

การวิเคราะห์แต่ละสาเหตุ และปัญหาที่ก่อให้เกิดความล่าช้า

การวิเคราะห์สาเหตุความล่าช้า เป็นการสืบสวนลึกลงไปในแต่ละสาเหตุความล่าช้าที่เกิดจากความคิดเห็นของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างที่แสดงออกมาตามเอกสารขอต่ออายุสัญญาของผู้รับจ้างและ เอกสารพิจารณาของผู้ว่าจ้าง โดยจะทำการสืบลึกลงไปในแต่ละสาเหตุ แต่ละครั้งว่าความล่าช้าที่เกิดขึ้น เกิดจากอะไรซึ่งอาจไม่ตรงกับความคิดเห็นของผู้ว่าจ้าง หรือผู้รับจ้างที่แสดงออกมาก็ได้

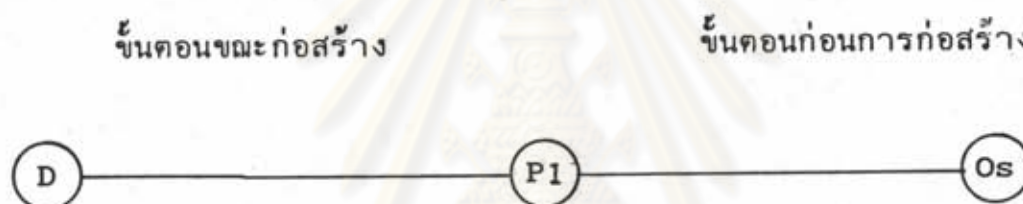
การสืบลึกลงไปในแต่ละสาเหตุความล่าช้าแต่ละครั้งจะดำเนินการทั้งการค้นคว้าจากเอกสารและการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง

1. การค้นคว้าจากเอกสาร ใช้เอกสารจากผู้ว่าจ้างเท่านั้น ดังนั้นในการศึกษานี้จึงเป็นเพียงการสืบสวนความล่าช้าจากผู้ว่าจ้าง แต่อย่างไรก็ตาม ถ้าคุณผลสาเหตุความล่าช้าในการก่อสร้างทั้งจำนวนเหตุการณ์และความล่าช้าที่เกิดขึ้น ตามตารางที่ 2.1 บทที่ 2 แล้ว จะพบว่าส่วนใหญ่จะคล้อยตามกัน ดังนั้นการใช้สาเหตุความล่าช้าจากความคิดเห็นของผู้ว่าจ้าง จะเป็นตัวแทนของสาเหตุความล่าช้าได้เกือบ 100%

2. การสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง การวิจัยจากเอกสารจะไม่เพียงพอต่อการสืบสวนในครั้งนี้ เพราะข้อมูลบางอย่างไม่สามารถระบุหรือสรุปลงได้ในเอกสารนอกเสียจากการบอกกล่าวจากผู้เกี่ยวข้องเท่านั้น ผู้เกี่ยวข้องโดยตรงที่ได้ทำการสัมภาษณ์ในครั้งนี้ คือผู้ควบคุมงานในแต่ละโครงการนั่นเอง

4.1 วิเคราะห์แต่ละสาเหตุ

ในการวิเคราะห์แต่ละสาเหตุนี้ จะสืบเสาะลงไปเป็น 2 ขั้นตอน คือขั้นตอนการก่อสร้าง และขั้นตอนขณะก่อสร้าง ซึ่งสาเหตุที่ได้ทราบแล้วจากบทที่ 2 เป็นสาเหตุที่สรุปจากจุดสุดท้ายที่ทำให้เกิดความล่าช้า ดังนั้นการสืบเสาะลงในแต่ละเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นว่าเกิดจากสิ่งใด ในขณะที่ดำเนินการก่อสร้าง และเมื่อทราบแล้ว ก่อนดำเนินการก่อสร้างประสบปัญหาในด้านใด



วงกลมที่มีตัวอักษรทางซ้ายมือสุด จะแสดงถึงสาเหตุความล่าช้า ตามความเห็นของผู้ว่าจ้าง ตัวอักษร D คือสัญลักษณ์ของเหตุการณ์ตามตารางที่ 4.1 (ซึ่งเป็นตารางเดียวกับ ตารางที่ 2.1 แต่ยกมาเพียงตามความเห็นของผู้ว่าจ้าง) หมายถึงรอกำหนดระดับใหม่ เส้นตรงที่ลากจากซ้ายมือไปทางขวามือไปยังวงกลมตรงกลางของตัวอักษร P1 คือสาเหตุสิ่งกีดขวางทางกายภาพด้านที่ดินและอาคาร ความหมายคือ สิ่งกีดขวางทางกายภาพด้านที่ดินและอาคารเป็นต้นสาเหตุที่ทำให้เกิดการรอกำหนดระดับใหม่ในขณะทำการก่อสร้าง และเมื่อลากเส้นตรงไปทางขวามืออีกจนถึงวงกลมขวาสุด ตัวอักษร Os คือสาเหตุจากผู้ว่าจ้างด้านสำรวจและออกแบบ หมายความว่า ในขั้นตอนก่อนการก่อสร้างการสำรวจ ออกแบบของผู้ว่าจ้างไม่ดีพอ จึงเป็นต้นสาเหตุที่ทำให้เกิดสิ่งกีดขวางทางกายภาพด้านที่ดินและอาคาร ดังนั้นเส้นที่ลาก 1 เส้น จะหมายถึงเหตุการณ์ 1 เหตุการณ์นั่นเอง

ตารางที่ 4.1 แสดงความถี่และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นของแต่ละประเภทของสาเหตุตามความเห็นของผู้ว่าจ้าง

ตามความเห็นของผู้ว่าจ้าง		
ความถี่ (จำนวนครั้ง)	สัญลักษณ์	เหตุการณ์ที่ทำให้ล่าช้า
<u>1. สาเหตุจากผู้ว่าจ้าง</u>		
4	A	- รออำนวยความสะดวกการจราจร
4	B	- รออนุมัติแก้ไขแบบ
3	C	- เพิ่มเนื้องาน
2	D	- รอกำหนดระดับใหม่
1	E	- รอมอบพื้นที่จากหน่วยงานอื่น
1	F	- เครื่องสูบน้ำ สนน. เสีย
<u>15</u>		
<u>2. สาเหตุจากผู้รับจ้าง</u>		
1	G	- เข้าดำเนินการล่าช้าในช่วงแรก
2	H	- คนงานน้อย
2	I	- เครื่องจักรน้อย ไม่มีประสิทธิภาพ
2	J	- ขาดการบริหารงานที่ดี
1	K	- ขาดเงินทุนหมุนเวียน
<u>8</u>		
<u>3. สาเหตุจากสิ่งกีดขวางทางกายภาพ</u>		
12	L	- อุปสรรคต่อประปา (กปน.)
8	M	- แนวท่อร้อยสาย ทศท.
7	N	- อาคารและที่ดินเอกชน
5	O	- อุปสรรคเสาไฟฟ้า (กฟน.)
3	P	- แนวท่อร้อยสายไฟฟ้า กฟน.
1	Q	- ดันไม้
1	R	- แนวท่อสายไฟจราจร
1	S	- เสาไฟจราจร
<u>38</u>		
<u>4. สาเหตุจากปัจจัยภายนอก</u>		
		-
		-
		-

