

รายงานการศึกษา

การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ

กรณีศึกษา การพัฒนาเมืองและการขนส่งเมืองเชียงใหม่

ระยะที่ 2

Health Impact Assessment Process by Using the City and
Transpot Development Policy of Chiangmai as the Case Study-
Second Phase

รายงานการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบ

โดย

รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์ และคณะ
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

สนับสนุนการศึกษาโดยสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข

มกราคม 2548

รายงานการศึกษา

การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ

กรณีศึกษา การพัฒนาเมืองและการขนส่งเมืองเชียงใหม่

ระยะที่ 2

คณะนักวิจัย

รศ.ลำดวน	ศรีศักดิ์	คณะวิศวกรรมศาสตร์
รศ.ดร.ศุวศา	กานตนวนิชกูร	คณะวิศวกรรมศาสตร์
รศ.อำไพ	ชนะกอก	คณะพยาบาลศาสตร์
รศ.ชมนาด	พจนามাত্র	คณะพยาบาลศาสตร์
อ.ดร.เทพินทร์	พัชรานุรักษ์	คณะสังคมศาสตร์
อ.ดร.ทพ.พีระศักดิ์	มะลิแก้ว	คณะทันตแพทยศาสตร์
ผศ.ทพ.ทรงวุฒิ	ดวงรัตน์พันธ์	คณะทันตแพทยศาสตร์
อ.ทพญ.อารีรัตน์	นิรันดร์สิทธิรัชต์	คณะทันตแพทยศาสตร์

สนับสนุนการศึกษาโดยสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข

มกราคม 2548

กิตติกรรมประกาศ

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณ สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข (สวรส) ที่ให้การสนับสนุนเงินทุนในการศึกษาวิจัย จนทำให้การศึกษาครั้งนี้สำเร็จลุล่วงทุกประการ ขอขอบคุณคณะวิศวกรรมศาสตร์ คณะทันตแพทยศาสตร์ คณะพยาบาลศาสตร์ และคณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ที่ได้ให้ความร่วมมือในการสนับสนุนสถานที่และอุปกรณ์ รวมถึงหน่วยงานต่าง ๆ ที่สนับสนุนข้อมูลในการศึกษาวิจัย ครั้งนี้

ท้ายที่สุด คณะผู้วิจัยขอขอบคุณนักวิชาการ นักวิชาชีพ ผู้นำชุมชน ผู้ประกอบการขนส่ง องค์กรเอกชน สื่อมวลชน และเจ้าหน้าที่รัฐทุกท่าน ที่ได้สละเวลาเข้าร่วมการประชุมและการสนทนากลุ่มหลายครั้ง รวมทั้งท่านหัวหน้าหน่วยงาน/หัวหน้าองค์กร และประชาชน ที่เสียสละเวลาให้คณะผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์ จนทำให้การศึกษาครั้งนี้เป็นไปด้วยความราบรื่น รวมทั้งขอบคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่าน มา ณ ที่นี้ด้วย

คณะผู้วิจัย

บทสรุปสำหรับผู้บริหาร

1. ความเป็นมาและวัตถุประสงค์

สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข (สวรส) ได้ตกลงทำการศึกษาระบบการประเมินผลกระทบ (Reporting) ทางสุขภาพ กรณีศึกษาการพัฒนาเมืองและการขนส่งเมืองเชียงใหม่ - ระยะที่ 2: การวิเคราะห์ (Analysis) และจัดทำร่างรายงานการประเมินผลกระทบ (Reporting) ซึ่งเป็นขั้นตอนสำคัญขั้นตอนหนึ่งใน 6 ขั้นตอนของกระบวนการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ โดยได้มอบหมายให้ รศ. ลำดวน ศรีศักดิ์ และคณะ จากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ เป็นผู้ดำเนินการศึกษาวิจัย

วัตถุประสงค์ของการศึกษาระยะที่ 2 ก็เพื่อ

(1) ประยุกต์กระบวนการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ หรือเอชไอเอ ในการวิเคราะห์และรายงานผลการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ เนื่องจากนโยบายการพัฒนาเมืองและการขนส่ง โดยใช้เมืองเชียงใหม่เป็นกรณีศึกษา นโยบายที่ทำการประเมินในโครงการนี้ คือ **การจัดการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ที่ให้ส่วนบุคคล หรือเอกชน ประกอบการเดินทางตามกลไกตลาด (หรือใช้ระบบรถสองแถว) – ไม่มีรถประจำทาง** อย่างไรก็ตาม การประเมินนโยบายนี้ จำเป็นต้องพิจารณาแนวทางปฏิบัติ 2 แนวในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกัน คือ **การที่รัฐไม่จำกัดการใช้รถส่วนบุคคลและการแก้ปัญหาโดยการสร้างถนนเป็นหลัก** ควบคู่ไปด้วย และ

(2) ในระหว่างการศึกษา เข้าไปมีส่วนในการส่งเสริมหรือมีบทบาทในกระบวนการตัดสินใจ (Influencing) ในนโยบายสาธารณะด้านการจราจรและการขนส่งเมืองเชียงใหม่

2. วิธีการศึกษา

วิธีการศึกษาเพื่อวิเคราะห์และรายงานผลการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ เนื่องจากนโยบายการพัฒนาเมืองและการขนส่ง โดยใช้เมืองเชียงใหม่เป็นกรณีศึกษา ได้ใช้แนวทางในการประเมิน รวมถึงตัวชี้วัด ที่กำหนดแล้วในขั้นตอนการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพโดยสาธารณะ (Public Scoping) ซึ่งได้กำหนดประเด็นสำคัญดังนี้

2.1 ผลกระทบที่ควรทำการประเมินแยกเป็นผลกระทบทางกาย จิต สังคม และจิตวิญญาณ

ตารางที่ 1 ผลกระทบที่เป็นไปได้จากการจราจรและการขนส่ง

สุขภาพกาย	สุขภาพจิต	สุขภาพสังคม	สุขภาพจิตวิญญาณ
ทางบวก -ความง่ายในการเข้าถึงที่ทำงาน โรงเรียน บริการสาธารณสุข สถานที่พักผ่อนหย่อนใจและลานกีฬา ทางลบ -อุบัติเหตุจราจรเพิ่ม -คุณภาพอากาศเลวลง เสียงดัง -การเดินทาง/การใช้จักรยานลดลง -โรคระบบทางเดินหายใจเพิ่ม -โรคมะเร็งปอดเพิ่ม	ทางลบ -ความเครียด (Stress) เพิ่มจากการใช้รถใช้ถนน -ความกังวลหงุดหงิด (Anxiety) จากการติด -ความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการเดินทางตามถนน -เดินทางช้าลง -ใช้จักรยานขณะขับขี่ยานพาหนะ	ทางบวก/ลบ -เครือข่ายในสังคม/ปฏิสัมพันธ์ในสังคม(คนรู้จักกัน มีเพื่อนฝูงมาก รู้สึกเป็นเจ้าของชุมชน -การตัดขาดชุมชนโดยทางหลวงและการจราจร -วิธีการดำเนินชีวิต/อาชีพเปลี่ยนไป	ทางลบ -ความเอื้ออาทร การให้อภัย อดทนอดกลั้นน้อยลง การเห็นอกเห็นใจผู้อื่นที่อ่อนแอกว่าน้อยลง -ระเบียบวินัยเสื่อมลง -ความเห็นแก่ตัวเพิ่มขึ้น

2.2 วิธีศึกษาและประเมิน รวมถึงการแนะนำมาตรการและนโยบายสำหรับแต่ละผลกระทบหรือแต่ละปัจจัยจะประกอบด้วยวิธีการหลายผสมผสานกัน วิธีการดังกล่าว ได้แก่

- การทบทวนวรรณกรรมและการ Update ข้อมูลเพิ่มเติม
- การวัด/การตรวจสอบ ด้วยวิธีการทางวิทยาศาสตร์
- การศึกษาเชิงพรรณนาโดยการสำรวจ การสัมภาษณ์ การสนทนากลุ่ม การสัมภาษณ์เชิงลึกและการใช้กรณีศึกษา ด้วยเครื่องมือที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น
- การจัดประชุม

ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบ ข้อมูลและวิธีการประเมินผลมีหลากหลาย คือ

- ทบทวนเอกสารวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- สำรวจโดยแบบสอบถามประชาชนทั่วไปเมืองเชียงใหม่ 500 ตัวอย่าง
- จัดการสนทนากลุ่ม กลุ่มนักวิชาการ/วิชาชีพ, ข้าราชการ, ผู้นำชุมชน, สื่อมวลชน และองค์กรเอกชน (Non-Governmental Organizations)

- สำรวจโดยแบบสอบถามเชิงลึกกับชุมชน ช้างม้อย-ท่าแพและป่าตัน แห่งละ 100 ตัวอย่าง ชุมชนช้างม้อย-ท่าแพเป็นชุมชนในตลาดที่มีการจรรยาบรรณคั่ง ส่วนชุมชนป่าตันที่อยู่ชานเมืองแต่มีถนนซูเปอร์ไฮเวย์ตัดผ่าน
- สันทนากลุ่มกับชุมชนช้างม้อย-ท่าแพ และป่าตัน
- สัมภาษณ์เชิงลึกกับประชาชน 21 คนในชุมชนช้างม้อย-ท่าแพ
- สัมภาษณ์ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจนโยบาย 7 ท่าน
- จัดประชุมปรึกษาหารือกับส่วนราชการภูมิภาคและส่วนท้องถิ่นเพื่อเสนอแนะนโยบาย

3. ผลการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบทางสุขภาพ (แยกรายผลกระทบ)

3.1 ความยากง่ายในการเข้าถึงกิจกรรมหรือบริการ

ในขณะที่เห็นว่าการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนในเมืองเชียงใหม่เป็นปัญหา แต่การพัฒนาดถนนนำมาซึ่งผลทางบวกหลายประการ คือ ประชากรเมืองส่วนใหญ่เห็นด้วยที่ว่าการสร้างถนนเพิ่มทำให้บ้านเมืองเจริญขึ้น ค่าขายสะดวกขึ้น ติดต่อดสะดวกและไปมาหาสู่กันง่ายขึ้น สามารถไปโรงพยาบาลได้รวดเร็ว และสะดวกต่อการเดินทาง แต่ในหลายข้อก็มีผู้ที่ไม่เห็นด้วยและผู้ที่ไม่แน่ใจว่าผลกระทบจะเป็นในทางบวกในสัดส่วนที่มากอยู่ เช่น ประเด็นต่อความสะดวกในการค้าขาย หรือการมีถนนมากสายจะเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองเชียงใหม่หรือไม่

โดยสรุป ผลกระทบจากนโยบายหรือวิธีปฏิบัติด้านการพัฒนาเมืองและการขนส่งต่อความยากง่ายในการเดินทาง คือ (1) การพัฒนา (สร้าง) ถนนเพิ่ม และการเข้ามาของยานยนต์ ทำให้การเข้าถึงกิจกรรมหรือการเดินทางง่ายขึ้น เมื่อมองในช่วงยาว เช่น 40 ปี ที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ความง่ายในการเดินทางจะน้อยลง ด้วยแนวโน้มที่ระยะเดินทาง (Trip length) ที่ยาวขึ้น และ ในโครงข่ายการขนส่งมีการติดขัดมากขึ้นกว่าในปัจจุบัน (2) มีความไม่เสมอภาคระหว่างบุคคลต่อความง่ายในการเดินทางของคนที่สามารถใช้รถส่วนตัวได้กับของผู้ที่ใช้รถขนส่งสาธารณะ และ (3) ในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ด้วยกันความสามารถเข้าถึงกิจกรรมของคนที่อยู่ในโซนต่าง ๆ ไม่เท่ากัน

3.2 วิธีการสัญจรที่เสริมสุขภาพ

สัดส่วนการใช้จักรยานและการเดินเท้าในปัจจุบันมีน้อยแต่มิ่นัยสำคัญ ปัจจุบัน การเดินทางส่วนใหญ่ในผังเมืองรวมเชียงใหม่ใช้รถส่วนบุคคล (รถยนต์ส่วนตัวและรถจักรยานยนต์) การเดินทางโดยรถจักรยาน มีเพียงร้อยละ 3.90 และการเดินเท้า ร้อยละ 8.12

ปัญหาที่คนไม่นิยมใช้จักรยานรวมได้เป็นประเด็น 5 ประเด็น คือ ความรู้สึกไม่ปลอดภัย (ถูกรถอื่นเฉี่ยวชน) ผู้ใช้จักรยานเป็นผู้รับมลภาวะโดยตรง กลัวจักรยานสูญหาย การดูหมิ่นดูแคลนจากผู้อื่น และพื้นผิวทางไม่ดี

การเดินเท้าในเขตเมืองยังมีปัญหาหลายประการ : ทางเท้าแคบ ทั้งที่แคบด้วยขนาดของทางเท้าเอง หรือแคบเพราะทางเท้าที่มีอยู่ถูกยึดครองด้วยวัตถุอื่น ทางเท้าที่มีอยู่ไม่ต่อเนื่อง ทางเดินในเขตคูเมือง ทางเดินท่องเที่ยว คับแคบ เดินไม่สะดวก หรือบางแห่งถูกปิดกั้น ตัวทางเท้าเองไม่ปลอดภัย เช่น ผิวทางเท้าไม่เรียบ ทำให้สะดุดและหกล้มได้ง่าย ทางเท้ามีอุปสรรคซึ่งอาจเดินชนได้ง่าย ทางเท้าไม่ร่มรื่น ไม่ร่มเงาช่วยบังแดด และการเดินข้ามถนนมีปัญหา

3.3 อุบัติเหตุจราจร

โดยภาพรวม ลักษณะอุบัติเหตุจราจรในเมืองเชียงใหม่ คล้ายคลึงกับอุบัติเหตุในเมืองของหลายจังหวัดในประเทศ แต่ในจังหวัดเชียงใหม่ มีรถจักรยานยนต์ (ซึ่งเป็นรถที่มีอัตราเสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูง) จดทะเบียนมากประมาณ 75% ของรถที่จดทะเบียนทั้งหมด และ มีการใช้รถจักรยานยนต์กันอย่างกว้างขวาง ประกอบกับไม่มีระบบขนส่งสาธารณะในเมืองที่ได้มาตรฐานให้เป็นทางเลือก

ที่ประชุมที่ประกอบด้วย ข้าราชการ องค์การเอกชน นักวิชาการ ผู้มีอายุในชุมชน ตระหนักในปัญหาอุบัติเหตุจราจร สามารถระบุประเด็นปัญหาและเสนอแนะมาตรการแก้ไขได้ แต่เห็นว่าการปฏิบัติการลดอุบัติเหตุจราจรหรือยกระดับความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบันยังไม่คืบหน้า

3.4 มลภาวะทางอากาศและเสียง

- สารมลพิษจากการจราจรได้แก่ คาร์บอนมอนนอกไซด์ โอโซน ออกไซด์ของไนโตรเจน ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ สารประกอบอินทรีย์ระเหยได้ สารพีเอเอช (Polycyclic Aromatic Hydrocarbon) และฝุ่น (Particulate Matter) ขนาดเล็กกว่า 2.5 และ 10 ไมครอน (PM 2.5 และ PM 10)

- แต่มลพิษที่ประชาชนตระหนักกันทุกกลุ่ม คือ ฝุ่นละอองและควันดำจากยานยนต์ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่การจราจรหนาแน่นมาก เช่น ชุมชนช้างม่อ-ท่าแพ ตระหนักถึงปัญหามลพิษจากยานยนต์บนถนนมากกว่าชุมชนป่าตันที่อยู่ชานเมือง

- ปัญหาฝุ่นขนาดเล็ก (เล็กกว่า 10 และ 2.5 ไมครอน) เป็นปัญหาวิกฤติสำหรับเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะในหน้าแล้ง ที่ปริมาณฝุ่นขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน เกินเกณฑ์ของกรมควบคุมมลพิษ (20 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) มีฝุ่นมากจากการเผาในที่โล่งแจ้ง เพิ่มจากการเผาไหม้จากการจราจร

- ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ถ้าปริมาณจราจรเพิ่มร้อยละ 6 ต่อปี และไม่มีมาตรการด้านการจราจรใดๆ จะคาดการณ์ได้ว่า ในปี พ.ศ. 2550, 2555, และ 2565 จะมีหลายบริเวณในเมืองที่กลายเป็นจุดวิกฤติที่ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์สูงเกินมาตรฐาน

- ในปัจจุบัน พื้นที่ที่มีระดับเสี่ยงบนพื้ตบพทเกนค้มค้มตรฐน ส่วนใหญ่จะอยู่บนถนนหลักที่สำคัญได้แก่ถนนสุขุมวิทไฮเวย์ ถนนโชตนา ถนนอ้อมเมือง ถนนห้วยแก้ว และถนนท่าแพ ส่วนในอนาคต เช่นในปี พ.ศ. 2555 คาดว่าถ้าอัตราการเพิ่มของการเดินทางเพิ่มในระดับสูง (เช่น 6%ต่อปี) จะพบว่าในเกือบทุกพื้นที่ ค่าระดับเสี่ยงจะเกินค่ามาตรฐานซึ่งถือว่าอยู่ในขั้นวิกฤติ

- เสี่ยงที่มีปัญหากับชุมชนข้างม่อย-ท่าแพ มีทั้งเสี่ยงจากการจราจร (จากรถติดๆและรถจักร - ยานยนต์) และจากสถานบันเทิงโดยเฉพาะคนที่อยู่ริมถนน ส่วนชุมชนป่าตันที่อยู่ชานเมืองแต่มีถนนสุขุมวิทไฮเวย์ตัดผ่าน มีปัญหาเสี่ยงดังจากรถบรรทุกที่วิ่งเร็ว และเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

3.5 ผลกระทบทางสุขภาพจากมลภาวะ

- ระดับของฝุ่นในอากาศมีความสัมพันธ์กับการตายก่อนเวลาอันควรและการเจ็บป่วยด้วยโรคที่เกี่ยวข้องกับระบบทางเดินหายใจ

- การจราจรเป็นสาเหตุหลักของการเพิ่มความเข้มข้นของสารพีเอเอช (PAHs) ในอากาศในเขตเมือง สารพิษในกลุ่ม พีเอเอช เป็นสารก่อมะเร็งในอวัยวะต่างๆ ของมนุษย์

- ตัวอย่างประชากร 100 คนในย่านข้างม่อย-ท่าแพ ที่ที่มีการจราจรคับคั่ง ตระหนักถึงผลลบต่อสุขภาพชัดเจนมาก เชื่อว่าตำรวจจราจรและคนที่อยู่อาศัยริมถนนมีโอกาสเกิดโรคระบบทางเดินหายใจจากมลพิษทางอากาศมากกว่าผู้ขับขี่ทั่วไปหรืออยู่ห่างจากถนน แต่กลับกันถ้าถามว่าการเป็นโรคมะเร็งน่าจะเกี่ยวข้องกับมลพิษจากยานยนต์ไหม ? ร้อยละ 87 เห็นด้วยแต่ร้อยละ 13 ไม่แน่ใจ (เป็นการบอกว่าโรคมะเร็งน่าจะมาจากสาเหตุอื่นได้) ในทำนองเดียวกัน ต่อคำถามว่า มลพิษจากยานยนต์ทำให้คนเรามีโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นมะเร็งปอด ? ร้อยละ 81 เห็นด้วย ร้อยละ 17 ไม่แน่ใจ และร้อยละ 2 ไม่เห็นด้วย การจราจรปัจจุบันทำให้เขารู้สึกหงุดหงิดรำคาญใจ. กลิ่นและเสียงของยานยนต์บนท้องถนนทำให้รู้สึกเวียนศีรษะ

- ส่วนชุมชนป่าตันที่เป็นชุมชนชานเมืองตระหนักถึงผลลบต่อสุขภาพเช่นกัน แต่ในระดับน้อยกว่าชุมชนข้างม่อย-ท่าแพ

3.6 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ (การท่องเที่ยว)

สิ่งในเชียงใหม่ที่ดึงดูดใจนักท่องเที่ยวมีหลายสิ่ง เช่น ธรรมชาติไมตรีที่งดงาม แหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ และศิลปวัฒนธรรมเก่าแก่ เป็นต้น ในขณะที่นักท่องเที่ยวเห็นว่าปัญหาคือมลภาวะและการจราจรอันได้แก่ การจราจรแออัด ระเบียบวินัยจราจรไม่ดี การเดินทางภายในจังหวัดไม่ค่อยได้รับความสะดวก ไม่มีรถเมล์เดินทางไปแหล่งท่องเที่ยว รถอื่น ๆ เช่นรถสามล้อเครื่อง และแท็กซี่ สนามบินราคาแพงมาก มีการตั้งราคาเอาเปรียบนักท่องเที่ยว ราคาไม่ชัดเจน

การพัฒนาเมืองให้เป็นศูนย์กลางของทุกสิ่งที่มีส่วนสำคัญที่ทำให้สิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวในเมืองเชียงใหม่เสื่อมสภาพลง นักท่องเที่ยวไม่ได้คาดหวังจะมาเที่ยวเมืองที่มีมลภาวะและจราจรติดขัด และการไม่มีรถประจำทางที่ราคาโดยสารชัดเจนทำให้ไม่สะดวก หรือถูกเอาเปรียบ เมื่อจะเดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเอง รวมทั้งการเดินเท้าชมเมืองก็มีปัญหา

3.7 ผลกระทบทางสังคม มีทั้งทางบวกและทางลบ

สิ่งที่ส่งผลทางลบ

- การทำกิจกรรมร่วมกันในชุมชนมีน้อยลง
- ความไว้วางใจในชุมชนลดลง
- การปรับตัวกับปัญหาการจราจร เช่น ใช้จักรยานยนต์มากขึ้น
- ความสัมพันธ์ของคนต่างพื้นที่ ต่างฐานะ และระหว่างคนเมืองกับคนถิ่นอื่น ลดลง

สิ่งที่ส่งผลทางบวก

- ความสัมพันธ์ผูกพันและความช่วยเหลือระหว่างกันในครอบครัวยังมีอยู่
- วัดยังเป็นแหล่งประสานความสัมพันธ์ในชุมชน

3.8 ผลกระทบทางจิตวิญญาณ

- เชียงใหม่อย่างน้อยในอดีต เป็นเมืองแห่งศาสนา อยู่ร่วมกับและไม่เบียดเบียนทำลายธรรมชาติ เมื่อพูดถึงเชียงใหม่จะนึกถึงดอยสุเทพและน้ำตกห้วยแก้ว และความใสสะอาดของแม่น้ำปิง นอกเหนือจากธรรมชาติและศาสนาแล้ว เกลักษณ์ของเชียงใหม่ คือ ความสามัคคี ความเห็นอกเห็นใจ พึ่งพาอาศัยกัน ผู้คนอยู่ด้วยกันอย่างพึ่งพาอาศัย เชียงใหม่เป็นเมืองประวัติศาสตร์และมีประเพณีอันดีงาม
- แต่ปัจจุบัน คนไม่เอื้ออาทรกัน ความอดทนอดกลั้นและระเบียบวินัยสังคมน้อยลง ความเจริญที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วส่งผลกระทบต่อความสามัคคีและความเห็นอกเห็นใจของผู้คนซึ่งถือได้ว่าเป็นเอกลักษณ์ของเมืองเชียงใหม่ นอกจากนี้ วัฒนธรรมประเพณีอันดีงามก็กำลังเลือนหายไป
- แม้ว่าจะยังรู้สึกภูมิใจในความเป็นเมืองเชียงใหม่ แต่ความภูมิใจนั้นก็น้อยลงกว่าในอดีต และยังอยากที่มีวิถีชีวิตดังในอดีต

4. ชุดข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

กระบวนการศึกษาทั้งหมดนำไปสู่นโยบายเสนอแนะ (ตารางที่ 2) คำแนะนำเชิงนโยบายเหล่านี้มุ่งสนับสนุนผลกระทบทางด้านบวกต่อสุขภาพที่เกิดขึ้น และมุ่งจัดการผลทางลบต่อสุขภาพจากนโยบายหรือวิธีปฏิบัติด้านเมืองและการขนส่งให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ บางนโยบายตอบสนองต่อผลกระทบอย่างหนึ่งอย่างใด แต่บางนโยบายใช้ได้กับทุกผลกระทบ เช่น นโยบายส่งเสริมและจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชน นโยบายในตารางที่ 2 ยังไม่ได้เรียงลำดับความสำคัญ แต่นโยบาย

ส่งเสริมและจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชน จะเป็นรากฐาน และสามารถปรับแก้ผลกระทบทุกข้อ

มาตรการหรือนโยบายที่หลากหลายในตารางที่ 2 และไม่ได้จัดลำดับความสำคัญ อาจทำให้แต่ละมาตรการหรือแต่ละนโยบายไม่เด่นชัดออกมา อย่างไรก็ตาม มาตรการ/นโยบายที่ควรจะได้นำมาใช้ ลำดับแรกๆ คือ

- ส่งเสริมหรือจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชน
- ส่งเสริม สนับสนุนและขจัดอุปสรรคต่อการเดินเท้าและการใช้จักรยานของประชากรเมืองและนักท่องเที่ยว
- ลดมลพิษทางอากาศจากการจราจรโดยการควบคุมปริมาณรถในพื้นที่เป้าหมาย

ตารางที่ 2 นโยบายที่สนับสนุนและสร้างเสริมสุขภาพของประชากรเชียงใหม่

.ลดเวลาเดินทางหรือเพิ่มความเร็วเดินทางโดยเน้นการจัดระบบการจราจร (Traffic System Management)
.กระจายตำแหน่งของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงออกสู่ชานเมืองหรืออำเภอรอบนอก โดยการสร้างเครือข่าย/สาขา
.สร้างระบบเครือข่ายโรงพยาบาลในพื้นที่เพื่อลดการเดินทางมารับบริการในเมือง
.ดำเนินการต่อไปในยุทธศาสตร์และมาตรการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาล
.ส่งเสริม สนับสนุนและขจัดอุปสรรค ต่อการเดินเท้าและการใช้จักรยาน ของประชากรเมืองและนักท่องเที่ยว ทั้งบนทางเท้า ในถนนทั่วไปและในชุมชน
.พัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัย
.ส่งเสริมและจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชน - ขยายพื้นที่บริการให้เข้าถึงโซนที่ยังบริการไม่ถึง - การวางแผนสร้างแหล่งดึงดูดกิจกรรมขนาดใหญ่ให้อยู่ในที่ที่เข้าถึงได้โดยขนส่งสาธารณะตั้งแต่ต้น - ผลักดันให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อถือได้ (Reliable) และปลอดภัย เป็นทางเลือกแก่ผู้เดินทาง
.ใช้กฎหมายมาตรฐานมลพิษและเสียงจากยานพาหนะอย่างเคร่งครัด(ทั้งกับรถทุกประเภทและสีล้อแดง)
.รณรงค์ ส่งเสริมการปรับแต่งเครื่องยนต์เพื่อลดมลพิษทางอากาศ
. ประชาสัมพันธ์ ให้เห็นผลกระทบของปัจจัยต่าง ๆ (การจราจร มลภาวะ ฯลฯ) ต่อสุขภาพ
.ควบคุมปริมาณยานยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่เป้าหมาย
.ให้มีที่จอดรถส่วนตัวเพื่อลดการนำรถเข้าเมือง
.ไม่ส่งเสริม การใช้ทางในหมู่บ้าน ชุมชนเป็นทางสำหรับรถผ่าน โดยนำเทคนิคการส่งการจราจรมาใช้
.ให้มีการศึกษาผลกระทบต่อประชาชนและชุมชนสองข้างทาง ถ้าจะก่อสร้างหรือเพิ่มขยายมาตรฐานถนน

Executive Summary

1. Background of the study and Objectives

The Health System Research Institute has agreed to explore the Health Impact Assessment Process by using the city and transport development policy of Chiangmai as the case study – Second Phase . In essence, this second phase of the study is called “Analysis of Health Impacts and Reporting” which is one of or probably the most important stage in HIA process. The Study was conducted by an interdisciplinary research team from Chiang Mai University led by Associate Professor Lamduan Srisakda.

The objective of the Study is two folds :

(1) To apply the HIA Process in analyzing of health impacts, and reporting, due to current city and transport development policy in the City of Chiangmai. The policy assessed in this Study is “ The City manages its public transport by allowing individual operator/driver providing minibus services (red minibuses) under (free) market mechanism – with no conventional bus. As a consequence, its quality of service cannot be assured ”. In addition there are two current practices in the area that should be considered in the assessment --- those are the intensive use of road-construction-based policy and no restriction on private vehicle use.

(2) During the course of the study, to influence decision makers for the healthy public policies (HPP)

2. Methodology

Methodologies and guidelines for analyzing of health impacts, and reporting, due to current city and transport development policy in the City of Chiangmai, have been specified in Phase I (the public scoping process) of the study. The assessment guidelines are:

2.1 Impacts considered should included all four dimensions of health --- physical, mental, social, and spiritual health --- as outlined in Table 1

Table 1 Possible health impacts of transport and traffic

Physical Health	Mental Health	Social Health	Spiritual Health
<u>Positive</u> - Ease of access to workplace, school, health services, recreation and sports <u>Negative</u> - Traffic accidents - Deterioration of air quality and noise - Decrease of walking/cycling - Traffic related diseases: respiratory system, lung cancer	<u>Negative</u> - Increase of stress due to traffic - Anxiety - Feel unsafe when walking, cycling and using other vehicles	<u>Positive/Negative</u> - Social network and interaction - Social severance - Change in way of living and occupation	<u>Negative</u> Decrease of: - Generosity - Forgiveness - Patience - Sympathy -Traffic discipline - Increase in selfishness

2.2 Variety of methods and tools can be applied in the assessment and policy recommendation. These included :

- Literature review and information update;
- Direct measurement/investigation by scientific means;
- Descriptive study by conducting general questionnaire survey, focus group discussion, in-depth interview, and case study, and
- Organizing seminars.

The data used in the impact analysis and assessment in the study were:

- Related research papers and publications;
- Opinion survey of 500 residents on various aspects of Chiangmai City;
- In-depth survey with 100 sample size each in Chang Moy – Tha Phae and Pa Than community. The former community is located in the central business district and traffic is congested for most of the day. The latter is in the suburb through which a superhighway passes;
- Focus group discussions with residents in Chang Moy – Tha Phae community and Pa Than community;
- In-depth interviews with 21 residents in Chang Moy – Tha Phae community;
- Visit and interview 7 government officials and local political leaders; and
- Formal meeting with government officials and local political leaders.

3. Results of the Analysis and Evaluation of Health Impacts

3.1 Ease of access to activities and services

Road development generates various benefits. Most of the residents agreed that “ Road construction makes the City more modern”, “ Convenient to do business” and “convenient in making contacts and visits”. However there are some questions that significant per cents of respondents did not agree or were uncertain. Those are “ road construction makes shopping convenient?”and “Having more roads facilitates tourism of Chiangmai?”

In conclusion impact of the existing city and transport development on accessibility are: (1) road development and arriving of automobiles during the past 40 years did make access to activities easier. However, from now on, evidences showed that ease of access will be decreasing as trips will be longer and have to use more congested network. (2) There exist inequality in accessibility between those using private vehicles and those using public transport, between areas in urban centers and in suburban areas especially those not accessible to private vehicles.

3.2 Travel Modes Promoting Health

Cycling and walking trips within the residents in the Chiangmai General Plan Area (430 sq.km.) are only 3.90 % and 8.12 % respectively but still are significant. Reasons why cycling was not popular for routine travels can be grouped under 5 catagories: feeling unsafe (being hit by other vehicles), direct exposure of cyclists to air pollution, security of the bike while parking (thief), being look down by people, and poor road surface condition.

Various obstacles to walking are prevalent in the City:

- Narrow footpaths available for pedestrians.
- Footpaths not continuous.
- Footpaths in the moat area very often are narrow, not convenient to use or just being blocked.
- Footpaths themselves not safe to walk: irregular, having billboards and other objects on path.
- Not pleasant to use, no protection to hot sun .
- Difficult to cross streets especially on one-way streets.

3.3 Traffic Accidents

(1) In general traffic accident characteristics in Chiangmai urban area is similar to many cities in the Country.

(2) However in Chiangmai motorcycles --- vehicle which is more vulnerable to accidents--- are about 75 % of total vehicles registered and the use of motorcycles are quite extensively.

(3) The economic loss due to traffic accident in 2003 is estimated to be at least 1600 million Bahts.

(4) It is apparent that government officials, NGOs, academicians and matured residents in communities were all aware of accident problem. They can identify problem and proposed countermeasures. However process for real actions to mitigating accidents or increase road safety does not materialized.

3.4 Air Pollution and Noise

Particulate matter, ozone, carbonmonoxide, notrogenoxide, volatile organic compounds, polycyclic aromatic hydrocarbons (PAHs), lead and cadmium are among significant pollutants from traffic. However pollutants recognized by general public are dust and black smoke from motorized vehicles. Residents in highly-trafficked areas are well recognized the problem than those in the light-trafficked ones.

If doing nothing and traffic is anticipated to increase by about 6% per year, preliminary forecast showed that in BE 2555 there will be in several areas in the City where carbonmonoxide concentration exceeding standards.

Presently, areas where noise levels on the footpaths exceeding noise standard (70 dBA) are along main roads such as superhighway, Chotana Road, Mahidol Road and Tha Phae Road. In future year (BE 2555 with 6% increase of traffic), It can be anticipated that noise levels will exceed the standard in almost all City area.

Focusing in Chang Moy – Tha Phae community, residents reported that noise problem came from traffic (tuk-tuks and motorcycles) and entertainment shops nearby. In Pa Than Noise problem came from fast-moving trucks and accident.

3.5 Health Impacts from Pollution

(1) Most air pollutants such as particulate matter, ozone, carbonmonoxide, nitrogenoxide, PAHs, and lead all have detrimental effect on health. The effects of these pollutants , currently, cannot be differentiable, but rather complimentary.

(2) Air pollution has been implicated as a casual or aggravating agent in the following diseases: Chronic Bronchitis, Pulmonary Emphysema, lung cancer, Bronchial Asthma and Eye Irritation.

(3) Traffics are one of the main sources of increasing PAHs in urban areas. Some PAHs may reasonably be expected to be carcinogens.

(4) 100 samples from congested Chang Moy – Tha Phae area and another 100 samples from the suburban area of Pa Than have been well aware of negative effects on health. They believe that traffic police and people living close to main streets are more vulnerable to respiratory related diseases than ordinary motorists or people living further away. However when asked about allergy and lung cancer, although the majorities (81%-87%) agreed , 13% - 17% of respondents did not. This may imply that allergy and lung cancer can be related with other sources. Present traffic conditions make them more irritable. Smell and noise also make them feel dizzy.

(5) Noise can be detrimental to both physical and mental health.

3.6 Impact to Economy (Tourism)

Among attracting factors to tourists are good and charming attitude of people, natural tourist spots and older art and culture. However past tourist opinion survey showed that their problems were pollution, traffic congestion in the City, poor traffic discipline, not convenient for intra-province travel (no bus to tourist spots), expensive fare and no standard for tuktuks and airport taxis.

Development of the City to become the center of everything partly resulted in the deterioration of Chiangmai tourism attractiveness. Tourists do not expect to encounter polluted and traffic congested city. As there is no conventional bus in the City , in many cases, it is not convenient for tourists to travel alone. Visiting City attractions on foot is not without problems (See 4.3).

3.7 Social Health

This study --- by general questionnaire survey, in-depth interview and focus group discussion --- concluded that social impacts to residents are both negative and positive.

Negative

- Lower participation in community activities.
- Less trust in neighbors.
- Some adaptation to congested traffic by using motorcycles instead of private car.
- Decrease of social interaction of people in different groups: difference in birth place, in economic status and between native and migrant.

Positive

- Interaction and help within family exists.
- Temples still are spaces for interaction in community.

It can be said that the above impacts are the consequences of city development to be the center of everything in the Northern Region. Ways of living, occupation, and culture are changing.

3.8 Spiritual Health

Chiangmai in the past was the city of religion, lived harmoniously with nature. When asked about “What represents Chiangmai?” Most residents thought about Doi Suthep, Huay Kaew Waterfall and the clearness and cleanness of Ping River. Besides nature and religion, other identities of Chiangmai peoples’ characteristics are unity, sympathy, helping each other. It was historic City and possessed good and charming traditions.

Presently generosity, patience and social discipline decrease. Rapid modernization of the City has impact on unity and sympathy which are some identities of Chiangmai people. Some good traditions are diminishing.

Although they are proud of their City, the pride is lessen. During the focus group discussion they prefer the older way of living (if possible) .

4. Policy-based Recommendations

The entire HIA process leads to policy-based recommendations. Though public participatory process (as the essence of HIA), Table 2 outlines policies aiming at promoting positive health impacts and minimizing negative impacts due to city and transport development policy in the City of Chiangmai.

The policies in Table 2 are not prioritized. However as a matter of urgent need it is proposed that the first three policies be adopted:

(1) Promotion and provision of public (mass) transport services - the most in need, urgent, and is a prerequisite for other policies (measures).

(2) Promote, support and minimize to walking and cycling of City citizen and tourists, then

(3) Decrease traffic related air pollutions by restraints of motorized vehicles in target areas.

Table 2 Recommended Health Promoting Policies for the City of Chiangmai

- Decrease travel time or increase travel speed by traffic system management techniques.
- Distribute famous schools to suburbs and outlying amphoes by forming school network/branches.
- Create hospital network to lessen travel to the City
- Continue implementing government strategies and measures to raise road safety standard.
- Promote, support and minimize to walking and cycling, of City citizen and tourists, on footpaths, on streets and in communities.
- Develop safe bicycle network.
- Promotion and provision of public (mass) transport services by:
 - Expand services to all areas.
 - Ensure that major attractions thus planned/constructed accessible by public transport in the first place, rather than try to acquire public transport later.
 - Push for reliable and safe public transport as an alternative for traveler.
- Strictly enforce vehicle compliance to air pollution and noise standards.
- Campaign and promote engine maintenance to reduce air pollution.
- Campaign to ensure that target groups recognized factors affecting health.
- Decrease traffic related air pollutions by restraints of motorized vehicles in target areas.
- Provide of park & ride facilities to reduce commuting by cars.
- Discourage the use of community/local roads as bypass by introducing traffic calming.
- Carry out impact assessment to people and communities before construction/upgrading of main roads.

สารบัญ

หน้า

บทที่	1	บทนำ	
	1.1	การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ	1
	1.2	ความสำคัญของนโยบายการพัฒนาเมืองและการขนส่งเมืองเชียงใหม่	2
บทที่	2	ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพทางสุขภาพ โดยสาธารณะ	
	2.1	วิธีการขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ ทางสุขภาพโดยสาธารณะ	7
	2.2	กรอบความคิดทั่วไป	7
	2.3	ผลกระทบทางสุขภาพที่อาจเกิดขึ้น	10
	2.4	ข้อห่วงใยของฝ่ายต่างๆ เกี่ยวกับผลกระทบทางสุขภาพ	10
	2.5	แนวทางการประเมินและตัวชี้วัด	11
	2.6	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	11
บทที่	3	เมืองเชียงใหม่และการขนส่ง : สถานการณ์ปัจจุบัน	
	3.1	สภาพเมืองเชียงใหม่	15
	3.2	ระบบการขนส่งเมืองเชียงใหม่	19
	3.3	การสัญจรที่เสริมสุขภาพ (การเดินและการใช้จักรยาน)	31
	3.4	ผลต่อเศรษฐกิจ (การท่องเที่ยว)	34
	3.5	สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในเมืองเชียงใหม่	34
	3.6	สถานการณ์สิ่งแวดล้อม	39
	3.7	สถานการณ์โรคในจังหวัดเชียงใหม่	45
	3.8	การสนับสนุนจากสังคมและการตลาดชุมชน	45
	3.9	สุขภาพและผลกระทบทางจิตวิญญาณ	46
บทที่	4	เมืองเชียงใหม่และการขนส่ง : แนวโน้มและผลกระทบทางสุขภาพ	
	4.1	แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของเมือง	47
	4.2	ความยากง่ายในการเดินทางและการเข้าถึงกิจกรรม	49
	4.3	วิธีการสัญจรที่เสริมสุขภาพ	52
	4.4	อุบัติเหตุจราจร	56
	4.5	สิ่งแวดล้อม	58

4.6	ภาวะโรคและการรับรู้	62
4.7	ผลกระทบทางสังคม	67
4.8	ผลกระทบทางจิตวิญญาณ	69
4.9	ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ (การท่องเที่ยว)	72
บทที่ 5	ชุดข้อเสนอแนะ	74
บทที่ 6	บทสรุป	80
บรรณานุกรม		86
ภาคผนวก		89
ภาคผนวก ก	สรุปผลการสำรวจความคิดเห็นโดยแบบสอบถามประชาชนในชุมชน	90
ภาคผนวก ข	ผลการสนทนากลุ่มชุมชนข้างม่อย-ท่าแพ และชุมชนป่าตัน	99
ภาคผนวก ค	บันทึกการสัมภาษณ์หัวหน้าส่วนราชการ และนักการเมืองท้องถิ่น	104
ภาคผนวก ง	บันทึกการประชุมนำเสนอผลรายงานผลการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ	166
ภาคผนวก จ	แบบสอบถามประชาชนในชุมชน	180

สารบัญรูป

รูปที่		หน้า
1.1	แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเชียงใหม่	4
1.2	แผนที่แสดงตำแหน่งบ้านจัดสรรในเขตผังเมืองรวมเชียงใหม่	5
1.3	สภาพจราจรแออัดบนสะพานนวรัฐ	6
1.4	การจราจรแออัดบนถนนห้วยแก้ว	6
2.1	ความสัมพันธ์ระหว่างนโยบายผังเมือง นโยบายขนส่งสาธารณะ สิ่งแวดล้อม และสุขภาพ	9
2.2	กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบายการขนส่งเชียงใหม่	11
3.1	แผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ. 2535 ในเขตผังเมืองรวมเชียงใหม่	17
3.2	แผนที่ผังเมืองรวมเชียงใหม่ พ.ศ. 2532 ปรับปรุงครั้งที่ 1	18
3.3	สถิติยานพาหนะจดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2519 – 2544	23
3.4	ความเร็วเดินทางโดยรถนั่งส่วนบุคคล (กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ในถนน สายหลักในเขตเทศบาล ในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า และในชั่วโมงเร่งด่วนเย็น	29
3.5	ความสามารถในการเข้าถึงแหล่งงาน (ล่าง) และสถานศึกษา (บน) ของโซนต่าง ๆ ในพื้นที่	30
3.6	ดัชนีจำนวนผู้บาดเจ็บเทียบกับจำนวนรถจดทะเบียนและสภาพ เศรษฐกิจของจังหวัด	35
3.7	จุดที่เกิดอุบัติเหตุสูง ปี พ.ศ. 2523-2525	37
3.8	จุดที่เกิดอุบัติเหตุสูง ปี พ.ศ. 2545	38
3.9	การเปลี่ยนแปลงของปริมาณฝุ่นละอียด (PM 10) ระหว่างเดือนต่าง ๆ ของปี ที่โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย ปี พ.ศ.2546 และ พ.ศ.2539	42
3.10	การเปลี่ยนแปลงของปริมาณฝุ่นละอียด (PM 10) ระหว่างเดือนต่าง ๆ ของปี ที่โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย ปี พ.ศ.2546 และ พ.ศ.2539	43
3.11	เส้นชั้นระดับเสียง (เดซิเบลเอ) ในพื้นที่เมืองเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2545	44
4.1	แผนที่แสดงการขยายตัวของเมืองออกสู่ชานเมือง ปี พ.ศ. 2545	48
4.2	ปริมาณจราจรรายวันบนทางหลวงเข้าออกเมือง (สายเชียงใหม่ – หางดง) ปี พ.ศ. 2526 – 2545	49
4.3	คาดการณ์ระดับความเข้มข้นของคาร์บอนมอนอกไซด์ ในปี พ.ศ.2555	60
4.4	คาดการณ์ระดับเสียงในปี พ.ศ. 2550 และ 2555.	61

4.5	การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากร ยานพาหนะจดทะเบียน และผู้ป่วยนอกโรคทางเดินหายใจ ในจังหวัดเชียงใหม่	62
-----	--	----

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 ผลกระทบที่เป็นไปได้จากการจราจรและการขนส่ง	12
2.2 แนวทาง/วิธีการประเมิน และตัวชี้วัด	13
3.1 จำนวนและอัตราการเดินทางของผู้อยู่อาศัยเมืองเชียงใหม่	20
3.2 วัตถุประสงค์การเดินทางของผู้อยู่อาศัยในเขตผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่	20
3.3 สัดส่วนการใช้นยานพาหนะเดินทางของประชากรในเขตผังเมืองรวมเชียงใหม่ ปี 2545	21
3.4 รูปแบบ (ร้อยละ) การเดินทางของนักเรียนชั้นประถม 5 และ 6, มัธยมต้น และมัธยมปลาย ที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	22
3.5 เวลาและค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนชั้นประถม 5 และ 6, มัธยมต้น และมัธยมปลาย ที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่	22
3.6 สถิติผู้ป่วย/ผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจร จำนวนรถจดทะเบียน และผลผลิตมวลรวม ของจังหวัดเชียงใหม่	35
4.1 ความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาดนเมืองเชียงใหม่	51
4.2 ปริมาณการเดินทางใน 1 วัน (24 ชั่วโมง)ในผังเมืองรวมเชียงใหม่	51
4.3 จำนวนผู้ป่วยและตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลมหาราชเชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2537 – 2541	54
4.4 ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2546	58
4.5 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการรับรู้ต่อการเป็นโรคที่เกิดจากมลพิษการขนส่ง และความเครียด	66
4.6 สรุปความเห็นสภาพเมืองและสังคมเมืองเชียงใหม่จากการสอบถามประชาชน 500 ตัวอย่าง	71
5.1 ชุดนโยบายแนะนำ	74
5.2 ความเชื่อมโยงของนโยบายเสนอแนะกับผลกระทบ	79

บทที่ 1

บทนำ

1.1 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ (Health Impact Assessment) หรือเอชไอเอ

การประเมินผลกระทบทางสุขภาพนับเป็นกระบวนการประเมินผลกระทบที่เพิ่งเริ่มพัฒนาขึ้นมาไม่นานนัก ประมาณปี ค.ศ. 1988 องค์การอนามัยโลกได้เป็นผู้ริเริ่มดำเนินการศึกษาวิจัยขั้นพื้นฐานเกี่ยวกับการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ หลังจากนั้นประเทศต่างๆจึงได้เริ่มดำเนินการศึกษาวิจัยขั้นพื้นฐานเกี่ยวกับการประเมินผลกระทบทางสุขภาพขึ้นมา ประเทศที่อยู่ในกลุ่มริเริ่มมีการประเมินผลทางสุขภาพได้แก่ ประเทศแคนาดา สหราชอาณาจักร เนเธอร์แลนด์และนิวซีแลนด์ เป็นต้น

การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ หมายถึง “กระบวนการเรียนรู้ร่วมกันในสังคม โดยมีการประยุกต์ใช้แนวทางและเครื่องมือที่หลากหลาย ในการระบุ คาดการณ์และพิจารณาถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น หรือเกิดขึ้นแล้วกับประชากรกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งจากข้อเสนอหรือการดำเนินนโยบาย แผนงาน โครงการ หรือกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจอันจะเป็นประโยชน์สำหรับการเสริมสร้างและคุ้มครองสุขภาพสำหรับประชากรทุกกลุ่ม” (เดชรตันและคณะ, 2545)

ภายใต้คำจำกัดความดังกล่าวจะเห็นว่าเอชไอเอเป็นกระบวนการมีส่วนร่วมของบุคคลกลุ่มต่างๆ ในสังคมมาร่วมกันระบุ คาดการณ์และพิจารณาผลกระทบ ทำให้สังคมได้เรียนรู้แทนที่จะเป็นการประเมินโดยผู้เชี่ยวชาญฝ่ายเดียว เอชไอเอสามารถทำได้ทั้งก่อนที่โครงการหรือนโยบายจะนำไปใช้จริง ระหว่างการดำเนินการหรือประเมินผลหลังโครงการหรือนโยบายได้ดำเนินการแล้ว การประเมินผลกระทบต้องแยกแยะให้เห็นว่ามีผลกระทบ (ทั้งทางบวกและทางลบ) ต่อประชากรกลุ่มต่างๆ --- ประชากรต่างกลุ่มอาจได้รับผลกระทบแตกต่างกัน ผลลัพธ์ที่สำคัญของเอชไอเอ คือ ชุดของคำแนะนำหรือข้อเสนอแนะที่มีหลักฐานยืนยัน (Evidence – based recommendation) ที่สะท้อนให้เห็นถึงแนวทางและคุณค่าหรือให้ความสำคัญของการมีสุขภาพที่ดีร่วมกันของสังคม เพื่อประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบาย โดยคำแนะนำเหล่านั้นต้องมุ่งสนับสนุนผลกระทบทางด้านบวกต่อสุขภาพที่เกิดขึ้นจากข้อเสนอเชิงนโยบายหรือข้อเสนอโครงการและมุ่งจัดผลทางลบต่อสุขภาพจากข้อเสนอดังกล่าวให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

การประเมินผลกระทบทางสุขภาพสามารถทำกับโครงการและนโยบายสาธารณะหลายประเภท เช่น นโยบาย/โครงการพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ โครงการสนามบิน การพัฒนาเมืองแร่ การใช้สารเคมีในการเกษตร และการจัดการขยะในพื้นที่ เป็นต้น

ขั้นตอนการทำ เอชไอเอ

แม้จะเปรียบเทียบการประเมินผลกระทบทางสุขภาพของประเทศต่างๆจะแตกต่างกัน แต่ก็พอจะแบ่งขั้นตอนการประเมินผลกระทบทางสุขภาพได้เป็น 6 ขั้นตอนดังนี้

(1) การกลั่นกรองข้อเสนอ/นโยบาย แผนงานหรือโครงการ (Screening) ที่ทำการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ - (ทำไมเลือกประเมินผลของนโยบาย แผนงานหรือโครงการนี้)

(2) การกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบโดยสาธารณะ (Public Scoping) –ให้
สาธารณะร่วมกันพิจารณาว่า ขอบเขต ประเด็น ผลกระทบต่อประชากรกลุ่มใดควรทำการประเมิน แนว
ทางการประเมินผลรวมทั้งผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

(3) การวิเคราะห์ (Analysis) และจัดทำร่างรายงานผลการประเมินผลกระทบ (Reporting)

(4) การทบทวนร่างรายงานโดยสาธารณะ (Public Review) – การรับฟังความคิดเห็นของสาธารณะ
ที่มีต่อการร่างรายงานที่จัดทำขึ้นในข้อ (3)

(5) การมีบทบาทในกระบวนการตัดสินใจ (Influencing) – หลังจากที่ได้รับฟังความคิดเห็นของ
สาธารณะและทบทวนร่างรายงานผลการประเมินผลกระทบทางสุขภาพแล้ว ผู้ประเมินผลจะต้อง
พยายามให้รายงานการประเมินผลเข้าไปมีส่วนร่วมหรือมีบทบาทในกระบวนการตัดสินใจโดยผู้มีส่วน
เกี่ยวข้องต่างๆให้มากที่สุด

(6) การติดตามเฝ้าระวังและการประเมินผล (Monitoring and Evolution)

1.2 ความสำคัญของนโยบายการพัฒนาเมืองและการขนส่งเมืองเชียงใหม่

นโยบายพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาค (Regional City Development) ของรัฐบาลนับตั้งแต่
แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 เป็นต้นมา ส่งเสริมให้เมืองเชียงใหม่กลายเป็นเมือง
ศูนย์กลางความเจริญ เป็นศูนย์กลางของทุกสิ่ง เช่นศูนย์กลางการเงิน การธนาคาร การพาณิชยกรรม
การศึกษา การบริหารราชการ และการท่องเที่ยว เป็นต้น เชียงใหม่กลายเป็นเมืองโดดเดี่ยว (Primate
City) ในภาคเหนือตอนบน การเคลื่อนย้ายแรงงานจากชนบทเข้าสู่เมือง การอพยพของคนต่างจังหวัด
ต่างภาคเข้ามาทำมาหากินในเมือง และการเข้ามาศึกษาในเมืองของนักเรียนนักศึกษาเสริมให้จำนวน
ประชากรเมืองเชียงใหม่เพิ่มอย่างรวดเร็ว ภายในเมืองมีการใช้ที่ดินหลายประเภทปะปนกันไปแม้จะมี
การบังคับใช้ผังเมืองรวมและควบคุมการใช้ประโยชน์แต่ละประเภทแล้วก็ตาม การขยายตัวของชุมชน
เมืองเกิดขึ้นทุกทิศทางที่มีการก่อสร้างถนนการขยายตัวเป็นแบบกระจายไม่ต่อเนื่อง เช่นในกรณีของบ้าน
จัดสรร เป็นต้น (รูปที่ 1.1 และ 1.2) เมืองกระจายออกสู่ย่านชานเมืองและชนบทนอกจากเป็นการรุกร้า
พื้นที่เกษตรกรรมชลประทานที่มีคุณค่าแล้ว ยังทำให้เมืองมีความหนาแน่นต่ำซึ่งเป็นปัญหาในการจัดการ
ระบบสาธารณูปโภค คนต้องอาศัยรถส่วนตัวในการเดินทางมากขึ้นและระยะเดินทางก็ไกลขึ้นด้วย

นโยบายหรือวิถีปฏิบัติการจราจรและการขนส่งเมืองเชียงใหม่

นโยบายหลัก : การจัดการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่โดยให้ส่วนบุคคลหรือ
เอกชนประกอบการเดินรถตามกลไกตลาด (รถสองแถว) ในเมืองที่อยู่อย่างกระจุกกระจาย นำ
การจราจรเมืองเชียงใหม่ไปสู่ วงจรของความเสื่อมถอย เพราะเป็นระบบที่ไม่สามารถรักษาสภาพ
การบริการต่อผู้โดยสาร ทำให้คนพยายามจัดหาและใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและจักรยานยนต์มากขึ้นเพื่อ
ตอบสนองการเดินทางด้วยตนเอง การเพิ่มของรถส่วนตัวบนถนนและผู้โดยสารที่น้อยลงทำให้การ
ประกอบการของรถสองแถวลำบากขึ้น ต้องขั้รถนานขึ้นและหรือต้องขึ้นค่าโดยสาร ซึ่งก็มีผลทำให้

ผู้โดยสารเปลี่ยนไปใช้รถส่วนตัวมากขึ้น (รูปที่ 1.3 และ 1.4) ผู้ใช้การขนส่งสาธารณะน้อยลง วนเวียน
เช่นนี้เรื่อยไป สถานการณ์ที่เป็นอยู่เช่นนี้ความสูญเสียเกิดขึ้นกับส่วนรวมหลายประการ

อย่างไรก็ตาม การประเมินนโยบาย **การจัดการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่โดยให้
ส่วนบุคคลหรือเอกชนประกอบการเดินรถตามกลไกตลาด (รถสองแถว)** จำเป็นต้องพิจารณา
แนวทางปฏิบัติ 2 แนวในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกัน คือ **รัฐไม่จำกัดการใช้รถส่วนบุคคลและการ
แก้ปัญหาโดยการสร้างถนนเป็นหลัก** -- งบประมาณภาครัฐเพื่อการจราจรขนส่งส่วนใหญ่ใช้ไป
ในการก่อสร้างและบำรุงรักษาดูแล มีการลงทุนกับการจราจรและขนส่งวิธีอื่นน้อยมาก ดังนั้นจึงมีการใช้
รถยนต์ส่วนตัวและจักรยานยนต์กันอย่างกว้างขวาง นำมาซึ่งผลกระทบในรูปแบบต่าง ๆ

นโยบายในการพัฒนาเมืองและการขนส่ง - ทั้งการขนส่งภายในเมืองและการเดินทางเข้าออก
เมือง-มีผลกระทบต่อสุขภาพทั้งผู้ใช้รถใช้ถนนและที่อยู่ในพื้นที่หลายประการ กลุ่มศึกษาการขนส่งกับ
สุขภาพแห่งสหราชอาณาจักร ได้สรุปผลของการขนส่งต่อสุขภาพออกเป็น 2 กลุ่ม คือกลุ่มผลทางบวก
หรือส่งเสริมสุขภาพและกลุ่มผลทางลบหรือทำลายสุขภาพ (Morton S, 2002)

ผลส่งเสริมสุขภาพ การขนส่งทำให้คนสามารถเข้าถึง (Access) แหล่งงาน สถานศึกษา
ร้านค้า สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ การบริการสุขภาพ การขนส่งเป็นโครงข่ายสนับสนุนการปฏิสัมพันธ์ใน
สังคม

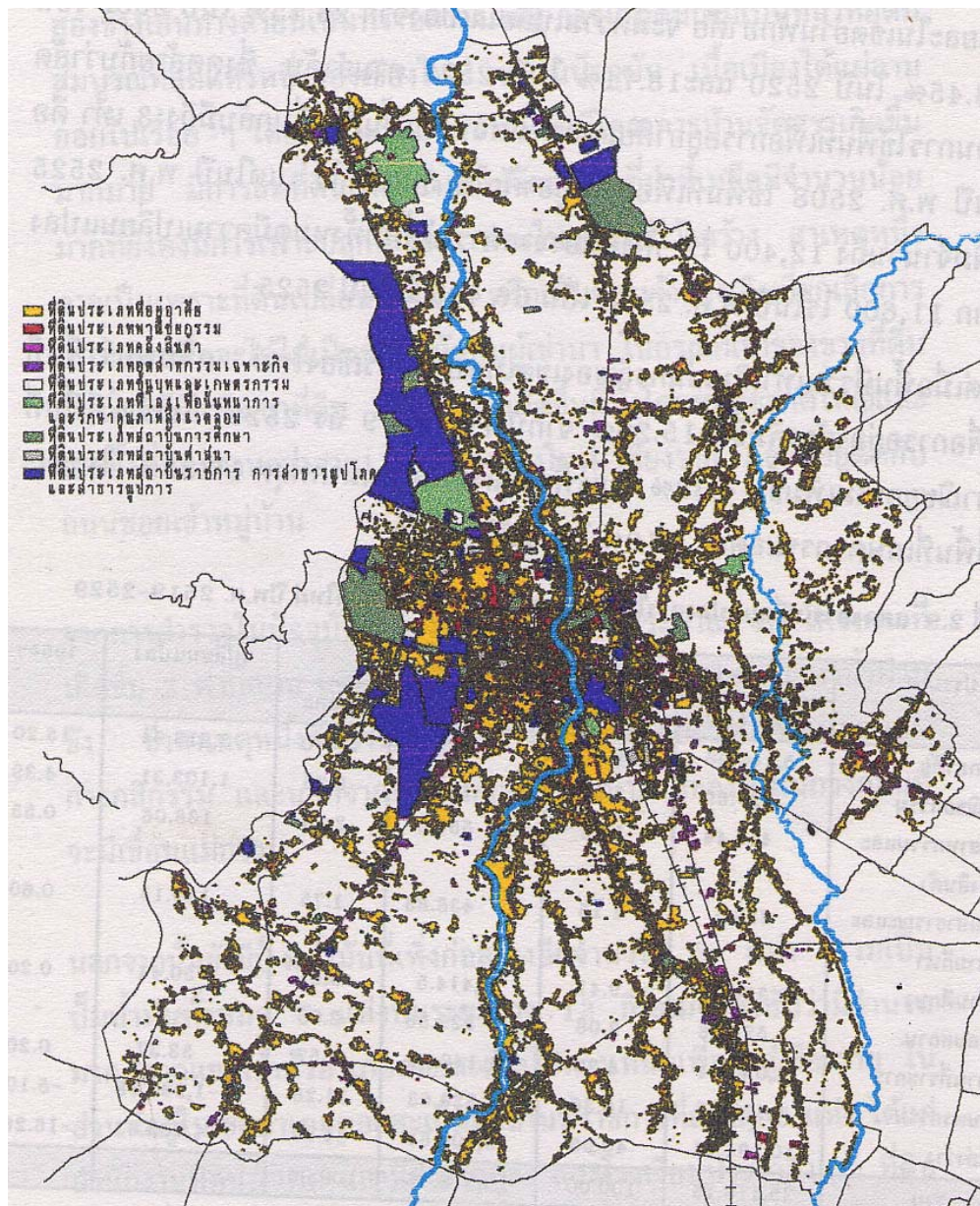
ผลทางลบหรือผลทำลายสุขภาพ ได้แก่ อุบัติเหตุ; มลภาวะทางอากาศ: คาร์บอนมอนนอกไซด์
ไนโตรเจนออกไซด์ ไฮโดรคาร์บอน โอโซน คาร์บอนไดออกไซด์ ตะกั่ว เบนซิน; เสียงและการสั่นสะเทือน;
ความเครียดและกลัวหรือกังวล; ผลกระทบต่อการใช้อยู่อาศัยที่ดินและชุมชนอื่น ๆ เป็นต้น

ความตระหนักถึงผลกระทบของการพัฒนาเมืองและการขนส่งต่อคุณภาพอากาศและเสียงใน
เมืองเชียงใหม่มีมาอย่างน้อยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528 ดังปรากฏในผลการศึกษาวิชาโครงการของคณะ
วิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2534 มีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการอนุรักษ์
ประวัติศาสตร์และสิ่งแวดล้อมของเมืองเชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2536 กรมควบคุมมลพิษได้ตรวจวัด
ปริมาณฝุ่น ตะกั่ว คาร์บอนมอนนอกไซด์ ในขณะเดียวกันก็พูดถึงผลกระทบต่อสุขภาพ มีการศึกษา
สุขภาพของตำรวจจราจร ความตระหนักถึงภาวะมลพิษเข้มข้นขึ้นในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมาแต่ก็ยังไม่
มีพลังพอที่จะผลักดันให้มีการปรับนโยบาย ปรับงบประมาณหรือเพิ่มทรัพยากรมาปฏิบัติการเพื่อรักษา
คุณภาพสิ่งแวดล้อมเมืองและลดการทำลายสุขภาพประชาชน การหยิบยกประเด็นสุขภาพ
นอกเหนือจากประเด็นจราจรและสิ่งแวดล้อมจะสามารถเร่งกระบวนการแก้ไขปัญหาได้

