

ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า  
เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
ปริญญาโทศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาสิ่งแวดล้อม  
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล

พ.ศ. 2547

ISBN 974-04-4269-2

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยมหิดล

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า  
เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

พนสิน สักดิ์อุดมฯ

นายพนสิน สักดิ์อุดมฯ

ผู้วิจัย

รองศาสตราจารย์ จีราพร จักรไพวงศ์

ศ.บ. (การเกษตร), ศศ.ม. (สิ่งแวดล้อม)

ประธานคณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ทัศนีย์ อินทรสุขศรี

วท.บ., ศศ.ม. (พัฒนาสังคม)

กรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชุติมา แสงเงิน

กศ.บ. (สังคมศึกษา), ศศ.ม. (สิ่งแวดล้อม),

ศษ.ด. (สิ่งแวดล้อมศึกษา)

กรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์

อาจารย์ ยรรยงค์ อัมพวา

วท.บ. (คณิตศาสตร์), วท.ม. (ชีวสถิติ)

ประธานคณะกรรมการประจำหลักสูตร

สังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสิ่งแวดล้อม

คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

รองศาสตราจารย์ รัศมีดารา หุ่นสวัสดิ์

Ph.D.

คณบดี

บัณฑิตวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า  
เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

ได้รับการพิจารณาให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสิ่งแวดล้อม

วันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547

.....  
นายพูนสิน ศักดิ์อุดมขจร

ผู้วิจัย

.....

รองศาสตราจารย์ จีราพร จักรไพวงศ์

ศ.บ. (การเกษตร), ศค.ม. (สิ่งแวดล้อม)

ประธานคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ทศนีย์ อินทรสุขศรี

วท.บ., ศค.ม. (พัฒนาสังคม)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....

รองศาสตราจารย์ สุรีย์ กาญจนวงศ์

Ph.D.

คณบดี

คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์

มหาวิทยาลัยมหิดล

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชุตินา แสงเงิน

กศ.บ. (สังคมศึกษา), ศค.ม. (สิ่งแวดล้อม),

ศษ.ด. (สิ่งแวดล้อมศึกษา)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....

นาย ชวิศ จิตรวิจารณ์

กศ.บ., ศษ.ม., ศษ.ด. (สิ่งแวดล้อมศึกษา)

กรรมการสอบวิทยานิพนธ์

.....

รองศาสตราจารย์ รัชมิดารา หุ่นสวัสดิ์

Ph.D.

คณบดี

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยมหิดล

## กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์นี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ด้วยความกรุณาอย่างสูงจากรองศาสตราจารย์จิราพร จักรไพบวศ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ทัศนีย์ อินทรสุขศรี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ชุตินา แสงเงิน และดร. ชวิศ จิตรวิจารณ์ ซึ่งได้ช่วยให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่าง ๆ รวมทั้งตรวจแก้ไข จนทำให้วิทยานิพนธ์เรื่อง ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ฉบับนี้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบาย พลังงานแห่งชาติ กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม และสำนักงานเขตคลองสาน ที่ได้กรุณาให้ข้อมูลต่าง ๆ เป็นอย่างดี ขอขอบคุณบุคคลในครอบครัว เพื่อนและบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้ให้การสนับสนุนและช่วยเหลือตลอดมา เป็นผลให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์

พูนสิน ศักดิ์อุดมขจร

ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว (SATISFACTION OF PEOPLE FROM THE LAD YA STREET CLOSURE PROJECT FOR SAVING ENERGY SAVING, REDUCING POLLUTION, AND INCREASING TOURISM)

พูนสิน ศักดิ์อุดมขจร 4137333 SHEV/M

ศก.ม. (สิ่งแวดล้อม)

คณะกรรมการควบคุมวิทยานิพนธ์ : จิราพร จักรไพวงศ์ ศก.ม. (สิ่งแวดล้อม), ทศนีย์ อินทรสุขศรี ศศ.ม. (พัฒนาสังคม), ชุติมา แสงเงิน ศษ.ค. (สิ่งแวดล้อมศึกษา)

#### บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาความพึงพอใจ ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจ ปัญหา ความต้องการ และข้อเสนอแนะต่าง ๆ ของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยใช้วิธีการศึกษาเชิงปริมาณ เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างคือประชาชนบริเวณถนนลาดหญ้า จำนวน 400 ราย ข้อมูลที่ได้นำมาวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (SPSS)

ผลการศึกษาสรุปได้ดังนี้ ประชาชนมีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวในระดับปานกลาง มีแนวโน้มไปทางพอใจ จากผลการทดสอบสมมติฐานต่าง ๆ พบว่า ปัจจัยทางด้าน เพศ อายุ การรับรู้ข่าวสาร โครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ต่างกัน ไม่มีผลต่อระดับความพึงพอใจที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน และระยะห่างจากที่พักอาศัยถึงถนนลาดหญ้า โดยปัจจัยดังกล่าว ก่อให้เกิดความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ปัญหา ความต้องการ และข้อเสนอแนะ พบว่า ประชาชนเป็นห่วงในเรื่องความปลอดภัย การรักษาความสะอาด และการใช้เสียงดังซึ่งอาจทำให้เกิดผลเสียต่อชุมชน ในการดำเนินโครงการจึงควรมีการเตรียมการป้องกัน และการจัดการที่ดีเพื่อมิให้เกิดปัญหาความปลอดภัย ความสะอาด และการใช้เสียงดัง ตลอดระยะเวลาการดำเนินโครงการ

คำสำคัญ : ความพึงพอใจ / โครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว / ประชาชน



SATISFACTION OF PEOPLE FROM THE LAD YA STREET CLOSURE PROJECT FOR  
SAVING ENERGY, REDUCING POLLUTION, AND INCREASING TOURISM

POONSIN SAKUDOMKACHORN 4137333 SHEV/M

M.A. (ENVIRONMENT)

THESIS ADVISOR : JIRAPORN CHUCKPAIWONG, B.A., M.A., TASSANEE

INTHARASUKSRI, Ed.D., SHUTIMA SAENGNERN, Ed.D.

ABSTRACT

The objectives of this research were: 1) To study the level of satisfaction of people from the project of Lad Ya street closure in order to save energy, reduce pollution, and increase tourism. 2) To study the factors causing the satisfaction and 3) the problems caused by the project.

The study looked at the quantitative data. The data were collected by questionnaires. The study included 400 people in the area of Lad Ya street, not more than 300 metres from the street. The Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) was used for data analysis.

The result of this research showed a medium level of satisfaction of people from the Lad Ya street closure project for energy saving, pollution reduction and tourism promotion. The result of this research showed that factors of sex, age, and news receiving about the Silom street closure project had no effect on people's satisfaction. Education level, occupation, monthly income, and distance from accommodation to the Lad Ya street were the factors that had an effect on people's satisfaction.

The problems arising from the project were : people's worry about security, street cleanliness, and noise pollution in the area. This study recommends that the above problems ought to be taken care of.

KEY WORDS : SATISFACTION / CLOSING LAD YA STREET FOR SAVING ENERGY

USAGE / REDUCING POLLUTION / INCREASING TOURISM / PEOPLE

91 p. ISBN 974-04-4269-2

## สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ.....	ก
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย.....	3
1.3 ขอบเขตของงานวิจัย.....	3
1.4 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย.....	3
1.5 ข้อตกลงเบื้องต้น.....	4
1.6 ตัวแปรที่ใช้ในงานวิจัย.....	4
1.7 ตัวแปรและระดับการวัด.....	5
1.8 สมมุติฐานของงานวิจัย.....	6
1.9 กรอบแนวความคิด.....	7
1.10 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	7
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม	
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ.....	8
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม และความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม .....	10
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับความพอใจ และไม่พอใจในที่อยู่อาศัย .....	14
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้ข่าวสาร.....	18
2.5 โครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	19
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	37
2.7 ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับงานศึกษาวิจัย.....	38

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	
3.1 ประชากรเป้าหมาย.....	43
3.2 การสุ่มตัวอย่างและขนาดของกลุ่มตัวอย่าง.....	43
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	45
3.4 การสร้างเครื่องมือวิจัย และคุณภาพของเครื่องมือ.....	46
3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	46
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	46
3.7 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	46
บทที่ 4 ผลการศึกษา	
4.1 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง.....	48
4.2 ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	53
4.3 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ กับความพึงพอใจที่มีต่อโครงการ ปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	59
บทที่ 5 อภิปรายผลการวิจัย	
5.1 อภิปรายผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์.....	62
บทที่ 6 สรุปผลการศึกษา ปัญหาและข้อเสนอแนะ	
6.1 สรุปผลการศึกษา.....	66
6.2 ข้อเสนอแนะจากการวิจัย.....	67
6.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป.....	68
บรรณานุกรม.....	69
ภาคผนวก ก.....	74
ภาคผนวก ข.....	80
ประวัติผู้วิจัย.....	85
Executive Summary.....	86



## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
ตารางที่ 4.1.1 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล.....	49
ตารางที่ 4.1.2 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามปัจจัยทางสังคม.....	52
ตารางที่ 4.2 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความพึงพอใจในด้านต่าง ๆ .....	57
ตารางที่ 4.3 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ กับความพึงพอใจที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว .....	60



## สารบัญภาพ

รูปที่	หน้า
รูปที่ 2.3.1 แสดงความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ ในการตอบรับทางสังคม – จิตวิทยา และพฤติกรรม ต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพ.....	14
รูปที่ 2.5.1 แสดงพื้นที่โครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว.....	22
รูปที่ 2.5.2 ภาพรวมของการดำเนินโครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริม การท่องเที่ยว.....	24
รูปที่ 2.5.3 แนวคิดของแผนปฏิบัติการระยะสั้น.....	27
รูปที่ 2.5.4 แนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน.....	27
รูปที่ 2.5.5 สัญลักษณ์โครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริม การท่องเที่ยว.....	28
รูปที่ 2.5.6 เปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า BTS ทั้งระบบ.....	32
รูปที่ 2.5.7 เปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า BTS สถานีศาลาแดง.....	33
รูปที่ 2.5.8 เปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า BTS สถานีช่องนนทรี.....	33
รูปที่ 2.5.9 เปรียบเทียบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO).....	34
รูปที่ 2.5.10 เปรียบเทียบปริมาณฝุ่นละอองในบรรยากาศ ขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน.....	34
รูปที่ 2.5.11 ภาพตัวอย่างกิจกรรมบนถนนสี่ลมในแผนปฏิบัติการระยะสั้น.....	35
รูปที่ 3.2.1 แผนที่ถนนลาดหญ้า.....	44

## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เนื่องจากกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย พลังงานแห่งชาติ ได้ตระหนักถึงสภาพการเดินทางในชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพฯ ซึ่งปัจจุบันประชาชนยังนิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์โดยใช้พลังงานน้ำมันเป็นเชื้อเพลิง ทั้งนี้ น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นทรัพยากรที่ต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ในแต่ละปีประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราออกนอกประเทศเป็นค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจำนวนมหาศาลและนับวันก็จะยิ่งเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ สำหรับประเทศไทยในปี พ.ศ. 2544 มีการใช้พลังงานจากน้ำมันดิบเมื่อเทียบกับระยะเวลาเดียวกันของปี พ.ศ. 2543 เพิ่มขึ้น ร้อยละ 5.0 มูลค่าของการนำเข้าพลังงานในช่วง 11 เดือนแรกของปี พ.ศ. 2544 สูงถึง 305,670 ล้านบาท (สำนักคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 2545 : 17)

นอกจากนี้การจราจรที่หนาแน่นเนื่องจากปริมาณรถยนต์มาก ยังทำให้เกิดมลพิษบนถนนสายธุรกิจหลายสาย เป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนที่อาศัยอยู่ และใช้พื้นที่ในบริเวณนั้น ๆ ทางกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำนักงานคณะกรรมการนโยบาย พลังงานแห่งชาติจึงได้ริเริ่มโครงการปิดถนนในย่านที่มีการจราจรหนาแน่นโดยมอบหมายให้ สวนดุสิตโพลทำการสำรวจพื้นที่เป้าหมาย 5 พื้นที่คือ บริเวณถนนสีลม ถนนลาดหญ้า เขาวราช บางลำพู-ถนนข้าวสาร และเกาะรัตนโกสินทร์ ซึ่งผลการสำรวจจากการสุ่มตัวอย่าง 5,076 ตัวอย่าง แสดงให้เห็นว่า ประชาชนเห็นควรให้มีการปิดถนนร้อยละ 70 โดยมีเหตุผลสนับสนุนในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ เพื่อประหยัดพลังงาน เพื่อลดมลพิษ และเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว (กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำนักคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ, 2545 : 1)

ศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรขนส่ง สำนักวิจัยและบริหารการวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรีได้จัดทำข้อเสนอโครงการปิดถนนเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว มีกลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้อยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ของโครงการ ประชาชนที่อาศัยในกรุงเทพฯ และจังหวัดใกล้เคียง และนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยมีวัตถุประสงค์ของโครงการ 3 ประการ ได้แก่ (มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี, 2544 : 3)

1. เพื่อให้เกิดถนนคนเดิน (Walking Street) ที่ยั่งยืนขึ้นในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อให้เป็นแหล่งกิจกรรมของประชาชนและนักท่องเที่ยว
2. เพื่อให้ประชาชนมีความเข้าใจและเห็นความสำคัญในการลดยานพาหนะส่วนบุคคล โดยหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จักรยาน หรือการเดินเท้า เพื่อประหยัดน้ำมัน และลดมลพิษบนท้องถนน
3. เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของชุมชน และส่งเสริมการท่องเที่ยวบนถนนสายต่าง ๆ ซึ่งมีศักยภาพเหมาะสมที่จะทำเป็นถนนคนเดิน

ถนนลาดหญ้า เป็นถนนอีกหนึ่งสายซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายของโครงการปิดถนน เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว (โดยได้มีการสำรวจความคิดเห็นเบื้องต้นจากสวนดุสิตโพล แต่ยังมีได้ดำเนินโครงการ) ถนนลาดหญ้าตั้งอยู่ในเขตคลองสาน จังหวัดกรุงเทพมหานคร มีจำนวนประชาชนในเดือนกันยายน 2545 รวม 108,753 คน เป็นชาย 53,036 คน และหญิง 55,717 คน ถนนลาดหญ้ามีความยาว 1,695 กิโลเมตร กว้าง 6 ช่องทาง สุดถนนด้านตะวันออกติดวงเวียนใหญ่ สุดถนนด้านตะวันตกติดทำนน้ำคลองสาน มีถนนคู่ขนาน 2 สาย ได้แก่ ถนนเจริญรัช และถนนอิสรภาพ ซึ่งมีความยาวประมาณ 1.5 กิโลเมตร กว้าง 6 ช่องทาง และมีถนนคู่ขนาน คือ ถนนสาร และถนนสุรวงศ์ นอกจากนี้ ถนนลาดหญ้ายังเป็นถนนที่มีมลพิษในด้านเสียงและอากาศอยู่มาก ซึ่งเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนในพื้นที่

การดำเนินโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นโครงการที่ส่งผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยในบริเวณสองฝั่งถนน และใช้ถนนในการสัญจรไปมา ดังนั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องสำรวจ เพื่อให้ทราบความพึงพอใจและความคิดเห็นของประชาชนในเขตพื้นที่นี้ ทั้งนี้การจัดโครงการของภาครัฐให้ประสบความสำเร็จ ย่อมต้องอาศัยความร่วมมือของประชาชน หากโครงการขาดความเหมาะสม การจัดโครงการย่อมประสบความสำเร็จ



สำเร็จได้ยาก งานวิจัยชิ้นนี้ จึงมุ่งศึกษาถึงความพึงพอใจของประชาชนบนถนนลาดหญ้า ที่มีต่อ โครงการปิดถนนลาดหญ้าเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว และปัจจัยที่มีผลต่อ ความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการดังกล่าว เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินโครงการดังกล่าว ต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

1. ศึกษาระดับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว
2. ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว
3. ศึกษาปัญหา และข้อเสนอแนะต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว เพื่อนำไปใช้ในการดำเนินโครงการที่เหมาะสม

## 1.3 ขอบเขตของงานวิจัย

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาความพึงพอใจและปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจของประชาชนต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ทำการศึกษาจากประชาชนบริเวณถนนลาดหญ้า ซึ่งมีอายุ ตั้งแต่ 18 ปี ขึ้นไป ในพื้นที่ห่างจากถนนไม่เกิน 300 เมตร ตั้งแต่สุดถนนด้านวงเวียนใหญ่ ถึงแยกถนนอิสรภาพ โดยทำการศึกษาในระหว่างเดือน กรกฎาคม – กันยายน พ.ศ. 2546

## 1.4 นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย

“ความพึงพอใจ” หมายถึง ความรู้สึกทางบวกของบุคคลที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว



“ประชาชน” หมายถึง บุคคลที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป ที่อาศัยอยู่ห่างจากถนนลาดหญ้าไม่เกิน 300 เมตร และผู้ที่สัญจรไปมาบริเวณถนนลาดหญ้า

“อายุ” หมายถึง อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม (เกิน 6 เดือน นับเป็น 1 ปี)

“รายได้ต่อเดือน” หมายถึง จำนวนเงินประจำที่ได้รับในหนึ่งเดือนก่อนหักค่าใช้จ่าย

“ระยะห่างจากที่พักอาศัยถึงถนนลาดหญ้า” หมายถึง ระยะทางโดยประมาณจากแนวถนนลาดหญ้าถึงสถานที่พักอาศัยปัจจุบันของผู้ตอบแบบสอบถาม

“การรับรู้ข่าวสาร” หมายถึง การเคยได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ผ่านทางสื่อต่าง ๆ คือ สื่อมวลชน และสื่อบุคคล

## 1.5 ข้อตกลงเบื้องต้น

กลุ่มตัวอย่างคือ กลุ่มประชาชนอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป ที่อาศัยอยู่ห่างจากถนนลาดหญ้าไม่เกิน 300 เมตร และผู้ที่สัญจรไปมาบริเวณถนนลาดหญ้า ตอบแบบสอบถามตามศักยภาพและความเป็นจริงของตนเอง

## 1.6 ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

1. ตัวแปรอิสระ (Independent Variable) แบ่งออกเป็น ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน ปัจจัยทางสังคม ได้แก่ ระยะห่างจากที่พักอาศัยถึงถนนลาดหญ้า การรับรู้ข่าวสาร โครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

2. ตัวแปรตาม ได้แก่ ความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

### 1.7 ตัวแปรและระดับการวัด

#### ตัวแปร

#### ระดับการวัด

##### ตัวแปรอิสระ

##### - ปัจจัยส่วนบุคคล

เพศ

กลุ่ม

อายุ

กลุ่ม, ช่วง

ระดับการศึกษา

กลุ่ม

อาชีพ

กลุ่ม

รายได้ต่อเดือน

กลุ่ม, ช่วง

##### - ปัจจัยทางสังคม

ระยะห่างจากที่พักอาศัยถึงถนนลาดหญ้า

ช่วง

การรับรู้ข่าวสาร โครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัด

กลุ่ม, ช่วง

พลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

##### ตัวแปรตาม

ความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัด

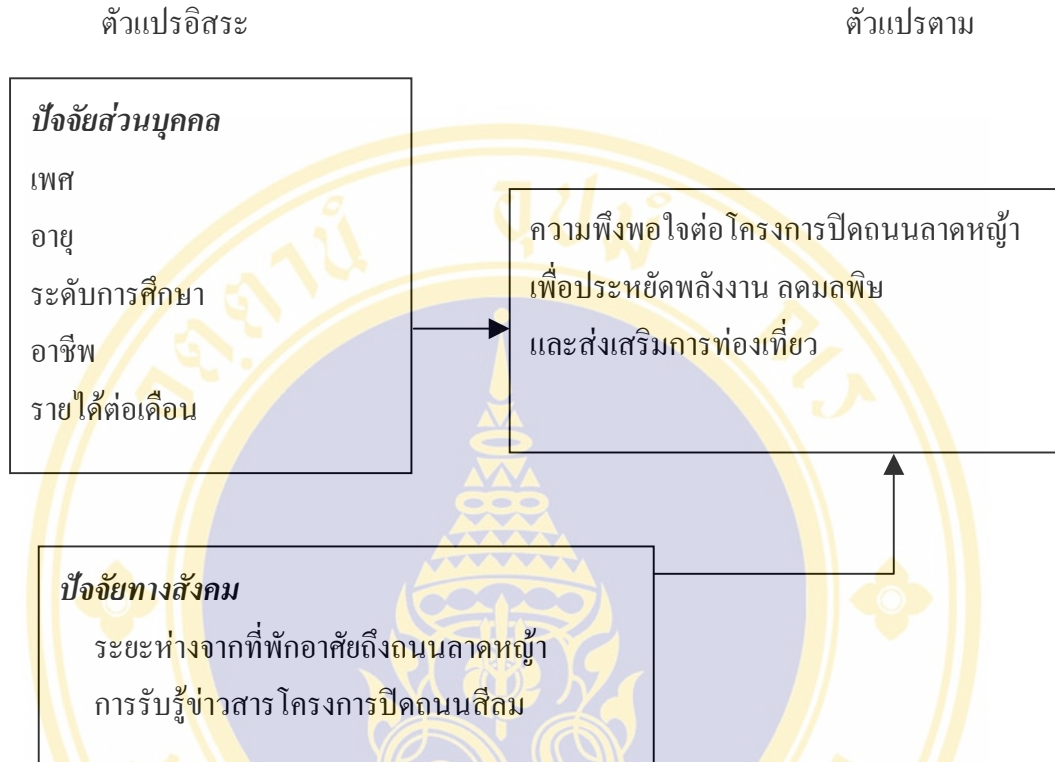
กลุ่ม, ช่วง

พลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

## 1.8 สมมุติฐานของงานวิจัย

1. กลุ่มตัวอย่างเพศชายมีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวมากกว่าเพศหญิง
2. กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุแตกต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวแตกต่างกัน
3. กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวแตกต่างกัน
4. กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพแตกต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวแตกต่างกัน
5. กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้แตกต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวแตกต่างกัน
6. กลุ่มตัวอย่างที่มีระยะห่างจากที่พักอาศัยถึงถนนลาดหญ้าแตกต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวแตกต่างกัน
7. กลุ่มตัวอย่างที่มีการรับรู้ข่าวสารโครงการปิดถนนสี่ลมแตกต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวแตกต่างกัน

### 1.9 กรอบแนวความคิดในการวิจัย



### 1.10 ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบระดับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อ โครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว
2. ทำให้ทราบปัจจัยต่าง ๆ ที่มีผลต่อระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อ โครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว
3. ทำให้ทราบถึงปัญหา ความต้องการ และข้อเสนอแนะจากประชาชนบริเวณถนนลาดหญ้า

## บทที่ 2

### การทบทวนวรรณกรรม

ในการศึกษาความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัด พลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และผลงานวิจัยต่าง ๆ เป็นพื้นฐาน และเป็นแนวทางในการศึกษา โดยแบ่งเนื้อหาออกได้ดังนี้

- 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม และความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม
- 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับความพอใจ และไม่พอใจในที่อยู่อาศัย
- 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้ข่าวสาร
- 2.5 โครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว
- 2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- 2.7 ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับงานศึกษาวิจัย

#### 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับความพึงพอใจ

เดวิด เครช และ ริชาร์ด ครัทช์ฟิลด์ (David Krech and Richard S. Crutchfield 1962 : 77-84) กล่าวว่า ความพึงพอใจเป็นความรู้สึกที่เกิดขึ้น เมื่อความต้องการได้รับการตอบสนองพร้อมบรรลุจุดมุ่งหมาย (Goals) ที่ตั้งไว้ระดับหนึ่ง เมื่อเกิดความต้องการคนเราก็มักจะกำหนดเป้าหมาย (goals) หลายอย่าง เพื่อสร้างความพึงพอใจ กำลังความต้องการของแต่ละบุคคลจะแตกต่างกันขึ้นอยู่กับปัจจัยต่อไปนี้

1. วัฒนธรรมและค่านิยม (Cultural norms and Values)
2. ความสามารถทางร่างกาย (Biological Capacity)
3. ประสบการณ์ (Personal Experience)
4. สิ่งแวดล้อมทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมทางสังคม (Physical and Social Environment)



ฮาร์วี วอลเลสไตน์ (Harvey Wallestein 1971: 25-26) กล่าวว่า ความพึงพอใจเป็นความรู้สึกที่เกิดขึ้นได้เมื่อได้รับผลสำเร็จตามความมุ่งหมายหรือเป็นความรู้สึกขั้นสุดท้าย (end-state in feeling) ที่ได้รับผลสำเร็จตามวัตถุประสงค์

เบนจามิน บี วอลแมน (Benjamin B. Walman 1973 : 384) กล่าวว่า "ความพึงพอใจ หมายถึงถึงความรู้สึกมี (Feeling) ความสุข เมื่อคนเราได้รับผลสำเร็จตามจุดมุ่งหมาย (Goals) ความต้องการ (Wants) หรือแรงจูงใจ (Motivation)"

วิลลิสท์ ทรียงกุล (2526: 3-6) กล่าวว่า ความพึงพอใจเป็นการให้ค่าความรู้สึกของคนเราที่สัมพันธ์กับระบบโลกทัศน์ที่เกี่ยวกับความหมายของสภาพแวดล้อม ค่าความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสภาพแวดล้อมจะแตกต่างกัน เช่น ความรู้สึก ดี-เลว พอใจ - ไม่พอใจ สนใจ-ไม่สนใจ เป็นต้น

วรูม (W.H. Vrom 1964: 99) กล่าวว่า ทศนคติและความพึงพอใจในสิ่งหนึ่งสามารถ interchangeable ได้ เพราะทั้งสองคำนี้หมายถึง ผลที่ได้จากการที่บุคคลเข้าไปมีส่วนร่วมในสิ่งนั้น ทศนคติด้านบวกจะแสดงให้เห็นสภาพความพึงพอใจในสิ่งนั้น และทศนคติด้านลบจะแสดงให้เห็นความไม่พึงพอใจ

ดิเรก ฤกษ์ห่วย (2515) กล่าวว่า ความพึงพอใจหมายถึงทศนคติในทางบวกของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งจะเปลี่ยนแปลงไปเป็นความพอใจในการปฏิบัติต่อสิ่งเหล่านั้น

