

## บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการที่ผู้ศึกษาได้ศึกษาเก็บรวบรวมวิเคราะห์ เกี่ยวกับทัศนคติที่มีส่วนร่วมการจัดการปัญหาจราจรของชนชั้นกลางกับผู้ประกอบการในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่นั้นได้มีการศึกษาแบ่งเป็น 3 ตอนดังนี้

- 4.1 บริบท สถานการณ์ สาเหตุ และผลกระทบจากปัญหา การจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- 4.2 แนวทัศนคติ บทบาท แนวทางการมีส่วนร่วมของชนชั้นกลาง และผู้ประกอบการในการจัดการปัญหาจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
- 4.3 ข้อเสนอแนะและแนวทางในการจัดการปัญหาจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

### 4.1 บริบท สถานการณ์ สาเหตุ และผลกระทบจากปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

#### 4.1.1 บริบทของปัญหาจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

โดยทั่วไปของปัญหาการจราจรในปัจจุบันในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จากการเก็บรวบรวมข้อมูลส่วนใหญ่ที่ได้จากการสังเกตของผู้ศึกษา พบว่า ข้อมูลที่ได้จากการสังเกตในพื้นที่ และการสอบถามสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง และจากการค้นคว้าจากเอกสารเกี่ยวกับปัญหาหาด้านการจราจรของเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ช่วงระหว่างเดือน มิถุนายน – ธันวาคม 2546 ผู้ศึกษาได้ศึกษาจากเอกสารรายงานที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ในทางการศึกษา มีดังต่อไปนี้ คือ จากเอกสารรายงานการประชุมเชิงปฏิบัติการ "จราจรอย่างไร ..ถึงจะเปิงใจหมูเฮฮา" วันเสาร์ที่ 30 สิงหาคม 2546 โดย ลำดวน ศรีศักดิ์ (2546) ได้กล่าวถึงสถานการณ์จราจรและขนส่งของเทศบาลนครเชียงใหม่ในปัจจุบัน ปัญหาและผลกระทบของปัญหาการจราจร พร้อมทั้งได้นำเสนอความเชื่อมโยงระหว่างเมือง - การขนส่ง - สิ่งแวดล้อมและผลที่มีต่อสุขภาพไว้ดังนี้

#### 1. การจัดระบบจราจร ปัจจุบันของเทศบาลนครเชียงใหม่

เนื่องจากถนนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ส่วนมากมีขนาดเล็กและแคบจึงได้นำระบบเดินรถทางเดียวมาใช้อย่างกว้างขวาง ทั้งในย่านศูนย์กลางธุรกิจและการค้า (เช่น ถนนช้างม่อย ถนนท่าแพ ถนนลอยเคราะห์) หน้าสถาบันการศึกษาสำคัญ ๆ (ถนนเจริญประเทศและ

ถนนสองข้างคูเมืองตลอดสาย ในทำนองเดียวกับการห้ามจอดรถได้นำมาใช้ทั่วไปเช่นกัน และปัจจุบันทางแยกที่ควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณไฟในเทศบาลนครเชียงใหม่มีทั้งหมด 51 ทางแยก แบ่งเป็นทางแยกที่ควบคุมด้วยการจราจรแบบพื้นที่ (Area Traffic Control, ATC) หรือควบคุมโดยคอมพิวเตอร์ 36 ทางแยก และทางแยกที่ควบคุมแบบเวลาคงที่ (Fixed Time Isolated Control) 15 ทางแยก

2. ระบบขนส่งสาธารณะ รถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ อาจแบ่งเป็น 5 ประเภท ดังนี้

2.1 รถประจำทางระหว่างเทศบาลนครเชียงใหม่กับอำเภอภายนอก รถสองแถวคิวเป็นรถโดยสารขนาดเล็กที่วิ่งบริการจากคิวรถในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่กับชุมชนภายนอก รถสองแถวคิวให้บริการตามเส้นทางที่แน่นอน ประกอบการขนส่งโดยสหกรณ์เดินรถล้านกำแพง (รถขาว) สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ (รถเหลือง) และบริษัทอื่น ๆ มีจำนวนรถสองแถวที่วิ่งจริงประมาณ 786 คัน จำนวนผู้โดยสารประมาณ 44,000 คนต่อวัน

2.2 รถสองแถวในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (รถสีล้อแดง) เป็นระบบรถสองแถววิ่งไม่ประจำทางและค่าโดยสารต่อรองได้ เป็นระบบที่ผู้โดยสารต้องบอกจุดที่จะไป ซึ่งคนขับจะไปส่งหรือไม่ไปก็ได้ ในการรับไปส่งจะเสียค่าโดยสารตามราคา ปกติ เช่น 10 บาท ในระยะทาง 2 - 5 กิโลเมตร หรืออาจตกลงราคาเหมือนรถแท็กซี่ก็ได้

โดยทั่วไปคนขับรถสามารถรับผู้โดยสารอื่นระหว่างทาง และเส้นทางวิ่งอาจเปลี่ยนไปได้ ขึ้นอยู่กับคนขับ ยกเว้นกรณีที่ผู้โดยสารจ่ายในราคาเหมาเหมือนแท็กซี่ ดังนั้นราคาค่าโดยสารอาจเริ่มตั้งแต่ 10 บาท และอาจสูงที่สุดถึง 80 บาทได้ รถสองแถวในเมืองดำเนินการโดยสหกรณ์นครลานนาเดินรถ มีรถทั้งหมด 2,907 คัน แต่คาดว่าในปัจจุบันมีวิ่งจริงประมาณ 2,000 คัน จำนวนผู้โดยสารประมาณ 70,500 คนต่อวัน

2.3 รถสามล้อเครื่อง หรือตุ๊กตุ๊ก มีอยู่ประมาณ 1,200 คัน ดำเนินการเหมือนรถแท็กซี่ทั่วไป

2.4 รถสามล้อถีบ คาดว่ามีอยู่ประมาณ 600 - 1,000 คัน ส่วนใหญ่จัดรับผู้โดยสารบริเวณตลาดสดในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่โรงแรม และสถานีรถไฟ

2.5 ท้ารถโดยสาร จุดจอดหลักของรถโดยสารคือ ท้ารถต้นทางและปลายทางที่มีอยู่ได้แก่

2.5.1 สถานีขนส่งของราชการคือ สถานีขนส่งแห่งที่ 1 ซ้างเผือกและสถานีขนส่งแห่งที่ 2 อาเขต สถานีขนส่งซ้างเผือกซึ่งอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ และใช้เป็น

ทำรถโดยสารภายในจังหวัดเชียงใหม่ ในขณะที่สถานีขนส่งอาเขตเป็นสถานีรถโดยสารระหว่าง เชียงใหม่กับจังหวัดอื่น ๆ

2.5.2 ทำรถที่ใช้พื้นที่ยานธุรกิจเป็นคิวรถ เช่น ในบริเวณตลาดเทศบาล ตลาดต้นลำไย และตลาดประตูเชียงใหม่ เป็นต้น

การขาดแคลนทำรถ เนื่องจากไม่มีบริเวณพื้นที่สำหรับจัดไว้เป็นสถานที่ จอดรถสำหรับเป็นรถโดยสารเพื่อเป็นการบริการสำหรับผู้ต้องการเดินทางและใช้รถโดยสารที่สำคัญ ในช่วงเวลาเร่งด่วน ตั้งแต่ 07.00 น. - 9.00 น. และเวลา 16.00 น.- 18.00 น. รวมถึงในช่วง เทศกาลต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทำรถสำหรับการโดยสารระหว่างตัวเมืองกับชุมชนภายนอก เป็นปัญหาหลักของระบบการขนส่งของเมืองเชียงใหม่ที่ผ่านมา ราชการลงทุนน้อยมาก เนื่องจากงบประมาณที่ถูกจำกัด (ฝ่ายวิศวกรรมโยธา สำนักงานเทศบาลนครเชียงใหม่, 2546) ในการ พัฒนาทำรถโดยสารหรือสถานีของระบบขนส่ง

3. ความเป็นมาของระบบรถประจำทาง และรถสองแถวเทศบาลนครเชียงใหม่ เกิดขึ้นประมาณ ปี พ.ศ. 2508 โดยการนำรถปิคอัพมาสด้า และได้รถมาเปลี่ยนเป็นรถโดยสาร รถสองแถวในเทศบาลนครเชียงใหม่ ระยะเวลาเป็นรถขนาดเล็กๆ 12 - 16 คน ส่วนใหญ่ใช้ เครื่องยนต์เบนซินขนาด 800 - 1200 ซีซี (Ocampo RB.,1982 และ Suntaranont, 1982)

รถประจำทางในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เริ่มให้บริการประมาณ ปี พ.ศ. 2515 โดยบริษัท เจริญผล เติมนรถ จำกัด ให้บริการด้วยรถบัสขนาด 40 ที่นั่ง สีขาว ซึ่งรู้จักกันใน ชื่อรถเมล์ขาว ในระยะต่อมารถเมล์ขาวได้หยุดให้บริการ มีผู้ประกอบการรายใหม่คือ บริษัท เชียงใหม่ไทยเดินรถหรือรถเมล์เหลือง (สาย 1, 2, 3 และ 4) และบริษัทเปรมประชาขนส่ง (สาย 6 รอบเมือง) ขณะเดียวกัน รถสองแถวแดงในเมืองรวมกันเป็นสหกรณ์นครลานนาเดินรถ รถสองแถวคิว รวมเป็นสหกรณ์เดินรถสันกำแพง และสหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ

ในช่วงที่เทศบาลนครเชียงใหม่ยังมีทั้งรถสองแถวและรถประจำทาง (ทั้งปรับอากาศ และไม่ปรับอากาศ) พบว่า สาเหตุหลักที่คนใช้รถสองแถวในเมือง คือ รวดเร็วกว่า สะดวก และ สบายกว่า แต่ส่วนหนึ่งมาจากรถประจำทางให้บริการในเส้นทางที่จำกัด (Fouracre and Maunder, 1977 และ Krisada T.,1994) ส่วนสาเหตุหลักที่ใช้รถประจำทางไม่ปรับอากาศ คือ ราคาถูกและไม่มีทางเลือกอื่น เป็นที่น่าสังเกตว่า รถประจำทางปรับอากาศได้รับความนิยมด้วย เหตุผลของความสบายของการนั่งรถ ทั้งที่ค่าโดยสารแพงกว่า การบริการของรถสาธารณะแต่ละ ประเภทไม่สามารถครอบคลุมทั่วพื้นที่ ผู้โดยสารในบางพื้นที่เมืองไม่มีทางเลือกอื่นประกอบกับ การต้องรอรถประจำทางนานเกินไป หรือไม่สามารถเรียกรถสองแถวแดงได้ หรือต้องจ่ายค่า

โดยสารราคาพิเศษ หรือไม่มีที่นั่งในรถสองแถวคิว สิ่งเหล่านี้ทำให้ผู้โดยสารเปลี่ยนมาใช้รถยนต์ส่วนตัวและจักรยานยนต์ทำให้จำนวนรถเพิ่มอย่างรวดเร็ว (Krisada T., 1994)

ด้วยจำนวนรถสองแถวที่มากเกินไปจนแออัดกันรับผู้โดยสารบนเส้นทางหลักในขณะที่รถประจำทาง ในความเห็นของผู้โดยสารมีไม่เพียงพอ รถสองแถวสามารถแย่งผู้โดยสารจากรถประจำทางไปได้มาก การบริการที่ด้อยลงของรถประจำทางและอาจจะขาดทุนได้เริ่มมาอย่างน้อย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 (Fouracre and Maunder, 1977) และในปี พ.ศ. 2541 รถประจำทางในเมืองเชียงใหม่หยุดให้บริการด้วยภาวะการขาดทุน การขนส่งสาธารณะหลักของเมืองต้องอาศัยรถสองแถวแดง ซึ่งโดยทั่วไปกล่าวได้ว่า ค่าโดยสารรถสาธารณะในเทศบาลนครเชียงใหม่แพงกว่าในเมืองภูมิภาคอื่น เช่น พิษณุโลก นครสวรรค์ เป็นต้น (ลำดวน ศรีศักดิ์, 2538)

สรุปว่า การจัดการการขนส่งสาธารณะในเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยให้ส่วนบุคคลหรือเอกชนประกอบการเดินรถตามกลไกตลาด นำการขนส่งสาธารณะเทศบาลนครเชียงใหม่ไปสู่วงจรของความเสื่อมถอยเพราะเป็นระบบที่ไม่สามารถปรับประกันคุณภาพการบริการต่อผู้โดยสาร ทำให้คนพยายามจัดหาและใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและจักรยานยนต์มากขึ้น เพื่อตอบสนองการเดินทางด้วยตนเอง การเพิ่มของรถส่วนตัวบนถนนและผู้โดยสารที่น้อยลงทำให้การประกอบการของรถสองแถวลำบากขึ้น เช่น ต้องขับรถนานขึ้นและหรือต้องขึ้นค่าโดยสาร ซึ่งก็มีส่วนผลักดันให้ผู้โดยสารเปลี่ยนไปใช้รถส่วนตัวมากขึ้น ผู้ใช้การขนส่งสาธารณะน้อยลง วนเวียนเช่นนี้เรื่อยไปสถานการณ์ที่เป็นอยู่เช่นนี้ ความสูญเสียเกิดขึ้นกับส่วนรวมหลายประการ

