

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล
(Individual Study)

เรื่อง การปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน
ถนนประดิษฐ์มุนีธรรม

จัดทำโดย ว่าที่ ร.ต.ครรชิต เพ็ชรศรี

ตำแหน่ง นายช่างโยธาชำนาญงาน

สังกัด สำนักงานการจราจรและขนส่ง

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม
หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับต้น รุ่นที่ ๒๕
สถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร
ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

๑. เรื่อง การปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน ถนนประดิษฐ์ภูมิธรรม

๒. หลักการและเหตุผล

๑. ปัจจุบันเมืองใหญ่ทั่วโลกนิยมหันมาส่งเสริมการใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางประจำวันในเขตเมือง โดยให้เหตุผลว่าการเดินทางที่พึ่งพา รถยนต์เป็นหลัก เป็นแนวทางที่ไม่สามารถดำเนินการต่อไปในอนาคตได้อย่างยั่งยืน เนื่องจากสภาวะพลังงานราคาแพง และการขาดแคลนพลังงานในอนาคต รวมทั้งเทคโนโลยีของรถยนต์ในปัจจุบัน ก็เป็นสาเหตุที่ทำให้สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมลง และเป็นพิษต่อสุขภาพของคนที่อยู่อาศัยในเขตเมือง

การเดินทางด้วยจักรยาน นั้นถือว่าเป็นการเดินทางที่ไม่ทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และถือว่าเป็นการเดินทางที่ใช้พลังงานน้อยที่สุด ดังนั้นเมืองใหญ่ ๆ หลายแห่งทั่วโลกจึงได้ทำการรณรงค์และสร้างวัฒนธรรมการใช้จักรยานให้เกิดขึ้น ทำให้ในปัจจุบันมีเมืองหลายแห่งในต่างประเทศ ประสบความสำเร็จในการสร้างวัฒนธรรมการใช้จักรยานให้เกิดขึ้น ด้วยการจัดทำโครงข่ายเส้นทางจักรยาน และสิ่งอำนวยความสะดวกที่จัดเตรียมไว้สำหรับรองรับการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน รวมถึง การจัดให้มีจักรยานสาธารณะในพื้นที่เขตเมือง เพื่อเป็นทางเลือกการพึ่งพารถยนต์ในการเดินทางของคนที่อยู่อาศัยในเขตเมือง ลด ปัญหาสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม และส่งเสริมสุขภาพของคนที่อยู่อาศัยในเขตเมืองด้วย

๒. กรุงเทพมหานคร ได้มีการส่งเสริมการใช้จักรยานในการเดินทางเพื่อทดแทนการใช้รถส่วนบุคคล เพื่อลดปัญหาการจราจรซึ่งเป็นต้นเหตุของปัญหามลภาวะในอากาศ และเสียง อีกทั้งสภาพการจราจรใน กรุงเทพมหานครที่มีความคับคั่ง ความกว้างของถนนและทางเท้ามีจำกัด ประกอบกับมีความต้องการ จอดรถบนผิวจราจร ทำให้เกิดปัญหา การบังคับใช้ช่อง ทางจักรยานมีรถจอดกีดขวางช่อง ทางจราจรอยู่เสมอ จากปัญหาดังกล่าว ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร จึงได้แต่งตั้งคณะกรรมการใน “โครงการเรารักกรุงเทพฯ เรารักจักรยาน ” ซึ่งมีคณะกรรมการด้านกายภาพเส้นทางจักรยานคอยกำกับดูแล พัฒนาและปรับปรุงเส้นทางจักรยานให้ตรงตามความต้องการของผู้ใช้จักรยานบนพื้นฐานความเหมาะสมทางกายภาพในแต่ละพื้นที่ ซึ่งได้มีการสำรวจเส้นทางจักรยานที่ได้ดำเนินการไปแล้วแต่พบว่า มีสภาพชำรุด ทรุดโทรม ขาดการปรับปรุงและการแก้ไข และพบว่ายังขาดการเชื่อมต่อ เส้นทางที่จะสามารถใช้จักรยานได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก และความปลอดภัย

