

รายงานการศึกษาส่วนบุคคล

(Individual Study)

โครงการ : แนวทางการแก้ไขปัญหการใช้ทางเท้าร่วมกันด้วยความสะดวกและปลอดภัย (ศึกษาเฉพาะกรณีถนนท่าดินแดง พื้นที่เขตคลองสาน)

จัดทำโดย

นายรัชชัย ช่างยั่งยืน

ตำแหน่งเจ้าพนักงานเทคนิคชำนาญการพิเศษ

หัวหน้าฝ่ายเทคนิค สำนักงานเขตคลองสาน

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรม

หลักสูตรนักบริหารมหานครระดับกลาง รุ่นที่ ๑๔

สถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร

ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)

กรุงเทพมหานครเมืองหลวงของประเทศไทย ตั้งอยู่ในจุดศูนย์กลางของประเทศไทยมีพื้นที่ทางปกครองขนาด ๑,๕๖๘.๗๓๗ ตารางกิโลเมตร มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ประมาณ ๑๐ ล้านคน โดยเฉพาะพื้นที่ชั้นในซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจจะมีการอพยพย้ายถิ่นเข้ามาสูงมาก จึงก่อปัญหาการคับคั่ง-แออัดบนทางเท้าสาธารณะ การตั้งวินรถจักรยานรับจ้างบนทางเท้าสาธารณะ การติดตั้งป้ายโฆษณาบนทางเท้าสาธารณะ การประกอบกิจการต่างๆ บนทางเท้าสาธารณะ และการตั้งวางสิ่งของบนทางเท้าสาธารณะบริเวณหน้าอาคาร ซึ่งเป็นปัญหาที่พบเห็นในพื้นที่กรุงเทพฯ ทั่วไป

ในอดีตหาบเร่-แผงลอย เพียงนำสินค้าใส่หาบแล้วเร่ขายก็สามารถหาเลี้ยงชีพได้แล้ว แต่ปัจจุบันหาบเร่-แผงลอยได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบมาเป็นตั้งแผงลอยตามเส้นทางสัญจรบนทางเท้าที่มีผู้คนสัญจรไปมา และมีแนวโน้มที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากสินค้าที่จำหน่ายมีหลากหลาย ราคาถูก ผู้ที่ค้าขายมีอยู่ทั่วไป ผู้ซื้อความสะดวกสบายในการซื้อจกทุกคนเห็นเป็นเรื่องปกติ และมีบางท่านกล่าวว่าหาบเร่-แผงลอยเป็นเอกลักษณ์อย่างหนึ่งของกรุงเทพมหานคร แต่หาบเร่-แผงลอยได้ก่อปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินชีวิตและสร้างความเดือดร้อนแก่ประชาชนส่วนใหญ่ของกรุงเทพมหานคร เช่น ปัญหาต่อระบบการคมนาคมขนส่งของชุมชนเมือง ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ปัญหาขยะที่เพิ่มจำนวนขึ้นมากมาย ปัญหาการไม่รักษาความสะอาดของสินค้าและสถานที่ประกอบการ ซึ่งจะเป็นแหล่งแพร่เชื้อโรคต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว ปัจจุบันปัญหาของหาบเร่-แผงลอยยังควบคุมและแก้ไขไม่ได้

การขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอีกอาชีพหนึ่งที่ก่อปัญหาในกรุงเทพมหานคร รถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดขึ้นมาเมื่อประมาณปี พ.ศ. ๒๕๒๒ เป็นบริการที่เกิดขึ้นเพื่อรองรับความต้องการของประชาชนจากปัญหาการจราจรที่ติดขัดอย่างมากในกรุงเทพมหานคร ในช่วงแรกๆ รถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดขึ้นโดยไม่มีการควบคุม เนื่องจากมีปัญหาในข้อกฎหมาย จึงก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ มากมาย เช่น ผู้โดยสารไม่มีหลักประกันกรณีเกิดอุบัติเหตุ ผู้มีสิทธิพลเรียกเก็บค่าคุ้มครอง เป็นที่มั่วสุมของเหล่ามิจฉาชีพ จึงได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๗ ขึ้นมาเพื่อควบคุมและจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๖ กรุงเทพมหานครมอบหมายให้ฝ่ายเทศกิจของทุกสำนักงานเขตรับลงทะเบียนและผู้ใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเบื้องต้นมีการรณรงค์ให้จอดรถบนทางเท้าสาธารณะเป็นการชั่วคราว แต่จะต้องจัดหาที่จอดรถจักรยานยนต์ที่อื่นทดแทน ซึ่งไม่ใช่ทางเท้าหรือที่สาธารณะ แต่การจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างบนทางเท้ายังคงมีอยู่ โดยผู้ใช้จะอ้างว่าไม่สามารถหาได้ เนื่องจากจอดในที่อื่นจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เจ้าหน้าที่เทศกิจบังคับการได้ยาก เนื่องจากมีกลุ่มผลประโยชน์แอบแฝง ถึงแม้ในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกจะเข้ามาดำเนินการแทนท้องถิ่นทั้งหมด แต่การควบคุมและการจัดระเบียบยังไม่สามารถดำเนินการได้

การติดตั้งป้ายโฆษณาบนทางเท้าสาธารณะมีทั้งที่ถูกและไม่ถูกกฎหมาย ติดตั้งกันแบบไร้ระเบียบ ป้ายขนาดใหญ่ไม่มีความมั่นคงแข็งแรง ในช่วงระยะฤดูฝนจึงมีอุบัติเหตุจากป้ายหักพังลงมาทับบ้านเรือน รถยนต์ ประชาชนได้รับอันตรายถึงชีวิตหรือไม่ก็บาดเจ็บสาหัส ป้ายขนาดเล็กที่ไม่ได้รับอนุญาตติดตั้งบดบังทัศนวิสัยการมองเห็น ไม่มั่นคงอาจเป็นอันตรายแก่ผู้ที่สัญจรบนทางเท้า

การตั้งวางสิ่งของบนทางเท้าสาธารณะหน้าอาคาร เจ้าอาคารจะนำสิ่งของหรือสินค้ามาตั้งวางบนทางเท้าที่อยู่ติดกันสาดโดยมักจะอ้างว่าตั้งในที่ดินของตนเอง ทั้งที่ติดเหล่านั้นเป็นตึกเก่าก่อสร้างมาก่อนปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ซึ่งไม่ต้องร่นแนวอาคารจากเขตทางสาธารณะ เนื่องจากในช่วงเวลานั้น ไม่มีข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง ควบคุมอาคาร ใช้บังคับ การก่อสร้างอาคารสามารถสร้างชิดแนวเขตที่ดินได้ จึงทำให้ทางเท้าสาธารณะเกือบจะไม่เหลือให้ประชาชนสำหรับใช้สัญจรได้ และทางเท้าสาธารณะในถนนหลายสายได้มีการขยายผิวการจราจร จึงทำให้ทางเท้าแคบลงการสัญจรเป็นไปด้วยความลำบาก

จากที่กล่าวมาข้างต้น ทางเท้าซึ่งเป็นสาธารณะสมบัติของแผ่นดินที่ทุกคนมีสิทธิใช้สอยร่วมกันด้วยความสะดวกปลอดภัย แต่ปัญหาหาบเร่-แผงลอยบนทางเท้าสาธารณะ ปัญหารถจักรยานยนต์รับจ้างใช้ ทางเท้าเป็นที่จอดรถและรับ-ส่งผู้โดยสาร ปัญหาการติดตั้งป้ายโฆษณาบนทางเท้า หรือปัญหาของโครงสร้างกันสาดซึ่งก่อสร้างก่อน ปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ที่ล้ำเข้ามาในพื้นที่ทางเท้า ทำให้การใช้ทางเท้าของประชาชนเป็นไปด้วยความลำบาก จึงเป็นปัญหาที่กรุงเทพมหานครจะต้องแก้ไขโดยด่วนและหากปล่อยไว้จะทำให้แก้ไขได้ยากขึ้น ประกอบกับการที่กรุงเทพมหานครมีการส่งเสริมให้ประชาชนใช้รถจักรยานเป็นทางเลือก โดยกำหนดเส้นทางรถจักรยานทั้งบนทางเท้าและผิวการจราจร แต่ทางจักรยานที่กำหนดขึ้นยังไม่สามารถทำให้ผู้ใช้รถจักรยานได้รับความสะดวกแต่อย่างใด ยังมีสิ่งกีดขวาง มีการค้าขาย ในทางจักรยาน นอกจากนั้น การแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้น ยังต้องดำเนินการพัฒนาไปในทิศทางที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙) ซึ่งมีวิสัยทัศน์ว่า “สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ด้วยความเสมอภาค เป็นธรรม และมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง” ประกอบกับการที่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะรวมตัวกันเป็น “ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” (ASEAN Economic Community : AEC) อย่างสมบูรณ์ในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๘