การขนส่งสาธารณะที่ไม่ดีพอหรือไม่เพียงพอ ทำให้รัฐไม่สามารถจำกัดการใช้รถส่วนบุคคล นอกจากนั้น ด้วยนโยบายแก้ปัญหาโดยการสร้างถนนเป็นหลัก งบประมาณภาครัฐเพื่อการจราจรขนส่งส่วนใหญ่ใช้ไปในการก่อสร้างและบำรุงรักษาถนน มีการลงทุนกับการจราจรและขนส่ง วิธีอื่นน้อยมาก เป็นการเสริมให้มีการใช้รถยนต์ส่วนตัว และจักรยานยนต์กันอย่างกว้างขวาง นำมาซึ่งผลกระทบในรูปแบบต่าง ๆ

#### 4.1.2 สถานการณ์และปัญหาจราจรในเขตเทศบาลในปัจจุบัน

จากการที่ผู้ศึกษาได้สังเกตสถานการณ์และจากสภาพปัญหาที่เป็นจริง บริเวณพื้นที่ ซึ่งมักพบปัญหาการจราจรได้มากที่สุดในเขตพื้นที่เทศบาลนครเชียงใหม่ คือ

1. พื้นที่ย่านธุรกิจริมแม่น้ำปิง ซึ่งล้อมรอบโดยประมาณพื้นที่ถนนท่าแพ แนวคลองแม่ข่า ถนนห้าแยวง และถนนเลียบริมน้ำปิง ภายในพื้นที่นี้มีตลาดที่สำคัญ 2 แห่งคือ ตลาด



วโรรส และตลาดต้นลำไย และร้านค้าต่าง ๆ บริเวณ 2 ข้างถนนในพื้นที่ ทำให้สภาพคล่องของการจราจรไม่ดี มีการติดขัดอย่างมากเกือบตลอดวัน เนื่องจากภายในพื้นที่มีการจอดยานพาหนะใน 2 ลักษณะ คือ พื้นที่จอดนอกถนน และการอนุญาตให้จอดข้างถนนตามเงื่อนไขที่กำหนดพื้นที่จอดรถนอกถนน มีจำนวน 29 แห่ง (ทั้งที่เก็บเงินและไม่เก็บเงิน เช่น ธนาคาร และอื่น ๆ) เป็นของเทศบาล 1 แห่ง ที่เหลือดำเนินการโดยเอกชนมีความจุรวมประมาณ 750 คัน และ 316 คัน เป็นมอเตอร์ไซค์ 434 คัน เป็นรถเก๋ง และปิคอัพ) สำหรับพื้นที่จอดข้างทาง มีจำนวนความจุรวมประมาณ 875 คัน/ต่อวัน

2. ตามแนวถนนเข้า-ออกสู่พื้นที่เมืองสวนในประกอบด้วย ถนนข้างฝู๊อก ถนนแก้วนครรัฐ ถนนเจริญเมือง ถนนเชียงใหม่ - ลำพูน ถนนเชียงใหม่ - หางดง ถนนสุเทพ และถนนห้วยแก้ว ตามพื้นที่ดังกล่าวจะมีปริมาณของการเดินทางเข้าออกหนาแน่น โดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน จุดบริเวณที่พบปัญหาจราจรติดขัด คือ บริเวณแยกช่วงสิงห์ แยกศาลเด็ก สถาบันราชภัฏ แยกคอขวดบริเวณอนุสาวรีย์ข้างฝู๊อก หน้าบริเวณโรงเรียนโกวิทอรัทรอบ ๆ บริเวณคูเมืองข้างฝู๊อก ย่านบริเวณหน้าโรงเรียนยุพราชวิทยาลัย โรงเรียนวัฒโนทัยพายัพ ห หน้าโรงพยาบาลมหาราชเชียงใหม่ โรงพยาบาลประสาท และแยกจากอ้อมคูเมืองไปโรงพยาบาลเชียงใหม่ราม บริเวณสี่แยกรินคำ ผ่านมาทางหน้าโรงเรียนอนุบาลสวนเด็ก ตรงไปหอประชุมมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ถนนรอบคูเมือง บริเวณแจ้งหัวริน อ้อมกำแพงประสวนปรง ผ่านโรงพยาบาลไปตามถนนสุแยกห้างสรรพสินค้าแอร์พอร์ตพลาซ่า แยกเส้นทางไปสนามบิน จุดบริเวณหน้าตลาดหนองหอยสู่อำเภอสารภี และถนนสายเจริญประเทศตลอดทั้งสาย ถนนสายหน้าโรงเรียนปรินทร์รอยัลวิทยาลัยและดาราตรงบริเวณสี่แยกสะพานนครพิงค์ สี่แยกสะพานนครรัฐ ถนนสายหน้าตลาดต้นลำไย ตลาดวโรรส บริเวณเหล่านี้จะเป็นบริเวณที่มักมีความหนาแน่นของการจราจรช่วงเวลาเร่งด่วน และมักจะมีการเกิดการติดขัดทางการจราจรบ่อยมาก ดังได้นำแสดงไว้ในแผนภูมิที่ 1 บริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นและภาพที่ 3 - 7 แสดงการจราจรบริเวณถนนสายสำคัญต่าง ๆ ดังนี้



ภาพที่ 3 การจราจรบริเวณถนนใกล้สี่แยกศาลเด็ก

มีการจราจรคับคั่งในช่วงเวลาเร่งด่วน ตั้งแต่ 07.00 น. - 08.30 น.



ภาพที่ 4 บนถนนที่มีการจราจรคับคั่งใกล้สี่แยกศาลเด็ก

ช่วงเวลาเร่งด่วน ตอน 16.00 น. ซึ่งการเดินทางบนถนนที่มีการจราจรคับคั่ง  
ทำให้มีการเคลื่อนตัวของพาหนะได้ไม่คล่องตัว



ภาพที่ 5 สภาพการจราจรบริเวณถนน-สะพานนอร์รัฐ

การจราจรบริเวณแยกสะพานนอร์รัฐ ในระหว่างเวลา 8.30 น. ยังคงมีการเคลื่อนตัวได้อย่างช้า ๆ ติดอยู่บนสะพาน



ภาพที่ 6 การจราจรบริเวณถนนสายข้างตลาดต้นลำไย / วโรต

มีความแออัดเกือบตลอดเวลา สาเหตุเนื่องมาจากการที่มีการวางแผงขายของล้นออกมาริมทางถนน





ภาพที่ 7 สภาพการจราจรที่คับคั่งบนถนนบริเวณตลาดต้นลำไย

การเคลื่อนตัวของพาหนะ ไปได้ช้า ๆ

จากบทวิเคราะห์สรุปข้อมูลการเดินทางและพฤติกรรมผู้เดินทางภายในเขตเมือง เชียงใหม่ของคณะวิศวกรรมศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ (2545) ได้มีสถิติข้อมูลแสดงปริมาณ การเดินทางผ่านเข้า - ออกผ่านแนวแม่น้ำปิงทางทิศตะวันตก และทิศตะวันออก รวม 12 ชั่วโมง พบว่า ในระหว่างช่วงเวลา 06.00 - 18.00 น. ปริมาณรวมเข้า - ออกเมืองมีจำนวน 522,179 เที่ยวคน เป็นการเดินทางเข้าเมือง (ในทิศตะวันตก) จำนวน 286,962 เที่ยวคน และออกจำนวน 235,217 เที่ยวคน หรือประมาณ 55% และ 45% ตามลำดับ ซึ่งข้อมูลพบว่าเป็นการเดินทางไปทำกิจกรรม ในพื้นที่เมืองประมาณ 70% เข้าเมือง และ 30% ออกจากเมือง สำหรับชั่วโมงเร่งรีบในช่วงเช้า และเป็นสัดส่วนกลับกันในช่วงชั่วโมงเร่งรีบในช่วงเย็น

สำหรับพื้นที่ภายในถนนซูเปอร์ไฮเวย์ ซึ่งเป็นแหล่งพื้นที่กิจกรรมเกือบทั้งหมด ของเมืองเชียงใหม่มีการดึงดูดปริมาณการเดินทางเข้า - ออกสูง โดยได้แบ่งพื้นที่ออกเป็น 17 เขต ซึ่งเขตพื้นที่ 1- 10 เป็นเขตพื้นที่การเดินทางโดยรอบตัวเมืองชั้นนอก และตั้งแต่เขต 11 - 17 เป็นเขตพื้นที่การเดินทางในตัวเมืองของเทศบาลนครเชียงใหม่ ดังรายละเอียดของเขตพื้นที่ดังต่อไปนี้

เขต 1 เป็นถนนโชนภายนอกครอบคลุมถนน เชียงใหม่-ฝาง ซึ่งเป็นเส้นทางหลักจาก ทิศเหนือ



- เขต 2 เป็นโซนภายนอกครอบคลุมถนนเชียงใหม่ - แม่ใจ และเชียงใหม่ - ดอยสะเก็ด เป็นพื้นที่เส้นทางหลักจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ
- เขต 3 เป็นโซนภายนอกครอบคลุมถนน เชียงใหม่ - สันกำแพง และเชียงใหม่แม่ออน เป็นพื้นที่เส้นทางหลักจากทิศตะวันออก
- เขต 4 เป็นโซนภายนอกครอบคลุมถนนเชียงใหม่ - ลำปาง และเชียงใหม่ - ลำพูน เส้นทางหลักจากทางทิศใต้
- เขต 5 เป็นโซนภายนอก ครอบคลุมถนนเชียงใหม่ - ฮอด และเชียงใหม่ - สะเมิง เป็นเส้นทางหลักจากทางทิศใต้และตะวันตก
- เขต 6 เป็นพื้นที่ส่วนเหนือของถนนซูบเปอร์ไฮเวย์ ฝั่งซ้ายของแม่น้ำปิง เป็นที่ตั้งของ สถานที่ราชการ เช่น ศูนย์ราชการ พื้นที่กิจการทหาร และชุมชนเทศบาล ตำบลแมริม
- เขต 7 เป็นพื้นที่ส่วนเหนือของถนนซูบเปอร์ไฮเวย์ ฝั่งขวาของแม่น้ำปิง เป็นที่ตั้งของ ชุมชนเทศบาลตำบลสันทราย ดอยสะเก็ด และมหาวิทยาลัยแม่ใจ
- เขต 8 เป็นพื้นที่ส่วนตะวันออกของถนน ซูบเปอร์ไฮเวย์ เป็นที่ตั้งของชุมชนเทศบาล ตำบลออนเหนือ
- เขต 9 พื้นที่ส่วนใต้ของถนนมหิดล (อ้อมเมืองสายใต้) ฝั่งซ้ายแม่น้ำปิงเป็นที่ตั้ง ของชุมชนเทศบาลยางน่อง
- เขต 10 เป็นพื้นที่ส่วนใต้ของถนนมหิดล (อ้อมเมืองสายใต้) ฝั่งขวาแม่น้ำปิงเป็นที่ตั้ง ของชุมชนเทศบาลหางดง
- เขต 11 เป็นพื้นที่ภายในถนนซูบเปอร์ไฮเวย์ ส่วนเหนือของพื้นที่คูเมือง และฝั่งขวา แม่น้ำปิง เป็นที่ตั้งของสถาบันราชภัฏ และชุมชนข้างเผือก
- เขต 12 เป็นพื้นที่ภายในถนนซูบเปอร์ไฮเวย์ ส่วนตะวันออกเฉียงเหนือ ของพื้นที่คูเมือง เป็นที่ตั้งของโรงเรียนปรินส์รอยแยลส์ ดาราวิทยาลัย โรงพยาบาล และชุมชน ทุ่งโฮเต็ล
- เขต 13 เป็นพื้นที่ภายในถนนซูบเปอร์ไฮเวย์ ส่วนตะวันออกเฉียงใต้ของพื้นที่คูเมือง เป็นที่ตั้งของค่ายกาวิละ ชุมชนสันป่าซ่อย และหนองหอย
- เขต 14 เป็นพื้นที่ภายในถนนซูบเปอร์ไฮเวย์ ส่วนใต้ของพื้นที่คูเมืองเป็นที่ตั้งของชุมชน ทิพยเนตร และชุมชนข้างคลาน

- เขต 15 เป็นพื้นที่ภายในถนนชูปเปอร์ไฮเวย์ ส่วนตะวันตกของพื้นที่คูเมือง เป็นที่ตั้ง  
ของชุมชนสุเทพ
- เขต 16 เป็นพื้นที่ภายในเขตคูเมือง
- เขต 17 เป็นพื้นที่ย่านธุรกิจ ล้อมรอบด้วยถนนท้ายวัง ถนนคชสาร (ถนนคูเมือง) ถนน  
ศรีดอนไชย และแม่น้ำปิง

จากรายงานผลสรุปวิเคราะห์ชี้ว่า ถนนที่มีปริมาณการจราจรสูงในขนาดปริมาณ  
พาหนะจำนวน 40,000 คัน ถึง 60,000 คัน (รวม 2 ทิศทาง 12 ชั่วโมง ระหว่าง 06.00น - 18.00น.)  
ซึ่งประกอบไปด้วย ถนนรอบคูเมือง ถนนวงแหวนชูปเปอร์ไฮเวย์ ถนนโชตนา และถนนสุเทพ

