

บทที่ 1

บทนำ

1. ที่มาและความสำคัญของปัญหา

เชียงใหม่ถือว่าเป็นเมืองใหญ่เป็นอันดับสองของประเทศไทยรองจากกรุงเทพมหานคร เป็นจังหวัดที่มีความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานสังคม สภาพความเจริญของเมืองจะกระจุกอยู่ในตัวเมืองและกระจายเข้าไปสู่พื้นที่อำเภอรอบข้าง ไม่ว่าจะเป็นอำเภอหางดง อำเภอแมริม อำเภอสันกำแพง และอำเภออื่น ๆ การพัฒนาเมืองเชียงใหม่ก็ยังคงเป็นไปอย่างต่อเนื่องเป็นเวลายาวนานหลายทศวรรษ จนกลายเป็นศูนย์กลางของภาคเหนือตอนบน ทั้งการศึกษา วัฒนธรรม เศรษฐกิจการเงิน สถานบันเทิง ศูนย์การค้า จนทำให้เกิดการขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในเขตตัวเมืองมีการพัฒนาในด้านสาธารณูปโภคที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่เกิดขึ้นทั่วไป รวมทั้งการขยายตัวสู่ชานเมืองต้องเดินทางเข้ามาทำงานหรือศึกษาเล่าเรียนพร้อม ๆ กัน ประกอบกับการเพิ่มของจำนวนยานพาหนะตามโครงสร้างของประชากรเมืองเชียงใหม่ที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดความไม่สอดคล้องสัมพันธ์กับการเพิ่มผิวจราจรส่งผลให้เกิดการจราจรติดขัดตามมาและจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นหากไม่ได้รับการแก้ไข

นอกจากปัญหาการจราจรติดขัดในตัวเมืองแล้ว ปัญหาที่ติดตามมาอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้คือปัญหาอากาศเป็นพิษจากไอเสียรถยนต์และปัญหาการสูญเสียพลังงานที่ถูกเผาผลาญในขณะที่รถติดอยู่บนผิวจราจรเป็นต้น ปัญหาดังกล่าวหากไม่ได้รับการแก้ไขจะเพิ่มความทวีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ

ดังนั้นหน่วยงานราชการต่าง ๆ ตลอดจนประชาชนโดยทั่วไปจึงต้องรับผิดชอบและต้องให้การสนับสนุนและร่วมกันแก้ไขเพื่อให้เกิดความสะดวก คล่องตัว ปลอดภัยและประหยัดในการเดินทาง งานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ เป็นหน่วยงานหลักหน่วยงานหนึ่งที่มีภารกิจและหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบในการจัดการ ควบคุม จัดระเบียบเพื่อสร้างความเป็นระเบียบในการใช้รถใช้ถนน ด้วยการระดมทรัพยากรบุคคล อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ ที่มีอยู่มาใช้อย่างเต็มกำลังความสามารถเพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ด้วยความพยายามต่อการที่จะแก้ไขปัญหาการจราจรให้บรรลุผล งานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ จึงได้พยายามศึกษาหาสาเหตุและแนวทางในการแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่องและผลการศึกษาถึงสาเหตุของปัญหาพบว่า สาเหตุของปัญหาจราจรติดขัดและปัญหามลพิษจากท่อไอเสียของเมืองเชียงใหม่มีหลายประการคือปัญหาทางด้านวิศวกรรมจราจร โครงข่ายถนนบกพร่อง ความจุของผิวจราจรไม่เพียงพอกับปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้น ความต้องการใช้ถนนพร้อมกันมีมากมาย

โดยเฉพาะในเวลาเร่งด่วน การควบคุมจราจรไม่ดีพอ การปรับปรุงทางด้านสาธารณูปโภค เช่น การขุด การซ่อม ทำให้เกิดปัญหา ประชาชนขาดระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน และการขาดงบประมาณในการดำเนินการ

จากสภาพปัญหาดังกล่าวข้างต้น จึงได้มีการกำหนดแนวทางในการแก้ไขปัญหาจราจรดังนี้

1) ด้านวิศวกรรมจราจร ปรับปรุงระบบโครงข่ายถนน ปรับปรุงระบบสาธารณะ ปรับปรุงการจัดระบบจราจร และการจัดระบบการจอดรถ โดยเพิ่มการห้ามจอดบนถนน

