

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ผลการศึกษาดำเนินการปัญหาสิ่งแวดล้อมบริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ได้ทำการศึกษาโดยกำหนดประชากรกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางที่อยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยใช้แบบสอบถามและแบบสังเกตจากสถานการณ์ของพื้นที่จริง ผู้ศึกษาขอเสนอผลศึกษาเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้ จำนวน 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 สถานการณ์ สาเหตุ และผลกระทบของปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตอนที่ 2 การศึกษาแนวทางในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมบริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ตอนที่ 3 แนวทางการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลัก

ตอนที่ 1 สถานการณ์ สาเหตุ และผลกระทบของปัญหาสิ่งแวดล้อมบริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

1.1 สถานการณ์ทั่วไปของปัญหาสิ่งแวดล้อมบริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

จากการศึกษาจากเอกสารที่เกี่ยวข้องและข้อมูลที่ได้รับจากแบบสอบถาม การสนทนากลุ่ม รวมไปถึงการสังเกตในพื้นที่บริเวณที่กำหนด และภาพรวมของสถานการณ์ที่ได้รับจากการสังเกตและจากแบบสอบถามที่ผู้ศึกษาได้ดำเนินการว่า สถานการณ์ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีดังนี้

1.1 ปัญหาขยะ เป็นปัญหาที่รุนแรง จากรายงานการชั่งน้ำหนักขยะของเทศบาลนครเชียงใหม่ ประจำเดือนธันวาคม 2546 พบว่า ค่าเฉลี่ยของน้ำหนักขยะ/ตัน/วัน มีจำนวน 250 ตัน/วัน นับว่าจำนวนขยะในเขตเทศบาลที่ต้องรับผิดชอบในการจัดเก็บมีจำนวนไม่น้อย ในส่วนที่มีการทิ้งหรือตกหล่นลงบนถนน และจำนวนนำมาวางกองรวมกันไว้ข้างถนนงสายหลักอีกส่วนหนึ่ง ที่การจัดเก็บไม่ทันหรือไม่ทั่วถึง หรือมีการนำมาวางไว้หลังจากที่ได้มีการจัดเก็บไปแล้ว จากการสังเกตในเส้นทางคมนาคมหลักจะไม่มีถังขยะหรือภาชนะอื่นใดที่มารองรับขยะที่การนำมาทิ้ง ขยะ

ที่นำมากรรวมกันไว้บางครั้งก็มีสุนัขเข้าไปหาอาหาร ทำให้ถุงที่บรรจุขยะแตกกระจายทำให้เกิดความสกปรกและส่งกลิ่นเหม็นไปทั่วบริเวณ

1.2 ปัญหาด้านการจราจร พบว่า ทุกบริเวณเส้นทางสายหลักมีปริมาณการจราจรจำนวนมากทั้งช่วงเช้าและช่วงเย็นของวันทำการ การจัดระเบียบการจราจรและการนำมาตรการมาใช้ยังไม่เหมาะสม ประกอบกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่มีความเห็นแก่ตัว และไม่เข้าใจในกฎระเบียบของกฎจราจรที่ถูกต้องด้วย (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 ปริมาณรถยนต์หรือยานยนต์บริเวณถนนสายต่าง ๆ ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

จุดสำรวจ	ช่วงเวลา 06.00-18.00		ปริมาณรถ(คัน)
	ขาออก	ขาเข้า	
ถนน 700 ปี	10,788	8,707	19,495
ถนนนิมมานเหมินท์	11,130	11,594	22,724
ถนนบุญเรืองฤทธิ์-อารักษ์	41,992	19,462	61,454
ถนนพระปกเกล้า	11,311	8,716	20,027
ถนนมูลเมือง-ชัยศรีภูมิ	21,456	26,564	48,020
ถนนทุ่งโฮเต็ล	10,148	10,373	20,521
ถนนซูเปอร์ไฮเวย์	29,265	27,997	57,262
ถนนสุเทพ	23,346	20,223	43,569
ถนนห้วยแก้ว	19,402	15,816	35,218
ถนนช้างเผือก	22,592	22,140	44,732
ถนนบำรุงบุรี-ช่างหล่อ	31,687	20,989	52,676
ถนนศรีดอนไชย	12,609	12,019	24,628
ถนนเจริญเมือง	5,656	18,364	34,020
ถนนเชียงใหม่-ลำพูน	18,453	15,057	33,510
รวม	279,835	238,021	517,856

ที่มา : แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาค จังหวัดเชียงใหม่ 2545.

1.3 ปัญหาด้านอากาศเป็นพิษและฝุ่นละอองต่าง ๆ เนื่องจากสภาพการใช้นานพาหนะรถยนต์และรถจักรยานยนต์มีจำนวนมาก และนับวันจะมีปริมาณที่เพิ่มขึ้น จึงทำให้เกิดควันพิษจาก

ท่อไอเสียและฝุ่นละอองต่าง ๆ ที่ติดมากับยานพาหนะที่เดินทางเข้ามาสู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ และการก่อสร้างอาคารต่าง ๆ ฝุ่นละอองจึงมีปริมาณจำนวนมากที่กระจายไปทั่วบริเวณ แต่ปริมาณยังอยู่ในเกณฑ์ที่ยังไม่ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านมลภาวะมากนัก

คุณภาพอากาศเมืองเชียงใหม่ ณ วันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2547

ณ ศูนย์ราชการจังหวัดเชียงใหม่

- 1) ฝุ่นละอองขนาดเล็ก = 132.9 mg/m^3 อยู่ในระดับ มีผลกระทบต่อสุขภาพมาก
(ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง)
- 2) คาร์บอนไดออกไซด์ = 0.6 ppm อยู่ในระดับ ดี
(ค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง)
- 3) โอโซน = 29.8 ppb อยู่ในระดับ ดี
(ค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง)

ณ โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย

- 1) ฝุ่นละอองขนาดเล็ก = 194.7 mg/m^3 อยู่ในระดับ มีผลกระทบต่อสุขภาพมาก
(ค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง)
- 2) คาร์บอนไดออกไซด์ = 1.9 ppm อยู่ในระดับ ดี
(ค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง)
- 3) โอโซน = 20.3 ppb อยู่ในระดับ ดี
(ค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง)

ที่มา : จากป้ายปิดประกาศ ณ ทางแยกทางร่วมแจ้งศรีภูมิ ของกรมควบคุมมลพิษ, 2547.

1.4 เวลาฝนตกจำนวนมากบางเส้นทางมีน้ำท่วมทำให้การเดินทางสัญจรไปมาไม่สะดวก บางครั้งเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินคือรถยนต์และรถจักรยานยนต์ สาเหตุเพราะท่อระบายอุดตัน หรือท่อระบายน้ำมีขนาดเล็กเกินไปที่ระบายน้ำได้ทัน หรือบางจุด เช่น ลีแยกสวนปรุงจะมีน้ำล้นออกมาจากคูเมืองท่วมบนเส้นทางด้วย

1.5 ปัญหาการรुकกล้าพื้นผิวจราจรและทางเท้า เส้นทางบางสายได้นำพื้นผิวจราจรไปประกอบการค้า เช่น การนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์มาจอดเพื่อประกาศขาย หรือมีการมาจอดเพื่อให้นักท่องเที่ยวได้เช่าบนทางเท้า โดยเฉพาะร้านซ่อมรถยนต์และรถจักรยานยนต์ก็เช่นเดียวกันได้มีการนำรถมาซ่อมบนทางเท้าตลอดจนข้างถนน บางร้านที่จำหน่ายสินค้าได้นำสินค้ามาวางบนทางเท้า นอกจากนี้ยังได้มีการป้ายโฆษณาขายสินค้าประเภทต่าง ๆ ที่ลื้อเลื่อนขึ้นไปวางบนทางเท้า และได้มีการอนุญาตให้มีการก่อสร้างป้ายโฆษณาและคิดแผนผังของเมืองเชียงใหม่กับสินค้าบางประเภท บนทางเท้าด้วย

1.6 เส้นทางถนนช่วงล่อและถนนบุญเรืองฤทธิ์ได้มีท่อระบายน้ำซุดผ่านตรงกลางและขอบถนน มีการเอาฝาเหล็กมาปิดกั้น และได้มีการปรับพื้นผิวลาดยางต่างระดับกับฝาปิดท่อระบายน้ำให้การสัญจรบนเส้นทางที่มีสภาพเช่นนี้เป็นไปด้วยความลำบาก บางครั้งมีการขับรถหลบฝาปิดท่อทำให้เกิดอุบัติเหตุ

1.7 ตะแกรงเหล็กที่ทำเป็นทางขึ้นขอบทางเท้าที่มีอยู่ตามหน้าร้านค้าต่าง ๆ เมื่อมีการใช้แล้วไม่มีการเก็บแต่อย่างใด วางอยู่หน้าร้านบนพื้นผิวจราจร ทำให้เกิดการกีดขวางการจราจรและการจอดรถข้างถนนด้วย เช่น บนเส้นทางถนนมณีนพรัตน์ เป็นต้น

1.8 ด้านภูมิทัศน์ ได้มีการติดตั้งป้ายโฆษณาขนาดต่าง ๆ บนทางเท้าและบริเวณหน้าร้านค้า และมีร้านขายอาหารและผลไม้ ตรงบริเวณตลาดสมเพชร ได้มีการนำรถยนต์ตั้งขายอาหารและผลไม้ และฝั่งตรงกันข้ามได้เปิดร้านขายผลไม้ประเภททุเรียน ได้มีการเอาร่มมาปักเพื่อบังแสงแดดและรูปลักษณ์ของร้านทำด้วยไม้ไผ่ มีความสกปรกไม่เป็นระเบียบและไม่น่าดูเป็นอย่างยิ่ง

1.9 พฤติกรรมของคนในพื้นที่ นอกจากจะมีพฤติกรรมดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ยังมีกลุ่มหนึ่งที่ทำมาค้าขายตามทางแยกต่าง ๆ เช่น ลีแยกช่วงสิงห์ ลีแยกรินคำ และลีแยกสนามบิน โดยแม่ค้าและเด็กได้นำดอกไม้และพวงมาลัยมาจำหน่ายให้กับผู้ขับขี่ ในขณะที่จอดรถรอสัญญาณไฟเขียวอยู่ นอกจากจะก่อความรำคาญกับผู้ขับขี่แล้วยังอาจเกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายแก่พวกเขาเด็ก ๆ และแม่ค้าเหล่านั้นได้

จากการที่ได้ดำเนินการออกแบบสอบถาม และนำไปให้กลุ่มเป้าหมาย คือ ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ได้ตอบแบบสอบถาม จำนวน อย่างละ 960 ชุด และได้ทำการรวบรวมข้อมูลที่ได้ไปตรวจสอบความถูกต้องแล้วนำไปวิเคราะห์ผลทางสถิติ และอภิปรายผลการศึกษา ดังปรากฏในรายละเอียดในตารางที่ 4 - 20 ดังนี้

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของข้อมูลเบื้องต้นหรือภูมิหลังของกลุ่มตัวอย่างที่ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลเบื้องต้น/ ภูมิหลังด้าน	กลุ่ม	กลุ่มผู้ตอบ		
		ผู้ประกอบการ	ชนชั้นกลาง	รวม
อายุ	น้อยกว่า 20 ปี	137 (29.8)	155 (32.7)	292 (31.1)
	30-39 ปี	153 (33.3)	124 (26.2)	277 (29.7)
	40-49 ปี	124 (27.0)	131 (27.6)	255 (27.3)
	50 ปี ขึ้นไป	45 (9.8)	64 (13.5)	109 (11.7)
	รวม	459 (100)	474 (100)	933 (100)
ภูมิลำเนาเดิม	ในเขตเมืองเชียงใหม่	216 (47.1)	265 (56.1)	481 (51.7)
	นอกเขตเมืองเชียงใหม่	108 (23.5)	84 (17.8)	192 (20.6)
	จังหวัดอื่นในภาคเหนือ	76 (16.6)	69 (14.6)	145 (15.6)
	จังหวัดในภาคเหนือ	59 (12.9)	54 (11.4)	113 (12.1)
	รวม	459 (100)	472 (100)	931 (100)
งานประจำ	เจ้าของกิจการ	235 (51.6)	99 (21.2)	334 (36.2)
	พนักงานเอกชน	94 (20.7)	87 (18.6)	181 (19.6)
	ข้าราชการ	11 (2.4)	45 (9.6)	56 (6.1)
	อาชีพอิสระอื่น ๆ	115 (25.3)	236 (50.5)	351 (38.1)
	รวม	455 (100)	467 (100)	922 (100)
การศึกษา	ต่ำกว่า ปริญญาตรี	268 (58.6)	287 (60.7)	555 (59.7)
	ปริญญาตรี	168 (36.8)	160 (33.8)	328 (35.3)
	สูงกว่า ป.ตรี	21 (4.6)	26 (5.5)	47 (5.1)
	รวม	457 (100)	473 (100)	930 (100)
รายได้ต่อเดือน	น้อยกว่า 10,000	226 (49.5)	284 (60.7)	510 (55.1)
	10,000-19,999	139 (30.4)	134 (28.6)	273 (29.5)
	20,000-29,999	50 (10.9)	28 (6.0)	78 (8.4)
	30,000 ขึ้นไป	42 (9.2)	22 (4.7)	64 (6.9)
	รวม	457 (100)	468 (100)	925 (100)

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ข้อมูลเบื้องต้น/ ภูมิหลังด้าน	กลุ่ม	กลุ่มผู้ตอบ		
		ผู้ประกอบการ	ชนชั้นกลาง	รวม
ที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน	เป็นของตัวเอง	279 (61.1)	311 (66.0)	590 (63.6)
	นายจ้างจัดให้	29 (6.3)	40 (8.5)	69 (7.4)
	เช่า	149 (32.6)	120 (25.5)	269 (29.0)
	รวม	457 (100)	468 (100)	925 (100)
ตำแหน่งทางสังคม	ไม่ได้เป็นสมาชิกใด ๆ	382 (85.5)	384 (82.8)	766 (84.1)
	เป็นสมาชิกเท่านั้น	45 (10.1)	65 (14.0)	110 (12.1)
	เป็นสมาชิกและบริหารด้วย	20 (4.5)	15 (3.2)	35 (3.8)
	รวม	447 (100)	464 (100)	911 (100)

จากตารางที่ 4 แสดงว่า ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ที่ได้ตอบแบบสอบถาม อายุน้อยกว่า 30 ปี มีจำนวนมากที่สุด ร้อยละ 31.1 ระดับปานกลางอายุ 30-39 ปี ร้อยละ 29.7 และอายุ 40-49 ปี ร้อยละ 27.3 ตามลำดับ และน้อยที่สุด อายุ 50 ปีขึ้นไป ร้อยละ 11.7 ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในเขตเมืองเชียงใหม่มีจำนวนมากที่สุด ร้อยละ 51.7 ระดับปานกลางคือ นอกเขตเมืองเชียงใหม่ ร้อยละ 20.6 และจังหวัดอื่นในภาคเหนือ ร้อยละ 15.6 ตามลำดับ และน้อยที่สุดคือ จังหวัดภาคเหนือ ร้อยละ 12.1 ประกอบอาชีพอิสระและอื่น ๆ จำนวนมากที่สุด ร้อยละ 38.1 ระดับปานกลางคือ เจ้าของกิจการ ร้อยละ 36.2 และพนักงานเอกชน ร้อยละ 19.6 ตามลำดับ และน้อยที่สุดคือ ข้าราชการ ร้อยละ 6.1 มีการศึกษาระดับต่ำกว่าปริญญาตรีมีจำนวนมากที่สุด ร้อยละ 59.7 ระดับปานกลางคือ ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 35.3 และน้อยที่สุดคือ สูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 5.1 มีรายได้ต่อเดือน น้อยกว่า 10,000 บาท มีจำนวนมากที่สุด ร้อยละ 55.1 ระดับปานกลางคือ 10,000-19,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 29.5 และ 20,000-29,999 บาทต่อเดือน ร้อยละ 8.4 และน้อยที่สุดคือ 30,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 6.9 มีที่พักอาศัยเป็นของตัวเอง มีจำนวนมากที่สุด ร้อยละ 63.6 ระดับปานกลางคือ เช่า ร้อยละ 29.0 และน้อยที่สุดคือ นายจ้างจัดให้ ร้อยละ 7.4 ไม่ได้เป็นสมาชิก ในตำแหน่งงานทางสังคมมีจำนวนมากที่สุด ร้อยละ 84.1 ระดับปานกลางคือ เป็นสมาชิกเท่านั้น ร้อยละ 12.1 และน้อยที่สุดคือ เป็นสมาชิกและบริหารด้วย ร้อยละ 3.8

ผลจากการให้กลุ่มตัวอย่างประเมินสิ่งแวดล้อมที่รู้สึกว่าเป็นปัญหามากที่สุดในพื้นที่บริเวณ
เส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเขตเทศบาล
นครเชียงใหม่ ประเมินปัญหาสิ่งแวดล้อมที่รู้สึกว่าเป็นปัญหามากที่สุด ดังตารางที่ 5 ต่อไปนี้

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของการประเมินปัญหาสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงมากที่สุดในพื้นที่ใน
เส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยผู้ประกอบการและ
ชนชั้นกลางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

สิ่งแวดล้อมที่ประเมินว่าเป็นปัญหามากที่สุด	กลุ่มผู้ตอบ		
	ผู้ประกอบการ	ชนชั้นกลาง	รวม
1. ปัญหาการจัดการขยะ	176 (38.5)	211 (44.5)	387 (41.6)
2. ปัญหาน้ำเสียจากที่อยู่อาศัย	29 (6.3)	28 (5.9)	57 (6.1)
3. ปัญหาน้ำเสียจากธุรกิจ	8 (1.8)	15 (3.2)	23 (2.5)
4. ปัญหาอากาศเป็นพิษ	105 (23.0)	61 (12.9)	166 (17.8)
5. ปัญหาภูมิทัศน์	10 (2.2)	16 (3.4)	26 (2.8)
6. ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่สาธารณะ	15 (3.3)	10 (2.1)	25 (2.7)
7. ปัญหาการจราจร	113 (24.7)	133 (28.6)	246 (26.4)
8. ปัญหาการใช้พลังงาน	10 (0.2)	0 (0.0)	1 (0.1)
รวม	457 (100)	474(100)	931(100)

จากตารางที่ 5 แสดงว่า ปัญหาการจัดการขยะมีความรุนแรงมากที่สุดของพื้นที่บริเวณ
เส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ร้อยละ 41.6 รองลงมาคือ ปัญหาจราจร
ร้อยละ 26.4 และอันดับสามคือ ปัญหาอากาศเป็นพิษ ร้อยละ 17.8

ผู้ประกอบการประเมินปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เป็นปัญหามากที่สุดในพื้นที่บริเวณเส้นทาง
คมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ อันดับแรกคือ ปัญหาการจัดการขยะ ร้อยละ 38.5
อันดับสอง คือปัญหาการจราจร ร้อยละ 24.7 และอันดับสามคือ ปัญหาอากาศเป็นพิษ ร้อยละ 23.0

ชนชั้นกลางประเมินปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เป็นปัญหามากที่สุดในพื้นที่บริเวณเส้นทาง
คมนาคมสายหลัก อันดับแรกคือ ปัญหาการจัดการขยะ ร้อยละ 44.5 อันดับที่สองคือ ปัญหาการ
จราจร ร้อยละ 28.6 และอันดับที่สามคือ ปัญหาอากาศเป็นพิษ ร้อยละ 12.9 เช่นเดียวกัน

๑/๓๗
๑๖๓.๗๓๗๒
๒๓๔๖ ๓
เลขหมู่.....