นอกจากปัญหาการจราจรที่พบบริเวณย่านสถานศึกษา และสถาบันองค์กรที่  
สำคัญ ๆ ในเขตเทศบาลและเขตเมืองเชียงใหม่แล้ว ยังมีกลุ่มคนที่มีส่วนที่เกี่ยวข้องกับปัญหา  
จราจรและทำให้เกิดปัญหาจราจรโดยทั่วไป ได้แก่ กลุ่มผู้ที่มีภารกิจเดินทางเข้า - ออกในบริเวณ  
พื้นที่เขตเมืองเชียงใหม่ ทั้งผู้ที่ใช้ยานพาหนะเป็นส่วนตัว ที่เป็นรถยนต์ส่วนบุคคล รถปิคอัพ ผู้ที่  
ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้ถนน โดยทางเท้า ผู้ที่มีธุรกิจริมถนน บริษัทห้างร้านต่าง ๆ ตลอดจนผู้ที่  
เป็นเจ้าของพื้นที่ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ทางเทศบาลนครเชียงใหม่ เจ้าหน้าที่เทศกิจ เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร  
ประชาชน นิสิต นักศึกษา ข้าราชการ นักธุรกิจ พ่อค้า ผู้ที่ขับรถรับจ้างในเขตเมือง และทั่วไป  
รวมถึงผู้ที่คือนักท่องเที่ยวที่เข้ามาเยี่ยมชมหรือนักทัศนาจร ทั้งชาวไทยและต่างประเทศ ซึ่งต้อง  
เป็นทุก ๆ คนที่มีส่วนได้ประโยชน์จากการจราจรที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาจราจรในเขตเมือง  
เชียงใหม่ ล้วนแล้วแต่มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งสิ้น

#### 4.1.3 สาเหตุหลักของปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลเชียงใหม่

มาจากประเด็นสำคัญ 3 ประการดังนี้

##### 1. สาเหตุจากการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งแบ่งเป็น

1.1 สภาพการเกิดอุบัติเหตุบนทางแยก ซึ่งลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจุดนี้  
จะเป็นทางแยกที่สำคัญ เป็นแยกสัญญาณไฟจราจร ส่วนใหญ่จะเป็นการชนแบบชนท้ายรถขับตรง  
และการชนแบบมุมฉาก จากการสอบถามตำรวจจราจร และการสังเกตในสนามพบว่าสาเหตุหลัก  
ส่วนมากเป็นการขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (ออกรถก่อนสัญญาณไฟเขียวและฝ่าสัญญาณไฟแดง)  
และการขับรถเร็วเพื่อจะได้ผ่านแยกซ้ายไฟเขียว ก่อนเริ่มสัญญาณไฟแดง โดยที่รถปิคอัพ  
จักรยานยนต์ส่วนมากเป็นพาหนะต้นเหตุของอุบัติเหตุ

1.2 อุบัติเหตุบนช่วงถนน เป็นการชนท้าย รถที่ขับตรง และการชนกัน  
ขณะกลับรถ (U - turn) โดยเฉพาะถนนเชียงใหม่ - หางดง ซึ่งเป็นถนนใช้ความเร็วสูงแบบ 4 ช่อง

จราจร มีการแยกทิศทางจราจร การเกิดมักเกิดในช่วงเวลากลางคืน คาดว่าเกิดจากการขับรถ กระชั้นชิดเกินไป การเมาสุราขณะขับรถ การควบคุม U-turn ไม่เหมาะสมกับปริมาณการจราจร และระยะมองเห็นบริเวณช่วงเปิด U-turn

1.3 บริเวณย่านชุมชนและย่านพาณิชยกรรม และศูนย์ราชการต่าง ๆ ที่มักมีอุบัติเหตุ นั้น มีสาเหตุหลักเนื่องจากการจอดยานพาหนะข้างทาง ไม่เป็นระเบียบกีดขวางทางจราจร

## 2. สาเหตุจากการไม่สามารถเคลื่อนตัวของรถบนท้องถนน

2.1 การเกิดอุบัติเหตุระหว่างบนเส้นทางเดินรถ หรือตามถนนทำให้การจราจรติดขัด มีปัญหาการไหลผ่านการเคลื่อนที่ของรถ เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ณ ที่ใดตามที่กล่าวในข้อ 1 จะทำให้รถที่ตามมามักสะดุด หรือหยุดการเคลื่อนที่ไปชั่วขณะ บางครั้งเสียเวลาเกือบ 15 - 20 นาทีกว่าที่จะเคลียพื้นที่ และทำความตกลงได้ระหว่างคู่กรณี ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการจัดการปัญหาของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรว่าจะมาถึงที่เกิดเหตุ และทำความตกลงได้เร็วมากน้อยขนาดไหน

2.2 ช่วงระหว่างเร่งด่วนเร่งรีบของการจราจรย่านธุรกิจและย่านศูนย์ราชการต่าง ๆ ในช่วงเวลาตั้งแต่ 07.00 น. - 08.30 น. มักจะพบว่ามีการเคลื่อนตัวของรถบนท้องถนนไปได้ อย่างช้า ๆ ความเร็วประมาณ 5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หรือติดขัดอย่างน้อย 15 - 20 นาทีต่อทางแยก เพราะมีจำนวนรถที่มุ่งสู่เขตเมืองพร้อม ๆ กัน

2.3 สาเหตุจากทางธรรมชาติ เมื่อมีฝนตกน้ำท่วมขัง ปิดทางเดินในบริเวณที่เส้นทางจราจร ทำให้การจราจรติดขัด เนื่องจากต้องมีการขับเคลื่อนไปอย่างช้า ๆ ถนนเส้นทางที่มักพบปัญหาดังกล่าวคือเส้นทางถนนหน้า ตลาดหนองหอย ถนนสายป่าแดด ถนนระแกง สายโรงพยาบาลแม่และเด็ก ถนนสุเทพ ถนนห้วยแก้ว ถนนเจริญประเทศ ได้สะพานเม็งราย ถนนสายวัดเกตุ ถนนสายเหล่านี้มักจะมีปัญหานี้บ่อยมากที่สุด

2.4 สาเหตุจากการปรับปรุง ผิวถนน การรื้อถอน ขุดลอกท่อน้ำทิ้ง ท่อน้ำประปาของทางเทศบาลและของกรมทางหลวง มักก่อให้เกิดปัญหาการจราจรในเขตพื้นที่เมืองเป็นอันมาก เนื่องจากเมื่อมีการขุด รื้อแล้วไม่ได้มีการฝังกลบ ปรับแต่งสภาพให้ผิวจราจรอยู่ในสภาพดี และบางครั้งมีกองวัสดุอุปกรณ์วางกีดขวางทางจราจรอยู่หลายจุด การดำเนินงานของผู้รับผิดชอบก็ทำอย่างล่าช้า มีผลทำให้การใช้เส้นทางไม่สะดวกและปลอดภัยในการเดินทางเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมาก และการเคลื่อนตัวของพาหนะในการใช้เส้นทางก็ติดขัดไม่สะดวก ทั้งยังเพิ่มมลภาวะด้านฝุ่นละอองจากดินที่ขุด และถมไม่เรียบร้อยอีกด้วย ดังแสดงไว้ในภาพที่ 8 - 10





ภาพที่ 8 การปรับปรุงเส้นทางบริเวณถนนใกล้สี่แยกช่วงสิงห์

การปรับปรุงเส้นทางบริเวณถนนใกล้สี่แยกช่วงสิงห์ ทำให้ต้องใช้เส้นทางที่แคบลง



ภาพที่ 9 การขุดลอก ปรับไหล่ถนน เบียดบังเส้นทางเดินรถ

การขุดลอก ปรับไหล่ถนน เบียดบังเส้นทางเดินรถ พื้นที่ขบซีลดลงทำให้เกิดปัญหาของการจราจรต้องระมัดระวังในการขับขี่เพิ่มขึ้น



ภาพที่ 10 การปรับปรุงเส้นทางถนนสายรอบคูเมืองช้างเผือก

การปรับปรุงเส้นทางถนนสายรอบคูเมืองช้างเผือก ทำให้การเคลื่อนตัวของรถไปได้อย่างช้า ๆ

2.5 สาเหตุจากช่วงเทศกาล และการจัดงานตามประเพณีต่าง ๆ การจัดงานประเพณีตามเทศกาลต่าง ๆ เช่น เทศกาลลอยกระทง เทศกาลสงกรานต์ เทศกาลไม้ดอกไม้ประดับ ตลอดจนการจัดงานถนนคนเดิน ทำให้ต้องปิดเส้นทางจราจรสายหลักที่สำคัญ ๆ หลายสาย เป็นช่วงที่มีปัญหาการจราจรเป็นอย่างมาก จากการสอบถามประชาชน มีความต้องการให้ปรับปรุงแก้ไขเรื่องการจัดระบบจราจรและเตรียมงานให้ดีกว่าที่ผ่านมา เส้นทางที่พบมีปัญหามากคือ ถนนท่าแพ ถนนช้างม่อย ถนนสายตลาดวโรรส ถนนเจริญเมือง ซึ่งต้องปิดเส้นทางเดินรถทั้งหมด ทำให้ประชาชนต้องเลี่ยงใช้เส้นทางอื่น ๆ ที่ใช้เวลานานกว่าเดินมาก ส่งผลกระทบหลาย ๆ ด้าน เช่น เมื่อมีเทศกาลงานวันไม้ดอกไม้ประดับ บริเวณเส้นทางจะมีรถติดอยู่เป็นจำนวนมากเป็นเวลาเกือบ 15 นาที ที่ต้องจอดรออยู่บนถนน ดังภาพที่ 11





ภาพที่ 11 ช่วงเทศกาลสำคัญ ๆ จะมีรถติดคั่งค้างบนถนนอยู่เป็นจำนวนมาก

2.6 สาเหตุทางด้านจิตวิทยา ของผู้ที่ขับขีรถบนถนน ที่ต้องติดไฟแดงตามทางแยกนาน ความที่ต้องรีบเร่ง การรอสัญญาณไฟเขียวเพื่อให้เคลื่อนรถออกได้ เนื่องจากที่สัญญาณไฟจราจรไม่ได้บอกเวลาที่ เมื่อไรถึงจะสามารถเคลื่อนรถ หรือไฟเขียวอนุญาตออกรถได้ ทำให้ผู้ที่รีบ คาดคะเนเวลาที่สัญญาณไฟเขียว ทำให้เกิดการรีบออกรถก่อน และเกิดการชนกันได้ การรอสัญญาณไฟจราจรที่ใช้เวลานานตามสี่แยก เช่น สี่แยกกรีนคำ ในเขตของแขวงศรีวิชัย ดังภาพที่ 12



ภาพที่ 12 การรอสัญญาณไฟเขียวที่บริเวณสี่แยกกรีนคำช่วงเวลาเร่งด่วน

ใช้เวลาประมาณ 3-5 นาที ก่อให้เกิดความหงุดหงิดต่อผู้ขับขีรถขยวน

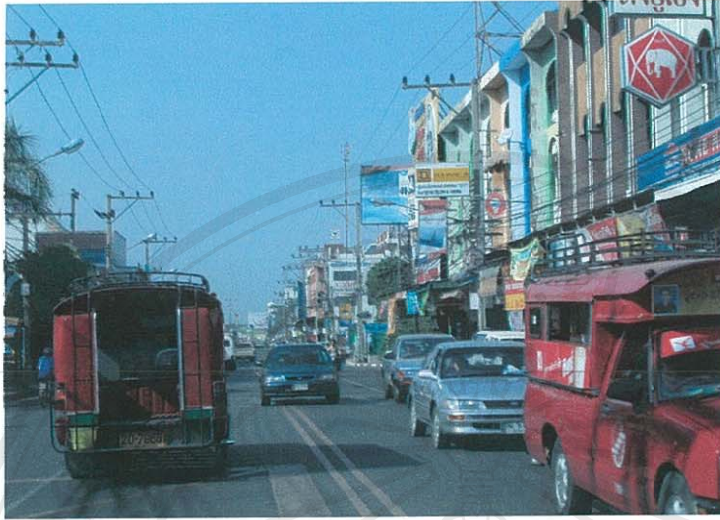


3. สาเหตุปัญหาที่มาจากการขาดวินัยการจราจรของคน เรื่องของวินัยการจราจรในแต่ละบุคคลเป็นสิ่งสำคัญยิ่งที่จะทำให้เกิดปัญหาจราจรทุกวันนี้ การไม่เคารพกฎจราจร การฝ่าฝืนกฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุ การไม่รู้กฎจราจร ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ โดยมากจะพบในกลุ่มคนที่ไม่ได้ผ่านการอบรมกฎหมายจราจรมาก่อน ทำให้เกิดการฝ่าฝืนกฎจราจรบ่อย ๆ ความเห็นแก่ตัวของบุคคล เช่น ในกรณีของผู้ที่ขับซี้รถที่ต้องรีบในการทำธุระหรือในการสังเกตภาคสนามได้สังเกตเห็นผู้ขับซี้รถรับจ้าง (สีล้อแดง) มักจะไม่เคารพกฎจราจรเป็นส่วนใหญ่ การจอดรอในที่ห้ามจอด การจอดรอเพื่อรับ - ส่งผู้โดยสารในที่ที่ไม่เหมาะสม บางครั้งขับปาดหน้าแล้วจอดรับผู้โดยสารกลางถนน ทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่ต้องหยุดรอ และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ หรือในกรณีของบริเวณถนนที่มีลักษณะคอคอด ผู้ขับซี้ต่างมีความต้องการจะเคลื่อนตัวไปก่อน ทำให้จราจรติดขัด และในกรณีของการไม่ได้ปฏิบัติตามกฎจราจร การไม่สวมหมวกกันน็อก ดังแสดงในภาพที่ 13 - 16

