

**แนวทางการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสม  
สำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร**

**APPROACHES TO MANAGE THE APPROPRIATE PUBLIC SIDEWALK  
FOR BANGKOK CITIZEN**

*สุรวุฒิ วุฒิภัทรภักดิ์<sup>1</sup> จุลศักดิ์ ชาญณรงค์<sup>2</sup>*

*SURAWUT WUTTIPHATTRAPIWAT and CHULASAK CHANNARONG*

**บทคัดย่อ**

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 ตัวแทนจากสำนักสร้างเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสุขภาพ (สสส.) จำนวน 1 ท่าน และตัวแทนจากสมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย จำนวน 1 ท่าน จากวัตถุประสงค์ข้อแรก ผลการศึกษาพบว่า (1) การวางแผน (Planning) กรุงเทพมหานครขาดการวางแผนการจัดการทางเท้าสาธารณะให้เข้ากับบริบทของแต่ละพื้นที่ (2) การจัดการองค์การ (Organizing) กรุงเทพมหานครใช้ระบบบริหารจัดการแบบภาครัฐจึงมีสายบังคับบัญชาที่ทำให้มีความคล่องตัวน้อย (3) ภาวะผู้นำ (Leading) ที่ผ่านการแสดงออกของความเป็นเจ้าภาพในการจัดการของกรุงเทพมหานครยังไม่ชัดเจน และ (4) การควบคุม (Controlling) พื้นที่ทางเท้าสาธารณะของกรุงเทพมหานครมีผู้ลักลอบใช้งานที่ผิดประเภทซึ่งเป็นผลมาจากการควบคุมที่ย่อนยาน จากวัตถุประสงค์ข้อสอง ผลการวิจัยพบว่า (1) การวางแผน (Planning) กรุงเทพมหานครต้องเพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้ประชาชนร่วมกันวางแผนทางเท้าสาธารณะให้เข้ากับพื้นที่ของตัวเอง (2) การจัดการองค์การ (Organizing) กรุงเทพมหานครได้นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการจัดการข้อมูลและกระจายภาระงานให้กับบุคลากร เป็นการเพิ่มความสะดวกและรวดเร็ว (3) ภาวะผู้นำ (Leading) ภาวะผู้นำส่งผล

<sup>1</sup> นิสิตหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขานโยบายและการจัดการสาธารณะ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ กรุงเทพฯ  
Graduate student in Public Policy and Management, Faculty of Social Science, Srinakharinwirot University, Bangkok.

<sup>2</sup> ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ประจักษ์วิชาญรัฐศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ กรุงเทพฯ

Assistant Professor, Department of Political Science, Faculty of Social Science, Srinakharinwirot University, Bangkok

ต่อขวัญและกำลังใจกับบุคลากร ทำให้บุคลากรมีความกระตือรือร้นและใส่ใจต่อทางเท้าสาธารณะมากยิ่งขึ้น และ (4) การควบคุม (Controlling) กรุงเทพมหานครต้องเพิ่มบทลงโทษหากมีการลักลอบใช้งานทางเท้าสาธารณะที่ผิดประเภท และกำหนดให้มีการขออนุญาตทุกครั้ง เพื่อให้ง่ายต่อการติดตามและควบคุมการใช้งานของหน่วยงานอื่น

**คำสำคัญ** การจัดการ, ทางเท้าสาธารณะ, กรุงเทพมหานคร, ทฤษฎีการจัดการ POLC

## ABSTRACT

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:** Management, Public sidewalk, Bangkok Metropolitan Administration, management theory POLC

## บทนำ

กรุงเทพมหานคร เป็นเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจที่มีขนาดใหญ่ของประเทศไทยและในแถบเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และด้วยกระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) ที่ทำให้ทั่วโลกเกิดความเจริญทั้งทางด้านสังคม และเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว กรุงเทพมหานครก็เป็นอีกหนึ่งเมืองที่มีความเจริญและเปลี่ยนแปลงในหลาย ๆ ด้าน มีความคึกคักทางเศรษฐกิจตลอดทั้งปี สร้างรายได้และมูลค่าทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล และเกิดการลงทุนในโครงการใหญ่ ๆ อย่างมากมาย ซึ่งที่ผ่านมานโยบายการขับเคลื่อนพัฒนาประเทศจึงมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาและยกระดับทางเศรษฐกิจเป็นสิ่งสำคัญ ส่งผลให้กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่สำคัญในระดับภูมิภาค ทั้งนี้ ถึงแม้ตัวเลขทางเศรษฐกิจจะเป็นที่น่าพึงพอใจ แต่ก็ทำให้เกิดปัญหาตามมาซึ่งกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน และยังก่อให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างไร้ระเบียบ (Urban Sprawling) ซึ่งกระทบไปถึงปริมาณถนนที่ไม่เพียงพอต่อจำนวนรถยนต์ จึงทำให้กรุงเทพมหานครเป็นอีกหนึ่งเมืองที่มีปัญหาด้านการจราจรแห่งหนึ่งของโลก ซึ่งควบคู่ไปกับพื้นที่เท้าทางสาธารณะที่ไม่เพียงพอและไม่มีความมาตรฐานด้วยเช่นกัน แสดงให้เห็นถึงการไม่ได้รับความใส่ใจที่จะพัฒนาจากภาครัฐอย่างจริงจัง

การพัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นเมืองน่าอยู่ตามคำที่อธิบายว่า “กรุงเทพฯ...ชีวิตดี ๆ ที่ลงตัว” ดูเหมือนจะสวนทางกับการพัฒนาพื้นที่สาธารณะพื้นฐานอย่างทางเท้าสาธารณะ (Public Sidewalk) ซึ่งลักษณะทางกายภาพของกรุงเทพมหานคร เช่น ทางเท้าสาธารณะ เป็นตัวเลือกในการเดินทางที่ประหยัดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพราะการเดินทางสัญจรไปมาด้วยทางเท้านอกจากจะทำให้ประชาชนมีสุขภาพร่างกายที่ดีแล้ว ยังลดการปล่อยมลพิษจากการสัญจรโดยรถยนต์ที่ใช้น้ำมันเป็นหลัก โดยทางเท้าสาธารณะเป็นพื้นที่สาธารณะที่ภาครัฐมีหน้าที่ในการดูแลบำรุงรักษาสาธารณะสมบัติ (Public Domain) ให้พร้อมใช้งานสะดวกต่อการเข้าถึง และคำนึงถึงความปลอดภัยอยู่เสมอ โดยให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถใช้ทางเท้าสาธารณะได้อย่างเสมอภาค และยังเป็นการประหยัดพลังงานรักษาสิ่งแวดล้อมแทนการสัญจรโดยรถยนต์ ทางเท้าสาธารณะจึงเป็นพื้นที่สาธารณะ (Public Space) ที่สำคัญที่ประชาชนสามารถเข้าถึงโดยการใช้สัญจรไปยังสถานที่ต่าง ๆ แสดงให้เห็นความคึกคักทางเศรษฐกิจและควมมีชีวิตชีวาของเมือง ทั้งนี้ สิทธิกาณฑ์ 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 ทั้งนี้ได้มีการกำหนดสัดส่วนถนนขั้นต่ำที่เหมาะสม คือ 20-25% ต่อขนาดพื้นที่ของเมือง ซึ่งกรุงเทพมหานคร เมืองที่มีพื้นที่ทั้งหมด 1,569 ตารางกิโลเมตร มีสัดส่วนพื้นที่ถนนเพียง 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 ศาลปกครองได้รับคำฟ้องในคดีที่ผู้พิการทางสายตาได้รับบาดเจ็บจากการสะดุดตุ้มเตอร์วัดแรงดันน้ำบนทางเท้าสาธารณะ ซึ่งเกิดขึ้นในขณะที่ผู้พิการกำลังเดินบนเบรลล์บล็อก (Braille Block) ด้วยดุลยพินิจของศาล ได้พิจารณาให้กรุงเทพมหานครมีความผิดฐานละเลยต่อหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดให้ต้องปฏิบัติ ทำให้ประชาชนได้รับผลกระทบทางด้านชีวิต และทรัพย์สิน และปัญหาผู้ใช้รถจักรยานยนต์หันมาขับขี่บนทางเท้าสาธารณะซึ่งทำให้ผู้ใช้ทางเท้าสาธารณะได้รับผลกระทบอย่างจริงจัง และอาจได้รับอันตรายจากการถูกรถจักรยานยนต์เฉี่ยวชน การขับขี่บนทางเท้าสาธารณะยังทำให้ทางเท้าสาธารณะเกิดการชำรุดเสียหาย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมของประชาชนจำนวนหนึ่งที่มีส่วนทำให้ทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครชำรุดก่อนเวลาอันควร และยังเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลให้ทางเท้าสาธารณะเสื่อมสภาพจากการใช้งานผิดวัตถุประสงค์ อีกทั้งยังเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมายด้วยเช่นกัน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่ส่งผลให้ทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครเสื่อมสภาพก่อนเวลาอันควร

จากการรายงานปัญหาข้างต้น ทำให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่สามารถสัมผัสได้ถึงการใช้ชีวิตที่ยังไม่ปลอดภัยมากนักบนทางเท้าสาธารณะ ทั้งที่ควรจะเป็นพื้นที่ที่ประชาชนสามารถใช้งานได้อย่างสบายใจในฐานะที่เป็นพื้นที่สาธารณะ โดยมีรายงานผลสำรวจของ Mercer's 21st annual Quality of Living Survey ที่เปรียบเทียบคุณภาพชีวิตของประชากรที่อาศัยในแต่ละเมืองทั้งมิติสภาพแวดล้อมการทำธุรกิจและการใช้ชีวิต โดยเก็บข้อมูลระหว่างกันยายน - พฤศจิกายน 2561 ที่พบว่ากรุงเทพมหานครอยู่ลำดับ 133 จากการสำรวจทั้งหมด 450 ประเทศ ในขณะที่ผลสำรวจของ InterNations ในกลุ่มคนต่างชาติที่มาทำงานในต่างประเทศ (expat) ได้ให้ความเห็นว่า กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่มีค่าครองชีพ (local cost of living) สูงเป็นลำดับ 9 (สยามรัฐ, 2564) ซึ่งสวนทางกับคุณภาพชีวิตที่คนในกรุงเทพมหานครเผชิญอยู่อย่างสิ้นเชิง

ถึงแม้ที่ผ่านมา กรุงเทพมหานครได้มีความพยายามในการแก้ไขปัญหาในทีละส่วน เช่น การให้ประชาชนร่วมแจ้งเบาะแสรถจักรยานยนต์ซัดขี่บนทางเท้าในเว็บไซต์ ซึ่งเป็นปัญหาที่ส่งผลให้ทางเท้าเสื่อมคุณภาพไวกว่าปกติจากการใช้งานที่ผิดประเภท และยังอาจทำให้ประชาชนได้รับบาดเจ็บจากการเฉี่ยวชนบนทางเท้า ซึ่งการซัดขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้า เป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง (ฉบับที่ 2) และการจัดระเบียบการค้าขายบนทางเท้าสาธารณะ ซึ่งเป็นอีกหนึ่งปัจจัยอันก่อให้เกิดสิ่งกีดขวางบนทางเท้า ตามที่ไทยรัฐ (2563) กล่าวว่า การค้าขายบนทางเท้าทำให้ประชาชนเดินทางไม่สะดวกและมีสิ่งสกปรกอันไม่ถูกสุขหลักอนามัยที่ดี กรุงเทพมหานครจึงได้ใช้อำนาจในการออกกฎระเบียบเพื่อให้การค้าขายบนทางเท้าสาธารณะไม่เกิดการขัดขวางและสร้างความเดือดร้อนให้แก่ประชาชน โดยการสำรวจความคิดเห็นประชาชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อผ่อนผันให้มีการค้าขายบนทางเท้าสาธารณะได้ก็ตาม แต่ท่าทีและความสำเร็จก็ยังไม่เป็นที่ประจักษ์มากนัก

## วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร
2. เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

## ระเบียบวิธีวิจัย

ระเบียบวิธีวิจัย ประกอบด้วย แบบแผนการวิจัย ลักษณะตัวอย่างหรือประชากรที่ทำการศึกษา การดำเนินการวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูล และการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. **แบบแผนการวิจัย** : งานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์



**2. ลักษณะตัวอย่างหรือประชากรที่ทำการศึกษา :** เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ข้อแรก เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ผู้ให้ข้อมูลหลัก คือ ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักการโยธากรุงเทพมหานคร ตัวแทนจากกลุ่มประเมินผล สำนักงานมาตรฐานและประเมินผล กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม และเจ้าของเพจเฟซบุ๊ก The Sidewalk โลกกว้างข้างทางเท้า และ เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ข้อที่สอง เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ผู้ให้ข้อมูลหลัก คือ ตัวแทนจากสมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักการโยธากรุงเทพมหานคร และตัวแทนจากสำนักงานส่งเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสุขภาพ(สสส.)

