



แนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค

Approaches to Address Pedestrian Pathway Problems in Bang Khae



สมัชชัญ เอี่ยมสอาด

สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการปกครอง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยสยาม

พุทธศักราช 2567

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยสยาม



ชื่อเรื่อง (ภาษาไทย) แนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค  
(ภาษาอังกฤษ) Approaches to Address Pedestrian Pathway Problems in Bang Khae  
นามผู้วิจัย (ภาษาไทย) นายสมัชญ์ เอี่ยมสอาด  
(ภาษาอังกฤษ) Mr.Samush Eiamsa-ard

รหัสประจำตัวนักศึกษา 6517900001

สาขา การปกครอง

คณะ บัณฑิตวิทยาลัยสาขารัฐศาสตร์

ปีการศึกษา 2566

สารนิพนธ์ฉบับนี้ได้รับความเห็นชอบจากบัณฑิตวิทยาลัยสาขารัฐศาสตร์แล้ว

อาจารย์ที่ปรึกษา

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิตภา ทิรศิริกุล)

วันที่ 17 เดือน มีนาคม พ.ศ.2567

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชาญชัย จิตรเหล่าอาพร)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย สาขารัฐศาสตร์

วันที่ 17 เดือน มีนาคม พ.ศ. 2567

## บทคัดย่อ


ชื่อเรื่อง : แนวทางการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค

โดย : นายสมัชญ์ เอี่ยมสอาด

ชื่อปริญญา : รัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขา : การปกครอง

อาจารย์ที่ปรึกษาประจำตัวนักศึกษา :

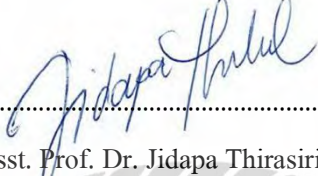
  
.....  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิตาภา ธีรศิริกุล)

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค 2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อปัญหาและอุปสรรคของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค 3. เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้าไปปฏิบัติในเขตบางแค โดยการวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ประชากรการวิจัย คือ ประชาชนผู้ใช้ทางเท้าในเขตพื้นที่บางแค ซึ่งไม่ทราบจำนวนที่แน่นอน กลุ่มตัวอย่าง ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้มาโดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยไม่อาศัยความน่าจะเป็นเนื่องจากไม่ทราบจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่แน่นอน โดยกำหนดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 396 คน ซึ่งใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล สถิติในการวิจัย ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One way ANOVA) และการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Pearson Product-Moment Correlation)

ผลการศึกษาพบว่า ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่อการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ และอายุที่แตกต่างกันมีแนวทางการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแคแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ปัจจัยด้าน ปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.00 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ ทั้งนี้ขอเสนอแนะในการวิจัยมุ่งเน้นให้ภาครัฐควรมีการกำหนด นโยบายการป้องกัน และควบคุมปัญหาที่จะทำให้เกิดความเสียหายต่อเส้นทางการเดินทางเท้าอย่างชัดเจน

**คำสำคัญ:** แนวทางการแก้ไข, ปัญหาและอุปสรรค และการเดินทางเท้า

## Abstract

**Title** : Approaches to Address Pedestrian Pathway Problems in Bang Khae  
**By** : Samush Eiamsa-ard  
**Degree** : Master's degree of Political Science (Government)  
**Major** : Political Science (Government)  
**Advisor** :   
 .....  
 (Asst. Prof. Dr. Jidapa Thirasirikul)

The objectives of this research were: 1) To investigate approaches to address pedestrian pathway issues in the Bang Khae area; 2) To examine the factors influencing the problems and obstacles related to pedestrian pathways in the same area; and 3) To propose development strategies to mitigate these pedestrian pathway issues in Bang Khae. This quantitative research focuses on the population of pedestrians within the Bang Khae area. A simple random sampling method was employed to select a sample group of 396 individuals. Statistical tools utilized in this study encompassed percentage, Mean, standard deviation, one-way ANOVA, and Pearson Product-Moment Correlation.

The study findings revealed a significant overall impact of opinions regarding factors contributing to pedestrian pathway problems and obstacles. Personal factors, such as gender and age, demonstrated statistically significant differences in approaches to address pedestrian pathway issues in the Bang Khae area. Moreover, there was a statistically significant positive correlation between problems and obstacles in pedestrian pathways and the demand for using these pathways, affirming the established hypothesis. As a recommendation, this research emphasizes the necessity for governmental intervention in formulating explicit policies to prevent and manage issues that could potentially compromise pedestrian pathways.

**Keywords:** problem-solving approaches, obstacles, pedestrian pathways



(ค)

## กิตติกรรมประกาศ

ขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา น้องชาย (นายสุรพล นางไพจิต และนายสรชัย เอี่ยมสอาด) และครอบครัวที่อบรมสั่งสอน ให้กำลังใจ และสนับสนุนแก่ผู้วิจัยด้วยดีเสมอมา

สารนิพนธ์ ฉบับนี้ สำเร็จลุล่วงและสมบูรณ์ได้ด้วยความกรุณาจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิตภา ธิรศิริกุล และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชาญชัย จิตรเหล่าอาพร ที่กรุณาให้คำปรึกษา ชี้แนะ แก้ไข และปรับปรุง สารนิพนธ์เล่มนี้ ด้วยความ มานะ บากบั่น จนทำให้ผู้วิจัย มีความรู้ ความสามารถ ในการทำรายงานวิจัย และสามารถต่อยอดได้ในเชิงรัฐศาสตร์ รวมถึงองค์ความรู้ และ ทฤษฎีต่างๆ เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในชีวิตประจำวัน ตลอดจนวิถีการใช้ชีวิตในการทำงาน

ขอขอบคุณ นายธีร วรธรรมสุจริต เป็นเพื่อนที่คอยให้คำปรึกษาด้านภาษาอังกฤษ จนทำให้สารนิพนธ์ฉบับนี้ มีความสมบูรณ์

ประโยชน์อันพึงได้รับจากสารนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขออุทิศแด่ บุพการี อาจารย์ และผู้ที่เกี่ยวข้อง (นายเจียมศักดิ์ ถาวร และนางสมพงษ์ เอี่ยมสอาด) ซึ่งเป็นผู้วางรากฐานการศึกษาให้แก่ผู้วิจัย รวมถึงผู้มีพระคุณทุกท่านที่ช่วยเป็นแรงบันดาลใจให้ผู้วิจัยสำเร็จการศึกษารั้งนี้

สมัชญ์ เอี่ยมสอาด

มีนาคม 2567

## สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	(ก)
ABSTRACT.....	(ข)
กิตติกรรมประกาศ.....	(ค)
สารบัญ.....	(ง)
สารบัญ (ต่อ).....	(จ)
สารบัญตาราง.....	(ฉ)
สารบัญรูปภาพ.....	(ช)
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 โจทย์วิจัย.....	2
1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
1.4 ขอบเขตของการวิจัย.....	2
1.5 ประโยชน์ที่ได้รับ.....	3
1.6 นิยามปฏิบัติการ.....	3
<b>บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</b>	
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้า และนโยบายมาตรการของรัฐในการ แก้ปัญหของทางเดินเท้า.....	4
2.2 แนวคิดนโยบายสาธารณะ และการนำนโยบายไปปฏิบัติ.....	6
2.3 แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิภาพการนำนโยบายไปปฏิบัติ.....	12
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	14
2.5 กรอบแนวคิด.....	19
2.6 สมมติฐานในการวิจัย.....	20

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
<b>บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย</b>	
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	22
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา.....	22
3.3 การสร้างและการและพัฒนาเครื่องมือ.....	24
3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	24
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	25
<b>บทที่ 4 ผลการวิจัย</b>	
4.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล.....	27
4.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่อการสำรวจ เส้นทางการเดินทางเท้า.....	28
4.3 ผลการวิเคราะห์เกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่ เขตบางแค.....	30
4.4 ผลการวิเคราะห์และทดสอบสมมติฐาน.....	32
<b>บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ</b>	
5.1 สรุปผลการวิจัย.....	36
5.2 อภิปรายผลการวิจัย.....	39
5.3 ข้อเสนอแนะ.....	42
บรรณานุกรม.....	44
ภาคผนวก.....	47
ภาคผนวก ก แบบสอบถามงานวิจัย.....	48
ประวัติผู้วิจัย.....	55

## สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างโดยจำแนกตามเพศ.....	27
4.2 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัญหาและอุปสรรคในการ สัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า.....	28
4.3 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อความต้องการที่จะแก้ไขในการ สัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า.....	30
4.4 ทดสอบการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศกับความต้องการในการใช้เส้นทางการ เดินทางเท้า.....	32
4.5 การเปรียบเทียบความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าจำแนกตามเพศเป็นรายคู่ .....	33
4.6 ทดสอบการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับความต้องการในการใช้เส้นทางการ เดินทางเท้า.....	33
4.7 การเปรียบเทียบความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าจำแนกตามอายุเป็นรายคู่ .....	34
4.8 ทดสอบการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอาชีพกับความต้องการในการใช้เส้นทางการ เดินทางเท้า.....	34
4.9 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้า .....	35



## สารบัญรูปภาพ

ตารางที่	หน้า
2.2.1.1 ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล (Rational Model).....	7
2.2.1.2 ตัวแบบทางด้านการจัดการ (Management Model).....	8
2.2.1.3 ตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์กร (Organization Development Model) .....	8
2.2.1.4 ตัวแบบทางด้านการกระบวนการของระบบราชการ (Bureaucratic Processes Model) .....	9
2.2.1.5 ตัวแบบทางการเมือง (Political Model).....	10
2.2.1.6 ตัวแบบเชิงบูรณาการ (Integrative Model).....	11
2.5.1 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	19
2.5.2 ตัวแบบทางการเมือง (Political Model).....	20



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

อุปสรรคและปัญหาต่อทางเดินเท้านั้น ได้แพร่กระจายวงกว้างในทุกพื้นที่ของกรุงเทพมหานคร รวมถึงทุกพื้นที่ในประเทศไทย ทุกวันนี้ทางเดินเท้ามีปัญหามากมายจนทำให้คนเดินเท้าไม่สะดวก ไม่ปลอดภัย บางครั้งมีมอเตอร์ไซด์ขึ้นมาขับขึ้นบนทางเท้าซึ่งเป็นสิ่งรบกวนจิตใจต่อผู้เดินทางเท้า รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีไม่สามารถตอบ โจทย์การใช้งานได้เท่าความต้องการ โดยปัญหาหลักๆ (ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง 2560, 17 พฤษภาคม) อาทิ

ประการแรก ปัญหาด้านความปลอดภัย เช่น ปัญหาอันตรายจากอาชญากรรม (ร้อยละ 32.5) ปัญหาอันตรายจากอุบัติเหตุบนทางเท้า (ร้อยละ 31.5) และปัญหาในการเดินในยามค่ำคืน ไม่มีแสงไฟส่องสว่าง (ร้อยละ 31.5)

ประการที่สอง ปัญหาด้านความสะดวกสบายในการเดิน เช่น การไม่มีสถานีโดยสารประจำทางในระยะเดินเท้า (ร้อยละ 26.9) การที่ในพื้นที่ไม่มีทางเดินเท้า หรือทางเดินเท้าไม่ต่อเนื่อง (ร้อยละ 21.6) และปัญหาทางเท้าเป็นหลุมเป็นบ่อ ไม่ราบเรียบ (ร้อยละ 18.4)

ประการที่สาม ปัญหาด้านสภาพแวดล้อมในการเดิน เช่น การที่ไม่มีร้านค้าที่จำเป็นในชีวิตประจำวัน อยู่ระหว่างทาง (ร้อยละ 44) ปัญหาสภาพแวดล้อมทางกายภาพที่ไม่สวยงาม ไม่มีสิ่งดึงดูดการเดินเท้า (ร้อยละ 23.3) และความสกปรกของทางเท้ารวมถึงการมีขยะมูลฝอย (ร้อยละ 16.8)

นอกจากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น ทางเดินเท้ายังมีสิ่งกีดขวางบนทางเท้าที่มักพบเห็นทั่วไป เช่น ตู้ซุ่มสาย ตู้สายไฟ ตู้ไปรษณีย์ ตู้โทรศัพท์ เสาไฟส่องสว่าง เสากั้นจักรยานยนต์ สายไฟ ป้อมตำรวจ ป้อมนายทวารเมล์ สวน ต้นไม้ ไม้พุ่ม บันได สะพานลอย บันไดรถไฟฟ้า ป้ายของรัฐ ป้ายของเอกชน ป้ายสถานที่ราชการ ป้ายท่องเที่ยว ป้ายโฆษณาทั้งที่ขออนุญาตและไม่ได้ขออนุญาต นอกจากสิ่งกีดขวางแล้ว จุดทิ้งขยะบนทางเท้าบางจุดเป็นป้ายบอกตำแหน่ง บางจุดเป็นคอกและอีกหลายจุดไม่มีป้ายไม่มีคอก เป็นเพียงจุดที่รู้จักกันระหว่างคนทิ้งและคนเก็บ ซึ่งจุดทิ้งขยะทุกรูปแบบเป็นการวางไว้บนทางเท้าซึ่งส่งผลให้ทางเท้าสกปรก น้ำนอง น้ำเน่าซึมลงใต้กระเบื้อง กระเบื้องดำเป็นวงกว้าง และจุดเหล่านี้เมื่อขยะถูกเก็บไปก็ไม่มีการทำมาความสะอาด ทำให้ความสกปรกสะสมฝังรากลึก โดยในส่วนของสำนักเขตบางแคได้มีการดำเนินการเป็นไปตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร

นโยบายของผู้บริหารกรุงเทพมหานคร และกฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำกับ ดูแล และสร้างเป็นมาตรฐานในสังคมต่อไป

จากเหตุผลดังกล่าว ผู้วิจัยมีความสนใจในอุปสรรคและปัญหาของทางเดินเท้า เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ใช้บริการ รวมถึงนโยบายและมาตรการของภาครัฐในการจัดระเบียบ และควบคุมความสะอาดของทางเดินเท้า ผู้ใช้ได้ตระหนักถึงผลลัพธ์ให้เกิดเป็นวัฒนธรรมทางสังคม เล็งเห็นความสำคัญของนโยบายและมาตรการของภาครัฐเพื่อผู้ใช้บริการได้ปฏิบัติตามและนำมาประยุกต์ใช้เพื่อให้เกิดประโยชน์และประสิทธิภาพต่อผู้ใช้ทางเดินเท้า

## 1.2 วัตถุประสงค์การวิจัย

มีปัจจัยอะไรบ้างที่ส่งผลต่อปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค

มีขั้นตอน และกระบวนการของนโยบายการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าอย่างไรบ้าง ที่สามารถดำเนินการในพื้นที่เขตบางแค

สาเหตุของอุปสรรคและปัญหาที่ส่งผลต่อนโยบายการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าและมาตรการในการดำเนินการของภาครัฐในพื้นที่เขตบางแค

## 1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อปัญหาและอุปสรรคของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค
3. เพื่อเสนอแนวทางการพัฒนาการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้า ไปปฏิบัติในเขตบางแค

## 1.4 ขอบเขตการวิจัย

การวิจัยเรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค มีขอบเขตการศึกษา ดังนี้

1.4.1 ขอบเขตด้านพื้นที่ การวิจัยครั้งนี้เก็บข้อมูลในเขตบางแค กรุงเทพมหานคร

1.4.2 ขอบเขตด้านเนื้อหา การวิจัยครั้งนี้ศึกษาโดยเน้นเฉพาะ ประสิทธิภาพการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ และแนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรค

1.4.3 ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง การวิจัยครั้งนี้กำหนดให้ประชากร คือ ผู้ที่อยู่อาศัย หรือ ทำงาน ในเขตบางแค กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีอายุตั้งแต่ 20 ปีขึ้นไป ซึ่งมีจำนวน 400 คน

1.4.4 ขอบเขตด้านระยะเวลา การวิจัยครั้งนี้เก็บข้อมูลตั้งแต่เดือน ตุลาคม ถึง ธันวาคม 2566

### 1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงแนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค
2. ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปัญหาและอุปสรรคของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค
3. ข้อมูลที่ได้จากการวิจัยในครั้งนี้สามารถนำมาประยุกต์ใช้เป็นแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการนำนโยบายการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าไปปฏิบัติในเขตบางแค

### 1.6 นิยามศัพท์เฉพาะ

**ทางเท้า หรือทางเดินเท้า** หมายถึงพื้นที่สาธารณะที่ใหญ่ที่สุดในประเทศไทย เป็นองค์ประกอบส่วนหนึ่งของถนน โดยมีวัตถุประสงค์ใช้สำหรับการสัญจรโดยการเดินเท้าเป็นหลัก

**นโยบาย** หมายถึง นโยบายทางเท้าเดินโล่งสะอาดเป็นระเบียบ ในช่วงผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์

**ผู้ใช้บริการ** หมายถึง ประชาชนผู้ที่เข้ามาใช้บริการในทางเดินเท้า ซึ่งมีผลต่อการดำเนินชีวิตในชีวิตประจำวัน ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางในระยะที่สามารถเดินเท้าได้ การเดินทางโดยใช้สิ่งอำนวยความสะดวกสาธารณะต่างๆตามสถานี เช่น รถไฟฟ้า(BTS) ,รถเมล์ หรือรถประจำทาง ร้านอาหารบางร้าน รวมถึงการบริโภคสินค้าต่างๆ เช่นร้านค้าของชำ ในเขตพื้นที่บางแค

**ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง** หมายถึง ประชาชนผู้ใช้บริการ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่กรุงเทพมหานคร และผู้อำนวยการ และเจ้าหน้าที่สำนักงานเขตบางแค

