณ (quantitative research) ควบคู่ไปกับเชิงคุณภาพ (qualitative research) ทั้งนี้ ได้ใช้แบบสำรวจความสะดวกของการสัญจรบนทางเท้าของ ADB Pedestrian Preference Survey ทำการปรับปรุงให้เหมาะกับทางเท้าตลอดช่วงเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน โดยทำการแบ่งแต่ละสถานีเป็นช่วง ๆ เพื่อหาค่าความสะดวกในการสัญจร โดยข้อมูลที่ได้จะผ่านการวิเคราะห์เพื่อสำรวจปัญหาและอุปสรรคต่อการสัญจรบนทางเท้า ผลการวิจัย คือ พบว่ามีค่าความสะดวกในสัญจรบนทางเท้าตามเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน หรือ สายสีลม ซึ่งช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ ถึง สยามมีค่าเฉลี่ยความสะดวกในการเดินมากที่สุด คือ 4 คะแนน และช่วงสถานีสถานีตลาดพลู ถึง วุฒากาศมีค่าเฉลี่ยความสะดวกในการเดินน้อยที่สุด คือ 1.33 คะแนน

ทรรชชล ปัญญาทรง (2551, บทคัดย่อ) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับ แนวทางการออกแบบเพื่อพัฒนาทางเท้าในย่านพาณิชยกรรมอโศก กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีวัตถุประสงค์ คือ เพื่อศึกษาและส่งเสริมการเดินทางจากบริเวณชวงถนนอโศกที่มีระบบขนส่งมวลชนบริเวณต้นถนนและปลายถนน ทั้งสามระบบ คือ ระบบรถไฟฟ้า BTS ระบบรถไฟฟ้า MRT และระบบเรือ ทั้งนี้การศึกษากการใช้พื้นที่ทางเท้าและพื้นที่ว่างสาธารณะของภาครัฐบาลและเอกชน ในบริเวณย่านพาณิชยกรรมอโศก และทำการคาดการณ์ความต้องการในการใช้พื้นที่ทางเท้าที่เพิ่มขึ้น เพื่อนำมาสรุปเป็นแนว

ทางการออกแบบทางเท้าบนถนนอโคก โดยให้มีความเหมาะสมตามมาตรฐานสากลตลอดจนสามารถรองรับปริมาณการสัญจรที่เพิ่มขึ้นได้ในอนาคต

ทั้งนี้ ผลการศึกษาพบว่า การใช้พื้นที่ทางเท้า ณ ปัจจุบัน ผู้ใช้พื้นที่ทางเท้ามีปริมาณเป็นจำนวนมาก และทางเท้าบางส่วนก็มีขนาดที่เหมาะสม กล่าวคือ ขนาดทางเท้าไม่ได้แคบจนเกินไป แต่การรुक้าจากการตั้งวางขายสินค้าของพวกหาบเร่แผงลอยทำให้ทางเท้ามีขนาดที่แคบลงตลอดจนปัญหาด้านการจัดวางตำแหน่งของสาธารณูปโภค อุปกรณ์ประกอบถนนและป้ายจราจรที่ขาดระบบระเบียบในการติดตั้ง โดยปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้การใช้งานพื้นที่ทางเท้าไม่เพียงพอต่อการรองรับการใช้งานของคนเดินเท้า โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน

ดำรงศักดิ์ สังข์ทอง (2549, บทคัดย่อ) ได้ศึกษาเกี่ยวกับ แนวทางการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมถนนและทางเท้า ถนนศรีนครินทร์ โดยมีวัตถุประสงค์ คือ เพื่อจัดทำแนวทางในการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมถนนและทางเท้า อีกทั้งการพัฒนาพื้นที่ในระยะถอยร่น 2 เมตรจากเขตทาง สำหรับเป็นพื้นที่ปลูกต้นไม้ ตามกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ในพื้นที่ศึกษาถนนศรีนครินทร์ ตั้งแต่บริเวณจุดตัดกับถนนพัฒนาการจนถึงบริเวณจุดตัดกับซอยสุขุมวิท 103 (อุดมสุข) เนื่องจากเป็นช่วงถนนที่มีการใช้งานของพื้นที่หลากหลาย และสอดคล้องกับโครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนศรีนครินทร์ โดยสำนักโยธา กรุงเทพมหานคร วิธีการศึกษา ใช้วิธีการลงสำรวจภาคสนามเก็บบันทึกข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ถนน สภาพพื้นที่ทางเดินเท้าและการให้บริการสภาพต้นไม้และพืชพรรณ ประเภทของการใช้อาคารและพื้นที่โล่งริมถนน และข้อกฎหมายเกี่ยวข้องกับการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นของพื้นที่ศึกษา คือ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร ในเรื่อง การกำหนดบริเวณห้ามปลูกสร้างอาคารในระยะถอยร่น 15 เมตรจากเขตทาง และ กฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ในเรื่อง การกำหนดให้พื้นที่จากแนวเขตทางไม่น้อยกว่า 2 เมตร เพื่อปลูกต้นไม้ โดยนำข้อมูลดังกล่าวมาใช้ในการวิเคราะห์ถึงปัญหาและศักยภาพในการพัฒนาปรับปรุงพื้นที่ริมถนนและทางเท้า พร้อมทั้งเสนอแนวความคิดในการออกแบบผลจากการศึกษา

สรุปได้ดังนี้คือ พื้นที่ทางเดินเท้าบนถนนศรีนครินทร์บางช่วงสามารถที่จะพัฒนาพื้นที่ให้กว้างกว่าพื้นที่ทางเดินเท้าทั่วไป และเป็นสวนสาธารณะขนาดเล็กริมทางได้ ส่วนการใช้พื้นที่ในระยะถอยร่นของอาคารส่วนใหญ่เป็นการใช้พื้นที่เพื่อเป็นลานจอดรถ หรือพื้นที่สำหรับประกอบการค้า ซึ่งสามารถที่จะใช้พื้นที่ในระยะ 2 เมตรจากเขตทางเป็นพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้หรือเป็นพื้นที่นั่งนอนการได้เช่นกัน ซึ่งจากศักยภาพของพื้นที่ที่ได้วิเคราะห์ แสดงให้เห็นว่า ถนนศรีนครินทร์มีศักยภาพที่จะสามารถทำให้เกิดเป็น “สวนถนนแห่งเมือง” ตามแนวความคิดเพื่อให้เกิดการบูรณาการของพื้นที่สีเขียวของเมืองระหว่างถนน พื้นที่ทางเดินเท้า พื้นที่เอกรชน และพื้นที่โล่งสาธารณะ

อีกทั้งยังเป็นการออกแบบแนวคิดเพื่อรองรับการพัฒนาของพื้นที่ถนนศรีนครินทร์ในด้านต่าง ๆ ที่
ตามมา อาทิ การพัฒนาด้านอสังหาริมทรัพย์และการพัฒนาด้านโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนใน
อนาคต เป็นต้น



บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย

การวิจัยเรื่อง แนวทางการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนใน กรุงเทพมหานคร ใช้กระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยจากการทบทวนวรรณกรรมดังได้อธิบายไว้ในบทก่อนหน้า ในบทนี้ผู้วิจัยนำเสนอวิธีการดำเนินงานวิจัย หัวข้อหลัก ประกอบด้วย แบบแผนการวิจัย ลักษณะตัวอย่างหรือประชากรที่ทำการศึกษา การดำเนินการวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูล และ การวิเคราะห์ข้อมูล

3.1 แบบแผนการวิจัย

งานวิจัยคุณภาพ (Qualitative Research) โดย การวิเคราะห์บทสัมภาษณ์

3.2 ลักษณะตัวอย่างหรือประชากรที่ทำการศึกษา

3.2.1 ประชากรเป้าหมาย

เนื่องด้วยงานวิจัยชิ้นนี้มีวัตถุประสงค์สองประการ ทั้งนี้ประชากรเป้าหมาย/ ผู้ให้ข้อมูลหลักสอดคล้องกับวัตถุประสงค์

1) เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ข้อแรก เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ผู้ให้ข้อมูลหลัก คือ ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักการโยธากรุงเทพมหานคร ตัวแทนจากกลุ่มประเมินผลสำนักงานมาตรฐานและประเมินผล กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม และเจ้าของเพจเฟซบุ๊ก The Sidewalk โลกกว้าง ข้างทางเท้า

2) เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ข้อที่สอง เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ผู้ให้ข้อมูลหลัก คือ ตัวแทนจากสมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักการโยธากรุงเทพมหานคร และตัวแทนจากสำนักสร้างเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสุขภาพ(สสส.)

3.2.2 การเลือกตัวอย่าง

การเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่อาศัยความน่าจะเป็น (Nonprobability Sampling) โดยการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling)

3.2.3 ขนาดตัวอย่าง

เนื่องด้วยงานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์สองประการ ทั้งนี้ขนาดตัวอย่าง (ผู้ให้ข้อมูลหลัก) สอดคล้องกับประชากรเป้าหมาย และ สอดคล้องกับวัตถุประสงค์

1) เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ข้อแรก เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางทำสาธารณสุขที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร โดยยึดแนวคิดการจัดการของ Louis A. Allen ผู้ให้กำเนิดทฤษฎี POLC ที่เขียนไว้ในหนังสือ Management and Organization ในปี 1958 (รังสรรค์ ประเสริฐศรี. 2549: 178) ซึ่งประกอบไปด้วย 4 ขั้นตอน คือ 1) P (Planning) การวางแผน 2) O (Organizing) การจัดการองค์กร 3) L (Leading) ภาวะการเป็นผู้นำ และ 4) C (Controlling) การควบคุม และผู้ให้ข้อมูลหลักได้แก่ ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะสำนักการโยธากรุงเทพมหานคร และผู้รับบริการ(ประชาชน) คือ เจ้าของเพจเฟซบุ๊ก กลุ่มคนไทยขอทางคืนทางเท้า และเจ้าของเพจเฟซบุ๊ก The Sidewalk โลกกว้าง ช้างทางเท้า

2) เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ข้อที่สอง เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางทำสาธารณสุขที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ผู้ให้ข้อมูลหลัก คือ 1.นักวิชาการ(สถาปนิกผังเมือง) คือ ตัวแทนจากสมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย 2.ผู้ให้บริการ(ภาครัฐ) คือ ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักการโยธากรุงเทพมหานคร และตัวแทนจากสำนักสร้างเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสุขภาพ (สสส.) และตัวแทนจากกลุ่มประเมินผล สำนักงานมาตรฐานและประเมินผล กรมทางหลวงกระทรวงคมนาคม

3.3 การดำเนินการวิจัย

เนื่องด้วยงานวิจัยชิ้นนี้มีวัตถุประสงค์สองประการ ทั้งนี้วิธีดำเนินการวิจัยสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ ดังนี้

1) เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ข้อแรก ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการจัดการเพื่อนำมาประกอบกับการศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางทำสาธารณสุขที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ใช้แบบสัมภาษณ์ศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางทำสาธารณสุขที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร โดยประสานงานการเข้าสัมภาษณ์กับผู้ให้ข้อมูลหลักตามที่ระบุ จากนั้นผู้วิจัยรวบรวมสังเคราะห์ข้อมูลนำเสนอเพื่อสรุปผลวัตถุประสงค์งานวิจัยข้อที่หนึ่ง

2) เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ข้อที่สอง ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางทำสาธารณสุขที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร เพื่อนำมาประกอบกับการศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางทำสาธารณสุขที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ใช้แบบสัมภาษณ์ศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางทำสาธารณสุขที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร โดยประสานงาน

การเข้าสัมภาษณ์กับผู้ให้ข้อมูลหลักตามที่ระบุ จากนั้นผู้วิจัยรวบรวมสังเคราะห์ข้อมูลนำเสนอเพื่อสรุปผลวัตถุประสงค์งานวิจัยข้อที่สอง

3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยการสร้างแบบสัมภาษณ์ ลงพื้นที่ไปสัมภาษณ์ผู้ให้ข้อมูลหลักตามที่ได้ระบุไว้ จึงมีขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือดังนี้ สืบเนื่องจากเครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งใช้เครื่องมือในการรวบรวมข้อมูลหนึ่งประเภท ตามวัตถุประสงค์งานวิจัยการเก็บรวบรวมข้อมูลจึงมีวิธีการ ประกอบด้วย

3.4.1 การเก็บรวบรวมข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

แนวคำถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์เป็นคำถามในลักษณะปลายเปิด กับกลุ่มประชากรในระหว่างการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยอาจใช้เครื่องบันทึกเสียงเพื่อบันทึกการสนทนา กล้องถ่ายภาพ และสมุดบันทึกเพื่อบันทึกข้อมูลและบันทึกภาพระหว่างการเก็บข้อมูล และนำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์เกี่ยวกับอุปสรรคต่อการจัดการทางทำสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

3.4.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลที่มาจากแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

แนวคำถามที่ใช้สำหรับการสัมภาษณ์เป็นคำถามในลักษณะปลายเปิด กับกลุ่มประชากรที่ใช้ในระหว่างการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยอาจใช้เครื่องบันทึกเสียงเพื่อบันทึกการสนทนา กล้องถ่ายภาพและสมุดบันทึกเพื่อบันทึกข้อมูลและบันทึกภาพระหว่างการเก็บข้อมูล และนำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์เกี่ยวกับการแนวทางการแก้ไขอุปสรรค และนำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางทำสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลจำแนกตามเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล และ การเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์งานวิจัยทั้งสองประการ การวิเคราะห์ข้อมูลจึงมีสองวิธีการ ประกอบด้วย

3.5.1 วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์เชิงลึกด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางทำสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

3.5.2 วิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์เชิงลึกด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis)

เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเข้าสาธารณะที่เหมาะสม
สำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร



บทที่ 4 ผลการวิจัย

งานวิจัยชิ้นนี้เป็นการศึกษาเรื่อง แนวทางการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูล โดยการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์ มีวัตถุประสงค์ในการวิจัย ดังนี้ (1) เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร และ (2) เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ผลการวิจัยเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ข้างต้น จึงแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

4.1 สถานภาพของผู้ให้ข้อมูลหลัก

4.2 อุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

4.3 แนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

4.1 สถานภาพของผู้ให้ข้อมูลหลัก

เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่หนึ่ง ประชากรและผู้ให้ข้อมูลหลักในการวิจัย ได้แก่ ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร ตัวแทนจากกลุ่มประเมินผลสำนักงานมาตรฐานและประเมินผล กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม และเจ้าของเพจเฟซบุ๊ก The Sidewalk โลกกว้าง ข้างทางเท้า

เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่สอง ประชากรและผู้ให้ข้อมูลหลักในการวิจัย ได้แก่ ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร ตัวแทนจากสำนักส่งเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสุขภาพ (สสส.) และ ตัวแทนจากสมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย รายละเอียด ดังนี้

ภาครัฐ

1) นายสุประชา บวรโมทย์ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการส่วนก่อสร้างและบูรณะ
1 สำนักโยธา

2) นายธงชัย ก้อนพันธ์ ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานและ
ประเมินผล กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

3) นายไพโรจน์ เสา่นวม ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมวิถีชีวิตสุข
ภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสุขภาพ (สสส.)

