

## บทที่ 4

### ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาค้นคว้าแบบอิสระครั้งนี้ เป็นการศึกษาความตระหนักต่อการจัดการของเสีย และวิธีการจัดการของเสียของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ผู้วิจัยจะเสนอผลการศึกษาดังต่อไปนี้

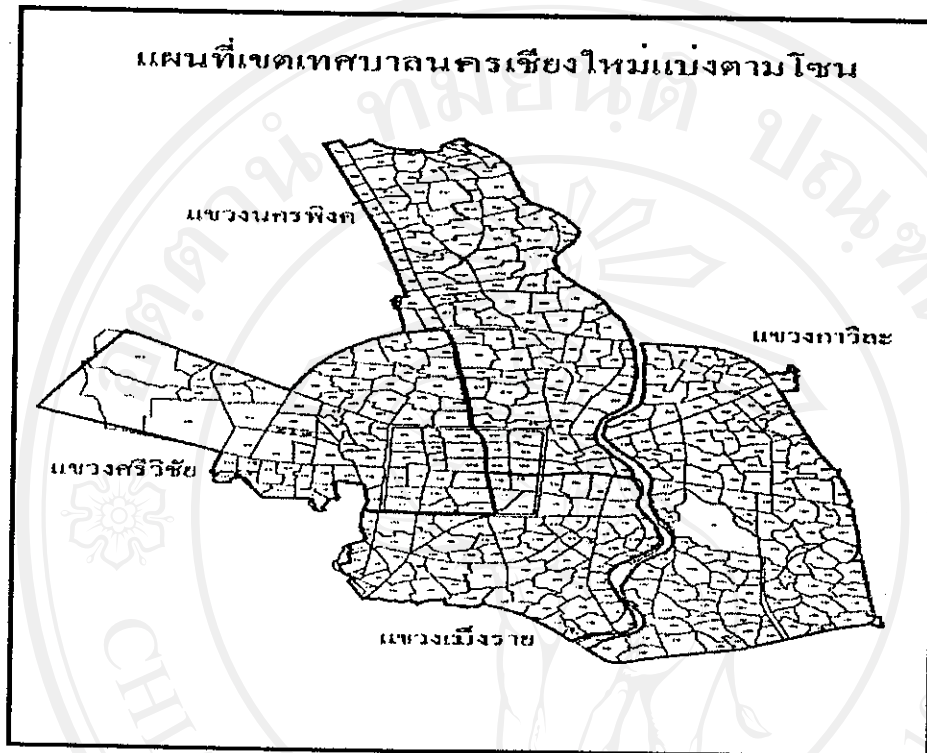
- 4.1 บรรยายทั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- 4.2 แนวทางการจัดการสิ่งแวดล้อมตามเทศบัญญัตินครเชียงใหม่
- 4.3 แสดงผลข้อมูลทั่วไปจากแบบสอบถาม
- 4.4 แสดงผลความตระหนักต่อการจัดการของเสียของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์
- 4.5 แสดงผลวิธีการจัดการของเสียภายในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์
- 4.6 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักต่อการจัดการของเสีย และวิธีการจัดการของเสีย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright© by Chiang Mai University

All rights reserved

#### 4.1 บริบททั่วไปเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่



ภาพที่ 3 แสดงแผนที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ตามแขวง

ที่มา : เทศบาลนครเชียงใหม่ (2004) <http://www.cmcity.org/location.htm>

จากภาพที่ 3 เทศบาลนครเชียงใหม่มีอาณาเขตติดต่อดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ อำเภอเมือง ตำบลสันผีเสื้อ และอำเภอแมริม

ทิศใต้ ติดต่อกับ ตำบลหนองหอยและตำบลป่าแดด

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ ตำบลหนองป่าครั่ง และตำบลฟ้าฮ่าม

ทิศตะวันตก ติดต่อกับ อุทยานแห่งชาติ ป่าดอยสุเทพ อำเภอเมือง  
จังหวัดเชียงใหม่

เทศบาลนครเชียงใหม่ แบ่งการปกครองออกเป็นแขวงต่าง ๆ ดังนี้ แขวงเมืองราช ได้แก่ พื้นที่ ต. ช้างม่อทั้งหมด ต. ป่าตันทั้งหมด ต. ศรีภูมิบางส่วน และ ต. ช้างเผือกบางส่วน แขวงกาวิละ ได้แก่ พื้นที่ ต. ฟ้าฮ่ามบางส่วน ต. หนองหอยบางส่วน ต. หนองป่าครั่งบางส่วน ต. ท่าศาลาบางส่วน ต. วัดเกตทั้งหมด แขวงนครพิงค์ ได้แก่ พื้นที่ ต. ช้างคลาน ต. ป่าแดด

ค. หายยา และ ค. พระสิงห์บางส่วน และสุดท้ายแขวงศรีวิชัย ได้แก่ ค. ช้างเผือกบางส่วน  
ค. สุนัขบางส่วน ค. พระสิงห์บางส่วน ค. ศรีภูมิบางส่วน และ ค. ช้างเผือกบางส่วน

ชุมชนเมืองเชียงใหม่ตั้งอยู่บริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำปิงตอนกลางเชิงคอยสุเทพ มีแม่น้ำปิงไหลผ่านใจกลางเมืองในแนวเหนือ-ใต้ บริเวณเมืองเก่าตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำปิงต่อมาเมื่อชุมชนเจริญขึ้นได้มีการพัฒนาขยายตัวออกไป ตัวเมืองได้ขยายข้ามแม่น้ำปิงมาทางฝั่งตะวันออกภายหลังจากที่ได้มีการตัดถนนล้อมเมือง ชุมชนได้พัฒนาออกไปหลายทิศทาง ตามเส้นทางคมนาคมและโครงข่ายสิ่งสาธารณูปโภคธุรกิจการพัฒนาที่ดิน และที่พักอาศัยได้ขยายตัวเป็นอย่างมาก สภาพที่แท้จริงแล้วชุมชนเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบันไม่ได้คงอยู่แต่เฉพาะในเขตเทศบาลเท่านั้นแต่ได้ขยายออกไปตามบริเวณชานเมืองและชนบทโดยรอบ

จากการที่จังหวัดเชียงใหม่ได้มีการพัฒนาและกลายมาเป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของภาคเหนือ เป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจและการลงทุน อุตสาหกรรม การพาณิชย์ การศึกษาและด้านการคมนาคมขนส่งทำให้มีการขยายตัวของชุมชนดังกล่าว และมีประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วเช่นเดียวกับเมืองใหญ่ ไม่ต่างกับ กรุงเทพมหานคร ที่มีการอพยพย้ายถิ่นของประชากรจากต่างพื้นที่เพื่อเข้ามาประกอบอาชีพเป็นจำนวนมาก ส่วนหนึ่งย้ายทะเบียนบ้านมาอาศัยในจังหวัดเชียงใหม่ซึ่ง ณ วันที่ 31 ตุลาคม 2547 เทศบาลนครเชียงใหม่มีจำนวนประชากรตามสถิติทะเบียนราษฎร จำนวน 167,014 แต่ในเขตเมืองนั้นจะมีประชากรที่อาศัยโดยไม่มีชื่ออยู่ในทะเบียนบ้านอีกเป็นจำนวนมาก เคยมีการสำรวจโดยตำรวจจราจรเมื่อปี พ.ศ. 2538 ในเวลาทำงานจะมีประชาชนบริเวณรอบๆ ตัวเมืองเข้ามาประกอบอาชีพในเมืองอีกประมาณ 150,000 คน ซึ่งไม่รวมนักท่องเที่ยว ผู้มาติดต่อการค้า นักเรียน นักศึกษา และผู้ที่มาอยู่โดยไม่ย้ายสำเนาทะเบียนบ้าน ซึ่งรวมแล้วเทศบาลนครเชียงใหม่จะมีประชากรประมาณ 300,000 – 400,000 คน ต่อวัน (พัฒน์ สุจันงค์, 2539)

สาเหตุดังกล่าว ทำให้ช่วงเวลาชั่วโมงเร่งด่วนหรือแม้แต่เวลาปกติทั่วไปของเทศบาลนครเชียงใหม่มีสภาพการจราจรที่หนาแน่นอันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์บนท้องถนนเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่เป็นส่วนหนึ่งของปัญหาดังกล่าว เพราะมีราคาถูก ค่าบำรุงรักษาต่ำพร้อมทั้งมีความสะดวกและรวดเร็วในการคมนาคมขนส่ง รวมถึงการที่สถานที่สำคัญต่าง ๆ เช่น สถาบันการศึกษา ที่ทำงาน ศูนย์การค้า ที่พักอาศัย ส่วนใหญ่ล้วนตั้งอยู่ในบริเวณเขตเมืองเกือบทั้งสิ้น จึงทำให้รถจักรยานยนต์ถูกเลือกใช้กันอย่างแพร่หลาย