๓. ด้วยวิสัยทัศน์ (Vision) และพันธกิจ (Mission) ของสำนักการจราจรและขนส่ง สอดคล้องกับนโยบายและวิสัยทัศน์การบริหารกรุงเทพมหานคร แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๕๖ – ๒๕๗๕) และนโยบายของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร (๑๐ มาตรการเร่งด่วน และ ๖ นโยบายร่วมสร้างกรุงเทพฯ) กรุงเทพมหานคร มีระบบการจราจรและขนส่งมวลชนที่ได้มาตรฐานระดับสากลของเมืองหลวงขนาดใหญ่ ด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ รักษาสิ่งแวดล้อม และประชาชนมีความพึงพอใจการให้บริการ กล่าวคือ

๓.๑ วิสัยทัศน์ (Vision) : สำนักการจราจรและขนส่ง : เป็นองค์กรนำในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการจราจรด้วยระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย เพื่อความสะดวกปลอดภัย และคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

๓.๒ พันธกิจ (Mission) : ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง ที่สอดคล้องกับนโยบายและวิสัยทัศน์การบริหารกรุงเทพมหานคร คือ

๑. พัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะหลากหลายรูปแบบที่ทันสมัย สะดวก และเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง
๒. พัฒนาจุดเชื่อมต่อ ในการเดินทางให้มีความสะดวก สามารถเข้าถึงโครงข่ายการเดินทางรูปแบบอื่น
๓. ส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ การใช้จักรยาน และการเดินทางเท้า
๔. เพิ่มความปลอดภัยในการสัญจร ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง
๕. สร้างวินัยและจิตสำนึกด้านการจราจร
๖. พัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านการจราจรและบริหารจัดการจราจรด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย

๓.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนา : ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง ที่สอดคล้อง กับนโยบายและวิสัยทัศน์การบริหารกรุงเทพมหานคร คือ

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ๑๒ ปี ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙)

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแบบบูรณาการเพื่อมุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางภูมิภาค (ยุทธศาสตร์ที่ ๑.๒ พัฒนาระบบการจราจรให้มีการคล่องตัว และมีระบบการขนส่งสาธารณะที่หลากหลาย)

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนากรุงเทพมหานครให้เป็นมหานครแห่งคุณภาพชีวิตที่ดีและมีเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรม (ยุทธศาสตร์ที่ ๔.๕ พัฒนาความปลอดภัย และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของเมือง)

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ พัฒนาระบบการบริหารจัดการเพื่อเป็นต้นแบบด้านการบริหารมหานคร (ยุทธศาสตร์ที่ ๕.๗ เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการบริหารและพัฒนามหานคร)

แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ๒๐ ปี (๒๕๕๖ – ๒๕๗๕)

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ มหานครปลอดภัย

ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๑.๓ ปลอดภัยอุบัติเหตุ

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ มหานครสีเขียว สะดวกสบาย

ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๒.๓ ระบบขนส่งมวลชนทั่วถึง สะดวก ประหยัด การจราจรคล่องตัว และมีทางเลือก

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ มหานครสำหรับทุกคน

ยุทธศาสตร์ย่อยที่ ๓.๑ สิ่งอำนวยความสะดวกและสวัสดิการให้กับผู้สูงอายุ ผู้พิการ และผู้ด้อยโอกาส

ตามนโยบาย มหานครแห่งความสุข ของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร และมหานครสีเขียว สะดวกสบาย วิสัยทัศน์กรุงเทพมหานคร ๒๕๗๕