**มาตรการของภาครัฐ** หมายถึง มาตรการที่เกี่ยวข้องในการดูแล ในการจัดระเบียบ และควบคุมความสะอาดของทางเดินเท้า ในเขตพื้นที่บางแค

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค ” ผู้วิจัยได้ ทบทวนทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งประกอบด้วย

- 2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้า และนโยบายมาตรการของรัฐในการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้า
- 2.2 แนวคิดนโยบายสาธารณะ และการนำนโยบายไปปฏิบัติ
- 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ
- 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ
- 2.5 กรอบแนวคิดการวิจัย สมมุติฐานการวิจัย และ คำอธิบายสมมุติฐาน

#### 2.1 แนวคิดที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้า และนโยบายมาตรการของรัฐในการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้า

การที่ทางเดินเท้า เป็นพื้นที่สาธารณะที่มีผู้ใช้งานได้ตลอดเวลา เมื่อพิจารณาถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับปัญหาของทางเดินเท้า นั้น ได้มีผู้เสนอแนวคิดที่หลากหลายจากหลายสายงานอาชีพ อาทิ เช่น นักวิจัย นักข่าว รวมถึงนักเคลื่อนไหวและพัฒนาเมือง โดยแนวคิดต่างๆ ได้ถูกแพร่หลายออกไปมาก ซึ่งผู้วิจัยได้นำมาประยุกต์ใช้กับการวิจัยในครั้งนี้ ดังต่อไปนี้

สิทธิขาด ฉลองธรรม (2563, 7 มกราคม) อธิบายถึง ลักษณะทางกายภาพของทางเดินเท้าจะส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ทางเดินเท้า กระทั่งกลายเป็นวัฒนธรรมในสังคมที่มีต่อการใช้ทางเดินเท้า เพราะทางเดินเท้าเป็นส่วนประกอบหนึ่งของถนน ด้วยเหตุนี้การออกแบบถนนที่ดีให้ความสำคัญของผู้ใช้ในการสัญจรทางเท้าหลักๆ มีดังนี้

1. ผู้ใช้ทางเท้า ได้แก่ เด็ก คนชรา และคนพิการ โดยผู้ใช้ทางเดินเท้าต้องได้รับความสะดวกสบาย
  2. ระบบขนส่งมวลชนทุกประเภท ต้องมีความประหยัด ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
  3. รถบริการสาธารณะต่างๆ เช่น รถเก็บขยะ รถไปรษณีย์
  4. รถยนต์ส่วนบุคคล เช่น รถมอเตอร์ไซค์ รถยนต์
- นอกจากนี้ ปัจจัยขององค์ประกอบของทางเดินเท้าที่ดี ประกอบด้วย

ปัจจัยที่ 1 ความกว้างของพื้นที่ที่มากพอ หมายถึง ขนาดความกว้างนั้น ขึ้นอยู่กับพื้นที่โดยรวม เช่น ย่านธุรกิจ ควรจะมีทางเดินเท้าที่กว้างพอสมควร ย่านชุมชน อาจจะไม่จำเป็นต้องกว้างมากพอสมควร แต่ทั้งนี้ จะต้องเป็นการกว้างที่มีประสิทธิผล ไม่มีสิ่งกีดขวาง

ปัจจัยที่ 2 ทางเดินเท้าที่ดี ไม่ควรมีสิ่งกีดขวาง หมายถึง ไม่มีนัยว่าสำคัญจะไม่ให้มีสิ่งกีดขวางเลย ซึ่งมีความเป็นไปได้ยาก

ทั้งนี้เมื่อจำแนกประเภทสิ่งกีดขวางบนทางเท้า ย่อมแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

ประเภทแรก สิ่งกีดขวางที่เป็นอันตรายกับคนเดินเท้า อาทิเช่น เสา ป้าย ป้อมตำรวจ ฐานบันไดสะพานลอย ซึ่งเป็นอันตราย เนื่องจากลดเนื้อที่ของทางเดินเท้า ทำให้คนต้องไปเดินบนถนน และ ประเภทที่สอง สิ่งกีดขวางที่ไม่เป็นอันตรายกับคนเดินเท้า อาทิ ต้นไม้ หาบเร่แผงลอย คือ เราสร้างเวะหยุดซื้อได้ แต่จะต้องเดินได้

นอกจากนี้ในการศึกษาผลกระทบของภูมิทัศน์ที่มีต่อสุขภาพของผู้เดินทางเท้าและความปลอดภัยของผู้ขับขี่บนพาหนะ อาสา ศิริสวัสดิ์. (2557, 26 กันยายน) ได้แบ่งประเภทของการเดินเท้าออกเป็น 3 กลุ่ม ได้แก่

กลุ่มที่ 1 การเดินทางเพื่อให้ถึงจุดหมาย เช่น การเดินทางเพื่อไปทำงาน

กลุ่มที่ 2 เป็นการเดินเพื่อพักผ่อนซึ่งเป็นการสัญจรทำให้มีการผ่อนคลาย ซึ่งจะเห็นได้จากบริเวณที่มีร้านค้า มีต้นไม้ร่มรื่น มีพื้นที่โล่งให้พักสายตา มีที่นั่ง อาคารสถาปัตยกรรมที่สวยงาม หลากหลายกิจกรรมในบริเวณนั้น ประชาชนมักจะถูกดึงดูดให้มีการเดินพักผ่อนมากขึ้น

กลุ่มที่ 3 เป็นการเดินเพื่อสุขภาพ ซึ่งเป็นสิ่งที่ได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ

กล่าวโดยสรุป Jane Jacobs (1961) อธิบายให้เห็นว่า สภาพแวดล้อมของเมืองมีอิทธิพลต่อการใช้ชีวิตและพฤติกรรมของคนเมือง และการออกแบบถนนที่ส่งเสริมให้มีกิจกรรมที่หลากหลาย ทำให้เมืองมีชีวิตชีวา ผู้อยู่อาศัยรู้สึกปลอดภัยกระตุ้นให้คนออกมาเดินและทำกิจกรรมบนถนนมากขึ้น เป็นการส่งเสริมสภาพสังคมของเมืองซึ่งแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการเกิดปัญหาของทางเดินเท้า และนโยบายมาตรการของรัฐในการแก้ปัญหาของทางเดินเท้า คือการรับทราบถึงปัญหา และควบคุม เพื่อที่จะแก้ไข ปัจจัยต่างๆที่สามารถก่อให้เกิดปัญหา เพื่อไม่ให้แพร่กระจายไปในวงกว้าง ทั้งนี้ นโยบายมาตรการของรัฐจัดทำขึ้นเพื่อปรับปรุงทางเท้าเดิม รวมถึงเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน เศรษฐกิจ และสังคม ทั้งทางตรงและทางอ้อม

## 2.2 แนวคิดนโยบายสาธารณะ และการนำนโยบายไปปฏิบัติ

นโยบายสาธารณะ (Public policy) คือ ข้อกำหนดหรือแนวทางที่รัฐบาลหรือหน่วยงานราชการต่าง ๆ กำหนดขึ้นเพื่อชี้แนะและควบคุมการดำเนินงานและการพึงพาในด้านต่าง ๆ ที่ส่งผล



กระทบต่อประชาชนและสังคมโดยรวม นโยบายสาธารณะมักมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมความเป็นอยู่ของประชาชนในสังคมที่แย้งกับปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น หรือช่วยเสริมสร้างโอกาสและความเท่าเทียมในสังคม

นโยบายสาธารณะอาจมาจากการกำหนดมาตรฐานและข้อกำหนดที่ชัดเจน ในการดำเนินงานของรัฐบาล รวมถึงนโยบายที่เกิดขึ้นจากระบวนการตัดสินใจที่มีการศึกษาและวิเคราะห์แนวทางที่เหมาะสมในการแก้ไขปัญหาหรือพัฒนาในด้านต่าง ๆ

ตัวอย่างของนโยบายสาธารณะที่ทั่วไปคือ นโยบายที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจ การศึกษา สิ่งแวดล้อม สุขภาพ พลังงาน การคมนาคม การเมืองการคุ้มครองสิทธิมนุษยชน และอื่น ๆ นอกจากนี้ยังมีนโยบายสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับการประกันสังคม การให้ความช่วยเหลือในกรณีภัยพิบัติ และนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการความขัดแย้งระหว่างประเทศ ฯลฯ

การกำหนดนโยบายสาธารณะนั้นส่วนใหญ่จะต้องมีการศึกษาและการประเมินผลที่ดี เพื่อให้สามารถตรวจสอบผลประโยชน์และผลกระทบของนโยบายดังกล่าวต่อสังคมและชุมชนที่เกี่ยวข้อง โดยมีการมองและคำนึงถึงสิทธิและความเท่าเทียมของประชาชนทุกกลุ่ม และพยามมั่นต่อความควบคู่ระหว่างการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการให้บริการสังคมให้กับประชาชนทั้งหมด

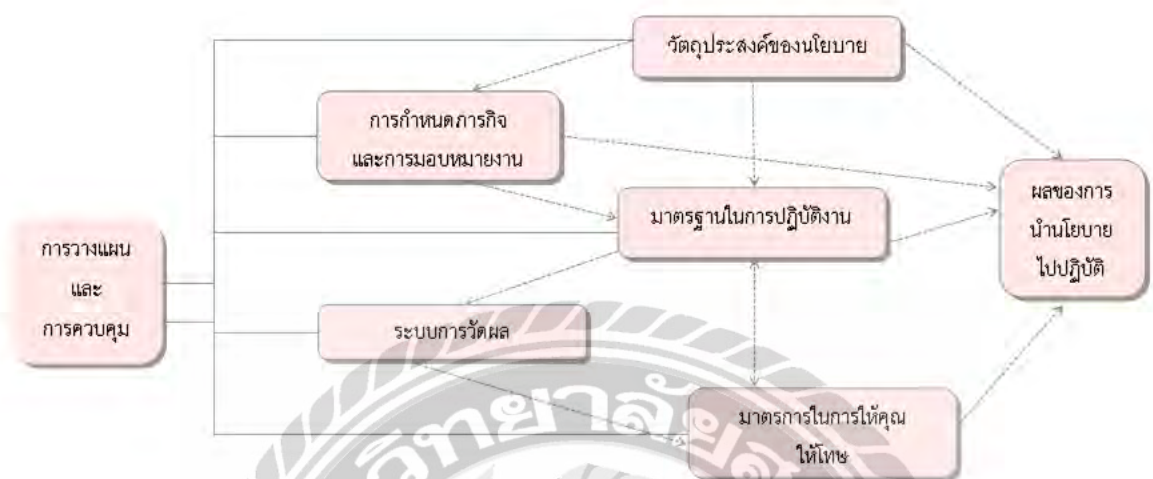
#### 2.2.1 ตัวแบบการน่านโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

วเรช จันทรศร (2548) เสนอตัวแบบเกี่ยวกับการน่านโยบายไปปฏิบัติ ไว้ 6 ตัวแบบ ได้แก่ ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล (Rational Model) ตัวแบบทางด้านการจัดการ (Management Model) ตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์การ (Organization Development Model) ตัวแบบทางด้านการกระบวนการของระบบราชการ (Bureaucratic Processes Model) ตัวแบบทางการเมือง (Political Model) และตัวแบบเชิงบูรณาการ (Integrative Model) ดังนี้

2.2.1.1 ตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล (Rational Model) นโยบายที่ยึดหลักเหตุผล คือ นโยบายที่มุ่งผลประโยชน์สูงสุดทางสังคม มีการมอบหมายงาน และกำหนดมาตรฐานการทำงานให้แก่หน่วยย่อยต่าง ๆ ขององค์กร มีระบบวัดผลการปฏิบัติงาน เนื่องจากการน่านโยบายไปปฏิบัติต้องเริ่มต้นมาจากการกำหนดวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน ลักษณะสำคัญของผลประโยชน์สูงสุดทางสังคม ได้แก่

- 1) จะไม่มีการใช้นโยบายที่ต้นทุนสูงกว่าผลประโยชน์

2) ในระหว่างทางเลือกนโยบายทั้งหมดที่มีอยู่ ผู้ตัดสินใจนโยบายควรเลือกนโยบายที่ให้ผลประโยชน์ตอบแทนต่อต้นทุนสูงสุด



ภาพที่ 2.2.1.1 แสดงตัวแบบที่ยึดหลักเหตุผล

ที่มา: วรเดช จันทรศิริ (2548, น. 138)

2.2.1.2 ตัวแบบทางด้านการจัดการ (Management Model) ตัวแบบนี้อธิบายให้เห็นว่า จุดมุ่งหมายสำคัญก็เพื่อทราบรูปแบบของพฤติกรรมหรือกระบวนการทางการเมือง และให้ความสำคัญกับสมรรถนะขององค์กรที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งสมรรถนะขององค์กรเกี่ยวข้องกับ 5 ปัจจัย ได้แก่

- โครงสร้างขององค์กรที่เหมาะสมกับภาระงานที่รับผิดชอบในการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของนโยบาย
- ภายในองค์กรต้องประกอบด้วยบุคลากรซึ่งมีความรู้ความสามารถในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะด้านการบริหารจัดการ และ/หรือ ด้านเทคนิคอย่างเพียงพอ
- งบประมาณในการดำเนินงานตามนโยบายต้องได้รับ การสนับสนุนอย่างเพียงพอ
- องค์กรยังต้องมีการเตรียมความพร้อมด้านวัสดุ อุปกรณ์ และเครื่องมือเครื่องใช้
- สถานที่ที่ใช้ดำเนินงานต้องเอื้อต่อการดำเนินงานตามนโยบาย





ภาพที่ 2.2.1.2 แสดงตัวแบบทางด้านการจัดการ

ที่มา: วรเดช จันทรศร (2548, น. 141)

2.2.1.3 ตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์การ (Organization Development Model) เป็นตัวแบบที่ศึกษาการนำนโยบายไปปฏิบัติขององค์การที่รับผิดชอบว่า ควรสร้างความผูกพันและการยอมรับในนโยบาย โดยใช้การมีส่วนร่วม (Participation) เนื่องจากมีสมมติฐานว่า การมีส่วนร่วมจะทำให้เกิดการทางานที่มีประสิทธิภาพ ความสำเร็จของการนำนโยบายมาปฏิบัติ จึงเกิดมาจาก การจูงใจ การใช้ภาวะผู้นำที่เหมาะสม การสร้างความผูกพันของสมาชิกในองค์การ การมีส่วนร่วมเพื่อให้เกิดการยอมรับ ตลอดจนการสร้างทีมงานมากกว่าใช้การควบคุมหรือใช้อำนาจของผู้บังคับบัญชา



ภาพที่ 2.2.1.3 แสดงตัวแบบทางด้านการพัฒนาองค์การ

ที่มา: วรเดช จันทรศร (2548, น. 143)

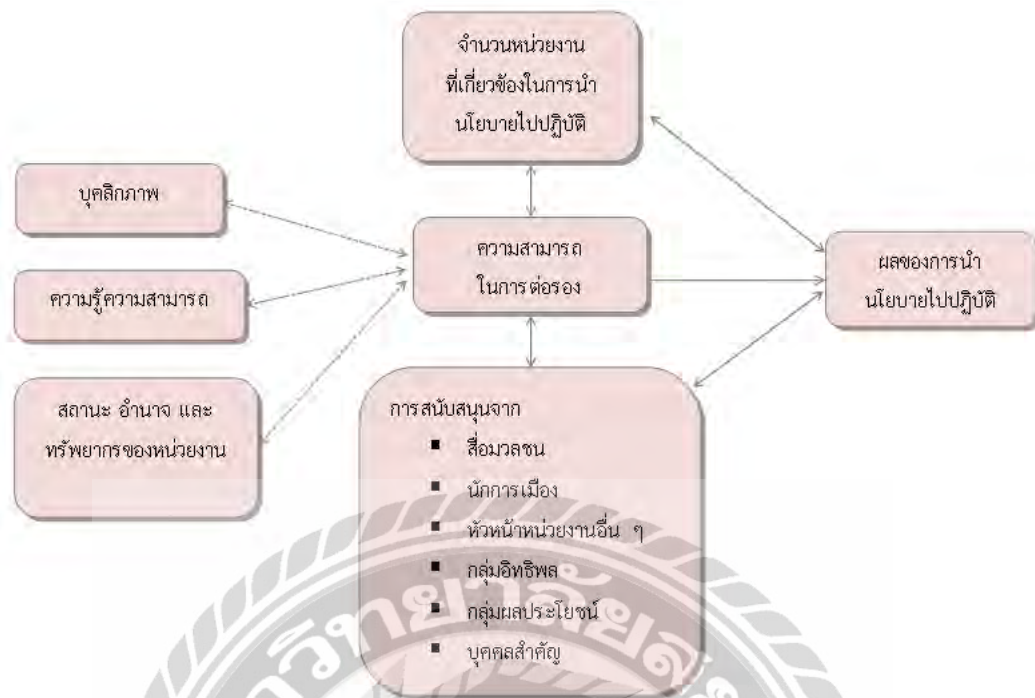
2.2.1.4 ตัวแบบทางด้านกระบวนการของระบบราชการ (Bureaucratic Processes Model) ตัวแบบนี้มีแนวคิดมาจากสังคมวิทยาขององค์กร ที่มองสภาพความเป็นจริงทางสังคมในองค์กร ตัวแบบนี้มีแนวคิดว่า อำนาจขององค์กรไม่ได้อยู่ที่ผู้บริหาร แต่มีอยู่ที่นโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จได้ต้องทำให้ผู้ปฏิบัติงานยอมรับนโยบายเข้าไปเป็นส่วนหนึ่งของการปฏิบัติงานประจำวัน ความล้มเหลวของนโยบายตามแนวคิดตัวแบบนี้คือ ผู้กำหนดนโยบายหรือผู้บริหารไม่เข้าใจสภาพความเป็นจริงของการปฏิบัติงาน