เมื่อมีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก สิ่งที่เกิดขึ้นตามมาก็คือการมีร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กที่เปิดบริการซ่อมตามพื้นที่ต่าง ๆ โดยเฉพาะในเขตชุมชนมีผู้คนอาศัยอยู่มาก เช่น แขวงศรีวิชัยมีร้านซ่อมรถจักรยานยนต์เปิดให้บริการมากที่สุด เนื่องจากอยู่ใกล้สถาบันการศึกษาขนาดใหญ่ คือ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ รวมไปถึงโรงพยาบาลมหาราชเชียงใหม่ โรงเรียนต่าง

ๆ และศูนย์การค้าภาคสวนแก้ว ซึ่งมีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเป็นจำนวนมาก และร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ในเขตนี้จะมีกระจายทั่วไปบริเวณหลังมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ส่วนแขวงอื่น ๆ นั้นจะมีการตั้งร้านและการกระจายของร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ในลักษณะเดียวกัน

เป็นที่น่าสังเกตว่าร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ขนาดเล็กเหล่านี้ไม่มีการจดทะเบียนเปิดบริการเลยทั้งที่เทศบาลนครเชียงใหม่เทศบัญญัตินครเชียงใหม่ว่าด้วยการสาธารณสุข พ.ศ. 2542 ที่ต้องบังคับให้ร้านบริการต่าง ๆ ต้องจดทะเบียนให้ถูกต้องตามกฎหมาย ทั้งนี้เป็นเพราะผู้ประกอบการเหล่านี้เปิดร้านที่ไม่ใหญ่ มีงบประมาณจำกัด และต้องการที่จะได้กำไรสูงสุด ซึ่งการจดทะเบียนร้านบริการจะต้องเปิดร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่ได้มาตรฐาน จะต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น จากการสำรวจพบว่าร้านเหล่านี้ไม่มีมาตรฐานในการจัดการของเสีย มีขยะและของเสียเกิดขึ้นทุกวันแต่ไม่มีวิธีการจัดการที่ถูกวิธี ทางร้านจะทิ้งรวมกองไว้ให้รถขยะของเทศบาลมาเก็บในตอนกลางคืน ทั้งเศษพลาสติก กระดาษ เศษยางในและยางนอกที่หมดสภาพการใช้งาน รวมถึงแบตเตอรี่ที่หมดอายุการใช้งาน สำหรับบางร้านจากการสอบถามพบว่าเมื่อมีปริมาณยางในและยางนอกที่หมดสภาพการใช้งานจำนวนมากจะนำไปกำจัดด้วยการเผาออกเขตเมือง ทั้งนี้เป็นการจัดการที่ง่ายและสะดวกไม่มีขั้นตอนยุ่งยากในการจัดการ อย่างไรก็ตามมีขยะหรือของเสียบางอย่างที่มีการรับซื้อคืน เช่น น้ำมันหล่อที่หมดสภาพการใช้งาน เหล็กและเศษเหล็กซึ่งหมดสภาพจากการใช้งาน จะเก็บไว้ขายให้แก่รถรับซื้อของเก่าต่อไป

เทศบาลนครเชียงใหม่ไม่ได้ให้ความสำคัญกับการจัดการของเสียที่เกิดจากร้านซ่อมรถจักรยานยนต์เหล่านี้ ไม่มีวิธีการรองรับเพื่อจัดการของเสียที่จะมีผลต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อมในชุมชน เห็นได้จากการที่เทศบาลไม่เข้ามาทำการตรวจสอบและขึ้นทะเบียนและรับรองมาตรฐานร้านดังกล่าวให้ถูกต้องตามกฎหมาย พร้อมทั้งการเตรียมถังขยะที่ควรแยกประเภทขยะให้กับร้านดังกล่าวเป็นการลดอันตรายแก่การจัดการจัดเก็บและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จากการสำรวจพบว่าร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ต้องเตรียมถังขยะเอง ส่วนใหญ่จะมีร้านละ 1 ถัง ขยะและของเสียถูกทิ้งรวมอยู่ในถังขยะใบเดียวกัน เป็นต้น ถึงแม้ว่าร้านซ่อมเหล่านี้จะปล่อยขยะหรือของเสียออกมาในปริมาณไม่มากนัก แต่เมื่อนำปริมาณของเสียแต่ละร้านมารวมกันในแต่ละเดือนก็มีปริมาณมากพอที่จะมีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมของคนในชุมชนได้

## 4.2 แนวทางการจัดการสิ่งแวดล้อมตามเทศบัญญัตินครเชียงใหม่

เทศบาลเป็นหน่วยงานราชการส่วนท้องถิ่นที่ต้องดูแลและให้บริการแก่ประชาชนทั้งความเป็นระเบียบเรียบร้อย และรับผิดชอบการให้บริการด้านสาธารณสุขปโภค สาธารณสุขมูลฐาน และอื่น ๆ ซึ่งเทศบาลนครเชียงใหม่มีการจัดทำแผนการจัดการสิ่งแวดล้อม คือ เทศบัญญัตินครเชียงใหม่ ว่าด้วยการสาธารณสุข พ.ศ. 2542 ซึ่งเทศบัญญัติฉบับนี้ได้อาศัยอำนาจพระราชบัญญัติสาธารณสุข ในการจัดทำบัญญัติเกี่ยวกับการจัดการสิ่งแวดล้อม มีอยู่ 2 ส่วนด้วยกัน คือ เรื่องการควบคุมกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและเรื่องการทำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย สามารถสรุปได้ดังนี้

### 4.2.1 การควบคุมกิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพ

ผู้วิจัยจะกล่าวถึงส่วนที่เกี่ยวข้องกับสถานประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นส่วนเกี่ยวข้องกับการศึกษาเท่านั้น ตามเทศบัญญัตินครเชียงใหม่ว่าด้วยการสาธารณสุข พ.ศ. 2542 กำหนดว่า กิจการที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพและต้องมีการควบคุมภายในเทศบาลนครเชียงใหม่ ซึ่งเกี่ยวข้องกับส่วนที่ศึกษาในข้อ 5.7 ของเทศบัญญัตินครเชียงใหม่ว่าด้วยการสาธารณสุข พ.ศ. 2542 กิจการที่เกี่ยวกับยานยนต์ เครื่องจักร หรือเครื่องกล ซึ่งกิจการทั้งหมดในข้อนี้จะต้องถูกดูแลและควบคุมโดยเทศบาลนครเชียงใหม่ คือ

- 1) การต่อการประกอบการเคาะการปะผุ เครื่องจักรการพันสารกันสนิมยานยนต์
- 2) การตั้งศูนย์ถ่วงล้อ การซ่อม การปรับแต่ง ระบบปรับอากาศหรืออุปกรณ์ที่เป็นส่วนประกอบของยานยนต์เครื่องจักรกลหรือเครื่องกล
- 3) การประกอบธุรกิจเกี่ยวกับยานยนต์ เครื่องจักร หรือเครื่องกลซึ่งมีไว้บริการหรือจำหน่าย และในการประกอบธุรกิจนั้น มีการซ่อมหรือปรับปรุงยานยนต์ เครื่องจักร หรือเครื่องกลดังกล่าวด้วย

- 4) การล้างอัดฉีดยานยนต์
- 5) การผลิต การซ่อม การอัดแบตเตอรี่
- 6) การปะ การเชื่อมยาง
- 7) การอัดผ้าเบรค ผ้าครัซ



ทั้งนี้ผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายของเทศบัญญัติ นั้น ตามข้อ 6 ผู้ดำเนินการตามข้อ 5 ต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขทั่วไปเพื่อการดูแลสุขภาพหรือสุขลักษณะของสถานที่ที่ใช้ดำเนินการและต้องปฏิบัติตามมาตรการเพื่อป้องกันอันตรายต่อสุขภาพ

ซึ่งผู้วิจัยได้สรุปเนื้อหา หลักเกณฑ์และเงื่อนไขทั่วไปในส่วนที่เกี่ยวกับร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ดังนี้

ข้อ 6.1 การดูแลสุขภาพและสุขลักษณะของสถานที่

- 1) สถานที่นั้นต้องตั้งในทำเลซึ่งจะทำทางระบายน้ำ ระบายน้ำเสีย ไปให้พ้นจากที่นั้น โดยสะดวก
- 2) ต้องทำทางระบายน้ำไปสู่ทางระบายน้ำสาธารณะหรือบ่อซึ่งรับน้ำเสียด้วยวัสดุถาวรมีลักษณะเรียบ ไม่ซึมไม่รั่ว น้ำไหลได้สะดวก
- 3) การระบายน้ำต้องไม่ให้เดือดร้อนแก่ผู้ใช้น้ำในทางน้ำสาธารณะหรือแก่ผู้อาศัยใกล้เคียง
- 4) หากว่าสถานใดต้องมีบ่อพักน้ำเสียหรือทำการบำบัดน้ำเสีย บ่อดักไขมัน เครื่องป้องกันกลิ่น ไอ เสียง ความกระเทือน ฝุ่น ละออง หรือสิ่งอื่นใดอาจเป็นเหตุรำคาญแก่ผู้อยู่ใกล้เคียง ผู้ประกอบการนั้นต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามคำแนะนำของเจ้าพนักงาน
- 5) ต้องมีที่รับมูลฝอย และสิ่งปฏิกูลให้ถูกลักษณะ

