

บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการมลภาวะจากการจราจร ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ ที่มุ่งเน้นในการวิเคราะห์ถึงสภาพปัจจุบันของ ปัญหามลภาวะจากการจราจร การรับรู้สภาพปัญหามลภาวะจากการจราจร การมีส่วนร่วมของ ประชาชนในการจัดการปัญหามลภาวะจากการจราจร และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของ ประชาชนในการจัดการปัญหามลภาวะจากการจราจรในพื้นที่ศึกษา โดยมีระเบียบวิธีวิจัย ดังรายละเอียด ดังนี้

3.1 พื้นที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษานี้ได้กำหนดศึกษาในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ บริเวณพื้นที่ 40 ตาราง กิโลเมตร

3.2 ประชากรเป้าหมายและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรเป้าหมายประกอบด้วย ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นประจำในเขตเทศบาล นครเชียงใหม่ โดยแบ่งประชากรที่จะศึกษาออกเป็น 5 กลุ่มคือ

1. ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปรวมถึงผู้ที่ประกอบการข้างถนน ทางเท้า ในเขต เทศบาลนครเชียงใหม่

2. นักวิชาการจากสถาบันการศึกษาต่าง ๆ ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

3. ตัวแทนจากองค์กรเอกชนต่าง ๆ เช่น กลุ่มสมาชิกหอการค้า ชมรม สมาคมต่าง ๆ ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

4. สมาชิกรายการ “เช้านี้ที่เชียงใหม่” สถานีวิทยุกระจายเสียง เสียงสามยอด กองปราบปรามสำนักงานตำรวจแห่งชาติ สมาชิกรายการ “จราจรเพื่อชุมชน” สถานีวิทยุกระจายเสียง แห่งประเทศไทย จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งเป็นรายการที่รับแจ้งเหตุการณ์แสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดจากการจราจร โดยมีหน่วยงานที่รับผิดชอบงานจราจรเข้าร่วมดำเนินรายการ และประสานงานในการช่วยแก้ปัญหาจราจร

5. สมาชิกหน่วยงานช่วยเหลือผู้ประสบภัยบนท้องถนน

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาในครั้งนี้ คือ

1. ประชาชนทั่วไปที่ใช้รถใช้ถนนรวมถึงผู้ประกอบการทางถนนและทางเท้าใน
กลุ่มที่ 1 จำนวน 200 คน
2. ประชาชนที่ระบุในกลุ่มที่ 2-5 จำนวน 200 คน รวมทั้งหมด 200 ตัวอย่าง

3.3 การเลือกตัวอย่างในการศึกษา ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage sampling) โดยดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

ขั้นที่ 1 กำหนดพื้นที่ศึกษา

ในการกำหนดบริเวณพื้นที่ศึกษาครั้งนี้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive sampling) ด้วยการเลือกพื้นที่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ที่ประกอบด้วย 4 แขวง คือ แขวงศรีวิชัย แขวงเม็ງราย แขวงศรีภูมิ และแขวงกาวิละ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการติดขัดและการคับคั่งแออัดของการจราจร โดยเฉพาะช่วงเวลารุ่งควนในวันราชการ เนื่องจากมีสถานที่ประกอบการและสถานศึกษา ทั้งภาครัฐและเอกชนตั้งแต่ระดับอนุบาลจนถึงระดับสูงกว่ามัธยมศึกษาอยู่เป็นจำนวนมาก

ขั้นที่ 2 ใช้วิธีการสุ่มการกระจายแบบง่าย (Simple random sampling) ในคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่

1. ประชาชนที่ใช้รถใช้ถนน + ผู้ประกอบการข้างถนน, ทางเท้า จำนวน 200 คน
2. นักวิชาการจากสถาบันการศึกษาต่าง ๆ

ในเขตเทศบาลแขวงศรีวิชัย	จำนวน 25 คน
ในเขตเทศบาลแขวงกาวิละ	จำนวน 25 คน
ในเขตเทศบาลแขวงศรีภูมิ	จำนวน 25 คน
ในเขตเทศบาลแขวงเม็ງราย	จำนวน 25 คน
3. ตัวแทนจากองค์กรเอกชนต่าง ๆ เช่น กลุ่มสมาชิกหอการค้า ชมรมสมาคมต่าง ๆ
ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จำนวน 30 คน
4. สมาชิกรายการ “เช้านี้ที่เชียงใหม่” และ “จราจรเพื่อชุมชน” จำนวน 50 คน
5. สมาชิกหน่วยงานช่วยเหลือผู้ประสบภัยบนท้องถนน จำนวน 20 คน