สำนักหอสมุด มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบการประเมินปัญหาสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงมากที่สุดในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างผู้ตอบที่มีภูมิลำเนาเดิม และ ลักษณะงานประจำที่แตกต่างกัน ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นดังตารางที่ 6 และ ตาราง ที่ 7 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 6 ความสัมพันธ์ระหว่างการประเมินปัญหาสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงมากที่สุดในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่กับผู้ตอบที่มีภูมิลำเนาเดิมต่างกัน

สิ่งแวดล้อมที่ประเมินว่า เป็นปัญหามากที่สุด	ภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบ				
	ในเขตเมือง	นอกเขต	จังหวัดอื่น	จังหวัด	รวม
	จ.เชียงใหม่	เมือง จ.เชียงใหม่	ใน ภาคเหนือ	ใน ภาคอื่น	
1. ปัญหาการจัดการขยะ	215	72	59	39	385
2. ปัญหาน้ำเสียจากที่อยู่อาศัย	29	10	12	6	57
3. ปัญหาน้ำเสียจากธุรกิจ	9	3	4	7	23
4. ปัญหาอากาศเป็นพิษ	90	27	26	23	166
5. ปัญหาภูมิทัศน์	12	1	7	6	26
6. ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ สาธารณะ	14	6	3	2	25
7. ปัญหาการจราจร	110	72	34	29	245
8. ปัญหาการใช้พลังงาน	0	0	0	1	1
รวม	479	191	145	113	928

Df = 21, Chi Square = 38.174, Sig. = .012

จากตารางที่ 6 ความสัมพันธ์ระหว่างสิ่งแวดล้อมที่ประเมินว่าเป็นปัญหามากที่สุดกับ ภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบแบบสอบถามที่แตกต่างกัน โดยการหาค่าความสัมพันธ์ทางสถิติที่ระดับ ค่า Df = 21, Chi Square = 38.174 และ ค่า Sig = .012 ปรากฏผลความแตกต่างของภูมิลำเนาของผู้ตอบแบบสอบถามกับสิ่งแวดล้อมที่ประเมินว่าเป็นปัญหามากที่สุด ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P < 0.05$) จากจำนวนตัวเลขของผู้ตอบแบบสอบถามจะเห็นได้ว่า ภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบแบบสอบถามที่อาศัยอยู่ในเขตเมือง จ.เชียงใหม่ นอกเขตเมือง จ.เชียงใหม่ จังหวัดอื่น

ในภาคเหนือ จังหวัดในภาคอื่น เห็นว่าปัญหาการจัดการขยะเป็นปัญหามากที่สุด รองลงมาคือ ปัญหาการจราจรและปัญหาอากาศเป็นพิษตามลำดับ

ตารางที่ 7 ความสัมพันธ์ระหว่างการประเมินปัญหาสิ่งแวดล้อมที่รุนแรงมากที่สุดในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่กับผู้ตอบที่มีลักษณะงานประจำต่างกัน

สิ่งแวดล้อมที่ประเมินว่า เป็นปัญหามากที่สุด	ลักษณะงานประจำของผู้ตอบ				รวม
	เจ้าของ กิจการ	พนักงาน เอกชน	ข้าราชการ	อาชีพอิสระ / อื่นๆ	
1. ปัญหาการจัดการขยะ	133	79	25	145	382
2. ปัญหาน้ำเสียจากที่อยู่อาศัย	15	8	7	25	55
3. ปัญหาน้ำเสียจากธุรกิจ	7	3	2	9	21
4. ปัญหาอากาศเป็นพิษ	65	31	10	59	165
5. ปัญหาภูมิทัศน์	10	4	2	10	26
6. ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่สาธารณะ	8	5	0	11	24
7. ปัญหาการจราจร	93	51	10	91	245
8. ปัญหาการใช้พลังงาน	0	0	0	1	1
รวม	331	181	56	351	919

Df = 21, Chi Square = 15.967, Sig. = .772

จากตารางที่ 7 จากการวิเคราะห์ พบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะงานประจำของผู้ตอบแบบสอบถามกับสิ่งแวดล้อมที่ถูกประเมินว่าเป็นปัญหามากที่สุด มีความสัมพันธ์กันทางสถิติปรากฏผลว่า ไม่มีความแตกต่างของลักษณะงานประจำกับสิ่งแวดล้อมที่ประเมินว่าเป็นปัญหามากที่สุดแต่อย่างใด

1.2 สาเหตุของปัญหา

สาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จากการสังเกตของผู้ทำการศึกษาและการสนทนากลุ่มของบุคคลต่างๆ ในพื้นที่บริเวณเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า สาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ คือ

1) ปัญหาขยะ มีถังขยะไม่เพียงพอหรือมีอยู่แต่ไม่นำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ มีการนำเอาขยะต่างถิ่นเข้ามาทิ้งในเขตเทศบาลฯ การทิ้งขยะไม่เป็นที่ เป็นทาง และเมื่อไม่มีถังขยะรองรับ ได้มีการนำเอาขยะไปกองรวมกันไว้ที่โคนเสาไฟฟ้าเพื่อรอการเก็บ ถ้าการเก็บไม่ตรงเวลา หรือล่าช้า ขยะที่นำมากองรวมกันไว้ถูกสุนัขเข้าไปหาอาหารและเกิดกลิ่นเหม็นเกิดความสะดวกสกปรก ต่อพื้นที่เส้นทางคมนาคมสายหลัก

2) ปัญหาน้ำ พบว่า สาเหตุเกิดจากท่อระบายน้ำอุดตันหรือท่อระบายน้ำมีขนาดเล็ก เมื่อเกิดฝนตกลงมา การระบายน้ำไม่ทันทำให้เกิดน้ำท่วม ท่อน้ำอุดตัน และมีขนาดเล็ก และลำเหมืองบางเส้นในเขตเทศบาลฯ ถูกนำดินมาถมเพื่อยึดเอาพื้นที่เป็นสมบัติของตนเอง ลำเหมืองที่เคยใช้อยู่ก็หมดสภาพไป จึงเกิดน้ำท่วมไปทั่วเพราะไม่มีลำเหมืองที่จะระบายน้ำได้ ส่วนน้ำเสียที่เกิดจากครัวเรือน โรงงานต่าง ๆ ก็มีการระบายลงสู่ลำเหมืองสาธารณะ เช่น ลำเหมืองแม่ข่า แม่น้ำปิง และไม่มี การบำบัดก่อนนำทิ้งลงในแม่น้ำลำคลอง

3) ปัญหาด้านอากาศ พบว่า ความรุนแรงของอากาศเสียในพื้นที่เขตเมืองเชียงใหม่จะมีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เพราะในปัจจุบันได้มีการเพิ่มของพาหะทุกชนิดที่ใช้เครื่องยนต์ โดยเฉพาะในช่วงเวลาเช้าและเย็น ซึ่งมียานพาหะจำนวนมากได้ปล่อยควันพิษ และอากาศเสียจากโรงงานและสถานประกอบการต่าง ๆ ประกอบกับฝุ่นละอองที่มีจำนวนมากฟุ้งกระจายไปทั่ว

4) ปัญหาด้านการจราจร พบว่า สาเหตุเกิดจากปริมาณรถยนต์และรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจรเป็นอย่างมาก ประกอบกับขับขี่มีความเห็นแก่ตัวและไม่มีความรับผิดชอบในการการขับขี่ พร้อมทั้งไม่มีความรู้ด้านการจราจรถนนบางสายคับแคบไม่สามารถที่จะทำการขยายต่อไปได้ มีการนำเอารถยนต์ที่ไม่ถูกต้องตามกฎหมายเข้ามาวิ่งในเส้นทาง เช่น รถจักรยานยนต์พ่วงต่าง ๆ ประกอบกับผิวการจราจรไม่ดีเท่าที่ควร และได้มีการนำเอาพื้นที่ผิวจราจรไปใช้เป็นประโยชน์ส่วนตัว เช่น นำไปจอดรถเพื่อจำหน่ายและเพื่อให้เช่า

5) ปัญหาด้านภูมิทัศน์ พบว่า สาเหตุเกิดจากการขาดการจัดและการวางแผนที่ดีได้นำเอาป้ายโฆษณาต่างไปติดตั้งตามสถานที่ต่าง ๆ อย่างไม่เป็นระเบียบ และบางพื้นที่ได้นำมาปิดขวางทางเดินเท้า และไม่เป็นระเบียบของการจัดการเกี่ยวกับสายโทรศัพท์ที่พาดสายอยู่ในปัจจุบันที่ได้พบเห็นอยู่

6) ปัญหาด้านพื้นที่สาธารณะ ได้มีการปล่อยทิ้งไว้ โดยไม่การทำความสะอาดหรือเข้าไปจัดการอย่างใดอย่างหนึ่ง ขาดการวางแผนที่ดี และผู้ที่เข้าไปใช้พื้นที่สาธารณะไม่รับผิดชอบต่อพื้นที่

7) ปัญหาด้านพลังงาน พบว่า เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบไม่ได้เอาใจใส่ดีเท่าที่ควร ได้มีการเปิดไฟฟ้าบริเวณเส้นทางบางเส้นทิ้งไว้ในเวลากลางวัน

จากการให้กลุ่มตัวอย่างวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาจากสิ่งแวดล้อมด้านที่เป็นปัญหามากที่สุดในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ วิเคราะห์สาเหตุของปัญหาดังตารางที่ 8 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมด้านที่มีปัญหามากที่สุดในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่โดยผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเมือง

สาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อม	กลุ่มผู้ตอบ		
	ผู้ประกอบการ	ชนชั้นกลาง	รวม
1. ขาดกฎระเบียบที่รัดกุม	129 (28.1)	127 (26.8)	256 (27.5)
2. ผู้รับผิดชอบไม่ใส่ใจ	114 (24.8)	119 (25.2)	233 (25.0)
3. ประชาชนไม่มีส่วนร่วม	73 (15.9)	104 (22.0)	177 (19.0)
4. การเห็นแก่ประโยชน์ส่วนตัว	143 (31.2)	123 (26.0)	266 (28.5)
รวม	459 (100)	473 (100)	932 (100)

จากตารางที่ 8 แสดงว่า ภาพรวมของสาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมจากการประเมินของผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มากที่สุดอันดับแรกคือ การเห็นประโยชน์ส่วนตัว ร้อยละ 28.5 รองลงมา คือ การขาดกฎระเบียบที่รัดกุม ร้อยละ 27.5 อันดับสามคือ การที่ผู้รับผิดชอบไม่ใส่ใจ ร้อยละ 25.0

ผู้ประกอบการได้ประเมินสาเหตุปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ อันดับแรกคือ การเห็นประโยชน์ส่วนตัว ร้อยละ 31.2 อันดับรองลงาคือ การขาดกฎระเบียบที่รัดกุม ร้อยละ 28.1 และอันดับที่สามคือ การที่ผู้รับผิดชอบไม่ใส่ใจ ร้อยละ 24.8

ส่วนชนชั้นกลางได้ประเมินสาเหตุปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ อันดับแรกคือ การขาดกฎระเบียบที่รัดกุม ร้อยละ 26.8 อันดับรองลงาคือ การเห็นประโยชน์ส่วนตัว ร้อยละ 26.0 และอันดับสามคือ การที่ผู้รับผิดชอบไม่ใส่ใจ ร้อยละ 25.2

เมื่อวิเคราะห์ตารางไขว้สาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ กับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมด้านที่เป็นปัญหามากที่สุด ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นดังตารางที่ 9 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 9 การวิเคราะห์ตารางไขว้สาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ กับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมด้านที่เป็นปัญหามากที่สุด

สิ่งแวดล้อมที่ประเมินว่าเป็นปัญหามากที่สุด	สาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อม				
	ขาดกฎระเบียบที่รัดกุม	ผู้รับผิดชอบไม่ใส่ใจ	ประชาชนไม่มีส่วนร่วม	ความเห็นแก่ตัว	รวม
1. ปัญหาการจัดการขยะ	117 (30.31)	87 (22.54)	57 (14.77)	125 (32.39)	386 (100)
2. ปัญหาน้ำเสียจากที่อยู่อาศัย	8 (14.04)	19 (33.34)	19 (33.34)	11 (19.30)	57 (100)
3. ปัญหาน้ำเสียจากธุรกิจ	6 (26.09)	6 (26.09)	8 (34.79)	3 (13.05)	23 (100)
4. ปัญหาอากาศเป็นพิษ	36 (21.69)	52 (31.33)	33 (19.88)	45 (27.11)	166 (100)
5. ปัญหาภูมิทัศน์	11 (42.31)	7 (26.93)	6 (23.08)	2 (7.70)	26 (100)
6. ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่สาธารณะ	4 (16.00)	7 (28.00)	7 (28.00)	7 (28.00)	25 (100)
7. ปัญหาการจราจร	72 (29.39)	55 (22.45)	47 (19.19)	71 (28.98)	245 (100)
8. ปัญหาการใช้พลังงาน	1 (100)	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (100)
รวม	255 (27.45)	233 (25.08)	177 (19.06)	264 (28.42)	929 (100)

จากตารางที่ 9 แสดงว่า สาเหตุสำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิดปัญหาขยะในพื้นที่ ได้แก่ ความเห็นแก่ตัว ร้อยละ 32.39 ปัญหาน้ำเสียจากที่อยู่อาศัยคือ ผู้รับผิดชอบไม่ใส่ใจ และประชาชนไม่มีส่วนร่วม ร้อยละ 33.34 ปัญหาน้ำเสียจากธุรกิจ คือ ประชาชนไม่มีส่วนร่วม ร้อยละ 34.79 ปัญหาอากาศเป็นพิษ คือ ผู้รับผิดชอบไม่ใส่ใจ ร้อยละ 31.33 ปัญหาภูมิทัศน์ คือ ขาดกฎระเบียบที่รัดกุม ร้อยละ 42.31 ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่สาธารณะ คือ ผู้รับผิดชอบไม่ใส่ใจ ประชาชนไม่มีส่วนร่วม และความเห็นแก่ตัว ร้อยละ 28.00 ปัญหาการจราจร คือ ขาดกฎระเบียบที่รัดกุม ร้อยละ 29.39 ปัญหาการใช้พลังงาน คือ ขาดกฎระเบียบที่รัดกุม ร้อยละ 100.00

1.3 ผลกระทบของปัญหาสิ่งแวดล้อมบริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

จากการสังเกตและสนทนากลุ่มของผู้ศึกษากับบุคคลในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีผลกระทบโดยตรงกับประชาชนทั่วไปและสังคมในด้านปัญหาการจัดการขยะ ปัญหามลพิษ ปัญหาอากาศเป็นพิษ ปัญหาด้านภูมิทัศน์ ซึ่งเกิดผลกระทบทางด้านสุขภาพของประชาชนและคุณภาพชีวิตของผู้ที่อยู่อาศัย ทางด้านภูมิทัศน์ของเมืองโดยรวม การทำหน้าที่เป็นเมืองท่องเที่ยว และคุณภาพชีวิตของผู้ที่อยู่อาศัย หากไม่มีการแก้ไขก็จะเป็นผลกระทบต่อมนุษย์และสิ่งแวดล้อมในพื้นที่อย่างต่อเนื่องในระยะยาวในภาพองค์รวมของสาเหตุเหล่านี้

จากการให้กลุ่มตัวอย่างประเมินผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมด้านที่เป็นปัญหามากที่สุดในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ของผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเมืองเชียงใหม่ประเมินผลกระทบของปัญหาดังตารางที่ 10 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของการประเมินผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมด้านที่เป็นปัญหามากที่สุดในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่โดยผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเมืองเชียงใหม่

ปัญหาก่อให้เกิดผลกระทบในด้าน	กลุ่มผู้ตอบ		
	ผู้ประกอบการ	ชนชั้นกลาง	รวม
1. สุขภาพประชาชน	164 (36.0)	175 (37.0)	339 (36.5)
2. ภูมิทัศน์ของเมืองโดยรวม	83 (18.2)	102 (21.6)	185 (19.9)
3. การทำหน้าที่เป็นเมืองท่องเที่ยว	87 (19.1)	79 (16.7)	166 (17.9)
4. คุณภาพชีวิตของผู้ที่อยู่อาศัย	121 (26.6)	117 (24.7)	238 (25.6)
รวม	455 (100)	473 (100)	928 (100)

จากตารางที่ 10 แสดงว่า ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เป็นปัญหามากที่สุดในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เป็นอันดับแรกคือ ปัญหาก่อให้เกิดผลกระทบในด้านสุขภาพประชาชน ร้อยละ 36.5 รองลงมาคือ ปัญหาก่อให้เกิดผลกระทบในด้านคุณภาพชีวิตของผู้ที่อยู่อาศัย ร้อยละ 25.6 และอันดับที่สามคือ ปัญหาก่อให้เกิดผลกระทบในด้านภูมิทัศน์ของเมืองโดยรวม ร้อยละ 19.9

ผู้ประกอบการได้ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ที่เป็นปัญหามากที่สุดคือ ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสุขภาพประชาชน ร้อยละ 36.0 รองลงมาคือ ก่อให้เกิดผลกระทบในด้านคุณภาพชีวิตของผู้ที่อยู่อาศัย ร้อยละ 26.6 และอันดับสามคือ ก่อให้เกิดผลกระทบในด้านการทำหน้าที่เป็นเมืองท่องเที่ยว ร้อยละ 19.1

ชนชั้นกลางได้ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ที่เป็นปัญหามากที่สุดคือ ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสุขภาพประชาชน ร้อยละ 37.0 รองลงมาคือ ก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพชีวิตของผู้ที่อยู่อาศัย ร้อยละ 24.7 และอันดับสามคือ ก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านภูมิทัศน์ของเมืองโดยรวม ร้อยละ 21.6

เมื่อวิเคราะห์ตารางไขว้ผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ กับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมด้านที่เป็นปัญหามากที่สุด ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นดังตารางที่ 11 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 11 การวิเคราะห์ตารางไขว้การประเมินผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ กับประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมด้านที่เป็นปัญหามากที่สุด

สิ่งแวดล้อมที่ประเมินว่า เป็นปัญหามากที่สุด	ปัญหาได้ก่อให้เกิดผลกระทบด้าน				
	สุขภาพ ประชาชน	ภูมิทัศน์ ของเมือง โดยรวม	การเป็น เมือง ท่องเที่ยว	คุณภาพชีวิต ของ ผู้อาศัย	รวม
1. ปัญหาการจัดการขยะ	169 (42.23)	70 (18.14)	46 (11.92)	107 (27.72)	386 (100)
2. ปัญหาน้ำเสียจากที่อยู่อาศัย	7 (12.50)	19 (3.39)	21 (37.50)	9 (16.08)	56 (100)
3. ปัญหาน้ำเสียจากธุรกิจ	5 (21.74)	8 (34.79)	8 (34.79)	2 (8.70)	23 (100)
4. ปัญหาอากาศเป็นพิษ	96 (57.84)	15 (9.04)	16 (9.64)	39 (23.50)	166 (100)
5. ปัญหาภูมิทัศน์	5 (20.00)	15 (60.00)	3 (12.00)	2 (8.00)	25 (100)
6. ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ สาธารณะ	4 (16.00)	10 (40.00)	7 (28.00)	4 (16.00)	25 (100)
7. ปัญหาการจราจร	57 (23.46)	47 (19.35)	65 (26.75)	74 (30.46)	243 (100)
8. ปัญหาการใช้พลังงาน	0 (0.00)	0 (0.00)	0 (0.00)	1 (100)	1 (100)
รวม	337 (36.44)	184 (19.90)	166 (17.95)	238 (25.73)	925 (100)