ผู้ศึกษา จึงเสนอโครงการต้นแบบ “แนวทางการแก้ไขปัญหาการใช้ทางเท้าร่วมกันด้วยความ สะดวกและปลอดภัย (ศึกษาเฉพาะกรณีถนนท่าดินแดง พื้นที่เขตคลองสาน)” เพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาการใช้ทางเท้าสาธารณะร่วมกัน ซึ่งเมื่อวิเคราะห์ปัญหาหาบเร่-แผงลอย ปัญหาวินรถจักรยานรับจ้าง ปัญหาการติดตั้งป้ายโฆษณา ปัญหาการตั้งวางสิ่งของด้านหน้าอาคาร การควบคุมและจัดระเบียบทางเท้า ที่ผ่านมานั้นการบังคับการแต่เพียงอย่างเดียว จึงไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร

ดังนั้น การแก้ไขปัญหาต่างๆ ดังกล่าวที่เกิดขึ้นบนทางเท้าสาธารณะ จึงควรปรับเปลี่ยนวิธีการมาเป็นการบูรณาการของทุกภาคส่วน ด้วยหลักการมีส่วนร่วมของทุกคน การประสานประโยชน์ของผู้ที่เกี่ยวข้องในการกำหนดการใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะร่วมกัน ภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมาย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม เป็นที่ยอมรับของสังคม และจะได้รับความร่วมมืออย่างยั่งยืนในที่สุด โดยนำหลักการและแนวทางบริหารงานในหลายรูปแบบมาประยุกต์ใช้ ดังนี้

๑. หลักการสร้างแรงจูงใจ การสร้างผู้นำจะช่วยจูงใจให้ประชาชนทำงานด้วยความเต็มใจ
๒. หลักนิติศาสตร์ ทุกคนอยู่ภายใต้กฎหมายเดียวกันและได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียม
๓. หลักรัฐศาสตร์ การบริหารจัดการเมืองตามหลักธรรมาภิบาล

กิตติกรรมประกาศ

รายงานนี้เป็นส่วนหนึ่งของการฝึกอบรมหลักสูตรนักบริหารมหานครระดับกลาง (บนก.) รุ่นที่ ๑๔ ระหว่างวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๗ ถึงวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๗ ประกอบวิชาการบริหารเชิงกลยุทธ์ ผู้ศึกษาขอกราบขอบพระคุณ นายสุธน อาณากุล ผู้อำนวยการสำนักงานวิศวกรรมจราจร สำนักการจราจรและขนส่ง อาจารย์ที่ปรึกษาการจัดทำรายงานส่วนบุคคลที่ได้กรุณาเสียสละเวลาอันมีค่า ในการให้คำปรึกษา แนะนำกระบวนการจัดทำรายงานส่วนบุคคลมาโดยตลอด ทำให้รายงานฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ในเวลาที่รวดเร็ว

นอกจากนี้ยังขอขอบคุณผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ สถาบันพัฒนาข้าราชการกรุงเทพมหานคร ที่ได้อำนวยความสะดวก ติดต่อประสานงานกับอาจารย์ที่ปรึกษาและให้แนวคิดในการจัดทำรายงาน ขอบคุณเพื่อนร่วมรุ่น บนก. ๑๔ ทุกท่านที่เอื้อเฟื้อข้อมูลที่เป็นประโยชน์และเป็นกำลังใจให้อย่างยิ่ง และขอกราบขอบพระคุณท่านปลัดกรุงเทพมหานคร (นางนันทา ชลิตานนท์) ที่ได้ให้โอกาสแก่ผู้ศึกษาได้เข้ารับการอบรมหลักสูตรนักบริหารมหานครระดับกลาง รุ่นที่ ๑๔ ทำให้ผู้ศึกษาได้รับความรู้และวิทยาการต่างๆ เพื่อการพัฒนาการเป็นนักบริหารสูงขึ้นอีกระดับหนึ่ง

นิยามศัพท์เฉพาะ

๑. “ถนน” หมายความว่ารวมถึง ทางเดินรถ ทางเท้า ขอบทาง ไหล่ทาง ทางข้าม ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบก ตรอก ซอย สะพาน หรือถนนส่วนบุคคล ซึ่งเจ้ายินยอมให้ประชาชนใช้เป็นทางสัญจรได้
๒. “เจ้าพนักงานท้องถิ่น” ในเขตกรุงเทพมหานคร หมายความว่า ผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร
๓. “พนักงานเจ้าหน้าที่” ในเขตกรุงเทพมหานคร หมายความว่า ปลัดกรุงเทพมหานคร ผู้อำนวยการเขต ผู้ช่วยผู้อำนวยการเขต และผู้ซึ่งเจ้าพนักงานท้องถิ่นแต่งตั้ง
๔. “จุดผ่อนผัน” หมายความว่า ถนนส่วนบุคคลหรือในบริเวณที่เจ้าพนักงานท้องถิ่นหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ประกาศผ่อนผันในกระทำการปรุงอาหารหรือการขายสินค้าได้ในระหว่างวัน เวลาที่กำหนด ด้วยความเห็นชอบของเจ้าพนักงานจราจร
๕. “เจ้าพนักงานจราจร” หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็น เจ้าพนักงานจราจร
๖. “รถจักรยาน” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังของผู้ขับขี่มิใช่เป็นการลากเข็น
๗. “รถจักรยานยนต์รับจ้าง” หมายความว่า รถจักรยานยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกทุกคนโดยสาร แต่ไม่หมายรวมถึงรถจักรยานยนต์ที่มีพ่วงข้างและรถจักรยานที่ติดเครื่องยนต์

สารบัญ

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

กิตติกรรมประกาศ

สารบัญ

นิยามศัพท์เฉพาะ

หลักการและเหตุผล ๑

วัตถุประสงค์ ๗

เป้าหมาย ๗

ปัจจัยความสำเร็จ ๗

แผนปฏิบัติการและงบประมาณ ๘

แนวทางในการบริหารความเสี่ยง ๑๐

 การประเมินผลและข้อเสนอแนะ ๑๑

บรรณานุกรม ๑๔

ประวัติผู้เขียนเอกสารรายงานการศึกษาส่วนบุคคล ๑๕

โครงการ : แนวทางการแก้ไขปัญหาการใช้ทางเท้าร่วมกันด้วยความสะดวกและปลอดภัย (ศึกษาเฉพาะกรณีถนนท่าดินแดง พื้นที่เขตคลองสาน)

หลักการและเหตุผล

กรุงเทพมหานครในฐานะเป็นเมืองหลวงของประเทศไทย มีรูปแบบการบริหารราชการในฐานะองค์กรบริหารราชการส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ พื้นที่ตั้งอยู่ในจุดศูนย์กลางของประเทศ มีพื้นที่ทางปกครองขนาด ๑,๕๖๘.๗๓๗ ตารางกิโลเมตร^๑ เป็นเมืองหลวงที่มีลักษณะเป็นมหานคร มีประชากรอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น ประมาณ ๑๐ ล้านคน โดยเฉพาะพื้นที่ชั้นในซึ่งเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจจะมีความหนาแน่นของประชากรสูงมาก มีการอพยพย้ายถิ่นของประชากรจากต่างจังหวัดเข้ามาประกอบอาชีพในเขตเมือง จึงก่อให้เกิดปัญหา การค้าขายหาบเร่-แผงลอยในที่หรือทางสาธารณะ การตั้งวินรถจักรยานรับจ้างบน ทางเท้าสาธารณะ การติดตั้งป้ายโฆษณาบนทางเท้าสาธารณะ การประกอบกิจการต่างๆ บนทางเท้าสาธารณะ และการตั้งวางสิ่งของบนทางเท้าสาธารณะบริเวณหน้าอาคาร ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญที่พบเห็นในพื้นที่กรุงเทพมหานครทั่วไป

