

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มา และความสำคัญของปัญหา

จากการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และสังคมที่ผ่านมา มีผลทำให้ประเทศไทย ได้มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วทั้งภาคเกษตรกรรม และอุตสาหกรรม จึงเกิดการเจริญเติบโตของชุมชนหมู่บ้าน กลายเป็นเมืองใหญ่ โดยมีการเพิ่มของประชากร ตลอดจนความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและการขยายตัวทางเศรษฐกิจเป็นตัวสาเหตุหลัก แต่ผลจากการพัฒนา ก็ได้เกิดวิกฤตการณ์ต่อสิ่งแวดล้อมโดยตรง อันได้แก่การหมดเปลือง และการร่อยหรอของทรัพยากรและการเกิดมลภาวะรอบด้าน ที่สืบเนื่องมาจากการพัฒนา เช่น มลภาวะทางอากาศจากการค้ำคั่งแออัดจากการจราจร จากโรงงานอุตสาหกรรมและการรวมกันอยู่อย่างหนาแน่นของชุมชน จนเกินขีดความสามารถที่จะรองรับได้ของพื้นที่ (carrying capacity) ทำให้เกิดแหล่งเสื่อมโทรมที่เป็นปัญหาในทุกสังคมเมือง

การคมนาคมและการขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญและจำเป็นปัจจัยหนึ่งสำหรับประชากรที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรุงเทพฯ เมืองใหญ่ เช่น เชียงใหม่ ขอนแก่นและสงขลาที่ประสบกับปัญหาสภาพการจราจรที่ค้ำคั่ง จนกลายเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดมลพิษทางอากาศที่นับวันจะทวีความรุนแรงเพิ่มขึ้น มลพิษทางอากาศเหล่านี้ส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนทั้งทางตรงและทางอ้อม ไม่ว่าจะเป็นปัญหาสุขภาพจิตเสื่อมโทรม เกิดความกดดันทางด้านอารมณ์และจิตใจ เนื่องจากความแออัด ฝุ่นควัน สารพิษ รวมไปถึงบ่อเกิดของโรคต่าง ๆ อีกด้วย

ภาวะมลพิษทางอากาศที่เกิดขึ้นในเขตเมือง มาจากไอเสียของเครื่องยนต์ โดยเฉพาะ ชั่วโมงเร่งด่วนทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็น ตามถนนสายต่าง ๆ ในตัวเมืองจะมีรถยนต์เป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะบริเวณทางแยก สถานศึกษา และแหล่งรวมธุรกิจการค้า บริเวณดังกล่าวจะมีมลสารที่สำคัญ คือ คาร์บอนมอนนอกไซด์ สารตะกั่วออกไซด์ของไนโตรเจนและฝุ่นละอองเป็นจำนวนมาก ถึงแม้ว่าได้นำน้ำมันไร้สารตะกั่วออกมาใช้กับเครื่องยนต์แล้วก็ตาม แต่น้ำมันไร้สารตะกั่วก็ยังมีปริมาณสารตะกั่วผสมอยู่แม้จะในปริมาณน้อย (กรมควบคุมมลพิษ, 2539)

นครเชียงใหม่เป็นเมืองหนึ่งที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองศูนย์กลางหลักของภาคเหนือ ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงจากเมืองที่สงบ แวดล้อมด้วยขุนเขา และต้นไม้ มีคุณภาพอากาศที่ดี กลายเป็นเมืองที่พลุกพล่านไปด้วยรถนานาชนิด อากาศบริสุทธิ์สดใสในอดีตเต็มไปด้วยฝุ่นควัน

ชุมชนที่รู้จักมักคุ้นถูกเปลี่ยนไป ด้วยมีคนต่างฐานะ ชาติพันธุ์ และอาชีพที่อพยพเข้ามาด้วยเหตุผลที่ต่างกัน จึงมีความแออัดของบ้านเรือนและประชากรที่อยู่ในเกณฑ์สูงมาก ความจำเป็นในการใช้ยานพาหนะเพิ่มอย่างไม่สัมพันธ์กับพื้นผิวการจราจร โดยเฉพาะในเขตผังเมืองซึ่งเก่าแก่มาเกิน 700 ปี จากข้อมูลรายงานประชากรของจังหวัดเชียงใหม่รวมทั้งสิ้น 415,550 คน อยู่ในเขตอำเภอเมืองทั้งหมด 244,673 คน อยู่ในเขตเทศบาลจำนวน 170,877 คน (งานข้อมูลทะเบียนราษฎร เทศบาลนครเชียงใหม่, 2543) ทั้งนี้ยังไม่ได้อรวมนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศ นักธุรกิจและนักเรียนนักศึกษาที่มาจากต่างอำเภอและจังหวัดอื่น ๆ ที่เข้ามาอาศัย ทำให้ในเมืองเชียงใหม่เป็นแหล่งรวมทั้งประชากรและยานพาหนะของประชากรที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก การจราจรที่คับคั่งนับวันจะเริ่มก่อปัญหาต่อคุณภาพของอากาศตามมา

จากการตรวจวัดคุณภาพอากาศของกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม ในปี 2536 ได้ทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศในเขตเมืองเชียงใหม่ 2 แห่ง คือ บริเวณอนุสาวรีย์ช้างเผือก (ที่ศูนย์บริการสาธารณสุขช้างเผือก) และบริเวณถนนวิชัยนันทน์ (ที่โรงพยาบาลเทศบาลนครเชียงใหม่) พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองเฉลี่ยใน 24 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 0.29 - 0.52 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งค่าเฉลี่ยทั้ง 2 สถานี ใกล้เคียงกันคือ 0.4 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร นับว่ามีปริมาณฝุ่นสูงมากเมื่อเทียบกับค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศประเทศไทย ส่วนความเข้มข้นของตะกั่วเฉลี่ย 24 ชั่วโมงอยู่ในช่วง 0.15 - 0.57 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร จากการตรวจพบว่ารถยนต์นั่งส่วนบุคคลปล่อยก๊าซนี้เกินกว่าร้อยละ 26 (ค่ามาตรฐานต้องไม่เกินร้อยละ 6 ของปริมาณอากาศที่ปล่อยออกมาจากท่อไอเสีย) ส่วนระดับเสียงในเขตชุมชนของเชียงใหม่อยู่ในระดับใกล้เคียงค่าระดับเสียงที่อาจเป็นอันตรายต่อการได้ยินของประชาชนในระยะยาวได้ จากการตรวจวัดพบว่าค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมงอยู่ในช่วง 69-72 เดซิเบลเอ (การควบคุมมลพิษ, 2536) ส่วนในปี 2538 และ 2539 ได้มีการดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศ บริเวณโรงเรียนยุพราชวิทยาลัย อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ มีค่าเฉลี่ย 8 ชั่วโมงสูงสุดเกินมาตรฐานทั้ง 2 ปี เนื่องจากสภาพการจราจรติดขัดเป็นเวลานาน ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ที่ระบายออกมาจากยานพาหนะ เกิดการสะสมทำให้ปริมาณก๊าซสูงขึ้น (สำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม, 2541) จึงเห็นได้ว่าปริมาณมลพิษที่ระบายออกสู่บรรยากาศจะมีความสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณยานพาหนะที่เพิ่มขึ้น จากข้อมูลระหว่างการจัดทะเบียนรถยนต์ส่วนบุคคลของสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ได้แสดงจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่ได้มีการจดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พบว่าจำนวนรถยนต์มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น (ดังแสดงในตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 รายงานการจดทะเบียนรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ทุกประเภท
ณ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ และสาขา
ตั้งแต่วันที่ 31 ธันวาคม 2538 - 31 ธันวาคม 2542