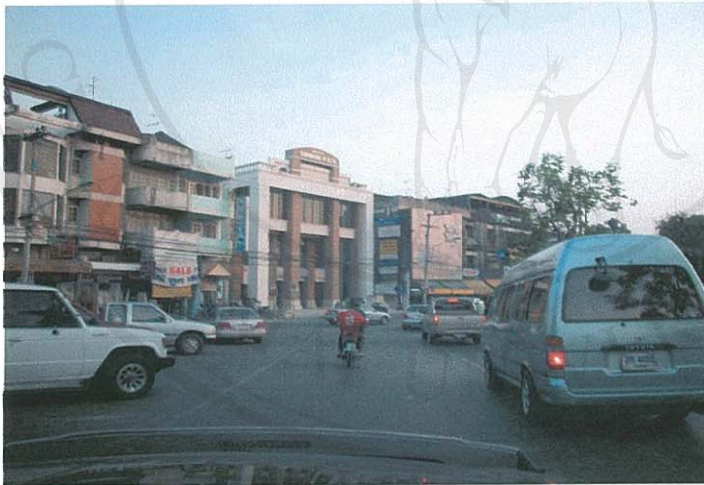


ภาพที่ 13 รถรับจ้างสีล้อแดงและรถตุ๊กตุ๊กที่มีอยู่มากในเขตเมืองเชียงใหม่

รถสีล้อแดงและรถตุ๊กตุ๊กที่จำเป็นต้องมีการจัดระบบเส้นทางใหม่ (ภาพบริเวณสี่แยกแอร์พอร์ต และถนนสายท่าแพ)



ภาพที่ 14 รถสีล้อแดงรับจ้างที่มักพบได้ ในลักษณะของการจอดรับ-ส่งผู้โดยสารกลางถนน



ภาพที่ 15 บริเวณแยกคอขวดที่ถนนท่าแพ ผู้ขับขี่รถต่างต้องการเคลื่อนตัวไปก่อน





ภาพที่ 16 ผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ยังไม่ปฏิบัติตามกฎหมายไม่สวมหมวกนิรภัยยังมีให้เห็นทั่วไป

#### 4.1.4 ผลกระทบจากปัญหาการจราจร

ผลกระทบจากปัญหาจราจรในเขตเมืองเชียงใหม่ปัจจุบันนี้ แบ่งออกได้เป็น 3 ประการ ใหญ่ ๆ ดังนี้ คือ

##### 1. ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและการเมือง

จากการศึกษาของ ลำดวน ศรีศักดิ์ (2546) ได้กล่าวถึงผลกระทบที่มีความเชื่อมโยงและมีความสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดิน ผิว - การขนส่ง จราจร - สุขภาพประชาชน ไว้ที่น่าสนใจว่า เนื่องจากระบบนโยบายการพัฒนาเมืองและการส่งเสริมการท่องเที่ยวเพิ่มความเข้มข้นในการใช้ที่ดินในเมือง เมื่อการควบคุมการใช้ที่ดินที่ผ่านมาไม่มีประสิทธิภาพ ทำให้พื้นที่เมืองขยายออกสู่ชานเมือง (Urban Sprawl) มากด้วย นโยบายการขยายถนนในแนวรัศมีเข้า - ออกเมือง และการก่อสร้างถนนวงแหวนผ่านพื้นที่เกษตรกรรมตามแนวคิดในการวางผังเมือง รวมถึงส่งเสริมให้การขยายเมืองรุกล้ำพื้นที่เกษตรกรรมที่อุดมสมบูรณ์ถูกเร่งให้เร็วมากขึ้น

การที่คนจำนวนมากขึ้นไปตั้งบ้านเรือนตามบ้านจัดสรรชานเมือง หรือแม้แต่ต่างอำเภอ แล้วเดินทางเข้า - ออกเมืองเป็นประจำด้วยระยะเดินทางที่ยาวกว่าเดิม ทำให้ปริมาณการเดินทาง (ปริมาณการใช้รถ) ซึ่งวัดด้วยจำนวนคัน - กิโลเมตรเพิ่มขึ้น

นอกจากนั้น ด้วยการขนส่งสาธารณะอันมีรถสองแถวแบบไม่ประจำทาง ดำเนินการด้วยเอกชนส่วนบุคคลแบบที่เป็นอยู่และไม่มีรถประจำทาง ส่งผลให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะไม่ดีเท่าที่ควร ทำให้ประชาชนพยายามช่วยตัวเองโดยการพยายามจัดหา



ยานพาหนะส่วนบุคคล สิ่งที่น่าประหลาดใจคือ ระดับการมีรถส่วนตัวสูง และมีการใช้รถส่วนบุคคล (รถยนต์และรถจักรยานยนต์) สูง ผลที่ตามมาคือ การจราจรแออัด / ติดขัด

การจราจรแออัดไม่มีระเบียบทำให้ส่งผลกระทบต่อภาพพจน์การท่องเที่ยว ซึ่งเป็นภาคบริการที่ก่อให้เกิดผลผลิตถึงร้อยละ 40.5 (ปี พ.ศ. 2544) ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดเชียงใหม่

การจราจรติดขัดทำให้ค่าใช้จ่ายในการวิ่งรถขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ประกอบกับระดับบริการของสาธารณะที่เลวลง ทำให้ผู้โดยสารมีแนวโน้มลดลง ส่งผลให้ต้องขึ้นราคา ค่าโดยสาร ซึ่งจะทำให้ระดับบริการเลวลง จำนวนผู้โดยสารลดลง วนเวียนอยู่ในวัฏจักรของความเสื่อมความนิยมที่จะใช้รถสาธารณะ ปริมาณการใช้รถส่วนตัวและการจราจรติดขัดจะเพิ่มโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจร ต้องใช้พลังงานในภาคการขนส่งเพิ่ม ซึ่งจะมีผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจเป็นภาระที่ต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น

## 2. ผลกระทบทางสังคมและสุขภาพอนามัย

การขนส่งและการจราจร มีผลกระทบต่อสุขภาพ ซึ่งหลาย ๆ ผลกระทบ เราไม่ค่อยได้ตระหนัก เช่น ก่อให้เกิดความเครียด ความหงุดหงิด ความรู้สึกไม่ปลอดภัย การสูญเสียที่ดิน และทำให้ชุมชนถูกตัดขาด และการสนับสนุนจากสังคมลดลง จากหลักฐานที่เพิ่มมากขึ้น ในช่วง 2 ทศวรรษที่ผ่านมา ที่แสดงให้เห็นว่า การที่คนในสังคมมีปฏิสัมพันธ์กันน้อยลง หรือการช่วยเหลือซึ่งกันและกันน้อยลง มีผลเสียต่อสุขภาพมีความสัมพันธ์โดยตรง ระหว่างปริมาณการจราจร ความเร็วกับดัชนีวัด ปฏิสัมพันธ์ทางสังคม เช่น จำนวนเพื่อนและผู้คุ้นเคย ในชุมชน ระดับของกิจกรรม หรือขนาดพื้นที่ที่อยู่อาศัย เห็นว่าเป็นพื้นที่ของเขาลดลง (ถูกรุกราน) เมื่อปริมาณจราจรบนถนนมาก และรถวิ่งเร็วขึ้น การปฏิสัมพันธ์ในสังคม (Social Interaction) เทศบาลนครเชียงใหม่ในวงเสวนา สัมมนา และการประชุมที่เกี่ยวกับเมืองเชียงใหม่ในโอกาสต่าง ๆ คนส่วนใหญ่เห็นว่าความสัมพันธ์ระหว่างกัน ความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้าน การมีส่วนร่วมในชุมชนน้อยลงหรือต่างคนต่างอยู่มากขึ้น โดยภาพรวมการที่เมืองเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางด้านต่าง ๆ ของภาคเหนือ อาจเป็นสาเหตุให้ชุมชนแตกสลาย เชียงใหม่ได้กลายเป็นแหล่งงานใหญ่ที่มีคนอพยพเข้ามาอยู่ในเชียงใหม่มากขึ้น คนในชุมชนเดิมจำนวนหนึ่งได้ขายที่แล้วอพยพย้ายถิ่นออกไป และถูกแทนที่ด้วยคนต่างถิ่นที่ไม่มีความผูกพันกับสังคมเชียงใหม่ อาชีพคนเปลี่ยนไปและหลากหลาย วิถีชีวิตคนในชุมชนที่แตกต่างกันมากขึ้น ทำให้การร่วมกิจกรรมในชุมชนน้อยลง ยิ่งคนเดิมในเชียงใหม่ไม่ร่วมในงานพิธีต่าง ๆ เหมือนในอดีต เนื่องจากเห็นว่างานเหล่านั้นไม่ใช่วัฒนธรรมดั้งเดิมของตน หากแต่ปรุงแต่งขึ้นเพื่อเป็นจุดขายของการท่องเที่ยวก็จะให้ชุมชนเดิมที่ถูกการวางแผน

ทางกายภาพแยกให้ห่างเหินกัน ขาดความรู้สึกเกาะเกี่ยวและความรู้สึกร่วมในการเป็นชุมชนออกไปทุกที (ดวงจันทร์ เจริญเมือง, 2541)

นอกจากนั้น การพึ่งพารถยนต์และจักรยานยนต์ในการสัญจรมากขึ้น ทำให้คนมีโอกาสพบปะและทักทายกันน้อยลง ความเกาะเกี่ยวของความเป็นชุมชนกันนับวันจะจางหายไป ถนนที่กว้างและมีรถมากทำให้กิจกรรมริมถนนและการข้ามถนนลดลง (พลกฤตชัย คลังบุญครอง และมนสิชา เพชรานนท์, 2545) การสร้างถนนสายใหญ่และที่รถวิ่งเร็ว เช่น ถนนสุขุมวิท 10 ช่องจราจร น่าจะมีส่วนในการตัดขาดสังคมในระดับหนึ่ง

ผลกระทบทางสังคมและสุขภาพอนามัย ปัญหาจราจรที่ได้สร้างผลกระทบทางสังคมทำให้สังคมของคนเชียงใหม่ด้านนิสัย ความเชื่ออาหารเริ่มเปลี่ยนไปจากเดิม ประชาชนเริ่มมีความเห็นแก่ตัวเพิ่มมากขึ้น เพราะความเร่งรีบและเห็นแก่ตัวในการเดินทาง การจงใจละเมิดต่อกฎระเบียบจราจรมิให้เห็นอยู่เสมอ ตามสี่แยกไฟเขียวไฟแดง การขับรถที่ไม่อยู่ในสภาพที่ปลอดภัย ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ การปล่อยควันดำ เพิ่มมลภาวะให้กับอากาศ สิ่งเหล่านี้ล้วนแต่เป็นผลกระทบที่มีต่อสังคมและก่อให้เกิดผลเสียต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจะเป็นภาระในการรักษาโรค มีผลกระทบทางด้านทำลายสุขภาพ การขนส่งและการจราจร ส่งผลเสียต่อสุขภาพชัดเจนจากสาเหตุที่พอจะสรุปได้ ดังต่อไปนี้

1) การเกิดอุบัติเหตุทางการจราจร และจากการปล่อยมลพิษทางอากาศ (คาร์บอนมอนนอกไซด์ ไนโตรเจนออกไซด์ ไฮโดรคาร์บอน โอโซน คาร์บอนไดออกไซด์ สารตะกั่ว เบนซิน ฝุ่นละออง) มลพิษทางเสียง และความสิ้นเปลือง

2) ผลกระทบที่อาจไม่เห็นชัดเจน ในเบื้องต้น ได้แก่ การจราจรก่อให้เกิดปัญหาทางด้านสุขภาพจิต อาจเกิดความเครียด หงุดหงิด ความรู้สึกไม่ปลอดภัย การสูญเสียที่ดินไปในการขนส่ง และการตัดขาดชุมชนโดยถนน เป็นต้น

3) การเกิดอุบัติเหตุจราจร ผลกระทบที่เห็นได้จากปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้น มีรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะเดินทางที่มีโอกาสตายมากกว่าพาหนะอื่นๆ (ที่ปริมาณการเดินทางเท่ากัน) และมีอัตราการตายโดยรถจักรยานยนต์สูงกว่ารถนั่งส่วนบุคคลถึง 24 เท่า การเดินเท้าและรถจักรยานก็มีอัตราการตายสูงคิดเป็นประมาณ 16 เท่า และ 11 เท่าของการใช้รถนั่งส่วนบุคคล

ดังนั้น ในพื้นที่ใดที่มีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก เช่น ในประเทศไทย หรือในเมืองเชียงใหม่ ย่อมเป็นปัจจัยสำคัญต่อจำนวนอุบัติเหตุจราจร จำนวนคนตาย และคนบาดเจ็บในส่วนของจำนวนผู้ประสบเคราะห์กรรมจากการเดินเท้าและการใช้จักรยาน แม้ว่า

ไม่มาก แต่ปัจจัยหลักน่าจะมาจากปริมาณการใช้รถยนต์ คนจำกัดการเดินทางและการใช้รถจักรยาน เนื่องจากเห็นว่าเป็นอันตรายและผู้ปกครองไม่ยอมให้นักเรียนเดินหรือใช้รถจักรยานไปทำกิจกรรมต่าง ๆ

ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูง ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 36 รถปิกอัพ ร้อยละ 29.1 รถยนต์ส่วนบุคคล ร้อยละ 24.3 อย่างไรก็ตาม ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้จักรยานยนต์ สำหรับเพศและอายุของผู้ประสบอุบัติเหตุ พบว่า เป็นเพศชายถึงร้อยละ 62.3 เมื่อเทียบกับเพศหญิงร้อยละ 37.9 ช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุสูงอยู่ในช่วง 18 - 23 ปีมีสัดส่วนร้อยละ 28 ของผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน การเกิดความเจ็บป่วยที่มาจากปัญหาการจราจรจากสถานการณ์โรคระบบทางเดินหายใจในจังหวัดเชียงใหม่ จากรายงานเกี่ยวกับคุณภาพอากาศเมืองเชียงใหม่ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมาพบว่า เมืองเชียงใหม่ประสบปัญหามลพิษทางอากาศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมีความสัมพันธ์กับสุขภาพของคนเชียงใหม่ โดยพบว่าคนเชียงใหม่มีอัตราการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลของสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ปี พ.ศ. 2542 มีประชากรป่วยด้วยโรคทางเดินหายใจ 42,739 คนต่อประชากรแสนคน (42.7 %) โดยเพิ่มจากปี 2537 ซึ่งมีอัตราการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจเพียง 33,000 คนต่อประชากรแสนคน (33 %)

### 3. ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

ปัญหาการจราจรได้เป็นส่วนหนึ่งของการเกิดผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่กำลังเกิดอยู่ในขณะนี้ ได้แก่ สิ่งแวดล้อมทางอากาศที่เกิดจากมลพิษของควันรถจากการเผาไหม้ของน้ำมันเชื้อเพลิงที่ไม่หมด อันเกิดจากการจราจรที่แออัด หรือเกิดจากฝุ่นละอองของการขับเคลื่อนรถ บนถนนที่มีการสัญจรหนาแน่น หรือผิวการจราจรที่ไม่ดี ทำให้เกิดฝุ่นเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณที่มีการซ่อมแซมปรับปรุงถนน นอกจากนั้น ยังเกิดมีมลพิษทางเสียง ซึ่งก็เป็นปัญหาคุกคามในสังคมเมือง เสียงจากการจราจร เป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดความรำคาญที่พบเห็นกันทั่วไป แต่ผลของเสียงต่อสุขภาพวัดในเชิงปริมาณได้ยาก แม้ว่าการที่การนอนหลับถูกรบกวนจะส่งผลเสียต่อสุขภาพ และความอยู่ดีของมนุษย์ในช่วงสั้น ๆ เสียงมีผลต่อความดันโลหิต

ความเชื่อมโยงระหว่างเสียงจากการจราจรกับสุขภาพจิตยิ่งยากที่จะแสดง รถยนต์และรถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดความรำคาญและหงุดหงิด แต่เสียงจากรถไฟและเครื่องบินเป็นมลภาวะที่มีนัยสำคัญ ผลจากเสียงของเครื่องบินได้ถูกยกเป็นข้อโต้แย้งในการขอย้ายสนามบินและจำกัดเที่ยวบินในเวลาากลางคืน



ความรู้สึกไม่ปลอดภัยของการใช้ถนน สิ่งที่ทำให้การเดินและการใช้จักรยานน้อยลง ได้แก่ ความกังวลเรื่องความปลอดภัยจากรถอื่น ๆ ความไม่เอาใจใส่ของคนอื่น ๆ และทัศนคติของคน และสำหรับรถจักรยาน คือ ไม่มีอุปกรณ์รักษาความปลอดภัย (British Medical Association, 1992) อย่างไรก็ตาม ทั้ง ๆ ที่สภาพแวดล้อมของการเดินและการใช้จักรยานจะไม่ค่อยปลอดภัย การทบทวนผลได้ของสุขภาพจากการเดินและการใช้รถจักรยานก็ยังคงเห็นว่าเราควรส่งเสริมการเดินทางแบบนี้

#### 4.2 แนวทัศนคติ และบทบาทของชนชั้นกลางและผู้ประกอบการในการจัดการปัญหาจราจรในเขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่

จากการได้ศึกษาทัศนคติของกลุ่มตัวอย่าง ชนชั้นกลางและผู้ประกอบการในการจัดการปัญหาจราจรในเขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่ โดยใช้แบบสอบถาม จำนวน 480 ฉบับ ในแต่ละกลุ่มตัวอย่าง ผู้ศึกษาได้นำข้อมูลดังกล่าวมาวิเคราะห์หาค่าทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS ในการประมวลผลข้อมูล ผลวิเคราะห์ข้อมูล แบ่งเป็น

##### 4.2.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

##### 4.2.2 ความคิดเห็น แนวทัศนคติในการจัดการปัญหาจราจรของเทศบาลเมืองเชียงใหม่ สาเหตุ ปัญหา ความรุนแรง ผลกระทบต่อบุคคลและพื้นที่ของปัญหา

##### 4.2.3 ข้อเสนอแนะ แนวทางในการจัดการปัญหาจราจร และความต้องการมีส่วนร่วมส่งเสริมสนับสนุนในการจัดการปัญหาจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

##### 4.2.1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

จากการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ที่ตอบแบบสอบถาม ในเรื่องของภูมิลำเนา ด้านกลุ่มอายุ ด้านภูมิลำเนาเดิม รายได้ อาชีพ การศึกษา การมีที่อยู่อาศัย การได้เข้าร่วมเป็นสมาชิก และบทบาทตำแหน่งในสังคม ซึ่งจากการรวบรวมข้อมูล ในด้านอายุ ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งสองกลุ่มจะอยู่ในกลุ่มอายุระหว่างตั้งแต่ อายุ 20-39 ปี และมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตพื้นที่เมืองเชียงใหม่ ส่วนใหญ่จะมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตเมืองเชียงใหม่ มีการศึกษาที่อยู่ในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี มีรายได้อยู่ในระหว่าง ต่ำกว่า 10,000 บาท/เดือน มีมากที่สุดถึงร้อยละ 57.2 มีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเองเป็นส่วนใหญ่ คือ มีถึงร้อยละ 63 ส่วนการที่มีส่วนเข้าร่วมเป็นสมาชิกหรือมีบทบาทตำแหน่งทางสังคมในชุมชนนั้น ผู้ตอบแบบสอบถามไม่มีส่วนร่วมเป็นสมาชิกใด ๆ สูงถึง

ร้อยละ 84.7 ของผู้ตอบแบบสอบถาม มีเพียงบางส่วนที่เข้าร่วมเป็นสมาชิก และร่วมเป็นผู้บริหาร ในตำแหน่งทางสังคมของชุมชน คิดเป็นเพียงร้อยละ 12.1 และ 3.2 เท่านั้น ดังได้แสดงไว้ในตารางที่ 12

ตารางที่ 12 จำนวนร้อยละของภูมิหลังของผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเขตเทศบาล นครเชียงใหม่

ภูมิหลัง	ผู้ประกอบการ		ชนชั้นกลาง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
<b>ด้านกลุ่มอายุ</b>						
น้อยกว่า 30 ปี	164	35.6	177	37.8	341	36.7
30 - 39 ปี	151	32.8	131	28	282	30.4
40 - 49 ปี	104	22.6	111	23.7	215	23.1
50 ปีขึ้นไป	42	9	49	10.5	91	9.8
<b>รวม</b>	<b>461</b>	<b>100</b>	<b>468</b>	<b>100</b>	<b>929</b>	<b>100</b>
<b>ด้านภูมิลำเนาเดิม</b>						
ในเขตเมืองเชียงใหม่	229	49.9	275	59	504	54.5
นอกเขตเมืองเชียงใหม่	95	20.7	76	16.3	171	18.5
จังหวัดอื่นในภาคเหนือ	90	19.6	77	16.5	167	18
จังหวัดในภาคอื่น	45	9.8	38	8.2	83	9
<b>รวม</b>	<b>459</b>	<b>100</b>	<b>466</b>	<b>100</b>	<b>925</b>	<b>100</b>
<b>ด้านลักษณะงานประจำ</b>						
เจ้าของกิจการ	211	46.17	80	17.5	291	31.9
พนักงานเอกชน	103	22.54	80	17.5	183	20
ข้าราชการ	8	1.75	49	10.8	57	6.3
อาชีพอิสระ อื่นๆ	135	29.54	247	54.2	380	41.8
<b>รวม</b>	<b>457</b>	<b>100</b>	<b>456</b>	<b>100</b>	<b>911</b>	<b>100</b>
<b>ด้านการศึกษา</b>						
ต่ำกว่าปริญญาตรี	248	54.75	271	58.9	519	56.8
ปริญญาตรี	189	41.72	176	38.3	365	40
สูงกว่าปริญญาตรี	16	3.53	13	2.8	29	3.2
<b>รวม</b>	<b>453</b>	<b>100</b>	<b>460</b>	<b>100</b>	<b>913</b>	<b>100</b>

## ตารางที่ 12 (ต่อ)

ภูมิหลัง	ผู้ประกอบการ		ชนชั้นกลาง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
<b>ด้านรายได้ต่อเดือน</b>						
น้อยกว่า 10,000 บาท	225	49.8	298	64.4	523	57.2
10,000 - 19,999 บาท	149	33	133	28.7	282	30.8
20,000 - 29,999 บาท	46	10.1	21	4.5	67	7.3
30,000 บาทขึ้นไป	32	7.1	11	2.4	43	4.7
<b>รวม</b>	<b>452</b>	<b>100</b>	<b>469</b>	<b>100</b>	<b>915</b>	<b>100</b>
<b>ด้านที่อยู่อาศัย</b>						
มีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง	282	61.6	302	64.7	584	63.1
นายจ้างจัดให้อยู่	29	6.3	44	9.4	73	7.9
เช่าอยู่เอง	147	32.1	121	25.9	268	29
<b>รวม</b>	<b>458</b>	<b>100</b>	<b>467</b>	<b>100</b>	<b>925</b>	<b>100</b>
<b>ด้านตำแหน่งทางสังคม</b>						
ไม่ได้เป็นสมาชิกใด ๆ	386	85.6	386	83.9	772	84.7
เป็นสมาชิกเท่านั้น	55	12.2	55	12	110	12.1
เป็นสมาชิกและบริหารด้วย	10	2.2	19	4.1	29	3.2
<b>รวม</b>	<b>451</b>	<b>100</b>	<b>460</b>	<b>100</b>	<b>911</b>	<b>100</b>

ผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มอายุที่ต่ำกว่า 30 ปี และช่วงอายุระหว่าง 30 - 39 ปี จะมีสูงกว่ากลุ่มอายุอื่น ซึ่งมีสูงถึงร้อยละ 36.7 และร้อยละ 30.4 อาจเนื่องจากเป็นกลุ่มที่อยู่ในวัยทำงานและวัยเรียน ประกอบกับเป็นกลุ่มที่ให้ความสนใจในการตอบแบบสอบถามทั้งในกลุ่มของผู้ประกอบการและในกลุ่มของชนชั้นกลาง สำหรับเรื่องของภูมิหลังเกี่ยวกับภูมิฐานะเดิมของผู้ตอบแบบสอบถาม จะเห็นว่าร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งผู้ประกอบการและชนชั้นกลางส่วนใหญ่เป็นกลุ่มผู้ที่มีภูมิฐานะอยู่ในเขตเมืองเชียงใหม่ มีผู้ที่อยู่นอกเขตเพียง ร้อยละ 18.5 มีภูมิฐานะจากภาคอื่น และจังหวัดอื่นเพียงร้อยละ 9 เท่านั้น ส่วนลักษณะงานประจำของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม จะเห็นว่าภูมิหลังด้านลักษณะงานประจำของผู้ตอบแบบสอบถามผู้ประกอบการจะเป็นเจ้าของกิจการเอง สูงถึงร้อยละ 46.17 และ

ในขณะที่ชนชั้นกลางจะมีอาชีพอิสระอื่น ๆ สูง ถึงร้อยละ 54.2 ทั้งในภาพรวมก็อยู่ในลักษณะเดียวกัน รองลงไปจะเป็นพนักงานเอกชนในภาพรวม มีร้อยละ 20 ส่วนที่เป็นข้าราชการในภาพรวมจะมีเพียงร้อยละ 6.3 เท่านั้น

จำนวนร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีภูมิลำเนาทางการศึกษา ทั้งผู้ประกอบการและชนชั้นกลางของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ในภาพรวมทั้งสองกลุ่มมีการศึกษาอยู่ในระดับต่ำกว่าปริญญาตรี สูงสุดถึงร้อยละ 56.8 รองลงไปอยู่ในระดับปริญญาตรี ในกลุ่มชนชั้นกลาง ร้อยละ 58.9 กลุ่มผู้ประกอบการ ร้อยละ 54.75 แต่ก็มีผู้ที่มีการศึกษาสูงกว่าระดับปริญญาตรีอยู่ด้วย ร้อยละ 3.2

สำหรับเรื่องรายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง จะเห็นว่ามีรายได้อยู่ในระดับที่ต่ำกว่า 10,000 บาทต่อเดือน ทั้งในกลุ่มของผู้ประกอบการและชนชั้นกลาง รองลงมาอยู่ในระดับรายได้ช่วงระหว่าง 10,000-19,999 บาทต่อเดือน ร้อยละ 30.8

ส่วนในเรื่องของการมีที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่างจะเห็นว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มจะมีที่อยู่อาศัยเป็นของตนเอง เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมีถึงร้อยละ 63.1 รองลงไปจะเช่าอยู่เอง ร้อยละ 29 และมีเพียงร้อยละ 7.6 ที่นายจ้างจัดให้ แสดงว่าส่วนใหญ่มีความมั่นคงทางที่อยู่อาศัยซึ่งอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