4.2 ผลการวิเคราะห์แต่ละสาเหตุ

4.2.1 สาเหตุความล่าช้าอันเนื่องจากสาเหตุผู้ว่าจ้าง

ขั้นตอนการก่อสร้าง จากรูปที่ 4.1 อธิบายการสืบลงไปในแต่ละเหตุการณ์ได้ดังนี้

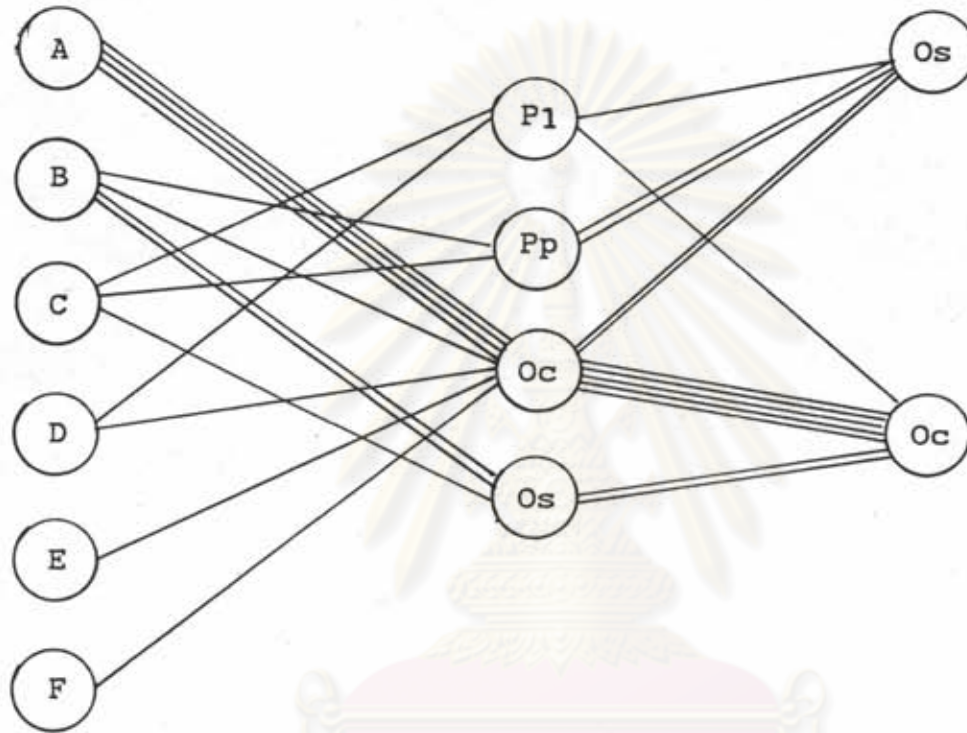
ก. รื้ออ่านวยความสะดวกด้านจราจร (วงกลม A) เป็นเหตุการณ์ที่ต้องเกี่ยวข้องกับการประสานงานกันอย่างมาก ในขั้นตอนการก่อสร้าง ซึ่งการประสานงานต้องมีอย่างน้อย 3 หน่วยงาน คือ ผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้าง และ ตำรวจ

ข. รื้ออนุมัติแก้ไขแบบ (วงกลม B) มีจำนวน 4 เหตุการณ์ โดย 2 เหตุการณ์ เกิดจากสาเหตุการสำรวจและออกแบบบกพร่อง (วงกลม Os) คือในเหตุการณ์แรกการออกแบบท่อระบายน้ำไม่เหมาะสมกับปริมาณน้ำ จึงต้องนำมาออกแบบใหม่ เหตุการณ์ที่สองเกิดจากออกแบบจุดเชื่อมตักกับทางรถไฟไม่ดีพอ การรถไฟฯ จึงขอให้ทำไปออกแบบใหม่อีก 2 เหตุการณ์ที่เหลือเกิดสาเหตุของท่อระบายน้ำของการประปาฯ (วงกลม Pp) กีดขวางการก่อสร้าง และสาเหตุความล่าช้าจากการติดต่อประสานงาน เพื่อออกแบบใหม่ให้สอดคล้องกับปริมาณจราจรในบริเวณทางแยกของถนนลาดพร้าว ซึ่งต้องประสานงานกับกรมทางหลวง และภายในหน่วยงานของกรุงเทพมหานครเอง

ค. แก้ไขเพิ่มเนื้องาน (วงกลม C) เส้นตรงแรกแสดงถึงเหตุการณ์ที่เกิดจากสาเหตุที่ดินและอาคาร (วงกลม P1) ต้องแก้ไขรูปแบบถนนและปรับปรุงการระบายน้ำใหม่ จึงทำให้มูลค่างานสูงขึ้น เส้นตรงเส้นที่สองนำไปสู่สาเหตุจากท่อระบายน้ำ (วงกลม Pp) เนื่องจากในช่วงการก่อสร้างติดอุปสรรค

ขั้นตอนการก่อสร้าง

ขั้นตอนก่อนการก่อสร้าง



-
- (Pp) สิ่งกีดขวางทางกายภาพ ที่ระบายน้ำ
 (Os) สาเหตุผู้ว่าจ้าง สํารวจและออกแบบ
 (Oc) สาเหตุผู้ว่าจ้าง ติดต่อประสานงาน
 (P1) สิ่งกีดขวางทางกายภาพ ที่ดินและอาคาร

รูปที่ 4.1 แสดงการวิเคราะห์ สาเหตุความล่าช้าอันเนื่องจากผู้ว่าจ้าง

ท่อระบายน้ำสี่เหลี่ยม จึงจำเป็นต้องทุบทิ้ง แล้วจึงสร้างขึ้นใหม่หลังจากทำงานตามเงื่อนไขในสัญญาเสร็จแล้วการสร้างขึ้นใหม่จึงเป็นการเพิ่มเงื่อนไขขึ้น เส้นตรงเส้นที่สามนำไปสู่เหตุจากการสำรวจและออกแบบ(วงกลม Os) เหตุการณ์นี้เกิดจากในการออกแบบท่อระบายน้ำไม่พอเหมาะ กับปริมาณน้ำ จึงต้องขยายท่อใหญ่ขึ้น มูลค่างานจึงเพิ่มขึ้น

ง. รอกำหนดระดับใหม่ (วงกลม D) จะเกิดจากสิ่งกีดขวางทางกายภาพ ที่ดินและอาคาร(วงกลม P1) จึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระดับของถนนที่ออกแบบไว้ครั้งแรก เนื่องจากออกแบบระดับถนนสูงเกินกว่าระดับของอาคารบ้านเรือนบริเวณนั้นมากเกินไป อีกเส้นหนึ่งจะลากไปยังสาเหตุจากการติดต่อประสานงาน (วงกลม Oc) เหตุการณ์นี้เกิดจากการกำหนดค่าระดับมาตรฐานขัดแย้งกันเองในแบบ

จ. รออนุมัติมอบพื้นที่ (วงกลม E) เกิดจากการประสานงานกัน เพราะพื้นที่เป็นของการรถไฟ ฯ การรถไฟจะมอบพื้นที่เมื่อกรุงเทพมหานครต้องจ่ายค่าอุปกรณ์ที่เสียหายให้แก่การรถไฟก่อน จึงเกิดการโต้แย้งด้านค่าใช้จ่ายกัน

ฉ. เครื่องสูบน้ำของสำนักการระบายน้ำเสีย (วงกลม F) เกิดจากการที่ผู้รับจ้างไม่สามารถวางท่อประปาได้ เพราะติดอุปสรรคจากท่อระบายน้ำของสำนักการระบายน้ำ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องรื้อท่อระบายน้ำเดิม โดยต้องปิดกั้นทางน้ำและใช้เครื่องสูบน้ำช่วยในการระบายน้ำ เมื่อเครื่องสูบน้ำเสีย ต้องเปิดทางน้ำให้ไหลผ่าน การแก้ไขเครื่องสูบน้ำหรือสับเปลี่ยนเครื่องสูบน้ำใหม่ล่าช้า ผู้รับจ้างจึงไม่สามารถทำงานได้

ขั้นตอนก่อนก่อสร้าง

ก. ที่ดินและอาคาร (วงกลม P1) จะเกิดจากการสำรวจออกแบบไม่ตี (วงกลม Os) ในเวลาที่สำรวจอาจไม่ละเอียดเพียงพอ จึงไม่ทราบแนวเขตที่ดิน เอกชนหรือเขตกรรมสิทธิ์ของผู้ใด อีกประการหนึ่งเกิดจากการที่ผู้ว่าจ้างทราบผู้ที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในที่ดินนั้นแล้ว แต่ขาดการประสานงานอย่างต่อเนื่อง

ข. การติดต่อประสานงาน (วงกลม Oc) จะพบว่าเกิดจากสาเหตุติดต่อประสานงานก่อนการก่อสร้างไม่ตี หรือมิได้ติดต่อประสานงานกันก่อนเลย คงปล่อยปัญหาไว้จนกว่าจะถึงขั้นตอนการก่อสร้างจึงจะเริ่มแก้ไข บางกรณีเกิดขึ้นจากสาเหตุการสำรวจได้ข้อมูลไม่ละเอียดพอ จึงไม่ทราบจะประสานงานกับหน่วยงานใด

ค. อุปสรรคจากท่อระบายน้ำ (วงกลม Pp) เกิดขึ้นจากการสำรวจไม่ละเอียดเพียงพอจึงไม่พบ ซึ่งอยู่ใต้ดิน หรืออาจมองเห็นแต่ละเอียดในรายละเอียดไป