ประเภท	2538	2539	2540	2541	2542
การจดทะเบียนตาม พ.ร.บ.รถยนต์					
1. รถยนต์นั่งส่วนบุคคล ไม่เกิน 7 คน (รย.1)	47,601	54,587	61,121	67,039	66,971
2. รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน (รย.2)	11,860	11,595	9,640	8,359	9,309
3. รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3)	84,577	83,997	105,506	107,552	102,038
4. รถยนต์สามล้อส่วนบุคคล (รย.4)	25	27	26	38	33
5. รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด (รย.5)	-	-	-	-	-
6. รถรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 (รย.6)	-	-	-	-	95
7. รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง (รย.7)	86	86	51	104	86
8. รถยนต์รับจ้างสามล้อ (รย.8)	1,098	1,098	1,083	1,051	1,032
9. รถยนต์บริการธุรกิจ (รย.9)	62	60	54	59	58
10. รถยนต์บริการทัศนาจร (รย.10)	-	-	-	-	-
11. รถยนต์บริการให้เช่า (รย.11)	-	-	-	-	-
12. รถจักรยานยนต์ (รย.12)	414,376	447,258	478,220	481,890	490,471
13. รถแทรกเตอร์ (รย.13)	1,000	915	1,197	1,211	1,196
14. รถบดถนน (รย.14)	88	110	153	172	195
15. รถใช้งานเกษตรกรรม (รย.15)	10	10	11	14	17
16. รถพ่วง (รย.16)	42	43	49	47	51
รวมรถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์	563,858	602,821	657,111	667,537	671,466
รถตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน	3,033	3,033	3,033	3,033	2,803

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ประเภท	2538	2539	2540	2541	2542
การจดทะเบียนตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก					
1. รถประจำทาง					
1.1 รถโดยสาร (รหัส 10)	566	579	576	583	557
2. รถไม่ประจำทาง					
2.1 รถโดยสาร (รหัส 30)	307	376	326	346	350
2.2 รถบรรทุก (รหัส 70)	544	853	859	874	977
3. รถขนาดเล็ก					
3.1 รถโดยสาร (รหัส 20)	3,395	3,348	3,788	3,911	3,930
4. ส่วนบุคคล					
4.1 รถโดยสาร (รหัส 40)	31	34	33	34	38
4.2 รถบรรทุก (รหัส 80)	7,800	9,601	11,397	11,797	11,688
รวม	12,643	14,791	16,979	17,542	17,480

ที่มา : ฝ่ายวิชาการ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่, 2542

จากการศึกษาระดับก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ของกาญจนา ภูกันก (2541) พบว่า ค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมงของระดับก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์มีแนวโน้มสูงในช่วงเวลาเร่งด่วน (ช่วงเช้าเวลา 07.00-09.00 น. และช่วงเย็น 16.00-18.00 น.) ค่าเฉลี่ย 8 ชั่วโมง สูงสุดส่วนใหญ่อยู่ในช่วงเย็น (เวลา 17.00-24.00 น.) และระดับก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์จากจำนวนจุดตรวจวัด 9 จุด และจุดควบคุม 1 จุด ระดับก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ณ จุดตรวจวัดสูงกว่าจุดควบคุมมาก แต่ก็ยังอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานของกรมควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม โดยมีค่าเฉลี่ยสูงสุด 1 ชั่วโมง เท่ากับ 19.42 มก./ลบ.ม. (ค่ามาตรฐานเท่ากับ 34.20 มก./ลบ.ม.) นอกจากนี้จากการศึกษา ยังพบว่า ระดับก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับจำนวนยานพาหนะ ความเร็วของยานพาหนะ ความหนาแน่นของอาคาร/สิ่งปลูกสร้าง ลักษณะภูมิประเทศ และลักษณะภูมิอากาศ

ผลการศึกษาของ อรทัย เจนวิถีสุข (2531) สรุปไว้ว่า รถยนต์เป็นแหล่งกำเนิดของคาร์บอนมอนอกไซด์ที่ทำให้ผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนมากกว่าแหล่งกำเนิดอื่น โดยเฉพาะบริเวณที่มีสภาพการจราจรคับคั่งและติดขัด ดังนั้นการแก้ไขการจราจรจึงเป็นการแก้ปัญหาของมลพิษทางอากาศโดยตรง

เนื่องจากสภาพการจราจรที่ติดขัดทวีความรุนแรงมากขึ้น ทำให้ระยะเวลาที่ยานพาหนะอยู่บนท้องถนนนานขึ้น ถ้าคาร์บอนมอนนอกไซด์จึงมีแนวโน้มที่จะขยายระยะเวลาที่คงอยู่ในถนนมากขึ้น เป็นสาเหตุให้ความเข้มข้นเฉลี่ยระยะยาว (ค่าเฉลี่ย 8 ชั่วโมง) เพิ่มขึ้นตามมาตรฐานได้ (นโยบายและการจัดการมลพิษ, การควบคุมมลพิษ กระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2539-2549)

ปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากมีการเพิ่มขึ้นของทั้งประชากรและปริมาณยานพาหนะทุกปี ประกอบกับเชียงใหม่เป็นเมืองศูนย์กลางด้านธุรกิจการค้า บริการและการท่องเที่ยว มีความจำเป็นที่ต้องใช้ยานพาหนะเพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการคมนาคมและการขนส่ง จากข้อมูลและสภาพปัญหาต่าง ๆ ดังที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่ามลพิษทางอากาศที่เกิดจากปัญหาจราจรนับวันจะทวีความรุนแรงสูงขึ้นมาก ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์โดยตรง Miller (1996) กล่าวถึงผลกระทบมลพิษทางอากาศที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์ไว้ดังนี้

ตารางที่ 2 ผลกระทบมลพิษทางอากาศต่อสุขภาพของมนุษย์

ประเภทมลสาร	ประเภทยานพาหนะที่ปล่อยมลสาร	ผลกระทบต่อสุขภาพมนุษย์
คาร์บอนมอนนอกไซด์	รถยนต์ขนาดเล็ก	ลดความสามารถในการนำออกซิเจน ซึ่งมีผลต่อการรับรู้ ก่อให้เกิดอาการเซื่องซึม หน้ามืด วิงเวียน คลื่นไส้ ก่อให้เกิดโรคหัวใจ ทำลายพัฒนาของเด็ก ก่อให้เกิดโรคหลอดลมเรื้อรัง emphysema และโรคหืดหอบ
ซัลเฟอร์ไดออกไซด์	รถใช้น้ำมันดีเซล	ก่อให้เกิดการหดตัวของทางเดินหายใจ โรคหืด หลอดลมเรื้อรัง
ไนโตรเจนออกไซด์	รถบรรทุกขนาดใหญ่	ระคายเคืองต่อปอด โรคหืด หลอดลมเรื้อรัง emphysema และทำให้เกิดการต่อเชื้อในระบบทางเดินหายใจได้ง่าย
ไฮโดรคาร์บอน	รถขนาดเล็ก รถจักรยานยนต์	อาจก่อให้เกิดโรคมะเร็ง

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ประเภทมลสาร	ประเภทยานพาหนะที่ปล่อยมลสาร	ผลกระทบต่อสุขภาพมนุษย์
อนุภาคขนาดเล็ก	รถยนต์ต่างๆ	ก่อให้เกิดโรคหอบหืดเรื้อรัง โรคหืด การหายใจฝุนละอองในระยะเวลานานจะทำลายเนื้อเยื่อปอด นำไปสู่การเกิดโรคทางเดินหายใจและมะเร็ง
อนุภาคสารพิษ เช่น ตะกั่ว PCBs และ dioxin	รถยนต์เบนซิน	ก่อให้เกิดปัญหาต่อระบบสืบพันธุ์ mutation และก่อให้เกิดโรคมะเร็ง

จากสภาพปัญหาและผลกระทบดังกล่าวข้างต้น พบว่า สาเหตุหลักของปัญหามลภาวะทางอากาศมาจากการกระทำของมนุษย์ ดังนั้นการแก้ไขปัญหามลภาวะทางอากาศให้มีประสิทธิภาพจึงจำเป็นที่จะต้องเริ่มจากมนุษย์ ทั้งด้านการสร้างจิตสำนึกและความตระหนัก การแก้ไขด้านพฤติกรรม และมาตรการหนึ่งที่ควรพิจารณาคือการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหานี้ เนื่องจากปัญหาทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมเกี่ยวข้องและส่งผลกระทบต่อทุกคนและทุกระดับ ดังนั้นประชาชนทุกคนจึงต้องร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหานี้ ดังเช่นที่ อานันท์ ปันยารชุน (2539) กล่าวไว้ว่าในการร่วมมืออย่างมีประสิทธิภาพต้องเข้าใจปัญหา ต้องมีจิตสำนึก และต้องมีความรับผิดชอบร่วมกัน จึงจะประสบความสำเร็จ

การศึกษาในครั้งนี้ได้มุ่งที่จะทำความเข้าใจสภาพปัจจุบันของการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ประสบการณ์และการรับรู้ของประชาชนเกี่ยวกับปัญหามลภาวะจากการจราจร ความต้องการและรูปแบบในการมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหามลภาวะที่มีสาเหตุจากการจราจรของประชาชนเป็นอย่างไร และมีปัจจัยอะไรบ้างที่ส่งผลต่อรูปแบบและความต้องการในการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการปัญหามลภาวะที่เกิดจากการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ผลการศึกษาที่ได้จะเป็นประโยชน์แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอันที่จะนำเอาปัญหาและอุปสรรคทั้งข้อเสนอแนะที่ได้มาจากประชาชนและหน่วยงานต่าง ๆ มารวบรวม วิเคราะห์ หาแนวทางในการลดปัญหามลภาวะจากการจราจร โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อเป็นประโยชน์ต่อคุณภาพชีวิตของมนุษย์และสิ่งแวดล้อมโดยรวมต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันของปัญหาหมอกควันที่เกิดจากการค้ำคั่งแออัดของการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
2. เพื่อศึกษาประสบการณ์ และการรับรู้ปัญหาหมอกควันทางอากาศที่มีสาเหตุจากการจราจรของประชาชนในเทศบาลนครเชียงใหม่
3. เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการปัญหาหมอกควันจากการจราจรรวมถึงปัจจัยส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาหมอกควันจากการจราจรของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

1.3 สมมุติฐานการวิจัย (Hypothesis)

1. ประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ในปัจจุบันมีการรับรู้ปัญหาหมอกควันจากการจราจรอยู่ในระดับปานกลาง
2. ประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีความต้องการที่จะเข้าไปมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาจราจรเพื่อลดปัญหาหมอกควันในระดับสูง
3. ปัจจัยส่วนบุคคลที่ต่างกัน ได้แก่ อาชีพ การศึกษา ความจำเป็นและความถี่ในการใช้รถใช้ถนน มีอิทธิพลต่อความต้องการและรูปแบบในการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการปัญหาหมอกควันจากการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่แตกต่างกัน

1.4 ขอบเขตการวิจัย

การศึกษาเรื่อง “ การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการปัญหาหมอกควันที่เกิดจากการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ” ได้กำหนดขอบเขตการศึกษาไว้ ดังนี้

