

บทที่ 1

บทนำ



ความสำคัญของปัญหา

ความเป็นเมืองใหญ่ที่มีสภาพความแออัดและความซับซ้อนในการดำเนินชีวิตของประชาชนผู้พักอาศัยในกรุงเทพมหานคร ได้ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม คุณภาพชีวิต ทำให้การบริหารจัดการของรัฐในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น ไม่สามารถกระทำได้อย่างเป็นระบบตามที่รัฐได้กำหนดไว้ ซึ่งรวมถึงการแก้ไขปัญหาการจราจรของรัฐด้วย ความซับซ้อนของปัญหาที่ทวีคูณและสะสมเพิ่มมากขึ้นทำให้ยากจะแก้ไข การแก้ไขปัญหาการจราจรที่รัฐได้พยายามดำเนินการอยู่ไม่ว่าจะเป็นการตั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบแก้ไขปัญหานั้นมาโดยตรง อย่างเช่น สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (สจร.) นอกเหนือจากหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการแก้ไขการจราจรที่มีอยู่แล้วถึง 6 กระทรวง 18 หน่วยงาน (ไม่รวมสำนักผังเมือง) หากแต่ความเป็นจริงของปัญหาการจราจรที่เป็นอยู่แล้ว ดูเหมือนได้ทวีคูณและซับซ้อนมากยิ่งขึ้น อะไรเป็นสาเหตุของการแก้ไขปัญหการจราจรอย่างแท้จริง และอะไรเป็นปัจจัยทำให้การแก้ไขปัญหการจราจรจึงไม่อาจประสบความสำเร็จได้อย่างเป็นรูปธรรม

ปัญหาการจราจร นอกจากจะสร้างความเสื่อมโทรมและความเสื่อมถอยให้กับคุณภาพชีวิตของประชาชนแล้ว ผลกระทบที่เห็นโดยตรงนั้นคือ ความสูญเสียในทางเศรษฐกิจอย่างมหาศาล

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร.) ได้สรุปความเสียหายทางเศรษฐกิจซึ่งเกิดจากปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครอย่างเดียว เป็นมูลค่าประมาณ 38 ล้านบาทต่อวัน หรือประมาณกว่า 11,000 ล้านบาทต่อปี คิดเป็นมูลค่าการสูญเสียเวลาประมาณ 23 ล้านบาทต่อวัน หรือประมาณ 8,000 ล้านบาทต่อปี โดยความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนถนนสายหลักได้ลดลงเหลือเพียงประมาณ 9.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง¹

¹ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก. "ภารกิจ บทบาท และหน้าที่." 6 พฤศจิกายน 2535, หน้า 11-1

ความเจริญเติบโตของกรุงเทพมหานครซึ่งจัดเป็นมหานครใหญ่อันดับที่ 15 ของโลก ทำให้มีการคาดประมาณว่าปี พ.ศ.2543 ประชากรกรุงเทพมหานครจะเพิ่มเป็น 11.3 ล้านคน จำนวนรถยนต์เป็น 2.4 ล้านคัน ความต้องการในการเดินทางประมาณ 29 ล้านเที่ยวต่อวัน²

โดยมีอัตราการเพิ่มของยานพาหนะต่าง ๆ ที่นำมาใช้สูงขึ้นจากเดิม 800 คันต่อวัน เป็น 1,200 คันต่อวัน ในขณะที่การเพิ่มของถนนมีเพียงร้อยละ 1-1.5 ต่อปี³ กรุงเทพมหานครจึงเป็นเมืองที่มีปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุดในโลกแห่งหนึ่ง

รัฐบาลไทยได้พยายามที่จะแก้ไขปัญหการจราจรในกรุงเทพมหานคร โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหการจราจรเข้ามากำหนดนโยบาย และได้ออกพระราชบัญญัติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พ.ศ.2521 กำหนดให้มี “คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.)”⁴ ขึ้น โดยให้ตั้งสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก โดยมีเลขาธิการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เป็นหัวหน้าส่วนราชการ มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบ ขึ้นตรงต่อนายกรัฐมนตรี เพื่อทำหน้าที่กำหนดมาตรการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหการจราจรทางบก ตลอดจนกำกับดูแลเร่งรัดการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการ นโยบาย และแผนหลักที่กำหนด