สำหรับเรื่องของการที่กลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามได้มีบทบาทหรือเข้าร่วมเป็นสมาชิกในตำแหน่งทางสังคม ของทั้งกลุ่มผู้ประกอบการและกลุ่มชนชั้นกลาง ปรากฏว่า ร้อยละ 84.7 ไม่ได้เป็นสมาชิก หรือมีบทบาทในตำแหน่งทางสังคมของผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 84.7 ไม่ได้เป็นสมาชิกใด ๆ ในสังคมชุมชนเลย มีเพียงร้อยละ 12.1 ที่เป็นเพียงสมาชิกเท่านั้น และมีร้อยละ 3.2 ที่ได้เป็นทั้งสมาชิกและอยู่ในตำแหน่งบริหารด้วย (ตารางที่ 12)

#### 4.2.2 แนวทัศน์และการมีส่วนร่วมของชนชั้นกลางและผู้ประกอบการในการจัดการปัญหาจราจร

จากการศึกษา วิเคราะห์ จากแบบสอบถามและจากการสังเกต การสัมภาษณ์ กลุ่มผู้ที่เกี่ยวข้อง มีข้อคิดเห็นและแนวทัศน์ในการจัดการปัญหาจราจรของเทศบาลนครเชียงใหม่ ซึ่งจะได้จำแนกออกเป็นประเด็นที่รวบรวมได้ดังนี้ คือ

1. ระดับความรุนแรงของปัญหา
2. ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต

ซึ่งได้จากการให้กลุ่มตัวอย่างประเมินระดับความรุนแรงของปัญหาการจราจร ในเขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่ ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางได้ประเมินถึงระดับความรุนแรงของ



ปัญหาการจราจรไว้อยู่ในระดับความรุนแรงของปัญหาปานกลาง และในด้านความรู้สึกที่เห็นว่าปัญหาการจราจรเป็นปัญหาที่ใกล้ตัวผู้ตอบทั้งสองกลุ่ม รวมถึงผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตต่างก็มีความเห็นว่าเป็นปัญหาที่ใกล้ตัวมาก ดังได้แสดงในตาราง 13 - 18 ต่อไปนี้

ตารางที่ 13 จำนวนร้อยละของความรู้สึกต่อการคิดว่าเป็นเรื่องใกล้ตัวของปัญหาการจราจร  
โดยผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเทศบาลเชียงใหม่

ความรู้สึกต่อการเป็นเรื่องใกล้ตัวของปัญหาการจราจรในเทศบาลนครเชียงใหม่	กลุ่มผู้ตอบ					
	ผู้ประกอบการ		ชนชั้นกลาง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ยังรู้สึกว่าเป็นเรื่องค่อนข้างใกล้ตัว	43	9.3	62	13.3	105	11.3
รู้สึกว่าเป็นเรื่องใกล้ตัวปานกลาง	139	30.3	191	41	330	36.6
รู้สึกว่าเป็นเรื่องใกล้ตัวมาก	278	60.4	213	45.7	491	53.1
รวม	462	100	466	100	926	100

ความรู้สึกต่อปัญหาการจราจรที่เป็นเรื่องใกล้ตัวกลุ่มตัวอย่าง ในภาพรวมทั้งสองกลุ่มมีความรู้สึกที่เป็นเรื่องที่ใกล้ตัวมาก สูงถึง ร้อยละ 53.1 แสดงว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากเห็นว่าปัญหาการจราจรเป็นเรื่องที่ใกล้ตัวมาก และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ประกอบการมีสูงถึง ร้อยละ 60.4 ในชนชั้นกลางมีความรู้สึกต่อปัญหาการจราจรเป็นเรื่องที่ใกล้ตัวมากน้อยกว่าคิดเป็นร้อยละ 45.7 (ตารางที่ 13)

ตารางที่ 14 การเปรียบเทียบความรู้สึกต่อการเป็นเรื่องใกล้ตัวของปัญหาจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างผู้ที่มีลักษณะงานประจำต่างกัน

ความรู้สึกต่อการเป็น เรื่องใกล้ตัวของปัญหา การจราจร	ลักษณะงานประจำของผู้ตอบแบบสอบถาม									
	เจ้าของกิจการ		พนักงานเอกชน		ข้าราชการ		อาชีพอิสระอื่นๆ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ยังรู้สึกว่าเป็นเรื่อง ค่อนข้างใกล้ตัว	38	13.14	14	7.65	4	7.01	45	11.81	101	11.09
รู้สึกว่าเป็นเรื่องใกล้ตัว ปานกลาง	103	35.64	62	7.91	24	42.10	133	34.90	322	35.38
รู้สึกว่าเป็นเรื่องใกล้ตัว มาก	148	51.21	107	58.46	29	50.87	203	53.28	487	53.51
รวม	289	100	183	100	57	100	381	100	910	100

Df= 6 Chi Square = 6.410 Sig = .379

เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่างกลุ่มตัวอย่างที่มีความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะงานประจำที่แตกต่างกันทุกกลุ่ม ต่างก็มีความรู้สึกในเรื่องปัญหาจราจรที่เป็นปัญหาใกล้ตัวมาก ซึ่งเป็นความเห็นที่ไม่แตกต่างกัน ซึ่งในภาพรวมมีสูงถึงร้อยละ 53.51 ทั้งกลุ่มของลักษณะงานประจำที่เป็นเจ้าของกิจการ พนักงานเอกชน ข้าราชการ และอาชีพอิสระอื่นๆ มีเป็นส่วนน้อยที่ยังรู้สึกว่าเป็นเรื่องค่อนข้างที่ใกล้ตัว ซึ่งมีเพียงร้อยละ 11.09 เท่านั้น (ตารางที่ 14)

ตารางที่ 15 จำนวนร้อยละของการประเมินผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของปัญหาจราจร

ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างผู้ประกอบการและชนชั้นกลาง

ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต ของปัญหาจราจรใน เทศบาลนครเชียงใหม่	กลุ่มผู้ตอบ					
	ผู้ประกอบการ		ชนชั้นกลาง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ยังไม่มีผลกระทบ	5	1.1	35	7.4	40	4.3
มีผลเล็เล็กน้อย	93	20.2	104	22.3	197	21.2
มีผลเสียพอสมควร	298	64.6	266	57	564	60.8
มีผลเสียรุนแรงมาก	65	14.1	62	13.3	127	13.7
รวม	461	100	467	100	928	100

ร้อยละของการประเมินผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของปัญหาอาจารย์ในเทศบาลนคร  
เชียงใหม่ของกลุ่มตัวอย่าง ต่างก็ให้ความเห็นว่าปัญหาอาจารย์มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตที่มีผล  
เสียพอสมควรมากที่สุดถึงร้อยละ 60.8 และมีผลเสียเล็กน้อย ร้อยละ 21.2 โดยผู้ประกอบการมี  
ความเห็นว่ามีผลเสียต่อคุณภาพชีวิตพอสมควรมากกว่า คิดเป็นร้อยละ 64.6 และกลุ่ม  
ชนชั้นกลางให้ความเห็นว่า มีผลเสียพอสมควร ร้อยละ 60.8 (ตารางที่ 15)

ตารางที่ 16 การเปรียบเทียบการประเมินผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของปัญหาอาจารย์ในเขต  
เทศบาลเชียงใหม่ ระหว่างผู้ตอบที่มีลักษณะงานประจำต่างกัน

ผลกระทบต่อคุณภาพ ชีวิตของปัญหาการ อาจารย์ในเขตเทศบาล นครเชียงใหม่	ลักษณะงานประจำของผู้ตอบแบบสอบถาม									
	เจ้าของกิจการ		พนักงานเอกชน		ข้าราชการ		อาชีพอิสระอื่นๆ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ยังไม่มีผลกระทบ	12	4.12	7	3.82	3	5.26	16	4.19	38	4.16
มีผลเสียบ้างเล็กน้อย	61	20.96	36	19.67	9	15.78	86	22.57	192	21.05
มีผลเสียพอสมควร	181	62.19	108	59.01	37	64.91	232	60.89	558	61.18
มีผลเสียรุนแรงมาก	37	12.71	32	17.48	8	14.03	47	12.33	124	13.59
<b>รวม</b>	<b>291</b>	<b>100</b>	<b>183</b>	<b>100</b>	<b>57</b>	<b>100</b>	<b>381</b>	<b>100</b>	<b>912</b>	<b>100</b>

Df =9 Chi Square = 4.434 Sig= .881

การเปรียบเทียบการประเมินผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของปัญหาอาจารย์  
ระหว่างกลุ่มที่มีลักษณะงานประจำที่ต่างกัน มีความเห็นที่ไม่แตกต่างกัน ในเรื่องผลกระทบที่รุนแรง  
พอสมควรในเรื่องของปัญหาอาจารย์ในเทศบาลนครเชียงใหม่

ตารางที่ 17 ร้อยละของการประเมินผลกระทบต่อความเป็นเมืองนำอยู่ของปัญหาการจราจร  
ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างผู้ประกอบการและชนชั้นกลาง

ผลกระทบต่อเมืองนำอยู่ของ ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาล นครเชียงใหม่	กลุ่มผู้ตอบแบบสอบถาม					
	ผู้ประกอบการ		ชนชั้นกลาง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ยังไม่มีผลกระทบ	7	1.5	17	3.6	24	2.6
มีผลเสียเล็กน้อย	55	12	95	20.3	150	16.2
มีผลเสียพอสมควร	265	58.1	251	53.8	516	55.9
มีผลเสียรุนแรงมาก	130	28.4	104	22.3	234	25.3
<b>รวม</b>	<b>457</b>	<b>100</b>	<b>467</b>	<b>100</b>	<b>924</b>	<b>100</b>

ในภาพรวมของกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่าปัญหาการจราจรมีผลกระทบต่อความเป็นเมืองนำอยู่ในระดับพอสมควรทั้งสองกลุ่ม คือ สูงร้อยละ 55.9 ของผู้ตอบทั้งหมด แต่ก็ยังมีผู้ที่ให้ความเห็นว่ายังไม่ผลกระทบใดๆ ทั้งในสองกลุ่ม คิดเป็นร้อยละ 2.6 และ ในกลุ่มของผู้ประกอบการ จะมีความเห็นว่ามีผลเสียในระดับพอสมควร พอสมควร สูงถึงร้อยละ 58.1 ของกลุ่มผู้ตอบ ซึ่งในกลุ่มชนชั้นกลางเองก็ให้ความเห็นว่า ปัญหาการจราจรมีผลกระทบต่อเมืองนำอยู่ของเทศบาลนครเชียงใหม่ น้อยกว่า คิดเป็นร้อยละ 53.8 (ตารางที่ 17)

ตารางที่ 18 การเปรียบเทียบการประเมินผลกระทบต่อความเป็นเมืองนำอยู่ของปัญหาการ  
จราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างผู้ที่มีลักษณะงานประจำต่างกัน

ผลกระทบต่อความ เป็นเมืองนำอยู่ของ ปัญหาการจราจร	ลักษณะงานประจำของผู้ตอบแบบสอบถาม									
	เจ้าของกิจการ		พนักงานเอกชน		ข้าราชการ		อาชีพอิสระอื่นๆ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ยังไม่มีผลกระทบ	5	1.73	5	2.74	0	0	13	3.42	23	3.19
มีผลเสียบ้างเล็กน้อย	46	15.91	21	11.53	13	22.80	66	17.36	146	16.07
มีผลเสียพอสมควร	164	56.74	108	59.34	27	47.36	208	54.73	507	55.83
มีผลเสียรุนแรงมาก	74	25.60	48	26.37	17	29.82	93	24.47	232	24.55
<b>รวม</b>	<b>289</b>	<b>100</b>	<b>182</b>	<b>100</b>	<b>57</b>	<b>100</b>	<b>380</b>	<b>100</b>	<b>908</b>	<b>100</b>

Df= 9 Chi Square = 11.109 Sig=.268



เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถามในเรื่องผลกระทบต่อความเป็นเมืองน่าอยู่ของปัญหาการจราจรในเทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างผู้ตอบที่มีลักษณะงานประจำทุกอาชีพต่างให้ความเห็นว่าเป็นปัญหาที่มีผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตที่มีผลเสียพอสมควร ซึ่งทุกกลุ่มตัวอย่างรองลงไปให้ความเห็นว่า มีผลเสียที่รุนแรงมาก มีเพียงบางส่วนที่เห็นว่ามีผลเสียบ้างเล็กน้อย แทบจะน้อยมากที่เห็นว่ายังไม่มีผลกระทบ แสดงว่าทุกกลุ่มอาชีพเห็นความสำคัญต่อผลกระทบจากปัญหาการจราจรในเทศบาลนครเชียงใหม่ที่มีผลเสียต่อความเป็นเมืองน่าอยู่ในระดับสูงพอสมควร ซึ่งให้ความเห็นที่ไม่แตกต่างกัน (ตารางที่ 18)