ประชาชนส่วนใหญ่ที่เดินทางเข้ามาในกรุงเทพมหานครเมืองใหญ่ของไทย มาเพื่อหางานทำเลี้ยงชีพ มีจำนวนไม่น้อยที่หันมาประกอบอาชีพค้าขายหาบเร่-แผงลอย ในอดีตหาบเร่-แผงลอย นั้น เพียงนำสินค้าใส่หาบแล้วเร่ขายไปก็สามารถหาเลี้ยงชีพได้ โดยไม่ต้องใช้ต้นทุนสูงหรือเสียค่าเช่าร้านค้าแต่อย่างใด แต่ในปัจจุบันการค้าขายหาบเร่-แผงลอย ได้ปรับเปลี่ยนรูปแบบมาเป็นตั้งวางแผงลอยตามเส้นทางสัญจรบนทางเท้าหรือถนนสาธารณะที่มีผู้คนสัญจรไปมาเป็นจำนวนมาก และมีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากสินค้าที่จำหน่ายมีหลากหลาย ราคาถูก คนที่ค้าขายมีอยู่ทั่วไป คนซื้อมีความสะดวก สบายในการซื้อ จึงทำให้การค้าขายหาบเร่-แผงลอย เป็นที่นิยมและอยู่คู่กับกรุงเทพมหานครมาอย่างยาวนาน ที่ทุกคนเห็นเป็นเรื่องปกติ จนบางท่านบอกว่าการค้าขายหาบเร่-แผงลอยเป็นเอกลักษณ์อย่างหนึ่งของกรุงเทพมหานคร แต่ปัญหาของหาบเร่-แผงลอยยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างจริงจังและปัญหาที่เกิดขึ้นแต่เดิมยังคงอยู่มาจนถึงปัจจุบัน ด้วยจำนวนผู้ที่ทำการค้าหาบเร่-แผงลอยได้ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากกรุงเทพมหานครมีลักษณะเป็นเมืองเดี่ยว มีความเจริญเติบโตเป็นศูนย์กลางในทุกๆ ด้าน จำนวนประชากรเพิ่มอย่างรวดเร็ว และการค้าขายหาบเร่-แผงลอย มีการตั้งวางสินค้ากีดขวางทางสัญจรบนทางเท้าสาธารณะมากยิ่งขึ้น จึงก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตและสร้างความเดือดร้อนแก่ประชาชนส่วนใหญ่ที่ดำเนินชีวิตอยู่ในกรุงเทพมหานคร ไม่ว่าจะเป็นการก่อให้เกิดความสับสนต่อระบบการสัญจรทั้งบน ทางเท้าและถนนสาธารณะ ซึ่งเป็นผลเสียต่อระบบการคมนาคมขนส่งของชุมชนเมือง ปัญหาความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ปัญหาขยะเพิ่มจำนวนขึ้นมากมาย ปัญหาผู้ค้าขาดจิตสำนึกรับผิดชอบต่อสังคมทั้งขยะตามใจตนเอง ไม่มีการรวบรวมขยะให้ดีหรือการจัดการกับขยะไม่ถูกสุขลักษณะ ปัญหาผู้ค้าหาบเร่-แผงลอย ไม่คำนึงถึงเรื่องการรักษาความสะอาดของสินค้าและสถานที่ประกอบการ ซึ่งอาจจะเป็นแหล่งแพร่เชื้อโรคต่างๆ ได้อย่างรวดเร็ว

๑. สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. แผนปฏิบัติราชการกรุงเทพมหานคร ประจำปี พ.ศ.๒๕๕๗ ; หน้าที่ ๑๑

การขับซิริรถจักรยานยนต์รับจ้างเป็นอีกอาชีพหนึ่งที่ก่อปัญหาในกรุงเทพมหานคร รถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดขึ้นมานานแล้ว เมื่อประมาณปี พ.ศ. ๒๕๒๒^๑ เป็นบริการที่เกิดขึ้นเพื่อรองรับความต้องการของประชาชนจากการจราจรที่ติดขัดอย่างมากในกรุงเทพมหานคร เนื่องจากบริการขนส่งมวลชนไม่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชนได้ ในช่วงแรกๆ รถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดขึ้นโดยไม่มีการควบคุม เนื่องจากไม่มีกฎหมายรองรับ ผู้ที่มาประกอบอาชีพขับซิริรถจักรยานยนต์รับจ้างมาโดยเสรี จึงก่อให้เกิดปัญหา ต่างๆ มากมาย เช่น ผู้ขับซิริไม่มีความ

รับผิดชอบผู้โดยสาร ผู้โดยสารขาดความปลอดภัย ผู้โดยสารไม่มีหลักประกันกรณีเกิดอุบัติเหตุ มีผู้มีอิทธิพลเรียกเก็บค่าคุ้มครอง เป็นแหล่งมั่วสุมของเหล่านักฉ้อโกง แต่รถจักรยานยนต์รับจ้างก็ยังเป็นที่นิยมของผู้คนโดยทั่วไป เนื่องจากระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครไม่สามารถตอบสนองต่อการสัญจรของประชาชนได้ จึงได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๔๗ ขึ้นมาเพื่อควบคุมและจัดระเบียบรถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๖ ในกรุงเทพมหานครได้มีการรับลงทะเบียนและทะเบียนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยให้ฝ่ายเทศกิจของทุกสำนักงานเขตเป็นผู้ดำเนินการจัดทำทะเบียนประวัติผู้ขับขี่และจัดระเบียบการจอดรถจักรยานยนต์รับจ้าง ในเบื้องต้นเมื่อจัดทำทะเบียนประวัติแล้ว การจัดระเบียบการจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างอนุโลมให้จอดรถบนทางเท้าสาธารณะเป็นการชั่วคราวก่อนในช่วงแรก โดยให้กลุ่มของผู้ที่ขับขี่จะต้องจัดเตรียมหาที่จอดรถจักรยานยนต์ที่อื่น ซึ่งไม่ใช่ทางเท้าหรือที่สาธารณะ การให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่เป็นหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก และการบังคับการตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๔๗ เป็นอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานตำรวจ แต่การใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะเพื่อจอดรถจักรยานยนต์และรับ-ส่งผู้โดยสารยังคงอยู่ตลอดมาและยากแก่การควบคุมของเจ้าหน้าที่เทศกิจ ผู้ขับขี่จะอ้างว่าไม่สามารถหาที่จอดอื่นได้เนื่องจากหากจอดในที่อื่นแล้วจะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น เจ้าหน้าที่เทศกิจบังคับการได้ยากเนื่องจากมีกลุ่มผลประโยชน์แอบแฝงอยู่ ถึงแม้ปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกจะเข้ามาดำเนินการแทนองค์การปกครองท้องถิ่นแล้วก็ตาม ปัญหาการจอดรถจักรยานยนต์รับจ้างบนทางเท้าก็ยังคงอยู่ไม่ได้รับการแก้ไขแต่อย่างใด และนับวันจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างจะเพิ่มมากขึ้น การควบคุมและการจัดระเบียบยังไม่สามารถดำเนินการได้

การติดตั้งป้ายโฆษณาบนทางเท้าและในที่สาธารณะต่างๆ มีทั้งที่ถูกต้องและไม่ถูกต้องตามกฎหมายอย่างมากมาย ไร้ระเบียบ ป้ายขนาดใหญ่ไม่มีความมั่นคงแข็งแรง ในช่วงระยะฤดูฝนจึงมีอุบัติเหตุจากป้ายหักพังลงมาทับบ้านเรือนประชาชน รถยนต์ หรือตัวบุคคลได้รับอันตรายถึงชีวิตหรือไม่ก็บาดเจ็บสาหัส ป้ายขนาดเล็กที่ไม่ได้รับอนุญาตติดตั้งบดบังทัศนวิสัยการมองเห็น ไม่มั่นคง อาจเป็นอันตรายแก่ผู้ที่สัญจรบนทางเท้าและถนนได้ ปัจจุบัน มีป้ายไฟฟ้าแบบใหม่ (ป้ายไฟฟ้า แอล อี ดี) ความสว่างของแสงไฟฟ้าจากป้ายจะมีมาก ป้ายมีขนาดใหญ่ น้ำหนักมาก และบางป้ายอาจไม่มีความมั่นคงแข็งแรง เนื่องจากส่วนใหญ่แล้วจะติดตั้งที่ผนังอาคาร หรือยึดติดกับกันสาด หรือที่ติดตั้งบนดาดฟ้าอาคาร ซึ่งจะได้มาตรฐานเช่นกัน เพราะมีการก่อสร้างป้ายที่หลังจากการก่อสร้างอาคารไปแล้ว ป้ายประเภทนี้ในเวลากลางคืนมีความสว่างจะทำให้การมองเห็นของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง จึงก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมากขึ้นได้อีกทางหนึ่ง ประกอบกับมีการติดตั้งป้ายบอกสถานที่ราชการ โรงพยาบาล โรงเรียน ศาสนสถาน วัด ป้ายโฆษณาต่างๆ ที่ได้รับอนุญาต ศาลาที่พักผู้โดยสารพร้อมป้ายโฆษณา ทางเท้าจึงเหลือพื้นที่ใช้สัญจรน้อยลง

๑. กรมการขนส่งทางบก. คู่มือดำเนินการทางทะเบียนและใบอนุญาตขับรถจักรยานยนต์สาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๙ ; หน้าที่ ๔