ภาพที่ 2.2.1.4 แสดงตัวแบบทางด้านกระบวนการของระบบราชการ

ที่มา: วรเดช จันทรศรี (2548, น. 145)

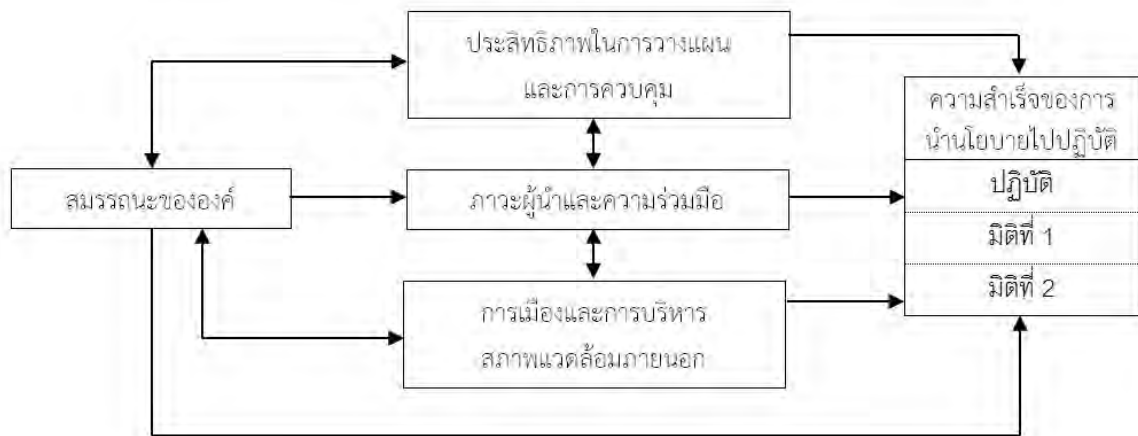
2.2.1.5 ตัวแบบทางการเมือง (Political Model) ผลการนำนโยบายไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับความสามารถในการเจรจาต่อรองของผู้ซึ่งเกี่ยวข้องกับนโยบายนั้นๆ ในฐานะผู้มีส่วนได้และผู้มีส่วนเสียประโยชน์จากการจัดสรรสิ่งที่มีคุณค่า (เช่น งบประมาณ ทรัพยากร) ให้แก่สังคมโดยฝ่ายการเมือง ดังนั้น จำแนกหน่วยงาน/องค์กรที่เกี่ยวข้องในการนำนโยบายไปปฏิบัติ บุคลิกภาพ ความรู้ความสามารถ สถานะ อำนาจและทรัพยากรของหน่วยงาน/องค์กร ความสามารถในการต่อรองของผู้ซึ่งเป็นตัวแทนของหน่วยงาน/องค์กร ความสัมพันธ์ของผู้ซึ่งเป็นตัวแทนของหน่วยงาน/องค์กร ในลักษณะของการสนับสนุนจากปัจจัยภายนอกหน่วยงาน/องค์กร ได้แก่ สื่อมวลชน นักการเมือง หัวหน้าหน่วยงานอื่นๆ กลุ่มอิทธิพล กลุ่มผลประโยชน์ และบุคคลสำคัญที่เกี่ยวข้องกับนโยบาย



ภาพที่ 2.2.1.5 แสดงตัวแบบทางด้านการเมือง

ที่มา: วรเดช จันทรร (2548, น. 148)

2.2.1.6 ตัวแบบเชิงบูรณาการ (Integrative Model) เป็นตัวแบบที่รวบรวมแนวคิดของทั้ง 5 ตัวแบบดังกล่าว โดยแสวงหาผลกระทบของตัวแปรต่าง ๆ ที่มีต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติที่ประสบความสำเร็จ แบ่งเป็น 3 มิติ คือ 1) การวัดความสำเร็จและความล้มเหลวของนโยบายจากผลผลิตผลลัพธ์ และผลลัพธ์สุดท้ายที่เกิดขึ้น 2) การวัดผลกระทบของนโยบาย และ 3) การวัดว่าผลของนโยบายส่งผลกระทบต่อประเทศชาติโดยรวมหรือไม่ โดยมีตัวแปรอิสระที่นำมาพิจารณาจาก 4 ปัจจัย คือ 1) สมรรถนะขององค์กร 2) ประสิทธิภาพในการวางแผนและการควบคุม 3) ภาวะผู้นำและความร่วมมือ และ 4) การเมืองและการบริหารสภาพแวดล้อมภายนอก



ภาพที่ 2.2.1.6 แสดงตัวแบบเชิงบูรณาการ

ที่มา: วรเดช จันทรศร (2548, น. 152)

### ปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ

เมื่อพิจารณาปัจจัยที่ส่งผลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ Pressman, & Wildavsky (1973 อ้างถึงใน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา, ม.ป.ป.) อธิบายให้เห็นว่า การบุกเบิกการศึกษาวิจัยด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ แม้จะไม่ได้มีการนำเสนอตัวแบบเชิงทฤษฎีเกี่ยวกับกระบวนการนำนโยบายไปปฏิบัติ แต่พวกเขาก็ได้นำเสนอคำเตือนเชิงชี้แนะ (a series of prescriptive warning) ขึ้นมาชุดหนึ่ง ซึ่งมีสาระสำคัญพอสรุปได้ ดังนี้

1. การนำนโยบายไปปฏิบัติไม่ควรแยกจากนโยบาย และจะต้องไม่มองว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นมาภายหลังและเป็นอิสระจากการกำหนดนโยบาย (the design of policy)

2. ผู้ออกแบบนโยบายควรหาวิธีการโดยตรง (direct means) ในการบรรลุเป้าหมาย (ends) ของนโยบายมาใช้ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการมีจุดในการตัดสินใจและเรื่องที่ต้องทำการตกลงกัน (decision points and clearances) มากเกินไปจนเกิดความซับซ้อนในการทำงานร่วมกัน ด้วยเหตุนี้จึงเห็นได้ว่าควรให้ความสนใจกับการสร้างองค์การบริหารนโยบายหรือโครงการขึ้นมาใหม่

3. ควรพิจารณาอย่างระมัดระวังถึงแนวคิดและทฤษฎีที่เป็นรากฐานของนโยบายว่ามีความเหมาะสมเพียงใด

4. ความต่อเนื่องของภาวะผู้นำเป็น ปัจจัยสำคัญที่มีอิทธิพลต่อความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ดังพบว่า การหายไปของผู้ปฏิบัติงานสำคัญ (key actors) ได้ก่อให้เกิดความวุ่นวายในการดำเนินโครงการได้



5. ความเรียบง่ายของนโยบาย (simplicity) เป็นสิ่งที่ต้องการมากจะเห็นว่า ปัจจัยสำคัญ (key elements) ที่จะมีผลต่อความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นประเด็นที่มีความสำคัญอย่างมาก ดังที่ วรรณเจตน์ จันทรศร (2548) แสดงทัศนะว่าบทเรียนที่ได้จากงานชิ้นนี้ก็คือ เงื่อนไขที่สามารถประกันความสำเร็จของนโยบายใดๆ ได้คือ หนึ่ง นโยบายนั้นควรตั้งอยู่บนพื้นฐานทฤษฎีที่เหมาะสม (sound theory) สอง แนวทางการบรรลุเป้าหมายของนโยบายควรใช้วิธีการที่ไม่มีความซับซ้อน อาศัยความร่วมมือหรือการประสานการปฏิบัติกับกลุ่มหรือองค์การจำนวนน้อยหรือเป็นกลยุทธ์ในการบรรลุนโยบายแบบง่าย (simple) สาม หากการนำนโยบายไปปฏิบัติมีแนวโน้มต้องเผชิญกับความขัดแย้งหรือความซับซ้อนมาก ก็ควรมีการกำหนดโครงสร้างการนำไปปฏิบัติ (implementation structure) ให้ไว้ชัดเจน สี่ มีการเชื่อมโยงกันระหว่างการกำหนดนโยบายกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผู้มีบทบาทในการกำหนดนโยบายควรเข้ามามีบทบาทสำคัญในช่วงการนำนโยบายไปปฏิบัติด้วย

## 2.3 แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ

### 2.3.1 ความหมายของประสิทธิผล

ชัชวาล อรวงศ์สุภทัต (2552, 20 เมษายน) กล่าวว่า ประสิทธิภาพของหน่วยงานภาครัฐ คือ องค์การทำหน้าที่ให้บริการสาธารณะ สามารถจัดบริการตามขอบเขตหน้าที่รับผิดชอบเป็นที่พอใจของประชาชน จึงพิจารณาจากความสามารถการจัดการบริหาร ความเสมอภาค ความยุติธรรม และเท่าเทียมในการบริการความซับซ้อนจะมากขึ้นเมื่อองค์การมีหลายเป้าหมายและขัดแย้งกันเอง

รุ่ง แก้วแดง และ ชัยณรงค์สุวรรณสาร (2536) ประสิทธิภาพ หมายถึง ความสำเร็จของผลการปฏิบัติงานที่เป็นไปหรือบรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ขององค์การ

วิทยา ด้านธำรงกุล (2546 : 27) กล่าวว่า ประสิทธิภาพ หมายถึงความสามารถในการเลือกเป้าหมายที่เหมาะสมและบรรลุเป้าหมายนั้นๆ โดยประสิทธิผลนั้นวัดกันที่องค์การสามารถสนองผู้บริโภคหรือบริการที่เป็นต้องการหรือไม่ อีกทั้งยังสามารถบรรลุในสิ่งที่พยายามจะทำมากน้อยเพียงใด

Price (1968) ไพรส์ กล่าวว่า ประสิทธิภาพ คือ ความสามารถในการดำเนินการให้เกิดผลตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ ซึ่งมีตัวบ่งชี้ความมีประสิทธิภาพขององค์การ 5 อย่างคือ ความสามารถในการผลิตขวัญ การปฏิบัติตามแบบอย่าง การปรับตัว และความเป็นปึกแผ่นขององค์การ

Suchman (1967 อ้างถึงใน สมพร เพ็ญจันทร์, 2539, น. 264) ได้เสนอแนวคิดไว้ในตำราการวิจัยประเมินผลเมื่อปี 1967 โดยได้เสนอเกณฑ์ (criteria) 5 ประการ ที่เกี่ยวข้องกันสำหรับการประเมินความสำเร็จหรือล้มเหลวของโครงการด้านสาธารณสุข คือ

1. เกณฑ์ความพยายาม (effort) เป็นการประเมินจากปริมาณและคุณภาพ ของกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้น โดยพิจารณาจากปัจจัยนำเข้า (input) หรือพลังงานที่ใช้ไปโดยไม่สนใจผลผลิต (output)

2. เกณฑ์การปฏิบัติงาน (performance) เป็นการประเมินจากการกระทำหรือการปฏิบัติงาน มองที่ผลลัพธ์ของความพยายาม

3. เกณฑ์ความเพียงพอ (adequacy) เป็นการประเมินพิจารณาว่าการปฏิบัติงานทั้งหมดมี ความเพียงพอกับความต้องการหรือไม่

4. เกณฑ์ประสิทธิภาพ (efficiency) เป็นการประเมินโดยมองในด้านค่าใช้จ่าย (cost)

5. เกณฑ์กระบวนการ (process) เป็นการประเมินความสำเร็จหรือล้มเหลว โดยดูว่าโครงการ อันหนึ่งทำงาน ได้ผลหรือไม่ได้ผลอย่างไร ทำไม่ถึงเป็นเช่นนั้นตามแนวคิดหรือวิธีการของชุมชน นั้นแสดงให้เห็นว่าความสำเร็จหรือล้มเหลวของโครงการๆ หนึ่งสามารถวัดได้หลายวิธี ขึ้นอยู่กับ เกณฑ์พิจารณาที่ใช้อ้างอิงจากผลผลิตในระยะสั้นๆ ที่วัดออกมาได้ เช่น จำนวนผู้รับบริการ จำนวนกิโลเมตรของถนนที่สร้างหรือมองจากผลลัพธ์ (outcomes) ในระยะยาวที่ค่อนข้างจะเป็น นามธรรมก็ได้เช่น การเปลี่ยนแปลงทักษะการอ่านของเด็ก เป็นต้น

Nakamura & Smailwood (1980, p. 21) นากามูระ และ สมะมอลวูด ก็ได้เสนอเกณฑ์ในการ วัดหรือการประเมินความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติของตนเองไว้ 5 ประการเช่นเดียวกัน คือ

1. เกณฑ์การบรรลุเป้าหมายของนโยบาย (policy goal attainment) เป็นการพยายามวัดผลที่ มองเห็นได้ว่าบรรลุเป้าหมายของนโยบายหรือไม่ มักจะอาศัยวิธีการเชิงปริมาณมาวัดผลผลิต (outputs) เพื่อเปรียบเทียบกับเป้าหมาย

2. เกณฑ์ประสิทธิภาพ (efficiency) เป็นการประเมินคุณภาพของการปฏิบัติงาน เปรียบเทียบกับค่าใช้จ่าย มักใช้กับกรณีซึ่งผลผลิตของนโยบายมีไม่ชัดเจน เช่น นโยบายด้านความ ปลอดภัย ด้านการป้องกันประเทศ

3. เกณฑ์ความพึงพอใจของผู้ลงคะแนนเสียง (constituency satisfaction) เป็นการพิจารณา ถึงความพึงพอใจของประชาชนต่อนโยบาย โดยพิจารณาจากเสียงสนับสนุนให้ดำเนินการนโยบาย นั้นว่ามีมากขึ้นหรือลดลง

4. เกณฑ์การตอบสนองความต้องการของลูกค้า (clientle responsiveness) เป็นการประเมิน ความพึงพอใจของผู้รับบริการ เหมาะกับหน่วยงานประเภทให้บริการประชาชน เช่น โรงพยาบาล โรงเรียน

5. เกณฑ์การดำรงอยู่ของระบบ (system maintenance) จะเป็นการพิจารณาถึงความมั่นคง ภายในองค์กร (internally consistent) พิจารณาการจตุรกรการใช้ทรัพยากรขององค์กร

Bardach (1980 อ้างถึงใน อลงกต แผนสันทิต, 2557) เป็นนักวิชาการอีกคนหนึ่งที่ทำให้ความสนใจเกี่ยวกับเกณฑ์ในการวัดความล้มเหลวหรือความสำเร็จของนโยบาย เขาเห็นว่าความล้มเหลว (failure) มองได้ 3 มิติคือ หนึ่ง การบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในเกณฑ์ต่ำ สอง มีความล่าช้าในการนำนโยบาย โดย พิจารณาเปรียบเทียบกับแผนหรือเป้าหมายที่กำหนดไว้ สาม มีค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติงานมากเกินไปในแต่ละโครงการหรือนโยบายอาจเข้าเกณฑ์นี้ทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน จากแนวคิดของนักวิชาการที่กล่าวมา จะเห็นว่าเกณฑ์ในการประเมินความสำเร็จหรือล้มเหลวของนโยบายหรือโครงการมีอยู่หลายเกณฑ์ แต่ละเกณฑ์มีจุดสนใจในการประเมินต่างกัน บางเกณฑ์มองที่ความพยายาม (inputs) บางเกณฑ์มองที่ผลผลิต (outputs) หรือบางเกณฑ์มองที่ผลลัพธ์ที่ตามมา (outcome) การเลือกเกณฑ์ในการประเมินแตกต่างกันจะมีผลให้ผลการประเมินแตกต่างกันด้วย จึงเป็นภาระหน้าที่สำคัญของนักวิจัยที่จะต้องเลือกเกณฑ์ในการประเมินความสำเร็จ หรือล้มเหลวให้เหมาะสมกับนโยบายหรือโครงการที่จะประเมิน เกณฑ์ที่เน้นความพยายาม เน้นการก่อให้เกิดผลการปฏิบัติในระยะสั้นหรือเน้นผลผลิตจะเหมาะสมกับการประเมินความสำเร็จ หรือล้มเหลวในระดับการนำนโยบายไปปฏิบัติ ส่วนการประเมินความสำเร็จหรือล้มเหลวในระดับการประเมินผล นอกจากอาศัยเกณฑ์ข้างต้นแล้ว อาจใช้เกณฑ์การบรรลุวัตถุประสงค์หรือการก่อให้เกิดผลกระทบของนโยบายหรือเกณฑ์ประสิทธิภาพด้วย

## 2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

### 2.4.1 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องด้านประสิทธิผลการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ฉลวย ใหญ่สวัสดิ์วงศ์ (2541) ในการศึกษาเรื่อง ปัญหาการนำนโยบายไปปฏิบัติ ศึกษากรณีโครงการส่งเสริมปลูกไม้เศรษฐกิจจังหวัดเลย พ.ศ. 2537-2541 พบว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติไม่ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควรเนื่องจากบุคลากรมีปริมาณและคุณภาพไม่เพียงพอ ขาดความเหมาะสม

คารารัตน์ แก้วสลับสี (2542) ในการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ : ศึกษาเฉพาะกรณีการรวมกลุ่มอาชีพโครงการไทยช่วยไทย กรมประชาสัมพันธ์ พบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นประกอบด้วยปัจจัยภายในองค์กรกับปัจจัยภายนอกองค์กร ซึ่งความสำเร็จของนโยบายจะต้องให้ความสำคัญกับความเข้าใจนโยบายของผู้นำไปปฏิบัติ และการพัฒนาขีดความสามารถในการประเมินผล ข้อเสนอแนะแก่ผู้บริหารโครงการคือ ควรซักซ้อมความเข้าใจและแนวทางในการนำนโยบายไปปฏิบัติกับผู้ปฏิบัติงานตามนโยบายให้ชัดเจน จัดการฝึกอบรมพัฒนาความรู้ในด้านที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานตามนโยบาย ประสานงานให้กับผู้ปฏิบัติงาน ใช้เครื่องมือกลไกด้านการเมืองและการปกครองผลักดันนโยบายให้เกิดประโยชน์กับ