จากตารางที่ 11 แสดงว่า สิ่งแวดล้อมที่ประเมินว่าเป็นปัญหาที่ได้ออกให้เกิดผลกระทบ ในด้านต่าง ๆ มากที่สุด คือ ปัญหาการจัดการขยะ ซึ่งได้ออกให้เกิดผลกระทบด้านสุขภาพประชาชน มากที่สุด ร้อยละ 42.23 ปัญหาน้ำเสียจากที่อยู่อาศัยได้ออกให้เกิดผลกระทบต่อการเป็นเมืองท่องเที่ยว มากที่สุด ร้อยละ 37.50 ปัญหาน้ำเสียจากธุรกิจได้ออกให้เกิดผลกระทบด้านภูมิทัศน์ของเมืองโดยรวมและการเป็นเมืองท่องเที่ยวมากที่สุด ร้อยละ 34.79 ปัญหาอากาศเป็นพิษได้ออกให้เกิดผลกระทบ ด้านสุขภาพประชาชนมากที่สุด ร้อยละ 57.84 ปัญหาภูมิทัศน์ได้ออกให้เกิดผลกระทบด้านภูมิทัศน์ ของเมืองโดยรวมมากที่สุด ร้อยละ 60.00 ปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่สาธารณะได้ออกให้เกิดผลกระทบ ต่อด้านภูมิทัศน์โดยรวมมากที่สุด ร้อยละ 40.00 ปัญหาการจัดการจราจรที่ได้ออกให้เกิดผลกระทบ ด้านคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยมากที่สุด ร้อยละ 30.46 และปัญหาการใช้พลังงานได้ออกให้เกิด ผลกระทบด้านคุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยมากที่สุด ร้อยละ 100.00

1.4 ข้อมูลที่ได้จากการสังเกตสภาพปัญหาสิ่งแวดล้อมในเส้นทางคมนาคมสายหลักใน เขตเทศบาลนครเชียงใหม่

เชียงใหม่เป็นเมืองเก่า ในบริเวณเมืองเก่าซึ่งในปัจจุบันล้อมรอบด้วยคูเมือง มีพื้นที่ เป็นรูปสี่เหลี่ยมจัตุรัส ขนาดประมาณ 1.5 x 1.5 กิโลเมตร ศูนย์กลางความเจริญปัจจุบันย้ายมาอยู่ทาง ทิศตะวันออกติดกับแม่น้ำปิง โครงข่ายทางหลวงในเขตผังเมืองเป็นแบบตารางผสมแนวรัศมี ถนน ในเขตพื้นที่เมืองขนาด 2 เลน เป็นส่วนใหญ่ ประกอบกับความนิยมใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลสูง ก่อให้เกิดปัญหาการติดขัดของการจราจร โดยเฉพาะบริเวณทางแยกที่สำคัญ การแก้ปัญหาการ จราจรในอดีตที่ผ่านมาได้มีการปรับเปลี่ยนระบบการเดินรถจากระบบ 2 ทาง เป็น 1 ทาง บนถนนที่ สำคัญบางสาย เช่น ถนนท่าแพ ถนนช้างม้อย ถนนลอยเคราะห์ และถนนรอบคูเมือง

พื้นที่เทศบาลนครเชียงใหม่ 40.126 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 14 ตำบลใน เขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ คือ ตำบลหายยา ตำบลช้างม้อย ตำบลศรีภูมิ ตำบลวัดเกต ตำบลช้างคลาน ตำบลพระสิงห์ ตำบลฟ้าฮ่าม ตำบลป่าตัน และบางส่วนของตำบลสุเทพ ตำบลป่าแดด ตำบล ช้างเผือก ตำบลหนองป่าครั่ง ตำบลท่าศาลา และตำบลหนองหอย เป็นพื้นที่เมืองภายในเขตผังเมือง รวม ถือเป็นพื้นที่รวมของกิจกรรมสำคัญประมาณ 80% พื้นที่ส่วนใหญ่ล้อมรอบด้วยถนน ชูปเปอร์ไฮเวย์ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 11) และถนนมหิดล (ถนนอ้อมเมืองสายใต้) แบ่งพื้นที่ บริหารออกเป็น 4 แขวง คือ แขวงนครพิงค์ แขวงกาวิละ แขวงเม็ງราย และแขวงศรีวิชัย และมี กิจกรรมประกอบด้วย กิจกรรมด้านธุรกิจการค้า การพาณิชย์ การบริการการศึกษา การแพทย์และ ออมทรัพย์ การเงินการธนาคาร และการท่องเที่ยว โดยเฉพาะการท่องเที่ยวถือเป็นกิจกรรมที่ทำ รายได้สูงสุด พื้นที่กิจกรรมที่สำคัญส่วนใหญ่ของเทศบาลนครเชียงใหม่ ภายในพื้นที่ ประกอบด้วย

ถนนสายหลักรองรับการเดินทางเข้าออกจากเมืองที่สำคัญ คือ ถนนโชตนา ถนนแก้วนคร ถนนเจริญเมือง ถนนเชียงใหม่-ลำพูน ถนนหายยา ถนนบุญเรืองฤทธิ์ ถนนสุเทพ ถนนห้วยแก้ว สำหรับย่านธุรกิจที่สำคัญ ซึ่งอยู่ระหว่างเขตเมืองเก่าและแม่น้ำปิง มีถนนธุรกิจที่สำคัญคือ ถนนท่าแพ ถนนช้างคลาน ถนนช้างม่วย ถนนศรีคอนไชย ถนนลอยเคราะห์ ถนนเจริญประเทศ ถนนวิชยานนท์ โดยเฉพาะถนนท่าแพถือเป็นถนนทางธุรกิจเชื่อมต่อระหว่างถนนเจริญเมือง (สันป่าข่อย) และประตูท่าแพ ผ่านสะพานนวรัฐ

เส้นทางสายหลักลำดับชั้นในพื้นที่เขตผังเมืองรวมเชียงใหม่ คือ ถนนซูเปอร์ไฮเวย์ ถนนมหิดล ถนนห้วยแก้ว ถนนสุเทพ ถนนช้างเผือก ถนนแก้วนคร ถนนเจริญเมือง ถนนเชียงใหม่-ลำพูน ถนนท่าแพ ถนนช้างม่วย ถนนวิชยานนท์ ถนนช้างคลาน ถนนศรีคอนไชย ถนนเจริญประเทศ ถนนลอยเคราะห์ ถนนราชดำเนิน ถนนพระปกเกล้า ถนนหายยา ถนนวัวลาย ถนนทิพย์เนตร ถนนนิมมานเหมินทร์ และถนนรอบคูเมือง ซึ่งประกอบด้วย ถนนบุญเรืองฤทธิ์-ถนนอารักษ์ ถนนมณีนพรัตน์-ถนนศรีภูมิ ถนนมูลเมือง-ถนนชัยภูมิและถนนคชสาร ถนนบำรุงบุรี-ถนนราชเชียงใหม่และถนนช่างหล่อ โดยมีรายละเอียดของเส้นทางหลักที่ได้สังเกตดังนี้

1. ถนนซูเปอร์ไฮเวย์

ลักษณะทางกายภาพ ลักษณะหน้าตัด ขนาด 6 เลน มีเกาะแบ่งทิศทางการจราจร มี Frontage-Road พร้อมไหล่ทาง ลักษณะการให้บริการ ทำหน้าที่เป็นถนนวงแหวนเชื่อมการเดินทางระหว่างถนน Secondary Arterial และกับตัวเมือง

- ปัญหาขยะ ในพื้นที่เส้นทางถนนซูเปอร์ไฮเวย์ เท่าที่ได้สังเกตขยะในพื้นที่เส้นทางนี้มีไม่มากนัก เส้นทางนี้เป็นเส้นทางที่มีการคมนาคมคับคั่งมาก มีพื้นที่กว้างขวาง มีการใช้ความเร็วของยานพาหนะสูงพอสมควร ส่วนทางระบายสองข้างทางสายหลักไม่มีการจัดถังรองรับขยะไว้ตามจุดต่าง ๆ แต่อย่างไร

- มลภาวะทางอากาศ ย่อมเกิดขึ้นแน่นอนในพื้นที่เส้นทางคมนาคมที่มีการใช้ยานพาหนะจำนวนมาก แต่สภาพของถนนหรือเส้นทางนี้อยู่รอบเมืองหรืออยู่ด้านนอกของเมือง เป็นพื้นที่ที่มีการหมุนเวียนของอากาศค่อนข้างดี จึงจะมีการใช้ยานพาหนะมาก ควันพิชหรือมลพิษที่เกิดขึ้นได้มีการไหลเทกระจายผ่านไปอย่างรวดเร็ว จึงไม่เป็นปัญหามากนัก

- ปัญหาการจราจร นับตั้งแต่แยกดอนจั่นไปตามถนนถึงสี่แยกกรีนคำ ถนนเส้นนี้เป็นถนนขนาด 6 ช่องทาง และช่วงกลางของถนนมีเส้นทางย่อยแยกออกไปอีกที่ไปและกลับสามารถที่จะเลือกใช้ช่องทางได้สะดวกตามความต้องการ มีจุดตัดหรือแยกที่มีสัญญาณไฟเขียวไว้คือ สี่แยกปอยหลวง สี่แยกศาลเด็ก สามแยกแม่ใจ สี่แยกช่วงสิงห์ สามแยกเจ็ดยอด และสี่แยกกรีน

คำ มีการจัดการสัญญาณไฟเขียวแดงโดยระบบอัตโนมัติ มีศูนย์ควบคุมการจราจรที่ชัดเจนแน่นอน การจัดการและการบังคับใช้ให้เป็นไปตามสภาพการณ์ของแต่ละชั่วโมง เช่น ชั่วโมงเร่งด่วนอาจจะมี การจัดการให้มีการเคลื่อนตัวของยานพาหนะให้เป็นไปตามสภาพของความคับคั่ง ปัญหาจราจรจะ เกิดขึ้นช่วงนี้ เพราะได้มีการเคลื่อนตัวของบุคคลกลุ่มต่าง ๆ โดยยานพาหนะ รถยนต์ต่างมุ่งเข้าสู่ตัว เมืองเพื่อทำงาน ทำการศึกษา และเข้ามาแลกเปลี่ยนซื้อสินค้าในการยังชีพและค้าขาย แต่ละจุดตัด หรือทางแยกต่าง ๆ จะมีรถยนต์หนาแน่นเพื่อเข้าสู่ตัวเมือง และเดินทางกลับออกจากตัวเมืองในชั่วโมงเร่งด่วนในตอนเย็น เพราะสถานที่ทำงานและสถานศึกษาในทุกระดับ รวมถึงสถานบริการต่าง ๆ รวมกันอยู่ในเขตเมือง ซึ่งเส้นทางถนนชูปเปอร์ไฮเวย์สายหลักนี้ จากอำเภอสารภีและจังหวัดลำพูน วิ่งเข้าสู่ตัวเมืองเชียงใหม่ ผ่านตรงแยกคอนจัน สามารถมาตรงและแยกไปทางซ้ายมือเข้าสู่ถนน มหิดลได้ ส่วนที่สี่แยกปอยหลวงนั้น เป็นแยกที่เชื่อมต่อกจากอำเภอสันกำแพงและอำเภอดอยสะเก็ด ส่วนแยกศาลเด็กเป็นแยกที่เชื่อมต่อกจากอำเภอสันทราย อำเภอดอยสะเก็ด และจังหวัดเชียงราย ส่วนแยกแม่โจ้เป็นแยกที่เชื่อมอำเภอสันทราย อำเภอพร้าว แยกช่วงสิงห์เป็นเส้นทางที่เชื่อมกับ อำเภอแม่ริม อำเภอแม่แตง อำเภอเชียงดาว อำเภอไชยปราการ อำเภอฝาง อำเภอแม่สาย และ จังหวัดเชียงรายอีกด้านหนึ่ง

ส่วนแยกรินคำเป็นแยกที่มีความหลากหลาย มีเส้นทางเข้าสู่ตัวเมืองโดยใช้ ถนนห้วยแก้ว ถ้าเลี้ยวซ้ายโดยถนนห้วยแก้วเช่นกัน จะเดินทางไปสู่มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และ สถาบันอุดมศึกษาอื่น ๆ อีก เป็นเส้นทางที่ไปสู่วัดพระธาตุดอยสุเทพ และพระตำหนักภูพิงค์ ราชนิเวศน์ และถ้าหากไปตรงก็เป็นเส้นทางอีกเส้นทางหนึ่งที่เข้าสู่ตัวเมือง คือ ถนนนิมมานเหมินท์ จากการสังเกตแล้ว ทางแยกทางร่วมต่าง ๆ เป็นเส้นทางเชื่อมเส้นทางจากอำเภอและจังหวัดต่าง ๆ ที่ อยู่ในตัวเมืองเชียงใหม่ โดยมีถนนชูปเปอร์ไฮเวย์เป็นถนนเชื่อมและเป็นถนนสายหลักที่เชื่อมจาก ทางแยกต่าง ๆ ที่จะเลือกเดินทางเข้าสู่เมือง ในการเดินทางจะมีปัญหาในด้านจุดกลับรถหรือ U-turn แต่ละจุดกลางถนน เพราะเส้นทางนี้มีการใช้ความเร็วสูงของยานพาหนะพอสมควร แต่บาง ครั้งการขับขี่ยานยนต์ของบุคคลบางคนไม่มีความเข้าใจในกฎระเบียบทางจราจร เช่น มีการวิ่งช้าใน เลนขวามือ การจอดไม่ชิดขอบทาง หรือการเข้าช่องทางผิด เมื่อมีการเคลื่อนตัวของรถยนต์ทำให้เกิด การกีดขวางทางจราจร หรือไม่ก็เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้

- **ปัญหามลพิษทางเสียง** เส้นทางถนนชูปเปอร์ไฮเวย์และถนนมหิดล ความ รุนแรงยังมีไม่มากนัก แหล่งกำเนิดของเสียงคือรถที่วิ่งอยู่บนท้องถนน โดยเฉพาะรถยนต์และ รถจักรยานยนต์ที่ได้มีการดัดแปลงท่อไอเสีย หรือรถยนต์ที่มีการบรรทุกหนัก

- **ปัญหาภูมิทัศน์** ปัญหาสภาพภูมิทัศน์ในเส้นทางถนนชูปเปอร์ไฮเวย์ เริ่ม จากแยกคอนจัน สภาพทั่วไปอยู่ในสภาพที่ดี เพราะสภาพถนนที่กว้างขวาง มีหน่วยงานของทาง

ราชการและเอกชนตั้งอยู่ มีห้างสรรพสินค้าใหญ่ตั้งอยู่ 4 แห่ง คือ ห้างบิ๊กซี ห้างแมคโคร ห้างคาร์ฟูร์ และเทสโก้โลตัส มีสถานียขนส่งอาเขต โรงพยาบาลลานนา และโรงแรม จุดแรกที่สี่แยกปอยหลวง มีป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์สินค้าชนิดต่าง ๆ บ้านจัดสรร และป้ายประชาสัมพันธ์ของทางราชการที่ยังไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยดีเท่าที่ควร การจัดตั้งวางขายสินค้าของร้านค้า เช่น ที่สี่แยกศาลเด็กมีการวางขายสินค้าประเภทที่ทำด้วยคอนกรีต เช่น โตะ ม้าหินอ่อน ศาลพระภูมิ และอื่น ๆ ช่วงระหว่างจากห้างเทสโก้โลตัสมีร้านค้าขายอาหารประเภทต่าง ๆ และร้านอาหารโอเค มีการจัดร้านไม่เป็นระเบียบ มีป้ายโฆษณาตั้งอยู่ตามพื้นถนนและป้ายติดหน้าร้าน ช่วงจากสี่แยกช่วงสิงห์มีโรงแยกขยะของบริษัทที่รับเหมาขนขยะให้กับเทศบาลนครเชียงใหม่ตั้งอยู่ ซึ่งมีรถขนขยะเข้าออกเป็นประจำ มีที่ใส่ขยะวางระเกะระกะ ก่อนถึงสถานพิพิธภัณฑ์แห่งชาติเชียงใหม่ ได้มีเสาสำหรับติดป้ายโฆษณาอันสูงใหญ่ยื่นออกมาสู่ถนน สภาพข้างถนนยังมีหญ้าที่ขึ้นกรูกรัง ไม่มีการทำความสะอาดหรือตัดเก็บแต่อย่างใด

2. ถนนมหิดล

ถนนมหิดล (อ้อมเมืองสายใต้) ลักษณะทางกายภาพ หน้าตัดขนาด 6 เลน มีเกาะแบ่งทิศทางการจราจร มีทางเท้ากว้าง 2.5 เมตร ทำหน้าที่เป็นถนนวงแหวนเชื่อมการเดินทางระหว่างถนน Secondary Arterial และกับตัวเมือง เส้นทางคมนาคมสายหลักนี้ก็เช่นเดียวกัน ปัญหาในด้านขยะมีไม่มากนัก ได้มีการจัดการได้ดีพอสมควร ไม่มีจุดรองรับขยะไว้ แต่ในช่วงเส้นทางตั้งแต่แยกหน้าห้างโรบินสันแอร์พอร์ตจนถึงสามแยกแจ่งกู่เอื้อง ด้านตรงกันข้ามกับบริษัทนิคมพานิชจำกัด มีร้านขายผลไม้ ร้านอาหารและเครื่องดื่ม ได้มีการทิ้งเศษขยะไว้ตามข้างถนน เป็นที่อุจาดสำหรับผู้พบเห็น ผู้ประกอบการยังไม่มีความรับผิดชอบ

เส้นทางสายหลักนี้ก็เช่นเดียวกันกับถนนซูเปอร์ไฮเวย์ มีสภาพคล้ายคลึงกัน ปัญหาจึงมีไม่มากนัก แต่มีปัญหาในด้านฝุ่นละอองต่าง ๆ ที่ติดมากับรถยนต์ที่วิ่งมาจากต่างอำเภอหรือต่างจังหวัดตกหล่นและกระจายฟุ้งไปในพื้นที่เส้นทาง แต่ก็ไม่มีความรุนแรงด้านมลภาวะทางอากาศเท่าใดนัก

นับเนื่องจากแยกคอนจัน สภาพภูมิทัศน์ของเส้นทางอยู่ในสภาพที่กีดขวางหรือบดบังธรรมชาติมากนัก มีป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์สินค้า บ้านจัดสรร และป้ายประชาสัมพันธ์ของหน่วยงานราชการบางหน่วย ณ สี่แยกหนองหอย ส่วนสี่แยกสนามบินมีป้ายโฆษณาสินค้าและสถานศึกษาเช่นกัน อาคารร้างจะอยู่ในช่วงของทางลงจากทางยกระดับหนองหอยถึงตำรวจภูธรภาค 5 มีอยู่ 1 หลัง อาคารตัวตึกสองข้างทางได้มีการจัดตั้งเป็นสำนักงานและจำหน่ายสินค้าก่อนถึงสะพานข้ามถนนจะมีร้านค้าจำหน่ายหินอ่อน ได้มีการตัดและเจียรไนหินอ่อนหน้าร้าน

ทำให้ฝูงชนของหินกระจายพุ่งไปทั่วบริเวณในเส้นทางด้วย สะพานข้ามถนนมหิดลที่มีอยู่จำนวน 4 แห่ง มีผู้ใช้อยู่แห่งเดียวคือ ที่หน้าโรงเรียนกวิละวิทยาลัย อีก 3 แห่ง ไม่มีผู้คนใช้ข้ามแต่อย่างใด

สภาพของไฟฟ้าที่ติดตั้งไว้สองข้างถนนมหิดลมีระยะที่ถี่มากเกินความจำเป็น และบางแห่งในเวลากลางคืน หลอดไฟฟ้าที่ติดตั้งอยู่ดับ ไม่มีแสงไฟแต่อย่างใด ส่วนสายโทรศัพท์ที่อาศัยเสาไฟฟ้าของการไฟฟ้าอยู่มีการติดตั้งที่ไม่เป็นระเบียบ สายระโยงระยางเกะกะเป็นสภาพที่ไม่น่าดู