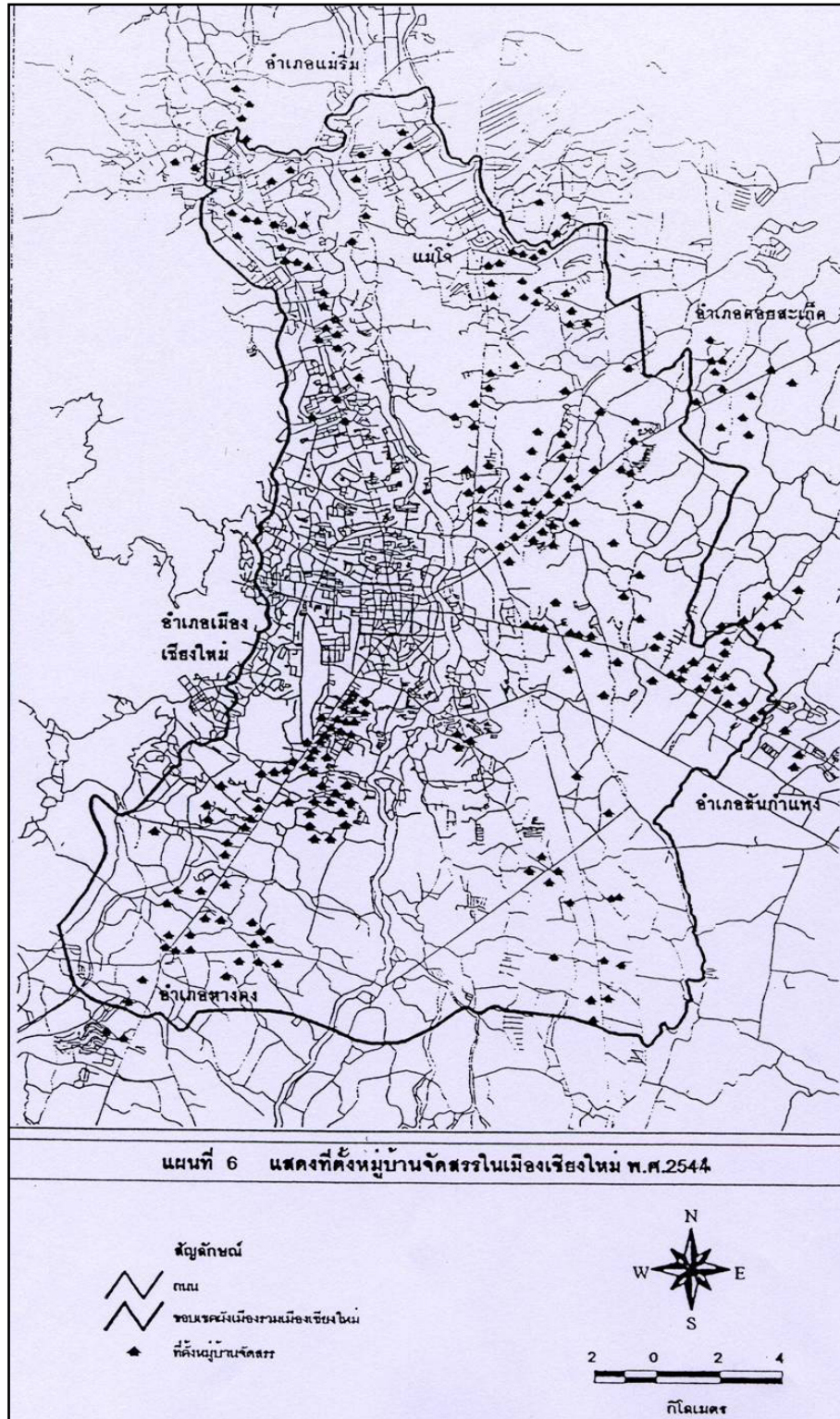
สรุปทำไมเลือกประเมินนโยบายนี้(Screening)

- (1)ผลกระทบจากการขนส่งได้เกิดขึ้นแล้วในปัจจุบันและน่าจะรุนแรงมากขึ้นในอนาคต
- (2)นโยบายหรือวิธีปฏิบัติในปัจจุบันนำไปสู่วงจรของความถดถอย - การใช้รถขนส่งสาธารณะ
น้อยลงไปเรื่อย ๆ
- (3) แม้ปัจจุบันจะมีคนสนใจประเด็นนี้มากขึ้น แต่ยังไม่เป็นกลุ่มก้อนเพียงพอ

- (4) การที่ประชาชนตระหนักถึงผลกระทบทางสุขภาพจะเป็นแรงขับเคลื่อนที่ดี
- (5) ขณะนี้ใกล้ช่วงเวลาที่เลือกผู้บริหารส่วนท้องถิ่น นับเป็นช่วงเวลาที่เหมาะสมที่จะถกเถียงนโยบายสาธารณะเพื่อผู้สมัครจะได้นำไปใช้ได้



รูปที่ 1.1 แผนที่แสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตผังเมืองรวมเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2535 แสดง
การขยายเมืองและที่อยู่อาศัยออกสู่ชานเมืองและชนบท



รูปที่ 1.2 แผนที่แสดงตำแหน่งบ้านจัดสรรในเขตผังเมืองรวมเชียงใหม่



รูปที่ 1.3 สภาพจราจรแออัดบนสะพานนวรัฐ



รูปที่ 1.4 การจราจรแออัดบนถนนห้วยแก้ว

บทที่ 2

ขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพโดยสาธารณะ (Public Scoping)

2.1 วิธีการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพโดยสาธารณะ

การกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบโดยสาธารณะ (Public Scoping) –ให้
สาธารณะร่วมกันพิจารณาว่า ขอบเขต ประเด็น ผลกระทบต่อประชากรกลุ่มใดควรทำการประเมินผล
แนวทางการประเมินผล รวมทั้งผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

วิธีการในการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผล สำหรับกรณีศึกษาการพัฒนา
เมืองและการขนส่งเมืองเชียงใหม่ได้ใช้วิธีการประกอบด้วย

(1) การทบทวนสถานการณ์ และวิวัฒนาการการพัฒนาเมืองเชียงใหม่และการขนส่ง แนวคิด
ในการพัฒนาเมือง ทบทวนนโยบาย ความคาดหวังและความพยายามในการพัฒนาเมือง สถานการณ์
ด้านสิ่งแวดล้อม สังคม และสุขภาพประชาชน โดยการวิจัยเอกสาร เพื่อปูพื้นฐานสำหรับการพิจารณา
ของสาธารณะ

(2) การสำรวจโดยใช้แบบสอบถามประชาชนในเขตเมือง 500 คน

(3) จัดการประชุมกลุ่มย่อยหรือสนทนากลุ่มกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย อันได้แก่ กลุ่ม
นักวิชาการ กลุ่มผู้นำชุมชน กลุ่มผู้แทนประชาชน กลุ่มองค์กรเอกชนและสื่อมวลชน กลุ่มข้าราชการส่วน
ภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น จำนวนผู้ร่วมการประชุมกลุ่มละประมาณ 10 – 20 คน

(4) การสัมภาษณ์เชิงลึก

(5) หลังจากได้ข้อมูลจาก 4 ขั้นตอนข้างต้นแล้ว จัดประชุมใหญ่ที่รวมผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุก
กลุ่มดังกล่าวข้างต้น เพื่อทบทวนประเด็น ขอบเขต แนวทางหรือวิธีการประเมินผลกระทบ

(6) จัดทำร่างรายงานผลการกำหนดขอบเขต แนวทางการประเมินผลกระทบ จัดประชุม
นำเสนอและเผยแพร่ผลแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

(7) จัดทำรายงานผลการกำหนดขอบเขต แนวทางการประเมินผลกระทบ ฉบับสมบูรณ์

2.2 กรอบความคิดทั่วไป

จากกระบวนการกำหนดขอบเขตการประเมินโดยสาธารณะ ที่ประชุมสาธารณะได้เห็นว่ากรอบ
หลักในการประเมินผลกระทบทางสุขภาพสามารถกำหนดด้วยความสัมพันธ์ระหว่าง การพัฒนาเมือง
/ การใช้ที่ดิน – การขนส่งหรือการจราจร – สิ่งแวดล้อมและผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังแสดงใน
รูปที่ 2.1

นโยบายการพัฒนาเมืองปัจจุบันและการส่งเสริมการท่องเที่ยวเพิ่มความเข้มข้นอย่างมากต่อการใช้ที่ดินในเมือง แต่เมื่อการควบคุมการใช้ที่ดินที่ผ่านมาไม่มีประสิทธิภาพทำให้พื้นที่เมืองขยายออกสู่ชานเมือง (Urban Sprawl) มาก นอกจากนั้น ด้วยนโยบายการขยายถนนในแนวรัศมีเข้าออกเมือง และการก่อสร้างถนนวงแหวนผ่านพื้นที่เกษตรกรรมตามแนวคิดในการวางผังเมืองรวมเสริมให้การขยายเมืองและที่อยู่อาศัยเข้าไปรุกล้ำพื้นที่เกษตรกรรมที่อุดมสมบูรณ์ถูกเร่งให้เร็วมากขึ้น

การที่คนจำนวนมากขึ้นไปตั้งบ้านเรือนตามบ้านจัดสรรชานเมืองหรือแม้แต่ต่างอำเภอแล้วเดินทางเข้าออกเมืองเป็นประจำด้วยระยะเดินทางที่ยาวกว่าเดิม ทำให้ปริมาณการเดินทาง (ปริมาณการใช้รถ) ซึ่งวัดด้วยจำนวนคัน – กิโลเมตร เพิ่มขึ้น

ในประเด็นการขนส่งในเขตเมือง (หรือในเขตผังเมืองรวม) ด้วยการขนส่งสาธารณะอันมีรถสองแถวแบบไม่ประจำทาง ดำเนินการด้วยเอกชนส่วนบุคคลแบบที่เป็นอยู่ และไม่มีรถประจำทาง ส่งผลให้การบริการของระบบขนส่งสาธารณะไม่ดีเท่าที่ควร ทำให้ประชาชนพยายามช่วยตัวเองโดยการพยายามจัดหายานพาหนะส่วนบุคคล สิ่งปรากฏชัดเจนนี้อะดับการมีรถส่วนตัวสูง และมีการใช้รถส่วนบุคคล (รถยนต์และรถจักรยานยนต์) สูง ผลที่ตามมาคือการจราจรแออัด/ติดขัด

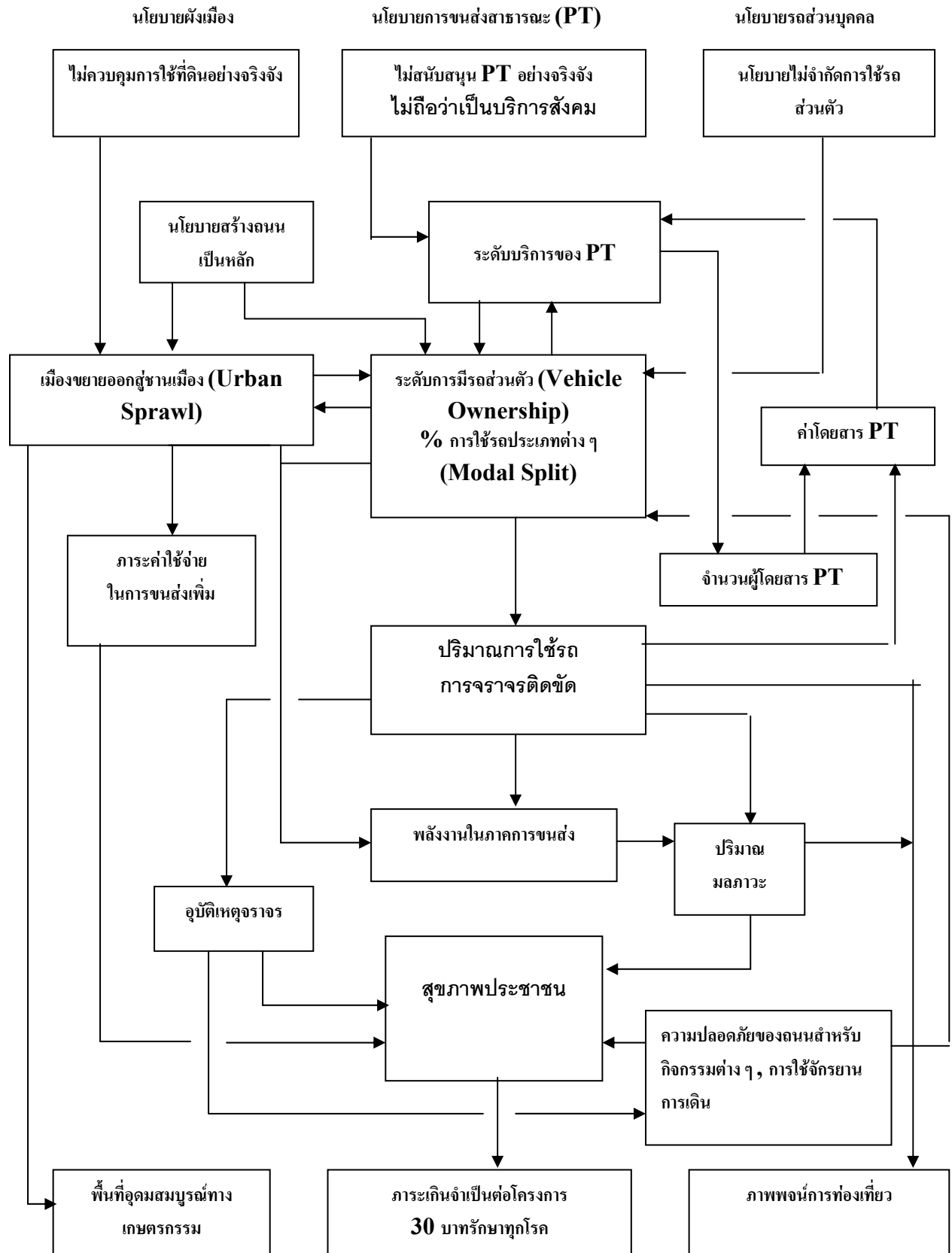
การจราจรติดขัดทำให้ค่าใช้จ่ายในการวิ่งรถขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น ประกอบกับระดับบริการของสาธารณะที่เลวลงทำให้ผู้โดยสารมีแนวโน้มลดลงส่งผลให้ต้องขึ้นราคาค่าโดยสารซึ่งจะทำให้ระดับบริการ เลวลง จำนวนผู้โดยสารลดลง วนเวียนอยู่ในวัฏจักรของความเสื่อมความนิยมที่จะใช้รถขนส่งสาธารณะ

ปริมาณการใช้รถส่วนตัวและการจราจรติดขัดจะเพิ่มโอกาสเกิดอุบัติเหตุจราจร ต้องใช้พลังงานในภาคการขนส่งเพิ่ม และปล่อยมลพิษทางอากาศและเสียงดังเพิ่มขึ้น ซึ่งจะมีผลกระทบทางสุขภาพโดยตรง ต่อประชาชน นอกจากนั้นความคับคั่งของกระแสจราจรรถยนต์ทำให้ถนนไม่ปลอดภัยต่อการทำกิจกรรม ต่าง ๆ รวมถึงการใช้จักรยานและการเดินเท้า

สุขภาพของประชาชนเลวลงเป็นภาระในการรักษาโรค การจราจรแออัดไม่มีระเบียบกระทบต่อภาพพจน์การท่องเที่ยวซึ่งเป็นภาคบริการที่ก่อให้เกิดผลผลิตถึงร้อยละ 40.5 (ปี พ.ศ. 2544) ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดเชียงใหม่

แนวคิดดังกล่าวข้างต้นสามารถแทนได้ด้วยแผนภูมิในรูปที่ 2.1

รูปที่ 2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างนโยบายผังเมือง นโยบายขนส่งสาธารณะ สิ่งแวดล้อม และสุขภาพ



2.3 ผลกระทบทางสุขภาพที่อาจเกิดขึ้นจากนโยบายหรือวิถีปฏิบัติปัจจุบัน

จากการสนทนากลุ่มกับหลายกลุ่มบุคคล และการสอบถามเบื้องต้นจากประชาชน 500 คน สามารถบ่งชี้ประเด็นและผลกระทบทางสุขภาพในมิติต่างๆ 4 มิติ ซึ่งได้แก่ ผลกระทบทางกาย ผลกระทบทางจิตใจ ผลกระทบทางสังคม ผลกระทบทางจิตวิญญาณ (ตารางที่ 2.1) ขอให้สังเกตว่าแม้ตารางที่ 2.1 จะพยายามแยกผลกระทบให้อยู่มิติหนึ่งมิติใดของสุขภาพแต่ก็เพื่อความสะดวกในการอธิบายเท่านั้น ผลกระทบบางรายการอาจจัดอยู่มากกว่าหนึ่งมิติก็ได้หรือเชื่อมโยงอยู่กับผลกระทบรายการอื่นได้

2.4 ข้อห่วงใยของฝ่ายต่างๆเกี่ยวกับผลกระทบทางสุขภาพ

ในระหว่างการทำ Public Scoping ได้มีการยกประเด็นข้อห่วงใยในการประเมินผลกระทบทางสุขภาพกรณีศึกษาการพัฒนาเมืองและการขนส่งเมืองเชียงใหม่หลายประเด็น ที่สำคัญ ๆ ได้แก่

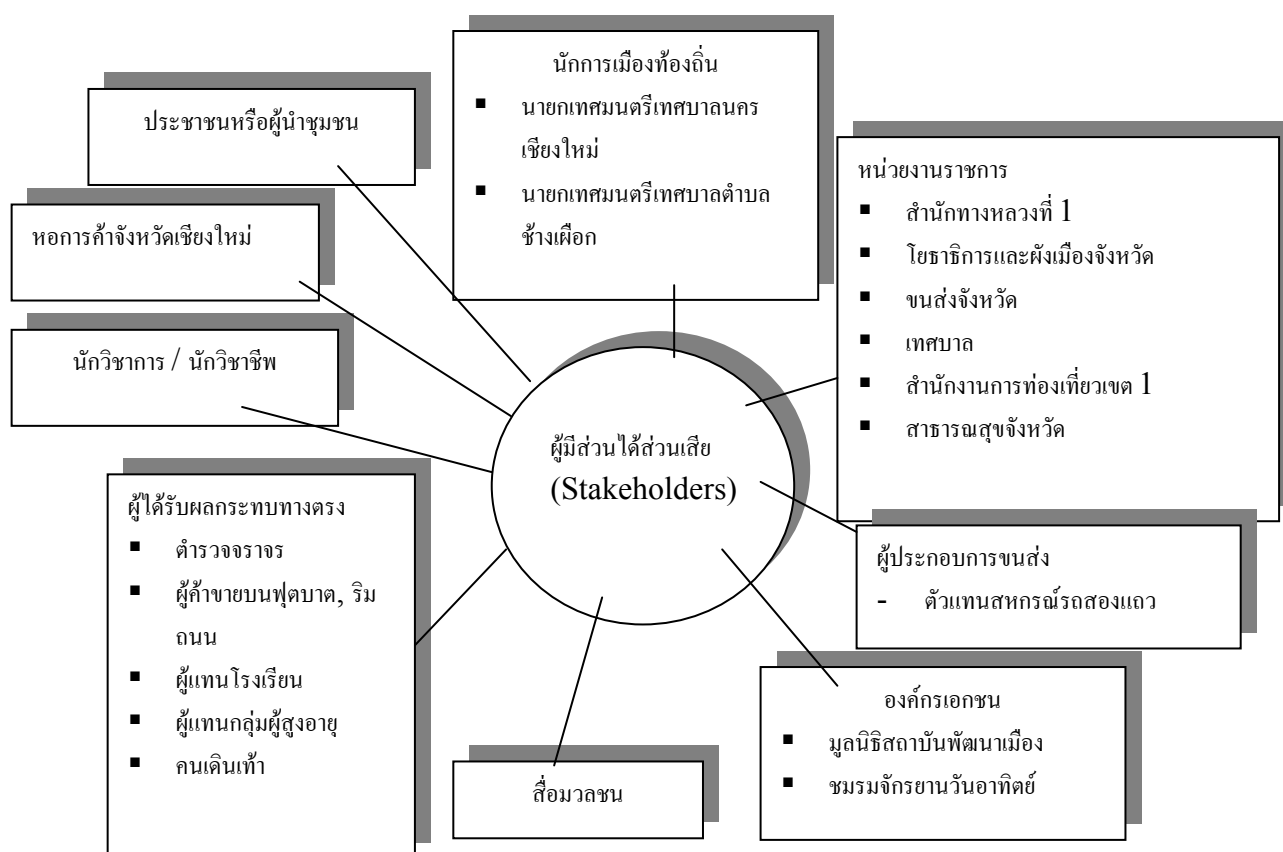
- เนื่องจากปัญหาการจราจรและการขนส่งเป็นปัญหาหนึ่งของเมืองใหญ่ ดังนั้นการจะวินิจฉัยว่าผลกระทบใดเป็นผลจากนโยบายหรือวิถีปฏิบัติทางการขนส่งหรือมาจากนโยบายของการพัฒนาหรือการเปลี่ยนแปลงโดยรวมของเมืองอาจทำได้ยาก ตัวอย่างเช่น (1) ความเครียดอาจมาจากหลายทิศทาง : เช่น จากวิถีการดำเนินชีวิต อาชีพของบุคคลนั้นหรือเครียดเพราะรถติด (2) การปฏิสัมพันธ์ในสังคมลดลงเป็นเพราะกิจวัตรประจำวันของคนแตกต่างกัน ต่างคนต่างอยู่หรือเป็นเพราะถนน/การจราจรทำให้การติดต่อของคนในชุมชนลดลง (3) การขาดวินัยจราจรเป็นเพราะวิธีการจัดการจราจรหรือเป็นเพียงสิ่งสะท้อนการไม่มีวินัยในสังคมซึ่งอาจเกิดเพราะปัจจัยอื่น หรือไม่มีวินัยในวิถีชีวิตทำให้ระเบียบวินัยจราจรลดลงไปด้วย เป็นต้น
- การเป็นโรคต่างๆ ของประชาชน เช่น โรคระบบทางเดินหายใจและมะเร็งปอด แม้ว่าการทบทวนเอกสารจะชี้ว่าคุณภาพอากาศ เช่น ปริมาณฝุ่น ไอโซน ตะกั่วและเบนซิน ฯลฯ จะเป็นสาเหตุสำคัญ แต่เนื่องจากมลพิษทางอากาศอาจมาจากสาเหตุอื่นนอกเหนือการจราจร เช่น จากการเผาป่า ดังนั้นการเป็นโรคระบบทางเดินหายใจและมะเร็งปอดไม่จำเป็นต้องเป็นผลจากการจราจรเท่านั้น การวิเคราะห์ข้อมูลรายฤดูกาลอาจช่วยได้
- ผลกระทบทางบวกกับคนกลุ่มหนึ่งอาจเป็นผลกระทบทางลบต่อคนอีกกลุ่มหนึ่ง เช่น การขยายถนนทำให้ผู้ขับรถยนต์เดินทางได้อย่างรวดเร็วแต่เป็นอันตรายหรือคนเดินถนนข้ามถนนไม่ได้ ผู้ถูกริมกับห่างจากถนน หรืออยู่ในที่ที่บริการขนส่งสาธารณะเข้าไปไม่ถึงได้รับผลกระทบต่างกัน เป็นต้น ดังนั้นการจำแนกกลุ่มประชากรในการศึกษาจึงมีความสำคัญ

2.5 แนวทางประเมินและตัวชี้วัด

แนวทางและวิธีการประเมินผลรวมถึงตัวชี้วัดสามารถมีได้หลากหลาย นั่นคือ ทั้งการวิเคราะห์เชิงปริมาณ การติดตามเฝ้าระวังผลกระทบ การใช้แบบสอบถามและสัมภาษณ์เชิงลึกและใช้กรณีศึกษาตารางที่ 2.2 แสดงแนวทาง วิธีการประเมิน และเสนอตัวชี้วัดที่เป็นไปได้ในการประเมินผลกระทบและ/หรือปัจจัยที่ส่งผลกระทบ ผลหรือปัจจัยที่ส่งผลกระทบบางตัวสามารถประเมินได้ในระยะสั้นถึงปานกลาง ในขณะที่บางตัวต้องใช้เวลาในการพัฒนาวิธีการประเมินรวมถึงตัวชี้วัดขึ้นมาใช้งานโดยเฉพาะ

2.6 กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

ที่ประชุมสาธารณะได้ร่วมกันกำหนดผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอันประกอบด้วยผู้ได้รับผลกระทบตรงและผู้เกี่ยวข้องอย่างน้อย 9 กลุ่ม ดังแสดงในรูปที่ 2.2



รูปที่ 2.2 แสดงกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในนโยบายการขนส่งเมืองเชียงใหม่

ตารางที่ 2.1 ผลกระทบที่เป็นไปได้จากการจราจรและการขนส่ง

สุขภาพกาย	สุขภาพจิต	สุขภาพสังคม	สุขภาพจิตวิญญาณ
ทางบวก -ความง่ายในการเข้าถึงที่ทำงาน โรงเรียน บริการสาธารณสุข สถานที่พักผ่อนหย่อนใจและลานกีฬา ทางลบ -อุบัติเหตุจราจรเพิ่ม -คุณภาพอากาศเลวลงเสียงดัง -การเดิน/การใช้จักรยานลดลง -โรคระบบทางเดินหายใจเพิ่ม -โรคมะเร็งปอดเพิ่ม	ทางลบ -ความเครียด (Stress) เพิ่มจากการใช้รถใช้ถนน -ความกังวลหงุดหงิด (Anxiety) จากระถัดติด -ความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการเดินทางตามถนน -เดินข้ามถนนใช้จักรยานขณะขับขี่ยานพาหนะ	ทางบวก/ลบ -เครือข่ายในสังคม/ปฏิสัมพันธ์ในสังคม(คนรู้จักกัน มีเพื่อนฝูงมาก รู้สึกเป็นเจ้าของชุมชน -การตัดขาดชุมชนโดยทางหลวงและการจราจร -วิถีการดำเนินชีวิต/อาชีพเปลี่ยนไป	ทางลบ -ความเอื้ออาทร การให้อภัย อดทนอดกลั้นน้อยลง การเห็นอกเห็นใจผู้อื่นที่อ่อนแอว่าน้อยลง -ระเบียบวินัยเสื่อมลง -ความเห็นแก่ตัวเพิ่มขึ้น

ตาราง 2.2 แนวทาง / วิธีการประเมิน และตัวชี้วัด

ผลกระทบ	แนวทาง / วิธีการประเมิน	เครื่องมือ/ตัวชี้วัด
1. ความยากง่ายในการเข้าถึงที่ทำงาน โรงเรียน บริการสาธารณสุข สถานที่พักผ่อน / ลานกีฬา	- วัดความสามารถเข้าถึง (Accessibility) ตามวิธีการทั่วไป - วัดความเร็ว/เวลาในการเดินทาง	- วัดความสามารถเข้าถึงด้วยสูตรคณิตศาสตร์ - ใช้แบบสอบถาม/สัมภาษณ์เชิงลึก
2. อุบัติเหตุจลาจล	- ใช้สถิติอุบัติเหตุจลาจลจากตำรวจ หรือสาธารณสุขจังหวัด - วัดการรับรู้สถานการณ์อุบัติเหตุ	- จำนวนอุบัติเหตุจากสถานีตำรวจในพื้นที่ - จำนวนผู้บาดเจ็บและผู้เสียชีวิต - แผนที่จุดเสี่ยงอุบัติเหตุ
3. คุณภาพอากาศ	- ติดตามคุณภาพอากาศด้วยเครื่องมือวัด - จำลองคุณภาพอากาศด้วยแบบจำลอง - วัดการรับรู้ของคนต่อคุณภาพอากาศ	- สร้างแผนที่เสี่ยงภัยมลภาวะ - ใช้แบบสอบถาม/สัมภาษณ์เชิงลึก - ใช้เครื่องมือวัดทางวิทยาศาสตร์
4. เสี่ยงจากการจลาจล	- วัดและหรือจำลองระดับเสียง - วัดการรับรู้ปัญหาของเสียงจากการจลาจล	- แผนที่ระดับเสียง - ใช้แบบสอบถาม/สัมภาษณ์เชิงลึก - ใช้ข้อมูลจลาจลและระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์
5. กิจกรรมสัญจรที่เสริมสุขภาพ	- วัด %การเดินทางที่ใช้การเดิน ใช้จักรยาน	- สุ่มสำรวจ - ใช้แบบสอบถาม/สัมภาษณ์เชิงลึก
6. โรคระบบทางเดินหายใจ สุขภาพทางกาย (การเป็นโรค)	วัดความรุนแรงของโรคระบบทางเดินหายใจ มะเร็งปอด ในพื้นที่และการรับรู้การเป็นโรคในชุมชน	- จำนวนผู้ป่วย (สถิติ) - ใช้แบบสอบถาม/สัมภาษณ์เชิงลึก
7. ความเครียดและความหงุดหงิด จากการใช้รถใช้ถนน	- วัดระดับความเครียด ความหงุดหงิด จากการจราจรขนส่งด้วยวิธีทางจิตวิทยา	- แบบวัดความเครียด - ใช้แบบสอบถาม/สัมภาษณ์เชิงลึก

8. ความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการเดินข้ามถนน, ใช้จักรยาน, ขณะขี่	-วัดระดับบริการ (Level Of Service) ของการเดิน การข้ามถนน หรือการใช้จักรยาน -วัดความรู้สึกผู้ใช้นถนน	-สร้างแบบจำลองระดับบริการ (ความปลอดภัย) ในการเดินข้ามถนน เดินหรือใช้จักรยาน -ให้แบบสอบถาม/สัมภาษณ์เชิงลึก
9. เครือข่ายสังคม, การปฏิสัมพันธ์ในชุมชน ในสังคม	-อาจจะวัดการรู้จักกัน การมีเพื่อนฝูง และความรู้สึกเป็นเจ้าของชุมชน -การมี Physical Social Space เช่น สวนหรือลานกีฬา วัด ในละแวกบ้าน -การตัดขาดชุมชนโดยทางหลวง -การมี Non Physical Social Space ในชุมชน เช่น วิทยุชุมชน	ใช้การวัดพื้นที่ และใช้แบบสอบถาม/สัมภาษณ์เชิงลึก ในการหา -จำนวนเพื่อนในชุมชน -จำนวน/ขนาดพื้นที่สาธารณะ ลานกีฬา วัด -ความถี่ของการทำกิจกรรมร่วมกัน -ความรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน -การได้รับการยอมรับว่าเป็นสมาชิกในชุมชน
10. ความเอือมอาทร (การเห็นอกเห็นใจผู้อื่นมากกว่า) -ความอดกลั้น -ระเบียบวินัยจราจรเสื่อมลง -ความเสียสละ / ความเห็นแก่ตัวในการสัญจร	สอบถามสภาพจิตใจของสมาชิกในชุมชน หรือความรู้สึกเมื่อถูกกระทบ	สุ่มสังเกตในช่วงเวลาหนึ่งและโดยการตั้งคำถามบางข้อ เช่น -ท่านหยุดให้คนข้ามถนนหรือไม่ เพราะเหตุใด -ท่านหยุดรถเว้นช่องให้รถออกจากซอยไปได้หรือไม่ -เมื่อเห็นรถวิ่งผิดกฎจราจรแล้วกีดขวางรถอื่น ท่านรู้สึกอย่างไร -รู้สึกอย่างไรเมื่อถูกรถคันอื่นปาดหน้ารถท่าน

บทที่ 3

เมืองเชียงใหม่และการขนส่ง : สถานการณ์ปัจจุบัน

3.1 สภาพเมืองเชียงใหม่

เชียงใหม่เริ่มมีการวางผังเมืองครั้งแรกในปี พ.ศ. 2508 โดยทำการสำรวจข้อมูลระหว่างปี พ.ศ. 2508 – 2511 ปรากฏว่าในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พื้นที่ 40 ตารางกิโลเมตร มีการใช้ที่ดินหลาย ๆ ประเภทปะปนกันไป การใช้ที่ดินเพื่อพาณิชยกรรมส่วนใหญ่จะรวมกลุ่มกันบริเวณถนนท่าแพ ช้างม่อย และวิชยานนท์ รองลงมาเป็นกลุ่มที่ตั้งอยู่สองฟากถนนเจริญเมือง นอกจากนั้นกระจายเป็นกลุ่มย่อย ๆ ตามสี่แยก สามแยก หรือถนนที่มีการสัญจรผ่านมาก ๆ สำหรับการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัยนั้นนอกจากจะใช้พื้นที่ชั้นบนของอาคารร้านค้าแล้วก็ใช้ที่ดินในซอยหลังการใช้ที่ดินเพื่อธุรกิจการค้า ส่วนการใช้ที่ดินเพื่อสถาบันราชการและการศึกษานั้นกระจายอยู่ทั่วไป

เมืองเชียงใหม่ขยายตัวขึ้นเรื่อย ๆ ในปี พ.ศ. 2520 ปรากฏว่าที่ดินเพื่อธุรกิจการค้าขยายตัวออกไปตามสองฟากถนนสายสำคัญ ๆ และเริ่มออกสู่ชานเมืองเพื่อให้บริการแก่พื้นที่อยู่อาศัยซึ่งเกิดขึ้นในรูปบ้านจัดสรรชานเมือง มีการจัดตั้งศูนย์ราชการจังหวัดเชียงใหม่ขึ้นในตอนเหนือของเมือง (ริมถนนเชียงใหม่ – ผาเงา) และค่อย ๆ ทอยย้ายสถานที่ราชการที่ตั้งอยู่ในเมืองออกไปรวมกันที่ศูนย์ราชการใหม่อย่างช้า ๆ

ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2520 – 2524) รัฐบาลได้เริ่มนำแนวคิดการพัฒนาเมืองหลักในภูมิภาคต่าง ๆ ให้กลายเป็นแหล่งรองรับความเจริญไปสู่เมืองต่าง ๆ ในภูมิภาค เชียงใหม่ถูกเลือกเป็นเมืองหลักของภาคเหนือตอนบน อย่างไรก็ตามในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 4 ทำได้เฉพาะการศึกษาและวางแผน แต่ยังไม่มีการปฏิบัติ เมืองเชียงใหม่ได้ขยายตัวออกไปเรื่อย ๆ ในลักษณะที่ขาดการควบคุม ถึงแม้ว่าสำนักผังเมืองจะได้เคยวางผังเมืองเชียงใหม่ไว้ในปี พ.ศ. 2512 ที่ให้ชื่อว่า ผังเมืองเชียงใหม่ 2533 แต่ผังเมืองฉบับนี้เป็นเพียงข้อเสนอแนะเท่านั้นยังไม่มีผลบังคับใช้ ในช่วงนั้นปัญหาต่าง ๆ ได้เริ่มปรากฏให้เห็นในเมืองเชียงใหม่ เช่น ปัญหาการขาดแคลนที่อยู่อาศัย ปัญหามลภาวะต่าง ๆ และปัญหาการจราจรติดขัด เป็นต้น

แนวคิดการพัฒนาเมืองหลักได้รับการดำเนินการจริงจังในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525 – 2529) โดยมีเป้าหมายที่จะพัฒนาเมืองให้เป็นศูนย์กลางการจ้างงาน การท่องเที่ยว การศึกษาและศูนย์กลางการบริหารและการปกครอง มาตรการที่ได้ดำเนินการเป็นมาตรการเสนอแนะจากบริษัทที่ปรึกษาของกระทรวงมหาดไทย ได้แก่การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (เช่น การปรับปรุงระบบระบายน้ำและป้องกันน้ำท่วม ปรับปรุงและก่อสร้างถนน การขยายและก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำปิงเพิ่มเติม การพัฒนาริมฝั่งแม่น้ำและการปรับปรุงชุมชน

แออัด เป็นต้น) การควบคุมการใช้ที่ดินในเมืองและการปรับปรุงขีดความสามารถขององค์กรเทศบาลนครเชียงใหม่

เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองเชียงใหม่ สำนักผังเมืองได้จัดทำผังเมืองรวม ฉบับปี พ.ศ. 2527 ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 100 ตารางกิโลเมตร และเป็นผังที่มีผลบังคับใช้ตามพระราชบัญญัติการผังเมือง ปี พ.ศ. 2518 เป็นที่น่าสังเกตว่าแนวทางการพัฒนาตามผังเมืองรวมฉบับนี้ค่อนข้างสอดคล้องตามการขยายตัวของเมืองตามธรรมชาติ กล่าวคือในปีเป้าหมาย (พ.ศ. 2540) กำหนดให้ย่านการค้าที่มีอยู่แล้วขยายตัวออกไป การขยายตัวจะเกิดขึ้นสองฟากถนนสายสำคัญทั้งในเมืองและที่เชื่อมต่อกับชุมชนข้างเคียง ได้กำหนดย่านอุตสาหกรรม/ประเภทที่ไม่ก่อมลภาวะ/คลังสินค้าไว้ที่บริเวณใกล้สนามบิน เส้นทางรถไฟและถนนมหิดล ลักษณะพิเศษของผังเมืองฉบับนี้ คือ ได้กำหนดให้พื้นที่ภายในเขตคูเมืองและกำแพงเมืองโบราณเป็นเขตอนุรักษ์เพื่อส่งเสริมเอกลักษณ์ศิลปวัฒนธรรมไทยโดยห้ามมิให้ใช้เป็นที่ตั้งของการใช้ที่ดินบางประเภทที่อาจก่อให้เกิดปัญหามลภาวะและขัดแย้งกับการอนุรักษ์ รวมทั้งยังห้ามก่อสร้างอาคารที่สูงเกิน 3 ชั้น หรือ 12 เมตร

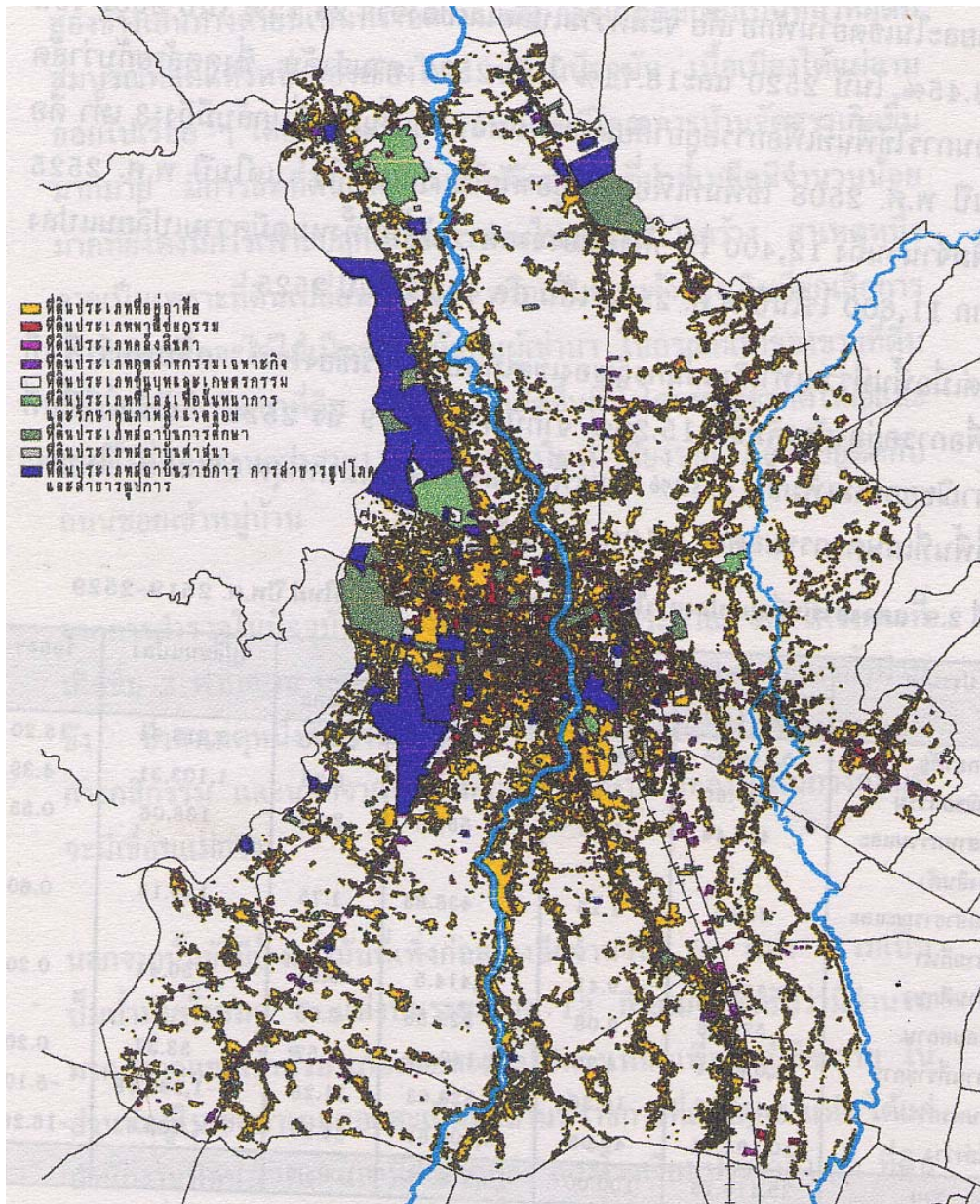
ในปี พ.ศ. 2530 เมืองเชียงใหม่ได้ขยายตัวออกไปรวดเร็วยิ่งขึ้น มีบ้านจัดสรรและอาคารสูงเกิดขึ้นในเชียงใหม่ การขยายตัวในภาคธุรกิจการค้าและที่พักอาศัยเห็นได้ชัดเจน การขยายตัวเหล่านี้เกิดขึ้นเนื่องจากการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว

ในปี พ.ศ. 2532 สำนักผังเมืองได้ดำเนินการปรับปรุงผังเมืองรวมเชียงใหม่ ผังเมืองรวมฉบับนี้ครอบคลุมพื้นที่กว้างถึง 430 ตารางกิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 7 อำเภอ 49 ตำบล มีชุมชนศูนย์กลางขนาดเล็กอยู่รอบ ๆ เทศบาลนครเชียงใหม่ หรือครอบคลุม 1 เทศบาลนครและ 7 เทศบาลตำบล มีลักษณะพิเศษแตกต่างจากผังเมืองรวมฉบับเดิม คือ ได้วางแนวทางให้เมืองเชียงใหม่เป็นเมืองที่มีหลายศูนย์กลาง กำหนดระบบโครงข่ายถนนโดยเพิ่มถนนวงแหวน 2 วง คือ วงแหวนรอบกลางและวงแหวนรอบนอก ที่มุ่งหวังให้การคมนาคมระหว่างชุมชนรอบ ๆ เทศบาลนครเชียงใหม่หรือพื้นที่ชานเมืองสามารถทำได้สะดวก (ซึ่งอาจจะเป็นการเสริมการกระจายพื้นที่เมืองเข้าไปในพื้นที่เกษตรกรรมก็ได้)

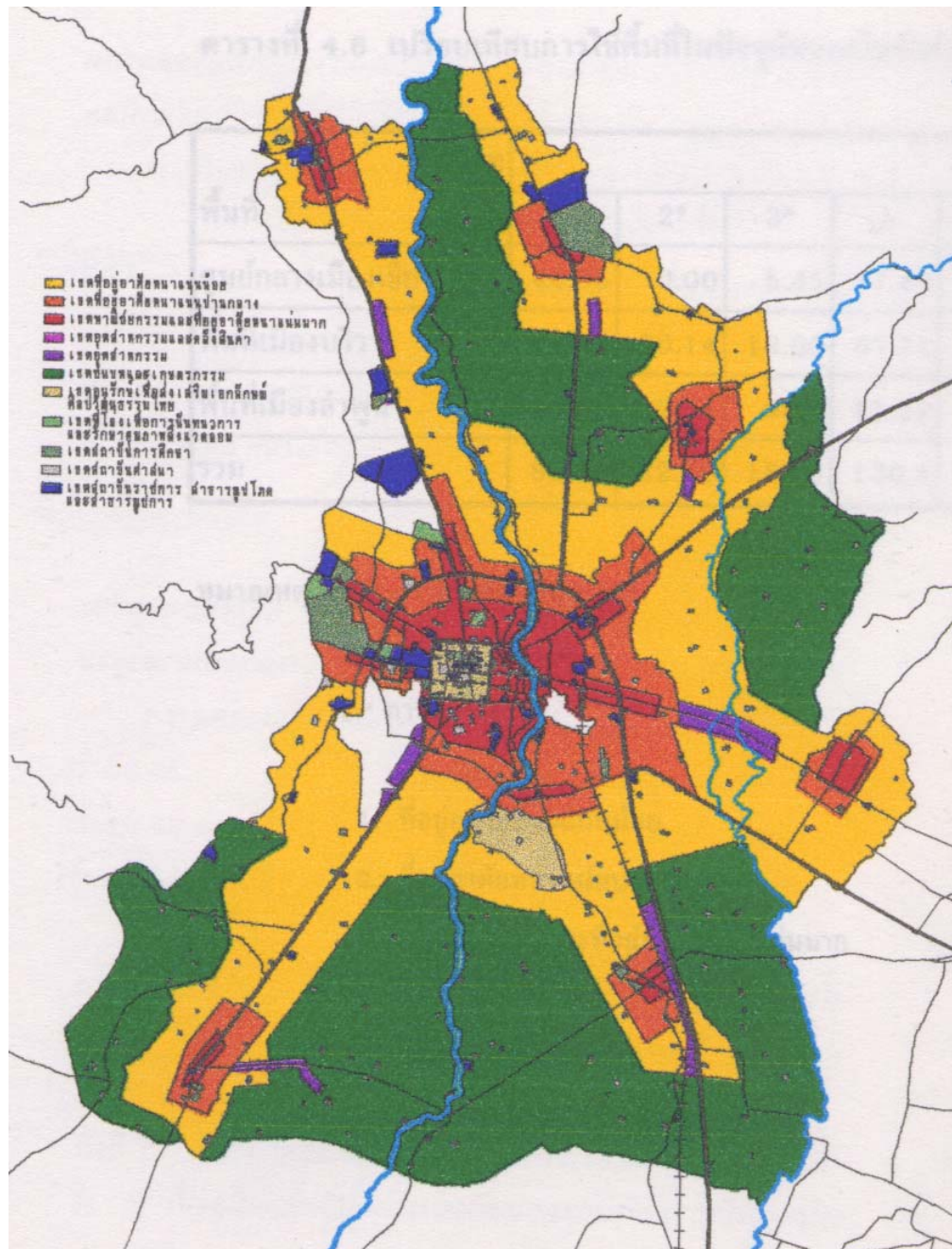
รูปที่ 3.1 และ 3.2 แสดงแผนที่การใช้ที่ดินจริงในปี พ.ศ. 2535 และผังเมืองรวมเชียงใหม่ พ.ศ. 2532 ปรับปรุงครั้งที่ 1 ขณะนี้ผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่ได้รับการปรับปรุงเป็นครั้งที่ 2 และ 3 โดยที่สาระสำคัญยังเหมือนกับผังเมืองฉบับปรับปรุงครั้งที่ 1 มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญคือถนนที่เคยกำหนดให้เป็นถนนโครงการและมีผลบังคับใช้ตามกฎหมายถูกกำหนดให้เป็นเพียงถนนเสนอแนะ แถบพื้นที่สีเขียวริมถนนโครงการถูกเปลี่ยนเป็นพื้นที่สีเหลืองเพื่อการอยู่อาศัยความหนาแน่นน้อย

ในปี พ.ศ. 2535 สำนักผังเมืองสำรวจพบว่าในเขตผังเมืองรวมมีประชากร 486,971 คน (ไม่รวมประชากรทหารและนักท่องเที่ยว) อาศัยอยู่ในเขตเมือง (เทศบาลและสุขาภิบาล) 267,268 คน หรือร้อยละ 54.9 และอยู่ในชนบท 219,703 คนหรือร้อยละ 45.1 ผู้ที่ทำงานและมีรายได้คิดเป็นร้อยละ 57.1, 56.0 และ 58.8 ของประชากรทั้งหมดในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ สุขาภิบาล และชุมชนชนบท

ตามลำดับ (หรือเฉลี่ยร้อยละ 57.4 ของประชากรในเขตผังเมืองรวม) ในบรรดาผู้ที่ไม่มีรายได้ส่วนหนึ่ง
เป็นนักเรียนนักศึกษาซึ่งมีอยู่ร้อยละ 18.5 ของประชากร



รูปที่ 3.1 แผนผังแสดงการใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ. 2535 ในเขตผังเมืองรวมเชียงใหม่
(พื้นที่ 430 ตารางกิโลเมตร)



รูปที่ 3.2 แผนที่ผังเมืองรวมเชียงใหม่ พ.ศ. 2532 ปรับปรุงครั้งที่ 1

สรุป

- (1) เมืองเชียงใหม่เริ่มขยายตัวอย่างรวดเร็วตั้งแต่เริ่มแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 เป็นต้นมา การขยายตัวถูกเร่งด้วยนโยบายพัฒนาเชียงใหม่ให้เป็นเมืองหลักในภูมิภาค
- (2) เมืองขยายออกทุกทิศทาง (ยกเว้นทิศตะวันตก) ไปสู่ชานเมืองตามกลไกตลาด ที่มีการควบคุมการใช้ที่ดินได้น้อย ผลคือ แหล่งงาน ย่านการค้า ที่อยู่อาศัย อยู่อย่างกระจัดกระจาย ทำให้ความหนาแน่นประชากรต่ำ
- (3) การสร้างถนนวงแหวนรอบกลาง และวงแหวนรอบนอกในชานเมืองมีส่วนให้การกระจายเมืองเข้าไปในชานเมืองและชนบท (Urban sprawl) เร็วขึ้น

3.2 ระบบการขนส่งเมืองเชียงใหม่

ข้อมูลหลักในการอธิบายความต้องการในการเดินทางและระบบการขนส่งเมืองเชียงใหม่ปัจจุบัน ได้สรุปจากผลการสำรวจในการศึกษาจัดทำแผนแม่บทการจัดระบบการจราจรและการขนส่งสำหรับเมืองภูมิภาค จังหวัดเชียงใหม่ (แผนครั้งที่ 2) พ.ศ. 2545

3.2.1 ความต้องการในการเดินทาง

การพัฒนาการขนส่งโดยจัดหารถและดำเนินการให้รถวิ่งบนโครงข่ายถนนและทางแยก มีท่ารถ/ป้ายรถเมล์หรือที่จอดรถ สามารถให้บริการต่อความต้องการ (Demand) เดินทางจากจุดที่คนอยู่ (ต้นทาง) ไปยังจุดหมายที่คนปรารถนาจะไป ความต้องการที่ได้รับการตอบสนอง (Met demand) จะปรากฏให้เห็นเป็นปริมาณการเดินทางคนและสินค้าโดยพาหนะประเภทต่างๆ ในโครงข่ายถนน ---ความต้องการส่วนนี้สามารถสำรวจได้โดยวิธีการสำรวจหรือแจงนับทั่วไป ส่วนความต้องการที่ไม่ได้รับการตอบสนอง อาจเป็นเพราะผู้เดินทางเห็นว่า การเดินทางนั้นยุ่งยาก เสียค่าใช้จ่ายแพงเกินไป หรือเหตุผลอื่น แล้วตัดสินใจไม่เดินทาง ความต้องการเดินทางที่ระงับไปหรือถูกกดไว้เรียกว่า Suppressed demand. ความต้องการที่ถูกกดไว้จะปรากฏเป็นการเดินทางขึ้นจริงถ้าทำให้การเดินทางยุ่งยากน้อยลง หรือเสียค่าใช้จ่ายน้อยลง เป็นต้น

(1) ปริมาณการเดินทาง (ส่วนที่เป็น Met demand)

จากการสำรวจการเดินทางของประชากรในเขตผังเมืองรวมเชียงใหม่ ครอบคลุมพื้นที่ 430 ตารางกิโลเมตร โดยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ในปี พ.ศ. 2545 พบว่า ในช่วงเวลา 0600-1800 น. ผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ผังเมืองรวมเดินทางเป็นจำนวน 944,188 เที่ยว หรือเฉลี่ยเท่ากับ 1.611 เที่ยวต่อคนต่อวัน หรือเฉลี่ย 5.039 เที่ยวต่อครัวเรือนต่อวัน ดังรายละเอียดในตารางที่ 3.1

ตารางที่ 3.1 จำนวนและอัตราการเดินทางของผู้อยู่อาศัยเมืองเชียงใหม่

พื้นที่	จำนวนการเดินทาง (เที่ยว)	จำนวน ประชากร (คน)	จำนวนการเดินทาง (เที่ยวต่อคนต่อวัน)	จำนวนการเดินทาง (เที่ยวต่อครัวเรือน ต่อวัน)
ในเขตเทศบาล	297,903	172,446	1.728	5.439
นอกเขตเทศบาล	646,285	413,709	1.562	5.251
เขตผังเมืองรวม	944,188	586,155	1.611	5.309

ที่มา: สจร (2545)

(2) วัตถุประสงค์การเดินทาง

การเดินทาง 944,188 เที่ยว แยกเป็นการเดินทางตามวัตถุประสงค์ได้ดังแสดงในตารางที่ 3.2

ตารางที่ 3.2 วัตถุประสงค์การเดินทางของผู้อยู่อาศัยในเขตผังเมืองรวมเมืองเชียงใหม่

วัตถุประสงค์	ร้อยละ
การเดินทางไปกลับระหว่างบ้านกับที่ทำงาน	39.0
การเดินทางไปกลับระหว่างบ้านกับสถานศึกษา	23.5
การเดินทางไปกลับระหว่างบ้านกับที่อื่น (ซื้อของ,ธุระส่วนตัว,รับส่งสมาชิกในครัวเรือน)	26.3
การเดินทางไปกลับระหว่างที่ที่ไม่ใช่บ้าน	11.2
รวม	100.0

ที่มา: สจร (2545)

(3) ประเภทของยานพาหนะที่ใช้เดินทาง

จากการสำรวจการเดินทางของประชากรในเขตผังเมืองรวมเชียงใหม่ โดยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ในปี พ.ศ. 2545 พบว่า การเดินทางส่วนใหญ่ (ร้อยละ 82.34) เดินทางโดยรถส่วนบุคคล รถรับจ้างร้อยละ 9.54 และการเดินอีกร้อยละ 8.12

การเดินทางทั้งหมด (ทั้งใช้รถส่วนบุคคล รถสาธารณะ และการเดิน) สามารถแบ่งเป็นการเดินทางโดยรถประเภทต่าง ๆ ได้ดังแสดงในตารางที่ 3.3 จะเห็นว่ารถจักรยานยนต์ให้บริการต่อการเดินทางมากที่สุด (ร้อยละ 44.64) ตามด้วยรถปิคอัพ/รถแวน (ร้อยละ 18.71) รถนั่งส่วนบุคคล (ร้อยละ 14.61) การเดิน (ร้อยละ 8.12) รถสองแถว (ร้อยละ 5.36) และรถจักรยาน (ร้อยละ 3.90)

ตารางที่ 3.3 สัดส่วนการใช้นานพาหนะเดินทางของประชากรในเขตผังเมืองรวมเชียงใหม่ ปี 2545

ประเภทยานพาหนะ	ร้อยละของเที่ยวเดินทาง
รถจักรยานยนต์	44.64
รถปิคอัพ/รถแวน	18.71
รถนั่งส่วนบุคคล	14.61
รถสองแถว	5.36
รถตู้	2.43
รถอื่น ๆ	2.23
รถจักรยาน	3.90
เดินเท้า	8.12
รวม	100.00

ที่มา: ปรับปรุงจาก สจร (2545)

(4) ระยะเวลาของการเดินทาง (Trip length)

จากการสำรวจในปี พ.ศ. 2530 (ในพื้นที่ผังเมืองรวมขณะนั้น 104.5 ตร.กม) ที่ระยะเวลาที่ใช้เดินทางเฉลี่ยโดยรถเท่ากับ 12 นาที (อำนาจ จริยาพงศ์, 2535) พื้นที่เมืองยังอยู่ภายในถนนล้อมเมืองเท่านั้น แต่ผลการสำรวจในปี พ.ศ. 2545 ระยะเวลาของการเดินทางของประชากรที่อยู่อาศัยในเขตวงแหวนรอบกลางไม่รวมเขตทหาร (พื้นที่ประมาณ 90 ตร.กม) ที่เดินทางโดยการเดิน ใช้รถส่วนบุคคล และโดยรถสาธารณะ เฉลี่ยแล้วเท่ากับ 9,19 และ 26 นาที ตามลำดับ จะเห็นว่าระยะเวลาเดินทางยาวขึ้นส่วนหนึ่งมาจากการจราจรติดขัดเพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับสถานการณ์ของเมืองในปี พ.ศ. 2530

(5) การเดินทางของนักเรียนที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

การเดินทางไปโรงเรียนของนักเรียนเป็นประเด็นสนใจของทุกฝ่าย นักเรียนเป็นกลุ่มประชากรซึ่งได้รับผลกระทบจากนโยบายการพัฒนาเมือง (เช่น ตำแหน่งของโรงเรียน กับแหล่งที่อยู่อาศัย) และการขนส่งนักเรียน จังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการศึกษาในภาคเหนือตอนบน มีสถานศึกษาที่มีชื่อเสียงมากมายในทุกระดับ – ตั้งแต่อนุบาลถึงอุดมศึกษา. นักเรียนที่มาเรียนหนังสือมีทั้งที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่และในอำเภอรอบนอกที่ห่างออกไป การเดินทางของนักเรียนในตอนเช้าและเย็นด้วยรถหลากหลายประเภทเป็นส่วนสำคัญของการจราจรในช่วงเวลาเร่งด่วนเสมอ

การศึกษาของพิเชฐพงศ์ ขวัญศิริ (2546) ถึงลักษณะการเดินทางไปโรงเรียนของนักเรียนชั้น ป.5 –ป.6, ชั้นมัธยมต้นและมัธยมปลาย ของโรงเรียนบรินซ์รอแยลวิทยาลัย ที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่า นักเรียนมาโรงเรียนโดยรถยนต์ผู้ปกครองมาส่ง รถจักรยานยนต์ผู้ปกครองมาส่ง รถจักรยานยนต์ขี่ตัวเอง รถรับส่งรายเดือน และรถสี่ล้อแดง คิดเป็นร้อยละ 38.0, 18.0, 20.2 , 16.2 และ 7.6 ตามลำดับ. เด็กเล็ก เช่น นักเรียนชั้นประถม 5-6 เดินทางโดยการขี่จักรยานยนต์มาเองน้อย

มาก (เพียงร้อยละ 1.6) แต่ใช้รถจักรยานผู้ปกครองมาส่งและรถรับส่งรายเดือนในสัดส่วนที่มากขึ้น ในขณะที่นักเรียนชั้นมัธยมปลายขี่รถจักรยานยนต์มาเองมากถึงร้อยละ 45.3 (ตารางที่ 3.4)

ตารางที่ 3.4 รูปแบบ (ร้อยละ) การเดินทางของนักเรียนชั้นประถม 5 และ 6, มัธยมต้น และ มัธยมปลาย ที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

รูปแบบการเดินทาง	ประถม 5 และ 6	มัธยมต้น	มัธยมปลาย	รวม
รถยนต์ผู้ปกครองมาส่ง	39.2	50.8	24.7	38.0
รถจักรยานยนต์ผู้ปกครองมาส่ง	36.8	20.6	3.2	18.0
รถจักรยานยนต์ขี่มาเอง	1.6	1.0	45.3	20.2
รถรับส่งรายเดือน	20.8	17.3	12.1	16.2
รถสี่ล้อแดง	1.6	4.3	14.7	7.6
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0

หมายเหตุ การศึกษาไม่ได้รวมการเดินทางเท้าและการใช้จักรยานมาโรงเรียน

ที่มา: พิเชฐพงศ์ ขวัญศิริ (2546)

จากการสอบถามนักเรียนเช่นกัน พบว่าเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางมาโรงเรียนหนึ่งเที่ยวเฉลี่ยอยู่ในระดับ 18 - 24 นาที และ 11 - 24 บาท ตามลำดับ ขึ้นอยู่กับรูปแบบการเดินทาง ดังแสดงในตารางที่ 3.5

ตารางที่ 3.5 เวลาและค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการเดินทางมาโรงเรียนของนักเรียนชั้นประถม 5 และ 6, มัธยมต้น และมัธยมปลาย ที่อยู่อาศัยในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่

รูปแบบการเดินทาง	เวลาเดินทาง (นาทีต่อเที่ยว)	ค่าใช้จ่าย (บาทต่อเที่ยว)
รถยนต์ผู้ปกครองมาส่ง	20	20
รถจักรยานผู้ปกครองมาส่ง	18	14
รถจักรยานยนต์ขี่มาเอง	20	13
รถรับส่งรายเดือน	24	13
รถสี่ล้อแดง	22	11

ที่มา: พิเชฐพงศ์ ขวัญศิริ (2546)

จะสังเกตได้ว่า ค่าใช้จ่ายหรือค่าโดยสาร 11 - 13 บาทต่อเที่ยวในการเดินทางไปโรงเรียนอยู่ในระดับที่แพงสำหรับนักเรียน

(6) ปริมาณจราจรในโครงข่ายถนน

ความต้องการการเดินทางที่ได้รับการตอบสนองปรากฏให้เห็นในรูปของยานพาหนะเคลื่อนที่ในโครงข่ายถนน จากการสำรวจปริมาณจราจรที่ผ่านมาแสดงให้เห็นการเพิ่มของปริมาณจราจรชัดเจน โดยเฉพาะถนนที่นำการจราจรเข้าออกตัวเมือง ถนนซูเปอร์ไฮเวย์ และถนนอ้อมเมืองด้านใต้(มหิดล) ถนนที่การจราจรหนาแน่นอยู่แล้ว เช่นถนนท่าแพ ปริมาณจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนจะเพิ่มไม่มากนัก แต่การจราจรแออัดหลายชั่วโมงขึ้น ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2537 ปริมาณจราจรในช่วงโมงเร่งด่วน โดยเฉพาะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ มีปริมาณสูงมากและหลายเส้นทางมีการใช้งานถึงความจุของถนนแล้ว (สจร, 2538)

3.2.2 ระบบการขนส่งที่มีอยู่

(1) จำนวนยานพาหนะจดทะเบียน

รูปที่ 3.3 แสดงจำนวนยานพาหนะจดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่ อัตราเพิ่มของยานพาหนะส่วนบุคคลเพิ่มมากกว่าอัตราการเพิ่มของประชากรมาก ในช่วง พ.ศ. 2535 – 2539 ยานพาหนะจดทะเบียนเพิ่มจาก 374,741 คัน เป็น 617,648 คัน หรือประมาณร้อยละ 13.3 ต่อปี ในช่วงที่มีปัญหาทางเศรษฐกิจ เช่น ช่วงปี พ.ศ. 2540 – 2543 อัตราการเพิ่มอยู่ในระดับ 1.72 % ต่อปี ปี พ.ศ. 2543 มียานพาหนะจดทะเบียนทั้งหมด 712,468 คัน แยกเป็น รถนั่งส่วนบุคคล รถปิคอัพ (รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล 4 ล้อ) และรถจักรยานยนต์ 67,703 คัน 100,794 คัน และ 510,974 คัน ตามลำดับ (สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่) หรือร้อยละ 71.1 เป็นรถจักรยานยนต์



รูปที่ 3.3 สถิติยานพาหนะจดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่ พ.ศ. 2519 – 2544

(2) ความเป็นเจ้าของยานพาหนะของประชากรในพื้นที่

จำนวนยานพาหนะจดทะเบียนสามารถบอกระดับความเป็นเจ้าของยานพาหนะโดยรวมของจังหวัด แต่ในพื้นที่เขตเมือง คนจะมีรถในความครอบครองมากกว่าในชนบท จากการสำรวจพบว่าระดับความเป็นเจ้าของรถยนต์ (รถเก๋ง + รถปิคอัพ + รถแวน + รถตู้) และรถจักรยานยนต์ ในเขตผังเมืองรวมอยู่ในระดับสูง คือ เท่ากับ 254 และ 383 คันต่อประชากร 1000 คน ตามลำดับ (คณะวิศวกรรมศาสตร์, 2545, หน้า 9-18) หรือระดับความเป็นเจ้าของรถส่วนตัวเท่ากับ 637 คันต่อประชากร 1000 คน