ข้อ 6.2 มาตรการป้องกันอันตรายต่อสุขภาพ

ต้องรักษาสถานที่ตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในข้อ 6.1 ให้อยู่ในภาวะอันดีอยู่เสมอ และทำความสะอาดล้างสถานที่ประกอบการค้าให้สะอาดทุกวัน และต้องประกอบการค้าภายในเขตสถานที่ที่ได้รับอนุญาตและตามกำหนดที่ได้รับอนุญาต

จากการสำรวจร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่พบว่าร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ไม่ได้จดทะเบียน ไม่มีการตรวจสอบดูแลมาตรฐานของร้านซ่อมในการให้บริการลูกค้ารวมถึงการรองรับการจัดการของเสียที่เกิดขึ้นภายในร้าน เห็นได้จากการที่ร้านส่วนใหญ่ไม่มีบ่อบำบัดน้ำเสีย ทิ้งน้ำเสียหรือแม้แต่ น้ำมันลงท่อระบายน้ำหรือสาบดินและได้ต้นไม้ ทำให้ นอกจากนี้ ร้านส่วนใหญ่ไม่มีห้องสำหรับปรับแต่งเครื่องยนต์โดยใช้บริเวณหน้าร้านเป็นสถานที่ปรับแต่งและใช้ถนนในชุมชนเป็นที่ประลองเครื่องยนต์ หากเป็นรถที่เก่ามากจะส่งเสียงรบกวนร้านบริเวณใกล้เคียงและผู้คนที่สัญจรไปมา สำหรับห้องสำหรับพ่นสีก็เช่นเดียวกันจะใช้บริเวณหน้าร้านหรือบริเวณใกล้ร้านทำการพ่นสีซึ่งอาจมี สารเคมีที่จากการพ่นสีกระจายมากับบรรยากาศส่งผลกระทบต่อสุขภาพได้

บริเวณหน้าร้านหรือบริเวณ ใกล้ร้านทำกาแฟซึ่งอาจมี สารเคมีที่จากการปนสีกระจายมากับ  
บรรยากาศส่งผลกระทบต่อสุขภาพได้

#### 4.2.2 การกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย

เทศบัญญัติในเรื่องการกำจัดสิ่งปฏิกูลและมูลฝอย มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับการ  
จัดการของเสียของผู้ประกอบการร่อนซ่อมรถจักรยานยนต์ 2 ข้อ คือ ข้อ 5 กำหนดว่า ห้ามผู้ใด ถ่าย  
เท ทิ้ง หรือทำให้มีขึ้นในที่หรือทางสาธารณะซึ่งปฏิกูลหรือมูลฝอยนอกจากในที่ที่เทศบาลนคร  
เชียงใหม่อนุญาตให้จัดตั้งไว้ให้โดยเฉพาะ และข้อ 6 กำหนดว่า เจ้าของหรือผู้ครอบครองสถานที่  
อาคารหรือเคหะสถานในครอบครองของตนและที่รองรับสิ่งปฏิกูล มูลฝอยไม่รั่ว มีฝาปิดมิดชิดกัน  
แมลงวันและสัตว์ได้ตลอดจนต้องถูกสุขลักษณะตามแบบซึ่งเจ้าพนักงานสาธารณสุขหรือ  
เจ้าพนักงานท้องถิ่นเห็นชอบ

จากการสำรวจร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่ามี  
วิธีการจัดการของเสียภายในร้านด้วยการทิ้งรวมกันลงถังขยะให้เทศบาลมาเก็บ รวมไปถึงขยะ  
อันตรายอย่างหลอดไฟ กระป๋องสี ขวดน้ำมันเครื่อง และแบตเตอรี่ซึ่งหมดสภาพการใช้งานจะทิ้ง  
รวมเช่นกัน โดยไม่แยกประเภท สำหรับน้ำเสียนั้นปล่อยลงท่อระบายน้ำสาธารณะ โดยไม่ได้ผ่านการ  
บำบัด ซึ่ง รวมไปถึงคราบน้ำมันที่ทำการล้างอุปกรณ์และร่างกายที่เปื้อนคราบน้ำมัน ซึ่งสารที่ตกค้าง  
ในน้ำมันหล่อลื่นเหล่านี้สุดท้ายก็จะไหลลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติโดยเฉพาะแม่น้ำปิงต่อไป

### 4.3 แสดงผลข้อมูลทั่วไปจากแบบสอบถาม

#### ตอนที่ 1 สภาพทั่วไปของร้านซ่อมรถจักรยานยนต์

ในการศึกษาค้นคว้าแบบอิสระนี้ ผู้วิจัยแจกแบบสอบถามแก่ผู้ประกอบการเจ้าของร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ ที่ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครเมืองเชียงใหม่ จากสถิติของเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่ามีผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์เฉพาะร้านที่ให้บริการซ่อม ตรวจเช็คสภาพและเปลี่ยนอะไหล่หรืออุปกรณ์ คิดเป็นประชากรจำนวน 44 ราย (N = 44)

#### ตารางที่ 5 แสดงความถี่และค่าร้อยละของจำนวนร้านซ่อมรถจักรยานยนต์แยกตามแขวงที่ตั้ง

แขวงที่ตั้ง	ความถี่	ร้อยละ
แขวงนครพิงค์	10	22.70
แขวงศรีวิชัย	14	31.80
แขวงกาวิละ	11	25.00
แขวงเมืองราช	9	20.50
รวม	44	100.00

ตารางที่ 5 พบว่าร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ที่แขวงศรีวิชัย รองลงมาแขวงกาวิละ แขวงนครพิงค์ และแขวงเมืองราช ตามลำดับ หากแขวงนั้นมีความเจริญมีการคมนาคมและผู้คนอาศัยอยู่หนาแน่น โดยเฉพาะบริเวณใกล้มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ จะมีร้านซ่อมรถจักรยานยนต์มากกว่าพื้นที่อื่น เป็นต้น



**ตารางที่ 6** แสดงความถี่และค่าร้อยละของขนาดร้านซ่อมรถจักรยานยนต์

ขนาดของร้าน	ความถี่	ร้อยละ
1 คูหา	35	79.50
2 คูหา	9	20.50
มากกว่า 2 คูหา	-	-
รวม	44	100.00

จากตารางที่ 6 พบว่าร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีขนาด 1 คูหา และขนาด 2 คูหา ซึ่งเป็นร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเล็กเป็นส่วนใหญ่ และไม่มีร้านใดมีขนาดร้านมากกว่า 2 คูหา

นอกจากนี้ จากการสำรวจและการสังเกตร้านพบว่าร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่ทำการศึกษามีเพียงกำแพงกันเป็นห้อง หลังคามุงสังกะสี ไม่ได้เป็นตึกหรือตั้งเป็นอาคาร เพราะการที่จะสร้างร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ให้ได้มาตรฐานนั้นจะต้องเสียค่าใช้จ่ายมากขึ้นซึ่งจะมีผลต่อกำไรจากการให้บริการของผู้ประกอบการเอง

**ตารางที่ 7** แสดงความถี่และค่าร้อยละของจำนวนรถจักรยานยนต์ที่นำมาซ่อมเฉลี่ยต่อวัน

จำนวน	ความถี่	ร้อยละ
น้อยกว่า 10 คัน	25	56.80
10 – 20 คัน	16	36.40
21 – 30 คัน	3	6.80
มากกว่า 30 คัน	-	-
รวม	44	100.00

จากตารางที่ 7 พบว่ามี 25 ร้านที่มีจำนวนรถจักรยานยนต์ที่นำมาซ่อมภายในร้านเฉลี่ยต่อวันส่วนใหญ่มีน้อยกว่า 10 คัน รองลงมามี 16 ร้านที่มีรถจักรยานยนต์นำมาซ่อมประมาณ 10-20

คันต่อวัน และมีเพียง 3 ร้านที่มีรถจักรยานยนต์มาซ่อมประมาณ 21 – 30 คันต่อวันตามลำดับ ทั้งนี้จำนวนรถจักรยานยนต์ที่มาซ่อมขึ้นอยู่กับสถานที่ตั้งเป็นหลัก หากร้านตั้งใกล้แหล่งชุมชนจะมีจำนวนรถเข้ามาใช้บริการมากขึ้นตามลำดับ

**ตารางที่ 8** แสดงความถี่และค่าร้อยละของห้องสำหรับการพ่นสี ห้องปรับแต่งเครื่องยนต์ และบ่อบำบัดน้ำเสีย ในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์

	ห้องพ่นสี		ห้องปรับแต่งเครื่องยนต์		บ่อบำบัดน้ำเสีย	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
มี	3	6.80	6	13.6	1	2.30
ไม่มี	41	93.20	38	86.40	43	97.70
รวม	44	100.00	44	100.00	44	100.00

ตาราง ที่ 8 พบว่าร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่มีห้องสำหรับพ่นสีภายในร้าน มีจำนวน 3 ร้าน และส่วนใหญ่ไม่มีห้องสำหรับพ่นสีภายในร้าน เป็นจำนวน 41 ร้าน

สำหรับร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่มีห้องปรับแต่งเครื่องยนต์ มีจำนวน 6 ร้าน และมีร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่ส่วนใหญ่ไม่มีห้องสำหรับปรับแต่งเครื่องยนต์ จำนวน 38 ร้าน