ประชาชน ด้านผู้ปฏิบัติงานควรเตรียมความพร้อมสำหรับการดำเนินงานในพื้นที่ และประสานความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอก

ปาริชาติ ทัทกะสุด (2553) ในการศึกษาเรื่อง การนำนโยบายพัฒนาสวนสัตว์ในสังกัดขององค์การสวนสัตว์สู่มาตรฐานระดับโลกไปปฏิบัติ พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลให้นโยบายประสบความสำเร็จมาจาก 1) ภาวะผู้นำองค์กรที่มีลักษณะผสมผสานกันระหว่างภาวะผู้นำแบบทางานเป็นทีม (team management) กับภาวะผู้นำด้านการเปลี่ยนแปลง (Transformational Leader) 2) การถ่ายทอดความรู้ของบุคลากรในองค์กร 3) ความต่อเนื่องของนโยบาย กล่าวคือ แม้จะมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารองค์กรตามวาระไปแล้วแต่ผู้บริหารที่เข้ามารับตำแหน่งต่อก็ยังคงดำเนินนโยบายที่ได้วางไว้ทำให้นโยบายพัฒนาไปในแนวทางเดียวกัน และ 4) การสร้างเครือข่ายและการสนับสนุนการดำเนินนโยบายจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

#### 2.4.2 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องด้านสาธารณสุขโลก

เทวุษย์ บริรักษ์สันติกุล (2552) ได้ศึกษาเกี่ยวกับเรื่อง การมีส่วนร่วมของชาวกรุงเทพมหานครในการจัดการขยะมูลฝอย ผลการศึกษาพบว่า ความรู้ความเข้าใจในการมีส่วนร่วมในการจัดการขยะมูลฝอย เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมของชาวกรุงเทพมหานครในการจัดการขยะมูลฝอย อีกทั้งพบว่า ในระดับครอบครัวส่วนใหญ่ มีส่วนร่วมในการจัดการขยะมูลฝอย อยู่ในระดับมาก ด้านปัญหา และอุปสรรคพบว่า เจ้าหน้าที่ส่วนใหญ่ เห็นว่ากรุงเทพมหานครมีความพร้อม และความพอเพียงด้านบุคลากร ด้านงบประมาณ และด้านวัสดุอุปกรณ์

ร้อยโทจิรวัดน์ พูลทรัพย์ (2550) ได้ศึกษาเกี่ยวกับเรื่องพฤติกรรมการจัดการขยะของผู้พักอาศัยในอาคารที่พักข้าราชการ กรมพลธิการทหารบก ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และปัจจัยส่งเสริมด้านความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับการจัดการขยะ และปัจจัยด้านความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดการขยะ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการจัดการขยะ

สุรเดช อำนวยสาร (2539) ได้ทำการศึกษาการแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอยในพื้นที่กรุงเทพมหานคร (2535-2539) ผลการวิจัยนี้พบว่า การแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอยในกรุงเทพมหานครช่วง ปี 2535 – 2539 เป็นการนำนโยบายลักษณะพิเศษประกอบกับมีการใช้กฎหมายรองรับสำหรับลงโทษผู้ฝ่าฝืน นโยบายนี้เป็น เรื่องที่ก่อให้เกิดแนวทางการวิเคราะห์เพื่อหาสาเหตุปัจจัยที่เกี่ยวข้องในการนำนโยบายดังกล่าวมาปฏิบัติ โดยพบว่าการนำนโยบายการแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอยช่วงปี 2535-2539 ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอยได้ เพียงแต่เป็นการชะลอปัญหา และลดความขัดแย้งระหว่างผู้ค้ากับประชาชนได้บางส่วนจนถึงจุดที่ประชาชนชาวกรุงเทพมหานครเพิ่มมากขึ้น และผู้ค้าก็เพิ่มขึ้นเป็นเงาตามตัวจนไม่สามารถอยู่บนทางเท้าร่วมกัน



ได้จึงจำเป็นต้องทบทวนนโยบายกันใหม่อีกครั้ง ในด้านข้อเสนอแนะประกอบด้วยข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ที่ควรแก้ไขปัญหาการอพยพของชาวชนบท โดยการสร้างงานในชนบท การให้ข้าราชการประจำเป็นผู้กำหนดนโยบายและปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหาทางการเมือง การกำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมายของนโยบายให้ชัดเจนทั้งระยะเวลาและผลของนโยบาย ควรให้มีการประชาสัมพันธ์เชิญชวนประชาชนให้เปลี่ยนพฤติกรรมในการซื้อในสถานที่ ที่กำหนด อาจจะใช้ชอย หรือปิดถนนเพื่อการค้าขายโดยบุคคลที่เกี่ยวข้องทั้งประชาชนผู้ค้า และเจ้าหน้าที่เป็นผู้รู้ปัญหาในพื้นที่ดีและควรให้นักเทศกิจออกตรวจตราการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่เทศกิจเขต เพื่อถ่วงดุลอำนาจแก้ไขปัญหาการรู้จักมักคุ้นกับผู้ค้าต่อไป

### 2.4.3 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการใช้ทางเดินเท้า

พิสิทธิ์ จงไกรจักร (2550) ได้ทำการศึกษาการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการสัญจรทางเดินเท้าในพื้นที่บริเวณรอบสถานีศาลาแดง โดยการวิเคราะห์ปัญหาทางเดินเท้าเพื่อนำข้อมูลดังกล่าวมาเป็นแนวทางในการปรับปรุงทางเดินเท้า จากการสำรวจพบว่า สภาพทางเดินเท้าในบริเวณสถานีศาลาแดงมีความกว้างที่แปรเปลี่ยนตลอดเส้นทาง เนื่องจากปัญหาสิ่งกีดขวางต่างๆ อาทิเช่น ตู้โทรศัพท์สาธารณะ เสาโครงสร้างและบันไดขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า BTS และสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน MRT ส่วนสภาพปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อคนเดินเท้า คือ หาบเร่ แผงลอย และร้านค้าที่รุกล้ำบริเวณทางเดินเท้า ส่งผลให้คนเดินเท้าลงไปสัญจรบริเวณถนน

Emese & Petre (2016) ได้มีการทำการประเมินพฤติกรรมของคนเดินเท้าที่เมืองกีฮอร์ ประเทศฮังการี เพื่อสำรวจและศึกษาการละเมิดกฎระเบียบข้อบังคับในการจราจรของผู้ขับขี่และคนเดินเท้าและเพิ่มความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน พบว่าผู้ใช้รถจะกระทำผิดกฎหมายที่ทางข้ามที่ไม่มีเกาะกลางถนน สามารถแก้ไขปัญหานี้ได้โดยการทำเกาะกลางถนนและติดตั้งสัญญาณไฟ และพบว่าปัจจัยที่จะเพิ่มความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนคือ คนเดินเท้า ผู้ใช้รถ และโครงสร้างพื้นฐาน เช่น เกาะกลางถนน และสัญญาณไฟ วิธีการจัดการกับอัตราการเสียชีวิตที่ดีที่สุด คือการให้ความรู้แก่คนใช้รถใช้ถนนให้มีความรู้มากขึ้นและมีวินัยในการใช้รถใช้ถนนมากขึ้น ที่เมืองบัลกาลอร์ รัฐกรณาฏกะ ประเทศอินเดีย

Francis (1987) กล่าวว่า ทางเดินสวนตัว (Private Indoor Street) คือการสร้างทางเดินเท้าขึ้นมาสร้างสภาพแวดล้อมภายในบริเวณที่ต้องการให้ดีขึ้นเพื่อหนีจากสภาพแวดล้อมที่ไม่ดีภายนอกซึ่งเป็นการเอารูปแบบของอเมริกามาใช้ ตัวอย่าง เช่น ควินซีมอลล์ในเมืองบอสตัน ซึ่งถนนน่าอยู่ (Livable Street) เป็นส่วนหนึ่งของความเคลื่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อสร้างรูปแบบของถนนที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีมีชีวิตชีวา เป็นแนวคิดที่เน้นสององค์ประกอบ ได้แก่ ความมีชีวิตชีวา

(livability) และความสามารถในการสร้างสังคม(sociability) โดยการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อความมีสังคมในพื้นที่สาธารณะเพื่อผลประโยชน์ต่อผู้บริโภคทางเดินเท้าให้มีชีวิตชีวา และสร้างสังคมที่น่าอยู่มากยิ่งขึ้น

Halifax Regional Municipality (2006) การออกแบบสภาพแวดล้อมทางกายภาพ เพื่อส่งเสริมการเดินเท้าควรคำนึงถึง 4 ปัจจัย ดังนี้ 1. การเชื่อมต่อระบบ โครงข่ายทางเท้ากับพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของเมือง เช่น ย่านการค้า ย่านพักอาศัย ที่ทำงาน สถานที่สำคัญ โรงเรียน สวนสาธารณะ ร้านค้า รวมถึงการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ ทำให้ผู้คนมีทางเลือกในการเดิน และสามารถเข้าถึงจุดหมายปลายทาง ต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ 2. ความปลอดภัย เป็นปัจจัยสำคัญในการออกแบบเพื่อส่งเสริมการเดินเท้า สภาพแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัยทำให้ผู้คนรู้สึกวิตกกังวลเกี่ยวกับอันตรายที่จะเกิดขึ้นในการเดินเท้า และการใช้พื้นที่ภายนอกลดลง เช่น เส้นทางที่ไม่ชัดเจนสร้างความสับสน การจราจรพลุกพล่าน มีมุมอับสายตา มีด มีสิ่งกีดขวาง เป็นต้น ทางเดินเท้าที่ปลอดภัยจะดึงดูดให้ผู้คน ออกมาใช้พื้นที่ภายนอกมากขึ้น 3. สิ่งอำนวยความสะดวก การออกแบบสภาพแวดล้อมให้มีความสะดวกต่อการเดิน ช่วยส่งเสริมให้ผู้คนออกมามีพื้นที่ภายนอกในชีวิตประจำวันมากขึ้น เช่น ขนาดทางเท้าที่กว้าง มีทางลาดทางข้ามถนนที่ปลอดภัย ไม่มีสิ่งกีดขวาง เป็นต้น และ 4. ความน่าสนใจ ทางเดินเท้าที่มีความน่าสนใจ ช่วยดึงดูดให้ผู้คนเกิดความสนใจในการเดิน และการ ใช้พื้นที่ภายนอกเพิ่มมากขึ้น เช่น ความสะดวกสบาย ความสวยงามของภูมิทัศน์ บรรยากาศเป็นธรรมชาติ มีร่มเงา เป็นต้น

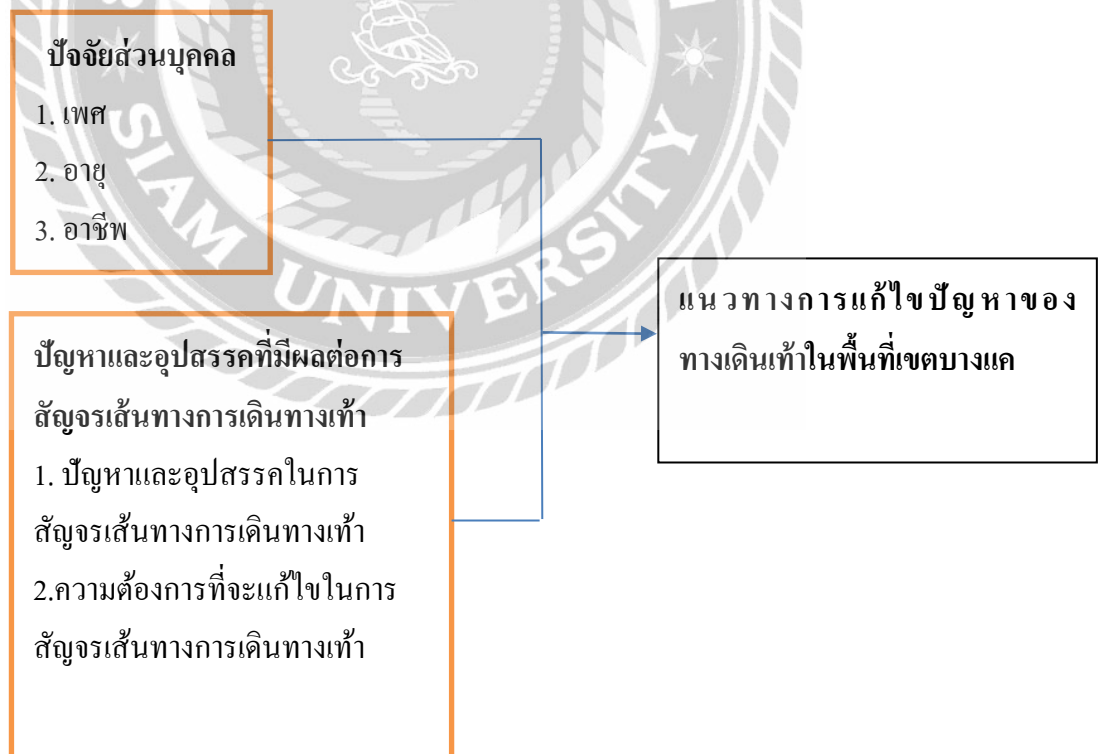
Gehl (2013) กล่าวว่า ทางเท้าที่มีคุณภาพสามารถดึงดูดผู้คนที่หันมาสนใจการเดินเท้าแทนการใช้รถยนต์ ดังนั้นในการพัฒนาเมืองควรให้ความสำคัญของการเดินเท้าเป็นอันดับแรก รวมถึงปัจจัยในด้านอื่น ๆ เช่น โครงสร้างพื้นฐาน ของเมืองแบบกะทัดรัด (compact city) มีระยะทางที่เหมาะสมสำหรับการเดิน การใช้ประโยชน์พื้นที่แบบผสมผสาน กิจกรรม ที่หลากหลาย ความหนาแน่นสูง ระบบขนส่งสาธารณะ การเชื่อมต่อเป็น โครงข่ายทางเท้า ความปลอดภัย สิ่งอำนวยความสะดวก บรรยากาศ และความน่าสนใจ เพื่อส่งเสริมการเดินเท้าอย่างมีประสิทธิภาพ ตอบสนองความต้องการ และกิจกรรมในชีวิตประจำวันของผู้คน

นิรมล เสรีสกุล (2562) กล่าวว่า ทางเดินเท้าที่ดีควรมีขนาดของทางเดินเท้าที่เหมาะสม ซึ่งจะสัมพันธ์กับขนาดอาคาร คนใช้ และกิจกรรมการใช้ประโยชน์ โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 โซนคือ 1. Free Zone เพื่อการสัญจรด้วยการเดินเพียงอย่างเดียว 2. Service Zone สำหรับการตั้งเก้าอี้สาธารณะหรือถังขยะ และ 3. Transition Zone เว้นไว้เป็นทางเดินเข้าอาคาร ในส่วนของทางเดินเท้าควรมีคุณภาพของผิวทาง วัสดุที่ใช้สร้างทางเท้าต้องมีความมั่นคงและกันลื่นประสิทธิภาพการระบายน้ำฝน ไม่ให้น้ำท่วมขังผิวทาง ทางเดินเท้าควรออกแบบให้ทุกคนใช้ได้ ความสมบูรณ์ของ

