

บทที่ 5

บทสรุป

5.1 การพัฒนายุทธศาสตร์การจ่อครดสำหรับชุมชนเมือง

“การพัฒนายุทธศาสตร์การจ่อครดสำหรับชุมชนเมือง” เป็นแนวทางที่นำหลักการประยุกต์ใช้กระบวนการพัฒนายุทธศาสตร์เพื่อลดความรุนแรงของปัญหาในการขาดแคลนที่จ่อครดบนถนนในย่านธุรกิจการค้า เพื่อการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดและการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรอย่างมีคุณค่าที่สุด แนวทางต่อไปนี้อาศัยหลักการวางแผนมาประยุกต์กับยุทธศาสตร์

5.1.1 การมุ่งเน้นความสำคัญกับผลลัพธ์ที่ต้องการ

ผลลัพธ์ที่ต้องการและเป้าหมายที่สำคัญของแนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์การจ่อครดสำหรับชุมชนเมือง (ในการศึกษารั้งนี้) เพื่อต้องการลดอุปสงค์การจ่อครดบนถนนให้เท่ากับอุปทานที่จ่อครดหรือสามารถลดความรุนแรงของปัญหาและสามารถแก้ปัญหาได้ในระยะยาวและอย่างต่อเนื่อง แต่เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนที่จ่อครดเกิดจากปัจจัยหลายอย่างด้วยกัน ซึ่งมีปัจจัยดังกล่าวต่อไปนี้ ปัจจัยด้านการใช้ประโยชน์จากที่ดิน ปัจจัยการบังคับใช้กฎหมาย ปัจจัยด้านพฤติกรรมผู้ใช้ และปัจจัยการจัดการทางวิศวกรรม ดังนั้น แนวทางการพัฒนายุทธศาสตร์การจ่อครดต้องวางแผนเป็นมาตรการควบคุมปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหาจึงสามารถขจัดปัญหาได้อย่างถูกต้อง และได้ผลลัพธ์ที่ต้องการอย่างแท้จริง

5.1.1 การปรับกระบวนการเพื่อสอดคล้องกับปัญหา

สืบเนื่องที่ผ่านมาปัญหาที่จ่อครดถือว่าเป็นปัญหาที่แก้ไขได้ยาก เพราะมีผู้ใช้ที่จ่อครดหลากหลายลักษณะซึ่งได้รับผลกระทบโดยตรง และการแก้ปัญหาของหน่วยงานที่รับผิดชอบสามารถกระทำได้ในระดับหนึ่งแต่ไม่สามารถแก้ปัญหาได้อย่างแท้จริงนัก แนวทางการแก้ไขปัญหาก็สอดคล้องกับปัญหา คือ รวบรวมข้อมูลตามสถานการณ์ของปัญหาทั้งในปัจจุบันและแนวโน้มของอนาคตด้วยการแบ่งวิธีการที่ใช้ดำเนินแผนงานเป็นระยะเวลา ระยะสั้น (1-3 ปี) ระยะปานกลาง (3-5 ปี) และระยะยาว (5-15 ปี) แบ่งกลุ่มคนที่มีส่วนได้และเสียผลประโยชน์ 1) กลุ่มผู้ใช้ที่จ่อครด และ 2) กลุ่มเจ้าของกิจการในพื้นที่ และหน่วยงานเทศบาลนครหาดใหญ่กับสถานีตำรวจภูธรอำเภอหาดใหญ่ เมื่อได้กระบวนการทั้งหมดที่สอดคล้องกันแล้วจึงทำการคัดเลือกวิธีการที่ใช้ดำเนินแผนงานตามความเหมาะสมที่สุด

5.1.2 การสร้างสถานการณ์ที่เป็นไปได้ในอนาคต

การวางแผนยุทธศาสตร์เพื่อมุ่งสู่เป้าหมายในการแก้ปัญหาในระยะต่างๆ นั้น อาจต้องคาดคะเนและแนวโน้มของสถานการณ์ต่อปัญหาในอนาคต ซึ่งใช้เป็นการหาแนวทางและวิธีการปฏิบัติงานตามแผนยุทธศาสตร์ โดยการศึกษาครั้งนี้พบว่า

- อุปสงค์การจอดรถยนต์ในปัจจุบันเป็น 215 คันต่อชั่วโมง
- อุปสงค์การจอดรถในปีที่ 5 เป็น 278 คันต่อชั่วโมง
- อุปสงค์การจอดรถในปีที่ 10 เป็น 336 คันต่อชั่วโมง
- อุปสงค์การจอดรถในปีที่ 15 เป็น 443 คันต่อชั่วโมง