ภาคภาคประชาชน

1. นายสิทธิานต์ วัฒนธรรม ตำแหน่ง เจ้าของแฟนเพจ The Sidewalk โลกกว้าง ข้างทางเท้า

ภาคนักวิชาการ

1. ดร.พีรียา บุญชัยพุกษ์ ตำแหน่ง กรรมการและอุปนายกฝ่ายวิชาการ สมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย

4.2 อุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อแรก คือ เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ผลการวิจัยพบว่า

4.2.1 การวางแผน (Planning)

ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในกรุงเทพมหานครที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน แต่ในแง่ของการใช้งานของพื้นที่กลับมีความแตกต่างกัน เช่น ในบางพื้นที่ทางเท้าสาธารณะมีบทบาทในการเป็นทางสัญจรของประชาชนสำหรับการจับจ่ายใช้สอยหรือตั้งร้านขายของ หรือ ในบางพื้นที่ชุมชนมีการจัดทำเส้นทางชุมชนเพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวและสร้างรายได้ให้กับคนในพื้นที่ เป็นต้น ทางเท้าสาธารณะจึงเป็นเส้นทางการเดินทางของคนเหล่านั้น เพื่อเชื่อมการเดินทางให้เข้าถึงจุดต่าง ๆ ได้อย่างสะดวก ที่ผ่านมา ทางเท้าสาธารณะได้รับการออกแบบในรูปแบบเดิม ๆ และใช้ร่วมกับในพื้นที่ต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร ทำให้ทางเท้าสาธารณะเป็นเพียงทางเท้าสาธารณะทั่วไปที่ใช้สำหรับการเดินทางของประชาชน แต่ยังไม่ได้นำมาคำนึงถึงบทบาททางเท้าสาธารณะที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในพื้นที่ชุมชนจากการออกแบบให้มีความพิเศษแตกต่างกันออกไป

“ทางเท้าบางส่วนก็สร้างมาเวลานานบางส่วนก็ชำรุด งบประมาณก็มีน้อย ทำให้รอการซ่อมและล่าช้า จึงทำให้งบประมาณไม่สอดคล้องกับปริมาณงานที่วางแผนไว้ในการจัดการทางเท้า” - ผู้อำนวยการส่วนก่อสร้างและบูรณะ 1 สำนักโยธา

“ทางเท้าก็เป็นส่วนหนึ่งของการเดินในเมือง เหมือนระบบนิเวศ เช่น ในตู้ปลาต้องมีอะไรบางอย่างที่ต้องมี บางตู้ปลาต้องการเครื่องมือที่แตกต่างกัน การเดินทางในเมืองก็เช่นกัน และต้องคำนึงและวางแผนให้ทางเท้ามีความสะดวกปลอดภัยประหยัด เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และเข้าถึงกับชุมชนนั้น ๆ ได้ด้วย โดยคำนึงถึงผู้ใช้งานเป็นหลัก” - เจ้าของแฟนเพจ The Sidewalk โลกกว้าง ข้างทางเท้า

“ทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครเราดูแลในส่วนที่อยู่ติดกับถนนเส้นหลัก เช่น ถนนสายรังสิต เราก็จะดูแลทางเท้า ซึ่งมีบริบทที่แตกต่างออกไปจากถนนเส้นรอง เพราะเราต้องออกแบบทางเท้าให้กว้าง เพื่อสำหรับติดตั้งป้ายบอกทางขนาดใหญ่ และเพื่อสำหรับประชาชนในการเดินบนทางเท้าให้ปลอดภัย การทราบถึงบริบทของพื้นที่จึงสำคัญ” - ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานและประเมินผล กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

ดังนั้น จึงสะท้อนให้เห็นว่าสภาพทางเท้าสาธารณะที่ไม่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ส่วนหนึ่งก็เกิดจาก ทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครที่ออกแบบมาอย่างไม่เข้าถึงบริบทของแต่ละพื้นที่ ซึ่งทำให้ทางเท้าสาธารณะไม่ตอบสนองต่อวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ กล่าวคือ ในบางพื้นที่มีวิถีชีวิตที่ใกล้ริมแม่น้ำหรือคูคลอง การวางแผนการจัดการทางเท้าสาธารณะก็ควรมีแผนที่แตกต่างออกไปจากทางเท้าสาธารณะที่อยู่ในเขตพื้นที่ราบลุ่ม การออกแบบและการจัดการทางเท้าสาธารณะจึงไม่สอดคล้องกับการออกแบบและการวางแผนที่มีมาตั้งแต่เดิม รวมถึงงบประมาณที่มีมาอย่างจำกัดทำให้การจัดการต้องคำนึงถึงงบประมาณด้วยเช่นกัน

4.2.2 การจัดการองค์การ (Organizing)

เมื่อพื้นที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของกรุงเทพมหานครประสบกับปัญหา กรุงเทพมหานครจะมีเจ้าหน้าที่รวมถึงประชาชนคอยสอดส่อง และแจ้งเรื่องไปยังหน่วยงานของกรุงเทพมหานคร โดยที่ผ่านมาสักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร เป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการก่อสร้างและซ่อมแซมทางเท้า ซึ่งที่ผ่านมา กรุงเทพมหานครมีการจัดการองค์การตามระบบราชการ (Bureaucracy) โดยต้องมีการสั่งการจากบนลงล่าง เพื่อความรอบคอบและให้เป็นไปตามระเบียบขั้นตอนของราชการ การดำเนินงานในแต่ละส่วนจึงจำเป็นต้องอาศัยเวลาในการดำเนินงานตามระบบและขั้นตอน โดยขั้นตอนตามระบบราชการนั้น อาจใช้เวลายาวนานเนื่องจากต้องผ่านขั้นตอนและระเบียบทางราชการที่รัดกุม ทำให้การจัดการองค์การต้องใช้ระยะเวลาตามขั้นตอนที่เกิดขึ้น

“การจัดการทางเท้ามีอุปสรรค เพราะว่า มันไม่เป็นทางเท้าอย่างที่เราคิดว่ามันจะเป็น ทางเท้าต้องมีความกว้างมากพอ ซึ่งก็มีความกว้างที่แตกต่างกันไปในแต่ละย่าน รวมถึงการจัดการของกทม. ก็ต้องทำให้รวดเร็วยิ่งขึ้น กระจายงานแบ่งงานให้ชัดเจนยิ่งขึ้น เพื่อให้การแก้ไขหรือพัฒนาให้เท่าทันความต้องการของประชาชน” - เจ้าของแฟนเพจ The Sidewalk โลกกว้าง ข้างทางเท้า

ทั้งนี้ จึงสะท้อนให้เห็นถึงการจัดการองค์การในรูปแบบดั้งเดิมที่เน้นระเบียบทางราชการที่มีความซับซ้อนและไม่คล่องตัวต่อการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ตลอดจนต้องใช้เวลาในแต่ละขั้นตอนที่ยาวนาน กล่าวคือ ทำให้ปัญหาของประชาชนที่รอการแก้ไขจากทางกรุงเทพมหานครไม่มีความเท่าทันต่อความต้องการของประชาชน

4.2.3 ภาวะผู้นำ (Leading)

สืบเนื่องจากภารกิจของกรุงเทพมหานครมีหลากหลายมิติ เช่น การป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย การขนส่ง การควบคุมอาคาร การจัดการจราจร และการดูแลรักษาที่สาธารณะ เป็นต้น ซึ่งมีความหลากหลายสูง จึงส่งผลให้ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครจะต้องเสนอแผนเพื่อพัฒนาทั้งระยะสั้นและระยะยาวในประเด็นที่สำคัญและอยู่ในความสนใจของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครหรือตามนโยบายที่ได้หาเสียงไว้ โดยที่ผ่านมา ทางท่าทางสาธารณะก็ไม่ได้เป็นที่สนใจมากนักจากภาคประชาชนและกรุงเทพมหานคร ทำให้การใช้งานครบทางท่าสาธารณะมีความผิดเพี้ยนและหย่อนยาน หรือ มีการใช้งานที่ไม่สนใจกฎเกณฑ์ที่ต้องปฏิบัติร่วมกัน เช่น ภาคประชาชนใช้งานทางท่าสาธารณะที่ผิดประเภท โดยการขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางท่าสาธารณะ ซึ่งทำให้ทางท่าสาธารณะชำรุดเสียหายง่ายขึ้น หรือ การตั้งร้านขายของบนทางท่าสาธารณะ ซึ่งทำให้พื้นผิวทางท่าสาธารณะชำรุดและสกปรก เป็นต้น

ที่ผ่านมา ด้วยนโยบายจากส่วนกลางและผู้รับผิดชอบที่ไม่ชัดเจน ทำให้การจัดการทางท่าสาธารณะเป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล เกิดความหย่อนยานด้านกฎเกณฑ์การใช้งานทางท่าสาธารณะ และประชาชนไม่เห็นถึงความสำคัญของทางท่าสาธารณะ ทำให้การจัดการทางท่าสาธารณะจึงเกิดอุปสรรคในการจัดการ ส่งผลให้สภาพทางท่าสาธารณะในกรุงเทพมหานครเสื่อมโทรมและชำรุดอยู่บ่อยครั้ง

“ส่วนหนึ่ง ต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายภาคส่วน เพราะมีหลายหน่วยงานเข้ามาใช้พื้นที่ทางท่าสาธารณะ และกรุงเทพมหานครต้องเป็นเจ้าภาพในการจัดการ” - ผู้อำนวยการส่วนก่อสร้างและบูรณะ 1 สำนักโยธา

ที่ผ่านมา ด้วยนโยบายที่ไม่ชัดเจน จึงสะท้อนให้เห็นถึงบทบาทหน้าที่ของกรุงเทพมหานครที่ไม่ชัดเจนตามไปด้วย การเป็นผู้นำหลักในการปรับปรุงและพัฒนาทางท่าสาธารณะจึงไม่เห็นเป็นที่ประจักษ์มากนัก รวมถึงความรู้สึกการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ลดลงเนื่องจากกรุงเทพมหานครอาจมุ่งเน้นแก้ไขหรือพัฒนาส่วนอื่น ๆ จึงทำให้การพัฒนาทางท่าสาธารณะกลายเป็นประเด็นรองจากประเด็นอื่น และได้รับความสนใจน้อยลง

4.2.4 การควบคุม (Controlling)

เนื่องจากพื้นที่ทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร มีหลากหลายหน่วยงานที่ต้องใช้พื้นที่ร่วมกัน เช่น งานสาธารณูปโภค คือ การไฟฟ้า การประปา และสายสื่อสารต่าง ๆ ตลอดจนป้ายโฆษณา ป้ายรถเมล์ ป้ายจราจร เป็นต้น และงานต่าง ๆ เหล่านี้ จำเป็นต้องมีการเคลื่อนย้าย ปรับปรุง หรือซ่อมแซมด้วยเช่นกัน จึงกลายเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ทำให้ทางเท้าสาธารณะต้องได้รับผลกระทบไปด้วย และในปัจจุบัน การติดตามงานเพื่อประสานงานและความร่วมมือยังมีไม่มากพอ ส่งผลให้การเข้ามาใช้พื้นที่ของระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ เหล่านี้ มักมีการคืนพื้นที่ที่ไม่คืน ก่อให้เกิด เมื่อมีการขุดพื้นที่ทางเท้าสาธารณะเพื่อซ่อมแซมระบบสาธารณูปโภคที่อยู่ใต้ดินแล้วเสร็จ การทำให้ทางเท้าสาธารณะกลับคืนสู่สภาพเดิมจึงเป็นเรื่องสำคัญ กรุงเทพมหานครยังไม่มีระบบติดตามที่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้ในบางครั้งจะเห็นสภาพทางเท้าที่เป็นพื้นยุบตัว หรือกระเบื้องทางเท้าชำรุด ทั้งนี้ กรุงเทพมหานครก็ยังคงต้องให้สิทธิแก่ระบบสาธารณูปโภคอื่น ๆ ในการใช้พื้นที่อย่างหลีกเลี่ยงมิได้ ซึ่งก็รวมไปถึงการใช้งานทางเท้าสาธารณะที่ผิดประเภทในด้านอื่น ๆ เช่น การที่ประชาชนใช้รถจักรยานยนต์สัญจรบนทางเท้าสาธารณะ หรือ การจอดรถยนต์บนทางเท้าสาธารณะ ซึ่งที่ผ่านมามีการติดตามกวดขันปัญหานี้เริ่มมีน้อยลงด้วยเช่นกัน

“กรุงเทพมหานครต้องคอยสอดส่องและตรวจสอบอยู่ตลอดเวลา เพราะมักจะมีผู้ลักลอบขุดทางเท้าหรือทำลายทางเท้า และบางส่วนก็คืนพื้นที่ได้ไม่เหมือนเดิม ซึ่งเป็นจุดเล็กจุดน้อยที่เราต้องระมัดระวัง” - ผู้อำนวยการส่วนก่อสร้างและบูรณะ 1 สำนักโยธา