1. ขอบเขตพื้นที่ศึกษา การศึกษาในครั้งนี้กำหนดพื้นที่เฉพาะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พื้นที่ 40 ตารางกิโลเมตร ประกอบไปด้วยถนน 74 สาย 680 ซอย คิดเฉลี่ยความยาวทั้งหมด 177.5 กิโลเมตร
2. ขอบเขตเนื้อหาที่ศึกษา ได้กำหนดขอบเขตเนื้อหาที่ศึกษาออกเป็น 4 ส่วนดังนี้
 - 2.1 ศึกษาสภาพปัจจุบันของปัญหาหมอกควันที่เกิดจากปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
 - 2.2 ศึกษาประสบการณ์การรับรู้เกี่ยวกับสภาพปัญหาหมอกควันที่เกิดจากการจราจรของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

- 2.3 ศึกษาความต้องการและรูปแบบในการมีส่วนร่วม ในการจัดการปัญหา
มลภาวะจากการจราจรของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน ในเขตเทศบาล
นครเชียงใหม่
- 2.4 ศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลที่มีอิทธิพลต่อความต้องการและรูปแบบในการมี
ส่วนร่วมของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในการจัดการปัญหามลภาวะจาก
การจราจรในบริเวณพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย ปัจจัยส่วนบุคคล โดย
จำแนกเป็น อาชีพ การศึกษา ความจำเป็นและความถี่ในการใช้รถใช้
ถนน
3. ประชากรเป้าหมาย คือ ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
 - 3.1 ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนนทั่วไปในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
 - 3.2 นักวิชาการจากสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
 - 3.3 ตัวแทนจากองค์กรเอกชนต่าง ๆ เช่น กลุ่มสมาชิกหอการค้า ชมรมฯ
สมาคมต่างๆ
 - 3.4 สมาชิกรายการวิทยุที่เกี่ยวข้องในการจราจร “เช้าที่เชียงใหม่”, “จราจร
เพื่อชุมชน”
 - 3.5 สมาชิกหน่วยงานช่วยเหลือผู้ประสบภัยบนท้องถนน

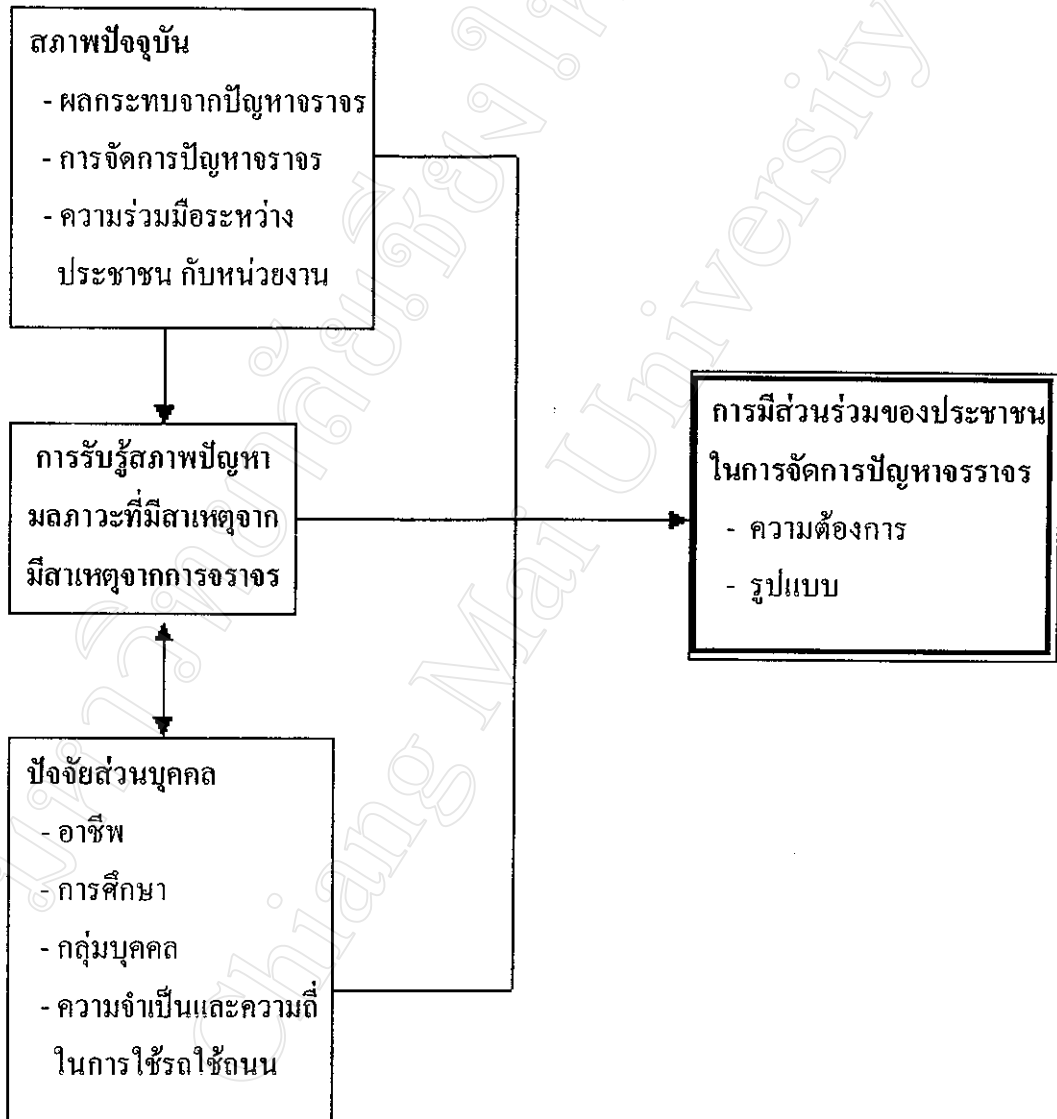
1.5 กรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย

การศึกษาเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการปัญหามลภาวะจากการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีกรอบแนวคิดในการศึกษา ภายใต้อาสาสมัครระหว่างมนุษย์กับสิ่งแวดล้อมในเรื่อง การรับรู้สภาพปัญหามลภาวะที่มีสาเหตุจากการจราจร ระดับการมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหามลภาวะจากการจราจร และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหามลภาวะจากการจราจร ซึ่งจากการศึกษาแนวความคิด ทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการวิจัยครั้งนี้ จึงได้พิจารณาถึงปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยได้แบ่งออกเป็นสภาพปัจจุบันของปัญหามลภาวะจากการจราจร การรับรู้สภาพปัญหามลภาวะที่มีสาเหตุจากการจราจรและปัจจัยส่วนบุคคล ซึ่งทั้ง 3 ส่วนนี้มีความสัมพันธ์กับการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการปัญหามลภาวะที่เกิดจากการจราจร ดังจะได้ใช้เป็นแนวทางในการศึกษา และสามารถสร้างกรอบแนวความคิด (Conceptual Framework) โดยแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรดังนี้

แผนภูมิที่ 1 กรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย

ตัวแปรอิสระ (Independent Variable)

ตัวแปรตาม (Dependent Variable)



1.6 นิยามศัพท์

ประชาชน หมายถึง บุคคลผู้ที่อาศัยและไม่อาศัย รวมทั้งบุคคลผู้ที่ใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

พื้นที่ศึกษา หมายถึง บริเวณพื้นที่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

การจัดการปัญหาจราจร หมายถึง การดำเนินการแก้ไขปัญหาที่เป็นเหตุทำให้การจราจรติดขัด หรือช่วยแก้ไขสิ่งกีดขวางอันเป็นอุปสรรคที่ทำให้ผู้เดินทางเกิดความไม่สะดวกให้สามารถที่จะเดินทางได้ตามปกติ การแก้ไขความคับคั่งแออัดของยานพาหนะ ความไม่มีวินัยเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนน รวมถึงการช่วยลดผลกระทบที่เกิดจากปัญหาการจราจร เช่น มลภาวะทางอากาศ มลภาวะทางเสียง การทำลายสภาพบรรยากาศที่ดีของเมือง ที่มีผลต่อสุขภาพของมนุษย์และสิ่งแวดล้อม

มลภาวะ หมายถึง มลภาวะทางอากาศที่เกิดจากไอเสียของรถยนต์และยานพาหนะทุกชนิด

การรับรู้ปัญหา หมายถึง การมีประสบการณ์หรือรับทราบและเข้าใจของประชาชนถึงสภาพปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมที่มีสาเหตุสำคัญมาจากปัญหาจราจรคับคั่งแออัด

การมีส่วนร่วมของประชาชน หมายถึง การให้ความร่วมมือระหว่างประชาชนกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการแก้ไขปัญหาการจราจรของหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการจัดการปัญหาจราจรต่าง ๆ เช่น เปิดโอกาสให้ประชาชนร่วมแสดงความคิดเห็น แจกเหตุ รายงาน เสนอแนะเกี่ยวกับปัญหาการจราจร รวมทั้งประชาชนที่ใช้รถจะต้องรับผิดชอบการตรวจเช็คสภาพรถที่สร้างควันดำ ที่เกิดจากการเผาไหม้ไม่สมบูรณ์

สภาพปัจจุบัน หมายถึง สภาพของปัญหาการจราจรที่ส่งผลกระทบต่อปัญหา มลภาวะทางด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบไปด้วย สภาพถนน สภาพการจราจร สภาพปัญหาจราจรที่ก่อให้เกิดมลภาวะและการแก้ไขปัญหามลภาวะจากการจราจรที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของหน่วยงานที่รับผิดชอบ

ความจำเป็นและความถี่ในการใช้รถใช้ถนน หมายถึง ความจำเป็นที่ต้องเดินทางเป็นประจำ เช่น ต้องไปทำงาน ไปส่งบุตรหลาน ตลอดจนถึงต้องใช้รถใช้ถนนเป็นอาชีพ และอื่น ๆ ที่ต้องใช้ผิวการจราจรในการทำกิจกรรมต่าง ๆ ในแต่ละวันต่อสัปดาห์

1.7 บริบทของการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่¹

1.7.1 สภาพการคมนาคมขนส่งในจังหวัดเชียงใหม่และระหว่างจังหวัด ประกอบด้วย

- 1) รถยนต์โดยสารประจำทางหมวด 1 (ภายในเขตเทศบาล) จำนวน 10 เส้นทาง
- 2) รถยนต์โดยสารประจำทางหมวด 2 (ระหว่างเชียงใหม่ - กทม.) จำนวน 4 เส้นทาง
- 3) รถยนต์โดยสารประจำทางหมวด 3 (ระหว่างจังหวัด) จำนวน 33 เส้นทาง
- 4) รถยนต์โดยสารประจำทางหมวด 4 (ภายในจังหวัดเชียงใหม่) จำนวน 13 เส้นทาง
- 5) การขนส่งโดยสารขนาดเล็ก จำนวน 56 เส้นทาง
- 6) การขนส่งไม่ประจำทาง (การขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสัตว์ หรือ สิ่งของ) 78 ราย
- 7) การขนส่งส่วนบุคคล (ขนส่งผู้โดยสาร 6,413 ราย ขนส่งสัตว์ หรือสิ่งของ 22 ราย)

สภาพถนนหรือพื้นผิวการจราจร²

ก. จำนวนถนนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีจำนวน 74 สาย

ข. จำนวนซอยในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีจำนวน 680 ซอย

เฉลี่ยความยาวของถนนและซอยในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จำนวน 177.504 กิโลเมตร หรือ 177,504 เมตร

ค. จากการสำรวจสถิติ จำนวนรถยนต์และจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 577.083 คัน³

¹ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่. การขนส่งประจำทาง, (เอกสาร โรเนียว, ม.ค. 2539) หน้า 6

² สำนักงานเทศบาลนครเชียงใหม่. จำนวนถนนและซอยในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่, (เอกสาร โรเนียว, พ.ศ. 2535) หน้า 67

³ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่. สถิติการจดทะเบียนรถในจังหวัดเชียงใหม่, (เอกสาร โรเนียว, ม.ค. 2539) หน้า 11

ระยะทางทั้งหมด 1,731,249 เมตร หรือ 1,731.249 กิโลเมตร ฉะนั้นอัตราเฉลี่ยตามสภาพถนนภายในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จำนวน 177,504 เมตร จะรองรับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ในเวลาเดียวกันได้ เพียง 59,168 คัน เท่านั้น