(3) โครงข่ายถนน

ถนนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ (พื้นที่ 40 ตร.กม.) มีความยาวรวมกันทั้งหมด 274 กิโลเมตร (ข้อมูลปี 2537) คิดเป็นพื้นที่ถนนเพียงร้อยละ 4 ของพื้นที่เทศบาลซึ่งนับว่าต่ำมากเมื่อเปรียบเทียบกับเมืองใหญ่ในประเทศต่าง ๆ ในพื้นที่เขตเมืองรวมเชียงใหม่ลักษณะโครงข่ายถนนเป็นแบบผสมผสานของโครงข่ายรูปตาราง แบบรัศมีและแบบวงแหวน ภายในเขตเมืองเก่าโครงข่ายถนนเป็นแบบตารางที่สามารถกระจายการจราจรไปยังส่วนต่าง ๆ ของเมืองได้เป็นอย่างดี ส่วนถนนหลักในลักษณะเส้นรัศมี เช่น ถนนเชียงใหม่ – แมริม เชียงใหม่ – แม่ใจ เชียงใหม่ – ดอยสะเก็ด เชียงใหม่ – สันกำแพง เชียงใหม่ – ลำพูน และเชียงใหม่ – หางดง เชื่อมระหว่างเมืองเก่ากับอำเภอรอบนอก นอกเหนือจากถนนสายรัศมีแล้วปัจจุบันโครงข่ายรัศมีถูกเสริมด้วยโครงข่ายวงแหวน 3 วง คือ วงแหวนรอบในปัจจุบัน (ถนนสุขุมวิท-ไฮเวย์และถนนมหิดล) วงแหวนรอบกลางโดยกรมทางหลวงชนบทและวงแหวนรอบนอกโดยกรมทางหลวง ที่ยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ถนนสายรัศมีทุกสายกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาตามแนวสองข้างทาง (Ribbon Development) ถนนวงแหวนทำหน้าที่กระจายการเดินทางระหว่างส่วนต่าง ๆ ของเขตเมืองแต่ในขณะเดียวกันก็ส่งเสริมการพัฒนาให้กระจายเข้าไปในพื้นที่เกษตรกรรมชานเมืองได้ง่ายยิ่งขึ้น

(4) การจัดการจราจร

เนื่องจากถนนในเมืองส่วนมากมีขนาดเล็กและแคบ จึงได้นำระบบเดินรถทางเดียวมาใช้อย่างกว้างขวางทั้งในย่านศูนย์กลางธุรกิจและการค้า (เช่นถนนช้างม่อย ถนนท่าแพ ถนนลอยเคราะห์) หน้าสถาบันการศึกษาสำคัญ ๆ (ถนนเจริญประเทศ) และถนนสองข้างคูเมืองตลอดสาย ในทำนองเดียวกับการห้ามจอดรถได้นำมาใช้ทั่วไปเช่นกัน

ปัจจุบันทางแยกที่ควบคุมการจราจรด้วยสัญญาณไฟในเทศบาลนครเชียงใหม่มีทั้งหมด 51 ทางแยก แบ่งเป็นทางแยกที่ควบคุมด้วยการจราจรแบบพื้นที่ (Area Traffic Control, ATC) หรือควบคุมโดยคอมพิวเตอร์ 36 ทางแยก และทางแยกที่ควบคุมแบบเวลาคงที่ (Fixed Time Isolated Control) 15 ทางแยก

(5) ระบบขนส่งสาธารณะ

รถขนส่งผู้โดยสารสาธารณะในเขตผังเมืองรวมเชียงใหม่ อาจแบ่งเป็น 5 ประเภท

(1) รถประจำทางระหว่างเมืองเชียงใหม่กับอำเภอภายนอก

(2) รถสองแถวคิว เป็นรถโดยสารขนาดเล็กที่วิ่งบริการจากคิวรถในเมืองเชียงใหม่กับชุมชนภายนอก รถสองแถวคิวให้บริการตามเส้นทางที่แน่นอน ประกอบการขนส่งโดยสารโดยสหกรณ์เดินรถสันกำแพง (รถขาว) สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ (รถเหลือง) และบริษัทอื่น ๆ มีจำนวนรถสองแถวที่วิ่งจริงประมาณ 786 คัน จำนวนผู้โดยสารประมาณ 44,000 คนต่อวัน

(3) รถสองแถวในเขตเมือง (รถสีล้อแดง) เป็นระบบรถสองแถววิ่งไม่ประจำทางและค่าโดยสารต่อรองได้ เป็นระบบที่ผู้โดยสารต้องบอกจุดที่จะไปซึ่งคนขับรถจะไปส่งหรือไม่ไปก็ได้ ในการรับไปส่งจะเสียค่าโดยสารตามราคาปกติ เช่น 10 บาทในระยะทาง 2 - 5 กิโลเมตร หรืออาจตกลงราคาเหมือนรถแท็กซี่ก็ได้ โดยทั่วไปคนขับรถสามารถรับผู้โดยสารอื่นระหว่างทางและเส้นทางวิ่งอาจเปลี่ยนไปได้ขึ้นอยู่กับคนขับ ยกเว้นกรณีที่ผู้โดยสารจ่ายในราคาเหมาเหมือนแท็กซี่ ดังนั้นราคาค่าโดยสารอาจเริ่มตั้งแต่ 10 บาท และอาจสูงถึง 80 บาทได้ รถสองแถวในเมืองดำเนินการโดยสหกรณ์นครลานนาเดินรถ มีรถทั้งหมด 2,907 คัน แต่คาดว่าในปัจจุบันมีวิ่งจริงประมาณ 2,000 คัน จำนวนผู้โดยสารประมาณ 70,500 คนต่อวัน

(4) รถสามล้อเครื่องหรือตุ๊กตุ๊ก มีอยู่ประมาณ 1,200 คัน ดำเนินการเหมือนรถแท็กซี่ทั่วไป

(5) รถสามล้อถีบ คาดว่ามีอยู่ประมาณ 600 - 1,000 คัน ส่วนใหญ่จอดรับผู้โดยสารบริเวณตลาดสด โรงแรมและสถานีรถไฟ

(6) ทำรถโดยสาร

จุดจุดหลักของรถโดยสารคือทำรถต้นทางและปลายทาง ที่มีอยู่ได้แก่ (1) สถานีขนส่งของราชการ นั่นคือ สถานีขนส่งแห่งที่ 1 (ช้างเผือก) และสถานีขนส่งแห่งที่ 2 (อาเขต) สถานีขนส่งช้างเผือกใช้เป็นทำรถโดยสารภายในจังหวัดเชียงใหม่ ในขณะที่สถานีขนส่งอาเขตเป็นสถานีรถโดยสารระหว่างเชียงใหม่กับจังหวัดอื่น ๆ และ (2) ทำรถที่ใช้พื้นที่ย่านธุรกิจเป็นคิวรถ เช่น ในบริเวณตลาดเทศบาลตลาดต้นลำไย และตลาดประตูเชียงใหม่ เป็นต้น¹ การขาดแคลนทำรถโดยเฉพาะอย่างยิ่งทำรถสำหรับการโดยสารระหว่างตัวเมืองกับชุมชนภายนอกเป็นปัญหาหลักของระบบการขนส่งของเมืองเชียงใหม่ ที่ผ่านมาราชการลงทุนน้อยมากในการพัฒนาทำรถโดยสารหรือสถานีของระบบขนส่ง

(7) ความเป็นมาของระบบรถประจำทางและรถสองแถวเมืองเชียงใหม่

รถสองแถวในเมืองเชียงใหม่เกิดขึ้นประมาณปี พ.ศ. 2508 โดยการนำรถปีคอปมาสด้า และได้ยี่ห้อมาเปลี่ยนเป็นรถโดยสาร รถสองแถวในเมืองในระยะแรกเป็นรถขนาดเล็ก จุ 12-16 คน ส่วนใหญ่ใช้เครื่องยนต์เบนซินขนาด 800-1200 ซี.ซี (Ocampo R.B., 1982 และ Suntaranont, 1982)

รถประจำทางในพื้นที่เขตเมืองเชียงใหม่เริ่มให้บริการประมาณปี พ.ศ. 2515 โดยบริษัท เอลิมพลเดินรถ จำกัด ให้บริการด้วยรถบัสขนาด 40 ที่นั่ง สีขาว ซึ่งรู้จักกันในชื่อรถเมลสีขาว ต่อมารถเมลสีขาว

¹ นอกจากนั้น ได้มีการจัดตั้งคิวรถสีล้อแดง ณ จุดต่าง ๆ เช่นที่ตลาดต้นพยอม หน้ามหาวิทยาลัยเชียงใหม่ หน้าโรงพยาบาลมหาราช และในศูนย์การค้า เป็นต้น

ได้หยุดบริการ มีผู้ประกอบการรายใหม่คือบริษัทเชียงใหม่ไทยเดินรถหรือรถเมล์เหลือง (สาย 1, 2, 3 และ 4) และบริษัทเปรมประชาขนส่ง (สาย 6 รอบเมือง) ขณะเดียวกัน รถสองแถวแดงในเมืองรวมกันเป็นสหกรณ์นครลานนาเดินรถ รถสองแถวคิวรวมเป็นสหกรณ์เดินรถสันกำแพง และ สหกรณ์นครเชียงใหม่เดินรถ

ในช่วงที่เมืองเชียงใหม่ยังมีทั้งรถสองแถวและรถประจำทาง (ทั้งปรับอากาศและไม่ปรับอากาศ) พบว่าสาเหตุหลักที่คนใช้รถสองแถวในเมือง คือ รวดเร็วกว่า สะดวกและสบายกว่า แต่ส่วนหนึ่งมาจากรถประจำทางให้บริการในเส้นทางที่จำกัด (Fouracre and Maunder, 1977 และ Tungkavachiranon T., 1994) ส่วนสาเหตุหลักที่ใช้รถประจำทางไม่ปรับอากาศ คือ ราคาถูก และไม่มีทางเลือกอื่น เป็นที่น่าสังเกตว่ารถประจำทางปรับอากาศได้รับความนิยมด้วยเหตุผลของความสบายของการนั่งรถทั้งที่ค่าโดยสารแพงกว่า การบริการของรถสาธารณะแต่ละประเภทไม่สามารถครอบคลุมทั่วพื้นที่ ผู้โดยสารในบางพื้นที่เมืองไม่มีทางเลือกอื่น ประกอบกับการต้องรอรถประจำทางนานเกินไป หรือไม่สามารถเรียกรถสองแถวแดงได้ หรือต้องจ่ายค่าโดยสารราคาพิเศษ หรือไม่มีที่นั่งในรถสองแถวคิว สิ่งเหล่านี้ทำให้ผู้โดยสารเปลี่ยนมาใช้รถยนต์ส่วนตัวและจักรยานยนต์ ทำให้จำนวนรถเพิ่มอย่างรวดเร็ว (Tungkavachiranon T., 1994)

ด้วยจำนวนรถสองแถวที่มากเกินไป แข่งขันกันรับผู้โดยสารบนเส้นทางหลัก ในขณะที่รถประจำทาง ในความเห็นของผู้โดยสาร มีไม่เพียงพอ รถสองแถวสามารถแย่งผู้โดยสารจากรถประจำทางไปได้มาก การบริการที่ด้อยลงของรถประจำทางและอาจจะขาดทุนได้เริ่มมาอย่างน้อยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2521 (Fouracre and Maunder, 1977) และในเดือนมิถุนายน ปี พ.ศ.2540 รถประจำทางในเมืองเชียงใหม่หยุดให้บริการด้วยภาวะการขาดทุน การขนส่งสาธารณะหลักของเมืองต้องอาศัยรถสองแถวแดงซึ่งโดยทั่วไปกล่าวได้ว่าค่าโดยสารรถสาธารณะในเมืองเชียงใหม่แพงกว่าในเมืองภูมิภาคอื่น เช่น พิษณุโลก นครสวรรค์ เป็นต้น (ลำดวน ศรีศักดิ์, 2538)

สรุป การจัดการการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่โดยให้ส่วนบุคคลหรือเอกชนประกอบการเดินรถตามกลไกตลาด นำการขนส่งสาธารณะเมืองเชียงใหม่ไปสู่วงจรของความเสื่อมถอย เพราะเป็นระบบที่ไม่สามารถรับประกันคุณภาพการบริการต่อผู้โดยสาร ทำให้คนพยายามจัดหาและใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและจักรยานยนต์มากขึ้นเพื่อตอบสนองการเดินทางด้วยตนเอง การเพิ่มของรถส่วนตัวบนถนนและผู้โดยสารที่น้อยลงทำให้การประกอบการของรถสองแถวลำบากขึ้น เช่น ต้องขับรถนานขึ้นและหรือต้องขึ้นค่าโดยสาร ซึ่งก็มีส่วนผลักดันให้ผู้โดยสารเปลี่ยนไปใช้รถส่วนตัวมากขึ้น ผู้ใช้การขนส่งสาธารณะน้อยลง วงเวียนเช่นนี้เรื่อยไป สถานการณ์ที่เป็นอยู่เช่นนี้ความสูญเสียเกิดขึ้นกับส่วนรวมหลายประการ

การขนส่งสาธารณะที่ไม่ดีพอหรือไม่เพียงพอทำให้รัฐไม่สามารถจำกัดการใช้รถส่วนบุคคล นอกจากนั้นด้วยนโยบายแก้ปัญหาโดยการสร้างถนนเป็นหลัก -- งบประมาณภาครัฐเพื่อการจราจรขนส่งส่วนใหญ่ใช้ไปในการก่อสร้างและบำรุงรักษาดูแล มีการลงทุนกับการจราจรและขนส่งวิธีอื่นน้อย

มาก เป็นการเสริมให้มีการใช้รถยนต์ส่วนตัวและจักรยานยนต์กันอย่างกว้างขวาง นำมาซึ่งผลกระทบในรูปแบบต่าง ๆ

สรุป

(1) ในเขตผังเมืองรวมเชียงใหม่ มีการสำรวจความต้องการเดินทางครั้งล่าสุดในปี พ.ศ. 2545 ปริมาณการเดินทางจากผู้อยู่อาศัย 944,118 เที่ยวต่อวัน เมื่อรวมการเดินทางเข้าออกและการเดินทางผ่าน จะได้การเดินทางทั้งหมดประมาณ 2 ล้านเที่ยวต่อวันเป็นการเดินทางที่ไม่ยาว (เวลาเดินทางเฉลี่ยประมาณ 19 นาที) แต่ยาวขึ้นเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2530, 2537 การเดินทางมีลักษณะกระจาย - เข้าออกเมืองจากทุกทิศทาง

(2) การเดินทางส่วนมาก (ร้อยละ 82.34) เดินทางโดยรถส่วนบุคคล รถรับจ้างขนส่งสาธารณะ ร้อยละ 9.54 และการเดิน ร้อยละ 8.12 ในบรรดารถขนส่งสาธารณะเป็นการเดินทางโดยรถสองแถวร้อยละ 5.36 เท่านั้น มีแนวโน้มที่ส่วนแบ่งตลาดของรถสองแถวซึ่งเป็นรถขนส่งสาธารณะหลักในเมือง ลดลง

3.2.3 คุณภาพในการเดินทางและความยากง่ายในการเข้าถึงกิจกรรม

คุณภาพการให้บริการของโครงข่ายถนนและระบบการจราจรต่อการเดินทางสามารถวัดด้วยดัชนีที่สามารถสำรวจวัดได้ เช่น ความเร็วในการเดินทาง ความล่าช้า และความยาวแถวคอย (คิว)บริเวณทางแยกหลัก ๆ เป็นต้น รูป 3.4 แสดงความเร็วเฉลี่ยบนเส้นทางหลักในเขตเทศบาลในช่วงโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น มีหลายเส้นทางที่ความเร็วในการเดินทางต่ำกว่า 15 กม/ชม. ส่วนความเร็วในการเดินทางบนถนนเดินรถทางเดียวอยู่ในช่วง 20 - 40 กม/ชม. ความล่าช้าในการเดินทางที่วัดได้พบว่า กว่าร้อยละ 80 มีสาเหตุหลักจากการจราจรติดขัดบริเวณทางแยกสัญญาณไฟ

ความยาวของแถวคอย (คิว) ของรถที่ทางแยกเป็นภาพที่บอกคุณภาพการบริการได้ดีและเข้าใจง่าย จากข้อมูลที่มีอยู่ในปี พ.ศ. 2537 ณ ทางแยกบนถนนหุบเปอร์ไฮเวย์และสะพานข้ามแม่น้ำปิง รวม 9 ทางแยก หรือ 36 ถนน พบว่าในถนนเหล่านั้นมีถนนที่มีคิวสูงสุดวัดได้เกิน 300 เมตรถึงร้อยละ 40 สภาพติดขัดดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าปริมาณจราจรที่ต้องการผ่านทางแยกสูงเกินกว่าความจุของทางแยกแล้ว

ความเร็วรถประจำทางสาย 1,2 และสาย 6 (ที่มีอยู่ในปี พ.ศ. 2537) ในช่วงโมงเร่งด่วนเฉลี่ยเท่ากับ 15, 12 และ 18 กม/ชม.ตามลำดับซึ่งต่ำกว่าของรถนั่งส่วนบุคคล ส่วนความเร็วเดินทางของรถสี่ล้อแดงจะประมาณ 20 กม/ชม.(สจร, 2538)

ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility)

ประชากรที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของเมืองสามารถเดินทางเข้าถึงกิจกรรมต่าง ๆ ได้ยากง่ายไม่เท่ากัน กิจกรรมที่กล่าวถึงนี้ได้แก่ การไปทำงาน ไปเรียน และไปติดต่อหรือสังคมกับผู้อื่น เป็นต้น ในด้านการขนส่งเราสามารถนิยามความสามารถ (ความยากง่าย) ในการเข้าถึง โดยพิจารณา

(ก) ความยากง่ายในการเดินทางจากพื้นที่โซนหนึ่งโซนใดไปยังโซนอื่นที่กิจกรรมตั้งอยู่ ถ้าเดินทางได้ง่าย เดินทางได้เร็วหรือใช้เวลาเดินทางน้อย ก็แสดงว่าโซนนั้นสะดวกในการเข้าถึงกิจกรรมดังกล่าว

(ข) ตำแหน่ง (Location) และขนาด (Size) ของกิจกรรม โซนใดที่อยู่ใกล้แหล่งกิจกรรมขนาดใหญ่จะง่ายกว่าคนที่อยู่ในโซนอื่นในการเข้าถึงกิจกรรมนั้น ๆ

หรือ

$$A_i = \sum_j^n \frac{B_j}{(t_{ij})^r}$$

เมื่อ A_i = ความสามารถเข้าถึงกิจกรรม B ของประชากรในโซน i โดยรถประเภทหนึ่งประเภทใด

B_j = ขนาด/ปริมาณกิจกรรม (จำนวนตำแหน่งงาน ขนาดโรงเรียน จำนวนประชากรที่มีอยู่ในโซน j

t_{ij} = เวลา หรือค่าใช้จ่าย ระหว่างโซน i ถึงโซน j

r = ตัวเลขยกกำลัง

n = จำนวนโซนในพื้นที่

ความสามารถเข้าถึงแหล่งงาน และสถานศึกษาของโซนต่างๆ ในพื้นที่เขตผังเมืองรวมเชียงใหม่ได้แสดงไว้ในรูป 3.5 โดยภาพรวม ความสามารถของโซนที่อยู่นอกเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ในการเข้าถึงกิจกรรมจะน้อยกว่าโซนในเขตฯ เพราะโซนนอกเขตฯ อยู่ห่างจากแหล่งงาน สถานศึกษา และแหล่งประชากรหนาแน่น แม้ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ด้วยตนเองก็จะเห็นความแตกต่างระหว่างโซนกลางเมืองกับโซนที่อยู่ห่างจากศูนย์กลางเมือง

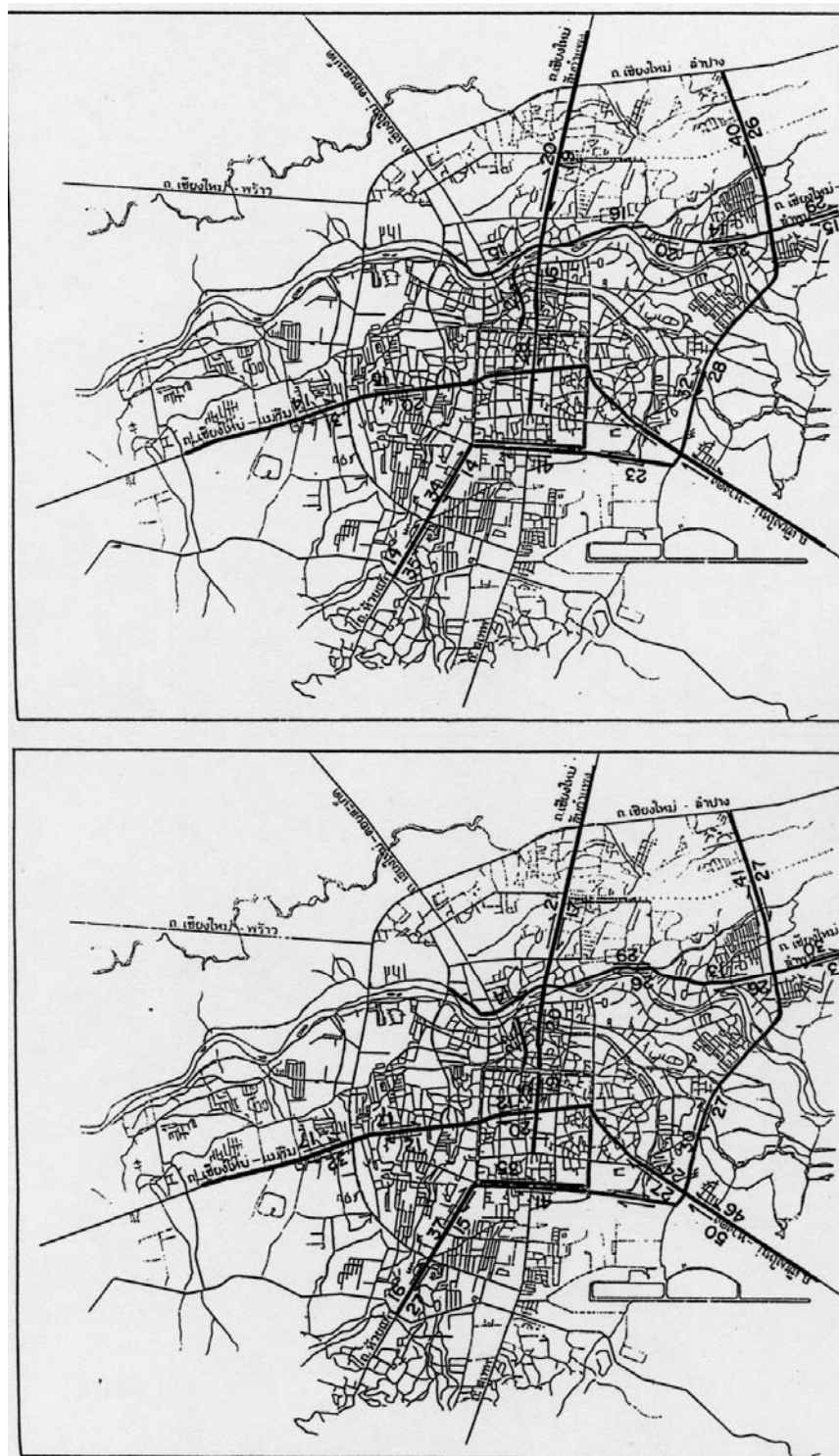
สรุป

(1) คุณภาพบริการของการขนส่งสามารถวัดได้ เข้าใจได้ง่าย ด้วยตัวเลขความเร็วเดินทาง และความยาวคิวรถติดที่ทางแยก

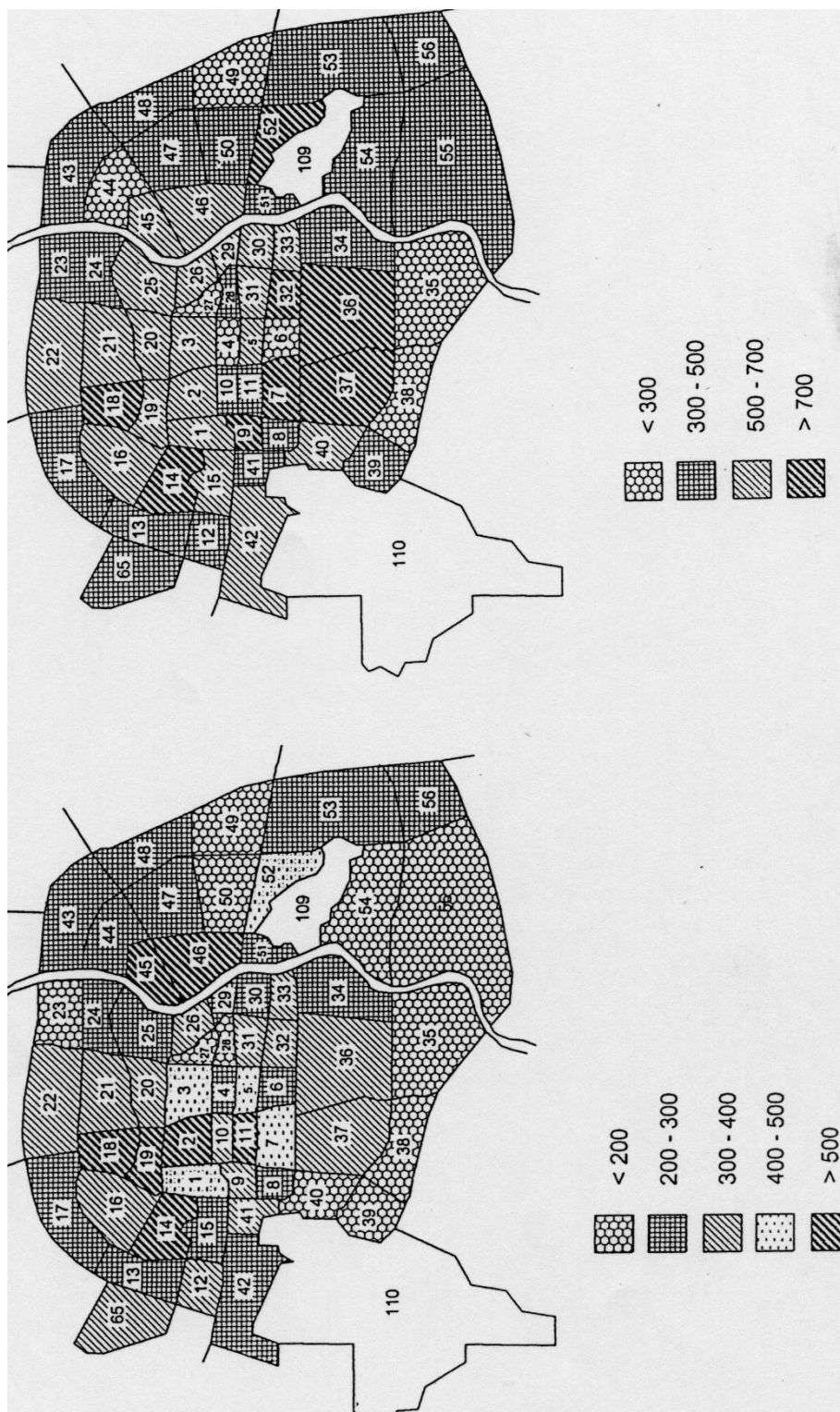
(2) ความสามารถเข้าถึงกิจกรรมแหล่งงาน สถานศึกษา บริการต่างๆ ของพื้นที่หรือโซนใดขึ้นอยู่กับตำแหน่ง ขนาดหรือจำนวนกิจกรรมในพื้นที่ทั้งหมด และความสามารถของการเดินทาง เช่น เวลาเดินทางจากพื้นที่หรือโซนนั้นไปสู่โซนอื่นๆ

(3) โดยภาพรวม ความสามารถเข้าถึงของโซนในเมืองเชียงใหม่ดีกว่าโซนชานเมือง

(4) มีความไม่เสมอภาคระหว่างความสามารถเข้าถึงของผู้ที่ใชัรถส่วนบุคคลกับผู้ที่ใช้รถขนส่งสาธารณะ โซนชานเมืองมีรถสองแถวบริการน้อย ทำให้เดินทางได้ยากกว่า หรือต้องจ่ายแพง



29



- รูปที่ 3.5 ดัชนีความสามารถในการเข้าถึงแหล่งงาน (ล่าง) และสถานศึกษา (บน) ของโซนต่างๆ ในพื้นที่
- ค่าดัชนีเป็นตัวเลขเปรียบเทียบกัน ค่ามากกว่าหมายถึงความสามารถเข้าถึงกิจกรรมหนึ่งๆ ของโซนนั้นดีกว่าโซนที่ดัชนีน้อยกว่า
 - ตัวเลขที่ปรากฏในโซน คือ หมายเลขโซนที่ใช้ในการวิเคราะห์เท่านั้น

3.3 การสัญจรที่เสริมสุขภาพ (การเดินและการใช้จักรยาน)

3.3.1 สัดส่วนการใช้จักรยานและการเดินเท้าในปัจจุบัน

จากการสำรวจการเดินทางของประชากรในเขตผังเมืองรวมเชียงใหม่ (พื้นที่ 430 ตร.กม) โดยสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ในปี พ.ศ. 2545 พบว่า การเดินทางส่วนใหญ่เดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวและรถจักรยานยนต์ การเดินเท้าและการใช้จักรยาน คิดเป็นร้อยละ 8.12 และ 3.90 เท่านั้น (ตารางที่ 3.3) รถจักรยานมีผู้ใช้น้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับรถประเภทอื่น

3.3.2 การใช้รถจักรยานในปัจจุบัน

แม้จากการสำรวจการเดินทาง ในปี พ.ศ. 2545 จะบอกว่าการเดินทางร้อยละ 3.90 ที่ใช้รถจักรยาน แต่เมื่อตรวจสอบดูจะเป็นการเดินทางในเขตเทศบาลรอบนอกเป็นส่วนใหญ่ เช่น ในเขตเทศบาลหางดง เทศบาลยางน่อง (สารภี) และเทศบาลดอยสะเก็ด เป็นต้น ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ไม่ถึงร้อยละ 1.0

ในปี พ.ศ. 2545 ถ้าคิดเฉพาะการใช้จักรยานของประชากรที่อยู่ในพื้นที่เมือง เช่น ในเขตวงแหวนรอบกลาง (พื้นที่ประมาณ 104 ตร.กม) จะพบว่า ผู้ใช้จักรยานมีอายุตั้งแต่ 5 – 73 ปี มีอาชีพเป็นกรรมกร/รับจ้างทั่วไป/รับจ้างทำงานฝีมือร้อยละ 40.2 เป็นนักเรียนนักศึกษาร้อยละ 30.6 และอาชีพค้าขาย/ขายเร่ ร้อยละ 12.5 ใช้จักรยานเพื่อการเดินทางไปกลับที่ทำงาน ไปกลับโรงเรียน และ ไปกลับเพื่อซื้อของและอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 40.3, 27.5 และ 32.2 ตามลำดับ เนื่องจากการเดินทางดังกล่าวเป็นการเดินทางลักษณะประจำ การเดินทางจึงมีมากเหมือนการเดินทางโดยรถอื่น ๆ คือ มีมากในตอนเช้า (07.00-10.00) และตอนเย็น (15.00-18.00) การใช้จักรยานใช้กับการเดินทางระยะสั้น ผลการสำรวจในพื้นที่นี้พบว่าร้อยละ 75 ของการเดินทางสามารถทำได้ใน 15 นาที

ในเมืองเชียงใหม่ แม้จะมีการรณรงค์ให้มีการใช้จักรยานรอบคูเมืองเชียงใหม่ทุกวันอาทิตย์มาตั้งแต่เดือนมิถุนายน พ.ศ. 2539 แต่จากการสังเกตจะเห็นว่ามีผู้ใช้จักรยานในการเดินทางในตัวเมืองเชียงใหม่มากขึ้น แต่ไม่มากเท่าที่ควร (อนุ เนินหาด, 2543)

การใช้จักรยาน - กรณีศึกษามหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ที่มีประชากรนักศึกษาและบุคลากร รวมทั้งหมด 28,918 คน มีผู้ใช้รถจักรยานเป็นพาหนะในการเดินทางเพียงร้อยละ 1.96 เท่านั้น (สรารุณ จันทร์สุวรรณ, 2541) พีระ เทพวงศ์ (2544) ได้ศึกษาลักษณะการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยโดยการสุ่มตัวอย่างผู้ใช้จักรยาน 150 คน พบว่า ผู้ใช้ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 70) เป็นนักศึกษาปริญญาตรี เพศชาย (ร้อยละ 61) มีอายุระหว่าง 20-24 ปี และร้อยละ 53 พักอยู่ในหอพักนักศึกษาของมหาวิทยาลัย วัตถุประสงค์ในการใช้จักรยานก็เพื่อการออกกำลังกายมากที่สุด (ร้อยละ 54) รองลงมาเพื่อไปทำธุระ (ร้อยละ 23) และไปเรียน (ร้อยละ 19) ตามลำดับ ผู้ใช้จักรยานทั้งหมดเป็นผู้ที่ใช้จักรยานประจำ (ใช้ 4-7 วันต่อสัปดาห์) เพียงร้อยละ 35.

และเป็นผู้ใช้จักรยานเป็นบางวัน (ใช้ 1-3 วันต่อสัปดาห์) ร้อยละ 58 ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 62) ของผู้ใช้จักรยานเป็นเจ้าของจักรยานเอง อย่างไรก็ตาม มีเพียงร้อยละ 5 ของผู้ใช้จักรยานเท่านั้นที่ระบุว่าเขาใช้จักรยานเป็นพาหนะหลักในการเดินทาง ผู้ใช้จักรยานเห็นว่าสิ่งที่เขาพอใจมากที่สุดต่อการใช้จักรยานคือการประหยัดค่าใช้จ่าย และมีความพอใจในระดับหนึ่งในด้านความเร็ว แต่สิ่งที่ควรปรับปรุงก็คือ ความสะดวกสบาย พื้นผิวทางจักรยานไม่ดี สิ่งอำนวยความสะดวกในการใช้รถมีไม่เพียงพอ และการให้รถอื่นร่วมอยู่บนถนนเป็นอุปสรรคต่อการใช้จักรยาน

3.3.3 การเดินเท้า

การเดินเท้าเป็นรูปแบบการเดินทางที่ประกอบอยู่ในการเดินทางแทบทุกครั้งและทุกยานพาหนะที่ใช้ เพราะจะต้องใช้การเดินทางจากจุดต้นทางถึงยานพาหนะและใช้การเดินทางจากจุดลงจากยานพาหนะเพื่อไปให้ถึงจุดหมายปลายทาง อย่างไรก็ตาม การเดินทางจากจุดต้นทางถึงจุดหมายปลายทางโดยไม่ใช้ยานพาหนะอื่นนอกเหนือจากการเดินก็มีมาก โดยเฉพาะในเมือง นักท่องเที่ยวก็ใช้การเดินเท้าเป็นหลัก รวมถึงจักรยานด้วย ในการเที่ยวชมเมือง

การเดินเป็นพฤติกรรมของคนหลากหลายฐานะทางเศรษฐกิจและสังคม อย่างไรก็ตามถ้าคิดเฉพาะการเดินเท้าที่เป็นรูปแบบหลักของการเดินทางแล้ว จากการสำรวจการเดินทางโดยการสัมภาษณ์ครัวเรือนในปี พ.ศ. 2545 พบว่า การเดินทางด้วยการเดินในเขตพื้นที่ที่ล้อมรอบด้วยวงแหวนรอบกลางของเมืองเชียงใหม่ มีไม่มากนัก แต่ประกอบด้วยบุคคลหลากหลายอาชีพ เช่น นักเรียนนักศึกษา (ร้อยละ 30.8) พ่อค้าและแม่ค้า (ร้อยละ 18.2) แม่บ้าน (ร้อยละ 14.8) กรรมกร/รับจ้าง (ร้อยละ 14.2) และอื่น ๆ วัตถุประสงค์ของการเดินเป็นการเดินทางไปกลับที่ทำงานหรือทำงาน (ร้อยละ 34.6) การเดินทางไปกลับโรงเรียน (ร้อยละ 25.2) และการเดินทางไปกลับระหว่างบ้านกับที่ซื้อของหรือที่ทำธุระส่วนตัวหรือรับส่งสมาชิกในครัวเรือน (ร้อยละ 40.2)

ประเด็นปัญหาของการเดินเท้าในเขตเมือง

ปัญหาสำหรับคนเดินเท้าริมถนนที่พบเห็นได้โดยทั่วไปในเมืองเชียงใหม่ ---เมืองที่ได้ชื่อว่าเป็นเมืองประวัติศาสตร์ เมืองที่มีศิลปวัฒนธรรม เมืองท่องเที่ยว และเมืองศูนย์กลางของหลายสิ่งหลายอย่าง --- มีหลายประการ เช่น

- ทางเท้าแคบ ทั้งที่แคบด้วยขนาดของทางเท้าเอง (ทางเท้าถูกรุกรานหรือทำให้แคบลง เพราะถูกรถยนต์แย่งไป) หรือแคบเพราะทางเท้าที่มีอยู่ถูกยึดครองด้วยวัตถุอื่น (เช่น ป้ายโฆษณา กระดาษต้นไม้ รถที่จอดบนทางเท้า เสาไฟ โทรศัพท์ หรือแม้แต่ต้นไม้เอง)หรือกิจกรรมอื่นบนทางเท้า มากเกินไป (เช่น หาบเร่ แผงลอย โต๊ะกินอาหาร)
- ทางเท้าไม่ต่อเนื่อง ทั้งโดยมีอุปสรรคต่อการเดินบนทางเท้าเอง และเมื่อทางเท้าพบกับถนนและซอยทางเท้าจะถูกตัดขาดเป็นช่วง ๆ ให้รื้อวิ่งได้โดยสะดวกโดยที่คนเดินต้องก้าวลงหรือก้าวขึ้นขอบทางเท้าแทน

- ทางเดินในเขตคูเมืองที่สามารถใช้ตรอก ซอย และทางเดิน ผ่านเข้าไปในละแวกบ้าน วัด และโบราณสถานต่าง ๆ และมีศักยภาพสำหรับการเดินท่องเที่ยว คับแคบ เดินไม่สะดวก หรือบางแห่งถูกปิดกั้น
- ตัวทางเท้าเองไม่ปลอดภัย เช่น ผิวทางเท้าไม่เรียบ ทำให้สะดุดและหกล้มได้ง่าย ทางเท้ามีอุปสรรคซึ่งอาจเดินชนได้ง่าย ขอบทางเท้าที่ทำลาดเอียงลงหาช่องจราจรจะลื่นล้มได้ง่าย
- ทางเท้าไม่ร่มรื่น ไม่มีร่มเงาช่วยบังแดด
- การเดินข้ามถนนมีปัญหา

ปัจจัยที่ทำให้การเดินข้ามถนนยาก

กล่าวกันว่า ถนนที่กว้างและรถวิ่งเร็ว ถนนที่รถวิ่งมาอย่างต่อเนื่อง ไม่มีช่องว่างพอ ทำให้ข้ามถนนยาก วีระยุทธ สอนผลกา (2546) ได้พัฒนาแบบจำลองสำหรับวัดความยากง่ายที่คนข้ามถนนรับรู้ในเมืองเชียงใหม่ สัมพันธ์กับลักษณะทางกายภาพถนน สภาพการจราจรและลักษณะเศรษฐกิจสังคมของผู้ข้าม งานวิจัยได้ทดลองให้ผู้ประเมินชายหญิง 25 คน อายุตั้งแต่ 16-58 ปี ยื่นสังเกตการณ์บนขอบทาง ณ จุดที่กำหนดให้บนถนน 8 สายในเมืองเชียงใหม่ แล้วให้เขาประเมินระดับความยากง่ายถ้าเขาจะข้ามถนนที่จุดนั้น โดยประเมินเป็นสเกล 1 ถึง 6 (1 = ข้ามง่ายที่สุด , 6 = ข้ามยากที่สุด) ในเวลาเดียวกันได้ทำการนับปริมาณจราจร จำแนกประเภทและวัดความเร็วรถ ณ จุดนั้นด้วย

ผลการประเมินพบว่าถนนประเภทเดินรถทางเดียวข้ามยากที่สุด รองลงมาคือถนนหลายช่องจราจรที่มีเกาะกลาง ถนนหลายช่องจราจรที่ไม่มีเกาะกลาง และถนนสองช่องจราจรสองทิศทางตามลำดับ ตัวแปรที่มีนัยสำคัญต่อความยากง่ายในการข้ามที่ช่วงถนน ได้แก่ ความกว้างถนนด้านใกล้ตัวคนข้าม ความหนาแน่นของการจราจร ระยะห่างระหว่างสองทางแยก และการมีทางม้าลายหรือการมีสัญญาณไฟกดสำหรับคนข้าม ระยะห่างระหว่างสองทางแย่มากขึ้นทำให้ข้ามยากขึ้น การมีทางม้าลาย การมีสัญญาณไฟกดทำให้ข้ามง่ายขึ้น อายุและประสบการณ์ในการข้ามถนนมีผลต่อความรู้สึกยากง่ายในการข้าม

เมื่อประยุกต์แบบจำลองกับถนนเส้นอื่น ๆ ในเมืองเชียงใหม่ พบว่าค่าเฉลี่ยระดับความยากง่ายในการข้ามช่วงถนน อยู่ในระดับปานกลางค่อนข้างยาก ถนนภายในคูเมือง (ยกเว้นถนนริมคูเมือง) การข้ามถนนยังอยู่ในระดับง่าย การข้ามถนนที่เชื่อมระหว่างคูเมืองรอบนอกกับวงแหวน รอบในมีความยากง่ายที่หลากหลาย (ตั้งแต่ระดับปานกลางค่อนข้างง่ายถึงระดับยาก) ส่วนถนนรอบคูเมืองด้านนอก คูเมืองด้านในและถนนวงแหวนอยู่ในระดับที่ยากที่สุด

สรุป

(1) สัดส่วนการใช้จักรยานและการเดินเท้าในปัจจุบันมีน้อยแต่มิ่นัยสำคัญ สาเหตุที่คนเมืองเชียงใหม่ไม่ใช้จักรยานสรุปได้เป็น 5 ประเด็น คือ ความรู้สึกไม่ปลอดภัย (ถูกรถอื่นเฉี่ยวชน) ปัญหามลภาวะต่อผู้ใช้จักรยาน กลัวจักรยานสูญหาย การดูหมิ่นดูแคลนจากผู้อื่น และพื้นผิวทางไม่ดี

(2) การเดินเท้าในเขตเมืองมีปัญหาหลายประการ : ทางเท้าแคบ ทั้งที่แคบด้วยขนาดของทางเท้าเอง หรือแคบเพราะทางเท้าที่มีอยู่ถูกยึดครองด้วยวัตถุอื่น ทางเท้าที่มีอยู่ไม่ต่อเนื่อง ทางเดินในเขตคูเมือง/ทางเดินท่องเที่ยว คับแคบ เดินไม่สะดวก หรือบางแห่งถูกปิดกั้น ตัวทางเท้าเองไม่ปลอดภัย เช่น ผิวทางเท้าไม่เรียบ ทำให้สะดุดและหกล้มได้ง่าย ทางเท้ามีอุปสรรคซึ่งอาจเดินชนได้ง่าย ทางเท้าไม่ร่มรื่น ไม่มีร่มเงาช่วยบังแดด นอกจากนั้นการเดินข้ามถนนมีปัญหา

3.4 ผลต่อเศรษฐกิจ(การท่องเที่ยว)

การส่งเสริมให้เชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่เพิ่ม เช่นเพิ่มจาก 1,347,768 คนในปี พ.ศ. 2529 เป็น 3,452,878 คนในปี พ.ศ.2544 รายได้จากภาคการท่องเที่ยวในปี พ.ศ. 2529 คิดเป็นร้อยละ 17.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด เพิ่มเป็นร้อยละ 36.1 ในปี พ.ศ. 2536 และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในปัจจุบัน เช่นในปี พ.ศ.2544 รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มเป็น 37,729.44 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 40.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด (ซึ่งประมาณ 93,104 ล้านบาท) ในแง่เศรษฐกิจคงจะปฏิเสธไม่ได้ว่าการท่องเที่ยวสำคัญต่อเมืองเชียงใหม่มาก

สิ่งดึงดูดใจนักท่องเที่ยวมีหลายสิ่ง เช่น อารยธรรมที่งดงาม แหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติและศิลปวัฒนธรรมเก่าแก่ เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันสิ่งที่นักท่องเที่ยวเห็นว่าเป็นปัญหาคือมลภาวะและการจราจรอันได้แก่ การจราจรแออัด ระเบียบวินัยจราจรไม่ดี การเดินทางภายในจังหวัดไม่ค่อยได้รับความสะดวก ไม่มีรถเมล์เดินทางไปแหล่งท่องเที่ยว รถอื่น ๆ เช่นรถสามล้อเครื่อง แท็กซี่สนามบินราคาแพงมาก มีการตั้งราคาเอาเปรียบนักท่องเที่ยว ราคาไม่ชัดเจน (เพียงจันทร์ ลิขิตเอกราช, 2535 และ สุรวิ แพรสกุล, 2542)

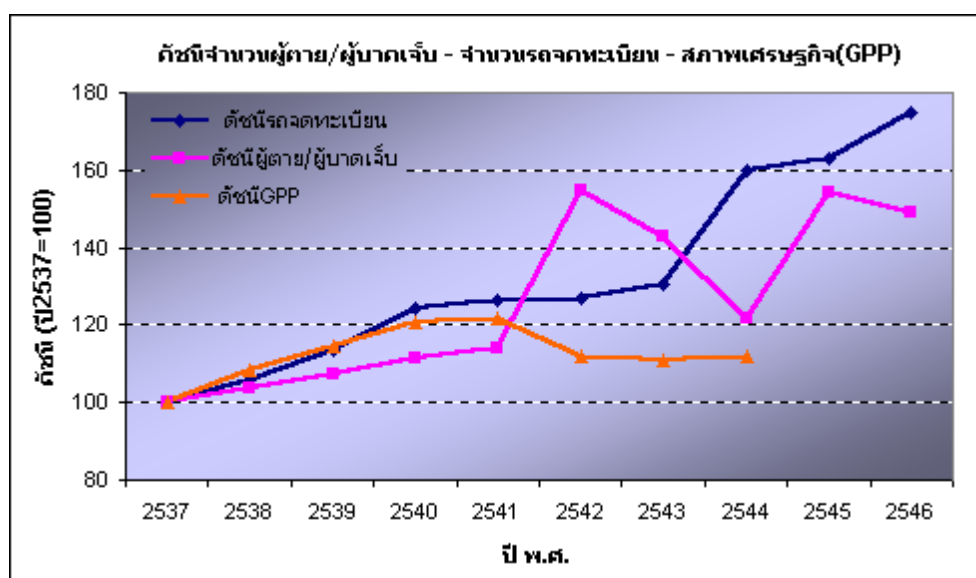
3.5 สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในเมืองเชียงใหม่

3.5.1 สถานการณ์อุบัติเหตุจราจรในจังหวัดเชียงใหม่

แหล่งข้อมูลหลักสำหรับการศึกษาเรื่องอุบัติเหตุในบริเวณเมือง คือ ข้อมูลอุบัติเหตุจราจรจากสถานีตำรวจภูธรในพื้นที่ อย่างไรก็ตามข้อมูลที่ตำรวจท้องที่เก็บเป็นข้อมูลเฉพาะอุบัติเหตุที่เป็นคดีจราจรเท่านั้น อุบัติเหตุจำนวนมากที่คู่กรณีสามารถตกลงกันได้มักไม่ปรากฏในรายงานคดี ดังนั้นจำนวนอุบัติเหตุจราจรที่เป็นคดีจะยังไม่สามารถชี้ได้ว่าสถานการณ์อุบัติเหตุในพื้นที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงได้ดี ตัวชี้ที่พอเทียบเคียงอีกตัวหนึ่งก็คือ สถานการณ์อุบัติเหตุทั้งจังหวัดที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลชุมชนและโรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลนครพิงค์และโรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่) ตารางที่ 3.6 แสดงสถิติจำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวนผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุการขนส่งทางบก(จราจร)จังหวัดเชียงใหม่ที่รวบรวมโดยสำนักงานสาธารณสุขจังหวัด พร้อมกับจำนวนยานพาหนะจดทะเบียนในจังหวัดเชียงใหม่ และผลผลิตมวลรวม (Gross Provincial Product, GPP) ของจังหวัดเชียงใหม่

ตารางที่ 3.6 สถิติผู้ป่วย/ผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจร จำนวนรถจดทะเบียน และผลผลิตมวลรวม ของจังหวัดเชียงใหม่

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้ตาย	จำนวน ผู้บาดเจ็บ	จำนวนรถ จดทะเบียน	GPP (ราคาคงที่ ปี 2531), ล้านบาท
2537	100	20,268	544,430	41,803
2538	131	20,951	576,501	45,233
2539	159	21,702	617,612	47,938
2540	272	22,450	677,123	50,467
2541	275	22,963	688,112	50,849
2542	506	31,032	691,743	46,921
2543	476	28,672	711,698	46,376
2544	371	24,404	871,701	46,788
2545	485	29,128	887,875	
2546	336	30,037	950,988	



รูปที่ 3.6 ดัชนีจำนวนผู้บาดเจ็บเทียบกับจำนวนรถจดทะเบียนและสภาพเศรษฐกิจของจังหวัด กำหนดให้ ดัชนีปี พ.ศ. 2537 = 100

สถานการณ์อุบัติเหตุจากการขนส่งในจังหวัดเชียงใหม่มีแนวโน้มรุนแรงเพิ่มมากขึ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 ถึงปี 2543 จากสถิติที่รวบรวมโดยสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ในปี พ.ศ. 2539 จำนวน 159 คน เพิ่มเป็น 497 คน ในปี พ.ศ. 2543 เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนประชากร ในจังหวัดเชียงใหม่ในปี พ.ศ. 2543 ซึ่งเท่ากับ 1.59 ล้านคนแล้ว อัตราการตายจากอุบัติเหตุการขนส่งจะ

อยู่ในระดับ 28 คนต่อแสนประชากร ซึ่งอยู่ในระดับสูงกว่าค่าเฉลี่ยของประเทศไทยที่เท่ากับ 19 คนต่อแสนประชากร

3.5.2 ลักษณะอุบัติเหตุจราจรในบริเวณเมืองเชียงใหม่

จากการศึกษาอุบัติเหตุจราจรในเขตอำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ที่ผ่านมา โดยลำดวน ศรีศักดิ์ (2528, 2532) พงศกร วังเค็ม (2540) และลือชา วงศ์เยี่ยมวิบูลย์ (2541) โดยใช้ข้อมูลอุบัติเหตุที่เป็นคดีจราจรสามารถสรุปลักษณะอุบัติเหตุในเขตเมืองเชียงใหม่ได้ดังนี้

- อุบัติเหตุจำนวนมากขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับในบริเวณนอกเมือง เกิดขึ้นที่ทางแยก. อุบัติเหตุเกือบครึ่งหนึ่งเกิดขึ้นที่ทางแยกและที่เหลือประมาณครึ่งหนึ่งเกิดบนช่วงถนน ลักษณะการชนที่ทางแยกที่เกิดขึ้นมาก ได้แก่ การชนในลักษณะตั้งฉาก รถเลี้ยวขวาชนกับรถทางตรง และการชนท้ายที่ทางแยก ในช่วงถนน ลักษณะการชนที่พบมากได้แก่ การชนท้ายบนทาง การชนประสานงานขณะแซง และการเฉี่ยวชนและปาดหน้าขณะแซง
- จำนวนอุบัติเหตุในเมืองเกิดขึ้นมากแต่ความรุนแรงน้อยกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับอุบัติเหตุบนทางหลวงนอกเมือง
- ช่วงเวลาเกิดอุบัติเหตุ. อุบัติเหตุในเมืองประมาณครึ่งหนึ่งเกิดในเวลากลางคืน (18.00-06.00) ในขณะที่ปริมาณจราจรในช่วงกลางวันมีเพียงประมาณร้อยละ 23 ของปริมาณจราจรทั้งวัน หรืออัตราการเกิดอุบัติเหตุตอนกลางคืนสูงกว่ากลางวันประมาณ 3.5 เท่า ในวันศุกร์มีแนวโน้มเกิดอุบัติเหตุมากกว่าวันอื่นในสัปดาห์ ช่วงปลายฤดูหนาวถึงต้นฤดูร้อน ---เดือนมกราคมถึงเมษายน --- เป็นช่วงที่มีแนวโน้มเกิดอุบัติเหตุมากกว่าฤดูอื่นของปี
- รถที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุในคดีจราจรเป็นรถยนต์คือรถนั่งส่วนบุคคลและปิคอัพเป็นส่วนใหญ่ ตามมาด้วยรถจักรยานยนต์ อย่างไรก็ตามผู้ได้รับเคราะห์กรรมส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ตัวอย่างเช่น ในปี พ.ศ. 2536 ในบรรดาผู้ป่วยอุบัติเหตุที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลมหาราชเชียงใหม่ 10,708 คน ร้อยละ 80.8 หรือ 8,653 คน เกิดจากอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับรถจักรยานยนต์. อายุ 20-29 เป็นกลุ่มอายุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด (สจร,2538)
- ลักษณะการฝ่าฝืนกฎหมายหรือข้อกล่าวหาหลัก ๆ ยังคงเป็นข้อกล่าวหาหลักเช่นเดียวกับการเกิดอุบัติเหตุในประเทศ อันได้แก่ ข้อกล่าวหาขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด และการขับรถด้วยพฤติกรรมเสี่ยงต่าง ๆ (ฝ่าฝืนเครื่องหมายและสัญญาณ แซงรถในที่คับขัน ขับรถขณะมึนเมา ขับตามหลังกระชั้นชิด และการเลี้ยวตัดหน้าไม่ยอมให้รถที่มีสิทธิไปก่อน เป็นต้น)
- ทางแยกที่ถนนสายหลักจากเมืองออกสู่อำเภอรอบนอกติดกับถนนวงแหวนมักเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุสูง เช่น สี่แยกช่วงสิงห์ สี่แยกหนองหอย สี่แยกศาลเด็ก สี่แยกรินคำ และสี่แยกเชียงใหม่ภูคำ จุดเลี้ยวกลับบนถนนเข้าออกเมือง เช่น ถนนโชตนา ถนนเชียงใหม่-หางดง มักเป็นจุดอันตรายเสมอ รูปที่ 3.7 และ 3.8 แสดงจุดที่เกิดอุบัติเหตุสูง จากข้อมูลอุบัติเหตุปี พ.ศ. 2523-2525 และ 2545 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม เมื่อสถานการณ์การจราจรเปลี่ยนไป

หรือมีการปรับปรุงสภาพทางกายภาพและการควบคุมจราจร
เปลี่ยนไปได้

จุดที่เกิดอุบัติเหตุสูงอาจ



รูปที่ 3.7 จุดที่เกิดอุบัติเหตุสูง ปี พ.ศ. 2523-2525

รูปที่ 3.8 จุดที่เกิดอุบัติเหตุสูง ปี พ.ศ. 2545

3.5.3 ประเด็นปัญหาอุบัติเหตุจราจร

(1) ประเด็นปัญหาในมุมมองของหน่วยงานภาครัฐ

ในปี พ.ศ. 2545 ทางสำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร) โดยโครงการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบก ได้เชิญอนุกรรมการจัดระบบจราจรจังหวัดเชียงใหม่ และคณะอนุกรรมการป้องกันอุบัติเหตุภัยจังหวัดเชียงใหม่ ประชุมระดมความคิดเห็นเกี่ยวกับประเด็นปัญหาอุบัติเหตุภัยจราจรจังหวัดเชียงใหม่ ที่ประชุมสามารถสรุปประเด็นปัญหาอุบัติเหตุในเมืองเชียงใหม่ออกเป็นปัญหา 3 ประเด็นหลัก คือปัญหาที่เกี่ยวกับคน การใช้ยานพาหนะและปัญหาเกี่ยวกับถนน ดังนี้

1) ประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับคน

- การขับรถเร็วยังเป็นประเด็นปัญหาในถนนหลายสาย
- พฤติกรรมเสี่ยง (ขับรถตัดหน้า, แซงในที่คับขัน, ฝ่าฝืนป้าย เครื่องหมาย และสัญญาณไฟ, ขับรถขณะมึนเมา..... เป็นต้น) ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- การขับรถโดยไม่สวมหมวกนิรภัย, หรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

- ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดวินัยหรือไม่เคารพกฎจราจร : เจ้าหน้าที่ไม่ได้บังคับใช้กฎหมายอย่างเต็มที่ หรือไม่ต่อเนื่องหรือไม่มีการตรวจจับความเร็ว
- ผู้ใช้รถใช้ถนนขาดความรู้ (ไม่ทราบกฎจราจร) : หลักสูตรการฝึกอบรมเพื่อขอรับใบขับขี่ สั้นไปหรือน้อยไป
- การขาดจิตสำนึกที่ดี

2) ปัญหาเกี่ยวกับการใช้ยานพาหนะ

- ในจังหวัดเชียงใหม่มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์มาก ทำให้เกิดอุบัติเหตุมาก
- การไม่มีรถโดยสารสาธารณะที่ดี ทำให้คนต้องใช้รถส่วนบุคคลคือ รถยนต์และรถจักรยานยนต์มาก
- รถสองแถวจอดรับส่งผู้โดยสารไม่เป็นระเบียบ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

3) ปัญหาเกี่ยวกับถนน

- ถนนบางสายในเขตเมือง ลักษณะการออกแบบเอื้ออำนวยต่อการใช้ความเร็วสูงอันนำไปสู่อุบัติเหตุรุนแรง
- ป้าย สัญญาณหรือสิ่งอำนวยความสะดวกของถนนมีไม่เพียงพอ
- ผังเมือง (การใช้ที่ดินสองข้างทาง) ที่ทำให้ไม่ปลอดภัย และ
- ขาดทางเท้าและทางจักรยาน

ผลการประชุมระดมความคิดเห็นบ่งชี้ว่าภาครัฐเข้าใจประเด็นปัญหาอุบัติเหตุจราจรดี และตระหนักถึงภัยและความสูญเสียของอุบัติเหตุต่อประเทศไทย

(2) ความตระหนักต่ออุบัติเหตุจราจรของประชาชน

จากการสอบถามประชาชน 500 คนในเมืองเชียงใหม่ ประชาชนส่วนใหญ่ (ร้อยละ 74) เห็นด้วยและเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าการสร้างถนนเพิ่มทำให้อุบัติเหตุจราจรเพิ่ม และประชาชนส่วนใหญ่เช่นกัน (ร้อยละ 73) เห็นด้วยและเห็นด้วยอย่างยิ่งที่ว่าการจัดการจราจรไม่ดีทำให้อุบัติเหตุเพิ่ม ร้อยละ 94 เห็นว่าอุบัติเหตุเพิ่มเพราะพฤติกรรมของคน

ในการประชุมเชิงปฏิบัติการเรื่อง “เอ๊ะจะได ... เจียงใหม่ถึงจะดี” ใน พ.ศ. 2546 ณ วัดลอย-เคราะห์ จังหวัดเชียงใหม่ ตัวแทนชุมชนและประชาชนแขวงกาวิละได้ระบุวัตถุประสงค์ด้านการจราจรว่า ต้องการ “การเดินทางสัญจรมีความปลอดภัย” ซึ่งสะท้อนว่าการเดินทางในปัจจุบันไม่ปลอดภัยเท่าที่ควร

จากการสนทนากลุ่มกับกลุ่มชุมชนข้างม่อย-ท่าแพ (3 พฤศจิกายน 2545) พบว่าชุมชนตระหนักในปัญหานี้ ผู้ร่วมสนทนาสามารถบอกได้ว่าจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย (ในละแวกนั้น) อยู่ที่ไหนบ้าง และสามารถเขียนแผนที่จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยได้ กลุ่มได้บ่งชี้ 3 จุด คือ

- สี่แยกถนนข้างม่อยตัดกับถนนข้างม่อยก่า (สามารถอธิบายปัจจัยอุบัติเหตุได้ เช่น รถจากคูเมืองพอเลี้ยวเข้าถนนข้างม่อยได้ก็เร่งความเร็ว โดยเฉพาะคนเมาตอนดึกมาก ๆ นอกจากนั้นรถจากถนน

ข้างม่อเยเก่าเข้าทางแยกนี้ที่เข้าห้ามไปตรง แต่ก็ยังตัดตรงอยู่ (สงสัยไม่ทราบความหมายป้าย) และตู้โทรศัพท์บังการมองเห็น เป็นต้น)

- แยกถนนชัยศรีภูมิติดกับถนนข้างม่อเย รถที่ควรจะยูเทิร์น ตัดตรงเข้าถนนข้างม่อเย
- การข้ามถนนสองข้างคูเมือง (เป็นถนนเดินรถทางเดียว) ข้ามยากมาก

จากกรณีศึกษาทั้งสามข้างบนนี้ สรุปได้ว่า ผู้ใหญ่ในชุมชน (ผู้เข้าร่วมประชุมและตัวอย่างเป็นผู้มีอายุเป็นส่วนใหญ่) ตระหนักในปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร

สรุป

(1) โดยภาพรวม อุบัติเหตุจราจรในเมืองเชียงใหม่ คล้ายคลึงกับอุบัติเหตุในเมืองของหลายจังหวัดในประเทศ แต่

(2) ในจังหวัดเชียงใหม่ มีรถจักรยานยนต์ (ซึ่งเป็นรถที่มีอัตราเสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูง) จดทะเบียนมากประมาณ 75% ของรถที่จดทะเบียนทั้งหมด และมีการใช้รถจักรยานยนต์กันอย่างกว้างขวาง ประกอบกับไม่มีระบบขนส่งสาธารณะในเมืองที่ได้มาตรฐานให้เป็นทางเลือก

(3) ที่ประชุมที่ประกอบด้วย ข้าราชการ องค์กรเอกชน นักวิชาการ ผู้มีอายุในชุมชน ตระหนักในปัญหาอุบัติเหตุจราจร สามารถระบุประเด็นปัญหาและเสนอแนะมาตรการแก้ไขได้ แต่เห็นว่าการปฏิบัติการลดอุบัติเหตุจราจรหรือยกระดับความปลอดภัยทางถนนยังมีปัญหาอยู่

3.6 สถานการณ์สิ่งแวดล้อม

คุณภาพอากาศเมืองเชียงใหม่

การพัฒนาในด้านต่าง ๆ ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมา ปัญหาทางด้านมลพิษทางอากาศเป็นปัญหาหนึ่งที่เพิ่มความรุนแรงอย่างเห็นได้ชัดตามการพัฒนาของเมือง มีหลายหน่วยงาน เช่น กรมควบคุมมลพิษได้เข้ามาศึกษาคุณภาพอากาศในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่าแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศของเมืองเชียงใหม่นอกจากจะเกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงของการจราจรแล้ว การเผาป่า เผาไร่ก็เป็นสาเหตุของปัญหา โดยเฉพาะสาเหตุหลังนี้มักเกิดในช่วงฤดูแล้ง ด้วยสภาพเมืองเชียงใหม่ที่มีลักษณะคล้ายแอ่งกระทะล้อมรอบด้วยภูเขา ทำให้เมื่อเกิดกลุ่มหมอกควันแล้วหมอกควันจะสะสมอยู่ในแอ่งกระจายได้ช้า สารมลพิษจากการเผาไหม้เหล่านี้ได้แก่ คาร์บอนมอนนอกไซด์ ออกไซด์ของไนโตรเจน ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ สารประกอบอินทรีย์ระเหยได้ และฝุ่น (Particulate Matter) ขนาดเล็กกว่า 2.5 และ 10 ไมครอน (PM 2.5 และ PM 10)