ส่วนร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่มีบ่อบำบัดน้ำเสียมีเพียง 1 ร้าน และมีร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่ไม่มีบ่อบำบัดน้ำเสีย จำนวน 43 ร้าน

จากการสังเกตบริเวณร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ ร้านส่วนใหญ่จะรวมสถานที่ซ่อมไว้จุดเดียวทั้งหมด คือ บริเวณหน้าร้าน ส่วนบริเวณข้างร้านก็จะเก็บเศษซากรถจักรยานยนต์เก่า เศษเหล็กและอุปกรณ์เก่าที่ไม่สามารถใช้ได้ และจากการสอบถามทางร้านที่ไม่สามารถเตรียมหรือสร้างห้องพ่นสี ห้องปรับแต่งเครื่องยนต์ และบ่อบำบัดน้ำเสียได้เพราะเป็นการเพิ่มต้นทุนงบประมาณ และเรื่องพื้นที่อันจำกัด

**ตอนที่ 2** ชนิดและปริมาณ โดยเฉลี่ยของของเสียที่เกิดขึ้นภายในร้านซ่อม  
รถจักรยานยนต์

**ตารางที่ 9** แสดงค่าความถี่และค่าร้อยละของปริมาณของเสียที่เป็นเหล็ก อลูมิเนียม ไฟเบอร์  
และหีบ ห่อที่ทำจากพลาสติก กระดาษ หรือวัสดุอื่น ๆ

ปริมาณของเสีย	เหล็ก		อลูมิเนียม		ไฟเบอร์		หีบห่อที่ทำจาก พลาสติก กระดาษ หรือวัสดุอื่น ๆ	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
	น้อยกว่า 10 กิโลกรัม / เดือน	23	52.30	35	79.50	37	84.10	37
11 – 20 กิโลกรัม / เดือน	16	36.40	7	16.00	6	13.60	5	11.40
21 – 30 กิโลกรัม / เดือน	4	9.00	2	4.50	1	2.30	2	4.50
31 – 40 กิโลกรัม / เดือน	1	2.30	-	-	-	-	-	-
41 – 50 กิโลกรัม / เดือน	-	-	-	-	-	-	-	-
มากกว่า 50 กิโลกรัม / เดือน	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม	44	100.00	44	100.00	44	100.00	44	100.00

ตารางที่ 9 พบว่า ของเสียประเภทเหล็กภายในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีปริมาณน้อยกว่า 10 กิโลกรัมต่อเดือน จำนวน 23 ร้าน มีปริมาณ 11 – 20 กิโลกรัมต่อเดือน จำนวน 16 ร้าน มีปริมาณ 21 – 30 กิโลกรัมต่อเดือน จำนวน 4 ร้าน และมีปริมาณ 31 – 40 กิโลกรัมต่อเดือน จำนวน 1 ร้าน

สำหรับปริมาณของเสียภายในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่เป็นอลูมิเนียมส่วนใหญ่มีน้อยกว่า 10 กิโลกรัมต่อเดือน จำนวน 35 ร้าน มีปริมาณ 11 – 20 กิโลกรัมต่อเดือน จำนวน 7 ร้าน และมีปริมาณ 21 – 30 กิโลกรัมต่อเดือน จำนวน 2 ร้าน ตามลำดับ

ส่วนปริมาณของเสียภายในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่เป็นไฟเบอร์ส่วนใหญ่มีน้อยกว่า 10 กิโลกรัมต่อเดือน จำนวน 37 ร้าน มีปริมาณ 11 – 20 กิโลกรัมต่อเดือน จำนวน 6 ร้าน และมีปริมาณ 21 – 30 กิโลกรัมต่อเดือน จำนวน 1 ร้าน ตามลำดับ

ปริมาณของเสียภายในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่เป็นหีบห่อที่ทำจากพลาสติก กระดาษ หรือวัสดุอื่น ๆ ส่วนใหญ่มีน้อยกว่า 10 กิโลกรัมต่อเดือน จำนวน 37 ร้าน มีปริมาณ 11 – 20 กิโลกรัมต่อเดือน จำนวน 5 ร้าน และมีปริมาณ 21 – 30 กิโลกรัมต่อเดือน จำนวน 2 ร้าน ตามลำดับ

จากการสอบถามพบว่า เหล็ก อลูมิเนียม ไฟเบอร์ เป็นวัสดุที่ทนทาน มีอายุการใช้งานค่อนข้างยาวนาน ทำให้มีการซ่อมแซมหรือเปลี่ยนอุปกรณ์ดังกล่าวน้อย สำหรับหีบห่อที่ทำจากกระดาษ พลาสติก และวัสดุอื่นมีปริมาณน้อยเนื่องจากวัตถุดิบเหล่านี้ไม่ได้เป็นส่วนประกอบในตัวรถจักรยานยนต์ จะเป็นพลาสติกที่ห่อหุ้มภายนอกและภายใน และกล่องขนาดเล็กสำหรับใส่อุปกรณ์ชิ้นเล็ก ๆ เท่านั้น

**ตารางที่ 10** แสดงค่าความถี่และค่าร้อยละของปริมาณของเสียที่เป็นยางนอก และยางใน

จำนวนยางที่เสีย	ยางนอก		ยางใน	
	ความถี่	ร้อยละ	ความถี่	ร้อยละ
น้อยกว่า 10 เส้น / เดือน	33	75.00	15	34.10
11 – 20 เส้น / เดือน	5	11.40	21	47.70
21 – 30 เส้น / เดือน	6	13.60	4	9.10
31 – 40 เส้น / เดือน	-	-	4	9.10
41 – 50 เส้น / เดือน	-	-	-	-
มากกว่า 50 เส้น / เดือน	-	-	-	-
<b>รวม</b>	<b>44</b>	<b>100.00</b>	<b>44</b>	<b>100.00</b>

ตารางที่ 10 พบว่าร้านซ่อมรถจักรยานยนต์มีของเสียที่เป็นยางนอกส่วนใหญ่มีปริมาณน้อยกว่า 10 เส้นต่อเดือน จำนวน 33 ร้าน มีปริมาณ 11 – 20 เส้นต่อเดือน จำนวน 5 ร้าน และมีปริมาณ 21 – 30 เส้นต่อเดือน จำนวน 6 ร้าน ตามลำดับ

สำหรับร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่มีของเสียที่เป็นยางในส่วนใหญ่มีปริมาณ 11 – 20 เส้นต่อเดือน จำนวน 21 ร้าน รองลงมา มีปริมาณน้อยกว่า 10 เส้นต่อเดือน จำนวน 15 ร้าน มีปริมาณ 21 – 30 เส้นต่อเดือน จำนวน 4 ร้าน และมีปริมาณ 31 – 40 เส้นต่อเดือน จำนวน 4 ร้าน ตามลำดับ

ยางรถจักรยานยนต์แม้จะเป็นส่วนที่สึกหรอตลอดเวลาเพราะต้องสัมผัสกับผิวถนน แต่สามารถทำการซ่อมแซม(ปะยาง)ได้ และสามารถใช้งานต่อได้นานจนกว่าดอกยางจะสึกไม่ยึดเกาะถนน จึงทำให้ปริมาณของเสียที่เป็นยางนอกและยางในแต่ละเดือนจำนวนไม่มาก

**ตารางที่ 11** แสดงค่าความถี่และค่าร้อยละของปริมาณของเสียที่เป็นน้ำมันหล่อลื่นที่หกและใช้ไม่ได้

ปริมาณของเสีย	ความถี่	ร้อยละ
น้อยกว่า 10 ลิตร / เดือน	29	65.90
11 – 20 ลิตร / เดือน	13	29.60
21 – 30 ลิตร / เดือน	2	4.50
มากกว่า 30 ลิตร / เดือน	-	-
รวม	44	100.00

จากตารางที่ 11 พบว่า ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่มีปริมาณของเสียที่เป็นน้ำมันหล่อลื่นที่หกและใช้ไม่ได้ส่วนใหญ่้น้อยกว่า 10 ลิตรต่อเดือน จำนวน 29 ร้าน รองลงมาเป็นปริมาณ 11 – 20 ลิตรต่อเดือน จำนวน 13 ร้าน และมีปริมาณ 21 – 30 ลิตรต่อเดือน จำนวน 2 ร้าน ตามลำดับ

จากการสังเกตร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ พบว่าของเสียที่เป็นน้ำมันจะพบเห็นได้ง่ายที่สุด เช่น เครื่องมือช่าง มักจะมีสีดำเป็นคราบน้ำมันติดอยู่และไม่ได้ทำความสะอาดหลังการใช้ พื้นที่บริเวณที่ซ่อมมีสีดำจากคราบน้ำมัน แม้แต่ช่างซ่อมรถเองตามร่างกายโดยเฉพาะมือและแขนมักจะมีคราบสีดำและคราบน้ำมันเครื่องติดอยู่ตลอดเวลา

นอกจากนี้ ผู้ขับขี่มักจะใช้บริการการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องมากที่สุด ผู้ประกอบการหรือช่างมักแนะนำให้ผู้ขับขี่เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่องเกือบทุกรายที่เข้ามาใช้บริการซ่อมภายในร้าน เพราะน้ำมันหล่อลื่นมีอายุการใช้งานประมาณ 3 เดือน ดังนั้นความถี่ในการเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่นจึงมีมากขึ้นด้วย และก่อให้เกิดของเสียประเภทนี้ได้มากขึ้นด้วย

