

บทที่ 6

ข้อสรุปและข้อเสนอแนะ

6.1 ข้อสรุป

1) ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แบ่งสาเหตุที่ทำให้เกิดความล่าช้าออกเป็น 4 สาเหตุ คือ สาเหตุที่เกิดจากผู้รับจ้าง สาเหตุที่เกิดจากผู้ว่าจ้าง สาเหตุที่เกิดจากสิ่งกีดขวางทางกายภาพ และสาเหตุจากปัจจัยภายนอก เพื่อพิจารณาหาความถี่และความล่าช้าของแต่ละสาเหตุ โดยแต่ละสาเหตุจะถูกนำมาพิจารณาถึงสาเหตุย่อยว่า มีความถี่และความล่าช้าเท่าไร การพิจารณาความล่าช้าจะแบ่งเป็นความล่าช้าเฉลี่ยต่อครั้ง และความล่าช้าเฉลี่ยต่อโครงการ

2) การวิเคราะห์สาเหตุในการก่อสร้างถนนล่าช้าในกรุงเทพฯ ได้ผลดังนี้

ก) ด้านความถี่สาเหตุจากสิ่งกีดขวางทางกายภาพ จะมีความถี่มากที่สุดเกิดขึ้นประมาณ 70% ของเหตุการณ์ความล่าช้าทั้งหมด เมื่อวิเคราะห์สาเหตุย่อยจะพบว่าเกิดจากระบบสาธารณูปโภคเป็นส่วนมาก โดยเฉพาะสาเหตุย่อยระบบประปาของการประปานครหลวงซึ่งมีความถี่ในการเกิดประมาณ 30% ของเหตุการณ์ที่เกิดจากสาเหตุสิ่งกีดขวางทางกายภาพ สาเหตุจากผู้ว่าจ้างมีความถี่อันดับรองลงมา สาเหตุย่อยจากรออนุมัติแก้ไขแบบเกิดขึ้นมากที่สุดประมาณ 30% ของเหตุการณ์ที่เกิดจากสาเหตุผู้ว่าจ้างเช่นกัน อีก 2 สาเหตุที่เหลือนั้นเกิดขึ้นน้อยครั้งมาก

ข) ด้านความล่าช้าเฉลี่ยต่อครั้ง สาเหตุจากผู้ว่าจ้างจะเกิดขึ้นล่า

ซ้ำมากที่สุดประมาณ 27 % สาเหตุจากสิ่งกีดขวางทางกายภาพมีความล่าช้าประมาณ 12% อีก 2 สาเหตุ ความเห็นของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างจะขัดแย้งกันมากไม่เหมือนกันทั้งสองสาเหตุที่กล่าวมาแล้ว จึงนำมาสรุปไม่ได้

ค) ด้านความล่าช้าเฉลี่ยต่อโครงการ ตามความเห็นของผู้รับจ้าง เห็นว่าเกิดจากสาเหตุสิ่งกีดขวางทางกายภาพล่าช้าที่สุด 26% รองลงมาคือสาเหตุจากผู้ว่าจ้าง 13% ส่วนความเห็นของผู้ว่าจ้างจะเห็นว่าสาเหตุจากผู้ว่าจ้างมีความล่าช้าเฉลี่ยต่อโครงการ 18% และสาเหตุจากสิ่งกีดขวางทางกายภาพ 16% ที่น่าสนใจคือ สาเหตุย่อยสาธารณสุขโรคความเห็นตรงกันทั้งผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง พบว่าสาเหตุย่อยจากการประปานครหลวงมีความล่าช้ามากที่สุดเมื่อเทียบกับหน่วยสาธารณสุขโรคด้วยกัน รองลงมาคือ การไฟฟ้านครหลวง และองค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย ตามลำดับ

3) การหาความสัมพันธ์ของตัวแปรบางตัวที่เกี่ยวข้องกับความล่าช้าของโครงการ โดยการแบ่งเป็น 4 ตัวแปรคือ ขนาดของโครงการ มูลค่างานวางท่อใต้ดิน ความหนาแน่นของประชากรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และปฎิทินที่เซ็นสัญญาจ้างเหมา สรุปผลความสัมพันธ์กับความถี่และความล่าช้าได้ดังนี้

ก) ขนาดโครงการ ไม่มีความสัมพันธ์กับความถี่ ส่วนค่าความล่าช้าเฉลี่ยต่อครั้งและความล่าช้าเฉลี่ยต่อโครงการ มีแนวโน้มลดลงเมื่อขนาดโครงการใหญ่ขึ้น