โจเซฟ ทิฟฟิน และเอสเจ แมคคอร์มิค (Joseph Tiffin and Esnest J. McCormic 1965 : 349) กล่าวว่า ความพึงพอใจเป็นแรงจูงใจของมนุษย์ที่ตั้งอยู่บนความต้องการขั้นพื้นฐาน (Basic Needs) มีความเกี่ยวข้องกันอย่างใกล้ชิดกับผลสัมฤทธิ์และสิ่งจูงใจ (Incentive) และพยายามหลีกเลี่ยงสิ่งที่ไม่ต้องการ

ศิริโสภาคย์ บุรพาเดช (2518: 156-157) ได้ศึกษาแนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับความพึงพอใจ โดยสรุปได้ว่า บุคคลพอใจจะกระทำสิ่งใด ๆ ที่ให้ความสุข และจะหลีกเลี่ยงไม่กระทำสิ่งที่เขาจะได้รับความทุกข์หรือความลำบาก อาจแบ่งประเภทความพอใจกรณีนี้ได้ 3 ประเภท

1. ความพอใจด้านจิตวิทยา (Psychological Hedonism) ความพอใจด้านจิตวิทยา เป็นธรรมชาติของความสุขที่มนุษย์จะพยายามหาความสุขส่วนตัว หรือหลีกเลี่ยง จากความทุกข์ใด ๆ
2. ความพอใจเกี่ยวกับตนเอง (Egoistical Hedonism) เป็นธรรมชาติของความสุขที่แสวงหาความสุขจะต้องเป็นธรรมชาติของมนุษย์เสมอไป
3. ความพอใจเกี่ยวกับจริยธรรม (Ethical Hedonism) ธรรมชาตินี้ถือว่ามนุษย์แสวงหาความสุข เพื่อผลประโยชน์ของมวลมนุษย์ หรือสังคมที่ตนเป็นสมาชิกอยู่ และจะเป็นผู้ได้รับประโยชน์นี้ผู้หนึ่งด้วย

จากแนวคิดข้างต้น กล่าวสรุปได้ว่า ความพึงพอใจ หมายถึง ความคิดเห็น หรือทัศนคติ หรือความรู้สึกทางบวกของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งเป็นผลจากการมีส่วนร่วมในสิ่งนั้น ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยหมายถึง ความคิดเห็น หรือทัศนคติ หรือความรู้สึกทางบวกของบุคคลที่มีต่อ โครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

## 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับสภาพแวดล้อม และความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม

โดยทั่วไปเราถือว่าอะไรก็ตาม ซึ่งเป็นสิ่งที่อยู่ถัดจากตัวเราออกไป ไม่ว่าจะจับต้องได้หรือไม่ได้ เห็นหรือไม่เห็นก็ถือเป็นสภาพแวดล้อม ดังนั้น “สภาพแวดล้อม” จึงอาจได้แก่ สิ่งของ (Things) สถานการณ์หรือลักษณะการณ์ (Conditions) และอิทธิพล (Influences) ของสิ่งที่มีอยู่รอบ ๆ ตัวมนุษย์ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการกำหนดลักษณะการดำรงชีพ หรือมีความเกี่ยวพันกับการอยู่อาศัยอย่างมีคุณภาพของมนุษย์ สภาพแวดล้อมจะต้องเปลี่ยนแปลงไปเรื่อย ๆ ในลักษณะพลวัต (Dynamic) มากบ้างน้อยบ้าง ตามอำนาจทางธรรมชาติ และการกระทำของมนุษย์ สภาพแวดล้อม ประกอบด้วยการปรากฏ หรือการเคลื่อนไหวทำงานของสภาพแวดล้อมที่มากกระทบระบบประสาท

ให้การมีชีวิตอยู่เกิดความสุข หรือไม่สบายได้ ในลักษณะของสิ่งกระทบทั้ง 4 คือ อากาศที่เราหายใจ น้ำที่เราใช้ดื่ม เสียงที่เราได้ยิน และภาพที่เรามองเห็น

วิลเลียด ทวีสิน (อ้างจาก ศรัณยา อุพารศิลป์ 2534: 13-14) ได้แยกแยะสภาพแวดล้อมของมนุษย์เป็น 2 ประเภท คือ (1) สภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ (Natural Environment) (2) สภาพแวดล้อมที่เสริมสร้างหรือกำหนดขึ้น (Cultural Environment) และได้อธิบายว่า สภาพแวดล้อมตามธรรมชาติเป็นเรื่องกายภาพ (Physical Environment) และทางชีวภาพหรือชีวภูมิศาสตร์ (Biogeographical Environment) สภาพแวดล้อมที่มนุษย์เสริมสร้างขึ้นหรือกำหนดขึ้น หมายรวมถึงศาสนา วัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี และสภาพแวดล้อมทางการเมือง และความเจริญทางด้านวิทยาการต่าง ๆ ด้วย

ตามคำจำกัดความดังกล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่าขอบเขตของเรื่องสภาพแวดล้อมก่อนข้างครอบคลุมหลายประเภท ซึ่งจำต้องทำให้สอดคล้องกันด้วยเพื่อจะสามารถพัฒนาหรือรักษาไว้ซึ่งสภาพที่ดี

สภาพแวดล้อมที่ดีของมนุษย์ คือ สภาพแวดล้อมที่ทำให้มนุษย์มีสุขภาพแข็งแรง มีร่างกายกระฉับกระเฉง คล่องแคล่วว่องไว มีจิตใจร่าเริงแจ่มใส มั่นคง ปราศจากความวิตกกังวล สภาพแวดล้อมที่ไม่ดีจะก่อให้เกิดผลตรงกันข้ามคือ ทำให้สุขภาพอนามัยเลวลง เช่นร่างกายพิการ ร่างกายเจ็บป่วย เกิดความรำคาญ ความท้อแท้ ความวิตกกังวล และความเศร้าหมองใจเกิดขึ้นในจิตใจ ตลอดจนก่อให้เกิดอันตราย หรือความไม่มั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เป็นต้น อาจสรุปได้ว่า มีอยู่ 2 ประการคือ

ประการที่หนึ่ง เกิดจากการเพิ่มจำนวนประชากร และความก้าวหน้าทางเทคนิควิทยาการ การเพิ่มจำนวนประชากรทำให้สัดส่วนระหว่างประชากรกับทรัพยากรธรรมชาติเปลี่ยนแปลงไปในทางที่จะก่อให้เกิดความคับขันและความไม่สะดวก ในการดำรงชีวิต ก่อให้เกิดการแข่งขัน ทำให้คำนึงถึงผลประโยชน์ของตนเองก่อนคนอื่น ส่วนความก้าวหน้าทางเทคนิควิทยาที่ประดิษฐ์ขึ้นมาเพื่อให้มนุษย์ใช้สอย มักจะผลเสียที่ติดตามมา อย่างไม่คาดคิดอยู่บ่อยครั้ง ทั้งในระหว่างที่นำสิ่งเหล่านั้นมาใช้หรือเมื่อใช้สิ่งเหล่านั้นเสร็จแล้ว

ประการที่สอง เกิดขึ้นเพราะขาดการวางแผนเกี่ยวกับการอยู่อาศัยของมนุษย์ หรือการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่มนุษย์มีอยู่ การควบคุมทิศทางของความเจริญเติบโตของสังคม มนุษย์ส่วนใหญ่มักจะคิด หรือจะทำอะไรเป็นการเฉพาะเรื่องเฉพาะราว โดยขาดการเอาใจใส่ อย่างเพียงพอว่า สิ่งนั้นอาจเป็นอันตรายต่อการรักษาคุณธรรมชาติ หรือความมีค่าทางจิตใจของสภาพแวดล้อมส่วนรวมหรือในระยะยาวได้ บางคนอาจจะมีจิตใจและความปรารถนาดี แต่ไม่สามารถจะใช้วิจารณญาณ การคาดการณ์ หรือหยั่งรู้ผลกระทบกระเทือนในสิ่งที่ตนจะกระทำไปในภายภาคหน้าได้อย่างถูกต้อง

### ความพึงพอใจในสภาพแวดล้อม

ศิริ ศิริวัลย์ (2532:25-27) กล่าวว่า ความพึงพอใจเป็นความรู้สึกที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ความรู้สึกพึงพอใจจะเกิดขึ้นเมื่อบุคคลได้รับในสิ่งที่ต้องการ หรือบรรลุจุดหมายในระดับหนึ่ง ความรู้สึกดังกล่าวจะลดลงหรือไม่เกิดขึ้นหากความต้องการหรือจุดหมายนั้น ไม่ได้รับการตอบสนอง กล่าวได้ว่าทัศนคติและความพึงพอใจเกือบจะเป็นเรื่องเดียวกัน เพราะว่าความพึงพอใจเป็นทัศนคติในทางบวก สิ่งที่ทำให้เกิดความพึงพอใจของมนุษย์ได้แก่ ทรัพยากร (Resources) หรือสิ่งเร้า (Stimuli)

การวิเคราะห์ระบบความพึงพอใจคือ การศึกษาว่าทรัพยากรหรือสิ่งเร้าแบบใดเป็นสิ่งที่ต้องการที่จะทำให้เกิดความพอใจ และความสุขแก่มนุษย์ เนื่องจากปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความพอใจมีหลายปัจจัย จึงเป็นการยากที่จะแยกศึกษาเฉพาะอิทธิพลของสภาพแวดล้อมทางกายภาพเท่านั้น ความพอใจจะเกิดขึ้นได้มากที่สุดเมื่อมีทรัพยากรทุกอย่างที่เป็นที่ต้องการครบถ้วน แต่เนื่องจากทรัพยากรในโลกนี้มีอยู่จำกัด

ดังนั้น ความพึงพอใจจะเกิดขึ้นได้มากที่สุดเมื่อมีการจัดทรัพยากรที่มีอยู่อย่างถูกต้องเหมาะสม สภาพแวดล้อมทางกายภาพก็เป็นทรัพยากรของระบบ ความพึงพอใจอันหนึ่ง ดังนั้น การออกแบบสภาพแวดล้อมคือการตัดสินใจว่าควรจัดทรัพยากรที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่มีอยู่อย่างไรให้เกิดความพึงพอใจ



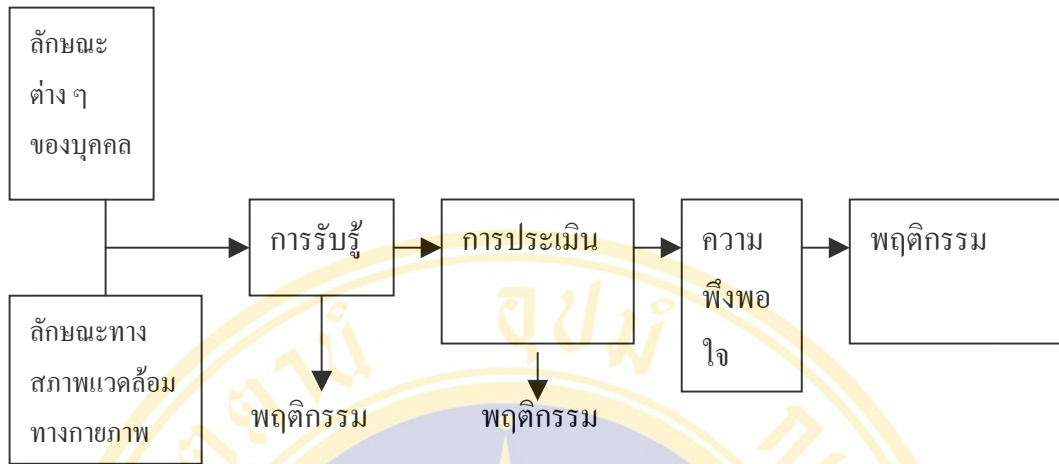
ความพึงพอใจในสภาพแวดลอมทางกายภาพนี้จะเกิดขึ้นได้อย่างไร ซึ่งจากแนวคิดของ นิวแมน (Newman 1977 : 182-198) กล่าวว่า ความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับสภาพแวดลอมทางกายภาพ สามารถศึกษาได้ชัดเจน เมื่อแยกออกเป็นการตอบรับ (Response) และปฏิกิริยา (Reaction) ของมนุษย์ต่อสภาพแวดลอมทางกายภาพ

ปฏิกิริยาของมนุษย์ หมายถึงการเปลี่ยนแปลงทางชีวภาค หรือสรีระ ซึ่งสามารถวัดได้ง่าย เช่น การเปลี่ยนแปลงทางอัตราการเต้นของหัวใจ อุณหภูมิร่างกาย ฯลฯ ในขณะที่ตอบรับ หมายถึง การรับรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมที่แสดงออก รวมเรียกว่า การตอบรับทางสังคม-จิตวิทยา และพฤติกรรม (Social-psychological and behavioral response) ปัจจัยต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดการตอบรับในสภาพแวดลอม ทางกายภาพมีดังนี้ คือ

1. ลักษณะของบุคคลผู้ตอบรับสภาพแวดลอม
2. ลักษณะทางสภาพแวดลอมทางกายภาพที่ทำให้เกิดการตอบรับ
3. การรับรู้ของบุคคล
4. การประเมินสภาพแวดลอมของบุคคลนั้น
5. ความพึงพอใจในสภาพแวดลอม
6. พฤติกรรมของบุคคลอื่นเนื่องมาจากสภาพแวดลอม

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ ในการตอบรับทางสังคม-จิตวิทยา และพฤติกรรมต่อสภาพแวดลอมทางกายภาพ (Newman 1977 : 186) สามารถแสดงเช่นแผนภูมิได้ดังรายละเอียดในแผนภูมิต่อไปนี้





รูปที่ 2.3.1 แสดงความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ ในการตอบรับทางสังคม – จิตวิทยา และพฤติกรรม ต่อสภาพแวดล้อมทางกายภาพ

จากแผนภูมิจะเห็นว่าปัจจัย 2 กลุ่มแรกเป็นสิ่งที่ป้อนเข้าระบบ โดยลักษณะของบุคคลรวมถึงปัจจัยต่าง ๆ ด้านประชากรศาสตร์ พื้นฐานทางสังคม เศรษฐกิจ ส่วนปัจจัย 4 กลุ่มหลังเป็นผลที่ส่งออกมาจากระบบนี้ การที่บุคคลจะรับรู้สภาพแวดล้อมใด ๆ นั้น ขึ้นอยู่กับลักษณะทางกายภาพและมาตรฐานของบุคคลนั้น การประเมินและความพึงพอใจในสภาพแวดล้อมทางกายภาพของบุคคลเกิดตามมาจากการรับรู้ พฤติกรรมการแสดงออกของบุคคลก็เกิดตามมาจากการรับรู้ การประเมิน การแสดงออกนี้จะสะท้อนว่าบุคคลนั้นมีความพึงพอใจสภาพแวดล้อมทางกายภาพนั้น

### 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับความพอใจ และไม่พอใจในที่อยู่อาศัย

สภาพแวดล้อมกายภาพนั้นจัดได้ว่าเป็นทรัพยากร (Resource) และสิ่งเร้า (Stimuli) อันหนึ่งที่สามารถทำความพอใจให้แก่มนุษย์ ซึ่งความพอใจนี้ SHELLY กล่าวว่า จะเกิดความรู้สึก สองประการขึ้นภายในตัวของมนุษย์อยู่เสมอ เนื่องมาจากผลกระทบของสภาพแวดล้อมกายภาพคือ ความรู้สึกเกิดขึ้นในทางบวก และความรู้สึกในทางลบ เมื่อใดมีความรู้สึกในทางบวกเกิดขึ้นก็มีความสุข ความรู้สึกทั้ง 3 ที่กล่าวนี้คือ ความรู้สึกในทางบวก ความรู้สึกในทางลบ และความสุข นั้นจะมีความสัมพันธ์กันอย่างซับซ้อนและถูกรวมเรียกว่า “ระบบความพอใจ”

โดยความพอใจในสภาพแวดล้อมนั้น ๆ จะเกิดขึ้นเมื่อระบบความพอใจนี้มีความรู้สึกในทางบวกมากกว่าทางลบ มนุษย์จะมีความสุขมากที่สุดเมื่อมทรัพยากรที่มนุษย์มีความต้องการนั้นมีอยู่อย่างครบถ้วน แต่เนื่องจากทรัพยากรมีอยู่จำกัด ความพอใจของมนุษย์จะมีอยู่ได้เพียงในระดับหนึ่ง และจะมากที่สุดก็ต่อเมื่อมีการจัดทรัพยากรเป็นไปอย่างถูกต้องเหมาะสม ซึ่งนั่นก็คือ คำตอบที่ต้องการว่า ควรมีการจัดสภาพแวดล้อมประการใดจึงจะทำให้ความพอใจให้กับผู้อยู่อาศัยมากที่สุด

ในส่วนที่เกี่ยวกับการประเมินนี้ Newman (1977 : 182-187) ได้กล่าวถึงการปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการแสดงออกถึงความพอใจของมนุษย์ว่า ความพอใจเป็นผลสะท้อนมาจากการประเมินผลของบุคคล และพฤติกรรมการแสดงออกของบุคคลนั้น ๆ ความรู้สึกทั้งสามประการอันได้แก่การประเมินผล ความพอใจในสภาพแวดล้อมกายภาพและพฤติกรรมการแสดงออกจะเป็นสิ่งที่เกิดตามมาหลังจากการรับรู้สภาพแวดล้อมทางกายภาพ และระดับของการรับรู้นี้ส่วนหนึ่งจะขึ้นอยู่กับอิทธิพลของสิ่งเร้ากายภาพต่าง ๆ ที่นำมาประเมิน อีกส่วนหนึ่ง จะเกิดจากอิทธิพลของลักษณะบุคคลผู้ตอบรับ สภาพแวดล้อมนั้น ๆ ซึ่งลักษณะบุคคลที่กล่าวนี้จะหมายความรวมถึงปัจจัยต่าง ๆ ของบุคคลทางด้านประชากรศาสตร์ พื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนรูปแบบในการดำเนินชีวิตด้วย

อย่างไรก็ตาม แนวทางการประเมินโดยอาศัยทัศนคติ และความพอใจของผู้ใช้สอยยังคงเป็นที่สนใจของนักวิชาการสาขาต่าง ๆ อย่างกว้างขวาง ทั้งนักสังคมวิทยา นักจิตวิทยา สถาปนิก ตลอดจนนักวางผังสภาพแวดล้อม โดยต่างก็มีวัตถุประสงค์ในการวิจัยแตกต่างกันออกไป เช่น ในงานวิจัยบางชิ้นมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเอาผลที่ได้มาใช้ประโยชน์ในการออกแบบ และบางชิ้นเพื่อสำหรับเป็นข้อมูลในการวางแผนนโยบาย สำหรับทั้งหน่วยงานรัฐบาลและเอกชน เพื่อให้เป็นไปตามความต้องการของผู้อยู่อาศัยมากที่สุด

ผลที่ได้จากการศึกษาเกี่ยวกับความพอใจของผู้อยู่อาศัย ส่วนใหญ่พบว่า มีปัจจัยหลายประการที่มีผลต่อความพอใจของผู้อยู่อาศัย ในแต่ละการวิจัยจะแสดงปัจจัยที่มีความสำคัญต่อความพอใจแตกต่างกันออกไป โดยสามารถแบ่งกลุ่มศึกษาจากผลที่ได้จากการวิจัย ดังนี้

การวิจัยที่ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความพอใจของผู้อยู่อาศัยนอกจากปัจจัยสภาพแวดล้อมทางกายภาพ ปัจจัยที่สำคัญนอกเหนือจากกายภาพได้แก่

ลักษณะทางประชากรศาสตร์ของผู้อยู่อาศัย ซึ่งหมายถึง เพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา ระดับรายได้ และเมื่อนำระบบวัฒนธรรมมารวมด้วย ลักษณะทางประชากรนี้ก็สามารถรวม ๆ ได้ว่าเป็นรูปแบบชีวิต (Life Style) ของครอบครัวนั้น ปัจจัยของเคหะการที่สัมพันธ์กับความพอใจของผู้อยู่อาศัย คือความแตกต่างของลักษณะประชากร การรวบรวมผลการค้นคว้าของ Newman (1977) ก็พบว่าอายุของผู้อยู่อาศัยก็มีความสัมพันธ์กับความพอใจ และนอกจากนั้นยังแสดงปัจจัยสำหรับวัดความแตกต่างของลักษณะผู้อยู่อาศัยคือ รายได้ การศึกษา เชื้อชาติ และช่วงในวงจรชีวิต และกล่าวว่าตัวแปรเหล่านี้ อาจจะมีผลโดยตรงกับคะแนนความพอใจ

สภาพแวดล้อมในชุมชนและการวางผังชุมชน มีการวิจัยจำนวนมากที่เห็นความสำคัญ of ปัจจัยนี้ การวิจัยของ Onibokun ซึ่งแบ่งระบบเคหะการเป็น 3 ระบบ คือ ระบบหน่วยที่อยู่อาศัย ระบบสภาพแวดล้อมชุมชน และระบบการบริการชุมชนพบว่า ความไม่พอใจของผู้อยู่อาศัยมีสาเหตุมาจากระบบสภาพแวดล้อมชุมชนมากที่สุด Norcross (1973) กล่าวว่า ความหนาแน่นแออัด มีผลต่อความพอใจของผู้อยู่อาศัย โดยมีความหนาแน่นน้อยลง ความพอใจก็จะเพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ยังมีงานวิจัยที่แสดงให้เห็นว่า ราคาของที่อยู่อาศัย ความปลอดภัย และความเป็นส่วนตัวก็มีอิทธิพลต่อความพึงพอใจในที่อยู่อาศัยด้วย งานวิจัยของเบคค์ พบว่า ปัญหาที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อมทางกายภาพอันหนึ่งคือ อันตรายที่เกิดกับเด็ก และการศึกษาของ Yeh (1975 : 214-239) พบว่า การควบคุมการรวมกลุ่มอันธพาลและการป้องกันขโมยในชุมชนที่ดีจะเพิ่มระดับความพอใจแก่ผู้อยู่อาศัยได้

D.T. Herbert ได้เสนอความคิดเกี่ยวกับการเลือกบริเวณที่พักอาศัยว่า ควรพิจารณาปัจจัยทั้งทางด้านสภาพแวดล้อม และระยะทางระหว่างที่พักอาศัยและที่ทำงาน William H. Claire ได้อธิบายการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยว่า ที่อยู่อาศัยนั้นควรมีสสิ่งแวดล้อมที่ดี ปลอดภัยจากภัยธรรมชาติและมีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงระหว่างบ้าน แหล่งงาน และ แหล่งธุรกิจ (Harlod Carter, 1975)

การเลือกทำเลที่ตั้งของที่อยู่อาศัย โดยคำนึงถึงการเดินทางไปยังแหล่งบริการต่าง ๆ โดยเฉพาะแหล่งงาน ซึ่งเป็นการเดินทางที่เกิดขึ้นเป็นประจำ Wingo (1961) ได้ให้ความสำคัญกับการเดินทางไปทำงานมากที่สุด เช่นเดียวกับ Brian Goodall (1972 : 285) ที่มีแนวคิดที่ว่า ที่ตั้งของที่อยู่อาศัยต้องมีความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงแหล่งกิจกรรมบริการต่าง ๆ โดยเฉพาะแหล่งงาน ยิ่งมีการกระจายตัวของแหล่งงานก็จะยิ่งมีการกระจายตัวของที่อยู่อาศัย นอกจากนี้รายได้และสภาพครอบครัวก็มีอิทธิพลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย

Richard F. Muth (1969 :11) ได้กล่าวถึงความแตกต่างในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้สูง และรายได้ต่ำว่า ประชากรที่มีรายได้สูงจะมีแหล่งที่พักอาศัยอยู่ในเขตชานเมือง เพราะพอใจที่จะอยู่ในบริเวณที่มีความหนาแน่นต่ำเนื่องจากต้องการบ้านในบริเวณที่ไม่แออัด ประชากรที่มีรายได้ต่ำจะอยู่ใกล้ศูนย์กลางของเมืองเพื่อให้สะดวกในการเดินทางไปทำงาน และกิจการอื่น ๆ

Jay Siegel ได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์ในการเลือกที่อยู่อาศัยว่ามีปัจจัยที่สำคัญ 3 ประการคือ

1. ความสะดวกในการเข้าถึง (Accessibility)
2. คุณภาพของสิ่งแวดล้อม เช่นลักษณะทางสังคมของชุมชน สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ บริการสาธารณะสำหรับชุมชน ความพึงพอใจที่ได้รับจากที่ตั้งนั้น เป็นต้น
3. ลักษณะที่ดินที่ใช้ในการปลูกบ้านและทำเลที่ตั้ง

เงื่อนไขต่าง ๆ ที่มนุษย์ใช้ในการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย (ชัยยะ พัฒนเจริญ 2539: 40) ได้แก่ ผู้ที่มีรายได้ต่างกันจะมีความต้องการที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมกับรายได้ของตนเอง ความสะดวกในการเข้าถึงแหล่งงานกับด้านที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการเดินทางจากบ้านไปทำงาน ราคาที่ดินที่เหมาะสม ความต้องการด้านอื่น ๆ ในการติดต่อกับเมือง และสิ่งทีพอใจต่าง ๆ ระยะเวลาในช่วงชีวิตแต่ละช่วง มีผลต่อการเลือกที่ตั้งของที่อยู่อาศัย กล่าวคือ ผู้เลือกที่อยู่อาศัยในวัยต่าง ๆ กัน จะมีความต้องการที่อยู่อาศัยแตกต่างกัน นอกจากนี้วิถีการดำเนินชีวิตยังมีบทบาทต่อการเลือกหาที่อยู่อาศัยด้วย

สรุปได้ว่า สภาพแวดล้อมที่ดี ความสะดวกในการเดินทางเข้าถึงที่อยู่อาศัย และการเดินทางจากที่อยู่อาศัยไปยังแหล่งกิจกรรมต่าง ๆ โดยเฉพาะที่ทำงาน บริการสาธารณสุขปลอดภัย สภาพทางสังคมวัฒนธรรม ความปลอดภัย ความเป็นส่วนตัว เป็นปัจจัยสำคัญต่อความพอใจในที่อยู่อาศัย