การคาดการณ์สถานการณ์ในอนาคตดังกล่าว เป็นสถานการณ์ที่ไม่มีการแก้ไขปัญหาคาดการณ์หรือการใช้มาตรการต่างๆ ควบคุมปริมาณอุปสงค์การจอดรถ จึงมีความจำเป็นต้องหาวิธีการเพื่อแก้ไขปัญหาตามกระบวนการทางยุทธศาสตร์ ซึ่งเน้นวิธีการด้วยมาตรการจากปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหา

5.1.3 การพิจารณาวิธีการทั้งหมดที่ใช้ดำเนินแผนงาน

เมื่อมองเห็นแนวโน้มของสถานการณ์ของปัญหาในอนาคตแล้ว จึงต้องดำเนินการค้นหาและพิจารณาวิธีการทั้งหมดเพื่อใช้ดำเนินแผนในการแก้ปัญหา ซึ่งการพิจารณาวิธีการทั้งหมดจะสร้างมาตรการจากปัจจัยที่เป็นสาเหตุของปัญหา เพราะการแก้ไขปัญหามาจากปัจจัยจะทำให้แก้ปัญหาจากต้นเหตุได้อย่างแท้จริง ดังนั้น การพิจารณาวิธีการทั้งหมดเพื่อใช้ดำเนินแผนงานซึ่งมาจากปัจจัยเพื่อเป็นมาตรการ ดังนี้

- มาตรการด้านการใช้ประโยชน์จากที่ดิน วิธีการที่นำมาใช้ดำเนินแผนงาน คือ ให้สถานประกอบการจัดหาที่จอดรถให้เพียงพอ การบังคับใช้เทศบัญญัติเกี่ยวกับที่จอดรถต่อสิ่งปลูกสร้างอย่างจริงจัง การก่อสร้างอาคารที่จอดรถสาธารณะในพื้นที่
- มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมายและควบคุมพฤติกรรมผู้ใช้ วิธีการที่นำมาใช้ดำเนินแผนงาน คือ การบังคับใช้กฎหมายการจอดรถให้สอดคล้องกับความต้องการที่เกิดขึ้นจริง เพิ่มบทลงโทษต่อผู้จอดรถฝ่าฝืนบ่อยครั้ง นำเทคโนโลยีสมัยใหม่เป็นเครื่องมือในการเอาผิดกับผู้ใช้ที่ฝ่าฝืนกฎหมาย
- มาตรการด้านการจัดการทางวิศวกรรม วิธีการที่นำมาใช้ดำเนินแผนงาน คือ การจัดการพื้นที่จอดรถ โดยมีที่จอดรถสำหรับรถโดยสารทั้งรถตุ๊กตุ๊กและรถจักรยานยนต์รับจ้าง จัดให้มีพื้นที่จอดรถเพื่อขนถ่ายสินค้า การจำกัดเวลาในการจอดรถ การเก็บค่าธรรมเนียมในการจอดรถที่สูงสำหรับผู้ใช้ที่จอดรถระยะเวลาาน การมีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการในพื้นที่

5.1.4 การพิจารณาผู้ได้และเสียผลประโยชน์ทุกกลุ่ม

สำหรับการศึกษาคั้งจะพิจารณาผู้ที่มีส่วนได้และเสียผลประโยชน์ 2 กลุ่มด้วยกัน คือ กลุ่มผู้ใช้ที่จอตครดและกลุ่มเจ้าของกิจการหรือเจ้าของสถานประกอบการ ซึ่งกลุ่มคนทั้งสองเป็นกลุ่มที่ส่วนได้เสียผลประโยชน์โดยตรง เนื่องจากกลุ่มคนเหล่านี้เป็นผู้ที่ทำกิจกรรมในพื้นที่ ส่วนเจ้าหน้าที่ของหน่วยงานที่รับผิดชอบ คือ สำนักงานเทศบาลนครหาดใหญ่ และสถานีตำรวจภูธรอำเภอหาดใหญ่มีส่วนได้เสียผลประโยชน์น้อยกว่ากลุ่มบุคคลดังกล่าว จึงมุ่งเน้นในการพิจารณา กลุ่มบุคคลทั้งสองกลุ่ม ซึ่งจากการการศึกษาด้วยแบบสอบถามมุมมองของบุคคลทั้งสองกลุ่มโดยส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการพัฒนายุทธศาสตร์การจอตครดและวิธีการที่นำมาใช้ดำเนินแผนงาน