3.4 เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลที่สำคัญ ได้แก่ การสัมภาษณ์ และแบบสอบถาม การเก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นได้ยึดเอาตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้คือ ข้อมูลพื้นฐานของประชากร ข้อมูลสภาพปัจจุบันของการจราจรและการจัดการปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ข้อมูลด้านการมีส่วนร่วม ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วม และปัญหาอุปสรรคในการมีส่วนร่วมของประชาชน ผู้ศึกษาเป็นผู้รวบรวมข้อมูลทั้งหมดด้วยตัวเอง เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้ประกอบด้วยข้อคำถามที่แบ่งออกเป็น 5 ส่วน ตาม วัตถุประสงค์ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วยข้อคำถามเกี่ยวกับเพศ อายุ บริเวณที่พักอาศัย การศึกษา อาชีพ พาหนะที่ใช้ในการเดินทาง ความจำเป็นและความถี่บ่อยในการเดินทาง โดยลักษณะข้อคำถามเป็นแบบปลายปิดแบบตรวจสอบรายการ (Check list) จำนวน 10 ข้อ

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพถนน สภาพการจราจร และสาเหตุของปัญหาการจราจรของเทศบาลนครเชียงใหม่ในปัจจุบัน ประกอบด้วยข้อคำถามปลายปิดแบบตรวจสอบรายการ (Check list) จำนวน 6 ข้อ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ข้อที่ 1-5 ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพถนน และสภาพการจราจร ให้คะแนนดังนี้

เห็นด้วย ให้ 2 คะแนน

ไม่แน่ใจ ให้ 1 คะแนน

ไม่เห็นด้วย ให้ 0 คะแนน

ข้อที่ 6 ข้อมูลเกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการจราจร ให้เรียงลำดับความสำคัญของสาเหตุปัญหาการจราจร 3 ลำดับแรก

ส่วนที่ 3 ข้อมูลเกี่ยวกับประสบการณ์และการรับรู้ปัญหาผลกระทบจากการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ประกอบด้วยข้อคำถามปลายปิดแบบตรวจสอบรายการ (Check list) จำนวน 5 ข้อ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ข้อที่ 1-3 ให้คะแนนดังนี้

เห็นด้วย ให้ 2 คะแนน

ไม่แน่ใจ ให้ 1 คะแนน

ไม่เห็นด้วย ให้ 0 คะแนน

ข้อ 4 การจราจรคับคั่งทำให้เกิดปัญหาในข้อใดบ้าง โดยเลือกตอบเพียงข้อเดียว มีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

เกิดคาร์บอนไดออกไซด์	ให้	5	คะแนน
เกิดเขม่าควัน	ให้	4	คะแนน
เกิดฝุ่นละอองในอากาศ	ให้	3	คะแนน
เกิดสารตะกั่วจากเครื่องยนต์	ให้	2	คะแนน
เกิดก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์	ให้	1	คะแนน

ข้อ 5 ภาวะมลพิษในการอากาศที่เกิดจากการจราจรส่งผลกระทบต่อสุขภาพของมนุษย์ลักษณะใดมากที่สุด โดยเลือกตอบเพียงข้อเดียว มีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

สารพิษในร่างกาย ถ้าเป็นเวลานานจะแสดงอาการรุนแรง ให้ 5 คะแนน

โรกระบบทางเดินหายใจเฉียบพลัน ให้ 4 คะแนน

โรกระบบทางเดินหายใจเรื้อรัง ให้ 3 คะแนน

กลิ่นเหม็นคั่ว ทำให้เกิดความรำคาญ ให้ 2 คะแนน

อื่นๆ (นอกเหนือจากข้อ 1-4) ให้ 1 คะแนน

ส่วนที่ 4 ข้อมูลเกี่ยวกับการจัดการปัญหาการจราจรของหน่วยงานที่รับผิดชอบและการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาการจราจร ประกอบด้วยข้อคำถามปลายเปิด จำนวน 6 ข้อ