จากทางแยกหน้าห้างโรบินสันแอร์พอร์ตถึงสามแยกแจ่งกู่เฮือง ด้านขวามือทางเทศบาลได้อนุญาตให้บริษัทเอกชนจัดทำป้ายโฆษณาสินค้าและแผนที่ของเมืองเชียงใหม่ไว้อย่างถาวร จำนวน 2 แห่ง โดยได้มีการก่อสร้างไปตรงช่วงกลางทางเท้าหรือฟุตบาท ซึ่งเป็นการกีดขวางการสัญจรบนทางเท้า เป็นการก่อสร้างที่กีดขวางและความเห็นแก่ตัวของบริษัทฯ และมีผู้เข้าปลูกสร้างเพิงมุงใบจากหรือหญ้าคาเพื่อใช้เป็นที่พักจำหน่ายผลไม้ ซึ่งเพิงเหล่านี้มองดูแล้วไม่น่าดูเป็นอย่างยิ่ง ไม่เห็นผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องเข้าไปจัดการแต่อย่างใด

จะเห็นได้ว่าปัญหาต่าง ๆ ทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ปรากฏอยู่ในเส้นทางคมนาคมหลัก คือ ถนนซูเปอร์ไฮเวย์ และถนนมหิดลนี้เป็นปัญหาที่หลายฝ่ายได้มองข้าม หรือหากมีปัญหาก็มีการแก้ไขในรูปแบบเฉพาะกิจเท่านั้น ไม่มีการจัดแก้ไขแบบยั่งยืน การนำเอาปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมเข้ามาสู่เส้นทางหลักมาจากพฤติกรรมของประชาชนผู้ใช้เส้นทางขาดจิตสำนึกที่ดี หรือมีการศึกษาไม่เพียงพอต่อการที่จะรับรู้และเข้าใจถึงปัญหาต่าง ๆ ขาดความรับผิดชอบต่อตนเองและสังคมส่วนรวม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมด้วยปัจจัยที่ไม่เพียงพอ เช่น งบประมาณ และปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมบางครั้งก็มีผลประโยชน์เป็นตัวเอื้ออำนวยให้เกิดปัญหาด้วยเทศบาลนครเชียงใหม่เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบ โดยตรงจะต้องเข้าไปร่วมดำเนินการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ทางหลวงชนบท การไฟฟ้า องค์การโทรศัพท์ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดคุณภาพที่ดีต่อสิ่งแวดล้อมและเกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้ที่เกี่ยวข้องรอบที่ตั้งของเส้นทางคมนาคมหลัก

สำหรับป้ายบอกสถานที่หรือบอกช่องทางที่อยู่ในช่วงของทางแยกทางร่วมยังไม่ชัดเจนเท่าที่ควร ควรมีการปิดป้ายให้ทราบเพิ่มเติมอีก และชี้ชัดไปว่าแยกข้างหน้านั้นจะไปสู่ ณ แห่งใด หรือมีการแจ้งระยะทางไว้ด้วยก็จะเป็นการดียิ่ง เพื่ออำนวยความสะดวกเดินทางสำหรับคนต่างถิ่นหรือนักท่องเที่ยว

ปัญหาด้านการจราจร เส้นทางสายนี้นับเริ่มแต่แยกคอนจันจนถึงสามแยกแจ่งกู่เฮือง เป็นเส้นทางถนน 6 เลน มีเกาะกั้นกลางถนน มีทางยกระดับ มีทางกลับรถหรือ U-turn ตลอดได้ทางยกระดับ ทางยกระดับจุดเริ่มต้นที่แยกคอนจัน ทางยกระดับจุดตัดของรถไฟ ทางยกระดับ

แยกหนองหอย ทางยกระดับแยกสนามบินเลยไปถึงแยกหน้าห้างโรบินสันแอร์พอร์ต ส่วนทางแยกทางร่วมจุดตัดสี่แยกหนองหอย สี่แยกสนามบิน และทางแยกหน้าห้างโรบินสันแอร์พอร์ต รถที่วิ่งจากแยกคอนจันถึงท่าอากาศยานเชียงใหม่ หรือถนนมหิดลช่วงหน้าห้างนิมพานิชจะไม่ติดไฟแดง โดยใช้เส้นทางยกระดับ ส่วนทางแยกต่าง ๆ ที่มีอยู่ในเส้นถนนมหิดลได้มีการติดตั้งสัญญาณไฟเขียวแดงโดยระบบอัตโนมัติในการจัดระเบียบการจราจรไว้ทุกจุด

เส้นทางที่เชื่อมจากต่างอำเภอและจังหวัดรอบตัวเมืองเชียงใหม่ สี่แยกหนองหอย เป็นทางเชื่อมของถนนเชียงใหม่-ลำพูน จากอำเภอสารภี และจังหวัดลำพูน ถนนเส้นนี้มีความคับแคบของช่องทางมาก เพราะถูกจำกัดด้วยคันข้างใหญ่ ซึ่งได้มีการอนุรักษ์ ไม่สามารถที่จะขยายออกไปได้ การเคลื่อนตัวของจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนจะมีปัญหามาก ประกอบกับปัจจุบันได้มีการก่อสร้างทางระบายน้ำตามขอบทางทั้งสองด้าน ช่วงสี่แยกหนองหอยไปถึงทางเขตติดต่อกับอำเภอสารภี ได้ทางยกระดับที่สี่แยกหนองหอยนี้ให้มีสถานที่กักลับรถ หรือ U-turn ไว้สี่แยกสนามบินหรือสี่แยกหางดง เป็นแยกที่เชื่อมเส้นทางจากอำเภอหางดง อำเภอสันป่าตอง อำเภอดอยหล่อ อำเภอจอมทอง อำเภอฮอด อำเภอดอยเต่า และจังหวัดแม่ฮ่องสอน ทางแยกหน้าห้างโรบินสันแอร์พอร์ต เป็นทางแยกของเส้นทางที่เข้าสู่ท่าอากาศยานเชียงใหม่และกองบิน 41 และเข้าเมือง

ปัญหาด้านการจราจร ที่สี่แยกหนองหอยจะมีปัญหาในช่วงโมงเร่งด่วนในการเดินทางเข้าเมือง โดยใช้ถนนเชียงใหม่-ลำพูน เพราะจากสี่แยกหนองหอยเข้ามาเส้นทางที่ถูกจำกัดด้วยคันไม้ข้างใหญ่ และต้องผ่านหน้าตลาดหนองหอย ซึ่งเป็นย่านชุมชนหนาแน่นและมีผู้ใช้บริการที่ตลาดหนองหอยจำนวนมากด้วย จึงทำให้เกิดการติดขัดในด้านการจราจรเป็นอย่างมาก ส่วนขาออกก็เช่นเดียวกัน ส่วนที่สี่แยกสนามบินหรือสี่แยกหางดง รวมถึงทางแยกหน้าห้างโรบินสันแอร์พอร์ตในช่วงโมงเร่งด่วนจะมีการติดขัดและแย่งการใช้เส้นทาง แต่ก็ได้มีการเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมาคอยบริการในการปล่อยรถอยู่เป็นประจำ ขาเข้ามีการระบายรถออกไปทางกองบิน 41 ออกไปด้านตลาดต้นพยอม ส่วนขาออกก็เช่นเดียวกัน รถยนต์ที่ผ่านกองบิน 41 ก็กลับมาเพิ่มจำนวนเหมือนเดิม

ในช่วงของถนนมหิดลช่วงนี้ได้มีการทดลองวิ่งของรถขนส่งมวลชน โดยเมื่อวันที่ 28 พฤศจิกายน 2546 ได้มีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการ รถโดยสารประจำทางปรับอากาศ ขนาด 33 ที่นั่ง ติดตั้งโทรทัศน์ในห้องผู้โดยสารมาบริการให้แก่นักท่องเที่ยวและประชาชนชาวเชียงใหม่ที่สัญจรไปมาในเขตเมือง และเชียงใหม่มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศเดินทางมาเที่ยวปีละไม่ต่ำกว่า 3,500,00 คน และมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นอีก จึงจำเป็นต้องมีระบบขนส่งมวลชนเป็นที่ยั่งยืน ซึ่งจะมีส่วนเสริมรถยนต์สี่ล้อแดง ซึ่งเคยวิ่งอยู่เดิม และเป็นทางเลือกของนักท่องเที่ยวสำหรับรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศของเชียงใหม่ มีเส้นทางวิ่งผ่านสถานที่สำคัญหลายแห่ง

อาทิ แจ่งหัวริน ประตู่ช้างเผือก อนุสาวรีย์ ตลาควโรรส สีแยกแสงตะวัน ชานประตูเชียงใหม่ และ ถนนสายเชียงใหม่-หางดง มีป้ายจอด 70 ป้าย ในอัตราค่าโดยสารคนละ 10 บาทตลอดสาย นักเรียน นักศึกษาเสียครึ่งราคา กำหนดเที่ยววิ่งออกทุก ๆ 15 นาที เริ่มตั้งแต่เวลา 05.20 น.-22.00 น. ของทุกวัน โดยจะมีสัมปทาน 7 ปี และอีกส่วนหนึ่งที่ได้ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมพิจารณาทำการศึกษาวิจัย ที่ดำเนินการให้เมืองเชียงใหม่เป็นเมืองน่าอยู่ เป็นเมืองแบบอย่างที่มีการบูรณาการในทุก ๆ ด้าน เพื่อยกระดับสภาพของเมืองและความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น เป็นไปตามกระบวนการและ ขั้นตอนของการแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในเส้นทางคมนาคมหลักของเมืองเชียงใหม่ทั้ง ในปัจจุบันและในอนาคตต่อไป

ปัญหามลพิษทางเสียง เส้นทางถนนชูปเปอร์ไฮเวย์และถนนมหิดล ความรุนแรง ยังมีไม่มากนัก แหล่งกำเนิดของเสียงคือรถที่วิ่งอยู่บนท้องถนน โดยเฉพาะรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ได้มีการตัดแปลงท่อไอเสีย หรือรถยนต์ที่มีการบรรทุกหนัก

3. ถนนห้วยแก้ว

ลักษณะทางกายภาพ หน้าตัดขนาด 4 เลน มีเกาะแบ่งทิศทางการจราจร ทางเท้ากว้าง 2.5 เมตร เชื่อมการเดินทางระหว่างพื้นที่เชิงลาดการจราจรและตัวเมือง และการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ 2 ข้างทาง เริ่มต้นที่สี่แยกแจ่งหัวรินไปจนถึงอนุสาวรีย์ศรีบูรพาศรีวิชัย สภาพของถนนอยู่ในสภาพที่ดี มีการวิ่งรถสองทาง (2 way) มีเกาะกลางถนนเป็นเส้นแบ่งจุดกึ่งกลางตลอดสาย ถนนสายนี้มีสถานศึกษา โรงแรม ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล กาดสวนแก้ว ห้างร้าน สวนรุกขชาติ สวนสัตว์ และสถานที่ราชการ สถานศึกษาก็มี มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิทยาเขตภาคพายัพ โรงเรียนสารพัดช่างเชียงใหม่ โรงเรียนศรีธนาพลนิชการ โรงเรียนสุเทพ โรงเรียนมีโรงแรมเชียงใหม่ฮิลล์ โรงแรมโลตัสปางสวนแก้ว โรงแรมอมรินทร์คำ โรงแรมเชียงใหม่ฮิลล์ โรงแรมฮอติเคียร์เด้น โรงแรมพาวเลีย่น และโรงแรมเชียงใหม่ภูคำ สถานที่ราชการประกอบด้วยเขตการศึกษา 8 สำนักงานต้นน้ำห้วยแก้ว จากสภาพของสองฝั่งถนน ประกอบไปด้วยสถานที่สำคัญจำนวนมาก และเป็นถนนสายที่เดินทางขึ้นสู่พระธาตุดอยสุเทพ ทำให้การจราจรบนถนนเส้นนี้แออัดพอสมควร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในชั่วโมงเร่งด่วน สิ่งที่ตามมาก็คือ มลภาวะทางอากาศ จุดตัดสี่แยกมี 2 แห่งคือ ที่สี่แยกกรีนคำ และสี่แยกเชียงใหม่ภูคำ การใช้รถมีการฝ่าไฟแดงกันเป็นประจำคือเมื่อสัญญาณไฟแดงออกให้หยุดแต่ปรากฏว่าจะมีรถยนต์วิ่งฝ่าไฟแดงออกมาอีก 2-3 คัน เป็นประจำ สองข้างทางมีประชาชนรองรับขยะน้อยมาก สภาพภูมิทัศน์ตรงสามแยกเมืองใหม่มีการติดตั้งป้ายโฆษณาต่าง ๆ เป็นสภาพที่ไม่น่าดู เพราะผู้ประกอบการได้ใช้ถ้าไม้ไผ่มาทำเสาและไม่คงต่าง ๆ เป็นที่ระแคะระคาย สายโทรศัพท์ก็เหมือนกับถนนสายอื่นเพราะการวางพาดสายยังไม่ดี ส่วนบริเวณก่อนถึงหน้ามหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มีร้านค้าทั้งสองข้างทางจัดวางขายของอย่างไม่เป็นระเบียบ มีการขายของ

บนทางเท้า ทำให้เกิดการกีดขวางการเดินเท้าของประชาชนทั่วไป ส่วนขอบถนนมีการนำเอารถจักรยานยนต์เข้าไปจอดเป็นแนว ทำให้เสียพื้นที่ผิวจราจรและเกิดรถติดเป็นประจำ

4. ถนนสุเทพ

ถนนสายนี้ลักษณะทางกายภาพ หน้าตัดขนาด 4 เลน ถึง 6 เลน ทางเท้ากว้าง 2 เมตร เชื่อมการเดินทางระหว่างพื้นที่ตั้งอาคารจราจรและตัวเมือง และการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ 2 ข้างทาง เริ่มต้นจากสี่แยกประตูสวนดอกไปจนถึงเชิงคอกสุเทพ เป็นถนนสายหลักสายหนึ่งที่มีสภาพของถนนดีมาก และมีการวิ่งรถสองทาง (two way) มีความพลุกพล่านในการสัญจรเป็นอย่างมาก เพราะมีสถานที่ราชการตั้งอยู่มาก เช่น โรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ โรงพยาบาลประสาทเชียงใหม่ คณะทันตแพทยศาสตร์ คณะเภสัชศาสตร์ สำนักงานสาธารณสุขเชียงใหม่ ศูนย์ศิลปวัฒนธรรม คณะเกษตรศาสตร์ คณะศึกษาศาสตร์ คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ อีกด้านหนึ่งก็มีแขวงทางทางเชียงใหม่ โรงเรียนวัดสวนดอก จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย วิทยาเขตภาคเหนือวัดสวนดอก กองบิน 41 และตลาดต้นพยอม สถานที่ต่าง ๆ เป็นสถานที่ให้บริการด้านการรักษาพยาบาล และสถานศึกษาระดับเตรียมอุดมศึกษาและอุดมศึกษามีธนาคารอยู่ 4 แห่ง มีประชากรจำนวนมากที่ร่วมใช้สัญจรในถนนนี้ ทั้งในเวลาเร่งด่วนและเวลาปกติ ปัญหาของถนนสายนี้บริเวณต้นทางของถนนจะมีรถยนต์จอดอยู่สองข้างทางจนถึงหน้าโรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ ทำให้ถนนแคบลง และมีผู้คนจำนวนมากมาใช้บริการด้านการรักษาพยาบาลจากโรงพยาบาล จึงทำให้เกิดรถติด รวมทั้งรถยนต์สองแถวสีล้อแดงที่วิ่งรับ-ส่งผู้โดยสารจะวิ่งช้าเพื่อคอยหาผู้โดยสารบริเวณหน้าโรงพยาบาล สภาพของมลภาวะทางอากาศเกิดขึ้นจากไอเสียรถยนต์

5. ถนนช้างเผือก

ถนนสายนี้ลักษณะทางกายภาพ หน้าตัดขนาด 4 เลน มีรั้วกั้นทิศทางการจราจร ไหล่ทางขนาดประมาณ 2 เมตร ทำหน้าที่กระจายยานพาหนะจากถนน Secondary Arterial และให้บริการเข้าสู่พื้นที่ 2 ข้างทาง นับตั้งแต่สี่แยกช่วงสิงห์เข้ามาในตัวเมือง จนถึงสี่แยกช้างเผือก สภาพพื้นผิวถนนดีพอสมควร เป็นเส้นทางที่ประชาชนอำเภอรอบนอกผ่านเข้ามาในเมือง เช่น อำเภอแม่ริม อำเภอสะเมิง อำเภอแม่แตง อำเภอเชียงดาว อำเภอไชยปราการ อำเภอฝาง และอำเภอแม่อาว อำเภอเวียงแหง อำเภอพร้าว ตลอดจนถึงจังหวัดเชียงราย มีการจราจรคับคั่งในช่วงโมงเร่งด่วนที่ตั้งถนนสายนี้มีสถานศึกษาที่สำคัญตั้งอยู่คือ สถาบันราชภัฏเชียงใหม่ และโรงเรียนโกวิทธำรงเชียงใหม่ เป็นเหตุให้หน้าสถาบันการศึกษาทั้งสองแห่งนี้ในตอนเช้าและตอนเย็นของวันทำการจราจรจะติดขัดมาก ประกอบกับมีสถานีขนส่งเชียงใหม่ แห่งที่ 1 ตั้งอยู่ด้วย ทำให้มีมลภาวะทางอากาศที่ค่อนข้างจะไม่ดีพอ ส่วนที่หน้าสถาบันราชภัฏเชียงใหม่ ได้มีการนำเอารถเข็นมาตั้งขายสินค้าประเภทอาหาร และมีการตั้งโต๊ะบริการโทรศัพท์เคลื่อนที่อีกต่างหาก จำนวนนักศึกษาที่ได้อาศัยอยู่

บริเวณรอบ ๆ สถาบันได้มีการเคลื่อนไหวยุ่ตลอดเวลา จึงดูเหมือนเป็นบริเวณที่มีการเคลื่อนไหวของกลุ่มคนอยู่ตลอดเวลาด้วย

6. ถนนแก้วนวรรรัฐ

ถนนแก้วนวรรรัฐมีสภาพทางกายภาพคือ ลักษณะหน้าตัดขนาด 4 เลน มีทางเท้ากว้าง 2 เมตร ทำหน้าที่กระจายยานพาหนะจากถนน Secondary Arterial และให้บริการเข้าสู่พื้นที่ข้างทาง เริ่มต้นที่สี่แยกศาลเด็กไปจนถึงเชิงสะพานนครพิงค์ มีสถานศึกษาตั้งอยู่คือ โรงเรียนคาราวิทยาลัย โรงเรียนปรินส์รอแอลวิทยาลัย โรงเรียนอนุบาลวาริ และโรงพยาบาลแมคคอร์มิค เป็นเส้นทางที่เข้าสู่ตัวเมืองจากอำเภอคอยสะเก็ด จากจังหวัดเชียงราย ในชั่วโมงเร่งด่วน มีการจราจรติดขัดมาก เพราะสถานศึกษาที่ตั้งอยู่มีจำนวนนักเรียนมาก และผู้ประกอบการจะใช้รถยนต์ส่วนตัวรับส่งบุตรหลานของตนที่เรียนอยู่ มลภาวะทางอากาศอยู่ในระดับที่ยังพอทนได้ ส่วนขยะในพื้นที่ถนนมีมากพอสมควร ไม่มีถังรองรับขยะของเทศบาลแต่อย่างใด ส่วนสภาพภูมิทัศน์เป็นเช่นถนนสายอื่นคือ ปัญหาของสายโทรศัพท์ที่มีการพาดสายไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย

7. ถนนเจริญเมือง

ลักษณะทางกายภาพ หน้าตัดกว้างขนาด 4 เลน มีทางเท้ากว้าง 2 เมตร ทำหน้าที่กระจายยานพาหนะจากถนน Secondary Arterial และให้บริการเข้าสู่พื้นที่สองข้างทาง เริ่มต้นจากสี่แยกโรงแรมปวยหลวงหรือสี่แยกสันกำแพง ไปสิ้นสุดที่สะพานนวรรรัฐด้านฝั่งทิศตะวันออก ถนนสายนี้เป็นถนนสายหลักที่มีการเดินทางจากอำเภอสันกำแพง อำเภอคอยสะเก็ด เข้าสู่ตัวเมืองสองฟากฝั่งถนนจะประกอบไปด้วยตัวอาคารที่ทำธุรกิจค้าขายต่าง ๆ ผ่านสถานีรถไฟ ผ่านตลาดสันป่าข่อย มีธนาคารตั้งอยู่จำนวน 7 แห่ง ความสะอาดเรียบร้อยยังไม่ดีเท่าที่ควร มีการทิ้งขยะไม่เป็นที่เป็นทาง ส่วนด้านการจราจรมีการติดขัดในชั่วโมงเร่งด่วน ด้านภูมิทัศน์ก็เช่นเดียวกันมีป้ายโฆษณาขายสินค้าและสายโทรศัพท์ที่มีการพาดสายอย่างไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย

8. ถนนเชียงใหม่-ลำพูน

ถนนสายนี้มีขนาด 2 เลน 2 ทิศทาง ไหล่ทางกว้างประมาณ 1 เมตร ทำหน้าที่กระจายยานพาหนะจากถนน Secondary Arterial และให้บริการเข้าสู่พื้นที่สองข้างทาง เริ่มตั้งแต่จังหวัดลำพูนถึงจังหวัดเชียงใหม่ แต่ในที่นี้ขอกล่าวเฉพาะช่วงตั้งแต่สี่แยกหนองหอยจนถึงสะพานนวรรรัฐเท่านั้น ถนนสายนี้เป็นเส้นทางที่มีการจราจรจากอำเภอสารภี และจังหวัดลำพูนเข้าสู่ตัวเมืองเชียงใหม่ ด้านการจราจรมีการเดินรถประจำทาง เช่น รถเมล์เขียวของบริษัทไทยพัฒนกิจขนส่ง จากจังหวัดเชียงใหม่สู่จังหวัดลำพูนและจังหวัดลำปาง รถเมล์ขาวและฟ้าวิ่งระหว่างจังหวัดเชียงใหม่กับจังหวัดลำพูน รถยนต์สี่ล้อสีฟ้าวิ่งระหว่างจังหวัดเชียงใหม่กับลำพูน การจราจรโดยทั่วไปถนนสายนี้มีพื้นที่แคบ เพราะสองข้างทางมีต้นยางใหญ่ปลูกเป็นแนวเขตถนนอยู่ตลอด และผ่านตลาด

หนองหอย สภาพของถนนมีพื้นผิวจราจรยังไม่ดีเท่าที่ควร ส่วนด้านขยะถนนสายนี้มีขยะมากเพราะในระหว่างเดือนสิงหาคม-ตุลาคม มีพ่อค้าแม่ค้านำลำไยมาจำหน่ายสองข้างทาง ทำให้เกิดความสกปรกและการจราจรติดขัด ปัญหาด้านขยะหน้าตลาดสดหนองหอยได้มีสถานที่ทิ้งและภาชนะรองรับขยะมีพอสมควร ส่วนแถวหน้าสุสานบ้านเด่นมีขยะตกเรียกราด

9. ถนนท่าแพ

ถนนท่าแพ ขนาด 4 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการการเดินทางผ่านการเข้าสู่พื้นที่สองเส้นทาง เริ่มต้นที่แยกอุปกุดไปจนถึงช่วงท่าแพ เป็นถนนที่ใช้เดินรถทางเดียว (one way) มีช่องทางเดินรถ 3 ช่องทาง พื้นผิวถนนลาดด้วยยางแอสฟัลต์ตลอดสาย สองข้างทางประกอบด้วยร้านค้าจำนวนมาก เป็นถนนสายเศรษฐกิจสายหนึ่ง ในอดีตเป็นถนนสายหลักของเมืองเชียงใหม่ ต่อมาความเจริญได้แผ่ขยายมากขึ้น ถนนอีกหลายสายในตัวเมืองเชียงใหม่จึงเพิ่มเป็นถนนสายหลัก นอกจากร้านค้าแล้วสองฝั่งถนนสายนี้ยังเป็นที่ตั้งของวัดและธนาคาร มีการจราจรเป็นปัญหาใหญ่ที่สุด และรองลงมาคือด้านขยะ ด้านมลพิษที่เกิดจากควันเสียของเครื่องยนต์ ด้านภูมิทัศน์ได้มีการปิดป้ายโฆษณาสินค้าจำนวนมากและความโยงระยางของสายโทรศัพท์ที่ปรากฏให้เห็น

10. ถนนช้างม้อย

ขนาด 2 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการการเดินทางและการเข้าสู่พื้นที่สองข้างทาง เป็นการเดินรถแบบทางเดียว เริ่มต้นจากสี่แยกสมเพชรไปสิ้นสุดที่ถนนติดกับลำน้ำแม่ปิง ถนนสายนี้เป็นถนนสายเศรษฐกิจที่สำคัญสายหนึ่ง เพราะสองฟากถนนเป็นที่ตั้งของอาคารที่ทำธุรกิจค้าขายตลอดสาย มีการจราจรคับคั่ง เพราะเป็นเส้นทางที่เข้าสู่ตลาดวโรรสและตลาดต้นลำไย ซึ่งเป็นตลาดต้นแบบของเมืองเชียงใหม่ มีการจอดยานพาหนะสองข้างทางเพื่อติดต่อค้าขาย และรถสามล้อปั่นที่พอเหลือวิ่งใกล้กับตลาดทำให้เกิดการกีดขวางการจราจรเป็นอย่างมาก ส่วนด้านขยะเป็นปัญหาพอสมควร ด้านภูมิทัศน์นั้นสายโทรศัพท์ที่มีการพาดผ่านกับเสาไฟฟ้าอย่างไม่เป็นระเบียบ

11. ถนนวิชยานนท์

ถนนวิชยานนท์มีสภาพทางกายภาพ ลักษณะของถนนหน้าตัด ขนาด 2 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการการเดินทางและการเข้าสู่พื้นที่ 2 ข้างทาง เริ่มจากทางเชื่อมกับถนนช้างม้อยไปจนถึงสี่แยกอุปกุด เป็นระยะทางไกล ๆ แต่มีปัญหาในด้านการจราจรมาก เพราะสองฟากฝั่งของถนนเป็นที่ตั้งของตลาดต้นลำไย และภาคหลวง ซึ่งเป็นตลาดเก่าแก่ดั้งเดิมของเชียงใหม่ มีการจำหน่ายสินค้าทุกประเภท และเป็นที่ยอมรับของประชาชนทั่วไปและ

นักท่องเที่ยวเข้าจับจ่ายเลือกซื้อสินค้าและของฝากจากเชียงใหม่ รถยนต์โดยสารสี่ล้อแดงเข้าไปจอดเช่าหรือผู้โดยสาร หรือจอดซ้อนคันกันอยู่เป็นประจำ และรถสามล้อปิ่นที่ยังมีหลงเหลือและวิ่งใช้รับผู้โดยสารที่อยู่รอบ ๆ ตลาด ทำให้เกิดการติดขัดการจราจรเป็นอย่างยิ่ง การจอดรถยนต์และรถจักรยานยนต์บนพื้นผิวจราจรทำให้เสียพื้นที่ผิวจราจรในการเดินรถ และบนทางเท้าได้มีพ่อค้าแม่ค้านำสินค้าเข้าไปวางขายกันจำนวนมาก ทำให้เหลือช่องทางเดินน้อย และเดินไม่สะดวก สภาพของขยะแน่นอนที่สุดตลาดกับขยะเป็นของคู่กัน เมื่อผู้บริโภคมากขยะย่อมมากเป็นเงาตามตัว มีการนำขยะมากองรวมกันเป็นจุด ๆ ถ้าหากไม่มีการเก็บก็จะส่งกลิ่นไปทั่ว ยิ่งในเวลากลางวัน ถนนสายนี้แทบจะไม่มีที่ว่างสำหรับการเดินรถเลย เพราะพ่อค้าแม่ค้าได้นำสิ่งของมาวางขายบนพื้นถนน ประกอบกับได้มีการนำรถยนต์และรถจักรยานยนต์เข้าไปจอดบนพื้นถนนจำนวนมาก

12. ซ้างคลาน

ถนนสายนี้มีลักษณะทางกายภาพคือ ลักษณะหน้าตัด กว้าง 4 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 2.5 เมตร ให้บริการการเดินทางผ่านและการเข้าสู่พื้นที่สองข้างทาง เริ่มต้นที่สี่แยกอุปกุดไปจนถึงสี่แยกแสงตะวัน ถนนสายนี้เป็นถนนสายหลักในด้านเศรษฐกิจ เพราะในเวลากลางวันจะเป็นแหล่งจำหน่ายสินค้าจำนวนมาก โดยได้จัดให้เป็นแหล่งศิลปวัฒนธรรมด้วย มีชื่อเรียกว่าไนท์บาซ่า (Night Baza) มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศเข้าไปชมและเลือกซื้อสินค้าหรือเข้าไปรับประทานอาหารและชมศิลปการแสดงในย่านกาแล เมื่อเป็นแหล่งท่องเที่ยวแน่นอนยานพาหนะต่าง ๆ ก็ไหลหลั่งเข้าไปด้วย ทำให้การจราจรบนถนนสายนี้ติดขัดมาก

13. ถนนศรีดอนไชย

ถนนสายนี้ ขนาด 4 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 2 เมตร ให้บริการการเดินทางผ่านและการเข้าสู่พื้นที่สองข้างทาง เริ่มต้นที่สี่แยกแสงตะวันไปจนถึงสามแยกถนนเชื่อมต่อกถนนเจริญประเทศไปจนถึงสี่แยกวัดพวงช้าง สองฟากถนนเป็นที่ตั้งของห้างร้านต่าง ๆ การติดขัดด้านการจราจรจะเกิดตามรอยตัดหรือสี่แยกแสงตะวันเป็นส่วนใหญ่ เป็นการเดินถนนสองทาง ทำให้มีผู้ใช้ถนนสายนี้จำนวนมาก และเป็นถนนหลักที่จะไปสู่สถานศึกษาจำนวนมาก และเป็นถนนที่เชื่อมต่อกถนนซ้างคลานด้วย มีขยะปล่องทิ้งลงบนถนน สภาพของพื้นผิวถนนยังไม่ดีเท่าที่ควร และสภาพภูมิทัศน์บนถนนสายนี้มีห้างร้านจำนวนมาก มีการติดป้ายโฆษณาจำหน่ายสินค้าที่ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ส่วนสายโทรศัพท์ก็ยังมีวางสายเหมือนกับเส้นทางอื่น

13. ถนนเจริญประเทศ

ถนนสายนี้ ขนาด 2 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการการเดินทางผ่านและการเข้าสู่พื้นที่สองข้างทาง เริ่มต้นที่สี่แยกแสงตะวันไปจนถึงสามแยกถนนเชื่อมต่อกถนนเจริญประเทศ ถนนเจริญประเทศเริ่มที่สี่แยกพุทธสถานไปจนถึงสามแยกหน้าโรงเรียน

มงฟอร์ตประถม เป็นเส้นทางที่มีสถานศึกษาจำนวนมาก เช่น โรงเรียนมงฟอร์ตประถม โรงเรียนพหุทัยเชียงใหม่ โรงเรียนเรยีนาวิทยาลัย โรงเรียนไชยโรจน์วิทยา และเป็นที่ตั้งของ โรงแรมระดับห้าดาวอีก 2 แห่ง คือ โรงแรมเพชรงาม และโรงแรมพรพิงค์ทาวเวอร์ เป็นถนนหรือเส้นทางในช่วงโมงเร่งด่วน มีการติดขัดด้านการจราจรมากที่สุดของเส้นทางในเขตเทศบาล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงเส้นทางหน้าสถานศึกษาที่ได้กล่าวมา ส่วนขยะในพื้นที่ที่มีความรุนแรง เช่นเดียวกัน ได้มีการนำขยะใส่ถุงดำมาวางตามเสาไฟฟ้า เพราะทางเทศบาลไม่ได้จัดภาชนะใส่ขยะไว้แต่อย่างใด มลภาวะทางอากาศในพื้นที่ที่มีความรุนแรงในช่วงโมงเร่งด่วนเช่นเดียวกัน สภาพภูมิทัศน์มีการปลูกต้นไม้ไว้สองข้างทาง มีความร่มรื่น แต่สายโทรศัพท์ก็มีการพาดสายเหมือนกับเส้นทางอื่น ๆ คือไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย

14. ถนนลอยเคราะห์

ถนนลอยเคราะห์ ขนาด 2 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการการเดินทางผ่านและการเข้าสู่พื้นที่สองข้างทาง เป็นเส้นทางที่เชื่อมระหว่างถนนคชสารกับถนนช้างคลาน ถนนสายนี้เป็นที่ตั้งของร้านค้าจำหน่ายสินค้าประเภทต่าง ๆ และมีร้านอาหารและเครื่องดื่มสำหรับนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ทางเทศบาลและการประปาได้ทำการขุดถนนเพื่อวางท่อประปา และสองข้างทางจะมีรถยนต์ประเภทรถเช่าจอดแช่อยู่เป็นประจำ ทำให้การคมนาคมในสายนี้เป็นไปด้วยความไม่สะดวกอย่างยิ่ง โดยเฉพาะในเวลากลางคืนหน้าร้านค้าจำหน่ายอาหารและเครื่องดื่มจะมีรถสามล้อเครื่องตึกตึกมาจอดแช่ตรงหัวมุมถนน และมีรถจักรยานยนต์พ่วงของพวกพ่อค้าแม่ค้าที่ขายอาหารและผลไม้มาจอดอีก บนถนนสายนี้มีสถานที่สำคัญทางพุทธศาสนาตั้งอยู่จำนวน 3 วัด คือ วัดพันตอง วัดลอยเคราะห์ และวัดช่างฆ้อง ร้านค้าจำหน่ายอาหารและสุราติดกับวัด ทำให้ภาพรวมของสถานที่หรือถนนแห่งนี้เป็นถนนที่ขัดต่อศีลธรรมประเพณีของท้องถิ่น สภาพถนนที่แคบอยู่แล้วเมื่อมีสภาพอย่างนี้ยิ่งทำให้ถนนแคบลงไปอีก ส่วนขยะโดยทั่วไปไม่มีภาชนะหรือถังขยะไว้รองรับแต่อย่างใด มีการนำใส่ถุงดำแล้วนำมากองรวมกันไว้ที่เสาไฟฟ้า ถ้ามีการเก็บตามเวลาก็ไม่มีปัญหา แต่ถ้าไม่มีการเก็บขึ้นมาดูงดับบรรจุขยะเหล่านั้นก็จะเป็นสิ่งที่อวดแก่สายตาของคนทั่วไป และชาวต่างประเทศด้วย สายโทรศัพท์ก็มีปัญหาเหมือนกับเส้นทางอื่น ๆ คือ มีการพาดสายเสาไฟฟ้าอย่างไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย

15. ถนนราชดำเนิน

ขนาด 2 เลน มีทางเท้าประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการการเดินทางผ่านและการเข้าสู่พื้นที่สองข้างทาง ถนนสายนี้เริ่มต้นตั้งแต่ช่วงประตูท่าแพไปจนถึงหน้าวัดพระสิงห์ ปัจจุบันถนนสายนี้ปูด้วยคอนกรีตที่เป็นรูปตัวหนอน เพราะถือว่าเป็นเขตเมืองชั้นใน เป็นที่ตั้งของส่วนราชการและสถานที่สำคัญทางพุทธศาสนา สถานที่ราชการมี สภ.อ. เมืองเชียงใหม่ สำนักงาน

วิทยาการเชียงใหม่ ส่วนวัดนั้นมีวัดหมื่นล้าน วัดสำเภา วัดพันอ้น วัดทุ่งยู วัดศรีเกิด และวัดพระสิงห์ มีการเดินรถแบบสองทาง (2-way) มีบริษัท ร้านค้าตั้งอยู่สองฟากถนน เป็นถนนสายหลักและสายตรงที่เชื่อมต่อกับถนนท่าแพถนนเจริญเมือง สภาพเป็นการปูด้วยตัวหนอนกำลังสร้างแล้วใหม่ ๆ ยังไม่แน่ใจว่าจะมีความทนทานแข็งแรงเท่าใด และพื้นผิวของถนนเป็นแบบหลังเต่า การวิ่งรถต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ

16. ถนนพระปกเกล้า

ขนาด 2 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการการเดินทางผ่านและการเข้าสู่พื้นที่สองข้างทาง ถนนสายหลักนี้เริ่มตั้งแต่ประตูเชียงใหม่ไปจนถึงประตูช้างเผือก บางช่วงได้มีการปูด้วยตัวหนอน มีสถานที่สำคัญทางพุทธศาสนาตั้งคือ วัดหัวข่วงหรือวัดแสนเมืองมา วัดดวงดี วัดพันเตา วัดเจดีย์หลวง วัดช่างแต้ม วัดเจ็ดลิน วัดหมื่นตุม วัดพ่อนสร้อย สถานที่ราชการก็มีสำนักงานการบินไทย โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย โรงเรียนอาชีวศึกษาเชียงใหม่ หอศิลป์วัฒนธรรมเชียงใหม่ ศาลแขวงเชียงใหม่ โรงเรียนพุทธนิโสภณ ในช่วงโมงเร่งด่วนมีการจราจรคับคั่งมาก มีห้างร้านบริษัทตั้งอยู่มากมาย สองข้างทางไม่มีถึงขยะของเทศบาลตั้งอยู่แต่อย่างใด มีการนำเอาขยะใส่ถุงดำมากองรวมกันที่บริเวณเสาไฟฟ้า ปัญหาด้านมลภาวะทางอากาศอยู่ในสภาพพอทนได้ ส่วนด้านภูมิทัศน์ มีการวางของจำหน่ายบนทางเท้า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ร้านซ่อมจักรยานยนต์ มักนำพื้นที่บนทางเท้าเป็นที่จอดรถและซ่อมรถด้วย สายโทรศัพท์ก็มีการพาดสายไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยและไม่มีเสาเป็นของตนเอง อาศัยเสาของการไฟฟ้าพาดอยู่

17. ถนนวัวลาย

ขนาด 2 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการการเดินทางผ่านและการเข้าสู่พื้นที่สองข้างทาง ถนนสายนี้เริ่มต้นที่สี่แยกประตูหายยาไปจนถึงสี่แยกประตูเชียงใหม่ มีการเดินรถแบบสองทาง เป็นถนนสายหนึ่งที่รองรับการเดินทางเข้าสู่ตัวเมืองเชียงใหม่ สภาพของถนนแคบมาก หากมีการจอดรถยนต์อยู่ด้านใดด้านหนึ่งแล้ว จะทำให้สูญเสียพื้นผิวจราจร และทำให้เกิดการติดขัดด้านการจราจรขึ้นมาทันที ไม่สามารถที่จะทำการขยายออกไปได้ ปัญหาด้านขยะไม่มีถึงขยะรองรับไว้แต่อย่างใด มีการนำถุงดำมากองรวมกันไว้ที่เสาไฟฟ้าเพื่อให้ฝ่ายจัดเก็บดำเนินการต่อไป