## 2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการรับรู้ข่าวสาร

### 2.4.1 ความหมายของการรับรู้ข่าวสาร

พรธณศิริ ยุติศรี ได้กล่าวถึงความหมายของการรับรู้ข่าวสารว่า การรับรู้ข่าวสาร หรือเปิดรับสื่อของมนุษย์นั้น เป็นสิ่งที่ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เพราะสื่อเป็นปัจจัยสำคัญที่ใช้ในการประกอบการตัดสินใจในกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ ความต้องการสื่อจะเพิ่มมากขึ้น

เมื่อบุคคลนั้นต้องการข้อมูลในการตัดสินใจ หรือมีความไม่แน่ใจในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง และบุคคลจะไม่รับข่าวสารอย่างที่ผ่านมาสู่ตนทั้งหมด แต่จะเป็นผู้เลือกใช้สื่อประเภทต่าง ๆ เอง จะเลือกรับรู้เพียงบางส่วนที่คิดว่ามีประโยชน์ โดยขึ้นอยู่กับความพึงพอใจในการตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ที่ตั้งใจไว้ของตน โดยมีกระบวนการเลือกสรร (Selective Process) ในการรับรู้ข่าวสารของผู้รับสารเองเป็นตัวกำหนด ซึ่งจะแตกต่างกันไปตามประสบการณ์ ตามความต้องการเจตคติ ตามความรู้สึกลึกซึ้ง ๆ ที่ไม่เหมือนกัน

### 2.4.2 ลักษณะของการรับรู้ข่าวสาร

วิธีการรับรู้ข่าวสารที่ส่งเสริมความรู้จะมี 2 ลักษณะ (เสถียร เขยประทับ, 2525: 57 อ้างตาม พรธณศิริ ยุติศรี) คือ

1. การรับรู้ข่าวสารจากสื่อมวลชน โดยที่ผู้รับสารมีความคาดหวังจากสื่อมวลชนว่าการบริโภคข่าวสารจากสื่อมวลชน จะช่วยตอบสนองความต้องการของเขาได้ ซึ่งจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเจตคติ ความรู้ หรือเปลี่ยนลักษณะนิสัย และพฤติกรรมบางอย่างได้ โดยที่การเลือกบริโภคสื่อมวลชนนั้นขึ้นอยู่กับความต้องการหรือแรงจูงใจของผู้รับสารเอง เพราะแต่ละบุคคลย่อมมีวัตถุประสงค์และความตั้งใจในการใช้ประโยชน์จากสื่อมวลชนด้วยเหตุผลที่แตกต่างกัน

2. การรับรู้ข่าวสารจากสื่อบุคคล หมายถึง ตัวบุคคลผู้ที่นำพาข่าวสารจากบุคคลหนึ่งไปยังอีกบุคคลหนึ่ง โดยอาศัยการติดต่อระหว่างบุคคล (Interpersonal Communication) ที่จะมีปฏิริยาโต้ตอบระหว่างกัน กรณีที่ต้องการให้บุคคลใด ๆ เกิดการยอมรับในสารที่เสนอออกไป หรือที่จะทำการสื่อสารให้มีประสิทธิภาพที่สุด เพื่อให้มีการยอมรับสารนั้น ควรที่จะใช้การสื่อสารระหว่างบุคคล

โดยใช้สื่อบุคคลเป็นผู้เผยแพร่ข่าวสาร สื่อบุคคลนี้จะมีประโยชน์มาก ในกรณีที่ผู้ส่งสารหวังผลให้ผู้รับเกิดการเปลี่ยนแปลงในระดับเจตคติ และพฤติกรรมในการรับสาร นอกจากนี้ยังเป็นวิธีช่วยให้ผู้รับสารมีความเข้าใจกระจ่างชัด และตัดสินใจรับสาร ได้อย่างมั่นใจมากขึ้น ซึ่งการสื่อสารระหว่างบุคคลแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

2.1 การติดต่อโดยตรง (Direct Contact) เป็นการเผยแพร่ข่าวสาร เพื่อสร้างความเข้าใจ หรือชักจูงโน้มน้าวใจกับประชาชนโดยตรง แต่มีข้อจำกัดคือต้องใช้บุคคลเป็นจำนวนมาก สิ้นเปลืองเวลา ค่าใช้จ่าย และแรงงานในการเผยแพร่ข่าวสาร

2.2 การติดต่อโดยกลุ่ม (Group Contact of Community Public)

## 2.5 โครงการปิดถนนสีลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สนับสนุนเงินงบประมาณ 33 ล้านบาท ให้ดำเนินโครงการปิดถนน เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยโครงการนำร่องได้ถูกจัดขึ้นบนถนนสีลมเป็นแห่งแรก ภายใต้ชื่อกิจกรรม "7 มหัศจรรย์ที่สีลม" (7 Wonders @ Silom) โดยปิดถนนทุกวันอาทิตย์ ตั้งแต่วันที่ 18 พฤศจิกายน - 31 ธันวาคม 2544 ตามแผนปฏิบัติการระยะสั้น โดยให้มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี เป็นผู้รับผิดชอบโครงการ

หลังจากนั้นได้มีการดำเนินโครงการตามแผนปฏิบัติการระยะกลางอย่างต่อเนื่อง โดยปิดถนนสีลมทุกวันอาทิตย์ และจัดกิจกรรมต่างๆ ซึ่งการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยสนับสนุนเงินงบประมาณ 26 ล้านบาท และ ว่าจ้างให้บริษัท ACTWIN ASIA เป็นผู้ดำเนินโครงการตลอดปี พ.ศ. 2545 จนกระทั่งสิ้นสุดโครงการเมื่อวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2546

นอกจากนี้ ในปี พ.ศ. 2545 กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน ยังได้สนับสนุนเงินงบประมาณ จัดโครงการปิดถนนในส่วนภูมิภาค ซึ่งรับผิดชอบโครงการ โดยเทศบาลของแต่ละจังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ ดำเนินโครงการปิดถนนประสานไมตรี ระหว่างวันที่ 3 ก.พ. – 7 เม.ย. 2545 จังหวัดลำปาง ดำเนินโครงการปิดถนนประสานไมตรี ระหว่างวันที่ 12 – 15 เม.ย. 2545 จังหวัดภูเก็ต ดำเนินการปิดถนนกลางระหว่างวันที่ 21 เมษายน – 12 มิถุนายน 2545 จังหวัด

นครราชสีมา ดำเนินโครงการปิดถนนชุมพล ผนวกกับถนนนมหาดไทย และถนนราชดำเนิน ในวันที่ 12-15 ตุลาคม 2545

### ความเป็นมา หลักการ และเหตุผล

เนื่องจากสภาพการเดินทางในชีวิตประจำวันของคนกรุงเทพฯ ยังนิยมการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ ทำให้เกิดมลพิษมากมายในถนนสายธุรกิจ และไม่เป็นการประหยัดน้ำมัน ซึ่งต้องนำเข้าจากต่างประเทศปีละมาก ๆ รัฐบาลได้ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้น คณะกรรมการกองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำนักงานคณะกรรมการนโยบายแห่งชาติ ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำโครงการปิดถนนเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษและส่งเสริมการท่องเที่ยว โดยมอบหมายให้สวนดุสิตโพลสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่เป้าหมาย 5 พื้นที่ คือ สีสม ตลาดหน้าเขาวราช บางลำพู-ข้าวสาร และเกาะรัตนโกสินทร์ ผลจากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างจำนวน 5,076 ตัวอย่าง จากประชาชนในพื้นที่ สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 70 เห็นว่าสมควรปิดถนน โดยให้เหตุผลในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

- สำรวจความคิดเห็นต่อการรณรงค์ปิดถนนเพื่อการประหยัดพลังงาน เห็นด้วยร้อยละ 88.16
- สำรวจความคิดเห็นต่อการรณรงค์ปิดถนนเพื่อลดมลพิษ เห็นด้วยร้อยละ 93.93
- สำรวจความคิดเห็นต่อการรณรงค์ปิดถนนเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว เห็นด้วยร้อยละ 90.21

นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างจำนวนร้อยละ 48.44 เห็นด้วยที่จะให้มีการปิดถนนสัปดาห์ละ 1 วัน และกลุ่มตัวอย่างจำนวนร้อยละ 35.93 เห็นว่าควรปิดถนนโดยเริ่มตั้งแต่ช่วงบ่ายถึงกลางคืนของวันอาทิตย์ ทั้งนี้บริเวณที่ควรปิดมากที่สุดคือ ถนนสีลม

ดังนั้นเพื่อให้การดำเนินโครงการดังกล่าวมีรูปแบบที่ชัดเจนในการดำเนินงานที่เหมาะสม บรรลุตามเป้าหมาย และวัตถุประสงค์ จึงกำหนดให้มีการศึกษาเชิงลึกในรายละเอียดเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติต่อไป

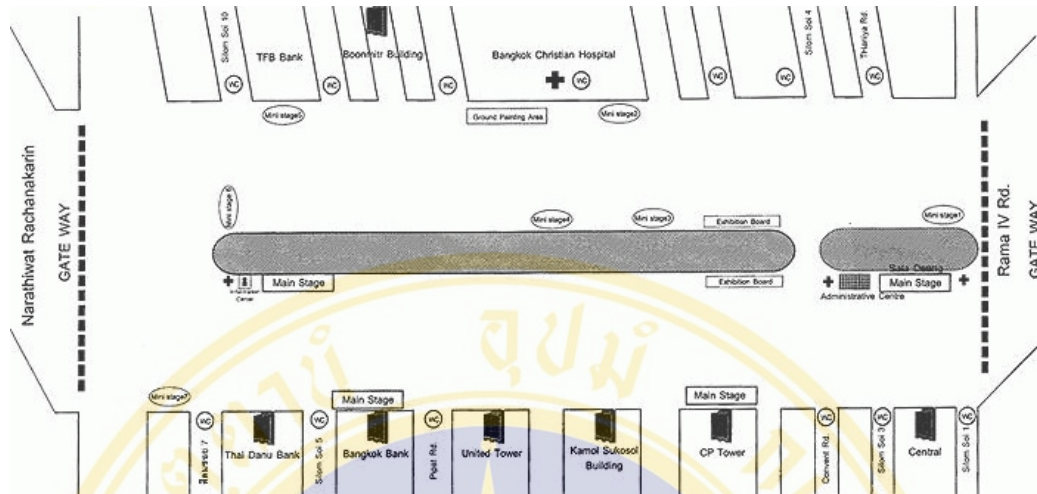
### วัตถุประสงค์ของโครงการ

1. เพื่อส่งเสริมให้เกิดถนนคนเดิน (walking street) ที่ยั่งยืนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร และนักท่องเที่ยวมีแหล่งกิจกรรมที่จะช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
2. เพื่อให้ประชาชนมีความเข้าใจและเห็นความสำคัญในการลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลโดยหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จักรยานหรือการเดินเท้า เพื่อประหยัดพลังงาน และลดมลพิษในท้องถนน
3. เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของชุมชน และส่งเสริมการท่องเที่ยวบนถนนซึ่งมีศักยภาพเหมาะสมที่จะทำเป็นถนนคนเดิน
4. เพื่อส่งเสริมให้เกิดถนนคนเดิน (walking street) ที่ยั่งยืนในเขตกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยให้ประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร และนักท่องเที่ยวมีแหล่งกิจกรรมที่จะช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
5. เพื่อให้ประชาชนมีความเข้าใจและเห็นความสำคัญในการลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลโดยหันมาเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ จักรยานหรือการเดินเท้า เพื่อประหยัดพลังงาน และลดมลพิษในท้องถนน
6. เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจของชุมชน และส่งเสริมการท่องเที่ยวบนถนนซึ่งมีศักยภาพเหมาะสมที่จะทำเป็นถนนคนเดิน

### พื้นที่โครงการ

การกำหนดพื้นที่โครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว กำหนดให้ทำการปิดถนนสี่ลม ตั้งแต่แยกถนนพระราม 4 ตัดกับถนนสี่ลม จนถึงแยกถนนนราธิวาสราชนครินทร์ ตัดกับถนนสี่ลม โดยปิดถนนทั้งสองฝั่งจราจร





รูปที่ 2.5.1 แสดงพื้นที่โครงการปิดถนนสี่ลมเพื่อประหยัคพลังงาน ลมมลพิษและส่งเสริมการท่องเที่ยว

### กลุ่มเป้าหมาย

1. ผู้อยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่โครงการ
2. ประชาชนที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานครและจังหวัดใกล้เคียง
3. นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ

### เป้าหมายของโครงการ

1. แผนปฏิบัติการระยะสั้น (Quick Plan) เริ่มตั้งแต่วันแรกของการปิดถนนไปประมาณ 2-3 เดือน แนวความคิดหลักของแผนปฏิบัติการระยะสั้น คือดึงดูดใจให้คนมาที่ถนนโครงการให้มากที่สุด และให้รู้จักว่าต่อไปถนนโครงการจะเป็นถนนคนเดิน ทุก ๆ วันอาทิตย์ตลอดระยะเวลา 1 ปี ของการดำเนินโครงการ โดยคณะที่ปรึกษาจะพยายามจัดกิจกรรมต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของพื้นที่ และความต้องการของประชาชนว่าต้องการอะไร ตัวอย่างโครงการที่เป็นไปได้ เช่น Family Street, New Generation Street, Musical Street เป็นต้น
2. แผนปฏิบัติการระยะกลาง (Intermediate Plan) เป็นแผนงานที่ดำเนินการต่อเนื่องจากแผนปฏิบัติการระยะสั้น แนวคิดหลักของแผนปฏิบัติการระยะกลาง คือสร้างกิจกรรมที่จะส่งเสริมให้โครงการเป็นถนนคนเดินที่แท้จริง โดยจะสร้างกิจกรรมตลอดทั้งปี เพื่อเป็นสิ่งดึงดูดให้คนมาเดินเท้า และใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางมายังพื้นที่โครงการ ทำการออกแบบกิจ

กรรมตลอดเส้นทางที่สามารถสอดแทรก ปูปลูกฝังค่านิยมของประชาชนในด้านการประหยัดพลังงาน และลดมลพิษ รวมทั้งการออกแบบกิจกรรมที่ส่งเสริมการท่องเที่ยว ซึ่งจะทำให้ถนนโครงการมีกิจกรรมหลากหลายและสอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของพื้นที่ และความต้องการของประชาชน ซึ่งจะช่วยให้โครงการนี้มีความยั่งยืน

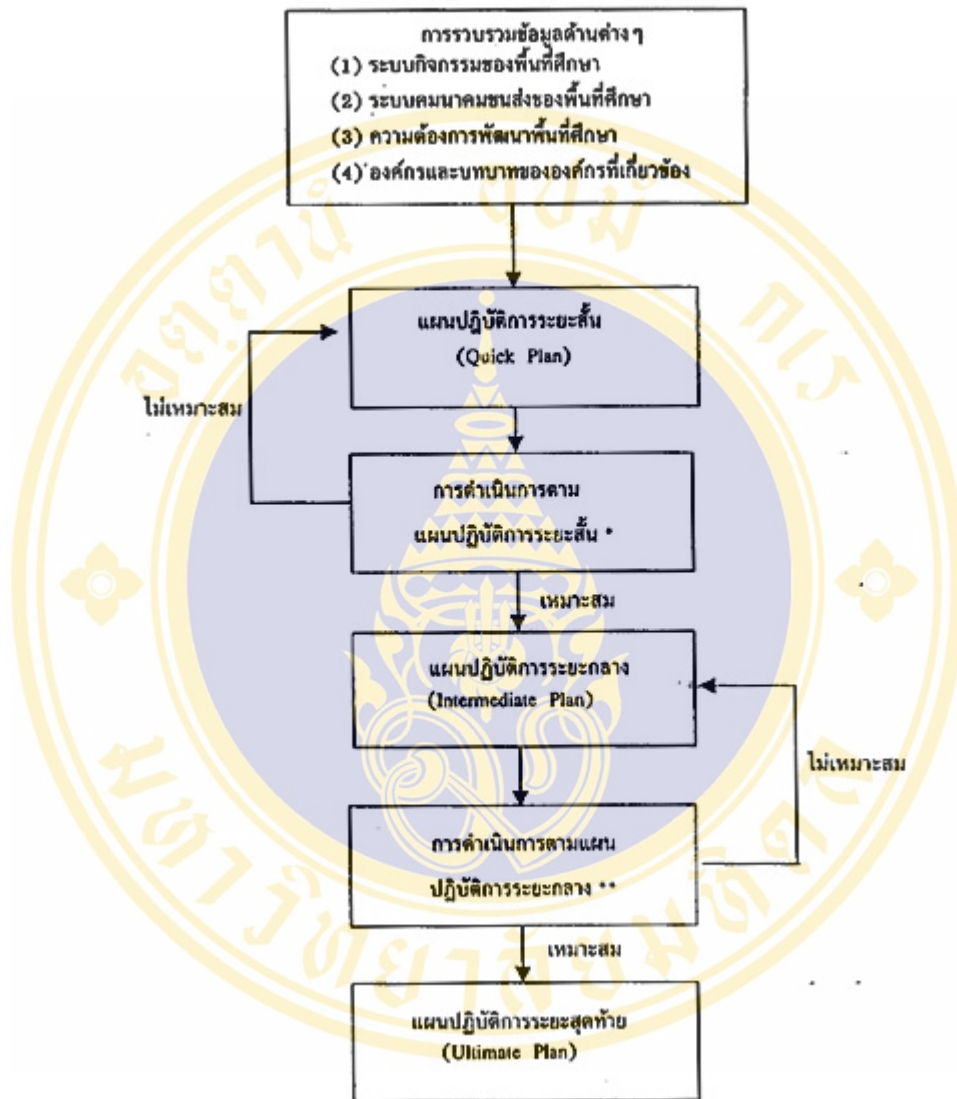
ตัวอย่างกิจกรรมของโครงการที่เป็นไปได้ในแผนระยะกลาง เช่น พื้นที่สำหรับแสดงผลงานหรือการประชาสัมพันธ์นโยบายของรัฐบาล พื้นที่อาหาร พื้นที่ บ้าน 텀พื้นที่ขายของราคาถูก พื้นที่แสดงและกิจกรรมเพื่อการบันเทิง เป็นต้น

3. แผนปฏิบัติการปิดถนนระยะสุดท้าย (Ultimate Plan) เป็นแผนงานที่พัฒนาขึ้น โดยนำผลการประเมินความต้องการของประชาชนที่ได้จากการดำเนินตามแผนปฏิบัติการระยะสั้น และระยะกลางที่ผ่านมา วิเคราะห์ สังเคราะห์ เพื่อปรับปรุงแผนปฏิบัติให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งจะได้ทำการออกแบบเบื้องต้น (Conceptual Design) ของสิ่งอำนวยความสะดวกของถนนโครงการฯ (Street Furniture) เพื่อใช้เป็นแนวทางในการนำไปปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่ถนนโครงการฯ ให้มีความเหมาะสมเป็นถนนคนเดินที่ยั่งยืนต่อไป

#### กิจกรรมการปิดถนนระยะสั้น

เป็นการนำแผนปฏิบัติการระยะสั้นของถนนโครงการ 1 ถนน คือ ถนนสีลม มาทดลองดำเนินการจริง เพื่อให้ได้ข้อมูลปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการ ซึ่งจะเป็นข้อมูลสำคัญในการพัฒนาแผนปฏิบัติการระยะต่าง ๆ ของถนนสีลม และถนนสายอื่น ๆ ของโครงการฯ ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้นต่อไป

แนวทางการดำเนินงาน



หมายเหตุ - \* ทำเฉพาะกรณีศึกษา ถนนสีลมเท่านั้น

\*\* ไม่รวมอยู่ในขอบเขตการดำเนินงานของโครงการนี้

รูปที่ 2.5.2 ภาพรวมของการดำเนินโครงการปิดถนนสีลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

## แนวคิดของแผนปฏิบัติการระยะสั้น

การปิดถนนสีลมในวันอาทิตย์โดยต่อเนื่อง นอกจากจะสร้างกิจกรรมขึ้นเพื่อนำไปสู่เป้าหมายการทำถนนสีลมให้เป็นตัวอย่างถนนคนเดินอย่างถาวรสายแรกของเมืองไทยแล้ว ยังนับได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้นของความร่วมมือ ที่จะนำไปสู่เป้าหมายความสำเร็จของผู้เกี่ยวข้องของทุกฝ่าย การดำเนินงานจะประสบความสำเร็จตามเป้าหมายได้ต้องมีระบบการจัดการในด้านการระดมความร่วมมือ และการสร้างกิจกรรม อันมาจากความตั้งใจร่วมมือกันของชาวสีลม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

แผนปฏิบัติการระยะสั้นนี้มีเป้าหมายที่สำคัญคือ ต้องการให้โครงการถนนคนเดินที่ถนนสีลมขึ้นสู่จุดที่มีศักยภาพเพียงพอที่จะปล่อยให้ถนนคนเดินที่มีการจัดการอย่างอิสระ หรือให้เป็นที่ระบบมีการจัดการในอนาคตได้ ดังนั้นคณะที่ปรึกษาจึงได้กำหนดให้แผนปฏิบัติการระยะสั้นเริ่มตั้งแต่วันแรกของการปิดถนน คือ วันอาทิตย์ที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2544 ต่อเนื่องไปทุกอาทิตย์ จนถึงวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2544

แนวความคิดหลักของแผนปฏิบัติการระยะสั้น คือ ดึงดูดใจให้คนมาที่ถนนโครงการมากที่สุด และให้รู้จักว่าต่อไปถนนโครงการจะเป็นถนนคนเดิน ทุก ๆ วันอาทิตย์ โดยคณะที่ปรึกษาจะพยายามจัดกิจกรรมต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของพื้นที่ รวมทั้งได้พิจารณาถึงความต้องการของประชาชน ซึ่งผลที่ได้จากการหารือของคณะทำงาน คือเสนอให้มีการจัดกิจกรรม “7 มหัศจรรย์ที่สีลม” บนถนนสีลม ซึ่งมีรายละเอียดของแผนปฏิบัติการระยะสั้นและการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการระยะสั้น

การใช้พื้นที่ส่วนต่าง ๆ บนถนนสีลม สำหรับกิจกรรม นอกจากพิจารณารูปแบบและวิธีการเสนอกิจกรรมแต่ละประเภทแล้ว ยังต้องคำนึงถึงโอกาสที่จะฝังรูปแบบของกิจกรรมไว้ในชุมชนด้วย หากกิจกรรมที่นำเสนอต้องการใช้พื้นที่และความต้องการทางกายภาพที่ไม่อาจหาความเหมาะสมในพื้นที่ถนนคนเดินได้ กิจกรรมนั้น ๆ อาจไม่ได้รับการยอมรับให้เป็นกิจกรรมที่ยั่งยืนต่อไปในอนาคตได้

ด้วยเหตุนี้ การออกแบบกิจกรรมสีลมถนนคนเดินจึงได้กำหนดรูปแบบของการใช้พื้นที่ในถนน เป็นไปตามสภาพตามเงื่อนไขทางกายภาพที่สีลมเป็นอยู่ โดยคิดแปลงรูปแบบทางกายภาพให้น้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ และพยายามที่จะให้การใช้พื้นที่ในการจัดกิจกรรมและการจัดพื้นที่



ให้มีความกระจายตัวไปตามจุดต่าง ๆ ในถนนคนเดินให้มากที่สุด และในที่สุดถนนทั้งสายก็คือเวทีขนาดใหญ่ ที่สามารถเดินด้วยความสะดวกสบาย ไม่แออัด และตลอดการเดินทางจะเต็มไปด้วยกิจกรรมต่าง ๆ

การนำแผนปฏิบัติการระยะสั้นของถนนโครงการฯ 1 ถนน มาทดลองดำเนินการจริงจะช่วยให้คณะที่ปรึกษาได้ข้อมูลปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินการ ซึ่งเป็นข้อมูลที่สำคัญในการพัฒนาแผนปฏิบัติการระยะต่าง ๆ ของถนนสีลม และถนนสายอื่น ๆ ของโครงการฯ ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้นต่อไป

### แนวทางการจัดกิจกรรมในแผนปฏิบัติการระยะสั้น

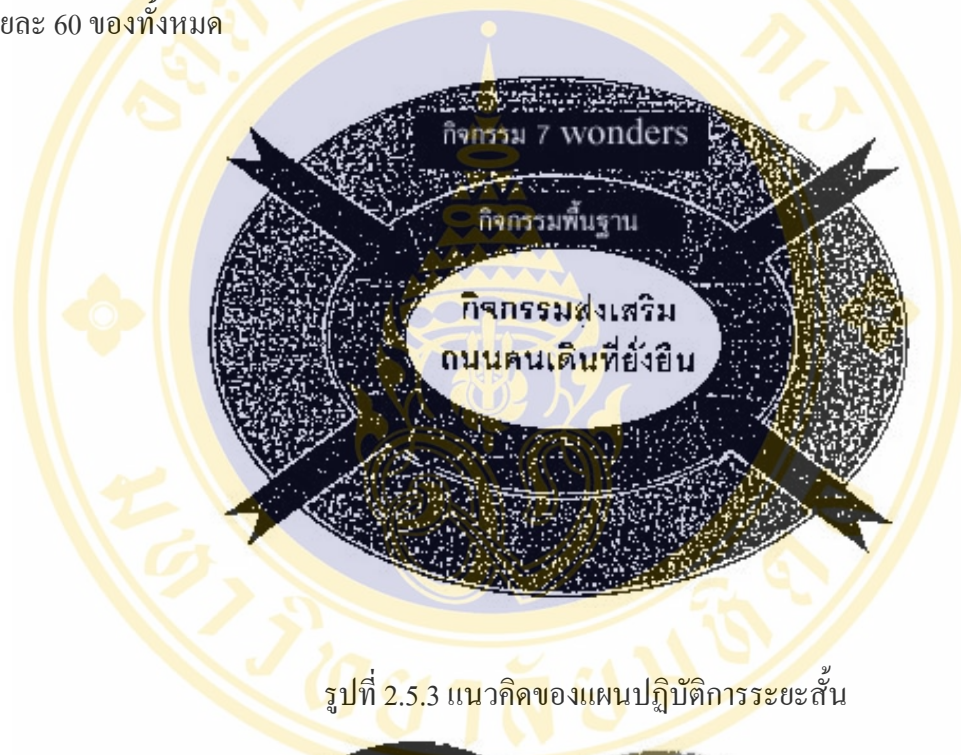
คณะที่ปรึกษาได้กำหนดกลยุทธ์และกลวิธีในการสร้างกิจกรรมรวมทั้งการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างแรงจูงใจให้คนสนใจมาร่วมกิจกรรมบริเวณพื้นที่โครงการฯ ซึ่งจะต้องดำเนินการทุกวันอาทิตย์ กิจกรรมที่เสนอได้พยายามจัดทำให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาพื้นที่เฉพาะที่จัดทำขึ้นตามวัตถุประสงค์โครงการ