**ตารางที่ 12** แสดงค่าความถี่และค่าร้อยละของปริมาณของเสียที่เป็นน้ำมันแก๊สโซลีนที่หกและรั่วไหล

ปริมาณของเสีย	ความถี่	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 ลิตร / เดือน	37	84.10
6 – 10 ลิตร / เดือน	6	13.60
11 – 15 ลิตร / เดือน	1	2.30
16 – 20 ลิตร / เดือน	-	-
มากกว่า 20 ลิตร / เดือน	-	-
รวม	44	100.00

ตารางที่ 12 พบว่า ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์มีปริมาณของเสียที่เป็นน้ำมันแก๊สโซลีนที่หกและรั่วไหลส่วนใหญ่ไม่น้อยกว่า 5 ลิตรต่อเดือน จำนวน 37 ร้าน มีปริมาณ 6 – 10 ลิตรต่อเดือน จำนวน 6 ร้าน และมีปริมาณ 11 – 15 ลิตรต่อเดือน จำนวน 1 ร้าน ตามลำดับ

จะเห็นว่าปริมาณของเสียที่เป็นน้ำมันแก๊สโซลีนที่หกและรั่วไหลส่วนใหญ่มีน้อยเมื่อเทียบกับน้ำมันหล่อลื่น เพราะน้ำมันแก๊สโซลีนถูกใช้ในการสันดาปเชื้อเพลิงโดยตรง จะนำน้ำมันแก๊สโซลีนมาใช้ในการซ่อมแซมเฉพาะการล้างคาร์บูเรเตอร์ของรถจักรยานยนต์เท่านั้น เพราะอุปกรณ์ส่วนนี้จะต้องมีความสะอาดมากที่สุดจึงใช้น้ำมันแก๊สโซลีนช่วยในการล้างทำความสะอาด น้ำมันแก๊สโซลีนที่ใช้ล้างส่วนใหญ่ก็เป็นส่วนที่ตกค้างอยู่ในห้องของคาร์บูเรเตอร์อยู่แล้ว จากการสังเกตทุกร้านจะมีที่รองรับน้ำมันแก๊สโซลีน ทั้งนี้เพราะน้ำมันแก๊สโซลีนมีราคาแพงและระเหยได้เร็วกว่าน้ำมันชนิดอื่นที่มีอยู่ในร้าน โอกาสที่จะหกก็มีน้อย ยกเว้นเกิดความผิดพลาดของช่างเอง และขั้นตอนที่ต้องใช้ลมเป่าทำความสะอาดคาร์บูเรเตอร์ให้แห้ง ทั้งนี้ปริมาณที่จะเกิดของเสียที่เป็นน้ำมันแก๊สโซลีนก็ขึ้นอยู่กับจำนวนรถที่มาใช้บริการในแต่ละวันด้วย สำหรับร้านที่มีปริมาณของเสียประเภทนี้มากในแต่ละเดือนอาจเป็นเพราะไม่มีวิธีการในการควบคุม และวางแผนการใช้น้ำมันแก๊สโซลีนให้คุ้มค่าที่สุด



**ตารางที่ 13** แสดงค่าความถี่และค่าร้อยละของปริมาณน้ำเสียที่ใช้ในการล้าง อัด ถัด อุปกรณ์หรือ  
ชิ้นส่วนของเครื่องยนต์

ปริมาณของเสีย	ความถี่	ร้อยละ
น้อยกว่า 200 ลิตร / เดือน	33	75.00
201 – 400 ลิตร / เดือน	10	22.70
401 – 600 ลิตร / เดือน	1	2.30
601 – 800 ลิตร / เดือน	-	-
801 – 1,000 ลิตร / เดือน	-	-
มากกว่า 1,000 ลิตร / เดือน	-	-
รวม	44	100.00

ตารางที่ 13 พบว่า ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่มีปริมาณน้ำเสียที่ใช้ในการล้าง อัด ถัด อุปกรณ์หรือชิ้นส่วนของเครื่องยนต์ส่วนใหญ่มีน้อยกว่า 200 ลิตรต่อเดือน มีจำนวน 33 ร้าน คิดเป็นร้อยละ 75.00 รองลงมาเป็นปริมาณ 201 – 400 ลิตรต่อเดือน จำนวน 10 ร้าน คิดเป็นร้อยละ 22.70 และปริมาณ 401 – 600 ลิตรต่อเดือน จำนวน 1 ร้าน คิดเป็นร้อยละ 2.30 ตามลำดับ

จากการสำรวจและสอบถามพบว่าน้ำไม่มีส่วนในกิจกรรมการซ่อมแซมรถจักรยานยนต์มากนัก มักใช้น้ำเพื่อทำความสะอาดร่างกายล้างคราบน้ำมันและสิ่งสกปรก และมักใช้น้ำในการอุปโภค บริโภคเหมือนบ้านเรือนทั่วไป สำหรับร้านมีลูกจ้างหลายคนก็มีการใช้น้ำในการอุปโภค บริโภคมาก อย่างไรก็ตาม หากร้านเปิดบริการ ล้าง อัด ถัด รถจักรยานยนต์ด้วยจะทำให้มีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นมากกว่าร้านอื่น

ตารางที่ 14 แสดงค่าความถี่และค่าร้อยละของปริมาณของเสียอันตรายที่เป็นแบตเตอรี่ซึ่งหมดสภาพการใช้งาน

จำนวนของเสีย	ความถี่	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 ชิ้น / เดือน	39	88.60
6 – 10 ชิ้น / เดือน	5	11.40
11 – 15 ชิ้น / เดือน	-	-
16 – 20 ชิ้น / เดือน	-	-
มากกว่า 20 ชิ้น / เดือน	-	-
รวม	44	100.00

ตารางที่ 14 พบว่า ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่มีจำนวนของเสียอันตรายเป็นแบตเตอรี่ที่หมดสภาพการใช้งานส่วนใหญ่มีปริมาณน้อยกว่า 5 ชิ้นต่อเดือน จำนวน 39 ร้าน รองลงมา มีปริมาณ 6 – 10 ชิ้นต่อเดือน จำนวน 5 ร้าน

แบตเตอรี่เมื่อหมดอายุการใช้งานจัดเป็นอันตรายต่อมนุษย์และสิ่งแวดล้อมเพราะยากต่อการทำลายและมีสารอันตรายตกค้าง การที่แต่ละร้านมีปริมาณของเสียที่เป็นแบตเตอรี่ซึ่งหมดสภาพการใช้งานต่อเดือนไม่มากนักเพราะจำนวนรถจักรยานยนต์ที่มาใช้บริการในแต่ละร้านมีไม่มาก และแบตเตอรี่มีอายุการใช้งานที่นาน หากดูแลและบำรุงรักษาดีจะสามารถใช้งานได้ถึง 3-5 ปี

จากการสอบถามเกี่ยวกับการจัดการแบตเตอรี่ที่หมดอายุการใช้งาน พบว่าแบตเตอรี่รถจักรยานยนต์นั้น ไม่มีการรับซื้อคืนเหมือนกับแบตเตอรี่รถยนต์ ผู้ประกอบการจึงจัดการโดยการนำมาชาร์ตและใช้ใหม่หรือทิ้งรวมกับกองขยะทั่วไป

**ตารางที่ 15** แสดงค่าความถี่และค่าร้อยละของปริมาณของเสียที่เป็นหลอดไฟซึ่งหมดสภาพการใช้งาน

จำนวนของเสีย	ความถี่	ร้อยละ
น้อยกว่า 10 หลอด / เดือน	22	50.00
11 – 20 หลอด / เดือน	14	31.80
21 – 30 หลอด / เดือน	5	11.40
31 – 40 หลอด / เดือน	3	6.80
41 – 50 หลอด / เดือน	-	-
มากกว่า 50 หลอด / เดือน	-	-
รวม	44	100.00

ตารางที่ 15 พบว่า ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่มีจำนวนของเสียที่เป็นหลอดไฟซึ่งหมดสภาพการใช้งานส่วนใหญ่มีปริมาณน้อยกว่า 10 หลอดต่อเดือน จำนวน 22 ร้าน รองลงมา มีปริมาณ 11 – 20 หลอดต่อเดือน จำนวน 14 ร้าน มีปริมาณ 21 – 30 หลอดต่อเดือน จำนวน 5 และมีปริมาณ 31 – 40 หลอดต่อเดือน จำนวน 3 ร้าน ตามลำดับ

จะเห็นว่าปริมาณของเสียที่เป็นหลอดไฟซึ่งหมดสภาพการใช้งานในแต่ละร้านส่วนใหญ่มีปริมาณค่อนข้างมาก ทั้งนี้เพราะหลอดไฟมักจะมีอายุการใช้งานไม่นาน และหากต้องเปิดไฟหน้าทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน จะทำให้อายุการใช้งานของหลอดไฟหน้าสั้นกว่าปกติ