โดยที่ผ่านมา กรุงเทพมหานครยังไม่ได้แสดงตนและออกแนวทางการจัดการทางเท้าที่ดีนัก จึงทำให้บางหน่วยงานที่ใช้พื้นที่ร่วมบนทางเท้าสาธารณะดำเนินกิจกรรมเป็นไปอย่างหย่อนยาน เราจึงมักพบเห็นทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครที่ถูกขุดและคืนพื้นที่อย่างไม่เรียบร้อย อนึ่ง กรุงเทพมหานครอาจหย่อนยานด้านการไม่ประสานความร่วมมือ ก็จะทำให้การติดตามและการขอส่วนร่วมจากภาคส่วนอื่น ๆ ลดหายไปด้วย ซึ่งกรุงเทพมหานครอาจไม่ได้เข้ามาควบคุมการดำเนินกิจกรรมของหน่วยงานอื่น ๆ ที่ใช้พื้นที่ร่วม ทำให้ทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครไม่ได้ถูกควบคุมในการดำเนินกิจกรรมนี้มากพอสมควร

โดยสรุป จากการศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร พบว่า กรุงเทพมหานคร มีอุปสรรคตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการ POLC ประกอบด้วย 4 ประการ คือ การวางแผน (Planning) การจัดการองค์การ (Organizing) ภาวะผู้นำ (Leading) และ การควบคุม (Controlling) ดังนี้

การวางแผน (Planning) ลักษณะทางกายภาพของกรุงเทพมหานครที่มีความหลากหลาย เช่น ทางเท้าสาธารณะริมคลอง ทางเท้าสาธารณะที่มีการใช้ในเชิงพาณิชย์ และทางเท้าสาธารณะที่ใกล้กับที่อยู่อาศัย/ชุมชน เป็นต้น แต่ทางเท้าสาธารณะเหล่านั้นกลับมีการออกแบบไปในลักษณะเดียวกัน ทำให้ทางเท้าสาธารณะมีความเป็นส่วนหนึ่งกับพื้นที่นั้น ๆ น้อยลง และทำให้การใช้งานทางเท้าสาธารณะตามบริบทของพื้นที่นั้น ๆ ไม่สอดคล้องกับการออกแบบทางเท้าสาธารณะที่มีมาแต่เดิม ซึ่งจะเป็นผลสืบเนื่องไปถึงการวางแผนงบประมาณที่ทำให้ในแต่ละปีได้รับงบประมาณมาอย่างจำกัด

การจัดการองค์การ (Organizing) เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นองค์การขนาดใหญ่ที่อาศัยการจัดการองค์การตามระเบียบทางราชการไทย ซึ่งมีความซับซ้อนและละเอียดในแต่ละขั้นตอน จึงส่งผลให้การสั่งการไปยังหน่วยงานต่าง ๆ จึงเริ่มจากบนสู่ล่าง จึงต้องอาศัยเวลาและการดำเนินการตามระเบียบแบบแผน เพื่อป้องกันการผิดพลาดและให้เป็นไปตามสายบังคับบัญชา (Chain of Command) กรุงเทพมหานครจึงมีความคล่องตัวที่น้อยลง และในบางที่อาจไม่เท่าทันต่อความต้องการของประชาชน

ภาวะผู้นำ (Leading) ทางเท้าสาธารณะของกรุงเทพมหานคร เป็นอีกหนึ่งปัญหาที่พบเจอกันเป็นเวลาหลายปี แต่กลับเป็นปัญหาที่ผู้นำน้อยคนนักที่จะนำมาพูดถึง ทำให้ทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครกลับถูกละเลย ซึ่งจะรวมไปถึงขวัญและกำลังใจของผู้ใต้บังคับบัญชาในการทำหน้าที่และงบประมาณที่จะถูกจัดสรรไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบ

การควบคุม (Controlling) ทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครมีการดำเนินการก่อสร้างและซ่อมแซมอยู่บ้าง ทั้งนี้ กรุงเทพมหานครก็มีอุปสรรคจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่ต้องใช้พื้นที่ร่วมกันบนทางเท้าสาธารณะ เช่น ท่อประปา เสาไฟฟ้า บ้ายรถเมล์ บ้ายสัญญาณจราจร และเสาต่อม่อทางด่วน เป็นต้น ทำให้ทางเท้าสาธารณะของกรุงเทพมหานครมีหลากหลายองค์ประกอบอยู่ด้วยกัน ซึ่งจำเป็นต้องมีการควบคุมให้หน่วยงานที่มาใช้พื้นที่เหล่านั้นร่วมกันดูแลรักษาทางเท้าสาธารณะร่วมกัน รวมถึงบางหน่วยงานที่ต้องขุดพื้นที่ใต้ทางเท้าสาธารณะเพื่อดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ก็ต้องมีการควบคุมให้หน่วยงานนั้น ๆ คืนพื้นที่ที่ทางเท้าสาธารณะเหล่านั้นให้กลับมาเหมือนเดิม ทางเท้าสาธารณะจึงเสี่ยงต่อการใช้พื้นที่ที่ผิดประเภทและนำมาซึ่งความเสี่ยงต่อความปลอดภัยของทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

4.3 แนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อสอง คือ เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ผลการวิจัยพบว่า แนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ควรดำเนินตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการ POLC ประกอบด้วย 4 ประการ คือ การวางแผน (Planning) การจัดการองค์การ (Organizing) การชี้นำ (Leading) และ การควบคุม (Controlling) ดังนี้

4.3.1 การวางแผน (Planning)

เนื่องจากทางเท้าสาธารณะเป็นหนึ่งในพื้นที่สาธารณะที่ประชาชนใช้งานและคลุกคลีอยู่เป็นประจำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพมหานคร เมืองหลวงที่โอบล้อมไปด้วยสภาพทางสังคมและเศรษฐกิจที่หลากหลาย ทำให้ทางเท้าสาธารณะต้องมีการวางแผนการจัดการที่ดี เพื่อให้ทางเท้าสาธารณะมีความเหมาะสมกับประชาชนในกรุงเทพมหานครมากที่สุด

โดยกรุงเทพมหานคร เป็นที่มีที่มีความหลากหลายทั้งทางด้านภูมิศาสตร์และเศรษฐกิจ ในด้านภูมิศาสตร์ เช่น พื้นที่ริมคูคลอง และพื้นที่ราบลุ่ม เป็นต้น และในด้านเศรษฐกิจ เช่น พื้นที่ค้าขาย และพื้นที่ห้างสรรพสินค้า เป็นต้น ซึ่งแสดงให้เห็นถึงวิถีการใช้ชีวิตของบริบทในพื้นที่นั้น ๆ ที่มีความหลากหลายสูง กรุงเทพมหานครจึงต้องมีการวางแผนใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับพฤติกรรมการใช้ชีวิตของประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ เพื่อให้ทางเท้าสาธารณะเป็นพื้นที่สาธารณะที่เปิดกว้างมากขึ้น และใกล้ชิดกับประชาชนในย่านนั้น ๆ มากขึ้น แสดงให้เห็นถึงการวางแผนที่ต้องมีหลายรูปแบบเพื่อให้สอดคล้องกับบริบททางสังคม

“การขายของบนทางเท้าไม่ใช่อาชญากรรมในลอสแอนเจลิสคือไม่ใช่การทำผิด เพียงแต่ว่าทำตามระเบียบ เพราะทางเดินต้องดูมีชีวิตชีวา มีปฏิสัมพันธ์ ทางเท้าเป็นพื้นที่สาธารณะเป็นพื้นที่ที่สามารถทำกิจกรรมด้วยกัน” - เจ้าของแฟนเพจ The Sidewalk โลกกว้าง ช่างทางเท้า

ทั้งนี้ ทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร จำเป็นต้องมีการวางแผนการจัดการให้เข้ากับบริบทในพื้นที่นั้น ๆ เพราะ ประชาชนในกรุงเทพมหานครมีความหลากหลายสูง และในแต่ละพื้นที่ก็มีกิจกรรมทางสังคมที่แตกต่างกันไป การคำนึงถึงบริบททางสังคมต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร จึงเป็นการใส่ใจและเข้าถึงผู้ใช้งานทางเท้าสาธารณะในบริบทให้ได้มากที่สุด เพื่อนำข้อมูลไปวางแผนและจัดการทางเท้าสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และตอบสนองต่อความต้องการของ

ประชาชนในพื้นที่ให้ได้มากที่สุด เนื่องจาก ประชาชนในบริบทและบริเวณนั้น ๆ จะเป็นผู้ใช้งานหลักที่ใกล้ชิดกับทางเท้าสาธารณะมากที่สุด การวางแผนเพื่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร โดยใส่ใจบริบททางสังคมจึงเป็นสิ่งสำคัญประการแรก ที่จะนำไปสู่การมีแผนที่ดีสำหรับการจัดการที่ดี และทางเท้าสาธารณะจะเกิดประโยชน์มากขึ้น และอาจสร้างมูลค่าทางสังคมและเศรษฐกิจ ตลอดจนคุณภาพชีวิตของประชาชนที่ดีขึ้น

“เราอาจจะต้องมองว่าทางเท้าไม่ได้เป็นทางสำหรับสัญจรแต่เพียงอย่างเดียว วิธีการใช้พื้นที่สาธารณะส่วนใหญ่เป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับคนหลาย ๆ กลุ่ม พื้นที่เศรษฐกิจสำหรับคนหลาย ๆ กลุ่ม มันเริ่มมีนโยบายสำหรับการจัดระเบียบทางเท้าและสำหรับการสัญจรได้ และทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจหรือสังคมอื่น ๆ ซึ่งมีรูปแบบโมเดลในการจัดการอย่างไรที่ทั้งสองอย่างนี้ไปด้วยกันได้ พื้นที่ไหนอาจจะอนุญาตให้มี คิดว่ามันต้องมีการวางแผนและออกแบบให้ทางเท้าเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ จึงคิดว่า การจัดการและการออกแบบควรมีหลากหลายโมเดลเพื่อตอบรับสำหรับการใช้งานในแต่ละพื้นที่” - กรรมการและอุปนายกฝ่ายวิชาการ สมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย

“กทม.ควรเข้าไปพูดคุยกับภาคเอกชนเพื่อร่วมกันพัฒนาทางเท้า จะได้ประโยชน์ทั้งทางด้านประชาชนที่สัญจร ภาพลักษณ์ของภาคเอกชน ซึ่งจะรวมถึงการทำCSR ส่วนสสส.เข้าไปเอาสถาปนิกที่เป็นผู้เชี่ยวชาญด้านผังเมือง และช่วยทำแผน การวางแผนทำงานในโมเดลแบบนี้ ทุกดีทุกเอกชนสามารถช่วยทำได้หมดเลย” - ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสุขภาพ (สสส.)

“Participatory Design ก็เป็นอีกหนึ่งกระบวนการในการพัฒนาทางเท้าได้เป็นอย่างดี เพราะประชาชนและหลากหลายฝ่ายจะรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของทางเท้า เขาช่วยออกแบบเขาช่วยออกความเห็น ช่วยสนับสนุนทางเท้าให้มามีส่วนร่วม อีกส่วนหนึ่งที่สนับสนุนการจัดการหรือการออกแบบทางเท้า คือ ร้านค้าหรือภาคเศรษฐกิจ เราจะเห็นการปรับปรุงทางเท้าด้านหน้าของทางเท้า เมื่อเขาปรับปรุงแล้วต้องรับเป็นเจ้าของปรับปรุงต่อไปเรื่อย ๆ คนที่อยู่ใกล้ชิดทางเท้าที่สุดต้องช่วยดูแล” - กรรมการและอุปนายกฝ่ายวิชาการ สมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย

4.3.2 การจัดการองค์การ (Organizing)

ที่ผ่านมา กรุงเทพมหานครได้ประสบกับปัญหาหลากหลายมิติที่ต้องดูแล เช่น การจัดสรรงบประมาณ และจัดสรรกำลังคน ทำให้บางปัญหาที่เกิดขึ้นไม่ได้รับการแก้ไข สืบเนื่องจากปริมาณภารกิจของกรุงเทพมหานครที่มีอยู่อย่างรอบด้าน ทำให้การจัดการงานเป็นไปอย่างล่าช้า และในบางกรณีต้องรอคิวเป็นเวลานาน ทั้งนี้ เนื่องจากผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครคน

ปัจจุบัน ได้นำ Traffy Fondue มาเป็นแพลตฟอร์มกลางในการรับเรื่องร้องเรียนหรือปัญหาจากภาคประชาชนส่งตรงไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบได้อย่างรวดเร็ว ซึ่งปัญหาทางเท้าสาธารณะก็สามารถส่งเรื่องไปยังแพลตฟอร์มนี้ได้ด้วยเช่นกัน ทำให้กรุงเทพมหานครสามารถมองเห็นภาพรวมของปัญหาและสามารถจัดการและสั่งการได้อย่างรวดเร็วและแม่นยำมากขึ้น ภาคประชาชนก็สามารถตรวจสอบการทำงานของเจ้าหน้าที่ได้เช่นกัน และยังเป็นการเพิ่มการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนโดยพึ่งพาเทคโนโลยีมาเป็นแนวทางในการพัฒนาคุณภาพการจัดการ โดยที่ผ่านมา ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครคนปัจจุบัน สามารถสั่งการและควบคุมเรื่องร้องเรียนผ่านการดูภาพรวมของเรื่องที่ถูกร้องเรียนผ่านทาง Traffy Fondue ไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบ อีกทั้งยังเป็นการรวบรวมสถิติปัญหาที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร เพื่อใช้สำหรับการวางแผนการรับมือปัญหาต่าง ๆ ในอนาคตได้ด้วยเช่นกัน

“การที่ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครคนปัจจุบัน ใช้ Traffy fondue อะไรที่ทกม.ไม่รู้ ทุกคนก็รายงานกันเต็ม พอข้อมูลก็ข้อมูลเข้าสู่ระบบ และสั่งการไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบ ตัดตัวกลางไปได้เยอะ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครก็สามารถสั่งการไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบได้อย่างตรงจุด” - ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสุขภาพ (สสส.)