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการดำเนินงานด้านการจราจรตามแผนงาน/โครงการแก้ไขปัญหการจราจร ได้กำหนดให้มีการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมุ่งเน้นให้การจราจรขนส่งเกิดความคล่องตัว สะดวกและรวดเร็ว สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะ

² สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร กองผังเมือง. “การศึกษาเบื้องต้นโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินในเขตกรุงเทพมหานคร.” ครั้งที่ 2. ภาคผนวก ก., 20 กันยายน 2537. คำนำ.

³ สำนักงานผู้ช่วยอธิบดีกรมตำรวจ (ฝ่ายจราจร). “การดำเนินงานแก้ไขปัญหการจราจรในกรุงเทพมหานครของกรมตำรวจ : สภาพปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล.” 7 สิงหาคม 2537, หน้า 1.

⁴ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก. “แผนปฏิบัติการแก้ไขปัญหการจราจรเร่งด่วนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร (มิถุนายน - ธันวาคม 2537).” 30 มิถุนายน 2537, หน้า 4-5

งบประมาณด้านการลงทุนดำเนินการ ซึ่งประมวลสรุปแผนงาน/โครงการของหน่วยงานต่าง ๆ มีทั้งหมดจำนวน 212 แผนงาน/โครงการ รวมเป็นเงินทั้งสิ้นประมาณ 412,078.21 ล้านบาท⁵

จากการศึกษาปัญหาจราจร ได้มีการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงและสถาบันการศึกษา เช่น สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, กรมตำรวจ, กรุงเทพมหานคร, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย (AIT) เป็นต้น รวมทั้งมีการสัมภาษณ์ผู้บริหาร นักวิจัย และผู้ปฏิบัติงานโดยตรง ซึ่งปรากฏสาเหตุที่เป็นอุปสรรคและเป็นปัญหาในการแก้ไขปัญหารถทางด้านกายภาพไม่บรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมาย รวมทั้งสภาพการจราจรกลับขยายขอบเขตและเพิ่มระดับความรุนแรงมากขึ้นทั่วไปทุกพื้นที่

โครงการและการดำเนินการเพื่อการแก้ไขปัญหารถทางเกือบทั้งหมด เป็นการแก้ไขปัญหาด้านกายภาพและการจัดระบบการจราจรที่เกี่ยวข้องกับเครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์เกือบทั้งสิ้น มีโครงการรณรงค์วินัยจราจรและโครงการศูนย์ไบจับชีในวงเงินเพียง 75 และ 250 ล้านบาทที่เกี่ยวข้องกับคนผู้ไร้รถใช้ถนนโดยตรง เมื่อเทียบกับวงเงินในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 จำนวน 416,432 ล้านบาท เป็นสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.078% ซึ่งถือได้ว่าเป็นสัดส่วนที่น้อยมาก สมควรอย่างยิ่งที่ต้องแก้ไขปัญหารถทางด้วยการให้ความสำคัญกับคนมากกว่าให้ความสำคัญกับรถยนต์และกายภาพ

Wilfred Owen⁶ ได้กล่าวไว้ใน The Accessible City (เมืองสะดวก) เป็นที่น่าสนใจคือ

- 1) เราค้นพบว่าแม้จะไม่มีรถยนต์ แต่การจราจรก็ยังติดขัดได้
- 2) เมืองที่มีการขนส่งสาธารณะมากที่สุด การจราจรก็ยังคับคั่งที่สุดได้
- 3) การทำให้การเดินทางยิ่งสะดวกขึ้น ยิ่งเป็นสาเหตุให้เกิดความแออัดเพิ่มขึ้น
- 4) ลดการเดินทางโดยวิธีการออกแบบชุมชน จะช่วยให้การเดินทางสะดวกยิ่งกว่าการเพิ่มการขนส่ง

⁵ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก คณะอนุกรรมการนโยบายและแผนการจราจร, “ประมวลแผนแก้ไขปัญหารถทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล,” ประจำปี 2536, หน้า 5-12.