สำหรับการจัดการของเสียในส่วนของหลอดไฟที่หมดอายุการใช้งานนั้นจะทำโดยการทิ้ง บางร้านแยกหลอดไฟเหล่านี้ออกจากขยะอื่น ๆ บางร้านก็ทิ้งรวมกันลงถังขยะของทางเทศบาล ทั้งนี้ในบางพื้นที่ทางเทศบาลเองก็ไม่ได้มีการแบ่งประเภทถังถังขยะเพื่อให้ง่ายต่อการจัดเก็บ

**ตารางที่ 16** แสดงค่าความถี่และค่าร้อยละของปริมาณของเสียที่เป็นน้ำกรด

จำนวนของเสีย	ความถี่	ร้อยละ
น้อยกว่า 10 ขวด / เดือน	39	88.60
11 – 20 ขวด / เดือน	4	9.10
21 – 30 ขวด / เดือน	1	2.30
31 – 40 ขวด / เดือน	-	-
41 – 50 ขวด / เดือน	-	-
มากกว่า 50 ขวด / เดือน	-	-
รวม	44	100.00

ตารางที่ 16 พบว่า ร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ที่มีจำนวนของเสียเป็นน้ำกรดส่วนใหญ่มีปริมาณน้อยกว่า 10 ขวดต่อเดือน จำนวน 39 ร้าน คิดเป็นร้อยละ 88.60 มีปริมาณ 11 – 20 ขวดต่อเดือน จำนวน 4 ร้าน คิดเป็นร้อยละ 9.10 และมีปริมาณ 21 – 30 ขวดต่อเดือน จำนวน 1 ร้าน คิดเป็นร้อยละ 2.30 ตามลำดับ

จะเห็นได้ว่ามีปริมาณของเสียที่เป็นน้ำกรดในแต่ละเดือนไม่มากนัก ส่วนใหญ่น้อยกว่า 10 ขวดต่อเดือน น้ำกรดเป็นสารละลายที่เติมลงในแบตเตอรี่พร้อมกับน้ำกลั่นเพื่อรักษาสภาพของแบตเตอรี่ การเติมแต่ละครั้งจะใช้ปริมาณไม่มาก ดังนั้นปริมาณของเสียที่เป็นน้ำกรดที่เกิดขึ้นก็ไม่มากนัก แต่จากการศึกษาพบว่าบางร้านมีปริมาณถึง 21 – 30 ขวด อาจเกิดจากเป็นร้านขนาดใหญ่ และมีจำนวนรถจักรยานยนต์ที่มาใช้บริการมาก

#### 4.4 แสดงผลความตระหนักในการจัดการของเสียของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 17 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความตระหนักต่อการจัดการของเสียของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์

ข้อความ	ค่าเฉลี่ย $\mu$	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน $\sigma$	การแปล ผล
1. ท่านรู้สึกว่ปัญหาสิ่งแวดล้อมมีความรุนแรงขึ้นทุก วัน	3.56	1.06	มาก
2. ของเสียที่เกิดขึ้นภายในร้านมีผลกระทบต่อ สมาชิกในครอบครัว	2.00	0.96	น้อย
3. มีของเสียภายในร้านของท่านมีผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อมในชุมชน	2.13	1.19	น้อย
4. ท่านไม่ได้เป็นสาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมใน ปัจจุบัน	2.25	1.22	น้อย
5. ปัญหาเรื่องของเสียในปัจจุบันเป็นปัญหาที่ทุกคน ต้องช่วยกันแก้ไขอย่างเร่งด่วน	3.86	0.85	มาก
6. การติดตามข่าวสารเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมช่วย ลดปัญหาสิ่งแวดล้อมได้	3.13	0.95	ปาน กลาง
7. ทุกคนศึกษาแนวทางป้องกันอันตรายจากของเสีย ที่เกิดขึ้นต่อการปฏิบัติงานและสิ่งแวดล้อม	3.50	0.92	มาก
8. การได้ถ่ายทอดความรู้เรื่องสิ่งแวดล้อมให้กับ พนักงานภายในร้านมีผลตอบแทนคุ้มค่า	2.90	1.03	ปาน กลาง
9. การศึกษาเพื่อหาวิธีการจัดการของเสียภายในร้าน เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการทุกคน	3.25	1.08	ปาน กลาง
10. ผู้ประกอบการควรเข้าฝึกอบรมในเรื่องอนามัย สิ่งแวดล้อมจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่จัดขึ้น	2.84	1.01	ปาน กลาง

ตารางที่ 17 (ต่อ)

ข้อความ	ค่าเฉลี่ย $\mu$	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน $\sigma$	การแปล ผล
11. การลงทุนจัดการของเสียอย่างถูกวิธีมีความคุ้มค่าในการรักษาสิ่งแวดล้อม	2.93	1.08	ปานกลาง
12. ควรมีกฎระเบียบในการจ่ายเงินเพื่อปรับปรุงสิ่งแวดล้อม	2.70	1.21	ปานกลาง
13. ผู้ประกอบการและชุมชนต้องให้ความร่วมมือกันในการรักษาสิ่งแวดล้อม	3.36	0.96	ปานกลาง
14. การจัดการของเสียอันตรายภายในร้านทำได้ด้วยการทิ้ง	3.90	1.29	มาก
15. การทำความสะอาดและจัดการร้านเป็นประโยชน์ต่อสุขภาพที่ดีของทุกคน	3.59	1.12	มาก
16. การจัดการของเสียอันตรายที่เกิดขึ้นภายในร้านอย่างถูกวิธีเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการ	3.15	1.05	ปานกลาง
17. ทุกฝ่ายควรสนับสนุนกิจกรรมฝึกอบรมและการให้ความรู้การจัดการสิ่งแวดล้อม	3.40	1.08	ปานกลาง
18. การรักษาสิ่งแวดล้อมจำเป็นต้องให้พนักงานภายในร้านทุกคนมีความรู้ในเรื่องของเสียและวิธีการจัดการอย่างถูกวิธี	3.27	0.99	ปานกลาง
19. ผู้ประกอบการต้องจัดการความปลอดภัยในการทำงานของพนักงาน โดยมี ชุดปฏิบัติงาน หมวก หรือถุงมือเป็นต้น	2.59	1.36	น้อย



ตารางที่ 17 (ต่อ)

ข้อความ	ค่าเฉลี่ย $\mu$	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน $\sigma$	การแปล ผล
20. การทิ้งของเสียอันตรายลงสู่แหล่งน้ำมีผลกระทบต่อผู้อื่นด้วย	3.79	1.17	มาก
21. สถานประกอบการควรมีระเบียบเกี่ยวกับการจัดการของเสียภายในร้านโดยให้ทุกคนรับทราบและปฏิบัติตาม	3.52	1.04	มาก
22. การให้พนักงานสวมชุดช่างเพื่อปฏิบัติงาน พร้อมทั้งเตรียมอุปกรณ์ เช่น ถุงมือ หมวก เพื่อช่วยแก้ปัญหาสิ่งแวดล้อม	2.72	1.14	ปาน กลาง
23. สถานประกอบการอาจปล่อยน้ำเสียภายในร้านลงท่อระบายน้ำได้หากไม่มีบ่อบำบัดน้ำเสีย	3.63	1.33	ปาน กลาง
24. ทุกสถานประกอบการควรมีข้อบังคับที่ต้องให้มีห้องทดสอบเครื่องยนต์ และ ห้องพ่นสี	2.81	1.06	ปาน กลาง
25. การจัดการของเสียอันตราย เช่น แบตเตอรี่ เศษน้ำมันหล่อลื่นควร อยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการหรือผู้ได้รับมอบหมายเท่านั้น	3.06	1.08	ปาน กลาง
รวม	3.18	1.10	ปาน กลาง

จากตารางที่ 17 พบว่าข้อคำถามเกี่ยวกับความตระหนักโดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.18 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวม 1.10 มีการกระจายของข้อมูลค่อนข้างสูง

จะเห็นได้ว่ามีข้อคำถามส่วนใหญ่ มีคะแนนอยู่ในระดับปานกลางซึ่งกระจายกันไปในแต่ละเรื่องเช่น การตอบสนอง การเห็นคุณค่า และการจัดระบบ ส่วนข้อคำถามที่มีคะแนนในระดับมากมีกระจายอยู่ในทุกเรื่องของความตระหนัก สำหรับข้อคำถามที่มีระดับคะแนนน้อยส่วนใหญ่จะอยู่ในเรื่องของการรับรู้ ซึ่งการรับรู้ในข้อคำถามส่วนใหญ่จะเกี่ยวกับการรับรู้ในเรื่องผลกระทบที่มาจากปัญหาสิ่งแวดล้อม การจัดการของเสียและการรักษาสิ่งแวดล้อมซึ่งคำถามส่วนใหญ่มีคะแนนน้อย ทั้งนี้เรื่องการรับรู้เป็นพฤติกรรมขั้นแรกของความตระหนักเมื่อมีระดับคะแนนหรือค่าเฉลี่ยน้อยย่อมส่งผลให้ระดับคะแนนขั้นของความตระหนักอื่น ๆ น้อยตามไปด้วย ดังข้อคำถามที่เป็นกลุ่มของการสร้างคุณลักษณะซึ่งเป็นพฤติกรรมขั้นสมบูรณ์ของความตระหนักมีระดับคะแนนปานกลางทุกข้อ ทั้งนี้สามารถสรุปผลคะแนนแต่ละระดับขั้นของความตระหนักรวมถึงระดับความตระหนักต่อการจัดการของเสียของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ในตารางถัดไป