จากข้อมูลของกรมควบคุมมลพิษตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 – 2546 พบว่าค่า O_3 โดยเฉพาะค่าเฉลี่ยไม่มีจุดใดเกินมาตรฐาน แต่จากค่าสูงสุดที่วัดได้บริเวณศูนย์ราชการรวม มีเดือนที่มีค่า O_3 เกินมาตรฐาน (ค่าเฉลี่ยรายเดือน) น้อยกว่าที่จุดโรงเรียนยุพราช และส่วนมากค่า O_3 จะสูงในเดือนกุมภาพันธ์ถึงเมษายน จากค่ามาตรฐานที่กำหนด ค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ที่ 100 ส่วนในพันล้านส่วน (part per billion)

พบว่า ที่บริเวณโรงเรียนยุพราชมีค่าสูงสุดที่วัดได้ในแต่ละเดือนเกินมาตรฐานเพียง 1 ครั้ง (ในเดือน มีนาคม) ในปี พ.ศ. 2543 ถึง 125 ppb

สำหรับจุดวัดที่บริเวณศูนย์ราชการรวมพบว่ามีค่า O_3 สูงสุดเฉลี่ยแต่ละเดือนเกินมาตรฐาน 2 ครั้งในปี พ.ศ. 2539 (ในเดือนเมษายน, พฤษภาคม), 3 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2540 (ในเดือน กุมภาพันธ์ มีนาคม และสิงหาคม) , 1 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2544 (ในเดือน กุมภาพันธ์) , 2 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2545 (ในเดือน กุมภาพันธ์, มีนาคม) และ 1 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2544 (ในเดือน กุมภาพันธ์) โดยมีค่าตั้งแต่ 100.3 ppb ถึง 161 ppb. แต่อย่างไรก็ตาม ดังได้กล่าวมาแล้วว่าค่าเฉลี่ยของตลอดทั้งเดือนยังไม่เกินมาตรฐาน เนื่องจากค่าต่ำสุดของแต่ละเดือนที่วัดได้มีค่าต่ำมาก คือส่วนมาก 0.0 ppb

สำหรับอนุภาคขนาดเล็ก (PM-10) พบว่าทั้ง 2 จุดมีค่าเกินมาตรฐาน โดยเฉพาะในเดือน มกราคม – เมษายน ของปี พ.ศ. 2539 – 2541. ในปี พ.ศ. 2542 – 2546 ค่าเฉลี่ยของ PM-10 ลดลง โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2546 ทั้ง 2 จุดไม่มีค่า PM-10 เฉลี่ยเกินมาตรฐานแม้แต่เดือนเดียว --- ทั้งนี้ สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาค 1 ได้ให้เหตุผลว่าเนื่องมาจากการรณรงค์ไม่ให้มีการเผาหญ้า ใบไม้ ทำให้หมอกควันและอนุภาคขนาดเล็กที่เกิดจากการเผาไหม้ลดลงมาก--- แม้ว่าประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมืองเชียงใหม่จะยังรู้สึกได้ถึงสภาพหมอกควันที่ปกคลุมพื้นที่ในช่วงฤดูแล้งเป็นประจำทุกปี

รูปที่ 3.9 แสดงการเปลี่ยนแปลงของค่าสูงสุด ค่าเฉลี่ย และค่าต่ำสุด ของ PM-10 ในแต่ละเดือน ในปี พ.ศ. 2539 ณ บริเวณศูนย์ราชการรวม จะเห็นได้ชัดเจนว่าค่า PM-10 มีค่าสูงมากในฤดูแล้ง (มาตรฐานกำหนดค่าเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่ 120 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) ลดต่ำลงในฤดูฝน และค่อย ๆ สูงขึ้นอีกครั้งเมื่อเข้าสู่ฤดูหนาว แม้ค่าสูงสุดเฉลี่ยแต่ละเดือนจะยังพบว่าสูงกว่ามาตรฐานทุกปี แต่ก็มีแนวโน้มลดลงทั้งความเข้มข้นและจำนวนเดือนที่วัดได้ โดยเฉพาะในปี พ.ศ. 2543 เป็นต้นมา ยังไม่พบว่ามีค่าเฉลี่ยของเดือนใดที่สูงกว่าค่ามาตรฐานเลย

เช่นเดียวกับจุดที่โรงเรียนยุพราช แม้ว่าจะยังมีค่าเฉลี่ยสูงกว่ามาตรฐาน แต่ก็พบเพียง 1 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2543 (มีนาคม ได้ค่า 129.8 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร) และ 1 ครั้ง ในปี พ.ศ. 2545 (กุมภาพันธ์ ได้ค่า 154.9 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร)

โดยภาพรวมแล้วจะเห็นว่าค่า PM-10 มีแนวโน้มลดลงในช่วง 4-5 ปีที่ผ่านมา

หากดูปริมาณ PM 10 ในช่วงฤดูอื่นที่ไม่มีการเผาอย่างกว้างขวาง เช่นระหว่างเดือนพฤษภาคม - พฤศจิกายน ปริมาณ PM 10 คงสะท้อนให้เห็นปัญหาจากการจราจรชัดเจนมากขึ้น เมื่อเปรียบเทียบบริเวณศูนย์ราชการรวมซึ่งเป็นจุดที่การจราจรเบาบาง กับที่โรงเรียนยุพราชที่การจราจรคับคั่งกว่า จะพบว่าที่โรงเรียนยุพราชมีค่าเฉลี่ยของแต่ละเดือนสูงกว่าที่บริเวณศูนย์ราชการรวมมาโดยตลอดจนถึงปี พ.ศ. 2544 ที่ศูนย์ราชการรวมเริ่มมีค่าเฉลี่ยสูงขึ้น และสูงกว่าบริเวณโรงเรียนยุพราชในหลาย ๆ เดือน อาจเนื่องจากบริเวณศูนย์ราชการรวมเริ่มมีการจราจรหนาแน่นมากขึ้น จากการขยายถนน การตัดถนนใหม่ และการเพิ่มหน่วยงานในศูนย์ฯ มากขึ้น ในขณะที่ในเขตกำแพงเมืองมีกิจกรรมเพิ่มน้อยกว่า

อนุภาคขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน เช่น ขนาดเล็กกว่า 2.5 ไมครอนหรือ PM 2.5 ที่สามารถเข้าไปสะสมในปอดได้มากกว่า PM 10 ไม่ค่อยมีการศึกษามากนัก จากการศึกษาคุณภาพอากาศของเมืองเชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2541 – 2542 อุษณีย์, (2543) พบว่าในช่วงเดือนธันวาคมจนถึงเดือนมีนาคมของแต่ละปีซึ่งเป็นฤดูแล้งที่มีการเผาป่าและเผาไร่กันมาก อากาศของเมืองเชียงใหม่จะมีระดับของค่า PM 2.5 สูงเกินค่ามาตรฐานสูงสุดของคุณภาพอากาศที่ปลอดภัยต่อสุขภาพมนุษย์ ซึ่งกำหนดโดยสำนักงานควบคุมคุณภาพแวดล้อมของสหรัฐอเมริกา (EPA) ที่กำหนดให้มีค่า PM 2.5 ไม่เกิน 65 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

นอกจากนั้น อุษณีย์ วิณิชเขตคำณวน และคณะ. (2002) ในปี 1998-1999 รายงานว่าจากการเก็บตัวอย่าง 24 ชั่วโมง ใน 4 สถานีในเมืองเชียงใหม่ พบว่าค่า PM10 และ 2.5 แปรผันระหว่าง 15.39 - 138.31 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตรสำหรับ PM10 และ 27.29-173.40 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตรสำหรับ PM 2.5 และพบว่าในฤดูหนาว ค่า PM 2.5 เกิน 200 – 300 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และค่าสูงสุดพบในระหว่างเดือนธันวาคม 1998 – เมษายน 1999 คือ 2.8, 3.5, 4.2, 6.5 และ 3.2 เท่าของ EPA ซึ่งแสดงว่ามีค่าสูงในฤดูหนาว สถานีทั้ง 5 แห่ง ที่ใช้ศึกษาได้แก่ คณะแพทยศาสตร์ บ้านพักถนนศิริมิ่งคลาจารย์ ตลาดวโรรส อาคารเกษตรที่สูง(กาแล) และวัดพวกช้าง สำหรับพื้นที่ที่มีการจราจรคับคั่ง เช่นที่ตลาดวโรรส โรงเรียนวัดพวกช้าง และอาคารเทศบาลนครเชียงใหม่ PM 2.5 มีแนวโน้มที่ค่าจะสูงกว่ามาตรฐานสูงสุดของคุณภาพอากาศที่กำหนด

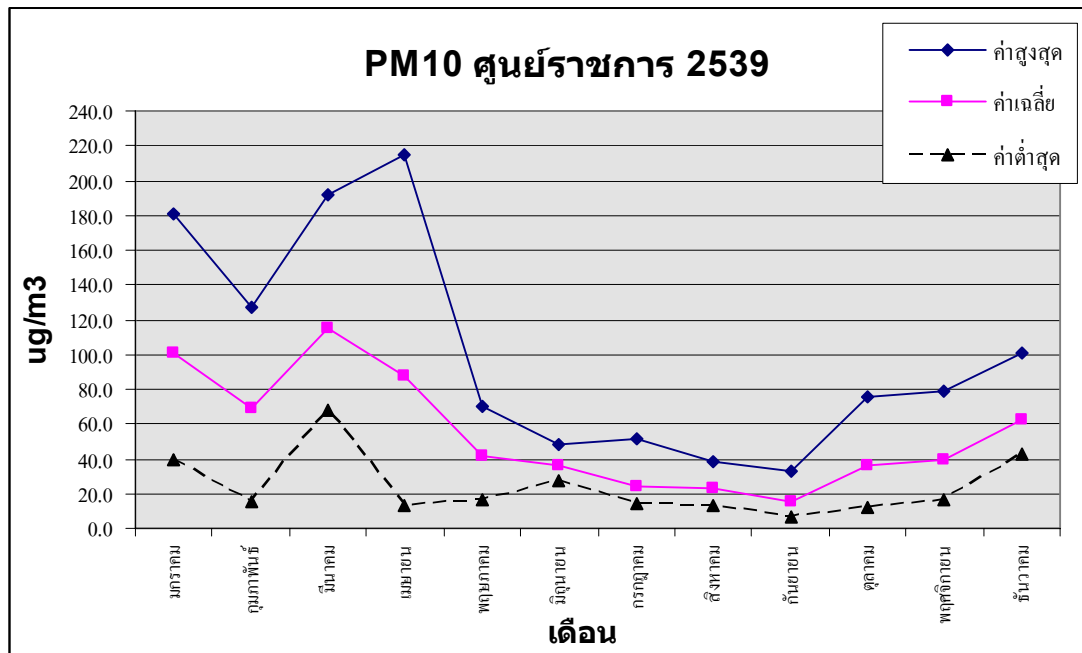
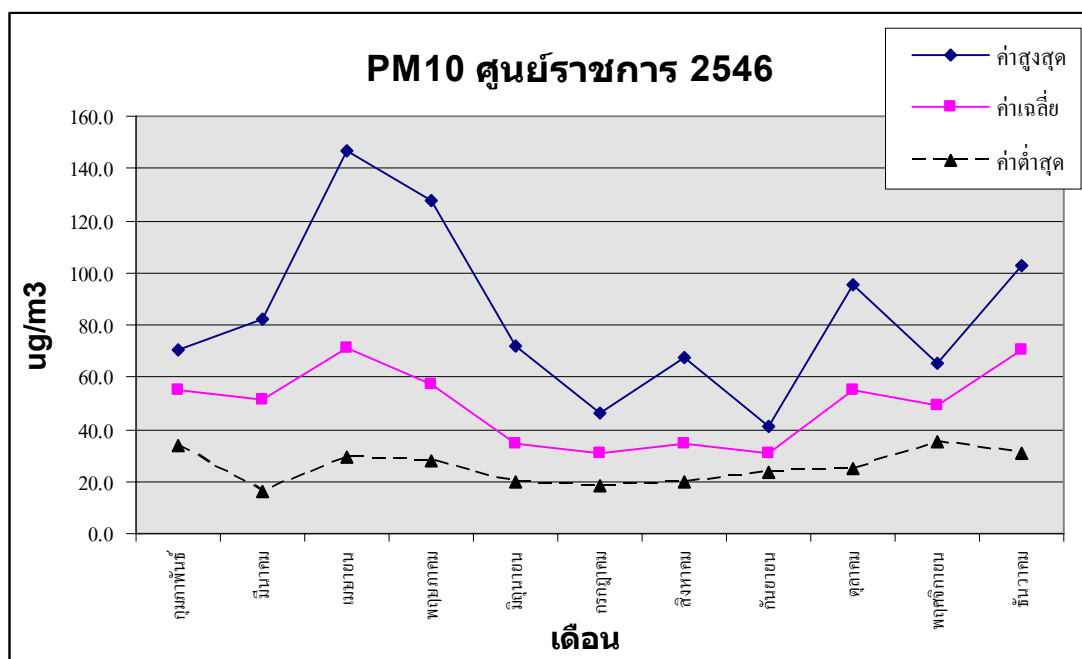
นอกจากนี้ยังมีก๊าซไอโซนเกินมาตรฐานด้วยเช่นกัน นอกจากปริมาณรถที่แล่นไปมาบนท้องถนนแล้ว กรมอนามัยพบว่าสถานประกอบการเกี่ยวกับรถยนต์ เช่น อู่ซ่อมรถ ก็มีผลสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาเดือดร้อนรำคาญแก่ชุมชนจากมลพิษประเภท ตะกั่ว แคดเมียม แมงกานีส ปะปน เบนซิน โทลูอีน โซลีน สไตรีน อะซิโตน ไฮโดรคาร์บอน ก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ และฝุ่นละออง เป็นต้น

สำหรับพารามิเตอร์อื่น ๆ เช่น SO_2 , NO_2 และ CO พบว่าค่าสูงสุดและค่าเฉลี่ยในแต่ละเดือนยังต่ำกว่าค่ามาตรฐานมากทั้ง 2 จุด แม้ว่าในภาพรวมค่าที่วัดได้ที่โรงเรียนยุพราชจะสูงกว่าบริเวณศูนย์ราชการรวมมาโดยตลอด แต่ไม่มากนัก ทุกค่ามีค่าสูงในฤดูหนาวและลดลงในฤดูฝน ทั้งนี้เพราะฝนจะช่วยชะมลสารในบรรยากาศไปกับน้ำฝน ทำให้คุณภาพอากาศดีขึ้น

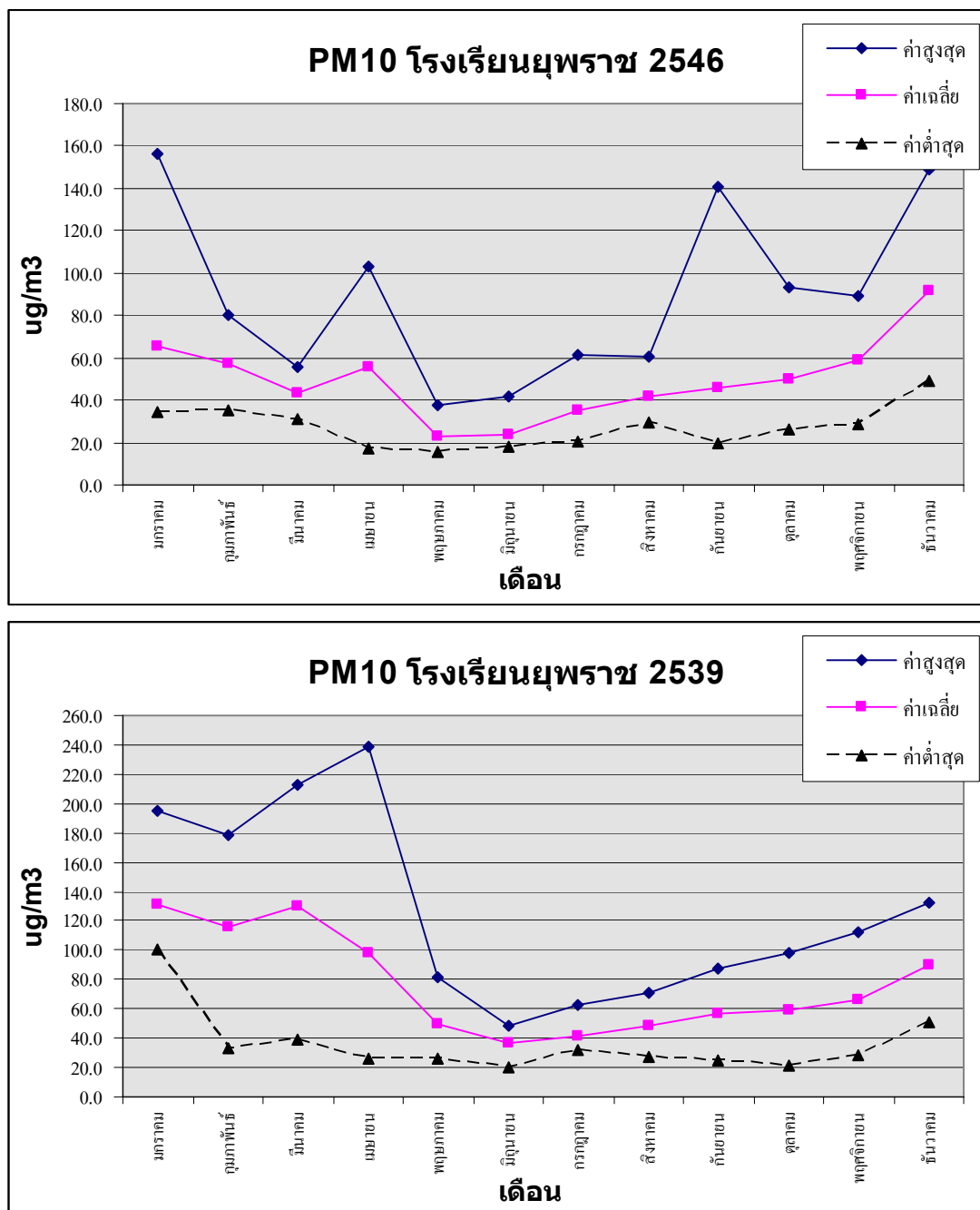
จากข้อมูลที่กล่าวแล้วจะเห็นได้ว่าการจราจรที่หนาแน่นมากขึ้นมีความสัมพันธ์กับมลสารที่เพิ่มขึ้นในบรรยากาศ

คาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เป็นมลภาวะที่เกิดจากแหล่งมลภาวะประเภทเคลื่อนที่ได้ อันได้แก่การจราจร เป็นหลัก กิตติ โคตมา (2546) ได้วิเคราะห์โดยแบบจำลองหาความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในเมืองเชียงใหม่ ในพื้นที่ 100 ตร.กม. พบว่า ปัจจุบันยังไม่มีบริเวณใดมีความเข้มข้นเกินมาตรฐานค่าเฉลี่ย 1 ชม. (34.2 มก./ลบ.ม.) แต่บริเวณที่มีความเข้มข้นสูงคือ บริเวณศูนย์วัฒนธรรมเชียงใหม่ สะพานป่าตัน และโรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย แผนกประถม ซึ่งมีค่าสูงในช่วงเช้า

(31.07, 28.87 และ 20.53 มก./ลบ.ม.) และบริเวณสี่แยกศาลเด็ก (14.22 มก./ลบ.ม.) มีค่าสูงในช่วง
บ่าย



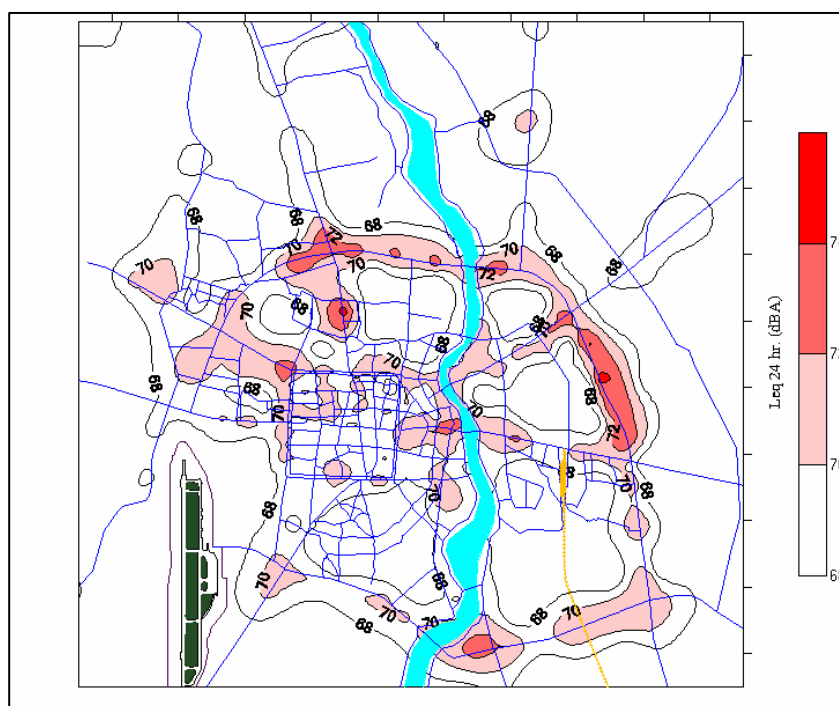
รูปที่ 3.9 การเปลี่ยนแปลงของปริมาณฝุ่นละอียด (PM 10) ระหว่างเดือนต่างๆของปี ที่ศูนย์ราชการรวม
ปี พ.ศ.2546 และ พ.ศ.2539



รูปที่ 3.10 การเปลี่ยนแปลงของปริมาณฝุ่นละอียด (PM 10) ระหว่างเดือนต่าง ๆ ของปี ที่โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย ปี พ.ศ.2546 และ พ.ศ.2539

มลพิษทางเสียง

สำหรับค่าระดับเสียงโดยตรงจากการจราจรในเชียงใหม่ กิตติศักดิ์ ณ หนองคาย (2547) ได้ทำการวัดระดับเสียงบนฟุตบาทริมถนนประเภทในเมือง 30 จุด และประเภทชานเมือง 30 จุด ในช่วงเวลา 12.00-18.00 น. พบว่าระดับเสียงรายชั่วโมง (L_{eq}) มีค่าระหว่าง 69.2 – 77.9 เดซิเบลเอ เมื่อเทียบเป็นค่า (L_{eq}) 24 ชั่วโมงแล้วเปรียบเทียบกับมาตรฐานเสียง 70 เดซิเบลเอ พบว่าพื้นที่ที่ระดับเสียงเกินมาตรฐานแล้ว ได้แก่ถนนที่ปริมาณจราจรสูง และรถหนักวิ่ง เช่น แยกช่วงสิงห์ และถนนซูเปอร์ช่วงสี่แยกศาลเด็ก-สี่แยกปอยหลวง เป็นต้น (รูปที่ 3.11)



รูปที่ 3.11 เส้นชั้นระดับเสียง (เดซิเบลเอ) ในพื้นที่เมืองเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2545 จาก กิตติศักดิ์ (2547)

สรุป

(1) สารมลพิษจากการจราจรได้แก่ คาร์บอนมอนนอกไซด์ โอโซน ออกไซด์ของไนโตรเจน ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ สารประกอบอินทรีย์ระเหยได้ สารพีเอเอช (Polycyclic Aromatic Hydrocarbon) และฝุ่น (Particulate Matter) ขนาดเล็กกว่า 2.5 และ 10 ไมครอน (PM 2.5 และ PM 10)

(2) โดยภาพรวม มลพิษทางอากาศในเมืองเชียงใหม่ยังมีค่าไม่เกินพิกัดของกรมควบคุมมลพิษ ยกเว้นปริมาณฝุ่นซึ่งเกินพิกัดหลาย ๆ วัน ในหน้าแล้ง จนเป็นที่ระหนักถึงปัญหานี้อย่างกว้างขวาง

(3) ในปัจจุบัน พื้นที่ที่มีระดับเสี่ยงจากการจราจรเกินค่ามาตรฐานกรมควบคุมมลพิษ (เมื่อวัดที่ทางเท้า) ส่วนใหญ่จะอยู่บนถนนหลักที่สำคัญ ได้แก่ถนนสุขุมวิทไฮเวย์ ถนนโชตนา ถนนอ้อมเมือง บางตอนของถนนห้วยแก้ว และถนนท่าแพ

3.7 สถานการณ์โรคในจังหวัดเชียงใหม่

จากรายงานเกี่ยวกับคุณภาพอากาศเมืองเชียงใหม่ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา พบว่าเมืองเชียงใหม่ประสบปัญหาหมอกพิษทางอากาศอย่างต่อเนื่อง ซึ่งมีความสัมพันธ์กับสุขภาพของคนในเมืองเชียงใหม่โดยพบว่าคนเชียงใหม่มีอัตราการเจ็บป่วยด้วยโรคทางเดินหายใจสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่พบว่าในปี พ.ศ. 2542 มีประชากรป่วยด้วยโรคทางเดินหายใจ 42,739 คนต่อประชากร 100,000 คน (42.7%) โดยเพิ่มจากปี 2537 ซึ่งมีอัตราการเจ็บป่วยเพียง 33,000 คนต่อประชากร 100,000 คน (33%) และจากรายงานประจำปี 2546 ของสำนักงานสาธารณสุข จังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ในปี 2544, 2545 และ 2546 จากประชากรทั้งจังหวัดประมาณ 1 ล้านกว่าคน มีผู้ป่วยนอกด้วยระบบทางเดินหายใจ 660,083 704,800 และ 804,173 คน คิดเป็นอัตรา 424, 439 และ 503 คนต่อแสนประชากร ตามลำดับ นอกจากนี้มีการศึกษาพบว่าอัตราการย่อยละของเด็กร้อยละ 13 ปี ที่เป็นโรคหืดและภูมิแพ้ในเชียงใหม่ใกล้เคียงกับกรุงเทพมหานคร

นอกจากนี้ พบว่า จังหวัดเชียงใหม่มีผู้ป่วยด้วยโรคมะเร็งปอดในระดับสูงมากในประเทศไทย และพบมากในเขตเมืองโดยเฉพาะ อ.เมือง อ.สันทราย และ อ.สารภี ผู้ป่วยด้วยมะเร็งปอดในอัตราต่อแสนคน ปี 2543 เท่ากับ 17.96 ปี 2544 เท่ากับ 69.94 เพิ่มขึ้นในปี 2545 เท่ากับ 135 และผู้ที่ป่วยด้วยโรคมะเร็งปอดที่ไม่ใช่ผู้สูบบุหรี่ก็มีจำนวนมากขึ้น

3.8 การสนับสนุนจากสังคมและการตัดขาดชุมชน

การขนส่งมีผลกระทบต่อสุขภาพซึ่งหลายๆผลกระทบเราไม่ค่อยได้ตระหนัก เช่น ก่อให้เกิดความเครียด ความหงุดหงิด ความรู้สึกไม่ปลอดภัย การสูญเสียที่ดิน และทำให้ชุมชนถูกตัดขาด (Community Severance) และการสนับสนุนจากสังคม (Social support) ลดลง

จากหลักฐานที่เพิ่มมากขึ้นในช่วง 2 ทศวรรษที่ผ่านมาที่แสดงให้เห็นว่าการที่คนในสังคมมีปฏิสัมพันธ์กันน้อยลงหรือการช่วยเหลือซึ่งกันและกันน้อยลงมีผลเสียต่อสุขภาพ ปริมาณการจราจรและความเร็วมีความสัมพันธ์โดยตรงกับดัชนีวัดปฏิสัมพันธ์ทางสังคม เช่น จำนวนเพื่อนและผู้คุ้นเคยในชุมชน ระดับของกิจกรรม หรือขนาดพื้นที่ที่อยู่อาศัยเห็นว่าเป็นพื้นที่ของเขาลดลง (ถูกรุกราน) เมื่อปริมาณการจราจรบนถนนมากขึ้นและรถวิ่งเร็วขึ้น

การปฏิสัมพันธ์ในสังคม (Social Interaction) เมืองเชียงใหม่

ในวงเสวนา สัมมนาและการประชุมเกี่ยวกับเมืองเชียงใหม่ในโอกาสต่างๆ คนส่วนใหญ่เห็นว่าการสัมพันธ์ระหว่างกัน ความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้าน และการมีส่วนร่วมในชุมชนน้อยลงหรือต่างคนต่าง

อยู่มากขึ้น โดยภาพรวม การที่เมืองเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางด้านต่าง ๆ ของภาคเหนืออาจเป็นสาเหตุให้ชุมชนแตกสลาย เชียงใหม่ได้กลายเป็นแหล่งงานใหญ่ที่มีคนอพยพเข้ามาอยู่ในเชียงใหม่มากขึ้น คนในชุมชนเดิมจำนวนหนึ่งได้ขายที่แล้วอพยพย้ายถิ่นออกไป และถูกแทนที่ด้วยคนต่างถิ่นที่ไม่มีความผูกพันกับสังคมเชียงใหม่ อาชีพ คนเปลี่ยนไปและหลากหลาย วิถีชีวิตคนในชุมชนที่แตกต่างกันมากขึ้นทำให้การร่วมกิจกรรมในชุมชนน้อยลง ยิ่งคนเดิมในเชียงใหม่ไม่ร่วมในงานพิธีต่าง ๆ เหมือนในอดีต เนื่องจากเห็นว่าการเหล่านั้นไม่ใช่วัฒนธรรมดั้งเดิมของตน หากแต่ปรุงแต่งขึ้นเพื่อเป็นจุดขายของการท่องเที่ยวก็จะให้ชุมชนเดิมที่ถูกการวางแผนทางกายภาพแยกให้ห่างเหินกัน ขาดความรู้สึกเกาะเกี่ยวและความรู้สึกร่วมในการเป็นชุมชนออกไปทุกที (ดวงจันทร์ เจริญเมือง, 2541)

นอกจากนั้น การพึ่งพารถยนต์และจักรยานยนต์ในการสัญจรมากขึ้น ทำให้คนมีโอกาสพบปะและทักทายกันน้อยลง ความเกาะเกี่ยวของความเป็นชุมชนกันนับวันจะจางหายไป ถนนที่กว้างและมีรถมากทำให้กิจกรรมริมถนนและการข้ามถนนลดลง (พลกฤษณ์ คลังบุญครอง และ มนสิชา เพชรานนท์, 2545) การสร้างถนนสายใหญ่และที่รถวิ่งเร็ว เช่นถนนสุขุมวิทไฮเวย์ 10 ช่องจราจร น่าจะมีส่วนในการตัดขาดสังคม (Social severance) ในระดับหนึ่ง

3.9 สุขภาวะและผลกระทบทางจิตวิญญาณ

สุขภาวะทางจิตวิญญาณ หรือใจที่เป็นสุข แม้จะเป็นนามธรรมแต่มองเห็นได้จากการปฏิบัติของคนที่ยึดถือศรัทธาและสังคมซึ่งในทางศาสนาพุทธสามารถอธิบายได้ด้วยการทำบุญ 3 อย่าง คือ (1) การให้ทาน ได้แก่ การให้ การเผื่อแผ่แบ่งปัน (2) การรักษาศีล ได้แก่การประพฤติสุจริต มีกาย วาจา ที่เกื้อกูลไม่เบียดเบียนกัน และ (3) ภาวนา ได้แก่ การฝึกอบรมจิตใจ เจริญปัญญา (พระธรรมปิฎก, 2542)

เชียงใหม่อย่างน้อยในอดีต, เป็นเมืองแห่งศาสนา อยู่ร่วมกับธรรมชาติ ไม่เบียดเบียนทำลายธรรมชาติ ในเมืองเชียงใหม่มีองค์ประกอบที่สนับสนุนการใช้ชีวิตเพื่อการมีสุขภาวะทางจิตวิญญาณที่ดีหลายประการ เช่น การมีประเพณี ธรรมเนียมปฏิบัติของท้องถิ่น การมีศาสนาหรือวัดเป็นโครงสร้างสนับสนุนการดำเนินชีวิต วิถีชีวิตที่สงบ ไม่เร่งรีบ และมีพื้นที่ชุมชนใช้ร่วมกันได้ เช่น วัด ช่างสวนสาธารณะ สนามและลานกีฬา เป็นต้น

คนเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบันขาดความเชื่ออาถรรพ์ ความมีน้ำใจอันดีงาม การรู้จักการให้และการแบ่งปันหายไป (นงลักษณ์ ดิษฐ์วงศ์, 2545) การสอบถามความเห็นประชาชน 500 คน (การวิจัยในระยะที่ 1 ของโครงการนี้) ยืนยันว่าแม้จะยังเห็นว่าคนเชียงใหม่ยังมีความเชื่ออาถรรพ์ (คงเปรียบเทียบกับเมืองอื่น) แต่ผู้ตอบที่เห็นว่าคนไม่เชื่ออาถรรพ์กันก็มีมากขึ้น ความอดทนอดกลั้นน้อยลง

บทที่ 4

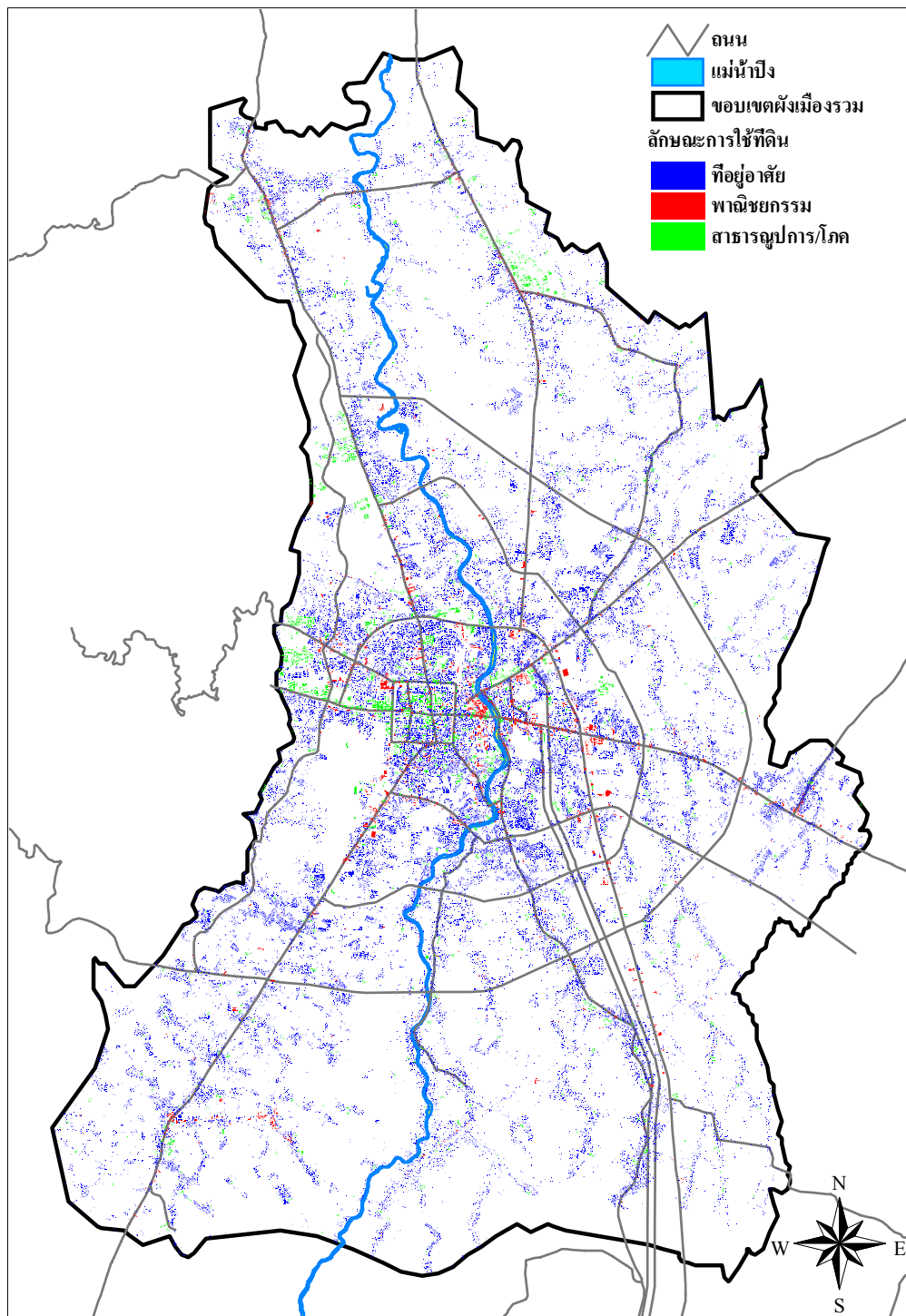
เมืองเชียงใหม่และการขนส่ง : แนวโน้ม และผลกระทบทางสุขภาพ

4.1 แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของเมือง

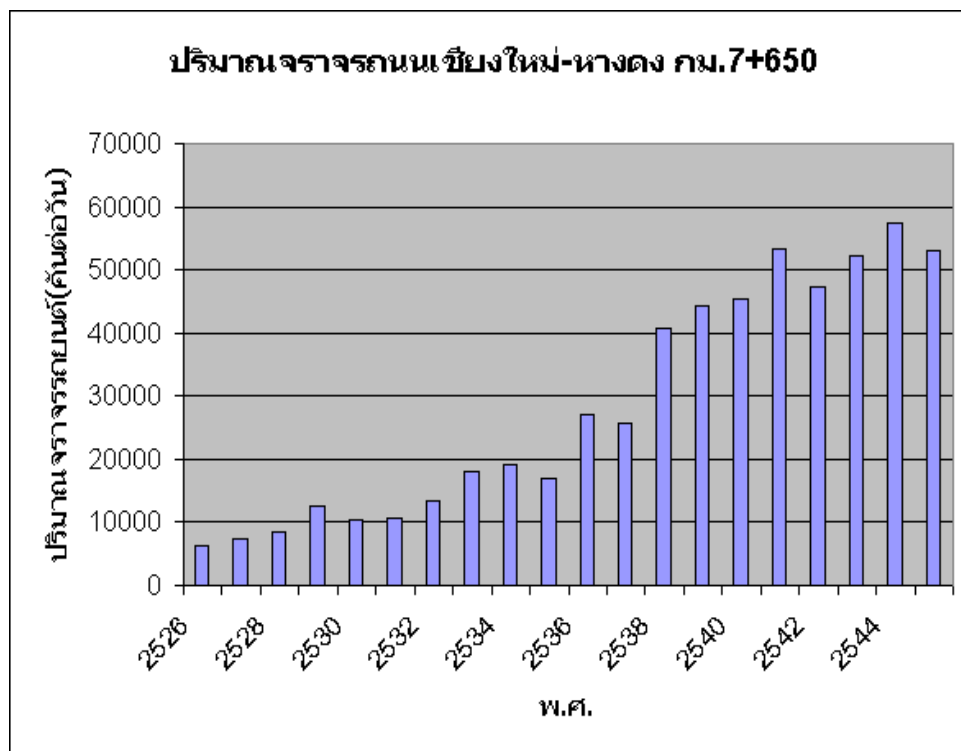
รูปที่ 4.1 แสดงแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินในเขตเมืองเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2545 เมื่อเปรียบเทียบกับแผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ปี พ.ศ. 2535 (รูปที่ 3.1) จะเห็นแนวโน้มของการขยายพื้นที่เมืองออกสู่ชานเมืองอย่างต่อเนื่อง ซึ่งแสดงให้เห็นจากการฟื้นตัวของหมู่บ้านจัดสรรชานเมือง ประชาชนที่เคยอยู่อาศัยในเมืองส่วนหนึ่งย้ายออกไปอยู่บ้านชานเมือง ที่อยู่เดิมให้คนอื่นเช่า ปรากฏการณ์ที่คนย้ายออกจากเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ไปอยู่นอกเขตจะเห็นได้จากตัวเลขจำนวนผู้มีสิทธิเลือกตั้งในเขตลดลง

อย่างไรก็ตาม แหล่งดึงดูดกิจกรรมของเมือง เช่น แหล่งงาน และสถานศึกษา ส่วนใหญ่ยังอยู่สถานที่เดิม ในขณะที่ที่อยู่อาศัยกระจายออกนอกเมืองมากขึ้น ส่งผลให้มีปริมาณการเดินทางเข้าออกเมืองเพื่อการทำงานและเรียนหนังสือเพิ่มดังตัวอย่างปริมาณจราจรบนถนนเชียงใหม่-หางดง ช่วงเข้าเขตอำเภอเมืองเชียงใหม่ (รูปที่ 4.2) ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 เป็นต้นมา

แหล่งดึงดูดการจราจรที่มีการเปลี่ยนสถานที่ตั้งที่ชัดเจน คือ แหล่งจับจ่ายซื้อของห้างสรรพสินค้าศูนย์การค้าขนาดใหญ่ เช่น โลตัส บิ๊กซี คาร์ฟู และแอร์พอร์ตพลาซ่า เลือกตั้งห้างฯอยู่แถวถนนวงแหวนชานเมืองแทนที่จะอยู่กลางเมือง อันมีผลต่อรูปแบบการจับจ่ายซื้อของของครัวเรือนที่เปลี่ยนจากการซื้อของร้านค้าในเมืองและในร้านขายปลีกใกล้บ้านไปเป็นการซื้อของตามศูนย์การค้าชานเมืองมากขึ้น



รูปที่ 4.1 แผนที่แสดงการขยายตัวของเมืองออกสู่ชนเมือง ปี พ.ศ. 2545 จุดสีน้ำเงิน แดง และเขียว แสดงอาคารเพื่ออยู่อาศัย พาณิชยกรรม และสาธารณูปโภค/สาธารณูปการ



รูปที่ 4.2 ปริมาณจราจรรายวันบนทางหลวงเข้าออกเมือง (สายเชียงใหม่ – หางดง) ปี พ.ศ. 2526 - 2545

4.2 ความยากง่ายในการเดินทางและการเข้าถึงกิจกรรม

ปัญหาของการขนส่งไม่ว่าจะเป็นที่ใดก็ตามสามารถแบ่งเป็น 2 ปัญหาใหญ่ (Owen, 1966) ในตอนที่พื้นที่เริ่มต้นการพัฒนา คำถามมีอยู่ว่าทำอะไรจึงจะเดินทางจากตำบล ก. ไปยังตำบล ข. ได้ทุกฤดูกาล ? หลังจากนั้น เมื่อการเดินทางจากตำบล ก. ไปยังตำบล ข. ทำได้แล้ว ก็มีความต้องการเพิ่มขึ้น จึงจะเกิดคำถามที่ 2 ว่า จะเดินทางให้สะดวก รวดเร็วและปลอดภัยได้อย่างไร ?

แม้การเดินทางในอดีตที่ใช้การเดินทางเท้าและการใช้สัตว์เป็นหลักจะทำให้การเดินทางระหว่าง 2 จุดเป็นไปได้ แต่การนำเข้ามาซึ่งยานยนต์และการปรับปรุงเส้นทางได้ตอบสนองต่อคำว่า “สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย” ทำให้การเดินทางระยะทางไกลขึ้นสามารถทำได้ นั่นคือสามารถทำให้เมืองขยายออกได้ แหล่งงาน และที่อยู่อาศัยสามารถกระจายตัว ไม่จำเป็นต้องกระจุกตัวอยู่เฉพาะในกลางเมืองอีกต่อไป คนที่มียานยนต์ยังสามารถเดินทางไปมาได้โดยสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย การขยายตัวของ

เมืองเชียงใหม่ซึ่งเห็นได้ชัดจากการขยายตัวของหมู่บ้านจัดสรร และการขยายศูนย์การค้าออกไปชานเมืองเกิดขึ้นพร้อม ๆ กับการปรับปรุงโครงข่ายถนนในบริเวณชานเมือง ในมุมมองนี้กล่าวได้ว่าการปรับปรุงการขนส่งโดยการสร้างและขยายทางหลวง ทำให้สามารถเข้าถึงแหล่งซื้อของและแหล่งงานได้ง่าย และการเข้าถึงได้ง่ายก็ดึงดูดการพัฒนาที่ดินขึ้นในพื้นที่นั้น อย่างไรก็ตามในมุมมองหนึ่งการพัฒนาถนน (วงแหวน) ชานเมืองเป็นการเร่งกระบวนการขยายเมืองออกสู่ชานเมือง (Urban sprawl) ซึ่งทำให้ความหนาแน่นประชากรน้อยลงจนยากที่จะจัดบริการขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพและคุ้มค่าได้

เมืองเชียงใหม่ในอดีต (เช่นเมื่อ 25 ปีที่แล้ว) ปริมาณรถบนถนนน้อย ถนนเป็นแบบลาดผิวจราจร ทำให้การเดินทางโดยรถสะดวกและรวดเร็ว ความเร็วเดินทางบนถนนห้วยแก้ว และถนนโชตนาในช่วงโมงเร่งด่วนเย็นในปี พ.ศ. 2522 อยู่ในระดับ 48 และ 31 กม/ชม (สุเทพ นิมมลและคณะ, 2523) อย่างไรก็ตาม เมืองได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากแผนพัฒนาฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) เป็นต้นมา โดยการพัฒนาให้เมืองเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของภาคเหนือในหลาย ๆ กิจกรรม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานส่งผลให้ปริมาณรถเพิ่มและการจราจรแออัดเพิ่ม ความเร็วเดินทางบนถนนทั้งสองลดลงเหลือประมาณ 14 และ 20 กม/ชม. ในปี พ.ศ. 2537 เมืองที่เดินทางโดยรถส่วนตัวได้สะดวกรวดเร็วเปลี่ยนเป็นเมืองที่เดินทางสะดวกน้อยลง ความเร็วเดินทางลดลง

การจราจรติดขัดหรือความเร็วในการเดินทางลดลงเป็นปัญหาหรือไม่?

ในกลุ่มประชาชนทั่วไปนั้น จากการสำรวจของคณะผู้ศึกษาที่ทำการสอบถามความคิดเห็นของประชาชนจำนวน 500 คน ต่อสภาพเมืองเชียงใหม่ ประชาชนกลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่า เชียงใหม่ “เป็นเมืองแออัดรถติด” อย่างไรก็ตาม แม้ประชาชนจะมีความเห็นว่าการจราจรในเชียงใหม่มีความแออัดหนาแน่น แต่ต่อความเห็นว่าการจราจรเป็นปัญหาหรือไม่กลับมีความเห็นต่างกับกลุ่มนักวิชาการ โดยที่ประชาชนทั่วไปเห็นว่าการจราจรแม้จะมีความหนาแน่นขึ้นในช่วงระยะ 5-10 ปีที่ผ่านมา แต่เห็นว่ายังไม่รุนแรงมากนัก การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเชียงใหม่จำนวน 400 คนเกี่ยวกับสภาพการจราจร โดย กรรณิกา ธรรมสอน (2543) พบว่า ประชาชนผู้ที่อาศัยและใช้รถใช้ถนนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ส่วนใหญ่เห็นว่าการจราจรในเขตเทศบาลจะมีปัญหาเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วนทั้งเช้าและเย็น (7.00-9.00น. และ 16.00-18.00น.) ส่วนนอกเวลาเร่งด่วนนั้น ไม่มีปัญหาการจราจรติดขัด เช่นเดียวกับงานศึกษาของสุบิน อินทปັນ (2537) ที่ผู้ให้ข้อมูลได้กล่าวถึงปัญหาการจราจรในเชียงใหม่ว่า “มีรถติดเฉพาะบางเวลาเท่านั้น”

ในขณะที่ประชาชนเห็นว่าการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนเป็นปัญหา แต่ก็ยังเห็นว่าที่ผ่านมาการพัฒนาถนนนำมาซึ่งผลทางบวกหลายประการ คือส่วนใหญ่เห็นด้วยที่ว่า การสร้างถนนเพิ่มทำให้บ้านเมืองเจริญขึ้น ค่าขายสะดวกขึ้น ติดต่อกับสะดวกและไปมาหาสู่กันง่ายขึ้น สามารถไปโรงพยาบาลได้รวดเร็ว สะดวกต่อการเดินทาง และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว ดังแสดงในตาราง 4.1

ตาราง 4.1 ความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาถนนเมืองเชียงใหม่

ท่านเห็นด้วยหรือไม่ต่อคำถามหรือถ้อยคำเหล่านี้ ?	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ
การมีถนนตัดขึ้นใหม่ทำให้บ้านเมืองมีความเจริญ	80	5	15
การมีถนนตัดขึ้นใหม่ทำให้การค้าสะดวกขึ้น	77	6	17
การคมนาคมในปัจจุบันทำให้ผู้คนเดินทางติดต่อกันได้สะดวก	94	4	2
การมีถนนทำให้ญาติพี่น้องไปมาหาสู่กันง่ายขึ้น	85	4	11
การมีถนนที่ติดต่อกันมากสาย เมื่อเกิดเจ็บป่วยสามารถไปโรงพยาบาลได้รวดเร็ว	92	4	4
เส้นทางการเดินรถ/การขนส่งในเมืองเชียงใหม่มีการจัดการทำให้เกิดความสะดวกมาก	62	13	25
การมีถนนที่มากสาย เป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวของเมืองเชียงใหม่	70	9	21

ที่มา - จากการสุ่มสอบถามหัวหน้าครัวเรือนในชุมชนถนนช้างม่อย/ท่าแพ 100 คน โดยคณะนักวิจัย

ในขณะที่ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นด้วย แต่ในหลายข้อมีผู้ที่ไม่เห็นด้วยและผู้ที่ไม่แน่ใจว่าผลกระทบจะเป็นในทางบวกในสัดส่วนที่มากอยู่ เช่น ประเด็นต่อความสะดวกในการค้าขาย การจัดการเส้นทางการเดินรถ หรือการมีถนนมากสายจะเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองเชียงใหม่หรือไม่

โดยสรุปแล้ว จากการทบทวนงานวิจัยและเอกสารทางวิชาการพบว่า นักวิชาการด้านเมืองและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งกลุ่มเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรปัจจุบัน ตระหนักในปัญหาการจราจรเชียงใหม่ ในขณะที่ในกลุ่มประชาชนทั่วไปนั้นแม้จะรับรู้ถึงความหนาแน่นของการจราจรแต่ยังไม่ได้แสดงถึงการรับรู้ว่าเป็นปัญหาที่ต้องดำเนินการแก้ไขอย่างรีบด่วน

แนวโน้ม

การศึกษาเพื่อคาดคะเนปริมาณการเดินทาง และ คุณภาพการเดินทางในอนาคตยังมีค่อนข้างจำกัด ตาราง 4.2 แสดงปริมาณการเดินทางในผังเมืองรวมเชียงใหม่ ปี พ.ศ.2537 กับ ปี พ.ศ.2545 ตาราง 4.2 ปริมาณการเดินทางใน 1 วัน (ล้านเที่ยว)ในผังเมืองรวมเชียงใหม่ (พื้นที่ 430 ตร.กม)

ปี พ.ศ.	การเดินทางจากผู้อยู่อาศัยในเขตผังเมืองรวม	การเดินทางจากผู้อยู่อาศัยนอกเขต	รวมทั้งหมด	แหล่งที่มา
2537	1.33	0.26	1.59	กทพ (2538)
2545	2.08	0.26	2.33	สจร (2545)
สัดส่วน			1.472	

หมายเหตุ - การศึกษาจาก 2 แหล่งไม่จำเป็นต้องมีสมมุติฐานเหมือนกัน

การเพิ่มของปริมาณเที่ยวเดินทางเป็น 1.472 เท่าใน 8 ปี หรือประมาณร้อยละ 5 ต่อปี นับเป็นอัตราค่อนข้างต่ำ ทั้งนี้มาจากสภาพเศรษฐกิจตกต่ำในช่วง ปี พ.ศ. 2540-2544 โดยทั่วไปแล้ว ปริมาณการเดินทางจะเพิ่มไปในทิศทางเดียวกับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เช่น เพิ่มด้วยอัตราเดียวกันกับอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดเป็นอย่างน้อย เป็นต้น ดังนั้นถ้าสมมุติว่าการเดินทางเพิ่มร้อยละ 6 ต่อปี ปริมาณเที่ยวเดินทางในปี พ.ศ. 2555 จะเป็น 4.17 ล้านเที่ยวต่อวัน หรือเพิ่มเป็น 1.79 เท่า ของปริมาณการเดินทางในปี พ.ศ. 2545

เนื่องจากโครงข่ายถนนไม่สามารถเพิ่มให้ทันกับปริมาณการเดินทางที่เพิ่มขึ้น และถ้าสัดส่วนการใช้รถขนส่งสาธารณะยังเหมือนในปัจจุบัน เที่ยวเดินทางจำนวนมากจะเดินทางด้วยรถยนต์และรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเดินทางที่ช้าลง หรือเวลาเดินทางระหว่างคู่พื้นที่ใด ๆ โดยเฉพาะในพื้นที่วงแหวนรอบใน (ภายในถนนซูเปอร์ไฮเวย์) จะมากขึ้น นอกจากนั้น ด้วยระบบผังเมืองที่เป็นอยู่ ที่มีแนวโน้มว่าแหล่งงานและสถานศึกษาจะอยู่ที่เดิมในขณะที่ที่อยู่อาศัยกระจายสู่ชานเมือง สองปัจจัยหลักนี้บ่งชี้ว่าความสามารถเข้าถึงกิจกรรม เช่น ที่ทำงาน สถานศึกษา โรงพยาบาล ฯลฯ ของประชาชนจะลดลง

โดยสรุป ผลกระทบจากนโยบายหรือวิถีปฏิบัติด้านการพัฒนาเมืองและการขนส่งต่อความง่ายในการเดินทาง

1. การพัฒนา (สร้าง) ถนนเพิ่ม และการเข้ามาของยานยนต์ ทำให้การเข้าถึงกิจกรรมหรือการเดินทางง่ายขึ้น (เมื่อมองในช่วงยาว เช่น 40 ปี ที่ผ่านมา) อย่างไรก็ตาม ความง่ายในการเดินทาง เช่นการไปทำงานและไปเรียนหนังสือในอนาคต จะน้อยลง ด้วยแนวโน้มที่ระยะเดินทาง (Trip length) ที่ยาวขึ้น และ ในโครงข่ายการขนส่งมีการติดขัดมากขึ้น หรือความเร็วเดินทางที่ลดลงกว่าในปัจจุบัน
2. ความไม่เสมอภาคระหว่างบุคคล ความง่ายในการเดินทางของคนที่สามารถใช้รถส่วนตัวได้จะดีกว่าของผู้ที่ใช้รถขนส่งสาธารณะมาก ทั้งนี้ความเร็วเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะต่ำกว่าโดยรถส่วนตัว ส่วนหนึ่งเนื่องจากการที่รถขนส่งสาธารณะต้องจอดรับส่งผู้โดยสารตามเส้นทางอยู่แล้ว และส่วนหนึ่งจากการที่ต้องใช้เวลามากเมื่อต้องต่อรถสองต่อ นอกจากนั้น ในหลายพื้นที่รถขนส่งสาธารณะบริการไม่ถึง
3. ในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ด้วยกัน ความสามารถเข้าถึงกิจกรรมของคนที่อยู่ในโซนต่าง ๆ ไม่เท่ากัน โซนที่อยู่ห่างจากแหล่งงาน ห่างจากโรงเรียน หรือเดินทางไปโซนอื่น ๆ ยากกว่า (เช่น โซนชานเมือง) ความสามารถเข้าถึงกิจกรรมจะน้อยกว่า

4.3 วิธีการสัญจรที่เสริมสุขภาพ

4.3.1 การสัญจรโดยรถจักรยาน

(1) ทำไมคนไม่ใช้จักรยาน

การวิเคราะห์แนวโน้มและผลกระทบของการใช้หรือไม่ใช้จักรยาน ควรจะเริ่มด้วยคำถามที่ว่า ทำไมประชาชนเมืองเชียงใหม่จึงใช้จักรยานน้อย (ดังรายละเอียดในหัวข้อ 3.3) จากการสอบถามความคิดเห็นถึงปัญหาและอุปสรรคของชาวเชียงใหม่ที่อาศัยอยู่ในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ต่อการใช้จักรยานในชีวิตประจำวัน พบว่า เรื่องที่เป็นปัญหามาก ได้แก่ (ก) การรู้สึกไม่มีความปลอดภัยในชีวิต (ข) การรู้สึกไม่มีความปลอดภัยในสุขภาพ (ค) การไม่มีทางจักรยานตามท้องถนนต่าง ๆ อย่างทั่วถึง (ง) การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะอื่น ๆ (จ) ปัญหามลภาวะ เช่น ควัน ไอเสีย ฝุ่นละออง และน้ำท่วมขัง (ฉ) ขาดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น การจอดรถจักรยาน (ช) การดูแลรักษาเมื่อไปจอดที่สาธารณะ (ซ) ความแออัดของจราจรบนท้องถนนในเมือง (ฌ) สภาพถนนที่คับแคบ ส่วนเรื่องที่เป็นปัญหาพอสมควรมีข้อเดียวคือการดูหมิ่นดูแคลนจากผู้อื่น (อนุ เนินหาด ,2543)

อย่างไรก็ตาม ปัญหาดังกล่าวอาจรวมเป็นประเด็นใหญ่ ๆ ได้ 4 ประเด็น คือ ความรู้สึกไม่ปลอดภัย (ถูกรถอื่นเฉี่ยวชน) ปัญหามลภาวะต่อผู้ใช้จักรยาน กลัวจักรยานสูญหาย และการดูหมิ่นดูแคลนจากผู้อื่น นอกจากนี้ ผู้ใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ระบุพื้นผิวทางไม่ดีเป็นปัญหาสำคัญอีกปัญหาหนึ่ง

กลุ่มประชาชนข้างม่อ-ท่าแพ สะท้อนประเด็นความไม่ปลอดภัยอย่างชัดเจนระหว่างการสนทนากลุ่ม (3 พฤศจิกายน 2545) ด้วยคำพูดที่ว่า “ใช้จักรยานอันตรายมาก ถูกรถเฉี่ยวได้ “ หรือ “รถถีบขี่ได้ แต่ไม่กล้าขี่” สมาชิกในกลุ่มคนหนึ่งเป็นผู้ชายและเป็นนักปั่นจักรยานท่องเที่ยว บอกว่า “ต้องขี่จักรยานให้เร็วเท่ารถยนต์ถึงจะปลอดภัยหน่อย” แต่เขาก็เคยถูกรถยนต์เกี่ยวแฮนด์รถและล้ม

หลักฐานความไม่ปลอดภัย อาจดูได้ส่วนหนึ่ง จากจำนวนผู้ป่วยอุบัติเหตุจราจรทั้งหมดที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลมหาราชเชียงใหม่ (ตารางที่ 4.3) เช่น ในปี พ.ศ. 2541 จากจำนวนผู้ป่วยอุบัติเหตุ 7089 คน ปรากฏว่าผู้ป่วยที่เกิดจากอุบัติเหตุกับรถจักรยาน (รถยนต์-รถจักรยาน, รถจักรยานยนต์-รถจักรยาน, รถจักรยาน-รถจักรยาน, รถจักรยานล้มเอง, สามล้อเครื่อง-รถจักรยาน) 220 คน (ตาย 8 คน) อย่างไรก็ตามจำนวนอุบัติเหตุที่น้อยไม่ได้บ่งบอกว่าการใช้จักรยานปลอดภัย แต่ส่วนหนึ่งบอกว่าคนไม่กล้าใช้จักรยานในการสัญจร

การที่คนไม่ใช้จักรยานก่อให้เกิดอะไร ?

การที่คนเดินทางโดยรถส่วนตัว คือรถยนต์และจักรยานยนต์ เป็นส่วนใหญ่(ร้อยละ 82.34) ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะที่ดี การใช้จักรยานและการเดินเท้าน้อย นำไปสู่วิถีหลากหลายประการ ดังนี้ (ธนศวร เจริญเมือง, 2538)

(ก) วิถีการจราจร – รถยนต์ส่วนตัวมากเกินไป รถติด

(ข) วิถีสุขภาพกาย – คนในเมืองบ่นทอนสุขภาพจากการสูดมลพิษจากรถ ฝุ่นละอองจากการจราจร และเสียงดัง คนไม่ได้ออกกำลังกาย

(ค) วิถีสุขภาพจิต – ที่เห็นได้ชัด เช่น ความหงุดหงิดจากรถติด

ตารางที่ 4.3 จำนวนผู้ป่วยและตายจากอุบัติเหตุรถจักรยานที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลมหาราช
เชียงใหม่ ในปี พ.ศ. 2537 - 2541

อุบัติเหตุ	2537	2538	2539	2540	2541
รถยนต์-รถจักรยาน	36(1)	29(4)	52(3)	32(-)	37(4)
ร้อยละ	16.3	15.8	18.5	19.4	16.8
รถจักรยานยนต์-รถจักรยาน	110(1)	94(2)	103(4)	66(2)	86(3)
ร้อยละ	49.7	51.1	36.5	40.0	39.1
รถจักรยาน-รถจักรยาน	5(-)	5(-)	4(-)	1(-)	2(-)
ร้อยละ	2.3	2.7	1.4	0.6	0.9
รถจักรยานล้มเอง	70(1)	55(-)	116(2)	66(-)	94(1)
ร้อยละ	31.7	29.9	41.1	40.0	42.7
สามล้อเครื่อง-รถจักรยาน	-	1(-)	7(-)	-	1(-)
ร้อยละ	0.0	0.5	2.5	0.0	0.5
รวมจำนวน	221(3)	184(6)	282(9)	165(2)	220(8)
ร้อยละ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

หมายเหตุ : ตัวเลขใน () เป็นจำนวนคนตาย

- (ง) วิกฤติ(สุขภาพ)สังคม – ปฏิสัมพันธ์ของคนในสังคมลดลง เมื่อผู้คนอยู่แต่ในรถของตัวเอง ไม่มีคนเดิน ไม่มีคนขี่จักรยาน คนห่างเหินจากสิ่งแวดล้อม ไม่ค่อยรู้จักชุมชนของตนเอง โอกาสที่คนในชุมชนจะรู้จักกันลดลง
- (จ) วิกฤติของชาติ – การแออัดของรถยนต์ การไม่ใช้รถที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ทำให้ สูญเสียพลังงานที่ต้องซื้อจากต่างประเทศ ความต้องการการลงทุนซื้อหารถยนต์ การสร้างและขยายถนนทางด่วน ฯลฯ ทำให้เสียดุลการค้าและเสียทรัพยากรธรรมชาติ อุบัติเหตุนยนต์และจักรยานยนต์ ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ประเทศ

เมื่อพิจารณาปัญหาหรือปัจจัยที่ทำให้คนไม่นิยมใช้รถจักรยานในชีวิตประจำวัน จะเห็นว่าด้วยนโยบายหรือวิธีปฏิบัติปัจจุบันที่ :

- (1) การขนส่งสาธารณะยังใช้รถสีล้อแดงและประกอบกรว้างไม่ประจำสายทาง โอกาสที่จะพัฒนาให้เป็นระบบที่มีมาตรฐานบริการมีน้อย การดึงดูดให้ผู้เดินทางเปลี่ยนมาใช้รถขนส่งสาธารณะมีน้อย นอกจากนั้นการที่จะดำเนินมาตรการจำกัดการใช้รถส่วนตัวก็ทำได้ยากในขณะที่ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่เป็นทางเลือกที่ดีพอ ถนนในเมืองจะแออัดเพิ่มขึ้นด้วยยานยนต์ประเภทต่าง ๆ

(2) สืบเนื่องจาก (1) ทำให้ต้องการพื้นที่ถนนสำหรับรถยนต์และจักรยานยนต์เพิ่ม โอกาสที่จะมีโครงข่ายเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัยมีน้อยมาก หรือยังไม่มีผลอย่างจริงจังในทางปฏิบัติ ความรู้สึกไม่ปลอดภัยในการใช้จักรยานไปทำงานและไปโรงเรียนยังมีอยู่ ดังนั้นคาดว่าจะการใช้จักรยานซึ่งเป็นการสัญจรที่เสริมสุขภาพจะเพิ่มขึ้นน้อย

(3) สืบเนื่องจาก (1)เช่นกัน ความแออัดของยานยนต์บนถนน รวดเร็วมากขึ้น ไม่สามารถลดมลภาวะทางอากาศลงได้ ยังเป็นปัจจัยที่ไม่ส่งเสริมการใช้จักรยาน

ใช้จักรยานมากขึ้นเป็นผลดีอย่างไร ?