**3. การดำเนินการวิจัย :** เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ข้อแรก ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการจัดการเพื่อนำมาประกอบกับการศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ใช้แบบสัมภาษณ์ศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร โดยประสานงานการเข้าสัมภาษณ์กับผู้ให้ข้อมูลหลักตามที่ระบุ จากนั้นผู้วิจัยรวบรวมสังเคราะห์ข้อมูลนำเสนอเพื่อสรุปผลวัตถุประสงค์งานวิจัยข้อที่หนึ่ง และ เพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์ข้อที่สอง ศึกษาเอกสารที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร เพื่อนำมาประกอบกับการศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ใช้แบบสัมภาษณ์ศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร โดยประสานงานการเข้าสัมภาษณ์กับผู้ให้ข้อมูลหลักตามที่ระบุ จากนั้นผู้วิจัยรวบรวมสังเคราะห์ข้อมูลนำเสนอเพื่อสรุปผลวัตถุประสงค์งานวิจัยข้อที่สอง

**4. การเก็บรวบรวมข้อมูล :** ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง โดยการสร้างเนื้อหาการสัมภาษณ์จากแบบสัมภาษณ์ ลงพื้นที่ไปสัมภาษณ์ด้วยตนเองกับผู้ให้ข้อมูลหลักตามที่ได้ระบุไว้ข้างต้น สืบเนื่องจากเครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลในการวิจัย ซึ่งใช้เครื่องมือในการรวบรวมข้อมูลหนึ่งประเภท ตามวัตถุประสงค์งานวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยมีวิธีการ ดังนี้ เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่หนึ่ง บันทึกการสนทนาระหว่างการเก็บข้อมูล และนำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์เกี่ยวกับอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร และ เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่สอง บันทึกการสนทนาระหว่างการเก็บข้อมูล และนำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์เกี่ยวกับการแนวทางการแก้ไขอุปสรรค และนำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

**5. การวิเคราะห์ข้อมูล :** การวิเคราะห์ข้อมูลจำแนกตามเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล และการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อตอบสนองวัตถุประสงค์งานวิจัยทั้งสองประการ การวิเคราะห์ข้อมูลจึงมีวิธีการ ได้แก่ การวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์เชิงลึกด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) ตามกิจกรรมหลักของ

กระบวนการจัดการมีกิจกรรมหลัก 4 ประการ ได้แก่ การวางแผน (Planning) การจัดองค์การ (Organizing) ภาวะผู้นำ (Leading) และการควบคุม (Controlling) และปัจจัยแห่งความสำเร็จในการจัดการขยะมูลฝอย

## ผลการวิจัย

ผลการวิจัยเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ข้างต้น จึงแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

### 1. สถานภาพของผู้ให้ข้อมูลหลัก

เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่หนึ่ง ประชากรและผู้ให้ข้อมูลหลักในการวิจัย ได้แก่ ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร ตัวแทนจากกลุ่มประเมินผล สำนักงานมาตรฐานและประเมินผลกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม และเจ้าของเพจเฟซบุ๊ก The Sidewalk โลกกว้าง ข้างทางเท้า

เพื่อตอบวัตถุประสงค์ข้อที่สอง ประชากรและผู้ให้ข้อมูลหลักในการวิจัย ได้แก่ ตัวแทนจากสำนักงานก่อสร้างและบูรณะ สำนักโยธา กรุงเทพมหานคร ตัวแทนจากสำนักสร้างเสริมวิถีชีวิตสุขภาวะ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างสุขภาพ (สสส.) และ ตัวแทนจากสมาคมสถาปนิกผังเมืองไทย

### 2. อุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

**2.1 การวางแผน (Planning)** ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ในกรุงเทพมหานครที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน แต่ในแง่ของการใช้งานของพื้นที่กลับมีความแตกต่างกัน เช่น ในบางพื้นที่ทางเท้าสาธารณะมีบทบาทในการเป็นทางสัญจรของประชาชนสำหรับการจับจ่ายใช้สอยหรือตั้งร้านขายของ หรือ ในบางพื้นที่ชุมชนมีการจัดทำเส้นทางชุมชนเพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวและสร้างรายได้ให้กับคนในพื้นที่ เป็นต้น ทางเท้าสาธารณะจึงเป็นเส้นทางการเดินทางของคนเหล่านั้น เพื่อเชื่อมการเดินทางให้เข้าถึงจุดต่าง ๆ ได้อย่างสะดวก ที่ผ่านมา ทางเท้าสาธารณะได้รับการออกแบบในรูปแบบเดิม ๆ และใช้ร่วมกับในพื้นที่ต่าง ๆ ของกรุงเทพมหานคร ทำให้ทางเท้าสาธารณะเป็นเพียงทางเท้าสาธารณะทั่วไปที่ใช้สำหรับการเดินทางของประชาชน แต่ยังไม่ได้นิ่งถึงบทบาททางเท้าสาธารณะที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในพื้นที่ชุมชนจากการออกแบบให้มีความพิเศษแตกต่างกันออกไป

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

**2.3 ภาวะผู้นำ (Leading)** ทางเท้าสาธารณะของกรุงเทพมหานคร เป็นอีกหนึ่งปัญหาที่พบเจอกันมาหลายปี แต่กลับเป็นปัญหาที่ผู้นำน้อยคนนักที่จะนำมาพูดถึง ทำให้ทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครกลับถูก

ละเอียด ซึ่งจะรวมไปถึงขวัญและกำลังใจของผู้ใต้บังคับบัญชาในการทำหน้าที่และงบประมาณที่จะถูกจัดสรรไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบ

**2.4 การควบคุม (Controlling)** ทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครมีการดำเนินการก่อสร้างและซ่อมแซมอยู่บ้าง ทั้งนี้ กรุงเทพมหานครก็มีอุปสรรคจากหน่วยงานอื่น ๆ ที่ต้องใช้พื้นที่ร่วมกันบนทางเท้าสาธารณะ เช่น ท่อประปา เสาไฟฟ้า ป้ายรถเมล์ ป้ายสัญญาณจราจร และเสาตอม่อทางด่วน เป็นต้น ทำให้ทางเท้าสาธารณะของกรุงเทพมหานครมีหลากหลายองค์ประกอบอยู่ด้วยกัน ซึ่งจำเป็นต้องมีการควบคุมให้หน่วยงานที่มาใช้พื้นที่เหล่านั้นร่วมกันดูแลรักษาทางเท้าสาธารณะร่วมกัน รวมถึงบางหน่วยงานที่ต้องขุดพื้นที่ใต้ทางเท้าสาธารณะเพื่อดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ก็ต้องมีการควบคุมให้หน่วยงานนั้น ๆ คืนพื้นที่ทางเท้าสาธารณะเหล่านั้นให้กลับมาเหมือนเดิม ทางเท้าสาธารณะจึงเสี่ยงต่อการใช้พื้นที่ที่ผิดประเภทและนำมาซึ่งความเสื่อมโทรมของทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