**ตารางที่ 18** แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานรวมของความตระหนักต่อการจัดการของเสียของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์

ความตระหนัก	ค่าเฉลี่ย มาตรฐาน $\mu$	ส่วนเบี่ยงเบน $\sigma$	การแปลผล
การรับรู้	2.76	0.71	ปานกลาง
การตอบสนอง	3.12	0.69	ปานกลาง
การเห็นคุณค่า	3.30	0.71	ปานกลาง
การจัดระบบคุณค่า	3.24	0.88	ปานกลาง
การสร้างคุณลักษณะ	3.15	0.58	ปานกลาง
รวม	3.11	0.71	ปานกลาง

ตารางที่ 18 พบว่า ความตระหนักต่อการจัดการของเสียโดยรวมของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.11

นอกจากนี้ การเห็นคุณค่า การจัดระบบคุณค่า การสร้างคุณลักษณะ การตอบสนอง และการรับรู้ อยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.30, 3.24, 3.15, 3.12 และ 2.76 ตามลำดับ

จะเห็นว่า การรับรู้ซึ่งเป็นพฤติกรรมขั้นต้นของความตระหนักมีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด (2.76) ทั้งนี้เมื่อดูจากตารางที่ 17 ข้อคำถามส่วนของการรับรู้ส่วนมากอยู่ในระดับน้อยและจะเป็นเรื่องการรับรู้เกี่ยวกับอันตรายของของเสียที่จะมีผลกระทบต่อมนุษย์และสิ่งแวดล้อม จากการสอบถามผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์พบว่ามีการได้รับข่าวสารข้อมูลเรื่องปัญหาสิ่งแวดล้อม และวิธีการจัดการของเสียต่าง ๆ น้อย หน่วยงานภาครัฐไม่มีการประชาสัมพันธ์หรือถ่ายทอดความรู้เหล่านี้ให้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความสนใจส่วนบุคคล หากผู้ประกอบการคนไหนไม่รู้และหาข้อมูลข่าวสารเองเป็นประจำจะมีการรับรู้ปัญหาสิ่งแวดล้อมและวิธีการจัดการของเสียได้ เมื่อมีการรับรู้ไม่มากย่อมทำให้การตอบสนองอยู่ในระดับไม่สูงตามไปด้วย เนื่องจากการตอบสนองเป็นพฤติกรรมที่ต่อเนื่องจากการรับรู้ ผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์จึงไม่ใส่ใจ ไม่แสดงพฤติกรรมการรักษาและเลือกใช้วิธีการจัดการที่เหมาะสมเพื่อไม่ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม

การเห็นคุณค่าและการจัดระบบคุณค่าเป็นพฤติกรรมต่อเนื่องมาจากการรับรู้และตอบสนองตามลำดับ เมื่อการรับรู้และการตอบสนองต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมและวิธีการจัดการของเสียภายในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์มีระดับปานกลางจึงทำให้การเห็นคุณค่าและการจัดระบบคุณค่าอยู่ในระดับปานกลางไปด้วย

ผู้วิจัยจึงได้สังเกตการจัดการของเสียภายในร้านของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์พบว่า มีทางร้านมีการจัดการขยะและของเสียภายในร้านส่วนใหญ่โดยการทิ้งให้ทางเทศบาลมาเก็บ ส่วนขยะหรือของเสียบางชิ้นก็ตั้งไว้ข้าง ๆ ถึงขยะไม่มีการห่อหุ้มให้มีฉีดยา หรือแม้แต่บ่อบำบัดน้ำเสียซึ่งมีเพียงร้านเดียวเท่านั้น รวมทั้งห้องสำหรับพื้นที่มีเพียง 3 ร้าน และมีห้องสำหรับปรับแต่งเครื่องยนต์เพียง 3 ร้าน อาจเกิดจากเจ้าของร้านหรือผู้ประกอบการคำนึงถึงประโยชน์ทางธุรกิจและกำไรสูงสุดเป็นหลัก มากกว่าคำนึงถึงปัญหาสิ่งแวดล้อม

นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังพบว่าหน่วยงานของเทศบาลนครเชียงใหม่ไม่สามารถควบคุมดูแลร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ได้อย่างใกล้ชิด เพราะร้านเหล่านี้ไม่ได้จดทะเบียนการบริการ จึงถูกปล่อยละเลย ทั้งที่มีเทศบัญญัติของเทศบาลนครเชียงใหม่ว่าด้วยการสาธารณสุข พ.ศ. 2542 ในเรื่องสถานที่จำหน่ายอาหารและสถานที่สะสมอาหาร และเรื่องการจัดตั้งปฏิภูมและมูลฝอยที่กล่าวมาแล้วข้างต้น อีกทั้งยัง ไม่มีการส่งเสริมความรู้เรื่องการจัดการของเสีย หรือให้ความรู้ความเข้าใจต่อวิกฤติสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ของผู้ประกอบการเอง รวมไปถึงไม่มีการรณรงค์ในการจัดการขยะหรือของเสียอย่างจริงจังตั้งแต่ติดป้ายประกาศแต่ในทางปฏิบัติถึงขยะก็ยังมีเพียงใบเดียวไม่แยกให้ชัดเจนว่าแต่ละถังเป็นขยะชนิดใดรวมถึงไม่ได้นำหลักการหรือข้อกำหนดทางกฎหมายในเทศบัญญัติข้างต้นมาบังคับใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

#### 4.5 แสดงผลวิธีการจัดการของเสียภายในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์

ตารางที่ 19 แสดงค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลผลของวิธีการจัดการของเสียภายในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์

ข้อความ	ค่าเฉลี่ย $\mu$	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน $\sigma$	การแปลผล
1. มีการนำเศษโลหะภายในร้านมาดัดแปลงเพื่อใช้ประโยชน์ เช่น แก้ว, ทุ่นยนต์	1.93	1.02	น้อย
2. มีความพยายามดัดแปลงเครื่องยนต์โดยใช้วัสดุอะไหล่ใหม่	2.27	1.18	น้อย
3. มีการชุบโลหะที่เสื่อมสภาพเพื่อนำกลับมาใช้ใหม่อีกครั้ง	2.29	1.23	น้อย
4. มีการนำน้ำมันหล่อลื่นที่หมดสภาพไปทิ้งในท่อระบายน้ำเพื่ออำนวยความสะดวก	1.54	0.54	น้อยที่สุด
5. พยายามไม่นำชิ้นส่วนใช้แล้วจากรถจักรยานยนต์มาใช้ใหม่	2.90	1.42	ปานกลาง
6. มีการเก็บเศษถุงพลาสติกหรือหีบห่อที่เหลือใช้เพื่อนำออกมาใช้ใหม่อีกครั้ง	2.40	0.97	น้อย
7. มีการแยกชิ้นส่วนของเครื่องยนต์ที่ชำรุดใช้งานไม่ได้เพื่อคัดแยกอุปกรณ์ที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้	2.86	1.00	ปานกลาง
8. หากยางรถจักรยานยนต์ของลูกค้ารั่วซึมท่านแนะนำให้เปลี่ยนยางเส้นใหม่เสมอ	2.93	0.81	ปานกลาง
9. ก่อนทิ้งวัสดุอุปกรณ์ทุกชนิดภายในร้านได้มีการคัดเลือกส่วนที่ใช้ได้อีกทุกครั้งก่อนนำไปทิ้ง	2.86	1.11	ปานกลาง

## ตารางที่ 19 (ต่อ)

ข้อความ	ค่าเฉลี่ย $\mu$	ส่วนเบี่ยง เบนมาตรฐาน $\sigma$	การแปล ผล
10. มีการปรับปรุงสภาพอุปกรณ์ที่ยังไม่เสื่อมสภาพมาก เช่น แบตเตอรี่มาใช้ประโยชน์	2.13	1.00	น้อย
11. มีการนำน้ำมันหล่อลื่นที่ปรับสภาพแล้วกลับมาใช้ใหม่	1.88	1.01	น้อย
12. ปล่อยให้มิเตอร์หรือเครื่องวัดการจราจรเป็นจำนวนมากโดยไม่พยายามทำอะไรเลย	3.81	1.20	มาก
13. เมื่ออุปกรณ์หรือเครื่องมือชำรุดเสียหายจะต้องซ่อมแซมให้ใช้งานได้เสมอ	3.90	1.07	มาก
14. มีการซ่อมแซมเครื่องมือซ่อมรถจักรยานยนต์ที่ชำรุดเพื่อนำมาใช้ซ้ำ	3.86	1.06	มาก
15. มีการให้พนักงานซ่อมแซมสิ่งของเครื่องใช้ภายในร้านเมื่อมีปัญหาเกิดขึ้น	4.02	1.04	มาก
16. มีการจัดการทำความสะอาด จัดระเบียบภายในร้านเพื่อลดปริมาณฝุ่น	3.81	0.97	มาก
17. จัดให้มีการลดความดังเสียงในขณะที่ปรับแต่งเครื่องยนต์	3.04	1.09	ปานกลาง
18. มีการควบคุมกิจกรรมการใช้น้ำภายในร้านเพื่อลดปริมาณการใช้	2.93	1.16	ปานกลาง