จากสภาพของเมืองเชียงใหม่ ซึ่งมีแม่น้ำปิงกั้นระหว่างฝั่งตะวันออกและตะวันตก การเดินทางติดต่อต้องใช้สะพานเป็นตัวเชื่อมหลัก คือสะพานป่าตัน สะพาน ร. 9 สะพานนครพิงค์ สะพานนารัฐสะพานเม็งรายและสะพานป่าแดด ทำให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่งบริเวณสะพานดังกล่าวและสภาพของตัวเมืองเชียงใหม่ด้านภายในบริเวณคูเมืองชั้นในเป็นบริเวณเขตเมืองเก่าประกอบด้วยโบราณสถานที่คุณค่าทางประวัติศาสตร์ เช่น วัด กำแพงเมือง โบสถ์ และเจดีย์ ถนนภายในเมืองชั้นในเป็นแบบตารางเชื่อมโยงกันอย่างมากมายมีขนาดเขตทางแคบขาดต่อการขยายถนน เนื่องจากมีอาคารที่ปลูกสร้างไว้บริเวณย่านการค้าที่สำคัญ ๆ จะหนาแน่นมากบริเวณฝั่งตะวันตกของแม่น้ำปิง ซึ่งมีถนนเชื่อมโยงกันคือ ถนนท่าแพ ถนนช้างม้อย ถนนวิชัยนันทและถนนช้างคลาน ส่วนถนนด้านทิศเหนือทิศใต้และทิศตะวันออก ได้มีการขยายตัวทางด้านกายภาพขึ้นอย่างรวดเร็ว การก่อสร้างอาคารพาณิชย์และหมู่บ้านจัดสรรเกิดขึ้นโดยทั่วไป ตามถนนโชตนา ถนนสายเชียงใหม่ - ลำปาง

ลักษณะโครงข่ายถนนภายในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ ประกอบด้วยถนนวงแหวนรอบนอก (ถนนมหิดล ถนนเชียงใหม่ - ลำปาง) ถนนรัศมีวิ่งไปสู่ชุมชนโดยรอบ และระบบถนนตารางที่อยู่ภายในเขตเมืองเก่า ผสมผสานกันไม่สมบูรณ์ มีเขตทางไม่สม่ำเสมอและแคบ มีความต้องการใช้เป็นที่จอดรถมาก จำนวนรถมาก จึงได้ใช้วิธีเดินทางเดี่ยวเป็นหลักโดยเฉพาะภายในเขตเมืองเก่า

ระบบขนส่งมวลชน¹

การเดินทางและการขนส่งคนในเขตพื้นที่ฝั่งเมืองรวมเชียงใหม่ อาศัยยานพาหนะส่วนบุคคลคือรถนั่งส่วนบุคคล/ปิคอัพและรถจักรยานยนต์เป็นหลัก อย่างไรก็ตามด้วยจำนวนผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะประมาณ 194,100 คนต่อวัน การขนส่งสาธารณะยังมีบทบาทสำคัญอยู่

¹ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่. ระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดเชียงใหม่, (เอกสาร โรเนียว, 2536) หน้า 7

ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่ฝั่งเมืองรวมอาจแบ่งเป็น 4 ระบบด้วยกัน คือ

ก. รถประจำทางในเมือง มีรถประจำทางประเภทการเดินรถอยู่ 5 เส้นทาง บริษัท เชียงใหม่เดินรถ จำกัด ประกอบการเดินรถเส้นทาง 1,2 และ 3 ใช้รถประจำทางเส้นทางละ 15 คัน บริษัทเปรมประชาชนส่ง จำกัด เดินรถ สาย 5 และ 6 ใช้รถประจำทาง 28 คัน รถประจำทางที่ใช้เป็นรถประจำทางขนาดเล็ก 22- 30 ที่นั่ง จำนวนผู้โดยสารประมาณรวมทุกเส้นทางอย่างน้อย 16,000 คน ต่อวัน

ข. รถสองแถว ประมาณได้ว่ามีรถสองแถวบริการในเมืองเชียงใหม่ ประมาณ 3,000 คัน ดำเนินการในลักษณะ

- สองแถวที่วิ่งบริการไม่ประจำเส้นทาง บริการเหมือนรถ “แท็กซี่ร่วม”
- รถสองแถวประจำคิว ให้บริการในเส้นทางที่แน่นอนในย่านธุรกิจ

การค้า และยังมีรถสองแถวไปต่างอำเภอ

คาดว่า จำนวนผู้โดยสาร ประมาณ 165,000 คนต่อวัน

ค. รถสามล้อเครื่องหรือรถตุ๊กตุ๊ก มีอยู่ทั้งหมด 1,149 คัน ดำเนินการวิ่งรถเหมือนระบบรถแท็กซี่ทั่วไป

ง. รถสามล้อถีบ คาดว่ามีใช้อยู่ประมาณ 600 - 1,000 คัน ส่วนใหญ่จอดรอรับผู้โดยสารบริเวณตลาดหน้าโรงแรมและสถานีขนส่งต่าง ๆ

นอกจากนี้ยังมีรถยนต์แท็กซี่ จำนวน 166 คัน บริการอยู่ที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ มีสถานีขนส่งขนาดใหญ่ที่ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ จำนวน 2 แห่ง คือ สถานีขนส่งเชียงใหม่ 1 ตั้งอยู่ในเขตเมืองริมถนนช้างเผือก ตำบลช้างเผือก ใช้สำหรับรถประจำทางสายเชียงใหม่ - ฝาง, เชียงใหม่ - ลำพูน, เชียงใหม่ - สอด และรถยนต์โดยสารขนาดเล็กที่วิ่งระหว่างอำเภอใกล้เคียง สถานีขนส่งเชียงใหม่ 2 ตั้งอยู่ริมถนนเชียงใหม่ - ลำปาง เป็นสถานีขนส่งขนาดใหญ่ที่สามารถรองรับจำนวนรถโดยสารขนาดใหญ่ที่เดินทางระหว่างจังหวัดที่มีระยะทางไกล

1.7.2 หน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ในการดำเนินการด้านการจราจรของเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบัน อยู่ในความรับผิดชอบโดยตรงของหน่วยงานท้องถิ่นคือ หน่วยงานจราจรตำรวจจังหวัดเชียงใหม่ หน่วยงานเทศบาลนครเชียงใหม่และสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ โดยได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานส่วนกลางที่เกี่ยวข้อง คือ สำนักผังเมือง กรมโยธาธิการ และกรมทางหลวง