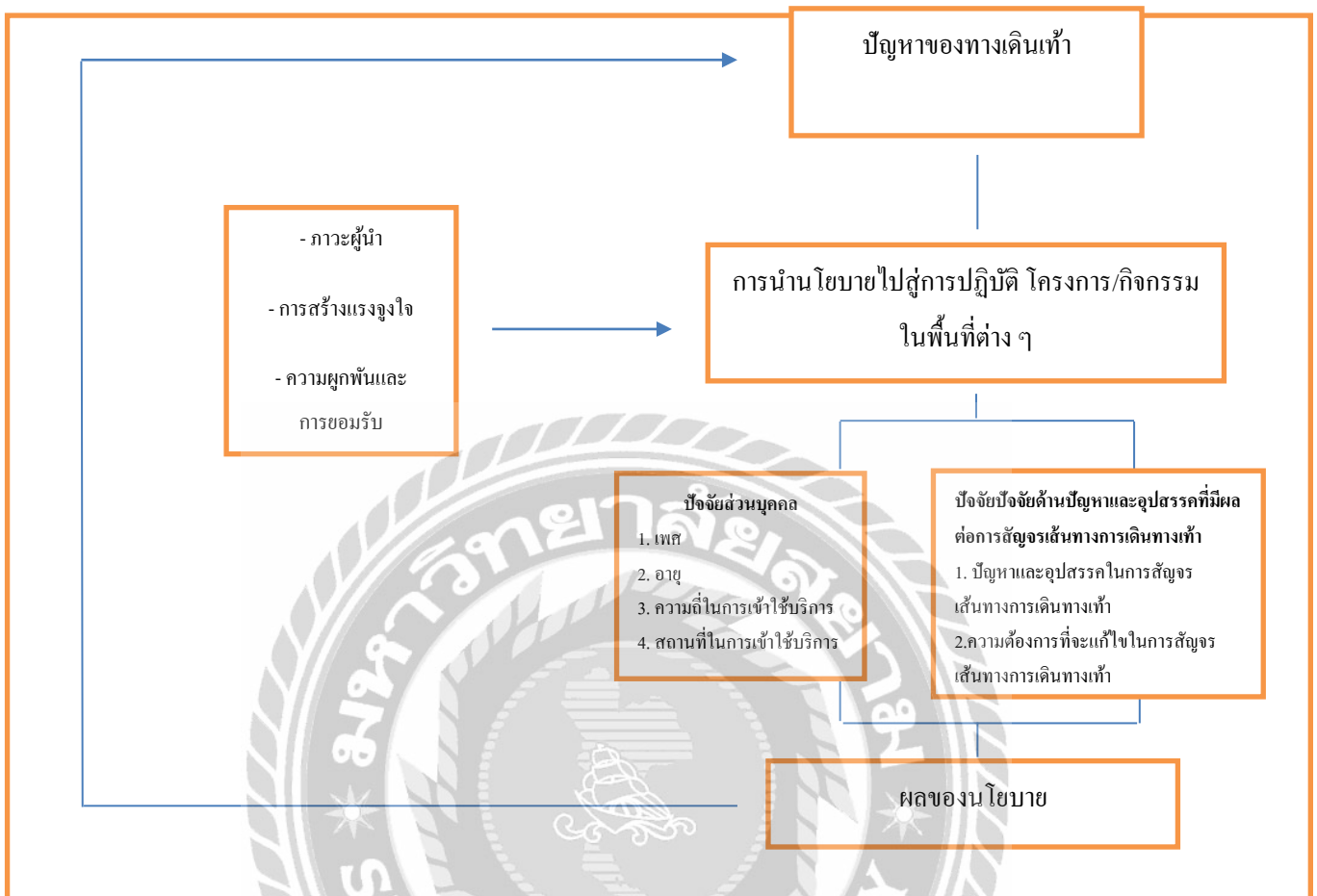
การออกแบบ ผิวทางเชื่อมประสานเป็นเนื้อเดียวกัน ควรให้ความสำคัญกับทางลาดและความปลอดภัย ทางเดินเท้าต้องเป็น โครงข่ายทางเดินที่เชื่อมต่อกับถนน หรือเชื่อมไปยังสถานีหรือการเดินทางอื่นๆ ได้ง่ายและสะดวก มีความปลอดภัยด้วยการสร้างทางลาดโค้งเพื่อปกป้องอุบัติเหตุจากยานอื่น ปลอดภัยอย่างยั่งยืน ใช้ได้ตลอดช่วงเวลาอย่างปลอดภัยและสะดวก ไม่ว่าจะเป็นเวลา กลางคืน ช่วงวันทำงาน และช่วงวันหยุด ป้ายบอกทางที่ชัดเจน เข้าใจง่าย ระบุตำแหน่งที่ตั้งที่สามารถเดินถึงหรือเข้าถึงด้วยรถขนส่งมวลชนจากที่ตั้งของป้ายไปยังที่หมาย ซึ่งทั้งหมดโดยรวมนี้ จะสามารถดึงดูดใจให้คนมาใช้ทางเดินเท้า ด้วยการออกแบบ โครงสร้างพื้นฐานที่สวยงาม โดยคำนึงถึงความสมดุลของสภาพแวดล้อมและระบบเศรษฐกิจสองที่อยู่ตามทางเดินเท้า

## 2.5 กรอบแนวคิดการวิจัย สมมุติฐานการวิจัย

จากการทบทวนแนวคิดทฤษฎี เอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่ยกมาข้างต้น ผู้วิจัยได้นำแนวคิดดังกล่าวมาใช้ในการกำหนดโครงสร้างแผนภูมิในการวิจัยครั้งนี้ ได้ตามรูปภาพที่ 2.5.1 และ 2.5.2



รูปภาพที่ 2.5.1 กรอบแนวคิดการวิจัย



รูปภาพที่ 2.5.2 ระบบของการมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐกับผู้บริ โภคบริเวณทางเดินเท้า (Model)

## 2.6 สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 เพศที่แตกต่างกันมีแนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 2 อายุที่แตกต่างกันมีแนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 3 อาชีพที่แตกต่างกันมีแนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค แตกต่างกัน

สมมติฐานที่ 4 ปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่อการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้ามีความสัมพันธ์กับแนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค

## บทที่ 3

### วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาเรื่อง แนวทางการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค ครั้งนี้ผู้วิจัยมีวิธีการดำเนินการดังนี้

- 3.1 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
- 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา
- 3.3 การสร้างและพัฒนาเครื่องมือ
- 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล
- 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

#### 3.1 การกำหนดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่าง ที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้มาโดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) โดยไม่อาศัยความน่าจะเป็นเนื่องจากไม่ทราบจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่แน่นอน กรณีมีจำนวนประชากรไม่แน่นอน (Infinite population) บุญชม ศรีสะอาด (2535 ผู้วิจัยจึงได้ใช้สูตร)

$$n = \frac{P(1-P)z^2}{e^2}$$

โดยกำหนดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 396 คน เป็นเพศชาย เพศหญิง และ LGBTQ+ อายุตั้งแต่ 18-60 ปี

#### 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการการศึกษา

ผู้วิจัยได้กำหนดลักษณะของเครื่องมือในการวิจัยและการสร้างเครื่องมือในการวิจัยดังนี้ ลักษณะของเครื่องมือในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามซึ่งแบ่งออกเป็น 3 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่อการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค

จะทำการวัดระดับวิเคราะห์ และแปรผลจาก ค่าเฉลี่ย ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ซึ่งเป็นตามแบบลิเคิร์ต (Likert Scale) ซึ่งจะมีให้เลือกตอบได้เพียงคำตอบเดียวโดยใช้คำถามที่แสดงระดับการวัดข้อมูลประเภทมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) โดยใช้เกณฑ์แปลความหมายเพื่อจัดระดับคะแนนเฉลี่ย โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ระดับความสำคัญ	เกณฑ์การให้คะแนน
มากที่สุด	5
มาก	4
ปานกลาง	3
น้อย	2
น้อยที่สุด	1

การแจกแจงความถี่ จะใช้คะแนนเฉลี่ย แบ่งระดับความสำคัญของปัจจัยออกเป็น 5 ระดับ โดยใช้เกณฑ์ค่าเฉลี่ยทางคณิต (Arithmetic Mean) เพื่อหาความกว้างของชั้นเพื่อใช้ในการตีความข้อมูลที่ได้จากสูตรเพื่อเพิ่มค่า ดังนี้

$$\begin{aligned}
 \text{ความกว้างของอันตรภาคชั้น} &= \frac{\text{ข้อมูลที่มีค่าสูงสุด} - \text{ข้อมูลที่มีค่าต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\
 &= \frac{5 - 1}{5} \\
 &= 0.8
 \end{aligned}$$

ดังนั้น สามารถกำหนดเกณฑ์ในการพิจารณาระดับความสำคัญของปัจจัยดังนี้

ระดับความสำคัญ	ระดับคะแนน
เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมากที่สุด	4.21-5.00
เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมาก	3.41-4.20
เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญปานกลาง	2.61-3.40
เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญน้อย	1.81-2.60
เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญน้อยที่สุด	1.00-2.60

ตอนที่ 4 แบบสอบถามเกี่ยวกับข้อเสนอแนะอื่นๆ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบปลายเปิด (Open-Ended)

### 3.3 การสร้างและการและพัฒนาเครื่องมือ

ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ตามลำดับขั้นตอน ดังนี้

1. ศึกษาเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค
2. ศึกษาวิธีการสร้างแบบสอบถาม เรื่องแนวทางการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค โดยได้ทำการศึกษาจากผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ตำรา และเอกสารต่าง ๆ
3. นำแบบสอบถามที่สร้างเสร็จแล้ว ตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ และรับข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงแก้ไขแล้วให้ผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาตรวจสอบ ความสมบูรณ์ ความเหมาะสม และความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) โดยผู้ทรงคุณวุฒิ
4. นำแบบสอบถามที่ได้รับการเสนอแนะจากผู้ทรงคุณวุฒิ มาพิจารณาปรับปรุงแก้ไข และขอคำแนะนำ เพื่อปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามให้ถูกต้องและเหมาะสมก่อนนำไปทดลองใช้
5. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขแล้ว ไปทดลองใช้ (Try-out) กับประชาชนผู้ใช้ทางเท้าในเขตพื้นที่บางแค จำนวน 30 คน แล้วนำแบบสอบถามมาหาความเชื่อมั่น (Reliability) โดยวิธีการวัดความสอดคล้องภายใน (Internal consistency method) ของครอนบัก วิเคราะห์หาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา ซึ่งได้ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.75 ซึ่งถือว่าแบบสอบถาม มีความเชื่อถือได้ สามารถนำไปเก็บข้อมูลจริงต่อไป

### 3.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลมีขั้นตอนดังนี้

1. การสำรวจเอกสาร (Documentary survey) ได้แก่ การรวบรวมข้อมูลจากแนวคิดทฤษฎีงานวิจัย หนังสือ ตำรา บทความ และเอกสารที่เกี่ยวข้อง เพื่อการสร้างกรอบความคิดในการวิจัย
2. การเก็บข้อมูลภาคสนาม (Field survey) ได้แก่ การรวบรวมข้อมูล โดยการใช้แบบสอบถาม (Questionnaire)
3. เมื่อได้ข้อมูลจากการเก็บรวบรวมแบบสอบถาม ทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ในการตอบแบบสอบถาม เพื่อดำเนินการตามขั้นตอนของการวิจัย
4. นำแบบสอบถามมาวิเคราะห์ข้อมูลด้วยคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์

### 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

จากข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้ใช้สถิติในการวิเคราะห์เพื่อได้ข้อมูลที่ตอบสนองตามความมุ่งหมายของการวิจัยดังนี้

1. การคำนวณหาข้อมูลทั่วไปจากแบบสอบถาม ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ (Check-List) ใช้วิธีการหาค่าความถี่ (Frequency) แล้วสรุปออกมาเป็นค่าร้อยละ (Percentage)

2. การคำนวณหาข้อมูลจากแบบสอบถามตอนที่ 2 และ ตอนที่ 3 ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) ใช้วิธีการหาค่าเฉลี่ย (Mean) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

3. การทดสอบสมมติฐาน โดย การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One way ANOVA) กรณีพบค่าความแตกต่างเป็นรายกลุ่ม จะวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างรายกลุ่มเป็นรายคู่อีกครั้งโดยใช้ LSD Analysis) และการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Pearson Product-Moment Correlation)





## บทที่ 4

### ผลการวิจัย

ผลการวิจัยเชิงปริมาณเรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค ”  
แบ่งการนำเสนอผลการวิเคราะห์ออกเป็น 4 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ส่วนที่ 2 ปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่อการสัญจรเส้นทางทางเดินเท้า

ส่วนที่ 3 แนวทางการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค

ส่วนที่ 4 ผลการทดสอบสมมติฐาน

#### 4.1 ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวน ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	160	40.4
หญิง	228	57.6
LGBTQ+	8	2.0
รวม	396	100

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
21-30 ปี	60	15.2
31-40 ปี	184	46.5
41-50 ปี	88	22.2
เกินกว่า 60 ปีขึ้นไป	60	15.2
อื่นๆ	4	1.0

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ข้าราชการ	56	14.1
พนักงานบริษัทเอกชน	216	54.5
ธุรกิจส่วนตัว	44	11.1
ลูกจ้างฯ	16	4.0
อื่นๆ	64	16.2

จากตารางที่ 4.1 พบว่า

กลุ่มตัวอย่างที่แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 228 คน คิดเป็นร้อยละ 57.6 รองลงมาได้แก่เพศชาย จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 40.4 และ LGBTQ+ จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0

กลุ่มตัวอย่างที่แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี จำนวน 184 คน คิดเป็นร้อยละ 46.5 รองลงมาได้แก่ 41-50 ปี จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 22.2 ,21-30 ปี และเกินกว่า 60 ปีขึ้นไป จำนวน 60 คน เท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 15.2 เท่ากันสุดท้ายคือ อื่นๆ จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0

กลุ่มตัวอย่างที่แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับแนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค ส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 216 คน คิดเป็นร้อยละ 54.5 รองลงมาได้แก่ อื่นๆ จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 16.2 ,ข้าราชการ จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 14.1 ,ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 11.1 และสุดท้ายคือ ลูกจ้าง จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.0

#### 4.2 ส่วนที่ 2 ปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่อการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า

ในการวิเคราะห์ผลการศึกษาปัจจัยปัจจัยความมีปัญญาวัดระดับความคิดเห็นตามคะแนน 1 2 3 4 และ 5 ทั้งนี้กำหนดให้เกณฑ์แปลความหมาย ดังนี้

- 4.21 – 5.00 หมายถึง มีความคิดเห็นในระดับมากที่สุด
- 3.41 – 4.20 หมายถึง มีความคิดเห็นในระดับมาก
- 2.61 – 3.40 หมายถึง มีความคิดเห็นในระดับปานกลาง
- 1.81 – 2.60 หมายถึง มีความคิดเห็นในระดับน้อย
- 1.00 – 1.80 หมายถึง มีความคิดเห็นในระดับน้อยที่สุด

ตารางที่ 4.2 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อปัญหาและอุปสรรคในการ  
 สัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า

ปัจจัยปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่อการสัญจรเส้นทางการ เดินทางเท้า	ระดับความคิดเห็น		
	$\bar{x}$	S.D.	แปลผล
<b>ปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า</b>			
สภาพผิวทางที่ขรุขระ ระดับของผิวที่แตกต่างกัน และลาดเอียง	3.80	.854	มาก
เส้นทางที่ไม่ต่อเนื่องเป็นผืนเดียวกัน	3.80	.877	มาก
ทางเดินเท้าแคบ ไม่เพียงพอต่อการใช้งาน	3.94	.958	มาก
ร่มหรือผ้าใบบังแดด, กันฝน ที่ติดตั้งต่ำเกินไป	3.68	.920	มาก
ระดับทางเท้ากับถนนที่สูงเกินไป ไม่เอื้อต่อการใช้งานของผู้พิการ	3.97	.871	มาก
ฝาบ่อพักที่ปิดไม่สนิท ฐานเสาไฟฟ้า ที่อาจทำให้เกิดการสะดุดและเป็น อันตรายต่อผู้สัญจร	4.30	.785	มากที่สุด
เสาไฟฟ้าสาธารณะที่ติดตั้งกีดขวางบนทางเดินเท้า	4.10	.803	มาก
ป้ายจราจร และป้ายถนน ที่กีดขวางบนทางเดินเท้า	3.89	.828	มาก
เสาและบันไดของสะพานลอยข้ามถนนที่กีดขวางบนทางเดินเท้า	3.65	.968	มาก
หาบเร่-แผงลอยที่วางสินค้ารูกล้าทางเดินเท้า	3.80	.965	มาก
ทางเข้า-ออกรถยนต์ จากห้างฯ ที่กีดขวางทางเดินเท้า	3.59	.900	มาก
การวางถังขยะ และถุงขยะบนทางเดินเท้า	3.41	.922	มาก
หลุมบ่อเป็นแอ่งน้ำขังจากน้ำฝน บริเวณทางเดินเท้าหรือสถานีจอดรถ สาธารณะ	3.91	.901	มาก
น้ำฝนที่ปล่อยจากชายคาและร่มของหาบเร่-แผงลอยลงสู่ทางเดินเท้า	3.79	.903	มาก
แสงสว่างที่ไม่พอในเวลากลางคืน	4.12	.880	มาก
ระดับ สูง-ต่ำ ที่แตกต่างกันตามแนวทางของทางข้ามถนน	3.82	.784	มาก
<b>รวม</b>	<b>3.84</b>	<b>.612</b>	<b>มาก</b>

จากตารางที่ 4.2 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x} = 3.84$ , S.D.=.612) เมื่อพิจารณาปัจจัยที่มีผลต่อปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า จำแนกตามด้านรายชื่อพบว่า ฝาบ่อพักที่ปิดไม่สนิท ฐานเสาไฟฟ้า ที่อาจทำให้เกิดการสะดุดและเป็นอันตรายต่อผู้สัญจร ( $\bar{x} = 4.30$ , S.D.=.785) เป็นปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้ามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ แสงสว่างที่ไม่พอในเวลากลางคืน ( $\bar{x} = 4.12$ , S.D.=.880) เสาไฟฟ้าสาธารณะที่ติดตั้งกีดขวางบนทางเดินเท้า ( $\bar{x} = 4.10$ , S.D.=.803) ระดับทางเท้ากับถนนที่สูงเกินไป ไม่เอื้อต่อการใช้งานของผู้พิการ ( $\bar{x} = 3.97$ , S.D.=.871) ทางเดินเท้าแคบไม่เพียงพอต่อการใช้งาน ( $\bar{x} = 3.94$ , S.D.=.958) หลุมบ่อเป็นแอ่งน้ำขังจากน้ำฝน บริเวณทางเดินเท้าหรือสถานีรอรถสาธารณะ ( $\bar{x} = 3.91$ , S.D.=.901) ป้ายจราจร และป้ายถนน ที่กีดขวางบนทางเดินเท้า ( $\bar{x} = 3.89$ , S.D.=.828) ระดับสูง-ต่ำ ที่แตกต่างกันตามแนวทางของทางข้ามถนน ( $\bar{x} = 3.82$ , S.D.=.784) ทาบเร่-แผงลอยที่วางสินค้ารูกล้ำทางเดินเท้า ( $\bar{x} = 3.80$ , S.D.=.965) เส้นทางที่ไม่ต่อเนื่องเป็นผืนเดียวกัน ( $\bar{x} = 3.80$ , S.D.=.877) สภาพผิวทางที่ขรุขระ ระดับของผิวที่แตกต่างกัน และลาดเอียง ( $\bar{x} = 3.80$ , S.D.=.854) น้ำฝนที่ปล่อยจากชายคาและร่มของทาบเร่-แผงลอยลงสู่ทางเดินเท้า ( $\bar{x} = 3.79$ , S.D.=.903) ร่มหรือผ้าใบบังแดด, กันฝน ที่ติดตั้งต่ำเกินไป ( $\bar{x} = 3.68$ , S.D.=.920) เสาและบันไดของสะพานลอยข้ามถนนที่กีดขวางบนทางเดินเท้า ( $\bar{x} = 3.65$ , S.D.=.968) ทางเข้า-ออกรถยนต์ จากห้างฯ ที่จอดขวางทางเดินเท้า ( $\bar{x} = 3.59$ , S.D.=.900) และการวางถังขยะ และถุงขยะบนทางเดินเท้า ( $\bar{x} = 3.41$ , S.D.=.922)