### 3. แนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

**3.1 การวางแผน (Planning)** กรุงเทพมหานครจำเป็นต้องมีทัศนคติใหม่ ๆ ต่อทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ซึ่งทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครนั้น ถือเป็นพื้นที่สาธารณะที่มีจำนวนมากครอบคลุมและเข้าถึงแทบทุกพื้นที่ และในบางพื้นที่มีศักยภาพที่มากกว่าการเป็นทางเพื่อให้คนสัญจร การวางแผนเพื่อเพิ่มศักยภาพทางเท้าสาธารณะนั้นเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน รวมถึงมูลค่าทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นโดยรอบของกรุงเทพมหานคร ดังนั้น กรุงเทพมหานครจึงต้องเริ่มจากการวางแผนเพื่อกำหนดความสามารถของพื้นที่นั้น ๆ และนำมาเป็นข้อมูลในการออกแบบทางเท้าสาธารณะให้เหมาะสมกับบริบทโดยรอบของกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะเกิดประโยชน์ในเชิงวิศวกรรม เศรษฐกิจ และสภาพสังคม ทั้งนี้ กรุงเทพมหานครอาจมีการใช้แนวคิด Participatory Design หรือ การออกแบบโดยผู้ที่มีส่วนร่วม เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการวางแผนการจัดการทางเท้าสาธารณะตั้งแต่เริ่มต้น เพื่อเพิ่มการมีส่วนร่วมและเพิ่มความรู้จักของความเป็นเจ้าของให้กับประชาชน ซึ่งจะส่งผลดีทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

**3.2 การจัดการองค์การ (Organizing)** เนื่องจากกรุงเทพมหานครอาศัยการจัดการองค์การตามระเบียบทางราชการ ส่งผลให้กรุงเทพมหานครมีความคล่องตัวในการจัดการน้อยเมื่อเทียบกับองค์กรอื่น ๆ ภาคเอกชน ซึ่งกรุงเทพมหานครก็ไม่สามารถปฏิเสธที่จะใช้ระบบราชการได้ การนำเทคโนโลยีมาเป็นส่วนหนึ่งในการจัดการองค์การก็เป็นตัวช่วยได้อย่างดี เช่น การนำ Traffy Fondue ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มที่กรุงเทพมหานครใช้รับเรื่องร้องเรียนต่าง ๆ รวมไปถึงที่ศูนย์กลาง และมีทีมในการกระจายภาระหน้าที่ไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรงได้อย่างรวดเร็ว และสามารถมีการตรวจสอบการดำเนินงานได้จากระบบรายงานผล



**3.3 ภาวะผู้นำ (Leading)** ภาวะผู้นำของผู้นำก็เป็นแรงที่สำคัญที่สามารถสร้างการเปลี่ยนแปลงได้ในระดับเล็กไปจนถึงระดับใหญ่ เช่น นโยบายของนายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครคนปัจจุบัน ที่ให้ความสำคัญกับทางเท้าสาธารณะตั้งแต่เริ่มหาเสียง เมื่อได้รับการเลือกตั้งเข้ามาปฏิบัติหน้าที่แล้ว ทางเท้าสาธารณะก็เริ่มมีการเปลี่ยนแปลง เช่น หน่วยงานที่รับผิดชอบได้รับความสนใจมากขึ้น ซึ่งส่งผลต่อขวัญและกำลังใจต่อการทำงานของผู้ใต้บังคับบัญชา รวมถึงงบประมาณที่จะได้รับการจัดสรรไปยังหน่วยงานมากยิ่งขึ้นด้วยเช่นกัน

**3.4 การควบคุม (Controlling)** กรุงเทพมหานครต้องมีการควบคุมหน่วยงานที่ใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะร่วมกันให้เป็นรูปธรรมและจริงจังมากยิ่งขึ้น ซึ่งต้องมีการกำหนดให้มีการขออนุญาตขอใช้พื้นที่ และกำหนดบทลงโทษให้เข้มงวดมากยิ่งขึ้น หากมีการใช้พื้นที่โดยไม่มีการขออนุญาต โดยการขออนุญาตใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะ จะรวมไปถึงหลากหลายกิจกรรม เช่น การเข้ามาใช้พื้นที่เพื่อการค้าขาย การใช้พื้นที่ในการซ่อมแซมท่อประปาใต้ดิน การใช้พื้นที่สำหรับการติดตั้งเสาไฟฟ้า ป้ายโฆษณา ป้ายบอกทาง และติดตั้งเสาสัญญาณจราจร เมื่อมีการให้มีการขออนุญาตแล้ว จะทำให้กรุงเทพมหานครสามารถติดตามและควบคุมการดำเนินงานได้ โดยมีการป้องกันการลักลอบผู้ฝ่าฝืนโดยการกำหนดบทลงโทษให้เข้มงวด รวมไปถึงการตรวจสอบผ่านทางกล้องวงจรปิดของกรุงเทพมหานคร

## สรุปและอภิปรายผล

### 1. อุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

**1.1 การวางแผน (Planning)** กรุงเทพมหานครมีการออกแบบทางเท้าสาธารณะออกมาเพียงไม่กี่ลักษณะ ซึ่งทำให้การใช้งานทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานครไม่ตอบสนองต่อวิถีชีวิตหรือการใช้งานของบริษัทพื้นที่นั้น ๆ หรือ การออกแบบทางเท้าสาธารณะไม่สอดคล้องกับการออกแบบและการวางแผนที่มีมาตั้งแต่เดิม

**1.2 การจัดการองค์การ (Organizing)** กรุงเทพมหานครเป็นองค์การที่มีขนาดใหญ่และอาศัยการจัดการองค์การตามระเบียบราชการไทย อีกทั้งยังมีสายบังคับบัญชาที่มีความละเอียดและซับซ้อน ส่งผลให้การดำเนินกิจกรรมมีความคล่องตัวที่น้อยลง และ บางที่อาจไม่เท่าทันต่อความต้องการของประชาชน

**1.3 ภาวะผู้นำ (Leading)** ที่ผ่านมาทางเท้าในกรุงเทพมหานครไม่ได้รับการใส่ใจจากตัวผู้นำเท่าที่ควร ซึ่งทำให้ทางเท้าสาธารณะถูกละเลย รวมไปถึงผู้ปฏิบัติงานอาจไม่มีขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงานและการได้รับการจัดสรรงบประมาณที่น้อยลง