4.3.3 ภาวะผู้นำ (Leading)

สำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา ภายใต้การกำกับดูแลของกรุงเทพมหานคร เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบทางเท้าสาธารณะในพื้นที่หลัก ๆ ของกรุงเทพมหานคร ที่ผ่านมา การตัดสินใจส่วนใหญ่อยู่ในอำนาจของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ซึ่งในปัจจุบันได้มีนโยบายที่ให้ความสำคัญกับทางเท้าสาธารณะที่มากขึ้น ซึ่งเป็นหนึ่งในนโยบายที่ นาย ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ได้หาเสียงไว้ ภายหลังจากที่ได้รับการเลือกตั้งผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครก็ยังคงให้ความสำคัญกับนโยบายด้านทางเท้าสาธารณะ อันเป็นการจูงใจให้คนในสังคมตลอดจนหน่วยงานที่รับผิดชอบเกิดความตระหนักและชี้้นำให้เห็นถึงความสำคัญของทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

ทั้งนี้ นอกจากความใส่ใจในใจทางเท้าสาธารณะของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครแล้ว กรุงเทพมหานครจะต้องแสดงบทบาทให้ชัดเจนยิ่งขึ้นต่อการนำไปสู่การร่วมมือเพื่อดึงภาคีตลอดหน่วยงานที่มาขอใช้ทางเท้าสาธารณะของกรุงเทพมหานคร เช่น การประสานครหลวงที่มีท่อประปาอยู่ใต้พื้นทางเท้าสาธารณะ หรือ การไฟฟ้านครหลวงที่มีเสาไฟฟ้าอยู่บนทางเท้าสาธารณะ เป็นต้น อันจะนำไปสู่การร่วมวางแผนและกำหนดระเบียบใหม่ร่วมกัน โดยอาจมีแพลตฟอร์มใด

แพลตฟอร์มหนึ่งให้เป็นแพลตฟอร์มกลางสำหรับการทำงานร่วมกัน แต่สิ่งที่สำคัญที่สุดคือ กรุงเทพมหานครจะต้องเป็นผู้นำในการทำให้เกิดการรวมตัวนี้ขึ้นมา เพื่อให้ปัญหาอย่างเป็นระบบและครอบคลุมทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วม เช่น ระบบสาธารณูปโภคบางแห่งมีการรื้อหรือการขุดแล้วคืนสภาพทางเท้าไม่เหมือนเดิม หากกรุงเทพมหานครมีการแสดงบทบาทที่ชัดเจนก็จะนำมาซึ่งการทำตามระเบียบร่วมกันของหน่วยงานที่เข้ามาใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะ

“กทม.ต้องเป็นผู้นำในการกำหนดนโยบายและวางแผน แล้วจะเกิดการร่วมมือแล้วจูงใจให้คนมาทำงานร่วมกัน บทบาทในการบริหารจัดการ มีแผน สร้างการมีส่วนร่วม ต้องนำต้องมีแพลตฟอร์ม ก็จะเกิดการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ” - กรรมการและอุปนายกฝ่ายวิชาการ สมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย

“ในปัจจุบัน นโยบายหลักของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครคนใหม่ก็มีส่วนทำให้ทางเท้าสาธารณะกลับมาเป็นประเด็นหลักที่ทุกฝ่ายให้ความสนใจ ซึ่งก็เป็นประเด็นที่ท่านได้หาเสียงไว้” - ผู้อำนวยการส่วนก่อสร้างและบูรณะ 1 สำนักโยธา

“กทม.ต้องเป็นผู้นำในการกำหนดนโยบายและวางแผน แล้วจะเกิดการร่วมมือแล้วจูงใจให้คนมาทำงานร่วมกัน บทบาทในการบริหารจัดการ มีแผน สร้างการมีส่วนร่วม ต้องนำต้องมีแพลตฟอร์ม ก็จะเกิดการดำเนินงานอย่างเป็นระบบ” - กรรมการและอุปนายกฝ่ายวิชาการ สมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย

4.3.4 การควบคุม (Controlling)

การสร้างการมีส่วนร่วมจากการเป็นผู้นำของกรุงเทพมหานครก็จะส่งผลให้การทำงานสามารถควบคุมและเกิดขึ้นได้ เนื่องจากกรุงเทพมหานครเป็นผู้มีอำนาจในการสั่งการ ดังนั้น การทำให้เกิดการมีส่วนร่วมของหลาย ๆ ฝ่าย ก็จะนำมาซึ่งการพูดคุยและทำความเข้าใจ และการติดตามงาน ทำให้การเข้าใช้พื้นที่หรือการขออนุญาตมีระบบที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น และยังเป็นการนำไปสู่การติดตามและควบคุมงานในด้านต่าง ๆ ได้อย่างครอบคลุม ซึ่งก็จะไปสอดคล้องกับ การวางแผน (Planning) ที่ทางกรุงเทพมหานครได้วางแผนไว้ โดยวางแผนให้คำนึงถึงบริบททางสังคมของพื้นที่ที่จะจัดการทางเท้า นั้น ๆ ให้เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานครมากที่สุด การจัดการองค์การ (Organizing) มีการนำเทคโนโลยีแอปพลิเคชัน Traffy Fondue เข้ามาใช้ในการเป็นศูนย์กลางรับข้อร้องเรียนจากประชาชนและกระจายงานไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ที่เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการแก้ไขปัญหาของประชาชน การเป็นผู้นำ (Leading) การที่กรุงเทพมหานครเป็นเจ้าภาพหลักในการจัดการทางเท้าสาธารณะ ผ่านการชี้แนะและจูงใจให้เห็นถึงความสำคัญของทางเท้าสาธารณะ หลาย ๆ ฝ่ายก็จะเกิดความตระหนักร่วมกัน

ตลอดจนสามารถรวมหน่วยงานหลาย ๆ ฝ่ายที่เข้ามาขอใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะใน กรุงเทพมหานคร เพื่อสร้างความเข้าใจร่วมกันและช่วยกันพัฒนาทางเท้าสาธารณะร่วมกัน และการติดตามและประสานงานความร่วมมือ (Controlling) เป็นการติดตามงานผ่านการประสานงาน ความร่วมมือร่วมกัน ซึ่งอาจใช้แพลตฟอร์มเทคโนโลยีมาเพื่อติดตามงานซ่อม หรือ งานขอใช้พื้นที่ ซึ่งจะเป็นข้อมูลกลางที่ทุกฝ่ายสามารถเข้าถึงและร่วมร้องเรียนหรือประเมินได้ ซึ่งหากมี องค์ประกอบการจัดการที่ดีตั้งแต่ต้น ในขั้นตอนต่อไป ก็จะมีการจัดการที่ดีตามลำดับ

“การที่หน่วยงานอื่น ๆ มาร่วมในพื้นที่ ก็จะต้องมีการประชุมและหารือกับไฟฟ้า ประปา มีการกำกับและกำหนดเป็นมาตรการในการปฏิบัติงานให้เขา ในการจัดซ่อมทางเท้าแต่ละ สาย ทางหน่วยงานสื่อสาร/สาธารณูปโภค จะต้องมาสำรวจและร่วมดำเนินการกับเรา แล้วเราก็จะ กำหนดตำแหน่งที่เขาต้องลง เพื่อให้ทางเท้าสัญจรสะดวก และเมื่อลงเสร็จแล้ว ในระยะเวลาต่อไป ก็ไม่ต้องมีการมาย้ายอีกแล้ว ทำให้เป็นมาตรฐาน ตัวอย่าง คือ ถนนพระราม 1 มีการนำสายไฟลง ใต้ดิน มีการย้ายท่อ มีตำแหน่งปลูกต้นไม้ ในอีก 10 ปี ก็จะไม่มีการขุด และจะนำร่องทุกสายให้ เป็นแบบนี้ เพราะปัญหาคือการขุด และคืนสภาพไม่ดีทางเท้าก็จะไม่สวยงาม ” - ผู้อำนวยการส่วน ก่อสร้างและบูรณะ 1 สำนักโยธา

“ส่วนหนึ่งต้องอาศัยความร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณูปโภค และต้องให้การ สนับสนุนในส่วนของงบประมาณ เช่น ในการรื้อหรือขุด หน่วยงานนั้น ๆ จะต้องมึงบในการคืน สภาพให้เหมือนเดิม อีกหน่วยงานก็เป็นภาคประชาสังคม เพราะอยู่ในพื้นที่และก็เป็นหูเป็นตาใน การใช้งาน เช่น เวลาซ่อมเสร็จแล้ว แต่มีการใช้งานที่ผิดประเภท ทำให้ทางเท้าชำรุด ในพื้นที่ต้องให้ ความร่วมมือในการใช้ และถูกต้องตามข้อระเบียบบังคับต่าง ๆ และประชาชนก็ช่วยสอดส่องดูแล ว่าส่วนไหนชำรุดก็ให้แจ้งเรื่องมายังส่วนกลาง เพื่อดำเนินการซ่อมต่อไป เพราะพื้นที่มันกว้าง ประชาชนก็ต้องช่วยสอดส่องดูแล” - ผู้อำนวยการส่วนก่อสร้างและบูรณะ 1 สำนักโยธา

ทั้งนี้ การควบคุมการจัดการทางเท้าสาธารณะเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อให้กระบวนการ จัดการตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำได้รับการตรวจสอบให้เป็นไปตามที่วางแผนไว้ ตลอดจนการควบคุม กิจกรรมอื่น ๆ ที่อาจเกิดขึ้น เช่น การควบคุมให้หน่วยงานที่ใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะร่วมกับ กรุงเทพมหานครดำเนินกิจกรรมให้เป็นไปอย่างเหมาะสมและไม่สร้างความเสียหายให้กับทางเท้า สาธารณะ หรือ การควบคุมหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีความจำเป็นต้องขุดทางเท้าสาธารณะเพื่อวาง ระบบหรือซ่อมแซมระบบที่อยู่ด้านใต้ของทางเท้าให้มีการคืนสภาพทางเท้าสาธารณะอย่าง เรียบร้อยเหมือนเดิม กรุงเทพมหานครอาจต้องมีการจัดรูปแบบการดำเนินงานให้เป็นมาตรฐาน แก่หน่วยงานอื่น ๆ เพื่อใช้ในการปฏิบัติ และอาจต้องส่งเจ้าหน้าที่เข้ามาตรวจสอบทั้งก่อน ระหว่าง

และหลังดำเนินการ เพื่อให้ทางเท้าสาธารณะมีสภาพที่ดีภายหลังการคืนสภาพทางเท้าจากการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของหน่วยงานที่ใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะร่วมกันกับกรุงเทพมหานคร

โดยสรุป จากการศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร พบว่า กรุงเทพมหานคร ควรแก้ไขอุปสรรคตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการ POLC ประกอบด้วย 4 ประการ คือ การวางแผน (Planning) การจัดการองค์การ (Organizing) การชี้นำ (Leading) และ การควบคุม (Controlling) ดังนี้

การวางแผน (Planning) กรุงเทพมหานครจำเป็นต้องมีทัศนคติใหม่ ๆ ต่อทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ซึ่งทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครนั้น ถือเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีจำนวนมากครอบคลุม และเข้าถึงแทบทุกพื้นที่ และในบางพื้นที่มีศักยภาพที่มากกว่าการเป็นทางเพื่อให้คนสัญจร การวางแผนเพื่อเพิ่มศักยภาพทางเท้าสาธารณะนั้นเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมถึงมูลค่าทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นโดยรอบของกรุงเทพมหานคร ดังนั้น กรุงเทพมหานครจึงต้องเริ่มจากการวางแผนเพื่อกำหนดความสามารถของพื้นที่นั้น ๆ และนำมาเป็นข้อมูลในการออกแบบทางเท้าสาธารณะให้เหมาะสมกับบริบทโดยรอบของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะเกิดประโยชน์ในเชิงวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสภาพสังคม ทั้งนี้ กรุงเทพมหานครอาจมีการใช้แนวคิด Participatory Design หรือ การออกแบบโดยผู้ที่มีส่วนร่วม เพื่อให้ประชาชนร่วมเป็นส่วนหนึ่งต่อการวางแผนการจัดการทางเท้าสาธารณะตั้งแต่เริ่มต้น เพื่อเพิ่มการมีส่วนร่วมและเพิ่มความรู้จักของความเป็นเจ้าของให้กับภาคประชาชน ดังนั้น จะส่งผลในเชิงบวกในระยะสั้นและในระยะยาว

การจัดการองค์การ (Organizing) เนื่องจากกรุงเทพมหานครอาศัยการจัดการองค์การตามระเบียบทางราชการ ส่งผลให้กรุงเทพมหานครมีความคล่องตัวในการจัดการน้อยเมื่อเทียบกับองค์การอื่น ๆ จากภาคเอกชน ซึ่งกรุงเทพมหานครก็ไม่สามารถปฏิเสธที่จะใช้ระบบราชการได้ การนำเทคโนโลยีมาเป็นส่วนหนึ่งในการจัดการองค์การก็เป็นตัวช่วยได้เป็นอย่างดี เช่น การนำ Traffy Fondue ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มที่กรุงเทพมหานครใช้รับเรื่องร้องเรียนต่าง ๆ รวมไปถึงที่ศูนย์กลาง และมีทีมในการกระจายภาระหน้าที่ไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงได้อย่างรวดเร็ว และสามารถมีการตรวจสอบการดำเนินงานได้จากระบบรายงานผล

ภาวะผู้นำ (Leading) ผู้นำที่มีภาวะผู้นำจะเป็นแรงที่สำคัญต่อการสร้างการเปลี่ยนแปลงได้ในระดับเล็กไปจนถึงระดับใหญ่ เช่น นโยบายจากนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครคนปัจจุบัน ที่ให้ความสำคัญกับทางเท้าสาธารณะตั้งแต่เริ่มหาเสียง เมื่อได้รับการ