โดยที่กิจกรรมที่จัดขึ้นเน้นให้มีความหลากหลายและเหมาะสมกับพื้นที่และความต้องการของประชาชน ซึ่งจะช่วยให้การดำเนินการตามโครงการฯ สามารถดึงดูดผู้สนใจกลุ่มต่าง ๆ มายังพื้นที่โครงการอย่างต่อเนื่อง และจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เป็นถนนคนเดินที่ยั่งยืนต่อไปได้ กิจกรรม “7 มหัศจรรย์ที่สีลม” ประกอบด้วยกิจกรรมย่อย 3 ส่วนที่สำคัญ คือ

1. กิจกรรม ส่งเสริมถนนคนเดินที่ยั่งยืน เป็นเป้าหมายสูงสุดของการจัดกิจกรรมของโครงการนี้ โดยจะประกอบด้วยกิจกรรมต่าง ๆ ที่ผู้สนใจมีส่วนร่วมในการจัดร่วมกันอันจะนำมาซึ่งการส่งเสริมเศรษฐกิจของชุมชนที่เป็นที่ตั้งของถนนคนเดิน การส่งเสริมคุณภาพชีวิตของคนในสังคม และการลดการสะสมมลพิษด้านต่าง ๆ บริเวณชุมชนที่เป็นที่ตั้งของถนนคนเดินของโครงการ กิจกรรมส่วนนี้จัดไว้ให้มีปริมาณของกิจกรรม ประมาณ 30 % ของกิจกรรมทั้งหมด
2. กิจกรรมพื้นฐาน เป็นกิจกรรมที่จัดขึ้นเป็นประจำทุกสัปดาห์โดยประกอบด้วยกิจกรรมที่เป็นตัวสะท้อนวัตถุประสงค์หลักของโครงการฯ คือส่งเสริมการประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ

และส่งเสริมการท่องเที่ยว รวมทั้งการจัดให้มีกิจกรรมเกี่ยวกับสาธารณะประโยชน์ต่าง ๆ กิจกรรมส่วนนี้จัดไว้ให้มีประมาณ 10 % ของกิจกรรมทั้งหมด

3. กิจกรรม “7 wonders@silom” เป็นกิจกรรมที่ใช้ช่วยดึงดูดคนให้มีความสนใจร่วมกิจกรรมที่กล่าวมาข้างต้นมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยการทำให้ถนนสีลม มีความอศจรรย ในรูปแบบต่าง ๆ 7 รูปแบบ คือ เปิดโลกสีเขียว พลังกายพลังใจ ถนนสายคนตรี เส้นสายลีลา ของฝากจากใจ สีสนต์همتันท และสุขสันต์ปีใหม่ กิจกรรมส่วนนี้ จัดไว้ให้มีปริมาณของกิจกรรมประมาณร้อยละ 60 ของทั้งหมด



รูปที่ 2.5.3 แนวคิดของแผนปฏิบัติการระยะสั้น



รูปที่ 2.5.4 แนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน

## แนวทางการประชาสัมพันธ์

ช่วงระยะเวลา ก่อนเปิดโครงการวันแรก (วันอาทิตย์ที่ 18 พฤศจิกายน 2544) ได้ดำเนินการระดมการประชาสัมพันธ์เต็มรูปแบบและเต็มพิกัด ซึ่งประกอบด้วย การดำเนินการต่าง ๆ ดังนี้

1. ออกแบบสัญลักษณ์ “7 wonders@silom” สำหรับโครงการถนนคนเดินที่สีลม



รูปที่ 2.5.5 สัญลักษณ์โครงการปิดถนนสีลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

2. จัดกิจกรรมแถลงข่าว โดยมีท่านรองนายกรัฐมนตรี (นายพิทักษ์ อินทวิทยานันท์) เป็นประธาน โดยจัดให้มีตัวอย่างการแสดงกิจกรรมต่าง ๆ ที่จัดในแต่ละสัปดาห์ “7 wonders@Silom” เพื่อให้ประชาชนได้รับทราบลักษณะของโครงการที่จะดำเนินการรวมทั้งขอความร่วมมือทุกสื่อให้ช่วยเผยแพร่ข้อมูลอย่างต่อเนื่อง

3. สร้างกระแสความสนใจในกลุ่มประชาชนให้มุ่งมาที่ถนนคนเดินสีลมทุกวันอาทิตย์ โดยผ่านการถ่ายทอดสดการแสดงบนเวทีและบรรยากาศของถนนคนเดินหรือผลสำเร็จออกอากาศในเวลาประจำ ทุกสัปดาห์รวมทั้งทำการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อและหนังสือพิมพ์ต่าง ๆ

4. ทำหุ้มประตูทั้งสองด้านของถนนสีลมที่กำหนดเป็นโครงการถนนคนเดิน ทั้งที่แยกนราธิวาสและพระราม 4 ก่อนเปิดโครงการ

5. ตัดสัญลักษณ์ โครงการจุดต่าง ๆ บนถนนสีลม

6. สร้าง Gimmick เพื่อสร้างกระแสความสนใจในตัวโครงการโดยต่อเนื่อง

7. ผลิตรายการพิเศษ “7 Wonder@Silom” เพื่อใช้ในการประชาสัมพันธ์งาน

8. สอดแทรกข้อมูลเกี่ยวกับ “7 Wonder@Silom” เข้าไปในรายการโทรทัศน์ต่าง ๆ ช่วงสัปดาห์สุดท้ายก่อนวันเปิดโครงการ (18 พฤศจิกายน 2544)

9. ผลิตสปอตโฆษณา ซึ่งใช้ทั้งวิธีออกอากาศในรายการประจำ และออกอากาศแบบกระจายหลายช่องหลายรายการ



10. การออกอากาศสปอตโฆษณา ซึ่งใช้ทั้งวิธีออกอากาศในรายการประจำ และออกอากาศแบบกระจายหลายช่องหลายรายการ

11. ประสานงานกับคณะกรรมการภาครัฐเพื่อขอความร่วมมือสถานีโทรทัศน์ช่องต่าง ๆ ร่วมออกอากาศให้

12. จัดทำแผนการประชาสัมพันธ์ และผลการดำเนินงานตามแผนประชาสัมพันธ์

### แนวทางการจัดทำแผนการจัดการจราจร ความปลอดภัย และสาธารณกิจ

เนื่องจากการจัดกิจกรรมเพื่อดึงดูดให้คนเดินทางมาท่องเที่ยวมากที่สุดนั้น จะทำให้เกิดผลกระทบในการจราจรที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการปิดถนนโครงการ และความต้องการการเดินทางของผู้สนใจมาร่วมโครงการจำนวนมาก จำเป็นต้องทำการศึกษารูปแบบประกอบในด้านต่าง ๆ ที่จะส่งเสริมให้ประชาชนเดินทางได้โดยสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัด โดยมุ่งเน้นให้เกิดการสร้างวิสัยทัศน์ในการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ รู้จักวางแผนเส้นทางเชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ ทำให้เกิดผลในด้านการประหยัดพลังงานจากการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และการลดมลพิษในท้องถนน ตลอดจนทำการวางแผนการจัดการจราจรให้สอดคล้องกับการจัดกิจกรรมและการแก้ปัญหาผลกระทบของประชาชนผู้พักอาศัยในบริเวณพื้นที่โครงการ และส่วนต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงการที่ยั่งยืนในอนาคต การดำเนินการเพื่อการจัดการจราจรประกอบด้วยการดำเนินงานใน 5 หมวดหลัก โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมดังนี้

กำหนดบริเวณที่จะปิดถนนและช่วงเวลาที่ปิดถนน โดยร่วมพิจารณากับคณะทำงานด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โครงการเพื่อกำหนดบริเวณและช่วงเวลาที่ทำการปิดถนน ซึ่งมีความเหมาะสมมากที่สุด เมื่อพิจารณาข้อจำกัดและผลดี – ผลเสียในทุก ๆ ด้าน ผลจากการหารือร่วมกันได้

1. กำหนดให้ทำการปิดถนนสี่ลม ตั้งแต่แยก ถนนพระราม 4 ตัดกับถนนสี่ลม จนถึงแยกถนนราชมรรคาสาทรนครินทร์ ตัดกับถนนสี่ลม

2. ทำการจัดระบบการจราจรเพื่อสนับสนุนกิจกรรมโครงการปิดถนน โดยประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในการกำหนดแนวทางและวิธีการจัดระบบการจราจรคำเพื่อสนับสนุนกิจกรรมตามโครงการปิดถนนสี่ลม เช่น การจัดการจราจรบนถนนต่าง ๆ การกำหนดทางเดินเท้า และ



ทางข้ามถนนบริเวณจุดที่คาดว่าจะมีการเดินเท้ามาก รวมทั้งการกำหนดจุดหรือออกแบบจุดที่ใช้เป็นบริเวณรับ – ส่งที่สำคัญของระบบรถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น

3. จัดระบบการจราจร เพื่อลดผลกระทบจากการปิดถนน โดยทำการศึกษาคูณลักษณะของการเดินทางบริเวณพื้นที่โครงการในปัจจุบัน ทั้งในส่วนของการเดินทางบนถนน โครงการและบนถนนสายสำคัญบริเวณพื้นที่ศึกษา เพื่อให้เข้าใจถึงประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นเมื่อมีการปิดถนนซึ่งได้ถูกนำมาใช้เป็นข้อมูลในการจัดระบบการจราจร เพื่อลดผลกระทบจากการปิดถนนสัลม

4. ออกแบบการจัดการจราจรเฉพาะจุด โดยทำข้อมูลด้านการจราจรเพื่อใช้ประกอบการดำเนินงานก้านการประชาสัมพันธ์ สำหรับการสร้างความเข้าใจกับผู้เดินทางที่ต้องการเดินทางมาร่วมกิจกรรมของโครงการฯ และผู้ที่อาจจะได้รับผลกระทบด้านการจราจร จากการทำโครงการปิดถนนในบริเวณพื้นที่โครงการ

นอกจากการดำเนินการข้างต้นแล้ว การจัดกิจกรรมเพื่อดึงดูดให้คนเดินทางมาเที่ยวมากที่สุดนั้น จำเป็นที่จะต้องมีการจัดการด้านความปลอดภัย และสาธารณกิจ เพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้แก่ผู้มาเยี่ยมชมงาน การจัดทำแผนด้านความปลอดภัยและสาธารณกิจ จัดทำโดยคณะที่ปรึกษาได้ทำการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรง คือ เขตบางรัก และสถานีตำรวจนครบาลทุ่งมหาเมฆ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สถานีตำรวจนครบาลลุมพินี และสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เป็นต้น

แผนด้านความปลอดภัยและสาธารณกิจ ที่จัดทำขึ้นในส่วนนี้ประกอบด้วย แผนรักษาความปลอดภัยและจราจร แผนการให้บริการรถสุขาเคลื่อนที่ และรถขยะ แผนการให้บริการด้านข้อมูลและประชาสัมพันธ์และแผนปฏิบัติการเตรียมความพร้อมกรณีฉุกเฉิน

### แนวทางการจัดตั้งที่บนถนนโครงการ

แผนปฏิบัติการในส่วนต้นที่ประกอบด้วยการดำเนินการในส่วนต่าง ๆ ดังนี้

1. ดำเนินการติดต่อกับหน่วยงานของรัฐบาลที่ต้องการเผยแพร่หน่วยงานหรือโครงการต่าง ๆ ของหน่วยงานรวมทั้งดำเนินการติดต่อบริษัทฯ ห้างร้าน และเอกชน ที่สามารถมาทำการสาธิต

ผลิตภัณฑ์และบริการที่สอดคล้องกับกิจกรรม “7 wonders@Silom” ซึ่งจะเปลี่ยนแปลงไปในแต่ละสัปดาห์

2. ดำเนินการติดต่อร้านค้าที่อยู่บริเวณงาน และใกล้เคียงเข้าร่วมโครงการ

- จัดให้มีร้านร่วมมือกันจัดรายการโปรโมชัน ลด, แลก, แลก
- ตกแต่งหน้าร้านค้าให้สวยงาม
- ทำกิจกรรมหน้าร้านค้า เช่น เล่นเกมส์

3. ดำเนินการติดต่อบริษัทผู้ผลิตและจำหน่ายสินค้าต่าง ๆ ร่วมโครงการ

- ประสานงานให้บริษัทฯ นำสินค้ามาแจกตัวอย่างฟรี
- ประสานงานให้บริษัทฯ นำสินค้ามาให้ชิมฟรี
- ประสานงานให้บริษัทฯ นำกิจกรรมต่าง ๆ เข้ามาร่วมสนุก

4. ดำเนินการติดต่อสถาบันการศึกษาต่าง ๆ - จัดให้นักศึกษาของสถาบันมาร่วมแสดงกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การแสดงดนตรี การละเล่นพื้นบ้าน และการแสดงสาธิตการทำขนมไทยต่าง ๆ เป็นต้น

**ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการระยะสั้น**

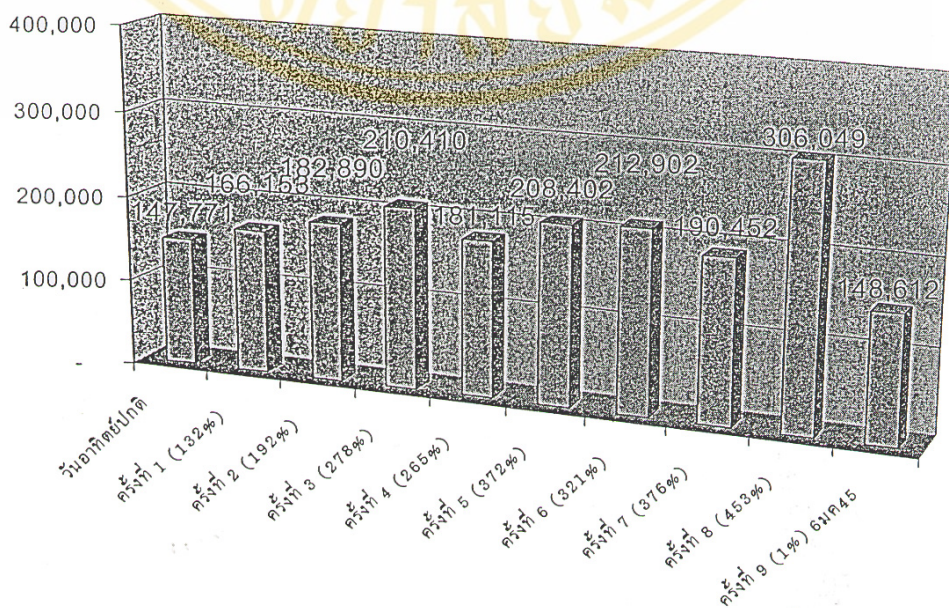
ขณะที่ปรึกษาได้ดำเนินการตามแนวทางการดำเนินงานของโครงการฯ ดังที่ได้เสนอไว้ในบทที่ 2 ซึ่งเริ่มตั้งแต่วันที่ 18 พฤศจิกายน พ.ศ. 2544 ต่อเนื่องไปทุกอาทิตย์ จนถึงวันที่ 30 และวันจันทร์ที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2544 โดยได้จัดให้มีกิจกรรม “7 มหัศจรรย์ที่สีลม” ซึ่งผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการระยะสั้น พบว่า การดำเนินโครงการปิดถนนเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษและส่งเสริมการท่องเที่ยว นั้น นับว่าประสบความสำเร็จอย่างสูง มีประชาชนให้ความสนใจเข้าร่วมโครงการจำนวนมาก ซึ่งนอกจากจะบรรลุวัตถุประสงค์หลักของโครงการด้านการประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวแล้ว ยังทำให้เกิดผลดีทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม อย่างชัดเจนอีกด้วย

กล่าวคือ การดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการระยะสั้น ได้มีกระแสตอบรับจากประชาชนเข้ามาเดินบนถนนสีลม เพื่อร่วมชมการจัดกิจกรรมในแต่ละอาทิตย์เป็นจำนวนมาก ทำให้ถนนสีลม

ซึ่งเป็นถนนเศรษฐกิจ ที่มีการจราจรหนาแน่นมากในช่วงวันจันทร์ถึงวันศุกร์ แต่มีการจราจรและกิจกรรมน้อยในวันอาทิตย์ ซึ่งเป็นวันหยุดราชการ ได้ปรับเปลี่ยนเป็นถนนที่มีประชาชนมาร่วมชุมนุมกันจำนวนมาก ทำให้เกิดการพัฒนาของเศรษฐกิจชุมชนอย่างมากบนถนนสีลม

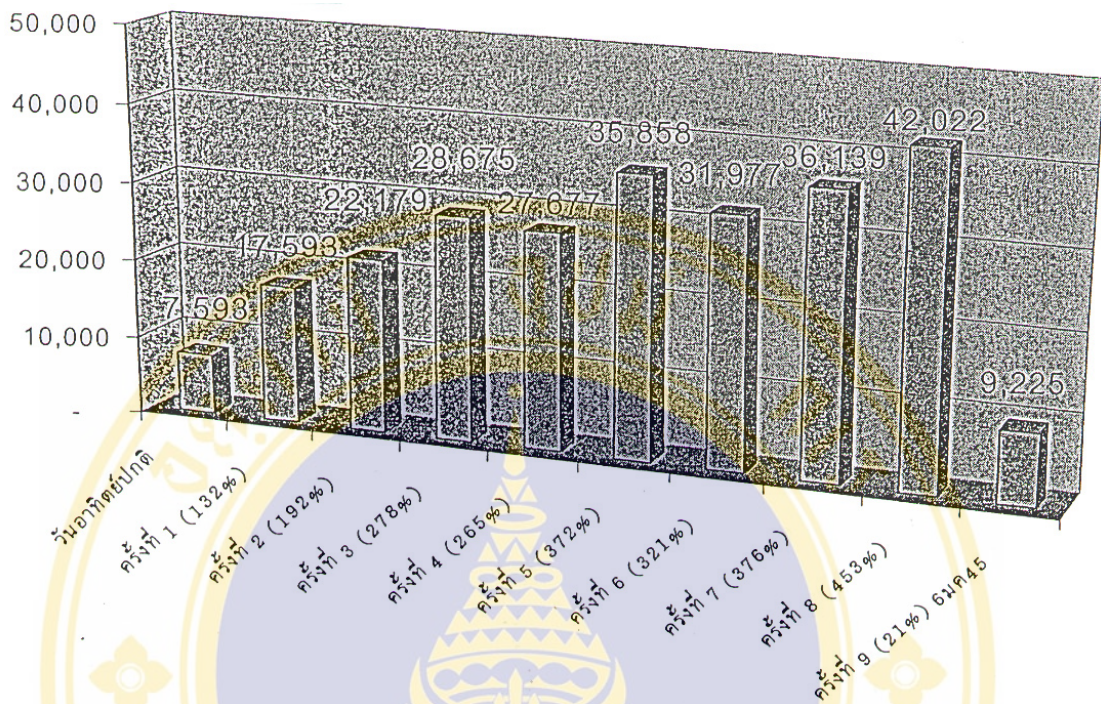
นอกจากนี้ ถนนสีลมยังได้ปรับมาเป็นที่รวมของประชาชนหลากหลายสถานะ ทุกเพศ ทุกวัย ตลอดจนทุกฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม มาร่วมทำกิจกรรมสร้างสรรค์คุณภาพชีวิตที่ดีของสังคม ด้วยความสนุกสนานรื่นเริง จนทำให้ถนนสีลมฯ ได้กลายเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของกรุงเทพฯ ในวันอาทิตย์ รวมทั้งทำให้เกิดภาพลักษณ์ที่ดีสู่ชาวไทยและชาวต่างประเทศ เป็นการส่งเสริมให้คนไทยนิยมท่องเที่ยวในประเทศมากขึ้น และช่วยให้เกิดเป็นแหล่งท่องเที่ยวของชาวต่างประเทศที่เดินทางมาเที่ยวในประเทศไทย

ผลการประเมิน โครงการเชิงปริมาณ ในช่วงแผนปฏิบัติการระยะสั้น พบว่า ผู้ที่มาร่วมงานจำนวนมากใช้ระบบขนส่งมวลชนมาร่วมงาน เหตุการณ์ดังกล่าวจะช่วยให้คนเหล่านั้นเกิดความเข้าใจและเกิดจิตสำนึกในการร่วมกันประหยัดพลังงานด้านการเดินทางและการขนส่ง โดยปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางมาร่วมกิจกรรม โดยใช้รถสาธารณะในการเดินทาง ซึ่งมีผลทำให้รายได้ของรถโดยสารขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก) และรถไฟฟ้าของ BTS เพิ่มขึ้นด้วย (รูปที่ 2.5.6) สำหรับประเด็นด้านมลพิษ พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์บนถนนสีลม ลดลงมากกว่า 50 % ถึง 70 % (รูปที่ 2.5.9) ในขณะที่ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กในบรรยากาศก็ลดลงมากถึง 30 % ถึง 60 % ในช่วงปิดถนนสีลมเพื่อจัดกิจกรรม (รูปที่ 2.5.10)



รูปที่ 2.5.6 เปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า BTS ทั้งระบบ



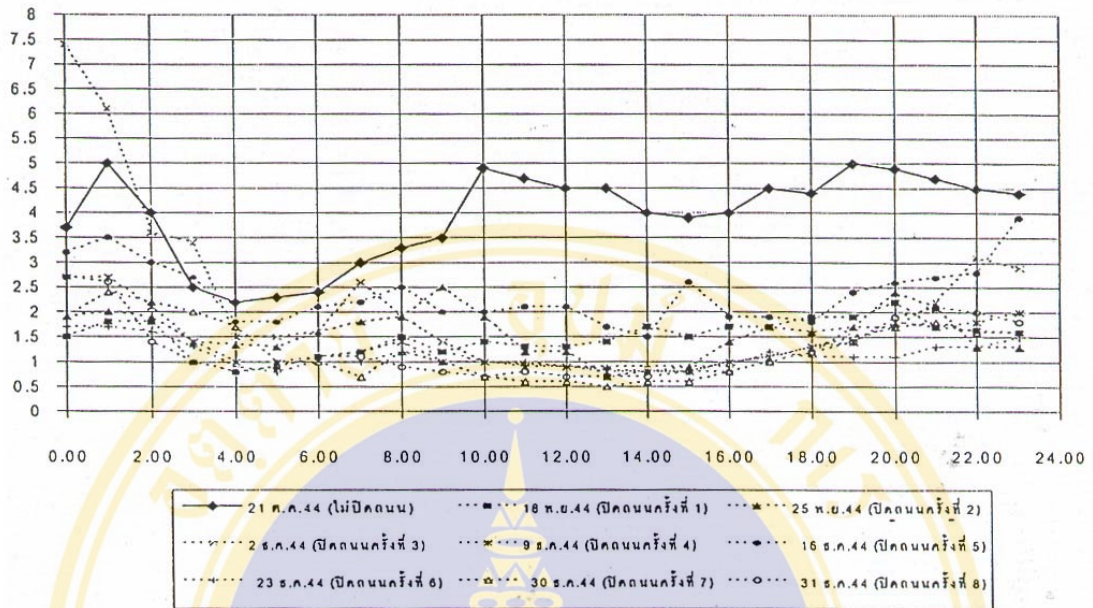


รูปที่ 2.5.7 เปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า BTS สถานีศาลาแดง

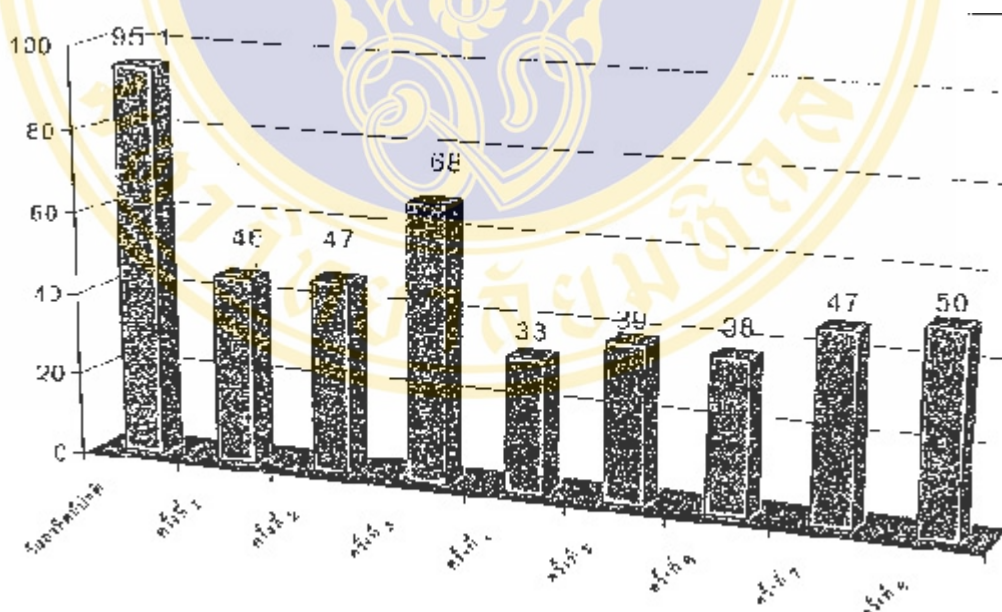


รูปที่ 2.5.8 เปรียบเทียบปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า BTS สถานีช่องนนทรี





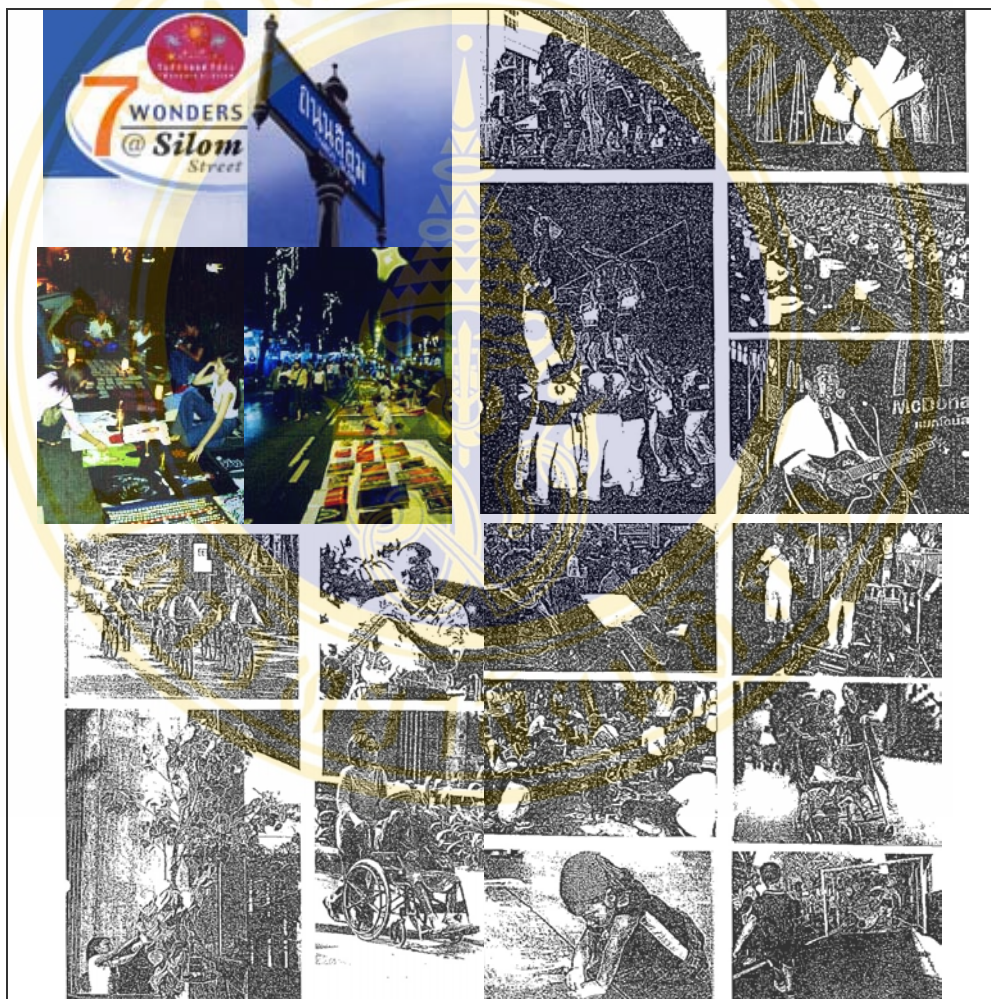
หมายเหตุ - ค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง หน่วย 1 ppm. ตามมาตรฐานกองควบคุมมลพิษ ไม่ควรเกิน 30 ppm.  
รูปที่ 2.5.9 เปรียบเทียบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO)



หมายเหตุ - ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง หน่วย : ไมโครกรัม /ลบ.ม. จุดตรวจวัด รพ.กรุงเทพคริสเตียน ตามมาตรฐานกองควบคุมมลพิษไม่ควรเกิน 120 ไมโครกรัม/ ลบ.ม.