5.1.5 การเปิดเผยทางเลือกให้กลุ่มคนที่เกี่ยวข้องทุกกลุ่มได้รับทราบ

การวางแผนในขั้นตอนนี้เป็นการเปิดเผยทางเลือกให้กลุ่มคนที่เกี่ยวข้องโดยอาศัยแนวความคิดและมุมมองของกลุ่มบุคคลทั้งสองกลุ่มต่อการพัฒนายุทธศาสตร์การจอตครดสร้างเป็นทางเลือกที่ใช้ดำเนินแผนงาน เพื่อให้กลุ่มคนทั้งสองกลุ่มเสียผลประโยชน์น้อยที่สุด สำหรับการเปิดเผยวิธีการที่ใช้ดำเนินแผนงานการพัฒนายุทธศาสตร์การจอตครดต้องแสดงถึงข้อดีและข้อเสียจากแผนงานที่จะดำเนินการทั้งหมด ดังนั้น ในการใช้มาตรการจากปัจจัยทั้งสามจะต้องเปิดเผยทางเลือกให้บุคคลทั้งสองกลุ่มได้รับทราบ โดยรักษาผลประโยชน์ของกลุ่มคนเป็นสิ่งสำคัญ

5.1.6 ทบทวนและปรับเปลี่ยนขั้นตอนการศึกษาเมื่อมีข้อมูลใหม่

เมื่อสถานการณ์ของปัญหาได้เปลี่ยนไปอาจต้องทบทวนและปรับเปลี่ยนขั้นตอนการศึกษาใหม่เพื่อให้การวางแผนในการแก้ปัญหาที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป ดังนั้น ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินแผนงานโดยตรงต่อมาตรการด้านการใช้ประโยชน์จากที่ดิน มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมายและควบคุมพฤติกรรมผู้ใช้ และมาตรการด้านการจัดการทางวิศวกรรม โดยวิธีการดำเนินแผนงานในมาตรการต่างๆ สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความเหมาะสมของสถานการณ์ของปัญหาขณะนั้น

5.1.7 การตัดสินใจเลือกเวลาคำเนินการ

การพัฒนายุทธศาสตร์การจอตครดสำหรับชุมชนเมือง ได้เสนอแนวทางเป็น 3 มาตรการ คือ มาตรการด้านการใช้ประโยชน์จากที่ดิน มาตรการด้านการบังคับใช้กฎหมายและควบคุมพฤติกรรมผู้ใช้ และมาตรการด้านการจัดการทางวิศวกรรม ในแต่ละมาตรการแบ่งวิธีการดำเนินแผนงานเป็น 3 ช่วง คือ ระยะสั้น (1-3 ปี) ระยะปานกลาง (3-5 ปี) และระยะยาว (5-15 ปี) โดยรายละเอียดวิธีการดำเนินแสดงในตาราง 5.1

5.1.8 การให้ความสำคัญกับความโปร่งใสและความรับผิดชอบ

ช่วงการดำเนินการศึกษาต้องเปิดเผยข้อมูลต่อผู้ที่เกี่ยวข้องทุกกลุ่มรับทราบ โดยให้คนผู้ใช้ที่จ่อครด เจ้าของกิจการ สำนักงานเทศบาลนครหาดใหญ่และสถานีตำรวจอร อำเภหาดใหญ่ ได้ร่วมกันเลือกแนวทางหรือมาตรการเพื่อดำเนินการวางแผน ทั้งวิธีการดำเนินการและการปฏิบัติงาน ตามระยะเวลาที่เหมาะสม ซึ่งเป็นการสร้างความโปร่งใสและให้เกิดความรับผิดชอบร่วมกัน ในการวางแผน และร่วมกันทบทวนแผนงานที่จะนำมาใช้ดำเนินการ

5.1.9 การติดตามประเมินผลยุทธศาสตร์และการดำเนินการ

การติดตามประเมินผลยุทธศาสตร์เป็นองค์ประกอบหนึ่งใช้ในการวัดผลสำเร็จของยุทธศาสตร์ โดยเริ่มกระบวนการประเมินผลหลังจากได้มีการดำเนินการและปฏิบัติตามแนวทางของแผนแล้วในช่วงระยะเวลาหนึ่งหรือตามกำหนด ในการศึกษานี้เป็นเพียงแค่แนวทางในการวางแผน ยังไม่มีการใช้แผนงานเกิดขึ้นจริง จึงไม่สามารถประเมินผลให้เกิดประโยชน์ได้อย่างแท้จริง แต่ได้ใช้แนวความคิดจากมุมมองของผู้ที่เกี่ยวข้องในเรื่องการประเมินผลเพียงเบื้องต้นเท่านั้น