การตั้งวางสิ่งของบนทางเท้าด้านหน้าอาคาร เจ้าอาคารจะนำสิ่งของหรือสินค้ามาตั้งวางขายบนทางเท้าที่อยู่ได้กันสาดโดยมักอ้างว่าตั้งในที่ดินของตนเอง ทั้งที่ตึกเหล่านั้นเป็นตึกเก่าก่อสร้างมาก่อนปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ไม่มีที่ว่างด้านหน้าอาคารแต่อย่างใด เนื่องจากการก่อสร้างอาคารในช่วงเวลานั้น อนุญาตให้สร้างอาคารชิดแนวเขตที่ดินได้ ดังนั้นโครงสร้างกันสาดหน้าอาคารจึงล้ำเข้ามาในพื้นที่ทางเท้าสาธารณะ การตั้งวางสิ่งของหน้าอาคารจะทำให้ทางเท้าแคบลงประชาชนสัญจรได้ด้วยความลำบาก และถนนหลายสายได้มีการขยายผิวการจราจรด้วยการตัดพื้นที่ทางเท้าไปทำผิวการจราจร จึงทำให้ทางเท้าแคบลงประชาชนใช้สัญจรได้ไม่สะดวกเท่าที่ควร

ปัจจุบัน สำนักงานเขตคลองสาน เป็น ๑ ใน ๕๐ เขต ของเขตการปกครองที่กรุงเทพมหานครกำหนด มีพื้นที่ประมาณ ๖.๘ ตารางกิโลเมตร ตั้งอยู่ในกลุ่มเขตกรุงธนเหนือ ซึ่งถือเป็นเขตอนุรักษ์เมืองเก่า แหล่งท่องเที่ยว เชิงประวัติศาสตร์และศิลปวัฒนธรรมทางฝั่งธนบุรี ตั้งอยู่ริมฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา(ฝั่งธนบุรี) แบ่งพื้นที่เขตการปกครองย่อยออกเป็น ๔ แขวง คือ แขวงคลองสาน แขวงสมเด็จเจ้าพระยา แขวงคลองตันไทร และแขวง

บางลำภูล่าง ภูมิศาสตร์ที่ตั้งของเขตคลองสานเป็นจุดที่กระจายความเจริญ มีถนนและท่าเรือเชื่อมต่อกับพื้นที่ฝั่งพระนครหลายจุดด้วยกัน ได้แก่ ถนนท่าดินแดง ถนนกรุงธนบุรีและถนนประชาธิปไตย ก่อให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่ทันสมัย ได้แก่ รถไฟฟ้า BTS เพื่อเชื่อมการสัญจรของประชาชนระหว่างฝั่งพระนครกลับฝั่งธนบุรีให้มีความสะดวก สบาย รวดเร็ว ยิ่งขึ้น นำความเจริญเข้ามาสู่พื้นที่อย่างรวดเร็ว การสัญจรทางบกในพื้นที่เขตคลองสานมีถนนสายหลักจำนวน ๔ สาย ได้แก่ ถนนสมเด็จพระเจ้าอยุธยา ถนนลาดหญ้า ถนนเจริญนคร และถนนกรุงธนบุรี ทำให้มีการขยายตัวของแหล่งธุรกิจ โรงแรมหรู ที่พักอาศัยประเภทคอนโดมิเนียม เกิดขึ้นอย่างมากมาย ข้อมูลฝ่ายทะเบียน ในเดือนมกราคม ๒๕๕๗ เขตคลองสาน มีจำนวนประชากรตามทะเบียนบ้าน ๗๕,๗๕๖ คน^๑

เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๓๖ พื้นที่เขตคลองสาน มีจุดผ่อนผัน ที่ทำการค้าบนทางเท้า จำนวน ๑๘ จุด ผู้ค้าจำนวน ๓๑๕ ราย^๒ ผู้ค้านอกจุดผ่อนผันที่ทำการค้าบนทางเท้าและบางส่วนตั้งวางบนผิวการจราจร จำนวน ๓๘ ราย แต่ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ บัญชีผู้ค้าฉบับปัจจุบัน (บัญชีผู้ค้าประชาชนวิวัฒน์) มีจุดผ่อนผัน ที่ทำการค้าบนทางเท้า จำนวน ๒๕ จุด ผู้ค้าจำนวน ๙๓๒ ราย จุดที่เสนอขอเป็นจุดผ่อนผันเพิ่มเติม (กองบัญชาการตำรวจนครบาลในฐานะเจ้าพนักงานจราจรยังไม่ให้ความเห็นชอบ ปัจจุบันยังคงมีผู้ทำการค้าอยู่) จำนวน ๗ จุด ผู้ค้าจำนวน ๑๑๕ ราย และผู้ค้านอกจุดผ่อนผันและนอกจุดที่เสนอขอความเห็นชอบที่ทำการค้าบนทางเท้าและบางส่วนตั้งวางบนผิวการจราจร มีจำนวน ๒๐ จุด ผู้ค้า ๓๓๓ ราย จึงเห็นได้ว่าในช่วงเวลา ๑๘ ปี ที่ผ่านมามีจำนวนผู้ค้าในจุดผ่อนผันและจุดที่ขอเพิ่มเติม เพิ่มขึ้น จำนวน ๗๓๒ ราย คิดเป็นร้อยละ ๒๓๒ ผู้ค้านอกจุดผ่อนผันเพิ่มขึ้น จำนวน ๒๙๕ ราย คิดเป็นร้อยละ ๗๗๖

เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๒๒ เริ่มมีระบบขนส่งมวลชนรูปแบบใหม่ที่ได้รับคามนิยมมาก ได้แก่ รถจักรยานยนต์รับจ้างที่เกิดขึ้นอย่างมากมายมาเพื่อบรรเทาปัญหาการขนส่งมวลชนที่ไม่สามารถสนองต่อความต้องการของประชาชนได้ แต่รถจักรยานยนต์รับจ้างเกิดขึ้นมาโดยไม่มีกฎหมายใด ๆ รองรับ จึงทำให้ผู้ที่ให้บริการขาดความปลอดภัย ไม่ได้การคุ้มครองตามกฎหมาย เป็นแหล่งรวมของมิจฉาชีพและผู้มีอิทธิพล ดังนั้น ในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ จึงมีการแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. ๒๕๔๗ (เพิ่มเติม ฉบับที่ ๑๓) มาควบคุมการใช้รถจักรยานยนต์รับจ้าง

๑. ฝ่ายทะเบียน สำนักงานเขตคลองสาน. ข้อมูลการเลือกตั้ง ส.ส. มกราคม ๒๕๕๗

๒. งานตรวจและบังคับการ ฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขตคลองสาน. ข้อมูลบัญชีผู้ค้าจุดผ่อนผัน ปี พ.ศ. ๒๕๓๖

ปี พ.ศ. ๒๕๔๖ ในกรุงเทพมหานครได้มีการรับลงทะเบียนวินและทะเบียนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง โดยฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขตคลองสานดำเนินการจัดทำทะเบียนประวัติผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างและจัดระเบียบการจอดรถจักรยานยนต์ ในเบื้องต้นเมื่อจัดทำทะเบียนประวัติแล้วในพื้นที่เขตคลองสาน มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการจอดรถจักรยานบนทางเท้าเป็นการชั่วคราว จำนวน ๗๕ วิน ผู้ขับขี่ จำนวน ๗๕๐ คน และในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ผู้บริหารกรุงเทพมหานครมีนโยบายให้ทุกสำนักงานเขตรับจดทะเบียนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างใหม่ ผลปรากฏว่าวินรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีการอนุมัติให้จอดรถจักรยานบนทางเท้าเป็นการชั่วคราวก็ยังคงจอดรถจักรยานยนต์บนทางเท้าเหมือนเดิม จำนวน ๗๕ วิน ผู้ขับขี่ จำนวน ๗๕๐ คน แต่มีวินรถจักรยานยนต์รับจ้างที่ไม่ถูกต้องเพิ่มขึ้น และมีการจอดรถจักรยานยนต์บนทางเท้าและผิวการจราจร อีก จำนวน ๔๕ วิน ผู้ขับขี่ จำนวน ๒๓๐ คน^๓ จึงเห็นได้ว่าในช่วงเวลา ๘ ปี วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง เพิ่มขึ้น จำนวน ๔๕ วิน คิดเป็นร้อยละ ๖๐ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง เพิ่มขึ้น จำนวน ๒๓๐ คน คิดเป็นร้อยละ ๓๐

จากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น ทางเท้าซึ่งเป็นสาธารณะสมบัติของแผ่นดินที่ประชาชนทุกคนมีสิทธิใช้สอยร่วมกันด้วยความสะดวกและปลอดภัย แต่ปัญหาการค้าหาบเร่-แผงลอยบนทางเท้าสาธารณะ ปัญหารถจักรยานยนต์รับจ้างใช้พื้นที่ทางเท้าเป็นที่จอดรถ และรับ-ส่งผู้โดยสาร ปัญหาความไม่เป็นระเบียบของการติดตั้งป้ายโฆษณา หรือปัญหาโครงสร้างกันสาดของอาคารที่สร้างก่อนปี พ.ศ. ๒๕๒๒ ล้ำเข้ามาในพื้นที่ ทางเท้า จึงเป็นปัญหาที่กรุงเทพมหานคร