๔. สำนักการจราจรและขนส่ง จึงได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการใช้จักรยานมาโดยตลอด จึงได้พิจารณาเสนอ การปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน ถนนประดิษฐ์มนูธรรม สาเหตุที่ปรับปรุง และพัฒนาเส้นทางดังกล่าว เนื่องจาก ๑. ทางจักรยานในถนนประดิษฐ์มนูธรรม ยั งขาดการเชื่อมต่อที่จะสามารถใช้จักรยานได้อย่างสะดวกและปลอดภัยไปยังถนนเพชรบุรีและถนนพระราม ๙ ๒. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยแก่ผู้ใช้ทางจักรยาน รวมถึงคนเดินเท้าและผู้พิการ เนื่องจากสภาพทางแยกมีสภาพชำรุดทรุดโทรมไม่สามารถใช้งานได้ ๓. เพื่อเป็นการเชื่อมโยงการเดินทาง ในอนาคตด้วยรถจักรยานไปยังระบบ BTS และ Mono- Rail ๔. เพื่อจัดระเบียบการใช้พื้นที่ทางเท้าและทางจักรยาน ในถนนประดิษฐ์มนูธรรมรวมถึงการลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุในบริเวณทางแยกอีกทางหนึ่ง ซึ่งเป็นการปรับปรุง และพัฒนาแนวเส้นทางจักรยานเดิม และเพิ่มความปลอดภัย ให้แก่ประชาชนผู้ใช้จักรยาน รวมไปถึงผู้พิการและคนเดินเท้า เพื่อยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในกรุงเทพมหานครให้ได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง ซึ่งตรงกับวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์การพัฒนา ข องสำนักการจราจรและขนส่ง

๕. เพื่อให้เป็นไปตาม กระแสการส่งเสริม ใช้รถจักรยาน และเป็นไปตามนโยบายและแผนพัฒนาของกรุงเทพมหานคร และในฐานะที่สำนักการจราจรและขนส่ง มีหน้าที่ความรับผิดชอบ เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ การใช้จักรยาน และการเดินทางเท้า จึงได้เสนอแนวทางการปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน ถนนประดิษฐ์มนูธรรม

๓. วัตถุประสงค์

๓.๑ เพื่อเพิ่มความปลอดภัย และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้จักรยาน รวมถึงคนเดินเท้าและผู้พิการ

๓.๒ เพื่อปรับปรุง และจัดระเบียบการใช้พื้นที่ของเส้นทางจักรยาน ในถนนประดิษฐ์มนูธรรม

๓.๓ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยก

๔. เป้าหมาย

ปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน ในถนนประดิษฐ์มนูธรรม ช่วงทางแยกถนนพระราม ๙ ถึง ถนนรามอินทรา) รวมระยะทางประมาณ ๑๒.๒๗ กิโลเมตร (ตามแผนที่สังเขปที่แนบภาคผนวก ๑)

๕. ความรู้ที่นำมาใช้ในการจัดทำรายงานฯ

ในการปรับปรุง ทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน ถนนประดิษฐ์มุนุธรรม ต้องอาศัย ทฤษฎี การวิเคราะห์ SWOT Analysis และการมีส่วนร่วมภาคประชาชน เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งในการ พัฒนาปรับปรุงงานให้ดียิ่งขึ้น

๕.๑ ทฤษฎี การวิเคราะห์ SWOT Analysis เป็นการวิเคราะห์เป็นการวิเคราะห์ ภายใน และปัจจัยภายนอกต่อการปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน ในถนนประดิษฐ์มุนุธรรม

ในการวิเคราะห์ปัจจัยภายใน จุดแข็ง และจุดอ่อน ได้นำหลักการของ ๔ M (Man Money Machine และ Material) เข้ามาพิจารณาดังนี้ คือ

จุดแข็ง (Strenght)	จุดอ่อน (Weakness)
<u>Man</u> - บุคลากรของหน่วยงาน มีความรู้ และความสามารถและมีความเชี่ยวชาญ ในการควบคุมงาน ทำงานให้เป็นไปตามรูปแบบและหลักวิชาการ - บุคลากรมีความผูกพันกับหน่วยงานและรักษาภาพลักษณ์ของหน่วยงาน - มีการติดต่อประสานงานที่ดีกับประชาชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	<u>Man</u> - บุคลากรของผู้รับจ้างไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข รูปแบบ และตามหลักวิชาการ ซึ่งจะทำให้เสียภาพลักษณ์ของหน่วยงานได้ - การขาดแคลนแรงงานและความพร้อมของผู้รับจ้าง จึงจำเป็นต้องอาศัยแรงงานต่างด้าว เข้ามาทำงานอาจจะก่อให้เกิดปัญหาด้านอาชญากรรมได้และปัญหาด้านการสื่อสารได้
<u>Money</u> - การปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน ถนนประดิษฐ์มุนุธรรม ซึ่งใช้งบประมาณไม่มากเกินไป และสามารถจัดสรรงบประมาณได้อย่างเพียงพอ	<u>Money</u> - หากผู้บริหารไม่เห็นความสำคัญของการปรับปรุงดังกล่าวอาจพิจารณาไม่อนุมัติงบประมาณ ให้ปรับปรุงฯ เพราะมีงานอื่นที่มีภาระกิจที่มีความเร่งด่วน และสำคัญกว่า
<u>Machine</u> - ใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ และเทคโนโลยีที่มีอยู่ก็เพียงพอ ไม่ต้องใช้เทคโนโลยีอันทันสมัยหรือเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ - การผลิตอุปกรณ์เครื่องใช้ต่าง ๆ ก็ทำได้ง่ายทั่วไป และไม่ต้องมีความจำเป็นที่จะต้องใช้แรงงานที่มีทักษะฝีมือที่เชี่ยวชาญเป็นพิเศษนัก	<u>Machine</u> - อุปกรณ์ไม่มีปัญหา เนื่องจากจัดหาได้ในท้องตลาดทั่วไป ในประเทศ