**1.4 การควบคุม (Controlling)** กรุงเทพมหานครมีพื้นที่เป็นจำนวนมาก ทำให้การควบคุมอาจไม่ทั่วถึง ซึ่งส่งผลกระทบต่อในแง่ลบเมื่อมีการเข้ามาใช้พื้นที่จากหน่วยงานอื่น ทางเท้าสาธารณะจึงเสี่ยงต่อการใช้พื้นที่ที่ผิดประเภทและนำมาซึ่งความเสื่อมโทรมของทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

## 2. แนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

**2.1 การวางแผน (Planning)** กรุงเทพมหานครจำเป็นต้องมีทัศนคติที่ดีต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร โดยการวางแผนเพื่อกำหนดความสามารถของพื้นที่ที่จะจัดการทางเท้าสาธารณะ โดยอาจใช้แนวคิด Participatory Design หรือ การออกแบบโดยผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการวางแผนการจัดการทางเท้าสาธารณะตั้งแต่เริ่มต้น เพื่อเพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ ซึ่งจะส่งผลดีทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

**2.2 การจัดการองค์การ (Organizing)** สืบเนื่องจากปัญหาของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีอยู่เป็นประจำ การจัดการในการรับข้อมูล และรวมไปถึงการจัดการภายในองค์กรจึงเป็นเรื่องสำคัญ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปได้อย่างรวดเร็วที่สุด กรุงเทพมหานครจึงมีการนำเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการข้อมูลเพื่อกระจายงานในองค์กรให้เป็นที่ไปอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น Traffy Fondue ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มกลางที่กรุงเทพมหานครใช้รับเรื่องร้องเรียนต่าง ๆ และมีการกระจายภาระหน้าที่ไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบได้อย่างทัน่วงที

**2.3 ภาวะผู้นำ (Leading)** ภาวะผู้นำเป็นสิ่งสำคัญที่จะเป็นแรงเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นในองค์กรได้ โดยเห็นได้จากความตั้งใจอันแน่วแน่ของ นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร คนปัจจุบัน ที่ให้ความสนใจกับการพัฒนาทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร อันนำไปสู่ความสนใจของประชาชนที่มีต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบทางเท้าสาธารณะที่มากขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มขวัญและกำลังใจให้กับเจ้าหน้าที่ รวมไปถึงงบประมาณที่จะได้รับการจัดสรรที่มากขึ้น

**2.4 การควบคุม (Controlling)** การจัดการให้เป็นรูปธรรมและจริงจังมากยิ่งขึ้นผ่านการควบคุมหน่วยงานที่ใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะร่วมกับกรุงเทพมหานคร โดยการกวดขันให้มีการมาขออนุญาตเข้าใช้พื้นที่ และเพิ่มบทลงโทษกับผู้ฝ่าฝืนให้มากขึ้น เพื่อลดความเสี่ยงต่อการใช้ทางเท้าสาธารณะที่ผิดประเภท จะส่งเสริมให้เกิดการควบคุมอย่างเป็นระบบ และลดความเสียหายจากการใช้งานทางเท้าสาธารณะที่ผิดประเภท อันนำมาสู่ความเสื่อมโทรมของทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

### อภิปรายผลการวิจัย

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 ซึ่ง

เป็นแนวคิดที่ทำให้องค์กรมีการทำงานอย่างมีระบบระเบียบมากยิ่งขึ้น และเพื่อให้การทำงานประสบผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ซึ่งแบ่งการอภิปรายผลการวิจัยเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย

## 1. เพื่อศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท่าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร

**1.1 การวางแผน (Planning)** กรุงเทพมหานครมีการออกแบบทางเท่าสาธารณะออกมาเพียงไม่กี่ลักษณะ ซึ่งทำให้การใช้งานทางเท่าสาธารณะในกรุงเทพมหานครไม่ตอบสนองต่อวิถีชีวิตหรือการใช้งานของบริษัทในพื้นที่นั้น ๆ หรือ การออกแบบทางเท่าสาธารณะไม่สอดคล้องกับการออกแบบที่มีมาแต่เดิม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ พรชัย โลหะพิริยกุล (2557) เรื่อง แนวทางการออกแบบทางเท่าสาธารณะสำหรับการพัฒนาที่ดินรอบระบบขนส่งมวลชนในเมืองใหญ่ กรณีศึกษาพื้นที่รอบสถานีมีกกะสัน ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า การออกแบบทางเท่าสาธารณะที่ไม่มีการศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้งาน จะนำไปสู่การออกแบบและเลือกวัสดุและองค์ประกอบของทางเท่าสาธารณะที่ไม่ถูกต้อง

**1.2 การจัดการองค์การ (Organizing)** กรุงเทพมหานครเป็นองค์การที่มีขนาดใหญ่และอาศัยการจัดการองค์การตามระเบียบราชการไทย อีกทั้งยังมีสายบังคับบัญชาที่มีความละเอียดและซับซ้อน ส่งผลให้การดำเนินกิจกรรมมีความคล่องตัวที่น้อยลง และบางที่อาจไม่เท่าทันต่อความต้องการของประชาชน ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นธิดา แก้วสวัสดิ์ (2562) เรื่อง การศึกษาอิทธิพลของความล่าช้าจากระเบียบขั้นตอนการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐที่มีผลต่อพฤติกรรมเบี่ยงเบนไปจากกฎเกณฑ์ของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน: กรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่จังหวัดสงขลา ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า การปฏิบัติราชการมีความล่าช้าที่เกิดจากระเบียบขั้นตอนที่มาจากกฎระเบียบ ข้อบังคับ เงื่อนไข หรือปัจจัยแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกองค์การ ซึ่งส่งผลให้การดำเนินงานต่าง ๆ เป็นอย่างล่าช้าด้วยเช่นกัน

**1.3 ภาวะผู้นำ (Leading)** ที่ผ่านมาทางเท่าในกรุงเทพมหานครไม่ได้รับการใส่ใจจากตัวผู้นำเท่าที่ควร ซึ่งทำให้ทางเท่าสาธารณะถูกละเลย รวมไปถึงผู้ปฏิบัติงานอาจไม่มีขวัญกำลังใจในการปฏิบัติงานและการได้รับการจัดสรรงบประมาณที่น้อยลง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ ธัญญามาส โลจนานนท์ (2557) เรื่อง ภาวะผู้นำและแรงจูงใจในการทำงานที่ส่งผลต่อความคิดสร้างสรรค์ของพนักงาน กรณีศึกษา บริษัท ซิลิลิค ฟาร์ม จำกัด ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า ภาวะผู้นำและแรงจูงใจที่ต่ำจะส่งผลในเชิงลบต่อความคิดสร้างสรรค์และขวัญกำลังใจของพนักงาน ทำให้พนักงานมีประสิทธิภาพการทำงานที่น้อยลง