2) ด้านการควบคุมและการจัดระเบียบวินัยการใช้รถ โดยดำเนินการตามโครงการถนนตัวอย่าง โครงการจราจรสัมพันธ์ โครงการมอบน้ำใจให้คนข้ามถนนตรงตามทางม้าลาย โครงการแจ้งข่าวสารเกี่ยวกับการกระทำผิดทางเพจเจอร์

3) การให้ความรู้และประชาสัมพันธ์ โดยประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบตามสื่อต่าง ๆ ให้ความรู้แก่ประชาชนโดยบรรยายและฝึกอบรม

4) การจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย โดยดำเนินการรณรงค์ตามโครงการจักรยานวันอาทิตย์ โครงการสวมหมวกนิรภัย โครงการตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ของผู้ขับขี่ยานพาหนะ โครงการแก้ไขมลพิษทางอากาศและเสียงจากเครื่องยนต์และการจัดหาอุปกรณ์ ป้องกันฝุ่น ควนพิษ สำหรับเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร (เอกสารบรรยายสรุปของงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่, 2541)

จากแนวทางแก้ไขปัญหการจราจรที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า แนวทางการแก้ไขปัญหการจราจรมีหลายประการ ประการหนึ่งที่สำคัญ คือ การลดปริมาณยานพาหนะโดยเฉพาะรถยนต์ส่วนตัวบนถนนให้น้อยลง โดยรัฐอาจจัดบริการขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ เพื่อจูงใจให้คนหันมาใช้บริการขนส่งมวลชนแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัว อีกวิธีการหนึ่ง ที่ประเทศที่พัฒนาแล้วทั่วโลกดำเนินการอยู่ก็คือการรณรงค์ให้ใช้รถจักรยานในบางโอกาสเมื่อเดินทางระยะใกล้ ซึ่งมีการดำเนินการในประเทศอังกฤษ เดนมาร์ก เนเธอร์แลนด์ อเมริกา เยอรมัน ญี่ปุ่น และประเทศอื่นๆ หากเมื่อเปรียบเทียบการลงทุนเพื่อแก้ไขปัญหการจราจรในด้านอื่น ๆ แล้ว การลงทุนรณรงค์ให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานบ้างในบางโอกาส โดยเฉพาะเมื่อเดินทางระยะไม่ไกลนัก ถือเป็นการลงทุนที่ต่ำที่สุดวิธีหนึ่ง เมื่อเทียบกับวิธีการอื่น ซึ่งแนวคิดดังกล่าวปัจจุบันทั่วโลกยอมรับว่าจักรยานเป็นพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้การได้ดีและสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาสังคมแบบยั่งยืนมากที่สุด (Sustainable social development) เมื่อเปรียบเทียบกับรถยนต์ซึ่งเป็นรถส่วนบุคคลเช่นกัน รถจักรยานมีข้อได้เปรียบและมีคุณประโยชน์มากกว่าดังนี้

หนึ่ง รถจักรยานมีความปลอดภัยมากกว่าทั้งต่อตัวผู้ขี่และคนข้างเคียง แต่ปี รถยนต์ทั่วโลกทำให้เกิดอุบัติเหตุมีคนเสียชีวิตเกิน 250,000 คนและบาดเจ็บเกิน 10 ล้านคน เฉพาะในจังหวัดเชียงใหม่คนต้องตายและบาดเจ็บเพราะรถยนต์ในแต่ละเดือนถึง 3 พันกว่าราย ค่ารักษาพยาบาล ค่าซ่อมยวดยานพาหนะที่เสียหาย และสิ่งที่สังคมต้องสูญเสียทรัพยากรบุคคลที่มีค่าโดยที่ประเมินค่าไม่ได้

สอง รถจักรยานไม่กินน้ำมัน ช่วยประหยัด ทรัพยากรและพลังงานของโลก ช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายของผู้ขี่ และเป็นการเดินทางที่ใช้พลังงานน้อยที่สุด ผลการศึกษาพบว่ารถยนต์เดินทาง 1 ไมล์เผาผลาญพลังงาน 1,860 แคลอรี ถ้าเดิน 1 ไมล์ ร่างกายต้องใช้พลังงาน 100 แคลอรี แต่ถ้าขี่รถจักรยาน 1 ไมล์ ร่างกายก็จะใช้พลังงาน 35 แคลอรี