เลือกตั้งเป็นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครแล้ว ทางทำสาธารณะก็เริ่มมีการเปลี่ยนแปลง เช่น หน่วยงานที่ได้รับมอบหมายหรือได้รับผิดชอบก็ได้รับความสนใจในระดับที่สูงขึ้น โดยจะส่งผลดีต่อขวัญและกำลังใจต่อการทำงานของพนักงานในหน่วยงานนั้น ๆ โดยอาจรวมถึงงบประมาณที่จะได้รับการจัดสรรไปยังหน่วยงานมากยิ่งขึ้นด้วยเช่นกัน

การควบคุม (Controlling) กรุงเทพมหานครต้องมีการควบคุมหน่วยงานที่ใช้พื้นที่ทางทำสาธารณะร่วมกันให้เป็นรูปธรรม และจริงจังมากยิ่งขึ้น ซึ่งต้องมีการกำหนดให้มีการขออนุญาตขอใช้พื้นที่ และกำหนดบทลงโทษให้เข้มงวดมากยิ่งขึ้น หากมีการใช้พื้นที่โดยไม่มีการขออนุญาต โดยการขออนุญาตใช้พื้นที่ทางทำสาธารณะ จะรวมไปถึงหลากหลายกิจกรรม เช่น การเข้ามาใช้พื้นที่เพื่อการค้าขาย การใช้พื้นที่ในการซ่อมแซมท่อประปาใต้ดิน การใช้พื้นที่สำหรับการติดตั้งเสาไฟฟ้า ป้ายโฆษณา ป้ายบอกทาง และติดตั้งเสาสัญญาณจราจร เมื่อมีการให้มีการขออนุญาตแล้ว จะทำให้กรุงเทพมหานครสามารถติดตามและควบคุมการดำเนินงานได้ โดยมีการป้องกันการลักลอบผู้ฝ่าฝืนโดยการกำหนดบทลงโทษให้เข้มงวด รวมถึงการตรวจสอบผ่านทางกล้องวงจรปิดของกรุงเทพมหานคร

บทที่ 5 สรุปอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

งานวิจัยชิ้นนี้ ชื่อ แนวทางการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้มีวัตถุประสงค์ 2 ประการ ประกอบด้วย (1) เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร และ (2) เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ได้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์ สำหรับการดำเนินการวิจัยเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์งานวิจัย ประกอบด้วย เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ข้อที่หนึ่ง ประชากรและผู้ให้ข้อมูลหลักในการวิจัย คือ ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร จำนวน 1 คน ตัวแทนจากกลุ่มประเมินผล สำนักงานมาตรฐานและประเมินผล กรมทางหลวงกระทรวงคมนาคม จำนวน 1 คน และเจ้าของเพจเฟซบุ๊ก The Sidewalk โลกกว้าง ช้างทางเท้า จำนวน 1 คน และเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ข้อที่สอง ประชากรและผู้ให้ข้อมูลหลักในการวิจัย คือ ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร จำนวน 1 คน ตัวแทนจากสำนักงานส่งเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสุขภาพ (สสส.) จำนวน 1 คน และ ตัวแทนจากสมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย จำนวน 1 คน โดยรายละเอียดสรุปผลการศึกษา อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ ดังนี้

5.1 ผลการวิจัย

5.1.1 เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาพบว่า อุปสรรคของการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร มีรายละเอียดตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการ POLC ดังนี้

- 1) การวางแผน (Planning) มีอุปสรรค คือ กรุงเทพมหานคร ขาดการให้ประชาชนมีส่วนร่วมต่อการวางแผนการจัดการทางเท้าสาธารณะ โดยประชาชนถือเป็นบุคคลที่ใกล้ชิดกับทางเท้าสาธารณะมากที่สุด โดย กรุงเทพมหานครต้องอาศัยความคิดเห็นและวิถีชีวิตของประชาชน เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ซึ่งปัจจุบันการวางแผนการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครต้องคำนึงถึงบริบทในแต่ละท้องถิ่น เพื่อให้การวางแผนสอดคล้องกับวิถีชีวิตและการใช้งานของประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ

- 2) การจัดการองค์การ (Organizing) มีอุปสรรค คือ กรุงเทพมหานครมีการจัดการองค์การในรูปแบบดั้งเดิมที่เน้นระเบียบทางราชการที่มีความซับซ้อนและไม่คล่องตัวต่อ

การดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ตลอดจนต้องใช้เวลาในแต่ละชั้นตอนที่ยาวนาน ทำให้ปัญหาของประชาชนที่รอการแก้ไขจากทางกรุงเทพมหานคร ไม่มีความเท่าทันต่อความต้องการของประชาชน

3) ภาวะผู้นำ (Leading) มีอุปสรรค คือ กรุงเทพมหานครไม่แสดงตนต่อการเป็นเจ้าภาพต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครที่ชัดเจนมากนัก ตลอดจนวิสัยทัศน์หรือนโยบายของกรุงเทพมหานครที่ไม่ชัดเจน จึงส่งผลต่อขวัญและกำลังใจในการทำงานของเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ เนื่องจากกรุงเทพมหานครอาจมุ่งเน้นแก้ไขหรือพัฒนาส่วนอื่น ๆ จึงทำให้การพัฒนาทางเท้าสาธารณะกลายเป็นประเด็นรองจากประเด็นอื่น และได้รับความสนใจน้อยลง

4) การควบคุม (Controlling) มีอุปสรรค คือ กรุงเทพมหานครยังไม่ได้แสดงตนและออกแนวทางการจัดการทางเท้าที่ดีนัก จึงทำให้บางหน่วยงานที่ใช้พื้นที่ร่วมบนทางเท้าสาธารณะดำเนินกิจกรรมเป็นไปอย่างหย่อนยาน เราจึงมักพบเห็นทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครที่ถูกขุดและคืนพื้นที่อย่างไม่เรียบร้อย หนึ่ง กรุงเทพมหานครอาจหย่อนยานด้านการไม่ประสานความร่วมมือ ก็จะทำให้การติดตามและการขอความร่วมมือจากภาคส่วนอื่น ๆ ลดหายไปด้วย ซึ่งกรุงเทพมหานครอาจไม่ได้เข้ามาควบคุมการดำเนินกิจกรรมของหน่วยงานอื่น ๆ ที่ใช้พื้นที่ร่วม ทำให้ทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครไม่ได้ถูกควบคุมในการดำเนินกิจกรรมนี้มากพอสมควร

5.1.2 เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาพบว่า แนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร มีรายละเอียดตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการ POLC ดังนี้

1) การวางแผน (Planning) มีแนวทางการแก้ไข คือ ทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร จำเป็นต้องมีการวางแผนการจัดการให้เข้ากับบริบทในพื้นที่นั้น ๆ โดยเน้นหลักการมีส่วนร่วม หรือ Participatory Design เพราะ ประชาชนในกรุงเทพมหานครมีความหลากหลายสูง และในแต่ละพื้นที่ก็มีกิจกรรมทางสังคมที่แตกต่างกันไป การคำนึงถึงบริบททางสังคมต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร จึงเป็นการใส่ใจและเข้าถึงผู้ใช้งานทางเท้าสาธารณะในบริบทให้ได้มากที่สุด เพื่อนำข้อมูลไปวางแผนและจัดการทางเท้าสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล และตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่ให้ได้มากที่สุด เนื่องจาก ประชาชนในบริบทและบริเวณนั้น ๆ จะเป็นผู้ใช้งานหลักที่ใกล้ชิดกับทางเท้าสาธารณะมากที่สุด การวางแผนเพื่อการจัดการทางเท้าสาธารณะใน

กรุงเทพมหานคร โดยใส่ใจบริบททางสังคมจึงเป็นสิ่งสำคัญประการแรก ที่จะนำไปสู่การมีแผนที่ดี สำหรับการจัดการที่ดี และทางเท้าสาธารณะจะเกิดประโยชน์มากขึ้น และอาจสร้างมูลค่าทาง สังคมและเศรษฐกิจ ตลอดจนคุณภาพชีวิตของประชาชนที่ดีขึ้น

2) การจัดการองค์การ (Organizing) มีแนวทางการแก้ไข คือ กรุงเทพมหานครได้ประสบกับปัญหาหลากหลายมิติที่ต้องดูแล เช่น การจัดสรรงบประมาณ และ จัดสรรกำลังคน ทำให้บางปัญหาที่เกิดขึ้นไม่ได้รับการแก้ไข สืบเนื่องจากปริมาณภารกิจของ กรุงเทพมหานครที่มีอยู่อย่างรอบด้าน ทำให้การจัดการงานเป็นไปอย่างล่าช้า และในบางกรณีต้อง รอคิวเป็นเวลานาน ทั้งนี้ เนื่องจากผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครคนปัจจุบัน ได้นำ Traffy Fondue มาเป็นแพลตฟอร์มกลางในการรับเรื่องร้องเรียนจากภาคประชาชน ทำให้กรุงเทพมหานคร สามารถมองเห็นภาพรวมของปัญหาและสามารถจัดการและสั่งการได้อย่างรวดเร็วและแม่นยำ มากขึ้น ภาคประชาชนก็สามารถตรวจสอบการทำงานของเจ้าหน้าที่ได้เช่นกัน และยังเป็นการเพิ่ม การมีส่วนร่วมของภาคประชาชนโดยพึ่งพาเทคโนโลยีมาเป็นแนวทางในการพัฒนาคุณภาพการ จัดการ โดยที่ผ่านมา ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครคนปัจจุบัน สามารถสั่งการและควบคุมเรื่อง ร้องเรียนผ่านการดูภาพรวมของเรื่องที่ถูกร้องเรียนผ่านทาง Traffy Fondue ไปยังหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบ อีกทั้งยังเป็นการรวบรวมสถิติปัญหาที่เกิดขึ้นในกรุงเทพมหานคร เพื่อใช้สำหรับการ วางแผนการรับมือปัญหาต่าง ๆ ในอนาคตได้ด้วยเช่นกัน

3) ภาวะผู้นำ (Leading) มีแนวทางการแก้ไข คือ นอกจากความใส่ใจในใจ ทางเท้าสาธารณะของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครแล้ว กรุงเทพมหานครจะต้องแสดงบทบาทให้ ชัดเจนยิ่งขึ้นต่อการนำไปสู่การร่วมมือเพื่อดึงภาคีและหน่วยงานที่มาขอใช้ทางเท้าสาธารณะของ กรุงเทพมหานคร อันจะนำไปสู่การร่วมวางแผนและกำหนดระเบียบใหม่ร่วมกัน โดยอาจมี แพลตฟอร์มใดแพลตฟอร์มหนึ่งให้เป็นแพลตฟอร์มกลางสำหรับการทำงานร่วมกัน แต่สิ่งที่สำคัญ ที่สุดคือ กรุงเทพมหานครจะต้องเป็นผู้นำในการทำให้เกิดการรวมตัวนี้ขึ้นมา เพื่อให้ปัญหาอย่าง เป็นระบบและครอบคลุมทุกฝ่ายที่มีส่วนร่วม เช่น ระบบสาธารณูปโภคบางแห่งมีการรั่วหรือการขุด แล้วคืนสภาพทางเท้าไม่เหมือนเดิม หากกรุงเทพมหานครมีการแสดงบทบาทที่ชัดเจนก็จะนำมาซึ่ง การทำตามระเบียบร่วมกันของหน่วยงานที่เข้ามาใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะ

4) การควบคุม (Controlling) มีแนวทางการแก้ไข คือ การควบคุมการ จัดการทางเท้าสาธารณะเป็นสิ่งจำเป็น เพื่อให้กระบวนการจัดการตั้งแต่ต้นน้ำถึงปลายน้ำได้รับการ ตรวจสอบให้เป็นไปตามที่วางแผนไว้ ตลอดจนการควบคุมกิจกรรมอื่น ๆ ที่อาจเกิดขึ้น เช่น การควบคุมให้หน่วยงานที่ใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะร่วมกับกรุงเทพมหานครดำเนินกิจกรรมให้

เป็นไปอย่างเหมาะสมและไม่สร้างความเสียหายให้กับทางเท้าสาธารณะ หรือ การควบคุมหน่วยงานอื่น ๆ ที่มีความจำเป็นต้องขุดทางเท้าสาธารณะเพื่อวางระบบหรือซ่อมแซมระบบที่อยู่ด้านใต้ของทางเท้าให้มีการคืนสภาพทางเท้าสาธารณะอย่างเรียบร้อยเหมือนเดิม ผ่านการขออนุญาตจากทางกรุงเทพมหานคร และมีการกำหนดบทลงโทษผู้ฝ่าฝืนให้เข้มงวดมากยิ่งขึ้น และอาจต้องมีการจัดทำรูปแบบการดำเนินงานให้เป็นมาตรฐานแก่หน่วยงานอื่น ๆ เพื่อใช้ในการปฏิบัติ และอาจต้องส่งเจ้าหน้าที่เข้ามาตรวจสอบทั้งก่อน ระหว่าง และหลังดำเนินการ เพื่อให้ทางเท้าสาธารณะมีสภาพที่ดีภายหลังการคืนสภาพทางเท้าจากการทำกิจกรรมต่าง ๆ ของหน่วยงานที่ใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะร่วมกันกับกรุงเทพมหานคร

5.2 อภิปรายผล

จากการศึกษา เรื่อง แนวทางการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร สามารถนำมาอภิปรายผล โดยอ้างอิงทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง คือ แนวคิดทฤษฎีการจัดการ POLC ของ Louis A. Allen ผู้ให้กำเนิดทฤษฎี POLC ที่เขียนไว้ในหนังสือ Management and Organization ในปี 1958 (รังสรรค์ ประเสริฐศรี. 2549: 178) ซึ่งประกอบไปด้วย 4 ขั้นตอน คือ 1) P (Planning) การวางแผน 2) O (Organizing) การจัดการองค์การ 3) L (Leading) ภาวะการเป็นผู้นำ และ 4) C (Controlling) การควบคุม ซึ่งเป็นแนวคิดที่ทำให้องค์การมีการทำงานอย่างมีระบบระเบียบมากยิ่งขึ้น และเพื่อให้การทำงานประสบผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ซึ่งแบ่งการอภิปรายผลการวิจัยเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย

5.2.1 เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

1) การวางแผน (Planning) กรุงเทพมหานครมีการออกแบบทางเท้าสาธารณะที่ไม่เข้าถึงและเข้าใจประชาชนหรือผู้ใช้งาน ซึ่งทำให้การใช้งานทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครไม่ตอบสนองต่อวิถีชีวิตหรือการใช้งานของบริบทพื้นที่นั้น ๆ หรือ การออกแบบทางเท้าสาธารณะไม่สอดคล้องกับวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พรชัย โลหะพิริยกุล (2557) เรื่อง แนวทางการออกแบบทางเท้าสาธารณะสำหรับการพัฒนาที่ดินรอบระบบขนส่งมวลชนในเมืองใหญ่ กรณีศึกษาพื้นที่รอบสถานีมักกะสัน ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า การออกแบบทางเท้าสาธารณะที่ไม่มีการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้งาน จะนำไปสู่การออกแบบและเลือกวัสดุและองค์ประกอบของทางเท้าสาธารณะที่ไม่ถูกต้อง

2) การจัดการองค์การ (Organizing) กรุงเทพมหานครเป็นองค์การที่มีขนาดใหญ่ และอาศัยการจัดการองค์การตามระเบียบราชการไทย อีกทั้งยังมีสายบังคับบัญชาที่มีความละเอียดและซับซ้อน ส่งผลให้การดำเนินกิจกรรมมีความคล่องตัวที่น้อยลง และบางที่อาจไม่เท่า

ทันต่อความต้องการของประชาชน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นธิดา แก้วสวัสดิ์ (2562) เรื่อง การศึกษาอิทธิพลของความล่าช้าจากระเบียบขั้นตอนการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐที่มีผลต่อพฤติกรรมเบี่ยงเบนไปจากกฎเกณฑ์ของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน: กรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่จังหวัดสงขลา ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า การปฏิบัติราชการมีความล่าช้าที่เกิดขึ้น เกิดจากระบบและระเบียบขั้นตอน เช่น กฎระเบียบ ข้อบังคับ เงื่อนไข หรือปัจจัยแวดล้อม ทั้งภายในและภายนอกองค์การ โดยจะส่งผลให้การดำเนินกิจกรรมของขั้นตอนต่าง ๆ เป็นอย่างล่าช้าด้วยเช่นกัน

3) ภาวะผู้นำ (Leading) ที่ผ่านมาทางเท้าในกรุงเทพมหานครไม่ได้รับการใส่ใจจากตัวผู้นำเท่าที่ควร ซึ่งทำให้ทางเท้าสาธารณะถูกละเลย รวมไปถึงผู้ปฏิบัติงานอาจไม่มีขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงานและการได้รับการจัดสรรงบประมาณที่น้อยลง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ รัญญา มาส โฉมจนา นนท์ (2557) เรื่อง ภาวะผู้นำและแรงจูงใจในการทำงานที่ส่งผลต่อความคิดสร้างสรรค์ของพนักงาน กรณีศึกษา บริษัท ซิลลิค ฟาร์มา จำกัด ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า ภาวะผู้นำ และแรงจูงใจในระดับต่ำ จะสร้างผลเชิงลบต่อขวัญกำลังใจในการดำเนินงาน และความคิดสร้างสรรค์ของพนักงานในองค์การ ดังนั้น พนักงานจึงมีประสิทธิภาพการทำงานที่น้อยลง

4) การควบคุม (Controlling) กรุงเทพมหานครมีพื้นที่เป็นจำนวนมาก ทำให้การควบคุมอาจไม่ทั่วถึง ซึ่งส่งผลกระทบต่อในแง่ลบเมื่อมีการเข้ามาใช้พื้นที่จากหน่วยงานอื่น ทางเท้าสาธารณะจึงเสี่ยงต่อการใช้พื้นที่ที่ผิดประเภทและนำมาซึ่งความเสื่อมโทรมของทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สรัญญา ทั้งสุข (2561) เรื่อง การประเมินผลการควบคุมภายในและแนวทางการพัฒนาระบบการควบคุมภายในของเทศบาลในจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า การไม่สนใจในการควบคุมจะทำให้เกิดความเสี่ยงในการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อทั้งภายในและภายนอกองค์การด้วยเช่นกัน

5.2.2 แนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร เป็นไปตามแนวคิดทฤษฎีการจัดการ POLC

1) การวางแผน (Planning) กรุงเทพมหานครจำเป็นต้องมีทัศนคติที่ดีต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร โดยการวางแผนเพื่อกำหนดความสามารถของพื้นที่ที่จะจัดการทางเท้าสาธารณะ โดยอาจใช้แนวคิด Participatory Design หรือ การออกแบบโดยผู้ที่มีส่วนร่วม เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการวางแผนการจัดการทางเท้าสาธารณะตั้งแต่เริ่มต้น เพื่อเพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ ซึ่งจะส่งผลดีทั้งในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อรพิน ปิยะสกุลเกียรติ (2561) เรื่อง การมีส่วนร่วมของชุมชนในการพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุในตำบลท่าแค จังหวัดลพบุรี ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า การให้ภาค

ประชาชนในชุมชนมีส่วนร่วมจะเป็นแนวทางที่สำคัญต่อการแก้ไขข้อร้องเรียนหรือปัญหาในพื้นที่ชุมชน และเป็นวิธีหนึ่งในการระดมทรัพยากรท้องถิ่นเพื่อวางแผนและเสนอแนวทางการแก้ไขใหม่ ๆ ให้กับชุมชน

ทั้งนี้ ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ ประพัทธ์พงษ์ อุปลลา (2560) เรื่อง การสร้างกระบวนการออกแบบอย่างมีส่วนร่วมในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางเท้าและระบบป้ายสัญลักษณ์งานจราจร: กรณีศึกษา โรงเรียนอนุบาลระนอง โดยงานวิจัยได้กล่าวไว้ว่า การมีส่วนร่วมต่อการออกแบบในพื้นที่สาธารณะจะส่งผลต่อระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการในระดับที่สูงขึ้น โดยสิ่งสำคัญของการกระบวนการมีส่วนร่วม คือ การแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างผู้ออกแบบกับผู้ใช้งาน โดยมีกระบวนการ คือ การสนทนากลุ่ม การจัดกิจกรรมเชิงปฏิบัติการ การสัมภาษณ์เชิงลึก และการระดมความคิด

โดย ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ ธนพร สิงห์ทอง (2558) เรื่อง การปฏิรูประบบราชการของไทย: กรณีศึกษากรุงเทพมหานคร โดยงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า กรุงเทพมหานครต้องมีการปฏิรูประบบราชการกรุงเทพมหานครโดยแก้ไขพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร โดยต้องเล็งเห็นถึงความสำคัญร่วมกันต่อการมีส่วนร่วมระหว่างภาคส่วนอื่น ๆ เช่น ภาคประชาชน สมาชิกสภากรุงเทพมหานคร และสมาชิกสภาเขต โดยจะทำให้ประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการทำงานเพิ่มขึ้น

2) การจัดการองค์การ (Organizing) สืบเนื่องจากปัญหาของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีอยู่เป็นประจำ การจัดการในการรับข้อมูล และรวมไปถึงการจัดการภายในองค์การจึงเป็นเรื่องสำคัญ โดยให้การดำเนินงานเป็นไปได้อย่างรวดเร็วที่สุด กรุงเทพมหานครจึงมีการนำเทคโนโลยีมามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการข้อมูลเพื่อกระจายงานในองค์การอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น Traffy Fondue ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มกลางที่กรุงเทพมหานครใช้รับเรื่องร้องเรียนต่าง ๆ และมีการกระจายภาระหน้าที่ไปสู่หน่วยงานที่รับผิดชอบได้อย่างทันท่วงที ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อุษคม เจียรจินดา (2563) เรื่อง เทคโนโลยีสารสนเทศกับประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า เทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นอีกหนึ่งความสามารถที่จะเสริมให้องค์การเกิดการเปลี่ยนแปลงของกระบวนการในการจัดการที่จะเพิ่มความสามารถต่อการปฏิบัติงานของผู้จัดการในการวางแผน การสั่งการ และการควบคุม

ทั้งนี้ ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ ปาริชาติ เยพิทักษ์ (2559) เรื่อง การบริหารจัดการข้อมูลองค์การในภาครัฐ โดยงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า ทฤษฎีระบบ หรือ System Theory

จะช่วยส่งเสริมให้องค์การทราบถึงภาพรวมขององค์การต่อการทำหน้าที่ ซึ่งมีความสัมพันธ์กันกับสิ่งแวดล้อม เมื่อองค์การได้นำระบบเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการองค์การแล้ว องค์การจะสามารถวิเคราะห์และแก้ไขปัญหาในองค์การได้อย่างเป็นระบบมากยิ่งขึ้น ประกอบไปด้วย 4 ส่วน คือ 1) ปัจจัยนำเข้า หรือ Inputs คือ ทรัพยากรโดยทั่วไปที่จำเป็นต่อการบริหาร เช่น ทรัพยากรทางการเงิน ทรัพยากรมนุษย์ และทรัพยากรทางกายภาพ เป็นต้น 2) กระบวนการแปรรูป หรือ Transformation Process คือ เทคโนโลยีสำหรับการจัดการ เป็นต้น 3) ปัจจัยนำออก หรือ Outputs คือ บริการ กำไร ขาดทุน หรือ ความมุ่งหวังอื่น ๆ เป็นต้น และ 4) ข้อมูลย้อนกลับ หรือ Feed Back คือ ข้อมูลจากผลของกิจกรรมขององค์การ เพื่อนำไปเป็นข้อมูลสำหรับการปรับปรุงประสิทธิภาพในแต่ละกระบวนการขององค์การ

3) ภาวะผู้นำ (Leading) ภาวะผู้นำเป็นสิ่งสำคัญที่จะเป็นแรงเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นในองค์การได้ โดยเห็นได้จากความตั้งใจอันแน่วแน่ของ นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครคนปัจจุบัน โดยมุ่งให้เห็นความสนใจกับการพัฒนาทางทำสาธารณะในกรุงเทพมหานคร อันนำไปสู่ความสนใจของประชาชนที่มีต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบทางทำสาธารณะที่มากขึ้น ซึ่งส่งผลต่อระดับของขวัญและกำลังใจให้กับบุคลากร รวมไปถึงงบประมาณที่อาจได้จัดสรรสูงขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อรวรรณ ภัทรดำเนินสุข (2564) เรื่อง ภาวะผู้นำการเปลี่ยนแปลงของผู้บริหารกับแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของครูในสถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสมุทรสงคราม ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า ภาวะผู้นำจะส่งเสริมระดับแรงจูงใจและระดับจริยธรรมให้สูงขึ้น และเพิ่มความเชื่อมั่น ตลอดจนการใช้ความสามารถอย่างเต็มที่ต่อการทำงาน เพื่อให้เป้าหมายของกิจกรรมนั้น ๆ สำเร็จได้

ทั้งนี้ ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ ศิริภัทร ดุษฎีวิวัฒน์ (2555) เรื่อง ภาวะผู้นำที่มีผลต่อขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานของพนักงานธนาคารออมสิน สำนักงานใหญ่ โดยงานวิจัยได้กล่าวไว้ว่า ภาวะผู้นำจำเป็นต้องมีวิสัยทัศน์ มีความสามารถ มีความอ่อนไหวต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม และมีพฤติกรรมที่ไม่ยึดติดกับสิ่งเดิม ๆ

4) การควบคุม (Controlling) การจัดการให้เป็นรูปธรรมและจริงจังมากยิ่งขึ้นผ่านการควบคุมหน่วยงานที่ใช้พื้นที่ทางทำสาธารณะร่วมกับกรุงเทพมหานคร โดยการกวดขันให้มีการมาขออนุญาตเข้าใช้พื้นที่ และเพิ่มบทลงโทษกับผู้ฝ่าฝืนให้มากขึ้น เพื่อลดความเสี่ยงต่อการใช้ทางทำสาธารณะที่ผิดประเภท จะส่งเสริมให้เกิดการควบคุมอย่างเป็นรูปธรรม และลดความเสี่ยงโทรมและเสียหายจากการใช้งานทางทำสาธารณะที่ผิดประเภท อันนำมาสู่ความเสี่ยงโทรมของทางทำสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สากร ช่วยดำรง (2553) เรื่อง

การควบคุมภายในที่ส่งผลต่อความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัย อำเภอ ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า การควบคุมจะเป็นเครื่องมือที่ทำให้ผู้บริหารมั่นใจว่าพนักงานได้ปฏิบัติงานอย่างถูกต้อง และเป็นการควบคุมเพื่อลดความเสี่ยงของหน่วยงานให้อยู่ในระดับที่รับได้ ซึ่งอาจอยู่ในรูปแบบของระบบ ระเบียบ หนังสือสั่งการ และกฎหมาย โดยการปฏิบัติงานให้สำเร็จตามแผนที่กำหนดไว้

ทั้งนี้ ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ สุภาพร ลากิจิตร (2563) เรื่อง การจัดการควบคุมภายในองค์กรตามหลักธรรมาภิบาลของหน่วยงานทางการศึกษาจังหวัดสุรินทร์ โดยงานวิจัยชิ้นนี้กล่าวว่า หน่วยงานควรมีการควบคุมในระดับที่เพียงพอ ตลอดจนต้องผสมผสานกับกระบวนการบริหารความเสี่ยงตามความสมควร และหน่วยงานต้องมีระบบรองรับงาน มาตรการ และปรับใช้เทคโนโลยีสำหรับการควบคุมและการจัดทำเอกสารให้เป็นระบบ