จะต้องแก้ไขโดยด่วนและหากปล่อยไว้จะทำให้แก้ไขได้ยาก นอกจากนั้น การแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้นยังต้องดำเนินการพัฒนาไปในทิศทางที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙) ซึ่งมีวิสัยทัศน์ว่า “สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ด้วยความเสมอภาค เป็นธรรม และมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง” ประกอบกับการที่ประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะรวมตัวกันเป็นประชาคมอาเซียน “ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” (ASEAN Economic Community : AEC)^๒ อย่างสมบูรณ์ในวันที่ ๓๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ เพื่อที่จะพัฒนาให้ระบบเศรษฐกิจสู่เป้าหมาย ๔ ประการ ได้แก่ (๑) เป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว (๒) มีความสามารถในการแข่งขัน (๓) มีการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาค และ (๔) สามารถบูรณาการเข้ากับระบบเศรษฐกิจโลก

กรุงเทพมหานครมีการส่งเสริมให้ประชาชนขับจักรยานเพื่อใช้เป็นพาหนะในการเดินทางและเพื่อการท่องเที่ยว โดยการตีเส้นสีขาวกำหนดเส้นทางรถจักรยานทั้งบนทางเท้าและผิวการจราจร แต่ทางจักรยานที่ได้กำหนดขึ้นมิได้ทำให้การใช้รถจักรยานเป็นไปด้วยความสะดวกอย่างใด ยังคงมีการจอดรถยนต์ในทางจักรยาน มีการค้าขายในทางจักรยาน เนื่องจากยังไม่ได้รับความร่วมมือจากเจ้าพนักงานตำรวจจราจร และประชาชนในพื้นที่

การบังคับการให้เป็นไปตามกฎหมายที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรุงเทพมหานคร ยังไม่ปฏิบัติตามเจตนารมณ์ของกฎหมาย เนื่องจากการกระทำความผิดดังกล่าวข้างต้น มีโทษปรับสถานเดียว และเมื่อผู้กระทำความผิดชำระค่าปรับแล้วให้ถือว่าคดีสิ้นสุดตามประมวลวิธีพิจารณาความอาญาของกลางให้คืนแก่ผู้กระทำความผิด และหากผู้กระทำความผิดไม่มาเปรียบเทียบปรับ ณ สำนักงานเขต ภายในเวลาที่กำหนด พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีหน้าที่เปรียบเทียบคดีจะต้องส่งเรื่องให้พนักงานตำรวจดำเนินต่อ ซึ่งจะใช้เวลาานาน จึงทำให้ผู้กระทำความผิดไม่เกรงกลัวต่อ

๑. งานกิจการพิเศษ ฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขตคลองสาน. ข้อมูลรถจักรยานยนต์สาธารณะ พฤษภาคม ๒๕๕๖

๒. สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. แผนปฏิบัติการกรุงเทพมหานคร ประจำปี พ.ศ.๒๕๕๗ ; หน้าที่ ๑

ผู้ศึกษา จึงมีแนวคิดว่าหากปล่อยให้มีการใช้ทางเท้าสาธารณะโดยไม่ควบคุม แก้ไข อย่างจริงจัง และเป็นรูปธรรม ปัญหาการใช้ทางเท้าสาธารณะก็จะยังคงอยู่และจะมีการยึดครองทางเท้าเพื่อประโยชน์ตนมากขึ้น ซึ่งเมื่อวิเคราะห์ปัญหาหาเบาะแส-แผงลอย พบว่าการค้าขายบนทางเท้าในปัจจุบันจะเป็นลักษณะแผงค้าที่มีขนาดใหญ่ หากเป็นประเภทที่จำหน่ายอาหารแล้วจะมีการใช้พื้นที่ทางเท้าเพื่อตั้งโต๊ะบริการลูกค้าจำนวนหลายชุด จึงต้องใช้พื้นที่ทางเท้าเป็นพื้นที่กว้างมาก การควบคุมและการจัดระเบียบการค้าขายบนทางเท้าที่ผ่านมา เน้นที่การบังคับการตามกฎหมายอย่างเดียวไม่สามารถทำให้ประสบผลสำเร็จได้ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนวิธีการ มาเป็นการ บูรณาการให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการเพื่อให้เกิดการยอมรับและให้ความร่วมมือในที่สุด ได้แก่ การตรวจสอบผู้ที่ทำการค้าจริงกับบัญชีผู้ค้าในปัจจุบัน และควบคุมอย่างเข้มงวดมิให้มีการเพิ่มขึ้นอย่างเด็ดขาด ประสานเจ้าของตลาดในพื้นที่เพื่อรองรับ ผู้ที่ทำการค้าอยู่บนทางเท้าเข้าไปค้าขายในตลาด จัดหาที่ค้าขายเพิ่มเติมนอกเหนือจากตลาดที่มีอยู่เดิม เป็นต้น ดังนั้น การแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้นบนทางเท้า จึงไม่สามารถแก้ไขด้วยการบังคับการตามกฎหมายแต่เพียงอย่างเดียว แต่จะต้องดำเนินการด้วยการได้รับความร่วมมือของทุกภาคส่วน โดยการมีส่วนร่วมแบบบูรณาการของ เจ้าของอาคาร ผู้ใช้ทางเท้าสัญจร ผู้ค้าขาย ด้วยการประสานประโยชน์ของผู้ที่เกี่ยวข้องทุกส่วน ภายใต้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. ๒๕๓๕ พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง การจำหน่ายสินค้าในที่หรือทางสาธารณะ พ.ศ. ๒๕๔๕ และประกาศกรุงเทพมหานคร เรื่อง หลักเกณฑ์ เงื่อนไขการค้าขายในพื้นที่ผ่อนผัน ประกอบกับพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อกำหนดการใช้พื้นที่ทางเท้าสาธารณะภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมาย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม ได้รับการยอมรับ ให้ความร่วมมือ และเป็นไปอย่างยั่งยืน ตามมาตรฐานสากลในอนาคตได้ และเพื่อรองรับการก้าวเข้าสู่ “ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน” (ASEAN Economic Community : AEC) ด้วยการดำเนินการตามหลักการมีส่วนร่วม และนำทฤษฎีต่างๆ มาประยุกต์ใช้ ดังนี้

ทฤษฎีการเกลี้ยกล่อมมวลชน (Mass Persuasion)

Maslow กล่าวว่า การเกลี้ยกล่อม หมายถึง การใช้คำพูดหรือการเขียน เพื่อมุ่งให้เกิดความเชื่อถือและการกระทำ ซึ่งการเกลี้ยกล่อมมีประโยชน์ในการแก้ไขปัญหาความขัดแย้งในการปฏิบัติงาน และถ้าจะให้เกิดผลดี ผู้เกลี้ยกล่อมจะต้องมีศิลปะในการสร้างความสนใจในเรื่องที่จะเกลี้ยกล่อม โดยเฉพาะในเรื่องความต้องการของคนตามหลักทฤษฎีที่เรียกว่าลำดับขั้นความต้องการ คือ ความต้องการของคนจะเป็นไปตามลำดับจากน้อยไปมากมีทั้งหมด ๕ ระดับ ดังนี้

๑. ความต้องการทางด้านสรีระวิทยา (physiological needs) เป็นความต้องการ ขั้นพื้นฐานของมนุษย์ (survival need) ได้แก่ ความต้องการทางด้านอาหาร ยา เครื่องนุ่งห่ม ที่อยู่อาศัย ยารักษาโรค และความต้องการทางเพศ
๒. ความต้องการความมั่นคงปลอดภัยของชีวิต ได้แก่ ความต้องการที่อยู่อาศัยอย่างมีความปลอดภัยจากการถูกทำร้ายร่างกาย หรือถูกขโมยทรัพย์สิน หรือความมั่นคงในการทำงานและการมีชีวิตอยู่อย่างมั่นคงในสังคม
๓. ความต้องการทางด้านสังคม (social needs) ได้แก่ ความต้องการความรัก ความต้องการที่จะให้สังคมยอมรับว่าตนเป็นส่วนหนึ่งของสังคม
๔. ความต้องการที่จะมีเกียรติยศชื่อเสียง (self-esteem needs) ได้แก่ ความภาคภูมิใจ ความต้องการดีเด่นในเรื่องหนึ่งที่จะให้ได้รับการยกย่องจากบุคคลอื่น ความต้องการด้านนี้ เป็นความต้องการระดับสูงที่เกี่ยวกับความมั่นใจในตัวเองในเรื่องความสามารถและความสำคัญของบุคคล
๕. ความต้องการความสำเร็จแห่งตน (self-actualization needs) เป็นความต้องการในระบบสูงสุด ที่อยากจะให้เกิดความสำเร็จในทุกสิ่งทุกอย่างตามความนึกคิดของตนเอง เพื่อจะพัฒนาตนเองให้ดีที่สุดเท่าที่จะทำได้ ความต้องการนี้จึงเป็นความต้องการพิเศษของบุคคลที่จะพยายามผลักดันชีวิตของตนเองให้เป็นแนวทางที่ดีที่สุด