18. ถนนทิพย์เนตร

เริ่มต้นที่สามแยกหน้าโรงภาพยนตร์ทิพย์เนตรไปจนถึงสี่แยกสวนปรุง เส้นทางนี้เป็นเส้นทางระบายการจราจรเข้าสู่ตัวเมือง และออกจากตัวเมืองอีกเส้นทางหนึ่ง ปัญหาด้านขยะมีความรุนแรงเช่นเดียวกับถนนสายอื่น เพราะไม่มีถึงรองรับไว้แต่อย่างใด สภาพด้านการจราจรมีความคล่องตัวพอสมควร ปัญหาด้านภูมิทัศน์เช่นเดียวกับปัญหาเกี่ยวกับสายโทรศัพท์ที่ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย

19. ถนนหายยา

ขนาด 2 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการการเดินทางผ่าน และการเข้าสู่พื้นที่สองข้างทาง ถนนสายนี้เป็นถนนที่เชื่อมต่อกับถนนเชียงใหม่-ฮอด ที่สี่แยก สนามบินเข้าสู่ตัวเมืองเชียงใหม่ ถนนสายนี้เป็นเส้นทางที่เข้าสู่ตัวเมืองเชียงใหม่จากอำเภอหางดง อำเภอสันป่าตอง อำเภอดอยหล่อ อำเภอจอมทอง อำเภอฮอด อำเภอดอยเต่า จังหวัดลำพูนและ จังหวัดแม่ฮ่องสอน ในช่วงโมงเร่งด่วนจะมีจำนวนรถยนต์และรถจักรยานยนต์วิ่งเข้าสู่เมืองจำนวนมาก ประกอบกับมีรถยนต์ที่วิ่งประจำทาง มีรถยนต์เชียงใหม่-ทุ่งเงี้ยว เชียงใหม่-บ้านกาศ เชียงใหม่-จอมทอง และรถประจำทางสายเชียงใหม่-ฮอด จากการที่มียานพาหนะวิ่งจำนวนมาก ผลที่ตามมาคือ มลภาวะทางอากาศ และถนนหายยาเส้นนี้จะมีรถยนต์จอดอยู่สองข้างถนน ทำให้เกิดการกีดขวางทางจราจร ส่วนด้านขยะ โดยสภาพทั่วไปยังมีการทิ้งขว้าง ประกอบกับบนถนน สายนี้ในเวลาากลางคืนได้มีผู้ประกอบการจำหน่ายอาหารนึ่งมาวางขายอาหารบนทางเท้าทำให้เกิดความสกปรก มีการทิ้งน้ำและเศษอาหารลงในท่อระบายน้ำสาธารณะ

20. ถนนนิมมานเหมินท์

ถนนสายนี้มีขนาด 4 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการหลัก เป็นลักษณะวงแหวนกระจายการจราจรในพื้นที่ชั้นนอกตัวเมือง เริ่มต้นตั้งแต่สี่แยกกรีนคำ ไปจนถึง ถนนสุเทพ เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างถนนห้าแยกกับถนนสุเทพ เป็นเส้นทางที่ระบายการจราจรและเป็นเส้นทางที่ตัดเข้าสู่มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ได้สะดวก สองข้างทางเป็นที่ตั้งของร้านค้าจำหน่ายสินค้าและอาหารและเครื่องดื่ม มีสถานศึกษาตั้งอยู่ และมีหอประชุมของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ในช่วงโมงเร่งด่วนถนนสายนี้มีความหนาแน่นของยานพาหนะ ในช่วงโมงปกติมีความคล่องตัวดีพอสมควร ปัญหาด้านขยะมีปัญหาเพราะไม่มีถังรองรับแต่อย่างใด ปัญหาด้านมลภาวะทางอากาศเมื่อมียานพาหนะมาก จำนวนมลภาวะทางอากาศก็ย่อมตามมา ปัญหาด้านภูมิทัศน์เช่นเดียวกันกับถนนสายอื่น

21. ถนนรอบคูเมืองเชียงใหม่ด้านนอก

21.1 ถนนบุญเรืองฤทธิ์

ถนน one-way ขนาด 2 ถึง 4 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการเป็นลักษณะถนนวงแหวน กระจายการจราจรในพื้นที่ชั้นในตัวเมือง นับตั้งแต่สามแยกแจ่งคู่เฮืองไปจนถึงสี่แยกแจ่งหัวริน พื้นที่ถนนนับว่าดีพอสมควร มีการจราจรคับคั่ง เพราะมีสถานศึกษาตั้งอยู่คือ โรงเรียนวัดโนนทัยพยับ ห้องสมุดรัชมิ่งคลาสิก มีโรงพยาบาลมหาราช โรงพยาบาลเชียงใหม่ราม 1 และโรงแรมศรีโตเกียว เป็นเส้นทางหนึ่งการเดินทางเข้าเมืองที่เชื่อมต่อกับถนนมหิดล ด้านขยะสองข้างทางไม่มีถังขยะของทางเทศบาลแต่อย่างใด การจราจรปัญหา

คือ การกั้บรถ หรือ U-turn ตรงข้างโรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่ เพราะเมื่อมีรถยนต์ออกจากประตูของโรงพยาบาลแล้วจะวิ่งตัดถนนเพื่อข้ามไปอยู่อีกด้านหนึ่ง เพื่อต้องการที่จะกั้บรถตรง U-turn ช่องว่างของคูเมือง เมื่อมีการขับรถอย่างนี้แล้วที่วิ่งทางตรงมาก็จำเป็นต้องหยุด มีการติดขัด บางครั้งก็เกิดอุบัติเหตุ ถ้าหากผู้ที่ขับรถออกจากโรงพยาบาลจะวิ่งไปกั้บรถในช่องทางถัดไปเลย ประตูของมาลาเรียก็น่าจะเป็นการดี และแก้ปัญหารถติดและลดอุบัติเหตุด้วย ด้านภูมิทัศน์ด้านใต้ของโรงเรียนวัฒโนทัยพายัพ ได้มีการปลูกเพิงร้านค้าเพื่อจำหน่ายสุราและเครื่องดื่ม เป็นสภาพของการสร้างด้วยไม้ไผ่มาจาก ซึ่งขัดกับความเจริญในพื้นที่เป็นอย่างมาก น่าจะมีการจัดการรื้อถอนออกไป

21.2 ถนนมณีนพรัตน์

ถนน one-way ขนาด 2 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการหลักเป็นลักษณะวงแหวน กระจายการจราจรในพื้นที่ชั้นในตัวเมือง ถนนสายนี้เริ่มต้นจากสี่แยกแจ้งหัวรินไปจนถึงสี่แยกแจ้งศรีภูมิ สภาพพื้นผิวจราจรไม่ดีนักเพราะมีการขุดถนนสายนี้บ่อยครั้งมาก เมื่อขุดแล้วก็ไม่มีจัดการฝังกลบบดอัดให้เหมือนของเดิม ประกอบกับถนนสายนี้มีตลาดสดคือ ตลาดข้างเคื่อกตั้งอยู่ ความสะอาดและการจราจรหน้าตลาดมีปัญหามาก โดยเฉพาะในตอนเช้าและในตอนเย็น ช่วงถัดมาได้มีห้างร้านขายสินค้าจำนวนมาก หน้าของห้างร้านบางร้านได้นำสิ่งของ เช่น เก้าอี้มาวางกีดขวางบนพื้นผิวจราจร เพื่อไม่ให้รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์มาจอดที่หน้าร้านของตนเองได้ มีการสร้างตะแกรงเหล็กเพื่อเป็นทางขึ้นบนทางเท้า เพื่อนำรถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ของตนเองเข้าไปเก็บในร้าน และไม่มีการจัดเก็บแต่อย่างใด และบางจุดยังใช้พื้นผิวจราจรไปจอดรถยนต์เพื่อตั้งขาย ทำให้เสียพื้นที่ผิวจราจรไปเป็นอย่างมาก ส่วนตัวอาคารตึกแถวได้มีการสร้างกันสาดยื่นออกมา จนเลยแนวเขตเสาไฟฟ้า ด้านขยะไม่มีถังรองรับแต่อย่างใด และมีการนำขยะไปวางตามเสาไฟฟ้า

21.3 ถนนชัยภูมิ

ถนน one-way ขนาด 2 ถึง 4 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการหลักเป็นลักษณะวงแหวน กระจายการจราจรในพื้นที่ชั้นในตัวเมือง เริ่มตั้งแต่สี่แยกแจ้งศรีภูมิไปจนถึงสามแยกข่วงท่าแพ ถนนสายนี้อีกด้านหนึ่งเป็นคูเมือง ส่วนอีกด้านหนึ่งนั้นตรงหัวถนนเป็นที่ตั้งของวัดชัยศรีภูมิ ถัดต่อมาเป็นที่ตั้งวางขายสินค้าประเภทผลไม้ และขายส้มตำ สภาพของร้านขายผลไม้เป็นการสร้างเพิงขึ้นมา และนำร่มเก่า ๆ มากั้นบังแสงแดด ไม่มีการจัดเก็บแต่อย่างใด ปล่อยให้อยู่ในสภาพที่สกปรกและเน่ารั่วเป็นแบบเก่า ทำด้วยไม้ไผ่ มองดูแล้วทำให้เกิดความรู้สึกที่ไม่ดีต่อการจัดการสถานที่แห่งนี้เป็นอย่างมาก ส่วนบริเวณที่ขายส้มตำ ลูกค้าหรือผู้ใช้บริการมักนำรถยนต์เข้าไปจอดซื้อ ทำให้การจราจรติดขัดเป็นอย่างมาก ขยะบนถนนสายนี้เป็น

ปัญหาหมอก เพราะมีการนำขยะมาทิ้งกองรวมไว้กับเสาไฟฟ้า สายโทรศัพท์ก็เป็นเช่นเดียวกับถนนสายอื่น การสูญเสียพื้นที่การจราจรบริเวณตรงก่อนถึงทางแยกเข้าสู่ถนนข้างมอจะมีพ่อค้ารถยนต์นำรถยนต์มาจอดเพื่อประกาศขายและให้เข้ากับนักท่องเที่ยวตลอดแนว

21.2 ถนนคชสาร

ถนน one-way ขนาด 2 ถึง 4 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการหลักเป็นลักษณะถนนวงแหวน กระจายการจราจรในพื้นที่ชั้นในตัวเมือง ถนนสายนี้เริ่มต้นจากสามแยกช่วงท่าแพไปจนถึงสี่แยกพวกช้าง ช้างด้านหนึ่งติดกับคูเมือง อีกด้านหนึ่งเป็นที่ตั้งของห้างร้าน ร้านอาหาร และสถานศึกษา เป็นการเดินรถทางเดียว (one-way) ในช่วงโมงเร่งด่วน มีการติดขัดด้านการจราจร ส่วนปัญหาด้านขยะไม่มีถังหรือภาชนะมารองรับแต่อย่างใด มีการนำมากองกันที่เสาไฟฟ้าเพื่อทางรถเก็บขยะของทางเทศบาลมาเก็บ

21.3 ถนนราชเชียงใหม่

ถนน one-way ขนาด 2 ถึง 4 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการหลักเป็นลักษณะถนนวงแหวน กระจายการจราจรในพื้นที่ชั้นในตัวเมือง ถนนสายนี้ เริ่มต้นจากสี่แยกวัดพวกช้างไปจนถึงแยกประตูเชียงใหม่ เช่นเดียวกันด้านหนึ่งติดกับคูเมือง อีกด้านหนึ่งเป็นที่ตั้งของห้างร้าน และสำนักงานหนังสือพิมพ์ คลินิก สภาพของการใช้รถใช้ถนนเป็นเช่นเดียวกับถนนคชสาร มีการใช้พื้นที่ทางเท้าและพื้นผิวจราจรไปใช้ประโยชน์ส่วนตัวสำหรับผู้ประกอบการซ่อมรถยนต์ รถจักรยานยนต์ และซ่อมเครื่องปรับอากาศติดตั้งสำหรับรถยนต์

21.4 ถนนช่างหล่อ

ถนน one-way ขนาด 2 ถึง 4 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการหลักเป็นลักษณะถนนวงแหวน กระจายการจราจรในพื้นที่ชั้นในตัวเมือง ถนนสายนี้เริ่มตั้งแต่แยกประตูเชียงใหม่ไปจนถึงสามแยกแจ่งกู่เฮือง ปัญหาด้านการจราจรจะมีตรงจุดหน้าธนาคารกรุงเทพ สาขาประตูเชียงใหม่มากที่สุด เพราะรถคิวสายได้จะนำผู้โดยสารที่มาจากต่างอำเภอมาลงที่หน้าธนาคารกรุงเทพ แล้วรถยนต์สี่ล้อแดงจะวิ่งเข้าไปรับช่วงต่อ มีการแย่งผู้โดยสาร และจอดรถยนต์ซ้อนคัน มีการจอดรถแซงไว้เพื่อรอรับผู้โดยสารบ้าง ทำให้เกิดปัญหาเป็นอย่างยิ่ง ส่วนตรงสี่แยกสวนปรุงมีรถจักรยานยนต์ที่ชอบฝ่าสัญญาณห้ามเข้าหรือห้ามผ่าน ชอบขับจี๊ดตรงฝ่าสัญญาณแบบไม่เกรงกลัวต่อมาตรการหรือกฎหมายแต่อย่างใด ทำให้เกิดอุบัติเหตุและเป็นการแสดงออกถึงความรู้และจิตสำนึกของคนเชียงใหม่ว่ามีพฤติกรรมอย่างไร พื้นผิวของถนนหน้าโรงพยาบาลสวนปรุงไปจนถึงสามแยกแจ่งกู่เฮือง มีการลาดยางไม่ได้ระดับกันเพราะมีประตูฝาท่อขององค์การโทรศัพท์สูงกว่าพื้นผิวจราจร ทำให้การขับรถยนต์และรถจักรยานยนต์ไม่สะดวกและเกรงจะเกิดอันตราย ส่วนปัญหาด้านขยะเช่นกัน ไม่มีถังรองรับขยะแต่อย่างใด มีการนำขยะใส่ถุงดำมากองรวมกันไว้ที่เสาไฟฟ้า เพื่อให้มีการจัดเก็บต่อไป สภาพของสายโทรศัพท์ก็เป็นเช่นเดียวกับถนนสายอื่น ๆ

22. ถนนรอบคูเมืองชั้นใน

22.1 ถนนอารักษ์

ถนน one-way ขนาด 2 ถึง 4 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการหลักเป็นลักษณะวงแหวน กระจายการจราจรในพื้นที่ชั้นในตัวเมือง เริ่มต้นตั้งแต่ทางโค้งแจ่งหัวรินไปจนถึงทางโค้งแจ่งคู่อื้อง เป็นถนนที่มีการวิ่งรถทางเดียว ตรงหัวถนนมักมีการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นอย่างมาก สำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ชอบขับซัดตัดตรงซึ่งมีป้ายบอกห้ามเข้าไปในเขตตัวเมืองชั้นใน บางครั้งก็มีชาวต่างประเทศก็กระทำเช่นกัน เพราะคงเอาตัวอย่างจากคนไทยเจ้าของประเทศกระทำให้เห็น และไม่มีการดำเนินการมาตรการทางกฎหมายแต่อย่างใด ถนนสายนี้จะมีความพลุกพล่านในช่วงโมงเร่งด่วน ส่วนปัญหาด้านขยะนั้นตลอดแนวข้างทางไม่ปรากฏเห็นถึงขยะของหน่วยงานที่รับผิดชอบแต่อย่างใด มีการนำขยะมาวางรวมกันตรงเสาไฟฟ้าเพื่อให้ฝ่ายจัดเก็บดำเนินการต่อไป ในช่วงเวลากลางคืนจะมีวัยรุ่นเป็นกลุ่มเข้าไปนั่งรับประทานอาหารกันในพื้นที่ติดกับคูเมือง เมื่อรับประทานอาหารและเครื่องดื่มแล้วไม่มีการเก็บเศษขยะสิ่งของปล่อยให้เรี่ยราดตามพื้น บริเวณพื้นผิวถนนยังอยู่ในสภาพที่พอใช้ได้ ปัญหาด้านภูมิทัศน์สายโทรศัพท์ก็มีการพาดสายเหมือนกับถนนสายอื่น ๆ

22.2 ถนนบำรุงบุรี

ถนน one-way ขนาด 2 ถึง 3 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการหลักเป็นลักษณะถนนวงแหวน กระจายการจราจรในพื้นที่ชั้นในตัวเมือง เริ่มต้นตั้งแต่ทางโค้งแจ่งคู่อื้องไปจนถึงสี่แยกประตูเชียงใหม่ ถนนสายนี้เป็นถนนสายที่สู่ตลาดสดประตูเชียงใหม่ มีการจราจรคับคั่งตลอดวัน ปัญหาด้านการจราจรคือ ที่หน้าตลาดประตูเชียงใหม่ รถยนต์สองแถวสีล้อแดงเป็นตัวปัญหาที่สุด สำหรับการจราจรบนเส้นทางนี้ มีการจอดแช่เพื่อรับผู้โดยสาร มีการรับส่งผู้โดยสารเป็นไปแบบเชื่องช้า เพื่อต้องการให้มีผู้โดยสารคนอื่นมาขึ้นรถของตน เป็นการมองแต่ประโยชน์ส่วนตนเท่านั้น ไม่คิดว่าผู้อื่นจะได้รับความเดือดร้อนแต่อย่างใด สภาพพื้นผิวของถนนยังไม่ดีเท่าที่ควร ปัญหาด้านขยะหน้าตลาดสดประตูเชียงใหม่มีปัญหาเป็นอย่างมาก ส่วนในด้านภูมิทัศน์ มีร้านค้าประเภทจำหน่ายสุราและเครื่องดื่มอยู่ข้างทาง มีป้ายโฆษณาเป็นเพิงเล็ก ๆ ทุกรวมแล้วไม่เหมาะสมกับการที่มีอยู่ในพื้นที่เขตเมืองชั้นใน สายโทรศัพท์ก็เช่นเดียวกันกับถนนสายอื่น ๆ

22.3 ถนนมูลเมือง

ถนน one-way ขนาด 2 ถึง 4 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการหลักเป็นลักษณะถนนวงแหวน กระจายการจราจรในพื้นที่ชั้นในตัวเมือง เริ่มต้นจากสี่แยกประตูเชียงใหม่ไปจนถึงทางโค้งแจ่งศรีภูมิ ถนนสายนี้เป็นเส้นทางที่มีการใช้พื้นผิวจราจรในการประกอบอาชีพ บนถนนเป็นที่ตั้งของร้านค้าที่บริการให้กับชาวต่างประเทศหรือนักท่องเที่ยว มีการ