5.3 ข้อเสนอแนะ

5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและการจัดการ

1) ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร จำเป็นที่จะต้องมีนโยบายต่อการส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากภาคประชาชนต่อการมีส่วนร่วมในการจัดการของกรุงเทพมหานคร เช่น การให้ทางเข้าสาธารณชนในกรุงเทพมหานครเกิดการมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐกับภาคประชาชนและภาคเอกชนให้มากยิ่งขึ้น ผ่านการสร้างภาคีในระดับท้องถิ่นโดยให้ภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมต่อการวางแผนการจัดการทางเข้าสาธารณชน โดยมีกระบวนการดังนี้ 1) การสัมมนาเชิงลึก 2) การสนทนากลุ่มและ 3) การระดมความคิด เนื่องจาก ประชาชนในระดับท้องถิ่นจะเข้าใจบริบทและสภาพแวดล้อมในบริเวณของตนเอง การให้ข้อมูลที่สำคัญบางประการ อาจเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนการจัดการทางเข้าสาธารณชน ตลอดจนเป็นการส่งเสริมความรู้สึกของการเป็นเจ้าของเพิ่มมากยิ่งขึ้น (Ownership) ให้กับภาคประชาชนด้วยเช่นกัน

2) ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร จำเป็นที่จะต้องส่งเสริมให้มีนโยบายในการนำเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนร่วมมากยิ่งขึ้นต่อการจัดการข้อร้องเรียนหรือข้อมูลที่ประชาชนได้ให้กับกรุงเทพมหานคร โดยการอบรมเจ้าหน้าที่และพนักงานให้เข้าใจและสามารถใช้งานแพลตฟอร์ม Traffy Fondue ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนหมั่นปรับปรุงประสิทธิภาพของแพลตฟอร์ม Traffy Fondue ให้ทันสมัย และแม่นยำมากยิ่งขึ้น เพื่อให้กรุงเทพมหานครมีประสิทธิภาพในการบริหารข้อมูลและการกระจายงานไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ทั้งนี้ กรุงเทพมหานครจำเป็นต้องเข้าใจถึงความสามารถของประชาชนด้วยเช่นกัน กล่าวคือ ภาคประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงเทคโนโลยีที่แตกต่างกัน โดยประชาชนบาง

กลุ่มมีความสามารถที่จะเข้าถึงเทคโนโลยี ก็จะสามารถใช้แพลตฟอร์ม Traffy Fondue ในการร้องเรียนปัญหาให้กับกรุงเทพมหานครได้ ทั้งนี้ ประชาชนบางกลุ่มก็มีความสามารถในการเข้าถึงเทคโนโลยีที่ต่ำ อาจส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่กรุงเทพมหานครทุกคนต้องมีหน้าที่ในการรับเรื่องร้องเรียนได้โดยตรงจากประชาชน หรือ การรับคำร้องเรียนที่สำนักงานเขตพื้นที่ โดยจัดให้มีความสะดวกต่อการรับเรื่องร้องเรียนมากยิ่งขึ้น

โดย กรุงเทพมหานคร อาจใช้โครงสร้างองค์กรแบบแมทริกซ์ (Matrix Structure) เพื่อสำหรับการจัดการทางทำสาธารณะในกรุงเทพมหานคร โดยจัดตั้งทีมพิเศษเพื่อระดมบุคลากรจากหลายหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลของกรุงเทพมหานคร เช่น สำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร สำนักงานวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปลัดกรุงเทพมหานคร และผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร มาเพื่อการจัดการทางทำสาธารณะโดยเฉพาะ ซึ่งจะเป็นการดึงความสามารถของหน่วยงานต่าง ๆ มารวมไว้ในที่เดียวกัน เพื่อปฏิบัติงานร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในระดับที่สูงขึ้น

3) ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร จำเป็นต้องมึนโยบายสำรวจหรือลงพื้นที่เพื่อรับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนอย่างสม่ำเสมอ และเข้าใจในปัญหาและวิธีการแก้ไขอย่างถูกต้อง ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงความตั้งใจและวิสัยทัศน์ที่ดีต่อการจัดการปัญหา ทั้งนี้ ยังจะส่งผลโดยตรงต่อแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของพนักงานและลูกจ้าง ซึ่งจะมีความกระตือรือร้นต่อการปฏิบัติงานมากยิ่งขึ้น โดยที่ผ่านมา นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร คนปัจจุบัน ได้มีการถ่ายทอดสดผ่านทางแพลตฟอร์มออนไลน์ ในระหว่างการลงพื้นที่เพื่อสำรวจปัญหาในเขตต่าง ๆ เพื่อให้ประสิทธิภาพในการทำงานอยู่ในระดับที่สูงขึ้น จึงเสนอให้มีการตั้งจุดชั่วคราวเพื่อรับเรื่องร้องเรียนด้วยเช่นกัน เพราะประชาชนบางส่วนอาจไม่ทราบการมาลงพื้นที่ของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร หรือ ไม่สามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนได้ทัน

4) ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร จำเป็นต้องเพิ่มการตรวจสอบเพื่อให้เกิดการควบคุมในแต่ละขั้นตอนของการทำงาน โดยที่ผ่านมากการใช้แพลตฟอร์ม Traffy Fondue เพื่อรับเรื่องร้องเรียน ตลอดจนกระจายงานไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบแล้ว ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ยังสามารถควบคุมและเห็นความคืบหน้าของการทำงานได้ ซึ่งจะสามารถควบคุมการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ ได้ โดยที่ผ่านมาเมื่อหน่วยงานที่รับผิดชอบได้แก้ไขปัญหาแล้ว จะมีการถ่ายรูปเพื่อรายงานผลเข้าสู่แพลตฟอร์ม Traffy Fondue โดยจะสามารถทำให้ทราบได้ว่าปัญหาได้รับการแก้ไขแล้ว ทั้งนี้ อาจเพิ่มให้มีการประเมินความพึงพอใจต่อการแก้ปัญหา เพื่อเป็นข้อมูลและเพื่อให้

กรุงเทพมหานครได้ทราบว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการปรับปรุงแก้ไขได้อย่างตรงจุดหรือไม่ อันเป็นการเพิ่มความสมบูรณ์ในการควบคุมให้มากยิ่งขึ้น

5.3.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1) สำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร จะต้องศึกษา ลักษณะทางกายภาพของกรุงเทพมหานคร ตลอดจนศึกษาบริบทในแต่ละพื้นที่ของ กรุงเทพมหานคร เพื่อทำการแบ่งเขตพื้นที่ต่าง ๆ ก่อนการลงพื้นที่เพื่อสำรวจข้อมูลจากภาค ประชาชน โดยสามารถแบ่งพื้นที่โดยสังเขปเป็น 2 ลักษณะ คือ แบ่งออกตามลักษณะทางกายภาพ เช่น พื้นที่ราบลุ่ม และพื้นที่ติดแหล่งน้ำ เป็นต้น และแบ่งตามลักษณะทางสังคม เช่น พื้นที่ เศรษฐกิจ พื้นที่แหล่งท่องเที่ยว และพื้นที่สาธารณะต่าง ๆ เป็นต้น โดยจะทำให้หน่วยงานทราบถึง ความหลากหลายในมุมมองต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เป็นฐานข้อมูลเบื้องต้นในการลง พื้นที่และการสร้างให้เกิดการมีส่วนร่วมจากภาคประชาชนในวิธีการต่าง ๆ เช่น การสัมภาษณ์เชิง ลึก การปฏิบัติกิจกรรมพิเศษร่วมกัน หรือ การหารือในรูปแบบกลุ่ม เป็นต้น โดยกระบวนการ ดังกล่าวนี้ จะเพิ่มการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะตั้งแต่แรกเริ่ม และจะทำให้หน่วยงานมีข้อมูลสำหรับการวางแผนการจัดการทางเท้าสาธารณะต่อไป

2) สำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร ต้องมีการสำรวจ ซึ่ดความสามารถของเจ้าหน้าที่ในสังกัด โดยต้องใส่ใจต่อการเพิ่มความรู้ความสามารถที่จำเป็นต่อ การปฏิบัติงาน เพื่อให้เจ้าหน้าที่มีทักษะและเสริมให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการดำเนิน กิจกรรม เช่น การฝึกปฏิบัติงานไปพร้อมการทำงานจริง หรือ On Job Training ซึ่งเป็นการฝึกให้ เจ้าหน้าที่ในระดับปฏิบัติการมีประสบการณ์และได้ทักษะการทำงานจากการลงมือทำจริง ๆ ตลอดจนสำรวจกำลังคนในหน่วยงานของตนเองให้เพียงพอและเหมาะสมต่อปริมาณงาน

3) สำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร จะต้องมีการ ส่งเสริมการรับรู้และความเข้าใจในปัญหาและความทุกข์ยากของประชาชน เพื่อให้ตัวหัวหน้างานมี วิสัยทัศน์และความตั้งใจในการปฏิบัติงาน ผ่านการอบรมหรือการทำกิจกรรมเชิงปฏิบัติการ ซึ่งจะ ส่งผลต่อแรงจูงใจในการทำงานของเจ้าหน้าที่ระดับปฏิบัติการ ทั้งนี้อาจมีการมอบผลตอบแทนใน การปฏิบัติงานที่ดี เพื่อเป็นรางวัลและเป็นขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้ ภาวะผู้นำ สามารถมีได้ในพนักงานในทุกๆระดับ ซึ่งเป็นคุณสมบัติที่จำเป็น เพราะจะทำให้พนักงานในทุกๆระดับ เกิดความตื่นตัว และคำนึงถึงหน้าที่และจรรยาบรรณในการทำงานของตนเอง

4) สำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร จะต้องมีการจัดทำ รูปแบบการควบคุมการทำงานให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น โดยแบ่งออกลักษณะการควบคุมพอสังเขป

เป็น 2 ลักษณะ คือ การควบคุมภายใน COSO 2013 ประกอบด้วย 1) สภาพแวดล้อมควบคุม 2) การประเมินความเสี่ยง 3) กิจกรรมการควบคุม 4) สารสนเทศและการสื่อสาร และ 5) กิจกรรมการติดตามผล ต่อมาคือ การควบคุมภายนอก โดยการเสนอให้มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการควบคุมเพื่อไม่ให้ทางทำสาธารณะถูกหลก้าหรือถูกทำลาย ผ่านการติดตั้งกล้องวงจรปิดสาธารณะ หรือ การรับรายงานจากภาคประชาชนผ่านช่องทางต่าง ๆ เป็นต้น และต้องมีการปรับปรุงแนวทางการใช้ทางทำสาธารณะสำหรับภาคประชาชนและภาคส่วนอื่น ๆ ที่เข้ามาใช้พื้นที่ร่วมบนทางทำสาธารณะของกรุงเทพมหานคร เพื่อสร้างบรรทัดฐานและความเข้าใจในการใช้งาน ตลอดจนเพิ่มบทลงโทษเพื่อให้การควบคุมการใช้งานทางทำสาธารณะมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้น

5.3.3 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

การศึกษาวิจัยนี้ เป็นเพียงการศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางทำสาธารณะในกรุงเทพมหานคร และ ศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางทำสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไปจึงควรศึกษาเพิ่มเติม ดังนี้

- 1) ควรศึกษาแนวทางการจัดการทางทำสาธารณะจากประเทศอื่น ๆ ที่มีความสำเร็จ เพื่อให้เห็นถึงมุมมองด้านการจัดการที่อาจมีมิติที่ลึกซึ้งมากยิ่งขึ้น
- 2) ควรศึกษาแนวทางการจัดการทางทำสาธารณะจากองค์กรภาคเอกชนหรือองค์กรไม่แสวงผลกำไรที่ดำเนินการด้านทางทำสาธารณะ เพื่อศึกษาชุดความคิดและแนวคิดด้านการจัดการทางทำสาธารณะ เพื่อนำมาปรับใช้กับหน่วยงานภาครัฐ และทำให้การวิจัยมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

บรรณานุกรม

- HRNOTE. (2562). POLC – ทฤษฎีการจัดการที่สร้างประสิทธิภาพให้กับองค์กร. สืบค้นจาก จาก <https://th.hrnote.asia/orgdevelopment/190619-polc-management-concept/>
- PPTVHD36. (2564). ส่อง 10 ประเทศที่ถูกยกให้เป็น "รัฐสวัสดิการ" ดีสุดในโลก. สืบค้นจาก <https://www.pptvhd36.com/news/ไลฟ์สไตล์/152599>
- The Matter. (2563). ทางเท้าต้องพัฒนา เพราะเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับทุกคน คู่กับเพจ The Sidewalk. สืบค้นจาก <https://thematter.co/social/thesidewalk/96436>
- The Urbanis by UDDC. (2562). กรุงเทพฯ: เมืองใหญ่ ถนนน้อย ทางเท้าด้วยคุณภาพ. สืบค้นจาก <https://theurbanis.com/mobility/01/11/2019/3056>.
- กระทรวงมหาดไทย. (2562). มาตรฐานถนน ทางเดินและทางเท้า. สืบค้นจาก <http://www.dla.go.th/work/ebook/eb1/stan1.htm>
- ชญมน พละบุญ. (2563). อิทธิพลของปัจจัยด้านการจัดการในองค์กรและการจัดการเวลาต่อ ประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน ของพยาบาลวิชาชีพในโรงพยาบาลรัฐบาลขนาดใหญ่ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร. (สารนิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต (Master's Thesis), มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, กรุงเทพฯ). สืบค้นจาก http://search.swu.ac.th/permalink/f/1912kib/ALEPH_MONO000446978
- ฐาปนา บุญประวิต. (2558). เกณฑ์ 8 ข้อในการยกระดับทางเท้าเพื่อสร้างความคึกคักมีชีวิตชีวา ให้กับเมือง. สืบค้นจาก <http://tatp.or.th/eight-principles-sidewalk/>
- นิชนันท์ บุญอ่อน, และ และวงษ์พันธ์ ลิ้มปเสนีย์. (2563). การพัฒนาทางเท้าเพื่อกรุงเทพมหานคร เมืองสะดวก: กรณีศึกษา ทางเท้าตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อน (สายสีลม). สืบค้นจาก <https://he02.tci-thaijo.org/index.php/VMED/article/download/218254/165552/>
- ดำรงศักดิ์ สังข์ทอง. (2549). แนวทางการปรับปรุงภูมิทัศน์ริมถนนและทางเท้า ถนนศรีนครินทร์. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต (Master's thesis), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ). สืบค้นจาก <http://cuir.car.chula.ac.th/handle/123456789/13660>
- ถนอมศักดิ์ แก้วเขียว. (2536). การศึกษารูปแบบและบทบาทของที่ว่างในชุมชนเมือง กรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต (Master's thesis), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ). สืบค้นจาก

<http://cuir.car.chula.ac.th/handle/123456789/33386>

ทรรศชล ปัญญาทรง. (2551). แนวทางการออกแบบเพื่อพัฒนาทางเท้าในย่านพาณิชย์กรรมอโศก กรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต (Master's thesis), จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ). สืบค้นจาก

<http://cuir.car.chula.ac.th/handle/123456789/52870>

ไทยรัฐ. (2563). กทม. ออกกติกาใหม่จัดระเบียบแผงลอยทางเท้า ต้องประชาชนเห็นชอบ-ทบทวนทุก 1 ปี. สืบค้นจาก www.thairath.co.th/news/local/bangkok/1773270

ธนพร สิงห์ทอง. (2558). การปฏิรูประบบราชการของไทย: กรณีศึกษากรุงเทพมหานคร.