ง. ความบกพร่องจากการสำรวจและออกแบบ (วงกลม Os) มักเป็นการออกแบบบกพร่องซึ่งเกิดจากสาเหตุการไม่ได้ติดต่อประสานงาน (วงกลม Oc) กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดีพอ เช่น การออกแบบจุดที่ดินเชื่อมติดกับรางรถไฟ เมื่อผู้ว่าจ้างออกแบบและนำมาใช้เป็นแบบก่อสร้าง การรถไฟกลับคัดค้านว่าไม่เหมาะสม ซึ่งเหตุการณ์ครั้งนี้เกิดขึ้น เนื่องจาก ขาดการติดต่อประสานงานกับการรถไฟ ฯ

4.2.2 การวิเคราะห์สาเหตุอันเนื่องจากผู้รับจ้าง

ผู้รับจ้าง จะมีอิทธิพลต่อโครงการในช่วงขั้นตอนการก่อสร้างมากที่สุด ส่วนในขั้นตอนก่อนการก่อสร้าง ผู้รับจ้างแทบจะไม่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จของโครงการนัก และจากข้อมูลที่ทำการศึกษา ก็ไม่สามารถบอกได้แน่ชัดว่า ผู้ที่รับจ้างเข้ามาดำเนินการล่าช้าในช่วงแรก เกิดจากอะไร หรือผู้รับจ้างทำงานล่าช้าขึ้นเกิดขึ้นเพราะอะไร ซึ่งจะทราบคำตอบได้ต่อเมื่อได้รับข้อมูลจากฝ่ายผู้รับจ้างเท่านั้น แต่การศึกษานี้ใช้เพียงข้อมูลของผู้ว่าจ้างจึงอยู่นอกขอบเขตของการศึกษา

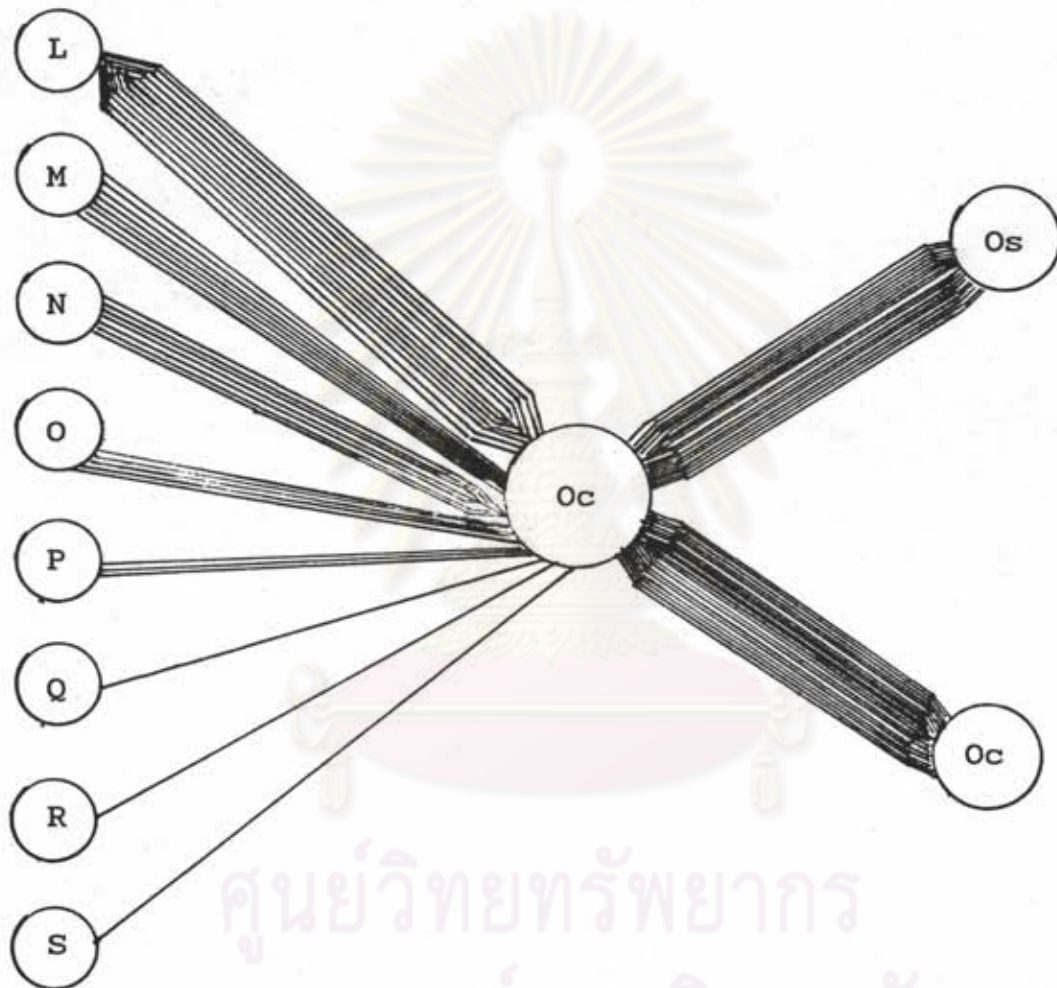
4.2.3 สาเหตุอันเนื่องมาจากสิ่งกีดขวางทางกายภาพ

จากรูปที่ 4.2 แสดงให้เห็นว่าในขั้นตอนการก่อสร้างนั้น ไม่ว่าจะเกิดปัญหาหรืออุปสรรคใด ๆ จากสิ่งกีดขวางทางกายภาพย่อมต้องการการติดต่อประสานงานทั้งสิ้น ไม่ว่าจะเป็นการติดต่อประสานงานระหว่างผู้ว่าจ้างกับผู้รับจ้าง ผู้ว่าจ้างกับหน่วยงานสาธารณูปโภค แม้กระทั่งการติดต่อภายในหน่วยงานของผู้ว่าจ้างเอง เมื่อพบปัญหาอุปสรรคจากสิ่งกีดขวางทางกายภาพแล้ว ควรเร่งดำเนินการติดต่อกับหน่วยงานผู้รับผิดชอบอย่างเร่งด่วน เพื่อดำเนินการเคลื่อนย้ายอุปสรรคเหล่านั้นให้เร็วที่สุด

พิจารณาในขั้นตอนก่อนการก่อสร้าง จะพบว่าความบกพร่องด้านการสำรวจ และออกแบบประสานงานจะเกิดขึ้นใกล้เคียงกับความบกพร่องด้านการสำรวจและออกแบบ ความบกพร่องด้านการติดต่อประสานงานในขั้นตอนก่อนการก่อสร้าง แสดงว่าผู้ว่าจ้างทราบในตัวปัญหาแล้ว แต่ไม่ติดต่อกับผู้เกี่ยวข้องให้ดำเนินการแก้ไข แม้ว่าผู้ว่าจ้างจะยังไม่ทราบถึงปัญหา แต่ถ้าได้ติดต่อประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง (โดยเฉพาะกับหน่วยงานสาธารณูปโภค) อย่าง

ขั้นตอนการก่อสร้าง

ขั้นตอนก่อนการก่อสร้าง



- (Os) สาเหตุจากผู้ว่าจ้าง สํารวจและออกแบบ
 (Oc) สาเหตุจากผู้ว่าจ้าง ติดต่อประสานงาน

รูปที่ 4.2 แสดงการวิเคราะห์สาเหตุความล่าช้าอันเนื่องมาจากสิ่งกีดขวางทางกายภาพ

ใกล้ชิดแล้ว ก็จะทำให้ทราบปัญหาและนำไปสู่การแก้ไขได้ เช่น ในขั้นตอนก่อนก่อสร้าง ผู้ว่าจ้างได้ทำการสำรวจออกแบบเสร็จเรียบร้อยแล้ว และได้จ้างผู้รับจ้างให้ดำเนินการก่อสร้าง แต่เมื่อเริ่มดำเนินการ ปรากฏว่าองค์กรการโทรศัพท์ฯ ได้ขอร่วมทำการก่อสร้างท่อร้อยสายโทรศัพท์ด้วย ซึ่งผลอันนี้ทำให้แผนงานที่ผู้รับจ้างกำหนดไว้ใช้ไม่ได้ ต้องหยุดชะงักการทำงาน ในทางกลับกันถ้าผู้ว่าจ้างออกแบบเสร็จและติดต่อประสานงานโดยส่งแบบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ หากหน่วยงานนั้นประสงค์จะร่วมงานก็จะสามารถทำได้ โดยการวางแผนก่อสร้างให้สอดคล้องกันความบกพร่องด้านสำรวจและออกแบบในขั้นตอนก่อนก่อสร้างเกิดขึ้นบ่อยเพราะความไม่ละเอียดในการเก็บข้อมูล ผู้ว่าจ้างจึงยังไม่ทราบถึงปัญหาและอุปสรรค ถ้าข้อมูลจากการสำรวจไม่ละเอียดพอจะนำไปสู่ปัญหาการออกแบบผิดพลาดด้วย