ข) มูลค่างานวางท่อใต้ดินมากขึ้น จะ ไม่ทำให้ความถี่มากขึ้นตามไปด้วย ในขณะที่ความล่าช้าเฉลี่ยต่อครั้ง และความล่าช้าเฉลี่ยต่อโครงการกลับมีแนวโน้มลดลงและค่อนข้างคงที่เมื่อมูลค่างานวางท่อใต้ดินมีค่าประมาณ 10% ของมูลค่าโครงการขึ้นไป

ค) ความหนาแน่นของประชากรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ไม่สามารถหาความสัมพันธ์กับความถี่ที่เกิดขึ้นได้ ความล่าช้าเฉลี่ยต่อครั้งและความล่าช้าเฉลี่ยต่อโครงการ ไม่มีความสัมพันธ์เช่นเดียวกัน

ง) ปีปฏิทินที่เซ็นสัญญาจ้างเหมา มีแนวโน้มความถี่ลดลงแต่ความล่าช้าเฉลี่ยต่อครั้งและความล่าช้าเฉลี่ยต่อโครงการกลับเพิ่มขึ้น

4) การศึกษาครั้งนี้ดำเนินการในระหว่าง พ.ศ. 2531 - 2533 และใช้ข้อมูลตั้งแต่ มกราคม 2527 จนถึง พฤศจิกายน 2533 รวมเวลาเกือบ 7 ปี ได้โครงการที่ล่าช้าจำนวน 38 โครงการ แต่เนื่องจากช่วงกลางปี 2531 มีมติคณะรัฐมนตรีให้ช่วยเหลือผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ก่อสร้างอาคารและโรงงาน จึงทำให้ต้องตัดโครงการในระยะเวลาดังกล่าวออกไป จึงเหลือโครงการที่ใช้วิเคราะห์ 25 โครงการ ดังนั้นจำนวนข้อมูลยังมีไม่มากเพียงพอ ความคลาดเคลื่อนของการวิเคราะห์มีเกิดขึ้นบ้าง แต่อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลที่ได้อธิบายมาทั้งหมดเพียงพอที่จะทำให้ทราบสาเหตุแท้จริงที่ทำให้เกิดความล่าช้าในการก่อสร้างที่เกิดขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการแก้ไขต่อไป

5) จากการที่ได้ทราบสาเหตุการก่อสร้างถนนล่าช้าแล้วนั้น เมื่อทำการวิเคราะห์โดยละเอียด ทำให้ทราบปัญหาที่เกิดขึ้นและส่งผลให้การก่อสร้างล่าช้า แยกได้เป็น 2 ปัญหาใหญ่ คือ ก) ปัญหาด้านการสำรวจและออกแบบและ ข) ปัญหาด้านการติดต่อประสานงาน ซึ่งทั้งสองปัญหานี้โดยส่วนมากเกิดขึ้นจากสาเหตุที่ว่าจ้างเกือบทั้งสิ้น

6) การลดปัญหาการก่อสร้างล่าช้าจุดเริ่มต้นของปัญหาอันหนึ่ง คือ ในขั้นตอนดำเนินการสำรวจควรให้ความสำคัญในขั้นตอนนี้มากขึ้น ใช้เวลากับการสำรวจเพิ่มขึ้นเพื่อเก็บรายละเอียดอุปสรรคต่าง ๆ ในย่านชุมชนให้ได้มากที่สุด

ทั้งตำแหน่งและผู้เป็นเจ้าของอุปสรรคนั้น เมื่อนำข้อมูล ไปยังกองออกแบบดำเนินการ ออกแบบจะ ได้ทราบข้อมูลมากที่สุด การออกแบบจะสามารถทำให้สมบูรณ์ที่สุด ได้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหา ถ้าเป็นไปได้การสำรวจและการออกแบบ ควรจัดให้เป็น ทีมงานเดียวกัน โดยผู้ออกแบบควรออกไปร่วมสำรวจด้วย

7) การติดต่อกับหน่วยงานสาธารณูปโภคก่อน ที่จะถึงขั้นตอนดำเนินการ ก่อสร้างจะช่วยลดปัญหาความล่าช้าได้มาก เพื่อจะได้ทราบถึงปัญหานั้น ๆ เสียก่อน โดยการส่งแบบถนนที่ได้ออกแบบเสร็จแล้วให้หน่วยงานสาธารณูปโภค ตรวจสอบด้านอุปสรรคจากหน่วยงานนั้น เมื่อทราบปัญหาก่อนก็จะสามารถดำเนินการ แก้ไข ได้ทันที แต่ทั้งนี้จะต้องมีการตกลงกันในฝ่ายบริหารระดับสูงของทุก หน่วยงานก่อนว่า หน่วยงานสาธารณูปโภคจะมีวิธีปฏิบัติอย่างไร ทั้งการกำหนด ผู้รับผิดชอบ กำหนดขั้นตอนการดำเนินการเมื่อตรวจสอบพบปัญหาอุปสรรค เพราะ ถ้าไม่มีการตกลงกันก่อนแล้วจะยังเป็นปัญหาการประสานงานกันเพิ่มขึ้น