ส่วนที่ 5 ข้อมูลประเมินความต้องการและรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการปัญหาจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ และอุปสรรคต่อการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชน ประกอบด้วยข้อคำถามเกี่ยวกับ

- ระดับความต้องการมีส่วนร่วม จำนวน 10 ข้อ
- รูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนน จำนวน 9 ข้อ
- อุปสรรคในการมีส่วนร่วม จำนวน 8 ข้อ

โดยลักษณะข้อคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) แบ่งเป็น 5 ระดับ ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามต้องตอบตามสิ่งที่ตนต้องการและปฏิบัติจริงในปัจจุบันเกี่ยวกับการจัดการปัญหาจราจร ความต้องการและรูปแบบการมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาจราจรเพื่อลดมลภาวะที่เกิดขึ้น ซึ่งประกอบด้วย ข้อคำถามทั้งหมด จำนวน 27 ข้อ โดยเกณฑ์การให้คะแนนมีดังนี้

ข้อคำถามความรู้สึกในทางบวก เมื่อตอบว่า

มากที่สุด มีน้ำหนักคะแนนเท่ากับ 5 หมายถึง ผู้ตอบได้ปฏิบัติหรือมีความคิดเห็นตรงกับข้อความนั้นมากที่สุด

มาก มีน้ำหนักคะแนนเท่ากับ 4 หมายถึง ผู้ตอบได้ปฏิบัติหรือมีความคิดเห็นตรงกับข้อความนั้นมาก

- ปานกลาง มีน้ำหนักคะแนนเท่ากับ 3 หมายถึง ผู้ตอบได้ปฏิบัติหรือมีความคิดเห็นตรงกับข้อความนั้นปานกลาง
- น้อย มีน้ำหนักคะแนนเท่ากับ 2 หมายถึง ผู้ตอบได้ปฏิบัติหรือมีความคิดเห็นตรงกับข้อความนั้นน้อย
- น้อยที่สุด มีน้ำหนักคะแนนเท่ากับ 1 หมายถึง ผู้ตอบได้ปฏิบัติหรือมีความคิดเห็นตรงกับข้อความนั้นน้อยที่สุด
- คำถามแสดงความรู้สึกในทางลบ เมื่อตอบว่า
- มากที่สุด มีน้ำหนักคะแนนเท่ากับ 1 หมายถึง ผู้ตอบได้ปฏิบัติหรือมีความคิดเห็นตรงกับข้อความนั้นมากที่สุด
- มาก มีน้ำหนักคะแนนเท่ากับ 2 หมายถึง ผู้ตอบได้ปฏิบัติหรือมีความคิดเห็นตรงกับข้อความนั้นมาก
- ปานกลาง มีน้ำหนักคะแนนเท่ากับ 3 หมายถึง ผู้ตอบได้ปฏิบัติหรือมีความคิดเห็นตรงกับข้อความนั้นปานกลาง
- น้อย มีน้ำหนักคะแนนเท่ากับ 4 หมายถึง ผู้ตอบได้ปฏิบัติหรือมีความคิดเห็นตรงกับข้อความนั้นน้อย
- น้อยที่สุด มีน้ำหนักคะแนนเท่ากับ 5 หมายถึง ผู้ตอบได้ปฏิบัติหรือมีความคิดเห็นตรงกับข้อความนั้นน้อยที่สุด

3.5 เกณฑ์ในการแปลผลจากค่าคะแนน

จากเกณฑ์การให้คะแนนในแต่ละส่วนของแบบสอบถามข้างต้น ผู้ศึกษาได้ทำการจัดช่วงคะแนนและเกณฑ์ในการแปลค่า เพื่อให้การอธิบายความหมายมีความชัดเจนและเข้าใจได้ง่าย โดยมีรายละเอียดต่อไปนี้

3.5.1 ข้อมูลด้านประสบการณ์และการรับรู้ปัญหาหมอกภาวะจากการจราจร การแปลผลจะอธิบายภาพรวม โดยมีเกณฑ์ดังนี้

ช่วงคะแนน 12-16 คะแนน หมายถึง ประชาชนมีการรับรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับปัญหาหมอกภาวะจากการจราจรในระดับสูง