4.2.4 สาเหตุอื่นเนื่องจากปัจจัยภายนอก

ตามความเห็นของผู้ว่าจ้าง ไม่มีเกิดขึ้นมีแต่เพียงตามเห็นของผู้รับจ้างเท่านั้น จึงไม่มีข้อมูลมาวิเคราะห์

ผลการวิเคราะห์ทั้ง 4 สาเหตุจะมีเพียง 2 สาเหตุเท่านั้นที่สามารถนำมาวิเคราะห์ได้ คือ สาเหตุเนื่องจากผู้ว่าจ้าง และสาเหตุเนื่องจากสิ่งกีดขวางทางกายภาพ ส่วนอีก 2 สาเหตุที่เหลือ ไม่สามารถวิเคราะห์ได้ เพราะมีจำนวนครั้งของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นน้อย หรือ ไม่มีเลย

เมื่อวิเคราะห์สาเหตุจากทั้งสองสาเหตุแล้ว จะพบตรงกันว่าความบกพร่องทางการติดต่อประสานงานจะเกิดขึ้นมากที่สุด ทั้งขั้นตอนการก่อสร้าง และก่อนการก่อสร้าง ซึ่งถ้าเพิ่มความสำคัญด้านนี้ให้มากขึ้นแล้วก็สามารถลดปัญหาความล่าช้าในการก่อสร้างได้มากที่สุด สาเหตุที่รองลงมาคือ การสำรวจและออกแบบซึ่งทำไม่ละเอียดชัดเจน จึงทำให้เกิดปัญหาขึ้นในการก่อสร้าง

4.3 ปัญหาที่ก่อให้เกิดความล่าช้า

จากการวิเคราะห์สาเหตุแต่ละประเภทพบว่าปัญหาที่เกิดขึ้นและส่งผลให้การก่อสร้างถนนล่าช้า นั้น สามารถที่แยกปัญหาเป็น 2 ประการคือ

1. ปัญหาด้านการสำรวจ ออกแบบ
2. ปัญหาด้านการติดต่อประสานงาน

4.3.1 ปัญหาด้านการสำรวจ ออกแบบ

ปัญหานี้เกิดขึ้นในขั้นตอนก่อนการก่อสร้างเป็นส่วนใหญ่ โดยผู้ว่าจ้างดำเนินการในการสำรวจและออกแบบเอง ปัญหาด้านนี้เกิดเพราะความผิดพลาดซึ่งพอจะแยกประเด็นได้ดังต่อไปนี้

1) ความผิดพลาดจากการสำรวจ ในการสำรวจเส้นทางนอกจากจะตรวจสอบระดับ ตรวจสอบแนวตัดผ่านแล้ว สิ่งที่สำคัญและจำเป็นอย่างยิ่งโดยเฉพาะการสำรวจถนนในเขตชุมชน คือต้องมีการเก็บรายละเอียดตลอดแนวเส้นทางที่คาดว่าแนวถนนจะตัดผ่านให้ละเอียดชัดเจน ในขั้นตอนสำรวจจะสำรวจพบอุปสรรคต่าง ๆ แบ่งได้ 2 ประเภทคือ 1. อุปสรรคที่เห็นได้ชัดเจน เช่น ต้นไม้ อาคาร เสาไฟฟ้า ท่อประปาที่มีช่วงมองเห็นได้ อุปสรรคประเภทนี้มักอยู่เหนือระดับพื้นดินขึ้นไป 2. อุปสรรคที่เห็นไม่ชัดเจน เช่น ท่อร้อยสาย โทรศัพท์ใต้ดิน ท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดิน และท่อประปา อุปสรรคประเภทนี้ส่วนใหญ่อยู่ต่ำกว่าระดับพื้นดินลงไป

การสำรวจเพื่อนำไปออกแบบนั้น มีข้อบกพร่องที่พอสรุปได้ดังนี้

ก. การละเลย ไม่เห็นความสำคัญของสิ่งที่เป็นอุปสรรคนั้น โดยมาก

จะเป็นอุปสรรคที่มองเห็นได้ชัดเจน แต่ขาดความสนใจ ไม่คิดว่าจะ เป็นปัญหา อุปสรรคที่จะเกิดขึ้นตามมาในการก่อสร้างจึง ไม่เก็บรายละเอียดสิ่งนั้น เช่น อุปสรรคจากต้นไม้ในที่สาธารณะ ซึ่ง กทม. เป็นผู้ดูแลเอง

ข. สำรวจไม่ละเอียดเพียงพอ ความผิดพลาดในข้อนี้เกิดขึ้นมากที่สุดทั้งที่เป็นอุปสรรคที่มองเห็นได้ชัดเจน และอุปสรรคที่มองเห็นไม่ชัดเจน การเร่งรีบสำรวจทำให้การบันทึกรายละเอียดครบถ้วนแม้ว่าการสำรวจจะพบอาคาร ที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างที่เป็นอุปสรรค แต่ไม่ตรวจสอบในรายละเอียดให้ทราบว่า เป็นของหน่วยงานใด จะทำการก่อสร้างถนนผ่านได้หรือไม่ หรือจะขยายถนน สะพาน ได้ขนาดใด ถ้าเป็นแนวถนนเดิมอยู่แล้ว การสำรวจควรให้เวลาในการ ตรวจสอบอุปสรรคด้านระบบสาธารณูปโภค ทั้งที่อยู่เหนือพื้นดิน และใต้พื้นดิน ท่อ ระบายน้ำเดิมมีหรือไม่ขนาดเท่าไร เพื่อเป็นข้อมูลไว้ใช้ประกอบการออกแบบ และเป็นแนวทางในการแก้ไขอุปสรรค

2) ความผิดพลาดจากการออกแบบ ความผิดพลาดในส่วนนี้มักเป็น ผลต่อเนื่องจากข้อมูลที่ได้จากการสำรวจเมื่อข้อมูล ไม่ละเอียดถูกต้องชัดเจนย่อม เกิดความผิดพลาดในการออกแบบได้ ความผิดพลาดที่พบได้บ่อยจากการออกแบบ ถนน สรุปได้ดังนี้

ก. แนวเส้นทางถนน เมื่อถนนถูกตัดผ่านที่ดิน อาคาร ซึ่งเป็นของ เอกชนหรือหน่วยราชการอื่น โดยเจ้าของ ไม่ยอมให้รื้อถอนหรือยินยอมให้ผ่าน กรณีเหล่านี้เกิดขึ้นบ่อยครั้ง บางครั้งการออกแบบกับจุดเชื่อมตัดกับถนน หรือราง รถไฟไม่เหมาะสม ทำให้ต้องแก้ไขรูปแบบการเชื่อมต่อใหม่ ดังเช่น โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนขนานทางรถไฟ ฟังตะวันออกของสถานีรถไฟสามเสน ฯ คำแห่งทางเชื่อมผ่านทางรถไฟตามแบบที่กรุงเทพมหานคร ได้ส่งจ้างผู้รับจ้าง ไปแล้ว การรถไฟแห่งประเทศไทยแจ้งว่าไม่เหมาะสม ขอให้ ย้ายจุดทางเชื่อม ใหม่

ข. ค่าระดับถนน เมื่อดำเนินการจ้างเหมาให้ผู้รับจ้างเร่งเข้าทำงานก่อสร้างแล้ว ในบางครั้งค่าระดับที่ให้ไว้ในแบบเกิดการขัดแย้งกันเองจนต้องเสียเวลาในการรอดัดสติใจจากผู้ว่าจ้างว่าจะใช้ค่าระดับใด มีหลายโครงการเกิดปัญหากับประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณนั้นว่า ถนนยกสูงเกินไปทำให้สูงกว่าบ้านพักอาศัยมาก ดังเช่น กรณีก่อสร้างปรับปรุงถนนสี่พระยา จากแยกถนนพระราม 4 ถึงแยกถนนเจริญกรุง ออกแบบถนนไว้สูงกว่าพื้นที่บ้านพักประมาณ 60-90 ซม. จึงถูกประชาชนร้องเรียนให้ลดระดับลงเมื่อผู้ว่าจ้างพิจารณาทบทวนแบบอีกครั้งสามารถลดลงได้อีก 30 ซม. โดยไม่มีผลต่อสภาพการระบายน้ำแต่อย่างไร แสดงว่าการออกแบบค่าระดับถนนสูงเกินความจำเป็น