<u>Material</u> - วัสดุที่ใช้ในการปรับปรุง การจัดหา และผลิต ภัณฑ์ มีในประเทศ และราคาก็ไม่แพงมากนัก ทำ ให้ต้นทุนการผลิตวัสดุดิบต่ำ เพราะมีจำหน่ายและ จัดหาได้ในท้องตลาดทั่วไป	<u>Material</u> - ไม่มีปัญหา -
โอกาส (Opportunities)	อุปสรรค (Threat)
- ขึ้นอยู่กับราคาที่ลดลงในปัจจุบัน จะส่งผลให้ผู้ ประกอบการลดต้นทุนการขนส่ง และลดต้นทุน การผลิตวัสดุ และอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการปรับ ปรุงดังกล่าวฯ ได้	- การปฏิบัติงานจะต้องดำเนินการหลังเวลา ๒๑.๐๐ – ๐๕.๐๐ น. ของวันรุ่งขึ้น และหรือใน เวลากลางวันเฉพาะวันหยุดราชการที่มีปริมาณ การจราจรต่ำ เท่านั้น - ประชาชนไม่ได้รับความสะดวกในระหว่างกา ก่อสร้าง ปรับปรุงบนทางเท้าและผิวจราจร จะมี การร้องเรียน - ระหว่างการก่อสร้างปรับปรุงอาจจะประสบ การจราจรติดขัดได้ - การขาดแคลนแรงงานฝีมือชาวไทย จึงจำเป็น ต้องใช้แรงงานต่างด้าว ซึ่งมักจะไม่เห็นความสำ คัญในการทำงาน ในเรื่องความปลอดภัย และ ภาพลักษณ์ของหน่วยงาน

จากตารางการวิเคราะห์ สภาพแวดล้อม ภายใน จะเห็นได้ว่า จุดแข็ง (Strenght) เจ้าหน้าที่หรือบุคลากรของหน่วยงานมีความรู้ ความสามารถ และเชี่ยวชาญในงาน ในการควบคุมงาน ซึ่งสามารถทำงาน ให้เป็นไปตามรูปแบบและตามหลักวิชาการที่ดี นอกจากนี้เจ้าหน้าที่ยังมีความผูก พันธ์ และภาพลักษณ์ที่ดีต่อหน่วยงานและสามารถมีการติดต่อประสานงานได้ดี ด้านการเงินสามารถจัดสรร- งบประมาณได้ใช้งบประมาณไม่สูงเกินไปนัก ด้านวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องจักรกล เครื่องมือ และวัตถุดิบก็ได้ ในท้องตลาดทั่วไป ในส่วนจุดอ่อนที่พบเห็น ก็คือ อุปสรรคของผู้รับจ้างไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไข รูปแบบ และตามหลักวิชาการ ซึ่งจะทำให้เสียภาพลักษณ์ของหน่ว ยงานได้ และขาดแคลนแรงงานจึงต้องพึ่งพา แรง งานจากต่างด้าว อาจจะก่อให้เกิดปัญหา ด้านความปลอดภัย ปัญหาอาชญากรรม และการติดต่อ สื่อสารจะเข้าใจกันไม่ได้ดี ด้านงบประมาณ ผู้บริหารอาจจะไม่เห็นความสำคัญของการปรับปรุงจึงไม่