**1.4 การควบคุม (Controlling)** กรุงเทพมหานครมีพื้นที่เป็นจำนวนมาก ทำให้การควบคุมอาจไม่ทั่วถึง ซึ่งส่งผลกระทบต่อในแง่ลบเมื่อมีการเข้ามาใช้พื้นที่จากหน่วยงานอื่น ทางเท่าสาธารณะจึงเสี่ยงต่อการใช้พื้นที่ที่ผิดประเภทและนำมาซึ่งความเสื่อมโทรมของทางเท่าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สรรัญญา ทิ้งสุข (2561) เรื่อง การประเมินผลการควบคุมภายในและแนวทางการพัฒนาระบบการควบคุมภายในของเทศบาลในจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า การไม่สนใจในการควบคุมจะทำให้เกิดความเสียหายในการดำเนินงานด้านต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อทั้งภายในและภายนอกองค์การด้วยเช่นกัน

## 2. แนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร

**2.1 การวางแผน (Planning)** กรุงเทพมหานครจำเป็นต้องมีทัศนคติที่ดีต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร โดยการวางแผนเพื่อกำหนดความสามารถของพื้นที่ที่จะจัดการทางเท้าสาธารณะ โดยอาจใช้แนวคิด Participatory Design หรือ การออกแบบโดยผู้มีส่วนร่วมนำเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการวางแผนการจัดการทางเท้าสาธารณะตั้งแต่เริ่มต้น เพื่อเพิ่มการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ ซึ่งจะส่งผลดีทั้งในระยะสั้นและระยะยาว ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อรพิน ปิยะสกุลเกียรติ (2561) เรื่อง การมีส่วนร่วมของชุมชนในการพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุในตำบลท่าแค จังหวัดลพบุรี ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า การมีส่วนร่วมของประชาชนในชุมชนจะเป็นแนวทางที่สำคัญในการแก้ไขปัญหาของชุมชน และเป็นวิธีหนึ่งในการระดมทรัพยากรท้องถิ่นเพื่อวางแผนและเสนอแนวทางการแก้ไขใหม่ ๆ ให้กับชุมชน

**2.2 การจัดการองค์การ (Organizing)** สืบเนื่องจากปัญหาของประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีอยู่เป็นประจำ การจัดการในการรับข้อมูล และรวมไปถึงการจัดการภายในองค์กรจึงเป็นเรื่องสำคัญ เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปได้อย่างรวดเร็วที่สุด กรุงเทพมหานครจึงมีการนำเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการข้อมูลเพื่อกระจายงานในองค์กรให้เป็นอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น Traffy Fondue ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มกลางที่กรุงเทพมหานครใช้รับเรื่องร้องเรียนต่าง ๆ และมีการกระจายภาระหน้าที่ไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบได้อย่างทัน่วงที ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อุษคม เจริญจินดา (2563) เรื่อง เทคโนโลยีสารสนเทศกับประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า เทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นอีกหนึ่งความสามารถที่จะเสริมให้องค์กรเกิดการเปลี่ยนแปลงของกระบวนการในการจัดการ ซึ่งจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการทำงานของผู้จัดการในการวางแผน การสั่งการ และการควบคุม

**2.3 ภาวะผู้นำ (Leading)** ภาวะผู้นำเป็นสิ่งสำคัญที่จะเป็นแรงเสริมให้เกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นในองค์กรได้ โดยเห็นได้จากความตั้งใจอันแน่วแน่ของ นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครคนปัจจุบัน ที่ให้ความสนใจกับการพัฒนาทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร อันนำไปสู่ความสนใจของประชาชนที่มีต่อหน่วยงานที่รับผิดชอบทางเท้าสาธารณะที่มากขึ้น ซึ่งเป็นการเพิ่มขวัญและกำลังใจให้กับเจ้าหน้าที่ รวมไปถึงงบประมาณที่จะได้รับการจัดสรรที่มากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ อรพรรณ ภัทรดำเนินสุข (2564) เรื่อง ภาวะผู้นำการเปลี่ยนแปลงของผู้บริหารกับแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของครูในสถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสมุทรสงคราม ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า ภาวะผู้นำจะช่วยยกระดับแรงจูงใจและระดับจริยธรรมให้สูงขึ้น และเพิ่มความเชื่อมั่นและการใช้ความสามารถอย่างเต็มที่ในการปฏิบัติงาน และได้มาซึ่งการบรรลุผลตามวัตถุประสงค์ของกิจกรรมนั้น ๆ

**2.4 การควบคุม (Controlling)** การจัดการให้เป็นรูปธรรมและจริงจังมากยิ่งขึ้นผ่านการควบคุมหน่วยงานที่ใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะร่วมกับกรุงเทพมหานคร โดยการกวดขันให้มีการมาขออนุญาตเข้าใช้พื้นที่ และเพิ่มบทลงโทษกับผู้ฝ่าฝืนให้มากขึ้น เพื่อลดความเสี่ยงต่อการใช้ทางเท้าสาธารณะที่ผิดประเภท จะส่งเสริมให้เกิดการควบคุมอย่างเป็นระบบ และลดความเสียหายจากการใช้งานทางเท้าสาธารณะที่ผิดประเภท อันนำมาสู่ความเสื่อมโทรมของทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ สากร ช่วยดำรง (2553) เรื่อง การควบคุมภายในที่ส่งผลต่อความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ ซึ่งงานวิจัยชิ้นนี้ได้กล่าวไว้ว่า การควบคุมจะเป็นเครื่องมือที่ทำให้ผู้บริหารมั่นใจว่าพนักงานได้ปฏิบัติงานอย่างถูกต้อง และเป็นการควบคุมเพื่อลดความเสี่ยงของหน่วยงานให้อยู่ในระดับที่รับได้ ซึ่งอาจอยู่ในรูปแบบของกฎหมาย ระเบียบ ระบบ หนังสือสั่งการ เพื่อให้การดำเนินงานบรรลุผลเป็นไปตามแผนหรือวัตถุประสงค์ที่วางไว้