รูปที่ 2.5.10 ปริมาณฝุ่นละอองในบรรยากาศ ขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน

สำหรับผลจากการประเมินความคิดเห็นของผู้มาร่วมงาน ยังพบว่า คนที่มาเที่ยวสวนใหญ่เดินทางมาด้วยระบบขนส่งสาธารณะ รวมทั้งเห็นความสำคัญและเข้าใจเป้าหมายหลักของโครงการคือ ประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว นับได้ว่าประสบความสำเร็จและอยากที่จะมาเที่ยวอีกในระยยะต่อ ๆ ไป เพื่อสัมผัสบรรยากาศแห่งความสนุกสนานร่วมกับผู้อื่นที่มาเดินที่ถนนสีลม



รูปที่ 2.5.11 ภาพตัวอย่างกิจกรรมบนถนนสีลมในแผนปฏิบัติการระยะสั้น

สรุปได้ว่า จากผลการดำเนิน โครงการปิดถนนสีลมเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว พบว่า ประสบความสำเร็จเป็นอย่างสูง ทั้งในด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม มีประชาชนเข้าร่วมกิจกรรมเป็นจำนวนมาก ประชาชนที่มาร่วมงานหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนแทน



การใช้พาหนะส่วนตัวมากขึ้น รวมทั้งยังเห็นความสำคัญและเข้าใจเป้าหมายหลักของโครงการ ได้แก่ ประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

ด้านการประหยัดพลังงาน ประชาชนที่มาร่วมงานมีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทาง จากปกติที่เดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว หันมาเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะถึง ร้อยละ 53 โดยแยกประเภทการเดินทางได้ดังนี้

รถไฟฟ้า	ร้อยละ 18
รถเมล์/รถปรับอากาศ	ร้อยละ 14
รถแท็กซี่	ร้อยละ 7
เดินเท้า	ร้อยละ 7
รถตู้บริษัท	ร้อยละ 3
รถโรงเรียน	ร้อยละ 2
รถตุ๊กตุ๊ก	ร้อยละ 1
รถราชการ	ร้อยละ 1

ด้านการลดมลพิษ ข้อมูลจากการสรุปผลการดำเนินงานชี้ให้เห็นถึงระดับของมลพิษที่ลดลง ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ลดลงจากปกติมากกว่าร้อยละ 50 ถึง 70 บริเวณถนนสีลมมีปริมาณมลพิษลดลงจากปกติ ดังนี้

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ปกติ สูงสุด 5.0 ppm. ต่ำสุด 3.9 ppm. เมื่อปิดถนน มีปริมาณลดลงเหลือ สูงสุด 2.71 ppm. ต่ำสุด 1.03 ppm.

ปริมาณฝุ่นละอองในบรรยากาศขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ปกติ 95.1 ไมโครกรัม/ลบ.ม. เมื่อปิดถนน ลดลงเหลือ 52.57 ไมโครกรัม/ลบ.ม.

ด้านเศรษฐกิจ การปิดถนนและมีผู้ร่วมงานจำนวนมาก ทำให้เกิดการขยายตัวของเศรษฐกิจชุมชน คุณภาพชีวิตของคนในชุมชนดีขึ้น

ด้านสังคม การปิดถนนสี่ลมทำให้เกิดเป็นลานกิจกรรมที่เปิดโอกาสให้เยาวชนได้แสดงออกและใช้เวลาร่วมกับครอบครัวมากขึ้น ช่วยให้เยาวชนห่างไกลจากอบายมุขและสิ่งเสพติดต่าง ๆ อีกทั้งยังมีนิตรศการหน่วยงานของรัฐร่วมรณรงค์และให้ความรู้ที่เป็นประโยชน์แก่ประชาชนที่มาร่วมงานอีกด้วย

## 2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยเรื่องความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อการปิดถนนลาดหญ้าเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ยังไม่ปรากฏว่ามีผู้ใดศึกษาไว้ แต่มีผลงานวิจัยที่สัมพันธ์หรือเกี่ยวข้องกับความพึงพอใจดังนี้

ณัฐภากร พลับประสิทธิ์ (2545) ศึกษาเรื่อง การเปิดรับ การใช้ประโยชน์ และความพึงพอใจต่อการสื่อสารผ่านอินทราเน็ตของพนักงานบริษัท เอ็ม บี เค พร็อพเพอร์ตี้ แอนด์ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) โดยวิธีการออกแบบสอบถามแบบโควต้า (Quota Sampling) ผลการศึกษาพบว่าระดับความพอใจอยู่ในระดับสูง

สายรุ้ง ปิ่น โมรา (2544) ศึกษาเรื่องความพึงพอใจของประชาชนที่มาใช้บริการหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ กรุงเทพมหานคร: กรณีเขตคลองสาน โดยวิธีการออกแบบสอบถาม ด้วยการเก็บข้อมูลแบบหลายขั้นตอน (Multi Stage Sampling) โดยใช้การสุ่มอย่างเจาะจง (Purposive Sampling) เพื่อเลือกพื้นที่ 44 ชุมชน จากนั้นใช้วิธีการสุ่มแบบโควต้า (Quota Sampling) จำนวน 100 ตัวอย่าง ผลการศึกษาพบว่าระดับความพึงพอใจของผู้มาใช้บริการหน่วยบริการเคลื่อนที่อยู่ในระดับที่สูง นอกจากนี้ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อระดับความพึงพอใจมีเพียงอายุเท่านั้น ปัจจัยทางด้าน เพศ อาชีพ และ รายได้ ไม่สัมพันธ์กับระดับความพึงพอใจ

เมตตา เสวตเลข (2539) ศึกษาเรื่องความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวประเภทนั้นหนาการ : ศึกษาเฉพาะกรณีสวนสัตว์ดุสิต โดยการออกแบบสอบถามซึ่งมีการสุ่มตัวอย่างแบบ หลายขั้นตอน (Multi Stage Sampling) ซึ่งเริ่มจากการสุ่มอย่างง่าย Simple Random Sampling แบบค้ำนึ่งถึงสัดส่วน (Proportional Stratified to Size) จากนั้นก็ใช้วิธีการสุ่มแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) ผลการศึกษาพบว่าระดับความพอใจของประชาชนอยู่ในระดับปานกลาง ปัจจัยทางด้าน อายุ และ ระดับ



การศึกษา มีความสัมพันธ์กับระดับความพอใจ ในขณะที่ เพศ อาชีพ รายได้ ที่พักอาศัยในปัจจุบัน ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความพอใจ

สิริวดี อินทรกำแหง ณ ราชสีมา (2538) ศึกษาความพึงพอใจของประชาชนต่อการปิดถนนสี่ลมเพื่อเป็นทางเดินเท้าในวันอาทิตย์ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการสำรวจ ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจต่อการปิดถนนในระดับปานกลาง นอกจากนี้ยังสรุปปัจจัยที่มีผลกระทบต่อระดับความพึงพอใจประกอบด้วย อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน ระยะห่างจากที่พักถึงบริเวณถนนสี่ลม และการติดตามข่าวสาร

ศิริ ศิริวัลย์ (2532) ศึกษาความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว และประชาชนในเขตเทศบาลเมืองชัยนาทต่อสวนนกชัยนาท โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือพบว่า ระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ปัจจัยที่ส่งผลต่อระดับความพึงพอใจคือ อายุ และ ที่พักอาศัยที่อยู่ในเขตและนอกเขตเทศบาล

พงษ์ไพบูลย์ ศีราราวเวทย์ (2527) ศึกษาทัศนคติของนักศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากรต่อการจัดสภาพแวดล้อมของสนามหลวง พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการตอบแบบสอบถามคือ เพศระดับของการศึกษา และ ลักษณะสาขาที่ศึกษา

## 2.7 ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับงานศึกษาวิจัย

จากการพิจารณางานศึกษาที่ผ่านมา พบว่าปัจจัยที่มีผลต่อระดับความพึงพอใจประกอบด้วยหลายปัจจัยทั้งนี้ขึ้นอยู่กับเรื่องที่ศึกษาเช่นกัน ในกรณีงานศึกษาครั้งนี้ได้พิจารณาปัจจัยที่จะเป็นตัวแปรต่างๆในแบบสอบถามดังนี้

### 2.7.1 เพศ

บทวิเคราะห์เกี่ยวกับความแตกต่างระหว่างเพศชาย และหญิง ได้ถูกเขียนไว้โดย แอลดับบลิว โรบินสัน และ Mc Evoy (อ้างจาก สิริวดี อินทรกำแหง ณ ราชสีมา 2538:37) โดยในหนังสือเรื่อง The Real Difference Between Men and Women ของ

แอล ดับบลิว โรบินสัน ได้วิเคราะห์ไว้ว่า ปัจจัยเรื่องเพศจะส่งผลให้เกิดความแตกต่างในด้านความคิดเห็น และส่งผลให้มีทัศนคติในการมองปัญหาแตกต่างกันด้วย ส่วนงานเขียนของ Mc Evoy (1972) ให้ความเห็นว่าเพศชายมีความกระตือรือร้นในเรื่องการเมืองและการมีส่วนร่วมในสังคมมากกว่าเพศหญิง

ในการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนในเมืองต่อสวนสาธารณะ ของ พงษ์ไพฑูริย์ ศิริวาราวทย์ (2528: ข) โดยศึกษาจากกลุ่มผู้มาใช้สวนลุมพินี ทั้งเพศชายและเพศหญิง พบว่าเพศชายมีความคิดเห็นต่อการจัดสภาพแวดล้อม และการบำรุงรักษา ด้านการจัดระเบียบ ด้านการบริการประชาชนในเชิงบวกมากกว่าเพศหญิง

ดังนั้นผู้วิจัยจึงตั้งสมมติฐานว่า เพศแตกต่างกันมีความพึงพอใจต่อการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวแตกต่างกัน

## 2.7.2 อายุ

อายุเป็นองค์ประกอบที่สำคัญต่อความคิดเห็นมาก เนื่องจากคนวัยต่างกัน ย่อมมีความต้องการแตกต่างกันไป ดวงเดือน พันธมนาวิน (2526:108) กล่าวว่า การที่บุคคลจะใช้เหตุผลในการเลือกที่จะกระทำ หรือเลือกที่จะไม่กระทำพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งนั้นอาศัยการเรียนรู้ทางสังคมที่จะให้ค่าความสำคัญแก่ลักษณะสถานการณ์ โดยมีต้นเหตุมาจากอิทธิพลของสังคมหรือสิ่งแวดล้อม และนักทฤษฎีการเรียนรู้ก็สามารถพิสูจน์ได้ว่า ความคิด และการกระทำต่าง ๆ ของมนุษย์นั้นสามารถเปลี่ยนแปลงไปตามความเหมาะสมของสถานการณ์โดยไม่จำกัดอายุ กล่าวคือ ผู้ที่มีอายุน้อย และอายุมากจะมีการรับสิ่งใหม่ การตัดสินใจ และความคิดเห็นต่างกัน

จากการศึกษาเรื่องความพึงพอใจของ สายรุ้ง ปิ่นโมรา (2544) ในการศึกษาเรื่องความพึงพอใจของประชาชนที่มาใช้บริการหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ กรุงเทพมหานคร: กรณีเขตคลองสาน และเมตตา เสวตเลข (2539) ในการศึกษาเรื่องความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวประเภทนันทนาการ : ศึกษาเฉพาะกรณีสวนสัตว์ดุสิต ต่างก็พบว่าปัจจัยทางด้าน อายุ มีความสัมพันธ์กับระดับความพอใจ

จากการศึกษาเรื่องความพึงพอใจของ สายรุ้ง ปิ่นโมรา (2544) ในการศึกษาเรื่องความพึงพอใจของประชาชนที่มาใช้บริการหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ กรุงเทพมหานคร: กรณีเขตคลองสาน และ

เมตตา เสวตเลข (2539) ในการศึกษาเรื่องความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวประเภทนันทนาการ : ศึกษาเฉพาะกรณีสวนสัตว์ดุสิต ต่างก็พบว่าปัจจัยทางด้าน อายุ มีความสัมพันธ์กับระดับความพอใจ

ดังนั้นผู้วิจัยจึงตั้งสมมติฐานว่า อายุแตกต่างกันมีความพึงพอใจต่อการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวแตกต่างกัน

### 2.7.3 ระดับการศึกษา

จากการศึกษาของ พงษ์ไพบูลย์ ศิราวราเวทย์ (2527) ซึ่งศึกษาทัศนคติของนักศึกษามหาวิทยาลัยศิลปากรต่อการจัดสภาพแวดล้อมของสนามหลวง และ เมตตา เสวตเลข (2539) ซึ่งศึกษาเรื่องความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวประเภทนันทนาการ : ศึกษาเฉพาะกรณีสวนสัตว์ดุสิต รวมทั้ง สิรวดี อินทรกำแหง ณ ราชสีมา (2538) ซึ่งศึกษาความพึงพอใจของประชาชน ต่อการปิดถนนสีลมเพื่อเป็นทางเดินเท้าในวันอาทิตย์ ต่างก็พบว่า ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับระดับความพอใจ

ดังนั้นผู้วิจัยจึงตั้งสมมติฐานว่า ระดับการศึกษาต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวแตกต่างกัน

### 2.7.4 อาชีพ

จากผลการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนสีลมเป็นทางเดินเท้าในวันอาทิตย์ ของ สิรวดี อินทรกำแหง ณ ราชสีมา (2538) และผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการมีส่วนร่วมในกิจกรรมนันทนาการกลางแจ้งกับทัศนคติ ที่มีต่อสิ่งแวดล้อมของประชาชนในกรุงเทพมหานคร ของ นิตยา วิรุฬรัตน์ (2526: 81) ต่างก็พบว่า ปัจจัยทางด้านอาชีพมีผลต่อระดับความพึงพอใจ โดยงานศึกษาของนิตยา แสดงให้เห็นว่า ระดับการศึกษา อายุ และ อาชีพที่ต่างกันจะทำให้ประชาชนมีทัศนคติต่อสิ่งแวดล้อมต่างกันในบางเรื่อง

นอกจากนี้ นิตยา ยังได้อ้างถึงงานศึกษาของ Dunlap และคณะ (1975) ซึ่งได้ศึกษาถึงระดับการศึกษา รายได้ และลักษณะอาชีพของบุคคลในสังคม ที่สัมพันธ์กับเรื่องสิ่งแวดล้อม พบว่าผู้ที่มีการศึกษาสูง ฐานะทางเศรษฐกิจดี มีอาชีพในการใช้ความรู้ความสามารถมากกว่าการใช้แรงงาน

จะตระหนักในเรื่องคุณภาพสิ่งแวดล้อมมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาค่ำ รายได้น้อย และการทำงานเกี่ยวกับการใช้กำลังกาย

ดังนั้นผู้วิจัยจึงตั้งสมมติฐานว่า อาชีพต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว แตกต่างกัน

### 2.7.5 ระดับรายได้

จากงานศึกษาของ Dunlap ที่ได้ศึกษาถึง ระดับการศึกษา รายได้ และลักษณะอาชีพของบุคคลในสังคม ที่สัมพันธ์กับเรื่องสิ่งแวดล้อม พบว่าผู้ที่มีฐานะทางเศรษฐกิจดี จะตระหนักในเรื่องคุณภาพสิ่งแวดล้อมมากกว่าผู้ที่มีรายได้น้อย เช่นเดียวกับ สุริย์ ชิมเจริญ (2532:81) ซึ่งได้ศึกษาความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อสวนสัตว์คูสิต พบว่า กลุ่มตัวอย่างนักท่องเที่ยวที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกัน มีความคิดเห็นต่อสวนสัตว์โดยทั่วไปแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

ดังนั้นผู้วิจัยจึงตั้งสมมติฐานว่า รายได้แตกต่างกันมีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว แตกต่างกัน

### 2.7.6 ระยะห่างจากที่พักอาศัยถึงถนนลาดหญ้า

เสนห์ พบพาน (2528:169) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมของประชาชนอำเภอนครหลวง จังหวัดอยุธยา ศึกษากรณีกิจการอุตสาหกรรม พบว่าประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้โรงงานอุตสาหกรรม หรือแหล่งที่ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม มีความตระหนักในปัญหาสิ่งแวดล้อมมากกว่าประชาชนที่อาศัยอยู่ไกลออกไป เช่นเดียวกับ สิริวดี (2538) ซึ่งศึกษาความพึงพอใจของประชาชนต่อการปิดถนนสี่ลม เพื่อเป็นทางเดินเท้าในวันอาทิตย์ สรุปว่าปัจจัยด้านระยะห่างจากแหล่งมลพิษมีผลกระทบต่อระดับความพึงพอใจ นั่นคือ ระยะห่างจากที่พักของผู้ถูกสัมภาษณ์ถึงบริเวณถนนสี่ลม



ดังนั้นผู้วิจัยจึงตั้งสมมติฐานว่า ระยะห่างจากที่พักอาศัยถึงถนนลาดหญ้าแตกต่างกัน มีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว แตกต่างกัน

### 2.7.7 การรับรู้ข่าวสารโครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

ไพฑูรย์ งามยิ่ง (2532:177) ได้ศึกษาความคิดเห็นของสตรีในชนบทต่อการจัดหาน้ำสะอาด ศึกษากรณีจังหวัดสุรินทร์ พบว่า ความแตกต่างเรื่องการรับรู้ข่าวสารทำให้เกิดความแตกต่างกันในเรื่องความคิดเห็นต่อการจัดหาน้ำสะอาด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

เนตรนภา พินิจวงศ์ (2534: ข) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติของผู้ขับจักรยานยนต์บรรทุกส่วนบุคคลต่อมลพิษทางอากาศในจังหวัดนครราชสีมา พบว่าการรับรู้ข่าวสารจาก โทรทัศน์ วิทยุและหนังสือพิมพ์รายวัน เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับทัศนคติของผู้ขับจักรยานยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ต่อมลพิษทางอากาศในจังหวัดนครราชสีมา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ดังนั้นผู้วิจัยจึงตั้งสมมติฐานว่า การรับรู้ข่าวสาร โครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว แตกต่างกัน มีผลต่อความพึงพอใจในโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวต่างกัน

### บทที่ 3

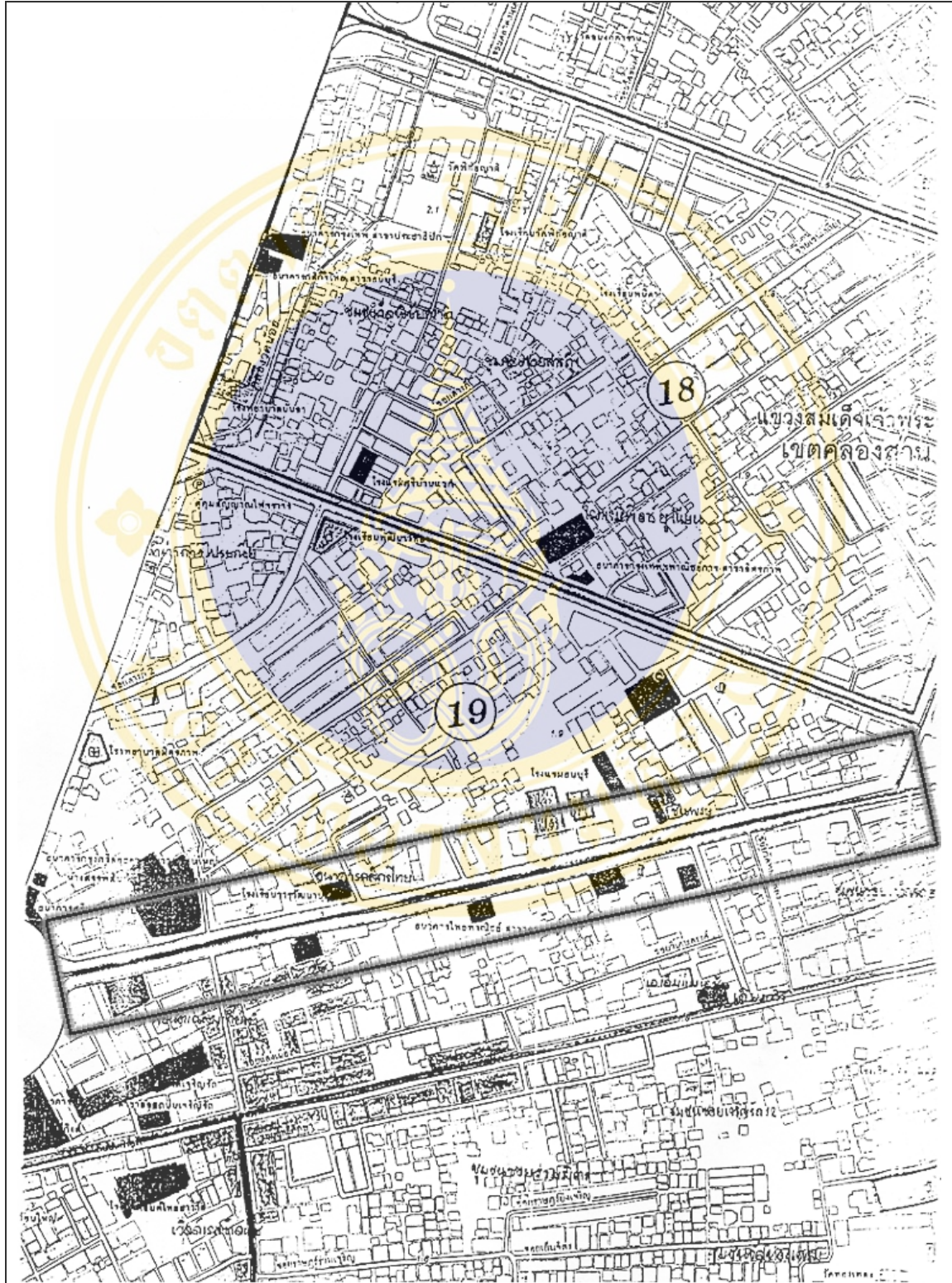
#### วิธีดำเนินการวิจัย

##### 3.1 ประชาชนเป้าหมาย

ประชาชนเป้าหมายในการศึกษาครั้งนี้คือ ผู้ที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป ซึ่งอยู่อาศัยและสัญจรไปมาบริเวณถนนลาดหญ้า ห่างจากถนนลาดหญ้าไม่เกิน 300 เมตร ตั้งแต่ต้นถนนด้านวงเวียนใหญ่ ถึงแยกตัดกับถนนอิสรภาพ

##### 3.2 การสุ่มตัวอย่างและขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

การสุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างที่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ (Probability Sampling) ใช้การสุ่มตัวอย่างกระจายแบบง่าย (Simple Random Sampling) จำนวน 400 ตัวอย่าง



รูปที่ 3.2.1 แผนที่ถนนลาดหญ้า



### 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งเป็นแบบสอบถามแบบปลายปิดและปลายเปิดควบคู่กันตามความเหมาะสม โดยมีส่วนประกอบของแบบสอบถามดังนี้

ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ระดับรายได้ ซึ่งแบบสอบถามจะประกอบด้วย คำถามปลายปิดและปลายเปิดผสมกัน

ส่วนที่ 2 ปัจจัยทางสังคม ได้แก่ ระยะห่างจากบ้านถึงถนนลาดหญ้า การรับรู้ข่าวสารจากโครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

ส่วนที่ 3 ความพึงพอใจต่อการปิดถนนลาดหญ้าเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว เป็นแบบสอบถามเพื่อวัดความพึงพอใจจากความคิดเห็นในด้านต่าง ๆ ทำการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถาม โดยให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ตอบให้ตรง หรือใกล้เคียงความรู้สึกของตนมากที่สุด โดยการแบ่งระดับความพึงพอใจออกเป็น 5 ระดับ คือ พอใจมาก พอใจ เฉย ๆ ไม่พอใจ และไม่พอใจอย่างมาก