⁶ สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ, “การวิเคราะห์ปัญหาการจราจร,” หน้า 25.

จากประเด็นนี้จะเห็นได้ว่า การแก้ไขปัญหาการจราจรที่ดำเนินอยู่อย่างเร่งด่วนนี้ เป็นการเพิ่มการขนส่ง ยังเป็นปัจจัยดึงดูดให้การจราจรแออัดมากยิ่งขึ้น

ดังนั้น การกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาจราจร จึงเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยป้องกันและเป็นการแก้ปัญหการจราจรที่ต้นเหตุได้เป็นอย่างดี เพราะหากมีการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาจราจรที่ต้องครอบคลุมประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ แล้ว การปฏิบัติตามนโยบายก็จะสามารถบรรลุเป้าหมายตามเจตนารมณ์และวัตถุประสงค์ในการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ได้สรุปสาเหตุสำคัญของอุปสรรคและปัญหาในการแก้ไขปัญหาจราจร ดังนี้⁷

1. วิธีการแก้ไขปัญหายังไม่สามารถดำเนินการได้โดยเฉียบขาด เพราะกระทบปัญหามวลชน เช่น การควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อลดปริมาณการจราจรโดยส่วนรวม หรือการเวนคืนที่ดิน หรือการบังคับใช้ช่องเดินรถประจำทาง
2. โครงการส่วนใหญ่ที่จัดขึ้นเป็นโครงการที่มีระยะเวลาการดำเนินงานให้แล้วเสร็จนานพอสมควร จึงไม่ทันกาลที่จะบรรเทาสภาพการจราจรติดขัดในปัจจุบัน
3. งบประมาณค่าใช้จ่ายของโครงการมีจำนวนค่อนข้างสูง หากไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณตามกำหนด เนื่องด้วยข้อจำกัดทางสถานะการเงินของรัฐบาลแล้ว ย่อมทำให้โครงการล่าช้า แม้แต่โครงการที่ให้สัมปทานแก่เอกชนเป็นผู้ดำเนินการก็ตาม หากค่าใช้จ่ายของโครงการสูงเกินขีดความสามารถในการลงทุนของเอกชนแล้ว ย่อมหาผู้รับสัมปทานได้ยากเช่นกัน
4. อุปสรรคและเงื่อนไขต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติซึ่งมีผลทำให้การดำเนินงานโครงการไม่เป็นไปตามเป้าหมายและระยะเวลาที่กำหนด เช่น การไม่มีการประสานแผนปฏิบัติกันเท่าที่ควร การหาผู้รับสัมปทานดำเนินการที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไข เป็นต้น
5. ความร่วมมือระหว่างส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร แม้จะมีการประสานงานและร่วมมือกันมากขึ้นกว่าที่ผ่านมา แต่บางส่วนราชการยังไม่ร่วมมือเท่าที่ควร
6. ส่วนราชการหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบกับกาจราจร บางหน่วยมุ่งพิจารณาภารกิจของตนเป็นหลัก โดยมิได้พิจารณาถึงผลกระทบต่อการจราจรโดยภาพรวม

⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 23-24.

7. ส่วนราชการหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบที่จะปฏิบัติตามมติเกี่ยวกับการแก้ไข
ปัญหาจราจร บางหน่วยงานไม่สนใจที่จะปฏิบัติตามมติดังกล่าว หรือล่าช้าในการแก้ไขปัญหา

ในขณะที่สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ได้สรุปสาเหตุสำคัญ
อันเป็นประเด็นปัญหาและอุปสรรคของการแก้ไขปัญหาจราจร โดยแยกเป็น 2 ปัจจัย คือ⁸

1. ปัจจัยปัญหาในการแก้ไขปัญหาที่เกิดจากปัญหาจราจรโดยตรง ได้แก่

1.1 การให้ความสำคัญแก่แนวทางแก้ไขปัญหาจราจรเพียงบางลักษณะ ซึ่งยังไม่
สอดคล้องครอบคลุมสาเหตุสำคัญ ๆ อื่น ที่ยังมีอยู่อีกหลายประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวทางการ
ดำเนินงานเพื่อควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเพื่อลดปริมาณการจราจรโดยส่วนรวม