นำรถยนต์และรถจักรยานยนต์มาจอดบนพื้นผิวจราจรเพื่อบริการลูกค้า และมีการมาจอดเพื่อประกาศขายอีกส่วนหนึ่งด้วย หน้าตลาดสมเพชรเป็นอีกแห่งหนึ่งที่มีการใช้พื้นผิวจราจร โดยเฉพาะในตอนเย็น จะมีการเข็นรถมาขายสินค้าประเภทอาหารและเครื่องดื่มกัน ถัดไปมีพ่อค้าแม่ค้ามีการเอาผลไม้มาตั้งขาย ปัญหาการจราจรจะมีในช่วงโมงเร่งด่วน ปัญหาขยะบนถนนสายนี้เป็นสิ่งที่รุนแรง ไม่มีถึงขยะรองรับแต่อย่างใด มีการนำมากองรวมกันเป็นจุด ๆ สภาพภูมิทัศน์มีการตั้งและปิดป้ายโฆษณาของร้านค้าให้แก่นักท่องเที่ยวอย่างไม่เป็นระเบียบ บางครั้งก็ยื่นออกมาบนพื้นผิวการจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่ง บริเวณข้างคูเมืองมีต้นไม้ใหญ่อยู่ต้นหนึ่งตรงเลยตลาดประตูเชียงใหม่ ได้มีการเอาศาลพระภูมิเก่า ๆ ที่ใช้การไม่ได้แล้วนำมากองรวมกันไว้บริเวณโคนต้นไม้จำนวนมาก น่าจะมีการจัดให้เรียบร้อยหรือนำไปไว้ที่อื่น สายโทรศัพท์ก็เช่นเดียวกับถนนเส้นทางอื่น

22.4 ถนนศรีภูมิ

ถนน one-way ขนาด 2 ถึง 4 เลน มีทางเท้ากว้างประมาณ 1.5 เมตร ให้บริการหลักเป็นลักษณะถนนวงแหวน กระจายการจราจรในพื้นที่ชั้นในตัวเมือง เริ่มตั้งแต่ทางโค้งแจ้งศรีภูมิไปจนถึงทางโค้งแจ้งหัวริน ผ่านประตูช้างเผือก ที่ตั้งข้างทางเป็นห้างร้านค้า และร้านจำหน่ายอาหาร มีวัดตั้งอยู่จำนวน 3 วัด คือ วัดหม้อคำตวง วัดควรคำม้า และวัดมณเฑียร จุดตัดหรือทางแยกหน้าห้างเชียงใหม่แสคว์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ชอบฝ่าฝืนป้ายห้าม มีการจับตัดตรงทำให้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อย ส่วนปัญหาด้านขยะเป็นปัญหาที่รุนแรงเพราะสองข้างทางไม่มีภาชนะรองรับขยะตั้งอยู่แต่อย่างใด มีการนำมากองรวมกันไว้ที่โคนเสาไฟฟ้า

สำหรับเส้นทางและตำแหน่งที่ปัญหาสิ่งแวดล้อมมีความรุนแรงสูง เส้นทางทุกจุดที่เชื่อมต่อกับทางแยกร่วมของสี่แยกหรือสามแยกที่มุ่งเข้าสู่ในเขตตัวเมือง และตามจุดตัดแยกต่าง ๆ เพราะทุกคนมีความต้องการที่จะเดินทางเข้าสู่เขตตัวเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงโมงเร่งด่วน ส่วนลักษณะของปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเสมอและเป็นปัญหาที่รุนแรงในปัจจุบัน ในสองเส้นทางหลักนี้เท่าที่ได้สังเกตยังไม่มีความรุนแรงของปัญหาแต่อย่างใด จะมีแนวโน้มในการจราจรติดขัด เพราะมีการเพิ่มจำนวนของประชากรและจำนวนของยานพาหนะที่ได้กล่าวไว้ ประกอบกับถนนจะขยายเพิ่มไม่ได้ ดังนั้นระบบการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในเส้นทางคมนาคมสายหลักเท่าที่มีอยู่ ระบบที่ทางเทศบาลนครเชียงใหม่นำมาใช้ในการจัดการปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในปัจจุบันนับว่ามีประสิทธิภาพพอสมควร สามารถแก้ไขปัญหาในบางส่วนบางพื้นที่ได้ แต่ทั้งนี้การจัดการที่จะได้ผลดียิ่งจะต้องได้รับความร่วมมือจากประชาชนผู้ใช้เส้นทาง และผู้ที่อยู่ใกล้เคียง หรือสองฟากฝั่งของเส้นทาง โดยให้เข้ามามีส่วนร่วมในกิจการต่าง ๆ ในการแก้ปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อมในเส้นทางคมนาคมหลัก

ปัญหาสำคัญในการจัดการสิ่งแวดล้อมในเส้นทางคมนาคมหลักและสาเหตุของปัญหาส่วนใหญ่เกิดจากคนที่ใช้เส้นทางหลักอยู่เป็นประจำ และบุคคลที่อาศัยอยู่สองฟากฝั่งของเส้นทาง กลุ่มคนที่มีส่วนร่วมในการสร้างปัญหา คนในเมืองและนอกเมืองหรือต่างอำเภอต่างจังหวัด ที่เข้าไปมีส่วนร่วมในการใช้รถใช้ถนนในเส้นทางสายหลักนี้ กลุ่มคนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากปัญหา

ปัจจุบันปัญหาสิ่งแวดล้อมยังไม่มี ความรุนแรงและชัดเจนดังที่ได้กล่าวไว้แล้ว หน่วยงานที่เกี่ยวข้องหรือรับผิดชอบยังต้องมีการวางแผนในการแก้ไขในอนาคตต่อไปไว้ด้วย ผู้ที่เกี่ยวข้องในการควบคุม อนุรักษ์ และจัดการสิ่งแวดล้อมในเส้นทางคมนาคมหลักในการควบคุมต้องเป็นหน่วยงานของรัฐ คือ เทศบาลนครเชียงใหม่ ตำรวจจราจรเชียงใหม่ ประชาชนทั่วไปที่ใช้รถใช้ถนน และผู้ที่อาศัยใกล้กับเส้นทางและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การประปา การไฟฟ้า โทรศัพท์ และทางหลวงชนบท เป็นต้น

ชนชั้นกลางที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองเชียงใหม่จะเข้ามามีส่วนร่วม โดยการได้รับการเปิดโอกาสจากหน่วยงานที่รับผิดชอบที่คิดว่าจะให้ผู้อื่นเข้ามามีส่วนในการแสดงความคิดเห็นหรือมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในเส้นทางหลัก แต่ในปัจจุบันประชาชนขาดการมีส่วนร่วมและการเสนอความคิดเห็น น่าจะให้มีการซักถามหรือให้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาสิ่งแวดล้อมในเส้นทางคมนาคมหลักให้มากขึ้น เพื่อที่จะได้นำข้อคิดหรือข้อเสนอแนะนั้นไปพิจารณานำไปให้เกิดประโยชน์ต่อไป

สรุป จากการสังเกตจะเห็นได้ว่า ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในเส้นทางคมนาคมหลักของเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยได้กำหนดถนนซูเปอร์ไฮเวย์และถนนมหิดลขึ้นมาเพื่อศึกษาถึงปัญหาจะพบว่า ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในเส้นทางสองเส้นทางนี้ที่มีความรุนแรงคือปัญหาด้านการจราจร ปัญหาในด้านนี้จะเกิดขึ้น โดยผู้ใช้หรือผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ยังขาดจิตสำนึก มีความเห็นแก่ตัว ประกอบกับยังไม่เข้าใจถึงกฎระเบียบทางจราจรดีเท่าที่ควร มียานพาหนะโดยมากขับหรือบังคับเป็นเท่านั้น และส่วนหนึ่งยานพาหนะที่นำเข้ามาวิ่งที่ขัดต่อกฎหมายเช่น รถจักรยานยนต์พ่วงที่ได้นำมาดัดแปลงเป็นพาหนะสำหรับส่งสินค้า เช่น แก๊ส และจำหน่ายสินค้า เช่น รถขายไอศกรีม รถขายผลไม้ดอง รถขายปลาหมึกย่าง รถขายชาลาเปา และอื่น ๆ รถเหล่านี้ทำให้เกิดการจราจรติดขัดหรือล่าช้า และอีกส่วนหนึ่งคือรถสองแถวสีลือแดง รถบางคันมีสภาพที่เก่าทรุดโทรมมาก การสังเกตคนขับรถเหล่านี้แต่งกายไม่เรียบร้อย สูบบุหรี่ขณะขับรถและชอบทิ้งก้นบุหรี่ลงบนถนนขณะขับขี่ บางคนมีอายุมากการขับเคลื่อนตัวช้ามาก และจะมองหาผู้โดยสาร เมื่อพบผู้โดยสารก็จะรีบเข้าไปรับโดยทันที ไม่มีการสังเกตว่ามีรถตามหลังมาหรือไม่ และเมื่อรับหรือส่งผู้โดยสารแล้วก็จะออกรถมาสู่กลางถนนโดยทันที ไม่ได้สังเกตว่าจะมีรถวิ่งทางตรงหรือไม่ เท่าที่สังเกตจะเป็นผู้ที่

มีความรู้หรือมีการศึกษาน้อย ไม่มีการคิดหรือตระหนักในการจับจีแต่อย่างใด มองเห็นแต่ประโยชน์ส่วนตนเป็นที่ตั้งเท่านั้น

ปัญหาทางด้านภูมิทัศน์ สภาพสองฝั่งฟากถนนยังมีสภาพภูมิทัศน์ที่มีการจัดการไม่ดีเท่าที่ควร สภาพที่ว่างเปล่ามีหญ้าขึ้นรกรุงรัง มีการสร้างเพิงสำหรับขายสินค้า สายโทรศัพท์ที่ติดตั้งตามเสาไฟฟ้าอยู่ในสภาพที่ไม่น่าดู อาคารร้างก็ยังมีให้เห็น มีการนำรถยนต์เก่าที่ใช้การไม่ได้มาจอดอยู่ข้างถนน ป้ายโฆษณาต่าง ๆ ไม่มีการระเบียบหรือมีการควบคุมในการติดตั้ง ใครอยากคิดอย่างไรก็คิดไป การนำเอาสินค้ามาตั้งขายข้างถนนและป้ายโฆษณาสินค้าปักตามข้างถนน ทำให้ข้างถนนสายหลักนี้เต็มไปด้วยสิ่งที่ไม่น่าดูยิ่งต่อการพบเห็น

จากการสังเกต สิ่งที่เป็นปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมทางด้านการจราจรในเส้นทางคมนาคม คือ

1. ปัญหารถติด เกิดจากการใช้รถใช้ถนนของผู้ขับขี่รถที่ไม่มีระเบียบและไม่รู้ถึงกฎจราจรที่ถูกต้อง มีความเห็นแก่ตัว มีความเร่งรีบ
2. มีการนำรถที่ยังไม่ได้รับอนุญาตเข้ามาวิ่ง เช่น รถจักรยานยนต์พ่วงข้างสำหรับการขนส่งสินค้า ขายสินค้า รับส่งผู้โดยสาร
3. การขับรถยนต์ของรถยนต์รับจ้างสี่ล้อแดง ซึ่งมีการวิ่งที่ไม่มีจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อ มีการรับผู้โดยสารและใช้ถนนอย่างเห็นแก่ตัว เห็นแก่ได้อย่างเดียว ไม่ได้คำนึงถึงความเดือดร้อนของผู้อื่นที่ร่วมใช้ถนนด้วยกัน รถยนต์ที่นำมาใช้วิ่งรับบริการผู้โดยสารมีสภาพที่เก่าทรุดโทรมมาก
4. รถยนต์แห่ป้ายโฆษณาประชาสัมพันธ์ ได้มีการวิ่งในเวลาเร่งด่วน ทำให้เกิดรถติดและความล่าช้าในการสัญจร
5. การขอฝ่าสัญญาณไฟแดงตามจุดตัดหรือสี่แยกต่าง ๆ และการฝ่าฝืนป้ายที่กำหนดห้ามเข้าตามทางเลี้ยวทางแยกทางร่วมต่าง ๆ ของเส้นทางจากรอบคูเมืองเข้ามาสู่คูเมืองด้านใน
6. การใช้ช่องทางการเดินรถและการใช้ความเร็วไม่ถูกต้อง

ตอนที่ 2 การศึกษาแนวทางในการจัดการปัญหาการสิ่งแวดล้อมบริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลัก
ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

2.1 สภาพทางกายภาพโดยทั่วไป

จากการศึกษาเกี่ยวกับสภาพทางกายภาพบริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักที่กำหนด จำนวน 30 เส้นทาง พบว่า บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักส่วนใหญ่ได้กำหนดเส้นทางที่

มีผู้ใช้ในด้านการจราจรคับคั่งหรือผู้ใช้รถใช้ถนนในเส้นทางสำคัญ จะเห็นได้ว่าพื้นที่หรือบริเวณของเส้นทางสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีความกว้างความยาวของแต่ละสายไม่เท่ากัน สภาพพื้นผิวการจราจรบางเส้นก็อยู่ในสภาพดี ส่วนใหญ่จะอยู่ในสภาพที่พอใช้การได้เท่านั้น ไม่มีการปรับปรุงแต่อย่างใดหรือถ้ามีการปรับปรุงก็เป็นบางแห่งเป็นลักษณะแก้ปัญหาเฉพาะหน้าเท่านั้น

ในปัจจุบันยานพาหนะรถยนต์และรถจักรยานยนต์ได้มีจำนวนเพิ่มขึ้นมาก การจัดระเบียบด้านการจราจร ผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ถูกกวดจราจรหรือไม่ทราบกวดจราจรในการขับขี่และมีความเห็นแก่ตัว ไม่มีจิตสำนึกหรือจิตสาธารณะ มีความเห็นแก่ตัว ไม่เคารพกติกา มาตรการหรือกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ มีการเอาพื้นถนนซึ่งเป็นพื้นที่สาธารณะไปหาผลประโยชน์ส่วนตน และใช้พื้นที่สาธารณะเหล่านี้เป็นที่ระบายหรือเป็นที่ทิ้งขว้างขยะต่าง ๆ ที่เหลือจากการบริโภค ส่วนการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่เส้นทางหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องก็ยังไม่มีการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น และได้มีการนำยานพาหนะที่ไม่ถูกต้องเข้ามาวิ่งบนถนนสายหลักด้วย สภาพของรถติดในช่วงเช้าและเย็นของทุกวันจะมีให้เห็น และในบริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักได้มีการทิ้งขยะลงบนพื้นถนนให้เกิดความไม่น่าดูและสกปรก รวมไปถึงสภาพแวดล้อมของพื้นที่บริเวณเส้นทางสายหลักได้มีการติดตั้งป้ายโฆษณา ติดตั้งสายโทรศัพท์ ทำให้บดบังทัศนียภาพและเกิดความไม่น่าดูของการพาดสายโทรศัพท์ในแต่ละเส้นทาง ซึ่งเส้นทางบางสายก็อยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดีและมีการจราจรคล่องตัว

2.2 กิจกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่

จากการสังเกตของผู้ศึกษาและการสนทนากลุ่มเกี่ยวกับกิจกรรมสำคัญด้านปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า หน่วยงานที่รับผิดชอบ เช่น เทศบาลนครเชียงใหม่ ตำรวจจราจรเชียงใหม่ ได้มีการกำหนดแผนงานที่จะทำเป็นกิจกรรมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคม เช่น การปรับปรุง ซ่อมบำรุง มีการจัดระเบียบในการใช้รถใช้ถนน มีการทำความสะอาดในพื้นที่บริเวณ มีการรณรงค์ในการใช้รถใช้ถนนให้ถูกระเบียบกวดจราจร โดยมีการนำเอามาตรการและเทศบัญญัติประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ทราบทางสื่อต่าง ๆ มีการตรวจจับผู้ใช้รถใช้ถนนไม่ถูกต้องของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเป็นประจำ

การจัดงานถนนคนเดินทุกวันอาทิตย์ของเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยจัดกันที่ถนนราชดำเนิน ได้มีการปิดถนนตั้งแต่เวลา 12.00 น. เป็นต้นไป โดยปิดถนนที่ประตูท่าแพ ไปจนถึงหน้าสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองเชียงใหม่ ถนนพระปกเกล้าตั้งแต่แยกโรงเรียนยุพราชวิทยาลัยไปจนถึงสี่แยกโรงเรียนพุทธนิโสภณ ทำให้การจราจรไม่สามารถใช้ถนนที่ปิดได้ทำให้มีการติดขัดของการจราจร กิจกรรมในวันสำคัญที่จะต้องมีการปิดถนนบางสาย เช่น วันสงกรานต์ และวันสำคัญอื่น ๆ ที่การจัดกิจกรรม เช่น วันเข้าพรรษา มีขบวนแห่เทียนพรรษา วันวิสาขบูชา มีขบวนแห่

ประทีปโคมไฟ และบางกรณีที่มีขบวนบนเส้นทางคือ ขบวนศพของผู้เสียชีวิตไปทำการฌาปนกิจตามฌาปนสถานต่าง ๆ ในเขตเมืองเชียงใหม่ โดยส่วนมากจะอยู่ในช่วงเวลา 12.30 – 14.30 น. เท่านั้น

2.3 นโยบาย มาตรการ และกิจกรรมที่เคยส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา

จากการสังเกตและจากเอกสารที่เกี่ยวข้อง พบว่า บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เทศบาลนครเชียงใหม่และตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ได้ร่วมกันรณรงค์การขับขีรถยนต์และรถจักรยานยนต์อย่างไรให้ถูกต้อง ได้เผยแพร่ข่าวสารทางสื่อและปิดป้ายให้เห็นเด่นชัดบริเวณสี่แยกที่สำคัญต่าง ๆ มีการตรวจจับผู้ขับขีรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่ผิดกฎหมายอยู่เป็นประจำ ได้มีการให้การศึกษอบรมในสถานการศึกษา องค์กรต่าง ๆ ตลอดจนประชาชนทั่วไปให้มีความรู้ความเข้าใจในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง และมีการให้ร่วมสร้างจิตสำนึกและจิตสาธารณะในการรับผิดชอบต่อพื้นที่เส้นทางสาธารณะที่ใช้ร่วมกัน

2.4 ข้อเสนอของผู้ที่เกี่ยวข้องในการส่งเสริมการมีส่วนร่วมเพื่อจัดการปัญหา

จากการสอบถามถึงข้อเสนอแนะของผู้ประกอบการและชนชั้นกลาง พบว่า ได้มีข้อเสนอในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ควรจัดให้มีการอบรมเยาวชน เยาวชน ในสถานศึกษาต่าง ๆ ให้เกิดจิตสำนึกและมีส่วนร่วมรับผิดชอบ ให้มีการนำเอามาตรการ กฎหมาย ข้อบังคับมาใช้อย่างจริงจัง และมีขีดจำกัดในปริมาณของยานพาหนะแต่ละชนิด และอายุการใช้งานของยานพาหนะด้วย ปรับพื้นที่ผิวจราจรให้อยู่ในสภาพที่ดีกว่าที่เป็นอยู่อย่างทุกวันนี้ การขุดเจาะถนนน่าจะมีการวางแผนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างชัดเจนและกำหนดระยะเวลาที่แน่นอนและให้มีการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ในด้านการใช้รถใช้ถนนอย่างทั่วถึง

จากการขอให้กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นเกี่ยวกับผลของการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเมืองเชียงใหม่ได้แสดงความคิดเห็นดังตารางที่ 12 ดังต่อไปนี้

Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของความเห็นเกี่ยวกับผลของการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ความเห็นเกี่ยวกับผลของการมีส่วนร่วม	กลุ่มผู้ตอบ		
	ผู้ประกอบการ	ชนชั้นกลาง	รวม
1. มีผลดีเพิ่มขึ้น	283 (61.7)	244 (51.6)	527 (56.5)
2. ได้ผลเท่าเดิม	67 (14.6)	81 (17.1)	148 (15.9)
3. เพิ่มความยุ่งยาก	20 (4.4)	49 (10.4)	69 (7.4)
4. ไม่แน่ใจ/ไม่มีความเห็น	89 (19.4)	99 (20.9)	188 (20.2)
รวม	459 (100)	473 (100)	932 (100)