สามารถจัดสรรงบประมาณมาได้ เนื่องมีภาระกิจอื่นที่มีความเร่งด่วนและสำคัญกว่า สรุปได้ว่า จากการวิเคราะห์ จุดแข็งและจุดอ่อน ข้างต้นดังกล่าวฯ จะสามารถดำเนินการปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน ถนนประดิษฐ์มนูธรรม ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้จำนวน ๑๑ รายการได้ แต่ในส่วนที่เป็นจุดอ่อนนั้น เห็นควรได้รับการปรับปรุงและพัฒนาด้านการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน คอยตรวจสอบ และวิธีการปฏิบัติที่ดีต่อไป

และจากการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอก พบว่า มีโอกาสที่ดี เนื่องจากสถานการณ์ในปัจจุบัน ราคาน้ำมันมีแนวโน้มถูกลง จะส่งผลให้การขนส่งและต้นทุนในการผลิตวัสดุ อุปกรณ์ต่าง ๆ ลดลงตามมาด้วย ด้านอุปสรรคพบว่าระยะเวลาการทำงานส่วนใหญ่ทำงานในเวลากลางคืน และประชาชนไม่ได้รับอำนวยความสะดวก การสัญจรไป- มา ในระหว่างการก่อสร้างปรับปรุงบนทางเท้า และบนผิวพื้นทางจราจร ซึ่งอาจจะมียุบัติเหตุได้ และมีการร้องเรียนตามมา ซึ่งอาจจะส่งผลเสียต่อภาพลักษณ์ของหน่วยงานได้ ดังนั้น สรุปได้ว่า จากการวิเคราะห์ โอกาสและอุปสรรค จะเห็นได้ว่า โอกาสที่ดีเนื่องจากค่าใช้จ่ายในการขนส่ง (น้ำมัน) มีแนวโน้มถูกลง จึงใช้โอกาสนี้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและในทางกลับกันด้านอุปสรรคจะต้องมีการวางแผน และแก้ไขปัญหาอุปสรรคที่เกิดขึ้น โดยหาทางกำหนดวิธีการปฏิบัติ ต่อไป

๕.๒ ใช้ทฤษฎีการมีส่วนร่วม

ในการปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน ถนนประดิษฐ์มนูธรรม เป็นงานที่มีผลต่อประชาชนที่ใช้ทางจักรยาน รวมไปถึงผู้พิการ และคนเดินเท้า ดังนั้นการปรับปรุงจึงจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากประชาชน เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้นต่อไป

ไพรัตน์ เตชะรินทร์ (๒๕๒๗, หน้า ๖-๗) ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วมไว้ว่า การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการที่รัฐบาลทำการส่งเสริม ชักนำ สนับสนุน และสร้างโอกาสให้ประชาชน ทั้งในส่วนบุคคล กลุ่มคน ชุมชน สมาคม มูลนิธิ และองค์อาสาสมัครรูป ต่าง ๆ ให้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงานเรื่องใดเรื่องหนึ่ง หรือหลายเรื่องรวมกัน เพื่อให้บรรลุ ตามวัตถุประสงค์ และนโยบายการพัฒนาที่กำหนดไว้ โดยมีส่วนร่วมในลักษณะต่อไปนี้

๑. ร่วมทำการศึกษา ค้นหาปัญหา และสาเหตุของปัญหาที่เป็นขึ้นในชุมชน รวมตลอดจนความต้องการของชุมชน
๒. ร่วมคิดหาและสร้างรูปแบบและวิธีการพัฒนา เพื่อแก้ไขปัญหาของชุมชน หรือสร้างสรรค์สิ่งใหม่ที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชน
๓. ร่วมวางนโยบายหรือแผนงาน หรือโครงการ หรือกิจกรรมเพื่อจัดและแก้ไขปัญหา และสนองความต้องการของชุมชน
๔. ร่วมตัดสินใจในการใช้ทรัพยากรอย่างจำกัด ให้เป็นประโยชน์ต่อส่วนร่วม
๕. ร่วมจัดหรือปรับปรุงการบริหารการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพ

๖. ร่วมลงทุนในกิจกรรมโครงการของชุมชน ตามขีดความสามารถของตนเองและ
หน่วยงาน

๗. ร่วมปฏิบัติตามนโยบาย แผนงาน โครงการ และกิจกรรมให้บรรลุตามเป้าหมายที่
วางไว้

สรุปได้ว่า การมีส่วนร่วมของประชาชน ในการปรับปรุงทางแยก และจุดตัดทาง
จักรยาน ถนนประดิษฐ์มนูธรรม ประชาชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมได้โดยการประชาสัมพันธ์ การส่ง
ตัวแทนของชุมชน หรือผู้ที่มีส่วนได้เสีย ที่อยู่ในชุมชน มาเพื่อรับ ฟังปัญหาและข้อที่เป็นอุปสรรค
ข้อขัดข้อง ที่เกิดจากการปรับปรุงฯ ดังกล่าว แล้วร่วมการตรวจสอบ และแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นต่อไป

๕.๓ ขอบเขตหรือกรอบในแนวทางการดำเนินงาน นั้น ได้นำทฤษฎี PDCA หรือที่
เรียกว่า วงจรเดมมิง (Deming Cycle) ซึ่งเป็นเครื่องมือในการบริหารหน่วยงานให้มีคุณภาพ ซึ่งสามารถ
นำมาประยุกต์ใช้ได้ดังนี้คือ

ทฤษฎี PDCA เป็นคำย่อที่มาจากคำว่า

P : PLAN การวางแผนดำเนินงาน

D : DO การดำเนินการหรือการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผน

C : CHECK การตรวจสอบ หรือการประเมินผลงานที่ได้ดำเนินการมาแล้ว

A : ACTION การปรับปรุงแก้ไขงานให้เหมาะสมตามการประเมิน

P : PLAN การวางแผนดำเนินงาน

หมายถึง การวางแผนการดำเนินการอย่างรอบคอบ คลอบคลุมถึงการกำหนดหัวข้อที่
ต้องปรับปรุงเปลี่ยนแปลง โดย ต้องมีวัตถุประสงค์ กำหนดระยะเวลา การดำเนินงาน กำหนดสิ่งที่
ดำเนินการ มีการกำหนดผู้รับผิดชอบ หรือผู้ดำเนินการ งบประมาณ และมีการเสนอเพื่อขออนุมัติ ก่อน
ดำเนินการหรือไม่

D : DO การดำเนินการหรือการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามแผน

หมายถึง การดำเนินการตามแผน อาจประกอบไปด้วย การมีโครงการรองรับการ
ดำเนินการ จะต้องมีการดำเนินการ มีผู้รับผิดชอบดำเนินการได้ตามกำหนดไว้ และ จะต้องมีการ
ประสานงานกับผู้ที่เกี่ยวข้อง และประชาสัมพันธ์ และจัดเวทีให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม ในการ
ปรับปรุงดังกล่าวฯ งานที่นำเสนอ และเปิดโอกาสให้ประชาชนแสดงความคิดเห็นมีข้อเสนอแนะ และสื่อ
ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทราบถึงวิธีการปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน โดยดำเนินการให้
เป็นไปตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ และสามารถดำเนินการได้ตามงบประมาณและเป้าหมายที่กำหนดไว้

C : CHECK การตรวจสอบ หรือการประเมินผลงานที่ได้ดำเนินการมาแล้ว

หมายถึง การ ประเมินแผน อาจประกอบด้วย การประเมินโครงการที่รองรับ การ
ดำเนินการ การประเมินขั้นตอนการดำเนินงาน และการประเมินผลของการวางแผนงานที่ได้ตั้งไว้ใน
ดำเนินการ เราจะต้องมีการประเมินการดำเนินการ โดย

๑. ได้มีการกำหนดวิธี หรือรูปแบบการประเมินหรือไม่
๒. มีรูปแบบของการประเมินเหมาะสมหรือไม่
๓. ผลของการประเมินตรงกับวัตถุประสงค์ที่วางไว้หรือไม่
๔. ปัญหา/จุดอ่อนที่พบเห็นในการดำเนินการมีหรือไม่
๕. ข้อดี/จุดแข็ง ของการดำเนินการมีหรือไม่