ค. ท่อระบายน้ำ ขนาดของท่อไม่สัมพันธ์กับปริมาณน้ำ ปัญหาเหล่านี้ผู้ออกแบบจะต้องติดต่ออย่างใกล้ชิดกับสำนักงานระบายน้ำ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลซึ่งกันและกัน มิฉะนั้นการออกแบบ (กองออกแบบ) อาจไม่สัมพันธ์กับความต้องการระบายน้ำโดยรวมของสำนักระบายน้ำ บางครั้งท่อระบายน้ำไปทับกับแนวท่อประปา การย้ายแนวท่อประปาออกต้องใช้เวลา

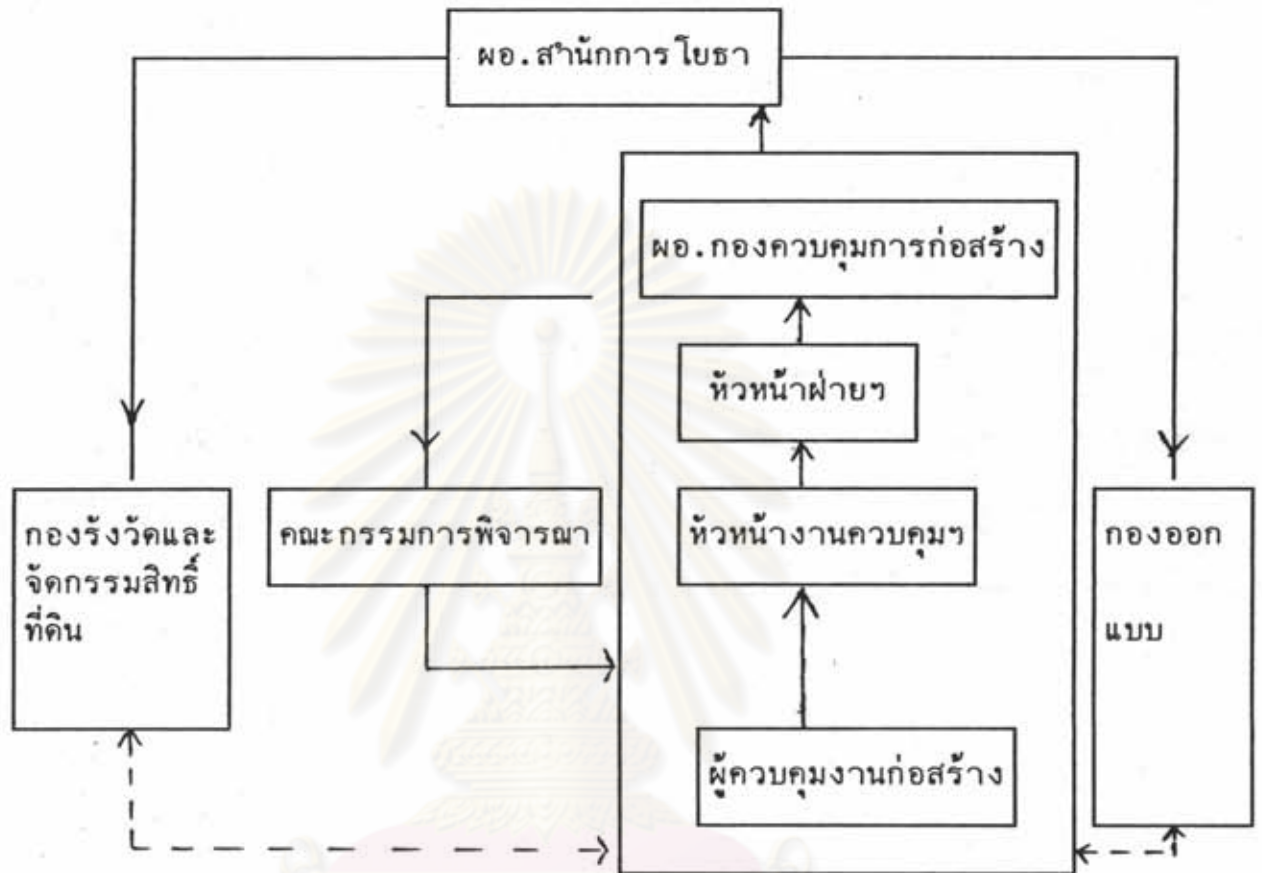
ง. ตำแหน่งสะพาน ในขณะดำเนินการก่อสร้าง ถ้าสะพานอยู่ในเขตที่ดินเอกชน การแก้ไขปัญหาโดยจ่ายค่าทดแทนที่ดิน แต่ถ้าไม่สามารถตกลงกันได้ ก็จำเป็นต้องตัดเนื้องานส่วนนั้นออกหรือนำไปออกแบบแก้ไขเปลี่ยนแปลงตำแหน่งและขนาดใหม่ เพื่อมิให้ลูกค้าเข้าไปในที่ดินเอกชนหรือหน่วยงานราชการอื่นที่ไม่ให้ที่ดิน บางกรณีเกิดปัญหาการก่อสร้างสะพาน โดยตำแหน่งเสาเข็มสะพานใกล้ระบบสาธารณูปโภคที่ฝังอยู่ใต้ดินมากการตอกเสาเข็มอาจทำความเสียหายแก่ระบบสาธารณูปโภคได้ ต้องดำเนินการเปลี่ยนแปลงแบบเป็นเข็มเจาะแทน แม้จะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นก็ตาม

4.3.2 ปัญหาด้านการติดต่อประสานงาน

เป็นปัญหาที่สำคัญที่สุด ที่เป็นสาเหตุให้การก่อสร้างถนนในกรุงเทพฯ นั้น จะต้องเกี่ยวข้องกับหลายฝ่ายทั้งภาคเอกชนและภาครัฐบาล ดังนั้นปัญหาด้านการติดต่อประสานงานย่อมเกิดขึ้นได้ ลักษณะการประสานงานมี 2 ประการ คือ

1) การประสานงานภายในองค์กร คือ การประสานงานระหว่างหน่วยงานของผู้ว่าจ้างเอง ในการวิจัยครั้งนี้ผู้ว่าจ้าง คือ กรุงเทพมหานคร ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในทุก ๆ ด้านของประชาชนชาวกรุงเทพฯ จึงเป็นองค์กรที่มีขนาดใหญ่ การทำงานจะแบ่งตามลักษณะของงาน ให้แต่ละหน่วยงานภายในรับผิดชอบ(ภาคผนวก ก) แต่เนื่องจากการทำงานในเขตชุมชนมักจะมีผลกระทบเกี่ยวข้องกันในบางส่วนของงานการติดต่อประสานงานกันภายในกรุงเทพมหานคร จึงเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง

ก. การประสานงานระหว่างหน่วยงานในสำนักงานโยธา จะกล่าวถึงในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความล่าช้าโดยตรง การประสานงานภายในหน่วยงานสำนักงานโยธา เริ่มต้นตั้งแต่เมื่อกองรังวัดและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินสำรวจถนนแล้ว ให้กองออกแบบเป็นผู้ออกแบบ เมื่อออกแบบเสร็จสิ้นจึงดำเนินการหาผู้รับจ้าง และให้กองควบคุมการก่อสร้างดำเนินการควบคุมก่อสร้าง ในขั้นตอนต้น ๆ ที่กล่าวมาแล้ว ยังไม่มีผลโดยตรงต่อความล่าช้า แต่เมื่อเริ่มเข้าสู่ขั้นตอนดำเนินการก่อสร้างหลังจากได้ผู้รับจ้างแล้ว เมื่อเกิดปัญหาขึ้นการติดต่อประสานงานในช่วงนี้จะมีผลกระทบโดยตรงต่อความรวดเร็วในการทำงาน โดยเฉพาะเมื่อเกิดความจำเป็นต้องแก้ไขเปลี่ยนแปลงแบบ จะต้องมีการประสานงานระหว่างหลายฝ่ายที่เกี่ยวข้อง พิจารณารูปที่ 4.3 ในขั้นแรกผู้ที่รับทราบปัญหาอุปสรรคก่อน คือ ผู้ควบคุมงาน เมื่อพบปัญหาแล้วจะแจ้งหัวหน้างานควบคุม หัวหน้างานฯ จะแจ้ง