## ข้อเสนอแนะ

### 1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและการจัดการ

1.1 ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร จำเป็นที่จะต้องมีนโยบายต่อการส่งเสริมการมีส่วนร่วมจากภาคประชาชนต่อการมีส่วนร่วมในการจัดการของกรุงเทพมหานคร เช่น การให้ทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร เกิดการมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐกับภาคประชาชนและภาคเอกชนให้มากยิ่งขึ้น ผ่านการสร้างภาคีในระดับท้องถิ่น โดยให้ภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมต่อการวางแผนการจัดการทางเท้าสาธารณะ โดยมีกระบวนการดังนี้ 1) การสัมภาษณ์เชิงลึก 2) การสนทนากลุ่มและ 3) การระดมความคิด เนื่องจาก ประชาชนในระดับท้องถิ่นจะเข้าใจบริบทและสภาพแวดล้อมในบริเวณของตนเอง การให้ข้อมูลที่สำคัญบางประการ อาจเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนการจัดการทางเท้าสาธารณะ ตลอดจนเป็นการส่งเสริมความรู้สึกของการเป็นเจ้าของเพิ่มมากยิ่งขึ้น (Ownership) ให้กับภาคประชาชนด้วยเช่นกัน

1.2 ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร จำเป็นที่จะต้องส่งเสริมให้มีนโยบายในการนำเทคโนโลยีเข้ามามีส่วนร่วมมากยิ่งขึ้นต่อการจัดการข้อร้องเรียนหรือข้อมูลที่ประชาชนได้ให้กับกรุงเทพมหานคร โดยการอบรมเจ้าหน้าที่และพนักงานให้เข้าใจและสามารถใช้งานแพลตฟอร์ม Traffy Fondue ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตลอดจนหมั่นปรับปรุงประสิทธิภาพของแพลตฟอร์ม Traffy Fondue ให้ทันสมัย และแม่นยำมากยิ่งขึ้น เพื่อให้กรุงเทพมหานครมีประสิทธิภาพในการบริหารข้อมูลและการกระจายงานไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ทั้งนี้ กรุงเทพมหานครจำเป็นต้องเข้าใจถึงความสามารถของประชาชนด้วยเช่นกัน กล่าวคือ ภาคประชาชนมีความสามารถในการเข้าถึงเทคโนโลยีที่แตกต่างกัน โดยประชาชนบางกลุ่มมีความสามารถที่จะเข้าถึงเทคโนโลยี ก็จะสามารถใช้แพลตฟอร์ม Traffy Fondue ในการร้องเรียนปัญหาให้กับกรุงเทพมหานครได้ ทั้งนี้ ประชาชนบางกลุ่มก็มีความสามารถในการเข้าถึงเทคโนโลยีที่น้อย อาจส่งเสริมให้



เจ้าหน้าที่กรุงเทพมหานครทุกคนต้องมีหน้าที่ในการรับเรื่องร้องเรียนได้โดยตรงจากประชาชน หรือ การรับคำร้องเรียนที่สำนักงานเขตพื้นที่ โดยจัดให้มีความสะดวกต่อการรับเรื่องร้องเรียนมากยิ่งขึ้น

1.3 ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร จำเป็นต้องมีนโยบายสำรวจหรือลงพื้นที่เพื่อรับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนอย่างสม่ำเสมอ และเข้าใจในปัญหาและวิธีการแก้ไขอย่างถูกต้อง ซึ่งจะแสดงให้เห็นถึงความตั้งใจและวิสัยทัศน์ที่ดีต่อการจัดการปัญหา ทั้งนี้ ยังจะส่งผลโดยตรงต่อแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของพนักงานและลูกจ้าง ซึ่งจะมีความกระตือรือร้นต่อการปฏิบัติงานมากยิ่งขึ้น โดยที่ผ่านมา นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์ ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร คนปัจจุบัน ได้มีการถ่ายทอดสดผ่านทางแพลตฟอร์มออนไลน์ ในระหว่างการลงพื้นที่เพื่อสำรวจปัญหาในเขตต่าง ๆ เพื่อให้ประสิทธิภาพในการทำงานอยู่ในระดับที่สูงขึ้น จึงเสนอให้มีการตั้งจุดชั่วคราวเพื่อรับเรื่องร้องเรียนด้วยเช่นกัน เพราะประชาชนบางส่วนอาจไม่ทราบการมาลงพื้นที่ของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร หรือ ไม่สามารถแจ้งเรื่องร้องเรียนได้ทัน

1.4 ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร จำเป็นต้องเพิ่มการตรวจสอบเพื่อให้เกิดการควบคุมในแต่ละขั้นตอนของการทำงาน โดยที่ผ่านมาการใช้แพลตฟอร์ม Traffy Fondue เพื่อรับเรื่องร้องเรียน ตลอดจนกระจายงานไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบแล้ว ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครยังสามารถควบคุมและเห็นความคืบหน้าของการทำงานได้ ซึ่งจะสามารถควบคุมการทำงานของหน่วยงานต่าง ๆ ได้ โดยที่ผ่านมาเมื่อหน่วยงานที่รับผิดชอบได้แก้ไขปัญหาแล้ว จะมีการถ่ายรูปเพื่อรายงานผลเข้าสู่แพลตฟอร์ม Traffy Fondue โดยจะสามารถทำให้ทราบได้ว่าปัญหาได้รับการแก้ไขแล้ว ทั้งนี้ อาจเพิ่มให้มีการประเมินความพึงพอใจต่อการแก้ปัญหา เพื่อเป็นข้อมูลและเพื่อให้กรุงเทพมหานครได้ทราบว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการปรับปรุงแก้ไขได้อย่างตรงจุดหรือไม่ อันเป็นการเพิ่มความสมบูรณ์ในการควบคุมให้มากยิ่งขึ้น

## 2. ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

การศึกษาวิจัยนี้ เป็นเพียงการศึกษาอุปสรรคต่อการจัดการทางเท้าสาธารณะในกรุงเทพมหานคร และศึกษาแนวทางการแก้ไขอุปสรรคในการจัดการทางเท้าสาธารณะที่เหมาะสมสำหรับประชาชนในกรุงเทพมหานคร ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไปจึงควรศึกษาเพิ่มเติม ดังนี้

2.1 ควรศึกษาแนวทางการจัดการทางเท้าสาธารณะจากประเทศอื่น ๆ ที่มีความสำเร็จ เพื่อให้เห็นถึงมุมมองด้านการจัดการที่อาจมีมิติที่ลึกซึ้งมากยิ่งขึ้น

2.2 ควรศึกษาแนวทางการจัดการทางเท้าสาธารณะจากองค์กรภาคเอกชนหรือองค์กรไม่แสวงผลกำไรที่ดำเนินการด้านทางเท้าสาธารณะ เพื่อศึกษาชุดความคิดและแนวคิดด้านการจัดการทางเท้าสาธารณะ เพื่อนำมาปรับใช้กับหน่วยงานภาครัฐ และทำให้การวิจัยมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