1.2 โครงการส่วนใหญ่ที่จัดขึ้น เป็นโครงการที่มีระยะเวลาการดำเนินงานให้
แล้วเสร็จนานพอสมควร จึงไม่บังเกิดผลต่อการบรรเทาสภาพการจราจรติดขัดในระยะเวลาอันสั้น

1.3 งบประมาณค่าใช้จ่ายของโครงการมีจำนวนค่อนข้างสูง หากไม่ได้รับการ
จัดสรรงบประมาณตามกำหนด เนื่องจากข้อจำกัดทางสถานะการเงินของรัฐบาลแล้ว ย่อมทำให้
โครงการยืดเยื้อ ล่าช้า แม้แต่โครงการที่ให้สัมปทานแก่เอกชนเป็นผู้ดำเนินการก็ตาม หากค่าใช้จ่าย
ของโครงการสูงเกินขีดความสามารถในการลงทุนของเอกชนแล้ว ย่อมหาผู้รับสัมปทานได้ยาก
เช่นกัน

1.4 อุปสรรคและเงื่อนไขต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติ ซึ่งมีผลทำให้การดำเนิน
งานโครงการไม่เป็นไปตามเป้าหมายและระยะเวลาที่กำหนด เช่น การเวนคืนที่ดิน การหาผู้รับ
สัมปทานดำเนินการที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเงื่อนไข เป็นต้น

2. ปัจจัยปัญหาที่เกี่ยวข้องกันซึ่งเกิดจากส่วนราชการหรือหน่วยงานของรัฐ (ซึ่ง
เป็นปัญหาซ้อนปัญหาของการแก้ไข และเป็นประเด็นเป้าหมายของการศึกษาวิจัยครั้งนี้) ได้แก่

2.1 ความร่วมมือระหว่างส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร
แม้จะมีการประสานงานและร่วมมือกันมากขึ้นกว่าที่ผ่านมา แต่บางส่วนราชการยังไม่ร่วมมือเท่าที่
ควร

2.2 ส่วนราชการหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบกับกาจราจร บางหน่วยงาน
พิจารณาภารกิจของตนเป็นหลัก โดยมิได้พิจารณาถึงผลกระทบต่อจราจรโดยภาพรวม

2.3 ส่วนราชการหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบที่จะปฏิบัติตามมติเกี่ยวกับการ
แก้ไขปัญหาจราจร บางหน่วยงานไม่สนใจที่จะปฏิบัติตามมติดังกล่าวหรือล่าช้าในการแก้ไขปัญหา

⁸ สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก, “ภารกิจ บทบาท และหน้าที่.” หน้า 14-2.

ปัญหาของการแก้ไขปัญหาราจรที่เกิดจากส่วนราชการหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนี้ จึงเป็นสิ่งที่น่าสนใจและน่าศึกษาว่ามีความซับซ้อนและความขัดแย้งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาราจร ซึ่งมีถึง 19 หน่วยงาน ในสังกัด 6 กระทรวงเหล่านี้ ต่างมีหลักเกณฑ์และแนวทางในการกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหาราจรเพื่อส่วนรวมอย่างไร เพราะการกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหาราจรนั้นเป็นนโยบายสาธารณะที่ชัดเจน และเหตุใดหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ซึ่งมีหน้าที่ความรับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาราจรที่ถึงขั้นยิ่งกว่าวิกฤติแล้วนั้น ทำไมจึงยังเกิดปัญหาความขัดแย้งในการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเหล่านี้ขึ้นมาอีก และสภาพที่เป็นปัญหาซ้อนปัญหาอยู่ในลักษณะเช่นนี้ จำเป็นที่จะต้องขจัดปัญหาใดก่อน เพื่อให้เป้าหมายของการแก้ไขปัญหาราจรจะได้บังเกิดผลสำเร็จอย่างแท้จริง

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อรู้ว่าอะไรเป็นสาเหตุทำให้เกิดความซับซ้อนและความขัดแย้งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อการกำหนดนโยบายในการแก้ไขปัญหาราจร
2. เพื่อรู้ว่าการแก้ไขปัญหาราจรของรัฐบาลจะประสบผลสำเร็จหรือไม่ อย่างไร ถ้าหากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาราจรมีความขัดแย้งในการกำหนดนโยบายต่อกัน