ช่วงคะแนน 7-11 คะแนน หมายถึง ประชาชนมีการรับรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับปัญหาหมอกภาวะจากการจราจรในระดับปานกลาง

ช่วงคะแนน 2-6 คะแนน หมายถึง ประชาชนมีการรับรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับปัญหาหมอกภาวะจากการจราจรในระดับต่ำ

3.5.2 ข้อมูลด้านความต้องการ รูปแบบในการมีส่วนร่วม และอุปสรรคในการมีส่วนร่วมของประชาชน จำนวน 27 ข้อ การแปรผลจะแยกอธิบายเป็นรายข้อคำถาม โดยมีเกณฑ์ดังนี้

ช่วงคะแนน 4.21-5.00 หมายถึง ระดับความคิดเห็นและปฏิบัติมากที่สุด

ช่วงคะแนน 3.41-4.20 หมายถึง ระดับความคิดเห็นและการปฏิบัติมาก

ช่วงคะแนน 2.61-3.40 หมายถึง ระดับความคิดเห็นและการปฏิบัติปานกลาง

ช่วงคะแนน 1.81-2.60 หมายถึง ระดับความคิดเห็นและการปฏิบัติน้อย

ช่วงคะแนน 1.00-1.80 หมายถึง ระดับความคิดเห็นและการปฏิบัติน้อยที่สุด

3.6 การเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลบริเวณพื้นที่ศึกษา ดังนี้

3.6.1 ศึกษาสภาพปัจจุบันของปัญหาและการจัดการปัญหามลภาวะจากการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยรวบรวมจาก

- 1 การสำรวจสภาพทั่วไปของพื้นที่ประกอบการสังเกต
- 2 การรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบและข้อมูลเอกสารเกี่ยวกับจำนวนประชากร จำนวนยานพาหนะ และการจัดการปัญหาการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ประกอบด้วย

- งานปรับปรุงสภาพถนน จัดเส้นทาง ปรับปรุงเส้นทางในการเดินทางในเขตเทศบาล โดยงานโยธาธิการ เทศบาลนครเชียงใหม่
- ข้อมูลจำนวนประชากรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ขอบเขตการปกครองและความรับผิดชอบของเทศบาลนครเชียงใหม่
- งานจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ข้อมูลเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายและการควบคุมให้เป็นไปตามกฎจราจร
- งานข้อมูลจำนวนยานพาหนะทุกประเภท การจัดเส้นทางและสถานที่จอดรถในจังหวัดเชียงใหม่ จากฝ่ายวิชาการ สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่

3.6.2 การศึกษาความต้องการและรูปแบบการมีส่วนร่วม รวมทั้งปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการมลภาวะจากการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ รวบรวมข้อมูลจากการใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ ในการสอบถามความคิดเห็นของประชากร กลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาประกอบการสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม

3.7 การตรวจสอบข้อมูล

เมื่อเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งหมดแล้ว ผู้ทำการศึกษาได้ตรวจสอบก่อนที่จะนำไปวิเคราะห์ ซึ่งขั้นตอนในการตรวจสอบที่สำคัญคือ ทำการตรวจสอบแบบสอบถามที่รวบรวมมาแล้วทีละชุด เพื่อตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของแบบสอบถาม หลังจากนั้นจึงได้แปลงข้อมูลเป็นรหัสก่อนนำไปประมวลผลการศึกษาโดยใช้โปรแกรมสำหรับรูปสำหรับงานวิจัยทางสังคมศาสตร์ หรือโปรแกรม SPSS/PC⁺

3.8 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลหลังจากการประมวลผลโดยโปรแกรม SPSS/PC⁺ แล้ว จะทำการวิเคราะห์โดยแยกตามวัตถุประสงค์ดังนี้