รูปที่ 4.3 แสดงการติดต่อประสานงานภายในสำนักงานโยธาเมื่อเกิดปัญหาในการก่อสร้าง

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

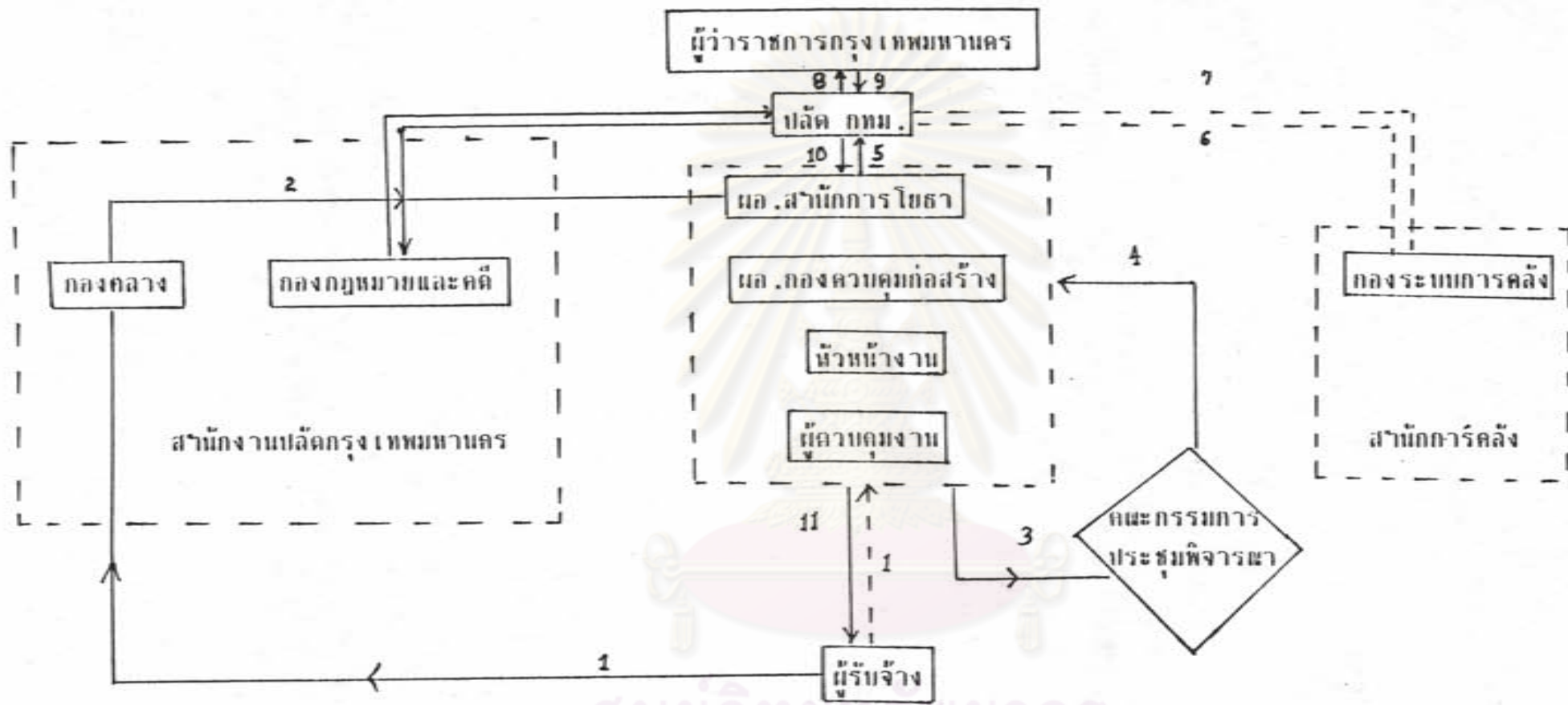
หัวหน้าฝ่าย และหัวหน้าฝ่ายจะแจ้งต่อไปยังผู้อำนวยการกองควบคุมการก่อสร้าง และนัดหมายคณะกรรมการตรวจการจ้างร่วมกันพิจารณาแนวทางในการแก้ไขปัญหา ถ้าการแก้ไขปัญหามาเป็นการเปลี่ยนแปลงแก้ไขแบบแล้ว ผู้อำนวยการกองควบคุมการก่อสร้าง จะเสนอต่อผู้อำนวยการสำนักการโยธา เพื่อสั่งการให้กองออกแบบดำเนินการ ในขั้นตอนนี้อาจมีการติดต่อกันอย่างไม่เป็นทางการระหว่างกองควบคุมการก่อสร้าง และกองออกแบบ เพื่อหาแนวทางแก้ปัญหาให้ถูกต้องลุล่วงต่อไป แต่ถ้าเป็นกรณีที่เกี่ยวข้องกับการเวนคืนที่ดิน ค่าชดเชยหรือถอนต่าง ๆ กองควบคุมการก่อสร้างจะเสนอผู้อำนวยการสำนักการโยธาสั่งการให้กองรังวัด และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเข้าร่วมดำเนินการด้วย

ข. การประสานงานระหว่างสำนักการโยธา กับสำนักอื่น ๆ ในกรุงเทพมหานคร สำนักที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างถนน ในด้านเทคนิคแล้วจะมีสำนักการระบายน้ำ เพราะสำนักการระบายน้ำรับผิดชอบไม่ให้พื้นที่ในกรุงเทพฯ เกิดปัญหาน้ำท่วม การก่อสร้างถนนต้องมีระบบระบายน้ำด้วย การออกแบบขนาดท่อระบายต้องให้สอดคล้องกันกับปริมาณน้ำ ข้อมูลเหล่านี้จะต้องมีการประสานงานระหว่างสำนักการโยธาและสำนักการระบายน้ำ ตัวอย่างการประสานงานของสำนักการโยธาและสำนักการระบายน้ำ คือ โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนพระรามที่ 6 ตามแบบแปลนมีการวางท่อประปา ซึ่งแนวท่อประปาไปทับกับท่อลอดเหลี่ยมของสำนักการระบายน้ำในทางเทคนิคไม่อาจหลีกเลี่ยงแนวท่อประปาได้ ต้องทุบท่อลอดเหลี่ยมทิ้ง และทำการปิดทางน้ำ การระบายน้ำจะใช้เครื่องสูบน้ำของสำนักการระบายน้ำจำนวน 2 เครื่องมาดำเนินการสูบน้ำตลอดเวลาเมื่อเครื่องสูบน้ำของสำนักการระบายน้ำเสีย จึงต้องเปิดให้น้ำระบายได้ การก่อสร้างท่อประปาต้องชะงักไปถ้าสังเกตให้ดีจะพบว่าอุปสรรคของท่อลอดเหลี่ยมนั้นเป็นของผู้ว่าจ้างเอง กระประสานงานแก้ไขปัญหาคงจะเตรียมดำเนินการได้ก่อนเริ่มลงก่อสร้าง แต่ที่ไม่ทำเป็นเพราะยังไม่รู้ปัญหาในขั้นต้นนั่นเอง

การเกี่ยวข้องกับสำนักอื่น ๆ จะเป็น ในลักษณะงานเอกสารจากสาเหตุ ความล่าช้าพบว่าเกิดขึ้นหลายสาเหตุ การรอแก้ไขแบบ รอกำหนดค่าระดับหรือ รอกำหนดอนุมัติต่าง ๆ และมีหลายโครงการที่กว่าจะอนุมัติให้ต่ออายุสัญญาได้โครงการนั้นได้ก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ดังนั้นจะเห็นได้ว่าขั้นตอนการแก้ไข การอนุมัติต่าง ๆ จะเสียเวลามาก ตามรูปที่ 4.4 แสดงขั้นตอนการพิจารณาแก้ไขแบบ และขั้นตอนการต่ออายุสัญญาซึ่งไม่แตกต่างกัน คือผู้รับจ้าง จะแจ้งอุปสรรคปัญหาต่าง ๆ เป็นลายลักษณ์อักษรให้สำนักการโยธาเพื่อขอแก้ไข เปลี่ยนแปลงแบบหรือสัญญาหรืออาจแจ้งไปยังกองกลางก็ได้ (ในการขอต่ออายุสัญญาต้องส่ง ไปยังกองกลางเท่านั้น) เพราะกองกลางต้องส่งต่อมายังสำนักการโยธาเช่นกัน สำนักการโยธาจะดำเนินการพิจารณาโดยมีคณะกรรมการเมื่อสรุปผลได้แล้วจะเสนอผู้อำนวยการสำนักการโยธา เป็นผู้พิจารณาเสนอต่อปลัดกรุงเทพมหานคร และปลัดกรุงเทพมหานครอาจส่งให้กองกฎหมายและคดี หรือกองระบบการคลังพิจารณาก่อนจะตัดสินใจก็ได้ และถ้าเป็นอำนาจของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานครแล้ว ปลัดกรุงเทพมหานคร จะเป็นผู้พิจารณาเสนอต่อไป เมื่อผลการพิจารณาออกมาจะส่งย้อนกลับและแจ้งผู้รับจ้างให้ทราบ