สมมุติฐานในการศึกษา

ปัญหาของการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาราจร เกิดจากความซับซ้อนและความขัดแย้งของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีและวิธีการศึกษา

การกำหนดนโยบาย (policy formulation) เกี่ยวกับเรื่องใด ๆ ก็ตาม ประเด็นความซับซ้อนและความขัดแย้งจะเป็นปัญหาควบคู่กับการกำหนดนโยบายเสมอ เนื่องจากองค์การหรือบุคคล ต่างฝ่ายต่างก็มีมุมมอง แง่คิด และเป้าหมายในการกำหนดนโยบายต่างกันออกไป แม้แต่ปัจจัยตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อองค์การก็ย่อมต้องคำนึงถึงหน้าที่รับผิดชอบและผลประโยชน์ของตนก่อน เมื่อผนวกกับความซับซ้อนของระบบในองค์การนั้น ๆ ย่อมก่อให้เกิดปัญหาที่มีผลกระทบ

โดยตรงต่อการกำหนดนโยบาย ซึ่งเป็นประเด็นที่น่าสนใจและมีความสำคัญต่อการนำมาศึกษา เพื่อเป็นแนวทางของผู้สนใจศึกษา ตลอดจนองค์การและรัฐบาลที่จะนำไปใช้เป็นข้อมูลเพื่อพัฒนา ในการกำหนดนโยบายอื่น ๆ ขององค์การต่อไป

วิธีการศึกษาได้ใช้แบบวิธีพรรณนาวิเคราะห์ (documentary analytical approach) โดยอาศัยแหล่งข้อมูลดังนี้

1. การศึกษาจากเอกสาร (documentary research) ตำรา กฎหมาย ระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ รายงานการประชุม การสัมมนา ตลอดจนเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ข้อเขียน และ บทความต่าง ๆ ของนักวิชาการ รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2535-2539) ข้อมูลเอกสารจากรายงานการประชุมคณะรัฐมนตรี คณะกรรมการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง การประชุมสัมมนาของสถาบัน องค์การเอกชนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
2. ข้อมูลที่มีการรวบรวมอยู่แล้ว (aggregated data) เช่น ผลการวิจัยของ คณะกรรมการ การวิเคราะห์งบประมาณ การเงิน การคลัง หรือข้อมูลเกี่ยวกับการวิเคราะห์ โครงการขององค์การต่าง ๆ
3. การสัมภาษณ์
4. การสังเกตการณ์ของผู้ศึกษา

ขอบเขตของการศึกษา

ปัญหาการจรรยาบรรณแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ กล่าวคือ ปัญหาทางกายภาพหรือด้าน รูปธรรม กับปัญหาด้านกำหนดนโยบายหรือด้านนามธรรม

สำหรับปัญหาด้านการจรรยาบรรณทางด้านกายภาพนั้น ได้มีนักวิชาการ นักทฤษฎี รวมทั้งนักวิจัย ได้ทำการค้นคว้า ศึกษา วิจัยไว้ ซึ่งมีการเผยแพร่ทั้งทางเอกสารทางวิชาการทั้งของ รัฐและเอกชนเป็นจำนวนมาก

แต่ปัญหาการจรรยาบรรณด้านกำหนดนโยบายนั้น ได้มีการศึกษาวิจัยไว้น้อยมาก ซึ่ง ผู้ศึกษาเห็นว่า การกำหนดนโยบายนั้นมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการแก้ไขปัญหา เพราะการกำหนด นโยบายเปรียบเสมือนการศึกษาทิศทาง การดำเนินงานภายใต้ข้อจำกัดของเงินเวลา งบประมาณ บุคลากร ประสิทธิภาพของการดำเนินการ ซึ่งหากผู้กำหนดนโยบายมีมุมมอง แง่คิดที่กว้างไกล

รอบคอบแล้ว การแก้ไขปัญหาด้านกายภาพก็น่าจะประสบผลสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม ภายใต้เงื่อนไขของเวลาและงบประมาณที่กำหนดไว้