ปัจจุบัน ทั่วโลกยอมรับว่าจักรยานเป็นยานพาหนะส่วนบุคคลที่ใช้การได้ดีที่สุด และสอดคล้องกับแนวทางพัฒนาสังคมแบบยั่งยืนที่สุด เปรียบเทียบกับรถยนต์ซึ่งเป็นยานพาหนะส่วนบุคคลเช่นกัน รถจักรยานมีข้อได้เปรียบและมีคุณประโยชน์มากกว่า ดังต่อไปนี้

(ก) รถจักรยานไม่ใช้น้ำมัน จึงใช้พลังงานของโลกน้อย และประหยัดค่าใช้จ่ายในการจัดหาพาหนะและในการวิ่งรถ นอกจากนั้นยังสามารถผลิตได้ในประเทศซึ่งเป็นผลดีต่อเศรษฐกิจส่วนบุคคลต่อครอบครัว และต่อประเทศชาติ

(ข) การเดินทางโดยจักรยาน ที่ความเร็วไม่สูงมาก ทำให้อุบัติเหตุไม่รุนแรง

(ค) รถจักรยานเป็นเทคโนโลยีที่สะอาด ไม่สร้างมลพิษทางอากาศและเสียงเหมือนรถยนต์ เป็นผลดีต่อสุขภาพของทุกคน

(ค) ในพื้นที่ถนนที่มีอยู่ รถจักรยานยนต์ใช้พื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพกว่า จากการสำรวจพบว่าหากให้รถยนต์และรถจักรยานวิ่งบนทางด้วยความเร็ว 16 กิโลเมตรต่อชั่วโมง (อันเป็นความเร็วที่รถวิ่งในกรุงเทพมหานครและลอนดอน หรือแม้แต่ในเมืองใหญ่ ๆ ในประเทศไทยในปัจจุบัน) จักรยานจะสามารถพาคนเดินทางได้มากกว่าถึงหนึ่งเท่าตัว จึงแก้ปัญหาจราจรได้ดีมากกว่า

(ง) รถจักรยานช่วยให้ผู้ขี่ได้ออกกำลังกาย เป็นผลดีต่อสุขภาพ นอกจากนี้ยังทำให้ผู้ขี่ได้ใกล้ชิดกับธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นผลดีต่อสุขภาพทางกายและจิตใจ ประโยชน์ข้อนี้เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้คนในเมืองนิยมใช้จักรยานมากขึ้น

(ฉ) การเดินทางโดยจักรยานเปิดโอกาสให้คนเห็นคุณค่าของชุมชน สถาปัตยกรรมของชุมชน ได้เห็นปัญหาของชุมชนอย่างใกล้ชิด เสริมคุณธรรมในการไม่สร้างความเสียหายให้แก่สิ่งแวดล้อม

(จ) การใช้จักรยานในชุมชนเป็นการส่งเสริมการปฏิสัมพันธ์ของคนในชุมชน

สรุป การเดินทางโดยใช้จักรยานเป็นการเสริมสุขภาพทางกาย สุขภาพจิต สุขภาพสังคม และสุขภาพทางจิตวิญญาณ

4.3.2 การสัญจรโดยการเดินเท้า

ดังกล่าวในหัวข้อ 3.3 ปัญหาของการเดินทางในเมืองมีหลายประการ คือ ทางเท้าส่วนใหญ่แคบ มีสิ่งกีดขวางการเดิน ทางเท้าไม่ต่อเนื่อง ทางเดินถูกปิดกั้น ผิวทางเท้าเองไม่ปลอดภัยต่อการเดิน (เช่น ผิวไม่เรียบทำให้สะดุด หรือลื่น) ทางเดินไม่ร่มรื่น ไม่มีที่บังแดด และการข้ามถนนยากโดยเฉพาะถนนเดินทางเดียวที่รถมาก รถวิ่งเร็ว ถนนแบบหลายช่องจราจร การมีทางเท้าและสัญญาณไฟกีดแม้จะทำให้รู้สึกว่าการข้ามง่ายขึ้น แต่ผู้ข้ามมีโอกาสถูกชนเพราะรถไม่หยุดให้

ด้วยวิธีปฏิบัติปัจจุบันที่เน้นการเพิ่มความสามารถของเส้นทางในการรองรับยานยนต์ และต่อการวิ่งของยานยนต์ การอำนวยความสะดวกแก่คนเดินเท้ายังไม่ได้ให้ความสำคัญสูง ผลกระทบทางบวกของการสัญจรโดยการเดินเท้ายังคงไม่ได้รับการส่งเสริม โดยเฉพาะเมื่อการทำทางเดินเท้าขัดแย้งกับความต้องการเพิ่มความจุ (Capacity) ให้ยานยนต์ การข้ามถนนจะยังเป็นเรื่องที่ยากและเสี่ยงต่อไป

สรุปผลกระทบต่อสุขภาพของการเดินทางโดยการเดินเท้า

ผลกระทบทางบวก	ผลกระทบทางลบ(ถ้าจัดการไม่ดี)
- เป็นการเดินทางที่ค่าใช้จ่ายต่ำ เป็นผลดีต่อบุคคล ต่อครอบครัวและต่อประเทศ - เป็นการเดินทางที่ไม่ปล่อยมลภาวะ - ได้ออกกำลังกาย - เพิ่มการปฏิสัมพันธ์กับบุคคลอื่น และกับชุมชน	- มีความเสี่ยงสูงในการเดินโดยเฉพาะการข้ามถนน

4.4 อุปติเหตุจราจร

จากรูปที่ 3.6 จะเห็นแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของอุบัติเหตุจราจร ตามการเพิ่มของจำนวนรถจดทะเบียน ดังนั้นนโยบายใดก็ตามที่ส่งเสริมและผลักดันให้ประชาชนใช้รถส่วนบุคคลมากขึ้น (โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์) จะเป็นนโยบายที่เสริมให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมากขึ้น

เนื่องจากนโยบายหลัก : การจัดการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่โดยให้ส่วนบุคคลหรือเอกชนประกอบการเดินทางตามกลไกตลาด (รถสองแถว) ในเมืองที่อยู่อย่างกระจัดกระจาย เพราะเป็นระบบที่ไม่สามารถรับประกันคุณภาพการบริการต่อผู้โดยสาร ทำให้คนพยายามจัดหาและใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและจักรยานยนต์มากขึ้นเพื่อตอบสนองการเดินทางด้วยตนเอง การเพิ่มของรถส่วนบุคคลบนถนนและผู้โดยสารสาธารณะที่น้อยลงทำให้การประกอบการของรถสองแถวลำบากขึ้น ต้องขับรอนานขึ้นและหรือต้องขึ้นค่าโดยสาร ซึ่งก็มีผลทำให้ผู้โดยสารเปลี่ยนไปใช้รถส่วนตัว คือ รถยนต์ส่วนบุคคล รถปิคอัพและรถจักรยานยนต์ มากขึ้น นอกจากนี้เมื่อพิจารณาแนวทางปฏิบัติ 2 แนวในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกัน คือ การไม่จำกัดการใช้รถส่วนบุคคลและการแก้ปัญหาโดยการสร้างถนนเป็นหลัก -

งบประมาณภาคการขนส่งส่วนใหญ่ใช้ไปในการก่อสร้างและบำรุงรักษาถนน มีการลงทุนกับการจราจร และขนส่งวิธีอื่นน้อยมาก ดังนั้น นโยบายการขนส่งดังกล่าวส่งผลให้การเดินทางโดยรถขนส่งสาธารณะ ลดลง มีการใช้รถยนต์ส่วนตัวและจักรยานยนต์กันอย่างกว้างขวาง นำมาซึ่งอุบัติเหตุจราจรเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน

ผลกระทบของอุบัติเหตุจราจร

ผลกระทบของอุบัติเหตุจราจรอาจจำแนกเป็น (ก) ผลกระทบทางตรงและทางอ้อม หรือ (ข) ผลกระทบทางเศรษฐกิจและผลกระทบทางสังคม ผลกระทบดังกล่าวสามารถเกิดกับอุบัติเหตุทั้งที่รุนแรงมากและที่รุนแรงน้อย นั่นคือเกิดขึ้นได้กับอุบัติเหตุที่ทำให้ถึงแก่ชีวิต หรือบาดเจ็บ หรือทรัพย์สินเสียหาย

ความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุจราจร

ในการประมาณค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจนี้ จะพิจารณาด้านทุนทางสังคมที่ต้องเสียไปเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร ทั้งต้นทุนทางบัญชีและต้นทุนค่าเสียโอกาส โดยจำแนกเป็นประเภทต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. ต้นทุนจากความสูญเสียของทุนมนุษย์ (Human Capital Cost) ประกอบด้วย ต้นทุนอันเกิดจากการสูญเสียผลิตภาพ (Productivity) จากความพิการหรือทุพพลภาพและการเสียชีวิต ก่อนวัยอันควรอันเป็นผลจากอุบัติเหตุจราจร, ต้นทุนค่ารักษาพยาบาลที่เกี่ยวข้องทั้งหมด, ต้นทุนค่าเสียโอกาสอื่น ๆ จากการขาดรายได้และความสูญเสียในการผลิตเมื่อบาดเจ็บ และต้นทุนค่าเสียโอกาสของญาติผู้เจ็บ
2. ต้นทุนที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมาย (Legal costs) เช่น การฟ้องร้อง. และต้นทุนที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของระบบประกันภัย (Insurance claim costs)
3. ต้นทุนที่เกิดจากความเสียหายของทรัพย์สิน (Property damage) และ
4. ต้นทุนที่เกิดจากความล่าช้าของจราจรซึ่งเป็นผลมาจากอุบัติเหตุจราจร (Travel delay)

ในการประมาณค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจนี้สามารถประมาณค่าความเสียหายจากต้นทุนในข้อ 1, ต้นทุนในข้อ 2 เฉพาะที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของระบบประกันภัย (Claim), และต้นทุนที่เกิดความเสียหายของทรัพย์สินในข้อ 3, ส่วนต้นทุนในข้อที่ 4 นั้นไม่มีฐานข้อมูลสำหรับการคำนวณ

อย่างไรก็ดี สำหรับประเทศไทยแล้ว ต้นทุนที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่ายทางด้านกฎหมายนั้นคงเป็นสัดส่วนที่น้อยมาก ทั้งนี้จากการที่ประชาชนไทยมีแนวโน้มที่จะฟ้องร้องเพื่อเรียกค่าชดเชยทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องค่อนข้างน้อย แต่ต้นทุนที่เกิดจากความล่าช้าของจราจรนี้น่าจะมีมูลค่าสูงพอสมควร ดังในกรณีการศึกษาในประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่ามีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 11 ของความสูญเสียทั้งหมด

เนื่องจากตัวเลขความสูญเสียจากอุบัติเหตุในประเทศไทยยังไม่ชัดเจนมาก ดังนั้นจึงได้ใช้ตัวเลขของสำนักงานคณะกรรมการคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (หรือสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ปัจจุบัน) ไปก่อน จากสถิติอุบัติเหตุระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม 2546 ที่รายงาน

โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ จำนวน 10,107 ราย ตัวเลขความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดเชียงใหม่ถึงระดับ 1600 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดเชียงใหม่ ปี พ.ศ. 2546

ประเภท	จำนวน(คน) ⁽¹⁾	ความสูญเสีย (ล้านบาทต่อราย) ⁽²⁾	รวม(ล้านบาท)
ตาย	397	3.760	1492.72
บาดเจ็บสาหัส บาดเจ็บเล็กน้อย	4,582	0.019	87.06
ทรัพย์สินเสียหาย			44.38
			1624.16

⁽¹⁾ จาก http://cm.police.go.th/ststistic_traffic.php

⁽²⁾ จาก รายงานสรุปสภาพปัจจุบันของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก โครงการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุด้านการจราจรทางบก สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก พฤษภาคม 2545

ความสูญเสียทางสังคม

นอกเหนือจากความสูญเสียทางเศรษฐกิจดังกล่าวข้างต้น อุบัติเหตุนำมาซึ่งความทุกข์ทรมาน ความเจ็บปวดของผู้บาดเจ็บ รวมถึงความโศกเศร้าที่เกิดจากการสูญเสียบุคคลที่รัก ความสูญเสียในหัวข้อนี้นับเป็นค่าเงินได้ยาก

สรุป

(1) อุบัติเหตุมีผลกระทบโดยตรงต่อสุขภาพกาย และต่อเศรษฐกิจของบุคคล ครอบครัว และสังคม นอกจากนั้น อุบัติเหตุนำมาซึ่งความทุกข์ทรมาน ความเจ็บปวดของผู้บาดเจ็บ รวมถึงความโศกเศร้าที่เกิดจากการสูญเสียบุคคลที่รัก อันคิดเป็นตัวเงินได้ยาก

(2) จำนวนอุบัติเหตุส่วนหนึ่งเพิ่มตามปริมาณการขนส่งซึ่งก็เพิ่มตามการพัฒนาเมือง (ปริมาณรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ก็เพิ่ม) จึงคาดได้ว่าจำนวนอุบัติเหตุและความสูญเสียจะเพิ่มขึ้น ถ้าไม่ปรับปรุงการขนส่งสาธารณะให้สามารถดึงดูดให้ผู้เดินทางมาใช้มากขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

4.5 สิ่งแวดล้อม

ความตระหนักในปัญหามลภาวะทางอากาศ

ต่อคำถามที่ว่า ถ้าพูดถึงผลกระทบจากการขนส่งจะนึกถึงอะไร ? ผู้ตอบส่วนใหญ่จะนึกถึงอากาศเสีย เป็นสิ่งแรก ความตระหนักในมลภาวะทางอากาศของประชากรทุกกลุ่มในเมืองเชียงใหม่

นับว่าชัดเจนที่สุด ประชาชนอาจไม่ทราบชนิดของมลภาวะว่าเป็นก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ในโตรเจนออกไซด์ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ โอโซน หรืออนุภาคฝุ่น แต่ตระหนักมลภาวะจากควันดำ ฝุ่นควัน ออกไปนอกบ้านแล้วเสื้อผ้าสกปรก คอเสียดำหรือจี้จุ่มดำ

จากการสนทนากับกลุ่มชุมชนข้างม่อ-ท่าแพ เขาบอกว่าปัจจุบันอากาศแย่กว่าเดิมมาก มีควันจากการจราจร รถสีล้อและรถบรรทุกปล่อยควันดำ ถนนสายหลักริมถนนใหญ่มีปัญหามลพิษในย่านข้างม่อ-ท่าแพ ทำให้หายใจไม่สะดวก

ผลกระทบ

และจากการสอบถามประชาชนในย่านข้างม่อ-ท่าแพ 100 คน แทบทั้งหมด (ร้อยละ 94) เห็นว่าคนในเมืองเชียงใหม่มีโอกาสเกิดโรคระบบทางเดินหายใจจากมลพิษทางอากาศมากขึ้น ร้อยละ 92 เห็นว่าคนที่อยู่ริมถนนมีโอกาสเกิดโรคระบบทางเดินหายใจมากกว่าคนที่อยู่ไกลถนน ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 87) เห็นด้วยว่าการเป็นโรคภูมิแพ้ น่าจะเกี่ยวข้องกับมลพิษจากยานยนต์ ร้อยละ 72 เห็นว่ากลิ่นและเสียงจากการจราจรทำให้รู้สึกเวียนศีรษะ (ร้อยละ 10 ไม่เห็นด้วย และร้อยละ 18 ไม่แน่ใจ)

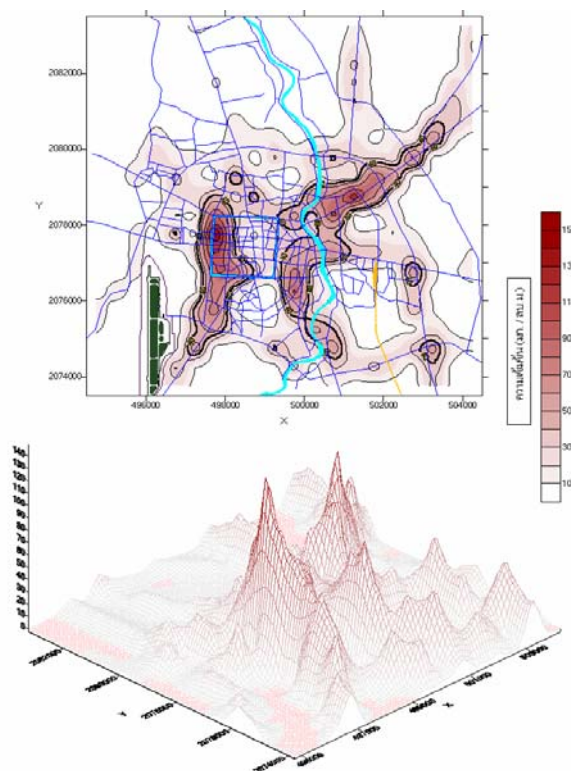
แนวโน้ม

จากข้อมูลที่ได้กล่าวแล้วจะเห็นได้ว่า การจราจรที่หนาแน่นมากขึ้นมีความสัมพันธ์กับมลสารที่เพิ่มขึ้นในบรรยากาศ การจราจรหนาแน่นก่อให้เกิดมลภาวะทางอากาศและเสียงอย่างไรสามารถเทียบเคียงหรือศึกษาแนวโน้มจากกรณีของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่ปริมาณฝุ่น โอโซน และระดับเสียงในหลายพื้นที่เกินมาตรฐาน (ดูรายงานสถานการณ์สิ่งแวดล้อมในประเทศไทย ปี 2544, 2545)

เมื่อพิจารณาถึงการเพิ่มของปริมาณการเดินทางในอนาคตเป็น เช่น 2 เท่าจากปัจจุบัน จะเห็นว่าด้วยนโยบายหรือวิธีปฏิบัติปัจจุบันที่การขนส่งสาธารณะยังใช้รถสีล้อแดงและประกอบกรว้างไม่ประจำสายทาง โอกาสที่จะพัฒนาให้เป็นระบบที่มีมาตรฐานบริการมีน้อย การดึงดูดให้ผู้เดินทางเปลี่ยนมาใช้รถขนส่งสาธารณะจะมีน้อย นอกจากนั้นการที่จะดำเนินการมาตรการจำกัดการใช้รถส่วนตัวก็จะทำได้ยากในขณะนี้ระบบขนส่งสาธารณะยังไม่เป็นทางเลือกที่ดีพอ ถนนในเมืองจะแออัดเพิ่มขึ้นด้วยยานยนต์ประเภทต่าง ๆ คุณภาพอากาศและเสียงจะเพิ่มขึ้น แต่ขณะนี้ยังไม่มีการศึกษาใดที่จะคาดคะเนพารามิเตอร์หรือมลภาวะในอนาคตของเมืองเชียงใหม่ นอกจากการศึกษาของกิตติ (2546) และ กิตติศักดิ์ (2547)

จากบทที่ 3 หัวข้อ 3.6 ได้กล่าวแล้วว่า กิตติ (2546) ได้วิเคราะห์หาความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในเมืองเชียงใหม่ ในพื้นที่ 100 ตร.กม. ในปี พ.ศ. 2545 พบว่า ยังไม่มีบริเวณใดมีความเข้มข้นเกินมาตรฐานค่าเฉลี่ย 1 ชม. (34.2 มก./ลบ.ม.) แต่บริเวณที่มีความเข้มข้นสูงคือ บริเวณศูนย์วัฒนธรรมเชียงใหม่ สะพานป่าตัน และโรงเรียนมงฟอร์ตวิทยาลัย แผนกประถม ซึ่งมีค่าสูงในช่วงเช้า (31.07, 28.87 และ 20.53 มก./ลบ.ม.) และบริเวณสี่แยกศาลเด็ก (14.22 มก./ลบ.ม.) มีค่าสูงในช่วงบ่าย โดยการประยุกต์แบบจำลองแบบกริดเพื่อคาดคะเนความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในปี พ.ศ. 2550, 2555 และ 2565 พบว่า ถ้าไม่มีมาตรการใดทางจราจร บริเวณวิกฤตที่มีค่าสูงและเกิน

มาตรฐานได้แก่ บริเวณดังกล่าวในปัจจุบัน (2545) คือมีค่า 43.93 ถึง 225.47 มก./ลบ.ม. และเพิ่มด้วย บริเวณประตูสวนดอก ประตูเชียงใหม่ สีแยกแสงตะวัน สีแยกสันกำแพง โรงเรียนดาราววิทยาลัย สถาบันราชภัฏ และสะพานปาดัน (48.42 ถึง 385.35 มก./ลบ.ม.)(รูปที่ 4.3)

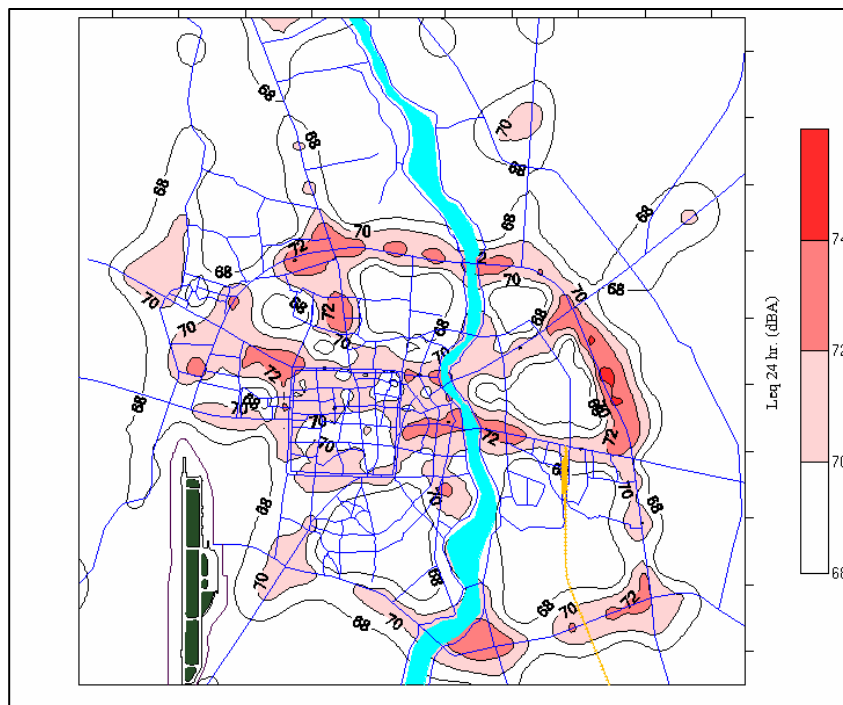


รูปที่ 4.3 คาดการณ์ระดับความเข้มข้นของคาร์บอนมอนอกไซด์ ในปี พ.ศ.2555 เวลา 7.50-8.00 น. ที่ระดับความสูง 1.50 เมตร เมื่อสมมติอัตราการเพิ่มของการจราจรเป็นร้อยละ 6 ต่อปี จากกิตติ (2546)

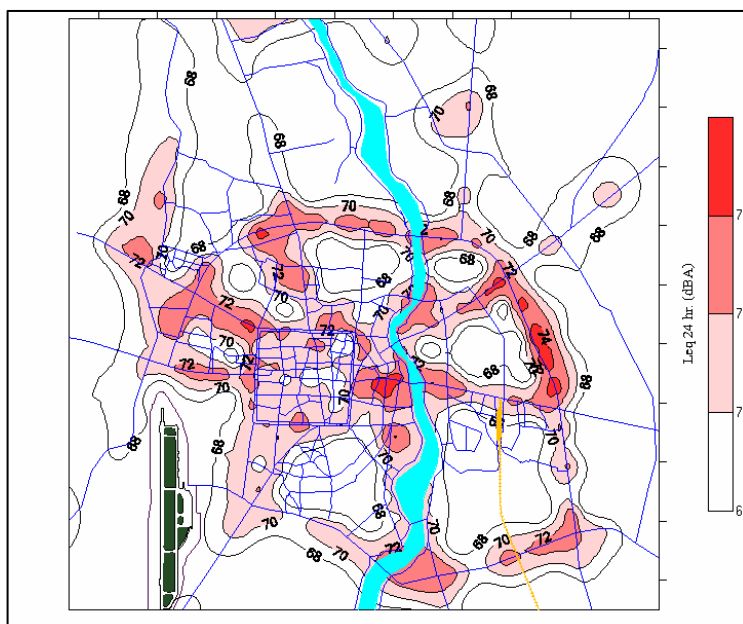
สำหรับการประยุกต์แบบจำลองในป้อนาคต ภายใต้สถานการณ์และนโยบายที่ควบคุมการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคลของผู้เดินทางภายในพื้นที่ล้อมรอบด้วยทางหลวงหมายเลข 11 และทางหลวงหมายเลข 1141 ในปี 2555 และ 2565 พบว่า สามารถลดผลกระทบได้ แต่โดยภาพรวมพื้นที่ที่มีความเข้มข้นเกินมาตรฐานจะลดลงไม่มากนัก ทั้งนี้เพราะนโยบายดังกล่าวเน้นเฉพาะในเขตพื้นที่เมืองเท่านั้น ปัจจัยอื่น เช่น ปัจจัยทางอุตุนิยมวิทยาและสภาพเมืองเชียงใหม่ที่อยู่ในหุบเขาที่อากาศมีการกระจายตัวได้น้อย เกิดการสะสมของก๊าซต่าง ๆ อยู่เป็นผลให้ความเข้มข้นสูง ก็มีความสำคัญมากเช่นกันต่อความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์

กิตติศักดิ์ ณ หนองคาย (2547) คาดคะเนระดับเสียงเนื่องจากการจราจรในเขตเมืองเชียงใหม่ โดยใช้แบบจำลองคณิตศาสตร์ และแบ่งถนนเป็น 2 ประเภท คือ ถนนที่มีกระแสจราจรแบบต่อเนื่อง และแบบไม่ต่อเนื่อง พบว่า ในปัจจุบันพื้นที่ที่มีระดับเสียงเกินค่ามาตรฐาน (70 dBA) ส่วนใหญ่จะอยู่บน

ถนนหลักที่สำคัญ ได้แก่ ถนนซูบเปอร์ไฮเวย์ ถนนโชตนา ถนนอ้อมเมือง ถนนห้วยแก้ว และถนนท่าแพ ส่วนในปีอนาคต (พ.ศ. 2555) ที่อัตราเพิ่มการเดินทางปานกลาง (4%) ค่าระดับเสียงจะอยู่ในขั้นวิกฤตในหลายส่วนมากขึ้น ดังแสดงในรูปที่ 4.4



ปี พ.ศ. 2550 อัตราการเพิ่มของการจราจรร้อยละ 4 ต่อปี



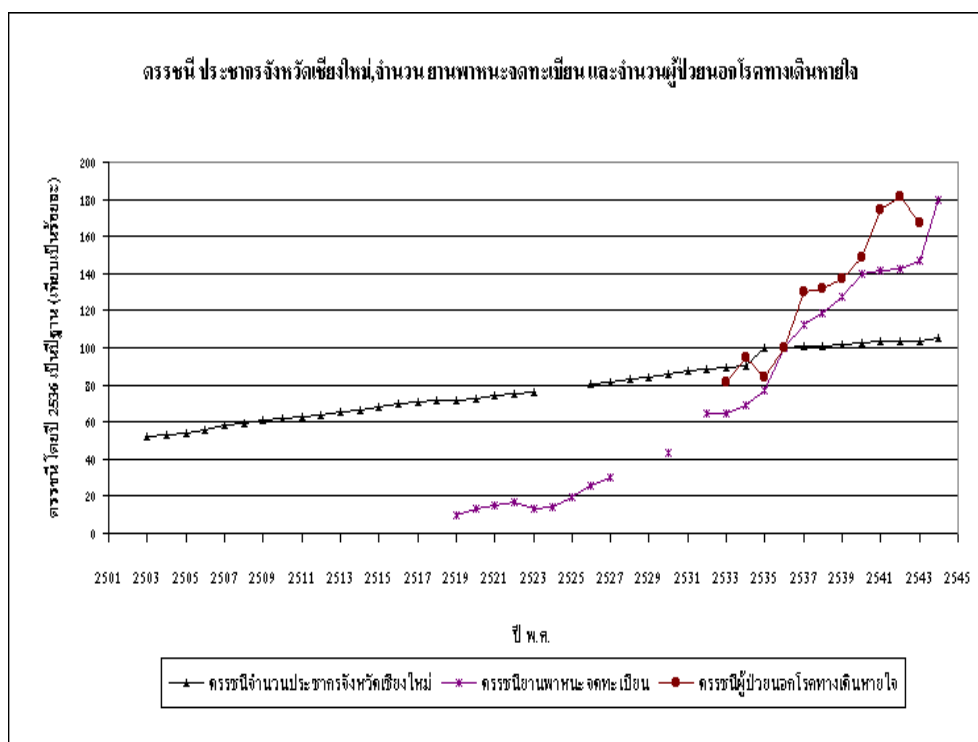
ปี พ.ศ. 2555 อัตราการเพิ่มของการจราจรร้อยละ 4 ต่อปี

รูปที่ 4.4 คาดการณ์ระดับเสียงในปี พ.ศ. 2550 และ 2555. จากกิตติศักดิ์ (2547)

4.6 ภาวะโรคและการรับรู้

4.6.1 ผลกระทบของมลภาวะต่อสุขภาพ

ปัจจุบันคุณภาพอากาศและเสียงของเมืองเชียงใหม่มีการเปลี่ยนไปในทางที่มีผลเสียต่อสุขภาพทางกายและจิตใจของคนในเมืองอย่างรวดเร็วและชัดเจน จากการพัฒนาของเมืองที่ไม่หยุดยั้ง ขาดการวางแผนที่ดี ตลอดจนการละเลยผลกระทบทางสุขภาพที่ไม่เห็นผลทันที แต่หากสะสมทีละน้อย ทำให้ขาดการตระหนักถึงความสำคัญของผลกระทบในด้านนี้



รูปที่ 4.5 การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากร ยานพาหนะจดทะเบียน และผู้ป่วยนอกโรคทางเดินหายใจ ในจังหวัดเชียงใหม่ ดัชนี ปีพ.ศ. 2536 = 100

รูปที่ 4.5 แสดงการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากร ยานพาหนะจดทะเบียน และผู้ป่วยนอกโรคทางเดินหายใจ ในจังหวัดเชียงใหม่ (ดัชนี ปีพ.ศ. 2536 = 100) เป็นที่น่าสังเกตว่าการเพิ่มของจำนวนผู้ป่วยนอกโรคทางเดินหายใจกับการเพิ่มของยานพาหนะจดทะเบียนเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

จากข้อมูลการศึกษาคุณภาพอากาศที่ผ่านมา ในช่วงฤดูแล้งที่ชาวนา ชาวไร่ เผาวัสดุเหลือทิ้งจากการเพาะปลูก เผาหญ้า เผาใบไม้ ทำให้ควันที่เกิดขึ้นปกคลุมอยู่ทั่วไปในเมืองแล้ว ปัญหามลภาวะ

ในเมืองก็เป็นสาเหตุสำคัญสาเหตุหนึ่งของภาวะมลพิษทางอากาศด้วย นอกจากนั้น ด้วยสภาพทางภูมิศาสตร์ของเมืองเชียงใหม่ที่มีลักษณะล้อมรอบด้วยภูเขา ทำให้การกระจายของมลพิษทำได้ช้า สารมลพิษจากการเผาไหม้เหล่านี้ได้แก่ คาร์บอนมอนนอกไซด์ ไอโซน ออกไซด์ของไนโตรเจน ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ พีเอเอช (PAHs) และสารประกอบอินทรีย์ระเหยได้ และฝุ่นขนาดเล็กกว่า 2.5 และ 10 ไมครอน (PM 2.5 และ PM 10)

สำหรับผลกระทบต่อสุขภาพนั้น หากมีอนุภาคขนาดเล็กมาก เช่น 5.5 – 10 ไมครอน หรือที่เรียกว่า PM 10 เมื่อหายใจเข้าไป อนุภาคจะลงไปลึกมาก และอาจติดค้างอยู่ หรือหากมีอนุภาคขนาด 3.0 – 5.5 ไมครอน เรื่อยไปจนถึง PM 2.5 เมื่อหายใจเข้าไป อนุภาคขนาดเล็กก็จะยิ่งลงไปลึกมากและไม่ออกมาปอดก็จะเกิดการสะสม กลายเป็นสีดำ

อนุภาคเหล่านี้หากมีสารแขวนลอยก็จะมีผลกระทบต่อสุขภาพ คือ เมื่อมีปริมาณสูงขึ้นในอากาศที่หายใจเข้าไปจะเพิ่มอัตราการตายในเด็กทารก เกิดปัญหาตายก่อนวัย อัตราคนที่เข้ารักษาในโรงพยาบาลก็จะสูงขึ้น เพิ่มความรุนแรงของโรคหอบหืด ระบบหายใจติดขัด เวลาไอก็จะรู้สึกเจ็บหน้าอก เด็กก็จะได้ไม่สบาย ขาดเรียนมากขึ้น

หากอนุภาคเหล่านี้มีไอโซนปนเปื้อนด้วย ในระยะสั้น ปอดจะทำงานได้ไม่เต็มที่ ทำให้ปอดอักเสบ ทำลายภูมิคุ้มกัน ดังนั้น ร่างกายก็จะอ่อนแอ ติดเชื้อง่าย สำหรับระยะยาว ปอดจะถูกทำลายหรือเสียหาย

หากมีซัลเฟอร์ไดออกไซด์ปนเปื้อนเข้าไปด้วย การทำงานของปอดจะลดลง อัตราการตายจะเร็ว โดยเฉพาะคนที่เป็นโรคหอบหืด อาการจะรุนแรงขึ้น โดยเฉพาะเมื่อซัลเฟอร์ไดออกไซด์เข้าไปปนเปื้อนกับอนุภาค PM 2.5 – 10

ถ้าอนุภาคเหล่านี้มีไนโตรเจนออกไซด์อยู่ด้วย จะมีผลต่อระบบหายใจ ทำให้หายใจอึดอัด ปอดอักเสบ ถ้ามีปนเปื้อนมาก จะมีผลทำให้ไอโซนเกิดขึ้นโดยธรรมชาติ อาจจะมีสภาวะที่ก่อให้เกิดฝนกรด ซึ่งจะทำให้ตึกกรามบ้านช่องหรืออนุสาวรีย์ต่าง ๆ ได้รับความเสียหายในระยะยาว

หากมีคาร์บอนมอนนอกไซด์ เวลาหายใจเข้าไปจะรู้สึกเจ็บหน้าอก ทำลายระบบประสาทส่วนกลางในระยะยาว

ถ้ามีตะกั่ว อาจทำให้เกิดโรคโลหิตจาง เพราะเม็ดเลือดแดงจะแตกง่าย ถ้าเป็นในผู้ที่กำลังตั้งครรภ์ เมื่อเด็กคลอดออกมาอาจมีอาการของโรคเยื่อหุ้มสมองอักเสบ ทำให้เด็กไม่แข็งแรง สำหรับผู้ใหญ่ที่หายใจเอาอากาศที่มีตะกั่วปนเปื้อนเข้าไปมาก ๆ ก็จะทำให้เกิดอาการเบื่ออาหาร

โดยสรุป หากหายใจเอาอากาศที่มี PM 10 หรือ PM 2.5 สูง และมีไอโซน คาร์บอนมอนนอกไซด์ ไนโตรเจนออกไซด์ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ หรือโลหะหนักต่าง ๆ ปนเปื้อนเข้าไป อวัยวะที่เป็นเป้าหมายของมลภาวะเหล่านี้คือปอดและหลอดเลือดที่มีการสะสมของมลภาวะจะมีการหดตัวอย่างมาก ขบวนการกำจัดสารแปลกปลอมของปอดก็จะแย่ลง ทำให้ปอดอักเสบ เกิดโรคต่าง ๆ ตามมา ปอดกับหัวใจเป็นอวัยวะที่ทำงานร่วมกัน อยู่ในระบบเดียวกัน ดังนั้น เมื่อปอดล้มเหลว หัวใจก็จะล้มเหลวเช่นกัน

4.6.2 คุณภาพอากาศกับความเสี่ยงของการเป็นมะเร็งปอด

มะเร็งปอดเป็นโรคหนึ่งที่มีความร้ายแรงในประเทศไทยโดยเฉพาะในภาคเหนือ จากข้อมูลการศึกษาในประเทศไทยเปรียบเทียบกับข้อมูลของต่างประเทศ จะเห็นว่า อัตราการเกิดโรคมะเร็งปอดของทั้งประเทศไทยประมาณ 18.3 ต่อประชากรแสนคน แต่ที่เชียงใหม่มีอัตรา 31.7 ต่อแสนคน ลำปาง อัตรา 40 ต่อแสนคน และสงขลาอัตรา 9.2 ต่อแสนคน แม้ว่าจะเป็นข้อมูลย้อนหลังเมื่อประมาณปี 2535-2537 แต่ในปัจจุบันก็ยังเป็นเช่นนั้นอยู่

สาเหตุของการเกิดมะเร็งปอดที่สำคัญที่สุดและเป็นที่ยอมรับกันก็คือ บุหรี่ แต่นอกเหนือจาก บุหรี่แล้ว ก็ยังมีสารอื่น ๆ อีก สิ่งแวดล้อมหรือมลภาวะทางอากาศก็มีส่วน มีข้อมูลที่เก็บจากคนอเมริกัน และรายงานในวารสารทางการแพทย์ที่เชื่อถือได้ (Journal of American Medical Association) ในปี 2545 ซึ่งเป็นการศึกษาที่ยาวนานมาก เกินกว่า 5 ปี เป็นการศึกษามลภาวะทางอากาศเพื่อหาความสัมพันธ์กับอัตราการตายจากมะเร็งปอด โดยข้อมูลจากรายงานนี้ระบุว่า คนไข้ที่ได้รับ PM 10 จะมีความเสี่ยงสูงขึ้น

มลพิษหรือมลภาวะทางอากาศมีส่วนทำให้เกิดการเสียชีวิตเพิ่มขึ้นในผู้ป่วยมะเร็งปอด โดยอัตราการเสียชีวิตจะสูงขึ้นร้อยละ 8 เมื่อได้รับมลภาวะขนาดเล็ก 10 ไมโครกรัม/ลบ.ม. สำหรับผู้ป่วยโรคหัวใจก็จะมีอัตราการตายสูงขึ้นถึงร้อยละ 6 และตำรวจจราจรก็มีความเสี่ยงต่อการเกิดมะเร็งปอดสูง

4.6.3 การอยู่อาศัยในบริเวณจราจรหนาแน่นกับสุขภาพ

ในการศึกษาของ Sriyaraj K.() ซึ่งเป็นวิทยานิพนธ์ปริญญาเอกในหัวข้อ “Health survey in air pollution ‘hot-spots’ and a non ‘hot-spot’ area in Chiang Mai, Thailand” ได้ศึกษามลกระทบทางร่างกายและจิตใจ โดยใช้แบบสอบถาม ได้กำหนดบริเวณจราจรหนาแน่น (hot-spots) 2 แห่ง คือ สีแยกสารภี และสีแยกปอยหลวง เปรียบเทียบกับบริเวณจราจรเบาบาง (non hot-spot) คือ ตำบลสันปูเลย ซึ่งเป็นบริเวณที่มีการเกษตรกรรมเป็นส่วนมาก

ผู้ตอบคำถามในเขตจราจรเบาบาง ส่วนมากตอบว่า ชีวิตมีความสุขเสมอ มีเพียง 5% ที่ตอบว่ามีความสุขเพียงบางครั้ง แต่ผู้ตอบในเขตจราจรหนาแน่น มีเพียง 42% ที่ตอบว่าชีวิตมีความสุขเสมอ 84% มีความเครียดในบางครั้ง และ 1.5% มีความเครียดตลอดเวลา มีเพียง 1% ของผู้ตอบที่ตอบว่า ปัญหาความเครียดเกิดจากปัญหาทางสิ่งแวดล้อม. ผู้ตอบในเขตจราจรเบาบาง เห็นว่าความเครียดและความจนเป็นปัญหาของสุขภาพ ในขณะที่ผู้ตอบในเขตจราจรหนาแน่น ตอบว่า ปัญหาสุขภาพเกิดจากความเครียดและคุณภาพอากาศ (70%) และ 89.5% ของผู้ตอบในเขตจราจรหนาแน่น ตอบว่ามีปัญหาต่อสุขภาพจากที่อยู่อาศัย ที่สำคัญที่สุดคือ ฝุ่นในบ้าน

ผลการศึกษาสรุปได้ว่า ผู้ตอบในเขต จราจรหนาแน่นมีผู้เป็นโรคทางเดินหายใจมากกว่าผู้ตอบในเขต จราจรเบาบาง โดยเฉพาะการเคืองตา, ตาแห้ง, การติดเชื้อของระบบทางเดินหายใจส่วนบน และ

โรคแพ้ รวมถึงโรคหืด โดยผู้ตอบในเขตจรัลหารหนาแน่น ตระหนักถึงภาวะมลพิษทางอากาศที่เกิดจากการจราจร และการเผาไหม้ขยะในเขตที่อยู่อาศัยของตน นอกจากนี้ ความเครียดก็เป็นสาเหตุสำคัญที่มีผลต่อสุขภาพ ในขณะที่ผู้ตอบในเขตจรัลหารเบาบาง เห็นว่าปัญหาที่กระทบต่อสุขภาพเกิดจากความเครียดและความจนมากกว่า

การศึกษานี้สามารถสรุปได้ว่าผู้ที่อยู่อาศัยใน เขตจรัลหารหนาแน่น มีความสุขสบายเสมอ น้อยกว่าในเขตจรัลหารเบาบางได้อย่างชัดเจน มีผู้เป็นโรคทางเดินหายใจมากกว่า เห็นว่าคุณภาพอากาศโดยเฉพาะฝุ่นเป็นปัญหาต่อสุขภาพ นอกจากนี้ยังมีผลกระทบของการจราจรต่อปัญหาสุขภาพทั้งทางกายและทางจิตใจ คือ ความเครียด ซึ่งผู้ที่ต้องอยู่ในสภาพการจราจรที่ติดขัดนาน ย่อมมีความเครียดสูงกว่าผู้ที่อยู่ในสภาพการจราจรเบาบาง อย่างเห็นได้ชัด ซึ่งความเครียดยังส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนได้ และพบเห็นอยู่เสมอ อันเนื่องมาจากการเร่งรีบที่มักทำให้อารมณ์หงุดหงิด การเห็นแก่ตัวทำให้ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นต้น

4.6.4 ผลกระทบจากเสียงดัง

นอกจากปัญหาทางอากาศแล้ว เสียงนับเป็นปัญหาที่สำคัญที่มีผลกระทบต่อสุขภาพทั้งทางกายและจิตใจ โดยเฉพาะในเขตเมืองที่มีการจราจรหนาแน่นตลอดเวลา

อันตรายของเสียงต่อมนุษย์อาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ (ก) อันตรายที่ทำให้ระบบการได้ยินเสียหาย และ (ข) อันตรายที่ก่อให้เกิดความรำคาญและรบกวนด้านจิตใจ เสียงจากการจราจรเป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดความรำคาญที่พบเห็นกันทั่วไปแต่ผลของเสียงต่อสุขภาพวัดในเชิงปริมาณได้ยาก แม้ว่าการที่การรบกวนหรือรบกวนจะส่งผลเสียต่อสุขภาพและความอยู่ดีของมนุษย์ เสียงดังส่งผลให้เกิดความเครียดและหงุดหงิด ขาดสมาธิในการทำงาน และในช่วงสั้น ๆ เสียงมีผลต่อความดันโลหิต เป็นต้น ความเครียดหรือผลเสียในด้านจิตใจนี้ สามารถส่งผลให้เกิดการป่วยทางด้านร่างกายได้ เช่น โรคแผลในกระเพาะอาหาร โรคหัวใจ และโรคต่อมไทรอยด์เป็นพิษ เป็นต้น

รถยนต์และรถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดความรำคาญและหงุดหงิด แต่เสียงจากรถไฟและเครื่องบินเป็นมลภาวะที่มีนัยสำคัญ ผลจากเสียงของเครื่องบินได้ถูกยกเป็นข้อโต้แย้งในการขยายสนามบิน เช่นในกรณีของเชียงใหม่เอง

4.6.3 การรับรู้ผลกระทบทางกายและจิตใจ ของประชากรชุมชนเมืองและชนเมือง

กลุ่มตัวอย่างรับรู้ว่าการจราจรในเมืองเชียงใหม่ มีส่วนทำให้เกิดมลพิษทางอากาศเพิ่มมากขึ้น และมีผลกระทบต่อสุขภาพกาย ในเรื่องเสียงและกลิ่นจากการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ ซึ่งก่อให้เกิดความไม่สุขสบายทางร่างกาย เช่น เสียงต่อการเกิดโรคระบบทางเดินหายใจ ภูมิแพ้ เกิดโรคเมะเร็งของระบบทางเดินหายใจ และการจราจรก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังรายละเอียดในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการรับรู้ต่อการเป็นโรคที่เกิดจากมลพิษการขนส่ง และ
ความเครียด

หัวข้อคำถาม	ชุมชนป่าตัน				ชุมชนช้างม่อย			
	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่ตอบ	มาก	ปานกลาง	น้อย	ไม่ตอบ
1. ปัจจุบันภาวะอากาศในเมืองเชียงใหม่มีมลพิษจากควันรถบนท้องถนนมากขึ้น	90	9	-	1	96	1	3	-
2. ประชาชนมีโอกาสเกิดโรคระบบทางเดินหายใจจากมลพิษทางอากาศมากขึ้น	65	33	1	1	94	1	5	-
3. การเป็นโรคภูมิแพ้จะเกี่ยวข้องกับควันจากรถยนต์	54	42	3	1	87	0	13	-
4. ควันพิษจากรถยนต์ทำให้คนเรามีโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นมะเร็งปอด	54	40	5	1	81	2	17	-
5. คนที่อาศัยอยู่ริมถนนมีโอกาสเป็นโรคทางเดินหายใจมากกว่าคนที่อาศัยอยู่ไกลถนน	50	41	8	1	92	2	6	-
6. ปัญหาการจราจรในปัจจุบันต้องช่วยกันแก้ไข	72	25	2	1	96	-	4	-
7. มลพิษทางอากาศในเมืองเชียงใหม่ส่วนหนึ่งเกิดจากควันรถยนต์บนท้องถนน	36	52	11	1	98	1	1	-
8. จราจรผู้ปฏิบัติงานบนท้องถนน เป็นผู้ที่เสี่ยงต่อการเกิดโรคที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางอากาศมากกว่าผู้ที่ขับขี้ออกทั่วไป	27	44	28	1	94	-	6	-
9. การมีถนนที่กว้างทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเนื่องจากมีการขับรถเร็วขึ้น	41	23	35	1	48	21	32	-
10. การจราจรบนถนนในปัจจุบัน ทำให้คนเดินถนนเสี่ยงต่อการถูกรถเฉี่ยวชน	37	51	11	1	71	7	22	-
11. เมื่อต้องเดินทางออกนอกบ้านในช่วงเวลาจราจรติดขัดทำให้ท่านรู้สึกปวดหัว	32	32	35	1	53	15	32	-
12. การจราจรในปัจจุบันทำให้ท่านรู้สึกหงุดหงิดรำคาญใจ	65	30	4	1	81	9	10	-
13. เมื่อกลับจากการเดินทางออกนอกบ้านท่านจะรู้สึกอ่อนเพลียไม่มีแรง	46	35	19	-	56	14	30	-
14. เสียงรถยนต์บนถนนทำให้ท่านไม่ค่อยหลับ	21	59	20	-	62	18	20	-
15. กลิ่นและเสียงของรถยนต์บนท้องถนนทำให้ท่านรู้สึกเวียนศีรษะ	35	39	26	-	72	10	18	-
16. ช่วงเวลาการจราจรติดขัด ทำให้ท่านรู้สึกวิตกกังวล กลัวเกิดอุบัติเหตุ	29	47	24	-	55	23	2	-
17. หากต้องเดินทางในช่วงเวลาการจราจรติดขัดทำให้ท่านรู้สึกปวดเกร็งกล้ามเนื้อบริเวณท้ายทอยไหล่	16	40	44	-	50	25	25	-

จากการสอบถามตัวอย่างประชากร 500 คนในเมืองเชียงใหม่ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ (ร้อยละ 76-86) เห็นด้วยที่ว่า การจราจรปัจจุบันทำให้เกิดความรำคาญจากควัน จากฝุ่น จากเสียง และจากกลิ่น ที่เหลือส่วนใหญ่ยังไม่แน่ใจ แต่เมื่อสอบถามกับตัวอย่างประชากร 100 คนในย่านช้างม่อย-ท่าแพ ที่ที่มีการจราจรคับคั่ง (ตารางที่ 4.5) พบว่าการตระหนักต่อผลลบต่อสุขภาพในหลายประเด็นชัดเจนมาก ร้อยละ 92-98 เชื่อว่าคนเชียงใหม่มีโอกาสเกิดโรคระบบทางเดินหายใจจากมลพิษทางอากาศมากขึ้น ตำรวจจราจรและคนที่อยู่อาศัยริมถนนมีโอกาสเกิดโรคระบบทางเดินหายใจจากมลพิษทางอากาศมากกว่าผู้ขับขี่ทั่วไปหรืออยู่ห่างจากถนน แต่กลับกันถ้าถามว่าการเป็นโรคมะเร็งน่าจะเกี่ยวข้องกับมลพิษจากยานยนต์ไหม? ร้อยละ 87 เห็นด้วยแต่ร้อยละ 13 ไม่แน่ใจ (เป็นการบอกว่าโรคมะเร็งน่าจะมาจากสาเหตุอื่น) ในทำนองเดียวกัน ต่อคำถามว่า มลพิษจากยานยนต์ทำให้คนเรามีโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นมะเร็งปอด? ร้อยละ 81 เห็นด้วย ร้อยละ 17 ไม่แน่ใจ และร้อยละ 2 ไม่เห็นด้วย

สมาชิกในชุมชนช้างม่อย-ท่าแพหลายคนพบว่าตัวเองเป็นโรคแพ้ฝุ่นตั้งแต่มีจราจรติดขัด แม้ในชุมชนป่าตันที่ปริมาณจราจรไม่มากเท่าก็ยังมีปัญหาโรคมะเร็งแพ้แล้วซึ่งเขาบอกว่าปัจจุบันหากโดนฝุ่น แม้เพียงจะเล็กน้อย ก็จะมีอาการจาม และป่วยบ่อยๆ ซึ่งเมื่อเทียบกับเมื่อก่อนไม่ค่อยจะเป็นอะไร

การจราจร/กลิ่นและเสียงก่อให้เกิดผลทางลบ

อ้างถึงผลการสอบถามกับตัวอย่างประชากร 100 คน ในย่านช้างม่อย-ท่าแพ ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 81) เห็นด้วยที่ว่า การจราจรปัจจุบันทำให้เรารู้สึกหงุดหงิดรำคาญใจ. กลิ่นและเสียงของยานยนต์บนท้องถนนทำให้เรารู้สึกเวียนศีรษะ (ร้อยละ 72)

ผลตามมาหลังการเดินทางครั้งหนึ่งต่อสุขภาพยังไม่ชัดเจนมาก แม้ว่าประมาณครึ่งหนึ่งของกลุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ 50-56) จะรู้สึกอ่อนเพลียไม่มีแรงเมื่อกลับจากการเดินทางออกนอกบ้าน. เมื่อต้องเดินทางออกนอกบ้าน ในช่วงการจราจรติดขัดทำให้รู้สึกปวดเกร็งกล้ามเนื้อบริเวณท้ายทอยหรือไหล่ หรือปวดศีรษะ ที่เหลือไม่เห็นด้วยหรือไม่แน่ใจ

อย่างไรก็ตาม เมื่อสำรวจเปรียบเทียบโดยใช้ชุมชนป่าตัน ซึ่งเป็นชุมชนกึ่งชานเมือง มีถนนซูเปอร์ไฮเวย์ตัดผ่าน ที่เดิมเป็นถนน 2 ช่องจราจร ขณะนี้ขยายเป็นถนน 10 ช่องจราจรรวมทางขนาน การจราจรในชุมชนค่อนข้างเบาบาง ความรับรู้ต่อการเป็นโรคที่เกิดจากการขนส่งและความเครียด อยู่ในระดับต่ำกว่าย่านช้างม่อย-ท่าแพ ที่การจราจรหนาแน่นทั้งวัน (ตารางที่ 4.5)

4.7 ผลกระทบทางสังคม

ความเป็นเมืองและการเปลี่ยนแปลงทางสังคมของเมืองเชียงใหม่

ในวงเสวนา สัมมนาและการประชุมเกี่ยวกับเมืองเชียงใหม่ในโอกาสต่างๆ คนส่วนใหญ่เห็นว่าขณะนี้ความสัมพันธ์ระหว่างกัน ความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้าน และการมีส่วนร่วมในชุมชนน้อยลง ต่างคนต่างอยู่มากขึ้น การสอบถามประชาชน 500 คน ส่วนใหญ่คือร้อยละ 40 เห็นว่า ความสัมพันธ์ทางสังคมและทางครอบครัวลดลง ที่เห็นว่ามีลดลง (ยังคงดีอยู่) ร้อยละ 31 และเฉยๆ ร้อยละ 21 โดยภาพรวม

การที่เมืองเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางด้านต่างๆ ของภาคเหนืออาจเป็นสาเหตุให้ชุมชนแตกสลาย เชียงใหม่ได้กลายเป็นแหล่งงานใหญ่ที่มีคนอพยพเข้ามาอยู่ในเชียงใหม่มากขึ้น คนในชุมชนเดิมจำนวนหนึ่งได้ขายที่แล้วอพยพย้ายถิ่นออกไป และถูกแทนที่ด้วยคนต่างถิ่นที่ไม่มีความผูกพันกับสังคมเชียงใหม่ อาชีพคนเปลี่ยนไปและหลากหลาย วิถีชีวิตคนในชุมชนที่แตกต่างกันมากขึ้นทำให้การรวมกิจกรรมในชุมชนน้อยลง

ความเป็นเมือง (Urbanization) อย่างเร็วที่เกิดขึ้นในเชียงใหม่มีทั้งส่วนดีและไม่ดี จากการสัมภาษณ์เชิงลึกกับบุคคลในชุมชนข้างม่อ-ท่าแพ ซึ่งเป็นย่านศูนย์กลางการค้าเก่าแก่ของเมืองและยังคงความเป็นศูนย์กลางการค้าอยู่แม้ว่าพื้นที่ศูนย์กลางการค้าจะกระจายไปอยู่ที่อื่น ๆ ด้วยในปัจจุบันผู้ถูกสัมภาษณ์มีทั้งที่เป็นคนในพื้นที่และคนต่างถิ่น กลุ่มตัวอย่างที่เป็นคนต่างถิ่นจะมีความเห็นเกี่ยวกับเมืองในด้านดีมากกว่าคนในพื้นที่ ในความเห็นของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดส่วนดีของเมืองเชียงใหม่คือความทันสมัย การมีสิ่งอำนวยความสะดวก ความพร้อมในด้านสถานศึกษาและเครื่องมือเทคโนโลยีในการดำรงชีวิต และที่สำคัญคือเมืองนี้ทำให้คนมีโอกาสในการยกระดับฐานะทางเศรษฐกิจ ความเป็นอยู่ในชีวิตดีขึ้น

อย่างไรก็ตาม กลุ่มตัวอย่างได้กล่าวถึงผลทางลบของความเป็นเมืองของเชียงใหม่เช่นกัน การจราจร ความหนาแน่นของตึกบ้านช่องและห้องพัก การเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรม การแต่งกาย การใช้คำเมือง และที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ ค่าครองชีพสูงขึ้น ทุกคนให้ข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรของเมืองในเชิงลบ การจราจรติดขัด การเสียเวลา และความสะดวกในการเดินทางน้อยลง การจราจรที่คับคั่งนี้ไม่ได้ส่งผลต่อบุคคลที่ต้องประกอบอาชีพหรือทำกิจกรรมต่าง ๆ เท่านั้น หากส่งผลต่อคนขับรถรับจ้างที่ใช้พื้นที่ถนนเป็นที่ทำงาน

จากปัญหาดังกล่าว กลุ่มตัวอย่างจัดการกับปัญหาโดยการงดการเดินทางเมื่อไม่จำเป็น รวมทั้งการออกเดินทางให้เร็วขึ้นกว่าปกติ หลังจากนั้นการใช้รถจักรยานยนต์กลายเป็นทางเลือกที่บุคคลส่วนใหญ่ใช้ในการแก้ปัญหาความล่าช้าในการเดินทาง ซึ่งมีส่วนทำให้มีการใช้รถที่ปลอดภัยน้อยกว่า คือรถจักรยานยนต์ มากขึ้น กลุ่มตัวอย่างเป็นกลุ่มที่ใช้รถเป็นประจำมาก นั่นคือ ใช้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถสาธารณะ และจักรยาน ร้อยละ 53, 31, 15 และ 1 ตามลำดับ นอกจากนั้นการพึ่งพารถยนต์และจักรยานยนต์ในการสัญจรมากขึ้นทำให้คนมีโอกาสพบปะและทักทายกันน้อยลง ความเกาะเกี่ยวของความเป็นชุมชนก็นับวันจะจางหายไป

การจราจรในเมืองกับการติดต่อสัมพันธ์ในระดับครอบครัวและเพื่อน

การจราจรที่ติดขัดในเขตเมืองดูเหมือนว่าจะส่งผลทำให้บุคคลมีโอกาสน้อยลงในการเดินทางเพื่อการติดต่อสัมพันธ์ เห็นได้จากกลุ่มตัวอย่างที่ได้กล่าวถึงการลดการเดินทางที่ไม่จำเป็นลง รวมถึงการย้ายที่พักเพื่อให้สะดวกต่อการเดินทางไปทำงาน แต่อย่างไรก็ดีข้อมูลจากการสัมภาษณ์แสดงว่าความสัมพันธ์ทางสังคมและการติดต่อระหว่างญาติ ครอบครัวและเพื่อน ยังคงอยู่ แต่ได้เปลี่ยนรูปแบบ

การติดต่อ จากเดิมที่เป็นการเดินทางไปพบปะเยี่ยมเยียนไปเป็นการใช้โทรศัพท์ ยิ่งในสภาพปัจจุบันที่โทรศัพท์เคลื่อนที่สามารถหาซื้อและใช้ได้แพร่หลาย ยิ่งทำให้โอกาสที่คนต่างถิ่นสามารถติดต่อสื่อสารกับครอบครัวของตนในภูมิลำเนาเดิมเป็นไปได้สะดวกและบ่อยครั้งขึ้น

ความเป็นเมือง การจราจร และความสัมพันธ์ระดับชุมชน

แม้ความสัมพันธ์ในระดับครอบครัวและเพื่อนจะไม่มีผลมากนัก แต่ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสอบถามประชาชน (100 คน จากชุมชนข้างม่อ-ท่าแพ) พบว่า ความสัมพันธ์ระดับชุมชน ความไว้วางใจระหว่างกัน ตลอดจนความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในสังคมมีน้อย ลักษณะความสัมพันธ์ดังกล่าวนี้เป็นผลมาจากกระบวนการความเป็นเมืองที่ทำให้บุคคลต่างถิ่นย้ายเข้ามาเพื่อหาโอกาสในการมีชีวิตที่ดีกว่า ความเป็นเมืองได้ส่งผลต่อรูปแบบการดำเนินชีวิตและความสัมพันธ์ที่ทำให้ “ต่างคนต่างอยู่” มีการแบ่งออกเป็นหลายกลุ่มในชุมชน รวมทั้งความรู้สึกรู้ว่าเป็น “พวกเรา” และ “พวกอื่น” นอกจากนั้น ความเป็นเมืองได้ทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างกลุ่มคนต่าง ๆ เป็นไปในลักษณะฉาบฉวย ดังนั้น การอาศัยพึ่งพา ตลอดจนความช่วยเหลือระหว่างกันในสังคมจึงมีน้อยมาก

อย่างไรก็ตาม คนเมืองในพื้นที่ดูจะยังสามารถรักษาความสัมพันธ์ในชุมชนได้ในระดับหนึ่ง แม้จะลดระดับความเข้มข้นลง เช่น ยังมีการรวมกลุ่มทำกิจกรรมเนื่องในงานศพ งานแต่งงาน ทำบุญวันพระ และงานพืชน วัดในพื้นที่ยังคงเป็นแหล่งชุมนุม เช่น วัดบุปผาราม วัดทรายคำ วัดเซตวัน และวัดมหาวัน เป็นต้น ในทำนองเดียวกัน จากการสนทนากับกลุ่มชุมชนป่าตัน ที่อยู่ชานเขตเทศบาล ก็พบว่า ในชุมชนป่าตันผู้คนยังมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกันและช่วยเหลือเกื้อกูลกัน ไม่ว่าจะเป็นญาติพี่น้องหรือเพื่อนบ้าน

กล่าวกันว่า ถนนที่กว้างและรถวิ่งเร็ว ถนนที่รถวิ่งมาอย่างต่อเนื่อง ไม่มีช่องว่างพอ ทำให้ข้ามถนนยาก ในเมืองเชียงใหม่ถนนประเภทเดินรถทางเดียวข้ามยากที่สุด รองลงมาคือถนนหลายช่องจราจรที่มีเกาะกลาง ถนนหลายช่องจราจรที่ไม่มีเกาะกลาง และถนนสองช่องจราจรสองทิศทาง ตามลำดับ (วิระยุทธ สอนผกา และ ลำดวน ศรีศักดิ์ , 2547) การข้ามถนนยากเป็นปัญหาจริง กลุ่มชุมชนข้างม่อ-ท่าแพ หรือแม้แต่ชุมชนป่าตัน สามารถบ่งชี้ถนนหรือบริเวณที่ข้ามถนนยาก เช่น หลาย ๆ ช่วงบนถนนท่าแพ สองข้างถนนรอบคูเมือง ถนนที่เป็นวนเวย์ซึ่งทำให้ต้องเดินข้ามไปเรียกรถสี่ล้อ และถนนซูปเปอร์ไฮเวย์ เป็นต้น

4.8 ผลกระทบทางจิตวิญญาณ

เชียงใหม่อย่างน้อยในอดีต, เป็นเมืองแห่งศาสนา อยู่ร่วมกับธรรมชาติ ไม่เบียดเบียนทำลายธรรมชาติ การสนทนากลุ่มกับชุมชนป่าตันก็ยืนยันว่าศาสนาและธรรมชาติยังเป็นคุณค่าของเมือง เช่น เมื่อถามว่าถ้าพูดถึงเมืองเชียงใหม่ถึงอะไร ก็พบว่า เมื่อพูดถึงเมืองเชียงใหม่แล้วส่วนใหญ่จะนึกถึงดอยสุเทพและน้ำตกห้วยแก้ว เนื่องจากว่าสองสิ่งนี้เป็นของคู่กัน หากใครได้มาที่เชียงใหม่ไม่ได้มาเที่ยว