จากตารางที่ 19 พบว่าข้อความเกี่ยวกับการจัดการของเสียของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีคะแนนในการเลือกตอบกระจายกันไป โดยข้อความที่มีคะแนนการตอบในระดับมากจะเป็นเรื่องการจัดการของเสียด้วยวิธีการซ่อมแซม ส่วนข้อความที่ผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์เลือกตอบแล้วมีคะแนนน้อยหรือมีการปฏิบัติจะอยู่ในเรื่อง

ของการเวียนมาใช้ใหม่ซึ่งบ่งว่าการจัดการของเสียแบบเวียนมาใช้ใหม่ไม่สามารถที่จะทำได้หรือทำได้ยากก็เป็นได้ ส่วนคำถามในข้ออื่น ๆ ก็มีการกระจายของการตอบแตกต่างกันไป

จะเห็นว่าจะมีข้อคำถามที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้ปฏิบัติระดับมาก ซึ่งเป็นข้อคำถามที่อยู่ในเรื่องของการซ่อมแซมทุกข้อคำถาม สอดคล้องกับลักษณะการประกอบอาชีพภายในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ ข้อคำถามที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้ปฏิบัติระดับปานกลาง จะอยู่ในเรื่อง การใช้ซ้ำในทุกข้อคำถาม มีบางข้อคำถามจะอยู่ในเรื่อง การลดและการใช้ใหม่อีกครั้ง สำหรับข้อคำถามที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้ปฏิบัติระดับน้อย อยู่ในเรื่องของการเวียนมาใช้ใหม่ ทุกข้อคำถาม มีบางข้อคำถามอยู่ในเรื่อง การปรับสภาพมาใช้และการใช้ซ้ำ และข้อคำถามที่ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติระดับน้อยที่สุด มีเพียงหนึ่งข้อคำถามได้แก่การใช้ใหม่อีกครั้ง

ทั้งนี้มีความเป็นไปได้ว่าการเลือกตอบคำถามในบางข้ออาจจะไม่ตรงกับความเป็นจริง เพราะมีการกระจายของการตอบในเรื่องเดียวกันค่อนข้างสูง ผู้ประกอบการหรือเจ้าของร้านซ่อม รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่จะคำนึงถึงผลประโยชน์ทางธุรกิจและกำไรสูงสุดมากกว่าจะคำนึงถึงสุขภาพความปลอดภัยของมนุษย์และสิ่งแวดล้อม จึงทำให้บางข้อคำถามที่เกี่ยวข้องหรือขัดกับผลประโยชน์ของเจ้าของร้านหรือผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ไม่ตรงกับความเป็นจริงได้ ผู้วิจัยจึงทำการสังเกตและพูดคุยเพื่อเก็บข้อมูลมาวิเคราะห์ให้สอดคล้องกับความเป็นจริงที่สุดดังที่จะกล่าวในตารางที่ 20 และบทที่ 5 ต่อไป



**ตารางที่ 20** แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของวิธีการจัดการของเสียภายในร้านซ่อมรถจักรยานยนต์

วิธีการจัดการ	ค่าเฉลี่ย ( $\mu$ )	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน ( $\sigma$ )	การแปลผล
การหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่	2.36	0.86	น้อย
การใช้ใหม่อีกครั้ง	2.56	0.69	น้อย
การใช้ซ้ำ	3.22	0.60	ปานกลาง
การปรับสภาพมาใช้	3.00	0.64	ปานกลาง
การซ่อมแซม	4.20	0.90	มาก
การลด	3.50	0.76	มาก

ตารางที่ 20 พบว่าวิธีการจัดการของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ มีระดับการจัดการดังนี้ มีวิธีการจัดการด้วยการซ่อมแซมและการลด อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ย 4.20 และ 3.50 ตามลำดับ ซึ่งสอดคล้องกับ ตารางที่ 19 ที่ของคำถามในการปฏิบัติของการซ่อมแซมและการลดมีคะแนนในระดับมาก ทั้งนี้การซ่อมแซมเองก็สามารถปฏิบัติได้โดยพนักงานซ่อมภายในร้าน ส่วนการลดนั้นคือการลดที่จะไม่ใช้วัสดุ อุปกรณ์ต่าง ๆ ภายในร้านอันเป็นการเพิ่มปริมาณของขยะและของเสียซึ่งร้านทั่วไปสามารถที่จะกระทำได้โดยไม่มีความมีความซับซ้อนแต่อย่างไร

สำหรับการใช้ซ้ำและการปรับสภาพมาใช้มีการจัดการอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ย 3.22 และ 3.00 ตามลำดับ จากการสังเกตและการพูดคุยพบว่าผู้ประกอบการและช่างส่วนใหญ่ไม่มีการควบคุมดูแลเรื่องสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้เอาความสะดวกเป็นหลัก เช่น น้ำเหลือใช้เพียงครั้งเดียวทิ้งลงท่อระบายน้ำ นอกจากนี้เศษวัสดุประเภทกระดาษและพลาสติก

ส่วนการใช้ใหม่อีกครั้งและการหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่มีการจัดการอยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ย 2.56 และ 2.36 ตามลำดับ ทั้งนี้การจัดการของเสียในเรื่องการใช้ใหม่อีกครั้งและการเวียนมาใช้ใหม่เป็นวิธีการที่มีความซับซ้อนอาจจะต้องเพิ่มความสามารถในการปฏิบัติ เช่น การตัดแปลงวัสดุเหลือใช้มาสร้างเป็นชิ้นงานที่มีประโยชน์ซึ่งจะต้องใช้ความคิดสร้างสรรค์ และมีใจรัก ซึ่งต้องใช้เวลาในการกระทำดังกล่าว ส่วนหนึ่งก็ไม่ได้เกี่ยวกับผลประโยชน์กำไรจึงเป็นเรื่องที่เสียเวลาส่งผลให้การจัดการของเสียทั้งสองวิธีการนี้อยู่ในระดับน้อย

#### 4.6 แสดงผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างความตระหนักต่อการจัดการของเสีย และวิธีการจัดการของเสีย

ตารางที่ 21 แสดงค่าความสัมพันธ์แบบเพียร์สันระหว่างความตระหนักต่อการจัดการของเสียและวิธีการจัดการของเสียของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์

วิธีการจัดการของเสีย	การหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่	การใช้ใหม่อีกครั้ง	การใช้ซ้ำ	การปรับสภาพมาใช้	การซ่อมแซม	การลด
ความตระหนักต่อการจัดการของเสีย	0.13	-0.30	0.40	0.35	0.27	0.39

จากตารางที่ 21 พบว่ามีความสัมพันธ์ดังนี้

คู่ความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง ได้แก่

ความตระหนักต่อการจัดการของเสียมีผลต่อวิธีการจัดการของเสียโดยการใช้ซ้ำมีความความสัมพันธ์กันในระดับปานกลางที่ 0.40

ความตระหนักต่อการจัดการของเสียมีผลต่อการจัดการของเสียโดยวิธีการลดมีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลางที่ 0.39

ความตระหนักต่อการจัดการของเสียมีผลต่อการจัดการของเสียโดยวิธีการปรับสภาพมาใช้มีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลางที่ 0.35

ความตระหนักต่อการจัดการของเสียและการจัดการของเสียโดยวิธีการใช้ใหม่อีกครั้งมีความสัมพันธ์กันในระดับปานกลาง ที่ -0.30 ซึ่งตัวแปรทั้งสองอาจจะมีผลต่อกันคือการจัดการของเสียโดยการใช้ใหม่อาจจะมีผลต่อความตระหนักในการจัดการของเสียของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ก็ได้

คู่ความสัมพันธ์ในระดับต่ำ ได้แก่

ความตระหนักต่อการจัดการของเสียมีผลต่อการจัดการของเสียโดยวิธีการซ่อมแซมมีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำที่ 0.27

ความตระหนักต่อการจัดการของเสียมีผลต่อการจัดการของเสียโดยวิธีการหมუნเวียนกลับมาใช้ใหม่มีความสัมพันธ์กันในระดับในระดับค่าที่ 0.13

สรุปได้ว่าความตระหนักต่อการจัดการของเสียมีความสัมพันธ์กับวิธีการจัดการของเสียของผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะการใช้ซ้ำ และการซ่อมแซม

ทั้งนี้หากว่าเจ้าของร้านหรือผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์ได้รับข้อมูลข่าวสารและการควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิด เพื่อเพิ่มความตระหนักในวิกฤติของปัญหาสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันมากขึ้น จะส่งผลให้เจ้าของร้านหรือผู้ประกอบการร้านซ่อมรถจักรยานยนต์มีระดับการจัดการของเสียด้วยวิธีการต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อคุณภาพชีวิตของคนในชุมชนโดยรวมไปถึงคุณภาพของสิ่งแวดล้อมที่เราจะต้องพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกันตลอดไป