

การจัดการจราจรภายในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อ

การท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์

พันตำรวจโท สาทิต เพชรน้อย

รัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

กันยายน 2549

การจัดการจราจรภายในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อ

การท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์

พันตำรวจโท สาธิต เพชรน้อย

การค้นคว้าแบบอิสระนี้เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัยเพื่อเป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา

รัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

กันยายน 2549

การจัดการจราจรภายในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อ

การท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์

พันตำรวจโท สาธิต เพชรน้อย

การค้นคว้าแบบอิสระนี้ได้รับการพิจารณาอนุมัติให้นับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง

คณะกรรมการสอบการค้นคว้าแบบอิสระ

ประธานกรรมการ

รองศาสตราจารย์ ดร. โกสุมภ์ สายจันทร์

กรรมการ

อาจารย์เอกกมล สายจันทร์

กรรมการ

อาจารย์อโณทัย วัฒนาพร

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

16 กันยายน 2549

© ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยนี้สำเร็จได้ด้วยความกรุณาของศาสตราจารย์ ดร.โกสุมภ์ สายจันทร์ ประธานกรรมการที่ปรึกษาการค้นคว้าแบบอิสระ อาจารย์เอกกมล สายจันทร์ และอาจารย์โอโณทัย วัฒนาพร คณะกรรมการตรวจสอบการค้นคว้าแบบอิสระ ที่ให้ความรู้ คำแนะนำเป็นอย่างดี ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้

ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ คณาจารย์ทุกท่านที่ได้ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ อันเป็นพื้นฐานสำคัญในการทำวิจัยครั้งนี้ ขอขอบพระคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่ตอบแบบสอบถาม และให้ข้อมูลในการสัมภาษณ์เป็นอย่างดี

ท้ายนี้ งานวิจัยจะสำเร็จไม่ได้ หากไม่ได้รับความกำลังใจและการสนับสนุนจากครอบครัว เพื่อน ๆ ร่วมรุ่น เสมอมา

พันตำรวจโท สาธิต เพชรน้อย

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

ชื่อเรื่องการค้นคว้าแบบอิสระ	การจัดการจราจรภายในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์
ผู้เขียน	พินิตารวาท โสธิต เพชรน้อย
ปริญญา	รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (การเมืองและการปกครอง)
อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าแบบอิสระ	รองศาสตราจารย์ ดร. โกสุมภ์ สายจันทร์

บทคัดย่อ

การศึกษาเรื่องการจัดการจราจรภายในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ความเป็นไปได้ของแนวทางการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และ 2) ปัญหาและอุปสรรคของแนวทางการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ดังกล่าว ได้เก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง คือ ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจที่สังกัดหรือประจำอยู่ และประชาชนทั่วไป รวมถึงภาคธุรกิจที่มีกิจกรรมต้องสัญจรไปมาหรือมีส่วนที่ต้องเดินทางเข้าไปเกี่ยวเนื่องในเขตคูเมือง และมีสถานประกอบการทางธุรกิจอยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ การวิจัยนี้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงประชาชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง โดยการแจกแบบสอบถาม จำนวน 300 คน และสัมภาษณ์ จำนวน 18 คน สถิติที่ประกอบการวิเคราะห์ข้อมูล คือ ค่าความถี่ และค่าร้อยละ

ผลการศึกษาพบว่า

- 1) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่าสภาพปัญหาการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่มีปัญหาติดขัดเฉพาะช่วงเวลาที่เร่งด่วนมากที่สุด คือ ในช่วงเช้าก่อนเวลาทำงานและช่วงเย็นตอนเวลาเลิกงาน โดยผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรในเขตคูเมืองมีความพร้อมในการแก้ไขปัญหาเป็นบางหน่วยงานเท่านั้น
- 2) ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่า การแห้วขบวนบนถนนมีผลกระทบต่อจราจรในเขตคูเมือง โดยเห็นว่า การแห้วขบวนจะทำให้การจราจรติดขัดเป็นบางช่วงเวลา แต่บางส่วนเห็นว่าทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้นตลอดเวลา อย่างไรก็ตามยังมีผู้ตอบแบบสอบถามที่เห็นว่า การแห้วขบวนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ไม่มีผลกระทบต่อจราจรในเขตคูเมือง

3) ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนมากเห็นด้วยกับการจัดการจราจรในเขตคูเมืองที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยการจัดการแบริ้วขบวนในคูเมือง เนื่องจากเห็นว่าการแบริ้วขบวนทางน้ำจะช่วยสร้างสัญลักษณ์ใหม่ ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ได้ และการจัดขบวนแบริ้วทางน้ำ จะช่วยลดผลกระทบด้านปัญหาการจราจรติดขัดในท้องถนน และทำให้ระบบการจัดการน้ำในคูเมืองจะมีประสิทธิภาพดีขึ้นกว่าเดิม อีกทั้งช่วยสนับสนุนกิจกรรมอื่น ๆ ของท้องถิ่นได้หลากหลายรูปแบบ และบางส่วนก็เห็นว่าการแบริ้วขบวนทางน้ำ จะทำให้ภูมิทัศน์รอบคูเมืองได้รับการดูแลดีขึ้นกว่าเดิม ส่วนผู้ตอบแบบสอบถามที่ไม่เห็นด้วยกับการจัดระบบการแบริ้วขบวนในคูเมือง เนื่องจากส่วนใหญ่เห็นว่าการแบริ้วขบวนทางบก มีต่อเนื่องมายาวนานจนกลายเป็นสัญลักษณ์ของเชียงใหม่ การจัดแบริ้วทางบกน่าจะมีความสวยงามมากกว่าทางน้ำ และนักท่องเที่ยวสามารถเข้ามามีส่วนร่วมจำนวนมาก

Independent Study Title	Traffic Management within Chiang Mai City Moat Area for Eco - tourism Promotion
Author	Mr. Satid Petnoi
Degree	Master of Arts (Political Science)
Independent Study Advisor	Associate Professor Dr. Kosum Saichan

ABSTRACT

The study entitled, Traffic Management within Chiang Mai City Moat Area for Eco-tourism Promotion, aimed to explore 1) the possibility of tendency for traffic management within Chiang Mai city moat area for eco-tourism promotion and 2) problems and obstacles from such a tendency. Data collection was completed by sample group namely government officers, government enterprise officers who were under or in directly active of traffic management divisions, general people, and others from business sections who got involve in the traffic within Chiang Mai city moat area, and located their offices in Chiang Mai city. This study was conducted via the distribution of questionnaire to 300 people identified as the specific research sample group, and the interview with 18 people. The statistic types used for analyzing data were composed of frequency, and percentage.

The research findings were shown hereafter.

1) Most respondents mentioned that traffic problems within Chiang Mai moat area only happened to jam at the rush hours; before working hours in the morning and at the end of working hours in the evening. They claimed that only few sections dealt with traffic solutions within Chiang Mai city moat area got ready for taking action.

2) Most respondents mentioned that parade procession went along the road affecting traffic within the moat area sometimes. Some of them, moreover, mentioned that the parade on road, in fact, maximized the traffic jam in that area all the times. In contrast, some respondents indicated that any parade procession went through Chiang Mai Municipality area did not affect the traffic within the moat area.

3) Most respondent agreed with the traffic management within Chiang Mai city moat area for eco-tourism promotion by arranging floating parade procession instead. They pointed out that this floating parade procession would create the new marking that benefited to Chiang Mai tourism, and could also reduce the affect on traffic problems. It, moreover, indirectly improved the water management system within the moat to be more effective, and helped promote the arrangement of various types of local activities. Some of them believed that the floating parade procession would better landscape of the moat. Some respondents who disagreed with the system of floating parade procession argued that since the parade procession along the road had continually arranged for long times ago and became Chiang Mai's mark, the land parade procession, then, should be maintained. In addition, the land parade procession should be more beautiful than the floating one, and the amount of tourists who could join in the parade should be higher.

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ก
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ฉ
สารบัญตาราง	ญ
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา	7
1.3 ขอบเขตของการศึกษา	7
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	7
1.5 นิยามศัพท์ทั่วไป	7
บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	
2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการดำเนินงานการแก้ไขปัญหาราจร	9
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพการบริการทางการท่องเที่ยว	13
2.3 การส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวของภาครัฐ	14
2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ	17
2.5 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	22
2.6 กรอบแนวคิดของการศึกษา	28
บทที่ 3 ระเบียบวิธีวิจัย	
3.1 การเก็บข้อมูล	28
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา	28
3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	29
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล	29

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 4 ผลการศึกษา	
4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม	31
4.2 ความเป็นไปได้ของแนวทางการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์	36
4.3 ปัญหาและอุปสรรคของแนวทางการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์	44
4.4 ผลการสัมฤทธิ์ผลความเป็นไปได้ในการดำเนิน โครงการจัดการจราจร ในเขตคูเมืองเชียงใหม่	46
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	
5.1 สรุป	51
5.2 อภิปรายผล	52
5.3 ข้อเสนอแนะ	55
บรรณานุกรม	56
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก แบบสอบถาม	59
ประวัติผู้เขียน	64

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ	31
4.2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ	31
4.3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา	32
4.4 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการอาชีพ	32
4.5 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้	33
4.6 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามภูมิลำเนา	34
4.7 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประเภทยานพาหนะ ในการเดินทางเข้ามาในเมืองเชียงใหม่	35
4.8 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับ สภาพปัญหาการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่	36
4.9 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความคิดเห็น เกี่ยวกับผลกระทบของการแห่ขบวนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ต่อการจราจรในเขตคูเมือง	37
4.10 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจัดระบบการแห่ขบวนในคูเมือง	38
4.11 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกสาเหตุที่ไม่เห็นด้วย ในการจัดระบบการแห่ขบวนในคูเมือง	39
4.12 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกสาเหตุที่เห็นด้วย ในการจัดระบบการแห่ขบวนในคูเมือง	40
4.13 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกปัญหาหรืออุปสรรค ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อ การดำเนิน โครงการจัดการจราจรในคูเมือง	41
4.14 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับ ความพร้อมของหน่วยงานในการแก้ไขปัญหาการจราจรในคูเมือง	43

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.15	43

จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับ
ความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ด้วยปัจจัยทางด้านภูมิศาสตร์ ประวัติศาสตร์ สภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ส่งผลให้จังหวัดเชียงใหม่ เป็นหัวเมืองเอกในส่วนภูมิภาค และถ้ามองในภาพรวมทั้งประเทศจะเป็นรองก็เพียงกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้จากประเพณีวัฒนธรรมของล้านนา อันเป็นเอกลักษณ์ที่โดดเด่น ร่วมกับสภาพทางภูมิศาสตร์ อีกทั้งภูมิประเทศและธรรมชาติที่สวยงาม จึงเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศ และนารายได้เป็นเงินตราเข้าประเทศในสัดส่วนอันดับต้น ๆ ของประเทศ ช่วยผดุงฐานะทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองของจังหวัดเชียงใหม่ ให้มีความมั่นคงมายาวนาน จนกระทั่งสภาพเศรษฐกิจโดยรวมของกลุ่มประเทศในภูมิภาคนี้เกิดวิกฤติทางเศรษฐกิจ ระหว่างปี พ.ศ. 2535 - 2540 ส่งผลต่อเนื่องมายังจังหวัดเชียงใหม่ ให้เกิดภาวะชะลอตัวทางเศรษฐกิจ ซึ่งการที่รัฐบาลไทยมองว่า การท่องเที่ยวคือหนทางสำคัญของการนารายได้กระแสเงินสดเข้าสู่ประเทศ ดังนั้น รัฐบาลจึงมีนโยบายในการส่งเสริมคุณภาพและมาตรฐานของการบริการในด้านการส่งเสริมการท่องเที่ยว เพิ่มความหลากหลายของรูปแบบการให้บริการและการท่องเที่ยว และการยกระดับความสามารถในการแข่งขันของภาคบริการและการท่องเที่ยวครั้งนี้ (www.thaigov.go.th, 18 มกราคม 2547)

1. เร่งฟื้นฟูระดับความสัมพันธ์และร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็นประตูทางผ่านหลักของการท่องเที่ยวในภูมิภาค ทั้งด้านการตลาด การขนส่ง การลงทุน การบริหารจัดการ รวมถึงการจัดอุปสรรคในการท่องเที่ยว

2. บริหารการท่องเที่ยวโดยใช้กลยุทธ์การตลาดเชิงรุก โดยสร้างกิจกรรมท่องเที่ยวทั้งระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ เชื่อมโยงกับวิสาหกิจขนาดกลาง ขนาดเล็ก และธุรกิจชุมชน พัฒนาคุณภาพการบริการท่องเที่ยว และยกระดับ ประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการประชุม การสัมมนา และการแสดงสินค้าของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

3. เร่งพัฒนา บุรณะ พื้นฟูมรดกและสินทรัพย์ทางวัฒนธรรมทั้งในเขตเมืองและนอกเมืองเพื่อให้เกิดการท่องเที่ยวใหม่ สร้างแหล่งจับจ่ายซื้อสินค้าของนักท่องเที่ยว โดยจะส่งเสริมบทบาทเอกชนร่วมกับชุมชนในการรักษาแหล่งท่องเที่ยวและวิถีชีวิตให้อยู่ในสภาพเดิมอย่างต่อเนื่อง

4. เพิ่มความหลากหลายของการท่องเที่ยวรูปแบบต่าง ๆ ทั้งการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ รวมทั้งการท่องเที่ยวเชิงเกษตรกรรม โดยส่งเสริมการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว แห่งใหม่ และให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการท่องเที่ยวมากขึ้น ทั้งในรูปแบบการจัด สหกรณ์การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ชุมชนเป็นแหล่งท่องเที่ยว

5. เพิ่มมาตรการอำนวยความสะดวก สร้างความปลอดภัย และป้องกันการเอาเปรียบนัก ท่องเที่ยว รวมทั้งเร่งรัดการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของนักท่องเที่ยวอย่างจริงจัง

อย่าไรก็ตามการท่องเที่ยวที่ถือเป็นรายได้หลักของทั้งประเทศและของจังหวัดเชียงใหม่ ได้รับผลกระทบโดยตรง ภาวะการท่องเที่ยวยิ่งถูกซ้ำเติมอย่างต่อเนื่องเป็นระยะ นับตั้งแต่โรคซาร์ส ติดตามด้วยโรคไข้หวัดนก ครั้งที่สำคัญคือ ธรณีพิบัติ หรือสึนามิ (TSUNAMI) บริเวณทะเล อันดามัน เมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2547 ส่งผลกระทบบ่อยยิ่งต่อภาวะการท่องเที่ยวของประเทศไทย ที่ซบเซาลงในทันทีไม่อาจฟื้นคืนกลับสู่ภาวะปกติได้อีกในระยะอันสั้นนี้ โดยที่การท่องเที่ยวนั้น ผูกโยงเกี่ยวเนื่องกับระบบเศรษฐกิจพื้นฐานในภาคธุรกิจอื่น ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจด้านบริการ ทั้งหลาย เช่น โรงแรม สถานเริงรมย์ การขนส่งสาธารณะ ฯลฯ ขาดรายได้อย่างมหาศาล ด้วยเพราะ นักท่องเที่ยวต่างชาติ ระวังหรือยกเลิกการเดินทางมาท่องเที่ยวในภูมิภาคที่มีภาวะเสี่ยงต่อกภัยพิบัติ ทางธรรมชาติและโรคติดต่อดังกล่าวแม้ว่ารัฐบาลและการท่องเที่ยวได้จัดการรณรงค์ให้ประชาชน คนไทย หันมาท่องเที่ยวในประเทศไทย แทนการไปเที่ยวต่างประเทศ เพื่อผดุงฐานะทางเศรษฐกิจ โดยรวมของประเทศ ทำให้จังหวัดต่าง ๆ กระตุ้นด้านการท่องเที่ยวด้วยการจัดงานเทศกาลสำคัญ ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับประเพณี วัฒนธรรมในท้องถิ่นของคนอย่างยิ่งใหญ่ สังเกตได้อย่างชัดเจนว่าเทศกาล สำคัญ ๆ ของประเทศที่จังหวัดเชียงใหม่นำมาจัดได้อย่างสวยงามและยิ่งใหญ่มายาวนาน เช่น เทศกาลสงกรานต์นั้น ได้ถูกกรุงเทพมหานครและจังหวัดในปริมณฑล นำไปจัดในช่วงปี 2544 เรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน เทศกาลลอยกระทงที่จังหวัดสุโขทัยจัดเทศกาลประเพณีเผาเทียนเล่นไฟก็ดี งานไม้ดอกไม้ประดับที่หลายจังหวัดนำไปจัดได้อย่างสวยงามและยิ่งใหญ่ หรือดีกว่าที่จังหวัด เชียงใหม่ เคยจัดก็ดี ด้วยเพราะการแข่งขันดังกล่าวมีสูงในเทศกาลดังกล่าวมาแล้ว ทำให้จังหวัด เชียงใหม่ เริ่มเจียบเหงา ไม่คึกคัก หรือคราคร่ำไปด้วยนักท่องเที่ยวมากมายตั้งแต่ก่อน ประกอบกับ การคมนาคมภายในประเทศมีความมีความสะดวกสบายมากขึ้น การเดินทางไปท่องเที่ยวนอกเส้น ทางสายหลัก ที่เดิมมีเป้าหมายที่จังหวัดเชียงใหม่ ทำได้โดยง่าย

ขณะที่จังหวัดเชียงใหม่ยังคงมีรูปแบบการจัดงานที่ไม่ต่างไปจากเดิม โดยยังคงขบวน แห่งที่มีริ้วขบวนยาวในเทศกาลต่าง ๆ ไว้บนบก หรือท้องถนนเสียเป็นส่วนใหญ่ โดยจะเคลื่อน ขบวนประกอบการพ็อนรำตามวัฒนธรรมอย่างอ่อนช้อยสวยงาม เป็นระยะตลอดเส้นทาง จึงก่อให้เกิดการติดขัดในการจราจรในถนนสายหลักในตัวเมืองเชียงใหม่ เป็นลูกโซ่ อีกทั้งระบบจัดการ

จราจรในเขตชุมชนเทศบาลชั้นในนั้น ถนนที่ลู่ขนานคูเมือง และรายรอบกำแพงเมืองเชียงใหม่ทั้งสี่ด้านนั้นถูกจัดให้มีการสัญจรหรือเดินทางเดียวเสียเป็นส่วนใหญ่ มีจุดตัดข้ามหรือเชื่อมต่อของถนนทั้งสองฝั่งมาก ทำให้เกิดความคับคั่งของการจราจรตามปกติ ในจุดทางร่วมทางแยกที่มีมากอยู่แล้วก็จะยิ่งมากเป็นทวีคูณเมื่อเป็นช่วงเทศกาล รื้อขบวนแห่ทางบกเคลื่อนที่ไปช้ามาก ใช้เวลานาน และมักจะเริ่มต้นที่สะพานนวรัตน์ ฝั่งตะวันตกหน้าจวนผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ แล้วเคลื่อนที่ไปตามถนนท่าแพสู่ช่วงประตูท่าแพ กรณีดังกล่าวมานี้เฉพาะเทศกาลหลัก ๆ ประจำปี เพียงไม่กี่ครั้งเท่านั้น ถ้ามีความต้องการเพิ่มเทศกาลอื่นใดของชุมชนในท้องถิ่นเข้าไปอีก ย่อมเป็นไปได้ยากยิ่ง ประชาชนและนักท่องเที่ยวจะเกิดความเบื่อหน่ายต่อสภาพการจราจรในเขตชุมชนชั้นในดังกล่าว หากปล่อยให้เป็นอย่างนี้ต่อไปแล้ว สามารถทำนายหรือคาดการณ์ล่วงหน้าในส่วนที่เกี่ยวกับการท่องเที่ยวได้เลยว่า จังหวัดเชียงใหม่ ต้องตกจากอันดับจังหวัดการท่องเที่ยวอย่างแน่นอน หากไม่มีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง คิดค้นหาแนวทางใหม่ ๆ มาเป็นจุดขาย เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศให้เวียนกลับมาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ดังเดิม แล้วสถานะทางเศรษฐกิจโดยรวมของจังหวัดเชียงใหม่ ก็จะต้องถดถอยตามลงไปด้วยเช่นเดียวกัน

จากสภาพปัญหาการจราจรที่แออัดคับคั่งอันเป็นผลจากขบวนแห่ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ จนเกิดผลกระทบทำให้เกิดความสูญเสียอย่างมหาศาลทั้งทางเศรษฐกิจ การเมือง และสังคม ดังกล่าวมาแล้ว หากไม่เร่งรัดดำเนินการหาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว ความสูญเสียก็จะยิ่งทวีความรุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะทางด้านเศรษฐกิจ ที่จะเป็นปัจจัยหล่อเลี้ยงชุมชนอย่างยั่งยืน ซึ่งผลกระทบดังกล่าวมีรายละเอียดดังนี้

ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจ ในกรณีการใช้ยานพาหนะ ต้นทุนในการเดินทาง (Vehicle Operating Cost) ประกอบด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ค่าน้ำมันหล่อลื่น ค่าสึกหของยาง ค่าเสื่อมราคาของการใช้รถและค่าซ่อมแซมบำรุงรักษา สภาพของถนนและความหนาแน่นของการจราจร ย่อมมีผลกระทบต่อต้นทุนในการใช้ยานพาหนะ โดยเฉพาะอย่างยิ่งค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจะแปรผันไปตามความเร็วของรถ กล่าวคือ จะเสียค่าน้ำมันเชื้อเพลิงถูกที่สุดเมื่อรถวิ่งในอัตราความเร็ว 50 – 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถ้าความเร็วของรถต่ำลงค่าใช้จ่ายส่วนนี้จะกลับสูงขึ้น การสูญเสียค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการจราจรติดขัด นอกจากจะมีค่าใช้จ่ายด้านต้นทุนการใช้รถแล้ว ยังมีค่าใช้จ่ายที่เกิดจากต้นทุนในการเสียเวลา (Time Cost) รวมอยู่ด้วย กล่าวคือ ถ้าสามารถประหยัดเวลาในการเดินทางได้ ก็จะทำให้สามารถมีเวลาในการทำงานและหาเงินได้มากขึ้น การสูญเสียทางเศรษฐกิจก็จะยังคงมีอยู่ต่อไป และจะเพิ่มมากขึ้น หากไม่มีการแก้ไขปัญหการจราจรที่ติดขัดอย่างแท้จริง ในลักษณะที่เป็นรูปธรรม และทำอย่างถาวร มิใช่เป็นการแก้ปัญหเฉพาะหน้า

ความสูญเสียทางการเมือง ถ้าพิจารณากันโดยทั่ว ๆ ไป ปัญหาการจราจรในจังหวัดเชียงใหม่ ไม่น่ากระทบต่อการเมืองแต่อย่างใด แต่ในข้อเท็จจริงนั้น มีบ่อยครั้งที่ปัญหาการจราจรในจังหวัดเชียงใหม่ ได้ถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นกระตุกถามและถูกวิพากษ์วิจารณ์จากการบริหารงานของคณะรัฐบาล โดยสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรอยู่ไม่น้อย ประเด็นของกระตุกถามส่วนใหญ่ มักโจมตีว่าไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรให้บรรเทาลงได้ ทั้ง ๆ ที่ปัญหาการจราจรในจังหวัดเชียงใหม่ยังไม่ถึงขั้นแออัดมากเหมือนในกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ ยังโจมตีหน่วยงานของรัฐว่า ขาดการประสานงานซึ่งกันและกัน และกลับเป็นตัวเสริมให้สภาพการจราจรยิ่งแออัดมากขึ้น ในขณะเดียวกัน มาตรการการบังคับใช้กฎหมายต่อผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรยังไม่มีประสิทธิภาพอีกด้วย

ความสูญเสียทางสังคม ความสูญเสียเนื่องมาจากปัญหาการจราจรที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ที่ไม่สามารถวัดค่าออกมาเป็นตัวเลขได้ชัดเจน คือความสูญเสียในเชิงสังคม ดังนี้คือ

3.1 ผู้ประสบอันตรายจากอุบัติเหตุการจราจรทางบก ไม่ว่าจะเป็นผู้ที่เสียชีวิตหรือที่ได้รับบาดเจ็บจะมีผลกระทบต่อจิตใจของตนเองและครอบครัวเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในครอบครัวที่ผู้ประสบอันตรายเป็นกำลังสำคัญในการหาเลี้ยงครอบครัว ซึ่งการสูญเสียในแง่นี้นับวันจะยิ่งสูงขึ้นทุก ๆ ปี เป็นเงาตามตัว

3.2 ความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้าในการขับขี่หรือนั่งรถอยู่บนถนน ซึ่งแออัดคับคั่งเป็นเวลานานทำให้ได้รับไอเสียและควันพิษซึ่งอาจเกิดอาการอ่อนเพลียและเป็นอันตรายต่อสุขภาพร่างกายได้ ทั้งยังสร้างความหงุดหงิดและความเครียดทางจิตใจ รวมทั้งระบบประสาท จึงเกิดการแย่งชิงเบียดเสียดกันเพื่อหนีสภาพแออัดและให้ถึงจุดหมายปลายทางโดยเร็ว อันเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุเล็กๆ น้อยๆ อยู่เนืองๆ และส่งผลในการกีดขวางการจราจรให้ติดขัดมากขึ้น ยิ่งไปกว่านั้น ลักษณะอันดีงามของวัฒนธรรมไทย คือการเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่และมีน้ำใจต่อกัน จึงเป็นสิ่งที่ทำได้ยากในการเดินทางบนท้องถนน

3.3 สืบเนื่องจากความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้า และการแก่งแย่งกันดังกล่าวทำให้ผู้ขับรถจำนวนมากพยายามฝ่าฝืน หรือหลีกเลี่ยงกฎจราจรต่าง ๆ อยู่เสมอ ๆ สิ่งเหล่านี้เป็นพฤติกรรมในทางลบ และทำให้การเรียนรู้ของเด็กหรือเยาวชนรุ่นหลังเป็นไปอย่างผิด ๆ เมื่อมีโอกาสได้ขับขี่รถ ประกอบกับความคึกคะนองตามวัย และอยู่ในช่วงการฝึกหัดขับใหม่ จึงขับขี่ด้วยความสนุกสนานตื่นเต้น ใช้ความเร็วสูง นำหวิดเสียว และขาดความระมัดระวังที่ดีพอ อีกทั้งความชำนาญและประสบการณ์ในการควบคุมรถยนต์ยังมีน้อย โอกาสเกิดอุบัติเหตุจึงมีสูง การสูญเสียชีวิตและร่างกายของเด็กวัยรุ่นเหล่านี้ นับว่าเป็นการสูญเสียอนาคตของชาติส่วนหนึ่ง ทั้งนี้ เป็นผลสืบเนื่องมาจากการเรียนรู้เกี่ยวกับการจราจรของสังคมอย่างผิด ๆ นั่นเอง

3.4 มลภาวะอันเกิดจากไอเสียของยานพาหนะที่มีสารพิษต่าง ๆ เช่น สารตะกั่ว และคาร์บอนมอนอกไซด์ เป็นต้น และเสียงดังเกินระดับปกตินั้น ไม่เพียงแต่จะเป็นอันตรายต่อสุขภาพของผู้ขับขี่และผู้โดยสารเท่านั้น แต่ย่อมรวมถึงประชาชนที่อยู่อาศัยและที่สัญจรไปมาบนท้องถนนตามที่ต่าง ๆ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ปฏิบัติหน้าที่อำนวยความสะดวกการจราจรบนท้องถนนด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่มีการจราจรแออัดและคับคั่ง จะมีมลภาวะรุนแรงมาก

ด้วยเหตุดังกล่าวจึงได้มีการเสนอแนวทางแก้ไขปัญหามลภาวะและผลกระทบของการจราจรข้างต้นโดยการจัดการสัญจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์ขึ้น ด้วยการจัดให้ริ้วขบวนที่แห่แหนในเทศกาลเดิมและเทศกาลที่จะดำริให้มีขึ้นในภายหน้าทั้งหมดนั้น ไปจัดริ้วขบวนในน้ำ ไร่เรือ แพ หรือทูลอยที่ทำจากวัสดุใด ๆ ก็ได้ที่มีลักษณะอนุรักษ์ต่อสิ่งแวดล้อม และไม่มีการใช้เครื่องยนต์ที่ก่อให้เกิดมลภาวะด้านอากาศเป็นพิษ เคลื่อนที่ไปในคูเมืองรอบกำแพงเมืองเชียงใหม่ ที่มีลักษณะเกือบเป็นสี่เหลี่ยมจัตุรัส มีความกว้างแต่ละด้านไม่ถึง 2 กิโลเมตร วนรอบของถนนสายหลักที่คูขนานคูเมือง และแนวกำแพงชั้นในนั้น อยู่ในรัศมีของพื้นที่เพียง 4 ตารางกิโลเมตรเท่านั้น ไม่ยาวหรือกว้างเกินไป โดยเริ่มจัดริ้วขบวนแห่จากจุดใด จุดหนึ่ง แล้วล่องไปตามคูเมือง ภายใต้สมมติฐานที่ว่าถนนที่เชื่อมต่อระหว่างแนวคูเมืองชั้นนอกกับชั้นในได้ถูกตัดออกไปแล้ว ในลักษณะที่คูเมืองเป็นคลองที่ยาวโดยตลอดปราศจากถนนเชื่อมต่อหรือแนวประตูน้ำที่มีอยู่เป็นระยะเหมือนดังปัจจุบัน เมื่อล่องริ้วขบวนมาทางน้ำตามคูเมืองแล้ว จึงขึ้นบก ณ จุดที่กำหนดหรืออาจเป็นจุดเดิมที่ช่วงประตูท่าแพ ซึ่งจำเป็นต้องขุดลอกพื้นคูเมืองเช่นเดียวกัน แล้วให้มีความกว้างอย่างน้อยเท่ากับปัจจุบัน เพื่อให้ใช้จุดดังกล่าวเป็นคล้ายท่าขึ้นลงสำหรับขบวนแห่ที่อาจจำเป็นต้องสร้างยกพื้นมาตรฐาน โดยมีเสาค้ำยันอยู่ในพื้นคูเมืองมีความกว้างพอประมาณ จะสร้างให้มีลักษณะลดหลั่นกันเป็นสองหรือสามชั้นก็ได้ แล้วสร้างบันไดพร้อมท่าเทียบทูลอย เรือ หรือแพในขบวนแห่ที่สามารถเทียบท่าได้ที่ได้ยกพื้นดังกล่าว

ดังนั้น หากมีการตัดถนนที่เชื่อมต่อทางร่วมทางแยกทุกเส้นทางระหว่างถนนคูขนานคูเมือง ทั้งนี้เพื่อให้คูเมืองไหลถ่ายเทได้ตามธรรมชาติ รวมทั้งริ้วระบบประตูน้ำตามจุดเชื่อมต่อต่าง ๆ ที่ทำไว้เดิม ด้วยสภาพภูมิศาสตร์ของพื้นที่แนวกำแพงเมืองทั้งสี่ด้านสูงต่ำไม่เท่ากัน เพื่อปรับระดับน้ำให้สูงเสมอหรือใกล้เคียงกัน ที่บางเวลาน้ำซึ่งอยู่ในสภาพนิ่ง เพราะถูกกักเอาไว้ด้วยแนวถนนที่เชื่อมต่อพร้อมประตูน้ำนั้น เกิดเน่าเหม็นเพราะขาดการไหลเวียนตามธรรมชาติ โดยริ้วออกเสียทั้งหมด แล้วขุดลอกพื้นคูเมืองใหม่ตลอดสาย กำหนดการไหลเวียนของน้ำให้ไปออก ณ จุดใดจุดหนึ่งที่ต้องการ แล้วใช้น้ำส่วนนั้นที่จะสามารถไหลเวียนได้ตามธรรมชาติ นั้น ให้ไหลออกไปได้น้ำเสียเพื่อชำระล้างสิ่งปฏิกูลในลำคลองอื่นในเขตเทศบาล โดยเฉพาะคลองแม่ข่าจะเป็นการใช้ทรัพยากรน้ำอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เมื่อคูเมืองไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลเวียนของน้ำแล้ว

ในลักษณะนี้ก็เท่ากับว่าเขตคูเมืองชั้นในนั้น อยู่ในสภาพคล้ายเกาะขนาดเล็ก ส่วนที่จะต้องคำนึงถึงต่อไปคือการสัญจรระหว่างเขตคูเมืองชั้นในกับชั้นนอก จำเป็นที่จะต้องเชื่อมชุมชนทั้งสองแห่งเข้าหากันด้วยสะพานแทนถนนและสะพานดังกล่าวนี้ จำเป็นต้องเป็นสะพานที่สามารถเปิด - ปิดได้ด้วยกลไกจากด้านใดด้านหนึ่ง โดยไม่จำเป็นต้องให้มีสะพานเชื่อมต่อลักษณะดังว่านี้ มากไปกว่าด้านละ 3 แห่ง ของแนวกำแพงเมืองแต่ละด้าน ทั้งนี้ เพื่อเป็นการลดการคับคั่งของการจราจรในทางร่วมทางแยก และค่าก่อสร้างสะพาน ซึ่งจะต้องกำหนดให้เป็นสะพานที่ไม่มีทางลาดชันเชิงสะพาน หรือมีก็เพียงเล็กน้อยเพราะความกว้างของคูเมืองเชียงใหม่ ที่กว้างประมาณ 12 เมตร (ประมาณ 3 ช่องทางจราจร/ปกติช่องละ 3.5 เมตร) สองฝั่งคลองถูกจำกัดด้วยถนนคูขุนาน สะพานโค้ง หรือสะพานสูงที่มีความลาดชันเชิงสะพานทั้งสองด้านมากนั้น ไม่อาจก่อสร้างได้ และหากคิดแปลงแล้ว ก่อสร้างสะพานทรงโค้ง ก็จะก่อให้เกิดมลภาวะทางด้านภูมิทัศน์ หรือหากริ้วขบวนแห่ฯ มีอุปกรณ์ประกอบในลักษณะที่สูงแล้ว จะไม่สะดวกเมื่อต้องลอดใต้สะพานแต่ละแห่ง สะพานระนาบเปิด-ปิดได้ จึงถือเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด เพราะจะเอื้อต่อขบวนแห่ฯ ทางน้ำ ไม่ว่าเครื่องประกอบจะมีความสูง หรือขบวนแห่ฯ จะมีความยาวเพียงใด ก็จะไม่ก่อให้เกิดปัญหาทั้งในขบวนแห่ฯ หรือภาวะคับคั่งของการจราจรบนผิวจราจร เพราะยานพาหนะ คน สัตว์ สิ่งของสามารถเคลื่อนที่ไปได้เมื่อถึงสะพานจุดใด ๆ ก็หยุดการจราจรชั่วคราวตรงสะพานที่จะตัดข้ามนั้น เพียงระยะสั้น ๆ ให้ขบวนแห่ฯ ผ่านไปก่อนได้ จะให้ผ่านไประยะสั้นเพียงใดก็สามารถทำได้เป็นช่วง ๆ ไป

เนื่องจากกำแพงเมืองเชียงใหม่ ในสภาพที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน มีได้อยู่ในสภาพสมบูรณ์เหลือเพียงซากป้อมและเชิงเทินตามหัวมุมทั้งสี่ด้าน (สี่แฉ่ง) กับประตูเมืองหลักอีกบางทิศเท่านั้น การมองข้ามไปยังฝั่งตรงข้าม หรืออีกนัยหนึ่งมุมมองไปยังฝั่งตรงข้ามของบาทวิถีของถนนคูขุนาน คูเมืองทั้งสองฝั่ง หากประชาชนและนักท่องเที่ยวสัญจรด้วยการเดินเท้าติดตามขบวนแห่ฯ ที่ริมถนนมีบาทวิถีปรับปรุงให้มีความกว้างมากขึ้น โดยที่มีการปรับแต่งภูมิทัศน์ริมคูเมืองทั้งสองฝั่ง จากเดิมที่มีต้นไม้ ไม้ดอกไม้ประดับให้ความร่มรื่นสวยงามอยู่แล้วให้มีความสวยงามมากยิ่งขึ้นอีก ทัศนวิสัยในการชมขบวนแห่ฯ จะชัดเจน สามารถติดตามชมไปได้โดยตลอดเส้นทาง นำติดตามอย่างยิ่ง ทั้งยังได้ออกกำลังกายไปด้วยในตัว ขบวนแห่ฯ ไม่ก่อให้เกิดความคับคั่งติดขัดของการจราจร ยวดยานที่เดินทางติดต่อทำธุรกิจ จะกระทำได้ตามปกติ สามารถแยกนักท่องเที่ยวออกจากยวดยานพาหนะโดยเด็ดขาด หากประสงค์จะชมขบวนแห่ฯ ให้ทำได้ด้วยการเดินเท้าเคลื่อนที่ไปตามบาทวิถีสองฝั่งคูเมือง นอกจากจะสามารถเพิ่มสีสันเพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศได้แล้ว ยังสามารถเพิ่มเทศกาลของชุมชนหรือท้องถิ่น เข้าไปได้มากมาย โดยไม่จำเป็นต้องห่วงเรื่องการติดขัดของการจราจรในท้องถนนที่เกี่ยวข้องแล้ว เรายังจะได้สวนสาธารณะในลักษณะของสวนสุขภาพขนาดใหญ่ มีความยาวไปตลอดแนวคูเมืองทั้งสองฝั่ง ที่มีภูมิทัศน์ร่มรื่น

สวยงาม ในช่วงที่ไม่ได้จัดเทศกาลอื่นใด ก็อนุญาตให้ประชาชนใช้คูเมืองเป็นแหล่งบันเทิงทางน้ำ อาจแข่งเรือขนาดเล็ก หรือพายเรือออกกำลังกายชมภูมิทัศน์สองฝั่งคูเมือง ด้วยยานพาหนะทางน้ำที่ไม่เป็นพิษเป็นภัยต่อมลภาวะใด ๆ อนุญาตให้ขายสินค้า เช่นสินค้าหนึ่งผลิตภัณฑ์หนึ่งตำบล (OTOP) ณ จุดใด ๆ สองฝั่งคูเมือง รวมทั้งจัดตลาดน้ำ ได้อีกสารพัดหนทาง เพื่อผดุงและขยายสถานะทางเศรษฐกิจให้หมุนเวียนลงสู่ระดับรากหญ้าได้อีกด้วย อีกทั้งจะเป็นแนวทางในการแก้ปัญหาต่อระบบการท่องเที่ยว และระบบเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงใหม่ได้อย่างยั่งยืน แปลกใหม่กว่าจังหวัดอื่นใด ที่สามารถกล่าวได้ว่าไม่มีสภาพคูเมืองที่คงสภาพและสวยงามเหมือนเช่นที่จังหวัดเชียงใหม่ของเราได้เลย

ผู้ศึกษาจึงประสงค์จะศึกษาความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหรือผู้ที่ได้รับผลกระทบและผู้ที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขปัญหาดังกล่าวในอันที่จะเป็นทางเลือกในการลดปัญหาและอุปสรรค อีกทั้งสร้างกลไกในการควบคุมการสัญจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ ในลักษณะที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์ด้วย โดยในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงได้สอบถามถึงความเป็นไปได้ต่อแนวคิดในการปรับสภาพบริเวณคูเมืองเชียงใหม่ ให้อยู่ในสภาพที่เป็นคูคลองตามธรรมชาติ ไม่มีถนนหรือประตูน้ำมาขวางกั้น การไหลเวียนของน้ำตามธรรมชาติอีกต่อไป แล้วมุ่งใช้ประโยชน์จากคูเมืองดังกล่าว ด้วยการลดการใช้ผิวจราจรจากกรณีการจัดขบวนแห่ฯ ตามเทศกาลต่าง ๆ โดยให้มาจัดริ้วขบวนเสียใหม่ ในทางน้ำของคูเมืองเชียงใหม่ เพื่อสร้างบรรยากาศของความแปลกใหม่ให้กับนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างประเทศได้ชื่นชม ดมดื่กับบรรยากาศอันหลากหลายของวัฒนธรรมท้องถิ่นที่จะสามารถจัดให้มีได้อย่างมากมายและต่อเนื่อง รวมทั้งกิจกรรมเสริมเศรษฐกิจรายได้ของประชาชน อีกทั้งส่งเสริมสุขภาพอนามัยในการเที่ยวชมในเขตคูเมืองที่กำหนดให้เป็นเขตเดินเท้าชมเมือง จะเป็นประโยชน์ช่วยลดปัญหาทั้งด้านมลภาวะและช่วยประหยัดพลังงานอันหายากยิ่งในปัจจุบัน

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของแนวทางการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
2. เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของแนวทางการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ศึกษาเฉพาะความคิดเห็นของกลุ่มข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ที่สังกัดหรือประจำอยู่ ประชาชน และผู้ดำเนินธุรกิจที่มีกิจกรรมต้องสัญจรไปมาหรือมีส่วนที่ต้องเดินทางเข้าไปเกี่ยวเนื่องเข้ามาในเขตคูเมือง และมีสถานประกอบการทางธุรกิจอยู่ในเขตพื้นที่ จังหวัดเชียงใหม่

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงสภาพปัญหาและความเดือดร้อนของประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตคูเมือง เชียงใหม่ และประชาชน นักท่องเที่ยวที่ใช้ถนนสัญจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่
2. ทำให้ทราบถึงแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดการจราจร ในเขตคูเมืองเชียงใหม่

1.5 นิยามศัพท์ทั่วไป

1. การสัญจร หมายถึง การเดินทางเคลื่อนย้ายสรรพสิ่งทั้งคน สัตว์ สิ่งของ หรือยานพาหนะจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง
2. การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่ขี่ จูบ หรือไต่ดื้อน สัตว์
3. สภาพการจราจร หมายถึง สภาพการจราจรโดยทั่ว ๆ ไป รวมตลอดถึงเส้นทางการจราจรต่าง ๆ ว่ามีประชาชนมาใช้บนผิวจราจร มีความคล่องตัว หรือแออัดคับคั่งอย่างไร
4. เขตคูเมืองเชียงใหม่ หมายถึง คูเมืองปัจจุบัน ซึ่งอยู่นอกแนวกำแพงเมืองเก่าของเมืองเชียงใหม่ มีถนนขนานและเชื่อมต่อกัน

บทที่ 2

แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การจัดการสัญจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์จะบรรลุผลและประสบความสำเร็จได้นั้น จะต้องอาศัยหลักการทฤษฎีบางอย่างมาช่วยเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ ความคล่องตัว ความสะดวกรวดเร็ว และความปลอดภัย ทั้งนักท่องเที่ยว ผู้ปฏิบัติหน้าที่ และผู้ใช้รถใช้ถนนทั่วไปที่ต้องสัญจรผ่านปริมณฑลคูเมืองเชียงใหม่ ดังนั้น การศึกษาวิจัยครั้งนี้จึงได้นำเอาทฤษฎีและแนวความคิดที่เกี่ยวข้องมาใช้ดังต่อไปนี้

2.1 แนวคิดเกี่ยวกับการดำเนินงานการแก้ไขปัญหาจราจร

ตามกรอบยุทธศาสตร์และแนวทางการดำเนินการแก้ไขปัญหาจราจรในระยะเร่งด่วน คณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกได้ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการให้บังเกิดผลในทางปฏิบัติ ดังนี้ (ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่, 2548)

(1) ด้านการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ มุ่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้เป็นทางเลือกที่มีคุณภาพในการเดินทางของประชาชนให้มากขึ้น โดยมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

- ให้ความสำคัญต่อรถขนส่งสาธารณะ ยิ่งกว่ารถส่วนบุคคล
- เพิ่มโอกาสให้รถประจำทางผ่านทางแยกก่อนรถส่วนบุคคล โดยเพิ่มช่องเดินรถประจำทางเข้าทางแยกที่มีความเป็นไปได้ทางกายภาพ และมีการควบคุมที่เหมาะสม
- ส่งเสริมการใช้รถร่วมกัน เช่น รถโรงเรียน การจัดรถรับ – ส่งข้าราชการ

(2) ด้านการจัดระบบการจราจรบนถนน เน้นการใช้ประโยชน์จากผิวการจราจรที่มีอยู่ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

- วางระบบประสานและการจัดการในกรณีเหตุการณ์เฉพาะหน้าที่เป็นสาเหตุของการจราจรติดขัด และอุบัติเหตุรุนแรงที่มีผลกระทบต่อจราจรติดขัดเป็นวงกว้าง
- พัฒนาระบบควบคุมการจราจรอัตโนมัติและการสั่งการ
- อำนวยความสะดวกและจัดการจราจรบริเวณทางแยกให้รถผ่านทางแยกได้มากที่สุดโดยมีการจัดการแต่ละด้านอย่างมีคุณภาพ
- ศึกษาและปรับปรุงระบบการเดินรถบนโครงข่ายถนนให้สอดคล้องกับปริมาณและความต้องการในการเดินทาง เช่น การพิจารณาปรับปรุงการจัดเดินรถทางเดียว

- จัดระบบการจราจรและทิศทางการเดินรถบนถนนสายหลัก เพื่อรองรับการเปิดใช้โครงการก่อสร้างถนน สะพาน

(3) ด้านการพัฒนาโครงข่ายถนน เน้นการพัฒนาถนนสายรองให้เป็นโครงข่ายการจราจรที่สมบูรณ์ รวมทั้งลดจุดตัดกระแสรถจราจร โดยมีแนวทางการดำเนินการ

- เร่งรัดให้มีมาตรการเพิ่มความปลอดภัยของการจราจรทางบก
- จัดลำดับทางแยกและพื้นที่วิกฤตจราจร และดำเนินการแก้ไขโดยลดจุดตัดกระแสรถจราจร เช่น การห้ามเลี้ยวขวา การก่อสร้างทางลอด สะพานข้ามแยกหรือจุดเลี้ยวกลับรถชนิดไม่ตัดกระแสรถจราจร

(4) ด้านการพัฒนากระบวนการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน เน้นการส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ใช้รถใช้ถนนมีจิตสำนึกในการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยการบังคับใช้กฎหมายให้บังเกิดผลในการปฏิบัติ โดยมีแนวทาง ดังนี้

- กวดขันและบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่องให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรม
- ศึกษาสาเหตุและแนวทางการดำเนินการแก้ไขการเกิดอุบัติเหตุรุนแรงแต่ละกรณี
- รมรงควินัยจราจรและสร้างจิตสำนึกร่วมกันในการเคารพกฎจราจร

(5) ด้านการบริหารและการจัดการ โดยเน้นการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีสารสนเทศให้มากขึ้น โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

- สื่อสารข้อมูลโดยรายงานสภาพจราจรผ่านระบบต่าง ๆ
- พัฒนาระบบการด้านการจราจรและขนส่ง

(6) ด้านกลุ่มกิจกรรมพิเศษ โดยการเตรียมการและการดำเนินงานรองรับเหตุการณ์เฉพาะที่คาดว่าจะเกิดขึ้น เช่น การเปิดภาคการศึกษา เป็นต้น

2.1.1 แผนสำนักงานตำรวจแห่งชาติแม่บท ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2545 – 2549)

แผนสำนักงานตำรวจแห่งชาติแม่บท ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2545 – 2549) ได้กำหนดแนวทางการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวกับงานจราจร ดังนี้

(1) งานบริการงานจราจร

- การพัฒนาระบบงานจราจรไปสู่แนวทางการบริหารจัดการที่ดี มีเอกภาพ และนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ภายใต้ระบบควบคุมสั่งการจราจร (Traffic Control Management) อย่างต่อเนื่องตามแผนแม่บทเดิม และเป็นการเสริมระบบการแก้ไขปัญหาจราจรแบบการจัดการในระบบถนน (Road Management)

- รวบรวมข้อมูลสถิติที่เกิดจากปัญหาการจราจร เช่น สถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการวางแผนทางในการแก้ไขปัญหาการจราจร

(2) งานอำนวยความสะดวกการจราจร การป้องกันอุบัติเหตุและมลภาวะ

- อำนวยความสะดวกในการจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน ให้สามารถเพิ่มอัตราความเร็วเฉลี่ยได้อย่างต่อเนื่อง
- ดำเนินการทุกวิธีทางเพื่อลดอุบัติเหตุและมลภาวะที่เกิดจากการจราจร
- ให้ความรู้ความเข้าใจ สร้างจิตสำนึกให้กับประชาชนเพื่อเสริมสร้างวินัยจราจร ให้ปฏิบัติตามกฎจราจร ตลอดจนลดอุบัติเหตุและมลภาวะที่เกิดจากการจราจร
- แสวงหาความร่วมมือจากประชาชนในการแก้ไขปัญหาและพัฒนาระบบจราจร
- บังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจรอย่างจริงจังและต่อเนื่องและเสมอภาคต่อ

ผู้ที่ฝ่าฝืน

2.1.2 แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาคจังหวัดเชียงใหม่

แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาคจังหวัดเชียงใหม่ ของสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (ครั้งที่ 2) ได้กำหนดวิสัยทัศน์เมืองเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2546 “เชียงใหม่ จะเป็นเมืองน่าอยู่ เป็นเมืองที่มีการพัฒนาอย่างยั่งยืน มีเอกลักษณ์ทางศิลปวัฒนธรรมเป็นศูนย์กลางการพัฒนาอย่างยั่งยืน มีเอกลักษณ์ทางศิลปวัฒนธรรม เป็นศูนย์กลางการพัฒนาของภูมิภาค ภาคเหนือตอนบนของประเทศ และเป็นศูนย์กลางการพัฒนาของอนุภาคลุ่มน้ำโขง” โดยได้เสนอโครงการ /มาตรการในแผนแม่บท 3 ระยะ ในระยะเวลา 20 ปี (พ.ศ. 2546 - 2565) แบ่งเป็นระยะสั้น 1 - 5 ปี (พ.ศ. 2546 – 2550) ระยะกลาง 5 ปี (พ.ศ. 2551 – 2555) และระยะยาว 10 ปี (พ.ศ. 2556 - 2565) ประกอบด้วย 7 กลุ่มแผนงาน คือ

(1) แผนงานด้านความปลอดภัยการจราจร

- ก่อสร้างอุปกรณ์ควบคุมการวิ่งตัดตรง ณ จุดทางแยกบนถนนคูเมือง
- ปรับปรุงทางกายภาพถนน ณ จุดอุบัติเหตุสูง
- กำหนดพื้นที่ที่ห้ามรถบรรทุกเข้า
- การปรับปรุงกายภาพถนนเพื่อกำหนดเป็นจุด Gateway
- การจัดทำ Raised Cross Walk สำหรับคนข้ามถนน
- การปรับปรุงทางเท้าและสภาพแวดล้อมในเขตเมือง
- การก่อสร้างเกาะควบคุมแนววิ่งยานพาหนะบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ในเมือง
- การปรับปรุงทางแยก 19 ทางแยก ตามข้อเสนอแนะจากผลการศึกษาของ JICA

- การติดตั้งอุปกรณ์ตรวจจับความเร็ว
- การก่อสร้างจุด Gateway บนถนนซูเปอร์ไฮเวย์ บริเวณก่อนถึงแยกสันกำแพง
- ปรับปรุงสภาพกายภาพถนนซูเปอร์ไฮเวย์ให้เป็นถนนในเมือง

(2) แผนงานพัฒนาสภาพแวดล้อมเมือง

- มาตรการการเดินทางในเขตเมือง โดยจักรยาน/ การเดิน
- การเฝ้าระวังปัญหามลภาวะอันเนื่องมาจากการจราจร
- การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณทางแยก
- การศึกษาเพื่อยกเลิกระบบ One – Way ถนนคูเมือง
- การศึกษาและจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้านอกเมือง
- แผนงานด้านบริหารจัดการการจราจร
- การฝึกอบรมบุคลากรควบคุมระบบสัญญาณไฟจราจร ATC
- การรณรงค์วินัยจราจร
- การควบคุมบังคับใช้กฎหมายจราจร

(3) แผนงานด้านความคล่องตัวการสัญจร

- การก่อสร้างถนนเลียบริมคลองชลประทาน
- การก่อสร้างทางลัดบนถนนวงแหวนรอบกลาง 6 จุด
- การพัฒนาระบบควบคุมจราจรเป็นพื้นที่
- สร้างสะพานข้ามแม่น้ำปิง

(4) แผนงานด้านการควบคุมการใช้นานพาหนะส่วนบุคคล

- การปรับปรุงระบบ U –Turn บนถนนรอบคูเมือง
- การติดตั้งอุปกรณ์จัดการความสงบการจราจรพื้นที่ในคูเมือง
- การก่อสร้างโครงข่ายทางจักรยาน
- การใช้รถร่วมสำหรับพนักงานและข้าราชการ
- การจัดระบบรถโรงเรียน
- การควบคุมการจอดรถในพื้นที่เมือง
- การจัดทำพื้นที่จอดรถบนถนนสาย ง 7 และจัดทำท่ารถโดยสาร

(5) แผนงานพัฒนาระบบรถโดยสารสาธารณะ

- การศึกษาและจัดตั้งระบบรถโดยสารสาธารณะที่เป็นมาตรฐาน
- การศึกษาและจัดทำระบบรถไฟรางเชื่อมต่อระหว่างเชียงใหม่ – ลำพูน

(6) แผนงานจัดการใช้ที่ดิน

- การจัดทำเฉพาะภายในพื้นที่คูเมืองแบบ Mixed land Use และบังคับใช้
- การศึกษาจัดทำกำหนดพื้นที่ขยายตัวทางเศรษฐกิจ และสังคมบริเวณพื้นที่ชุมชนรอบนอกและพื้นที่ศักยภาพบริเวณถนนสุขุมวิทไฮเวย์

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับคุณภาพการบริการทางการท่องเที่ยว

2.2.1 ความหมายและลักษณะของคุณภาพการบริการทางการท่องเที่ยว

คุณภาพของการบริการทางการท่องเที่ยว หมายถึง มาตรการวัดระดับการบริการว่าดีตรงกับความคาดหวังของผู้บริโภคหรือนักท่องเที่ยวเพียงใด กล่าวคือ ถ้าการบริการที่เราคาดหวังว่าจะได้รับมีมากกว่าการบริการที่เราได้รับจริง ผลก็คือคุณภาพของการบริการนั้นใช้ไม่ได้ ถ้าการบริการที่เราคาดหวังว่าจะได้รับเท่ากับการบริการที่เราได้รับจริง ผลก็คือคุณภาพของการบริการนั้นน่าพอใจ ถ้าการบริการที่เราคาดหวังว่าจะได้รับน้อยกว่าการบริการที่เราได้รับจริง ผลก็คือ คุณภาพของการบริการนั้นดีเยี่ยม คุณภาพการบริการทางการท่องเที่ยวมีลักษณะสำคัญ คือ (จารุบุณณ์ ปาณานนท์, 2533: 11)

1. บริการทางการท่องเที่ยวต่างกับสินค้าที่ผลิตจากโรงงานอุตสาหกรรมตรงที่คุณภาพไม่ได้อยู่ที่ตัวสินค้า มิได้ติดอยู่กับที่ แต่เกี่ยวพันกับค่าแห่งความคาดหวังและ ประสบการณ์ของนักท่องเที่ยว
2. คุณภาพของการบริการทางการท่องเที่ยวเป็นผลจากการเปรียบเทียบการบริการที่คาดหวังว่าจะได้รับกับการบริการที่ได้รับจริง
3. การประเมินค่าของการบริการทางการท่องเที่ยวมิได้วัดจากผลของการบริการเท่านั้น แต่จะคำนึงถึงกระบวนการหรือวิธีที่จะให้บริการกับลูกค้าด้วย
4. คุณภาพของการบริการทางการท่องเที่ยวนั้นเป็นเรื่องเกี่ยวกับจิตใจ ที่นักท่องเที่ยวเป็นผู้ประเมินคุณภาพของการบริการ มิใช่ผู้บริหารหน่วยงานทางการท่องเที่ยว
5. นักท่องเที่ยวในตลาดการท่องเที่ยวแต่ละตลาด จะมีความต้องการในเรื่องของคุณภาพของการบริการท่องเที่ยวที่ต่างกัน
6. คุณภาพของการบริการทางการท่องเที่ยวจะถูกกำหนดด้วยอิทธิพลจากความต้องการของนักท่องเที่ยว คุณค่าการบริการ ประสบการณ์ที่ผ่านมาของนักท่องเที่ยว สถานการณ์แวดล้อมต่างๆ และปัจจัยอื่นๆ อีกมากมาย
7. คุณภาพของการบริการทางการท่องเที่ยวจะเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

2.1.2 ปัจจัยกำหนดคุณภาพของการบริการทางการท่องเที่ยว

นอกจากลักษณะของการท่องเที่ยวที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งที่เป็นปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดคุณภาพการบริการนี้ใช้ได้กับการบริการทั่วไปมี 10 ประการ

(จารุบุณดี ปาณานนท์, 2533: 11-12) คือ

1. ไว้ใจได้ หมายความว่า การบริการนั้น ต้องคงเส้นคงวาและไว้ใจได้
2. ความพร้อม หมายถึง การบริการที่พร้อมตลอดเวลา ผู้ให้บริการมีความเต็มใจและพร้อมที่จะให้บริการอยู่เสมอ
3. ความสามารถ หมายถึง ผู้ให้บริการจะต้องมีทักษะและความรู้ความเข้าใจในการบริการนั้น
4. ความสามารถในการเข้าถึง หมายความว่า จะต้องง่ายต่อการติดต่อไม่มีพิธีการที่ซับซ้อนและไม่เสียเวลารอคอย
5. ความมีอัธยาศัย หมายถึง ความสุภาพอ่อนน้อมเป็นมิตรและเข้าใจความรู้สึกของลูกค้า
6. การสร้างสัมพันธ์ หมายถึง การติดต่อให้ข่าวสารแก่ลูกค้า ด้วยภาษาที่เข้าใจง่ายรวมทั้งรับฟังความคิดเห็นของลูกค้า
7. เชื่อถือได้ หมายถึง การบริการนั้นมีความซื่อตรงและวางใจได้
8. มั่นคงปลอดภัย หมายถึง การบริการจะต้องไม่เป็นที่สงสัย ปราศจากการเสี่ยงและอันตราย
9. รู้จักและเข้าใจลูกค้า หมายถึง พยายามทำความเข้าใจถึงความต้องการและความคาดหวังของลูกค้าและให้บริการที่ทำให้ลูกค้าคิดว่าเป็นความใส่ใจเฉพาะตัว
10. พยายามให้สิ่งที่ลูกค้าสัมผัสได้ หมายความว่า เน้นเป็นพิเศษในเรื่องสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นรูปธรรม บุคลากร ตลอดจนสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่สามารถสัมผัสได้

2.3 การส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวของภาครัฐ

2.3.1 การส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้กำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อบรรลุเป้าหมายดังนี้ (www.tat.or.th, 18 มกราคม 2547)

1. กำหนดเขตคุ้มครองการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ร่วมกันระหว่างหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในบริเวณที่จะมีโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ ที่จะมีผลต่อสิ่งแวดล้อม โดยให้มีพื้นที่กันชนระหว่างเขตพัฒนา (อุตสาหกรรม ท่าเรือ ฯลฯ) กับเขตคุ้มครองการท่องเที่ยว
2. กำหนดนโยบายที่แน่นอนร่วมกันระหว่างหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ในการใช้พื้นที่อนุรักษ์ประเภทต่าง ๆ เพื่อการท่องเที่ยว เช่น เขตต้นน้ำ ลำธาร เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า อุทยานแห่งชาติ ทั้งนี้ต้องมีการกำหนดเงื่อนไข หรือวิธีการ เป็นต้นว่า
 3. เงื่อนไขและขอบเขตของพื้นที่และกิจกรรมการใช้พื้นที่เพื่อการท่องเที่ยว
 - ศึกษาผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการท่องเที่ยว กำหนดความสามารถในการรองรับของแหล่งท่องเที่ยว และมาตรการลดผลกระทบ (Mitigation)
 - วิธีการชดเชยชุมชนและสิ่งแวดล้อมและการวางมัดจำ (Performance bond) สำหรับมาตรการการแก้ไขผลกระทบที่สำคัญ
 - การมีส่วนร่วมของชุมชนท้องถิ่นและองค์กรด้านสิ่งแวดล้อมในด้านการจัดการพื้นที่และการติดตามผล
 4. สร้างเครือข่ายการประสานงานระหว่างองค์กรให้มีการนำมาตรการไปปฏิบัติอย่างจริงจัง
 5. จัดลำดับอุทยานแห่งชาติที่มีคุณค่าสูงสำหรับการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ทั้งใน พื้นที่บก พื้นที่ชุ่มน้ำ พื้นที่น้ำ เพื่อเริ่มโครงการนำร่อง ที่จะดำเนินการปรับปรุงแหล่งท่องเที่ยวในเขตอนุรักษ์ของไทยให้ยั่งยืน โดยกำหนดขอบเขตที่นักท่องเที่ยวจะเข้าถึงธรรมชาติได้ มีการจัดการด้านผลกระทบจากการท่องเที่ยว จัดทำศูนย์บริการสื่อความหมายที่ทันสมัย และทำการรวบรวมความรู้ และภูมิปัญญาท้องถิ่น เพิ่มเติมความรู้และมาตรการความปลอดภัยสำหรับนักท่องเที่ยวให้แก่มัคคุเทศก์
 6. ทำการรณรงค์เรื่อง “อุทยานฯ ปลอดภัย”
 7. จัดทำแนวทางปฏิบัติ (Code of Conduct) ให้แก่นักท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เผยแพร่ทางสื่อมวลชนเพื่อให้นักท่องเที่ยวเข้าใจว่าควรปฏิบัติอย่างไร
 8. ใช้กลไกทางเศรษฐศาสตร์เข้าควบคุมจำนวนนักท่องเที่ยวไม่ให้เกินกำลังรองรับของสภาพพื้นที่ โดยปรับค่าธรรมเนียมให้เหมาะสมกับความดึงดูดใจและความพอใจที่จะจ่ายของผู้บริโภค เช่น ค่าธรรมเนียม 20 บาท สำหรับนักท่องเที่ยวไทย และ 50 บาท สำหรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ สำหรับอุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ และ 100 บาท สำหรับค่าธรรมเนียมเข้าชมอุทยานแห่งชาติภูกระดึงในฤดูกาลท่องเที่ยว

9. กำหนดจำนวนคนเข้าชมอุทยานในช่วงเวลาที่มีนักท่องเที่ยวแออัดเพื่อให้สอดคล้องกับกำลังรองรับ (Carrying capacity) จัดแบ่งโควตาให้นักเรียน นักศึกษา จำนวนที่เหลือให้บริษัททัวร์ประมวล ให้มีการประชาสัมพันธ์ถึงความจำเป็นที่ต้องขึ้นค่าธรรมเนียมให้ประชาชนทราบ

10. ทำโครงการเกาะสาธิตการเก็บค่าธรรมเนียมขึ้นเกาะ และกำหนดวิธีการใช้เงินค่าธรรมเนียมเพื่อการพัฒนาท้องถิ่น ทั้งนี้โดยเลือกเกาะขนาดเล็กเป็นตัวอย่าง

11. ใช้มาตรการทางกฎหมายและเศรษฐศาสตร์เข้าควบคุม และลดปริมาณขยะในแหล่งท่องเที่ยว เช่น สนับสนุน พ.ร.บ. มัคัจับรรจุกณ์ท์ ซึ่งจะบังคับให้ผู้ผลิตนำบรรจุภัณฑ์กลับไปใช้ใหม่ และให้ผู้ขายเก็บค่ามัดจำจากผู้บริโภคแล้วคืนให้เมื่อผู้บริโภคนำภาชนะไปคืน

12. สร้างระบบฉลากเขียว (Green Tourism Label) เพื่อแสดงถึงมาตรฐานของกิจการท่องเที่ยวที่เน้นการอนุรักษ์

13. การขึ้นทะเบียนบริษัทท่องเที่ยวและมัคคุเทศก์เชิงอนุรักษ์ พิจารณาตั้งกองทุนประกันร่วมกัน เพื่อออกค่าใช้จ่ายในการติดตาม การค้นหานักท่องเที่ยวในกรณีที่หลงป่า หรือกรณีที่นักท่องเที่ยวทำความเสียหายให้แก่ชุมชนและสิ่งแวดล้อม หรือกำหนดคกกฎเกณฑ์ที่นักท่องเที่ยวจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการติดตามหานักท่องเที่ยวที่หลงป่า หรือแก้ไขปัญหาที่นักท่องเที่ยวก่อขึ้น

14. รมรงค์ให้นักท่องเที่ยวมีความรู้ความเข้าใจการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และให้ธุรกิจท่องเที่ยวพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์อย่างถูกต้อง

2.3.2 กลยุทธ์พัฒนาการท่องเที่ยวไทยให้มีเอกลักษณ์ไทยในมาตรฐานสากล

1. คัดเลือกเมืองหรือแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพสูง ที่จะพัฒนาให้เป็นเมืองหรือแหล่งท่องเที่ยวในระดับสากล (World Class) ทั้งนี้โดยพิจารณาจากความพร้อมและความต้องการขององค์กรในระดับจังหวัด เช่น องค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ชมรมอนุรักษ์และหอการค้าจังหวัด แล้วจัดทำแผนพัฒนาระยะยาวสำหรับเมืองนั้น ๆ ซึ่งต้องประสานแผนคมนาคม และสาธารณสุขไว้ด้วยกัน

2. ให้มีผังเมืองเฉพาะสำหรับการท่องเที่ยวในเมืองหลัก และเมืองชายแดนที่สำคัญ ที่จะยกระดับสู่มาตรฐานสากล ได้แก่ กรุงเทพฯ อยุธยา เชียงใหม่ ลำพูน ภูเก็ต และเชียงราย (แม่สาย เชียงแสน เชียงของ)

3. วางแผนและปรับปรุงสถานี คมนาคม ทั้งทางบก เรือ ลอยฟ้า ใต้ดิน และอากาศให้เชื่อมต่อกันได้โดยสะดวก และให้มีการออกแบบที่อำนวยความสะดวกให้แก่นักท่องเที่ยวที่มีสัมภาระมาก โดยยึดเทคโนโลยีแบบพึ่งตัวเองมากที่สุด รวมทั้งนักท่องเที่ยวที่มีเด็กเล็ก ผู้อาวุโส และนักท่องเที่ยวที่พิการ

4. ปรับปรุงการโทรคมนาคมโดยเฉพาะโทรศัพท์ ให้สามารถมีบริการระหว่างประเทศ สาธารณะแบบหยอดเหรียญ หรือใช้บัตรโทรศัพท์ในเมืองศูนย์กลางการท่องเที่ยวที่สามารถติดต่อได้ทั่วโลก
5. เพิ่มและปรับปรุงป้ายบอกทางแหล่งท่องเที่ยวและสถานที่สำคัญๆ สำหรับนักท่องเที่ยว ให้เป็นภาษาและเครื่องหมายสากล
6. ตั้งเป้าหมายและดำเนินการร่วมกันในการลดปัญหามลภาวะและจราจรในกรุงเทพฯ และเมืองท่องเที่ยวหลัก โดยให้มีดัชนีชี้วัดตามระยะเวลาเพื่อสะดวกในการติดตามประเมินผล
7. ปรับปรุงระบบข้อมูลท่องเที่ยวให้ทันสมัยและเรียกได้ในระบบอินเทอร์เน็ต (Internet) แบบ World Wide Web และผ่านการบริการอัตโนมัติทางโทรศัพท์ และโทรสาร
8. สร้างแผนปฏิบัติการในเชิงรุกที่จะใช้เครือข่ายเอกชนไทยในต่างประเทศ เช่น ร้านอาหารไทย วัดไทย เผยแพร่ความเป็นไทยและความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับศิลปวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยว

2.4 แนวคิดเกี่ยวกับการนำนโยบายไปปฏิบัติ

2.4.1 ความหมายของการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy Implementation)

วเรช จันทรศร (2539: 193) กล่าวว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติ เป็นการศึกษาว่าองค์กรบุคคล หรือกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องสามารถนำและกระตุ้นให้ทรัพยากรทางการบริหารที่มีอยู่ทั้งหมด ถูกนำมาใช้ไปในทางที่จะสามารถตอบสนองต่อวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ในนโยบายนั้น ๆ ได้มากน้อยเพียงใด หรืออาจกล่าวได้ว่า การนำนโยบายไปปฏิบัติให้ความสนใจเกี่ยวกับเรื่องของความสามารถที่จะผลักดันให้การทำงานของกลไกที่สำคัญทั้งหมดสามารถบรรลุผลตามนโยบายที่ได้ตั้งเป้าหมายไว้ เป็นการแสวงหาข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นภายในกระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ หรือเพื่อที่จะหาคำตอบว่าทำไมจึงเกิดเหตุการณ์นั้นขึ้น ควรจะหาแนวทางหรือกลยุทธ์อะไรเพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงนโยบายและการปฏิบัติให้นโยบายแผนงานหรือโครงการประสบความสำเร็จ

การนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นเรื่องของความสามารถที่จะผลักดันให้การทำงานของกลไกที่สำคัญทั้งหมดสามารถบรรลุผลตามนโยบายที่ได้ตั้งเป้าหมายเอาไว้การบรรลุผลลัพท์ในลักษณะดังกล่าวมีลักษณะเป็นผลระยะสั้น ซึ่งจะทำการวัดและประเมินความสำเร็จของการนำนโยบายไปปฏิบัติ มีความแตกต่างกับการประเมินผลกระทบของนโยบายอยู่บ้าง และกระบวนการซึ่งจะให้ได้ว่าซึ่งผลการประเมินก็ค่อนข้างจะสลับซับซ้อนและมีความยุ่งยากอยู่มาก ความสลับซับซ้อนของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะยังมีมากถ้าพิจารณาที่องค์การ และผู้เกี่ยวข้องในการนำ

นโยบายไปปฏิบัติ ได้แก่ ฝ่ายการเมือง ระบบราชการ ข้าราชการ ผู้รับบริการ และผู้ได้รับประโยชน์ จากนโยบายหรือองค์กร (วรเดช จันทรศร, 2543: 236 - 237) และผู้เกี่ยวข้องเหล่านี้ล้วนแต่มีความ คาดหวังและเป้าหมายที่แตกต่างกันไป แต่จำเป็นที่ต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานร่วมกันหรือ มีปฏิสัมพันธ์ซึ่งกันและกันในระดับใดระดับหนึ่ง บทบาทจะมีมากน้อยต่างกันตามแต่ประเภทของ นโยบาย แต่ไม่มีฝ่ายใดที่จะสามารถควบคุมทิศทางของการนำนโยบายไปปฏิบัติได้ด้วยตัวเองทั้ง หมด บทบาทขององค์กรและผู้เกี่ยวข้องภายใต้ขั้นตอนของการนำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งแบ่งออก เป็นขั้นตอนในระดับมหภาค และขั้นตอนในระดับจุลภาค ภายใต้ขั้นตอนหลักเหล่านั้น ซึ่งแบ่งย่อย ออกเป็นขั้นตอนในการทำให้หน่วยงานย่อยยอมรับผลการแปลงนโยบายนั้นไปปฏิบัติ ขั้นตอนใน การควบคุม และตรวจสอบ ขั้นตอนในการแสวงหาความสนับสนุนของนโยบาย โดยหน่วยงาน ระดับย่อยขึ้นการปฏิบัติ ตลอดจนขั้นการสร้างความเป็นปึกแผ่น หรือความต่อเนื่องให้เกิดขึ้นใน การนำนโยบายไปปฏิบัติ

2.4.2 ปัจจัยที่กำหนดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ตามแนวคิดของ Donald S. Van Meter and Carl E. Van Horn (1975: 40 อ้างใน วรเดช จันทรศร, 2543) กล่าวว่า ปัจจัยที่กำหนดความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ นั้นมีปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดอยู่หลายปัจจัย ซึ่งมีผลต่อการแปลงนโยบายไปสู่ภาคปฏิบัติ ประกอบด้วย 6 ปัจจัย ดังนี้

1. วัตถุประสงค์ของนโยบายสิ่งแรกที่สำคัญที่สุดคือการระบุและแบ่งแยกให้ชัดเจนว่า วัตถุประสงค์ที่กำหนดในนโยบายมีอะไรบ้าง เนื่องจากวัตถุประสงค์เป็นเกณฑ์ที่ใช้ประเมินความ สำเร็จ หรือความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติ จึงทำหน้าที่เสมือนเป็นกรอบกำหนด แนวทางในการปฏิบัติต่าง ๆ วัตถุประสงค์เป็นส่วนขยายเป้าหมายรวมของนโยบายให้ชัดเจนยิ่งขึ้น ทำให้เป้าหมายมีลักษณะเป็นรูปธรรมที่ง่ายต่อการเข้าใจ เห็นได้ว่าวัตถุประสงค์เป็นแนวทางในการ กระทำกิจกรรมต่างๆ ดังนั้นวัตถุประสงค์จะต้องมีความชัดเจนสอดคล้องกันและมีความเป็นไปได้ ในทางปฏิบัติ ซึ่งจะทำให้ผู้ปฏิบัติมีความเข้าใจในเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์นั้นๆ และสามารถนำ ไปปฏิบัติได้อย่างดี โอกาสความสำเร็จมีสูง

2. ทรัพยากรนโยบาย หมายถึง งบประมาณ และผลประโยชน์ตอบแทนอื่นๆ ที่เป็น ตัวเร่งให้การทำงานมีประสิทธิภาพมากขึ้น การนำนโยบายไปปฏิบัตินั้นต้องได้รับการสนับสนุน ทรัพยากรอย่างเพียงพอ ไม่ว่าจะเป็นด้านการเงิน กำลังคน วัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้

3. การสื่อสารและการทำให้ปฏิบัติตามนโยบายระหว่างองค์กรต่างๆ การสื่อสารต้องถูกต้อง รวดเร็ว ต่อเนื่องและไม่มีการปิดบังข่าวสารระหว่างกัน นอกจากนั้นภายในหน่วยงานเดียวกันการสื่อสารก็ต้องมีประสิทธิภาพด้วย การแปลงนโยบายไปสู่ภาคปฏิบัติจะประสบผลสำเร็จได้หากหน่วยงานต่างๆ มีกลไกและขั้นตอนที่ช่วยให้ผู้บังคับบัญชาหรือหัวหน้างานสามารถเพิ่มความเป็นไปได้ที่ผู้ใต้บังคับบัญชาหรือลูกน้องปฏิบัติในลักษณะที่สอดคล้องและส่งเสริมวัตถุประสงค์ของนโยบาย

4. คุณสมบัติของหน่วยงานที่รับผิดชอบในการปฏิบัติ ประกอบไปด้วยปัจจัยต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- จำนวนบุคลากรและความสามารถของบุคลากร
- ระดับของการควบคุมตามลำดับชั้นบังคับบัญชาหน่วยงานย่อยๆ
- ทรัพยากรทางการเมือง
- ความสำคัญของหน่วยงาน
- ระดับของการสื่อสารแบบเปิดรวมถึงการติดต่ออย่างเสรีระหว่างบุคลากรระดับ

เดียวกันและต่างระดับกัน

- สายสัมพันธ์ทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ

5. สภาพทางสังคม เศรษฐกิจและการเมือง คำถามที่ควรพิจารณาหาคำตอบเมื่อต้องการแปลงนโยบายไปสู่ภาคปฏิบัติบรรลุผล คือ

- ทรัพยากรทางเศรษฐกิจที่มีอยู่เพียงพอหรือไม่
- การแปลงนโยบายไปสู่ภาคปฏิบัติจะก่อให้เกิดผลกระทบอะไรบ้าง
- ประชาชนในเขตพื้นที่ดำเนินการมีความเห็นอย่างไรบ้าง ต่อการแปลงนโยบาย

ไปสู่ภาคปฏิบัติ

- ผู้นำในพื้นที่ดำเนินการเห็นด้วยหรือคัดค้าน
- ประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่นิยมชมชอบพรรคการเมืองใดและพรรคการเมืองนั้นมีความเห็นในเรื่องนี้อย่างไร
- กลุ่มผลประโยชน์ต่างๆ มีการเคลื่อนไหวสนับสนุนหรือคัดค้านอย่างไร

6. คุณสมบัติของบุคลากรที่รับผิดชอบบุคลากรเป็นบุคลากรงานจริงในการแปลงนโยบายไปสู่ภาคปฏิบัติบุคลากรที่รับผิดชอบในการแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติควรเป็นผู้มีความรู้ความชำนาญในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับนโยบายนั้นๆ และต้องมีทักษะทางการเมืองด้วย และต้องไม่มีความขัดแย้งกับค่านิยมพื้นฐาน

2.1.3 ปัญหาการนำนโยบายไปปฏิบัติ

1) ปัญหาทางด้านความร่วมมือ และการต่อต้านการเปลี่ยนแปลง

การนำนโยบายไปปฏิบัติจะประสบความสำเร็จไม่ได้ ถ้าหากปราศจากความร่วมมือจากสมาชิกทั้งมวลในองค์กร หรือหน่วยงานปฏิบัติ ปัญหาการนำนโยบายไปปฏิบัติจะมีสูงชันเป็นอย่างมาก ถ้าสมาชิกไม่ให้ความร่วมมือ หรือต่อต้านการเปลี่ยนแปลงที่เป็นผลมาจากนโยบายนั้นๆ ซึ่งอาจเป็นผลมาจากเงื่อนไข 7 ประการดังนี้

1. สมาชิกในองค์กร หรือหน่วยปฏิบัติเห็นว่า นโยบายไม่ได้มีที่มาจากรากฐานความต้องการของตนที่แท้จริง หรือไม่ได้เห็นความสำคัญของนโยบายนั้น
2. สมาชิกในองค์กร หรือหน่วยปฏิบัติทำการต่อต้าน เพราะเห็นว่านโยบายนั้นส่งผลทำให้การใช้ดุลพินิจในการปฏิบัติงาน ตลอดจนพฤติกรรมในการปฏิบัติงานประจำของตนต้องเปลี่ยนแปลงไป
3. หัวหน้าของหน่วยปฏิบัติงาน ไม่ได้ให้ความสนับสนุน หรือไม่ให้ความร่วมมือในนโยบายนั้น การปฏิบัติตามนโยบายจึงเป็นแบบขอไปที
4. สมาชิกในองค์กร หรือหน่วยปฏิบัติงานทำการต่อต้าน เพราะเห็นว่าการปฏิบัติตามนโยบายนั้นจะส่งผลทำให้งบประมาณ อัตราค่าจ้างของหน่วยต้องลดลงระยะยาว อีกทั้งอาจก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนในภารกิจ และหน้าที่ของบุคลากรอย่างขนานใหญ่
5. สมาชิกในองค์กร หรือหน่วยปฏิบัติเห็นว่านโยบายนี้ถูกกำหนดขึ้นโดยฝ่ายบริหารที่ไม่เข้าใจว่าสภาพความเป็นจริงในการปฏิบัติงาน หรือการให้บริการของผู้ปฏิบัติเป็นอย่างไร
6. สมาชิกในองค์กรหรือหน่วยปฏิบัติ ไม่เห็นด้วยกับสาระหรือวิธีการปฏิบัติในโครงการหรือนโยบายนั้น เพราะไม่ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ
7. สมาชิกในองค์กรหรือหน่วยปฏิบัติไม่ให้ความร่วมมือ และต่อต้าน เนื่องจากขาดความรู้ ความเข้าใจว่าจะปฏิบัติตามนโยบายนั้นอย่างไร

2) ปัญหาทางด้านอำนาจ และความสัมพันธ์กับองค์กรอื่นที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาในการนำนโยบายไปปฏิบัติซึ่งเกิดจากเรื่องของอำนาจและความสัมพันธ์ระหว่างองค์กรที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติกับองค์กรอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง จะมีมากขึ้นเพียงใดขึ้นอยู่กับเงื่อนไข หรือปัจจัยหลายประการดังนี้

ประการแรก ลักษณะของการติดต่อและความสัมพันธ์ ที่หน่วยปฏิบัติกับหน่วยงานที่ควบคุมนโยบาย การนำนโยบายไปปฏิบัติจะมีความยากลำบากมากขึ้น ถ้าหากการทำงานของหน่วย

ปฏิบัติจะต้องผ่านขั้นตอนการควบคุมกลั่นกรองจากหน่วยงานที่ควบคุมนโยบายมากจนเกินความจำเป็น หรือจนทำให้การปฏิบัติงานขาดความยืดหยุ่น บางกรณีปัญหาจะยิ่งมากขึ้น ถ้าหากความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงาน มีระดับที่ไม่ราบรื่น การขออนุมัติดำเนินการใดๆ ของหน่วยปฏิบัติอาจจะไม่ได้รับความเห็นชอบจากหน่วยเหนือซึ่งจะมีผลทำให้หน่วยปฏิบัติไม่สามารถดำเนินการได้นโยบายในภาพรวมก็อาจจะเกิดความเสียหาย

ประการที่สอง ระดับความจำเป็นที่หน่วยปฏิบัติจะต้องแสวงหาความร่วมมือพึ่งพาหรือทำความตกลงกับหน่วยงานหลักอื่นๆ ยิ่งนโยบายใดมีความจำเป็นที่จะต้องอาศัยความร่วมมือพึ่งพาหรือทำความตกลงกับหน่วยงานหลักอื่น ๆ มากเท่าใดแล้ว โอกาสที่การนำนโยบายไปปฏิบัติจะประสบความสำเร็จก็จะมีน้อยลงเท่านั้น เพราะหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องมักมีทัศนภาพและวัตถุประสงค์หลักของตน ตลอดจนมีความตระหนักในความเร่งด่วนของนโยบายที่แตกต่างกันออกไป บางกรณีถึงแม้ว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีความเห็นพ้องต้องกันในวัตถุประสงค์ของนโยบาย แต่ก็อาจมีความเห็นไม่พ้องต้องกันในด้านวิธีการที่จะบรรลุนโยบายก็ได้ ซึ่งก็อาจจะนำมาสู่ความขัดแย้งระหว่างหน่วยงาน และนำมาสู่ความล้มเหลวของนโยบายก็ได้

ประการที่สาม ระดับของความเป็นไปได้ที่เจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วย จะสามารถทำงานร่วมกันได้ ความล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะมีแนวโน้มสูงขึ้น ถ้าหากเจ้าหน้าที่ของแต่ละหน่วยไม่สามารถทำงานร่วมกันได้ ปัจจัยที่เป็นผลทำให้เกิดปัญหามีหลายประการนับตั้งแต่ความแตกต่างกันระหว่างสภาพแวดล้อมของหน่วยงานแต่ละแห่ง รูปแบบของการบริหารที่แตกต่างกันของแต่ละหน่วยงาน เป้าหมายหลักของหน่วยงานที่แตกต่างกัน และโครงสร้างของระบบการให้รางวัลที่แตกต่างกัน เป็นต้น

3) ปัญหาทางด้านความสนับสนุน ความผูกพันขององค์กร หรือบุคคลสำคัญ

ความสนับสนุน และความผูกพันขององค์กรหรือบุคคลสำคัญได้แก่ กลุ่มอิทธิพลกลุ่มผลประโยชน์ นักการเมือง ข้าราชการระดับสูง ตลอดจนสื่อมวลชน ความยากลำบาก ของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะมีมากน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับเงื่อนไขดังนี้

ประการแรก ผู้รับผิดชอบหรือหน่วยราชการที่รับผิดชอบในการนำนโยบายไปปฏิบัติมีความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นกับฝ่ายการเมืองและฝ่ายบริหารหรือไม่ การขาดความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันจึงมักเป็นเงื่อนไข ที่นำมาซึ่งอุปสรรคของนโยบายนั้นไม่มากนักน้อย ถ้านักการเมืองหรือฝ่ายบริหารผู้ใดมีอำนาจทางการเมืองสูงพอที่จะมีอิทธิพลต่อนโยบายก็จำเป็นที่จะต้องระวังและตระหนักไว้เป็นอย่างมาก

ประการที่สอง กลุ่มอิทธิพล กลุ่มผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่นมีความเข้าใจ ตลอดจนสูญเสียประโยชน์ในนโยบายนั้นเพียงใด บางกรณีการสูญเสียประโยชน์และการขาดความเข้าใจนโยบายอย่างเพียงพอ อาจนำมาซึ่งปัญหาหรือทำให้กลุ่มเหล่านั้นทำการต่อต้านคัดค้านนโยบายได้

ประการที่สาม เงื่อนไขของระดับความสัมพันธ์ระหว่างหน่วยงานที่รับผิดชอบในนโยบายกับสื่อมวลชนก็มีความสำคัญอย่างมาก หากขาดซึ่งความสัมพันธ์หรือความเข้าใจอันดี สื่อมวลชนก็อาจจะใช้อิทธิพลของตนที่มีอยู่โจมตี หรือทำลายความน่าเชื่อถือของนโยบายเสียก็ได้

ประการที่สี่ บุคคลสำคัญในระดับท้องถิ่น และในระดับชาติให้ความสนับสนุนในนโยบายนั้นเพียงใด กระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ลักษณะของปัญหาต่างๆ มีรูปแบบลักษณะเป็นพลวัต (Dynamic) คือ สามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา และอาจจะแปรเปลี่ยนไปเรื่อยๆ ตามสถานการณ์ตลอดจนตามลักษณะ และเงื่อนไขแห่งการปฏิสัมพันธ์กันระหว่างผู้เกี่ยวข้องฝ่ายต่างๆ ในกระบวนการของการนำนโยบายไปปฏิบัติ โอกาสที่จะสร้างความสำเร็จให้เกิดขึ้นในการนำนโยบายไปปฏิบัติจะมีมาก หรือน้อยเพียงใดขึ้นอยู่กับความสามารถในการที่จะคาดการณ์และเผชิญกับปัญหาต่างๆ ภายใต้วิธีการ และกลยุทธ์ที่เหมาะสม

2.5 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.5.1 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจร

เจษฎา คันทาชัย (2534) กล่าวว่า อนาคตการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่แยกกว่ากรุงเทพฯ จะเห็นได้จากระยะเวลาเพียงไม่กี่ปี อุบัติเหตุของ เพิ่มจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มขึ้น 6 เท่าตัว นอกจากนี้ยังมีการรายงานอีกว่า นักวิชาการชี้เชียงใหม่ในอนาคตจะมีปัญหาการจราจรยิ่งกว่ากรุงเทพฯ เพราะถนนทุกสายแคบ และเล็กมาก เนื่องจากทางส่วนใหญ่พัฒนามาจากทางเกวียน และทางคนเดิน ดังนั้น เมื่อจำนวนรถยนต์มากขึ้นจะติดมากกว่ากรุงเทพมหานคร เหตุที่เป็นเช่นนี้เพราะเชียงใหม่พัฒนาจากเมืองเก่า ซึ่งจะมีอายุครบ 700 ปี ในอีก 4 ปี ข้างหน้านี้ จะขยายถนนก็ทำไม่ได้เท่าที่ควร และตลอดเวลาที่ผ่านไปไม่มีการวางผังตัดถนนให้กว้างขวางรองรับเอาไว้แต่อย่างใด

ตาโรจน์ คุ่มทรัพย์ (2539) ทำการศึกษาเรื่องการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร เพื่อที่จะหามาตรการในการแก้ไขปัญหการจราจรที่มีสาเหตุมาจากด้านกฎหมายและการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจรทำให้ทราบว่ากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรมีมากมาย ทำให้กฎหมายเกิดความบกพร่อง ขาดความชัดเจน ทำให้การบังคับใช้กฎหมายไม่

แน่นอน และในส่วนการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงาน พบว่า ยังขาดประสิทธิภาพในการทำงาน เนื่องจากไม่ได้รับการอบรมเกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่เพียงพอ ทำให้จำนวนผู้ฝ่าฝืนมีจำนวนมาก

จินตนา แสนวนงค์ (2542) ได้ศึกษาถึงการจัดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ในเขตทหาร : กรณีศึกษากองพลรบพิเศษที่ 2 ผลการศึกษาพบว่า การท่องเที่ยวในกองพลรบพิเศษที่ 2 มีลักษณะการจัดการตามแนวทางของการจัดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์เป็นหลักในการดำเนินงานมุ่งเป้าในเชิงคุณภาพมากกว่าปริมาณ มีทรัพยากรการท่องเที่ยวประเภทธรรมชาติ เป็นสินค้าหลักและมีกิจกรรมเสริมต่าง ๆ เป็นสินค้ารอง การท่องเที่ยวที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่เป็นที่แพร่หลาย แต่จากการศึกษาจากกลุ่มนักท่องเที่ยวทุกคนมีความพึงพอใจและต้องการกลับมาท่องเที่ยวในเขตท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ทหารกองพลรบพิเศษที่ 2 อีก ปัจจุบันพบสภาพปัญหาคือ

1) มีการบุกรุกทำลายพื้นที่ป่าที่เป็นพื้นที่ท่องเที่ยวเดินป่าเชิงนิเวศน์ การอ่อนด้อยการประชาสัมพันธ์และการตลาด ขาดป้ายสื่อความหมายของธรรมชาติและความปลอดภัยในเส้นทางเดินป่า

2) การดำเนินการจัดการท่องเที่ยวของทหารสอดคล้องกับแนวทางการจัดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ที่การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้กำหนดไว้ แต่ยังคงมีการปรับปรุงในบางที่ยังบกพร่องอยู่ และสามารถเสนอแนวทางการจัดการเปิดพื้นที่ทหารเป็นแหล่งท่องเที่ยว ตลอดจนการควบคุมการใช้พื้นที่ทหาร เพื่อการพัฒนาเป็นแหล่งท่องเที่ยวอย่างเหมาะสม 6 แนวทาง ได้แก่

- การจัดการทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม
- การจัดโครงสร้างพื้นฐานและบริการการท่องเที่ยว
- การให้การศึกษาและสร้างจิตสำนึก
- การมีส่วนร่วมของประชาชนท้องถิ่น
- การส่งเสริมการตลาด
- การจัดการด้านการลงทุน

สมพงษ์ จำรูญพันธ์ (2542) ทำการศึกษาเรื่องความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรต่อปัญหาจราจรในจังหวัดเชียงใหม่ เพื่อให้ทราบถึงระดับความรู้ ความสามารถ และบทบาทหน้าที่ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร เพื่อนำไปเป็นแนวทางในการแก้ปัญหาจราจร ซึ่งทำการศึกษาข้อมูลความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติงานในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเห็นว่า ปัญหาจราจรเกิดจากหลายสาเหตุด้วยกัน โดยที่สำคัญคือสาเหตุของการเกิดปัญหาจราจรเกิดจากความไม่มีระเบียบวินัยของประชาชน ปัญหาด้านงาน

วิศวกรรมศาสตรบัณฑิตที่ฐานทั้งหลาย ซึ่งมีการชุดและพื้นผิวจรรยาบ่อย ก่อให้เกิดปัญหาจรรยา หรือจะกล่าวได้ว่า ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานและขาดการวางแผนในการปรับปรุงพัฒนา วิศวกรรมบัณฑิตได้ รวมถึงจำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นในลักษณะที่ไม่สมดุลกับพื้นผิวการจราจร แม้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจะให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกัน ไม่มีการเลือกปฏิบัติ ก็ตามก็ยังเกิดปัญหาจรรยาอีก ส่วนในด้านการอำนวยความสะดวก ส่วนใหญ่เห็นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจ ได้ปฏิบัติหน้าที่ได้อย่างเหมาะสมแล้ว และผู้บังคับบัญชาได้ให้ความสนใจในการแก้ไขปัญหาค่อนข้างมาก แต่จำนวนเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานยังมีไม่เพียงพอต่อการปฏิบัติงาน อย่างไรก็ตามในทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจเห็นว่าการแก้ ปัญหาจรรยาที่สำคัญคือ ในถนนบางสายที่มีการจราจรหนาแน่น ควรกำหนดห้ามจอดรถ หรือให้มีการเดินรถทางเดียว เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจ หนึ่งยังพบว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรเห็นว่าการอำนวยความสะดวกของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ส่งผลให้การจราจรคล่องตัวมากกว่าการใช้คอมพิวเตอร์ควบคุมสัญญาณไฟจราจร

สิทธิชัย ทนชัย (2543) ทำการศึกษาเรื่อง ทัศนคติของผู้ขับขีรถสาธารณะต่อการ บังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เพื่อศึกษาทัศนคติของ ผู้ขับขีรถสาธารณะต่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร พบว่า ผู้ขับขีรถ สาธารณะเห็นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรไม่บังคับใช้กฎหมายอย่างยุติธรรมและเท่าเทียมกัน โดยมีความไม่พอใจในการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร และในทุกๆ เส้นทางจะมีความ เห็นที่ตรงกันในเรื่องประสิทธิภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในการจัดการกับปัญหาจราจร ซึ่งเชื่อว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรมีความสามารถในการจัดการกับปัญหาจราจร แต่ยังไม่พึงพอใจกับการ บังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ปัญหาความไม่เสมอภาคและการเลือกปฏิบัติบังคับใช้ ยังคงมีอยู่ค่อนข้างมาก ผู้ขับขีรถสาธารณะเห็นด้วยกับการบังคับใช้กฎหมายอย่างเด็ดขาดเพื่อแก้ไข ปัญหาจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งการฝ่าฝืนกฎจราจรที่ยังคงเป็นปัญหาอยู่

ยงยุทธ สติวรรณพงศ์ (2545) ทำการศึกษาเรื่อง เกี่ยวกับทัศนคติของผู้ขับขีรถยนต์ต่อ การจัดระเบียบการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เพื่อศึกษาความ คิดเห็นของผู้ขับขีรถยนต์ ตลอดจนปัญหา อุปสรรค ที่มีต่อการปฏิบัติตามโครงการจัดระเบียบ การจราจรทางบกในเขตพื้นที่ โดยสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญจาก 2 กลุ่มตัวอย่าง คือ กลุ่มผู้ขับขี ยานพาหนะที่ปฏิบัติถูกต้องตามกฎหมายและกลุ่มที่กระทำผิดกฎหมาย พบว่า ในเรื่องความรู้เกี่ยวกับการ จัดระเบียบการจราจรไม่มีความแตกต่างกัน แต่ในด้านทัศนคติพบว่ากลุ่มที่ถูกตักเตือนหรือ บัณฑิตกณะแนน จะมีทัศนคติในเชิงลบต่อการจัดระเบียบการจราจรทางบกมากกว่ากลุ่มที่ไม่ได้ กระทำผิด

จากรัฐธรรมนูญ (2546) ได้เสนอแนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ เมืองปริมณฑล และเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาคว่า จากการศึกษาสำรวจสภาพปัญหาการจราจรและการขนส่งในเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2537 จนถึงปัจจุบัน ของสำนักนโยบายและแผนมหาดไทย รวมประมาณ 20 เมือง รวมทั้งแผนพัฒนาของเทศบาลเมืองต่าง ๆ ดังกล่าวนั้น พบว่า ปัญหาการจราจรและขนส่งในเขตเมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาคยังไม่รุนแรงมากนัก แต่มีแนวโน้มที่จะรุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะในเมืองสำคัญ เช่น เมืองเชียงใหม่ เมืองหาดใหญ่ ที่มีจราจรค่อนข้างหนาแน่นเกือบตลอดทั้งวันในบางถนน บางพื้นที่ ซึ่งโดยสรุปแล้วเกิดปัญหาความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยในการใช้รถใช้ถนน ปัญหาการออกแบบของถนน และทางแยกไม่ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร ปัญหาของระบบถนนและโครงข่ายถนนไม่สมบูรณ์ ผิวจราจรมีสภาพไม่ดี และมีความกว้างไม่สม่ำเสมอ ปัญหาเครื่องหมายจราจรไม่ถูกต้องและไม่ได้มาตรฐาน ปัญหาการขาดแคลนที่จอดยานพาหนะในบริเวณชุมชน เช่น ตลาด ปัญหาการขาดแคลนเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นที่มีความชำนาญงาน ประสบการณ์ในการวางแผนแก้ไขปัญหาโดยตรง ปัญหาโครงสร้างการบริหารและงบประมาณ เป็นต้น ซึ่งสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ สามารถวางแผนได้ก่อนที่ปัญหาการจราจรและขนส่งจะกลายเป็นปัญหาสำคัญ เช่นเดียวกับในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.1.2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว

ชยาภรณ์ ชื่นรุ่งโรจน์ (2532) กล่าวว่า การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยได้ให้คำจำกัดความขององค์ประกอบการท่องเที่ยวไว้ว่า องค์ประกอบของการท่องเที่ยวหรืออุตสาหกรรมของการท่องเที่ยว หมายถึง ธุรกิจและการบริหารสิ่งอำนวยความสะดวกทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับนักท่องเที่ยว ซึ่งได้แก่องค์ประกอบต่างๆ 8 ประการ ดังนี้คือ

- สิ่งดึงดูดใจให้เกิดการท่องเที่ยว เช่น ทะเล ภูเขา แม่น้ำ รวมทั้งประเพณี วัฒนธรรม โบราณสถาน
- ที่พัก
- ร้านขายของที่ระลึก และสินค้าพื้นเมือง
- บริการนำเที่ยว
- การคมนาคมขนส่ง
- ความปลอดภัย
- การเผยแพร่ และการโฆษณาจากองค์ประกอบของการท่องเที่ยว

พิเศษฐ พิมลศรี (2536) ได้ศึกษาเรื่องผลกระทบของการท่องเที่ยวเดินป่า: ศึกษาเฉพาะกรณีอำเภอแม่แจ่ม จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งผลกระทบจากการศึกษาพบว่า อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว นั้นไม่ได้เป็นอุตสาหกรรมที่ยึดเป็นหลักได้ตลอดเวลา แต่เป็นอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว และสามารถสิ้นสุดได้อย่างรวดเร็วเช่นกัน จุดประสงค์ของการท่องเที่ยวที่เดินป่าไม่ได้อยู่ที่การสร้างเงินเพียงอย่างเดียว แต่ควรจะไปอยู่ที่การกระจายรายได้ การท่องเที่ยวที่เหมาะสมนั้น ควรจะเป็นการท่องเที่ยวที่ไม่ทำลายศิลปวัฒนธรรมของท้องถิ่น การท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่แล้วมักจะไม่นำถึงศิลปวัฒนธรรม มองเห็นแต่เพียงว่าศิลปวัฒนธรรมเป็นเพียงสินค้าเท่านั้นเอง

- การท่องเที่ยวที่ดีควรจะได้รับ การส่งเสริมก็คือ การท่องเที่ยวที่จะไม่ทำลายสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติของท้องถิ่น ซึ่งถ้าหากว่ามีการทำลายสิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติแล้วเสน่ห์ของการท่องเที่ยวก็จะหมดไป

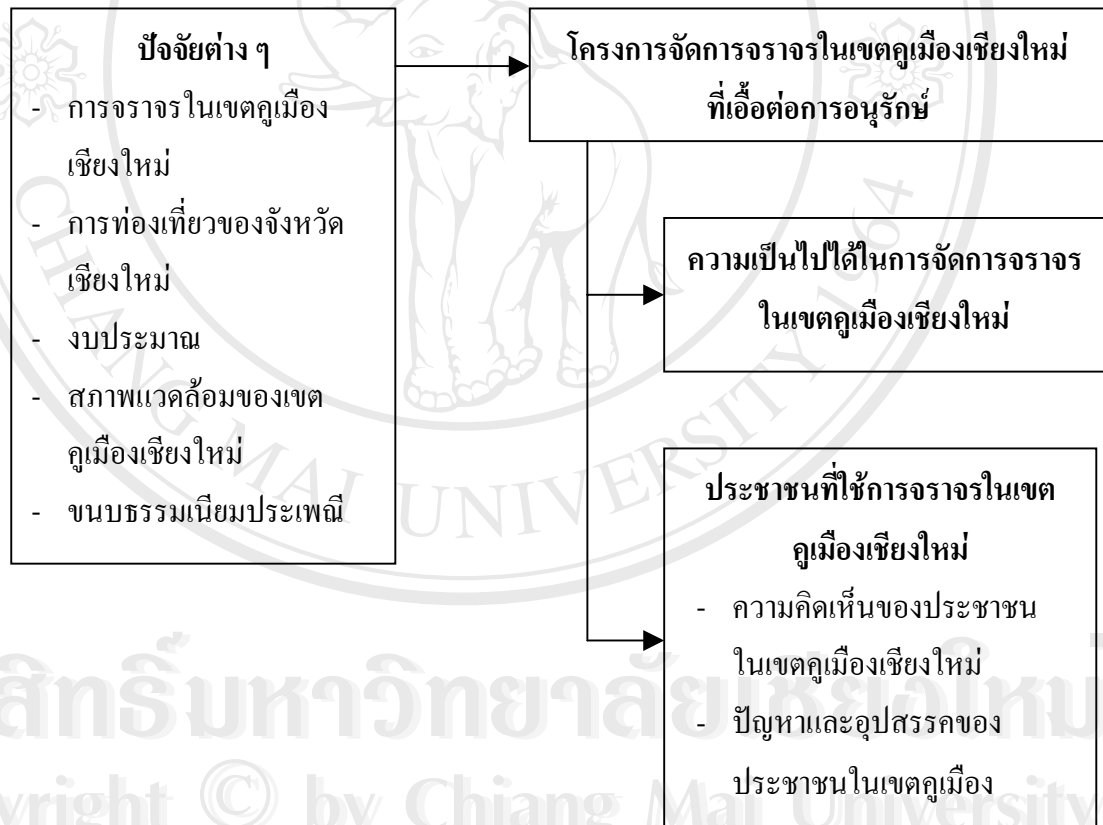
- วิถีจัดการท่องเที่ยวเดินป่า รูปแบบการจัดกิจกรรมพบว่ายังไม่มี การเปลี่ยนแปลง ยังยึดรูปแบบการเดินทางด้วยเท้า การพักค้างคืนในหมู่บ้านชาวเขา การขี่ช้าง และล่องแพ แต่อาจมีการพัฒนากิจกรรมเป็นการท่องเที่ยวอนุรักษ์ เช่น ทัวร์ดูนก เป็นต้น

- ปริมาณนักท่องเที่ยวเดินป่าในอนาคต มีการคาดหมายกันว่า แนวโน้มของนักท่องเที่ยวเดินป่าจะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสถานการณ์บ้านเมือง นโยบายของรัฐบาลและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

สุระภี แพร่สกุล (2542) ได้ศึกษาทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่างชาติต่อโครงการปีรณรงค์ท่องเที่ยวไทย ปี 2541 – 2542: ศึกษากรณีจังหวัดเชียงใหม่ ผลการศึกษาพบว่า ทัศนคติและความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวจะเกิดขึ้นหรือมีต่อแหล่งท่องเที่ยว มักเกิดจากจิตวิทยา ความรู้สึกนึกคิดอันอยู่ในรูปของนามธรรม ดังนั้นการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการสำรวจแนวคิดทัศนคติของนักท่องเที่ยวอยู่เป็นประจำอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุง แก้ไข และพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทยให้สอดคล้องกับความต้องการที่แท้จริงโดยทั่วไปของนักท่องเที่ยว นอกจากนี้การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทย ยังมีความจำเป็นต้องปรับปรุงพัฒนา โดยเฉพาะด้านการบริหารจัดการ โดยให้ภาคเอกชนซึ่งเป็นผู้เสนอขายและเป็นผู้สร้างให้เกิดมูลค่าที่แท้จริง ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย และวิธีการดำเนินการให้มากขึ้น อีกทั้งภาครัฐควรปรับเปลี่ยนวิสัยทัศน์จากเดิมเป็นผู้สั่งการมาเป็นผู้ให้การสนับสนุนการปฏิบัติที่แท้จริง เพื่อให้ภาคเอกชนสามารถดำเนินการตามนโยบายให้บังเกิดประสิทธิผลในการปฏิบัติยิ่งขึ้น

บุญเลิศ เปร่า (2543) ได้ศึกษาถึงความพอใจของนักท่องเที่ยวชาวสหราชอาณาจักร ต่อการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งองค์ประกอบด้านแหล่งท่องเที่ยวและสิ่งดึงดูดใจ คือ ด้านโรงแรมที่พัก ต้องมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ด้านภัตตาคารร้านอาหารและแหล่งบันเทิงยามราตรี ต้องมีคุณภาพและเน้นรสชาติของอาหาร ด้านร้านจำหน่ายสินค้าที่ระลึกและศูนย์การค้า ต้องมีความหลากหลายของสินค้าคุณภาพ ราคาของสินค้า และการตกแต่งด้านบรรยากาศให้มีความสำคัญต่อการกำจัดขยะมูลฝอย และระบบไฟฟ้า

2.6 กรอบแนวคิดในการวิจัย



บทที่ 3

ระเบียบวิธีวิจัย

3.1 การเก็บข้อมูล

ข้อมูลที่ศึกษาวิจัย สามารถแยกออกเป็น 2 ส่วน คือ

1) **ข้อมูลทุติยภูมิ** ศึกษาข้อมูลจากเอกสาร หนังสือ วรรณกรรมการค้นคว้าอิสระและสิ่งตีพิมพ์ หรือหนังสือพิมพ์ ในส่วนที่เกี่ยวข้องและเป็นประโยชน์ต่อแนวทางการแก้ปัญหา เกี่ยวเนื่องกับการจราจร ทั้งในด้านทฤษฎีและปฏิบัติ ซึ่งทางปฏิบัติจะออกสำรวจศึกษาข้อเท็จจริงของการจราจรตามสภาพปกติ เพื่อเปรียบเทียบเฉพาะบริเวณที่เป็นกรณีจะศึกษาวิจัย เน้นที่ถนน ทางร่วมทางแยกที่ตัดผ่าน หรือเชื่อมต่อถนนคู่ขนานในแนวคูเมืองทั้งระบบ เป็นช่วงเวลา เพื่อเปรียบเทียบกัน ขณะถึงชั่วโมงเร่งด่วน จะได้คาดคะเนเปรียบเทียบทางสถิติกับช่วงเวลาที่มีการเคลื่อนตัวของกระบวนแห่แห่นทางบกในเทศกาลสำคัญ ๆ ศึกษาระบบไหลเวียนของน้ำในคูเมือง รวมทั้งสภาพทางภูมิศาสตร์ของเขตคูเมือง เพื่อนำมาปรับใช้ตามทฤษฎี และนำข้อมูลที่ได้มาช่วยในการศึกษาภาคสนามต่อไป

2) **ข้อมูลปฐมภูมิ** ศึกษาภาคสนาม ทำการสำรวจโดยสร้างแบบสอบถามและแบบสัมภาษณ์ โดยจัดทำเป็นสองลักษณะควบคู่กันไป

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

1) แบบสัมภาษณ์ เป็นการสัมภาษณ์ส่วนบุคคล โดยใช้แบบสอบถามที่มีการกำหนดโครงสร้าง แต่ไม่มีการกำหนดคำถามที่ตายตัว (Non Schedule-structured) การเก็บข้อมูลแบบนี้มีการเตรียมคำถามไว้ก่อนล่วงหน้า แต่ไม่มีการเรียงลำดับคำถาม

2) แบบสอบถาม ใช้การแจกแบบสอบถาม โดยเป็นแบบสอบถามที่มีโครงสร้างและลำดับคำถามที่แน่นอนตายตัว (Schedule – structured) เป็นคำถามแบบปลายปิดและปลายเปิด

3.3 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1) ประชากรที่ใช้ในการวิจัยเชิงคุณภาพ (แบบสัมภาษณ์) ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จะสัมภาษณ์กลุ่มประชากร ที่เป็นพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับงานบริหารจัดการนโยบายสาธารณะ รวมจำนวน 18 คน แบ่งเป็น 5 กลุ่ม ดังนี้

- ผู้รับผิดชอบงานด้านวิศวกรรมและด้านโยธา ได้แก่ หัวหน้าแผนกงานในกองงานการโยธา หรืองานวิศวกรรมจราจร เช่น นายช่างโยธาธิการจังหวัดเชียงใหม่ หรือนายช่างโยธาธิการของเทศบาลนครเชียงใหม่ จำนวน 3 คน

- ผู้รับผิดชอบงานด้านจราจร ได้แก่ รองผู้กำกับการ ทำหน้าที่หัวหน้างานจราจร กองบังคับการตำรวจจราจรจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 4 คน

- ผู้รับผิดชอบงานด้านท่องเที่ยว ได้แก่ หัวหน้าสำนักงานการท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ หรือ สารวัตรแผนก สังกัดกองบังคับการตำรวจท่องเที่ยว สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ผู้รับผิดชอบพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 3 คน

- นักวิชาการ ได้แก่ นักวิชาการอิสระ หรือครูอาจารย์ ในสถานบันการศึกษา ระดับวิทยาลัยหรือมหาวิทยาลัยในสังกัดจังหวัดเชียงใหม่ จำนวน 4 คน

- ผู้มีกิจการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ได้แก่ นักธุรกิจภาคเอกชนผู้มีประสบการณ์ มีวิสัยทัศน์ หรือนักเคลื่อนไหวสิทธิ ซึ่งเป็นผู้ที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับในงานด้านสาธารณะ หรือประชาชนทั่วไปผู้มีความสนใจต่องานนโยบายสาธารณะ จำนวน 4 คน

2) กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเชิงปริมาณ (แบบสอบถาม) ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) จากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นข้าราชการ พนักงานในภาครัฐจากหน่วยงานในสังกัดที่แตกต่างกัน พนักงานเอกชน และประชาชนทั่ว ๆ ไป โดยเน้นที่กลุ่มผู้ที่ต้องสัญจรผ่านหรือเกี่ยวเนื่องเข้ามาในเขตคูเมืองเชียงใหม่ รวมจำนวน 300 คน

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้ศึกษาทำการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถามโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปสำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์ ใช้ค่าความถี่ และค่าร้อยละ ประกอบการวิเคราะห์ข้อมูลในครั้งนี้

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ในการศึกษาเรื่องการจัดการจราจรภายในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาถึง

1. เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของแนวทางการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์
2. เพื่อศึกษาปัญหาและอุปสรรคของแนวทางการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

โดยเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง คือ ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจที่สังกัดหรือประจำอยู่และประชาชนทั่วไป รวมถึงภาคธุรกิจที่มีกิจกรรมต้องสัญจรไปมาหรือมีส่วนที่ต้องเดินทางเข้าไปเกี่ยวเนื่องในเขตคูเมือง และมีสถานประกอบการทางธุรกิจอยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ การวิจัยนี้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงประชาชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง โดยการแจกแบบสอบถาม จำนวน 300 คน และสัมภาษณ์ จำนวน 18 คน

ผลการศึกษาแบ่งได้ 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตอนที่ 2 ความเป็นไปได้ของแนวทางการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

ตอนที่ 3 ปัญหาและอุปสรรคของแนวทางการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

ตอนที่ 4 ผลการสัมภาษณ์ความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่

4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ (n = 300)

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	177	59.0
หญิง	123	41.0
รวม	300	100.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 300 คน เป็นผู้ตอบแบบสอบถามเพศชาย จำนวน 177 คน คิดเป็นร้อยละ 59.0 และผู้ตอบแบบสอบถามเพศหญิง จำนวน 123 คน คิดเป็นร้อยละ 41.0

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอายุ (n = 300)

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 30 ปี	87	29.0
ระหว่าง 30 - 39 ปี	90	30.0
ระหว่าง 40 - 49 ปี	90	30.0
50 ปี ขึ้นไป	33	11.0
รวม	300	100.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.2 พบว่า ผู้ที่ตอบแบบสอบถามที่อายุระหว่าง 30 - 39 ปี และระหว่าง 40 - 49 ปี คือ มีจำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 เท่ากัน รองลงมา อายุไม่ถึง 30 ปี จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 29.0 และอายุ 50 ปี ขึ้นไป มีจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา (n = 300)

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกินระดับประถมศึกษา	18	6.0
มัธยมศึกษา หรือเทียบเท่า	99	33.0
อนุปริญญา หรือเทียบเท่า	57	19.0
ปริญญาตรี	108	36.0
สูงกว่าปริญญาตรี	18	6.0
รวม	300	100.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.3 พบว่า ผู้ที่ตอบแบบสอบถามมีการศึกษาในระดับปริญญาตรี มากที่สุด จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 36.0 รองลงมา ศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษา จำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 33.0 ส่วนผู้ที่มีการศึกษาในระดับอนุปริญญา มีจำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 และระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 6.0 ซึ่งเท่ากับผู้ที่มีการศึกษาในระดับไม่เกินประถมศึกษา

ตารางที่ 4.4 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการอาชีพ (n = 300)

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
รับจ้าง	48	16.0
ค้าขาย	33	11.0
รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ	138	46.0
พนักงาน / ลูกจ้าง	48	16.0
เกษียณ / บำนาญ	6	2.0
นักเรียน นักศึกษา แม่บ้าน	27	9.0
รวม	300	100.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.4 พบว่า ผู้ที่ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นข้าราชการหรือพนักงานรัฐวิสาหกิจ มีจำนวน 138 คน คิดเป็นร้อยละ 46.0 รองลงมา เป็นพนักงานเอกชนหรือลูกจ้าง มีจำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 16.0 มีจำนวนเท่ากับประชาชนทั่วไปที่ประกอบอาชีพรับจ้าง ส่วนผู้ที่ค้าขาย มีจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 เป็นนักเรียน นักศึกษา หรือแม่บ้าน จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 9.0 และผู้ที่เกษียณหรือข้าราชการบำนาญ มีจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0

ตารางที่ 4.5 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามรายได้ (n = 300)

รายได้	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เกิน 5,000 บาท	63	21.0
5,001 – 10,000 บาท	36	12.0
10,001 – 15,000 บาท	90	30.0
15,001 – 20,000 บาท	63	21.0
20,001 – 25,000 บาท	33	11.0
25,001 บาทขึ้นไป	15	5.0
รวม	300	100.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามมีรายได้ 10,001 – 15,000 บาท มีจำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 รองลงมา มีรายได้ไม่เกิน 5,000 บาท และมีรายได้ในช่วง 15,001 – 20,000 บาท จำนวนเท่ากัน คือ 63 คน คิดเป็นร้อยละ 21.0 ส่วนผู้ที่มีรายได้ 5,001 – 10,000 บาท มีจำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 12.0 มีรายได้ 20,001 – 25,000 บาท มีจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 และมีรายได้ 25,001 บาทขึ้นไป มีจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0

ตารางที่ 4.6 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามภูมิลำเนา (n = 300)

รายได้	จำนวน	ร้อยละ
เทศบาลนครเชียงใหม่	54	18.0
อำเภอเมืองเชียงใหม่	57	19.0
อำเภออื่นในจังหวัดเชียงใหม่	183	61.0
ต่างจังหวัด	6	2.0
รวม	300	100.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.6 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ อำเภออื่นในจังหวัดเชียงใหม่ มีจำนวน 183 คน คิดเป็นร้อยละ 61.0 รองลงมา มีภูมิลำเนาเดิมอยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (อำเภอเมืองเชียงใหม่) และในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในจำนวนที่ใกล้เคียงกัน คือ 57 คน และ 54 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 และ 18.0 ตามลำดับ ส่วนผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมต่างจังหวัด มีจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0

ตารางที่ 4.7 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามประเภทยานพาหนะในการเดินทางเข้ามาในเมืองเชียงใหม่ (n = 300)

ประเภทยานพาหนะ	จำนวน	ร้อยละ
รถยนต์ส่วนตัว	210	70.0
รถยนต์สี่ล้อแดง	33	11.0
รถสามล้อตุ๊ก ตุ๊ก	6	2.0
ขนส่งมวลชนของเทศบาล	12	4.0
รถจักรยาน / จักรยานยนต์	39	13.0
รวม	300	100.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.7 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เดินทางเข้ามาในเมืองเชียงใหม่ โดยรถยนต์ส่วนตัวมากที่สุด คือ จำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 70.0 รองลงมาใช้รถจักรยานและจักรยานยนต์ จำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 13.0 รถยนต์สี่ล้อแดง จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 ขนส่งมวลชนของเทศบาล จำนวน 9 คน คิดเป็นร้อยละ 4.0 และรถสามล้อตุ๊ก ตุ๊ก จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับ

4.2 ความเป็นไปได้ของแนวทางการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

ตารางที่ 4.8 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับสภาพปัญหาการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่

สภาพปัญหาการจราจร	จำนวน	ร้อยละ
- มีปัญหาติดขัดเฉพาะช่วงเวลารุ่งสว่าง (n = 300)	234	78.0
- มีปัญหาติดขัดเฉพาะในช่วงวันหยุดราชการ (n = 300)	93	31.0
- มีปัญหาติดขัดตลอดโดยเฉพาะในช่วงเวลา กลางวัน (n = 300)	57	19.0
- มีปัญหาติดขัดตลอด 24 ชั่วโมง (n = 300)	6	2.0
- ไม่มีปัญหาติดขัด (n = 300)	3	1.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.8 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าสภาพปัญหาการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ มีปัญหาติดขัดเฉพาะช่วงเวลารุ่งสว่างมากที่สุด คือ จำนวน 234 คน คิดเป็นร้อยละ 78.0 รองลงมา คิดว่ามีปัญหาติดขัดเฉพาะในช่วงวันหยุดราชการ จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 31.0 มีปัญหาติดขัดตลอดโดยเฉพาะในช่วงเวลากลางวัน จำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 มีปัญหาติดขัดตลอด 24 ชั่วโมง จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 และไม่มีปัญหาติดขัด จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.9 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของการแห่ขบวนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ต่อการจราจรในเขตคูเมือง (n = 300)

ผลกระทบของการแห่ขบวนริ้วขบวน	จำนวน	ร้อยละ
มีผลกระทบต่อการจราจร		
- ทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น	21	7.0
- ทำให้การจราจรติดขัดเป็นบางช่วงเวลา	189	63.0
ไม่มีผลกระทบต่อการจราจร	90	30.0
รวม	300	100.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.9 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าการแห่ริ้วขบวนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีผลกระทบต่อการจราจรในเขตคูเมือง คือ จำนวน 210 คน คิดเป็นร้อยละ 70.0 โดยผู้เห็นว่าการแห่ขบวนทำให้การจราจรติดขัดเป็นบางช่วงเวลา มีจำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 63.0 และผู้เห็นว่าการแห่ขบวนทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้นตลอดเวลา มีจำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 7.0 ส่วนผู้ที่เห็นว่าการแห่ริ้วขบวนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ไม่มีผลกระทบต่อการจราจรในเขตคูเมือง มีจำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0

ตารางที่ 4.10 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดระบบการแพรวางบววนในคูลเมือง (n = 300)

การจัดระบบการแพรวางบววนในคูลเมือง	จำนวน	ร้อยละ
ไม่เห็นด้วย	48	16.0
เห็นด้วย	171	57.0
ไม่แน่ใจ	81	27.0
รวม	300	100.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.10 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการจัดระบบการแพรวางบววนในคูลเมือง คือ มีจำนวน 171 คน คิดเป็นร้อยละ 57.0 รองลงมา เป็นกลุ่มผู้ที่ไม่แน่ใจในการจัดระบบการแพรวางบววนในคูลเมือง มีจำนวน 81 คน คิดเป็นร้อยละ 27.0 ส่วนผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการจัดระบบการแพรวางบววนในคูลเมือง มีจำนวน 48 คน คิดเป็นร้อยละ 16.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.11 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกสาเหตุที่ไม่เห็นด้วยในการจัดระบบการแก้ริ้วขบวนในคูเมือง

สภาพปัญหาการจราจร	จำนวน	ร้อยละ
- การแก้ทางบกมีต่อเนื่องยาวนานจนกลายเป็นสัญลักษณ์ของเชียงใหม่ (n = 48)	39	13.0
- อาจจะขัดกับหลักประเพณีและวัฒนธรรมเดิม (n = 48)	18	6.0
- การจัดแก้ทางบกน่าจะมีความสวยงามมากกว่า (n = 48)	33	11.0
- การจัดแก้ทางบกจะทำให้นักท่องเที่ยวมีส่วนร่วมคราวละมาก ๆ (n = 48)	21	7.0
- นักท่องเที่ยวจะขาดความสนใจ (n = 48)	6	2.0
- ต้องลงทุนด้วยเงินจำนวนมากไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ (n = 48)	15	5.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.11 พบว่า สาเหตุที่ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เห็นด้วยกับการจัดระบบการแก้ริ้วขบวนในคูเมือง เนื่องจากส่วนใหญ่เห็นว่าการแก้ริ้วขบวนทางบก มีต่อเนื่องมายาวนาน จนกลายเป็นสัญลักษณ์ของเชียงใหม่ มีจำนวน 39 คน คิดเป็นร้อยละ 13.0 รองลงมาเห็นว่าการจัดแก้ทางบกน่าจะมีความสวยงามมากกว่าทางน้ำ มีจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 เห็นว่าการจัดแก้ทางบกจะทำให้นักท่องเที่ยวมีส่วนร่วมคราวละมาก ๆ มีจำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 7.0 บางส่วนก็เห็นว่าการแก้ริ้วขบวนทางน้ำอาจจะขัดกับหลักประเพณีและวัฒนธรรมเดิม มีจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 6.0 ซึ่งใกล้เคียงกับจำนวนกลุ่มผู้เห็นว่าการแก้ริ้วขบวนทางน้ำต้องลงทุนด้วยเงินจำนวนมาก ไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ มีจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 5.0 และกลุ่มผู้เห็นว่าการแก้ริ้วขบวนทางน้ำ นักท่องเที่ยวจะไม่ให้ความสนใจเท่าที่ควรมีเพียง 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.12 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกสาเหตุที่เห็นด้วยในการจัดระบบการแก้ริ้วขบวนในคูเมือง

สภาพปัญหาการจราจร	จำนวน	ร้อยละ
- จะช่วยลดผลกระทบด้านการจราจร (n = 171)	180	60.0
- จะช่วยสร้างสัญลักษณ์ใหม่ ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการท่องเที่ยว (n = 171)	189	63.0
- จะทำให้ภูมิทัศน์รอบคูเมืองได้รับการดูแลดีขึ้นกว่าเดิม (n = 171)	150	50.0
- ระบบการจัดการน้ำในคูเมืองจะมีประสิทธิภาพดีขึ้นกว่าเดิม (n = 171)	159	53.0
- สร้างแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์รอบคูเมืองได้ง่ายขึ้น (n = 171)	144	48.0
- จะช่วยสนับสนุนกิจกรรมอื่น ๆ ของท้องถิ่นได้หลากหลาย (n = 171)	159	53.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.12 พบว่า สาเหตุที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นด้วยกับการจัดระบบการแก้ริ้วขบวนในคูเมือง เนื่องจากส่วนใหญ่เห็นว่าการแก้ริ้วขบวนทางน้ำจะช่วยสร้างสัญลักษณ์ใหม่ ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ได้ มีจำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 63.0 รองลงมา เห็นว่าการจัดขบวนแห่ทางน้ำ จะช่วยลดผลกระทบด้านการจราจร มีจำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 60.0 และเห็นว่าทำให้ระบบการจัดการน้ำในคูเมืองจะมีประสิทธิภาพดีขึ้นกว่าเดิม มีจำนวน 159 คน คิดเป็น ร้อยละ 53.0 ซึ่งเท่ากับจำนวนกลุ่มผู้ที่เห็นว่าการจัดขบวนแห่ทางน้ำ จะช่วยสนับสนุนกิจกรรมอื่น ๆ ของท้องถิ่นได้หลากหลายรูปแบบ และบางส่วนก็เห็นว่าการแก้ริ้วขบวนทางน้ำ จะทำให้ภูมิทัศน์รอบคูเมืองได้รับการดูแลดีขึ้นกว่าเดิม มีจำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 50.0 สร้างแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์รอบคูเมืองได้ง่ายขึ้น มีจำนวน 144 คน คิดเป็นร้อยละ 48.0 และเห็นว่าทำให้ระบบการจัดการน้ำในคูเมืองจะมีประสิทธิภาพดีขึ้นกว่าเดิม มีจำนวน 159 คน คิดเป็นร้อยละ 53.0

ตารางที่ 4.13 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกปัญหาหรืออุปสรรคที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินโครงการจัดการจราจรในคูเมือง

ปัญหาหรืออุปสรรค	จำนวน	ร้อยละ
- หากโครงการที่สำเร็จแล้ว อาจจะไม่สามารถแก้ไขปัญหการจราจรได้ (n = 300)	99	33.0
- อาจติดขัดเกี่ยวกับประเพณีและวัฒนธรรมของเชียงใหม่หรือล้านนา (n = 300)	114	38.0
- เทศบาลนครเชียงใหม่มีงบประมาณไม่เพียงพอ (n = 300)	57	19.0
- รัฐบาลอาจไม่สามารถให้เงินสนับสนุนได้เพียงพอ (n = 300)	30	10.0
- เทศบาลอาจจะต้องขอความช่วยเหลือด้านการเงินจากต่างประเทศจึงจะสำเร็จ (n = 300)	12	4.0
- อาจได้รับการต่อต้านจากชาวเชียงใหม่ (n = 300)	51	17.0
- อาจผิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโบราณสถาน (n = 300)	45	15.0
- อาจผิดกฎหมายจราจร (n = 300)	18	6.0
- อาจได้รับการต่อต้านจากกลุ่มองค์กรเอกชน (n = 300)	75	25.0
- ต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก (n = 300)	42	14.0
- ขาดผู้ที่มีความรู้และเชี่ยวชาญมาดูแลโครงการให้เกิดความเหมาะสม (n = 300)	69	23.0

ตารางที่ 4.13 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกปัญหาหรืออุปสรรคที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินโครงการจัดการจราจรในคูเมือง (ต่อ)

ปัญหาหรืออุปสรรค	จำนวน	ร้อยละ
- อาจเกิดปัญหาคอรัปชั่นในขณะดำเนินโครงการ (n = 300)	78	26.0
- อาจสร้างผลกระทบต่อจราจรค่อนข้างมากในขณะดำเนินโครงการ (n = 300)	150	50.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.13 พบว่า ปัญหาหรืออุปสรรคที่อาจจะส่งผลกระทบต่อ การดำเนินโครงการจัดการจราจรในคูเมือง ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่าอาจสร้างผลกระทบต่อ จราจรค่อนข้างมากในขณะดำเนินโครงการ มีจำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 50.0 รองลงมา เห็นว่าอาจติดขัดเกี่ยวกับประเพณีและวัฒนธรรมของเชียงใหม่หรือล้านนา มีจำนวน 114 คน คิดเป็นร้อยละ 38.0 เห็นว่าหากโครงการที่สำเร็จแล้ว อาจจะไม่สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรได้ มีจำนวน 99 คน คิดเป็นร้อยละ 33.0 เห็นว่าอาจเกิดปัญหาคอรัปชั่นในขณะดำเนินโครงการ มีจำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 26.0 อาจได้รับการต่อต้านจากกลุ่มองค์กรเอกชน มีจำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0 เห็นว่าขาดผู้ที่มีความรู้และเชี่ยวชาญที่จะเข้ามาดูแลโครงการให้เกิดความ เหมาะสม มีจำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 25.0 เห็นว่าเทศบาลนครเชียงใหม่อาจมีงบประมาณ ไม่เพียงพอ มีจำนวน 57 คน คิดเป็นร้อยละ 19.0 เห็นว่าอาจได้รับการต่อต้านจากชาวเชียงใหม่ มีจำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 17.0 เห็นว่าอาจผิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโบราณสถาน มีจำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 15.0 เห็นว่าต้องใช้งบประมาณจำนวนมหาศาล มี 30 คน มีจำนวนคเท่ากับ ผู้ที่เห็นว่ารัฐบาลอาจไม่สามารถให้เงินสนับสนุนได้เพียงพอ คิดเป็นร้อยละ 10.0 เห็นว่าอาจผิด กฎหมายจราจร มีจำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 6.0 และเห็นว่าเทศบาลอาจจะต้องขอความช่วยเหลือด้านการเงินจากต่างประเทศจึงจะสำเร็จ มีจำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 4.0

ตารางที่ 4.14 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับความพร้อมของหน่วยงานในการแก้ไขปัญหาการจราจรในคูเมือง (n = 300)

ความพร้อมของหน่วยงาน	จำนวน	ร้อยละ
มีความพร้อมทุกหน่วยงาน	90	30.0
มีความพร้อมเป็นบางหน่วยงาน	171	57.0
ไม่มีความพร้อมทุกหน่วยงาน	33	11.0
อื่น ๆ	6	2.0
รวม	300	100.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.14 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรในเขตคูเมือง มีความพร้อมในการแก้ไขปัญหาเป็นบางหน่วยงาน คือ มีจำนวน 171 คน คิดเป็นร้อยละ 57.0 รองลงมา เป็นกลุ่มผู้ที่เห็นว่า ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรในเขตคูเมือง มีความพร้อมในการแก้ไข มีจำนวน 90 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 ส่วนกลุ่มผู้ที่เห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรในเขตคูเมือง ไม่มีความพร้อมในการแก้ไขปัญหาเลย มีจำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 และมีเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่ไม่ทราบและไม่แน่ใจว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรในเขตคูเมือง มีความพร้อมในการแก้ไขปัญหาหรือไม่ มีจำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 2.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 4.15 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกความคิดเห็นเกี่ยวกับความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ (n = 300)

ความเป็นไปได้	จำนวน	ร้อยละ
มีความเป็นไปได้	249	83.0
เป็นไปได้	51	17.0
รวม	300	100.0

จากผลการศึกษาในตารางที่ 4.15 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่ามีความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ คือ มีจำนวน 249 คน คิดเป็นร้อยละ 83.0 และกลุ่มผู้ที่ไม่เห็นว่าเป็นไปไม่ได้ในการดำเนินโครงการดังกล่าว มีจำนวน 51 คน คิดเป็นร้อยละ 17.0

4.3 ปัญหาและอุปสรรคของแนวทางการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างและบุคลากรด้านต่าง ๆ ให้ความเห็นว่าโครงการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยการจัดริ้วขบวนในคูเมืองเชียงใหม่ อาจเป็นไปได้ในสถานที่จริง และอาจจะถูกคัดค้านจากกลุ่มคนหลากหลายกลุ่ม เนื่องจากโครงการนี้เป็นโครงการที่ใหญ่และมีผลกระทบต่อ วิถีชีวิตของคนจำนวนมาก จึงจำเป็นต้องคิดให้รอบคอบ และควรจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ เพื่อหาข้อสรุปที่ดีที่สุดของการจัดริ้วขบวนในคูเมืองเชียงใหม่ โดยปัญหาและอุปสรรคสามารถสรุปได้ดังนี้

1) การจัดทำโครงการฯ เพื่อให้ริ้วขบวนจัดแสดงอยู่ในน้ำ และให้นักท่องเที่ยวชมตามรอบคูเมืองอาจจะทำให้การจราจรติดขัดกว่าเดิม เนื่องจากถ้าผู้ขับขี่รถอยากชมขบวนโดยชดอรถดูหรือแม้กระทั่งขับรถวนรอบคูเมืองตามขบวนแห่ไปด้วย รถจะยิ่งติดกว่าเดิมเพราะแต่เดิมถ้าจัดขบวนทางบกโดยปิดถนน ผู้ที่สนใจจะต้องจอดรถและเดินด้วยเท้าเข้าไปดูเท่านั้นการจราจรจะติดเฉพาะที่ผู้ที่ไม่สนใจจะหลีกเลี่ยงเส้นทางเท่านั้น

2) ความไม่ปลอดภัยของนักท่องเที่ยวที่ต้องการข้ามถนนเพื่อเข้าไปดูขบวน นอกจากจะทำให้รถติดแล้วยังอาจจะเกิดอุบัติเหตุได้ นอกจากนี้เมื่อวัดจากปริมาณนักท่องเที่ยวที่มาชมขบวนแห่ตามเทศกาลต่าง ๆ พบว่า มีจำนวนมากมายมหาศาล ซึ่งเป็นไปได้ว่าบาทวิถีของทั้งสองฝั่งคูเมืองไม่สามารถรับนักท่องเที่ยวได้ ประกอบกับระดับน้ำอยู่ต่ำกว่าถนนจำเป็นต้องชะงักดู ทำให้อาจเกิดการพลัดตกน้ำ หรือเปียกกันสิ้นมาในถนนจนถูกรถชนได้

3) การที่ทำให้คูเมืองเชื่อมต่อกันหมด โดยเว้นตรงช่วงประตูทำแพไว้เป็นทำขึ้นลง แต่จากขบวนแห่ในเทศกาลทุก ๆ ครั้ง จะมีรถแห่ขึ้นในเทศกาลทุก ๆ ครั้ง จะมีรถแห่มากมายหลายคัน การขึ้นลงจากท่าจะทำให้ยากลำบาก ในกรณีที่ต้องรอจอดรถแห่ขึ้นหุ้่นลายน้ํา จะต้องจอดรถเป็นขบวนยาวทำให้การจราจรติดขัดได้ และจากข้อจำกัดของขนาดคูเมืองและการรับน้ำหนักของหุ้่นลายน้ําอาจจะทำให้การตกแต่งขบวนแห่ลดความงามและความอลังการลงได้

4) เทศกาลหรือกิจกรรม บางอย่างไม่เหมาะสมจัดในทางน้ำ เนื่องจากพื้นที่บริเวณคูเมือง มีขนาดจำกัดไม่สามารถรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวและบุคลากรผู้ร่วมงานต่าง ๆ ได้ เช่น เทศกาลสงกรานต์ เทศกาลลอยกระทง หรือการจัดงานถนนคนเดินได้ทั้งหมด

6) กรณีการขยายบทวิถึจะกระทบพื้นผิวจราจรทำให้การจราจรยิ่งติดขัด การแก้ปัญหา โดยการห้ามจอดรถตามแนวคูเมืองจะทำให้เศรษฐกิจของเมืองเชียงใหม่แย่ลง เนื่องจากตลอดแนวของคูเมืองทั้งสองฝั่งประกอบด้วยอาคารพาณิชย์ ซึ่งถือเป็นแหล่งการค้าที่สำคัญของเมืองเชียงใหม่ การห้ามจอดรถจะกระทบกับการค้าขายอย่างมาก ประชาชนเดือดร้อนและเศรษฐกิจเมืองเชียงใหม่แย่ลง

7) ข้อสังเกตอีกประการคือ เดิมในเขตคูเมืองมีทางข้ามฝั่งจำนวนมากตลอดแนวคูเมือง การจราจรยังแออัดและติดขัดมาก ดังนั้นถ้าลดจำนวนทางข้ามลงเหลือด้านละ 3 ทางข้าม จะยิ่งทำให้การจราจรติดขัดมากขึ้น

8) การที่จะทำให้งิจกรรมในคูเมืองทั้งปี จำเป็นต้องมีการเก็บกักน้ำในคูเมืองไว้ใช้ตลอดทั้งปี จึงจำเป็นต้องมีการผันน้ำเข้าในเขตคูเมือง ดังเช่น เทศกาลสงกรานต์ เทศกาลลอยกระทง เป็นต้น ซึ่งอาจจะเป็นการแย่งน้ำจากภาคส่วนอื่น ๆ เช่น ภาคเกษตรกรรม เป็นต้น

แม้จะมีผู้ที่ไม่เห็นด้วยหรือเห็นว่าเป็นไปไม่ได้ว่าโครงการนี้จะสามารถดำเนินการได้ อย่างไรก็ตาม การจัดการจราจรภายในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์ก็มีข้อดีหลายประการ อาทิ

1) การจัดริ้วขบวนในคูเมืองเชียงใหม่จะช่วยลดปัญหาจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเทศกาลต่าง ๆ ทำให้เป็นการประหยัดเชื้อเพลิงของรถได้เนื่องจากการจราจรไม่ติดขัด เป็นการลดมลภาวะจากไอเสียของพาหนะได้ และสามารถสร้างประโยชน์ได้ 2 ทาง คือ การแสดงริ้วขบวนต่าง ๆ ก็สามารถทำได้อย่างต่อเนื่องในคูเมือง ในขณะที่การจราจรทางบก ก็สามารถดำเนินต่อไปได้ทำให้งธุรกิจต่าง ๆ ไม่ติดขัดดำเนินได้อย่างต่อเนื่อง

2) การจัดริ้วขบวนในคูเมืองเชียงใหม่ เป็นการส่งเสริมและฟื้นฟูขนบธรรมเนียมประเพณี และวัฒนธรรมส่วนท้องถิ่นให้สามารถนำมาจัดแสดงได้ โดยไม่มีข้อจำกัดเรื่องเวลา และสภาพการจราจรอีกต่อไปและด้วยรูปการท่องเที่ยวที่เกิดจากโครงการนี้มีหลากหลายกว่าเดิม จะเอื้อให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างประเทศท่องเที่ยวได้มากขึ้น ไม่จำเพาะแต่ช่วงที่มีเทศกาลสำคัญ

3) ประชาชนจะได้สวนสาธารณะหรือสวนสุขภาพ โดยไม่ต้องใช้งบประมาณใหม่แต่อย่างใดเพียงปรับปรุงภูมิทัศน์ และขยายวิถึให้กว้างขวาง เพื่อใช้เป็นทางเดินและออกกำลังกาย และสามารถมีสถานที่ออกกำลังกายหรือพักผ่อนหย่อนใจทางน้ำได้อีก

4) การจัดรีวิวบวณในคูเมืองเชียงใหม่สามารถฟื้นฟูระบบนิเวศน์ คือ เมื่อน้ำมีการไหลเวียนได้ตามธรรมชาติแล้วย่อมเกิดความหลากหลายด้านชีวภาพ แพร่กระจายจากคูเมืองไปตามลำคลองสู่แม่น้ำปิงต่อไป และจะเป็นการช่วยฟื้นฟูสภาพแวดล้อม ลำคลองที่อยู่ใกล้เคียงได้ เช่น คลองแม่ข่า เป็นต้น

5) เป็นการส่งเสริมอาชีพและสร้างงานใหม่ ๆ เมื่อเกิดโครงการนี้ขึ้นมา และผลจากการที่นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจะทำให้เศรษฐกิจดีขึ้น ชาวบ้านมีรายได้และการกระจายรายได้ที่ดีขึ้น

4.4 ผลการสัมภาษณ์ความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่

จากการสัมภาษณ์เพื่อขอความคิดเห็น ตามประเด็นการดำเนินโครงการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ บุคคลที่ถูกสัมภาษณ์ ประกอบด้วย ผู้รับผิดชอบงานด้านจราจร นักวิชาการ ผู้มีกิจการเกี่ยวกับการท่องเที่ยว จำนวนประเภทละ 4 คน ผู้รับผิดชอบงานด้านวิศวกรรมและด้านโยธา ผู้รับผิดชอบงานด้านท่องเที่ยว จำนวนประเภทละ 3 คน รวมจำนวนผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด 18 คน ผลการสัมภาษณ์พบว่า บุคคลหลากหลายอาชีพดังกล่าว ต่างมีความรู้สึกตรงกันอยู่ประการหนึ่งคือ แนวคิดนี้เป็นแนวคิดที่ค่อนข้างแปลกใหม่ แหวกแนว แม้ในส่วนของผู้ที่เคยทำหน้าที่ฝ่ายบริหารของเทศบาลนครแห่งหนึ่ง ก็ยอมรับว่าเป็นแนวความคิดที่ในส่วนของผู้บริหารเองไม่เคยคิดมาก่อน แต่จากการเสวนาพูดคุยในลักษณะแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน ไม่ยึดติดกับหลักการสัมภาษณ์ตามแนวการศึกษาวิจัย ในโครงการวิจัยอิสระแล้ว ผู้ให้สัมภาษณ์ได้แสดงทัศนคติหรือมุมมองต่าง ๆ ก่อให้ผู้วิจัยเกิดแนวคิดได้อย่างหลากหลายติดตามมาอีกหลายประการ

1) ด้านการก่อสร้างและวิศวกรรม

ในทัศนะความเป็นได้ของโครงการในส่วนมุมมองด้านการก่อสร้างพื้นฐาน ด้านวิศวกรรมโครงสร้างของตัวสะพานเปิด - ปิด แนวระนาบนั้นไม่น่ามีปัญหาอะไร เพราะถือเป็นเทคโนโลยีที่ง่ายในยุคปัจจุบันแล้วด้วยเหตุที่สะพานเปิด - ปิด ได้นี้มีประวัติการใช้งานในประวัติศาสตร์นานหลายศตวรรษแล้ว การผสมผสานกับเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าในปัจจุบันน่าจะทำให้มีประสิทธิภาพที่ไว้วางใจได้กว่าในอดีตอีกทั้งราคาไม่น่าจะสูงมาก ตามแนวคิดที่จะให้มีสะพานเปิด - ปิด ในแต่ละด้านของกำแพงเมืองเดิมด้านละไม่เกิน 3 สะพาน ก็น่าจะเพียงพอ และจะยังประโยชน์ในส่วนของการจราจรโดยตรง คือลดทางเชื่อมทางแยก ที่ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่งที่ทำให้ติดขัดโดยไม่จำเป็น หากลดทางเชื่อมทางแยกกลาง และปรับพื้นฐานด้านวินัยการจราจรของคนเชียงใหม่อีกส่วนหนึ่งแล้ว จะยังประโยชน์และเห็นผลได้อย่างเป็นรูปธรรมที่สุดของงานวิจัยฯ

สำหรับประเด็นเกี่ยวกับสภาพภูมิประเทศของบริเวณพื้นที่ในกำแพงเมืองและคูรอบกำแพงเมืองที่มีการตั้งข้อสังเกตว่ามีความต่างระดับกันนั้น ในเชิงงานวิศวกรรมโยธาผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีความรอบรู้และรับผิดชอบในสาขาวิชาการดังกล่าว มีมุมมองว่าไม่ใช่ปัญหาสำคัญในการปรับพื้นที่เมือง เพื่อบังคับทิศทางให้น้ำไหลวนไปในทิศทางที่ต้องการได้ เมื่อน้ำซึ่งเป็นของไหลอยู่ในระดับหรือแนวระนาบเดียวกันแล้ว อาจทำให้ส่วนภูมิประเทศในด้านที่มีความสูงอยู่แต่เดิม อาจรู้สึกว่ามีขอบของคูเมือง หรือตลิ่งสูงกว่าด้านอื่น ๆ นั้น การปรับแต่งภูมิทัศน์ย่อมช่วยได้ ในส่วนของผลกระทบด้านโครงสร้างของกำแพงเมืองและค่าย คู ประตู หอรบ อันเป็นสถานที่ทางโบราณคดีนั้น การปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณคูเมืองปกติก็ทำกันอยู่ทุกปี ๆ ละครหลายครั้ง น่าจะเป็นผลดีมากกว่าผลเสีย เพราะสามารถที่จะซ่อมแซมการทรุดตัวของฐานรากโบราณคดีดังกล่าวให้อยู่ในสภาพที่มั่นคงแข็งแรงได้อีกยาวนาน ประกอบกับการปรับแต่งพื้นที่คูเมืองนั้น มีแนวหลักเขตที่แน่นอนอยู่แล้ว โดยไม่อาจล่วงล้ำเข้าไปยังโบราณสถานใด ๆ ได้เลย

ในประเด็นสุดท้ายของมุมมองด้านวิศวกรรมโครงสร้าง นั่นก็คือ การทำให้คูเมืองนั้น เป็นคูคลองที่แท้จริงมิได้ถูกปิดกั้น เป็นบล็อกลดด้วยประตูและท่อน้ำ ดังเป็นอยู่ในปัจจุบัน การไหลถ่ายเทน้ำให้หมุนเวียนไปตามธรรมชาติ จึงไม่มี ทำให้ขาดความหลากหลายทางชีวภาพของสัตว์น้ำ พืชน้ำ บางครั้งปิดกั้นไว้นานเกินไปจนเกิดการหมักหมมเน่าเหม็นของเศษวัสดุ ที่จมอยู่หรือแขวนลอยอยู่ เป็นผลเสียต่อภูมิทัศน์, สิ่งแวดล้อม สุขอนามัย และการท่องเที่ยวโดยรวม

2) ด้านการท่องเที่ยว

ในทัศนะความเป็นไปได้ของโครงการในมุมมองด้านธุรกิจการท่องเที่ยว ถือเป็นความหลากหลายและถือเป็นจุดขายด้านการตลาดการท่องเที่ยวของจังหวัดได้ ด้วยความคิดที่แปลกใหม่ หากสามารถดำเนินการได้โดยเร็ว ย่อมมองเห็นผลสัมฤทธิ์ เรื่องของการตลาดนั้น อยู่ที่ความคิด โอกาสและจังหวะในการทำตลาด ซึ่งในที่นี้อยู่ที่วิสัยทัศน์ของผู้บริหารองค์กร ทั้งในส่วนของท้องถิ่น คือเทศบาล และในราชการส่วนภูมิภาค คือจังหวัด ที่มีศักยภาพในการบริหารองค์กร (ซี.อี.โอ.) และมีงบประมาณจำนวนมาก ซึ่งสามารถสร้างมโนภาพได้ หากว่าโครงการตามแนวคิดการวิจัยอิสระนี้ เกิดขึ้นจริงแล้ว บริเวณรอบคูเมือง ในถนนคูขนานคูเมืองทั้งชั้นใน ชั้นนอก จะคราคร่าไปด้วยนักท่องเที่ยว และประชาชนในพื้นที่ที่มีแหล่งท่องเที่ยว หรือสถานที่หย่อนใจ ริมบาทวิถีที่ปรับขยายความกว้างและปรับภูมิทัศน์แล้ว ทั้งสองฝั่งคูเมือง เดินเท้า หรือวิ่งออกกำลังกายไปรอบบาทวิถีของถนนรอบคูเมือง และในวันหยุดอื่นสามารถทำเขตคูเมืองเป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางน้ำได้ เรือท่องเที่ยวที่ปราศจากเครื่องยนต์เครื่องทุ่นแรงอื่นใดที่จะก่อให้เกิดมลภาวะ ไม่ว่าจะเป็นเรือพายขนาดเล็ก เรือจักรยาน แพยาง ฯลฯ เป็นการได้มาซึ่งสวนสาธารณะ หรือสวนสุขภาพ

หรือสวนน้ำขนาดใหญ่ และหากจัดแสดงขนบธรรมเนียม ประเพณี วัฒนธรรม วิถีชีวิตของคนท้องถิ่นทั้งในเมืองเชียงใหม่เอง และชนบท หรืออำเภอรอบนอก มาสลับจัดการแสดงทุกสัปดาห์ ในพื้นที่คูเมือง หรือจัดมหกรรมอื่น ๆ ได้อย่างหลากหลายแล้ว ย่อมส่งผลให้มีนักท่องเที่ยวแวะเวียนมาได้อย่างตลอดทั้งปีอย่างน้อยก็คนในท้องถิ่นจังหวัดเชียงใหม่ จะมีแหล่งท่องเที่ยว บ้านเทิง ธุรกิจค้าขายได้อีกแหล่งหนึ่ง อย่างมั่นคงถาวร ก็จะต้องประโยชน์ต่อสภาพเศรษฐกิจ อันมีผลมาจากการท่องเที่ยวในจังหวัดได้เป็นอย่างดี โดยการกระจายตัวของนักท่องเที่ยว ในเขตคูเมืองนี้ จะเป็นไปได้ในลักษณะที่ใช้การเดินทาง หรือจักรยาน หรือยานพาหนะโดยสารจากระบบขนส่งมวลชนของเทศบาลนครเชียงใหม่ที่มีอยู่เป็นหลักแล้ว เชื่อว่าจะลดการใช้ยานพาหนะทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ส่วนตัวลงได้เป็นอย่างดี โดยกำหนดห้ามจอดที่บริเวณถนนสองฝั่งที่ขนาบคูเมือง ในริมนาทวิถีที่ชิดกับคูเมือง จะเป็นการบังคับให้ต้องนำรถไปจอดตามสถานที่จอดรถรอบนอก ไม่ว่าห้างสรรพสินค้า หรือสถานที่อื่นโดยมลดการคับคั่งของการจราจรได้โดยรวม

3) ด้านงบประมาณ

ในทัศนะความเป็นไปได้ของโครงการ ในส่วนมุมมองด้านงบประมาณ ที่จะต้องใช้ในการดำเนินการผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความเห็นว่า งบประมาณไม่น่าจะต้องใช้เงินก้อนใหญ่ เพราะมิใช่โครงการขนาดใหญ่ที่เทียบแล้ววงเงินงบประมาณน้อยกว่าการก่อสร้างอุโมงค์ลอดทางแยกเพียง 1 แห่ง ตามสี่แยกถนนวงแหวนรอบตัวเมืองเชียงใหม่เสียอีก งบประมาณที่ใช้เป็นหลักก็คือ ค่าก่อสร้างสะพานระบบเปิด - ปิด ความกว้างระหว่าง 2 - 4 ช่องทางเดินรถ ความยาวก็คือส่วนกว้างของคูเมือง นั่นเอง โดยที่กล่าวมาแล้วว่าเทคโนโลยีที่ง่ายอีกทั้งการรับน้ำหนักก็ไม่มาก ขึ้นอยู่กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการอนุญาตให้ยานพาหนะมีน้ำหนักบรรทุก จำนวนเท่าใด ให้เข้ามาใช้เส้นทางในถนนคูข่านรอบคูเมือง

ภายในกำแพงเมืองชั้นใน ส่วนใหญ่ก็มีเพียงรถบรรทุก 6 ล้อ กับรถโดยสารขนาดใหญ่ที่เป็นของบริษัทท่องเที่ยว คือรถบัส ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ข้อคิดว่า หากสะพานเปิด - ปิด แนวระนาบมีขนาดไม่ใหญ่งบประมาณย่อมใช้ไม่มาก ทั้งนี้ ย่อมขึ้นอยู่กับระบบการจัดซื้อจัดจ้าง และการประมูลงาน ว่ามีความสุจริตโปร่งใสเพียงใด แต่มีข้อโต้แย้งบางประการว่า ในการปรับพื้นที่เมืองตลอดทั้งสี่ด้าน นั้น บริเวณช่วงประตูท่าแพมีอาคารพาณิชย์ตั้งอยู่ แม้ปัจจุบันนี้ จะมีบางส่วนขอมรื้อถอนออกมาบ้างแล้ว ส่วนที่ยังไม่ขอมรื้อนี้ นับว่ามีปัญหาเรื่องราคาค่าเวนคืนที่ดินดังกล่าวประเด็นนี้ มีผู้ให้ทัศนะว่า ราคาไม่น่าจะสูงเกินกว่ากฎหมายกำหนด และมีพื้นที่เพียงไม่มาก ราคาจึงไม่น่าจะสูงเกินหลักร้อยล้านบาท กับทั้งให้ทัศนะอีกว่า ถ้าโครงการนี้กระทำเพียงบางส่วน ไม่เต็มพื้นที่ความยาวของคูเมืองโดยถือเป็นการทดลองโครงการ และสำรวจความคิดเห็นของประชาชน

ไปในตัว งบประมาณยิ่งน้อยลงอีกตามสัดส่วน ดังนั้น งบประมาณจึงมิใช่ปัญหาสำคัญของโครงการนี้

4) ด้านการจราจร

ในทัศนะความเป็นไปได้ของโครงการ ในส่วนมุมมองด้านการจราจร นั้น ผู้ให้สัมภาษณ์มีความเห็นว่า โดยข้อเท็จจริงแล้ว รูปแบบของโครงการ ตามแนวทางการวิจัยอิสระนี้ เมื่อมีการประชาสัมพันธ์ให้เข้าใจได้อย่างถ่องแท้แล้ว แนวทางหลักของโครงการนี้เป็นเรื่องของการจัดการพื้นที่ผิวบาทวิถีสองฝั่งคูเมือง กับสภาพของคูเมือง เพื่อจัดการไหลของน้ำให้ไหลเวียนผ่านได้ตลอดทั้งสาย ซึ่งจะกระทบกับพื้นที่การจราจร เคียงแต่ตัวถนนที่ถมตัดข้ามคูเมืองในแต่ละจุดทางเชื่อมทางแยก ในแต่ละด้านของแนวกำแพงเมืองเดิมเท่านั้น หากได้เข้าไปกระทบโดยตรงต่อการจัดการจราจรโดยปกติของงานจราจร กองบังคับการตำรวจจราจรจังหวัดเชียงใหม่ แต่ประการใดไม่ ผลกระทบจะเกิดเพียงเล็กน้อย ก็ต่อเมื่อมีการดำเนินการตามโครงการ เฉพาะในส่วนที่ต้องขุดคูเมือง รื้อถนนถนนที่ถมตัดข้ามเชื่อมต่อกับถนนรอบคูเมือง ชั้นใน กับชั้นนอกออกในช่วงที่มีการก่อสร้างระยะสั้น ๆ เท่านั้น และสามารถเลือกทำได้ในจุดที่มีผลกระทบต่อสภาพการจราจรโดยรวมตามปกติที่เบาบางก่อนได้ และผู้ใช้เส้นทางจราจรก็สามารถหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นทดแทนได้

ถ้าโครงการเสร็จอย่างสมบูรณ์เต็มรูปแบบตามหัวข้อวิจัย จริงแล้ว จะเอื้อประโยชน์ต่อสภาพการจราจรโดยรวม เพราะเมื่อถึงวาระเทศกาลสำคัญประจำปี หากกระบวนแห่แห่นตามประเพณีแต่ละครั้งโบราณ ตั้งขบวนทางบกให้น้อยลง แล้วมาตั้งขบวนกันในแพ หรือทุ่นลอยขนาดใหญ่ ในคูเมืองโดยที่มีนักท่องเที่ยวและประชาชนที่สนใจ เดินติดตามดูกระบวนแห่แห่นไปตามบาทวิถีสองฝั่งขนานคูเมือง ปล่อยให้ผิวจราจรเป็นพื้นที่ของยานพาหนะขับเคลื่อนการคมนาคมติดต่อดีสื่อสารในภาคธุรกิจไปได้ตามปกติ จะดีซัดก็ต่อเมื่อส่วนใดส่วนหนึ่งของกระบวนแห่แห่นมาถึงจุดเชื่อมต่อของถนนรอบคูเมืองชั้นใน กับชั้นนอก ถึงจุดนี้ ก็ใช้สะพานเปิด - ปิด ระบายทั้งรถยนต์ยวดยานบนผิวจราจร สลับกับกระบวนแห่แห่นที่ลอยอยู่ในน้ำในคูเมือง การจราจรติดขัดเป็นห้วง ๆ และใช้ระยะเวลาไม่นาน เป็นเฉพาะรอยต่อของสะพานข้ามคูเมืองเท่านั้น การจราจรโดยรวมจะไม่ติดขัด เหมือนเช่นการแห่แห่นทางบก ที่กินเวลานาน ผลกระทบด้านการจราจรก็มีมากตามมาด้วย

5) ด้านขนบธรรมเนียมประเพณี

ในทัศนะความเป็นไปได้ของโครงการ ในส่วนมุมมองหรือทัศนคติด้านความเชื่อหรือนับถือในขนบธรรมเนียมประเพณีโบราณ ผู้ให้สัมภาษณ์หลายท่าน มองว่า ทัศนคติด้านขนบธรรมเนียมประเพณีเป็นตัวแปรสำคัญที่มีผลกระทบต่อโครงการหลาย ๆ โครงการ ไม่เฉพาะแต่แนวความคิดตามโครงการวิจัยอิสระๆ นี้เท่านั้น เพราะขนบธรรมเนียมประเพณีของเชียงใหม่

ถูกปลูกฝังต่อเนื่องกันมายาวนาน ในจารีตประเพณีที่บรรพบุรุษประพฤติปฏิบัติ จึงมีการสืบทอดแบบอย่าง บางโครงการ แม้มองว่าเอื้อประโยชน์ต่อชุมชนหรือสังคมโดยรวม ก็ถูกต่อต้านได้ตั้งนั้น ในส่วนของความคิดเห็นในประเด็นนี้ จึงขึ้นอยู่กับการให้ข้อมูลแก่ประชาชนอย่างเพียงพอชี้ให้เห็นถึงผลดี ผลเสีย เปรียบเทียบได้อย่างเป็นรูปธรรม สำคัญที่สุดคือต้องใช้เวลาเพื่อเปลี่ยนแปลงทัศนคติที่เชื่อว่า มีผู้ไม่เห็นด้วยก็แต่เพียงส่วนน้อย ประเด็นนี้ค่อนข้างละเอียดอ่อน แต่สุดท้ายแล้ว ไม่ว่าจะเผชิญกับอุปสรรคใด ๆ แผน หรือโครงการสาธารณะใด ๆ ย่อมจะจบลงที่ตัวผู้นำองค์กรที่มีอำนาจบริหารจัดการ ว่ามีวิสัยทัศน์ และภาวะผู้นำเพียงใด หาใช่ตัวโครงการ หรือตัวผู้นำเสนอโครงการแต่อย่างใดไม่



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาเรื่องการจัดการจราจรภายในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ ตลอดจนปัญหาและอุปสรรคของของการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยทำการเก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่าง คือ ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจที่สังกัดหรือประจำอยู่ และประชาชนทั่วไป รวมถึงภาคธุรกิจที่มีกิจกรรมต้องสัญจรไปมาหรือมีส่วนที่ต้องเดินทางเข้าไปเกี่ยวเนื่องในเขตคูเมือง และมีสถานประกอบการทางธุรกิจอยู่ในเขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ การวิจัยนี้ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง ประชาชนที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง โดยการแจกแบบสอบถาม จำนวน 300 คน และสัมภาษณ์ จำนวน 18 คน

5.1 สรุป

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดว่าสภาพปัญหาการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ มีปัญหาติดขัดเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 78.0 รองลงมาในช่วงวันหยุดราชการ และมีปัญหาติดขัดตลอดโดยเฉพาะในช่วงเวลากลางวัน ร้อยละ 31.0 และ 19.0 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถาม ร้อยละ 57.0 เห็นว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการจราจรในเขตคูเมือง มีความพร้อมในการแก้ไขปัญหาเป็นบางหน่วยงาน และร้อยละ 30.0 เห็นว่าทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีความพร้อมในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

ส่วนการแห้วขบวนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นว่ามีผลกระทบต่อจราจรในเขตคูเมือง คิดเป็นร้อยละ 70.0 โดยผู้เห็นว่าการแห้วขบวนทำให้การจราจรติดขัดเป็นบางช่วงเวลา ร้อยละ 63.0 และผู้เห็นว่าการแห้วขบวนทำให้การจราจรติดขัดเพิ่มขึ้นตลอดเวลา ร้อยละ 7.0 ส่วนผู้ที่เห็นว่าการแห้วขบวนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ไม่มีผลกระทบต่อจราจรในเขตคูเมือง มีร้อยละ 30.0

ผู้ตอบแบบสอบถามจำนวนมากเห็นด้วยกับการจัดการจราจรในเขตคูเมืองที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ โดยการจัดระบบการแห้วขบวนในคูเมือง คิดเป็นร้อยละ 57.0 กลุ่มผู้ที่ไม่แน่ใจในการจัดระบบการแห้วขบวนในคูเมือง มีร้อยละ 27.0 ส่วนผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการจัดระบบการแห้วขบวนในคูเมือง มีร้อยละ 16.0 ตามลำดับ

สาเหตุที่ผู้ตอบแบบสอบถามเห็นด้วยกับการจัดระบบการแพร่ระบาดของโควิด-19 ในเชียงใหม่ เนื่องมาจากส่วนใหญ่เห็นว่า การแพร่ระบาดของโควิด-19 จะช่วยสร้างสัญลักษณ์ใหม่ ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ได้ และการจัดระบบการแพร่ระบาดของโควิด-19 จะช่วยลดผลกระทบด้านการจราจร ทำให้ระบบการจัดการน้ำในเชียงใหม่จะมีประสิทธิภาพขึ้นกว่าเดิม อีกทั้งจะช่วยสนับสนุนกิจกรรมอื่น ๆ ของท้องถิ่นได้หลากหลายรูปแบบ และบางส่วนก็เห็นว่า การแพร่ระบาดของโควิด-19 จะทำให้ภูมิทัศน์รอบเชียงใหม่ได้รับการดูแลดีขึ้นกว่าเดิม ส่วนสาเหตุที่ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เห็นด้วยกับการจัดระบบการแพร่ระบาดของโควิด-19 ในเชียงใหม่ เนื่องจากส่วนใหญ่เห็นว่า การแพร่ระบาดของโควิด-19 มีต่อเนื่องมายาวนาน จนกลายเป็นสัญลักษณ์ของเชียงใหม่ และการจัดแพร่ระบาดของโควิด-19 จะมีความสวยงามมากกว่าทางน้ำ นักท่องเที่ยวสามารถเข้ามามีส่วนร่วมจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ผู้ตอบแบบสอบถามร้อยละ 83.0 เห็นว่ามีความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการจัดการจราจรในเขตเชียงใหม่ และร้อยละ 17.0 เห็นว่าเป็นไปไม่ได้ในการดำเนินโครงการดังกล่าว

5.2 อภิปรายผล

การศึกษาเรื่องการจัดการจราจรในเขตเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ผ่านการศึกษาถึงความเป็นไปได้ของโครงการจัดระบบการจราจรในเทศบาลต่าง ๆ นำไปแสดงทางน้ำในเขตเชียงใหม่แทนทางบก และการศึกษาถึงปัญหาและอุปสรรคของโครงการดังกล่าว ผลการศึกษาที่ได้ทั้งหมดสามารถนำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่า การจราจรในเมืองเชียงใหม่ นับวันจะยิ่งติดขัดมากขึ้น ทวีความรุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน ช่วงเช้าก่อนไปทำงานและช่วงเย็นหลังเลิกงาน ซึ่งอยากให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาดูแล มิให้ปัญหาการจราจรวิกฤตไปกว่าที่เป็นอยู่ เพราะในอนาคตจำนวนยานพาหนะและปริมาณคนจะเพิ่มขึ้นกว่านี้มาก ซึ่งสอดคล้องกับความคิดเห็นของบุคลากรหลาย ๆ ท่าน เช่น **เจษฎา คันทชัย (2534)** มีความเห็นว่า ภาวะการจราจรในตัวเมืองเชียงใหม่ ทุกวันนี้ นับวันจะทวีความรุนแรงติดขัดมากขึ้น แม้ว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจะจัดให้มีการเดินรถทางเดียว แต่ก็ไม่สามารถแก้ไขได้ และเป็นไปได้ว่าในอนาคต ปัญหาการจราจรเมืองเชียงใหม่ จะรุนแรงยิ่งกว่ากรุงเทพมหานคร เนื่องจากเชียงใหม่มีถนนที่เล็กและแคบกว่ากรุงเทพมหานครหลายเท่า

นอกจากปัญหาการจราจรที่ติดขัดมากในช่วงเวลาเร่งด่วน ยังเกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเทศกาล โดยเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น เทศกาลสงกรานต์ เทศกาลลอยกระทง และเทศกาลไม้ดอกไม้ประดับ เป็นต้น ที่จะมีการปิดถนน จัดให้มีริ้วขบวนแห่บริเวณเขตตัวเมืองเชียงใหม่ จะทำให้การจราจรติดขัดมากยิ่งขึ้น ประกอบกับการที่เมืองเชียงใหม่เป็นเมืองที่ได้รับ

ความนิยมจากนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ซึ่งมีปริมาณนักท่องเที่ยวที่มาท่องเที่ยวปริมาณมหาศาล ส่งผลให้จำนวนยานพาหนะช่วงเทศกาลยิ่งมากเข้าไปอีก จากที่ผ่านมา การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่ เน้นการเพิ่มปริมาณจำนวนนักท่องเที่ยวมากกว่าที่จะเพิ่มคุณภาพของนักท่องเที่ยว เพื่อหวังการสร้างรายได้ที่มากโดยไม่คำนึงถึงศักยภาพด้านพื้นที่ของจังหวัดเชียงใหม่ ที่จะสามารถรองรับนักท่องเที่ยวได้เพียงใด จากผลการศึกษาของ พิเชษฐ พิมลศรี (2536) ได้เสนอการท่องเที่ยวที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมหรือเอื้อต่อการอนุรักษ์ คือ ลักษณะของการท่องเที่ยวที่ไม่ได้มีจุดประสงค์อยู่ในการสร้างเงินเพียงอย่างเดียว แต่ควรเน้นไปที่การกระจายรายได้ และต้องไม่ทำลายสภาพแวดล้อมและศิลปวัฒนธรรม

ในการศึกษาครั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างจำนวนมากเห็นด้วยกับการจัดการจราจรในเขตคูเมืองที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ และในงานวิจัยได้เสนอแนวคิดการจัดริ้วขบวนแห่ในเทศกาลต่าง ๆ ทางน้ำในเขตคูเมืองเชียงใหม่ แทนการจัดขบวนรถ ผลการศึกษาพบว่า ประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยกับโครงการดังกล่าว โดยเหตุผลที่สำคัญ คือ โครงการดังกล่าวจะช่วยสร้างสัญลักษณ์ใหม่ ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการท่องเที่ยว ช่วยลดผลกระทบด้านจราจร และทำให้ภูมิทัศน์รอบเมืองได้รับการดูแลดีขึ้นกว่าเดิม เป็นต้น เหตุผลดังกล่าวถือว่าตรงกับเป้าหมายที่สำคัญของ แผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาคจังหวัดเชียงใหม่ ระยะ 20 ปี (2546 – 2565) ที่ได้จัดทำกลุ่มแผนงาน บางโครงการ ก็ตรงกับผลการศึกษา คือ การปรับปรุงระบบ U-Turn บนถนนรอบคูเมือง การควบคุมการจอดรถในพื้นที่เมือง การปรับปรุงภูมิทัศน์และแผนงานการจัดการใช้ที่ดินแบบ Mixed land Use ในเขตคูเมือง เป็นต้น นอกจากนี้ โครงการดังกล่าวยังสอดคล้องกับกลยุทธ์พัฒนาการท่องเที่ยวไทยให้มีเอกลักษณ์ไทยในมาตรฐานสากล (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2547) ที่ต้องให้มีผังเมืองเฉพาะสำหรับการท่องเที่ยวไทยในเมืองหลักและเมืองชายแดนที่สำคัญที่จะยกระดับสู่มาตรฐานสากล ได้แก่ กรุงเทพฯ อยุธยา เชียงใหม่ ลำพูน ภูเก็ต และ เชียงราย (แม่สาย เชียงแสน เชียงของ)

อย่างไรก็ตาม ในส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการนี้ ผลของการศึกษาพบว่า มีเหตุผลหลัก ๆ ที่ไม่สนับสนุนโครงการนี้คือ การแห่ขบวนทางบกได้กลายเป็นสัญลักษณ์ของเมืองเชียงใหม่ไปแล้ว และการจัดขบวนแห่ทางบกมีความสวยงามมากกว่า ซึ่งการย้ายขบวนแห่ไปจัดในน้ำอาจทำให้ดึงดูดนักท่องเที่ยวน้อยลง เพราะริ้วขบวนแห่ถือเป็นสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นหนึ่งในองค์ประกอบของสิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยว ซึ่งประกอบด้วย 8 องค์ประกอบ (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย อังนิน ชยาภรณ์ ชื่นรุ่งโรจน์, 2532) คือ 1) ทะเล ภูเขา ประเพณี วัฒนธรรม โบราณสถาน 2) ที่พัก 3) ร้านอาหารของที่ระลึก 4) การบริการนำเที่ยว 5) การคมนาคมขนส่ง 6) ความปลอดภัย 7) การเผยแพร่ และ 8) การประชาสัมพันธ์

นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาอุปสรรคที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการดำเนินการโครงการ โดยเหตุผลหลัก ๆ คือ ปัญหาการจราจรในขณะก่อสร้าง และเมื่อโครงการสำเร็จ อาจไม่สามารถแก้ไขปัญหารถติดได้ และอาจจะติดขัดประเพณีและวัฒนธรรมของคนเชียงใหม่ ซึ่งอาจจะได้รับการต่อต้าน และระหว่างโครงการอาจมีปัญหาคอรัปชันได้ ปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาที่น่าสนใจอย่างมากไม่เฉพาะแต่การดำเนินโครงการนี้ ยังรวมถึงโครงการอื่น ๆ ของรัฐอีกด้วย ในประเด็นปัญหาการแก้ไขปัญหารถติด พบว่า การจัดทำโครงการนี้อาจจะไม่ได้แก้ปัญหารถติดและมีปัญหารถติดมากขณะก่อสร้าง เนื่องจากผลการศึกษาเรื่องการจัดการจราจรในเมืองเชียงใหม่หลายงาน เช่น การศึกษาของ สิทธิชัย ทนันทไชย (2543) ยงยุทธ ศศิวรรณพงศ์ (2545) ศาโรจน์ คุ่มทรัพย์ (2539) และสมพงษ์ จำรูญพันธ์ (2542) ล้วนแต่พบว่า ปัญหารถติดที่สำคัญล้วนเกิดจากประชาชนขาดวินัยในการขับขี่ และการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่โดยเฉพาะด้านการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่มีความยุติธรรมและเท่าเทียมกัน มีการเลือกปฏิบัติการบังคับใช้กฎหมายค่อนข้างมาก จนทำให้ผู้ขับขี่ที่มีทัศนคติในเชิงลบต่อการจัดระเบียบจราจรและพร้อมที่จะกระทำผิดหากไม่มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงาน

ปัญหาการขัดกับหลักประเพณี วัฒนธรรม และการคอร์รัปชันของผู้ที่เกี่ยวข้องกับปัญหานี้ ต้องได้รับการดูแลอย่างเร่งรีบ เพราะทุกโครงการของรัฐมิได้เอื้อให้เกิดการมีส่วนร่วมภาคประชาชน ทำให้โครงการทุกอย่างที่ออกมาจากรัฐ เป็นลักษณะการสั่งการจากรัฐเสียส่วนใหญ่มิได้เป็นความต้องการที่แท้จริงของประชาชนในพื้นที่ รวมถึงการมีส่วนร่วมของประชาชนในด้านการตรวจสอบความโปร่งใสในการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สุระภี แพร่สกุล (2542) ได้เสนอความคิดว่า การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทย มีความจำเป็นที่จะต้องมีการสำรวจแนวคิดทัศนคติของนักท่องเที่ยวเป็นประจำอย่างต่อเนื่องเพื่อนำมาใช้ในการปรับปรุงแก้ไขและพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยให้สอดคล้องกับความต้องการที่แท้จริงโดยทั่วไปของนักท่องเที่ยว ยังมีความจำเป็นต้องปรับปรุงพัฒนาด้านการบริหารจัดการ โดยให้ภาคเอกชนซึ่งเป็นผู้เสนอขายและเป็นผู้สร้างให้เกิดมูลค่าที่แท้จริง ได้เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย และวิธีการดำเนินการให้มากขึ้น อีกทั้งภาครัฐควรปรับเปลี่ยนวิธีปฏิบัติจากเดิมเป็นผู้สั่งการมาเป็นผู้ให้การสนับสนุนการปฏิบัติที่แท้จริง เพื่อให้ภาคเอกชนสามารถดำเนินการตามนโยบายให้บังเกิดประสิทธิผลในการปฏิบัติยิ่งขึ้น

การศึกษาในครั้งนี้สามารถสรุปได้ว่า ประชาชนส่วนใหญ่คิดว่าโครงการนี้มีความเป็นไปได้ในการดำเนินโครงการอย่างมาก เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการ และคิดว่าโครงการนี้มีประโยชน์กับตนและภาพรวมของจังหวัดเชียงใหม่ ทั้งด้านการท่องเที่ยวและการจัดการจราจร อย่างไรก็ตามโครงการนี้สามารถจะเกิดขึ้นจริงในอนาคต และเกิดผลสัมฤทธิ์จะต้องมีการทำ

ประชาพิจารณ์ให้ทุกฝ่ายมีส่วนร่วม เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการดำเนินโครงการ เพราะปัจจัยที่กำหนดความสำเร็จหรือล้มเหลวของการนำนโยบายไปปฏิบัติจะต้องเป็นนโยบายที่มีความชัดเจน มีวัตถุประสงค์ที่มีความเป็นไปได้ มีทรัพยากรรองรับ มีความร่วมมือระหว่างองค์กรมรการทำงาน บุคลากรที่เพียบพร้อม และที่สำคัญที่สุดคือการได้รับการยอมรับจากประชาชนและมีส่วนร่วมของประชาชนในทุกภาคส่วนซึ่งจะทำให้นโยบายที่ออกมาสามารถปฏิบัติได้สำเร็จและเกิดการพัฒนายั่งยืนต่อไป

5.3 ข้อเสนอแนะ

1) ควรมีการศึกษาวิจัยผลกระทบของโครงการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์อย่างละเอียด ทั้งผลดีและผลเสียโดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของประชาชนที่อยู่บริเวณรอบคูเมืองและประชาชนทั่วไปที่สัญจรผ่านบริเวณนั้น

2) ควรมีการจัดประชาพิจารณ์ โดยให้เกิดการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน ในการประชาชนกับหน่วยงานราชการทั่วในท้องถิ่นและในส่วนกลาง เพื่อเสนอแนวทางในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ร่วมกัน

3) กรณีที่โครงการมีความจำเป็นไปได้ ควรจัดทำโครงการเป็นโครงการนำร่อง โดยจัดทำทีละด้านของคูเมือง อาจเริ่มจากด้านที่มีจราจรที่แออัดน้อยและมีอาคารพาณิชย์หรือร้านค้า น้อย และจะต้องมีการศึกษาผลกระทบควบคู่กันด้วย

4) ในการจัดทำโครงการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์นี้ จะต้องคำนึงถึงการขยายตัวของเมืองในอนาคตด้วย ทั้งด้านการวางผังเมืองการเพิ่มขึ้นของปริมาณของยานพาหนะ และการเพิ่มขึ้นของปริมาณนักท่องเที่ยวอีกด้วย

5) ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบและกำหนดปฏิทินตารางเวลาในการจัดกิจกรรมเพื่อให้ผู้ที่สัญจรผ่านไปมาทราบข้อมูล เพื่อจะได้เตรียมตัวไว้ล่วงหน้า เช่น การหลีกเลี่ยงการใช้เส้นทางนั้น เลื่อนกำหนดการทำธุรกรรมต่าง ๆ เป็นต้น

บรรณานุกรม

- กองบังคับการตำรวจ 7. การบริหารงานสถานีตำรวจภูธร. ตำรวจภูธรจังหวัดลำปาง, 2532.
- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. สถานการณ์และปัญหาการท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่.
แหล่งที่มา (ระบบออนไลน์) <http://www.tat.or.th> (วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2548).
- จารุบุณดี ปาณานนท์. “แนวความคิด อุดมการณ์ในการพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว”.
จุดสสารการท่องเที่ยว. ฉบับที่ 9, (ตุลาคม 2533), 14 – 18.
- จำรูญ ตั้งไพศาลกิจ. แนวทางแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานครเมือง ปริมาณ และ
เมืองศูนย์กลางความเจริญในภูมิภาค. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์, 2546.
- จิตนา แสงวงศ์. “การจัดการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ในเขตทหาร กรณีศึกษากองพลรบพิเศษที่ 2”.
การค้นคว้าแบบอิสระ ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการสิ่งแวดล้อม
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542.
- เจษฎา คันทชัย. “ชื่อนาคต จราจร”. สยามรัฐ. 25 กันยายน 2534, หน้า 8.
- ชยาภรณ์ ชื่นรุ่งโรจน์. ปกิณกะบทความพิเศษวิชาการด้านการท่องเที่ยว. เชียงใหม่: ภาควิชา
มนุษยสัมพันธ์ คณะมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2532.
- ชาติรี ทั้งเจริญกุล. “ทัศนะของนักท่องเที่ยวและพนักงานของบริษัทการบินไทยต่อนโยบายส่งเสริม
การท่องเที่ยวของบริษัท ศึกษาเฉพาะกรณีจังหวัดเชียงใหม่”. การค้นคว้าแบบอิสระ
รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย
เชียงใหม่, 2532.
- ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่. แผนการปฏิบัติงานด้านจราจรประจำปี 2548 - 2549. เชียงใหม่:
(เอกสารอัดสำเนา). 2548.
- เทศบาลนครเชียงใหม่. แผนพัฒนาเทศบาลประจำปี พ.ศ. 2535. เชียงใหม่: กองวิชาการและ
แผนงานเทศบาลนครเชียงใหม่, 2535.
- บุญเลิศ เปเร่รา. “ความพึงพอใจของนักท่องเที่ยวชาวสหราชอาณาจักรต่อการท่องเที่ยวในจังหวัด
เชียงใหม่”. การค้นคว้าแบบอิสระ บริหารธุรกิจมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัย
เชียงใหม่, 2543.
- ประจวบ วงศ์สุข. “ปัญหาและอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ตำรวจด้านการจราจร กรณีศึกษาเฉพาะใน
เขต สภ.ต.ภูพิงค์ราชนิเวศน์”. การค้นคว้าแบบอิสระ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชา
การเมืองและการปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2535.

- ขงยุทธ ศศิวรรณพงศ์. “ทัศนคติของผู้ขับขีรถยนต์ต่อการจัดระเบียบการจราจรของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่”. การค้นคว้าแบบอิสระ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2545.
- วรรณเดช จันทรศร. **การนำนโยบายไปปฏิบัติ**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมราช, 2543.
- วิชาญ รัตนมงคลศักดิ์. “ภาวะผู้นำตามการรับรู้และภาวะผู้นำตามความคาดหวังกับความพึงพอใจของพนักงาน”. การค้นคว้าแบบอิสระ วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาอุตสาหกรรมและองค์การ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2547.
- สมพงษ์ จำรูญพันธ์. “ความรู้ความเข้าใจของตำรวจจราจรต่อปัญหาจราจรในจังหวัด เชียงใหม่”. การค้นคว้าแบบอิสระ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542.
- สาโรจน์ คุ่มทรัพย์. “การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรในเขตกรุงเทพมหานคร”. วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมาย บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- สิทธิชัย ทนันทไชย. “ทัศนคติของผู้ขับขีรถสาธารณะต่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่”. การค้นคว้าแบบอิสระ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2543.
- สุทธิพร สุวรรณพันธ์. “การเปิดแหล่งท่องเที่ยวในหน่วยทหาร ศึกษากรณีพลรบพิเศษที่ 2 อำเภอแม่ริม จังหวัดเชียงใหม่”. การค้นคว้าแบบอิสระ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2544.
- สุระพี แพรสกุล. “ทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่างชาติต่อโครงการปีรณรงค์ท่องเที่ยวไทย ปี 2541-2542 ศึกษากรณีจังหวัดเชียงใหม่”. การค้นคว้าแบบอิสระ รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542.



ภาคผนวก

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

Copyright © by Chiang Mai University

All rights reserved

ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม

เรื่อง

การจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์

คำชี้แจง

แบบสอบถามนี้เป็นส่วนหนึ่งของการวิจัยหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ผู้วิจัยมีแนวคิดเกี่ยวกับเรื่องการจัดการจราจรในคูเมืองเชียงใหม่ไว้ว่า

“ตลอดเวลาที่ผ่านมามีการแก้แค้นริ้วขบวนต่าง ๆ มักกระทำบนบก และก่อให้เกิดการจราจรติดขัดเป็นลูกโซ่ สร้างผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองขึ้นไม่มากก็น้อย แต่ถ้าเปลี่ยนแปลงการแก้ริ้วขบวนในคูเมืองแทน ก็จะแก้ไขปัญหาผลกระทบนั้น ได้รวมทั้งเป็นผลดีต่อการท่องเที่ยวในเชิงอนุรักษ์ แต่จำเป็นต้องมีการบริหารจัดการ รวมถึงการลงทุนเพื่อปรับสภาพแวดล้อม โดยเฉพาะสะพานข้ามคูเมืองและสัญญาณจราจรภายในเขตคูเมืองในขณะมีริ้วขบวน”

ดังนั้นในการวิจัยครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์สำคัญ คือ

1. เพื่อศึกษาปัญหา อุปสรรค และความเป็นไปได้ของแนวทางในการแก้ไขปัญหาการจัดการสัญจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่

2. เพื่อศึกษาการตอบสนองของสาธารณะชนต่อแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

3. เพื่อศึกษาความพร้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าว

จึงขอความกรุณาท่านพิจารณาแนวคิดข้างต้น แล้วช่วยวิเคราะห์ว่ามีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด และแนวคิดดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ต่อการจัดการจราจรและการท่องเที่ยวแท้จริงหรือไม่ แล้วตอบคำถามที่ปรากฏในแบบสอบถามนี้ตามความคิดเห็นหรือความรู้สึของท่าน ผู้วิจัยขอขอบพระคุณท่านที่เสียสละเวลาตอบแบบสอบถามมา ณ โอกาสนี้เป็นอย่างสูง

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

โปรดแสดงเครื่องหมาย ✓ ตรงหน้าข้อที่ตรงกับข้อมูลของท่าน

1. เพศ

1. ชาย 2. หญิง

2. อายุ

1. ต่ำกว่า 30 ปี 2. 30 – 39 ปี
 3. 40 – 49 ปี 4. 50 – 60 ปี
 5. 60 ปีขึ้นไป

3. ระดับการศึกษา

1. ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า 2. มัธยมศึกษา ปวช. หรือเทียบเท่า
 3. อนุปริญญา ปวส. หรือเทียบเท่า 4. ปริญญาตรี
 5. สูงกว่าปริญญาตรี

4. อาชีพ

1. รับจ้าง 2. ค้าขาย
 3. รับราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ 4. ลูกจ้าง / พนักงานเอกชน
 5. เกษียณ / บำนาญ 6. อื่น(ระบุ).....

5. ระดับรายได้เฉลี่ยต่อเดือน

1. ไม่เกิน 5,000 บาท 2. 5,001 – 10,000 บาท
 3. 10,001 – 15,000 บาท 4. 15,001 – 20,000 บาท
 5. 20,001 – 25,000 บาท 6. 25,000 บาทขึ้นไป

6. ภูมิลำเนาของท่าน

1. เทศบาลนครเชียงใหม่ 2. อำเภอเมืองเชียงใหม่
 3. อำเภออื่นในจังหวัดเชียงใหม่ 4. กรุงเทพมหานคร
 5. ต่างจังหวัด (ระบุ).....

7. ในขณะที่เข้ามาในเมืองเชียงใหม่ ท่านใช้ยานพาหนะใดสำหรับการเดินทาง

1. รถยนต์ส่วนตัว 2. รถยนต์สี่ล้อแดง
 3. รถสามล้อตุ๊ก ตุ๊ก 3. ขนส่งมวลชนของเทศบาล
 5. แท็กซี่มอเตอร์ 4. รถจักรยาน / จักรยานยนต์
 7. อื่นๆ (ระบุ).....

ตอนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจราจรในคูเมืองเชียงใหม่

โปรดแสดงเครื่องหมาย ✓ ตรงหน้าข้อที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

1. ท่านคิดว่าสภาพปัญหาการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่เป็นอย่างไร

- 1. มีปัญหาติดขัดเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน
- 2. มีปัญหาติดขัดเฉพาะในช่วงวันหยุดราชการ
- 3. มีปัญหาติดขัดตลอดโดยเฉพาะในช่วงเวลากลางวัน
- 4. มีปัญหาติดขัดตลอด 24 ชั่วโมง
- 5. ไม่มีปัญหาติดขัด

2. ท่านคิดว่าการแก้แค้นขบวน รื้อขบวนในกิจกรรมสำคัญทางประเพณีและวัฒนธรรมในเขตเทศบาล นครเชียงใหม่ สร้างผลกระทบต่อจราจรในเขตคูเมืองหรือไม่

- 1. ทำให้ปัญหาการจราจรติดขัดเพิ่มขึ้นตลอดเวลาที่มีขบวนแห่
- 2. ทำให้ปัญหาการจราจรติดขัดเป็นบางช่วงเวลาเท่านั้น
- 3. ไม่ทำให้เกิดปัญหาติดขัดแต่อย่างใด

3. ถ้าเชียงใหม่มีแนวคิดจัดระบบการแก้รื้อขบวนในคูเมืองแทนท่านเห็นด้วยหรือไม่

- ไม่เห็นด้วยเพราะ (ตอบได้หลายข้อ)
 - 1. การแก้ทางบกมีต่อเนื่องยาวนานจนเป็นสัญลักษณ์ของเชียงใหม่ไปแล้ว
 - 2. น่าจะขัดกับหลักประเพณีและวัฒนธรรมของล้านนา / เชียงใหม่
 - 3. การจัดแก้ทางบกน่าจะมีความสวยงามกว่า
 - 4. การจัดแก้ทางบกจะทำให้นักท่องเที่ยวมีส่วนร่วมคราวละมาก ๆ
 - 5. นักท่องเที่ยวจะขาดความสนใจ
 - 6. ต้องลงทุนด้วยเงินจำนวนมากไม่คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ
 - 7. อื่นๆ (ระบุ).....
- เห็นด้วยเพราะ (ตอบได้หลายข้อ)
 - 1. จะช่วยลดผลกระทบด้านการจราจร
 - 2. จะช่วยสร้างสัญลักษณ์ใหม่ๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการท่องเที่ยว
 - 3. จะทำให้ภูมิทัศน์รอบคูเมืองได้รับการดูแลดีขึ้นกว่าเดิม
 - 4. ระบบการจัดการน้ำในคูเมืองจะมีประสิทธิภาพขึ้นกว่าเดิม
 - 5. สร้างแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์รอบคูเมืองได้ง่ายขึ้น
 - 6. จะช่วยสนับสนุนกิจกรรมอื่น ๆ ของท้องถิ่นได้หลากหลาย
 - 7. อื่นๆ (ระบุ).....

4. ถ้าเชียงใหม่จำเป็นต้องจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่ที่เอื้อต่อการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ ท่านเห็นด้วยมากน้อยเพียงใด

1. เห็นด้วย 2. ไม่เห็นด้วย 3. ไม่แน่ใจ

5. ท่านคิดว่าข้อใดบ้างดังต่อไปนี้ เป็นปัญหาหรืออุปสรรคที่อาจจะส่งผลกระทบต่อ การดำเนินโครงการจัดการจราจรในเขตคูเมือง (ตอบได้หลายข้อ)

1. โครงการที่สำเร็จแล้วอาจจะไม่สามารถแก้ไขปัญหารถจราจรได้
 2. อาจติดขัดเกี่ยวกับประเพณีและวัฒนธรรมของเชียงใหม่หรือล้านนา
 3. เทศบาลนครเชียงใหม่มีงบประมาณไม่เพียงพอ
 4. รัฐบาลอาจไม่สามารถให้เงินสนับสนุนได้เพียงพอ
 5. เทศบาลอาจจะต้องขอความช่วยเหลือด้านการเงินจากต่างประเทศจึงจะสำเร็จ
 6. อาจผิดกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับโบราณสถาน
 7. อาจผิดกฎหมายจราจร
 8. อาจได้รับการต่อต้านจากกลุ่มองค์กรเอกชน
 9. อาจได้รับการต่อต้านจากชาวเชียงใหม่
 10. ต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก
 11. ขาดผู้ที่มีความรู้และเชี่ยวชาญมาดูแลโครงการให้เกิดความเหมาะสม
 12. อาจเกิดปัญหาคอรัปชั่นในขณะที่ดำเนินโครงการ
 13. อาจสร้างผลกระทบต่อจราจรค่อนข้างมากในขณะที่ดำเนินโครงการ
 14. อื่นๆ (ระบุ).....

6. ท่านคิดว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหารถจราจรในเขตคูเมือง มีความพร้อมในการแก้ไข ปัญหา การจราจรในคูเมืองหรือไม่

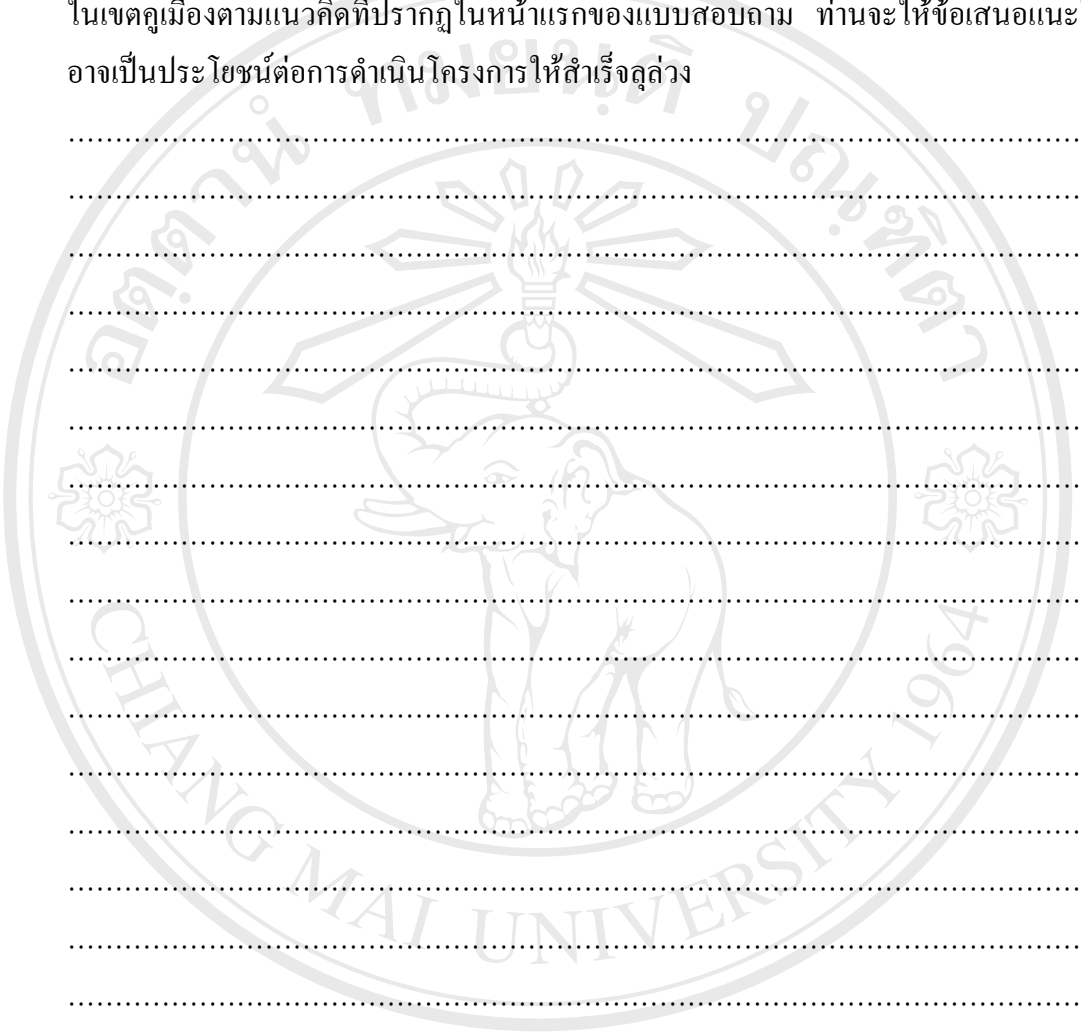
1. มีความพร้อมทุกหน่วยงาน
 2. มีความพร้อมเป็นบางหน่วยงาน
 3. ไม่มีความพร้อมทุกหน่วยงาน
 4. อื่นๆ (ระบุ).....

7. ท่านคิดว่าโครงการจัดการจราจรในเขตคูเมืองเชียงใหม่มีความเป็นไปได้หรือไม่

1. มีความเป็นไปได้ 2. เป็นไปไม่ได้

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะอื่นๆ

หากเทศบาลนครเชียงใหม่ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องจัดการแก้ไขปัญหาการจราจร
ในเขตคูเมืองตามแนวคิดที่ปรากฏในหน้าแรกของแบบสอบถาม ท่านจะให้ข้อเสนอแนะใดบ้างที่
อาจเป็นประโยชน์ต่อการดำเนินโครงการให้สำเร็จลุล่วง



.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ประวัติผู้เขียน

- ชื่อ : พันตำรวจโท สาริต เพชรน้อย รหัสประจำตัว 4584468
- วัน เดือน ปีเกิด : 12 พฤษภาคม 2499
- ประวัติการศึกษา : ปริญญาตรี นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง พ.ศ. 2522
: นักเรียนนายร้อยตำรวจพิเศษ รุ่น 12 (นรต. (พ.) 12)
- ประวัติการทำงาน : รับราชการครั้งแรก รอง สวป.สกอ. เมืองพะเยา จังหวัดพะเยา
: ปัจจุบัน พนักงานสอบสวน (สัญญาบัตร 3) สกอ.กิ่งอำเภอคอยหล่อ
จังหวัดเชียงใหม่

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright © by Chiang Mai University
All rights reserved