5.2 ปัจจัยหลักที่มีผลต่อระบบการจ่อครดบนถนน

การศึกษาด้านปัญหาที่จ่อครดบนถนน โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามและรวบรวมข้อมูลจากมุมมองของผู้ใช้ที่จ่อครดและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจ่อครดบนถนนโดยตรง ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่เป็นสาเหตุแท้จริงของปัญหาซึ่งประกอบไปด้วย 4 ปัจจัยหลักที่สำคัญในสภาพปัจจุบัน ดังต่อไปนี้

5.2.1 กิจกรรมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land use)

กิจกรรมและการใช้ประโยชน์จากที่ดินในพื้นที่ศึกษานับได้ว่าเป็นปัจจัยเริ่มต้นหรือเป็นปัจจัยพื้นฐานอย่างแรกที่ทำให้เกิดข้อจำกัดด้านพื้นที่จ่อครด (ทรัพย์สินที่มีอยู่) ลดลงและส่งผลกระทบต่อขนาดถนนที่จ่อครด โดยในพื้นที่ศึกษามีกิจกรรมหลักคือการค้าขายและการใช้ประโยชน์ที่ดินหลักเป็นเชิงพาณิชย์กรรม จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลปริมาณอุปทานการจ่อครดของกิจการเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานปริมาณที่จ่อครดของประเทศออสเตรเลีย ทำให้ทราบว่าปริมาณอุปทานของกิจการในปัจจุบันต่ำกว่าเกณฑ์มาก เป็นเหตุให้ผู้ที่เกี่ยวข้องและทำกิจกรรมในบริเวณนี้หันมาใช้ที่จ่อครดบนถนนแทน

5.2.2 การบังคับใช้กฎหมายสำหรับจ่อครดบนถนน (Enforcement)

มาตรการบังคับใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือควบคุมและบังคับผู้ที่เกี่ยวข้องต้องปฏิบัติตามข้อบังคับ เพื่อลดปัญหาการกระทำจากการใช้ถนนร่วมกัน จากมาตรการข้อบังคับเกี่ยวกับการจ่อครดบนถนนในพื้นที่ศึกษาวัตถุประสงค์หลักก็เป็นการรักษาระดับการไหลของการจราจรให้เกิด

ความคล่องตัวและลดความแออัดการจราจร จึงส่งผลกระทบต่อการขาดแคลนที่จอดรถบนถนนเป็นอย่างมาก ทำให้พื้นที่สำหรับจอดรถหรืออุปทานการจอดรถบนถนนลดลง และทำให้ผู้ใช้ที่จอดรถจำนวนหนึ่งจอดรถฝ่าฝืนข้อบังคับซึ่งมีทั้งผู้ใช้ที่จอดรถที่ทราบว่ามีการบังคับใช้และผู้ใช้ที่ไม่ทราบว่ามีการบังคับใช้

ดังนั้น ในการพิจารณามาตรการบังคับใช้กฎหมายมาใช้เพื่อบรรเทาปัญหาด้านการจราจร ต้องคำนึงถึงผลกระทบตามมาคือปัญหาที่จอดรถบนถนนขาดแคลน จึงต้องมีการบังคับใช้กฎหมายให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงในด้านต่างๆ เพื่อให้กลุ่มคนทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้รับประโยชน์จากการบังคับใช้กฎหมายอย่างเท่าเทียมกันและเสียผลประโยชน์น้อยที่สุด

5.2.3 พฤติกรรมของผู้ใช้ที่จอดรถ (behavior of Users)

พฤติกรรมของผู้ใช้ที่จอดรถเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญ ในการศึกษาพบว่าพฤติกรรมของผู้ใช้ที่จอดรถเป็นสาเหตุที่ส่งผลกระทบต่อการขาดแคลนที่จอดรถ โดยแบ่งผู้ใช้ที่จอดรถเป็น 2 กลุ่มหลัก คือ ผู้ใช้ที่จอดรถยาวนานและผู้ใช้ที่จอดรถไม่นาน

ผู้ใช้ที่จอดรถยาวนานสามารถแบ่งได้ 2 กลุ่มคือ กลุ่มผู้ใช้แบบประจำและกลุ่มผู้ใช้แบบจร ในกลุ่มผู้ใช้แบบประจำความถี่ในการจอดรถส่วนใหญ่จอดรถทุกวันและจอดรถตลอดวัน ซึ่งเป็นผู้ที่ทำกิจกรรมในพื้นที่ศึกษาเป็นประจำ เช่น เป็นเจ้าของกิจการ พนักงานบริษัท/ธนาคาร ลูกจ้างและผู้ประกอบกิจการค้าขายสินค้าเลี้ยงภานิช เป็นต้น ส่วนผู้ใช้แบบจรมีทั้งนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเพื่อวัตถุประสงค์จับจ่ายซื้อของในพื้นที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียง ผู้ใช้แบบจรที่เป็นผู้มาทำธุระเกี่ยวกับงานเกี่ยวกับธนาคารค่อนข้างใช้เวลาในการจอดรถยาวนาน แต่ความถี่ในการจอดรถไม่ทุกวัน