2) การประสานงานระหว่างองค์กร เป็นการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร มีหลายหน่วยงานด้วยกันที่จะเป็นต้องเข้ามามีส่วนร่วมในความสำเร็จของการก่อสร้างถนน ทั้งภาครัฐบาลและภาคเอกชนเช่นกัน

ก. หน่วยงานด้านระบบสาธารณสุขโลก อันประกอบด้วยการประชุม นครหลวง การไฟฟ้านครหลวง และองค์การโทรศัพท์แห่งประเทศไทย เหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความล่าช้า ประมาณ 70% เกิดขึ้นจากหน่วยงานสาธารณสุขโลก เหล่านี้ แม้ว่าจะเกิดเหตุการณ์ขึ้นบ่อย การติดต่อประสานงานให้เคลื่อนย้ายอุปสรรคต่างๆ ก็ยังไม่มีแนวทางปฏิบัติที่แน่นอน อย่างไรก็ตามกรุงเทพมหานครมี



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รูปที่ 4.4 แสดงขั้นตอนการพิจารณาแก้ไขสัญญา/ต่ออายุสัญญา

ข้อตกลงกับหน่วยงานสาธารณูปโภค ว่าถ้ากรุงเทพมหานครดำเนินการก่อสร้างสิ่งสาธารณูปการต่าง ๆ หากเกิดปัญหาติดขัด เนื่องจากอุปสรรคจากหน่วยงานสาธารณูปโภคแล้ว หน่วยงานสาธารณูปโภคเหล่านี้ต้องดำเนินการเคลื่อนย้ายอุปสรรคออกไป โดยหน่วยงานนั้น ๆ เป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เองทั้งหมด

ในการทำงานก่อสร้างถนนเมื่อกรุงเทพมหานครได้ว่าจ้างผู้รับจ้างให้ก่อสร้างแล้ว ผู้รับจ้างเข้าเริ่มงานในพื้นที่ และตรวจสอบพบอุปสรรคสิ่งกีดขวางในการก่อสร้าง จะแจ้งผู้ว่าจ้างเพื่อช่วยแก้ปัญหา ผู้ว่าจ้างเมื่อได้รับทราบแล้วจะดำเนินการแจ้งหน่วยงานสาธารณูปโภค ซึ่งเป็นเจ้าของอุปสรรคนั้นให้มาดำเนินการย้ายอุปสรรคออกไป โดยที่การดำเนินการย้ายอุปสรรคเหล่านี้ ยังไม่มีอะไรกำหนดแน่นอนว่าจะต้องเข้าดำเนินการเคลื่อนย้ายเมื่อไร ใช้ระยะเวลาดำเนินการนานเพียงใด คงขึ้นอยู่กับความสะดวกของหน่วยงานนั้น ถ้าหากพิจารณาด้านปัจจัยสำคัญที่เอื้ออำนวยต่อการประสานงาน มีข้อหนึ่งกล่าวว่า ต้องมีแผนหรือโครงการที่ระบุความรับผิดชอบอันแน่ชัด หรือการประสานงานให้เป็นไปตามแผนหรือโครงการตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ ดังนั้นจะเห็นว่าเมื่อหน่วยงานสาธารณูปโภคขาดบุคคลที่รับผิดชอบแน่ชัดในการเคลื่อนย้าย และจากแผนระยะเวลาในการเคลื่อนย้ายอุปสรรค การประสานงานก็จะขาดความร่วมมือไประดับหนึ่ง

ข. ปัญหาจากเอกชน คือ ประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในทรัพย์สินของถนนที่มีการก่อสร้างถนนทรัพย์สินดังกล่าวอาจเป็นที่ดิน อาคาร บ้านพักอาศัย ลักษณะของปัญหาจะเป็น 2 รูปแบบ คือ 1) เอกชนบุกรุกที่ดินสาธารณะที่ถนนจะก่อสร้างผ่าน และ 2) ที่ดินที่ได้เวนคืนแล้วแต่เจ้าของที่ดินไม่ยอมให้เข้าดำเนินการก่อสร้าง เนื่องจากยังต้องการค่ารื้อถอน ค่าเสียหายจากต้นไม้ต่าง ๆ ซึ่งทั้ง 2 รูปแบบนี้ สามารถดำเนินการให้รื้อถอนได้แต่ต้องเสียเวลาในการขบไล่พอสมควร โดยต้องแสดงให้เห็นว่าพื้นที่เหล่านี้รัฐบาลต้องการใช้เพื่อสร้างถนน

จริง ประชาชนที่กรุงเทพฯ จะเริ่มทยอยรื้อถอน การดำเนินการประชาสัมพันธ์ให้ รื้อถอนก่อนเข้าดำเนินการก่อสร้าง อาจไม่มีผลด้านจิตวิทยาเท่าไร อีกลักษณะ หนึ่งของปัญหาด้านกรรมสิทธิ์ที่ดิน คือ กรุงเทพมหานคร ยังดำเนินการจัดกรรม- สิทธิ์ที่ดินในแนวที่ถนนตัดผ่านหรือในเขตทาง โดยตกลงกับเอกชน เจ้าของที่ดิน ยังไม่เรียบร้อยแต่จำเป็นต้องทำการจ้างเหมา ผู้รับจ้างเพื่อดำเนินการก่อสร้าง เนื่องจากต้องรีบจัดการกับงบประมาณที่ได้รับให้เสร็จเรียบร้อย ดังนั้นถ้าดำเนินการก่อสร้างไปแล้ว และไม่สามารถตกลงด้านกรรมสิทธิ์ที่ดิน ได้การแก้ไขปัญหา เฉพาะหน้านั้น กรุงเทพมหานครจะตัดเนื้องานที่เกิดปัญหาออก โดยออกแบบใหม่ ให้เข้ากับลักษณะพื้นที่และ เมื่อแก้ไขปัญหาเรื่องกรรมสิทธิ์ที่ดินเสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงจะจัดหาผู้รับจ้างดำเนินการในส่วนที่แก้ไขเรียบร้อยแล้วใหม่ จากการดำเนินการ งานของ กรุงเทพมหานคร ลักษณะดังกล่าว ดูเหมือนว่าเป็นการแก้ไขปัญหาที่ดี เพราะไม่ทำให้ถนนอยู่ระหว่างการก่อสร้างนาน แต่พิจารณาให้ดีละเอียดยแล้ว การตัดเนื้องานออกจะทำให้เสียค่าใช้จ่ายในการออกแบบใหม่ การจัดหาผู้รับจ้างใหม่ที่สำคัญคือ ค่าใช้จ่ายของผู้ใช้ถนน ที่เกิดจากการใช้ถนนที่มีมาตรฐานต่ำกว่าที่ออกแบบไว้เดิม ยิ่งถ้าการแก้ไขปัญหามันลุล่วงนานเท่าไร ค่าใช้จ่ายจากผู้ใช้นั้นจะถูกรวมมากขึ้นเท่านั้น

ค. หน่วยราชการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในส่วนที่ก่อให้เกิดความล่าช้า ในการก่อสร้างถนน จากข้อมูลที่ค้นคว้าพบหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้

- ตำรวจเกี่ยวข้องในลักษณะให้ความช่วยเหลือด้านอำนวยความสะดวกในการปิดถนนในระยะที่ดำเนินการก่อสร้าง เพื่อให้เครื่องจักรกลของผู้รับจ้างทำงานได้ การจะปิดถนนได้ต้องประกาศให้ประชาชนทราบก่อนอย่างน้อย 15 วัน ดังนั้น ถ้าผู้รับจ้างต้องการปิดถนนจะต้องวางแผนเวลา 15 วันนี้ไว้ด้วย มิฉะนั้นจะทำให้งานก่อสร้างล่าช้าไป 15 วัน