พอใจมากที่สุด	ให้ 5 คะแนน
พอใจมาก	ให้ 4 คะแนน
ปานกลาง	ให้ 3 คะแนน
ไม่พอใจ	ให้ 2 คะแนน
ไม่พอใจอย่างมาก	ให้ 1 คะแนน

ส่วนที่ 4 ปัญหา อุปสรรค ความต้องการ และข้อเสนอแนะจากผู้ตอบแบบสอบถาม เกี่ยวกับการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว



### 3.4 การสร้างเครื่องมือวิจัย และคุณภาพของเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้สร้างแบบสอบถามขึ้น โดยการค้นคว้าทฤษฎี งานวิจัย วิทยานิพนธ์ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง โดยขอคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษา และผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา แล้วทดสอบแบบสอบถาม (pretest) กับกลุ่มประชาชน 30 ตัวอย่าง ที่บริเวณแยกคลองสาน ในระหว่างวันที่ 15 – 23 มิถุนายน 2546 เพื่อนำผลที่ได้มาใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแบบสอบถาม และนำข้อมูลความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ได้มาวิเคราะห์หาค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม (Reliability) โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Coefficient of Alpha) ของคอนบราก พบว่ามีค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามเท่ากับ 0.7

### 3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้ทำการรวบรวมข้อมูลร่วมกับผู้ช่วยนักวิจัย จำนวน 5 คน ในช่วงเดือนกรกฎาคม-กันยายน ตามที่ได้กำหนดไว้ 400 ราย จากนั้นนำข้อมูลที่ได้มาตรวจสอบความสมบูรณ์ก่อนนำไปวิเคราะห์ผล พบว่าข้อมูลที่มีความสมบูรณ์เพียงพอที่จะนำไปใช้ในการวิจัย มีจำนวนเท่ากับ 382 ชุด

### 3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

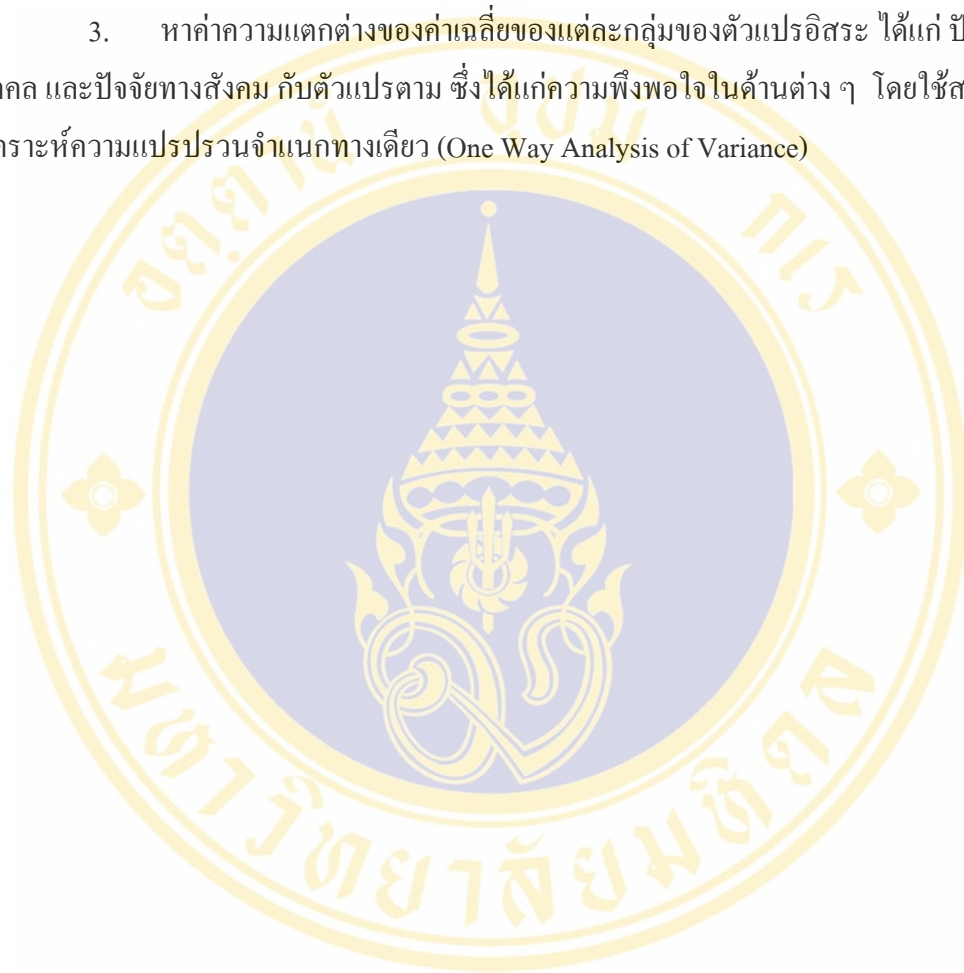
ในการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้จัดระเบียบข้อมูลจากแบบสอบถาม 382 ชุด และสร้างเป็นคู่มือลงรหัส ก่อนประมวลผลด้วยโปรแกรมวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยทางสังคมศาสตร์ (Statistical Package for The Social Sciences)

### 3.7 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. ลักษณะทั่วไปของตัวอย่าง (Sampling) วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ อัตราส่วนร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

2. ตัวแปรตาม (Dependent Variables) ซึ่งเป็นความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติอัตราส่วนร้อยละ (Percentage) และค่าเฉลี่ย (Mean)

3. หาค่าความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของแต่ละกลุ่มของตัวแปรอิสระ ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางสังคม กับตัวแปรตาม ซึ่งได้แก่ความพึงพอใจในด้านต่าง ๆ โดยใช้สถิติวิเคราะห์ความแปรปรวนจำแนกทางเดียว (One Way Analysis of Variance)



## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยเรื่องความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว สามารถแสดงผลการศึกษาได้ดังนี้

#### 4.1 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

4.2 ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

4.3 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ กับความพึงพอใจที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

#### 4.1 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

##### 4.1.1 ปัจจัยส่วนบุคคล

จากการศึกษาข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 382 ราย ผลการศึกษาสามารถอธิบายได้ดังนี้ (ตารางที่ 4.1.1)

**เพศ** จากการศึกษพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ประมาณร้อยละ 56.0 เป็นเพศชายร้อยละ 44.0

**อายุ** กลุ่มตัวอย่างมีอายุระหว่าง 17-20 ปี ร้อยละ 30.63 รองลงมามีอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 35.07 มีอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 22.51 มีอายุต่ำสุด 18 ปี และมีอายุสูงสุด 72 ปี

**ระดับการศึกษา** พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีการศึกษาในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 43.19 รองลงมามีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาหรือปวช. ร้อยละ 22.25 มีการศึกษาในระดับอนุปริญญาหรือปวส. ร้อยละ 11.78 มีการศึกษาในระดับประถมศึกษา ร้อยละ 8.38 ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ

8.90 ระดับสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 4.19 ไม่ได้รับการศึกษาและอื่น ๆ ร้อยละ 0.79 และร้อยละ 0.52 ตามลำดับ

**อาชีพ** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นนักเรียนนักศึกษา 31.94 รองลงมาประกอบอาชีพพนักงานบริษัท ร้อยละ 29.32 ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัวหรือค้าขาย ร้อยละ 15.45 ประกอบอาชีพรับจ้าง ร้อยละ 10.99 ประกอบอาชีพข้าราชการ หรือพนักงานรัฐวิสาหกิจร้อยละ 6.81 ไม่ได้ประกอบอาชีพ ร้อยละ 2.88 ประกอบอาชีพงานบ้าน และอื่น ๆ ร้อยละ 1.57 และร้อยละ 1.05 ตามลำดับ

**ระดับรายได้ต่อเดือน** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 10,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 62.56 รองลงมา มีรายได้มากกว่า 10,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 37.44 มีรายได้ 15,001 – 40,000 บาท ร้อยละ 10.73 และมีรายได้ต่อเดือนมากกว่า 40,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 4.19

ตารางที่ 4.1.1 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนทั้งหมด	382	100.00
<b>เพศ</b>		
ชาย	167	43.72
หญิง	215	56.28
<b>อายุ</b>		
น้อยกว่า 20 ปี	117	30.63
21 – 30 ปี	134	35.07
31-40 ปี	86	22.51
41-50 ปี	38	9.95
มากกว่า 50 ปี	7	1.83
<b>Mean = 27.96   S.D. = 9.96   Min. = 18.0   Max = 72.0</b>		



ตารางที่ 4.1.1 (ต่อ) จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนทั้งหมด	382	100.00
<b>ระดับการศึกษา</b>		
ไม่ได้ศึกษา	3	0.79
ประถมศึกษา	32	8.38
มัธยมต้น	34	8.90
มัธยมปลาย/ปวช.	85	22.25
อนุปริญญา/ ปวส.	45	11.78
ปริญญาตรี	165	43.19
สูงกว่าปริญญาตรี	16	4.19
อื่น ๆ (ระบุ)	2	0.52
<b>อาชีพ</b>		
ไม่ได้ประกอบอาชีพ	11	2.88
พนักงานบริษัท	112	29.32
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	26	6.81
ธุรกิจส่วนตัว/ ค้าขาย	59	15.45
นักเรียน/นักศึกษา	122	31.94
รับจ้าง	42	10.99
งานบ้าน	6	1.57
อื่น ๆ (ระบุ)	4	1.05

ตารางที่ 4.1.1 (ต่อ) จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนทั้งหมด	382	100.00
รายได้ต่อเดือน		
10,000 หรือน้อยกว่า	239	62.56
10,001 – 15,000	86	22.51
15,001 – 40,000	41	10.73
มากกว่า 40,000	16	4.19

#### 4.1.2 ปัจจัยทางสังคม

จากการศึกษาข้อมูลปัจจัยทางสังคมของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 382 ราย ผลการศึกษาสามารถอธิบายได้ดังนี้ (ตารางที่ 4.1.2)

ระยะห่างจากที่พักอาศัยถึงถนนลาดหญ้า พบว่า กลุ่มตัวอย่างโดยส่วนใหญ่มีที่พักอาศัยอยู่ห่างจากถนนลาดหญ้ามากกว่า 300 เมตร ถึงร้อยละ 64.92 โดยแยกเป็นผู้ที่มีที่พักอาศัยห่างจากถนนลาดหญ้าประมาณ 201-300 เมตร ร้อยละ 13.87 มีที่พักอาศัยห่างจากถนนลาดหญ้าประมาณ 101-200 เมตร ร้อยละ 11.78 และมีที่พักอาศัยห่างจากถนนลาดหญ้าไม่เกิน 100 เมตร ร้อยละ 9.42

การรับรู้ข่าวสารโครงการปิดถนนสี่ลมเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว พบว่า กลุ่มตัวอย่างได้รับข่าวสารเรื่องการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว สูงถึงร้อยละ 81.68 และไม่เคยได้รับข่าวสารดังกล่าวร้อยละ 18.32

ในกลุ่มตัวอย่างที่เคยได้รับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว นั้น เมื่อจำแนกประเภทของข่าวสารที่ได้รับ พบว่าเป็นข่าวสารด้านการออกบ้านขายสินค้า ร้อยละ 58.65 รองลงมาเป็นข่าวสารด้านการลดมลพิษ ร้อยละ 56.41 ข่าวสารด้านกิจกรรมและการแสดง ร้อยละ 53.52 ข่าวสารด้านลดการจราจร ร้อยละ 43.26 และข่าวสารด้านอื่น ๆ ร้อยละ 27.88 ตามลำดับ

ทั้งนี้ ในกลุ่มผู้ที่เคยได้รับข่าวสาร โครงการปิดถนนสี่ลมเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว นั้น มีเพียงร้อยละ 36.86 ที่เคยเข้าร่วมกิจกรรมในโครงการดังกล่าว ส่วนที่เหลือ ร้อยละ 63.14 ไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมการปิดถนนสี่ลม

ตารางที่ 4.1.2 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามปัจจัยทางสังคม

ปัจจัยทางสังคม	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนทั้งหมด	382	100.00
ระยะทางจากที่พักอาศัยถึงตลาดหน้า		
ไม่เกิน 300 เมตร	134	35.07
ไม่เกิน 100 เมตร	36	9.42
101-200 เมตร	45	11.78
201-300 เมตร	53	13.87
มากกว่า 301 เมตร	248	64.92
การรับรู้ข่าวสารการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว		
เคยรับข่าวสาร	312	81.68
<u>ข่าวสารที่ได้รับ</u>		
ด้านการออกร้านขายสินค้า	183	58.65
ด้านการลดมลพิษ	176	56.41
ด้านการกิจกรรมการแสดงต่าง ๆ	167	53.52
ด้านลดการจราจร	135	43.26
ด้านอื่นๆ	87	27.88
<u>การร่วมกิจกรรม</u>		
เคยเข้าร่วมกิจกรรม	115	36.86
ไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรม	197	63.14
ไม่เคยรับข่าวสาร	70	18.32

นอกจากนั้น กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข่าวสาร โครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว มีความคิดเห็นว่าโครงการดังกล่าวมีผลกระทบในด้านต่าง ๆ ดังนี้คือ

- อันดับที่ 1 ช่วยลดมลพิษบนถนนสี่ลม
- อันดับที่ 2 ทำให้นักท่องเที่ยวมาเที่ยวมากขึ้น
- อันดับที่ 3 ทำให้เกิดกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อพักผ่อนหย่อนใจ
- อันดับที่ 4 ช่วยลดการใช้รถยนต์ส่วนตัว
- อันดับที่ 5 ทำให้เดินทางไม่สะดวก
- อันดับที่ 6 ทำให้การจราจรติดขัด
- อันดับที่ 7 ทำให้การค้าชบเซา

แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจต่อโครงการดังกล่าวในด้านการลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว แต่ไม่พึงพอใจต่อโครงการดังกล่าวในผลกระทบด้านการเดินทางที่ไม่สะดวกและการจราจรบริเวณใกล้เคียงที่ติดขัดมากขึ้น

#### 4.2 ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

จากการสอบถามถึงความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในประเด็นต่าง ๆ ทั้งเชิงบวก และเชิงลบ ซึ่งให้เห็นแนวโน้มความพึงพอใจของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งสามารถสรุปผลได้ดังนี้ (ตารางที่ 4.2)

##### 4.2.1 ด้านการเดินทาง / การประหยัดพลังงาน

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลการตอบแบบสอบถาม คะแนนเฉลี่ยรวม 3.29 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจด้านการเดินทาง และการประหยัดพลังงานระดับปานกลาง วิเคราะห์เป็นรายข้อ ได้ดังนี้



ข้อที่ 1. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะช่วยให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หันมาใช้ขนส่งมวลชนมากขึ้น ประชาชนส่วนใหญ่พอใจมากมีสัดส่วนร้อยละ 36.91 รองลงมาคือ พอใจปานกลาง ร้อยละ 26.70 ไม่พอใจ ร้อยละ 18.32 พอใจมากที่สุด ร้อยละ 14.66 ไม่พอใจมากที่สุด ร้อยละ 3.40 คะแนนเฉลี่ยของคำตอบเท่ากับ 3.41 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าเท่ากับ 1.05

ข้อที่ 2. หากมีการปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ การเดินทางท่านจะยังคงสะดวกเหมือนเดิมเนื่องจากใช้เส้นทางอื่นได้ ประชาชนส่วนใหญ่พอใจมากมีสัดส่วนร้อยละ 32.46 รองลงมาคือ พอใจปานกลาง ร้อยละ 30.10 ไม่พอใจ ร้อยละ 22.51 พอใจมากที่สุด ร้อยละ 8.90 ไม่พอใจมากที่สุด ร้อยละ 6.02 คะแนนเฉลี่ยของคำตอบเท่ากับ 3.16 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าเท่ากับ 1.06

ข้อที่ 3. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้การจราจรบริเวณใกล้เคียงติดขัดมากขึ้น ประชาชนส่วนใหญ่พอใจมากมีสัดส่วนร้อยละ 43.19 รองลงมาคือ พอใจปานกลาง ร้อยละ 24.35 ไม่พอใจ ร้อยละ 13.87 พอใจมากที่สุด ร้อยละ 17.02 ไม่พอใจมากที่สุด ร้อยละ 1.57 คะแนนเฉลี่ยของคำตอบเท่ากับ 3.6 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าเท่ากับ 0.98

ข้อที่ 4. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของท่านแพงขึ้น ประชาชนส่วนใหญ่ พอใจปานกลาง ร้อยละ 47.12 รองลงมาคือ พอใจมากมีสัดส่วนร้อยละ 18.59 ไม่พอใจ ร้อยละ 25.13 พอใจมากที่สุด ร้อยละ 5.50 ไม่พอใจมากที่สุด ร้อยละ 3.66 คะแนนเฉลี่ยของคำตอบเท่ากับ 2.97 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าเท่ากับ 0.90

#### 4.2.2 ด้านการลดมลพิษ / ปัญหาชุมชน

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลการตอบแบบสอบถาม คะแนนเฉลี่ยรวม 3.65 แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจในระดับกลาง ๆ แนวโน้มไปในทางค่อนข้างพอใจในด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน วิเคราะห์เป็นรายข้อ ได้ดังนี้

ข้อที่ 5. มลพิษที่เกิดบริเวณถนนทำให้ท่านป่วยเป็นโรคทางเดินหายใจ หรือโรคที่เกี่ยวข้องกับการได้ยิน ประชาชนส่วนใหญ่พอใจมากมีสัดส่วนร้อยละ 41.36 รองลงมาคือ พอใจปานกลาง ร้อยละ 24.87 พอใจมากที่สุด ร้อยละ 24.35 ไม่พอใจ ร้อยละ 8.64 ไม่พอใจมากที่สุด ร้อยละ 0.79 คะแนนเฉลี่ยของคำตอบเท่ากับ 3.80 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าเท่ากับ 0.93

ข้อที่ 6. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้มลพิษบนถนนลาดหญ้าน้อยลง ประชาชนส่วนใหญ่พอใจมากมีสัดส่วนร้อยละ 47.91 รองลงมาคือ พอใจมากที่สุด ร้อยละ 21.20 พอใจปานกลาง ร้อยละ 18.59 ไม่พอใจ ร้อยละ 10.99 ไม่พอใจมากที่สุด ร้อยละ 1.31 คะแนนเฉลี่ยของคำตอบเท่ากับ 3.77 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าเท่ากับ 0.95

ข้อที่ 7. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ ทำให้สิ่งแวดล้อมบริเวณนี้แย่ลงกว่าเดิม เพราะจะทำให้เกิดปัญหาขยะมูลฝอย จากมีผู้มาร่วมงานเป็นจำนวนมาก ประชาชนส่วนใหญ่พอใจมากมีสัดส่วนร้อยละ 39.27 รองลงมาคือ พอใจปานกลาง ร้อยละ 26.18 พอใจมากที่สุด ร้อยละ 16.23 ไม่พอใจ ร้อยละ 15.71 ไม่พอใจมากที่สุด ร้อยละ 2.62 คะแนนเฉลี่ยของคำตอบเท่ากับ 3.51 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าเท่ากับ 1.02

ข้อที่ 8. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้เกิดโจร และอาชญากรรมในบริเวณถนนลาดหญ้ามากขึ้น ซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อท่านและครอบครัว ประชาชนส่วนใหญ่ พอใจปานกลาง ร้อยละ 36.13 รองลงมาคือ พอใจมากมีสัดส่วนร้อยละ 29.58 ไม่พอใจ ร้อยละ 20.68 พอใจมากที่สุด ร้อยละ 10.73 ไม่พอใจมากที่สุด ร้อยละ 2.88 คะแนนเฉลี่ยของคำตอบเท่ากับ 3.25 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าเท่ากับ 0.99

#### 4.2.3 ด้านเศรษฐกิจชุมชนและการท่องเที่ยว

จากผลการวิเคราะห์ข้อมูลการตอบแบบสอบถาม คะแนนเฉลี่ยโดยรวม 3.65 แสดงให้เห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจในระดับปานกลาง แนวโน้มไปในทางค่อนข้างพอใจในด้านเศรษฐกิจชุมชนและการท่องเที่ยว วิเคราะห์เป็นรายข้อ ได้ดังนี้

ข้อที่ 9. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาร่วมงานจำนวนมาก ประชาชนส่วนใหญ่พอใจมากมีสัดส่วนร้อยละ 46.60 รองลงมาคือ พอใจปานกลาง ร้อยละ 29.58 พอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.61 ไม่พอใจ ร้อยละ 8.64 ไม่พอใจมากที่สุด ร้อยละ 1.57 คะแนนเฉลี่ยของคำตอบเท่ากับ 3.62 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าเท่ากับ 0.88

ข้อที่ 10. การจัดกิจกรรมต่าง ๆ เช่น ดนตรี กีฬา การออกร้าน และสันทนาการต่าง ๆ เมื่อมีการปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้ท่านได้รับความสุขจากการเข้าร่วมกิจกรรม ประชาชนส่วนใหญ่พอใจมากมีสัดส่วนร้อยละ 45.29 รองลงมาคือ พอใจปานกลาง ร้อยละ 26.96 พอใจมากที่สุด ร้อยละ 20.16 ไม่พอใจ ร้อยละ 4.97 ไม่พอใจมากที่สุด ร้อยละ 2.62 คะแนนเฉลี่ยของคำตอบเท่ากับ 3.75 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าเท่ากับ 0.92

ข้อที่ 11. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ เศรษฐกิจของชุมชนบริเวณถนนลาดหญ้าจะดีขึ้น มีการขายสินค้า และจับจ่ายใช้สอยกันมากขึ้น ประชาชนส่วนใหญ่พอใจมากมีสัดส่วนร้อยละ 46.07 รองลงมาคือ พอใจมากที่สุด ร้อยละ 23.04 พอใจปานกลาง ร้อยละ 20.94 ไม่พอใจ ร้อยละ 7.07 ไม่พอใจมากที่สุด ร้อยละ 2.88 คะแนนเฉลี่ยของคำตอบเท่ากับ 3.79 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าเท่ากับ 0.97

ข้อที่ 12. ท่านคิดว่าการปิดถนนลาดหญ้า เป็นประโยชน์มากกว่าเกิดผลเสียต่อชุมชน ประชาชนส่วนใหญ่พอใจมากมีสัดส่วนร้อยละ 34.03 รองลงมาคือ พอใจปานกลาง ร้อยละ 33.25 ไม่พอใจ ร้อยละ 15.18 พอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.61 ไม่พอใจมากที่สุด ร้อยละ 3.93 คะแนนเฉลี่ยของคำตอบเท่ากับ 3.43 ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานมีค่าเท่ากับ S.D. = 1.03

ตารางที่ 4.2 จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความพึงพอใจในด้านต่าง ๆ

ความพึงพอใจ	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
<b>ด้านการเดินทาง / การประหยัดพลังงาน mean = 3.29</b>					
1. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะช่วยให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และหันมาใช้ขนส่งมวลชนมากขึ้น	3.40	18.32	26.70	36.91	14.66
2. หากมีการปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ การเดินทางท่านจะยังคงสะดวกเหมือนเดิม เนื่องจากสามารถเดินทางผ่านเส้นทางอื่น	6.02	22.51	30.10	32.46	8.90
3. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้การจราจรบริเวณใกล้เคียงติดขัดมากขึ้น	1.57	13.87	24.35	43.19	17.02
4. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของท่านแพงขึ้น	3.66	25.13	47.12	18.59	5.50
<b>ด้านมลพิษและปัญหาชุมชน mean = 3.65</b>					
5. มลพิษที่เกิดบริเวณถนนทำให้ท่านป่วยเป็นโรคทางเดินหายใจ หรือโรคที่เกี่ยวกับการไค้ยีน	0.79	8.64	24.87	41.36	24.35
6. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้มลพิษบนถนนลาดหญ้าน้อยลง	1.31	10.99	18.59	47.91	21.20
<b>ด้านมลพิษและปัญหาชุมชน mean = 3.65</b>					
7. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ ทำให้สิ่งแวดล้อมบริเวณนี้แย่ลงกว่าเดิม เพราะจะทำให้เกิดปัญหาขยะมูลฝอยจากมีผู้ร่วมงานเป็นจำนวนมาก	2.62	15.71	26.18	39.27	16.23
8. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้เกิดโจรและอาชญากรรมในบริเวณถนนลาดหญ้ามักขึ้น ซึ่งอาจจะเป็นอันตรายต่อท่านและครอบครัว	2.88	20.68	36.13	29.58	10.73



ตารางที่ 4.2 (ต่อ) จำนวนร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความพึงพอใจในด้านต่าง ๆ

ความพึงพอใจ	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
<b>ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว mean = 3.65</b>					
9 การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาร่วมงานจำนวนมาก	1.57	8.64	29.58	46.60	13.61
10 การจัดกิจกรรมต่าง ๆ เช่น คนตรี กีฬา การออกร้าน และสินทนาการต่าง ๆ เมื่อมีการปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้ท่านได้รับความสุขจากการเข้าร่วม กิจกรรม	2.62	4.97	26.96	45.29	20.16
11. การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ เศรษฐกิจของชุมชนบริเวณถนนลาดหญ้าจะดีขึ้น มีการขายสินค้า และจับจ่ายใช้สอยกันมากขึ้น	2.88	7.07	20.94	46.07	23.04
12 ท่านคิดว่าการปิดถนนลาดหญ้า เป็นประโยชน์มากกว่าเกิดผลเสียต่อชุมชน	3.93	13.61	33.25	34.03	15.18

#### 4.3 ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่าง ๆ กับความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางสังคม กับความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ผลการศึกษาสามารถอธิบายได้ดังนี้ (ตารางที่ 4.3)

**เพศ** พบว่า ความแตกต่างของตัวแปรเพศไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน และด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

**อายุ** พบว่า ความแตกต่างของตัวแปรอายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน และด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

**ระดับการศึกษา** พบว่า ความแตกต่างของตัวแปรระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน แต่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าในด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05

**อาชีพ** พบว่า ความแตกต่างของตัวแปรอาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน แต่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าในด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.01

**รายได้ต่อเดือน** พบว่า ความแตกต่างของตัวแปรรายได้ต่อเดือน ไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน แต่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าในด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.01