ผู้ใช้ที่จอดรถไม่นานสามารถแบ่งได้ 2 กลุ่มด้วยกัน คือ ผู้ใช้ที่จอดรถแบบประจำและแบบจร ผู้ใช้ที่จอดรถแบบประจำ เช่น ผู้ใช้ที่จอดรถเพื่อขนถ่ายสินค้าเพื่อรับ-ส่งผู้โดยสาร หรือติดต่อธุระบริษัท ธนาคารและร้านค้าใช้ระยะเวลาสั้นในการติดต่อธุระ ผู้ใช้ที่จอดรถไม่นานแบบประจำจอดรถฝ่าฝืนข้อบังคับเป็นส่วนมาก ด้านผู้ใช้ที่จอดรถแบบจรเป็นผู้ที่มาทำธุระในพื้นที่ศึกษาใช้ที่จอดรถระยะเวลาเพียง 1-2 ชั่วโมง

5.2.4 การจัดการทางวิศวกรรม (Engineering Management)

ปัจจัยการจัดการด้านวิศวกรรมมีความสำคัญมาก เป็นการจัดการทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดได้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด การจัดการด้านวิศวกรรมอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลได้นั้นต้องนำมาตรการบังคับใช้กฎหมายควบคู่กัน แต่ต้องคำนึงถึงเงื่อนไขสถานการณ์และผลกระทบผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับปัญหาทั้งหมด นอกจากนี้เพื่อให้การจัดการด้านวิศวกรรมที่นำมาใช้เกิดประสิทธิผลได้เป็นอย่างดีนั้นต้องอาศัยเทคโนโลยีเข้ามามีใช้ในการจัดการการใช้ทรัพยากร

5.3 แนวทางยุทธศาสตร์เพื่อแก้ปัญหาการจอร์จนถนน

ปัญหาการขาดแคลนที่จอร์จนถนนถือว่าเป็นปัญหาสำคัญสำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ศึกษา การแก้ไขปัญหาดังกล่าวมีผู้เกี่ยวข้องส่วนได้รับผลประโยชน์และเสียผลประโยชน์ในเวลาเดียวกัน ดังนั้นการแก้ไขปัญหานี้จึงต้องปรับและประยุกต์ให้สามารถพัฒนายุทธศาสตร์การจอร์จนถนนที่คนทุกกลุ่มสามารถยอมรับ รับผิดชอบร่วมกัน ร่วมกันเลือกแนวทางที่สามารถทำให้คนทุกกลุ่มตกลงเลือกใช้แนวทางดำเนินการแผนและสามารถใช้แผนเหมาะสมกับช่วงเวลาในระยะต่างๆ ได้ ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

5.3.1 การวางแผนด้านการใช้ประโยชน์จากที่ดิน

1. ยุทธศาสตร์ด้านการใช้ประโยชน์จากที่ดิน ระยะสั้น (1-3 ปี)

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้กิจการที่มีกิจกรรมส่งผลกระทบต่อปัญหาการจอร์จนถนน จัดหาหรือแนะนำพื้นที่สำหรับจอร์จนผู้ใช้บริการและเจ้าหน้าที่ของกิจการ ที่จอร์จนระยะเวลายาวนานไปใช้พื้นที่ใกล้เคียงหรือพื้นที่ติดกัน เช่น ผู้ที่จอร์จนระยะเวลานานจอร์จนที่ลานจอร์จนหน้าห้างโรบินสัน เป็นต้น

2. ยุทธศาสตร์ด้านการใช้ประโยชน์จากที่ดิน ระยะปานกลาง (3-5 ปี)

หน่วยงานปกครองระดับท้องถิ่นต้องกำหนดข้อบังคับหรือข้อเทศบาลบัญญัติการปลูกสร้างอาคาร สิ่งปลูกในพื้นที่ย่านธุรกิจการค้าเน้นการจอร์จนเพื่อกิจการใดๆ ก็ตาม ซึ่งบังคับให้มีปริมาณพื้นที่รองรับการจอร์จนของผู้ใช้บริการ (ลูกค้า) ให้เพียงพออันจะเป็นแนวทางหนึ่งที่สามารถลดความรุนแรงของปัญหาการขาดแคลนที่จอร์จนถนน