ทฤษฎีการสร้างผู้นำ (Leadership)

การสร้างผู้นำจะช่วยจูงใจให้ประชาชนทำงานด้วยความเต็มใจ เพื่อบรรลุเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ร่วมกัน ทั้งนี้ เพราะผู้นำเป็นปัจจัยสำคัญของการรวมกลุ่มคน จูงใจไปยังเป้าประสงค์โดยทั่วไปแล้วผู้นำอาจจะมีทั้งผู้นำที่ดี เรียกว่า ผู้นำปฏิฐาน (positive leader) ผู้นำพลวัต คือ เคลื่อนไหวทำงานอยู่เสมอ (dynamic leader) และผู้นำไม่มีกิจ ไม่มีผลงานสร้างสรรค์ ที่เรียกว่า ผู้นำนิเสธ (negative leader) ผลของการให้ทฤษฎีการสร้างผู้นำ จึงทำให้เกิดการระดมความร่วมมือปฏิบัติงานอย่างมีขวัญกำลังใจ งานมีคุณภาพมีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ และร่วมรับผิดชอบ ดังนั้น การสร้างผู้นำที่ดี ย่อมจะนำไปสู่การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ด้วยดีนั่นเอง

ทฤษฎีการใช้วิธีและระบบทางการบริหาร (Administration and Method)

การใช้ระบบบริหารในการระดมความร่วมมือเป็นวิธีหนึ่งที่ย่างเพราะใช้กฎหมาย ระเบียบ แบบแผน เป็นเครื่องมือในการดำเนินการ แต่อย่างไรก็ตามผลของความร่วมมือยังไม่มีระบบใดดีที่สุดในเรื่องการบริหาร เพราะธรรมชาติของคน ถ้าทำงานตามความสมัครใจอย่างตั้งใจไม่มีใครบังคับก็จะทำงานด้วยความรัก แต่ถ้าไม่ ควบคุมเลยก็ไม่เป็นไปตามนโยบายและความจำเป็นของรัฐ เพราะการใช้ระบบบริหารเป็นการให้ปฏิบัติตามนโยบายเพื่อให้บรรลุเป้าหมายเพิ่มความคาดหวังผลประโยชน์

การศึกษาโครงการนี้ เป็นการศึกษากรณีการใช้ทางเท้าร่วมกัน บริเวณถนนท่าดินแดง ซึ่งจะดำเนินการเพื่อเป็นพื้นที่ต้นแบบสำหรับเป็นตัวอย่างแก่พื้นที่อื่นๆ ของเขตคลองสาน ต่อไป โดยข้อมูลทางสถิติพบว่า ถนนท่าดินแดงมีความยาวประมาณ ๑,๑๐๐ เมตร ทั้งสองฝั่งมีตึกแถว จำนวน ๑๕๐ คูหา ใช้พื้นที่ทางเท้าหน้าอาคารตั้งวางสิ่งของเพื่อค้าขาย จำนวน ๑๐๐ คูหา พื้นที่จุดผ่อนผัน (ฝั่งเลขคู่) ยาว ๒๐๐ เมตร ผู้ค้าในบัญชี จำนวน ๒๕ ราย จุดผ่อนผัน (ฝั่งเลขคี่) ยาว ๖๘๐ เมตร ผู้ค้าในบัญชี จำนวน ๑๔๔ ราย ผู้ค้าที่ขอเพิ่มเติม (บัญชีประชาชนวิวัฒน์) จำนวน ๕ ราย ผู้ค้านอกบัญชี (ฝั่งเลขคู่) จำนวน ๔๖ ราย ผู้ค้านอกบัญชี (ฝั่งเลขคี่) จำนวน ๔๖ ราย วินรถจักรยานยนต์รับจ้าง ที่ได้รับอนุญาต จำนวน

๔ วัน ผู้ขับขี่ จำนวน ๖๓ ราย มีการติดตั้งป้ายที่ได้รับอนุญาต จำนวน ๔ ป้าย มีทางรถจักรยานที่ดำเนินการตีเส้นสีขาวบอกเป็นทางรถจักรยาน แต่ไม่มีประกาศเจ้าพนักงานจราจร ซึ่งตัดผ่านถนนทำดินแดงและเชื่อมต่อไปยังพื้นที่ใกล้เคียง โดยจุดเริ่มบริเวณเชิงสะพานสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช (ฝั่งธนบุรี) สิ้นสุดที่ทำเรื่องข้างสำนักงานการศึกษา กรุงเทพมหานคร เส้นทางรถจักรยานมีความยาวทั้งสิ้น ๓.๕ กิโลเมตร

วัตถุประสงค์

๑. เพื่อลดจำนวนผู้ค้าออกจุดผ่อนผันและผู้ค้าที่ขอเพิ่มเติมให้หมดไป
๒. เพื่อลดจำนวนรถจักรยานยนต์รับจ้างที่จอดบนทางเท้าให้หมดไป
๓. เพื่อเพิ่มพื้นที่ทางเท้าให้ประชาชนใช้สัญจรได้มากขึ้น
๔. เพื่อให้ผู้ใช้รถจักรยานมีความสะดวกในการใช้รถจักรยานมากยิ่งขึ้น
๕. เพื่อลดมลพิษทางสายตาและความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยบนพื้นที่ทางเท้า

เป้าหมาย

๑. จำนวนจุดผ่อนผันในพื้นที่เขตคลองสานได้รับการจัดระเบียบให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์ เงื่อนไขการค้าขายในพื้นที่ผ่อนผัน ร้อยละ ๑๐๐ (จำนวน ๒๕ จุด) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๗
๒. จำนวนผู้ค้าออกจุดผ่อนผันบริเวณถนนทำดินแดง (ทั้งสองฝั่ง) จำนวน ๙๒ ราย
 - ๒.๑ ลดลงร้อยละ ๒๕ ผู้ค้าจำนวน ๒๓ ราย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๗
 - ๒.๒ ลดลงร้อยละ ๕๐ ผู้ค้าจำนวน ๔๖ ราย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๘
 - ๒.๓ ลดลงร้อยละ ๗๕ ผู้ค้าจำนวน ๖๙ ราย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙
 - ๒.๔ ลดลงร้อยละ ๑๐๐ ผู้ค้าจำนวน ๙๒ ราย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐
๓. จำนวนผู้ค้าที่ขอเพิ่มในจุดผ่อนผันบริเวณหน้าตลาดทำดินแดง ลดลงร้อยละ ๑๐๐ ผู้ค้า จำนวน ๕ ราย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๗
๔. จำนวนสิ่งกีดขวางในเส้นทางรถจักรยาน
 - ๔.๑ ลดลงร้อยละ ๕๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๗
 - ๔.๒ ลดลงร้อยละ ๑๐๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๘

ปัจจัยสู่ความสำเร็จ

การดำเนินการแก้ไขปัญหาการใช้ทางเท้าร่วมกันด้วยความสะดวกและปลอดภัย (ศึกษาเฉพาะกรณีถนนทำดินแดงพื้นที่เขตคลองสาน) จะสำเร็จได้ขึ้นอยู่กับปัจจัย ดังนี้

๑. ผู้บริหารกรุงเทพมหานครจะต้องกำหนดเป็นวาระแห่งกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาการใช้ทางเท้าร่วมกันด้วยความสะดวกและปลอดภัย
๒. ผู้บริหารสำนักงานเขตคลองสานจะต้องให้ความสำคัญและ สนับสนุนโครงการแก้ไขปัญหาการใช้ ทางเท้าร่วมกันด้วยความสะดวกและปลอดภัย
๓. ประชาชนทุกคนจะต้องให้ความร่วมมือ มีความเข้าใจ รับรู้ และเคารพถึงสิทธิของผู้อื่น ด้วยความเต็มใจ จนในที่สุดจะไม่มีผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย
๔. ประชาชนทุกกลุ่มเป้าหมายให้ความร่วมมือในการร่วมกิจกรรมต่างๆ
๕. นักการเมืองท้องถิ่นและผู้นำชุมชนจะต้องให้การสนับสนุน
๖. เจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิค จะต้องระลึกรู้ถึงหน้าที่ มีความมุ่งมั่น ในการพิทักษ์สิทธิสาธารณะ ตามอำนาจหน้าที่ ที่กฎหมายบัญญัติไว้