หน้าที่ของหน่วยงานส่วนกลางในการดำเนินการจราจรเน้นหนักในส่วนของการสนับสนุนด้านการทำแผน และการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ เช่น การก่อสร้างถนนสายหลัก และโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงระบบการจราจรและการขนส่ง ได้แก่

- สำนักผังเมือง จัดทำแผนที่การใช้ที่ดิน และเสนอแผนโครงข่ายถนนเพิ่มเติมในเขตผังเมืองรวม
- กรมโยธาธิการ เสนอแผนการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบกลาง จัดระบบควบคุมสัญญาณไฟ โดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์
- สำนักงานจัดการจราจรทางบก (สจร.) จัดทำแผนแม่บทระบบการจราจร และการขนส่งทางบก สำหรับเมืองเชียงใหม่
- กรมทางหลวง รับผิดชอบแผนก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอก
- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ทำการศึกษาความเหมาะสมของระบบขนส่งมวลชนสำหรับเมืองเชียงใหม่

ในส่วนหน่วยงานท้องถิ่นนั้น หน้าที่หลักจะเป็นการควบคุมและจัดการจราจรประจำวันรวมทั้งการบำรุงรักษาสภาพถนน รวมทั้งอุปกรณ์ประกอบต่าง ๆ การให้ความรู้ด้านกฎระเบียบวินัยจราจร การบังคับให้บุคคลปฏิบัติตามกฎและวินัยจราจร

1.7.3 หน้าที่และความรับผิดชอบ ของหน่วยงานที่ดำเนินการจัดการด้านจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

1) หน่วยงานเทศบาลนครเชียงใหม่ มีหน้าที่รับผิดชอบในการบำรุงรักษาสภาพถนนการทาสี ดีไซน์ ป้ายสัญลักษณ์ รวมถึงอุปกรณ์ประกอบต่าง ๆ เครื่องหมายจราจร ระบบสัญญาณไฟจราจร

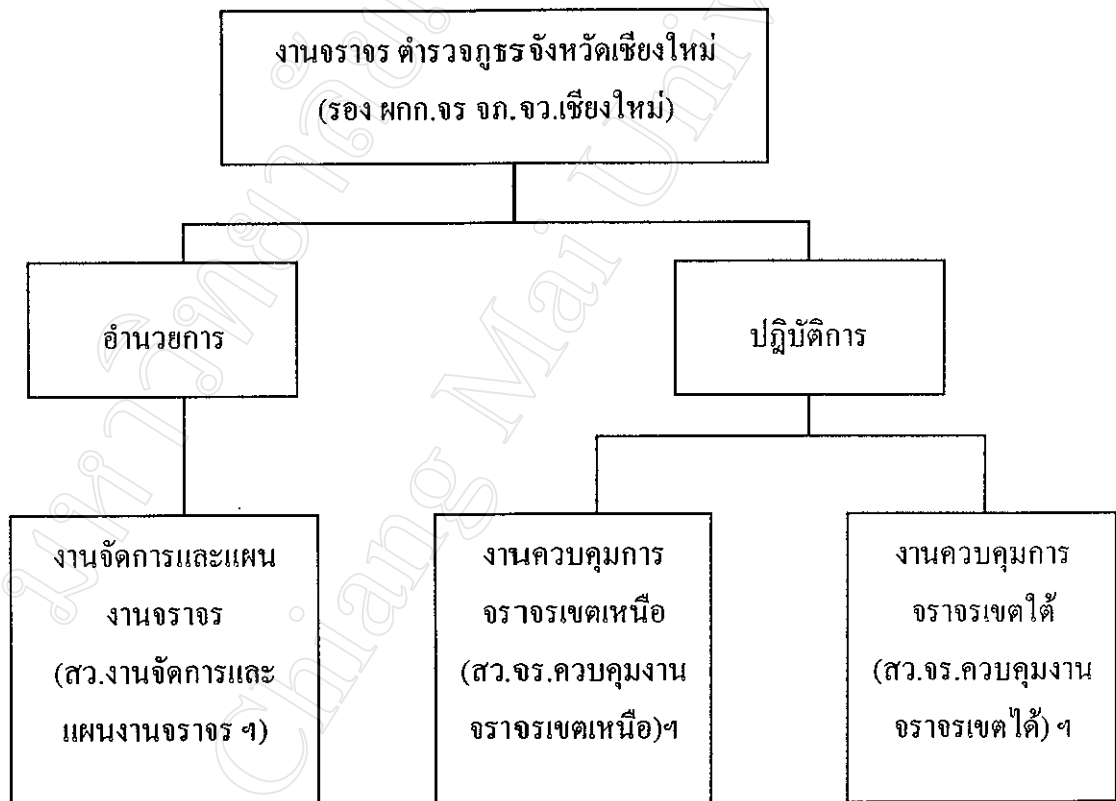
2) หน่วยงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ มีหน้าที่ออกใบอนุญาตขับขีรถทุกประเภท การจัดระบบขนส่งสาธารณะ จัดหาสถานที่จอดรถ, สถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งในจังหวัดและระหว่างจังหวัด การจัดการเดินรถให้สอดคล้องกับสภาพและปัญหาเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการจราจรในเขตเมือง

3) หน่วยงานจราจร ตำรวจจราจรจังหวัดเชียงใหม่

มีหน้าที่ความรับผิดชอบด้านการจัดการ วางแผน และควบคุมการจราจรในเขตพื้นที่อำเภอเมืองเชียงใหม่ขึ้น การบังคับบัญชาโดยตรงกับตำรวจจราจรจังหวัดเชียงใหม่มีหัวหน้าหน่วยงานระดับ รองผู้กำกับการ แบ่งเขตพื้นที่ความรับผิดชอบภายในเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ออกเป็น 2 เขต คือเขตเหนือ และเขตใต้ โดยใช้ถนนสุเทพ ราชดำเนิน ท่าแพและเจริญเมือง เป็นแนว

แบ่งเขต และให้เขตเหนือรับผิดชอบจัดการจราจรบนถนนราชดำเนิน และถนนท่าแพ ให้เขตได้รับ
 รับผิดชอบจัดการจราจรบนถนนสุเทพ และถนนเจริญเมือง เป็นแนวแบ่งเขตและให้เขตเหนือรับผิดชอบ
 จัดการจราจรบนถนนราชดำเนินและถนนท่าแพ ให้เขตได้รับรับผิดชอบจัดการจราจรบนถนน
 สุเทพและถนนเจริญเมือง แต่ละเขตมีสารวัตรจราจร (ควบคุมงานจราจรเขต) เป็นผู้ควบคุมดูแลเพื่อ
 ให้เกิดประสิทธิภาพในด้านการจัดการจราจร สำหรับงานจัดการและแผนงานจราจร มีสารวัตรงาน
 จัดการและแผนงานจราจรทำหน้าที่เป็นฝ่ายอำนวยการในการสนับสนุนการจัดการและวางแผนการ
 จราจร ตามผังโครงสร้างดังนี้