3. ยุทธศาสตร์ด้านการใช้ประโยชน์จากที่ดิน ระยะยาว (5-15 ปี)

ปริมาณอุปสงค์ที่จอร์จนถนนในอนาคตเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน จึงควรวางแผนและก่อสร้างอาคารสาธารณะเพื่อสำหรับการจอร์จนในพื้นที่หรือใกล้เคียงกับย่านธุรกิจการค้าเพียงพอ กับอุปสงค์ของผู้ใช้ที่จอร์จน เพื่อเป็นการพัฒนาการใช้ประโยชน์จากที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพและเป็นการกระจายกิจกรรมเชิงพาณิชย์ไปสู่พื้นที่ติดต่อกันและพื้นที่ใกล้เคียง

5.3.2 การวางแผนการบังคับใช้กฎหมายและการควบคุมพฤติกรรมผู้ใช้

1. ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ระยะสั้น (1-3 ปี)

ข้อมูลข่าวสารเพื่อการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับที่จอร์จนถนน ต้องมีความชัดเจนและไม่สร้างความสับสนต่อผู้ใช้ที่จอร์จนในช่องที่จอด การกำหนดเวลาในการจอร์จนวัน-วันคู่ ต้องปรับเปลี่ยนเวลาในการห้ามจอดสอดคล้องกับอุปสงค์ที่เกิดขึ้นจริง ปรับปรุงวิธีการปรับจับผู้ใช้ที่จอร์จนฝ่าฝืนข้อบังคับอย่างจริงจัง เช่น การจอร์จนในที่ห้ามจอดขาว-แดง วัน-วันคู่ การจอร์จนซ้อนคัน เป็นต้น

2. ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ระยะปานกลาง (3-5 ปี)

เพิ่มบทลงโทษในการปรับจับผู้ใช้ที่จอดรถฝ่าฝืนซ้ำซ้อนหรือกระทำผิดหลายครั้ง

โดยเพิ่มอัตราค่าปรับเป็นเท่าตัว

3. ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ระยะยาว (5-15 ปี)

นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาประยุกต์ใช้เพื่อปรับจับผู้ใช้ที่จอดรถฝ่าฝืนข้อบังคับด้วยกล้องโทรทัศน์บันทึกเพื่อเป็นหลักฐานในการปรับจับ หากหลีกเลี่ยงไม่จ่ายค่าปรับที่สถานีตำรวจ ตามกำหนดของใบสั่ง ส่งข้อมูลดังกล่าวไปยังสำนักงานขนส่งทางบกจังหวัดเพื่อให้จ่ายค่าปรับจอดรถฝ่าฝืนก่อนเสียบภาษีรถยนต์ เป็นต้น

5.3.3 การวางแผนด้านการจัดการทางวิศวกรรม

1. ยุทธศาสตร์ด้านการจัดการทางวิศวกรรม ระยะสั้น (1-3 ปี)

การจัดสรรพื้นที่จอดรถให้เหมาะสมกับวัตถุประสงค์การทำธุระ เช่น พื้นที่สำหรับขนถ่ายสินค้า พื้นที่สำหรับรอรับส่งผู้โดยสาร เป็นต้น การปรับเพิ่มพื้นที่จอดรถยนต์ในถนนนิพัทธ์อุทิศ 3 ลดพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์ในถนนนิพัทธ์อุทิศ 1

2. ยุทธศาสตร์ด้านการจัดการทางวิศวกรรม ระยะปานกลาง (3-5 ปี)

การเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการจอดรถบนถนน โดยคิดอัตราค่าธรรมเนียมจอดรถต่อชั่วโมงเพื่อลดจำนวนผู้ใช้ที่จอดรถระยะเวลายาวนาน การจำกัดเวลาในการจอดรถชั่วคราวเพื่อรับส่งผู้โดยสารหรือเพื่อขนถ่ายสินค้าไม่เกิน 15 นาที การจัดการผู้ใช้ที่จอดรถระยะเวลาที่ยาวนานไปใช้ที่จอดรถบริเวณโดยรอบพื้นที่ที่อุปสงค์สูง โดยค่าธรรมเนียมการจอดรถต่ำกว่าในพื้นที่ธุรกิจการค้า แต่ผู้ใช้ที่จอดรถต้องเดินเท้าเข้ามายังพื้นที่ การรณรงค์ให้หันไปใช้ยานพาหนะที่มีขนาดเล็กกว่า เช่น จักรยานและจักรยานยนต์ โดยที่จอดรถจักรยานไม่คิดค่าธรรมเนียมและรถจักรยานยนต์อัตราค่าธรรมเนียมต่ำ