ถือว่ามาไม่ถึงเมืองเชียงใหม่ ในอดีตนั้นเขาสามารถจะมองเห็นความงามของน้ำตกห้วยแก้วได้ตั้งแต่ยอดดอยสุเทพจนถึงส่วนของน้ำตก ได้ยินเสียงของน้ำตกชัดเจน แต่ในปัจจุบันไม่สามารถมองเห็นน้ำตกแล้ว เพราะน้ำตกเหือดแห้งไปหมด ไม่ได้ยินเสียงน้ำตกเหมือนอย่างเคย

อย่างไรก็ตาม จากการสอบถามประชาชน 500 ตัวอย่าง ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 91) ก็ยังเห็นว่าเชียงใหม่ยังคงเป็นเมืองประวัติศาสตร์ ร้อยละ 81 เห็นว่ายังเป็นเมืองที่สิ่งแวดล้อมที่ดี ร้อยละ 80 ยังสามารถใช้ชีวิตได้อย่างเสรี และร้อยละ 73 ก็ยังเห็นว่าเมืองเชียงใหม่ยังมีทัศนียภาพสวยงาม (ดูตารางที่ 4.6)

สิ่งที่ผู้คนนึกถึงเมืองเชียงใหม่อีกประการหนึ่งคือ *ความอุดมสมบูรณ์ของป่าไม้ และความใสสะอาดของแม่น้ำปิง* ในอดีตเมืองเชียงใหม่มีต้นไม้ใหญ่มากมาย มีต้นไม้ร่มรื่น แม่น้ำปิงในสมัยก่อนกว้าง หน้าแล้งจะมีเกาะกลางแม่น้ำสามารถปลูกผักได้ แม่น้ำปิงใสสะอาด จนสามารถมองเห็นฝูงปลาและเม็ดทรายได้ อีกทั้งผู้คนยังสามารถบริโภคน้ำจากแม่น้ำได้อีกด้วย

ในอดีต อากาศของเมืองเชียงใหม่เย็นสบายร่มรื่น อากาศในยามเช้ามีหมอก และมีน้ำค้าง ในตอนกลางวันเมื่อมองขึ้นไปบนท้องฟ้าก็จะเห็นดาวเนื่องจากท้องฟ้าสดใส ฝนตกตามฤดูกาล เมื่อครั้งฝนตก ฝนก็ตกคราวละปริมาณมาก แต่น้ำไม่เคยท่วมเนื่องจากมีต้นไม้คอยที่จะรับน้ำไว้ ซึ่งทั้งหมดนี้ทำให้เมืองเชียงใหม่เป็นเมืองที่น่าอยู่ น่าอาศัย แต่ในปัจจุบันพบว่า ธรรมชาติถูกทำลายไปมาก ต้นไม้ถูกตัดทำลายไป อากาศร้อนขึ้นจากแต่ก่อนมาก ตอนเช้าไม่มีหมอกหรือน้ำค้างอย่างแต่ก่อน กลางคืนมองฟ้าไม่เห็นดาว ฝนไม่ตกตามฤดูกาล หากมีฝนตกก็ส่งผลให้เกิดน้ำท่วม เนื่องจากไม่มีต้นไม้คอยอุ้มน้ำไว้

ในขณะที่เมืองเชียงใหม่มีองค์ประกอบที่สนับสนุนการใช้ชีวิตเพื่อการมีสุขภาวะทางจิตวิญญาณที่ดีหลายประการ เช่น การมีประเพณี ธรรมเนียมปฏิบัติของท้องถิ่น การมีศาสนาหรือวัดเป็นโครงสร้างสนับสนุนการดำเนินชีวิต วิถีชีวิตที่สงบ ไม่เร่งรีบ และมีพื้นที่ชุมชนใช้ร่วมกันได้ เช่น วัด ช่างสวนสาธารณะ สนามและลานกีฬา เป็นต้น แต่ส่วนหนึ่งเห็นว่าคนเมืองเชียงใหม่ในปัจจุบันขาดความเอื้ออาทร ความมีน้ำใจอันดีงาม การรู้จักการให้และการแบ่งปันหายไป (นงลักษณ์ ดิษฐ์วงศ์, 2545) อย่างไรก็ตาม จากการสอบถามความเห็นประชาชน 500 คน ส่วนใหญ่ยังเห็นว่า เมืองเชียงใหม่ยังนับเป็นเมืองประวัติศาสตร์ สิ่งแวดล้อมน่าอยู่ สามารถใช้ชีวิตได้อย่างเสรี ทัศนียภาพดี คนยังมีความเอื้ออาทร (คงเปรียบเทียบกับเมืองอื่น) แต่ผู้ตอบที่เห็นว่าคนไม่เอื้ออาทรกันก็มีมากขึ้น ความอดทนอดกลั้นและระเบียบวินัยสังคมน้อยลง ดังแสดงในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 สรุปความเห็นสภาพเมืองและสังคมเมืองเชียงใหม่จากการสอบถามประชาชน 500 ตัวอย่าง

ลักษณะเมืองเชียงใหม่	ไม่เห็นด้วย/ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	เฉย ๆ	เห็นด้วย/เห็นด้วยอย่างยิ่ง
เป็นเมืองประวัติศาสตร์	6	9	91
มีสิ่งแวดล้อมน่าอยู่	7	12	81
สามารถใช้ชีวิตได้อย่างเสรี	5	15	80
มีทัศนียภาพสวยงาม	9	18	73
มีคุณภาพชีวิตดี	12	24	64
คนยังเอื้ออาทรต่อกัน	13	21	66
เมืองที่ผู้คนไม่สนใจกัน	39	28	33
ความผูกพันทางสังคม/ครอบครัวลดลง	31	29	40
คนมีความอดทนลดลง	7	24	69
รู้สึกไม่ปลอดภัยขณะข้ามทางม้าลาย	13	17	70

นอกเหนือจากธรรมชาติและศาสนาแล้ว เกล็ดลักษณะของเชียงใหม่ คือ *ความสามัคคี* *ความเห็นอกเห็นใจ* *พึ่งพาอาศัยกัน* ผู้คนอยู่ด้วยกันอย่างพึ่งพาอาศัย ยกตัวอย่างเช่นการสร้างบ้านเพื่อนบ้านก็จะมาช่วยกัน โดยเจ้าของบ้านตอบแทนด้วยการเลี้ยงข้าว และเหล้าเท่านั้น ความช่วยเหลือเกื้อกูลยังมีอยู่ในระดับหนึ่งในชุมชน ยกตัวอย่างความสัมพันธ์ของคนในชุมชนป่าตันที่บอกว่าในชุมชนป่าตันผู้คนยังมีความสัมพันธ์ที่ดีต่อกัน และช่วยเหลือเกื้อกูลกัน แม้ว่าการที่มีถนนตัดผ่านชุมชนออกเป็นสองส่วน ผู้คนก็ยังไปมาหาสู่กันได้ เนื่องจากมีถนนลอดใต้สะพานเชื่อมทั้งสองชุมชนนี้ ซึ่งการไปหากันโดยการใช้รถจะมีความสะดวกมากกว่าการเดิน เนื่องจากเดินการข้ามถนนทำได้ยาก (จากเหตุผลที่กล่าวแล้วข้างต้น) เนื่องจากชุมชนนี้ไม่มีรถประจำทางผ่าน ประกอบกับไม่ค่อยมีรถสี่ล้อแดง ทำให้หากจำเป็นจะต้องเดินทางในกรณีเร่งด่วน เช่น ไปโรงพยาบาล มีความยากลำบาก แต่คนในชุมชนก็สามารถพึ่งพาอาศัยกันได้ ไม่ว่าจะเป็นญาติพี่น้อง หรือเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตามความช่วยเหลือเกื้อกูลได้เปลี่ยนแปลงไปมาก ผู้คนซึ่งดีซึ่งเด่นกัน ไม่มีน้ำใจให้แก่กันน้อยลง หากต้องการความช่วยเหลือจะเป็นในลักษณะการจ้าง มีค่าตอบแทน แม้แต่ในระดับความสัมพันธ์ขั้นญาติพี่น้อง ก็ตามความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมเห็นว่า สิ่งเหล่านี้เป็นผลมาจาก ความเจริญเข้ามาและความบีบคั้นเนื่องมาจากรายจ่ายเยอะ มีการกระตุ้นให้บริโภค เช่น การใช้บัตรเครดิต ทำให้ผู้คนเป็นหนี้สิน ต้องใช้น้ำยาดี

เชียงใหม่เป็นเมืองประวัติศาสตร์และมีประเพณีอันดีงาม เป็นอีกประเด็นหนึ่งที่ผู้เข้าร่วมประชุม มีความเห็นตรงกันว่าเป็นเอกลักษณ์ของเมืองเชียงใหม่ ยังรู้สึกภูมิใจ และอยากให้มีการอนุรักษ์ไว้ ในปัจจุบันมีความเจริญเข้ามาทำให้ความเป็นเมืองประวัติศาสตร์และประเพณีค่อยๆเลือนหายไป ทำให้ผู้คน ไม่ได้นึกถึง ยกตัวอย่างในเรื่องของประเพณีชนทรายเข้าวัดในช่วงวันสงกรานต์ ในอดีต ผู้คนจะต้องไป ช่วยกันเก็บทรายในแม่น้ำปิง แล้วช่วยกันขนมาที่วัด ปัจจุบัน ไม่มีทรายให้ชน และบริเวณวัดก็ไม่มีพื้นที่ที่เป็นทรายแล้ว ต้องเอาทรายกองไว้นอกวัด เพราะหากเอาเข้าไปกองในวัดจะทำให้วัดเลอะเทอะ เป็นต้น

นอกจากนี้ประเพณี วิธีการทำบุญต่างๆก็เปลี่ยนไป ยกตัวอย่างในงานปอยหลวง สมัยก่อนจะมีการเดินแห่เป็นขบวนไปตามท้องถนนไปที่วัด แต่ปัจจุบันเปลี่ยนเป็นเอาของที่จะถวายขึ้นรถไปเท่านั้น เพราะเนื่องจากว่า รถที่วิ่งบนถนนมีปริมาณมาก ทำให้เดินไม่ได้ เป็นอันตราย

สรุป

จากการสอบถามถึงการเปลี่ยนแปลงของเมืองเชียงใหม่ แม้ว่าจะมีความเห็นตรงกันว่าเชียงใหม่ มีความเจริญขึ้น เป็นสิ่งที่ดี ก่อให้เกิดความสะดวกสบาย แต่ผู้เข้าร่วมประชุมก็ยังอยากให้เชียงใหม่เป็นเหมือนในอดีต และคิดว่าความเจริญที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลต่อ *ความสามัคคีและความเห็นอกเห็นใจของผู้คน* ซึ่งถือได้ว่าเป็นเอกลักษณ์ของเมืองเชียงใหม่ นอกจากนี้ *วัฒนธรรมประเพณีอันดีงามก็กำลังเลือนหายไป* ยกตัวอย่างในเรื่องของ ประเพณีการชนทรายเข้าวัด ประเพณีงานปอยหลวง (ดังที่กล่าวแล้วข้างต้น) แม้ว่าผู้เข้าร่วมประชุมจะยังรู้สึกภูมิใจในความเป็นเมืองเชียงใหม่ แต่ความภูมิใจนั้นก็ น้อยลงกว่าในอดีต และยังอยากให้มีวิถีชีวิตดังในอดีต

4.9 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ(การท่องเที่ยว)

ดังกล่าวในบทที่ 3 หัวข้อ 3.4 การส่งเสริมให้เชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทำให้จำนวน นักท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่เพิ่ม ในปี พ.ศ.2544 รายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มเป็น 37,729.44 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 40.5 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัด (ซึ่งประมาณ 93,104 ล้านบาท) ในแง่เศรษฐกิจคงจะปฏิเสธไม่ได้ว่าการท่องเที่ยวสำคัญต่อเศรษฐกิจของปัจเจกบุคคล ครอบครัว และสังคม เมืองเชียงใหม่มาก

จากการศึกษาที่ผ่านมาโดย เพียงจันทร์ ลิขิตเอกราช (2535) และ สุรวิ แพรสกุล (2542) พบว่า สิ่งในเชียงใหม่ที่ดึงดูดใจนักท่องเที่ยวมีหลายสิ่ง เช่น อริยาตย์ไมตรีที่ดีงาม แหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ และศิลปวัฒนธรรมเก่าแก่ เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันสิ่งที่นักท่องเที่ยวเห็นว่าเป็นปัญหาคือมลภาวะ และการจราจรอันได้แก่ การจราจรแออัด ระเบียบวินัยจราจรไม่ดี การเดินทางภายในจังหวัดไม่ค่อยได้รับความสะดวก ไม่มีรถเมล์เดินทางไปแหล่งท่องเที่ยว รถอื่น ๆ เช่นรถสามล้อเครื่อง แท็กซี่สนามบินราคาแพงมาก มีการตั้งราคาเอาเปรียบนักท่องเที่ยว ราคาไม่ชัดเจน

หลายฝ่ายในสังคมเชียงใหม่เห็นว่า การพัฒนาเมืองให้เป็นศูนย์กลางของทุกสิ่งทำให้สิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวเสื่อมสภาพลง นักท่องเที่ยวไม่ได้คาดหวังจะมาเที่ยวเมืองที่มีมลภาวะและจรรยาบรรณไม่ดีและไม่สะดวกหรือถูกเอาเปรียบเมื่อจะเดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเอง รวมทั้งการเดินทางชมเมืองก็มีปัญหา ดังกล่าวในข้อ 3.3.3

บทที่ 5

ชุดข้อเสนอแนะ

ผลลัพธ์ของการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ คือ ชุดของคำแนะนำหรือข้อเสนอแนะที่มีหลักฐานยืนยัน (Evidence – based recommendation) ที่สะท้อนให้เห็นถึงแนวทางและคุณค่าหรือให้ความสำคัญของการมีสุขภาพที่ดีร่วมกันของสังคม เพื่อประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบาย โดยคำแนะนำเหล่านั้น ต้องมุ่งสนับสนุนผลกระทบทางด้านบวกต่อสุขภาพของประชากรทุกกลุ่มที่เกิดขึ้นจากนโยบายขนส่งนั้น และมุ่งขจัดหรือลดผลกระทบทางลบต่อสุขภาพจากนโยบายดังกล่าว ให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้

ดังได้กล่าวแล้วในบทที่ 1 นโยบายหรือวิธีปฏิบัติการจราจรและการขนส่งเมืองเชียงใหม่ ที่ทำการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ ครั้งนี้ คือ นโยบาย : **การจัดการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ โดยให้ส่วนบุคคลหรือเอกชนประกอบการเดินรถตามกลไกตลาด (รถสองแถว) ในเมืองที่อยู่อย่างกระจัดกระจาย** อย่างไรก็ตาม การประเมินนโยบาย การจัดการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ โดยให้ส่วนบุคคลหรือเอกชนประกอบการเดินรถตามกลไกตลาด (รถสองแถว) นี้ จำเป็นต้องพิจารณาแนวทางปฏิบัติ 2 แนวทางในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกันด้วย คือการที่ **รัฐไม่จำกัดการใช้รถส่วนบุคคลและการแก้ปัญหาโดยการสร้างถนนเป็นหลัก** -- งบประมาณภาครัฐเพื่อการจราจรขนส่งส่วนใหญ่ใช้ไปในการก่อสร้างและบำรุงรักษาถนน มีการลงทุนกับการจราจรและขนส่งวิธีอื่นน้อยมาก ดังนั้นจึงมีการใช้รถยนต์ส่วนตัวและจักรยานยนต์กันอย่างกว้างขวาง นำมาซึ่งผลกระทบในรูปแบบต่าง ๆ ดังกล่าวไว้ในผลของการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินฯ หรือตารางที่ 2.2

ชุดข้อเสนอแนะ ดังปรากฏในตารางที่ 5.1 ได้รวบรวมขึ้นจากข้อเสนอแนะ หรือแนวทางการแก้ไข ของที่ประชุมกลุ่มหน่วยงาน (13 กรกฎาคม 2547) จากการสนทนากลุ่มประชาชนกลุ่มต่างๆ จากการสัมภาษณ์ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจในเมืองเชียงใหม่ และส่วนหนึ่งจากการเสนอแนะโดยคณะวิจัยเอง โดยแยกเป็นนโยบายที่ใช้ปรับแก้ในแต่ละผลกระทบ

ตารางที่ 5.1 ชุดนโยบายแนะนำ

ผลกระทบ	นโยบายเสนอแนะ
1.ความง่ายในการเข้าถึง	1. ลดเวลาหรือเพิ่มความเร็วเดินทางระหว่างโซนโดยการจัดการจราจร 2. ขยายพื้นที่บริการของการขนส่งสาธารณะให้เข้าถึงโซนที่ยังบริการไม่ถึง 3. การวางแผนสร้างแหล่งดึงดูดจราจรขนาดใหญ่ เช่น สนามกีฬา ศูนย์การค้า ศูนย์ราชการ โรงเรียน โรงพยาบาล สวนสาธารณะ ให้ อยู่ในที่ที่เข้าถึงได้ด้วยรถขนส่งสาธารณะตั้งแต่ต้น ไม่ใช่ใช้ที่ที่ได้รับ

	บริจาคหรือราคาที่ดินต่ำแต่ไม่สะดวกสำหรับผู้มาใช้ หรือคิดจะสร้างระบบขนส่งสาธารณะรองรับภายหลัง 4. กระจายตำแหน่งของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงออกสู่ชานเมืองหรืออำเภอรอบนอก โดยการสร้างเครือข่าย/สาขา 5. สร้างระบบเครือข่ายโรงพยาบาลในพื้นที่เพื่อลดการเดินทางมารับบริการในเมือง 6. รับนักเรียนในพื้นที่เข้าโรงเรียน เพื่อลดระยะเดินทางของนักเรียน
2. อุบัติเหตุจราจร	1. เทศบาลสนับสนุนและดำเนินการอย่างจริงจัง เข้มขัน ตามยุทธศาสตร์ 5 ยุทธศาสตร์ของรัฐบาล (บังคับใช้กฎหมายเข้มขันต่อเนื่อง การมีส่วนร่วม/การให้การศึกษา ด้านวิศวกรรม ด้านบริการฉุกเฉิน และการติดตาม/ประเมินผล) 2. เทศบาลประสานกับหน่วยงานอื่น ๆ รวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุ หาดูเสี่ยงอุบัติเหตุและทำการแก้ไข 3. ผลักดันให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อถือได้ เป็นทางเลือกของประชาชน แทนการใช้รถจักรยานยนต์
3. วิธีสัญจรที่เสริมสุขภาพ	1. ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้รถจักรยานในการเดินทางของประชากรเมืองและนักท่องเที่ยวโดยการ - จัดทางจักรยานตามความเหมาะสม (เช่นทางเฉพาะจักรยาน ทางจักรยานบนทางเท้า เลนจักรยานร่วมกับรถอื่น ...) เน้นความปลอดภัย ความเป็นโครงข่าย และความต่อเนื่อง 2. ส่งเสริมและสนับสนุนการเดินทางเท้าของประชากรเมืองและนักท่องเที่ยวโดยการ - จัดทางเดินที่ร่มรื่น ต่อเนื่อง และเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวในเมือง - จัดทางเดินข้ามถนน เน้นการใช้ถนนร่วมกันระหว่างรถและคนเดินข้ามหรือใช้เทคนิคการสงบการจราจร* (Street Calming) ในที่เหมาะสม - จัดระเบียบการค้าขายบนทางเท้า 3. ออกแบบชุมชนโดยใช้หลักของละแวกบ้าน (Neighborhood Concept) ซึ่งจะเอื้ออำนวยต่อการเดินเท้าและใช้จักรยานในชุมชน ลดการเดินทางที่ออกนอกชุมชนที่ไม่จำเป็น

4. มลพิษทางอากาศและเสียงดัง	1. เทศบาลตระหนักถึงปัญหามลพิษและความไม่สะดวกจากการจราจรที่เพิ่มขึ้น และออกนโยบายเพื่อค้ำประกันถึงผลกระทบนี้ 2. เพิ่มความสามารถของหน่วยสิ่งแวดล้อมในเทศบาล ให้สามารถรวบรวมข้อมูลมลภาวะ ตรวจสอบระดับปัญหา วางแผนและควบคุมมลภาวะ 3. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารผลกระทบต่อสุขภาพและสิ่งแวดล้อมจากมลพิษจากการจราจร 4. บังคับใช้กฎหมายมาตรฐานไอเสีย และเสียง จากระบบขนส่งสาธารณะ 5. รณรงค์ ส่งเสริมการปรับแต่งเครื่องยนต์เพื่อลดมลพิษ (เช่นจัดโครงการคลินิกไอเสีย) 6. ลดการติดขัดโดยการลงทุนเพิ่มในการจัดระบบการจราจร 7. ลดและควบคุมการใช้รถยนต์ส่วนตัวและรถจักรยานยนต์ ผลักดันให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อถือได้เป็นทางเลือกแทน 8. ส่งเสริมการใช้จักรยานและการเดินเท้าแทนการใช้ยานยนต์ 9. ลดการใช้ยานยนต์ หรือรถบรรทุกหนัก ในพื้นที่อ่อนไหว 10. เพิ่มพื้นที่สีเขียวให้ทำหน้าที่เป็นปอดในเมือง
5. สุขภาพทางกายและจิตใจ	1. สื่อสาร ประชาสัมพันธ์ ให้เห็นผลกระทบของปัจจัยต่าง ๆ (การจราจร มลภาวะ โรคระบบทางเดินหายใจ มะเร็งปอด ความเครียด ฯลฯ) ต่อสุขภาพในทุกมิติ
6. การปฏิสัมพันธ์ทางสังคม/สุขภาพสังคม การตัดขาดชุมชน	1. ไม่ส่งเสริมหรือชะลอการใช้หมู่บ้าน ชุมชน และละแวกบ้าน เป็นทางลัดผ่าน โดยการประยุกต์เทคนิคสงบการจราจร* (Traffic calming) 2. ส่งเสริมการเดิน และการใช้จักรยานในพื้นที่หมู่บ้าน ชุมชน และละแวกบ้านโดยการขจัดอุปสรรคต่อการเดินและใช้จักรยาน 3. ออกแบบชุมชนโดยใช้หลักของละแวกบ้าน (Neighborhood Concept) ซึ่งจะเอื้ออำนวยต่อการเดินเท้าและใช้จักรยานในชุมชน 4. ในการที่จะก่อสร้างถนนใหม่ หรือขยายถนนเดิม ให้มีการศึกษาผลกระทบต่อประชาชนหรือชุมชนสองข้างทาง การสัญจรของผู้ได้รับผลกระทบควรได้รับการพิจารณาแก้ไข / ลดผลกระทบ ก่อนการก่อสร้าง
7. ผลกระทบต่อความเชื่อ อาหาร การรักษาระเบียบวินัยในการจราจร	1. สื่อสาร ประชาสัมพันธ์ ให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการสร้างวินัยจราจรวินัยการใช้รถ 2. บังคับใช้กฎจราจรอย่างเคร่งครัด

8. ผลกระทบต่อการท่องเที่ยว/นักท่องเที่ยว	1. จัดให้มีรถขนส่งสาธารณะ ที่ได้มาตรฐาน มีเส้นทางแน่นอน และราคาแน่นอน 2. มีเส้นทางเดินท่องเที่ยวในเมืองที่เดินได้สะดวก ต่อเนื่องและปลอดภัย 3. ใช้มาตรการในข้อ 4 เพื่อปรับปรุงคุณภาพอากาศและเสียง
8. ทัวไป	1. นอกเหนือจากหน้าที่ที่เทศบาลนครต้องทำตาม พรบ. เทศบาล พ.ศ. 2496 แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2543 เช่น เทศบาลมีหน้าที่บำรุงรักษาทางบก ทางน้ำ การผังเมืองและควบคุมการก่อสร้าง การส่งเสริมการท่องเที่ยวแล้ว ทางเทศบาลควรรับหน้าที่การจัดการจราจร การขนส่ง งานวิศวกรรมจราจร ตาม พรบ. กระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น พ.ศ. 2543 ด้วย 2. ในการรับหน้าที่จัดการจราจร การขนส่ง และวิศวกรรมจราจร ควรจะได้เพิ่มความเข้มแข็งของหน่วยงานด้านวิศวกรรมจราจรในเทศบาลให้มีความสามารถในการวางแผน ประสานงาน และจัดการกับการจราจรติดขัด 3. เร่งรัดการวางผังเมืองและผังเมืองเฉพาะในชุมชน และปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ที่ดินประเภทต่างๆ ให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้นและมีผลในทางปฏิบัติ ใช้มาตรการทางภาษีเป็นเครื่องมือในการควบคุมส่งเสริมหรือเหนี่ยวนำ การใช้ประโยชน์ที่ดินในเมือง และลดการกระจายออกสู่ชานเมือง (Urban sprawl). 4. เสริมความเข้มแข็งหน่วยผังเมืองเทศบาล ให้สามารถทำการสำรวจข้อมูลจัดทำผังเมือง ประสานงานกับหน่วยสาธาณูปโภคอื่น ๆ ควบคุมและบังคับใช้กฎหมายผังเมือง และหรือ ข้อบังคับท้องถิ่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ 5. ปลุกจิตสำนึกด้านเมือง สิ่งแวดล้อม การจราจรและผลกระทบทางสุขภาพ โดยเฉพาะกับกลุ่มวัยรุ่น และนักเรียน

* การสงบการจราจร คือ การใช้มาตรการด้านกายภาพ เช่น ใช้เนินหรือแถบชะลอความเร็ว หรือการปิดกั้นชั่วคราวหรือถาวร ฯลฯ ในการลดผลกระทบด้านลบของรถ เปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับขี่ และปรับปรุงสภาพการใช้ถนนของคนเดินเท้าและคนขี่จักรยานให้สะดวกและปลอดภัยขึ้น
(ดัดแปลงจาก Institute of Traffic Engineers, Traffic Calming Definition, Lockwood 1997)

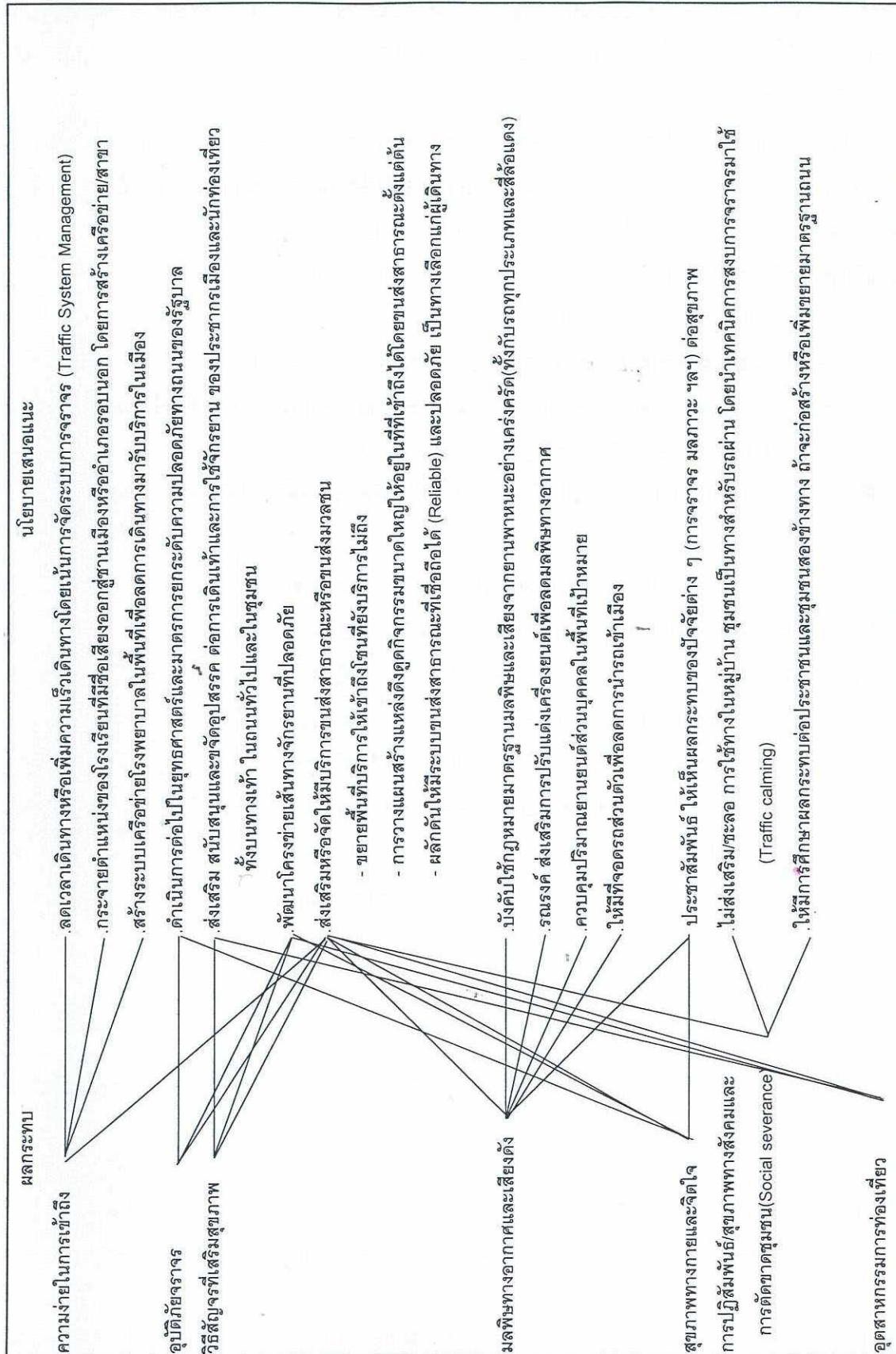
จะสังเกตได้ว่า นโยบายและมาตรการที่เสนอแนะในตารางที่ 5.1 บางนโยบายและมาตรการสามารถส่งเสริมผลกระทบทางบวกหรือลดผลกระทบทางลบ (แล้วแต่กรณี) ได้กับหลายผลกระทบ เช่น การ

ส่งเสริมหรือจัดให้มีการขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐาน ดังนั้น จึงได้จัดเรียงตารางที่ 5.1 ใหม่ ตามนโยบายและมาตรการที่เสนอแนะและผลกระทบ ดังแสดงในตารางที่ 5.2

เพื่อตอบสนองต่อผลกระทบต่างๆ ดังกล่าวต้องการมาตรการ หรือนโยบายที่หลากหลาย ดังแสดงในตารางที่ 5.1 และ 5.2 มาตรการ หรือนโยบายที่หลากหลาย ไม่ได้จัดลำดับความสำคัญเช่นนี้อาจทำให้แต่ละมาตรการหรือแต่ละนโยบายไม่เด่นชัดออกมา มาตรการ/นโยบายที่นับว่าเป็นฐานของมาตรการอื่นๆ และควรจะได้นำมาใช้ คือ

- ส่งเสริมหรือจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชน
- ส่งเสริม สนับสนุนและขจัดอุปสรรคต่อการเดินเท้าและการใช้จักรยานของประชากรเมืองและนักท่องเที่ยว
- ลดมลพิษทางอากาศจากการจราจรโดยการควบคุมปริมาณรถในพื้นที่เป้าหมาย

ตารางที่ 5.2 ความเชื่อมโยงของนโยบายเสนอแนะกับผลกระทบ



บทที่ 6 บทสรุป

โครงการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ กรณีศึกษาการพัฒนาเมืองและการขนส่งเมืองเชียงใหม่ ระยะที่ 2 มีวัตถุประสงค์ที่จะประยุกต์กระบวนการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ หรือเอชไอเอ ในการวิเคราะห์และรายงานผลการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ เนื่องจากนโยบายการพัฒนาเมืองและการขนส่ง โดยใช้เมืองเชียงใหม่เป็นกรณีศึกษา ในบทนี้จะสรุปผลการประยุกต์กระบวนการ เอชไอเอในการวิเคราะห์และรายงานผลการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ ดังนี้

6.1 กระบวนการ เอชไอเอ เริ่มด้วยขั้นตอนการกลั่นกรองข้อเสนอแนะนโยบาย แผนงานหรือโครงการ (Screening) ที่ทำการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ - (นั่นคือ การตอบคำถามว่า ทำไมเลือกประเมินผลของนโยบาย แผนงานหรือโครงการนี้) นโยบายที่ทำการประเมินในโครงการนี้ คือ **นโยบายการจัดการขนส่งสาธารณะในเมืองเชียงใหม่ที่ให้ส่วนบุคคล หรือเอกชน ประกอบการเดินทางตามกลไกตลาด (หรือใช้ระบบรถสองแถว)** อย่างไรก็ตาม การประเมินนโยบายนี้ จำเป็นต้องพิจารณาแนวทางปฏิบัติ 2 แนวในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกัน คือ การที่รัฐไม่จำกัดการใช้รถส่วนบุคคลและการแก้ปัญหาโดยการสร้างถนนเป็นหลัก ควบคู่ไปด้วย

6.2 เหตุผลที่คัดเลือกนโยบายดังกล่าวในข้อ 6.1 มาทำการประเมินก็เพราะ (ก) ผลกระทบของการจัดการขนส่งได้เกิดขึ้นแล้วในปัจจุบันและน่าจะรุนแรงมากขึ้นในอนาคต (ข) ปัจจุบันมีคนสนใจประเด็นนี้มากขึ้น แต่ยังไม่เพียงพอ การยกผลกระทบทางสุขภาพทำให้เพิ่มสำคัญของปัญหาและมีภาคีร่วมทำงานมากขึ้น และ (ค) จังหวะเวลาเหมาะสม - ในจังหวัดเชียงใหม่มีการเลือกนายกเทศมนตรีเทศบาลนครเชียงใหม่และนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัด ซึ่งเป็นการเลือกตั้งโดยตรงครั้งแรก ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2547 (โครงการระยะที่ 2 เริ่มดำเนินการ เดือนกันยายน 2546) เป็นโอกาสที่ประชาคมจะได้ถกเถียงนโยบายเมืองและการขนส่งโดยใช้องค์ความรู้จากการศึกษานี้เป็นฐาน และกระบวนการศึกษานี้จะมีส่วนในการผลักดันนโยบายที่เอื้ออำนวยต่อสุขภาพต่อผู้สมัครดังกล่าว

6.3 ขั้นตอนต่อมาของกระบวนการ เอชไอเอ คือการกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบโดยสาธารณะ (Public Scoping) -ให้สาธารณะร่วมกันพิจารณาว่า ขอบเขต ประเด็น ผลกระทบต่อประชากรกลุ่มใดควรทำการประเมิน แนวทางการประเมินผลรวมทั้งผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งผลการทำ Public Scoping ของโครงการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ กรณีศึกษาการพัฒนาเมืองและการขนส่งเมืองเชียงใหม่ ได้รายงานไว้แล้วใน ลำดวน ศรีศักดิ์ และคณะ (2547) หรือดังที่สรุปไว้ในบทที่ 2 ของรายงานฉบับนี้

6.4 ข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบ ข้อมูลและวิธีการประเมินผลมีหลากหลาย คือ

- ทบทวนเอกสารวิจัยที่เกี่ยวข้อง
- สํารวจโดยแบบสอบถามประชาชนทั่วไปเมืองเชียงใหม่ 500 ตัวอย่าง
- จัดการสนทนากลุ่ม กลุ่มนักวิชาการ/วิชาชีพ, ข้าราชการ, ผู้นำชุมชน, สื่อมวลชนและองค์กรเอกชน (Non-Governmental Organizations)
- สํารวจโดยแบบสอบถามเชิงลึกกับชุมชน ช้างม่อ-ท่าแพและป่าตัน แห่งละ 100 ตัวอย่าง ชุมชนช้างม่อ-ท่าแพเป็นชุมชนในตลาดที่มีการจราจรคับคั่ง ส่วนชุมชนป่าตันที่อยู่ชานเมืองแต่มีถนนซูเปอร์ไฮเวย์ตัดผ่าน
- สนทนากลุ่มกับชุมชนช้างม่อ-ท่าแพ และป่าตัน
- สัมภาษณ์เชิงลึกกับประชาชน 21 คนในชุมชนช้างม่อ-ท่าแพ
- สัมภาษณ์ผู้มีอำนาจในการตัดสินใจนโยบาย 7 ท่าน
- จัดประชุมปรึกษาหารือกับส่วนราชการภูมิภาคและส่วนท้องถิ่นเพื่อเสนอแนะนโยบาย

6.5 . ผลการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบทางสุขภาพ (แยกย่อยผลกระทบ)

6.5.1 ความง่ายในการเข้าถึงกิจกรรมหรือบริการ

-ในขณะที่เห็นว่าการจราจรติดขัดในช่วงโมงเร่งด่วนเป็นปัญหา แต่การพัฒนาถนนนำมาซึ่งผลทางบวกหลายประการ คือ **ประชากรเมืองส่วนใหญ่เห็นด้วย**ว่าการสร้างถนนเพิ่มทำให้บ้านเมืองเจริญขึ้น ค่าขายสะดวกขึ้น ติดต่อด่วนและไปมาหาสู่กันง่ายขึ้น สามารถไปโรงพยาบาลได้รวดเร็ว สะดวกต่อการเดินทาง และเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยว แต่ในหลายข้อที่มีผู้ไม่เห็นด้วยและไม่แน่ใจว่าผลกระทบจะเป็นในทางบวกในสัดส่วนที่มากอยู่ เช่น ประเด็นต่อความสะดวกในการค้าขาย การจัดการเส้นทางเดินรถ หรือการมีถนนมากสายจะเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองเชียงใหม่หรือไม่

-โดยสรุป ผลกระทบจากนโยบายหรือวิธีปฏิบัติด้านการพัฒนาเมืองและการขนส่งต่อความง่ายในการเดินทาง คือ (1) การพัฒนา (สร้าง) ถนนเพิ่ม และการเข้ามาของยานยนต์ ทำให้การเข้าถึงกิจกรรมหรือการเดินทางง่ายขึ้น (เมื่อมองในช่วงยาว เช่น 40 ปี ที่ผ่านมา) อย่างไรก็ตาม ความง่ายในการเดินทางจะน้อยลง ด้วยแนวโน้มที่ระยะเดินทาง (Trip length) ที่ยาวขึ้น และ ในโครงข่ายการขนส่งมีการติดขัดมากขึ้น หรือความเร็วเดินทางที่ลดลงกว่าในปัจจุบัน (2) มีความไม่เสมอภาคระหว่างบุคคล ต่อความง่ายในการเดินทางของคนที่สามารถใช้รถส่วนตัวได้กับของผู้ที่ใช้รถขนส่งสาธารณะมาก และ (3)ในพื้นที่เขตเทศบาลนครเชียงใหม่ด้วยกัน ความสามารถเข้าถึงกิจกรรมของคนที่อยู่ในโซนต่าง ๆ ไม่เท่ากัน

6.5.2 วิธีการสัญจรที่เสริมสุขภาพ (การใช้จักรยานและการเดิน)

- สัดส่วนการใช้จักรยานและการเดินเท้าในปัจจุบันมีน้อยแต่มิ่นัยสำคัญ ปัจจุบัน การเดินทางส่วนใหญ่ในผังเมืองรวมเชียงใหม่เดินทางโดยรถส่วนบุคคล (รถยนต์ส่วนตัวและรถจักรยานยนต์) การเดินทางโดยรถจักรยาน มีเพียงร้อยละ 3.90 และการเดินเท้า ร้อยละ 8.12 ของเที่ยวเดินทางทั้งหมด

- ทำไมคนไม่ใช้จักรยาน ปัญหาอาจรวมเป็นประเด็นใหญ่ ๆ ได้ 5 ประเด็น คือ ความรู้สึกไม่ปลอดภัย (ถูกรถอื่นเฉี่ยวชน) ปัญหามลภาวะต่อผู้ใช้จักรยาน กลัวจักรยานสูญหาย การดูแลรักษาจักรยานจากผู้อื่น และพื้นผิวทางไม่ดี

- ประเด็นปัญหาของการเดินเท้าในเขตเมือง : ทางเท้าแคบ ทั้งที่แคบด้วยขนาดของทางเท้าเอง หรือแคบเพราะทางเท้าที่มีอยู่ถูกยึดครองด้วยวัตถุอื่น, ทางเท้าที่มีอยู่ไม่ต่อเนื่อง, ทางเดินในเขตคูเมือง ทางเดินท่องเที่ยว คับแคบ เดินไม่สะดวก หรือบางแห่งถูกปิดกั้น, ตัวทางเท้าเองไม่ปลอดภัย เช่น ผิวทางเท้าไม่เรียบ ทำให้สะดุดและหกล้มได้ง่าย ทางเท้ามีอุปสรรคซึ่งอาจเดินชนได้ง่าย, ทางเท้าไม่ร่มรื่น ไม่มีร่มเงาช่วยบังแดด, และการเดินข้ามถนนมีปัญหา

6.5.3 อุบัติเหตุจราจร

(1) โดยภาพรวม อุบัติเหตุจราจรในเมืองเชียงใหม่ คล้ายคลึงกับอุบัติเหตุในเมืองของหลายจังหวัดในประเทศ แต่

(2) ในจังหวัดเชียงใหม่ มีรถจักรยานยนต์ (ซึ่งเป็นรถที่มีอัตราเสี่ยงต่ออุบัติเหตุสูง) จดทะเบียนมากประมาณ 75% ของรถที่จดทะเบียนทั้งหมด และมีการใช้รถจักรยานยนต์กันอย่างกว้างขวาง ประกอบกับไม่มีระบบขนส่งสาธารณะในเมืองที่ได้มาตรฐานให้เป็นทางเลือก

(3) ที่ประชุมที่ประกอบด้วย ข้าราชการ องค์กรเอกชน นักวิชาการ ผู้มีอายุในชุมชน ตระหนักในปัญหาอุบัติเหตุจราจร สามารถระบุประเด็นปัญหาและเสนอแนะมาตรการแก้ไขได้ แต่เห็นว่าการปฏิบัติการลดอุบัติเหตุจราจรหรือยกระดับความปลอดภัยทางถนนยังมีปัญหาอยู่

6.5.4 มลภาวะทางอากาศและเสียง

- มลพิษที่ตระหนักกันทุกกลุ่มบุคคล คือฝุ่นละอองและควันดำจากยานยนต์ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่การจราจรหนาแน่นมาก เช่น ชุมชนข้างม่อย-ท่าแพ ตระหนักดีถึงปัญหามลพิษจากยานยนต์บนถนน

- ถ้าไม่มีมาตรการด้านการจราจรใด ๆ และปริมาณจราจรเพิ่มร้อยละ 6 ต่อปี จะคาดการณ์ได้ว่า ในปี พ.ศ. 2550, 2555, และ 2565 จะมีหลายบริเวณในเมืองที่กลายเป็นจุดวิกฤติที่ค่าความเข้มข้นของก๊าซ คาร์บอนมอนอกไซด์สูงเกินมาตรฐาน

- ในปัจจุบัน พื้นที่ที่มีระดับเสียงบนพุดบาทเกินค่ามาตรฐาน ส่วนใหญ่จะอยู่บนถนนหลักที่สำคัญ ได้แก่ถนนสุขุมวิทไฮเวย์ ถนนโชตนา ถนนอ้อมเมือง ถนนห้วยแก้ว และถนนท่าแพ ส่วนในอนาคต เช่นในปี พ.ศ. 2555 คาดว่าถ้าอัตราการเพิ่มของการเดินทางเพิ่มในระดับสูง (เช่น 6%ต่อปี) จะพบว่าเกือบทุกพื้นที่ ค่าระดับเสียงจะเกินค่ามาตรฐานซึ่งถือได้ว่าอยู่ในขั้นวิกฤติ

- เสียงที่มีปัญหากับชุมชนข้างม่อย-ท่าแพ มีทั้งเสียงจากการจราจร (จากรถตุ๊กตุ๊กและรถจักรยานยนต์) และจากสถานบันเทิงโดยเฉพาะคนที่อยู่ริมถนน ส่วนชุมชนป่าตันที่อยู่ชานเมืองแต่มีถนนซูเปอร์ไฮเวย์ตัดผ่าน มีปัญหาเสียงดังจากรถบรรทุกที่วิ่งเร็ว และเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

6.5.5 ผลกระทบทางสุขภาพจากมลภาวะ

- ระดับของฝุ่นในอากาศมีความสัมพันธ์กับการตายก่อนเวลาอันควรและการเจ็บป่วยด้วยโรคที่เกี่ยวข้องกับระบบทางเดินหายใจ

- การจราจรเป็นสาเหตุหลักของการเพิ่มความเข้มข้นของสารพีเอเอช (Polycyclic Aromatic Hydrocarbons) ในอากาศในเขตเมือง สารพิษในกลุ่ม พีเอเอช เป็นสารก่อมะเร็งในอวัยวะต่างๆ ของมนุษย์

- ตัวอย่างประชากร 100 คนในย่านข้างม่อย-ท่าแพ ที่มีการจราจรคับคั่ง ตระหนักถึงผลกระทบต่อสุขภาพชัดเจนมาก เชื่อว่าตำรวจจราจรและคนที่อยู่อาศัยริมถนนมีโอกาสเกิดโรคระบบทางเดินหายใจจากมลพิษทางอากาศมากกว่าผู้ขับขีทั่วๆ ไปหรืออยู่ห่างจากถนน แต่กลับกันถ้าถามว่าการเป็นโรคภูมิแพ้ น่าจะเกี่ยวข้องกับมลพิษจากยานยนต์ใหม่ ? ร้อยละ 87 เห็นด้วยแต่ร้อยละ 13 ไม่แน่ใจ (เป็นการบอกว่าโรคภูมิแพ้อาจมาจากสาเหตุอื่นได้) ในทำนองเดียวกัน ต่อคำถามว่า มลพิษจากยานยนต์ทำให้คนเรามีโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นมะเร็งปอด ? ร้อยละ 81 เห็นด้วย ร้อยละ 17 ไม่แน่ใจ และร้อยละ 2 ไม่เห็นด้วยการจราจรปัจจุบันทำให้เรารู้สึกหงุดหงิดรำคาญใจ. กลิ่นและเสียงของยานยนต์บนท้องถนนทำให้รู้สึกเวียนศีรษะ

- ส่วนชุมชนป่าตันที่เป็นชุมชนชานเมืองตระหนักถึงผลกระทบต่อสุขภาพเช่นกัน แต่ในระดับน้อยกว่าชุมชนข้างม่อย-ท่าแพ

6.5.6 ผลกระทบทางสังคม มีทั้งทางบวกและทางลบ

สิ่งที่ส่งผลทางลบ

- การทำกิจกรรมร่วมกันในชุมชนมีน้อยลง
- ความไว้วางใจในชุมชนลดลง
- การปรับตัวกับปัญหาการจราจร
- ความสัมพันธ์ของคนต่างพื้นที่ คนจน คนเมือง

สิ่งที่ส่งผลทางบวก

- ความสัมพันธ์ผูกพันและความช่วยเหลือระหว่างกันในครอบครัว
- วัดยังเป็นแหล่งประสานความสัมพันธ์ในชุมชน

6.5.7 ผลกระทบทางจิตวิญญาณ

- เชียงใหม่น้อยลงในอดีต, เป็นเมืองแห่งศาสนา อยู่ร่วมกับธรรมชาติ ไม่เบียดเบียนทำลายธรรมชาติ ดอยสุเทพและน้ำตกห้วยแก้ว ความใสสะอาดของแม่น้ำปิง นอกเหนือจากธรรมชาติและ

ศาสนาแล้ว เอกลักษณะของเชียงใหม่ คือ ความสามัคคี ความเห็นอกเห็นใจพึ่งพาอาศัยกัน ผู้คนอยู่ด้วยกันอย่างพึ่งพาอาศัย เชียงใหม่เป็นเมืองประวัติศาสตร์และมีประเพณีอันดีงาม

- แต่ปัจจุบัน คนไม่เอื้ออาทรกัน ความอดทนอดกลั้นและระเบียบวินัยสังคมน้อยลง ความเจริญที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็วส่งผลต่อความสามัคคีและความเห็นอกเห็นใจของผู้คนซึ่งถือได้ว่าเป็นเอกลักษณ์ของเมืองเชียงใหม่ นอกจากนี้ วัฒนธรรมประเพณีอันดีงามก็กำลังเลือนหายไป

- แม้ว่าจะยังรู้สึกภูมิใจในความเป็นเมืองเชียงใหม่ แต่ความภูมิใจนั้นก็น้อยลงกว่าในอดีต และยังอยากที่มีวิถีชีวิตดังในอดีต

6.5.8 ผลกระทบต่อเศรษฐกิจ (การท่องเที่ยว)

สิ่งในเชียงใหม่ที่ดึงดูดใจนักท่องเที่ยวมีหลายสิ่ง เช่น อัญมณีไมตรีที่ดงาม แหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติ และศิลปวัฒนธรรมเก่าแก่ เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันสิ่งที่นักท่องเที่ยวเห็นว่าเป็นปัญหาคือมลภาวะและการจราจรอันได้แก่ การจราจรแออัด ระเบียบวินัยจราจรไม่ดี การเดินทางภายในจังหวัดไม่ค่อยได้รับความสะดวก ไม่มีรถเมล์เดินทางไปแหล่งท่องเที่ยว รถอื่น ๆ เช่นรถสามล้อเครื่อง แท็กซี่ สนามบินราคาแพงมาก มีการตั้งราคาเอาเปรียบนักท่องเที่ยว ราคาไม่ชัดเจน

การพัฒนาเมืองให้เป็นศูนย์กลางของทุกสิ่งมีส่วนสำคัญที่ทำให้สิ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวในเมืองเชียงใหม่เสื่อมสภาพลง นักท่องเที่ยวไม่ได้คาดหวังจะมาเที่ยวเมืองที่มีมลภาวะและจราจรติดขัด และการไม่มีรถประจำทางที่ราคาโดยสารชัดเจนทำให้ไม่สะดวก หรือถูกเอาเปรียบ เมื่อจะเดินทางท่องเที่ยวด้วยตนเอง รวมทั้งการเดินเท้าชมเมืองก็มีปัญหา

6.6 ขุดข้อแนะนำเชิงนโยบาย

เพื่อประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบาย คำแนะนำเหล่านี้มุ่งสนับสนุนผลกระทบทางด้านบวกต่อสุขภาพที่เกิดขึ้น และมุ่งขจัดผลทางลบต่อสุขภาพจากนโยบายหรือวิธีปฏิบัติด้านเมืองและการขนส่งให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ นโยบายข้างล่างนี้ยังไม่ได้เรียงลำดับความสำคัญ แต่เน้นนโยบายส่งเสริมและจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชน จะเป็นรากฐานและสามารถปรับแก้ผลกระทบทุกข้อ

มาตรการ หรือนโยบายที่หลากหลายในตารางข้างล่างนี้ และไม่ได้จัดลำดับความสำคัญ อาจทำให้แต่ละมาตรการหรือแต่ละนโยบายไม่เด่นชัดออกมา มาตรการ/นโยบายที่นับว่าเป็นรากฐานของมาตรการอื่นๆ และควรจะได้นำมาใช้ คือ

- ส่งเสริมหรือจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชน
- ส่งเสริม สนับสนุนและขจัดอุปสรรคต่อการเดินเท้าและการใช้จักรยานของประชากรเมืองและนักท่องเที่ยว
- ลดมลพิษทางอากาศจากการจราจรโดยการควบคุมปริมาณรถในพื้นที่เป้าหมาย

- .ลดเวลาเดินทางหรือเพิ่มความเร็วเดินทางโดยเน้นการจัดระบบการจราจร (Traffic System Management)
- .กระจายตำแหน่งของโรงเรียนที่มีชื่อเสียงออกสู่ชานเมืองหรืออำเภอรอบนอก โดยการสร้างเครือข่าย/สาขา
- .สร้างระบบเครือข่ายโรงพยาบาลในพื้นที่เพื่อลดการเดินทางมารับบริการในเมือง
- .ดำเนินการต่อไปในยุทธศาสตร์และมาตรการยกระดับความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาล
- .ส่งเสริม สนับสนุนและจัดอุปสรรค ต่อการเดินทางและการใช้จักรยาน ของประชากรเมืองและนักท่องเที่ยว
ทั้งบนทางเท้า ในถนนทั่วไปและในชุมชน
- .พัฒนาโครงข่ายเส้นทางจักรยานที่ปลอดภัย
- .ส่งเสริมและจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชน
 - ขยายพื้นที่บริการให้เข้าถึงโซนที่ยังบริการไม่ถึง
 - การวางแผนสร้างแหล่งดึงดูดกิจกรรมขนาดใหญ่ให้อยู่ในที่ที่เข้าถึงได้โดยขนส่งสาธารณะตั้งแต่ต้น
 - ผลักดันให้มีระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อถือได้ (Reliable) และปลอดภัย เป็นทางเลือกแก่ผู้เดินทาง
- .บังคับใช้กฎหมายมาตรฐานมลพิษและเสียงจากยานพาหนะอย่างเคร่งครัด(ทั้งกับรถทุกประเภทและสี่ล้อแดง)
- .รณรงค์ ส่งเสริมการปรับแต่งเครื่องยนต์เพื่อลดมลพิษทางอากาศ
- .ประชาสัมพันธ์ ให้เห็นผลกระทบของปัจจัยต่าง ๆ (การจราจร มลภาวะ ฯลฯ) ต่อสุขภาพ
- .ควบคุมปริมาณยานยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่เป้าหมาย
- .ให้มีที่จอดรถส่วนตัวเพื่อลดการนำรถเข้าเมือง
- .ไม่ส่งเสริม/ชะลอ การใช้ทางในหมู่บ้าน ชุมชนเป็นทางสำหรับรถผ่าน โดยนำเทคนิคการสงบการจราจรมาใช้
- .ให้มีการศึกษาผลกระทบต่อประชาชนและชุมชนสองข้างทาง ถ้าจะก่อสร้างหรือเพิ่มขยายมาตรฐานถนน

บรรณานุกรม

- กรรณิกา ธรรมสอน. **การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการปัญหาผลกระทบจากการจราจรในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่**. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการจัดการมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2543.
- กิตติ โคตมา. **แบบจำลองแบบกริดสำหรับคาดคะเนความเข้มข้นก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์แบบเป็นพื้นที่จากการจราจรในเขตเมืองเชียงใหม่**. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. พฤษภาคม, 2546
- กิตติศักดิ์ ณ หนองคาย. **การคาดคะเนระดับเสียงจากการจราจรในเขตเมืองเชียงใหม่**. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2547
- จักรพงศ์ พงศ์ไฉนสวรรค์. **แบบจำลองความต้องการเดินทางของผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตเมือง ชานเมือง และชนบท ในเขตผังเมืองรวมเชียงใหม่**. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2546
- ดวงจันทร์ เจริญเมือง. **เมืองและการผังเมืองในประเทศไทย กรณีเมืองเชียงใหม่**. พิมพ์ครั้งที่ 1. ศูนย์ศึกษาปัญหาเมืองเชียงใหม่และกลุ่มม้งราย, 2541.
- เดชรัตน์ สุขกำเนิด วิชัย เอกพล และปัทมพงษ์ เกษสมบุญ. **การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ: แนวคิด แนวทาง และแนวปฏิบัติ** สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข, 2545
- ธเนศวร เจริญเมือง. **บทส่งท้าย: จักรยาน – ทางออกปัญหาการจราจรในเมือง**. เอกสารเพื่อการศึกษาและแก้ไขปัญหาท้องถิ่น ลำดับที่ 8. โครงการศึกษาการปกครองท้องถิ่น. คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2538.
- นงลักษณ์ ดิษฐ์วงศ์. **“ทุกข์กับการพัฒนาเมือง”**. เชียงใหม่ปริทัศน์. ปีที่ 3 ฉบับที่ 32, 2545.
- พงศกร วังเคมี. **การวิเคราะห์อุบัติเหตุจราจรโดยโปรแกรม MAAP5**. รายงานวิจัยวิชาโครงการภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2540
- พิเชฐพงศ์ ขวัญศรี. **แบบจำลองเลือกการเดินทางสำหรับรถนักเรียนและยานพาหนะอื่นในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่โดยใช้ข้อมูลความพึงพอใจที่ระบุไว้ก่อน**. วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2546
- พระธรรมปิฎก. **กรณีธรรมกาย – บทเรียนเพื่อศึกษาพระพุทธศาสนาและสร้างสรรค์สังคมไทย**. กองทุนมูลนิธิธรรมเพื่อการศึกษาและปฏิบัติธรรม. พิมพ์ครั้งที่ 15. เมษายน 2542, หน้า 256 – 300.
- พลกฤษณ์ คลังบุญครอง และมนลixa เพชรานนท์. **“การพัฒนาเมืองและการขนส่งมีอิทธิพลต่อชีวิตความเป็นอยู่และสุขภาพของประชาชนอย่างไร”**. บทความประกอบการอภิปราย “เมืองน่าอยู่ – เพื่อสุขภาพสังคมผู้สังคมสันติภาพ”. สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข, 5 – 7 สิงหาคม 2545.

- พิระ เทพวงศ์. **ลักษณะการใช้จักรยานในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่**. รายงานวิชาโครงการ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2545
- เพียงจันทร์ ลิขิตเอกราช. **การกระจายรายได้จากการท่องเที่ยว - กรณีศึกษางานมหรหรรพ์ไม้ดอกไม้ประดับในจังหวัดเชียงใหม่**. วิทยานิพนธ์ บัณฑิตวิทยาลัย. มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2535.
- ลือชา วงศ์เยี่ยมวิบูลย์. **การศึกษาอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์บนทางหลวงหมายเลข 107, 108**. รายงานวิจัยวิชาโครงการ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2541
- ลำดวน ศรีศักดิ์. **อุบัติเหตุการจราจรในบริเวณเมืองเชียงใหม่**. รายงานการวิจัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2528
- **Pattern of Traffic Accident in Chiangmai Urban Area เอกสารสัมมนาทางวิชาการเรื่องอุบัติเหตุบนถนน – ปัญหาและแนวทางแก้ไข**. โรงแรมโนรา อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา. จัดโดยมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. 9-10 พฤศจิกายน, 2532
- ลำดวน ศรีศักดิ์ และ คณะ. **การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ กรณีศึกษาการพัฒนาเมืองและการขนส่งเมืองเชียงใหม่ ระยะที่ 1 การกำหนดขอบเขตและแนวทางการประเมินผลกระทบทางสุขภาพโดยสาธารณะ**. รายงานการศึกษา สถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข. มิถุนายน 2546
- วีรยุทธ สอนพกา. **แบบจำลองความยากในการข้ามบริเวณช่วงถนนในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ โดยศึกษาการรับรู้ของคนข้ามถนน** วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มกราคม 2546
- สราวุธ จันทร์สุวรรณ. **การศึกษาคุณลักษณะของการเดินทางและระบบขนส่งสาธารณะภายในมหาวิทยาลัยเชียงใหม่**. รายงานวิจัยวิชาโครงการ ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2541
- สุบิน อินทพันธ์. **ผลกระทบจากยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นต่อการจราจรในตัวเมืองเชียงใหม่**. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2537.
- สุรภี แพรสกุล. **ทัศนคติของนักท่องเที่ยวต่างชาติต่อโครงการปิดนรงค์ท่องเที่ยวไทย ปี 2541 – 2542 ศึกษากรณีจังหวัดเชียงใหม่**. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาการเมืองและการปกครอง มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2542.
- สุเทพ นิมมวอล ลำดวน ศรีศักดิ์ และ บุญส่ง สัตโยภาส. **การศึกษาปริมาณการจราจรและความเร็วในการเดินทางในบริเวณเมืองเชียงใหม่**. รายงานการวิจัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2523

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สจร) . โครงการจัดทำตัวแบบการจัดระบบ
การจราจรและการขนส่งสำหรับเมืองภูมิภาค จังหวัดเชียงใหม่. สำนักงานคณะกรรมการ
จัดระบบการจราจรทางบก. รายงานฉบับสมบูรณ์, 2538

----- การศึกษาจัดทำแผนแม่บทการจัดระบบการจราจรและการขนส่ง สำหรับเมืองภูมิภาค
จังหวัดเชียงใหม่ (แผนครั้งที่ 2). สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก. รายงาน
ฉบับสมบูรณ์, 2545

อนุ เนินหาด. การประเมินผลโครงการจักรยานวันอาทิตย์ เชียงใหม่. การศึกษาอิสระ บัณฑิต
วิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2543

อุษณีย์ วิณิชเขตค่านวน และคณะ. ระดับฝุ่นขนาดเล็ก 2.5 และ 10 ไมครอน (PM2.5 & PM10) ใน
อากาศจังหวัดเชียงใหม่. เชียงใหม่เวชสาร, 2002 (กำลังรอพิมพ์)

Fouracre F.R. and Maunder C.A.C. Public Transport in Chiang Mai, Thailand. Transport and
Road Research Laboratory. Supplementary Report185,1977.

Ocampo R.B. Low – cost Transport in Asia – A comparative report on five cities. The
International Development Research Center. Ottawa, 1982.

Owen W., Strategy for Mobility- Transportation for the Developing Countries. An East-West
Center Edition. East-West Center Press. 1966

Sriyaraj K. Local Air Quality Management and Health Impacts in Thailand. Ph.D Dissertation,
Middlesex University. London,(not yet published)

Suntaranont T. Social and Economic Aspects of Minibuses in Chiang Mai, Thailand.
Unpublished Thesis. Asian Institute of Technology, Bangkok. Thailand, 1982.