แผนภูมิที่ 2 แสดงโครงสร้างงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่



- หมวดสถิติแผนงานและใบสั่ง
- หมวดตรวจพิสูจน์
- หมวดติดตามประเมินผล และฝึกอบรมหมวด
- หมวดธุรการ

- ควบคุมการจราจรประจำจุด
- สายตรวจจราจร
- ธุรการทั่วไป

- ควบคุมการจราจรประจำจุด
- สายตรวจจราจร
- ธุรการทั่วไป

การแบ่งพื้นที่รับผิดชอบในการปฏิบัติของแต่ละเขต เป็น 12 เขต คือ เขตเหนือ 6 เขตและเขตใต้ 6 เขต

1.7.4 การประสานการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจร

ในการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจรในจังหวัดเชียงใหม่ ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก จังหวัดเชียงใหม่ขึ้น โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน กรรมการซึ่งคณะกรรมการประกอบไปด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือ กองการโยธาธิการ กองควบคุมอาคาร กองอนามัยและสิ่งแวดล้อม เทศบาลนครเชียงใหม่ งานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่โยธาธิการจังหวัดเชียงใหม่ แขวงทางหลวงเชียงใหม่ ซึ่งในส่วนของคณะกรรมการก็ได้มีการแต่งตั้งคณะทำงาน โดยมีตัวแทนจากหน่วยงานทุกหน่วยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการแก้ไขปัญหาการจราจร เป็นคณะทำงาน โดยมีรองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ (รับผิดชอบงานด้านการจราจร) เป็นประธานคณะทำงาน โดยมีหน้าที่ดังนี้

- 1) กำหนดมาตรฐานการแก้ไขปัญหาด้านการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่
- 2) ประสานการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรการและแผนงานที่กำหนดไว้
- 3) เผยแพร่ และประชาสัมพันธ์การแก้ไขปัญหาการจราจร และการขนส่งในจังหวัดเชียงใหม่
- 4) ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามมาตรการและแผนงานที่กำหนด
- 5) การดำเนินการใด ๆ หากเกี่ยวกับงานสาธารณูปโภคของหน่วยงานใด ให้คณะทำงานมีอำนาจเชิญหน่วยงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมชี้แจงได้ทั้งนี้ให้หน่วยงานสาธารณูปโภคทุกหน่วยให้ความร่วมมือในการดำเนินงานของคณะทำงานดังกล่าว
- 6) ปฏิบัติงานอื่นใดตามคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่มอบหมาย

นอกเหนือจากประสานงานของแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินงานจัดการจราจรแล้ว ทางหน่วยงานได้เปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้าร่วมเสนอแนะ แสดงความคิดเห็น และแจ้งเหตุการณ์จราจรโดยโทรศัพท์ผ่านทางรายการวิทยุกระจายเสียงคือ สถานีวิทยุ เสียงสามยอด สำนักงานกรมตำรวจแห่งชาติ เวลา 7.30 - 8.00 วันราชการ รายการจราจรเพื่อชุมชนทางสถานีวิทยุกระจายเสียงแห่งประเทศไทยทุกวันจันทร์ - ศุกร์ เวลา 16.30 - 18.30 น และสถานีวิทยุองค์การสื่อสารมวลชน ทุกวันพุธ เวลา 13.00 - 14.00 น. โดยมีหน่วยงานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่เป็นผู้ดำเนินรายการ โดยรับฟังความคิดเห็นตอบคำถาม และข้อเสนอแนะต่าง ๆ ทางโทรศัพท์ในรายการ บันทึกปัญหาและข้อเสนอแนะต่าง ๆ ของประชาชนเพื่อเป็นข้อมูลในการจัดการปัญหาประสานงานและเสนอต่อผู้รับผิดชอบ เพื่อจะได้ดำเนินการแก้ไขต่อไป พร้อมทั้งยังเชิญตัวแทน

ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่โดยตรง ซึ่งประกอบไปด้วย กองโยธาธิการ, กองอนามัยสิ่งแวดล้อมจากเทศบาลนครเชียงใหม่ และจากสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ มาร่วมรายการและรับฟังความคิดเห็น และตอบข้อซักถามในรายการอีกด้วย โดยทุกปัญหาที่ได้รับฟังจะบันทึกเสนอต่อผู้บังคับบัญชา เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะทำงานแก้ไขปัญหาจราจรจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อพิจารณาแก้ไขต่อไป

จากบริบทการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ในปัจจุบัน พบว่าปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลยังคงเพิ่มสูงขึ้น ทั้งในด้านการเพิ่มขึ้นของปริมาณยานพาหนะ การก่อสร้างถนนและผลกระทบจากมลภาวะทางอากาศ การดำเนินงานของหน่วยงานต่างๆ ในการแก้ไขปัญหา ยังคงเน้นการแก้ไขด้านการกำหนดมาตรการและนโยบาย การเผยแพร่และประชาสัมพันธ์ การประเมินผล การดำเนินการด้านสาธารณูปโภค ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบหลัก คือ กรมโยธาธิการ สำนักงานผังเมือง กรมทางหลวง สำนักงานจัดการจราจรทางบก เป็นต้น การเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมน้อย โดยส่วนใหญ่จะเปิดโอกาสให้ประชาชนสามารถร้องเรียนและเสนอความคิดเห็น ทำให้ปัญหาต่างๆ ไม่สามารถแก้ไขได้อย่างจริงจังและมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น ในการแก้ไขปัญหามลภาวะทางอากาศที่มีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดความยั่งยืนควรให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา เนื่องจากปัญหาที่เกิดขึ้นมาจากการกระทำของประชาชนและส่งผลกระทบต่อประชาชนทุกคน ทำให้ประชาชนรู้สภาพปัญหาที่แท้จริงและสามารถร่วมมือกันในการแก้ไขปัญหาที่ตรงประเด็นและมีประสิทธิผลสำเร็จ