สาม รถจักรยานเป็นรถที่สะอาด ไม่สร้างมลพิษเหมือนรถยนต์ ไม่เป็นพิษภัยต่อสิ่งแวดล้อมสี่ รถจักรยานกินพื้นที่น้อยกว่า รถยนต์ หนึ่งคันโดยเฉลี่ยครองพื้นที่บนถนนที่รถจักรยานสามารถจอดได้ถึง 8 คัน จากการสำรวจพบว่า หากให้รถยนต์และจักรยานวิ่งทางหลวงด้วยความเร็ว 16 กิโลเมตรต่อชั่วโมง(อันเป็นความเร็วที่รถวิ่งในกรุงนิวยอร์กและลอนดอนในปัจจุบัน)จักรยานจะสามารถพาคนเดินทางได้มากกว่าถึง 1 เท่าตัว

ห้า รถจักรยานช่วยแก้ปัญหารถติด ปัญหารถติดมีหลายสาเหตุแต่ที่สำคัญที่สุด ก็คือ มีรถมากเกินไป ขาดระบบมวลชนขนส่งที่ดี เมืองแทบทั้งหมดในประเทศไทยมีขนาดไม่ใหญ่นัก คนสามารถใช้รถจักรยานเดินทางได้ แต่คนขี่รถจักรยานมักถูกดูหมิ่น น้อยคนจะเห็นคุณค่า

หก รถจักรยานสามารถทำให้ผู้ขี่ได้ออกกำลังกาย เป็นผลดีต่อสุขภาพ นอกจากนี้ ยังทำให้ผู้ขี่ได้ใกล้ชิดกับธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นผลดีต่อร่างกายและจิตใจ

เจ็ด รถจักรยานทำให้สังคมเห็นคุณค่าของชุมชน สถาปัตยกรรมของชุมชน ได้เห็นปัญหาต่างๆของชุมชนอย่างใกล้ชิด เสริมคุณธรรมในการไม่สร้างความเสียหายให้แก่สิ่งแวดล้อม การช่วยกันอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ การสร้างความสัมพันธ์ใกล้ชิดระหว่างคนและชุมชน การออกกำลังกาย การประหยัด ไม่ฟุ้งเฟ้อ

แปด รถจักรยานไม่ต้องอาศัยเทคโนโลยีสลับซับซ้อน ประเทศใดก็ผลิตได้ต้นทุนการผลิตไม่สูง ไม่สิ้นเปลือง ไม่ต้องพึ่งวัตถุดิบจากต่างประเทศ จะมีบทบาทสำคัญในการช่วยให้ประเทศชาติหลุดพ้นจากการเป็นทาสทางเศรษฐกิจและวัฒนธรรมต่างชาติ ประชาชนทั่วประเทศสามารถเป็นเจ้าของได้ง่ายต่อการขี่และดูแลรักษาด้วยตัวเอง

ยิ่งสังคมไทยทอดทิ้งรถจักรยานมายาวนาน และเผชิญปัญหารอบด้าน รถจักรยานจึงเป็นทางออกที่มีความจำเป็นเร่งด่วนไม่น้อยไปกว่าการสร้างระบบขนส่งมวลชนที่ดี (ธนสวรรค์ เจริญเมือง, 2539 :บทส่งท้าย)

จากแนวทางในการแก้ไขปัญหาและแนวคิดข้างต้น จึงเป็นเหตุทำให้ทางงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ได้จัดทำ"โครงการจักรยานวันอาทิตย์"ขึ้นเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน 2539 โดยมีเป้าหมายที่สำคัญคือ ต้องการลดปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลบนท้องถนนให้น้อยลง อันนำมาซึ่งผลประโยชน์อีกหลายด้าน อาทิ ช่วยบรรเทาปัญหาความแออัดของจราจรผิวถนน ทำให้ปัญหาจราจรติดขัดน้อยลง ทำให้ลดมลภาวะจากท่อไอเสียรถยนต์ให้น้อยลง และเพื่อสร้างลักษณะนิสัย และความเชื่อมั่นให้กับประชาชนที่จะหันมาใช้รถจักรยานในชีวิตประจำวันมากขึ้นโดยเฉพาะในการเดินทางในตัวเมืองที่มีระยะใกล้ๆนอกจากให้ประชาชนประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงโดยเฉพาะในยุคที่ราคาน้ำมันแพง แล้วยังเป็นการออกกำลังกายเพื่อสุขภาพที่ดีไปในตัวอีกด้วย (โครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่, งานจราจรตำรวจเชียงใหม่)

ในการดำเนินโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ได้มีการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ หลายอย่างในระยะเริ่มต้นได้ดำเนินโครงการโดยการรณรงค์ให้มีกิจกรรมขี่จักรยานรอบคูเมืองเชียงใหม่ทุกวันอาทิตย์ ซึ่งได้ดำเนินการมาตั้งแต่เดือนมิถุนายน พ.ศ.2539 จนถึงปัจจุบันอย่างต่อเนื่อง ในระยะเริ่มแรกมีเข้าร่วมโครงการเพียง 60 คน แต่ในปัจจุบันมีผู้สมัครเข้าเป็นสมาชิกชมรมจักรยานวันอาทิตย์ถึง 1,700 คน นอกจากกิจกรรมดังกล่าวแล้วยังมีกิจกรรมอื่นๆอีกหลายประการที่ได้จัดเพิ่มเติมขึ้นได้แก่

1. กิจกรรมขี่จักรยานเที่ยวชม ธรรมชาติ โบราณสถาน หอศิลป์ วัด และสถานที่สำคัญอื่นๆ โดยมีระยะทางไม่เกิน 10 กิโลเมตร
2. กิจกรรมเชิญชวน ให้นักเรียนในตัวเมืองเชียงใหม่ใช้จักรยานไปโรงเรียนให้มากขึ้น โดยมีการแจกเกียรติบัตรสำหรับนักเรียนที่ใช้จักรยานไปโรงเรียนด้วย
3. กิจกรรมรณรงค์ให้นักเรียนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ที่บ้านอยู่ใกล้โรงเรียนใช้จักรยานไปโรงเรียน
4. กิจกรรมประจำปี คือ การขี่จักรยาน ขึ้นดอยสุเทพปีละ 1 ครั้ง โดยกำหนดวันอาทิตย์แรกของเดือนธันวาคม โดยผู้ที่ขี่จักรยานไปถึงยอดดอยสุเทพจะได้รับมอบเกียรติบัตรเป็นที่ระลึก

โครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ ถือเป็นกิจกรรมด้านสาธารณสุขของงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบกับเกิดมีการรวมตัวของกลุ่มบุคคล หรือ ประชาสังคม ที่เกิดการตระหนักถึงปัญหาด้านการจราจรติดขัดและปัญหาด้านมลพิษของเมืองเชียงใหม่ และร่วมกันการรณรงค์ให้คนเชียงใหม่หันมาสนใจและใช้จักรยานให้มากขึ้น โดยมีสมาชิกหันมาใช้รถจักรยานเป็นแบบอย่าง และเป็นโครงการร่วมกับงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ที่จัดเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรและอาสาจราจรมาร่วมอำนวยความสะดวกทุกวันอาทิตย์ ระยะการดำเนินทางตั้งแต่วันที่ 16 มิถุนายน 2539 ถึงปัจจุบัน (มกราคม 2543) ระยะเวลาประมาณ 3 ปีเศษและได้มีการประเมินผลของคณะกรรมการชมรม ฯ ในเบื้องต้นไว้แล้วครั้งหนึ่ง ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้

- จากการสังเกตเห็นได้ชัดว่ามีการใช้จักรยานในการเดินทางในตัวเมืองเชียงใหม่มากขึ้น แต่ไม่มากเท่าที่ต้องการ

- ด้านภาพพจน์ จากเดิมที่ภาพพจน์ของจักรยานค่อนข้างต่ำ ผู้ใช้จักรยานมักถูกมองว่า รายได้ไม่ค่อยดี ไม่สามารถซื้อรถจักรยานยนต์มาใช้ แต่ปัจจุบันความคิดของคนเริ่มเปลี่ยนไป ผู้ใช้จักรยานมีหลากหลายขึ้น ผู้มีรายได้ดีและปานกลางหันมาใช้จักรยานกันมากขึ้น

ผลจากการรณรงค์ให้ชาวเชียงใหม่ใช้จักรยานเพิ่มขึ้น มีการนำนโยบายสนับสนุนให้ชาวเชียงใหม่หันมาใช้จักรยานให้มากขึ้นในชีวิตประจำวัน เข้าระเบียบวาระการประชุมในการแก้ปัญหาการจราจรของจังหวัดเชียงใหม่ ในการประชุมคณะอนุกรรมการจัดการจราจรจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งมีส่วนราชการของจังหวัดเชียงใหม่เป็นตัวแทน และที่ประชุมเห็นชอบในหลักการ ให้จังหวัดเชียงใหม่และเทศบาลนครเชียงใหม่ มีนโยบายสนับสนุนให้ชาวเชียงใหม่หันมาใช้จักรยานมากขึ้น

โดยหน่วยราชการจังหวัดเชียงใหม่ นำโดยนายประวิทย์ สีโสภณ ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ได้มีนโยบายสนับสนุนให้ประชาชนใช้จักรยานให้มากขึ้น โดยออกเป็นประกาศจังหวัดเชียงใหม่ เรื่องขอความร่วมมือในการสัญจรอย่างระมัดระวังต่อผู้ใช้จักรยานเป็นกรณีพิเศษ ดังมีสาระสำคัญคือ

“ด้วยปัจจุบันได้มีผู้นิยมใช้รถจักรยานในการเดินทางมากขึ้น และเห็นว่าการใช้รถจักรยานจะเป็นแนวทางในการลดปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหามลภาวะทางอากาศ และเสียงในเขตเมือง รวมทั้งเป็นการออกกำลังกายและส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบอนุรักษ์ธรรมชาติ จึงควรรณรงค์ส่งเสริมให้ประชาชนใช้จักรยานมากขึ้น ทั้งนี้ในระยะแรกได้มีการกำหนดให้มีทางรถจักรยานในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ตามถนนสายรอบคูเมืองเชียงใหม่ ถนนห้วยแก้ว ถนนสุเทพ และถนนนิมมานเหมินท์ ตลอดทั้งมีเป้าหมายให้มีการใช้รถจักรยานบนถนนทุกสายในเขตจังหวัดเชียงใหม่ โดยให้ผู้สัญจรที่ใช้พาหนะทุกชนิดมี “ทางจักรยานในหัวใจ”

จังหวัดเชียงใหม่จึงขอความร่วมมือข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ นักเรียน นักศึกษา และประชาชนทั่วไปที่ใช้ยานพาหนะทุกประเภทในการสัญจรบนผิวถนน ใช้ความระมัดระวังต่อผู้ขับขี่รถจักรยานเป็นกรณีพิเศษ เพื่อให้การเดินทางของผู้ขับขี่รถจักรยานมีความปลอดภัย อันจะเป็นแบบอย่างที่ดีของผู้มีมารยาทและมีน้ำใจในการใช้รถใช้ถนน ทั้งนี้ผู้ใช้รถจักรยานและยานพาหนะทุกประเภทจะต้องปฏิบัติตามระเบียบวินัยและกฎจราจรโดยเคร่งครัดด้วย” (ประกาศจังหวัดเชียงใหม่ ลงวันที่ 2 กันยายน 2541)

ในส่วน of เทศบาลนครเชียงใหม่ มีโครงการส่งเสริมให้คนเชียงใหม่ใช้รถจักรยานเพิ่มขึ้น (โครงการที่ 7 ของโครงการรวม พ.ศ. 2541-2542) กำหนดวัตถุประสงค์ คือเพื่อส่งเสริมการใช้รถจักรยานในบริเวณรอบคูเมือง และเป็นตัวอย่างของถนนจักรยานในหัวใจ เพื่อส่งเสริมการบริหารสุขภาพ และจิตใจ กำหนดเป้าหมายของโครงการคือ กลุ่มเป้าหมายเด็ก เยาวชน และประชาชนทั่วไป กำหนดการรณรงค์เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ ทำความเข้าใจเกี่ยวกับการมีรถจักรยานในหัวใจให้แก่ประชาชน และส่งเสริม แนะนำ วิธีการใช้รถจักรยาน ความหมายของป้าย เครื่องหมายจราจรทุกชนิด ติดตามประเมินโครงการ กำหนดงบประมาณ หอมวดค่าตอบแทนใช้สอย จำนวนเงิน 100,000 บาท ระยะเวลาระหว่างเดือนตุลาคม 2541 – เดือนกันยายน 2542 หน่วยงานที่รับผิดชอบคือ งานวิศวกรรมจราจรและสำนักงานช่าง เทศบาลนครเชียงใหม่ (เอกสารโครงการเทศบาลนครเชียงใหม่, 2541-2542)