8) ในการติดต่อประสานงาน การก่อสร้างถนนในกรุงเทพฯ ฯ ซึ่ง เป็นแหล่งชุมชนจะต้องเกี่ยวข้องกับผู้อื่นมากมายอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยเฉพาะ เมื่อเกิดปัญหาอุปสรรคที่มาจากหน่วยงานอื่น งานของผู้ควบคุมงานก่อสร้างจะ ต้องการประสานงานเพิ่มมากขึ้น นอกเหนือจากการควบคุมงานให้เป็นไปตามรูปแบบของสัญญา ดังนั้นผู้ควบคุม ซึ่งเป็นตัวแทนของกรุงเทพมหานคร ควรมีคุณสมบัติด้านมนุษยสัมพันธ์เพิ่มขึ้นมากกว่าการควบคุมงานตามปกติ เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้รับจ้างควรจะต้องตั้งตัว แทนที่มีความสามารถด้านประสานงาน และมนุษยสัมพันธ์เพื่อคอยให้ความสะดวก แก่หน่วยงานที่ต้องประสานงานด้วย การแก้ไขปัญหาอุปสรรคจะ เป็นไปได้รวดเร็วขึ้น

6.2 ข้อเสนอแนะ

1) จากการค้นคว้าจากเอกสาร โครงการก่อสร้างถนนของสำนักงานโยธากรุงเทพมหานครทั้งหมด พบว่าหลังจากงบประมาณ ปี 2527 แล้วมากกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนโครงการที่ก่อสร้าง (จากตารางที่ 1.1) จะไม่แล้วเสร็จตามสัญญา และโครงการที่ล่าช้าเหล่านี้ เกือบทั้งหมดจะได้รับการพิจารณาให้ต่ออายุสัญญาได้ ดังนั้นจึงเป็นที่น่าคิดว่าผู้ว่าจ้างให้เวลากับผู้รับจ้างเหมาะสมหรือไม่ การให้เวลาน้อยเกินไป ผู้ว่าจ้างจะต้องเสียเวลา และค่าใช้จ่ายในการพิจารณาต่ออายุสัญญาโดยเปล่าประโยชน์หรือไม่

2) หากมองในแง่ของสาเหตุการก่อสร้างถนนที่ล่าช้าแล้ว การที่มีมติคณะรัฐมนตรีในปี 2531 - 2533 ให้ช่วยเหลือผู้ประกอบการก่อสร้าง โดยให้ต่ออายุสัญญาได้เนื่องจากวัสดุก่อสร้างขาดแคลน จากข้อมูลปี 2527 ถึงปี 2529 ซึ่งเป็นช่วงที่ภาวะการก่อสร้างน้อย เศรษฐกิจขยายตัวในอัตราต่ำ ไม่เกิดปัญหาขาดแคลนวัสดุก่อสร้าง ถนนที่ก่อสร้างล่าช้ายังมีอัตราเป็นปกติ (จากตารางที่ 1.1) จะเป็นไปได้หรือไม่ว่าผลของมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าว อาจเป็นการเพิ่มสาเหตุการก่อสร้างล่าช้าอีกสาเหตุหนึ่ง นอกเหนือจากสาเหตุวัสดุขาดแคลน เพราะผู้รับจ้างสามารถต่ออายุสัญญาได้ง่าย

3) การศึกษาสาเหตุการก่อสร้างถนนในเขตชุมชนครั้งนี้ทำให้ทราบสาเหตุและปัญหาที่เกิดขึ้น ถ้าหากมีการศึกษาสาเหตุการก่อสร้างถนนในเขตชนบทหรือนอกเมืองเพื่อเปรียบเทียบกัน จะทำให้ทราบสาเหตุของการสร้างถนนล่าช้าในแต่ละพื้นที่ ก่อให้เกิดประโยชน์ในการระมัดระวังปัญหาและอุปสรรคที่ทำให้เกิดความล่าช้าที่จะเกิดขึ้นและเตรียมวางแผนแก้ไขล่วงหน้าได้ อีกทั้ง ศึกษาเพื่อเปรียบเทียบการกำหนดระยะเวลาแล้วเสร็จตามสัญญาให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่การก่อสร้างที่แตกต่างกัน ของถนนในเขตชุมชนและเขตชนบท เพราะสภาพปัญหาและความรุนแรงที่เกิดขึ้นย่อมแตกต่างกัน