#### 4.3 ข้อเสนอแนะและแนวทางในการจัดการปัญหาจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

จากการข้อเสนอของกลุ่มตัวอย่างที่ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ รวบรวมข้อคิดเห็นถึงสาเหตุการเกิดปัญหาจราจร ข้อเสนอแนะ แนวทางในการจัดการปัญหาจราจรของเทศบาลนครเชียงใหม่ มาจากทั้งกลุ่มตัวอย่าง จากแบบสอบถามที่เป็นคำถามแบบปลายเปิดท้ายของแบบสอบถาม และรวมถึงการสัมภาษณ์ จากผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องโดยความคิดเห็นส่วนใหญ่ มีความต้องการที่จะให้ความร่วมมือ สำหรับในส่วนของผู้ที่ผู้เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะทางเทศบาลนครเชียงใหม่ ต้องเปิดโอกาสในการให้มีส่วนร่วมในการจัดการปัญหา และการประชาสัมพันธ์นโยบายที่ทั่วถึง สม่่าเสมอ การสร้างความตระหนักในเรื่องความรับผิดชอบต่อปัญหาจราจรร่วมกันทุก ๆ ฝ่าย การที่ให้ทุกหน่วยงานมีส่วนเกี่ยวข้อง ควรให้ความสนใจ ไม่ผลักระความรับผิดชอบเป็นของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเท่านั้น การประสานการทำงานที่มองถึงปัญหาแบบผสมผสาน บูรณาการการทำงาน ทั้งเรื่องของงบประมาณและการวางแผน นโยบายที่สอดคล้องกัน รวมถึงการดำเนินการทางกฎหมายให้เป็นไปอย่างจริงจัง สำหรับผู้ที่ทำผิดกฎจราจร เพื่อสร้างระเบียบวินัยแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งคนไทยและคนต่างประเทศ การรณรงค์ให้ความรู้และการขอความร่วมมือก็มีส่วนสำคัญที่จะช่วยกระตุ้น ส่งเสริมให้การแก้ไขปัญหารถจราจรได้ ดังที่แสดงไว้ในตารางที่ 19-28 ต่อไปนี้

ตารางที่ 19 จำนวนและร้อยละของการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยผู้ประกอบการและชนชั้นกลาง

สาเหตุของปัญหาจราจร ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	กลุ่มผู้ตอบ					
	ผู้ประกอบการ		ชนชั้นกลาง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การขาดกฎระเบียบ	130	28.3	118	25.3	248	26.8
เจ้าหน้าที่ไม่ดำเนินการอย่างเคร่งครัด	73	15.9	83	17.8	156	16.6
ประชาชนส่วนใหญ่ไม่ใส่ใจต่อปัญหา	122	26.5	135	29	257	27.8
ประชาชนบางส่วนเห็นแก่ตัวมากเกินไป	135	29.3	130	27.9	265	28.6
<b>รวม</b>	<b>460</b>	<b>100</b>	<b>466</b>	<b>100</b>	<b>926</b>	<b>100</b>

สาเหตุของปัญหาการจราจรในเทศบาลนครเชียงใหม่ของกลุ่มตัวอย่าง ในภาพรวมเห็นว่า ประชาชนบางส่วนเห็นแก่ตัวมากเกินไป ไม่ใส่ใจต่อปัญหาจราจร การขาดกฎระเบียบ และเจ้าหน้าที่ไม่ดำเนินการอย่างเคร่งครัด คิดเป็นร้อยละ 28.6 27.8 26.8 และ 16.6 ตามลำดับ (ตารางที่ 19)

ตารางที่ 20 การเปรียบเทียบวิเคราะห์ สาเหตุของปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างผู้ตอบที่มีลักษณะงานประจำที่แตกต่างกัน

สาเหตุของปัญหา จราจรในเขต เทศบาลนครเชียงใหม่	ลักษณะงานประจำของผู้ตอบ									
	เจ้าของกิจการ		พนักงานเอกชน		ข้าราชการ		อาชีพอิสระอื่นๆ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การขาดกฎระเบียบ	99	34.14	41	22.53	14	24.56	90	23.62	244	26.81
เจ้าหน้าที่ไม่ดำเนินการ อย่างเคร่งครัด	46	15.86	32	17.58	10	17.54	67	17.59	155	17.03
ประชาชนส่วนใหญ่ ไม่ใส่ใจต่อปัญหา	65	22.41	56	30.77	17	29.82	112	29.40	250	27.47
ประชาชนบางส่วน เห็นแก่ตัวมากเกินไป	80	27.59	53	29.12	16	28.07	112	29.40	261	28.68
<b>รวม</b>	<b>290</b>	<b>100</b>	<b>182</b>	<b>100</b>	<b>57</b>	<b>100</b>	<b>381</b>	<b>100</b>	<b>910</b>	<b>100</b>

Df=9 Chi Square = .122 ,Sig = 162

จากการได้วิเคราะห์เปรียบเทียบความคิดเห็นของสาเหตุปัญหาจรรยาบรรณในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ของกลุ่มตัวอย่าง ระหว่างผู้ตอบที่มีลักษณะงานประจำที่แตกต่างกันมีข้อคิดเห็นที่มองถึงสาเหตุไม่แตกต่างกัน โดยมีความเห็นว่า สาเหตุมาจากประชาชนบางส่วนมีความเห็นแก่ตัวมากเกินไปในทุกกลุ่มอาชีพ รองลงไปคือประชาชนส่วนใหญ่ไม่ใส่ใจต่อปัญหาจรรยาบรรณและการขาดกฎระเบียบ (ตารางที่ 20)

ตารางที่ 21 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างผู้ประกอบการและชนชั้นกลาง

ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาการจรรยาบรรณในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	กลุ่มผู้ตอบ					
	ผู้ประกอบการ		ชนชั้นกลาง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
แก้ไขหรือปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	98	20.2	105	22.6	198	21.4
กวดขันการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ที่เกี่ยวข้อง	74	16.1	106	22.8	180	19.4
การรณรงค์เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มตื่นตัว	131	28.5	137	29.5	268	29
การลงโทษผู้ฝ่าฝืน	162	35.2	117	25.2	279	30.2
รวม	460	100	465	100	925	100

ในกลุ่มตัวอย่างในภาพรวมได้ให้ข้อเสนอแนะในเรื่องการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในเรื่องให้ลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎระเบียบ จรรยาบรรณมากที่สุดถึงร้อยละ 30.2 รองลงไปได้เสนอให้มีการรณรงค์ให้ประชาชนตื่นตัวมากกว่าการปฏิบัติ การแก้ไขหรือปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับจรรยาบรรณ และข้อเสนอสุดท้ายที่มีความเห็นคือในเรื่องของการกวดขันการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ที่เกี่ยวข้องจากทุกฝ่ายทุกหน่วยงาน คิดเป็นร้อยละ 29.0 21.4 และ 19.4 ตามลำดับทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างของผู้ประกอบการเสนอให้มีการลงโทษผู้ฝ่าฝืนสูงกว่า กลุ่มตัวอย่างของชนชั้นกลาง คิดเป็นร้อยละ 35.2 และ 30.2 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งสอง (ตารางที่ 21)



ตารางที่ 22 การเปรียบเทียบข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาคาจรในเขตเทศบาลนคร  
เชียงใหม่ ระหว่างกลุ่มผู้ตอบที่มีลักษณะงานประจำที่ต่างกัน

ข้อเสนอแนะ ในการแก้ไขปัญหา การจราจรในเทศบาล นครเชียงใหม่	ลักษณะงานประจำของผู้ตอบ									
	เจ้าของกิจการ		พนักงานเอกชน		ข้าราชการ		อาชีพอิสระอื่นๆ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
- แก้ไขหรือปรับปรุง กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง	74	25.43	34	18.68	13	22.81	74	19.42	195	21.43
- กวดขันการปฏิบัติหน้าที่ ของผู้ที่เกี่ยวข้อง	54	18.56	40	21.98	12	21.05	73	19.16	179	19.67
- การรณรงค์เพื่อให้ ประชาชนทุกกลุ่มตื่นตัว	66	22.68	63	34.62	16	28.07	114	29.92	259	28.46
- การลงโทษผู้ฝ่าฝืน	97	33.33	45	24.73	16	28.07	119	31.23	277	30.44
รวม	291	100	182	100	57	100	381	100	910	100

Df= 9 Chi Square = 13.545 Sig = .139

จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อเสนอแนะ การแก้ไขปัญหาคาจรระหว่างกลุ่มตัวอย่าง  
ที่มีลักษณะงานประจำที่ต่างกัน ปรากฏว่า ข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหาคาจรในเขตเทศบาล  
นครเชียงใหม่ มีความเห็นไม่แตกต่างกัน คือทุกกลุ่มอาชีพของการทำงานต่างก็เห็นว่าให้มีการ  
ลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎระเบียบมากที่สุด รองลงไปให้ความเห็นเสนอว่าให้มีการรณรงค์เพื่อให้ประชาชน  
ทุกกลุ่มตื่นตัวเช่นเดียวกับข้อเสนอถัดไป คือ ให้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง สุดท้าย  
คือ การกวดขันเรื่องการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย (ตารางที่ 22)

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเพิ่มเติมว่า ใครควรจะมีบทบาทหลักในการแก้ไขปัญหา  
การจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มากที่สุด กลุ่มผู้ประกอบการและชนชั้นกลางได้ให้ข้อเสนอ  
เกี่ยวกับผู้ใด ควรจะมีบทบาทหลักในการแก้ไขปัญหาคาจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มากที่สุด  
ได้แก่ประชาชน ดังตารางที่ 23

ตารางที่ 23 จำนวนและร้อยละ ของผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ที่มีบทบาทหลักในการแก้ไขปัญหาราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ผู้ที่มีบทบาทหลักในการแก้ไข ปัญหาราจรในเขตเทศบาล นครเชียงใหม่	กลุ่มผู้ตอบ					
	ผู้ประกอบการ		ชนชั้นกลาง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ประชาชน	238	52	237	50.7	475	51.4
เทศบาล	49	10.7	86	18.4	135	14.6
หน่วยงานของรัฐ	163	35.6	131	28.1	294	31.7
องค์กรเอกชน	8	1.7	13	2.8	21	2.3
<b>รวม</b>	<b>458</b>	<b>100</b>	<b>467</b>	<b>100</b>	<b>925</b>	<b>100</b>

ความคิดเห็นสำหรับผู้ที่มีบทบาทหลักในการแก้ไขปัญหาราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ผู้ที่ตอบแบบสอบถามทั้งสองกลุ่มให้ความเห็นว่า หลักใหญ่อยู่ที่ ตัวประชาชน โดยภาพรวมให้ความเห็นสูงถึง ร้อยละ 51.4 รองลงไปที่หน่วยงานของทางภาครัฐ ร้อยละ 31.7 และอันดับต่อไปคือ ทางเทศบาล ร้อยละ 14.6 ซึ่งเมื่อพิจารณาในส่วนของผู้ประกอบการนั้นจะให้ความเห็นว่าประชาชนเป็นผู้ที่มีบทบาทหลักร้อยละ 52 ให้หน่วยงานของรัฐ ร้อยละ 35.6 และเห็นว่าเป็นเทศบาล ร้อยละ 10.7 เช่นเดียวกับกลุ่มของชนชั้นกลางที่ให้ความเห็นว่า ประชาชนเป็นผู้มีบทบาทหลัก ร้อยละ 50.7 และรองลงไปที่ เป็นหน่วยงานของรัฐบาล และเทศบาล ร้อยละ 28.1 และ 18.4 ตามลำดับ ในส่วนขององค์กรเอกชน ทั้งสองให้ความเห็นเพียงร้อยละ 2.3 เท่านั้น (ตารางที่ 23)

ตารางที่ 24 การเปรียบเทียบข้อเสนอเกี่ยวกับผู้ที่ควรมีส่วนบทบาทการแก้ไขปัญหาคณาจารย์ใน  
เทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างผู้ตอบที่มีลักษณะงานประจำต่างกัน

ผู้ที่ควรมีส่วนบทบาทหลัก ในการแก้ไขปัญหา การจรรยาบรรณในเทศบาล นครเชียงใหม่	ลักษณะงานประจำของผู้ตอบ									
	เจ้าของกิจการ		พนักงานเอกชน		ข้าราชการ		อาชีพอิสระอื่นๆ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
- ประชาชน	150	51.90	90	49.45	28	49.12	200	52.49	468	51.49
- เทศบาล	38	13.15	22	12.09	12	21.05	58	15.22	130	14.30
- หน่วยงานของรัฐ	95	32.87	63	34.62	15	26.32	117	30.71	290	31.90
- องค์กรเอกชน	6	2.08	7	3.85	2	3.51	6	1.57	21	2.31
รวม	289	100	182	100	57	100	381	100	909	100

Df= 9 Chi Square = 7.221 Sig = .614

จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบความเห็นของกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบที่มีลักษณะงานประจำที่ต่างกันเกี่ยวกับผู้ที่ควรมีส่วนบทบาทหลักในการแก้ไขปัญหาคณาจารย์ในเทศบาลนครเชียงใหม่ ไม่ว่าจะมีส่วนลักษณะงานประจำที่ต่างกัน ก็มีความเห็นที่ไม่แตกต่างกัน ซึ่งให้ความเห็นผู้ที่ควรมีส่วนบทบาทหลักมากที่สุดคือ กลุ่มประชาชน รองลงไปคือ หน่วยงานของรัฐ และเทศบาลตามลำดับนั้น แสดงให้เห็นว่า การจะแก้ไขปัญหาคณาจารย์ในเทศบาลนครเชียงใหม่ นั้น ประชาชนทุกคนต้องมีส่วนสำคัญและจะเป็นผู้ที่มีบทบาทหลักมากที่สุดนั่นเอง (ตารางที่ 24)

เมื่อสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับความต้องการเข้ามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคณาจารย์ในเทศบาลนครเชียงใหม่มากเพียงใด ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางได้แสดงความต้องการเข้ามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาคณาจารย์ โดยส่วนใหญ่ผู้ตอบทั้งสองกลุ่มได้แสดงความต้องการและยินดีให้ความร่วมมือ ไม่ว่าจะมีส่วนอาชีพหรืองานประจำใด พร้อมทั้งจะช่วยเหลือสอดส่องดูแลปัญหาคณาจารย์ ดังได้แสดงไว้ในตารางที่ 25 ถึง 28 ดังต่อไปนี้