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงเล็งเห็นถึงความสำคัญของการแก้ไขปัญหาราจรในมุมมองของการกำหนดนโยบายของรัฐ โดยจะศึกษาเฉพาะปัจจัยความซับซ้อนและความขัดแย้งของการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาราจรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเน้นพิจารณาเฉพาะการแก้ไขปัญหาราจรในเขตกรุงเทพมหานคร

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาราจรจะสามารถเข้าใจถึงบทบาท หน้าที่ในการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาราจรได้อย่างถูกต้อง ซึ่งจะส่งผลให้ปัญหาราจรได้รับการแก้ไขอย่างเป็นระบบและบรรลุวัตถุประสงค์ตามเป้าหมาย

2. ผู้ที่สนใจศึกษา รวมทั้งหน่วยงาน องค์กรอื่น ๆ ของรัฐ จะสามารถรู้และเข้าใจถึงภาพรวมของการกำหนดนโยบาย เพื่อลดความซับซ้อนและขจัดความขัดแย้งในการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหานอื่น ๆ อันจะทำให้การกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหานในเรื่องนั้น ๆ สัมฤทธิ์ผลทันต่อเวลาและทันต่อเหตุการณ์ ไม่ทำให้เกิดภาวะวิกฤติ และเป็นปัญหาซ้อนปัญหาขึ้น อย่างเช่นปัญหาราจรที่เกิดภาวะวิกฤติอยู่ในขณะนี้

3. สามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลเปรียบเทียบต่อการพัฒนารูปแบบการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาสาธารณะในเรื่องอื่น ๆ ของหน่วยงาน องค์กรอื่น ๆ ของรัฐ เพื่อประกอบการตัดสินใจของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาสาธารณะในเรื่องต่าง ๆ ที่จะส่งผลกระทบต่อปัญหาในทางการเมือง การปกครอง

4. ใช้เป็นกรณีตัวอย่างของการศึกษาเกี่ยวกับการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาสาธารณะอื่น ๆ ของรัฐบาล เพื่อให้บรรลุผลสำเร็จโดยปราศจากปัญหาซ้ำซ้อน

สำหรับการนำเสนอ นั้น ผู้ศึกษาใช้การวิเคราะห์เชิงพรรณนา (descriptive analysis) โดยแบ่งออกเป็น 5 บท ดังต่อไปนี้

ส่วนที่หนึ่ง : บทนำ

บทที่ 1 : บทนำ

- ความสำคัญของปัญหา

- วัตถุประสงค์ของการศึกษา
- สมมติฐานของการศึกษา
- ทฤษฎีและวิธีการศึกษา
- ขอบเขตการศึกษา
- ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

บทที่ 2 : ทฤษฎีและแนวความคิดที่ใช้ในการศึกษา

ส่วนที่สอง : บทวิเคราะห์

บทที่ 3 : พัฒนาการเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาราจรของรัฐ

- หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาราจรในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535-2539)
- สภาพการจราจรในกรุงเทพมหานครในปัจจุบัน
- สาเหตุหลักของปัญหาการจราจร
- ยุทธศาสตร์การแก้ไขปัญหาราจร : สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
- มาตรการการแก้ไขปัญหาราจร
 - ระยะเร่งด่วน
 - ระยะยาว
 - แผนงานการจัดระบบการจราจรในปัจจุบัน (ระยะกลาง)

บทที่ 4 : ความซับซ้อนและความขัดแย้งที่สำคัญของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาราจร

- ความซับซ้อนที่สำคัญของหน่วยงาน
 - ประเด็นโครงสร้างและกระบวนการบริหารของหน่วยงาน
 - ประเด็นรูปแบบและการกำหนดนโยบายการแก้ไขปัญหาราจร
- ความขัดแย้งที่สำคัญของหน่วยงาน
 - ประเด็นอำนาจหน้าที่
 - ประเด็นความต้องการให้บรรลุเป้าหมายของหน่วยงาน
 - ประเด็นความแตกต่างด้านต่าง ๆ ของหน่วยงาน

บทที่ 5 : บทสรุป