### 4.3 ส่วนที่ 3 แนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค

ตารางที่ 4.3 แสดงค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อความต้องการที่จะแก้ไขในการสำรวจเส้นทางการเดินทางเท้า

ปัจจัยปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่อการสำรวจเส้นทางการเดินทางเท้า	ระดับความคิดเห็น		
	$\bar{x}$	S.D.	แปลผล
<b>ความต้องการที่จะแก้ไขในการสำรวจเส้นทางการเดินทางเท้า</b>			
มีการปรับปรุงและดูแลทางเดินเท้าอย่างต่อเนื่อง	4.36	.772	มากที่สุด
มีการใช้วัสดุปูทางเดินเท้าให้มีความแข็งแรงและมีรอยต่อน้อย	4.40	.752	มากที่สุด
มีการขยายทางเดินเท้าให้เหมาะสมกับการใช้งาน	4.35	.784	มากที่สุด
มีการติดตั้งที่บังแดด รวมถึงกันฝนบริเวณทางเดินเท้า	4.02	1.016	มาก
มีการติดตั้งทางลาดเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้พิการ	4.42	.713	มากที่สุด
มีการปรับปรุงให้เรียบสนิท บริเวณฝาบ่อพักที่ปิดไม่สนิท ฐานเสาไฟฟ้า ที่อาจทำให้เกิดการสะดุดและเป็นอันตรายต่อผู้สำรวจ	4.56	.656	มากที่สุด
<b>ความต้องการที่จะแก้ไขในการสำรวจเส้นทางการเดินทางเท้า (ต่อ)</b>			
มีการย้ายหรือยกเสาสีฟ้าบางส่วนของเสาไฟฟ้าบางส่วนที่กีดขวาง	4.29	.770	มากที่สุด
มีการจัดระเบียบ ป้ายจราจร และป้ายถนน ที่กีดขวางบนทางเดินเท้า	4.33	.779	มากที่สุด
มีการจัดระเบียบ เสาและบันไดของสะพานลอยข้ามถนนที่กีดขวางบนทางเดินเท้า	4.24	.806	มากที่สุด
มีการจัดพื้นที่ให้หาบเร่-แผงลอยเพื่อวางสินค้า ไม่ให้รูกล้ำทางเดินเท้า	4.26	.812	มากที่สุด
มีป้ายให้สัญญาณทางเข้า-ออกรถยนต์ บริเวณห้างฯ ที่จอดขวางทางเดินเท้า	4.16	.885	มาก
มีการจัดพื้นที่ในการวางขยะ และถุงขยะบนทางเดินเท้าให้เป็นสัดส่วน	4.40	.697	มากที่สุด
มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเมื่อเกิด หลุมบ่อเป็นแอ่งน้ำขังจาก	4.44	.730	มากที่สุด

ปัจจัยปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่อการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า	ระดับความคิดเห็น		
	$\bar{x}$	S.D.	แปลผล
น้ำฝน บริเวณทางเดินเท้าหรือสถานีรอรถสาธารณะ			
มีการติดตั้งเสาไฟ เพื่อส่องสว่างในเวลากลางคืน	4.47	.716	มากที่สุด
มีการปรับทางเดินเท้า ให้มีระดับ สูง-ต่ำ ที่เสมอกันกับตามแนวทางของทางข้ามถนน	4.33	.753	มากที่สุด
<b>รวม</b>	<b>4.34</b>	<b>.599</b>	<b>มากที่สุด</b>

จากตารางที่ 4.3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อความต้องการที่จะแก้ไขในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้าโดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ( $\bar{x} = 4.34$ , S.D.=.599) เมื่อพิจารณาปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จะแก้ไขในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้าจำแนกตามด้านรายชื่อ พบว่า มีการปรับปรุงให้เรียบสนิท บริเวณฝาท่อที่ปิดไม่สนิท ฐานเสาไฟฟ้า ที่อาจทำให้เกิดการสะดุดและเป็นอันตรายต่อผู้สัญจร ( $\bar{x} = 4.56$ , S.D.=.656) เป็นความคิดเห็นต่อความต้องการที่จะแก้ไขในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้ามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ มีการติดตั้งเสาไฟเพื่อส่องสว่างในเวลากลางคืน ( $\bar{x} = 4.47$ , S.D.=.716) มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเมื่อเกิด หลุมบ่อเป็นแอ่งน้ำขังจากน้ำฝน บริเวณทางเดินเท้าหรือสถานีรอรถสาธารณะ ( $\bar{x} = 4.44$ , S.D.=.730) มีการติดตั้งทางลาดเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้พิการ ( $\bar{x} = 4.42$ , S.D.=.713) มีการใช้วัสดุปูทางเดินเท้าให้มีความแข็งแรงและมีรอยต่อน้อย ( $\bar{x} = 4.40$ , S.D.=.752) มีการจัดพื้นที่ในการวางขยะ และถุงขยะบนทางเดินเท้าให้เป็นสัดส่วน ( $\bar{x} = 4.40$ , S.D.=.697) มีการปรับปรุงและดูแลทางเดินเท้าอย่างต่อเนื่อง ( $\bar{x} = 4.36$ , S.D.=.772) มีการขยายทางเดินเท้าให้เหมาะสมกับการใช้งาน ( $\bar{x} = 4.35$ , S.D.=.784) มีการจัดระเบียบ ป้ายจราจร และป้ายถนน ที่กีดขวางบนทางเดินเท้า ( $\bar{x} = 4.33$ , S.D.=.779) มีการปรับทางเดินเท้า ให้มีระดับ สูง-ต่ำ ที่เสมอกันกับตามแนวทางของทางข้ามถนน ( $\bar{x} = 4.33$ , S.D.=.753) มีการย้ายหรือยกเสาสีไฟบางส่วนของที่กีดขวาง ( $\bar{x} = 4.29$ , S.D.=.770) มีการจัดพื้นที่ให้หาบเร่-แผงลอยเพื่อวางสินค้าไม่ให้รูกีดขวางทางเดินเท้า ( $\bar{x} = 4.26$ , S.D.=.812) มีการจัดระเบียบ เสาและบันไดของสะพานลอยข้ามถนนที่กีดขวางบนทางเดินเท้า ( $\bar{x} = 4.24$ , S.D.=.806) มีป้ายให้สัญญาณทางเข้า-ออกรถยนต์ บริเวณห้างฯที่กีดขวางทางเดินเท้า ( $\bar{x} = 4.16$ , S.D.=.885) มีการติดตั้งที่บังแดด รวมถึงกันฝนบริเวณทางเดินเท้า ( $\bar{x} = 4.02$ , S.D.=1.016)

#### 4.4 ส่วนที่ 4 ผลการทดสอบสมมติฐาน

ตารางที่ 4.4 ทดสอบการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศกับความต้องการในการใช้เส้นทาง การเดินทางเท้า

	S.S.	df	M.S.	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	4.457	2	2.229	6.367	.002
ภายในกลุ่ม	134.765	385	.350		
รวม	139.222	387			

จากตารางที่ 4.4 ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า เพศที่แตกต่างกันมีความต้องการในการ ใช้เส้นทาง การเดินทางเท้าที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.002 ซึ่งเป็นไปตาม สมมติฐานที่กำหนดไว้

ตารางที่ 4.5 การเปรียบเทียบความต้องการในการใช้เส้นทาง การเดินทางเท้า จำแนกตามเพศเป็นรายคู่

เพศ	ชาย	หญิง	LGBTQ+
ชาย	-		.009
หญิง		-	.001
LGBTQ+			-

จากตารางที่ 4.5 เมื่อเปรียบเทียบความต้องการในการใช้เส้นทาง การเดินทางเท้า จำแนกตาม เพศเป็นรายคู่ พบว่า มีจำนวน 2 คู่ ได้แก่ เพศชาย กับ LGBTQ+ และ เพศหญิง กับ LGBTQ+ มี ความต้องการในการใช้เส้นทาง การเดินทางเท้าที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.6 ทดสอบการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับความต้องการในการใช้เส้นทาง การเดินทางเท้า

	S.S.	df	M.S.	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	9.344	4	2.336	6.888	.000
ภายในกลุ่ม	129.879	383	.339		
รวม	139.222	387			

จากตารางที่ 4.6 ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า อายุที่แตกต่างกันมีความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.000 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้

ตารางที่ 4.7 การเปรียบเทียบความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าจำแนกตามอายุเป็นรายกลุ่ม

เพศ	21 - 30 ปี	31 - 40 ปี	41 - 50 ปี	เกินกว่า 60 ปี	อื่นๆ
21 - 30 ปี	-	.000	.012		.011
31 - 40 ปี		-		.001	
41 - 50 ปี			-		
เกินกว่า 60 ปี				-	.021
อื่นๆ					-

จากตารางที่ 4.7 เมื่อเปรียบเทียบความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าจำแนกตามอายุเป็นรายกลุ่ม พบว่า มีจำนวน 3 กลุ่ม ได้แก่ อายุ 21-30 ปี กับ อายุ 31-40 ปี ,อายุ 41-50 ปี และอื่นๆ อายุ 31-40 ปี กับ อายุเกินกว่า 60 ปี และ อายุเกินกว่า 60 ปี กับ อื่นๆ มีความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4.8 ทดสอบการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอาชีพกับความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้า

	S.S.	Df	M.S.	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	3.330	4	.832	2.346	.054
ภายในกลุ่ม	135.892	383	.355		
รวม	139.222	387			

จากตารางที่ 4.8 ผลการทดสอบสมมติฐาน พบว่า อาชีพที่แตกต่างกันมีความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าที่ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.054 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้



**ตารางที่ 4.9** ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความต้องการในการใช้เส้นทางเดินทางเท้า

ปัจจัย	ความต้องการในการใช้เส้นทางเดินทางเท้า	
	(r)	Sig.
ปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางเดินทางเท้า	.622**	.000

หมายเหตุ \* อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.050

จากตารางที่ 4.9 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความต้องการในการใช้เส้นทางเดินทางเท้า พบว่า ปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางเดินทางเท้า มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับความต้องการในการใช้เส้นทางเดินทางเท้าที่ระดับ .622 โดยค่า Sig. เท่ากับ .000 แสดงว่า ปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางเดินทางเท้า กับความต้องการในการใช้เส้นทางเดินทางเท้า อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .000 ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

## บทที่ 5

### สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัยเรื่อง “แนวทางการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค ” เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ เพื่อศึกษาปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่อการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้าไปปฏิบัติในพื้นที่เขตบางแค และเพื่อศึกษาความต้องการที่จะแก้ไขในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า และเพื่อนำไปสู่การทำงานที่มีประสิทธิภาพก่อให้เกิดความเชื่อมั่น และก่อให้เกิดการทำงานที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนมากที่สุด โดยมีการนำเสนอตามลำดับดังนี้

#### 5.1 สรุปผลการวิจัย

#### 5.2 อภิปรายผลการวิจัย

#### 5.3 ข้อเสนอแนะ

### 5.1 สรุปผลการวิจัย

จากการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค สามารถสรุปผลการวิจัยได้ ดังนี้

#### 5.1.1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล

จากการศึกษาพบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 228 คน คิดเป็นร้อยละ 57.6 รองลงมาได้แก่เพศชาย จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 40.4 และ LGBTQ+ จำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี จำนวน 184 คน คิดเป็นร้อยละ 46.5 รองลงมาได้แก่ 41-50 ปี จำนวน 88 คน คิดเป็นร้อยละ 22.2 ,21-30 ปี และเกินกว่า 60 ปีขึ้นไป จำนวน 60 คนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 15.2 เท่ากันสุดท้ายคือ อื่นๆ จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 216 คน คิดเป็นร้อยละ 54.5 รองลงมาได้แก่ อื่นๆ จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 16.2 ,ข้าราชการ จำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 14.1 ,ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 44 คน คิดเป็นร้อยละ 11.1 และสุดท้ายคือ ลูกจ้าง จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 4.0

#### 5.1.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่อการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า

### 5.1.2.1 ปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า

จากการศึกษาพบว่า พบว่าความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคที่มีผลต่อการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาปัจจัยที่มีผลต่อปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า จำแนกตามด้านรายชื่อของแต่ละปัจจัย พบว่าฝาบ่อพักที่ปิดไม่สนิท ฐานเสาไฟฟ้า ที่อาจทำให้เกิดการสะดุดและเป็นอันตรายต่อผู้สัญจร เป็นปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้ามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ แสงสว่างที่ไม่พอในเวลากลางคืน เสาไฟฟ้าสาธารณะที่ติดตั้งกีดขวางบนทางเดินเท้า ระดับทางเท้ากับถนนที่สูงเกินไป ไม่เอื้อต่อการใช้งานของผู้พิการ ทางเดินเท้าแคบไม่เพียงพอต่อการใช้งาน หลุมบ่อเป็นแอ่งน้ำขังจากน้ำฝน บริเวณทางเดินเท้าหรือสถานีรอรถสาธารณะ ป้ายจราจร และป้ายถนน ที่กีดขวางบนทางเดินเท้า ระดับ สูง-ต่ำ ที่แตกต่างกันตามแนวทางของทางข้ามถนน หาบเร่-แผงลอยที่วางสินค้า รุกล้ำทางเดินเท้า เส้นทางที่ไม่ต่อเนื่องเป็นผืนเดียวกัน สภาพผิวทางที่ขรุขระ ระดับของผิวที่แตกต่างกัน และลาดเอียง น้ำฝนที่ปล่อยจากชายคาและร่มของหาบเร่-แผงลอยลงสู่ทางเดินเท้า ร่มหรือผ้าใบบังแดด, กันฝน ที่ติดตั้งต่ำเกินไป เสาและบันไดของสะพานลอยข้ามถนนที่กีดขวางบนทางเดินเท้า ทางเข้า-ออกรถยนต์ จากห้างฯที่จอดขวางทางเดินเท้า และการวางถังขยะ และถุงขยะบนทางเดินเท้า

### 5.1.2.2 ปัจจัยด้านความต้องการที่จะแก้ไขในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า

จากการศึกษาพบว่า ส่วนใหญ่มีความคิดเห็นต่อความต้องการที่จะแก้ไขในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้าโดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณาปัจจัยที่มีผลต่อความต้องการที่จะแก้ไขในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้าจำแนกตามด้านรายชื่อของแต่ละปัจจัย พบว่า มีการปรับปรุงให้เรียบสนิท บริเวณฝาบ่อพักที่ปิดไม่สนิท ฐานเสาไฟฟ้า ที่อาจทำให้เกิดการสะดุดและเป็นอันตรายต่อผู้สัญจร เป็นความคิดเห็นต่อความต้องการที่จะแก้ไขในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้ามากที่สุด รองลงมา ได้แก่ มีการติดตั้งเสาไฟ เพื่อส่องสว่างในเวลากลางคืน มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเมื่อเกิด หลุมบ่อเป็นแอ่งน้ำขังจากน้ำฝน บริเวณทางเดินเท้าหรือสถานีรอรถสาธารณะ มีการติดตั้งทางลาดเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้พิการ มีการใช้วัสดุปูทางเดินเท้าให้มีความแข็งแรงและมีรอยต่อน้อย มีการจัดพื้นที่ในการวางขยะ และถุงขยะบนทางเดินเท้าให้เป็นส่วน มีการปรับปรุงและดูแลทางเดินเท้าอย่างต่อเนื่อง มีการขยายทางเดินเท้าให้เหมาะสมกับการใช้งาน มีการจัดระเบียบ ป้ายจราจร และป้ายถนน ที่กีดขวางบนทางเดินเท้า มีการปรับทางเดินเท้า ให้มีระดับ สูง-ต่ำ ที่เสมอกันกับตามแนวทางของทางข้ามถนน มีการย้ายหรือยกเลิกเสาไฟฟ้า

บางส่วนของที่ดินว่าง มีการจัดพื้นที่ให้หาบเร่-แผงลอยเพื่อวางสินค้าไม่ให้รูกล้ำทางเดินเท้า มีการจัดระเบียบ เสาวและบันไดของสะพานลอยข้ามถนนที่เกิดขวางบนทางเดินเท้า มีป้ายให้สัญญาณทางเข้า-ออกรถยนต์ บริเวณห้างฯที่จอดขวางทางเดินเท้า มีการติดตั้งที่บังแดด รวมถึงกันฝนบริเวณทางเดินเท้า

### 5.1.3 ผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 เพศที่แตกต่างกันมีความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าที่แตกต่างกัน ผลการทดสอบการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศกับความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าพบว่า เพศที่แตกต่างกันมีความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.002 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้

สมมติฐานที่ 2 อายุที่แตกต่างกันมีความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าที่แตกต่างกัน ผลการทดสอบการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าพบว่า อายุที่แตกต่างกันมีความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.000 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้

สมมติฐานที่ 3 อาชีพที่แตกต่างกันมีความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าที่แตกต่างกัน ผลการทดสอบการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอาชีพกับความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าพบว่า อาชีพที่แตกต่างกันมีความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าที่ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.054 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้

สมมติฐานที่ 4 ปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้ามีความสัมพันธ์กับความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้า ผลการทดสอบสมมติฐานโดยใช้การวิเคราะห์สหสัมพันธ์เพียร์สัน พบว่า ปัจจัยด้านปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า มีความสัมพันธ์กับความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .000 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่กำหนดไว้

## 5.2 อภิปรายผล

จากการศึกษา “แนวทางการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค ” พบว่าการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐกับประชาชนถือเป็นกลไกสำคัญในการแก้ไขปัญหาการจัดการทางเดินเท้าในเขตพื้นที่บางแค จำแนกแยกเป็นประเด็นหลักๆ ได้ 3 ประเด็น ประเด็นที่หนึ่ง การปรับโครงสร้างพื้นที่ให้เหมาะสมต่อการสัญจรบริเวณทางเดินเท้า เช่น การปรับปรุงพื้นผิวให้เรียบสนิทหรือฝาบ่อพักที่ปิดไม่สนิท หลุมบ่อเป็นแอ่งน้ำขังจากน้ำฝน มีการปรับทางเดินเท้า ให้มีระดับ

สูง-ต่ำ ที่เสมอกันกับตามแนวทางของทางข้ามถนน เป็นต้น ประเด็นที่สอง คือ สร้างสภาพแวดล้อมให้เป็นมิตรต่อการสัญจรบริเวณทางเดินเท้า เช่น มีการติดตั้งเสาไฟเพื่อส่องสว่างในเวลากลางคืน มีการติดตั้งทางลาดเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้พิการ มีการจัดพื้นที่ในการวางขยะ และถุงขยะบนทางเดินเท้าให้เป็นสัดส่วน มีการปรับปรุงและดูแลทางเดินเท้าอย่างต่อเนื่อง และประเด็นสุดท้ายคือ ความเป็นระเบียบในสังคมของผู้สัญจรบริเวณทางเดินเท้า เช่น มีการจัดพื้นที่ให้หาบเร่-แผงลอยเพื่อวางสินค้าไม่ให้รูก้าทางเดินเท้า มีการจัดระเบียบ เสาและบันไดของสะพานลอยข้ามถนนที่เกิดขวางบนทางเดินเท้า มีการจัดพื้นที่ในการวางขยะ และถุงขยะบนทางเดินเท้าให้เป็นสัดส่วน รวมถึงที่กันฝนบริเวณทางเดินเท้า ชัชชาติ สิทธิพันธุ์ (2565) ได้ออกนโยบายทางเท้าเดิม โสภณ ระเบียบ โดยนโยบายดังกล่าวมีดังนี้ 1) ร่วมกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคเหล่านั้น หากสิ่งใดสามารถรื้อถอนได้จะดำเนินการรื้อออกให้หมด หากสิ่งใดยังต้องมีอยู่จะต้องปรับตำแหน่งให้ตามแบบที่กำหนด 2) ศึกษาข้อกำหนดแนวกันเสาและแนวได้ชายคา การใช้พื้นที่สาธารณะนอกตัวอาคาร ว่าสามารถใช้ได้หรือไม่ และหาแนวทางออกร่วมกับประชาชนริมทางเท้า 3) ศึกษาการจัดการแนวระบบสาธารณูปโภคให้เป็นแนวเดียวกันและกำหนดแนวทางการเข้าบำรุงให้ชัดเจนเพื่อทางเท้าที่นำเดินสำหรับทุกคน 4) รวบป้ายทั้งหมดที่ยังจำเป็นต้องมีอยู่ให้อยู่บนเสาเดียว ให้เหลือเสาน้อยที่สุด 5) ป้ายไหนผิดกฎหมายจะต้องรื้อออกไปทั้งหมด 6) ไม่มีการต่อใบอนุญาตป้ายโฆษณาอีกต่อไป 7) ปรับรูปแบบจุดทิ้งขยะให้เพียงพอต่อปริมาณการทิ้ง โดยปรับรูปแบบให้เป็นภาชนะที่มีดซิด ไม่ให้ความสกปรกแพร่กระจายลงสู่ทางเท้า 8) ดำเนินการกับผู้กระทำความผิดทิ้งขยะและทิ้งไม่ลงถังเพื่อไม่ให้พฤติกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นอีกซ้ำซาก 9) ทำความสะอาดจุดทิ้งขยะและทางเท้าอย่างสม่ำเสมอเพราะทางเท้าจะเดินดีได้ต้องสะอาดด้วย 10) ดำเนินการให้ห้องแถวริมทางเท้าแก้ไขการทิ้งน้ำ ระบายน้ำจากอาคารลงสู่ทางเท้า ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 44 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ นิรมล เสรีสกุล (2562) กล่าวว่า ทางเดินเท้าที่ดีควรมีขนาดของทางเดินเท้าที่เหมาะสม ซึ่งจะสัมพันธ์กับขนาดอาคาร คนใช้ และกิจกรรมการใช้ประโยชน์ โดยแบ่งพื้นที่ออกเป็น 3 โซนคือ 1. Free Zone เพื่อการสัญจรด้วยการเดินเพียงอย่างเดียว 2. Service Zone สำหรับการตั้งเก้าอี้สาธารณะหรือถังขยะ และ 3. Transition Zone เว้นไว้เป็นทางเดินเข้าอาคาร ในส่วนของทางเดินเท้าควรมีคุณภาพของผิวทาง วัสดุที่ใช้สร้างทางเท้าต้องมีความมั่นคงและกันลื่นประสิทธิภาพการระบายน้ำฝน ให้น้ำท่วมขังผิวทาง ทางเดินเท้าควรออกแบบให้ทุกคนใช้ได้ ความสมบูรณ์ของการออกแบบ ผิวทางเชื่อมประสานเป็นเนื้อเดียวกัน ควรให้ความสำคัญกับทางลาดและความปลอดภัย ทางเดินเท้าต้องเป็นโครงข่ายทางเดินที่เชื่อมต่อกับถนน หรือเชื่อมไปยังสถานีหรือการเดินทางอื่นๆ ได้ง่ายและสะดวก มีความปลอดภัยด้วยการสร้างทางลาดโค้งเพื่อปกป้องอุบัติเหตุจากยานอื่น ปลอดภัยอย่างยั่งยืน ใช้ได้

ตลอดช่วงเวลาอย่างปลอดภัยและสะดวก ไม่ว่าจะเป็นเวลากลางคืน ช่วงวันทำงาน และช่วงวันหยุด ป้ายบอกทางที่ชัดเจน เข้าใจง่าย ระบุตำแหน่งที่ตั้งที่สามารถเดินถึงหรือเข้าถึงด้วยรถขนส่งมวลชน จากที่ตั้งของป้ายไปยังที่หมาย ซึ่งทั้งหมดโดยรวมนี้จะสามารถดึงดูดใจให้คนมาใช้ทางเดินเท้า ด้วยการออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่สวยงาม โดยคำนึงถึงความสมดุลของสภาพแวดล้อมและระบบ เศรษฐกิจสองที่อยู่ตามทางเดินเท้า

จากการอภิปรายข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่า การแก้ไขปัญหาทางเดินเท้า นั้น ต้องอิงอาศัยความร่วมมือระหว่างภาครัฐ กับประชาชนในฐานะผู้บริโภค ในการลดปัญหาบริเวณทางเดินเท้า

จากการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางทางเดินเท้าเกิดจากสภาพแวดล้อม และพฤติกรรมของผู้บริโภคเป็นส่วนใหญ่ โดยจำแนกเป็นประเด็นหลักๆ ได้ 3 ประเด็น ประเด็นที่หนึ่งคือ ความปลอดภัยในการสัญจรเส้นทางทางเดินเท้า เช่น ฝาบ่อพักที่ปิดไม่สนิท ฐานเสาไฟฟ้าที่ยื่นออกมาจากตัวเสา หรือแม้กระทั่งแสงสว่างที่ไม่พอในเวลากลางคืน สภาพผิวทางที่ขรุขระ ซึ่งอาจทำให้เป็นอันตรายต่อผู้สัญจรบริเวณทางเดินเท้า ประเด็นที่สองคือ สภาพแวดล้อมที่ไม่อำนวยความสะดวกสัญจรบริเวณทางเดินเท้า เช่น ระดับทางเท้ากับถนนที่สูงเกินไป ไม่เอื้อต่อการใช้งานของผู้พิการ ทางเดินเท้าแคบไม่เพียงพอต่อการใช้งาน และประเด็นสุดท้ายคือ พฤติกรรมของผู้บริโภคที่สัญจร หรือผู้บริโภคที่ตั้งรกรากบริเวณทางเดินเท้า เช่น หาบเร่-แผงลอยที่วางสินค้ารูกถ้ำทางเดินเท้า การทำมาค้าขายในพื้นที่ดึก ซึ่งบางทีมีน้ำฝนที่ปล่อยจากชายคาและร่มของหาบเร่-แผงลอยลงสู่ทางเดินเท้า รวมถึงเรื่องการทิ้งขยะ การวางถังขยะ และถุงขยะบนทางเดินเท้า ทำให้ผู้สัญจรเดินทางได้ไม่สะดวกเท่าที่ควร โดยแนวคิดของ Jane Jacobs (1961) อธิบายว่า สภาพแวดล้อมของเมืองมีอิทธิพลต่อการใช้ชีวิตและพฤติกรรมของคนเมือง และการออกแบบถนนที่ส่งเสริมให้มีกิจกรรมที่หลากหลาย ทำให้เมืองมีชีวิตชีวา ผู้อยู่อาศัยรู้สึกปลอดภัยกระตุ้นให้คนออกมาเดินและทำกิจกรรมบนถนนมากขึ้น เป็นการส่งเสริมสภาพสังคมของเมืองซึ่งแนวคิดที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยการเกิดปัญหาของทางเดินเท้า และนโยบายมาตรการของรัฐในการแก้ปัญหาของทางเดินเท้า คือการรับทราบถึงปัญหา และควบคุม เพื่อที่จะแก้ไข ปัจจัยต่างๆ ที่สามารถก่อให้เกิดปัญหา เพื่อไม่ให้แพร่กระจายไปในวงกว้าง ทั้งนี้ นโยบายมาตรการของรัฐจัดทำขึ้นเพื่อปรับปรุงทางเท้าเดิม รวมถึงเพื่อลดผลกระทบต่อประชาชน เศรษฐกิจ และสังคม ทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ Emese & Petre (2016) ได้มีการทำการประเมินพฤติกรรมของคนเดินเท้าที่เมืองกีฮอร์ประเทศฮังการี เพื่อสำรวจและศึกษาการละเมิดกฎระเบียบข้อบังคับในการจราจรของผู้ขับขี่และคนเดินเท้าและเพิ่มความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน พบว่าผู้ใช้รถจะกระทำผิดกฎหมายที่ทางข้ามที่ไม่มีเกาะกลางถนน สามารถแก้ไขปัญหาได้โดยการทำเกาะกลางถนนและติดตั้งสัญญาณไฟ และพบว่าปัจจัยที่จะเพิ่มความปลอดภัยของผู้ใช้รถใช้ถนนคือ คน

เดินเท้า ผู้ใช้รถ และ โครงสร้างพื้นฐาน เช่น เกาะกลางถนน และสัญญาณไฟ วิธีการจัดการกับอัตรา การเสียชีวิตได้ดีที่สุด คือการให้ความรู้แก่คนใช้รถใช้ถนนให้มีความรู้มากขึ้นและมีวินัยในการใช้รถ ใช้ถนนมากขึ้น ที่เมืองบังคาลอร์ รัฐकर्ณาฏกะ ประเทศอินเดีย

จากการอภิปรายข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่า สภาพแวดล้อมของโครงสร้างทางเดินเท้าทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยของผู้สัญจร และพฤติกรรมของผู้บริโภครส่วนใหญ่ ส่งผลต่อปัญหาและ อุปสรรคในการสัญจรทางเดินเท้า ซึ่งภาครัฐมีส่วนที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหา แต่เนื่องจากการ แก้ไขปัญหาเป็นไปอย่างไม่สม่ำเสมอ จึงทำให้เกิดปัญหาและอุปสรรคที่เป็นเรื่องจริงในสังคม

ผลการทดสอบการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างเพศกับความต้องการในการใช้ เส้นทางเดินเท้าพบว่า เพศที่แตกต่างกันมีความต้องการในการใช้เส้นทางเดินเท้าที่ แตกต่างกัน โดยไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ พิสิฐพล โภคะนิวัฒน์และคณะ (2566) ได้ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยอมรับช่องว่างของคนเดินเท้าบริเวณทางข้ามบนช่วงถนนในเขต มหาวิทยาลัยขอนแก่น สรุปได้ว่า เพศของคนข้ามที่แตกต่างกันมีการยอมรับช่องว่างที่ไม่แตกต่างกัน อาจเนื่องจากการใช้โทรศัพท์ทำให้คนเดินเท้าต้องใช้สมาธิจดจ่อกับโทรศัพท์ จึงปฏิเสธช่องว่าง ที่แม้จะปลอดภัยนอกจากนั้น การมีสัมภาระมีโอกาสที่คนเดินเท้าจะยอมรับช่องว่างสูงกว่าไม่มี สัมภาระ ทั้งนี้เนื่องจากการมีสัมภาระทำให้เคลื่อนไหวได้ยากลำบากกว่า จึงต้องการช่องว่างที่มี ขนาดใหญ่กว่าคนที่ไม่มีสัมภาระ

ผลการทดสอบการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างอายุกับความต้องการในการใช้ เส้นทางเดินเท้าพบว่า อายุที่แตกต่างกันมีความต้องการในการใช้เส้นทางเดินเท้าที่ แตกต่างกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของ โดยสอดคล้องกับงานวิจัยของ จณิสตา กัณทาพันธุ์และคณะ (2563) ได้ศึกษาเรื่อง ผลของการเดินบนพื้นขรุขระและเดินก้าวข้ามสิ่งกีดขวางต่อตัวแปรการเดิน และการทรงตัวในวัยหนุ่มสาวและผู้สูงอายุ สรุปได้ว่า ผู้สูงอายุจะเดินด้วยความระมัดระวังมากกว่า ซึ่งผลการศึกษาเป็นไปตามสมมติฐานบางส่วน โดยพบว่า ผู้สูงอายุมีลักษณะการเดินที่ต่างจากวัย หนุ่มสาวเมื่อเดินบนพื้นขรุขระและก้าวข้ามสิ่งกีดขวาง ซึ่งหมายถึงช่วงอายุที่แตกต่างกันย่อมมี ลักษณะการเดินที่แตกต่างกัน

ผลการทดสอบสมมติฐานโดยใช้การวิเคราะห์สหสัมพันธ์เพียร์สัน พบว่า ปัจจัยด้านปัญหา และอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางเดินเท้า มีความสัมพันธ์กับความต้องการในการใช้ เส้นทางเดินเท้า โดยไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ สุวิมล เกียรติธรรมมา และธรรมมา เกียรติธรรมมา (2562) ได้ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมและความพึงพอใจของลักษณะผู้พิการต่อความปลอดภัย ในการใช้ทางเดินเท้า สรุปได้ว่า ถึงแม้จะมีลักษณะความพิการที่ต่างกัน แต่ความรู้สึกพึงพอใจต่อ

ความปลอดภัยในการใช้ทางเดินเท้าอาจไม่ต่างกัน ซึ่งปัจจัยที่ส่งผลคือ สภาพทางเดินเท้าในปัจจุบัน ไม่เอื้อต่อผู้พิการทำให้ผู้พิการไม่ได้รับความสะดวกสบายและเกิดความไม่พึงพอใจ

### 5.3 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

#### 5.3.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ภาครัฐควรมีการกำหนด นโยบายการป้องกัน และควบคุมปัญหาที่จะทำให้เกิดความเสียหายต่อเส้นทางการเดินทางเท้า อย่างชัดเจน

2. ภาครัฐควรมีการศึกษาถึงผลกระทบต่อมาตรการที่ใช้เส้นทางการเดินทางเท้าพึงปฏิบัติ และควรมีการปรับแก้ หรือมีมาตรการที่จะสื่อสาร เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบในเชิงบวกกับผู้ใช้เส้นทางการเดินทางเท้า

3. ภาครัฐ หรือผู้ประกอบการบริเวณนั้นๆ ควรมีการวางผังระยะเพื่อไม่ให้เกิดความสกปรกบริเวณเส้นทางการเดินทางเท้า

4. ภาครัฐควรมีการตรวจสอบและปรับปรุงผังเมืองบริเวณเส้นทางการเดินทางเท้า

5. ภาครัฐควรมีเจ้าหน้าที่ลงพื้นที่มาคอยตรวจอาจจะสัปดาห์ละครั้ง หรือ 2 ครั้งต่อเดือน

6. ภาครัฐควรมีการติดตั้ง CCTV ตลอดแนวทางเดินเท้า เพื่อความปลอดภัยของผู้ใช้ทาง และให้มีการตรวจจับสำหรับยานพาหนะที่ขับขึ้นบนทางเดินเท้า และมีบทลงโทษที่ชัดเจน มีการกวดขันอย่างต่อเนื่อง

#### 5.3.2 ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาเกี่ยวกับคอร์รัปชันในระบบราชการ การศึกษา และพฤติกรรมการใช้เส้นทางการเดินทางเท้า ในสร้างความเชื่อมั่นและความเป็นระเบียบวินัย

2. ควรมีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับองค์ประกอบด้านอื่นๆ ที่สามารถจะส่งผลต่อแนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้า เพื่อให้งานวิจัยมีความสมบูรณ์มากขึ้นกว่าเดิม



## บรรณานุกรม

- จณิสตา กัณทาพันธุ์, วิไล ลุคเค, ชีรวัฒน์ กำเนิดศิริ, และ ปฎิมา ศิลสุภคด. (2563). ผลของการเดินบนพื้นขรุขระและเดินก้าวข้ามสิ่งกีดขวางต่อตัวแปรการเดินและการทรงตัวในวัยหนุ่มสาวและผู้สูงอายุ. *วารสารกายภาพบำบัด*. 42(3), 186-197.
- จิรนนท์ มณีน้อย และ วิภาณี เผือกบัวขาว. (2560). การประเมินผลนโยบายแรงงานต่างด้าวของสำนักงานจัดหางานจังหวัดเพชรบุรี. *วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี*, 7(2), 69-76.
- จิรศักดิ์ ชัยวรรณจินดา. (2565, 11 สิงหาคม). *ประสิทธิผลการนำนโยบายการจัดการพลังงานทดแทนไปปฏิบัติในชุมชนหัวเวียง ตำบลหัวเวียง อำเภอเมือง จังหวัดลำปาง*. (วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์มหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยพะเยา.
- จิรวัฒน์ พูลทรัพย์. (2550). *พฤติกรรมกรรมการจัดการขยะของผู้พักอาศัยในอาคารที่พักข้าราชการกรมพลศึกษาทหารบก*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร.
- ฉลวย ใหญ่สวัสดิ์ฉิม. (2541). *ปัญหาการนำนโยบายไปปฏิบัติ ศึกษากรณีโครงการส่งเสริมปลูกไม้เศรษฐกิจจังหวัดเลย พ.ศ. 2537-2541*. (ภาคานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ชัชชาติ สิทธิพันธุ์. (2565). *ทางเท้าเดิม โลง สะอาด เป็นระเบียบ*. [Online]. <https://www.chadchart.com/policy/62170d724e43cd8b4760bc5e/>
- ชัชวาล อรวงศ์สุภทัต. (2552). *พัฒนาบุคลากรด้วยการเพิ่มคุณค่าในงาน*. [http://www.tpa.or.th/writer/read\\_this\\_book\\_topic.php?bookID=1433&read=true&count=true](http://www.tpa.or.th/writer/read_this_book_topic.php?bookID=1433&read=true&count=true)
- ดรรรัตน์ แก้วสลับสี. (2542). *ปัจจัยที่มีผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติ : ศึกษาเฉพาะกรณีการรวมกลุ่มอาชีพโครงการไทยช่วยไทย กรมประชาสัมพันธ์*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- เทวชัย บริรักษ์สันติกุล. (2552). *การมีส่วนร่วมของชาวกรุงเทพมหานครในการจัดการมูลฝอย*. (วิทยานิพนธ์). มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- นิรมล เสรีสุกุล. (2562). *ทางเท้าที่ดีสร้างชีวิตให้เมือง*. <http://www.ibikeiwalk.org>.
- บุญชม ศรีสะอาด. (2535). *การวิจัยเบื้องต้น*. (พิมพ์ครั้งที่ 3). สุวีริยาสาส์น.