## เอกสารอ้างอิง

### หนังสือ

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

### วิทยานิพนธ์

พรชัย โลหะพิริยกุล. (2557). แนวทางการออกแบบทางเท้าสาธารณะสำหรับการพัฒนาที่ดินรอบระบบขนส่งมวลชนในเมืองใหญ่ กรณีศึกษาพื้นที่รอบสถานีมักกะสัน. วิทยานิพนธ์ สด.ม. (การออกแบบและวางผังชุมชนเมือง). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. สืบค้นเมื่อ 27 เมษายน 2566, จาก <http://www.sure.su.ac.th/xmlui/bitstream/id/b530646f-4365-4f73-83d2-947579a3c3af/fulltext.pdf?attempt=2>

นิตดา แก้วสวัสดิ์. (2562). การศึกษาอิทธิพลของความล่าช้าจากระเบียบขั้นตอนการปฏิบัติงานของหน่วยงานภาครัฐที่มีผลต่อพฤติกรรมเบี่ยงเบนไปจากกฎเกณฑ์ของเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงาน: กรณีศึกษาองค์การบริหารส่วนตำบลในพื้นที่จังหวัดสงขลา. วิทยานิพนธ์ รบ.ม. (รัฐประศาสนศาสตร์). สงขลา: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. สืบค้นเมื่อ 27 เมษายน 2566, จาก <https://kb.psu.ac.th/psukb/bitstream/2016/12338/2/นิตดา%20แก้วสวัสดิ์.pdf>

ธัญญามาส โลจนานนท์. (2557). ภาวะผู้นำและแรงจูงใจในการทำงานที่ส่งผลต่อความคิดสร้างสรรค์ของพนักงาน กรณีศึกษา บริษัท ซิลลิค ฟาร์ม จำกัด. วิทยานิพนธ์ บธ.ม. (บริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. สืบค้นเมื่อ 27 เมษายน 2566, จาก [http://www.thapra.lib.su.ac.th/objects/thesis/fulltext/snamcn/Thanyamas\\_Lojananon/Thanyamas\\_Lojananon\\_fulltext.pdf](http://www.thapra.lib.su.ac.th/objects/thesis/fulltext/snamcn/Thanyamas_Lojananon/Thanyamas_Lojananon_fulltext.pdf)

สร้อยญา ทั้งสุข. (2561). การประเมินผลการควบคุมภายในและแนวทางการพัฒนาระบบการควบคุมภายในของเทศบาลในจังหวัดเชียงใหม่. สารนิพนธ์ บธ.ม. (บริหารธุรกิจ). เชียงใหม่: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่. สืบค้นเมื่อ 27 เมษายน 2566, จาก [http://www.graduate.cmru.ac.th/core/km\\_file/392.pdf](http://www.graduate.cmru.ac.th/core/km_file/392.pdf)

อรรวรรณ ภัทรดำเนินสุข. (2564). ภาวะผู้นำการเปลี่ยนแปลงของผู้บริหารกับแรงจูงใจในการปฏิบัติงานของครูในสถานศึกษาสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษาสมุทรสงคราม. วิทยานิพนธ์ ศษ.ม. (การบริหารการศึกษา). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. สืบค้นเมื่อ 27 เมษายน 2566, จาก [https://so04.tci-thaijo.org/index.php/jmhs1\\_s/article/download/254216/172876/](https://so04.tci-thaijo.org/index.php/jmhs1_s/article/download/254216/172876/)

สาคร ช่วยดำรง. (2553). การควบคุมภายในที่ส่งผลต่อความเสี่ยงของศูนย์การศึกษานอกระบบและการศึกษาตามอัธยาศัยอำเภอ. วิทยานิพนธ์ ศษ.ม. (การบริหารการศึกษา). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. สืบค้นเมื่อ 27 เมษายน 2566, จาก <http://www.sure.su.ac.th/xmlui/bitstream/handle/123456789/7039/fulltext.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

### บทความในวารสาร

อรพิน ปิยะสกุลเกียรติ. (2561, กันยายน-ธันวาคม). การมีส่วนร่วมของชุมชนในการพัฒนาคุณภาพชีวิตผู้สูงอายุในตำบลท่าแค จังหวัดลพบุรี. วารสารร่วมพฤษ มหวิทยาลัยเกริก. 36(3). สืบค้นเมื่อ 27 เมษายน 2566, จาก <https://so05.tci-thaijo.org/index.php/romphruekj/article/view/163857/118637>

อุษคม เจียรจินดา. (2563, กรกฎาคม-ธันวาคม). เทคโนโลยีสารสนเทศกับประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของผู้ปฏิบัติงานในเขตกรุงเทพมหานคร. วารสารวิชาการสถาบันพัฒนาพระวิทยากร. 3(2). สืบค้นเมื่อ 27 เมษายน 2566, จาก <https://so06.tci-thaijo.org/index.php/tmd/article/download/250162/169282/892419>

### สื่ออิเล็กทรอนิกส์

The Matter. (2563). ทางเท้าต้องพัฒนา เพราะเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับทุกคน คู่กับเพจ The Sidewalk. สืบค้นเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2564, จาก <https://thematter.co/social/thesidewalk/96436>

The Urbanis by UDDC. (2562). กรุงเทพฯ: เมืองใหญ่ ถนนน้อย ทางเท้าด้วยคุณภาพ. สืบค้นเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2564, จาก <https://theurbanis.com/mobility/01/11/2019/3056>.

ศาลปกครอง. (2563). ผู้พิการทางสายตาสะดุดฐานตุ้มเตอร์ฯ ที่ตั้งขวาง “เบรลล์บล็อก”. สืบค้นเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2564, จาก [http://admincourt.go.th/admincourt/upload/webcms/Academic/Academic\\_070520\\_092524.pdf](http://admincourt.go.th/admincourt/upload/webcms/Academic/Academic_070520_092524.pdf)

สยามรัฐ. (2564). กรุงเทพฯควรดีกว่านี้... คนกรุงเทพฯควรมีคุณภาพชีวิตที่ดีกว่านี้. สืบค้นเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2564, จาก <https://siamrath.co.th/n/189482>

ไทยรัฐ. (2563). กทม.ออกกติกาใหม่จัดระเบียบแผงลอยทางเท้า ต้องประชาชนเห็นชอบ-ทบทวนทุก 1 ปี. สืบค้นเมื่อ 20 พฤศจิกายน 2564, จาก [www.thairath.co.th/news/local/bangkok/1773270](http://www.thairath.co.th/news/local/bangkok/1773270)