(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต (Master's thesis), มหาวิทยาลัยรามคำแหง, กรุงเทพฯ). สืบค้นจาก

<https://digital.lib.ru.ac.th/m/b11931061/ThanapornSingtong.pdf>

ธัญญามาส โฉจนานนท์. (2557). ภาวะผู้นำและแรงจูงใจในการทำงานที่ส่งผลต่อความคิดสร้างสรรค์ของพนักงาน กรณีศึกษา บริษัท ซิลลิค ฟาร์มา จำกัด. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต (Master's thesis), มหาวิทยาลัยศิลปากร, กรุงเทพฯ). สืบค้นจาก

http://www.thapra.lib.su.ac.th/objects/thesis/fulltext/snamcn/Thanyamas_Lojananon/Thanyamas_Lojananon_fulltext.pdf

นริดา แก้วสวัสดิ์. (2562). การศึกษาอิทธิพลของความล่าช้าจากระเบียบขั้นตอนการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐที่มีต่อพฤติกรรมเบี่ยงเบนไปจากเกณฑ์ของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน: กรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่จังหวัดสงขลา. (ปริญญาโทมหาบัณฑิต (Master's thesis), มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, สงขลา). สืบค้นจาก

<https://kb.psu.ac.th/psukb/bitstream/2016/12338/2/นริดา%20แก้วสวัสดิ์.pdf>

นรินทร์ แจ่มจำรัส. (2549). การพัฒนาองค์การ (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: ศูนย์พัฒนาทุนมนุษย์.

เนตร์พัฒนา ยาวีราช. (2553). การจัดการสมัยใหม่ (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: ศูนย์หนังสือจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เบญจมาภรณ์ อิศรเดช. (2552). องค์การและการจัดการ. กรุงเทพฯ: แมคกรอ-ฮิล.

ประพัทธ์พงษ์ อุปลลา. (2560, มกราคม - กุมภาพันธ์). การสร้างกระบวนการออกแบบอย่างมีส่วนร่วมในการปรับปรุงสภาพแวดล้อมทางเท้าและระบบป้ายสัญลักษณ์งานจราจร: กรณีศึกษาโรงเรียนอนุบาลระนอง. วารสารวิจัยเพื่อการพัฒนาเชิงพื้นที่ สถาบันวิจัยและนวัตกรรมมหาวิทยาลัยวลัยลักษณ์, 9(1), 52-69. สืบค้นจาก <https://so01.tci->

thaijo.org/index.php/abcjournal/article/download/95471/74578/237704

ปาริชาติ เยพิทักษ์. (2559, มกราคม-เมษายน). การบริหารจัดการข้อมูลขององค์กรในภาครัฐ. วารสารวิชาการ *Veridian E-Journal* มหาวิทยาลัยศิลปากร, 9(1), 16-26. สืบค้นจาก <https://he02.tci-thaijo.org/index.php/Veridian-E-Journal/article/download/52709/43753/122119>

พรชัย โลหะพิริยกุล. (2557). แนวทางการออกแบบทางเข้าสาธารณะสำหรับการพัฒนาที่ดินรอบระบบขนส่งมวลชนในเมืองใหญ่ กรณีศึกษาพื้นที่รอบสถานีมักกะสัน. (ปริญญาานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (Master's thesis), มหาวิทยาลัยศิลปากร, กรุงเทพฯ). สืบค้นจาก <http://www.sure.su.ac.th/xmlui/bitstream/id/b530646f-4365-4f73-83d2-947579a3c3af/fulltext.pdf?attempt=2>

พระราชบัญญัติทางหลวง พ.ศ. ๒๕๓๕. (2535, 2 เมษายน). ราชกิจจานุเบกษา (เล่ม 109 ตอนที่ 25, น. 6). สืบค้นจาก <http://web.krisdika.go.th/data/law/law2/%B706/%B706-20-9999-update.pdf>

พระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๒๘. (2528, 20 สิงหาคม). ราชกิจจานุเบกษา (เล่ม 102 ตอนที่ 115, ฉบับพิเศษ). สืบค้นจาก <http://www.oic.go.th/FILEWEB/CABINFOCENTER9/DRAWER036/GENERAL/DATA000/00000023.PDF>

พลาดิษฐ์ สิทธิธัญญิก. (2551). กรุงเทพฯศึกษา. กรุงเทพฯ: บ้านที่กสยาม.

พริยา วัชรโรทัย. (2556). การจัดการขยะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น: กรณีศึกษา เทศบาลตำบลเมืองแก่ง จังหวัดระยอง. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (Master's thesis), สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, กรุงเทพฯ). สืบค้นจาก <http://repository.nida.ac.th/handle/662723737/1993>

ระบบภูมิสารสนเทศกลางของกรุงเทพมหานคร. (2564). แผนที่กรุงเทพมหานครแสดงเขตการปกครอง. สืบค้นจาก <https://district.bangkok.go.th/SEDPortal/50-map-overview/>

ระบบสถิติทางการทะเบียน. (2563). สถิติจำนวนประชากรและบ้าน พื้นที่กรุงเทพมหานคร. สืบค้นจาก <https://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statMenu/newStat/home.php>

รังสรรค์ ประเสริฐศรี. (2549). การจัดการสมัยใหม่ = *Modern management*. กรุงเทพฯ: Diamond in Business World.

วรพจน์ บุษราคัมวดี. (2552). องค์กรและการจัดการ. ปทุมธานี: มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์

ในพระบรมราชูปถัมภ์.

วรรณธร จารุพุทธิกร. (2557). การศึกษาภูมิทัศน์บนทางเท้าของย่านพาณิชย์กรรม กรณีศึกษา : ทางเท้าย่านสยามสแควร์. (สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (Master's thesis), มหาวิทยาลัยศิลปากร, กรุงเทพฯ). สืบค้นจาก

<http://www.sure.su.ac.th/xmlui/handle/123456789/12803>

วัศพล โอภาสวัฒนกุล. (2563). ทางเท้าต้องพัฒนา เพราะเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับทุกคน คุยกับเพจ The Sidewalk. สืบค้นจาก <https://thematter.co/social/thesidewalk/96436>

วิรัช วิรัชนิภาวรรณ. (2564). แนวคิดและความหมายของการบริหารและการบริหารจัดการ. สืบค้นจาก

<http://www.wiruch.com/articles%20for%20article/article%20concept%20and%20meaning%20of%20admin%20and%20mgt%20admin.htm>

ศาลปกครอง. (2563). ผู้พิพากษาทางสายตาสะดุฐานตุ้มเตอร์ช ที่ตั้งขวาง “เบอร์ลด์บล็อก”. สืบค้นจาก http://admincourt.go.th/admincourt/upload/webcms/Academic/Academic_070520092524.pdf

ศิริภัทร ดุษฎีวิวัฒน์. (2555). ภาวะผู้นำที่มีผลต่อขวัญและกำลังใจในการปฏิบัติงานของพนักงานธนาคารออมสิน สำนักงานใหญ่. (สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (Master's thesis), มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี, ปทุมธานี). สืบค้นจาก

<http://www.repository.rmutt.ac.th/dspace/bitstream/123456789/1469/1/136384.pdf>

สยามรัฐ. (2564). กรุงเทพฯควรดีกว่านี้... คนกรุงเทพฯควรมีคุณภาพชีวิตที่ดีกว่านี้. สืบค้นจาก <https://siamrath.co.th/n/189482>

สร้อยญา ทั้งสุข. (2561). การประเมินผลการควบคุมภายในและแนวทางการพัฒนาระบบการควบคุมภายในของเทศบาลในจังหวัดเชียงใหม่. (สารนิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (Master's thesis), มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่, เชียงใหม่). สืบค้นจาก

http://www.graduate.cmru.ac.th/core/km_file/392.pdf

สร้อยดี โรจนกุล, และ อัจฉิมา มีพริ้ง. (2564). เที่ยวต่างประเทศคุณเดินได้หลายๆ กิโละ แต่ทำไมตอนอยู่เมืองไทย คุณถึงไม่เดิน? สืบค้นจาก <http://www.ibikeiwalk.org/ข้อมูลความรู้/บทความ/2021/09/14/เที่ยวต่างประเทศคุณเดิน/>

สาคร ชัยดำรง. (2553). การควบคุมภายในที่ส่งผลต่อความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (Master's thesis),

มหาวิทยาลัยศิลปากร, กรุงเทพฯ). สืบค้นจาก

<http://www.sure.su.ac.th/xmlui/bitstream/handle/123456789/7039/fulltext.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

สาคร สุขศรีวงศ์. (2551). การจัดการ: จากมุมมองนักบริหาร (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: จีพีซี เบอรัล
รินท์.

สำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร. (2564). ภารกิจอำนาจหน้าที่. สืบค้น
จาก <http://office.bangkok.go.th/cmo/>

สุพัตรา ดำรงรัตน์. (2557). การศึกษาระบบการจัดการและรูปแบบการปฏิบัติงานในองค์กร ที่มีผล
ต่อแรงจูงใจในการทำงาน ของพนักงาน(ย่านสีลม). (สารนิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต
(Master's thesis), มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, ปทุมธานี). สืบค้นจาก
<http://dspace.bu.ac.th/jspui/handle/123456789/1444>

สุภาพร ลากิจิตร. (2563, มกราคม-เมษายน). การจัดการควบคุมภายในองค์กรตามหลักธรรมาภิ
บาลของหน่วยงานทางการศึกษาจังหวัดสุรินทร์. วารสารการบริหารการปกครองและ
นวัตกรรมท้องถิ่น, 3(1), 81-94. สืบค้นจาก [https://so03.tci-](https://so03.tci-thaijo.org/index.php/JLGISRRU/article/download/215978/150181/690077)
[thaijo.org/index.php/JLGISRRU/article/download/215978/150181/690077](https://so03.tci-thaijo.org/index.php/JLGISRRU/article/download/215978/150181/690077)

อรพิน ปิยะสกุลเกียรติ. (2561, กันยายน-ธันวาคม). การมีส่วนร่วมของชุมชนในการพัฒนาคุณภาพ
ชีวิตผู้สูงอายุในตำบลท่าแค จังหวัดลพบุรี. วารสารร่วมพฤษ มหวิทยาลัยเกริก, 36(3), 46-
65. สืบค้นจาก [https://so05.tci-](https://so05.tci-thaijo.org/index.php/romphruekj/article/view/163857/118637)
[thaijo.org/index.php/romphruekj/article/view/163857/118637](https://so05.tci-thaijo.org/index.php/romphruekj/article/view/163857/118637)

อรวรรณ ภัทรดำเนินสุข. (2564). ภาวะผู้นำการเปลี่ยนแปลงของผู้บริหารกับแรงจูงใจในการ
ปฏิบัติงานของครูในสถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษา
สมุทรสงคราม. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต (Master's thesis), มหาวิทยาลัยศิลปากร
, กรุงเทพฯ). สืบค้นจาก [https://so04.tci-](https://so04.tci-thaijo.org/index.php/jmhs1_s/article/download/254216/172876/)
[thaijo.org/index.php/jmhs1_s/article/download/254216/172876/](https://so04.tci-thaijo.org/index.php/jmhs1_s/article/download/254216/172876/)

อาสา ศิริสวัสดิ์. (2557). การออกแบบเส้นทางเท้าและทางจักรยานตามแนวคิดจุดเปลี่ยนถ่ายการ
สัญจร (TOD) กรณีศึกษา สถานีรถไฟฟ้าเชียงใหม่ จังหวัดปทุมธานี. สืบค้นจาก
[https://satungka.wordpress.com/project/%e0%b8%9a%e0%b8%97%e0%b8%97%](https://satungka.wordpress.com/project/%e0%b8%9a%e0%b8%97%e0%b8%97%e0%b8%b5%e0%b9%88-2/)
[e0%b8%b5%e0%b9%88-2/](https://satungka.wordpress.com/project/%e0%b8%9a%e0%b8%97%e0%b8%b5%e0%b9%88-2/)

อุมาภรณ์ บุญไชย. (2561). Walkable city. สืบค้นจาก

<https://umapupphachai.medium.com/walkable-city-cd0ccd99bcbc>

อุษคม เจียรจินดา. (2563, กรกฎาคม-ธันวาคม). เทคโนโลยีสารสนเทศกับประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานในเขตกรุงเทพมหานคร. วารสารวิชาการสถาบันพัฒนาพระวิทยากร, 3(2), 59-70. สืบค้นจาก <https://so06.tci-thaijo.org/index.php/tmd/article/download/250162/169282/892419>



ประวัติผู้เขียน