ระยะห่างจากที่พักอาศัยถึงถนนลาดหญ้า พบว่า ความแตกต่างของตัวแปรระยะห่างจากที่พักอาศัยถึงถนนลาดหญ้า มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่ไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าในด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

การรับรู้ข่าวสารโครงการปิดถนนสี่ลม พบว่า ความแตกต่างของตัวแปรการรับรู้ข่าวสารโครงการปิดถนนสี่ลม ไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน ด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ตารางที่ 4.3 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ กับความพึงพอใจที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นกับความพึงพอใจด้านต่าง ๆ	DF.	F.	Sig.
เพศ	1	0.172	0.678
ด้านการเดินทาง/ ประหยัดพลังงาน	1	0.376	0.540
ด้านการลดมลพิษ/ ปัญหาชุมชน	1	1.454	0.229
ด้านเศรษฐกิจ/ การท่องเที่ยว	1	0.301	0.584
อายุ	43	1.021	0.440
ด้านการเดินทาง/ ประหยัดพลังงาน	43	0.958	0.550
ด้านการลดมลพิษ/ ปัญหาชุมชน	43	1.047	0.398
ด้านเศรษฐกิจ/ การท่องเที่ยว	43	1.120	0.288
ระดับการศึกษา	7	0.671	0.697
ด้านการเดินทาง/ ประหยัดพลังงาน	7	0.443	0.875
ด้านการลดมลพิษ/ ปัญหาชุมชน	1	0.422	0.889
ด้านเศรษฐกิจ/ การท่องเที่ยว	1	2.590	0.013*

ตารางที่ 4.3 (ต่อ) ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่าง ๆ กับความพึงพอใจที่มีต่อ โครงการปิดถนน  
ลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นกับความพึงพอใจด้านต่าง ๆ	DF.	F.	Sig.
อาชีพ	7	1.140	0.337
ด้านการเดินทาง/ ประหยัดพลังงาน	7	0.749	0.593
ด้านการลดมลพิษ/ ปัญหาชุมชน	7	0.863	0.536
ด้านเศรษฐกิจ/ การท่องเที่ยว	1	2.715	0.009**
รายได้ต่อเดือน	3	3.899	0.009
ด้านการเดินทาง/ ประหยัดพลังงาน	3	0.601	0.614
ด้านการลดมลพิษ/ ปัญหาชุมชน	3	1.214	0.305
ด้านเศรษฐกิจ/ การท่องเที่ยว	3	9.938	0.000
ระยะห่างจากที่พักอาศัย ถึงถนนลาดหญ้า	3	4.266	0.006
ด้านการเดินทาง/ ประหยัดพลังงาน	3	2.971	0.032*
ด้านการลดมลพิษ/ ปัญหาชุมชน	3	2.765	0.042*
ด้านเศรษฐกิจ/ การท่องเที่ยว	3	2.242	0.083
การรับรู้ข่าวสาร โครง การปิดถนนสี่ลม	1	0.001	0.981
ด้านการเดินทาง / ประหยัดพลังงาน	1	0.775	0.379
ด้านการลดมลพิษ/ ปัญหาชุมชน	1	2.456	0.118
ด้านเศรษฐกิจ/ การท่องเที่ยว	1	2.808	0.095

\*P.-Value &lt; 0.05

\*\* P.-Value &lt; 0.01



## บทที่ 5

### อภิปรายผลการวิจัย

#### 5.1 อภิปรายผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์

การศึกษาวิจัยเรื่องความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว สามารถตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัยได้ดังนี้

วัตถุประสงค์ข้อที่ 1 ศึกษาระดับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

จากผลการศึกษา พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ในระดับปานกลาง

จากผลการศึกษา พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน ในระดับปานกลาง (มีแนวโน้มค่อนข้างพอใจ)

จากผลการศึกษา พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยวในระดับปานกลาง (มีแนวโน้มค่อนข้างพอใจ)

วัตถุประสงค์ข้อที่ 2 ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

จากผลการศึกษา พบว่า ความแตกต่างทางด้านเพศ ไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน และด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จากผลการศึกษา พบว่า ความแตกต่างทางด้านอายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน และด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จากผลการศึกษา พบว่า ความแตกต่างทางด้านระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05

จากผลการศึกษา พบว่า ความแตกต่างทางด้านอาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แต่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.01

จากผลการศึกษา พบว่า ความแตกต่างทางด้านรายได้ต่อเดือน ไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน อย่างมีนัย

สำคัญทางสถิติ แต่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.01

จากผลการศึกษา พบว่า ความแตกต่างทางด้านระยะห่างจากที่พักอาศัยถึงถนนลาดหญ้า มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ด้านการลดมลพิษ และปัญหาชุมชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 แต่ไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้าเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว

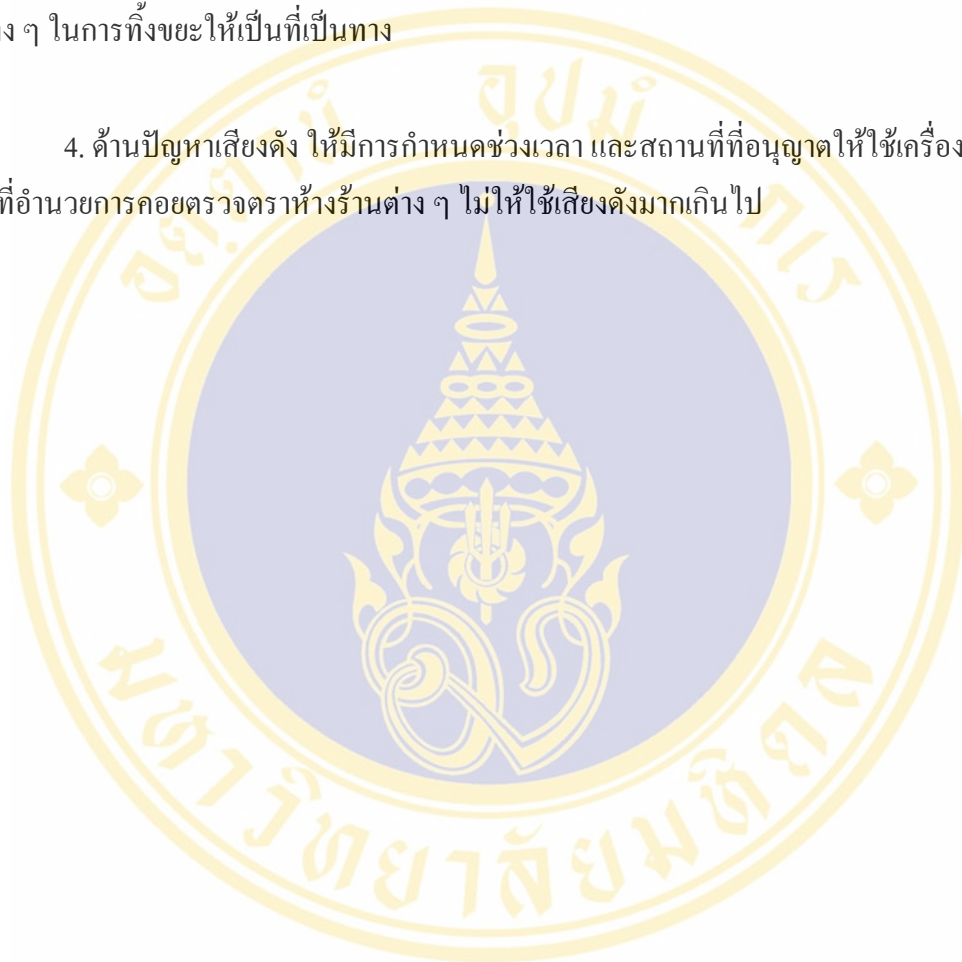
จากผลการศึกษา พบว่า ความแตกต่างทางการรับรู้ข่าวสาร โครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงานลดมลพิษและส่งเสริมการท่องเที่ยว ไม่มีความสัมพันธ์กับความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในด้านการเดินทางและการประหยัดพลังงาน ด้านการลดมลพิษและปัญหาชุมชน และด้านเศรษฐกิจชุมชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

วัตถุประสงค์ข้อที่ 3 จากการศึกษา พบว่า ปัญหา ความต้องการและข้อเสนอแนะของประชาชนที่มีต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่การที่ประชาชนเป็นห่วงว่า จะเกิดปัญหาชุมชนต่าง ๆ ขึ้น เช่นการลักไก่มย การทะเลาะวิวาท ปัญหาเสียงดังรบกวนผู้อยู่อาศัย และปัญหาขยะมูลฝอย นอกจากนั้น กลุ่มตัวอย่างยังมีข้อเสนอแนะแนวทางต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ดังนี้

1. ควรมีการเตรียมการที่ดีเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ โดยจัดเตรียมเจ้าหน้าที่ให้บริการในด้านต่าง ๆ อย่างเพียงพอ
2. ด้านความปลอดภัย ควรมีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือยามรักษาความปลอดภัย ดูแลความปลอดภัยของประชาชนอย่างเข้มงวด

3. ด้านความสะอาด ควรจัดเจ้าหน้าที่เทศกิจดูแลความเป็นระเบียบของการออกร้าน และการทิ้งขยะมูลฝอย จัดพนักงานรักษาความสะอาดให้ทำความสะอาดพื้นที่ทั้งช่วงเวลาดำเนินงาน และหลังเลิกงาน จัดระบบการทิ้งขยะ เตรียมถังขยะและจุดทิ้งขยะ รวมถึงขอความร่วมมือจากประชาชนและร้านค้าต่าง ๆ ในการทิ้งขยะให้เป็นที่เป็นทาง

4. ด้านปัญหาเสียงดัง ให้มีการกำหนดช่วงเวลา และสถานที่ที่อนุญาตให้ใช้เครื่องเสียง จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกตรวจตราห้างร้านต่าง ๆ ไม่ให้ใช้เสียงดังมากเกินไป





## บทที่ 6

### สรุปผลการวิจัย และข้อเสนอแนะ

#### 6.1 สรุปผลการวิจัย

##### 6.1.1 ปัจจัยส่วนบุคคล

จากการศึกษาวิจัยจากกลุ่มตัวอย่าง 382 คน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นหญิง ร้อยละ 56.28 เป็นชาย ร้อยละ 43.72 มีอายุระหว่าง 18 – 72 ปี อายุโดยเฉลี่ย 28 ปี ร้อยละ 63.61 มีงานทำ เป็นนักเรียน นักศึกษา ร้อยละ 31.94 เป็นพนักงานบริษัท ร้อยละ 29.32 ส่วนใหญ่มีรายได้ น้อยกว่า 10,000 บาท ร้อยละ 62.56 จบการศึกษาปริญญาตรี ร้อยละ 43

##### 6.1.2 ปัจจัยทางสังคม

กลุ่มตัวอย่าง โดยส่วนใหญ่มีที่พักอาศัยอยู่ห่างจากถนนลาดหญ้ามากกว่า 300 เมตร ถึง ร้อยละ 64.92 โดยแยกเป็นผู้ที่มีที่พักอาศัยห่างจากถนนลาดหญ้าประมาณ 201-300 เมตร ร้อยละ 13.87 มีที่พักอาศัยห่างจากถนนลาดหญ้าประมาณ 101-200 เมตร ร้อยละ 11.78 และมีที่พักอาศัยห่างจากถนนลาดหญ้าไม่เกิน 100 เมตร ร้อยละ 9.42

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ถึงร้อยละ 81.68 โดยรับข่าวสารต่าง ๆ จากสื่อมวลชน ในอัตราส่วน ร้อยละ 71 และเคยเข้าร่วมกิจกรรมที่จัดขึ้นในโครงการการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ร้อยละ 63.14 เนื้อหาของข่าวสารเกี่ยวกับโครงการที่ประชาชน ได้รับมากที่สุด คือข่าวสารในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว ร้อยละ 58.7 การออกร้านขายสินค้า ร้อยละ 56.4 % และการลดมลพิษ ร้อยละ 53.5 ตามลำดับ ประชาชนมีความเห็นต่อโครงการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่ ช่วยลดมลพิษใน

บริเวณถนนสีลม ร้อยละ 48.7 ทำให้นักท่องเที่ยวมากขึ้น ร้อยละ 40.7 ทำให้จราจรติดขัดมากขึ้น ร้อยละ 36.2 และทำให้การเดินทางไม่ สะดวก ร้อยละ 36.9

จากการศึกษาพบว่า ประชาชนมีความพึงพอใจต่อ โครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อ ประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ในระดับปานกลาง มีแนวโน้มไปทางพอใจ จากผลการทดสอบสมมติฐานต่าง ๆ พบว่า ปัจจัยทางด้าน เพศ, อายุ การรับรู้ข่าวสาร โครงการปิด ถนนสีลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ต่างกัน ไม่มีผลต่อระดับความ พึงพอใจต่อโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว

ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลด มลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน และระยะห่างจากที่ พักอาศัยถึงถนนลาดหญ้า โดยปัจจัยดังกล่าวก่อให้เกิดความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

## 6.2 ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

เนื่องจากการดำเนินโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว อาจทำให้เกิดปัญหาขึ้นต่อชุมชนในด้านต่าง ๆ ซึ่งทำให้เกิดความกังวลต่อประชาชนบางส่วน ได้แก่ ปัญหาการเดินทาง ปัญหาขยะมูลฝอย ปัญหาเสียงดัง ปัญหาการทะเลาะวิวาท และการโจรกรรม ผู้ดำเนินงานโครงการจึงควรมีความพร้อม และมีการจัดการที่ดีเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่จะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ โดยจัดเตรียมเจ้าหน้าที่ให้บริการในด้านต่าง ๆ อย่างเพียงพอ โดยเฉพาะด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. ด้านความปลอดภัย ควรมีการจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจ หรือยามรักษาความปลอดภัย ดูแลความปลอดภัยของประชาชนอย่างเข้มงวด
2. ด้านความสะอาด ควรจัดเจ้าหน้าที่เทศกิจดูแลความเป็นระเบียบของการออกบ้าน และการทิ้งขยะมูลฝอย จัดพนักงานรักษาความสะอาดให้ทำความสะอาดพื้นที่ทั้งช่วงเวลาดำเนินงาน และหลังเลิกงาน จัดระบบการทิ้งขยะ เตรียมถังขยะและจุดทิ้งขยะ รวมถึงขอความร่วมมือจากประชาชนและร้านค้าต่าง ๆ ในการทิ้งขยะให้เป็นที่ เป็นทาง

3. ด้านปัญหาเสียงดัง ให้มีการกำหนดช่วงเวลา และสถานที่ที่อนุญาตให้ใช้เครื่องเสียง จัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกตรวจตราห้างร้านต่าง ๆ ไม่ให้ใช้เสียงดังมากเกินไป

### 6.3 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาวิจัยเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นด้านระบบการจราจร ขนาดพื้นที่ ลักษณะการอยู่อาศัยและวิถีชีวิตของคนในชุมชน ลักษณะทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งในแต่ละพื้นที่มีลักษณะ และความซับซ้อนแตกต่างกันออกไป

2. ควรศึกษาถึงผลกระทบจากโครงการ ความคุ้มค่าทั้งในด้านเศรษฐศาสตร์ และสังคมศาสตร์ เพื่อให้การดำเนินโครงการสร้างประโยชน์สูงสุด เกิดความสุขแก่คนในชุมชนและสังคม

## บรรณานุกรม

- กรมควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม. (2545) การจัดทำกลยุทธ์ในการแก้ไขปัญหาฝุ่นละอองในกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพมหานคร: กรมควบคุมมลพิษ.
- \_\_\_\_\_. (2545) คลินิกไอเสีย. กรุงเทพมหานคร: กรมควบคุมมลพิษ. แผ่นพับ.
- \_\_\_\_\_. (2545) คู่มือวัดเสียงรบกวน. กรุงเทพมหานคร: อรุณการพิมพ์.
- \_\_\_\_\_. (5 มีนาคม 2541) มลพิษทางเสียง. กรุงเทพมหานคร: กรมควบคุมมลพิษ. แผ่นพับ.
- \_\_\_\_\_. (2545) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ และมาตรฐานการระบายมลพิษทางอากาศจากแหล่งกำเนิด. กรุงเทพมหานคร: อรุณการพิมพ์.
- \_\_\_\_\_. (2545) ระบบการจัดการคุณภาพอากาศ. กรุงเทพมหานคร: กรมควบคุมมลพิษ.
- กองทุนเพื่อส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงาน สำนักคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ. (2545) สารบัญเรื่องการอนุรักษ์พลังงาน : การประหยัดพลังงานในการเดินทางโดยรถยนต์. กรุงเทพมหานคร: สำนักคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ.
- จิรวรรณ พิเศษสกุลกิจ. (2534). ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการจัดสภาพแวดล้อมบริเวณโบราณสถาน : ศึกษากรณีป้อมพระกาฬ จังหวัดกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญา สังคมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ชัยยะ พัฒนเจริญ. (2539). ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในสถานสงเคราะห์คนชราบางแค. วิทยานิพนธ์ปริญญาเอกพัฒนศาสตร์มหาบัณฑิต, ภาควิชาเลขาธิการ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชมพูนุช โลหิตานนท์. (2537). ปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในสถานสงเคราะห์คนชราบางแค. วิทยานิพนธ์ปริญญา สังคมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ณัฐฐากร พลับประสิทธิ์. (2545). การเปิดรับ การใช้ประโยชน์และความพึงพอใจต่อการสื่อสารผ่านอินเทอร์เน็ตของพนักงานบริษัท เอ็ม บี เค พร็อพเพอร์ตี้ แอนด์ดีเวลลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน). วิทยานิพนธ์ปริญญาวารสารศาสตรมหาบัณฑิต, คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.



- บริษัท เจเอสแอล จำกัด. (2545). แผนปฏิบัติการโฆษณาและประชาสัมพันธ์ 7 มหัศจรรย์ที่สี่ลม. กรุงเทพมหานคร: บริษัท เจเอสแอล จำกัด. อัดสำเนา.
- บุญครอง วิทยาฤทธิพากร. (2530). ทัศนคติของนักศึกษาวิชาชีพเกษตรกรรมต่อการใช้วัตุมิพิษทางการเกษตร: ศึกษากรณีนักศึกษาวิชาชีพเกษตรกรรมในภาคกลาง. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสังแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ปิยมาศ อัสวชัยพร. (2546). การรับรู้เกี่ยวกับการอนุรักษ์พลังงานทางอ้อมของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 3 ในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสังแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- พรรณศิริ ยุติศรี. (2546). พฤติกรรมการประหยัดพลังงานไฟฟ้าของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดนนทบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสังแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- พันทิพา โฉมประดิษฐ์. (2530). ความคิดเห็นของนักท่องเที่ยวที่มีต่อแผนพัฒนาสิ่งแวดล้อมสะดวก บริเวณอุทยานเขาใหญ่. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสังแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ไพฑูริย์ งามยิ่ง. (2532). ความคิดเห็นของสตรีในชนบทต่อการจัดหาน้ำสะอาด ศึกษากรณีจังหวัดสุรินทร์. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสังแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (2544). โครงการปิดถนนเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี. อัดสำเนา.
- เมตตา เสวตเลข (2539). ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวต่อแหล่งท่องเที่ยวประเภทนันทนาการ: ศึกษาเฉพาะกรณี สวนสัตว์ดุสิต. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสังแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- วัชรวิวรรณ เจริญเรืองวาณิชย์. (2532). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม เนื่องจากการใช้ผลประโยชน์ที่ดิน ประเภทสาธารณะประโยชน์ : ศึกษากรณีชุมชนแขวงตลิ่งชันและแขวงฉิมพลี เขตตลิ่งชัน กรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสังแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

- วัลลภา ชายหาด. (2532). ความพึงพอใจของประชาชนที่มีต่อบริการสาธารณะด้านการรักษาความสะอาดของกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, ภาควิชารัฐประศาสนศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิมลสิทธิ์ ทรยางกูร. (2526). พฤติกรรมมนุษย์กับสภาพแวดล้อม: มูลฐานทางพฤติกรรมเพื่อการออกแบบและวางแผน. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิไลลักษณ์ รัตนเพียรธัมมะ. (2527). ความพึงพอใจของผู้อยู่อาศัยในชุมชนแออัดต่อโครงการฟื้นฟูนคร ศึกษาเฉพาะกรณีชุมชนซอยสีน้ำเงิน. วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสังแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ศิริ ศิริวัลย์. (2532). ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยว และประชาชนในเขตเทศบาลเมืองชัยนาทต่อสวนนกชัยนาท. วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสังแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ศูนย์วิจัยและพัฒนาการจราจรและขนส่ง สำนักวิจัยและบริการวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี (2545). รายงานความก้าวหน้าโครงการครั้งที่ 1 โครงการปิดถนน เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี. อัดสำเนา.
- \_\_\_\_\_. (2545). โครงการปิดถนน เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยว. กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี. อัดสำเนา.
- สมศักดิ์ คชวัฒน์. (2535). ผลกระทบ และการจัดการสิ่งแวดล้อมทางอากาศ และเสียงจากโครงการคมนาคมขนส่งทางบก. สำนักคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ. อัดสำเนา.
- สายรุ้ง ปิ่นโมรา. (2544). ความพึงพอใจของประชาชนที่มาใช้บริการหน่วยแพทย์เคลื่อนที่ กรุงเทพมหานคร: กรณีเขตคลองสาน. วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต, คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สุพจน์ เพชรกรรฑม. (2532). ความรู้และทัศนคติของปลัดอำเภอที่มีต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมในชนบท. วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสังแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- สุรภี โรจน์อารยานนท์. (2532). สภาวะแวดล้อมของเรา ตอนมลพิษสภาวะแวดล้อม. กรุงเทพมหานคร : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุรีย์ ชิมเจริญ. (2532) ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อสวนสัตว์ดุสิต. วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสังแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.

สำนักคณะกรรมการนโยบายพลังงานแห่งชาติ. (2545) สถานการณ์ นโยบาย และมาตรการพลังงานของไทย ปี 2544. กรุงเทพมหานคร : ม.ป.ท.

### ภาษาอังกฤษ

BBC Online Network. (2002). At least 2.6 m cars are on Bangkok's roads daily [Online]. BBC Online Network. Available: <http://news.bbc.co.uk> (2002).

\_\_\_\_\_. (2000). Thai PM gets on his bike [Online]. BBC Online Network. Available: <http://news.bbc.co.uk> (2000, Sep. 22).

\_\_\_\_\_. (1999). Bangkok overheating [Online]. BBC Online Network. Available: <http://news.bbc.co.uk> (1999, Apr. 6).

Benjamin B. Wallman. (1973) Dictionary of Behavioral Science. Van Nostrand: Reinheld Company.

Brian Goodall. (1972) The Economic of Urban Areas. Oxford : Pergaman Press.

David Krech, Richard S. Crutchfield. (1962) Individual in Society. New York: Mc. Graw-Hill.

Direk Rekrui. (1972) A Comparison of two type Extension Workers in Thailand According to Certain Aspect of Their job. Doctor of Philosophy thesis, University of the Philippines.

Harvey Wallestein. (1971). A Dictionary of Psychology. Maryland: Penquin Books.

Joseph Tiffin, Esnest J. Mc cormick. (1965) Industrial Psychology. Englewood Cliffs N.J. : Prentice Hall.

Jay Siegel. Urban Economic Analysis.

London Wingo, (1961) Transportation and Urban Land. Washington D.C. : Resource For the Future.

Nerman Sandra J, (1977) Perception of Building Hieght : An Approach to Research and Some Preliminary Findings "Human Response to Tall Buildings". Pennsylvania : Dowden, Hutchinson & Ross, Inc.

Norcross C., (1973) Townhouses and Condominiums : Residents' Likes and Dislikes. Washington D.C. : The Urban Land Institute.

Pollution Control Department. (2002). Latest Air Quality Data in Bangkok Area [Online].

Pollution Control Department. Available: <http://www.pcd.go.th> (2002, Nov. 11).

Rajana Wangvipula. (2002). End of polluting buses sought. [Online]. Bangkok Post. Available:

<http://scoop.bangkokpost.co.th> (2002, Apr. 18)

Richard F. Muth, (1969). Cities and Housing. Chicago : University of Chicago Press.

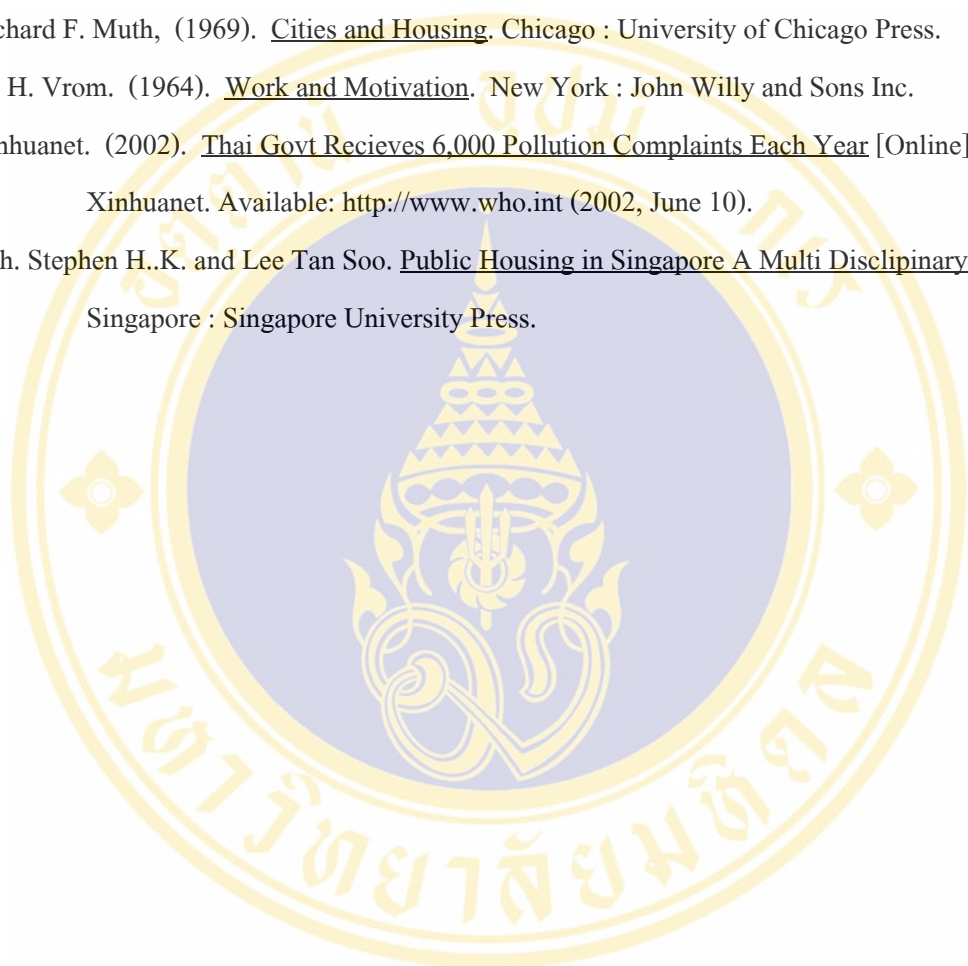
W. H. Vrom. (1964). Work and Motivation. New York : John Willy and Sons Inc.