แผนปฏิบัติการและงบประมาณ

โครงการ	แผนปฏิบัติการ	งบประมาณ	ผู้รับผิดชอบ	ระยะเวลา ดำเนินงาน
การแก้ไขปัญหา การใช้ทางเท้า ร่วมกันด้วยความ สะดวกและ ปลอดภัย (ศึกษา เฉพาะกรณีถนน ทำดินแดง พื้นที่ เขตคลองสาน)	๑. เตรียมการ			
	๑.๑ จัดทำโครงการเสนอ ผู้อำนวยการเขต คลองสานเพื่ออนุมัติ	-	ฝ่ายเทศกิจ	มิถุนายน ๒๕๕๗
	๑.๒ จัดทำคำสั่งแต่งตั้ง คณะทำงานตาม โครงการฯ	-	ฝ่ายเทศกิจ	กรกฎาคม ๒๕๕๗
	๑.๓ จัดประชุม คณะทำงานฯ เพื่อชี้แจง วัตถุประสงค์ของโครงการ และกำหนดแนววิธปฏิบัติ การบังคับการ (ภายใต้ บทบัญญัติแห่งกฎหมาย)	ใช้งบประมาณ ประจำปีปกติ	ฝ่ายเทศกิจ	กรกฎาคม ๒๕๕๗
	๑.๔ อบรมให้ความรู้ เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงาน ที่เกี่ยวข้องเข้าใจถึง เจตนารมณ์ของโครงการฯ	-	ฝ่ายเทศกิจ และ ฝ่ายสิ่งแวดล้อมฯ	กรกฎาคม ๒๕๕๗
	๑.๕ จัดหาภาคเอกชน เพื่อสนับสนุนโครงการฯ - ตลาด เพื่อหาที่ขายแห่ง ใหม่ - ธนาคารพาณิชย์ เพื่อ จัดหาสินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ	-	ฝ่ายเทศกิจ	สิงหาคม ๒๕๕๗
	๑.๖ บริษัท ห้าง ร้าน เพื่อ สนับสนุน ร่มหรือแผงค้า	-	ฝ่ายเทศกิจ	สิงหาคม ๒๕๕๗
	๑.๗ จัดทำแผนการ ประชาสัมพันธ์ให้ทุกภาค ส่วนที่เกี่ยวข้องทราบ	-	ฝ่ายเทศกิจ	สิงหาคม ๒๕๕๗

โครงการ	แผนปฏิบัติการ	งบประมาณ	ผู้รับผิดชอบ	ระยะเวลา ดำเนินงาน
โครงการ	๒. การปฏิบัติ			
	๒.๑ สํารวจจํานวนผู้ที่ทำการค้าอยู่จริงทั้งหมด ทั้งที่ทำการค้าบนทางเท้าและในซอยแยกทั้งหมด ดึงแถวทั้งหมดที่ทำการค้า	-	ฝ่ายเทศกิจ	กรกฎาคม ๒๕๕๗
	๒.๒ จัดประชุมผู้ที่เกี่ยวข้องทั้งหมดในพื้นที่เป้าหมายเพื่อคัดเลือกตัวแทนแต่ละภาคส่วนเข้ามาเป็นคณะกรรมการประจำพื้นที่	-	ฝ่ายเทศกิจ และฝ่ายสิ่งแวดล้อมฯ	สิงหาคม ๒๕๕๗
	๒.๓ จัดประชุมคณะทำงานประจำพื้นที่เพื่อให้รับทราบถึงวัตถุประสงค์ เป้าหมาย แนวทางการดำเนินการตามโครงการแก้ไขปัญหาการใช้ทางเท้าร่วมกันด้วยความสะดวกและปลอดภัย	ใช้งบประมาณประจำปีปกติ	ฝ่ายเทศกิจ และฝ่ายสิ่งแวดล้อมฯ	สิงหาคม ๒๕๕๗
	๒.๔ จัดทำข้อตกลงการใช้พื้นที่ทางเท้าให้เกิดความสมดุล ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องที่ได้บัญญัติไว้	-	ฝ่ายเทศกิจ	สิงหาคม ๒๕๕๗
โครงการ	๓. การติดตามผล			
	๓.๑ ตรวจสอบตราพื้นที่และเผื่อระวังให้ผู้ที่เกี่ยวข้องปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่จัดทำขึ้น	-	ฝ่ายเทศกิจ	กันยายน ๒๕๕๗ ระยะเวลา

	แผนปฏิบัติการ	งบประมาณ	ผู้รับผิดชอบ	ดำเนินงาน
	๓.๒ จัดประชุม คณะทำงานประจำพื้นที่ เพื่อประเมินผลและหา ทางแก้ไขข้อบกพร่อง	ใช้งบประมาณ ประจำปีปกติ	ฝ่ายเทคนิค	กันยายน ๒๕๕๗

แนวทางในการบริหารความเสี่ยง

ปัจจัย	ความเสี่ยงที่คาดว่าจะเกิด	แนวทางการบริหารความเสี่ยง
ปัจจัยภายนอก	๑. ผู้ที่เสียประโยชน์จากที่เคยที่ได้รับอยู่จะไม่ให้ความร่วมมือและอาจต่อต้าน ๒. ภาคเอกชนที่จะสนับสนุนโครงการฯ อาจไม่มั่นใจถึงความคุ้มค่าในการให้การสนับสนุน ๓. การบังคับการตามกฎหมายอาจเกิดความเข้าใจผิด ประชาชนจะเกิดความสับสนระหว่างอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ตำรวจกับเจ้าหน้าที่เทศกิจ ผู้กระทำความผิดมักจะเข้าหาผู้ที่สนับสนุนตนเอง ๔. เอกชนไม่ให้การสนับสนุน ๔.๑ ธนาคารพาณิชย์ไม่สนับสนุนให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ ๔.๒ เจ้าของตลาดไม่สนับสนุนในการหาพื้นที่ค้าขาย	- รณรงค์ หาแนวร่วมจากประชาชนทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องและเล็งเห็นถึงประโยชน์ที่จะเกิดขึ้น - จัดประชุม หรือจัดอบรมผู้บริหารทุกระดับเพื่อสร้างความเข้าใจให้การสนับสนุนและสร้างความมั่นใจให้เกิดขึ้น - จัดประชุมอย่างสม่ำเสมอระหว่างผู้บริหารกรุงเทพมหานครและสำนักงานตำรวจแห่งชาติเพื่อสร้างความเข้าใจและร่วมกันกำหนดขอบเขตการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ทั้งสองฝ่าย มิให้เกิดความเข้าใจกัน - จัดเตรียมหาแหล่งเงินกู้จากธนาคารของรัฐรายใหม่ - หาที่ดินว่างเปล่าจัดทำแหล่งค้าขายและประชาสัมพันธ์

ปัจจัย	ความเสี่ยงที่คาดว่าจะเกิด	แนวทางการบริหารความเสี่ยง
ปัจจัยภายใน	๑. นโยบายเกี่ยวกับการใช้พื้นที่ทางเท้าจะเปลี่ยนไปตามผู้บริหารกรุงเทพมหานครฝ่ายการเมืองในแต่ละสมัย ๒. หัวหน้างานและหัวหน้าชุดสายตรวจขาดประสิทธิภาพและยึดติดในวิธีการปฏิบัติงานแบบเดิมๆ ๓. เจ้าหน้าที่สายตรวจฝ่ายเทศกิจจะขาดความจริงจังและไม่ต่อเนื่องของการปฏิบัติตามโครงการฯ เพราะขาดแรงจูงใจจากเงินรางวัล	- ผู้บริหารฝ่ายข้าราชการประจำควรจะต้องชี้แจงให้ฝ่ายการเมืองทราบ - เสนอผู้บริหารเห็นชอบในหลักการและเวียนแจ้งเป็นแนวทางปฏิบัติ - จัดทำแบบประเมิน/ติดตาม และประเมินตัวบุคคลการดังกล่าวตามแนวทางปฏิบัติ - อบรม หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องหรือบังคับใช้อย่างสม่ำเสมอ - ผู้บริหารเขตจะต้องติดตามและให้กำลังใจเจ้าหน้าที่อย่างต่อเนื่อง

การประเมินผลและข้อเสนอแนะ

การประเมินผล

การแก้ไขปัญหาการใช้ทางเท้าร่วมกันด้วยความสะดวกและปลอดภัย ในบริเวณถนนทำดินแดงพื้นที่เขตคลองสาน มีตัวชี้วัดความสำเร็จ วิธีการประเมินผลและเครื่องมือที่ใช้ในการประเมินผล ดังนี้

ตัวชี้วัดความสำเร็จ

๑. จำนวนจุดผ่อนผันในพื้นที่เขตคลองสานได้รับการจัดระเบียบให้เป็นไปตาม หลักเกณฑ์ เงื่อนไขการค้าขายในพื้นที่ผ่อนผัน ร้อยละ ๑๐๐ (จำนวน ๒๕ จุด) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๗
๒. จำนวนผู้ค้านอกจุดผ่อนผันบริเวณถนนทำดินแดง (ทั้งสองฝั่ง) จำนวน ๙๒ ราย
 - ๒.๑ ลดลงร้อยละ ๒๕ ผู้ค้าจำนวน ๒๓ ราย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๗
 - ๒.๒ ลดลงร้อยละ ๕๐ ผู้ค้าจำนวน ๔๖ ราย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๘
 - ๒.๓ ลดลงร้อยละ ๗๕ ผู้ค้าจำนวน ๖๙ ราย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๙
 - ๒.๔ ลดลงร้อยละ ๑๐๐ ผู้ค้าจำนวน ๙๒ ราย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐
๓. จำนวนผู้ค้าที่ขอเพิ่มในจุดผ่อนผันบริเวณหน้าตลาดทำดินแดง ลดลงร้อยละ ๑๐๐ ผู้ค้า จำนวน ๕ ราย ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๗
๔. จำนวนสิ่งกีดขวางในเส้นทางรถจักรยาน
 - ๔.๑ ลดลงร้อยละ ๕๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๗
 - ๔.๒ ลดลงร้อยละ ๑๐๐ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๕๘