Tungkavachiranon K. Public Transportation System in Chiang Mai, Thailand. Unpublished
Thesis. Asian Institute of Technology. Bangkok, Thailand,1994.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก: สรุปผลการสำรวจความคิดเห็นโดยแบบสอบถามจากประชาชนในชุมชนข้างม่อย-ท่าแพ และชุมชนป่าตัน

ภาคผนวก ข: ผลการสนทนากลุ่มชุมชนข้างม่อย-ท่าแพ และชุมชนป่าตัน

ภาคผนวก ค: บันทึกการสัมภาษณ์ข้าราชการและนักการเมืองท้องถิ่น

ภาคผนวก ง: บันทึกการประชุมกลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น

ภาคผนวก จ: บันทึกการประชุมนำเสนอรายงาน(ร่าง)รายงานผลการประเมินผลกระทบทางสุขภาพฯ

ภาคผนวก ก

สรุปผลการสำรวจความคิดเห็นโดยแบบสอบถาม จากประชาชนในชุมชนข้างม่อย-ท่าแพ และชุมชนป่าตัน

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ให้ข้อมูลในการสำรวจ มีจำนวน 100 คน ในแต่ละชุมชน รวมเป็น 200 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลได้ดังนี้

กลุ่มตัวอย่าง ที่ทำการสำรวจเป็นเพศชายร้อยละ 47.5 เพศหญิงร้อยละ 52.5 ส่วนใหญ่ร้อยละ 59 มีสถานภาพสมรสคู่ มีอายุระหว่าง 26-40ปีร้อยละ 37.5 กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 26 มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 22 มีการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 17 มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ดังแสดงในตารางที่ 1 และ 2

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลทั่วไป

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน n=200	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	95	47.5
หญิง	105	52.5
สถานภาพสมรส		
โสด	59	29.5
คู่	119	59.5
หย่า/แยก	22	11.0
กลุ่มอายุ		
15-20	7	3.5
21-25	17	8.5
26-30	28	14.0
31-35	15	7.5
36-40	32	16.0
41-45	27	13.5
45-50	27	13.5
51-55	16	8.0
56-60	18	9.0
61-65	4	2.0
66-70	5	2.5
70-75	4	2.0

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา (1-6)	44	22.0
มัธยมต้น (ม.1-3)	23	12.5
มัธยมปลาย (ม.4-6)	34	17.0
ประกาศนียบัตร/อนุปริญญา	41	2.5
ปริญญาตรี	52	26.0
ปริญญาโท	6	3.0
รวม	200	100

กลุ่มตัวอย่างมีรายได้อยู่ระหว่าง 1000 – 10000 บาทต่อเดือนร้อยละ 30 รองลงมาคือระหว่าง 10001 – 20000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 40 มีรายได้ต่ำสุด 1,000 บาทต่อเดือน สูงสุด 100,000 บาทต่อเดือน โดยมีอาชีพรับจ้างร้อยละ 55 และค้าขายร้อยละ 35 และร้อยละ 84.5 มีรายได้เพียงพอต่อการใช้จ่าย มีเพียงร้อยละ 4.5 เท่านั้นที่พบว่ารายได้ไม่เพียงพอต่อการใช้จ่ายต้องมีการกู้ยืม ดังแสดงในตารางที่ 3-5

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายได้ของครอบครัวต่อเดือน

ระดับรายได้ต่อเดือน	จำนวน	ร้อยละ
1,000-10,000	60	30.0
10,001-20,000	88	44.0
20,001-30,000	23	11.5
30,001-40,000	5	2.5
40,001-50,000	9	4.5
50,001-60,000	1	0.5
60,001-70,000	0	0
70,001-80,000	3	1.5
80,001-90,000	0	0
90,001-100,000	0	0
100,000 ⁺	2	1.0
ไม่ได้ข้อมูล	9	4.5
รวม	200	100

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ค้าขาย	70	35.0
รับจ้าง	110	55.0
ธุรกิจส่วนตัว	14	7.0
นักศึกษา	4	2.0
ไม่ได้ข้อมูล	2	1.0
รวม	200	100

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความพอเพียงของรายได้

ความพอเพียง	จำนวน	ร้อยละ
พอ	165	84.5
เหลือเก็บ	26	13.0
ไม่พอ/ต้องกู้ยืม	9	4.5
รวม	200	100

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 76.5 มีบ้านเป็นของตนเอง ร้อยละ 12 เข้าบ้านอยู่ ร้อยละ 57 บ้านพักอยู่ห่างจากถนนใหญ่ไม่เกิน 100 เมตร โดยระยะห่างของที่พักจากถนนใหญ่เฉลี่ย 440 เมตร ระยะห่างมากที่สุดคือ 13 กิโลเมตร ดังแสดงในตารางที่ 6-7

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างตามลักษณะที่พักอาศัย

ลักษณะที่พักอาศัย	จำนวน	ร้อยละ
บ้านส่วนตัว	153	76.5
บ้านเช่า	24	12.0
อาศัยผู้อื่น	16	8.0
ไม่มีข้อมูล	7	3.5
รวม	200	100

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะทางที่พักอาศัยอยู่ห่างจากถนนใหญ่

ระยะทาง	จำนวน	ร้อยละ
ติดถนน	15	7.5
1-10 เมตร	39	19.5
11-100 เมตร	60	30.0
101-500 เมตร	15	7.5
501-1000 เมตร	21	10.5
1000 ⁺ เมตร	50	25.0
รวม	200	100

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 50.5 อาศัยอยู่ในเมืองเชียงใหม่มากกว่า 30 ปีขึ้นไประยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเชียงใหม่ สั้นที่สุด 1 ปี ยาวที่สุด 73 ปี ร้อยละ 66.5 เป็นคนมีภูมิลำเนาในเมืองเชียงใหม่ ดังแสดงในตาราง ที่ 8-9

ตารางที่ 8 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในเมืองเชียงใหม่

ระยะเวลาที่อาศัยในเมืองเชียงใหม่ (ปี)	จำนวน	ร้อยละ
1-5	9	4.5
6-10	17	8.5
11-15	4	2.0
16-20	25	12.5
21-25	15	7.5
26-30	29	18.5
31 ⁺	101	50.5
รวม	200	100

ตารางที่ 9 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิลำเนาเดิม

ภูมิลำเนาเดิม	จำนวน	ร้อยละ
เป็นคนเชียงใหม่	133	66.5
ย้ายมาจากต่างจังหวัด	67	33.5
รวม	200	100

กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 45 มีรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ร้อยละ 42 มีรถยนต์เป็นยานพาหนะ ร้อยละ 44 มีความสะดวกในการเดินทางในระดับปานกลาง และร้อยละ 40 มีความสะดวกในการเดินทางระดับดี โดยร้อยละ 70 เห็นว่าการจราจรของรถในเมืองเชียงใหม่ใช้ความเร็วในการขับที่ระดับปานกลาง และร้อยละ 14.5 เห็นว่าการจราจรของรถในเมืองเชียงใหม่ใช้ความเร็วในการขับที่ระดับค่อนข้างเร็ว ดังแสดงในตารางที่ 10-12

ตารางที่ 10 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามพาหนะที่ใช้ประจำ

พาหนะที่ใช้	จำนวน	ร้อยละ
ใช้รถสาธารณะ	18	9.0
รถยนต์	85	42.5
รถมอเตอร์ไซด์	90	45.0
จักรยาน	7	4.5
รวม	200	100

ตารางที่ 11 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความคิดเห็นต่อความสะดวกในการเดินทาง

ความสะดวกในการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ดี	80	40.0
ปานกลาง	88	44.0
พอใช้	28	24.0
ไม่ระบุ	4	2.0
รวม	200	100

ตารางที่ 12 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามความคิดเห็นต่อความเร็วของรถในเมือง

ระดับความเร็ว	จำนวน	ร้อยละ
ช้า	22	11.0
ปานกลาง	140	70.0
ค่อนข้างเร็ว	35	14.5
เร็ว	3	1.5
รวม	200	100

กลุ่มตัวอย่างรับรู้ว่าการจราจรในเมืองเชียงใหม่ มีส่วนทำให้เกิดมลพิษทางอากาศเพิ่มมากขึ้น และมีผลกระทบต่อสุขภาพทางกาย ในเรื่อง เสียงและกลิ่นจากการเผาไหม้เครื่องยนต์ของยานพาหนะ ซึ่งก่อให้เกิดความไม่สุขสบายทางร่างกายเช่น เสียงต่อการเกิดโรกระบบทางเดินหายใจ ภูมิแพ้ เกิดโรคเมเร็งของระบบทางเดินหายใจและ การจราจรก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังรายละเอียดในตารางที่ 14

ตารางที่ 14 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการรับรู้ต่อผลกระทบด้านร่างกายจากการจราจรในเมืองเชียงใหม่

หัวข้อคำถาม	ระดับความคิดเห็น		
	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ
	จำนวนร้อยละ	จำนวนร้อยละ	จำนวนร้อยละ
มลพิษทางอากาศในเมืองเชียงใหม่ส่วนหนึ่งเกิดจากควันยานยนต์บนท้องถนน	134 (67)	53 (46.5)	13 (6.5)
ปัจจุบันอากาศในเมืองเชียงใหม่มีมลพิษ จากยานยนต์บนท้องถนนมากขึ้น	186 (93.0)	10 (5.0)	4 (2.0)
ปัญหาการจราจรในปัจจุบันต้องช่วยกันแก้ไข	168 (84.0)	25 (14.5)	7 (3.5)
คนในเมืองเชียงใหม่มีโอกาสเกิดโรกระบบทางเดินหายใจจากมลพิษทางอากาศมากขึ้น	159 (79.5)	34 (17.0)	7 (3.5)
ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติงานบนถนน เป็นผู้ที่เสี่ยงต่อการเกิดโรคที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางอากาศมากกว่าผู้ขับขีรถทั่วไป	121 (60.5)	44 (22.0)	25 (14.5)
คนที่อาศัยอยู่ริมถนนมีโอกาสเป็นโรคทางเดินหายใจมากกว่าคนที่อาศัยไกลถนน	142 (71.0)	43 (21.5)	15 (7.5)
การเป็นโรคภูมิแพ้ น่าจะเกี่ยวข้องกับมลพิษจากยานยนต์	141 (70.5)	42 (21.0)	17 (8.5)
มลพิษจากยานยนต์ทำให้คนเรามีโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นมะเร็งปอด	135 (67.5)	42 (21.0)	23 (12.5)
การมีถนนที่กว้างทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเนื่องจากการขับขีรถเร็วขึ้น	89 (48.5)	43 (21.5)	68 (34.0)

กลุ่มตัวอย่าง ร้อยละ 73 รับรู้ว่าการจราจรในเมืองเชียงใหม่ก่อให้เกิดความหงุดหงิด รำคาญใจ ร้อยละ 53 รับรู้ว่กลิ่นและเสียงของการจราจรทำให้รู้สึกเวียนศีรษะ ร้อยละ 54 มีความกังวลว่าการจราจร

ในเมืองทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 51 รับรู้หลังจากกลับจากการเดินทางทำให้รู้สึก
อ่อนเพลีย ร้อยละ 44 รับรู้ว่าการเดินทางในช่วงเวลาการจราจรติดขัดทำให้รู้สึกปวดศีรษะและร้อยละ
41.5 รับรู้ความเสี่ยงจากยานยนต์ รบกวนการนอนหลับ ดังแสดงในตารางที่ 15

ตารางที่ 15 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามการรับรู้ต่อผลกระทบด้านจิตใจ จากการจราจรในเมืองเชียงใหม่

หัวข้อคำถาม	ระดับความคิดเห็น		
	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ
	จำนวน ร้อยละ	จำนวน ร้อยละ	จำนวน ร้อยละ
การจราจรในปัจจุบันทำให้ท่านรู้สึกหงุดหงิด รำคาญใจ	146 (73.0)	39 (18.5)	15 (7.5)
กลิ่นและเสียงของยานยนต์บนท้องถนนทำให้ท่านรู้สึกเวียนศีรษะ	107 (53.5)	49 (28.5)	44 (22.0)
การจราจรในเมืองเชียงใหม่ปัจจุบัน ทำให้คนเดินถนนเสี่ยงต่อการถูกรถ เฉี่ยวชน	108 (54.0)	58 (29.0)	34 (17.0)
เสียงยานยนต์ตามถนนทำให้ท่านนอนไม่ค่อยหลับ	83 (41.5)	77 (38.5)	40 (20.0)
เมื่อกลับจากการเดินทางออกนอกบ้านท่านจะรู้สึกอ่อนเพลียไม่มีแรง	102 (51.0)	49 (28.5)	49 (28.5)
ช่วงเวลาการจราจรติดขัด ทำให้ท่านรู้สึกวิตกกังวลกลัวเกิดอุบัติเหตุ	84 (42.0)	70 (35.0)	26 (13.0)
เมื่อต้องเดินทางออกนอกบ้านในช่วงเวลาจราจรติดขัดทำให้ท่านรู้สึกปวด ศีรษะ	88 (44.0)	54 (27.0)	58 (29.0)
หากต้องเดินทางในช่วงเวลาการจราจรติดขัด ทำให้ท่านรู้สึกปวดเกร็ง กล้ามเนื้อบริเวณท้ายทอย และไหล่	66 (33.0)	65 (32.5)	69 (24.5)

ภาคผนวก ข

ผลการสนทนากลุ่มชุมชนข้างม่อย-ท่าแพ และชุมชนป่าตัน

การสนทนากลุ่มจัดขึ้นใน 2 ชุมชนคือชุมชนข้างม่อยและชุมชนป่าตัน กลุ่มผู้เข้าร่วมกิจกรรมได้รับเชิญจาก เจ้าหน้าที่สาธารณสุขในชุมชนให้มาช่วยการสนทนา โดยเชิญผู้ที่มีพื้นเพเป็นคนที่นี่อาศัยอยู่ในเมืองเชียงใหม่มานาน และสมัครใจมาเข้าร่วมการสนทนา ผู้ดำเนินการสนทนาคือคณะผู้วิจัย โดยมีผู้บันทึกผลการสนทนากลุ่มรวมทั้งบันทึกเทป การสนทนากลุ่มชุมชนข้างม่อยจัดขึ้นที่โรงแรมภายในชุมชน ชุมชนป่าตันจัดการสนทนากลุ่มในสถานีนอนมัยป่าตัน เวลาในการสนทนากลุ่มประมาณ 2 ชั่วโมง บรรยากาศในการสนทนาดี ผู้ร่วมสนทนาแสดงความคิดเห็นอย่างทั่วถึงและแสดงความสนับสนุนในการดำเนินงานของคณะผู้วิจัยเป็นอย่างดี ผลการสนทนาสรุปได้ดังนี้

เอกลักษณ์ของเมืองเชียงใหม่

เอกลักษณ์ของเชียงใหม่ คือ *ความสามัคคี* *ความเห็นอกเห็นใจ* *พึ่งพาอาศัยกัน* ผู้คนอยู่ด้วยกันอย่างพึ่งพาอาศัย ยกตัวอย่างเช่นการสร้างบ้าน เพื่อนบ้านก็จะมาช่วยกัน โดยเจ้าของบ้านตอบแทนด้วยการเลี้ยงข้าว และเหล้าเท่านั้น แต่ในปัจจุบันนี้มีความเปลี่ยนแปลงไปมาก ผู้คนซึ่งติงต๊องกัน ไม่มีน้ำใจให้แก่กัน หากต้องการความช่วยเหลือจะเป็นในลักษณะการจ้าง มีค่าตอบแทน แม้แต่ในระดับความสัมพันธ์ฉันท์ญาติพี่น้อง ก็ตาม

“ บะเต๋ยวนี้ต้องจ้าง จะเป็นญาติกันก่อจ้าง ต้องขอเงินจ้าง กูสิ่งกู้อย่างเป็นเงินเป็นทอง ”

ความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมเห็นว่า สิ่งเหล่านี้เป็นผลมาจาก ความเจริญเข้ามาและความบีบคั้นเนื่องมาจากรายจ่ายเยอะ มีการกระตุ้นให้บริโภค เช่น การใช้บัตรเครดิต ทำให้ผู้คนเป็นหนี้สิน ต้องใช้หนี้รายเดือน

เชียงใหม่เป็นเมืองประวัติศาสตร์ เป็นอีกประเด็นหนึ่งที่ผู้เข้าร่วมประชุมมีความเห็นตรงกันว่า เป็นเอกลักษณ์ของเมืองเชียงใหม่ ยังรู้สึกภูมิใจ และอยากให้มีการอนุรักษ์ และฟื้นฟูประเพณีอันดีงามไว้ในปัจจุบันมีความเจริญเข้ามาทำให้ความเป็นประวัติศาสตร์ค่อยๆ เลือนหายไป ทำให้ผู้คนไม่ได้นึกถึงยกตัวอย่างในเรื่องของประเพณีขนทรายเข้าวัดในช่วงวันสงกรานต์ (14 เม.ย) ในอดีต ผู้คนจะต้องไปช่วยกันเก็บทรายในแม่น้ำปิง แล้วช่วยกันขนมาที่วัด ปัจจุบัน ไม่มีทรายให้ขน และบริเวณวัดก็ไม่มีพื้นที่ที่เป็นทรายแล้ว ต้องเอาทรายกองไว้นอกวัด เพราะหากเอาเข้าไปกองในวัดจะทำให้วัดเลอะเทอะ เป็นต้น

“ บะเต๋ยวบมีทรายฮื้อชน วัดกบมีทราย ปูตัวนอนไปหมด ต้องเอาทรายไปกองนอกวัด ถ้าเอาไปกองในวัด ตูเจ้าจะว่า เอาทรายมาเหย้าเหมะมาอะ (เลอะเทอะ) ”

นอกจากนี้ประเพณี วิธีการทำบุญต่างๆก็เปลี่ยนไป ยกตัวอย่างในงานปอยหลวง สมัยก่อนจะมีการเดินแห่เป็นขบวนไปตามท้องถนนไปที่วัด แต่ปัจจุบันเปลี่ยนเป็นเอาของที่จะถวายขึ้นรถไปเท่านั้น เพราะเนื่องจากว่า รถที่วิ่งบนถนนมีปริมาณมาก ทำให้เดินไม่ได้ เป็นอันตราย

ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการจราจร

1. การคมนาคม

จากการเก็บข้อมูลพบว่า ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นว่า การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทำให้เชียงใหม่มีความเจริญขึ้น มีไฟฟ้า มีน้ำประปาใช้สะดวกสบาย การมีถนนเพิ่มขึ้นทำให้การคมนาคมสะดวกกว่าในอดีต แต่การจราจรก็คับคั่ง มีรถมากกว่าเดิม สามารถเข้าถึงบริการต่างๆได้ง่ายและรวดเร็ว

“ สมัยนี้จะไปไหนมาไหนก่อนสะดวก ตะก่อนจะต้องเดิน ถ้าไถ่กันๆก็ไปได้ไป ”

“ ตะก่อนจะไปโฮงยาแมคคอรึมิด หน้าฝนจะต้องเอาใส่เสื้อไป เอาเสื้อลงน้ำไปขึ้นเต้าดำ (ทำน้ำ) แล้วเอาสามล้อนายพลมาฮับไป บะเดี๋ยวนี้ ถ้าอย่างวันนั้น ป้อเป็นปู้บ ถ้าเป็นอย่างแต่ก่อนเนี่ย ป้อคงไปอยู่บนสวรรค์แล้ว บะเดี๋ยวนี้รวดเร็ว หานาที่ก่อดึงโฮงบาล ”

ในประเด็นของความสะดวกรวดสบายในการเดินทางนั้น จะพบว่ามีความสะดวกสบายเป็นบางกรณีเท่านั้น เพราะสำหรับชุมชนปาดัน เป็นในพื้นที่ที่ไม่มีรถประจำทางผ่าน อีกทั้งรถสี่ล้อแดงก็ไม่ค่อยผ่าน ดังนั้นเวลาที่เดินทางไปไหนจะต้องออกไปเรียกรถที่บริเวณหัวถนน หรือทางหนึ่งคือจะเรียกรถตุ๊กๆ ซึ่งจะเห็นว่าส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูง ค่าโดยสารจะแพงกว่าที่อื่น ประกอบกับการคิดราคาของรถสี่ล้อแดงที่คิดราคาเหมาไม่ได้คิดราคาเป็นรายคนเหมือนดังแต่ก่อน

“ ค่ารถแพงกว่าที่อื่น ขาไป ขาวบาท ขาปิ๊ก สามสิบ รถตุ๊กๆก่อประมาณ 40 –50 บาท”

สำหรับชุมชนช้างม้อยมีประเด็นความคิดเห็นว่า การเดินทางในเขตชุมชนเมืองมีความยากลำบากมากกว่าเดิมเพราะทุกคนเดินทางในเวลาใกล้เคียงกันและเกิดความรีบเร่ง เรียกรถรับจ้างยาก และราคาแพง

“ สมัยก่อนเวลาจะไปกาด ก็เดินไปสบายๆ สมัยนี้ ข้ามถนนยาก เสียงสูง จะไปสี่ล้อแดงก็แพง เอารถยนต์ไปเองก็ลำบาก หาที่จอดบ่ได้ ”

2. การเกิดอุบัติเหตุ

เนื่องจากชุมชนป่าตันเป็นชุมชนที่มีการตัดถนน ซุปเปอร์ไฮเวย์ ผ่าน ทำให้ชุมชนถูกแบ่งออกเป็นสองส่วน ในช่วงแรกนั้น อุบัติเหตุเกิดเนื่องจากรถพุ่งเข้าชนคนในขบวนแห่ในประเพณีต่างๆ เนื่องจากรถวิ่งมาด้วยความเร็ว และเบรคไม่ทัน ซึ่งต่อมาเมื่อมีการสร้างถนนเชื่อมชุมชนทั้งสองฝั่ง โดยมีลักษณะเป็นถนนลอดใต้สะพานที่เป็นถนนสายหลัก ทำให้อุบัติเหตุในลักษณะดังกล่าวลดลง ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดบ่อยที่สุด จะเป็นลักษณะการชนกันระหว่างรถวิ่งอยู่เส้นคู่ขนานที่กำลังจะเบี่ยงเข้าสู่เส้นทางสายหลัก กับรถที่กำลังวิ่งมาจากเส้นทางหลัก ตรงบริเวณหน้าโรงพยาบาลลานนา อีกบริเวณหนึ่งคือ ถนนคู่ขนานที่อนุญาตให้รถมีการวิ่งสวนกันได้ เนื่องจากผู้ขับขี่คิดว่า เป็นถนนที่สำหรับรถวิ่งทางเดียว ซึ่งอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักจะเกิดในตอนกลางคืน

บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยๆอีกบริเวณหนึ่งคือ บ้านที่อยู่ตรงมุมถนนที่ลอดใต้สะพาน ซึ่งมีลักษณะเป็นทางโค้งลอดใต้สะพาน เนื่องจากผู้ขับขี่คิดว่าเป็นทางตรงทำให้พุ่งเข้าชนบ้านดังกล่าว หรือบางครั้ง รถก็วิ่งตกลงไปในแม่น้ำปิง หรือในบางทีก็มีรถพุ่งตกลงมาจากสะพาน ซึ่งจากการให้ข้อมูลจากผู้เข้าร่วมประชุมพบว่า ในทั้ง 3 บริเวณนี้มีการเกิดอุบัติเหตุมากใกล้เคียงกัน

ชุมชนข้างมอ่ยมีการจราจรหนาแน่น บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยคือบริเวณสี่แยกถนนข้างมอ่ยตัดกับถนนข้างมอ่ยเก่า ซึ่งมีป้ายห้ามไปตรง แต่มีผู้ไม่ปฏิบัติตามโดยเฉพาะเวลาตีๆ ประกอบกับป้ายห้ามไปตรงมีตู้โทรศัพท์บังทำให้มองเห็นไม่ชัดเจน สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุในเมืองคือความไร้ระเบียบของผู้ขับขี่รถยนต์ รวมทั้งมีข้อคิดเห็นที่ว่า สะพานลอยบริเวณตลาดวโรรสไม่มีประโยชน์ใช้เป็นที่นั่งสำหรับขอทาน เพราะเดินขึ้นลำบากโดยเฉพาะเวลาถือของหนัก ซึ่งส่วนใหญ่คือกลุ่มสตรีที่สูงอายุที่ต้องไปตลาด นอกจากนี้การขับขี่จักรยานก็เกิดอันตรายได้สูง อุบัติเหตุเฉี่ยวชนได้ง่าย

3. มลภาวะทางอากาศ

ปัจจุบันมีการสร้างถนนเพิ่มขึ้นมากมายหลายจุด ในเขตพื้นที่ชุมชนป่าตัน ได้มีการตัดถนน ซุปเปอร์ไฮเวย์ ขนาด 2 เลนส์มาตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2508 และต่อมาได้ขยายเป็น 6 เลนส์ จากความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมเห็นว่า ถนนหนทางดีขึ้น ปริมาณฝุ่นที่มาจากถนนลดลงจากแต่ก่อน เนื่องจากมีการเปลี่ยนจากถนนดินมาเป็นถนนคอนกรีต แต่หากเทียบปริมาณฝุ่นในอากาศที่เกิดขึ้นแล้ว ปัจจุบันพบว่ามีมากกว่าเนื่องจากปริมาณรถเพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างมาก สังเกตได้จาก การกวาดบ้าน ในแต่ละวันที่กวาดพบว่าจะมีฝุ่นทุกครั้ง แม้ว่าจะกวาดกี่ครั้งก็ตาม

“ มันจะเป็นฝุ่นดีพอปะหนั แต่กวาดก็ได้อีกก็ได้อีกอ้อมี ”

เมื่อถามถึงสุขภาพ ที่ได้รับผลกระทบจากการเพิ่มจำนวนขึ้นของฝุ่นละออง มีผู้เข้าร่วมประชุมท่านหนึ่งซึ่งมีบ้านอยู่ติดกับถนนได้ให้ข้อมูลว่า เมื่อลองสังเกตตัวเองดูพบว่าตัวเองเป็นโรคแพ้ฝุ่น ปัจจุบัน

หากโดนฝุ่น แม้เพียงจะเล็กน้อย ก็จะมีอาการจาม และปวยบ่่อยๆ ซึ่งเมื่อเทียบกับเมื่อก่อนไม่ค่อยจะเป็นอะไร

ผู้แทนกลุ่มจากชุมชนข้างม่อย แสดงความคิดเห็นว่าอากาศแยกว่าเก่า (สมาชิกคนหนึ่งใช้คำว่าแต่ก่อนดีกว่านี้ ๑๐ เท่า) มีควันจากการจราจร เช่นจากรถสี่ล้อ รถบรรทุกสินค้า ทั้งชุมชนละแวกนี้มีปัญหามลพิษทั้งหมด

4. มลภาวะทางเสียง

จากการพูดคุยกับผู้ที่มีบ้านอยู่ติดกับถนนเส้นหลักชุมชนป่าตัน พบว่า เมื่อตอนที่มีการตัดถนนซูบเปอร์ไฮเวย์ใหม่ๆ จะได้ยินเสียงรถที่วิ่งผ่านถนนเส้นดังกล่าว เป็นเสียงดังจนทำให้ไม่สามารถนอนได้ในเวลากลางคืน ประกอบกับทำให้บ้านสั่นสะเทือนไปหมด ซึ่งต้องใช้เวลาปรับตัวระยะหนึ่ง ปัจจุบันยังได้ยินเสียงดังอยู่ หากว่าเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่วิ่งผ่าน นอกจากนั้นอุบัติเหตุที่มักเกิดขึ้นในจุดที่เกิดบ่่อยๆ จะมีเสียงดัง และทำให้ตกใจตื่น ในตอนกลางคืน

ชุมชนข้างม่อย ผู้อยู่อาศัยมีปัญหาทั้งเสียงจากการจราจร (จากรถตุ๊กตุ๊กและจักรยานยนต์) และจากสถานบันเทิง ผู้คนที่อยู่ริมถนนได้รับผลกระทบทางเสียง โดยกล่าวว่าคนที่อยู่ทีอื่นแล้วมานอนที่นี่จะนอนไม่หลับ ส่วนคนที่นี่เคยชินไปแล้ว

5. ความรู้สึกปลอดภัย

จากการสอบถามผู้ที่ใช้รถจักรยาน พบว่า ไม่กล้าที่จะใช้รถจักรยานเพื่อเดินทางไปไหน ทั้งนี้เนื่องจาก ปัจจุบันจำนวนรถยนต์เพิ่มมากขึ้นมาก และไม่มีช่องทางสำหรับรถจักรยาน ถนนมีสภาพไม่ดีทางขรุขระ มีร่องน้ำ และในบางท่าน เกรงว่า เมื่อรถที่สัญจรบนท้องถนนกุดแตร จะส่งผลให้ตนเองตนเองจะตกใจจนไม่สามารถควบคุมรถจักรยานได้ อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุตามมา ดังนั้นทำให้ความรู้สึกไม่ปลอดภัยเมื่อต้องใช้รถจักรยานทั้งต่อตนเอง และญาติพี่น้อง

สำหรับการเดินทางด้วยการเดินด้วยเท้า ผู้เข้าร่วมประชุมเห็นว่า การข้ามถนนนั้นเป็นไปได้ด้วยความยากลำบาก เนื่องจากปริมาณรถยนต์ที่มาก และขับด้วยความเร็ว นอกจากนี้ยังไม่ทางเท้าให้เดิน ดังนั้นจึงรู้สึกไม่ปลอดภัยหากต้องเดินไปตามข้างถนน เพราะเกรงว่าจะถูกรถเฉี่ยวได้

“ ถ้าขี่รถถีบจะกล้าก่อ.....

บะได้ ไปยาก ขนาดเดินยังบะมีที่ฮื่อเดิน ถ้าเป็นรถเครื่องยังพอได้พ่อง...”

“ ข้ามถนนจะต้องดูเวลาข้าม ถ้า 7 โมงนี่บะต้องข้าม (รถ) มันมาเป็นเส้นเป็นสาย ถ้าจะข้ามต้องข้ามตอน 7 โมง.....ช่วง 4 โมงถึง 8 โมง รถนักข้ามบะได้ ”

“ ตางเดินมันบะมี มีกะตางรถ ”

นอกจากนี้ ผู้ที่อยู่บ้านติดกับถนน ซึ่งมักจะเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หากเมื่อใดที่เกิดอุบัติเหตุจะก่อให้เกิดความหวาดกลัว และรู้สึกไม่ปลอดภัยอีกด้วย

“ ตะกอน ถ้ามั่นชนที่ บ้านเขาจะสั่นสะเทือนไปหมด ใจบะดี ลูกขึ้นมานั่งตัวลั่น...”

สัมภาษณ์ ข้าราชการ 1

(อดีตสารวัตรจราจร)

วันศุกร์ที่ 23 มกราคม 2547 เวลา 14.00 น.

โดย รศ. ลำดวน ศรีศักดิ์ และ อ. ดร. ทพ. พิระศักดิ์ มะลิแก้ว

1. ตั้งแต่ปี 2532 ซึ่งเป็นปีที่มาอยู่จนถึงปัจจุบัน เชียงใหม่เปลี่ยนไปอย่างไรบ้าง ?

ข้าราชการ 1 : ในเชียงใหม่มีการขยายถนนและทำวงแหวน ปริมาณรถก็เพิ่มมากขึ้น การก่อสร้างเพิ่มขึ้น คนก็เพิ่มมากขึ้น

อ.ลำดวน: คนเชียงใหม่เปลี่ยนไปหรือไม่

ข้าราชการ 1 : คนเชียงใหม่จริง ๆ จะไม่เปลี่ยน แต่คนที่เปลี่ยนจะเป็นคนที่มาจากที่อื่น เช่น คนที่มาลงทุนหรือมาศึกษา ซึ่งอาจเรียกว่าประชากรแฝง

2. ทิศทางการพัฒนาเมือง

อ.ลำดวน: ด้านทิศทางการพัฒนาเมือง กลุ่มหนึ่งอาจเห็นว่าเชียงใหม่ควรจะไปสู่ความทันสมัย ในขณะที่อีกกลุ่มหนึ่งเห็นว่าควรพัฒนาในเชิงอนุรักษ์ คิดว่าเมืองเชียงใหม่ควรจะไปในทิศทางหรือกระแสใด ระหว่างสองกระแสนี้

ข้าราชการ 1: มีสองกลุ่มคือ กลุ่มอนุรักษ์ และกลุ่มที่ต้องการการพัฒนาและทันสมัย เวลาชาวต่างประเทศมาเที่ยวเชียงใหม่ เขาต้องการมาดูของเก่าหรือวัฒนธรรมเดิม ๆ เพราะที่ประเทศของเขาก็มีการพัฒนาไปมากแล้ว เมื่อมีการพัฒนาแล้วคนเหล่านี้ก็อยากกลับมาดูของเก่า ๆ ว่าเป็นอย่างไร ซึ่งไม่แน่ใจว่าเป็นกลลวงเพื่อให้เราล้าหลังหรือไม่ บางคนอาจคิดว่าควรขยายของเก่า แต่การพัฒนายังน้อยเกินไป เช่น การก่อสร้างถนนหรือสะพานลอย ก็มีความคิดเห็นอยู่สองกระแส โดยบางคนคิดว่าเป็นการบดบังภูมิทัศน์ เพราะเชียงใหม่เป็นเมืองเก่า ไม่ควรมีสิ่งก่อสร้างที่ทันสมัยเข้ามาในเมือง อีกฝ่ายก็คิดว่าต้องมีการพัฒนาให้ทันสมัย

ดังนั้นหากต้องการอนุรักษ์ของเก่าไว้ให้ชาวต่างประเทศดู เมืองก็อาจจะไม่พัฒนาเท่าที่ควร แต่อาจจะเลี่ยงไม่สร้างสะพานลอย แล้วสร้างทางลอดแทน ก็คือต้องมีการพัฒนา

อ.ลำดวน: คิดว่าเมืองเชียงใหม่ควรจะเดินไปทางไหน

ข้าราชการ 1: น่าจะเป็นทั้งสองทาง การอนุรักษ์ควรจะทำในบริเวณที่เป็นเมืองเก่า เช่นในคูเมือง ซึ่งมีวัตถุโบราณมากพอสมควร ก็ควรจะอนุรักษ์ไว้ และส่วนที่ควรพัฒนาก็ทำการพัฒนา ควบคู่กันไปทั้งสองส่วน ไม่ควรอนุรักษ์ไว้ทั้งหมด 100% แต่อาจมีการแยกพื้นที่

อ.ลำดวน: จริง ๆ คำถามนี้เป็นคำถามซึ่งผู้นำบ้านเมืองหรือนายกเทศมนตรีน่าจะชี้ให้ได้

(ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่ได้ให้คำตอบในประเด็นนี้)

ข้าราชการ 1: ใน มข. มีการใช้รถไฟฟ้า คิดว่าบริเวณคูเมืองหรือในเมือง น่าจะนำรถไฟฟ้ามาใช้บ้าง

3. ผลกระทบทางสุขภาพ

อ.ลำดวน: หากพูดถึงผลกระทบทางด้านสุขภาพ เนื่องมาจากนโยบายการพัฒนาเมืองหรือการจราจร ท่านจะนึกถึงอะไร ?

ข้าราชการ 1: เรื่องมลภาวะทางอากาศ เมื่อปริมาณรถเพิ่มขึ้นในเขตเมืองเชียงใหม่ โดยเฉพาะในเขตเทศบาล มีการเผาไหม้ของเครื่องยนต์ ก่อให้เกิดมลภาวะมากขึ้น กระทบกับสุขภาพของคน

อ.ลำดวน: เห็นด้วยหรือไม่กับคำกล่าวที่ว่า “การขนส่งในเมืองก็มีผลทางบวก เช่น การที่มีถนน มีรถยนต์ และมีการขนส่งที่สมัยใหม่ ทำให้การเดินทางเข้าถึงง่ายกว่าเดิม”

ข้าราชการ 1: ก็มีส่วน เพราะถ้าการขนส่งดี เวลาที่เจ็บป่วยขึ้นมา ก็สามารถเดินทางได้รวดเร็ว

อ.ลำดวน: หรือคำกล่าวที่ว่า “วิธีการขนส่งโดยการเดินหรือการใช้จักรยาน เป็นวิธีการเดินทางที่เสริมสุขภาพ หมายความว่าใครก็ตามถ้าใช้วิธีการขนส่งแบบนั้น ก็น่าจะทำให้สุขภาพดีขึ้น” ซึ่งเป็นผลทางบวก

ข้าราชการ 1: เห็นด้วย เพราะถือเป็นการออกกำลังกายด้วย

ดร.พีระศักดิ์: เกี่ยวกับผลกระทบด้านสุขภาพทางร่างกายนั้น เคยเห็นผู้ได้บังคับบัญชามีปัญหาทางด้านสุขภาพร่างกาย จากผลกระทบของการพัฒนาเมืองหรือมลภาวะหรือไม่

ข้าราชการ 1: นอกจากรถเพิ่มขึ้น การก่อสร้างก็มากขึ้น ถนนมีฝุ่นหรือควันจากการเผาไหม้ ต้องใช้เครื่องกันฝุ่นหรือละออง แต่เท่าที่สังเกตด้วยสายตา บางครั้งตำรวจที่ไปบริการจราจร รอบตัวจะมีฝุ่นเต็มไปหมด สังเกตจากความสกปรกในจมูกและเสื้อผ้าที่สกปรก Filter ที่ใช้กรองก็จะมีฝุ่นติดอยู่มาก

อ.ลำดวน: จริง ๆ แล้ว Filter พวกนี้กรองได้หรือไม่ ?

ข้าราชการ 1: กรองได้ส่วนหนึ่ง ซึ่งจะมีขนาดกำหนดไว้ว่า กรองฝุ่นละอองที่ขนาดเล็กไม่เกินเท่าไร ถ้าเกินกว่านั้นก็ยังผ่านเข้าไปได้ ซึ่งหากใช้ที่มีคุณภาพสูง ๆ ก็น่าจะได้ผลดี แต่เท่าที่เห็นอาจจะไม่มีคุณภาพสูงขนาดนั้น

อ.ลำดวน: ผลกระทบในทางลบ ได้พูดถึงผลจากมลภาวะ แต่ยังไม่ได้กล่าวถึงอุบัติเหตุจราจร ซึ่งเป็นผลกระทบโดยตรง ?

ข้าราชการ 1: :รถมากขึ้น อุบัติเหตุก็เกิดเพิ่มขึ้น

อ.ลำดวน: ปีใหม่ที่ผ่านมา เชียงใหม่มีคนตาย 16 คน บาดเจ็บ 1,000 กว่าราย เคยคุยกับชุมชน ซึ่งบางเคยมียามีคนมีอายุเข้ามาฟัง ทุกคนตระหนักถึงปัญหานี้ แต่อุบัติเหตุยังเกิดขึ้นเยอะมาก ถ้าจะสรุปว่าคนที่อายุน้อยไม่ตระหนัก เปรียบเทียบกับคนที่มีอายุมาก จริงหรือไม่

ข้าราชการ 1: :คนที่อายุน้อยหรือวัยรุ่นไม่ค่อยตระหนักถึงปัญหานี้ (เพราะ)ยังมีความสนุกสนานในวัยของเขา แต่คนที่มียาจะผ่านมาแล้ว (ดังนั้น)อุบัติเหตุจึงมักจะเกิดกับกลุ่มที่เป็นวัยกำลังเที่ยวหรือวัยรุ่น

การปฏิสัมพันธ์และการตัดขาดชุมชน

อ.ลำดวน: เดิมหมู่บ้านเก่า ๆ จะเดินทางโดยใช้ถนนสายเล็ก ๆ รถก็ยังไม่มาก ในหมู่บ้านละแวกเดียวกันก็จะมีเกาะกลุ่มกัน มีความเป็นชุมชน รู้จักกันในหมู่บ้าน ภายหลังมีถนนสายใหญ่ตัดเข้ามา เช่น อาจจะมีซูเปอร์ไฮเวย์ตัดผ่าน มีส่วนทำให้การปฏิสัมพันธ์ของคนในชุมชนน้อยลง คิดว่า(การที่การปฏิสัมพันธ์ในชุมชนลดลง)จะเกิดขึ้นจริงหรือไม่ในเมืองเชียงใหม่

ข้าราชการ 1 : คิดว่า(การปฏิสัมพันธ์)น่าจะมากขึ้น ไม่ใช่ลดลง เพราะการเดินทางคล่องตัว รวดเร็วกว่า น่าจะมีการปฏิสัมพันธ์กันมากขึ้น ถ้าไม่มีถนนก็อาจจะไม่ค่อยไปมาหาสู่กัน

อ.ลำดวน: แสดงว่ามองถึงความสะดวกของเมือง เช่น คนอยู่ทางเหนือของเมืองจะไปทางใต้ของเมือง แต่หากมองชุมชนในละแวกเดียวกัน เช่น ชุมชนช่วงสิงห์ หรือคนที่อยู่ในเขตกำแพงเมือง เมื่อมีถนนหรือมีรถเข้าไปมาก ชาวบ้านอาจคิดว่ามีส่วนทำให้การปฏิสัมพันธ์ลดน้อยลง คิดว่าจริงหรือไม่ มองเห็นจุดนี้หรือไม่ หรือไม่แน่ใจ

ดร.พีระศักดิ์ : คิดว่าที่ผู้กำกับฯ กล่าวว่าการเดินทางคล่องตัวขึ้น เข้าใจว่าอาจเป็นการเดินทางจากเหนือไปได้ หรือจากระยะไกล ซึ่งน่าจะเจอกันได้ง่ายขึ้น แต่อาจารย์(ลำดวน)หมายความว่าเดิมอยู่แล้วถนนก็มาตัดผ่านแยกชุมชนออกจากกัน

ข้าราชการ 1 : แต่คิดว่าน่าจะยังติดต่อไปมาหาสู่กันได้

ดร.พีระศักดิ์ : ยกตัวอย่าง ถนนมหาราช มีการกั้นทาง (ฉนวนกั้นกลางถนนเป็นConcrete barrier) ต้องล้อมไกล ซึ่งอาจไม่เป็นปัญหาสำหรับผู้ขี่มอเตอร์ไซด์ แต่หากเป็นคนเดินเท้าคงจะลำบาก

อ.ลำดวน: เคยถามคนในชุมชนต่าง ๆ ว่าการข้ามถนนในปัจจุบันนี้ยากหรือไม่ คำตอบก็คือ ไม่ยาก หากมีรถจักรยานยนต์ดี ๆ นั่นคือ ชาวบ้านคิดว่าหากมีรถก็สามารถจะขับแล้วไป U-turn กลับมาฝั่งตรงข้ามซึ่งง่ายและสะดวกกว่า โดยที่ไม่ได้นึกถึงการเดินข้าม ซึ่งเป็นสิ่งที่เราต้องการถาม

อ.ลำดวน: ระเบียนวินัยของคนใช้รถใช้ถนนใน 15 ปีที่ผ่านมาเป็นอย่างไรบ้าง

ข้าราชการ 1 : คิดว่า(ความยากในการข้ามถนน)ไม่เปลี่ยนไป คือยังแย่เหมือนเดิม ไม่มีวินัย ใบขับขี่ก็ได้มาง่ายเกินไป ไม่ได้ผ่านการสอบ หรือมีคนแนะนำว่าต้องตอบข้อไหน โดยที่ไม่ทราบกติกาหรือกฎหมายอย่างแท้จริง หากมีการคัดกรองตั้งแต่การให้ใบขับขี่ ให้มีความรู้จริง น่าจะช่วยให้จริง ๆ ควรจะมองตั้งแต่ระดับโรงเรียน โดยให้มีการศึกษาหรือบรรจุไว้ในหลักสูตร ก็จะเป็นการสร้างวินัยตั้งแต่เด็ก ต้องสร้างจิตสำนึก ให้มีความรับผิดชอบ ความเกรงใจ

ดร.พีระศักดิ์ : ผลกระทบในทางบวกยังมีอีกหรือไม่

ข้าราชการ 1 : ทำให้การติดต่อค้าขายสะดวกขึ้น เศรษฐกิจก็จะดีขึ้น

ดร.พีระศักดิ์ : ผลทางจิตใจ มีหรือไม่

ผู้กำกับฯ : ในกลุ่มคนที่อนุรักษ์ ถ้ามีการพัฒนาที่ทันสมัยเกินไป คนกลุ่มนี้ก็จะไม่ค่อยพอใจ ซึ่งก็มีจำนวนมากพอสมควร

ดร.พีระศักดิ์ : การพัฒนาทำให้เกิดความเครียดหรือไม่

ข้าราชการ 1: ปริมาณรถที่มีมากและคนขับรถไม่มีวินัย ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความเครียดได้

อ.ลำดวน: เกี่ยวกับความอดทนของผู้ใช้รถใช้ถนนเมื่อเห็นผู้อื่นกระทำความผิด ปัจจุบันความอดทนน้อยลงหรือไม่

ข้าราชการ 1: ไม่น้อยลง เพราะคนเชียงใหม่มีความอดทนสูง อะลุ่มอล่วย และรู้จักให้อภัย

ดร.พีระศักดิ์ : มีความเห็นอย่างไรกับพฤติกรรมการขับรถโดยใช้ถนนของรถสองแถว (รถแดง) คิดว่าอยู่ในเกณฑ์ดีหรือไม่

ข้าราชการ 1: เนื่องจากไม่มีป้ายจอดโดยเฉพาะ ทำให้จอดรถไม่เป็นระเบียบ พอมีคนเรียกก็จะจอดทันที บางทีจอดขวางรถคันอื่น ทำให้เกิดปัญหาการติด

ดร.พีระศักดิ์ : ประชาชนอาจกลุ่มอื่นจะมองว่ารถแดงขับไม่เป็นระเบียบ แต่รถแดงก็มีคำอธิบายว่าที่ต้องจอดกะทันหันเพราะมีคนเรียกรถ ซึ่งหากจอดให้ชิดขอบทางก็คงไม่เกิดปัญหา แต่ที่มีปัญหาเป็นเพราะจอดกลางถนน

4. มาตรการเสนอแนะ

-ขนส่งสาธารณะ

อ.ลำดวน: ตอนที่ตั้งโครงการ(เอชไอเอ)นี้ขึ้นมา นโยบายการขนส่งหรือการจราจรจะดูจากวิถีปฏิบัติปัจจุบัน คือ มีระบบรถสาธารณะโดยใช้รถสีล้อแดง ซึ่งดำเนินการโดยเอกชน และไม่มีรถเมล์ซึ่งเป็นรถวิ่งตามสาย ราคาแน่นอน จอดตามป้าย ประกอบกับวิธีแก้ปัญหาก็คือ การสร้างถนนเป็นหลัก สิ่งที่ได้ชัดเจนก็คือ รถเพิ่มปริมาณเร็วมาก เกิดมลภาวะ มีปัญหาเรื่องสุขภาพ ส่งผลกระทบต่อชุมชน คิดว่าจะมีวิธีแก้ไขอย่างไร หรือไม่ต้องแก้ไขแต่ปล่อยให้ไปตามสภาพที่เป็นอยู่ โดยเชื่อว่าในอนาคตจะปรับตัวได้เอง หรือควรจะมีนโยบายต่าง ๆ หรือไม่ ?

ข้าราชการ 1: เคยมีการคุยกันเรื่องนี้มานานพอสมควร เกี่ยวกับการจัดระบบรถโดยสารสาธารณะ โดยแบ่งรถประจำทางเป็นสาย ๆ ซึ่งคงทำได้ยาก แต่หากทำได้บางสายก็คงจะดี เพราะเชียงใหม่มีถนนและซอยจำนวนมาก ดังนั้นรถสองแถวก็ยังคงต้องมีอยู่ โดยอาจจะปรับเปลี่ยนเป็นแท็กซี่ อาจกำหนดเป็นสายที่แน่นอน เพราะหากจะให้ไม่มีรถเมล์เพียงอย่างเดียวโดยไม่มีรถแดง คงจะทำได้ยากพอสมควร

อ.ลำดวน: แล้วมีรถแดงอย่างเดียวเหมือนปัจจุบันได้หรือไม่

ข้าราชการ 1: คงทำได้ แต่ก็ควรจะต้องให้เป็นสาย ค่าโดยสารก็มีมาตรฐานขึ้น เพราะปัจจุบันมีการต่อรองกัน ไม่มีความแน่นอน วิ่งไม่เป็นสาย

อ.ลำดวน: ในหลายการประชุมทุกครั้งมักจะมีข้อเสนอ เช่น ต้องการรถเมล์ ให้จัดระเบียบรถสองแถว แต่ไม่มีการจัดการอย่างจริงจัง ถ้าจะแก้ปัญหาคงจะเข้าไปแก้ไขตรงจุดไหนหรือประเด็นไหนก่อน ? เช่น ยกเลิกการใช้รถแดงทั้งหมดและให้ใช้รถเมล์เพียงอย่างเดียว หรือนำรถแดงมาวิ่งประจำสาย หรือนำรถไฟฟ้าใต้ดินมาใช้

ข้าราชการ 1: หากยกเลิกการใช้รถแดงทั้งหมด โดยให้ผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาแทน จะต้องเกิดปัญหาอย่างแน่นอน ซึ่งเป็นปัญหาของมวลชนหรือผู้ประกอบการ แต่หากให้กลุ่มเดิม (รถแดง) เข้ามา

ทำ เช่น ทำเป็นรถประจำทาง หรือรถแท็กซี่ ก็อาจจะแก้ปัญหาได้ เพราะในบางครั้งผู้มีหน้าที่ให้การแก้ไขก็เกรงว่าจะเกิดปัญหากับผู้ประกอบการ

อ.ลัดวน: สมมติถ้ากลุ่มของสหกรณ์เข้มแข็ง อาจจะให้สหกรณ์มีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา โดยสหกรณ์จัดประชุมเพื่อให้สมาชิกเห็นมติแล้ว สมาชิกของสหกรณ์ก็จะเดินตามมติของสหกรณ์ เช่น ร่วมหรือไม่ร่วม แต่ในความเป็นจริง สหกรณ์ในเชียงใหม่ยังไม่มีสมาชิกเข้มแข็ง เช่น ในจำนวนสมาชิก 3,000 คน มีสมาชิกที่ไม่เห็นด้วยประมาณ 100 คนก็เกิดปัญหาขึ้นได้ สมมติสหกรณ์มีมติให้เข้าร่วมกับทางราชการเพื่อจัดระบบ จะให้สองแถวยังดำเนินอยู่ แต่อาจจะมีคนที่ไม่เห็นด้วย และอาจจะมีกรปิดถนนประท้วง เพราะว่าสหกรณ์ไม่มีความเข้มแข็งพอ ไม่เกาะกันเป็นกลุ่มก้อน ทำให้เกิดปัญหาขึ้นได้

ดร.พีระศักดิ์: ทบอกว่าควรจะนำรถสองแถวเข้ามามีส่วนร่วม หมายความว่าต้องการให้รถแท็กซี่โดยให้กลุ่มผู้ประกอบการรถแดงเป็นผู้ทำ หรือนำรถแดงมาจัดให้เป็นระเบียบ

ข้าราชการ 1: ใช้ได้ทั้งสองแบบ หากเราจัดระบบแล้วไปกระทบกับผู้ประกอบการ จะเกิดปัญหาขึ้นแน่นอน แต่หากคนกลุ่มใหญ่เห็นด้วยก็สามารถทำได้

อ.ลัดวน: หากดูตามรูปการณ์แล้วคิดว่าสมาชิกสหกรณ์ส่วนใหญ่จะเห็นด้วย แต่การประท้วงก็อาจจะมีบ้าง

ดร.พีระศักดิ์: แต่ก่อนในเมืองเชียงใหม่เคยมีรถแดง แต่เกิดปัญหาขาดทุน เพราะคนนิยมใช้รถแดงมากกว่า เนื่องจากสามารถเดินทางได้สะดวกกว่า และไม่จำเป็นต้องต่อรถหลายครั้ง โดยเฉพาะในบางเส้นทางที่ไม่มีรถแดงให้บริการ นอกจากนี้ ที่ต่างประเทศหรือกรุงเทพฯ แม้ว่าจะเป็นวันเวย์ แต่ก็มีการจัดทำบัลเลน

อ.ลัดวน: กรณีเชียงใหม่จะจัดการได้ยากกว่า เพราะถนนแคบ แต่หากต้องการจะทำจริง ๆ ก็ทำได้ เช่น เสียสละถนนบางสายเพื่อให้รถแดงวิ่งไปมาได้สะดวก โดยต้องให้ความสำคัญกับรถขนส่งมวลชน

การใช้รถจักรยานและการเดินเท้า

ดร.พีระศักดิ์: คิดว่าเชียงใหม่มีโอกาสที่จะให้คนใช้รถจักรยานได้หรือไม่ ?

ข้าราชการ 1: ทำได้ยาก เพราะมีการรณรงค์มามากแล้ว และมีการทำ Bike Lane แต่ไม่มีคนใช้เลย เพราะอาจจะไม่คล่องตัวเท่าที่ควร เช่น บางครอบครัวจำเป็นต้องไปส่งสมาชิก (ถ้าใช้จักรยาน) ก็จะไม่สามารถร่วมไปในรถคันเดียวกัน นอกจากนี้ ยังมีปัญหาความไม่ปลอดภัย อาจจะเป็นเพราะการจัดเส้นทางไม่เหมาะสม มีรถประเภทอื่นเข้ามาวิ่งใน Bike Lane

อ.ลัดวน: คนที่ใช้ส่วนใหญ่ จะใช้เพื่อการออกกำลังกาย มีเพียงส่วนน้อยที่ใช้เพื่อการเดินทาง

ข้าราชการ 1: เห็นด้วย เนื่องจากบ้านเราเป็นเมืองร้อน การขี่จักรยานจึงทำได้ลำบาก

Intervention ที่เกี่ยวกับการเดินเท้า

อ.ลัดวน: ปัญหาเรื่องทางเท้า การจัดระเบียบทางเท้าเป็นหน้าที่ของตำรวจหรือเทศบาล เช่น มีทางเท้าอยู่แล้ว แต่มีคนหลาหลายกลุ่มนำไปใช้ประโยชน์ ?

ข้าราชการ 1: การทำ (ทางเท้า) เป็นเรื่องของเทศบาล แต่การจัดระเบียบเป็นเรื่องของตำรวจและเทศบาลร่วมกัน การนำสิ่งของมาวางหรือขายของ ถือว่าเป็นการกระทำที่ผิดกฎหมาย

อ.ลำดวน: แล้วถือว่าผิดกฎหมายข้อไหนของเทศบาล

ข้าราชการ 1: ไม่แน่ใจว่าเป็นกฎหมายข้อไหน แต่หากเป็น พรบ. ที่มีโทษทางอาญา ก็จะมีตำรวจเข้ามาเกี่ยวข้อง นอกจากนี้ทางข้ามก็ไม่ค่อยมีความสำคัญ ผู้ขับขี่รถไม่ยอมหยุดให้คนข้าม

ดร.พีระศักดิ์: การแก้ปัญหาเรื่องการข้ามถนนจะอย่างไร

ข้าราชการ 1: ต้องมีการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง มีการให้ความรู้ เพราะบางคนยังไม่ทราบว่าเวลามีคนข้ามจะต้องหยุดรถ

อ.ลำดวน: มีสองประเด็น คือ ไม่รู้ หรือรู้แต่ไม่ยอมทำ คิดว่าเชียงใหม่เป็นแบบไหน ?

ข้าราชการ 1: คิดว่าน่าจะไม่รู้ เช่นเดียวกับกรณีของการ(ขับรถ)เข้าสู่วงเวียน จะมีปัญหาของรถนอกวงเวียน ไม่ยอมหยุดให้รถในวงเวียนไปก่อน เพราะวงเวียนในเชียงใหม่เป็นวงเวียนเล็ก ทำให้ไม่ทราบว่าใครมาก่อนหรือหลัง หากมีรถน้อยจะไม่ค่อยเกิดปัญหา แต่หากมีรถมากจะเกิดปัญหาแน่นอน วงเวียนที่มีปัญหามากก็คือ วงเวียนหน้าสนามกีฬา บางครั้งมีการตัดตรง ไม่ยอมเข้าสู่วงเวียน ซึ่งอาจจะเกิดจากตำแหน่งของวงเวียนที่ไม่เหมาะสม

วินัย/พฤติกรรมจราจร

ดร.พีระศักดิ์: ปัญหาการตัดตรงในบริเวณรอบคูเมือง ซึ่งตำรวจได้พยายามจัดทำป้ายเตือน หรือทำสิ่งกีดขวางกันไม่ให้ผ่าน แต่ก็ยังมีการฝ่าฝืน คิดว่าควรจะทำอย่างไรเพื่อแก้ปัญหา ?

ข้าราชการ 1: ตำรวจก็มีวิธีการแก้ไข เช่น การดักจับตรงปลายทาง แต่หากจะให้ตำรวจไปตรวจจับตลอดเวลา คงทำได้ยาก ดังนั้นอาจจะแก้ปัญหาโดยทำที่(รั้ว)กันให้ยาวขึ้น เพราะการแก้ปัญหาทางกายภาพหรือสิ่งแวดล้อมจะทำได้ง่ายกว่าการแก้ไขที่ตัวบุคคล มีหลายคนที่ขับรถโดยไม่มีน้ำใจหรือมีวินัยทำให้เกิดปัญหา เช่น การจอดรถขวาง หรือจอดรถซ้อนคัน ดังนั้นควรจะมีการปลูกฝังวินัยให้มากขึ้น เพื่อไม่ให้ทำผิดกฎจราจร

อ.ลำดวน: เชียงใหม่มองในภาพรวมยังมีการจับกุมน้อย ในขณะที่ตำรวจบอกว่าได้ตรวจจับจำนวนมากแล้ว แต่คนภายนอกอาจจะมองว่าการบังคับใช้กฎหมายยังไม่จริงจังพอ หากจะมีการจับกุมอย่างจริงจังตลอดไปทั้งปี เช่นเดียวกับที่ทำในช่วงปีใหม่จะสามารถทำได้หรือไม่

ข้าราชการ 1: น่าจะเป็นไปได้ แต่ก็ต้องมีการปรับเปลี่ยนบางอย่าง เพราะปัจจุบันตำรวจท้องที่ในเขตเมืองเชียงใหม่ไม่มีหน้าที่เกี่ยวกับการจราจรแล้ว แต่เป็นหน้าที่ของจราจรจากส่วนกลาง

สำหรับเรื่องการ Enforcement นั้น ถ้าจะให้ได้ผล ต้องอาศัยหลาย ๆ ฝ่ายช่วยกัน ทั้งสถานศึกษา หรือผู้ประกอบการ

อ.ลำดวน: Enforcement เป็นเพียงการสื่อสารว่า หากทำผิดกฎหมาย จะต้องถูกจับ และเมื่อไหร่ก็ตามที่ถูกจับจะต้องได้รับโทษอย่างแน่นอน และมีการเสนอให้หน่วยงานต่าง ๆ เช่น สถานศึกษา หรือหน่วยงานราชการ หรือตำรวจ เป็นตัวอย่างที่ดี โดยยกตัวอย่างกรณีการเปิดไฟ-ใส่หมวก

ข้าราชการ 1: นโยบายเปิดไฟ-ใส่หมวก ตำรวจจะปฏิบัติก่อน เป็นการนำร่อง และอาจชักนำกลุ่มอื่น เช่น มอเตอร์ไซด์รับจ้าง หรือให้โรงงานผลิตรถจักรยานยนต์ใช้ระบบไฟหน้าติดทันทีเมื่อสตาร์ทเครื่องยนต์ เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้น

สัมภาษณ์ข้าราชการชั้นผู้ใหญ่ 2

วันอังคารที่ 20 มกราคม 2547 เวลา 14.00 น.

โดย รศ. ลำดวน ศรีศักดิ์ และ รศ. ชมนาด พจนามาศ

1. เมืองเชียงใหม่เปลี่ยนไปหรือไม่เพียงใด ?

ข้าราชการ 2 : เชียงใหม่เปลี่ยนไปมาก เพราะหากพูดคำว่าเชียงใหม่ เรามักจะนึกถึงภาพในอดีต เป็นเมืองงาม มีเสน่ห์ ผู้คนมีความอ่อนหวาน แต่ในปัจจุบันเปลี่ยนไปมาก หลายคนเกิดคำถามว่า ทำไมเชียงใหม่เป็นแบบนี้ แล้วต่อไปจะเป็นแบบไหน แสดงว่าความคาดหวังกับความเป็นจริงต่างกัน ขณะเดียวกันเชียงใหม่ต้องมีความเป็นสากลด้วย ทำให้เกิดคำถามว่า จะต้องทำอย่างไร สิ่งใดจึงจะเหมาะสมหรือสมดุล

อ.ลำดวน : รู้สึกว่าเชียงใหม่เปลี่ยนไปตั้งแต่เมื่อไหร่

ข้าราชการ 2 : เนื่องจากมาเชียงใหม่บ่อย ๆ ครั้ง ทำให้รู้สึกว่าทุกครั้งที่มาเชียงใหม่จะเปลี่ยนไปมาก แต่หากเป็นคนที่มาบ่อย ๆ ก็คงจะไม่ค่อยรู้สึกหรือแปลกใจมากนัก และในความคิดเห็นส่วนตัวคิดว่าเชียงใหม่ไม่ได้เปลี่ยนไปในทางที่ต้องการเห็น แต่คนอื่นอาจจะไม่เห็นด้วยก็ได้

แม้ว่าภาพเชียงใหม่ในจินตนาการจะแตกต่างจากในปัจจุบัน แต่ต้องเข้าใจว่าเป็นผลพวงมาจากการพัฒนาของโลก ซึ่งคงไม่สามารถจะห้ามได้

มีการเสนอความคิดที่น่าสนใจเกี่ยวกับเมืองนารา ว่า 100 ปีเมืองนารา(ประเทศญี่ปุ่น) จะเป็นอย่างไร โดยนำเสนอภาพเมืองให้เห็นบ้านเก่า ๆ ซึ่งมีจำนวนมาก เทียบกับเชียงใหม่ที่มีน้อยและกระจัดกระจาย

เคยมีคำกล่าวที่ว่า เชียงใหม่ต้องขายวัฒนธรรมหรือเสน่ห์ แต่ปัจจุบันมีเหลืออยู่น้อยมาก

2. ผลกระทบต่อสุขภาพ

อ.ลำดวน : ถ้าพูดถึงปัญหาจราจร คนทั่วไปก็จะมองภาพออก คือ การจราจรติดขัด นอกเหนือจากการติดขัด หากมีคนกล่าวว่า “จราจรเชียงใหม่มีผลต่อสุขภาพ” จะมองเห็นประเด็นอะไรบ้าง

ข้าราชการ 2 : ยุคนี้เป็นยุคของกระแสสุขภาพ เป็นหนึ่งในหลายกระแส และเมื่อพูดถึงเมือง เมืองคือที่อยู่ของคน ใช้เป็นที่พักอาศัย ทำงาน ฯลฯ ซึ่งการที่คนที่อาศัยอยู่จะมีสุขภาพกายสุขภาพใจที่ดี ก็จะต้องมีสิ่งแวดล้อมที่ดี ถ้าสิ่งแวดล้อมไม่ดี แนนอนสุขภาพแย่ และกระทบต่อหลาย ๆ อย่าง รวมทั้งหน้าที่การงาน

แนวคิดของแต่ละเมื่อนั้น แนนอนหน้าตาอาจจะคล้ายกันแต่ไม่เหมือนกัน แนวคิดของเมืองในอดีตกับปัจจุบันอาจจะปรับวิธีคิด เมืองในปัจจุบันนี้จะหาวิธีให้เดินทางน้อยที่สุด เพื่อให้ประหยัดแรงงานและไม่เกิดมลภาวะ เช่น การจัดที่อยู่อาศัยให้สัมพันธ์กับแหล่งการศึกษา แหล่งค้าขายหรือทำงาน เพื่อไม่ให้มีเสียงรบกวนหรือมีฝุ่นละอองมาก แต่ขณะนี้เชียงใหม่ยังขาดสิ่งที่เป็นพื้นฐานคู่กับการเดินทาง

ก็คือ ระบบขนส่งมวลชนที่เป็นระบบ ซึ่งควรจะมี โดยเฉพาะในเมืองซึ่งเรียกว่าเป็นเมืองท่องเที่ยว เพราะฉะนั้นถ้าพูดกันจริง ๆ แล้วเมืองเชียงใหม่เป็นเมืองท่องเที่ยวมาก เพราะขาดคุณสมบัติสำคัญ คือ ระบบขนส่งมวลชน

อ.ลำดวน : ในขณะที่ 40% ของรายได้ มาจากการท่องเที่ยว

ข้าราชการ 2 : แม้ว่าเชียงใหม่จะขาดคุณสมบัติ แต่อย่างไรเราก็ต้องพยายามทำให้เมืองเชียงใหม่เป็นเมืองท่องเที่ยว แต่เมื่อขาดระบบขนส่งมวลชนแล้ว ทำให้ทุกอย่างได้รับผลกระทบ ที่เห็นได้ชัดก็คือปัญหาจราจร ปีนี้สถิติคนตายส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์ แล้วเพราะเหตุใดจึงมีคนใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมาก นั่นเป็นเพราะไม่มีระบบขนส่งที่จะเข้ามาเชื่อม

เปรียบเทียบกับเมืองนารา ซึ่งมีระบบขนส่งที่ดี ทำให้ประชาชนไม่จำเป็นต้องใช้รถส่วนตัวกันมาก ใช้เพียงรถจักรยานสำหรับเดินทางระยะใกล้และรถประจำทางสำหรับเดินทางไกล

ปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากไม่มีระบบขนส่งมวลชนที่เป็นมาตรฐานก็คือ ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ส่วนตัวและรถจักรยานยนต์กันมากขึ้น ทำให้เกิดมลภาวะ โรคภัยไข้เจ็บที่อยู่ในอันดับต้น ๆ ก็คือ โรคระบบทางเดินหายใจ นี่คือนิสัยที่สะท้อนให้เห็นชัดเจน

3. มาตรการ/ทิศทางการพัฒนาเมือง

ข้าราชการ 2 : จะต้องมองภาพให้ออกว่า ต้องการให้เชียงใหม่เป็นแบบไหน ตอนนี้มี 2 มิติ นั่นคือ เป็นเมืองวัฒนธรรมและเมืองทันสมัย เป็นเมืองทันสมัยแล้วก็ต้องเป็นเมืองท่องเที่ยวด้วย เมืองต้องมีความสะดวก มีถนน 8 เลน 10 เลน แต่จริง ๆ แล้วต้องการให้เชียงใหม่เป็นแบบนั้นหรือไม่ สิ่งที่เราจะขายต่อไปไม่ใช่ ณ เวลา 5 ปีหรือ 10 ปี แต่ยาวกว่านั้น อย่างที่เมืองนารา ทำ นั่นคือ 100 ปี เราต้องการจะเห็น (เมืองเชียงใหม่)อย่างไร

(เช่น) ภายในเขตคูเมือง อยากจะให้ปลอดจากการจราจร ในตัวเมือง บาร์ ปลอดจากสิ่งแปลกปลอมต่าง ๆ

เชียงใหม่มีคูเมืองล้อมรอบอยู่ ซึ่งเป็นสิ่งที่เมืองอื่น ๆ ไม่มี เป็นจุดขายที่ดี แต่ปัญหาก็คือ ในตัวเมืองจะประกบด้วยย่านการค้าต่าง ๆ และไม่สามารถจะย้ายออกไปได้ แต่จะมีวิธีการอย่างไร เพื่อให้คนที่มาท่องเที่ยวได้สัมผัสกับภาพในอดีต แต่อยู่ในวิถีปัจจุบัน ที่สามารถไปด้วยกันได้ เช่น การแบ่งโซนการจัดระเบียบให้สัมพันธ์กับระบบจราจร

อย่างเช่นเมืองนารา มีการจัดพื้นที่ห้ามรถเข้า ต้องจอดรถในพื้นที่ที่จัดไว้ให้ แต่เดินเข้าไปหากเชียงใหม่สามารถทำได้เช่นนั้น แน่แน่นอนว่าจะทำให้เกิดความสวยงาม ปัญหาฝุ่นละอองและมลภาวะต่าง ๆ ก็จะดีขึ้น

สำหรับผู้รับผิดชอบปัญหานี้ ในเมืองนารา มีการจัดตั้งคณะทำงานขึ้นมาโดยเฉพาะ ซึ่งไม่ใช่เจ้าหน้าที่ของภาครัฐ แต่เป็นภาคเอกชนหรือประชาชนเป็นส่วนใหญ่ และมีภาครัฐเข้ามาช่วยผลักดัน แต่เมืองเชียงใหม่ ในเขตเทศบาลจะมีเทศบาลนครดูแลรับผิดชอบโดยตรง ซึ่งในบางครั้งเทศบาลจะมีความคิดเห็นไม่ตรงกับประชาชน มีมุมมองในการทำงานแตกต่างกัน ดังนั้น จึงจำเป็นที่จะต้องมีการ

ปรึกษาหารือระหว่างผู้ที่มีความรู้เพื่อช่วยกันปกป้องภูมิทัศน์เมืองเชียงใหม่ เพราะขณะนี้เชียงใหม่มีคนอยู่สองกลุ่ม คือ คนดั้งเดิม และคนที่มาอยู่ใหม่ ซึ่งไม่รู้ลึกยัดติด และมองภาพไปข้างหน้าตลอด

อ.ลัดวน: ไม่ว่าจะมีการประชุมกี่ครั้ง ก็ยังมีการแบ่งเป็น 2 ภาค ก็คือ ภาคหนึ่งเน้นการอนุรักษ์เป็นหลัก อีกภาคหนึ่งต้องการให้มีการพัฒนา ซึ่งมีการขัดแย้งกันตลอด (จะทำอย่างไร ?)