- ปรวัน จันทรัมย์. (2565). *ประสิทธิผลการนำนโยบายไปปฏิบัติในการเพิ่มผลิตภาพแรงงานสาขาบริการที่פקภาคการท่องเที่ยวของประเทศไทย*. (วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาชิราช.
- ปาริชาติ ทัพพะสุต. (2553). *การนำนโยบายพัฒนาสวนสัตว์ในสังกัดขององค์การสวนสัตว์สู่มาตรฐานระดับโลกไปปฏิบัติ*. (ภาคนิพนธ์ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พิสิฐพล โคตะนิวงษ์, วิชชุดา เสถียรนาม, ธเนศ เสถียรนาม, และ นพดล กรประเสริฐ. (2566). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการยอมรับช่องทางว่างของคนเดินเท้าบริเวณทางข้ามบนช่วงถนนในเขตมหาวิทยาลัยขอนแก่น. *วารสารวิจัย มข (ฉบับบัณฑิตศึกษา)*. 23(1), 197-211.
- พิสิทธิ จงไกรจักร. (2550). *แนวทางการปรับปรุงพื้นที่เพื่อการสัญจรทางเท้าบริเวณพื้นที่สีลม : กรณีศึกษาพื้นที่บริเวณรอบสถานีศาลาแดง*. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- รุ่ง แก้วแดง และ ชัยณรงค์ สุวรรณสา. (2536). *แนวคิดเกี่ยวกับประสิทธิผลและประสิทธิภาพองค์การ*. ใน *ประมวลสาระชุดวิชาทฤษฎีและแนวปฏิบัติในการบริหารการศึกษานว่ยที่ 9 – 12*. มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาชิราช.
- วรเดช จันทรศร. (2548). *ทฤษฎีการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ*. สหภาพสื่ออก.
- วิทยา ดำนธำรงกุล. (2546). *การบริหารองค์การ การบริหารความขัดแย้ง การสื่อสารในองค์การ การจัดการองค์การ*. บริษัทเชิร์คเวฟ เอ็ดดูเคชั่น.
- ศูนย์ออกแบบและพัฒนาเมือง. (2560). *วันนี้ พรุ่งนี้ และอนาคต กับอุปสรรคการเดินทางเท้าใน กทม.* เดอะ เจน ซี. <https://www.ananda.co.th/blog/thegenc/ทางเดินเท้ากทม/>
- สมพร เฟื่องจันทร์. (2539). *นโยบายสาธารณะ : ทฤษฎีและการปฏิบัติ*. โอเดียนสโตร์.
- สำนักข่าวอิสรา. (2565). *สารพันปัญหา 'ทางเท้า' ที่สาธารณะพื้นฐาน ถูกลดความสำคัญ-รัฐละเลย?*. <https://www.isranews.org/article/isranews-scoop/106530-isranews-237.html>
- สิทธิานต์ ฉลองธรรม. (2563). *ทางเท้าต้องพัฒนา เพราะเป็นพื้นที่สาธารณะสำหรับทุกคน* คุยกับเพจ *The Sidewalk*. <https://thematter.co/social/thesidewalk/96436>
- สุรเดช อำนวยสาร. (2539). *การแก้ไขปัญหาหาบเร่แผงลอยในกรุงเทพมหานคร ปี 2533-2539*. (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุวิมล เจียรธรวานิช และธรรมมา เจียรธรวานิช. (2562). *พฤติกรรมและความพึงพอใจของลักษณะผู้พิการต่อความปลอดภัยในการใช้ทางเดินเท้า*. *วารสารวิศวกรรมสารเกษมบัณฑิต*. 9(3), 109-120.

- อลงกต แพนสนิท. (2557). *การนำนโยบายไปปฏิบัติตามหลักธรรมาภิบาลของราชการส่วนภูมิภาค ในจังหวัดนครราชสีมา*. (วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์). มหาวิทยาลัยศรีปทุม.
- อาสา ศิริสวัสดิ์. (2557). *การออกแบบเส้นทางเท้าและทางจักรยานตามแนวคิดจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร(TOD) กรณีศึกษา สถานีรถไฟฟ้าเชิงรอก จังหวัดปทุมธานี*. คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
- Emese M., Petra S. (2016). Evaluation of human behavior at pedestrian crossings. *Transportation Research Procedia*, 14, 2121–2128
- Francis M. ( 1987) . *The Making of Democratic Street, Public Street for Public Uses*. Van Nostrand Reinhold Company.
- Gehl J. (2013). *Cities for People*. Island Press.
- Halifax Regional Municipality. (2006). *The 2006 Halifax Regional Plan*. Halifax Regional Municipality.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Random House.
- Nakamura, R. T. and Smallwood, F. (1980). *The politics of policy implementation*. St. Martin's Press.
- Price, J. L. (1968). *Organizational effectiveness: An inventory of propositions*. Richard D Irwin, Inc.



ภาคผนวก



## แบบสอบถาม

เรื่อง ประสิทธิผลการนำนโยบายการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้า ไปปฏิบัติในพื้นที่เขตบางแค

### คำชี้แจง

1. แบบสอบถามนี้ จัดทำขึ้นเพื่อสำรวจความคิดเห็นบุคคลทั่วไปที่ใช้ทางเดินเท้าในบริเวณพื้นที่เขตบางแค เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์หาแนวทางปรับปรุง และพัฒนาทางเดินเท้าในบริเวณนี้ให้เหมาะสมกับความต้องการของผู้ใช้งานต่อไป

2. แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของงานวิจัย ”ประสิทธิผลการนำ นโยบายการแก้ไขปัญหของทางเดินเท้า ไปปฏิบัติในพื้นที่เขตบางแค พ.ศ.2566” โดย นายสมัชชญ์ เอี่ยมสอาด นิสิตสาขาคณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยสยาม

3. แบบสอบถามฉบับนี้มีจำนวน แบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้เส้นทางเดินเท้า

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการสัญจร  
เส้นทางเดินเท้า

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามความต้องการในการใช้เส้นทางเดินเท้า



**ส่วนที่ 1** ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ใช้เส้นทางการเดินทางเท้า

คำชี้แจง ให้ทำเครื่องหมาย ลงใน  ที่ตรงกับสถานะของท่าน

1. เพศ

 ชาย

 หญิง

 LGBTQ+

2.อายุ





ต่ำกว่า 20 ปี 21-30 ปี

31-40 ปี 41-50 ปี



เกินกว่า 60 ปี

โปรดระบุอายุ.....ปี

3.อาชีพ





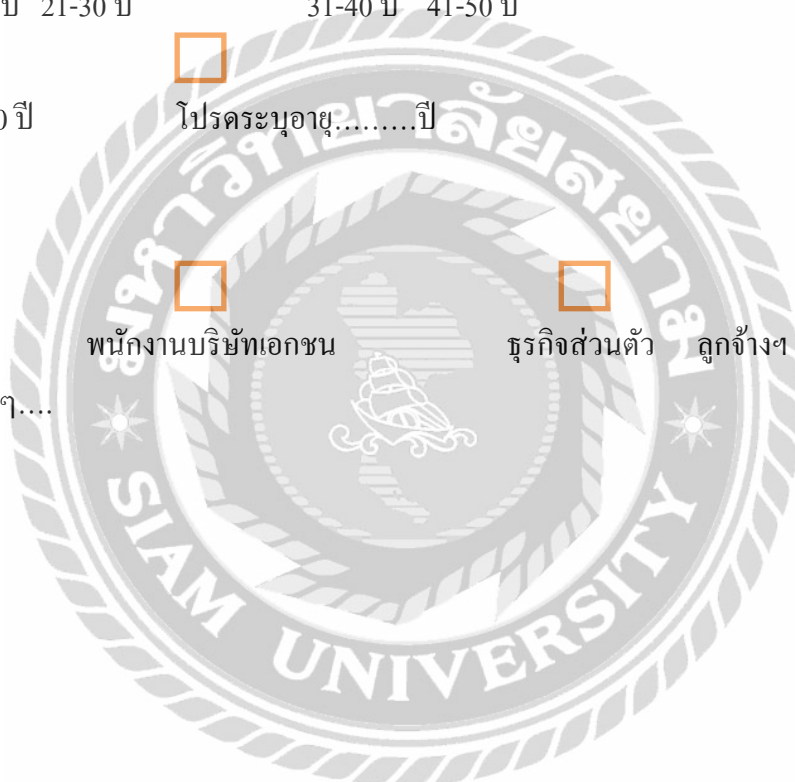
ข้าราชการ

พนักงานบริษัทเอกชน

ธุรกิจส่วนตัว

ลูกจ้างฯ

อื่นๆ....



ส่วนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาและอุปสรรคในการสัญจรเส้นทางการเดินทางเท้า

1. ท่านคิดว่า อุปสรรค ต่อไปนี้ มีผลกระทบต่อการใช้ทางเดินเท้าของท่านมากเพียงใด

โปรดแสดงความคิดเห็นดังนี้ 1 = ไม่เป็นอุปสรรค 2 = น้อย 3 = ปานกลาง 4 = มาก 5 = มากที่สุด

อุปสรรคที่ได้รับ	5	4	3	2	1
สภาพผิวทางที่ขรุขระ ระดับของผิวที่แตกต่างกัน และลาดเอียง					
เส้นทางที่ไม่ต่อเนื่องเป็นผืนเดียวกัน					
ทางเดินเท้าแคบไม่เพียงพอต่อการใช้งาน					
ร่มหรือผ้าใบบังแดด, กันฝน ที่ติดตั้งต่ำเกินไป					
ระดับทางเท้ากับถนนที่สูงเกินไป ไม่เอื้อต่อการใช้งานของผู้พิการ					
ฝาท่อที่ปิดไม่สนิท ฐานเสาไฟฟ้า ที่อาจทำให้เกิดการสะดุดและเป็นอันตรายต่อผู้สัญจร					
เสาไฟฟ้าสาธารณะที่ติดตั้งกีดขวางบนทางเดินเท้า					
ป้ายจราจร และป้ายถนน ที่กีดขวางบนทางเดินเท้า					
เสาและบันไดของสะพานลอยข้ามถนนที่กีดขวางบนทางเดินเท้า					
หาบเร่-แผงลอยที่วางสินค้ารูกล้ำทางเดินเท้า					
ทางเข้า-ออกรถยนต์ จากห้างฯ ที่จอดขวางทางเดินเท้า					
การวางถังขยะ และถุงขยะบนทางเดินเท้า					
หลุมบ่อเป็นแอ่งน้ำขังจากน้ำฝน บริเวณทางเดินเท้าหรือสถานีรอรถสาธารณะ					
น้ำฝนที่ปล่อยจากชายคาและร่มของหาบเร่-แผงลอยลงสู่ทางเดินเท้า					
แสงสว่างที่ไม่พอในเวลากลางคืน					
ระดับ สูง-ต่ำ ที่แตกต่างกันตามแนวทางของทางข้ามถนน					

โปรดระบุอุปสรรคอื่นๆ หรือข้อเสนอแนะ ในความคิดเห็นของท่าน

.....  
 .....



### ส่วนที่ 3 แบบสอบถามความต้องการในการใช้เส้นทางการเดินทางเท้า

ท่านต้องการให้มีการปรับปรุงเส้นทางการเดินทางเท้าให้เหมาะสมกับการใช้เส้นทางการเดินทางเท้าในการ  
สัญจรในประเด็นต่อไปนี้อยู่ในระดับใด

ประเด็นความต้องการในการปรับปรุง	ระดับความต้องการ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
	5	4	3	2	1
ท่านต้องการให้มีการปรับปรุงและดูแลทางเดินเท้าอย่างต่อเนื่อง					
ท่านต้องการให้มีการใช้วัสดุปูทางเดินเท้าให้มีความแข็งแรงและมีรอยต่อน้อย					
ท่านต้องการให้มีการขยายทางเดินเท้าให้เหมาะสมกับการใช้งาน					
ท่านต้องการให้มีการติดตั้งที่บังแดด รวมถึงกันฝน บริเวณทางเดินเท้า					
ท่านต้องการให้มีการติดตั้งทางลาดเพื่ออำนวยความสะดวกต่อผู้พิการ					
ท่านต้องการให้มีการปรับปรุงให้เรียบสนิท บริเวณฝาขอบที่ปิดไม่สนิท ฐานเสาไฟฟ้า ที่อาจทำให้เกิดการสะดุด และเป็นอันตรายต่อผู้สัญจร					
ท่านต้องการให้มีการย้ายหรือยกเลิกเสาไฟฟ้าบางส่วนที่กีดขวาง					
ท่านต้องการให้มีการจัดระเบียบ ป้ายจราจร และป้ายถนน ที่กีดขวางบนทางเดินเท้า					
ท่านต้องการให้มีการจัดระเบียบ เสาและบันไดของสะพานลอยข้ามถนนที่กีดขวางบนทางเดินเท้า					
ท่านต้องการให้มีการจัดพื้นที่ให้หาบเร่-แผงลอยเพื่อวางสินค้าไม่ให้รูก้าทางเดินเท้า					
ท่านต้องการให้มีป้ายให้สัญญาณทางเข้า-ออกรถยนต์ บริเวณห้างฯ ที่กีดขวางทางเดินเท้า					

ประเด็นความต้องการในการปรับปรุง	ระดับความต้องการ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
	5	4	3	2	1
ท่านต้องการให้มีการจัดพื้นที่ในการวางถังขยะ และถุงขยะบนทางเดินเท้า ให้เป็นสัดส่วน					
ท่านต้องการให้มีการปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเมื่อเกิด หลุมบ่อเป็นแอ่งน้ำขังจากน้ำฝน บริเวณทางเดินเท้าหรือสถานีรอรถสาธารณะ					
ท่านต้องการให้มีการติดตั้งเสาไฟ เพื่อส่องสว่างในเวลากลางคืน					
ท่านต้องการให้มีการปรับทางเดินเท้า ให้มีระดับ สูง-ต่ำ ที่เสมอกันกับตามแนวทางของทางข้ามถนน					

ข้อเสนอแนะต่อการปรับปรุงทางเดินเท้าเพิ่มเติม

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณทุกท่านที่สละเวลาในการตอบแบบสอบถาม

## ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล : สมัชญ์ เอี่ยมสอาด  
 วัน เดือน ปีเกิด : 14 เมษายน 2535  
 ที่อยู่ปัจจุบัน : 420/114 ซ.เศรษฐกิจ 46 หมู่บ้านชมเพลิน แขวงบางแคเหนือ  
 เขตบางแค กรุงเทพมหานคร

### วุฒิการศึกษา

ระดับปริญญาตรี : บธ. บ. (การจัดการธุรกิจระหว่างประเทศ)  
 มหาวิทยาลัยสยาม

### ตำแหน่งและสถานที่ทำงานปัจจุบัน

ตำแหน่ง : Executive Insurance Specialist – TTB AL  
 สถานที่ทำงาน : บริษัท พรูเด็นเชียล จำกัด (มหาชน)

### การนำเสนองานวิจัย

สมัชญ์ เอี่ยมสอาด. (2567). แนวทางการแก้ไขปัญหาของทางเดินเท้าในพื้นที่เขตบางแค. วารสาร  
 การบริหารและสังคมศาสตร์ปริทรรศน์, 7(1), xx-xx.