3.8.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป

- 1) เพื่อศึกษาสภาพปัจจุบันของปัญหาผลกระทบที่เกิดจากการคับคั่งแออัดของการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยข้อมูลเกี่ยวกับสภาพปัจจุบัน ได้แก่ สภาพถนน สภาพปัญหาการจราจร และการจัดการปัญหาจราจรของหน่วยงานที่รับผิดชอบเป็นรูปแบบคำถามปลายเปิดให้แสดงความคิดเห็น โดยใช้การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ การแจกแจงความถี่ และค่าร้อยละ
- 2) เพื่อศึกษาประสบการณ์และการรับรู้ปัญหาผลกระทบที่มีสาเหตุจากการจราจร เป็นรูปแบบคำถามปลายเปิดให้แสดงความคิดเห็น โดยใช้การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ การแจกแจงความถี่ และค่าร้อยละ
- 3) เพื่อศึกษารูปแบบความต้องการมีส่วนร่วม และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความต้องการและรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการปัญหาผลกระทบจากการจราจร ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยกำหนดค่าเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ยเลขคณิต และ ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

3.8.2 การวิเคราะห์ตามสมมติฐาน ประกอบด้วย

สมมติฐานที่ 1 ประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีการรับรู้ปัญหาผลกระทบจากการจราจรอยู่ในระดับปานกลาง

ในการหาระดับการรับรู้และประสบการณ์เกี่ยวกับปัญหาผลกระทบจากการจราจรของประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีการทดสอบสมมติฐานใช้การเปรียบเทียบกับระดับเกณฑ์ของช่องคะแนน ที่กำหนด ในการแปรผล ค่าคะแนน โดยแบ่งเกณฑ์ออกเป็น 3 ระดับ ดังนี้

ช่วงคะแนน 12-16 คะแนน หมายถึง ประชาชนมีประสบการณ์การรับรู้
ปัญหามลภาวะจากการจราจรในระดับสูง

ช่วงคะแนน 7-11 คะแนน หมายถึง ประชาชนมีประสบการณ์การรับรู้
ปัญหามลภาวะจากการจราจรในระดับปานกลาง

ช่วงคะแนน 2-6 คะแนน หมายถึง ประชาชนมีประสบการณ์การรับรู้
ปัญหามลภาวะจากการจราจรในระดับต่ำ

การวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ

สมมติฐานที่ 2 ประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีความต้องการที่จะ
เข้าไปมีส่วนร่วมในการดำเนินการจัดการปัญหามลภาวะจากการจราจร ในระดับมาก

การหาระดับความต้องการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่
การทดสอบสมมติฐานใช้การเปรียบเทียบกับระดับเกณฑ์ของช่วงคะแนนที่กำหนดในการแปลผล
ค่าคะแนน กำหนดเกณฑ์น้ำหนักคะแนนตามวิธี Arbitrary Weighting Method (คะแนน 5 = มากที่สุด
4 = มาก 3 = ปานกลาง 2 = น้อย และ 1 = น้อยที่สุด) และกำหนดอันตรภาคชั้นเท่ากับ 0.8 จากสูตร

$$\text{อันตรภาคชั้น (Class Interval)} = \frac{\text{พิสัย (Rang)}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

ดังนั้นจึงกำหนดเกณฑ์คะแนนเฉลี่ยได้ดังนี้

ช่วงคะแนน 4.21-5.00 หมายถึง ระดับความคิดเห็นและการปฏิบัติมากที่สุด

ช่วงคะแนน 3.41-4.20 หมายถึง ระดับความคิดเห็นและการปฏิบัติมาก

ช่วงคะแนน 2.61-3.40 หมายถึง ระดับความคิดเห็นและการปฏิบัติปานกลาง

ช่วงคะแนน 1.81-2.60 หมายถึง ระดับความคิดเห็นและการปฏิบัติน้อย

ช่วงคะแนน 1.00-1.80 หมายถึง ระดับความคิดเห็นและการปฏิบัติ น้อยที่สุด

การวิเคราะห์ข้อมูลใช้สถิติพรรณนา ประกอบด้วย การแจกแจงความถี่ ร้อยละ
ค่าเฉลี่ยและค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

สมมติฐานที่ 3 ปัจจัยส่วนบุคคลที่แตกต่างกัน ได้แก่ อาชีพ ระดับการศึกษา
กลุ่มบุคคล ความจำเป็นและความถี่ในการใช้รถใช้ถนนมีอิทธิพลต่อการมีส่วนร่วมในการจัดการ
ปัญหามลภาวะจากการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่แตกต่างกัน

โดยข้อมูลที่รวบรวมได้ ใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One way
Analysis of Variance: ANOVA)