3. ยุทธศาสตร์ด้านการจัดการทางวิศวกรรม ระยะยาว (5-15 ปี)

การมีระบบขนส่งสาธารณะเข้าให้บริการย่านธุรกิจการค้า โดยให้เป็นทางเลือกสำหรับผู้ที่เป็นเข้ามาทำกิจกรรมในย่านธุรกิจการค้า อัตราค่าบริการรถโดยสารสาธารณะต่ำกว่าอัตราค่าธรรมเนียมในการจอดรถ จึงทำให้อุปสงค์ในการจอดรถลดลงได้

5.4 ข้อเสนอแนะที่ได้จากการศึกษา

5.4.1 การพยากรณ์ปริมาณอุปสงค์ของการจอร์รถบถนน

การพยากรณ์ปริมาณอุปสงค์การจอร์รถบถนนด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Regression Analysis) ในสถานการณ์ปัจจุบันใกล้เคียงกับข้อมูลที่ได้เก็บสำรวจ แต่สำหรับในอนาคตยากที่จะคาดคะเนได้ว่าเป็นไปตามแบบจำลองที่ทำนายไว้ได้ และปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการจอร์รถบถนนในอนาคตเป็นไปรูปแบบใดนั้นอาจจะไม่มีความแน่นอนและคงที่ จึงทำให้ผลลัพธ์จากการพยากรณ์เป็นเพียงข้อมูลชี้วัดปริมาณอุปสงค์ ซึ่งได้ใช้พื้นฐานของข้อมูลปัจจุบันเป็นแนวทางในการสร้างแบบจำลองทางคณิตศาสตร์และได้ยึดถือผลลัพธ์ที่แสดงถึงอุปสงค์ใกล้เคียงกับปัจจุบันมากที่สุด

5.4.2 การประเมินผลการดำเนินงานแผนยุทธศาสตร์

การแก้ไขปัญหานั้นหาแนวทางการวางแผนยุทธศาสตร์มาประยุกต์ใช้ เพื่อให้การแก้ไขปัญหาคาราคาเขินที่จอร์รถบถนนที่ตรงตามเป้าหมายของวัตถุประสงค์การศึกษา และสามารถใช้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ต้องใช้หลักการประเมินผลและปรับเปลี่ยนกระบวนการวางแผน เพื่อให้การดำเนินการตามแผนเป็นไปอย่างสมบูรณ์ แต่ระยะเวลาในการศึกษามีค่อนข้างน้อยและมีอยู่อย่างจำกัดจึงทำให้การศึกษานี้ไม่สามารถนำการพัฒนายุทธศาสตร์การจอร์รถบ รวมทั้งประเมินผลแผนยุทธศาสตร์และปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์ให้เหมาะสมกับสถานการณ์นั้นๆ ได้

5.4.3 การพัฒนายุทธศาสตร์ตามช่วงระยะเวลา

การพัฒนายุทธศาสตร์ให้เหมาะสมกับช่วงเวลาหรือช่วงสถานการณ์นั้นๆ มีความสำคัญอย่างยิ่งเพื่อการแก้ไขปัญหานั้นไปอย่างมีประสิทธิภาพ แต่ในสถานการณ์ในอนาคตยากที่จะคาดคะเนได้ว่าเกิดอะไรขึ้นบ้าง ดังนั้น แนวทางพัฒนาและปรับเปลี่ยนยุทธศาสตร์ให้เหมาะสม ได้ใช้ข้อมูลพื้นฐานปัจจุบันและแนวโน้มที่น่าจะเป็นไปในอนาคตใช้เป็นหลักเพื่อให้การแผนวางเกิดความเหมาะสมที่สุดตามช่วงเวลาที่คาดการณ์ไว้

5.4.4 ประสิทธิภาพการนำไปใช้ดำเนินการจริง

การนำยุทธศาสตร์ประยุกต์ใช้สำหรับแก้ไขปัญหานั้นจอร์รถบถนนในย่านธุรกิจการค้าสามารถแก้ไขปัญหาย่างมีประสิทธิภาพได้จริง แต่ขึ้นอยู่กับหน่วยงานทั้งหมดที่รับผิดชอบหรือที่มีอำนาจสั่งการจะนำมาใช้หรือไม่ ประกอบแผนยุทธศาสตร์ค่อนข้างซับซ้อนในการนำมาใช้ เนื่องจากต้องใช้ทรัพยากรหลายส่วนด้วยกันเพื่อให้ดำเนินการบรรลุเป้าหมาย ซึ่งงบประมาณทางการเงินจึงเป็นปัจจัยสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนายุทธศาสตร์ เพราะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีการใช้ทรัพยากรอยู่อย่างจำกัดและต้องนำไปเพื่อพัฒนาแผนงานด้านอื่นๆ เช่นกัน