Xinhuanet. (2002). Thai Govt Recieves 6,000 Pollution Complaints Each Year [Online].

Xinhuanet. Available: <http://www.who.int> (2002, June 10).

Yeh. Stephen H..K. and Lee Tan Soo. Public Housing in Singapore A Multi Discliplinary Study.

Singapore : Singapore University Press.









4. อาชีพ

.....ไม่ได้ประกอบอาชีพ .....พนักงานบริษัท  
 .....ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ .....ประกอบธุรกิจส่วนตัว/ ค้าขาย  
 .....นักเรียน/นักศึกษา .....รับจ้าง  
 .....งานบ้าน .....อื่น ๆ (ระบุ) .....

5. รายได้ส่วนบุคคลของท่านก่อนหักค่าใช้จ่าย คือ ..... บาท ต่อเดือน

.....ต่ำกว่า 10,000 .....10,001 – 15,000  
 .....15,001 – 40,000..... มากกว่า 40,001

**ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยทางสังคม**

6. บ้านของท่านอยู่ห่างจากถนนลาดหญ้าประมาณ

.....0 - 100 เมตร ..... 101 - 200 เมตร  
 ..... 201 - 300 เมตร ..... มากกว่า 301 เมตร

7. ท่านเคยได้รับข่าวสารการปิดถนนสี่ลม เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวหรือไม่

..... ไม่เคย  
 ..... เคย จาก .....สื่อมวลชน (วิทยุ / โทรทัศน์ / หนังสือพิมพ์)  
 .....สื่อบุคคล (เพื่อน /ญาติ / บุคคลอื่น ๆ )  
 ..... สื่ออื่น ๆ ระบุ.....

8. ท่านได้รับทราบข่าวสารเกี่ยวกับการปิดถนนสี่ลมในด้านใดบ้าง

..... ลดมลพิษ ..... ส่งเสริมการท่องเที่ยว ..... ลดการจราจร  
 ..... การออกร้านขายสินค้า ..... กิจกรรมการแสดงต่าง ๆ  
 ..... อื่นๆ โปรดระบุ.....





**ส่วนที่ 3 ศึกษาความพึงพอใจต่อการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ  
และส่งเสริมการท่องเที่ยว**

11. กรุณาเลือกกากบาทลงในช่องที่ตรงกับความพึงพอใจ หรือความคิดเห็นของท่านมากที่สุด

	ผลกระทบด้านการเดินทาง และการประหยัดพลังงาน	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
1	การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะช่วยให้ประชาชนลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และหันมาใช้ขนส่งมวลชนมากขึ้น					
2	หากมีการปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ ท่านยังคงเดินทางได้สะดวกเหมือนเดิมเนื่องจากสามารถเดินทางผ่านเส้นทางอื่นแทนถนนลาดหญ้า					
3	การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์จะทำให้การจราจรบริเวณใกล้เคียงติดขัดมากขึ้น					
4	การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางของท่านแพงขึ้น					

	ผลกระทบด้านมลพิษ และปัญหาชุมชน	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
5	บริเวณถนนลาดหญ้ามีมลพิษทางอากาศหรือเสียงมาก เป็นเหตุให้ท่านป่วยเป็นโรคทางเดินหายใจ หรือโรคที่เกี่ยวข้องกับการได้ยิน					
6	การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้มลพิษบนถนนลาดหญ้าน้อยลง					
7	การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้เกิดปัญหาขยะมูลฝอย เนื่องจากมีผู้มาร่วมงานจำนวนมาก					
8	การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้เกิดปัญหาโจรกรรม ในบริเวณพื้นที่มากขึ้น และอาจเป็นอันตรายต่อท่านและครอบครัว					

	ผลกระทบด้านมลพิษ และปัญหาชุมชน	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
9	การปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะดึงดูดนักท่องเที่ยวให้มาร่วมงานจำนวนมาก ทำให้เกิดผลดีในด้านการท่องเที่ยวของชุมชน					
10	กิจกรรมต่าง ๆ เช่น คนตรี กีฬา การออกร้าน และสันทนาการต่าง ๆ ที่จัดขึ้นในโครงการปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ จะทำให้ท่านได้รับความสุขจากการเข้าร่วมกิจกรรมนั้น					
11	เมื่อมีโครงการปิดถนนลาดหญ้าทุกวันอาทิตย์ เศรษฐกิจของชุมชนบริเวณถนนลาดหญ้าจะดีขึ้น มีการขายสินค้าและจับจ่ายใช้สอยกันมากขึ้น					
12	การปิดถนนลาดหญ้า เป็นประโยชน์ต่อชุมชนมากกว่าเกิดผลเสียต่อชุมชน					

#### ส่วนที่ 4 ปัญหา ความต้องการ และข้อเสนอแนะ

12. หากมีการจัดโครงการปิดถนนลาดหญ้า เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวขึ้นจริง ท่านมีความคิดเห็น ปัญหา หรือข้อเสนอแนะ ดังนี้

ปัญหา

.....

.....

ความต้องการ

.....

.....

ข้อเสนอแนะ

.....

.....



## ความเป็นมาของแนวคิด “7มหัศจรรย์ ที่สีลม” (7 Wonders @ Silom)

เนื่องจากพัฒนาการของถนนคนเดินที่ประสบความสำเร็จ และจะบูรณาการไปสู่ถนนคนเดินที่ยั่งยืน นอกจากต้องจัดทำโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางกายภาพ ได้แก่การจัดการให้มีสภาพทางภูมิทัศน์ที่เหมาะสม รวมทั้งการกำหนดพื้นที่ใช้สอยสำหรับกิจกรรม และออกแบบจัดวาง Street Furniture ให้เหมาะสม สอดคล้องกับโครงสร้างทางกายภาพแล้ว ยังจำเป็นที่จะต้องพัฒนาโครงสร้างทางความคิดซึ่งได้แก่ระบบวิถีชีวิตและวัฒนธรรมในชุมชนรวมถึงสภาพแวดล้อมทางเศรษฐศาสตร์ ทั้งในระดับชุมชนท้องถิ่น จนถึงระดับเศรษฐกิจของเมือง

ดังนั้นการเริ่มต้นจัดทำโครงการถนนคนเดิน จึงจำเป็นที่จะต้องเริ่มต้นจากการศึกษาโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมและวัฒนธรรมควบคู่ไปกับการพัฒนาทางกายภาพ เพราะการพัฒนาถนนคนเดิน ต้องเกิดจากความต้องการด้านจิตใจของผู้คน เป็นแรงกระตุ้นหลักหากการพัฒนาเพียงด้านเดียว ในที่สุดเราจะพบว่าเราจะสูญเสียงบประมาณค่าใช้จ่ายจำนวนมากไปโดยเปล่าประโยชน์ เช่น ที่นั่งริมถนนที่ไม่เคยมีใครนั่ง หรือก๊อกน้ำดื่มที่อยู่ในสภาพชำรุด หรือห้องน้ำสาธารณะที่ไม่อาจรักษาความสะอาดได้ หรือแม้แต่สวนอันสวยงามที่ไม่อาจเข้าไปใช้ประโยชน์ใด ๆ ได้นอกจากชื่นชมด้วยสายตา

การพัฒนาทั้งสองด้านคือทั้งด้านวิถีชีวิต สังคมวัฒนธรรมและประชาสังคม จึงเป็นเป้าหมายหลักของโครงการสีลมถนนคนเดิน ที่ต้องดำเนินการควบคู่กันไปสู่ความมุ่งหวังบนแนวทางเดียวกัน

การมุ่งเข้าสู่กระบวนการพัฒนาในแนวทางเดียวกัน ก่อนอื่นเราต้องมุ่งสร้างฐานความเข้าใจร่วมกันตั้งแต่ต้นว่า กิจกรรมใด ๆ ที่จะเกิดขึ้นบนถนนคนเดินนั้น แท้จริงแล้วจะต้องมาจากแรงปรารถนาของผู้คนในชุมชน ในสังคม มาจากความต้องการในด้านจิตใจของผู้ใช้เป็นลำดับแรก หากได้เริ่มต้นมาจากการดำเนินการแต่อย่างใด

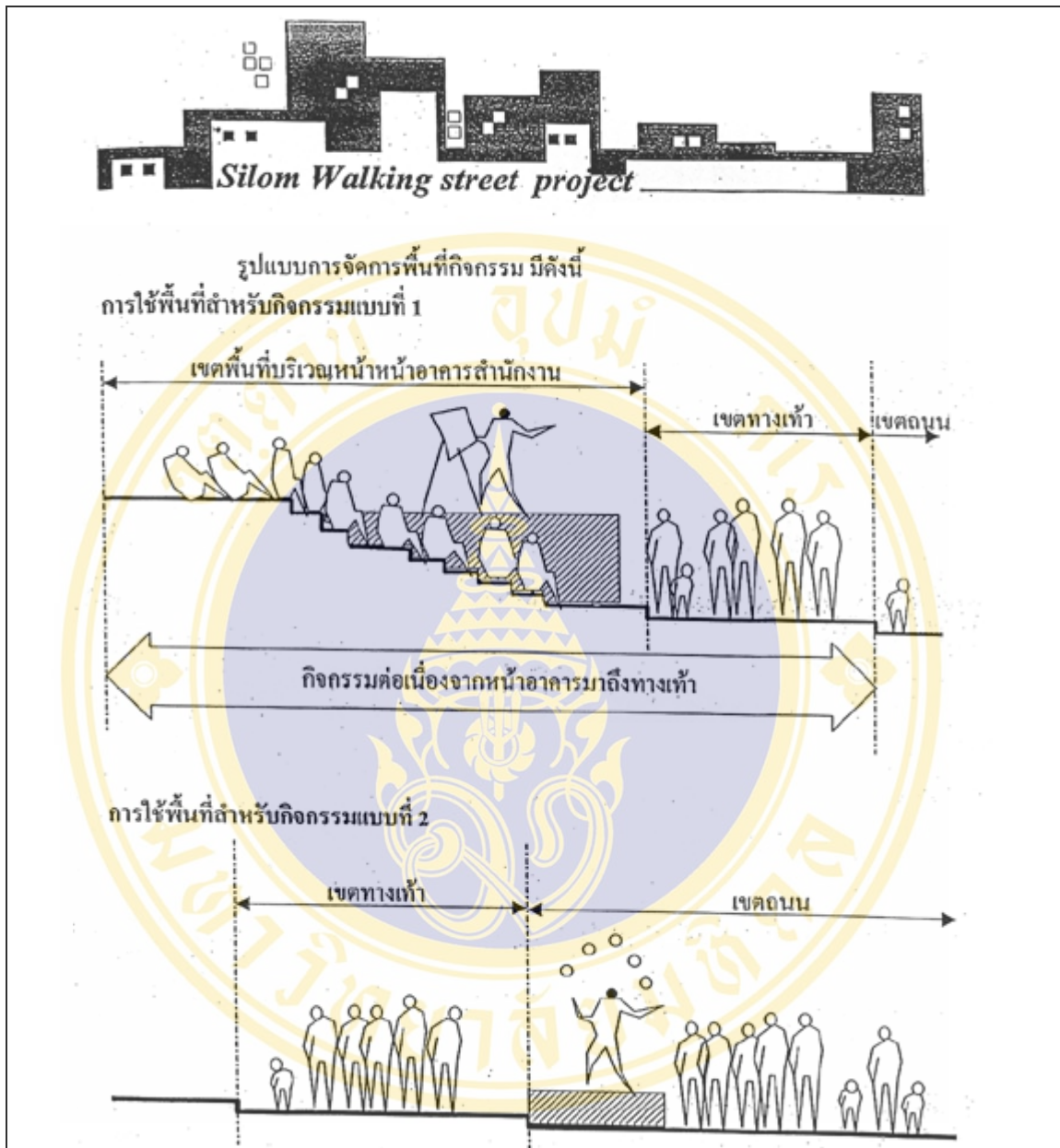


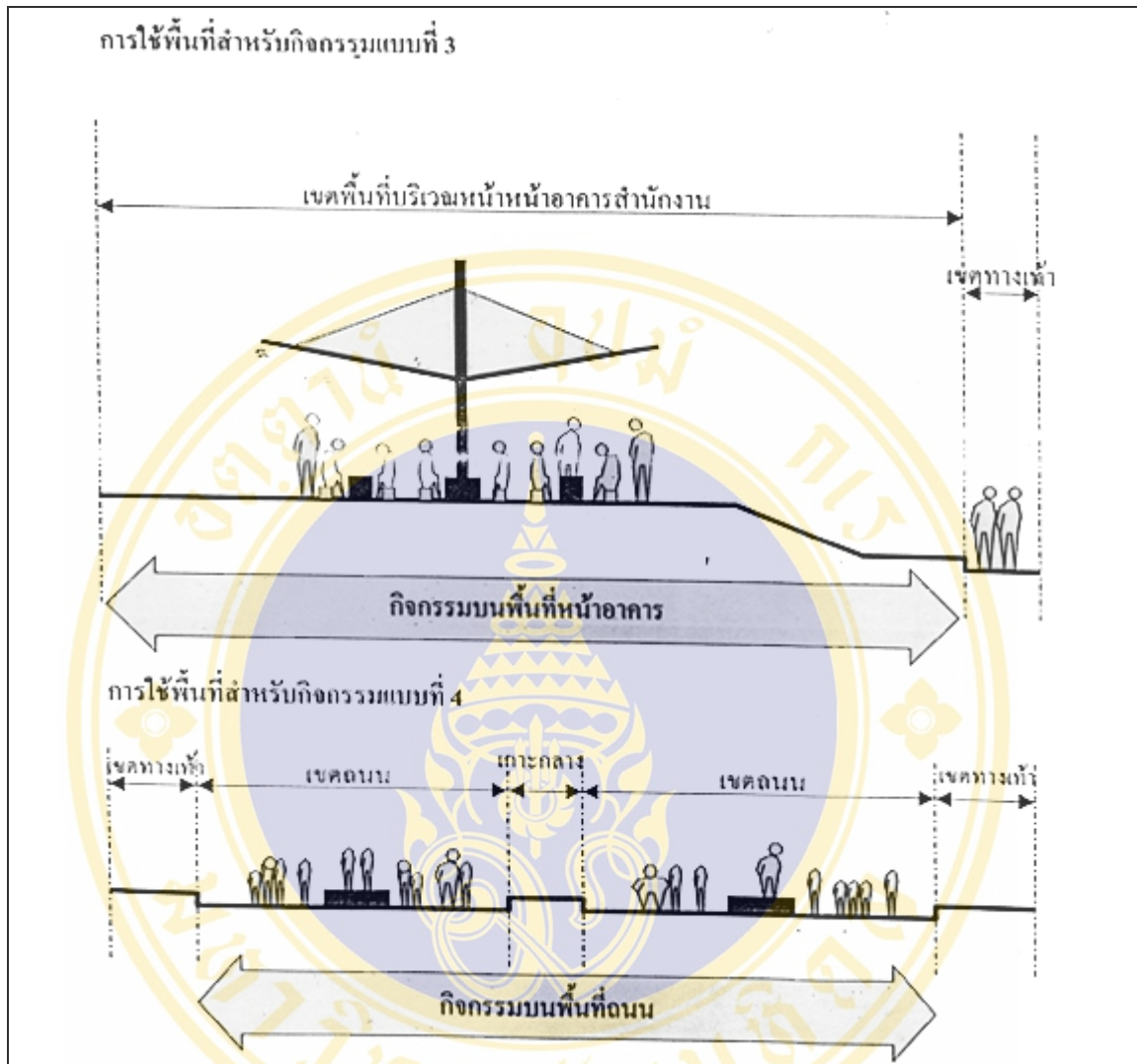
ดังนั้นผู้บริหาร โครงการและผู้เกี่ยวข้อง จะต้องรู้ว่าใครคือผู้ที่ได้รับผลประโยชน์แท้จริงจากโครงการ ๆ ใครคือผู้ใช้โครงการฯ บทบาทและความสัมพันธ์ของแต่ละกลุ่มเป็นอย่างไร เพื่อเข้าใจความต้องการของผู้ใช้ถนนคนเดินอย่างแท้จริงเสียก่อน และประสานให้เกิดเป็นความร่วมมือระหว่างคนทำกับคนใช้และที่สาคเมื่อบรรลุเป้าหมายแล้ว “คนทำ” กับ “คนใช้” ก็จะกลายเป็นคนเดียวกันนั่นเอง

ความหมายก็คือจะต้องค่อย ๆ ลดรูปแบบและวิธีการจัดการจากส่วนบนหรือจากหน่วยงานของรัฐลงให้เหลือเป็นการจัดการในภาคประชาสังคมหรือพุดง่าย ๆ ก็คือ พยายามสร้างฐานการจัดการและความเป็นเจ้าของของโครงการฯ มาจากฐานล่างซึ่งเป็นผู้ทำและผู้ใช้ถนนคนเดินตัวจริงนั่นเอง

หากกล่าวเพื่อให้เห็นในเชิงรูปธรรม ก็คือ กิจกรรมใด ๆ ที่จะเกิดขึ้นบนถนนคนเดินต้องเป็นของคนใช้ถนน กำหนดโดยคนใช้ถนน ดูแลโดยคนใช้ถนน แสดงโดยคนใช้ถนน และจัดการโดยคนใช้ถนน

กิจกรรมใด ๆ ที่จะเกิดขึ้นบนถนนคนเดิน ต้องไม่เหมือนการเล่นลีก หรือ มหรสพทั่วไปที่กำหนดบทบาทแยกจากกันระหว่างผู้ส่งสาร กับผู้รับสาร คนเล่นก็เล่นไป คนดูก็ดูไป นั่งดูเฉย ๆ ผู้เล่นสื่อสารข้างเดียว (One Way Communication) ตรงกันข้ามกิจกรรมบนถนนคนเดินจะต้องมีรูปแบบการสื่อสารสองทางแบบปฏิสัมพันธ์ ที่เราเรียกว่า Interactive Communication ประโยชน์จากการจัดกิจกรรมแบบผู้ใช้ “เลือก” และ “เล่น” เอง จะส่งผลต่อไปถึงการกำหนดพื้นที่กิจกรรม (Activities Space Usage) ด้วยตำแหน่งที่ตั้ง (Location) การออกแบบขนาด และมุมมองที่เหมาะสม ซึ่งแน่นอนว่ามันจะเหมือนกับสิ่งมีชีวิตที่เติบโตได้ โดยผู้ใช้เป็นผู้กำหนดให้ว่าจะเติบโตไปในทางใด เพราะผู้ใช้ตระหนักถึงความเป็นเจ้าของสิ่งมีชีวิตที่เรียกว่าถนนคนเดินนี้อย่างแท้จริง





## ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ

นาย พูนสิน ศักดิ์อุดมขจร

วัน เดือน ปีเกิด

19 กรกฎาคม 2517

สถานที่เกิด

จังหวัดขอนแก่น ประเทศไทย

ประวัติการศึกษา

ศิลปศาสตรบัณฑิต (สื่อสารมวลชน)

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, พ.ศ. 2535-2539

สังคมศาสตรมหาบัณฑิต (สิ่งแวดล้อม)

มหาวิทยาลัยมหิดล, พ.ศ. 2541-2547

ที่อยู่

44 ซอยเจริญนคร 37 ถนนเจริญนคร เขตคลองสาน

กรุงเทพมหานคร 10600 โทรศัพท์ 0-2438-4372



## EXECUTIVE SUMMARY

### **SATISFACTION OF PEOPLE FROM THE LAD YA STREET CLOSURE PROJECT FOR SAVING ENERGY, REDUCING POLLUTION, AND INCREASING TOURISM.**

#### **Introduction**

The Energy Conservation Promotion Fund of the Energy Policy And Planning Office had realized that Bangkok people mostly use private vehicles, such as cars and motorcyces, and most of them don't realize about the mass consumption of fuel oil. Annually, Thailand loses much currency for fuel oil which is imported from other countries. From the year 2000 to 2001, the oil consumption increased for 5 percent. First 11 months of year 2001, the value of imported oil reached 305,670 millions baht. The fuel oil demand is increasing every year.

The crowded traffic originated high pollution on many streets in Bangkok. It is harmful for the public health. So, the Energy Conservation Promotion Fund had created the street closing project and ordered the Suan Dusit Poll to survey 5 target areas, Silom street, Lad Ya street, Yaowarat street, Banglumpoo and Khaosan area, Rattanakosin island area.

The result of the survey showed that 70 percent of people agree with the street closing project by the reason of energy saving, pollution reducing, and tourism increasing.

King Mongkut's University of Technology Thonburi designed the street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing. The target group is local people in the area, Bangkok people and nearby provinces, and tourists from Thailand and other countries. The objectives of the project are;

1. To creates sustainable walking street which also be the activities area for local people and tourists.
2. To reminds and acknowledges people to understand about the important of energy saving and pollution reducing. Persuades people to reduce using private oil-comsumed vehicles and change to use public transportation or bicycle and walk instead.
3. To stimulate the local economy and increase tourism in the area.

Lad Ya street, 1,695 kilometers long, locates in Klongsan district, Bangkok. It has 6 lanes. The east of the street is Wong Wian Yai compass and the west is Klongsan Intersection. There are 2 streets beside, which are Charoen Rath street and Issarapap street. In the Lad Ya street and nearby area, high noise and air pollution is harmful for public health.

The Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, tourism increasing will change the usual living and has some effects local people and people who use the street. So, it is necessary to study the satisfaction of people in this case.

This thesis is to study the satisfaction and factors that affect the satisfaction of people in case of the Lad Ya street closing to energy saving, pollution reducing, and tourism increasing. The results of this study is useful for further process of the project.

### **Objectives of the research**

1. To study the satisfaction level of people to the Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing.
2. To study the factors that affect the satisfaction of people to the Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing.
3. To study problems and recommendations to the Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing.

## Scope of the research

This research aims to study the satisfaction of people to the Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing. Studies from people, not less than 18 years old, in the area of Lad Ya street. Area was set to be not far over 300 metres from the street, from the Wong Wian Yai compass to Issarapap Junction. The study period is between July – September 2003.

## Material and Methods

This survey research is to study the satisfaction of people to the Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing. These data were collected by questionnaire. The study sample was 400 people in the area of Lad Ya street. The instrument used in this people was a questionnaire with 4 parts as following:

Part 1 : Personal Factors - sex, age, education level, occupation, monthly income.

Part 2 : Social Factors - distance from accommodation to Lad Ya street, receiving of news about Silom street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing.

Part 3 : Satisfaction to the Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing.

Part 4 : Problems, obstacles, needs, and recommendations about the Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing.

The questionnaire for pre-test was used with 30 people in 15 – 23 June 2003 at the Klongsan intersection, Bangkok. The questionnaire of satisfaction to the Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing has the reliability equal to 0.7

## Statistical Analysis

Statistical techniques for description and data analysis were as following :

1. The characteristic of sample using descriptive statistical such as Percentage, Mean, and Standard Deviation.
2. The dependent variables which is the satisfaction of people to the Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing using Percentage and Mean.
3. Testing correlation between independent and development variables using One Way Analysis of Variance.

## Results

The study showed most of samples were female (56.28%) and male (43.72 %), aged between 18 – 72 years old. Average age is 28 years old. Most of them are employed (63.61 %) and students (31%). They are private company officer for 29.30 %. Most of them earn monthly income less than 10,000 Baht (63.56 %), studied bachelor degree (43%).

In case of social factors, the samples are most live far from the Lad Ya street over 300 metres (64.92%), including the distance of 201-300 metres (13.87 %), 101-200 metres (11.78 %), and not over 100 metres (9.42 %).

Most of samples received news about Silom street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing (81.68 %). The news come from masscommunication (71 %). And 63 % of them had participated the activities in the Silom street closing project.

The news message that the samples mostly received are about tourism increasing (58.7 %), the trading fair (56.4 %), and pollution reducing (53.5 %). The most attitudes to the Silom street closing project are pollution reducing (48.7), tourism increasing (40.7 %), traffic jam increasing (36.2 %), and reducing convenient in transportation (36.9 %)



The study showed that people has medium satisfaction to the Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing, tend to satisfy. The results can be implied that sex, age, education level, occupation, and receiving of news about Silom street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing are not affect the satisfaction level of people to the Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing.

The factors that has an affection on satisfaction of people to the Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing are monthly income level, and the distance from accommodation to the Lad Ya street. People who have higher monthly income tend to have less satisfaction to the Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing than people who have lesser monthly income. People who live farer tend to have more satisfaction to the Lad Ya street closing project for energy saving, pollution reducing, and tourism increasing than people who live near Lad Ya street.

### **Problems**

People are worried about the problems that will occur in the community, such as robbery, quarrel and fighting, noise pollution, and unclean littery.

### **Recommendations**

1. Should have nice project management, to protect from and solves all problems that might occur. It is needed to prepare enough staffs for each section, including security, cleanliness, and noise controlling.

2. For security, the project should prepare enough polices and security staffs that will provide service along the area of 1.5 km.

3. For cleanliness, the project should prepare municipality officers to look after the activities of exhibitors, traders, and travellers. Staff cleaners are necessary to be provided both

while the fair is held and when the fair is end. Ask for participation in keeping clean from exhibitors and travellers by public relation strategy.

4. Noise pollution problem can be solved by using an agreement and punishment with all exhibitors. The area maybe marked into zones that high level of sound is allowed and not allowed.

#### **Recommendations of further research**

1. Should study and survey more datas about the factors which are concerning to the street closing project, such as local traffic, life-styles, social activities, and economy.
2. Should study about affections of the street closing project that may cause problems or gain benefits to the local area and to the nation. And find the right strategy and management of the project for the most benefit.