วิธีการในการประเมินผล

๑. ฝ่ายเทศกิจ จัดเจ้าหน้าที่เทศกิจ ตรวจตรา กวดขัน และจัดทำรายงานการตรวจพื้นที่ทุกวัน
๒. ฝ่ายเทศกิจ จัดทำสรุปรายงานการติดตามผลการดำเนินการตามโครงการทุกสัปดาห์

๓. ฝ่ายเทศกิจ และฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาลร่วมเป็นคณะลงพื้นที่เพื่อตรวจสอบ แก้ไขปัญหา และปรับปรุงการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายของโครงการที่กำหนดไว้ ในพื้นที่ตัวอย่างเป็นประจำทุกสัปดาห์

๔. ฝ่ายเทศกิจจัดทำบัญชีรายละเอียดของผู้ค้าออกจุดผ่อนผันและจุดที่เสนอขอเป็นจุดผ่อนผัน และกวดขันให้เป็นไปตามโครงการมิให้มีการเพิ่มขึ้นอย่างเด็ดขาดฝ่ายเทศกิจพิจารณาลงโทษเปรียบเทียบปรับผู้ฝ่าฝืนกฎหมายในอัตราสูง และดำเนินคดีกับผู้ฝ่าฝืนถึงที่สุดตามที่กฎหมายบัญญัติ

เครื่องมือที่ใช้ในการประเมิน

๑. ฝ่ายเทศกิจ ฝ่ายสิ่งแวดล้อมและสุขาภิบาล และคณะกรรมการประจำพื้นที่ร่วมกันติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง

๒. ฝ่ายเทศกิจสรุปผลการดำเนินงาน ปัญหาอุปสรรค และแนวทางการแก้ไข การปรับปรุง เสนอผู้บริหารเขตเพื่อทราบและพิจารณา

๓. สำนักงานเขตคลองสานสรุปเสนอผู้บริหารกรุงเทพมหานครทราบ ต่อไป

ข้อเสนอแนะ

การที่จะให้ทางเท้าสาธารณะมีสภาพที่เป็นระเบียบเรียบร้อย สะอาด สวยงาม ประชาชนทุกคนสามารถใช้สอยร่วมกันได้ด้วยความสะดวกและปลอดภัยนั้น จะต้องดำเนินการอยู่บนพื้นฐานที่ให้ทุกคนมีสิทธิ์เท่าเทียมกัน ไม่มีผู้หนึ่งผู้ใดได้ประโยชน์จากทางเท้าแต่ฝ่ายเดียว จะต้องมีการปรับเปลี่ยนทัศนคติ ความคิด ของทุกคน เพื่อให้ร่วมดูแลแก้ไขปัญหาของตนเอง เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น การบังคับทางกฎหมายเป็นไปอย่างจริงจัง ภายใต้หลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดีหรือหลักธรรมาภิบาล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานให้บรรลุเป้าหมาย จึงจำเป็นต้องนำหลักการและแนวทางการบริหารงานในหลายรูปแบบ ทั้งหลักนิติศาสตร์ การบังคับใช้กฎหมาย หลักรัฐศาสตร์ และหลักเศรษฐศาสตร์ มาประยุกต์ใช้ ดังนี้

๔. หลักการมีส่วนร่วม ทุกคนเป็นเจ้าของและมีสิทธิ์ร่วมกันอย่างเท่าเทียม

๕. หลักการสร้างแรงจูงใจ การสร้างผู้นำจะช่วยจูงใจให้ประชาชนทำงานด้วยความเต็มใจ

๖. หลักนิติศาสตร์ ทุกคนอยู่ภายใต้กฎหมายเดียวกันและได้รับการปฏิบัติอย่างเท่าเทียม

๗. หลักรัฐศาสตร์ การบริหารจัดการเมืองตามหลักธรรมาภิบาล

ข้อเสนอแนะในการนำโครงการไปพัฒนา

ผู้บริหารกรุงเทพมหานครควรกำหนดการแก้ไขปัญหาการใช้ทางเท้าเป็นวาระแห่งกรุงเทพ เพื่อเป็นแนวทางและผูกพันผู้บริหารทุกระดับชั้น ซึ่งจะทำให้การแก้ไขปัญหาการใช้ทางเท้าสาธารณะเป็นไปอย่างยั่งยืน ถึงแม้ว่าจะต้องใช้ระยะเวลาหลายปีและจะต้องประสบกับปัญหาอุปสรรคนานัปการก็ตาม หากไม่เริ่มต้นดำเนินการโดยเร็วแล้วปัญหาดังกล่าวที่เรื้อรังมานานจะยิ่งยากแก่การแก้ไข มีผลกระทบต่อชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนมากยิ่งขึ้นไป และจะเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนากรุงเทพมหานครเพื่อก้าวสู่ “มหานครศูนย์กลางแห่งอาเซียน”

บรรณานุกรม

แผนปฏิบัติการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. ๒๕๕๖ ถึง พ.ศ. ๒๕๕๙ ,แผนปฏิบัติการประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๗, แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ๑๒ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๒ – ๒๕๖๓) และแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ๑๒ ปี ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๕๖ – ๒๕๕๙). สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. สืบค้นจาก <http://๒๐๓.๑๕๕.๒๒๐.๑๐๗/dailyplans/>, ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๗.

วิสัยทัศน์ กรุงเทพฯ ๒๕๗๕ , TOGETHER WE BUILD ร่วมคิด ร่วมสร้างกรุงเทพ “มหานครแห่งเอเชีย”. โครงการจัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ ๒๐ ปี สืบค้นจาก <http://www.bangkok๒๐๓๒.com>, ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๕๗.

รวมกฎหมายและระเบียบเกี่ยวกับงานด้านเทศกิจ กองนโยบายและแผนงาน สำนักเทศกิจ กรุงเทพมหานคร. ๒๕๕๑, พิมพ์ที่ สำนักงานกิจการโรงพิมพ์ องค์การสงเคราะห์ทหารผ่านศึก.

ชื่อ	นายรัชชัย ช่างยังยืน
วันเดือนปีเกิด	๒๔ มิถุนายน ๒๔๙๙
ตำแหน่งหน้าที่การงาน	เจ้าพนักงานเทศกิจชำนาญการพิเศษ หัวหน้าฝ่ายเทศกิจ
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	ฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขตคลองสาน เลขที่ ๘๖๑ ถนนลาดหญ้า แขวงคลองสาน เขตคลองสาน กทม. ๑๐๖๐๐

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. ๒๕๓๐	ปริญญาตรีศิลปศาสตรบัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง
-----------	--

ประวัติรับราชการ

พ.ศ. ๒๕๓๔	เจ้าพนักงานปกครอง ๓ กองสอบสวนและคดี สำนักเทศกิจ
พ.ศ. ๒๕๓๖	เจ้าพนักงานปกครอง ๔ กองตรวจการเทศกิจ สำนักเทศกิจ
พ.ศ. ๒๕๓๘	เจ้าพนักงานปกครอง ๕ กองตรวจการเทศกิจ สำนักเทศกิจ
พ.ศ. ๒๕๔๑	เจ้าพนักงานปกครอง ๖ ฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขตราชเทวี
พ.ศ. ๒๕๔๔	เจ้าพนักงานปกครอง ๖ ฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขตบางกอกน้อย
พ.ศ. ๒๕๔๙	เจ้าพนักงานปกครอง ๗ ว ฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขตบางกอกน้อย
พ.ศ. ๒๕๕๒	เจ้าพนักงานปกครอง ๗ หัวหน้าฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขตบางกอกน้อย
พ.ศ. ๒๕๕๔	เจ้าพนักงานปกครอง ๗ หัวหน้าฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขตคลองสาน
ปัจจุบัน	เจ้าพนักงานเทศกิจชำนาญการพิเศษ หัวหน้าฝ่ายเทศกิจ สำนักงานเขตคลองสาน

รางวัล

พ.ศ. ๒๕๓๘	ได้รับการคัดเลือกจากสำนักเทศกิจ เสนอชื่อให้เป็นข้าราชการดีเด่นของกรุงเทพมหานคร
พ.ศ. ๒๕๕๑	ได้รับการคัดเลือกให้เป็น ข้าราชการกรุงเทพมหานครดีเด่น ระดับหน่วยงาน กลุ่มที่ ๑ ข้าราชการระดับ ๖ - ๘