ตาราง 5.1 สรุปแนวทางการยุทธศาสตร์เพื่อแก้ปัญหาการจราจรบนถนน

แนวทางยุทธศาสตร์การ จราจรบนถนน	ระยะเวลาสำหรับการวางแผนยุทธศาสตร์		
	ระยะสั้น (1-3 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5-15 ปี)
1. การใช้ประโยชน์จากที่ดิน	<ul style="list-style-type: none"> • หน่วยงานที่รับผิดชอบให้สถานประกอบการจัดหาที่จอดรถให้เพียงพอ • การแนะนำผู้จอดรถระยะยาวนานไปใช้ที่จอดรถในพื้นที่ใกล้เคียง เพื่อลดปัญหาขาดแคลนที่จอดรถ 	<ul style="list-style-type: none"> • การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับที่จอดรถอย่างจริงจังต่ออาคารที่ขออนุญาตก่อสร้าง 	<ul style="list-style-type: none"> • การก่อสร้างอาคารที่จอดรถสาธารณะในพื้นที่ธุรกิจการค้า
2. การบังคับใช้กฎหมายและควบคุมพฤติกรรมผู้ใช้ที่จอดรถ	<ul style="list-style-type: none"> • การประชาสัมพันธ์และให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการจอดรถให้กับผู้ใช้ที่จอดรถ • การปรับปรุงที่จอดรถ ด้านการใช้ป้ายและสัญลักษณ์ให้ชัดเจน • การใช้ข้อบังคับการจอดรถให้สอดคล้องกับอุปสงค์ที่เกิดขึ้นจริง • ปรับปรุงวิธีการลงโทษกับผู้ใช้ที่จอดรถที่ฝ่าฝืนข้อบังคับอย่างจริงจัง 	<ul style="list-style-type: none"> • เพิ่มบทลงโทษหรือเพิ่มค่าปรับกับผู้ใช้ที่จอดรถฝ่าฝืนบ่อยครั้ง • การอบรมเกี่ยวกับข้อบังคับการขับขี่ด้านจราจรให้แก่ผู้ที่ฝ่าฝืนและกระทำผิดข้อบังคับ 	<ul style="list-style-type: none"> • การนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ โดยติดตั้งกล้องโทรทัศน์เพื่อเป็นหลักฐานในการปรับจับผู้ใช้ที่จอดรถฝ่าฝืนที่จอดรถ

ตาราง 5.1 สรุปแนวทางยุทธศาสตร์เพื่อแก้ปัญหาการจราจรบนถนน (ต่อ)

แนวทางยุทธศาสตร์การ จราจรบนถนน	ระยะเวลาสำหรับการวางแผนยุทธศาสตร์		
	ระยะสั้น (1-3 ปี)	ระยะปานกลาง (3-5 ปี)	ระยะยาว (5-15 ปี)
3. การจัดการทางวิศวกรรม	<ul style="list-style-type: none"> • การจัดการพื้นที่จราจรให้เหมาะสมกับวัตถุประสงค์ในการจราจร • เพิ่มพื้นที่จราจรยนต์ให้มากขึ้นในบริเวณที่มีความต้องการสูง และลดพื้นที่จราจรจักรยานยนต์ลงในพื้นที่ที่มีความต้องการจราจรมีน้อย 	<ul style="list-style-type: none"> • การจำกัดเวลาในการจอดรถชั่วคราวเพื่อรับส่งผู้โดยสาร หรือเพื่อขนถ่ายสินค้า จอดรถได้ไม่เกิน 15 นาที • เก็บค่าธรรมเนียมอัตราที่สูงสำหรับการจราจรบนถนนในพื้นที่ และอัตราค่าธรรมเนียมต่ำสำหรับจอดนอกพื้นที่ หรือพื้นที่โดยรอบและใกล้เคียง • การรณรงค์ใช้ยานพาหนะขนาดเล็กจราจร เช่น จักรยานยนต์หรือจักรยาน 	<ul style="list-style-type: none"> • การมีระบบขนส่งสาธารณะให้บริการในพื้นที่ โดยอัตราค่าโดยสารที่ต่ำกว่าค่าธรรมเนียมจราจร