ในเดือนกันยายน 2542 มีการปักป้ายทางรถจักรยาน และสกรีนรูปรถจักรยานที่พื้นถนนของถนนรวม 4 สายคือ ถนนคูเมืองด้านนอก ถนนนิมมานเหมินท์ ถนนสุเทพและถนนห้วยแก้ว

จากประวัติความเป็นมา เป้าหมาย วัตถุประสงค์ ตลอดจนกิจกรรมต่าง ๆ ที่ทางโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ ได้ดำเนินการมาเป็นระยะเวลา 3 ปีเศษ แม้จะมีการประเมินผลในเบื้องต้น โดยการใช้วิธีสังเกต จากคณะกรรมการชมรมจักรยานวันอาทิตย์ไปแล้ว ซึ่งผลการสังเกตพบว่า สามารถทำให้ประชาชนในตัวเมืองเชียงใหม่หันมาใช้จักรยานมากขึ้น และทำให้ประชาชนมีทัศนคติที่ดีต่อผู้ใช้จักรยานในทางที่ดีขึ้นก็ตาม แต่ก็ยังไม่ได้เป็นการประเมินผลอย่างถูกต้องตามหลักวิชาการ ดังนั้นผู้วิจัยในฐานะที่เป็นผู้หนึ่งที่เป็นผู้รับผิดชอบและเป็นผู้ริเริ่มในการดำเนินโครงการจักรยานวันอาทิตย์นี้ จึงมีความสนใจในการที่จะศึกษาเพื่อทราบถึงประสิทธิผลของการดำเนินโครงการที่ผ่านมา เพื่อที่จะได้ทราบถึงผลที่ได้รับจากการดำเนินโครงการ ปัญหา อุปสรรค ความต้องการของประชาชน ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ที่มีต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน ตลอดจนเพื่อทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของประชาชนในการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์ ซึ่งผลจากการศึกษานี้จะเป็นประโยชน์ต่อคณะกรรมการชมรมจักรยานวันอาทิตย์ และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ที่จะนำไปใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงแก้ไข เพื่อส่งผลให้ประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ให้ความสนใจในการเข้าร่วมกิจกรรมของโครงการจักรยานวันอาทิตย์ ตลอดจนทำให้เกิดความมั่นใจต่อการที่จะใช้จักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางในระยะทางใกล้ ๆ มากขึ้น ซึ่งเป็นเป้าหมายหลักของโครงการ

2. วัตถุประสงค์ของโครงการ

2.1 เพื่อทราบถึงประสิทธิผลของการดำเนินการตามโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ ของงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ตั้งแต่ พ.ศ. 2539-2542

2.2 เพื่อศึกษาถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ในการเข้าร่วมโครงการ

2.3 เพื่อทราบปัญหา และอุปสรรคของชาวเชียงใหม่ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

3. สมมุติฐานการวิจัย

3.1 ประสิทธิผลของการดำเนินโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ ในช่วงปี พ.ศ. 2539-2542 อยู่ในเกณฑ์มีผลพอสมควร

3.2 ปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางด้านความปลอดภัยมีผลต่อการตัดสินใจเข้าร่วมโครงการของประชาชน

4. ขอบเขตการวิจัย

4.1 ประชากรที่ศึกษาคือประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2542

4.2 ตัวแปรที่ศึกษา

ตัวแปรอิสระคือ ปัจจัยด้านตนเอง ปัจจัยด้านความปลอดภัย ปัจจัยด้านการประชาสัมพันธ์ ปัจจัยด้านงบประมาณ

ตัวแปรตาม คือการตัดสินใจในการเข้าร่วมโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่

5. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

5.1 ทำให้ทราบถึงประสิทธิผลของการดำเนินการตามโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ ของงานจราจรตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ ตั้งแต่ พ.ศ. 2539-2542

5.2 ทำให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจของประชาชนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ในการเข้าร่วมโครงการ

5.3 ทำให้ทราบปัญหา และอุปสรรคของชาวเชียงใหม่ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน

5.4 เป็นแนวทางในการปรับปรุงการดำเนินโครงการจักรยานวันอาทิตย์เชียงใหม่ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น