All rights reserved



ตารางที่ 25 จำนวน และ ร้อยละของความต้องการเข้าร่วมในการแก้ไขปัญหาราจรในเทศบาลนครเชียงใหม่ ของผู้ประกอบการ และชนชั้นกลาง

ความต้องการเข้าร่วมในการแก้ไข ปัญหาการจราจรในเทศบาล นครเชียงใหม่	กลุ่มผู้ตอบ					
	ผู้ประกอบการ		ชนชั้นกลาง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ยังไม่ต้องการเข้าร่วม	21	4.6	42	9	63	6.8
ยินดีให้ความร่วมมือ	409	88.9	372	80	781	84.4
ต้องการเข้าร่วมมาก	30	6.5	51	11	81	8.8
<b>รวม</b>	<b>460</b>	<b>100</b>	<b>465</b>	<b>100</b>	<b>925</b>	<b>100</b>

กลุ่มตัวอย่าง มีความยินดีให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เป็นจำนวนที่สูงถึงร้อยละ 84.4 ทั้งสองกลุ่ม โดยเฉพาะในกลุ่มของผู้ประกอบการ มีความยินดีให้ความร่วมมือมากถึงร้อยละ 88.9 ของผู้ตอบ เช่นเดียวกับกับกลุ่มชนชั้นกลางที่มีความต้องการยินดีให้ความร่วมมือ ร้อยละ 80 แต่ก็มีเพียงส่วนน้อยที่ยังไม่ต้องการเข้าร่วมในการแก้ไขปัญหาราจรทั้งสองกลุ่ม คือมีเพียงร้อยละ 6.8 เท่านั้น (ตารางที่ 25)

ตารางที่ 26 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความต้องการเข้าร่วมในการแก้ไขปัญหาราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างกลุ่มผู้ตอบที่มีลักษณะงานประจำต่างกัน

ความต้องการเข้าร่วม ในการแก้ไขปัญหา จราจรในเทศบาล นครเชียงใหม่	ลักษณะงานประจำของผู้ตอบ									
	เจ้าของกิจการ		พนักงานเอกชน		ข้าราชการ		อาชีพอิสระอื่นๆ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ยังไม่ต้องการ	14	4.83	14	7.65	4	7.02	28	7.37	60	6.59
ยินดีให้ความร่วมมือ	251	86.55	156	85.25	45	78.95	317	83.42	769	84.50
ต้องการเข้าร่วมมาก	25	8.62	13	7.10	8	14.04	35	9.21	81	8.90
<b>รวม</b>	<b>290</b>	<b>100</b>	<b>183</b>	<b>100</b>	<b>57</b>	<b>100</b>	<b>380</b>	<b>100</b>	<b>910</b>	<b>100</b>

Df= 9 Chi Square = 13.545 Sig = .139

เมื่อเปรียบเทียบความต้องการเข้าร่วมในการแก้ไขปัญหาจราจรในเทศบาลนครเชียงใหม่ของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีลักษณะงานประจำต่างกัน ระหว่างเจ้าของกิจการ พนักงานเอกชน ข้าราชการ และอาชีพอิสระ ต่างก็มีความยินดีให้ความร่วมมือในการแก้ไขปัญหาจราจรในเทศบาลที่ไม่แตกต่างกัน (ตารางที่ 26)

ตารางที่ 27 จำนวนและร้อยละของแนวทางที่ต้องการร่วมแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ของผู้ประกอบการและชนชั้นกลาง

แนวทางที่ต้องการร่วมแก้ไข ปัญหาจราจรในเขตเทศบาล นครเชียงใหม่	กลุ่มผู้ตอบ					
	ผู้ประกอบการ		ชนชั้นกลาง		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ช่วยสอดส่องดูแลปัญหา	266	49.3	250	53.8	476	51.6
ช่วยเป็นอาสาสมัครทำงาน	34	7.4	48	10.3	82	8.9
ช่วยสนับสนุนค่าใช้จ่าย	22	4.8	35	7.5	57	6.2
ช่วยรณรงค์เผยแพร่ความรู้	176	38.5	132	28.4	308	33.3
<b>รวม</b>	<b>458</b>	<b>100</b>	<b>465</b>	<b>100</b>	<b>615</b>	<b>100</b>

ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางได้เสนอแนวทางที่ต้องการเข้าร่วมแก้ไขปัญหาจราจรในเทศบาลนครเชียงใหม่ แนวทางที่มีผู้เสนอมากที่สุด ได้แก่ ต้องการช่วยสอดส่องดูแลปัญหาการจราจร คือ มีถึงร้อยละ 51.6 ในภาพรวมทั้งสองกลุ่มโดยเฉพาะกลุ่มของชนชั้นกลางมีความต้องการร่วมแก้ไขปัญหาจราจร ในการช่วยสอดส่องดูแลปัญหาสูงถึง ร้อยละ 53.8 ของผู้ตอบแบบสอบถาม ส่วนในภาพรวมแนวทางรองลงไปคือการช่วยรณรงค์เผยแพร่ความรู้มีร้อยละ 33.3 ส่วนการช่วยเป็นอาสาสมัครทำงานมีร้อยละ 8.9 น้อยสุดคือ ช่วยสนับสนุนค่าใช้จ่ายมีเพียงร้อยละ 6.2 เท่านั้น ทั้งนี้คงอาจเนื่องมาจากผู้ตอบแบบสอบถามส่วนมากมีรายได้เฉลี่ยไม่ถึง 10,000 บาทต่อเดือน จึงทำให้มีผู้เสนอแนวทางในการสนับสนุนค่าใช้จ่ายเป็นทางสนับสนุนที่มีอัตราต่ำสุด (ตารางที่ 27)

ตารางที่ 28 การเปรียบเทียบแนวทางที่ต้องการร่วมแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณในเทศบาลนครเชียงใหม่  
ระหว่างผู้ตอบแบบสอบถามที่มีลักษณะงานที่ต่างกัน

แนวทางที่ต้องการ ร่วมแก้ปัญหาการ จรรยาบรรณในเทศบาล นครเชียงใหม่	ลักษณะงานประจำของผู้ตอบ									
	เจ้าของกิจการ		พนักงานเอกชน		ข้าราชการ		อาชีพอิสระอื่นๆ		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
- ช่วยสอดส่องดูแล ปัญหา	149	51.73	96	52.74	23	40.35	199	52.36	467	51.48
- ช่วยเป็นอาสาสมัคร ทำงาน	16	5.55	18	9.89	10	17.54	34	8.94	78	8.59
- ช่วยสนับสนุนค่าใช้จ่าย	13	4.51	8	4.39	4	7.01	32	8.42	57	6.28
- ช่วยรณรงค์เผยแพร่ ความรู้	110	38.19	60	32.96	20	35.08	115	30.26	305	33.62
รวม	288	100	182	100	57	100	380	100	907	100

Df= 9 Chi Square = 17.988 Sig = .035

จากการวิเคราะห์เปรียบเทียบการเสนอแนวคิดที่ต้องการร่วมแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณในเทศบาลนครเชียงใหม่ จากกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่มีลักษณะงานที่ต่างกัน ปรากฏว่า ทุกอาชีพมีแนวทางที่ต้องการมีส่วนร่วมแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณที่ไม่แตกต่างกัน คือ การเสนอแนวทางที่ต้องการเข้าร่วมคือ ช่วยสอดส่องดูแลปัญหามากที่สุด รองลงมาคือ การช่วยรณรงค์เผยแพร่ความรู้ ถัดมาคือ การช่วยเป็นอาสาสมัครทำงานเป็นอันดับสาม สุดท้ายคือ การช่วยสนับสนุนค่าใช้จ่ายในการแก้ไขปัญหาจรรยาบรรณ

ผลจากการศึกษาจากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่ม ผู้ศึกษามีข้อคิดเห็นที่พอจะสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้นอยู่ในวัย แรงงาน และมีส่วนได้ส่วนเสีย ได้รับผลกระทบต่อปัญหาการจรรยาบรรณในเทศบาลนครเชียงใหม่ ไม่ว่าจะอยู่ในลักษณะงานประจำอย่างไร ต่างก็ยังมีความคิดเห็นว่า ปัญหาจรรยาบรรณมีผลกระทบหลาย ๆ ด้าน ต้องการมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหัจรรยาบรรณอยู่ในระดับที่สามารถจะดำเนินการได้ ถ้าหากมีโอกาสได้เข้าร่วมดำเนินการวางแผนตัดสินใจในการวางมาตรการ แก้ไข และร่วมรับผิดชอบ การเน้นรณรงค์ประชาสัมพันธ์ให้ความรู้แก่ประชาชนอย่างต่อเนื่อง และมีการรณรงค์เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ทุกกลุ่มคนได้มีความตระหนักให้เห็นถึงความสำคัญอย่างจริงจัง และให้ทุกหน่วยงานควรมีการประสานงาน ยอมรับความคิดเห็นของประชาชน โดยเปิดเวทีให้ชุมชนได้แสดงความคิดเห็น ได้มีโอกาสเป็นเจ้าของ



ตัดสินใจวางแผนร่วม ดำเนินการป้องกันแก้ไขปัญหาราจรให้มากกว่าที่เคยดำเนินการที่ผ่านมา ไม่ว่าจะเป็นการแก้ไขปัญหาระดับ เทศาที่ผ่านมายังไม่ได้รับความร่วมมือจากประชาชน เทศาที่ควร และยังมีกาฝ่าฝืนกฎหมาย เนื่องจากไม่ได้เกิดความตระหนัก ยังขาดความรู้ความเข้าใจ ในข้อมูลข่าวสารที่เกิดจากผลกระทบจากปัญหาราจรอย่างถูกต้อง ทำให้ขาดจิตสำนึก และเข้าใจ ด้วยตนเอง ที่ผ่านมากฎหมาย มาตรการที่ใช้จึงไม่ค่อยได้ผลหรือไม่ศักดิ์สิทธิ์เท่าที่ควร

อย่างไรก็ตาม จากข้อเสนอของผู้ตอบแบบสอบถามได้มีข้อคิดเห็นว่าการที่จะดำเนินการ จัดการแก้ไขปัญหาราจรให้ได้ผลดีและยั่งยืนนั้น สิ่งที่เป็นปัจจัยสำคัญคือ การจัดการที่ตัวของ กลุ่มคน เพราะว่าประชาชนทุกคนมีส่วนเกี่ยวข้องและร่วมเป็นผู้ที่เป็นต้นเหตุของการสร้างปัญหา และในขณะเดียวกัน ก็เป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบต้อปัญหาราจรไปพร้อม ๆ กันด้วย หากมีการ จัดการที่กลุ่มประชาชนได้ก็จะสามารถจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมด้านการจราจรในเขตเทศบาล สำเร็จได้เช่นกัน เนื่องจากเป็นเรื่อง ของการจัดการปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมจราจรนี้ไม่สามารถแยก ส่วนจัดการปัญหาที่ละส่วนได้ หรือจัดการเฉพาะในเรื่องของการแก้ปัญหาระบบการจราจร หรือ แก้โครงสร้างของระบบการจราจรเท่านั้น หากทุกคนยังขาดจิตสำนึกที่ดีต่อส่วนรวม ไม่เพียงแค่ การแก้ไขปัญหาราจรที่ใช้เรื่องของงบประมาณที่ทุ่มลงทุนในการก่อสร้าง เพิ่มพื้นผิวจราจร การใช้ มาตรการทางกฎหมายเข้ามาจัดการ โดยขาดการมีส่วนร่วมจากประชาชน และจากการประสาน การทำงานทุกภาคส่วน คงไม่สามารถจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมการจราจรของเขตเทศบาลนคร เชียงใหม่ได้อย่างยั่งยืน

ดังนั้น ประชาชนทุกคนจึงมีส่วนสำคัญที่ควรเป็นกลุ่มคนหลัก และมีบทบาทสำคัญ ในการรับผิดชอบเรื่องการแก้ไขปัญหาราจร ถ้าประชาชนทุกกลุ่มคนได้มีส่วนร่วม ตั้งแต่เริ่มต้น และมีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในสาเหตุการเกิดปัญหา ได้มีส่วนร่วมวิเคราะห์หาปัญหาราจร ย่อมจะเกิดจิตสำนึกที่ดีในการ ร่วมรับผิดชอบดำเนินการแก้ไขปัญหาราจร มีส่วนเป็นเจ้าของปัญหา มีโอกาสที่เป็นผู้มีอำนาจในการตัดสินใจดำเนินการด้วยตัวของประชาชนเอง ก็มีความยินดีจะให้ ความร่วมมือและช่วยสอดส่องดูแลปัญหา ชวยรณรงค์เผยแพร่ความรู้ให้แก่ประชาชนทุกกลุ่มได้ อย่างทั่วถึง สามารถจัดการกับปัญหาราจรที่เกิดขึ้นปัจจุบันนี้ และป้องกันผลกระทบหรือความ รุนแรงที่จะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปัญหาราจรของเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ได้ในอนาคต และ อาจเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาราจรในเทศบาลนครเชียงใหม่ประสบผลสำเร็จได้มากกว่าที่ ผ่านมา และจะเป็นการแก้ไขปัญหาราจรที่ยั่งยืนได้ ซึ่งทั้งทางรัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรให้ ความสำคัญในเรื่องนี้อย่างจริงจังด้วย เพราะจะเป็นแนวทางที่ดีกว่าการกำหนดนโยบาย / แผน หรือมาตรการขึ้นเฉพาะหน่วยงานของทางภาครัฐที่เกี่ยวข้องเท่านั้น