A : ACTION การปรับปรุงแก้ไขงานให้เหมาะสมตามการประเมิน

หมายถึง การนำเอาผลจากการประเมินมาพัฒนาแผน อาจจะประกอบไปด้วย การนำผลการประเมินมาวิเคราะห์ว่า มีขั้นตอนการปฏิบัติใดที่ควรปรับปรุงหรือพัฒนาสิ่งที่ดีแล้ว ให้ดียิ่งขึ้น และสังเคราะห์รูปแบบ การดำเนินการใหม่ที่เหมาะสม สำหรับดำเนินการในปีถัดไป และนำผลการตรวจสอบ สรุปลงให้ผู้บริหารทราบ เสนอแนะ การปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน และเมื่อผ่านการเห็นชอบจากผู้บริหารแล้ว จะนำผลงานนี้ ไปประยุกต์ใช้เป็นแนวในการปรับปรุงใน ลักษณะเดียวกัน ในจุดอื่น ๆ ต่อไป

๖. ขอบเขตการดำเนินการ/วิธีการดำเนินงาน

๖.๑ ตรวจสอบ และสำรวจ แนวเส้นทางพื้นที่ที่ได้จะดำเนินการปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน ในถนนประดิษฐ์มุนูธรรม

๖.๒ พิจารณาความเหมาะสมตามกายภาพของบริเวณจุดต่าง ๆ ที่จะปรับปรุง และออกแบบทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน

๖.๓ ควบคุมการดำเนินการปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน ในถนนประดิษฐ์มุนูธรรม ให้เป็นไปตามรูปแบบ เงื่อนไข แผนงานที่กำหนดไว้และตามหลักวิชาการที่ดี โดยจะดำเนินการ

- ๑ จัดทำสับนพื้นทางจุดตัดทางจักรยานและทางม้าลาย จำนวน ๑๓,๐๐๐ ตารางเมตร
- ๒ ติดตั้งหมุดสะท้อนแสง (Road stud) จำนวน ๑,๙๐๐ จุด
- ๓ ติดตั้งป้ายประกอบ เตือนทางแยก ทางจักรยาน จำนวน ๑,๒๗๒ จุด
- ๔ จุดจอดรถจักรยานพร้อมป้ายประชาสัมพันธ์และไฟส่องสว่าง จำนวน ๑๒ จุด
- ๕ งานรื้อคันหิน ๒๘๘ เมตร
- ๖ ปรับปรุงทางลาดคนพิการ ๒๔ จุด
- ๗ จัดทำทางเท้าซีเมนต์บล็อกตัวหนอน จำนวน ๒,๗๗๒ ตารางเมตร
- ๘ บดอัดทรายและเทคอนกรีต หนา ๕ ซม. จำนวน ๑๕๔ ลบ.ม.
- ๙ ปูกระเบื้องซีเมนต์ (คนพิการ) ขนาด ๓๐x๓๐x๖.๐ ซม. จำนวน ๒๖๘ ตร.ม.
- ๑๐ ซ่อมแซมทางจักรยานด้วยแอสฟัลต์ผสมร้อน จำนวน ๕๕ ตร.ม.
- ๑๑ ติดเส้นจราจรด้วยวัสดุเทอร์โมพลาสติก จำนวน ๗๔๕ ตร.ม.

๗. ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะเวลาในการปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน ดำเนินการภายใน ๑๘๐ วัน (๖ เดือน) (ตามแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายเงิน ภาคผนวก ๒)

๘. งบประมาณ

งบประมาณในการดำเนินการ เป็นเงิน ๑๙,๓๐๐,๐๐๐ บาท (สิบเก้าล้านสามแสนบาทถ้วน)

๙. แนวทางในการติดตามผลและประเมินผล

การติดตามผลและการประเมินผล จะต้องสัมพันธ์ และสอดคล้องกับเป้าหมายและวัตถุประสงค์ ดังนี้คือ.