- การรถไฟแห่งประเทศไทย เกี่ยวข้องด้านกรรมสิทธิ์ที่ดิน ซึ่งการรถไฟ ฯ เป็นหน่วยงานของรัฐบาลที่ตั้งขึ้นมาตามมีที่ดินมากมายทั้งในกรุงเทพ ฯ และต่างจังหวัด มีถนนหลายสายของกรุงเทพมหานคร ที่ต้องผ่านที่ดินของการรถไฟ ฯ ลักษณะของปัญหาจะไม่เหมือนที่ดินเอกชน คือ โฉนดโยกย้ายแล้วถ้าหน่วยราชการด้วยกันต้องการที่ดินนำไปใช้ประโยชน์ การรถไฟ ฯ จะยินยอมมอบให้แม้ว่ากรุงเทพมหานครจะ เคยขอที่ดินเพื่อก่อสร้างถนนแล้วก็ตาม แต่เมื่อกรุงเทพมหานครต้องเสียเวลาในการออกแบบ ของงบประมาณ จัดหาผู้รับจ้าง กรุงเทพมหานครจึงขาดการติดต่อกับประสานงานกับการรถไฟ ฯ ไปนาน เป็นเหตุให้การรถไฟ ฯ มอบที่ดินให้หน่วยงานอื่นไปใช้ประโยชน์แล้ว จากสาเหตุนี้ทำให้กรุงเทพมหานครต้องเสียเวลาในการแก้ไขแบบใหม่ เพื่อให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ ปัญหาอีกประการหนึ่ง คือ การที่กรุงเทพมหานครตกลงกับการรถไฟ ฯ ไม่ได้ ด้านค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ของการรถไฟ ฯ ในจุดที่ถนนตัดเชื่อมกับรางรถไฟ เช่น สัญญาณกั้นรถไฟ ตู้ยาม ฯลฯ เพราะไม่มีข้อตกลงเรื่องค่าใช้จ่ายในเรื่องอุปสรรคเหล่านี้เหมือนกับที่ตกลงไว้กับหน่วยงานสาธารณสุขโลก การแก้ปัญหาคือ ตัดเนื้องานส่วนนั้นออกไป

4.4 สรุป

เมื่อทราบสาเหตุความล่าช้าของการก่อสร้างแล้วจะทำการวิเคราะห์ โดยสืบสวนลงในแต่ละเหตุการณ์ เพื่อหาสาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุการณ์ความล่าช้า นั้น ๆ โดยสืบลงไปเป็น 2 ขั้นตอน คือ ขั้นตอนการก่อสร้าง และขั้นตอนก่อนการก่อสร้าง ได้ผลดังนี้

สาเหตุที่เกิดจากผู้ว่าจ้างเหตุการณ์ความล่าช้าในขั้นตอนการก่อสร้าง บางครั้งเกิดขึ้นมาจากสิ่งกีดขวางทางกายภาพ บางเหตุการณ์เกิดจากการขาดการประสานงานที่ดี และบางเหตุการณ์เกิดจากการสำรวจออกแบบบกพร่องเมื่อ

สืบเสาะลงไปในช่วงก่อนการก่อสร้างจะเกิดจากขาดการประสานงานที่ดี อันดับต่อมาเกิดจากการสำรวจออกแบบ

สาเหตุที่เกิดจากสิ่งกีดขวางทางกายภาพ ซึ่งเป็นรูปธรรมทั้งสิ้น ในช่วงก่อนการก่อสร้าง เกิดขึ้นจากการติดต่อประสานงานไม่ดีพอ ทำให้การเคลื่อนย้ายอุปสรรคล่าช้า เมื่อสืบไปในช่วงก่อนการก่อสร้างจะเกิดจากการสำรวจออกแบบ และการประสานงานไม่ดีพอ ซึ่งอัตราการเกิดขึ้นใกล้เคียงกัน

สาเหตุจากผู้รับจ้างไม่สามารถสืบได้ ส่วนสาเหตุจากปัจจัยภายนอกนั้นผู้ว่าจ้างไม่เห็นว่าเป็นเหตุจึงไม่มีการวิเคราะห์

ปัญหาที่เกิดขึ้นและส่งผลให้การก่อสร้างล่าช้า นั้น สามารถที่จะแยกปัญหาได้เป็น 2 ประการคือ

1. ปัญหาด้านการสำรวจออกแบบ การสำรวจที่ไม่สมบูรณ์เป็นต้นเหตุ ในการเกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมามากมาย สาเหตุการสำรวจไม่ดี อาจเป็นเพราะ 1) การละเลยไม่เห็นความสำคัญของอุปสรรคที่ได้พบ จึงไม่สนใจในอุปสรรคนั้น และ 2) สำรวจไม่ละเอียดเพียงพอ อาจเกิดจากการรีบเร่งให้เสร็จโดยเร็ว ตามข้อจำกัดของเวลาและงบประมาณ ในด้านการออกแบบผิดพลาดนี้ ส่วนหนึ่งมาจากได้รับข้อมูลจากการสำรวจไม่ละเอียดพอจึงทำให้การออกแบบไม่ว่าจะเป็นแนวเส้นทางถนน ค่าระดับถนนผิดพลาดหรือไม่สามารถออกแบบเลี่ยงปัญหาที่จะเกิดขึ้นได้ เป็นต้น ทั้งนี้ถ้าต้องการแก้ไข เปลี่ยนแปลง ออกแบบใหม่ จะเสียเวลาไปกับขั้นตอนต่าง ๆ ของทางราชการมาก ดังนั้นความผิดพลาดของแบบจะเป็นปัญหาหนึ่ง ซึ่งนำไปสู่ปัญหาการติดต่อประสานงาน

2. ปัญหาด้านการติดต่อประสานงาน เป็นปัญหาที่สำคัญเกิดขึ้นได้บ่อยที่สุด การก่อสร้างถนนในเขตชุมชนย่อมต้องเกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย การติด

ต่อประสานงานจึงมีทั้งการประสานงานภายในองค์การผู้ว่าจ้างกรุงเทพมหานคร และการประสานงานระหว่างองค์กร

การประสานงานภายในองค์การของกรุงเทพมหานคร เนื่องจากการก่อสร้างถนนนั้นสำนักงานโยธาเป็นผู้รับผิดชอบ ตั้งแต่การสำรวจ ออกแบบ ควบคุมการก่อสร้าง และดูแลรักษา ดังนั้นภายในสำนักงานโยธาจะต้องการประสานงานระหว่างแต่ละกอง การประสานงานระหว่างสำนักงานโยธาและสำนักอื่นๆ ส่วนมาแล้วจะเกี่ยวข้องกับสำนักการระบายน้ำ เพราะการออกแบบถนนจะต้องมีการระบายน้ำด้วย ปริมาณน้ำที่ต้องระบาย ค่าระดับถนน เหล่านี้จะต้องออกแบบให้สัมพันธ์กันกับสำนักการระบายน้ำ การประสานงานกับสำนักอื่นเช่น สำนักงานปลัดกรุงเทพมหานคร สำนักการคลัง ส่วนใหญ่จะเป็นด้านขั้นตอนของงานเอกสาร

การประสานงานระหว่างองค์กร ไม่ว่าจะเป็นอุปสรรคจากหน่วยงานสาธารณูปโภค หน่วยงานของราชการอื่น ๆ หรือเอกชนที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ที่ดิน การประสานงานกับหน่วยงานสาธารณูปโภค แม้จะเกิดขึ้นบ่อยแต่ก็ยังไม่มีความทางปฏิบัติแน่นอน หน่วยงานสาธารณูปโภคจะทำการเคลื่อนย้ายอุปสรรคออกไปตามช่วงเวลาที่ตนเองสะดวก ซึ่งอาจเป็นเพราะยังขาดบุคคลที่รับผิดชอบแน่ชัดในการเคลื่อนย้าย ปัญหาจากเอกชนเจ้าของที่ดิน เกิดขึ้นบ่อยมาก การแก้ปัญหาาก็เป็นไปได้ยากด้วยและใช้เวลานาน กรุงเทพมหานครจะแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าโดยการตัดเนื้องานส่วนที่เป็นปัญหาออกไป

จะเห็นว่าปัญหาจากการสำรวจ ออกแบบที่ผิดพลาดและปัญหาการประสานงานกันไม่ดีพอ บ่อมส่งผลกระทบต่อความล่าช้าของโครงการก่อสร้างถนนอย่างมาก ดังนั้นจึงควรที่จะหาแนวทางในการลดปัญหานี้ เพื่อลดความล่าช้าลงไปได้มากที่สุด