จากตารางที่ 12 แสดงว่า ในภาพรวมความเห็นเกี่ยวกับผลของการมีส่วนร่วมในการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางได้ประเมินมีความเห็นเกี่ยวกับผลของการมีส่วนร่วมในการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ อันดับแรกคือ มีความเห็นว่าผลของการมีส่วนร่วมมีผลดีเพิ่มขึ้น ร้อยละ 56.5 รองลงมาคือ มีความเห็นว่าผลของการมีส่วนร่วมไม่แน่ใจ/ไม่มีความเห็น ร้อยละ 20.2 อันดับสามคือ มีความเห็นว่าผลของการมีส่วนร่วมได้ผลเท่าเดิม ร้อยละ 15.9

ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในแต่ละส่วนมีความเห็นเกี่ยวกับผลของการมีส่วนร่วมในการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีจำนวนร้อยละลดหลั่นเช่นเดียวกันกับที่มีความเห็น ในภาพรวมทั้งหมด

เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบความเห็นเกี่ยวกับผลของการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างผู้ตอบที่มีภูมิลำเนาเดิม และลักษณะงานประจำที่แตกต่างกัน ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นดังตารางที่ 13 และตาราง ที่ 14 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 13 ความสัมพันธ์ระหว่างความเห็นเกี่ยวกับผลของการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่กับผู้ตอบที่มีภูมิลำเนาเดิมต่างกัน

ความเห็นเกี่ยวกับ ผลของการมีส่วนร่วม	ภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบ				รวม
	ในเขตเมือง	นอกเขตเมือง	จังหวัดอื่น	จังหวัด	
	จ.เชียงใหม่	จ.เชียงใหม่	ในภาคเหนือ	ในภาคอื่น	
1. มีผลดีเพิ่มขึ้น	270	100	91	64	525
2. ได้ผลเท่าเดิม	80	43	11	14	148
3. เพิ่มความยุ่งยาก	33	13	14	9	69
4. ไม่แน่ใจ/ไม่มีความเห็น	97	36	28	26	187
รวม	480	192	144	113	929

Df = 9 , Chi Square = 17.045 , Sig = .048

จากตารางที่ 13 ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบแบบสอบถามกับความเห็นเกี่ยวกับผลของการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อม ปรากฏว่า มีความแตกต่างกัน และไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับค่า 0.05 ($P < 0.05$) จากจำนวนตัวเลขของผู้ตอบแบบสอบถามจะเห็นได้ว่า ภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบที่อาศัยอยู่ในเขตเมืองเชียงใหม่ นอกเขตเมืองเชียงใหม่ จังหวัดอื่นในภาคเหนือและจังหวัดในภาคอื่น เห็นว่า การมีส่วนร่วมทำให้มีผลดีขึ้นในระดับที่หนึ่ง และรองลงไปคือมีความเห็นไม่แน่ใจ/ไม่มีความเห็น และได้ผลเท่าเดิม และเพิ่มความยุ่งยากมีความแตกต่างกันตามลำดับ

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 14 ความสัมพันธ์ระหว่างความเห็นเกี่ยวกับผลของการมีส่วนร่วมของผู้ที่เกี่ยวข้องในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่กับผู้ตอบที่มีลักษณะงานประจำต่างกัน

ความเห็นเกี่ยวกับผลของการมีส่วนร่วม	ลักษณะงานประจำของผู้ตอบ				
	เจ้าของกิจการ	พนักงาน	ข้าราชการ	อาชีพอิสระ	รวม
				อื่น ๆ	
1. มีผลดีเพิ่มขึ้น	213	95	29	185	522
2. ได้ผลเท่าเดิม	50	31	10	53	144
3. เพิ่มความยุ่งยาก	12	14	6	36	68
4. ไม่แน่ใจ/ไม่มีความเห็น	58	41	11	76	186
รวม	333	181	56	350	920

Df = 9 , Chi Square = 19.823 , Sig.=.019

จากตารางที่ 14 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะงานประจำของผู้ตอบแบบสอบถามกับความเห็นเกี่ยวกับผลของการมีส่วนร่วม ปรากฏว่า มีความแตกต่าง และไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับค่า 0.05 ($P < 0.05$) จากจำนวนตัวเลขของผู้ตอบแบบสอบถามจะเห็นว่า ลักษณะงานประจำของผู้ตอบแบบสอบถามที่มีอาชีพอิสระอื่น ๆ เห็นว่า การมีส่วนร่วมทำให้มีผลดีขึ้นอยู่กับระดับที่หนึ่ง และรองลงไปคือผู้ประกอบการพนักงานเอกชนและข้าราชการตามมีความแตกต่างกันลำดับ

เมื่อถามกลุ่มตัวอย่างว่าการมีส่วนร่วมของคนกลุ่มใดสำคัญมากที่สุดในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ได้เสนอความคิดเห็นดังตารางที่ 15 ดังต่อไปนี้

Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ตารางที่ 15 จำนวนและร้อยละของความเห็นเกี่ยวกับกลุ่มสำคัญที่สุดที่ควรมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่โดยผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

กลุ่มสำคัญที่สุดที่ควรมีส่วนร่วม	กลุ่มผู้ตอบ		
	ผู้ประกอบการ	ชนชั้นกลาง	รวม
1. ประชาชนทั่วไป	273 (59.5)	283 (59.7)	556 (59.6)
2. ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในพื้นที่	96 (20.9)	78 (16.5)	174 (18.4)
3. กลุ่มผู้นำ	45 (9.8)	62 (13.1)	107 (11.5)
4. เจ้าหน้าที่เทศบาล	45 (9.8)	51 (10.8)	96 (10.3)
รวม	459 (100)	474 (100)	933 (100)

จากตารางที่ 15 แสดงว่า ในภาพรวมของกลุ่มสำคัญที่สุดที่ควรมีส่วนร่วมในการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลัก ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ที่ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางได้ประเมินว่า อันดับแรกของกลุ่มสำคัญที่สุดที่ควรมีส่วนร่วมคือ ประชาชนทั่วไป ร้อยละ 59.6 รองลงมาคือ ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในพื้นที่ ร้อยละ 18.4 และอันดับสามคือ กลุ่มผู้นำ ร้อยละ 11.5

ผู้ประกอบการได้ประเมินของกลุ่มสำคัญที่สุดที่ควรมีส่วนร่วม อันดับแรกคือ ประชาชนทั่วไป ร้อยละ 59.5 รองลงมาคือ ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในพื้นที่ ร้อยละ 20.9 และอันดับสามมีจำนวนเท่ากันคือ กลุ่มผู้นำและเจ้าหน้าที่เทศบาล ร้อยละ 9.8 เท่ากัน ส่วนชนชั้นกลางได้ประเมินกลุ่มที่สำคัญที่สุดที่ควรมีส่วนร่วม อันดับแรกคือ ประชาชนทั่วไป ร้อยละ 59.7 รองลงมาคือ ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในพื้นที่ ร้อยละ 16.5 และอันดับสามคือ กลุ่มผู้นำ ร้อยละ 13.1

เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบความเห็นเกี่ยวกับกลุ่มสำคัญที่สุดที่ควรมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างผู้ตอบที่มีภูมิฐานะเดิม และลักษณะงานประจำที่แตกต่างกัน ผลการวิเคราะห์แสดงให้เห็นดังตารางที่ 16 และ ตารางที่ 17 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 16 ความสัมพันธ์ระหว่างความเห็นเกี่ยวกับกลุ่มสำคัญที่สุดที่ควรมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ระหว่างผู้ตอบที่มีภูมิลำเนาเดิมต่างกัน

กลุ่มสำคัญที่สุดที่ควรมีส่วนร่วม	ภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบ				รวม
	ในเขต	นอกเขตเมือง	จังหวัดอื่น	จังหวัด	
	จ.เชียงใหม่	จ. เชียงใหม่	ในภาคเหนือ	ในภาคอื่น	
1. ประชาชนทั่วไป	294	115	81	65	555
2. ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในพื้นที่	78	43	30	22	173
3. กลุ่มผู้นำ	56	23	20	8	107
4. เจ้าหน้าที่เทศบาล	52	11	14	18	95
รวม	480	192	145	113	930

Df = 9, Chi Square = 14.613, Sig. = .102

จากตารางที่ 16 ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบกับกลุ่มสำคัญที่สุดที่ควรมีส่วนร่วม ปรากฏว่า มีความสัมพันธ์กันทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P > 0.05$)

ตารางที่ 17 ความสัมพันธ์ระหว่างความเห็นเกี่ยวกับกลุ่มสำคัญที่สุดที่ควรมีส่วนร่วมในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ระหว่างผู้ตอบที่มีลักษณะงานประจำต่างกัน

กลุ่มสำคัญที่สุดที่ควรมีส่วนร่วม	ลักษณะงานประจำของผู้ตอบ				รวม
	เจ้าของ	พนักงาน	ข้าราชการ	อาชีพอิสระ/	
	กิจการ	เอกชน		อื่น ๆ	
1. ประชาชนทั่วไป	205	107	28	212	552
2. ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในพื้นที่	62	35	15	57	169
3. กลุ่มผู้นำ	29	27	7	44	107
4. เจ้าหน้าที่เทศบาล	37	12	6	38	93
รวม	333	181	56	351	921

Df = 9 , Chi Square = 11.533 , Sig. = .241

จากตารางที่ 17 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะงานประจำของผู้ตอบกับความเห็นเกี่ยวกับกลุ่มสำคัญที่สุดที่ควรมีส่วนร่วม ปรากฏว่า มีความสัมพันธ์กันอย่างไรไม่มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P > 0.05$)

เมื่อขอความเห็นจากกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับแนวทางที่ได้ผลในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ได้ให้ข้อเสนอแนะดังตารางที่ 18 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 18 จำนวนและร้อยละของความเห็นเกี่ยวกับแนวทางที่ได้ผลในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

ความเห็นเกี่ยวกับแนวทางที่ได้ผลในการจัดการ	กลุ่มผู้ตอบ		
	ผู้ประกอบการ	ชนชั้นกลาง	รวม
1. การสอดส่องดูแล	123 (26.8)	154 (32.6)	277 (29.7)
2. การมีอาสาสมัครรับผิดชอบ	66 (14.4)	70 (14.8)	136 (14.6)
3. รณรงค์เผยแพร่ความรู้	189 (41.2)	160 (33.8)	349 (37.4)
4. ลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน	81 (17.6)	89 (18.8)	170 (18.2)
รวม	459 (100)	473 (100)	932 (100)

จากตารางที่ 18 แสดงว่า ภาพรวมความเห็นเกี่ยวกับแนวทางที่ได้ผลในการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ของชนชั้นกลางและผู้ประกอบการที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ อันดับแรกคือ การรณรงค์เผยแพร่ความรู้ ร้อยละ 37.4 อันดับรองลงมาคือ การสอดส่องดูแล ร้อยละ 29.7 และอันดับสามคือ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ร้อยละ 18.2

ผู้ประกอบการและชนชั้นกลางในแต่ละส่วนมีความเห็นเกี่ยวกับแนวทางที่ได้ผลในการจัดการสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีจำนวนร้อยละเช่นเดียวกันกับที่มีความเห็นในภาพรวมทั้งหมด

เมื่อวิเคราะห์เปรียบเทียบความเห็นเกี่ยวกับแนวทางที่ได้ผลในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างผู้ตอบที่มีภูมิลำเนาในตารางที่ 19 ดังต่อไปนี้

ตารางที่ 19 ความสัมพันธ์ระหว่างความเห็นเกี่ยวกับแนวทางที่ได้ผลในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างผู้ตอบที่มีภูมิลำเนาแตกต่างกัน

ความเห็นเกี่ยวกับแนวทาง ที่ได้ผลในการจัดการ	ภูมิลำเนาเดิมของผู้ตอบ				รวม
	ในเขตเมือง	นอกเขตเมือง	จังหวัดอื่น	จังหวัด	
	จ.เชียงใหม่	จ.เชียงใหม่	ในภาคเหนือ	ในภาคอื่น	
1. การสอดส่องดูแล	148	56	40	33	277
2. การมีอาสาสมัครรับผิดชอบ	64	31	24	16	135
3. รณรงค์เผยแพร่ความรู้	192	66	50	41	349
4. ลงทุน โครงสร้างพื้นฐาน	77	38	31	22	168
รวม	481	191	145	112	929

Df = 9 , Chi Square = 5.754 , Sig. = .764

จากตารางที่ 19 ความสัมพันธ์ระหว่างภูมิลำเนาเดิมกับความเห็นเกี่ยวกับแนวทางที่ได้ผลในการจัดการพบว่า ปรากฏว่า มีความสัมพันธ์กันอย่างไร้มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P > 0.05$)

ตารางที่ 20 ความสัมพันธ์ระหว่างความเห็นเกี่ยวกับแนวทางที่ได้ผลในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ระหว่างผู้ตอบที่มีลักษณะงานประจำต่างกัน

ความเห็นเกี่ยวกับแนวทางที่ได้ผลในการจัดการ	ลักษณะงานประจำของผู้ตอบ				รวม
	เจ้าของกิจการ	พนักงานเอกชน	ข้าราชการ	อาชีพอิสระ/อื่นๆ	
1. การสอดส่องดูแล	90	59	13	111	273
2. การมีอาสาสมัครรับผิดชอบ	44	31	7	49	131
3. รณรงค์เผยแพร่ความรู้	145	65	21	116	347
4. ลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน	53	26	15	75	169
รวม	332	181	56	351	920

Df = 9 , Chi Square = 15.499 , Sig. = .078

จากตารางที่ 20 ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะงานประจำของผู้ตอบแบบสอบถามกับความเห็นเกี่ยวกับแนวทางที่ได้ผลในการจัดการ ปรากฏว่าผลระหว่างความแตกต่างของลักษณะงานประจำของผู้ตอบกับความเห็นเกี่ยวกับแนวทางที่ได้ผลในการจัดการ มีความสัมพันธ์กันอย่างไม่มีความสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ($P > 0.05$)

ตอนที่ 3 แนวทางการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลัก

ตามที่ได้มีการศึกษาหาแนวทางในการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในพื้นที่บริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ จากผู้ประกอบการและชนชั้นกลาง และการสังเกตและสนทนากลุ่มได้นำมาวิเคราะห์แล้ว ปัญหา สาเหตุ และผลกระทบที่เกิดขึ้นและที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาสิ่งแวดล้อมเหล่านี้ และความต้องการของกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามและผู้ที่เกี่ยวข้อง ที่ได้แสดงความคิดเห็นกับการแก้ปัญหาที่จะเป็นแนวทางพอกำหนดการจัดการปัญหาได้ คือ มีการวางแผนกำหนดเป้าหมายการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ให้ชัดเจนและจัดทำเป็นรูปแบบบูรณาการโดยกำหนดจัดเป็นแผนงาน โดยมีโครงการรองรับ จำนวน 3 โครงการ ดังนี้

1. โครงการเมืองน่าอยู่
2. โครงการเมืองยั่งยืน และ
3. โครงการเมืองพัฒนา

โดยมีรายละเอียดในโครงการ คือ

1. การกำหนดวิสัยทัศน์ (Vision)

“ในอนาคตเทศบาลนครเชียงใหม่จะเป็นเมืองที่น่าอยู่ มีการพัฒนาอย่างยั่งยืน และมีบทบาทที่ชัดเจนในกระบวนการพัฒนา”

2. การกำหนดพันธกิจ (Mission) ของเทศบาลนครเชียงใหม่

2.1 พันธกิจเมืองที่น่าอยู่ หมายถึง การทำให้เมืองมีความสวยงาม สะอาด เป็นระเบียบ มีการวางผังเมือง มีระบบการคมนาคมขนส่งที่สะดวก ปลอดภัย และประหยัด ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและได้รับการคุ้มครองด้านสิทธิเสรีภาพ

2.2 พันธกิจเมืองยั่งยืน หมายถึง การทำให้เป็นเมืองที่เศรษฐกิจของชุมชนมีความเข้มแข็งพึ่งตนเองได้อย่างยั่งยืน ประชาชนคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ

2.3 พันธกิจเมืองพัฒนา หมายถึง การทำให้ประชาชนมีบทบาทในการพัฒนาที่ชัดเจน และเมืองเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจและการคมนาคม เป็นเมืองท่องเที่ยวและศูนย์กลางด้านการศึกษาของภาคเหนือตอนบน

3. การกำหนดวัตถุประสงค์ (Objective)

3.1 วัตถุประสงค์การเป็นเมืองน่าอยู่

3.1.1 เป็นเมืองที่สวยงาม สะอาด เป็นระเบียบ มีการวางผังเมืองอย่างชัดเจน

3.1.2 มีระบบการคมนาคมขนส่งที่สะดวกปลอดภัยและประหยัด

3.1.3 ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและได้รับความคุ้มครองด้านสิทธิเสรีภาพ

3.2 วัตถุประสงค์การเป็นเมืองยั่งยืน

3.2.1 เป็นเมืองที่มีเศรษฐกิจชุมชนเข้มแข็ง พึ่งตนเองได้อย่างยั่งยืน

3.2.2 ประชาชนคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ

3.3 วัตถุประสงค์การเป็นเมืองพัฒนา

- 3.3.1 การทำให้ประชาชนมีบทบาทในการพัฒนาที่ชัดเจนและเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจและการคมนาคม เป็นเมืองท่องเที่ยวและศูนย์กลางด้านการศึกษาของภาคเหนือตอนบน
- 3.3.2 มีการนำเอาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพเพื่อการบริหารจัดการ

4. เป้าหมายการพัฒนา (Target)

4.1 เป้าหมายการพัฒนาเป็นเมืองนำอยู่

- 4.1.1 เป็นเมืองที่สวยงาม สะอาด เป็นระเบียบ มีการวางผังเมืองอย่างชัดเจน
- 4.1.2 มีระบบการคมนาคมขนส่งที่สะดวกปลอดภัยและประหยัด
- 4.1.3 ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและได้รับความคุ้มครองด้านสิทธิเสรีภาพ

4.2 เป้าหมายการพัฒนาเป็นเมืองยั่งยืน

- 4.2.1 เป็นเมืองที่มีเศรษฐกิจชุมชนเข้มแข็งพึ่งตนเองได้อย่างยั่งยืน
- 4.2.2 ประชาชนคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นและมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างมีประสิทธิภาพ
- 4.2.3 ประชาชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบการทำงานของภาครัฐบาล

4.3 เป้าหมายการพัฒนาเป็นเมืองพัฒนา

- 4.3.1 การทำให้ประชาชนมีบทบาทในการพัฒนาที่ชัดเจนและเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจและการคมนาคม วัฒนธรรม เป็นเมืองท่องเที่ยวและศูนย์กลางด้านการศึกษาของภาคเหนือตอนบน
- 4.3.2 มีการนำเอาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพเพื่อการบริหารจัดการ

จากปัญหาในด้านต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนี้จะเห็นได้ว่า สิ่งที่ได้ก่อให้เกิดปัญหาที่นำไปสู่การจัดการปัญหาเหล่านี้ก็คือ มนุษย์ หรือผู้บริหาร โภค ซึ่งเป็นผู้สร้างปัญหา พฤติกรรมที่เกิดขึ้นเพื่อก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมในเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ที่ได้ศึกษานี้ เพราะฉะนั้น รูปแบบของการบริหารการจัดการหน่วยงานของรัฐที่รับผิดชอบ กำกับดูแลในพื้นที่ น่าจะได้ร่วมกันดำเนินการกันแบบบูรณาการ ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนทั่วไปให้มีส่วนร่วมในการรับผิดชอบ การวางแผนรองรับปัญหาในด้านต่าง ๆ ร่วมกัน โดยเล็งเห็นผลประโยชน์ของส่วนรวมและประเทศชาติเป็นหลัก เพื่อให้เกิดความเจริญและยั่งยืนต่อไป