เป้าหมาย / วัตถุประสงค์	ตัวชี้วัด (KPI)	วิธีการ / เครื่องมือ
เป้าหมาย (Output) - ปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน ในถนนประดิษฐ์มนูธรรม จำนวน ๑๑ รายการ	- ปรับปรุงรูปแบบทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน จำนวน ๑๑ รายการ - การให้เรียบร้อยทั้งหมด ๑๐๐ % และดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๖ เดือน (๑๘๐ วัน)	- รายงานผลการดำเนินงานปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน - ตรวจสอบ สํารวจ แนวเส้นทางพื้นที่ ที่จะดำเนินการปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทาง - จักรยาน -พิจารณาความเหมาะสมตามสภาพภาพของบริเวณจุดต่าง ๆ ที่จะปรับปรุง -ควบคุมการดำเนินงาน ให้เป็นตามรูปแบบ เงื่อนไข แผนงานที่กำหนดไว้ ตามหลักวิชาการที่ดี

เป้าหมาย / วัตถุประสงค์	ตัวชี้วัด (KPI)	วิธีการ / เครื่องมือ
วัตถุประสงค์ (Outcome) ๑ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้จักรยาน รวมถึงคนเดินเท้าและผู้พิการ ๒ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ใช้จักรยาน รวมถึงคนเดินเท้าและผู้พิการ ๓ เพื่อปรับปรุงและจัดระเบียบการใช้พื้นที่ของเส้นทางจักรยานในถนนประดิษฐ์มนูธรรม ๔ เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุบริเวณทางแยก	- ประชาชนมีความพึงพอใจในความปลอดภัยของเส้นทางจักรยานที่ปรับปรุง ร้อยละ ๑๐๐ - ประชาชนมีความพึงพอใจในความสะดวกของเส้นทางจักรยานที่ปรับปรุง ร้อยละ ๑๐๐ - ปรับปรุงรูปแบบทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน จำนวน ๑๑ รายการ ให้เรียบร้อยทั้งหมด ๑๐๐ % และดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๖ เดือน (๑๘๐ วัน) - จำนวนอุบัติเหตุของการใช้จักรยานในเส้นทางบนถนนประดิษฐ์มนูธรรม ลดลง ๕๐ %	- สํารวจความคิดเห็น ทำแบบสอบถาม และสถิติข้อมูลของความปลอดภัย - สํารวจความคิดเห็น ทำแบบสอบถาม และสถิติข้อมูลของความสะดวก สบาย - ปฏิบัติ ควบคุม ดูแลให้การปรับปรุงตามรูปแบบ เงื่อนไข แผนงาน ที่กำหนดไว้ ตามหลักการที่ดี - รายงานการเกิดอุบัติเหตุของสถานีตำรวจท้องที่ เปรียบเทียบก่อนและหลังปรับปรุงเส้นทางใช้จักรยานบนถนนประดิษฐ์มนูธรรม - มีการรณรงค์ ให้มีระเบียบวินัยการจราจร

๑๐. ข้อเสนอแนะ

การปรับปรุงทางแยกและจุดตัดทางจักรยาน ในถนนประดิษฐ์มนูธรรม เป็นวิธีการหนึ่ง ที่ช่วยในการพัฒนาเมือง ของกรุงเทพมหานคร ให้น่าอยู่อย่างยั่งยืน เป็นการเชื่อมต่อเส้นทางจักรยาน เพื่อให้ครอบคลุมโครงข่ายเส้นทางจักรยาน อย่างไรก็ตามความสำเร็จของการส่งเสริมการใช้จักรยานในเขตเมือง นั้น จะต้องเกิดจากการมีวัฒนธรรมจักรยาน โดยมีแนวทางที่ควรนำไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดวัฒนธรรมจักรยาน ได้แก่

๑. โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่ส่งเสริมการใช้จักรยาน
๒. นโยบายของหน่วยงาน ที่มีเป้าหมายส่งเสริมการใช้จักรยาน
๓. การสื่อสาร (ประชาสัมพันธ์ จัดกิจกรรม ประสานความร่วมมือ) กับประชาชน และหน่วยงานอื่น ๆ
๔. การสร้างความมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่าง ๆ
๕. การจัดการความรู้และสร้างเครือข่ายความรู้
๖. เห็นควรแก้ไขปัญหาการตั้งวางสิ่งของกีดขวางเส้นทางจักรยานบนทางเท้า
๗. เห็นควรประสานสำนักการโยธา ปรับปรุงทางเท้าให้อยู่ในสภาพที่ดี เนื่องจากปัจจุบันมีสภาพที่ทรุดโทรมมาก