ข้าราชการ 2 : บางครั้งมีการใช้การเมืองนามากเกินไป ทำให้เกิดปัญหา ดังนั้นเมื่อมีคนสองกลุ่ม จะต้องหาวิธีให้คนสองกลุ่มมองเห็นทิศทางร่วมกัน เพราะนักท่องเที่ยวที่เข้ามาต้องการมาดูในสิ่งที่บ้านเมืองของเขาไม่มี แต่ไม่ได้หมายความว่าอย่ยหลังเข้าคลอง เพียงแต่ต้องหาให้เจอว่าเสน่ห์ของเชียงใหม่คืออะไร และช่วยกันรักษาไว้

4. นโยบายจังหวัด

อ.ลัดวน: มีคำกล่าวว่า จังหวัดไม่สามารถจะสร้างนโยบายของตนเองได้ จะต้องขึ้นกับกระทรวงมหาดไทย จริงหรือไม่

ข้าราชการ 2 : มีทั้งส่วนที่ถูกและผิด เพราะปัจจุบันนี้เป็นยุคการบริหารแบบ CEO ซึ่งจะมีการบริหารอยู่ 3 ระดับ คือ ระดับชาติ ระดับกลุ่มจังหวัด และระดับจังหวัด ระดับจังหวัดและกลุ่มจังหวัดจะต้องสอดคล้องกัน ในขณะเดียวกันทั้งสองระดับจะต้องสอดคล้องกับกรอบรวมของชาติ เพราะฉะนั้นยุทธศาสตร์ของเชียงใหม่ในขณะนี้ โดยมองในภาพรวมของ 8 จังหวัด ซึ่งใหญ่ที่สุดในบรรดา 19 กลุ่ม

ยุทธศาสตร์ที่หนึ่งก็คือ การเปิดประตูสู่สากล หมายถึงการค้าขายต่าง ๆ ต้องเปิดสู่สากล ยุทธศาสตร์ที่สองคือ นำวัฒนธรรมล้านนามาเพิ่มมูลค่า นำสู่สากล และยุทธศาสตร์ที่สามคือ เมืองน่าอยู่ เหล่านี้คือยุทธศาสตร์หลักสั่งเขปของกลุ่มจังหวัด ขณะเดียวกันเพื่อให้บรรลุยุทธศาสตร์เหล่านี้ ก็จะใช้มาตรการในเชิงรุก มาตรการปรับตัว และมาตรการยั่งยืน แต่ละจังหวัดก็มีทิศทางของตัวเองและมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัด ดังนั้นหากถามว่าเราเป็นตัวของตัวเองหรือไม่ ในคำว่า CEO นั้นจะคาดหวังให้แต่ละจังหวัดมีผู้ว่าเป็นผู้นำในเชิงยุทธศาสตร์ เพราะฉะนั้นผู้ว่าจะต้องเป็นผู้รอบรู้ในเกือบจะทุกเรื่อง ไม่เช่นนั้นจะไม่สามารถรู้ได้ว่าอะไรคือปัญหา จุดอ่อน หรือจุดแข็ง เมื่อทราบแล้วจะต้องสร้างภาพขึ้นมา และเชิญชวนให้ผู้อื่นเห็นด้วย เพื่อจะได้มุ่งไปสู่จุดหมายนั้น ดังนั้นจะต้องเห็นภาพที่ชัดเจน เช่น วางกรอบให้เมืองเชียงใหม่เป็นเมืองวัฒนธรรมที่น่าอยู่ พร้อมกับเป็นเมืองที่มีความทันสมัย โดยให้มีความสมดุลกัน แม้ว่าจะไม่ใช่เรื่องง่าย เพราะว่าเชียงใหม่มีปัญหาหลายระดับ ซึ่งเป็นปัญหาพื้นฐานที่จะต้องคลี่คลายให้ได้

เชียงใหม่ยังมีปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะเรื่องขยะ รวมถึงปัญหาการจราจร ระบบขนส่งมวลชน ซึ่งจากปัญหานี้เพียงปัญหาเดียว จะก่อให้เกิดปัญหาอื่น ๆ ตามมาอีกมากมาย รวมทั้งปัญหาการบุกรุกที่สาธารณะ และปัญหาของชาวเขา ปัญหาเหล่านี้แม้ว่าจะไม่สามารถแก้ไขได้หมด แต่ก็ต้องพยายามคลี่คลาย

อ.ลัดวน: สมมติว่ากระทรวงมหาดไทยกำหนดให้จังหวัดแก้ไขปัญหาระยะยาวเสียทีเดียว จังหวัดก็ต้องมุ่งไปที่การแก้ปัญหานี้เป็นหลักใช่หรือไม่

ข้าราชการ 2 : เราจำเป็นจะต้องสนองนโยบาย โดยเฉพาะนโยบายเรื่องยาเสพติด เป็นเรื่องที่เราจำเป็นต้องทำ เพราะเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง รวมถึงปัญหาความยากจน เพราะเรื่องที่เรากระทรวงมหาดไทยมีคำสั่งมา (ซึ่ง) ก็เป็นปัญหาพื้นฐานที่จังหวัดมีอยู่ ดังนั้นก็จำเป็นต้องแก้ไข แต่ก็มีบางเรื่องที่จะต้องทำเอง โดยเฉพาะ เช่น ในอนาคต 5-10 ปี ต้องการให้เชียงใหม่เป็นแบบไหน หากมีวิสัยทัศน์เป็นของตนเองแล้ว ก็ไม่จำเป็นจะต้องขึ้นกับส่วนกลางมากนัก แต่ไม่ว่าจะเป็นแบบไหนก็ขึ้นอยู่กับวิสัยทัศน์ของผู้มีอำนาจ หรือผู้ประสานงาน ที่จะเชิญชวนให้ผู้อื่นมาคิดหรือมาร่วมกันทำ

อ.ลัดวน : ที่ผ่านมาเชื่อว่าผู้ว่าทุกคนมองเห็น แต่ไม่ได้อยู่ถาวร หมดยุคแล้วก็ต้องไป ความคิดเห็นจึงไม่ต่อเนื่อง ขณะเดียวกันหน่วยงานที่จะทำต่อเนื่อง เช่น เทศบาล การจะเข้ามามองว่าเชียงใหม่จะเป็นแบบไหนนั้นยังอ่อนมาโดยตลอด

ข้าราชการ 2 : ที่บอกว่าอ่อนนั้น อาจเป็นเพราะกันตัวเอง หรืออาจจะเพราะไม่รู้ ทำให้ไม่สามารถแก้ปัญหาได้ถูกจุด เพราะฉะนั้นคงไม่สามารถพึ่งพาแต่ภาครัฐได้ ต้องอาศัยองค์กรต่าง ๆ เข้ามาช่วยด้วย รวมทั้งความเข้มแข็งของชุมชน

อ.ลัดวน : องค์กรในเชียงใหม่มีอยู่มาก แต่มีสมาชิกเพียงไม่กี่คน แล้วคิดว่าจะมีวิธีการอย่างไรที่จะเพิ่มพลังให้กับภาคเอกชน

ข้าราชการ 2 : ยกตัวอย่างเมื่อนารา มีกิจกรรมหลายอย่าง เช่น การแลกเปลี่ยนความคิดเห็นจากหลายฝ่าย เพื่อเผยแพร่ความคิด ขยายความคิด สร้างความคิด ร่วมบ่มเพาะความคิด แล้วก็เสนอภาพรวมขึ้นมาที่จะร่วมกันสานต่อไปในอนาคต ซึ่งทำแบบนี้มา 20 ปีแล้ว โดย 10 ปีแรกเห็นผลเพียงเล็กน้อย และหลังจากนั้นเริ่มเห็นชัดขึ้น ที่สำคัญคือการนำเด็กหรือเยาวชนมาบ่มเพาะ ตั้งแต่อนุบาลหรือประถม เพื่อปูพื้นฐาน รวมทั้งนำนักศึกษาและแม่บ้านมาเป็นอาสาสมัคร ถือเป็นการใช้ชุมชนบ่มเพาะชุมชนขึ้นมา ซึ่งสิ่งที่ทำก็คือ การรวมตัว เรียนรู้ สืบทอด พบปะ จินตนาการ ถ่ายทอด เสนอแนะ และเฉลิมฉลอง

สำหรับเมืองเชียงใหม่ซึ่งมีคนอยู่ 2 กลุ่มคือ คนเชียงใหม่ดั้งเดิม และคนที่มาอาศัย แล้วจะทำอะไรให้ทั้งสองกลุ่มมาร่วมกันและนำเชียงใหม่ไปสู่ทิศทางเดียวกัน แต่ภาพของเชียงใหม่ในอนาคตจะต้องชัดเจน เช่น เป็นเมืองน่าอยู่ คนที่มาอยู่อาศัยจะต้องมีความสุข ซึ่งจะต้องวิเคราะห์ต่อไปว่าคนจะมีความสุขได้นั้นจะต้องมีอะไรบ้าง ไม่ใช่เพียงแค่ความสะดวกสบายเท่านั้น แต่ต้องมีสิ่งแวดล้อมที่ดี มีอากาศดี มีงานทำ มีความปลอดภัย นี่คือสิ่งที่ต้องสร้างขึ้น

สิ่งที่ควรจะทำก็คือ การให้ความรู้และสร้างความเข้าใจ ซึ่งเป็นเทคนิคอย่างหนึ่ง แม้ว่าปัจจุบันมีการรณรงค์ผ่านสื่อ แต่ก็ต้องอาศัยเวลา

สำหรับเยาวชนส่วนใหญ่นั้น จะไม่ค่อยสนใจกับวัฒนธรรมเก่า ๆ จะสนใจเฉพาะเรื่องสนุกสนานหรือสิ่งยั่วยุต่าง ๆ เท่านั้น ซึ่งสิ่งเหล่านั้นจะดึงความคิดความสนใจของวัยรุ่นไป ดังนั้นจะต้องช่วยกันคิดว่าจะทำอย่างไร เพราะแต่ละเมืองแต่ละสังคมไม่เหมือนกัน

อ.ลัดวน : ดังนั้นทางจังหวัดอาจจะเข้าไปมีส่วนเกี่ยวข้อง

ข้อราชการ 2 : การสร้างหรือรักษาวัฒนธรรมจะต้องทำอะไรหลายอย่าง ยกตัวอย่างเช่น การสวมใส่ชุดพื้นเมือง เพื่อเป็นการแสดงถึงวิถีชีวิต ควรจะหาโอกาสใส่ให้บ่อยครั้ง และทุกครั้งที่แต่งชุดพื้นเมืองจะต้องมีความรู้สึกภาคภูมิใจ ซึ่งทุกฝ่ายจะต้องช่วยกัน เช่น ครู หรือนักเรียน ๆ จะต้องแต่งให้เห็นเป็นตัวอย่าง

ความจริงแล้วเรื่องนี้มีการคิดกันมานานแล้ว แต่ยังไม่มีการปฏิบัติอย่างจริงจัง ไม่มีการเผยแพร่หรือประชาสัมพันธ์ ซึ่งคำว่าแต่งกายพื้นเมืองนั้น บางครั้งยังเกิดการสับสน ควรนำเฉพาะผ้าพื้นเมืองมาตัดเป็นชุด ไม่ใช่ผ้าไทยมาตัด เพราะนั่นคือการแต่งกายด้วยผ้าไทย ไม่ถือว่าเป็นการแต่งกายชุดพื้นเมือง

ต้องหากกลยุทธ์ที่จะทำให้ผู้คนได้เข้าใจและทำตาม เช่น เรื่องการจราจร ซึ่งมีการรณรงค์ให้รถจักรยานยนต์ต้องเปิดไฟ-ใส่หมวก แต่ก็มีความเกิดขึ้นว่า ทำไมจะต้องเปิดไฟ นั่นเป็นเพราะความรู้ไม่รู้ว่าการเปิดไฟจะช่วยให้ปลอดภัยขึ้น โดยเปรียบเทียบรถสองคันที่ขี่มาพร้อมกัน คันหนึ่งเปิดไฟ ในขณะที่อีกคันหนึ่งไม่เปิดไฟ เราจะมองเห็นคันที่เปิดไฟก่อน ซึ่งหากประชาชนมีความเข้าใจถึงประโยชน์ก็จะทำตาม ดังนั้นจะต้องมีการให้ความรู้ เปิดโอกาสให้คนได้เรียนรู้ในสิ่งที่มีความประโยชน์

5. โครงการยกระดับความปลอดภัยทางถนน

สำหรับปัญหาด้านการจราจรนั้น ได้มีการวางแผนเพื่อจัดระบบการจราจรแบบยั่งยืน โดยมีโครงการอย่างน้อย 5 โครงการ (เพิ่มจากโครงการที่ดำเนินการอยู่) เพื่อให้เมืองเชียงใหม่มีความปลอดภัยขึ้น ได้แก่

(1) โครงการรณรงค์ต่อเนื่องเกี่ยวกับการเปิดไฟ-ใส่หมวก โดยการใช้พื้นที่เป้าหมายหลักคือทุกสถานศึกษา ทุกระดับ และทุกชุมชน ก็คือหมู่บ้าน รวมถึงโรงงานและสถานประกอบการ โดยคาดหวังว่ารถจักรยานยนต์ทุกคันที่นักเรียนนักศึกษาใช้ ไฟหน้ารถจะต้องติดทันทีที่สตาร์ทเครื่องยนต์ โดยอาจให้ต่อสายตรงถึงกัน และให้ผู้มีอำนาจในสถานศึกษาเป็นผู้รับผิดชอบ เช่นเดียวกันกับกรณีของชุมชนหรือโรงงาน สถานประกอบการ

(2) โครงการจัดอาสาสมัครจราจรชุมชน คือ กลุ่มบุคคลที่อยู่ในหมู่บ้านหรือชุมชน เพื่อทำหน้าที่ถ่ายทอดความรู้ด้านจราจรแก่ชุมชน โดยจะต้องให้ความรู้แก่อาสาสมัครก่อน เช่น การปฏิบัติตามกฎจราจรเพื่อความปลอดภัย

(3) โครงการฝึกอบรมให้ความรู้ ซึ่งรวมถึงบริษัทที่ขายรถจักรยานยนต์ เพื่อเป็นการเผยแพร่ความรู้เรื่องจราจรให้ครอบคลุม

(4) โครงการไปเยี่ยมหรือไปตรวจร้านขายรถจักรยานยนต์ เพื่อให้มีความรู้ความเข้าใจ และมีความรับผิดชอบ รวมถึงร้านขายหมวกกันน็อกก็จะต้องขายเฉพาะหมวกที่มีคุณภาพ ปลอดภัย และมีมอก. เท่านั้น

(5) โครงการรณรงค์ให้เมืองเชียงใหม่เป็นเมืองที่มีการจราจรปลอดภัย เช่น สร้างแรงจูงใจให้แก่ผู้ที่ปฏิบัติตามกฎจราจร อาจใช้การลด แลก แจก แถม รวมทั้งการจัดประกวดคำขวัญหรือเรียงความ

มีการเสนอความคิดให้ตำรวจเป็น Presenter เกี่ยวกับโครงการเปิดไฟ-ใส่หมวก โดยทุกครั้งที่ตำรวจขึ้นรถจะต้องเปิดไฟและใส่หมวกกันน็อค ซึ่งถือเป็นความคิดที่ดี นอกจากนี้การสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนก็เป็นสิ่งสำคัญ

ปัจจุบันเชียงใหม่มีผู้เดินทางเข้ามาเป็นจำนวนมาก ดังนั้นจะต้องมีการเตรียมการให้ดี ทั้งถนน ทางเท้า และแหล่งย่านชุมชนต่าง ๆ

เชียงใหม่มีหลายอำเภอ และกิ่งอำเภอ ดังนั้นโครงการต่าง ๆ ไม่ควรกระจุกตัวอยู่เฉพาะในตัวเมือง แต่ควรกระจายไปยังอำเภอและกิ่งอำเภอรอบนอกด้วย

ภาคผนวก ค-3

สัมภาษณ์ข้าราชการส่วนท้องถิ่น 3 วันศุกร์ที่ 30 มกราคม 2547 เวลา 15.00-16.30 น.

1. การเปลี่ยนแปลงของเมืองและแนวทางการพัฒนาเมือง

อ. ลำดวน : คิดว่าในอนาคตเชียงใหม่จะเปลี่ยนไปอย่างไร ?

ข้าราชการ 3: ปัจจุบันเชียงใหม่มีการตัดถนนทั้งสองรอบแล้ว คือ รอบกลางและรอบนอก ในฐานะที่พอจะทราบเกี่ยวกับผังเมืองรวมว่าเขตใดหรือโซนใดจะเป็นแบบไหน ทำให้คิดว่าเมืองจะขยายขึ้นไป คือออกไปสู่ชานเมือง ดังนั้น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่เชียงใหม่จะต้องมีระบบขนส่งมวลชน คือ ขนส่งคนจากนอกเมืองเข้ามาในเมือง และกลับออกไป เพราะปัจจุบันจะมีการใช้รถส่วนบุคคลกันมาก

อ. ลำดวน : หากคิดเป็นตัวเลข การเดินทางในเขตผังเมืองรวมพื้นที่ 430 ตร.กม. จะมีประมาณ 90% ใช้รถส่วนตัว คือ รถยนต์ และรถจักรยานยนต์

ข้าราชการ 3: ดังนั้น ในอนาคตจะเกิดปัญหาการจราจร รวมทั้งมลพิษจากเครื่องยนต์

อ. ลำดวน : แนวทางในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่มี 2 แนวทาง แนวทางแรกคือ รองรับการพัฒนา ซึ่งปัจจุบันมีโครงการเกิดขึ้นมามากมาย และอีกแนวทางหนึ่ง มีความพยายามในการอนุรักษ์ ซึ่งแนวทางทั้งสองกลุ่มนี้ คาดว่าคงจะยากที่จะดำเนินไปพร้อม ๆ กัน แล้วคิดว่าในอีก 20 ปีข้างหน้า เมืองเชียงใหม่จะมีแนวโน้มในการพัฒนาไปในแนวทางใด ระหว่างรองรับการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ และการอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม ?

ข้าราชการ 3: ทิศทางการพัฒนาในด้านวัตถุคงจะมีมากกว่า โดยดูได้จากการพัฒนาด้านเศรษฐกิจจะเป็นเรื่องของการพัฒนาด้านวัตถุทั้งสิ้น สำหรับการอนุรักษ์ส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องของผู้นำทางศาสนา นักวิชาการ นักอนุรักษ์นิยม เป็นต้น ซึ่งเป็นแรงต้านการพัฒนาทางด้านวัตถุ แต่คาดว่าในอนาคตคงจะไม่สามารถต่อต้านได้ ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือ การก่อสร้างทางข้ามบริเวณสี่แยกสนามบิน แม้ว่าจะมีฝ่ายอนุรักษ์ที่พยายามคัดค้านว่าเป็นการบดบังภูมิทัศน์ แต่ท้ายที่สุดก็ไม่สามารถต่อต้านการก่อสร้างได้สำเร็จ

ซึ่งในความคิดเห็นส่วนตัวคิดว่า ฝ่ายอนุรักษ์ควรจะต้องมีความเข้มแข็งมากกว่านี้ การพัฒนาจึงจะสามารถทำควบคู่กันไปได้

อ. ลำดวน : มีโอกาสหรือไม่ ที่ทั้งสองแนวทางนี้จะสามารถประสานกันได้

ข้าราชการ 3: ตอนนี้อาจจะยังไม่สามารถดำเนินไปด้วยกันได้ เพราะการพัฒนาได้ก้าวหน้าไปมาก โดยที่ฝ่ายอนุรักษ์ไม่ค่อยทราบ(โครงการต่าง ๆ) แม้ว่ารัฐธรรมนูญจะกล่าวไว้ว่า โครงการใดที่จะกระทบต่อประชาชน จะต้องมีการเปิดเผย ก็ตาม แต่ในความเป็นจริง คิดว่ายังมีการเปิดเผยน้อย

2. ผลกระทบทางสุขภาพ

อ. ลำดวน : ผลกระทบของเมืองหรือการจราจร เช่น คนจำนวนมากใช้รถส่วนตัว ปัญหาการติดขัด ความเร็วในการเดินทางลดลง เป็นต้น นอกเหนือจากเรื่องของมลภาวะแล้ว ยังมีผลกระทบด้านอื่นอีกหรือไม่ ?

ข้าราชการ 3: ผู้ที่ได้รับผลกระทบน่าจะเป็นนักเรียน นักศึกษา เช่น การใช้รถส่วนบุคคลหรือการโดยสารมากับผู้ปกครอง ทำให้วิถีชีวิตหรือสังคมของกลุ่มนักเรียนเปลี่ยนไป โดยเปรียบเทียบกับการใช้ระบบขนส่งมวลชน การโดยสารมากับผู้ปกครองทั้งขาไปและกลับ ทำให้การปฏิสัมพันธ์ของกลุ่มนักเรียนลดลง แต่หากมีระบบขนส่งมวลชน จะทำให้การปฏิสัมพันธ์มากขึ้น

สังคมปัจจุบันเปลี่ยนไปมาก มีการแบ่งแยกระหว่างคนรวยกับคนจน วัฒนธรรมประเพณีในท้องถิ่นจะมีกลุ่มคนที่ยังอนุรักษ์เฉพาะผู้ที่อยู่ในวัยกลางคนขึ้นไปเท่านั้น ลักษณะการดำรงชีวิตคล้ายกับผู้ที่ย้ายมาในเมืองหลวง เช่น กรุงเทพมหานครขึ้น ทั้งที่ในอดีตเชียงใหม่เป็นเมืองที่มีวัฒนธรรมประเพณีอันดีงาม มีการเอื้ออาทรกัน แต่ปัจจุบันความเอื้ออาทรลดลง สังคมมีความสลับซับซ้อนมากขึ้น ซึ่งหากเทียบกับกรุงเทพฯ ทั้งในด้านพื้นที่ ความแออัด ความเจริญเติบโต แม้ว่าเชียงใหม่จะเป็นที่สองรองจากกรุงเทพฯ แต่ก็ยังห่างไกลกันมาก แต่เมืองเชียงใหม่กำลังจะถูกความเจริญทางด้านวัตถุทำลาย วัฒนธรรมประเพณีความเป็นอยู่ของสังคมท้องถิ่น

อ. ลำดวน : การที่ประเพณีหรือวัฒนธรรมท้องถิ่นมีลดน้อยลง อาจเป็นเพราะหลายสาเหตุเช่น มีการพัฒนาสมัยใหม่เข้ามา หรือเด็กสมัยใหม่ไม่รู้ว่าวิถีชีวิตในอดีตเป็นอย่างไร หรืออาจจะรู้แต่ไม่สามารถปฏิบัติตามได้ เพราะวิถีชีวิตเปลี่ยนไป คิดว่าเป็นเพราะสาเหตุใดจากหลาย ๆ สาเหตุนี้

ข้าราชการ 3: เป็นไปได้ทุกสาเหตุ แต่ที่สำคัญคือ ไม่มีโอกาสให้เยาวชนเข้ามามีกิจกรรมระหว่างสังคม แม้กระทั่งสังคมในครอบครัวหรือชุมชน พวกเขาอาจจะทราบ แต่วิถีการดำเนินชีวิตแตกต่างกัน เช่น ในอดีตงานประเพณีลอยกระทง ซึ่งมีความสำคัญในแง่ของวัฒนธรรมประเพณี ประชาชนรวมถึงเยาวชนจะรู้สึกมีส่วนร่วมและผูกพัน แต่ปัจจุบันประเพณีลอยกระทง จะมีเฉพาะกลุ่มคนในวัยกลางคนขึ้นไปเท่านั้น ที่มาร่วมกันสืบทอด แต่กลุ่มวัยรุ่นหรือเยาวชนจะนึกถึงแต่ความสนุกสนานเท่านั้น

3. การปฏิสัมพันธ์/การตัดขาดชุมชน

อ. ลำดวน : ปัจจุบันมีถนนมากขึ้น มีรถที่วิ่งเร็วและหลากหลาย จึงมีคำกล่าวที่ว่า “หากมีถนนสายใหญ่ผ่านเข้าไปในชุมชนใด จะทำให้การติดต่อหรือการสมาคมระหว่างคนสองฝั่งหรือในละแวกเดียวกันเป็นไปได้ง่ายขึ้น” เห็นด้วยกับคำกล่าวนี้อหรือไม่ ?

ข้าราชการ 3: เห็นด้วย เพราะแม้ว่าจะมีการสื่อสารถึงกันด้วยวิธีอื่น หรือการใช้เทคโนโลยีต่าง ๆ เช่น โทรศัพท์ ซึ่งคนส่วนใหญ่อาจจะเห็นว่ามีความสะดวกหรือรวดเร็วกว่า แต่การติดต่อหรือสังสรรค์ระหว่างคนในท้องถิ่นจะต้องมีการพบปะหรือสมาคมกัน หากมีถนนใหญ่ตัดผ่าน จะทำให้การเดินทางระหว่างสองฝั่งมีน้อย โดยเฉพาะคนในชนบท จะไม่นิยมเดินทางข้ามไปยังฝั่งตรงข้าม

แตกต่างกับต่างประเทศ ที่อาจเห็นว่าความเจริญจะช่วยให้การติดต่อระหว่างกันง่ายขึ้น แต่ในสังคมไทย หากมีความเจริญเข้ามา มีความสะดวกสบาย การปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันก็จะลดน้อยลง

อ. ลำดวน : ปัจจุบัน ต่างประเทศในพื้นที่บางแห่งมีการปิดถนนหรือทำให้การเดินทางผ่านยากขึ้น ถนนที่ใหญ่มากจะมีการพยายามบีบให้เล็กลง หรือถนนสายตรงก็จะปิดให้ไปซ้ำ ๆ หรือลดความเร็ว เพื่อความปลอดภัยของเด็กที่อาจวิ่งเล่นข้างถนน เพื่อความสงบสุขของชุมชน ความปลอดภัยของชุมชน และสามารถเดินหรือใช้จักรยานได้ แต่ถนนสายหลักก็ยังคงเป็นทางผ่าน ตรงข้ามกับบ้านเราที่ต้องการขยายถนน เพื่อเพิ่มความจุ รองรับกับจำนวนรถที่เพิ่มมากขึ้น

4. มาตรการ

อ. ลำดวน : จากผลกระทบทางลบ เช่น มลภาวะ หรือผลกระทบทางสังคม จะมีวิธีแก้ปัญหาอย่างไร เพื่อลดผลกระทบเหล่านี้

ข้าราชการ 3: ทำได้หลายวิธี เช่น

1. ใช้ระบบขนส่งมวลชน
2. จำกัดการใช้รถ หรือมีมาตรการควบคุมกรรมสิทธิ์ในการใช้รถ เพราะแม้แต่การขยายถนนก็คงจะไม่สามารถแก้ปัญหาได้ เพราะสัดส่วนของรถที่เพิ่มมากขึ้น
3. อาจมีการจำกัดพื้นที่ โดยบางพื้นที่จำกัดไม่ให้รถบางประเภทผ่านเข้า-ออก เช่น ในบริเวณภายในเขตคูเมือง หรืออาจใช้การเดินทางโดยการเดินหรือใช้จักรยานที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ อาจใช้มาตรการทางกฎหมายเข้ามาควบคุม โดยแยกเป็นบริเวณเมืองเก่าและเมืองใหม่ ในบริเวณเมืองเก่าก็ควรจะมีการอนุรักษ์สิ่งต่าง ๆ ไว้

5. บทบาท อบจ. ในงานขนส่งมวลชน

อ. ลำดวน : ตามพระราชบัญญัติ พ.ศ. 2543 ในเรื่องการกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น ได้ระบุไว้ว่า มีหน้าที่บางอย่างที่ อบจ. ควรจะทำ เช่น ระบบขนส่งมวลชน อยากทราบแนวนโยบายการบริหารเกี่ยวกับ

เรื่องนี้ เพราะหากเป็นพื้นที่เล็ก ๆ จะเป็นหน้าที่ของเทศบาล เช่น ในด้านวิศวกรรมจราจร หรือผังเมือง แต่สำหรับเรื่องระบบขนส่งมวลชน อยู่ในอำนาจหน้าที่ของ อบจ. ดังนั้น อบจ. จะมีนโยบายเกี่ยวกับเรื่องนี้อย่างไร

ข้าราชการ 3: ก่อนที่พระราชบัญญัติฉบับนี้จะเขียนออกมา ผู้บริหารก็ได้เล็งเห็นความสำคัญของเรื่องระบบขนส่งมวลชน จึงได้ติดต่อไปยังการทางพิเศษ เพื่อให้เข้ามาดำเนินการ แต่ยังไม่ทราบว่าปัจจุบันได้ดำเนินการไปถึงขั้นตอนใด

ตอนนี้ อบจ. ได้รับคำสั่งจากคณะกรรมการกระจายอำนาจ ให้ดูแลพื้นที่ถนนเชื่อมต่อบางส่วน ซึ่งรับโอนมาจาก รพช. และโยธาฯ รวมทั้งถนนที่เชื่อมต่อระหว่างท้องถิ่น ซึ่งเป็นถนนเดิมที่ อบจ. เข้าไปซ่อมแซมและบำรุงดูแลรักษา สำหรับในด้านอื่น ๆ เช่น การจัดการ ยังไม่มีการดำเนินการใด ๆ

6. การจัดระเบียบรถสี่ล้อแดง ควรจะเริ่มที่ไหน ใครมีพลังที่จะดำเนินการในเรื่องนี้?

ผู้ให้สัมภาษณ์ขอให้ไม่บันทึกเทปคำสัมภาษณ์ในข้อนี้

บันทึกการสัมภาษณ์
ข้าราชการหัวหน้าหน่วยงาน 4

ถาม : มีความคิดอย่างไรกับเมืองเชียงใหม่จากในอดีตถึงปัจจุบัน

ตอบ :

ก่อนที่จะมาอยู่เชียงใหม่เคยทำงานของกรม เรื่องการย้ายสถานที่ราชการมาอยู่แมริม เมื่อปีประมาณ 2532-2533 ภาครัฐเห็นว่าหน่วยงานในส่วนราชการของเชียงใหม่ต่างของบมาเพื่อสร้างสำนักงานของตัวเองโดยใช้พื้นที่รอบเมือง เลยคิดว่า ถ้าการที่ประชาชนจะติดต่อเรื่องราชการไม่ควรที่จะต้องเสียเวลาขึ้นรถหลายต่อควรมาที่จุดๆเดียวจึงคิดว่าควรทำเป็นศูนย์ราชการเพื่อสะดวกแก่การติดต่อต่างๆ

คิดว่าคนในเมืองเชียงใหม่การเดินทางต่อวัน trip เยอะมาก ซึ่งเป็นผลต่อตอนที่เก็บข้อมูลเคลื่อนย้ายศูนย์ราชการว่าคนๆหนึ่งออกจากบ้านไปไหนบ้าง พบว่าใน 1 วันเยอะมาก จึงคิดว่าเราเอามาเปิดรวมไว้ที่เดียวกันแล้วเปิดบ้านพักไว้ที่ด้านหลังเพื่อสร้างความสะดวกในเรื่องการเดินทาง เมื่อตอนนั้นยังไม่ค่อยเห็นภาพชัดในเรื่องของปัญหามากเท่าไร เริ่มมาชัดเจนหลังจากนั้น 5 ปี พบว่าเริ่มมีเรื่องให้ทำวงแหวน ซึ่งในช่วงที่เราอยู่เราก็พยายามประชุมกับชาวบ้านในท้องถิ่นว่าเราทำโครงผังเมืองที่วางไว้เพราะฉะนั้นท้องถิ่นต้องทำโครงย่อยเพื่อมาตอบรับโครงใหญ่ที่เราวางไว้ เนื่องจากท้องถิ่นเรานั้นก็นำเสนอไปที่ส่วนกลางของงบประมาณไป ยังต้องรองบประมาณที่จะลงแต่งงบประมาณจะไม่ลงถนนเลยจะไปลงในเรื่องของการทำนุบำรุงมากกว่า

ตอนนั้นตามบทบาทคือส่วนกลางจะทำโครงใหญ่ ท้องถิ่นจะต้องทำโครงย่อย มีการพูดกันมากเลยในเรื่องการกระจายอำนาจ คือสิ่งที่เคยคิดว่าน่าจะทำได้ทำไม่ได้ทำ กลับทำสิ่งที่ยังไม่ถึงเวลาทำ ซึ่งคือในส่วนที่ยังไม่ค่อยมีความชัดเจน เช่น หอประวัติศาสตร์ สรุปคือตอนวางแผนในส่วนกลางเป็นอีกรูปหนึ่งแต่เวลาทำจริงมันเพี้ยนไปอีกรูปหนึ่ง ซึ่งพบว่าวิธีการทำเพี้ยนไปตลอด

ด้านการขนส่งพบว่าการย้ายสถานที่ราชการไม่มีผลต่อการขนส่งเลยยังคงแออัดเหมือนเดิม

ถาม : การขนส่งของเชียงใหม่ ในความคิดส่วนตัว คิดว่าอดีตกับปัจจุบันมีความแตกต่างหรือเปลี่ยนแปลงอย่างไรบ้าง

ตอบ :

เรื่องการจราจรอาจแตกต่างกัน เมื่อก่อนรถไม่ติดมาก แต่ปัจจุบันไม่ใช่ ปัญหาที่ผ่านมาของแผนเมืองคือ เมื่อเข้าประชุมตามแผนไม่มีใครคัดค้านแต่เมื่อเริ่มปฏิบัติจริงพบว่าไม่เป็นไปตามแผน ตัวอย่างเช่นการทำถนนคนเดิน ประเด็นระบบขนส่งมวลชน ฯลฯ

ถาม : โดยภาพรวมคิดว่านโยบายหรือบุคลากรในหน่วยงานมีความตระหนักหรือมีความรู้ในเรื่องผลกระทบจากจลาจรต่อสุขภาพบ้างหรือไม่

ตอบ :

พบว่าน้อยมาก คือถ้าไม่ใช่งานหลักเป็นเรื่องนอกกรอบงานก็จะไม่สนใจ เช่น หากมีการประชุมและมีการพูดเรื่องนี้ขึ้นมาจะมีความรู้สึกเป็นวิชาการเกินไป ต้องยอมรับว่าพื้นฐานทาง การศึกษา หรือเวลาที่ต้องทำงานมันเร่งรัด คิดว่าเรื่องนี้คงอยู่ที่ใจและจิตสำนึก ถ้าพูดถึงว่า การพัฒนาเมือง การวางผังเมืองมีผลกระทบต่อสุขภาพอย่างไรบ้าง พบว่ามีคนสนใจน้อย แต่ถ้าพูดถึงสิ่งแวดล้อม คนจะสนใจมากกว่า เนื่องจากมีความคิดว่าเป็นเรื่องใกล้ตัว ตัวอย่างเช่น การเดินบนทางเท้าที่ขรุขระหากล้มไปก็บาดเจ็บ การเดินทางรถติดทำให้เสียสุขภาพจิต จากเรื่องเหล่านี้คนส่วนใหญ่จะมองข้ามตรงจุดนี้ จะมองในสิ่งที่ชัดกว่า (ในเรื่อง) เช่น การตัดต้นไม้ การสร้างสวนสาธารณะ และยังไม่มองว่าสิ่งที่คิดไม่มีการชี้ให้เห็นว่าสิ่งที่เกิดขึ้นนั้นคือผลกระทบต่อสุขภาพ คำว่าผลกระทบทางสุขภาพยังจำกัดความคิดในด้านวิชาการ การกระจายข่าวสารข้อมูลเหล่านี้ยังน้อยมาก ยังรู้เฉพาะในส่วนของการที่ต้องทำ

สิ่งที่ทำให้มองข้ามปัญหาเรื่องสุขภาพ

1. ไม่ใช่งานประจำที่ต้องทำ
2. ภาระงานที่ต้องรับผิดชอบมีเยอะมาก ทำให้งานเรื่องสุขภาพที่เข้ามาอาจมองไม่ชัดเจนเท่าที่ควร แต่ต่อไปการกระจายงานอาจมากขึ้น

ประเด็นปัญหาเกี่ยวกับผังเมืองและขนส่ง

1. ความรู้ความเข้าใจในการแก้ปัญหาของผู้บริหารระดับท้องถิ่น (เข้าใจว่ายังไม่เพียงพอ)
2. มีความตั้งใจในการแก้ปัญหามากน้อยแค่ไหน แก้ไขได้ตรงจุดหรือไม่

ถาม : นโยบายเรื่องการเดินเท้า ทางเท้าในเมือง (ผังเมืองมีนโยบายอะไรบ้าง)

ตอบ :

เป็นเรื่องที่พยายามอยู่ นโยบายตรงนี้พบว่ามีปัญหา อย่างแรกที่ทำคือ คลองแม่ข่า โครงการฟื้นฟูคลองแม่ข่า กิจกรรมหลักมี 5 กิจกรรม คือ

1. การแก้ปัญหการระบายน้ำ
2. การแก้ปัญหาน้ำเสีย
3. การแก้ปัญหการปรับปรุงภูมิทัศน์
4. การลงทุนทำท่อบำบัดน้ำ
5. การเข้าถึงชุมชน

วิธีแก้ไข

1. ทำโครงการขุดลอกเพื่อช่วยแก้ปัญหการระบายน้ำ ทำให้ท้องน้ำไม่มีความสม่ำเสมอ เวลาหน้าฝนปัญหาที่ตามมา คือน้ำท่วม

2. การย้ายชุมชนออกไป การผ่อนให้ปรับปรุงในพื้นที่เดิม ทำทางจักรยานตลอดทางเดินแม่
ข้า การทำประตูน้ำในจุดที่น่าจะทำ

การใช้ทางเท้าและการใช้จักรยานพบว่าจะมีนโยบายแต่องค์กรท้องถิ่นยังให้ความร่วมมือน้อย

ถาม : มีนักศึกษาทำวิจัยเกี่ยวกับคลองแม่ข้า พบว่าคนจากคลองแม่ข้าอยากย้ายแต่คนที่สัน
ทรายไม่ยอมรับ ?

ตอบ :

พบว่าชุมชนเป็นตัวหลักในการทำโครงการ การเคหะฯ จะเข้ามาสนับสนุนเรื่องทุน พอกลุ่มจะไป
องค์กรท้องถิ่นยังขาดการร่วมมือ

ถาม : รถสองแถวคิดว่าน่าจะเป็นไปได้มากน้อยเพียงใดที่จะทำให้เกิดการขนส่งมวลชนในเมือง
เชียงใหม่ได้ จะกระตุ้นอย่างไรให้เกิดขึ้นได้

ตอบ :

พบว่าเทศบาลและขนส่งจังหวัดมีนโยบาย แต่การจริงๆ ไม่สามารถเกิดขึ้นได้ คิดว่า(เส้นทาง)
สายต่างๆ ยังไม่สามารถสนองตอบต่อผู้ใช้บริการ ทำอย่างไรให้ต่อรถไม่เกิน 2 ต่อ คิดว่ากายภาพของ
เมืองต้องเอื้อต่อการเดินทาง บางโซนควรมีที่จอดรถ หรือห้ามมีที่จอดรถในที่แคบ ในเชียงใหม่เคยเสนอ
แต่ทางต้นสังกัดบอกว่าเป็นเรื่องของขนส่งเมือง ปัญหาที่พบอีกอย่างหนึ่งคือ นักวิจัยไม่ทำจริง และวิสัย
ในการออกจากบ้านของคนเชียงใหม่ไม่ตรงกัน

ปิดการสัมภาษณ์ 15.20 น.

สัมภาษณ์ข้าราชการการเมืองท้องถิ่น (3 ท่าน)
วันที่ 25 พฤษภาคม 2547 เวลา 14.30 – 15.30 น.

การบันทึกเทปมีปัญหาคือในตอนที่เริ่มการสนทนา

(เริ่มการปรึกษาหารือเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ นายกฯ มองเห็น คือเรื่องมลภาวะและอากาศร้อนในเมือง ท่านคิดจะนำพัดลมมาใช้)

นักการเมือง 1 : คาดว่าจะใช้กับถนนคนเดินก่อน โดยจะหาพัดลมตัวใหญ่ ๆ ประมาณ 10 ตัวที่สามารถพ่นไอน้ำได้ เพื่อ (1) สร้างความเย็น ความชื้นเพิ่มขึ้น (2) Block อากาศที่มีฝุ่นละอองเกาะอยู่หนาแน่น โดยอาจจะตั้งสูงจากพื้นประมาณ 2-3 เมตร แล้วพ่นไอน้ำลงมาจากข้างบน ในเรื่องความชื้นหรือเพิ่มความเย็น คาดว่าอาจจะมียุทธศาสตร์เล็ก ๆ น้อย คือจะทำให้มีความรู้สึกรู้สึกเย็น ไม่ร้อนมาก และอาจจะสามารถ Block อุณหภูมิได้บ้าง ประมาณ 1-2 องศา

อ.ลำดวน : เคยเห็นแต่การใช้ในพื้นที่แคบ ๆ เช่น ท่ารถขนส่งที่บางแสน จังหวัดชลบุรี

นักการเมือง 1 : ไม่แน่ใจว่าจะได้ผลดีหรือไม่ แต่คาดว่าจะช่วยได้บ้าง แม้จะไม่มากนัก

อ.ลำดวน : ในพื้นที่เล็ก ๆ นั้นเคยเห็น และใช้ได้ดี คือ ใช้ภายในพื้นที่ไม่กว้างมาก ประมาณ 20 x 40 เมตร เป็นพื้นที่ให้คนนั่งรอ โดยใช้พัดลมตัวไม่ใหญ่มาก และมีการพ่นไอน้ำด้วย

นักการเมือง 2 : เสนอให้มีเครื่องฟอกอากาศขนาดใหญ่ติดตั้งไว้ตามมุมเมือง เพราะฝุ่นจะไปรวมตัวกันที่นั่น อาจมีตัวดูด และ Filter เพื่อกรองฝุ่นละออง โดยมีเจ้าหน้าที่ไปเปลี่ยนทุกวัน

นักการเมือง 1 : คงจะเป็นไปได้ยาก เพราะปริมาณอากาศที่เข้าไป

นักการเมือง 2 : อาจจะใช้น้ำเข้าไปช่วยเกาะฝุ่นละออง

นักการเมือง 1 : เคยเห็นตามศูนย์การค้าที่กรุงเทพฯ ใช้กันมาก ซึ่งเป็นพื้นที่เปิด ดังนั้นอาจจะจำลองหรือนำมาใช้กับถนน

อ.ลำดวน : แต่หากเป็นพื้นที่ที่ยาวหรือเป็นถนน ยังไม่เคยเห็นตัวอย่าง และอาจจะต้องใช้พัดลมจำนวนมากกว่า

นักการเมือง 1 : ตอนนี้นำมาทำ Monitor ที่วัดคุณภาพอากาศ เพราะทุกวันนี้หากเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการหายใจ จะต้องใช้ข้อมูลของกรมควบคุมมลพิษ แต่ต่อไปจะ Modify ให้เป็นรถโมบายออกไปตรวจสอบ เช่น หากจะไปถนนเส้นนี้ ก็สามารถตรวจสอบได้ ปกติต้องส่งข้อมูลไปที่กรุงเทพฯ และรอการแปลผลส่งกลับมา ทำให้เสียเวลา และข้อมูล

ไม่ทันสมัย หากมีรถโมบาย ก็จะสามารถแก้ไขปัญหาได้ตรงจุด หากสาเหตุได้ว่าเป็นเพราะอะไร เช่น ประชาชนเผากิ่งไม้ เผาขยะ หรือเกิดจากโรงซ่อมที่มีการออก/เชื่อมโลหะ แล้วปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมาในปริมาณมาก หรือเป็นบริเวณใกล้เตาเผาศพ โดยจะมี Monitor และรถโมบายไปดูแล้วแก้ไขเป็นจุด ๆ ทั้งฝุ่นละออง หรือก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่สามารถวัดได้ ก็จะเก็บข้อมูลมา

อ.ลำดวน : เรื่องรถสองแถว ตอนนี้เป็นอย่างไบ้าง

นักการเมือง 1 : กำลังดำเนินการอยู่ สำหรับแนวคิดที่จะนำรถบัสมาวิ่ง ก็อาจจะให้รถสองแถวมาทำ โดยให้ปลดป้ายออก คือเอาป้ายทะเบียนมาให้ แล้วมาขับรถบัสแทน ซึ่งอาจจะได้ประมาณ 40-50 คน -- (คงจะพูดถึงรถเมล์ที่เทศบาลจะนำมาวิ่งเอง .. อ.ลำดวน)

อ.ลำดวน : จากผลการศึกษาของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ที่มาถึงขณะนี้ รูปแบบจะค่อนข้างชัดว่าจะปรับรถสองแถวมาเป็นรถที่วิ่งประจำสาย โดยปีที่ 1-2 อาจจะมีรถวิ่งประจำสายประมาณ 1,000 คัน และรถวิ่งไม่ประจำสายอีกจำนวนหนึ่ง และในปีที่ 3-4 อาจจะมีรถวิ่งประจำสายได้ทั้งหมด นอกจากนี้ ได้พยายามประมาณการตัวเลขจำนวนเงินที่จะต้อง Subsidize สำหรับกระบวนการจัดหาเงินลงทุนยังไม่ชัดเจนว่าจะมาจากแหล่งใดบ้าง

นักการเมือง 1 : เงินลงทุนส่วนแรกจะมาจากกระทรวงคมนาคม ส่วนที่สองมาจากท้องถิ่น คือ อบจ. และส่วนที่สามมาจากเทศบาล แล้วตั้งเป็นกองกลางขึ้นมา

อ.ลำดวน : โดยเริ่มต้นที่ 300 ล้านบาท ?

นักการเมือง 1 : นี่เป็นแนวคิด แต่ยังไม่สามารถสรุปได้ว่าใครจะจ่ายก่อนหรือหลัง แต่อาจจะมีการตกลงกันว่า หน่วยงานขนาดเล็กอาจจะจ่ายน้อยกว่า เช่น เทศบาลจ่ายประมาณ 20% อบจ. ซึ่งเป็นหน่วยงานใหญ่ อาจจะจ่ายประมาณ 50% เป็นต้น

อ.ลำดวน : หากดูตามรูปการณแล้ว คงจะต้องรอผลการเลือกตั้งนายก อบจ. ก่อน ?

นักการเมือง 1 : และต้องติดตามว่าทางกระทรวงจะสรุปอย่างไร เช่น กระทรวงคมนาคมอาจจะจ่ายให้ 50% ที่เหลืออีกครั้งหนึ่งต้องไปตกลงกันว่าแบ่งจ่ายอย่างไร นอกจากนี้ได้เสนอแนวคิดที่จะเอาเงินจำนวนนี้มาซื้อรถ(สีล้อแดง)ที่ไม่ได้ใช้งาน โดยให้เอามาพร้อมป้าย อาจจะประมาณ 100 คัน คันละ 50,000 บาท หากรถคันไหนยังพอตกแต่งได้ ก็นำไปให้ท้องถิ่นใช้

อ.ลำดวน : ได้มีการพูดคุยในลักษณะเดียวกันนี้ คือ จะแก้ปัญหาด้วยวิธีการเดิมคงไม่ได้ แต่คงต้องรื้อทั้งระบบ คือ รถ 3,000 คันที่มีอยู่จะซื้อให้หมด แล้วเริ่มต้นระบบใหม่ โดยมีแนวคิดที่จะพยายามตกลงให้เข้าใจกัน และเปลี่ยนสภาพจากที่เป็นอยู่ทุกวันนี้ โดยให้เข้ามาทั้ง 3,000 คันนี้

(สัญญาณรบกวน)

อ.ลำดวน

ซึ่งรถ 3,000 คันนี้ 1 ใน 3 จะวิ่งเป็นอาชีพ, อีก 1 ใน 3 วิ่งแบบ Part Time และที่เหลืออีก 1 ใน 3 ไม่ได้วิ่ง เพราะฉะนั้นที่วิ่งจริงก็จะมีประมาณ 2,000 คัน ในจำนวน 2,000 คันนี้ คนขับบางคนก็อาจมีอาชีพอื่นที่ไม่ใช่อาชีพขับรถ ดังนั้นรถที่วิ่งเป็นอาชีพจริง ๆ อาจมีประมาณ 1,200 คัน ซึ่ง 1,200 คันนี้แหละที่ควรจะดูแล

นักการเมือง 1 : แต่อาจจะมีปัญหากับคันอื่น ๆ ที่เหลือ

อ.ลำดวน : นั้นแสดงว่าวิธีการเดิม ๆ ที่ใช้อย่างไม่ได้ผล

นักการเมือง 3 : ตอนนี้ มี 3 ทางเลือก ที่จะทำให้หายไปได้ทั้งหมด

วิธีที่ 1 การลดจำนวนของรถโดยสารตามอายุการใช้งานรถ เช่น รถเก่า, รถที่ใช้เกิน 15 ปี และรถที่ใช้เกิน 10 ปี

วิธีที่ 2 นำรถที่วิ่งอยู่แล้ว มาเข้าโครงการ คือ จัดให้วิ่งประจำทาง โดยอาจใช้ประมาณ 700-800 คัน และต้องเป็นรถสภาพดี

วิธีที่ 3 รถที่ไม่ประจำทาง ซึ่งเป็นรถรับจ้าง ให้ปรับเป็นแท็กซี่ อาจวิ่งรับส่งลูกค้าตามโรงแรม หรือรับเหมา แต่ห้ามวิ่งประจำทาง

นักการเมือง 1 : อาจจะมีเริ่มต้นได้ยาก และจะนำมาตราฐานอะไรมากำหนดการ Subsidize ว่าการจ่ายเงินให้คันละ 600 บาทนั้น เป็นธรรมหรือไม่

อ.ลำดวน : การที่ผู้ศึกษา (จาก มช.) เสนอดัชนี 600 บาทนั้น เข้าใจว่าจะต้องมีที่มา และสามารถอธิบายได้ว่าที่มาของตัวเลข 600 คืออะไร

นักการเมือง 1 : ที่มาอาจถูกต้อง แต่หากให้เงิน 600 บาท แล้วไม่ออกไปวิ่งรถ จะทำอย่างไร

อ.ลำดวน : มีกติกา เหมือนสัญญาจ้าง คือ ต้องวิ่งตามกติกาที่กำหนดให้ เช่น วิ่งในสายนี้ จำนวนกี่ครั้งหรือกี่เที่ยว ในเวลาที่กำหนดไว้ และผู้จ้าง (คือเทศบาล) ก็ต้องมีฝ่ายควบคุม

นักการเมือง 1 : อาจติดตั้งเครื่องสแกนไว้ หากวิ่งผ่านเครื่องก็สแกน แต่อาจมีการวิ่งวนไปมาได้ อีกหรือยกตัวอย่างที่ต่างประเทศ เมื่อวิ่งเข้าไปและออกมา เครื่องก็จะทำการบันทึก

นักการเมือง 3 : ยกตัวอย่าง ชสมก. ที่กรุงเทพฯ จะมีสายตรวจจรดเมล์ โดยอาจเช็คกับกิโลเมตรที่วิ่ง หรืออาจคุมการเติมน้ำมัน คือเติมน้ำมันให้ โดยเติมทีเดียว และจะแบ่งเป็นสายสายที่ทำเงินไม่ถึง จึงจะ Subsidize ให้เฉพาะผลต่างเท่านั้น

นักการเมือง 1 : แล้วจะรู้ได้อย่างไรว่าควรจะ Subsidize เท่าไหร่ เป็น Process ที่ยากมาก

นักการเมือง - : ในแผนงานที่ อ.ชัยวัช น้าเสนอ จะมีรูปแบบการดูแลบริหารโดยเทศบาลเมือง หรือทำเป็น ชสมก. (ขนส่งมวลชนเชียงใหม่) และอาจตั้งเป็นองค์กรที่บริหารงานโดยสหกรณ์สีล่อแดง

- อ.ลำดวน : ต้องมีผู้รับผิดชอบศึกษารายละเอียดในเรื่องนี้ รวมทั้งวิธีการควบคุม ไม่เช่นนั้นก็คงไม่สามารถออกมาเป็นรูปร่างได้
- นักการเมือง 3 : เสนอให้ตั้งเป็นกองทุนขึ้นมา แล้วให้เอกชนบริหาร แต่ต้องมี Output ออกมาตามที่เราต้องการ
- อ.ลำดวน : ไม่แน่ใจว่าจะมีเอกชนสนใจหรือไม่
- นักการเมือง - : จากตัวอย่างขององค์การโทรศัพท์ หลังจากเปลี่ยนเป็น TOT ก็ดีขึ้น
- นักการเมือง 1 : ต้องหาผู้ที่มีความสามารถมาเป็น CEO อย่างที่เคยประสบความสำเร็จในการจัดการขนส่ง ขสมก. กรุงเทพฯ ยังเชื่อในระบบ CEO ว่าต้องประสบความสำเร็จ แต่อาจมีปัญหาอีก คือ อาจจะมีทางตัน และหากมีทางตันแล้วจะ Operate อย่างไรให้ดีที่สุด และจะแน่ใจได้อย่างไรว่าจะไม่หายไปหรือล้มเหลวอีก
- อ.ลำดวน : เงินที่เริ่มต้นในนั้น คาดว่าเมื่อพ้นปีที่ 3 หรือปีที่ 6 อย่างน้อยระบบจะต้องอยู่ได้ คือเงิน 300 ล้านบาทนี้เป็นเพียงเงินเริ่มต้น เพื่อแก้ไขระบบให้สามารถเริ่มได้เท่านั้น และหวังว่าต่อไปจะต้องอยู่ได้
- นักการเมือง 2 : คิดว่าควรจะ Subsidize ไม่ถึง 600 บาท สมมติให้ 400 บาท อีก 200 บาทต้องวิ่งหาเองตามเส้นทาง คนขับจะได้ขยัน
- อ.ลำดวน : จริง ๆ แล้วไม่ถึง 600 บาท
- นักการเมือง 3 : ต้นทุน คือ ค่าแรง ค่าเสื่อมราคา และค่าน้ำมัน รวมอยู่ใน 600 บาทแล้ว เป็นต้นทุนต่อการวิ่ง 1 วัน ระยะทาง 60 กิโลเมตร ๆ ละ 10 บาท หากวิ่งไปแล้วเก็บเงินได้ 400 บาท จะ Subsidize ให้อีก 200 บาท หากวิ่งได้เกินกว่านั้นก็เก็บไป แต่เส้นทางนี้เป็นเส้นทางประจำ จากนั้นก็มาพิจารณาเส้นทางที่ขาดทุน เงินส่วนต่างจากส่วนกำไรก็อาจนำมาพิจารณาบวกในส่วนนี้ วิธีการเก็บเงินก็มีแนวคิดอยู่ 2 ระบบ คือระบบแรกเป็นระบบคูปอง ระบบที่สองใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ เช่น บาร์โค้ดหรือการหยอดเหรียญที่ทำยกริด ซึ่งจะต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม อาจมีลักษณะคล้ายตู้หยอดเหรียญของโทรศัพท์
- นักการเมือง 1 : คงจะทำได้ยาก แล้วองค์กรใดจะเข้าไปควบคุม การควบคุมรถสองแถวจำนวนพัน ๆ คัน ไม่ใช่เรื่องง่าย โดยเฉพาะการเก็บเงิน หากให้ซื้อคูปอง ประชาชนคงไม่นิยม หรืออาจจะใช้วิธีซื้อคูปอง 100 บาท แต่ประชาชนจ่ายเพียง 80 บาท คล้ายกับคูปองส่วนลด และหากแท็กซี่รับคูปองแล้ว ต้องควบคุมให้วิ่งตามเส้นทาง สมมติว่าสามารถควบคุมได้แล้ว อาจมีการวิ่งเหลวไหล เช่น ทิ้งระยะห่างประมาณ 3 คัน
- นักการเมือง 3 : ต้องมีการใช้รหัส เช่น สาย 1 คือรหัส 1-01 ดังนั้นก็จะปล่อยเบอร์ 101 หากมีเบอร์ 1 นำไป แล้วมีเบอร์ 5 ตามมา ก็แสดงว่าเบอร์ 2, 3 และ 4 หายไป จะต้องปล่อยเป็นล๊อต เข้าคิวที่ล๊อต เรียงไปตามคิว จะหลบไปไหนไม่ได้ ต้องขับตามกันมาเมื่อถึงจุดถ่ายแล้วจึงจะไปทำธุระ เช่น เข้าห้องน้ำ หรือกินข้าวได้

- นักการเมือง 2 : จะต้องมีความสนใจในเส้นทาง ที่จะทำให้เขาอยากออกตามเส้นทาง
- นักการเมือง 3 : จำเป็นต้องออกตามเส้นทางและเวลาที่กำหนดให้ ไม่มีการจูงใจ
- นักการเมือง 2 : หากรับเงินแล้วหลบไปอยู่ที่อื่น จะแก้ไขอย่างไร
- นักการเมือง 3 : จะต้องมีความสายตาวจร คอยนับรถออกและรถเข้า ตามเบอร์ที่เรียงกันไป ซึ่งอาจจะทำได้ยาก
- นักการเมือง 1 : เสนอให้ซื้อให้หมด แล้วจัดระบบใหม่ สมมติซื้อ 2,000 คัน คันละ 100,000 บาท รวมเป็นเงิน 200 ล้านบาท
- นักการเมือง 2 : ปัจจุบันจะขายในราคาแพง โดยจะขายพร้อมทะเบียน และขายที่ราคาหลายแสนบาท
- นักการเมือง 1 : การขายนั้น ทะเบียนต้องคู่กับรถ หรือสามารถเอาทะเบียนมาส่งให้รถใหม่ได้
- นักการเมือง 2 : ตามกฎหมายจะห้าม คือ ทะเบียนของรถคันไหนจะต้องเป็นคันนั้น จะส่งต่อให้กันไม่ได้ แต่ปัจจุบันรถใหม่แต่ใช้ทะเบียนเก่า ไม่รู้ว่าหลีกเลี่ยงกันได้อย่างไร
- นักการเมือง 3 : ครั้งก่อนปล่อยแท็กซี่ 100 คัน ต้องเอาทะเบียนรถสองแถวมา 100 คัน แล้วจึงจะออกไป แต่ตอนนี้มีรถแท็กซี่วิ่งเพียง 3 คัน และกลายเป็นการลิดรอนจำนวนไว้ ผู้ที่ต้องการทำธุรกิจแท็กซี่ให้ถูกกฎหมาย คือ มาให้บริการนักท่องเที่ยว ก็ไม่สามารถทำได้ เพราะหากต้องการทำ ก็ต้องไปซื้อป้ายรถสองแถว เป็นการเพิ่มราคาให้ป้ายรถสองแถวอีก จากราคา 30,000-40,000 บาท ตอนนี้ราคาเพิ่มเป็นหลักแสนแล้ว นี่เป็นราคาเฉพาะป้ายเท่านั้นยังไม่รวมตัวรถ ทำให้ไม่มีใครต้องการทำ
- อ.ลำดวน : การขนส่งทั้งเมือง เมืองอาจจะรับผิดชอบทั้งหมดไม่ได้ แต่บริการบางอย่างสามารถดูแลได้ เช่น บนถนนสายหลักหรือสายรัศมีที่เข้าเมือง จะมีบริการแบบ Fixed Route ส่วนอย่างอื่นปล่อยให้ไปตามปกติ แต่ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบ สมมติว่าเทศบาลทำเอง อาจมีรถ 100 คัน วิ่งได้ 7 สาย โดยให้วิ่งไปตามเวลาที่กำหนด ด้วยค่าโดยสารที่เหมาะสม เช่น 5 บาท นี่คือระบบที่เราปรับประกัน ใครอยากขึ้นก็ขึ้นได้ แต่มีข้อแม้ว่า รถของเทศบาลต้องสามารถวิ่งได้ ไม่ถูกทำร้าย ไม่ถูกจารกรรม หรืออื่น ๆ จากรถสองแถว
- นักการเมือง 2 : คือให้มีสองระบบ ให้เขาแตกต่างกัน
- นักการเมือง 3 : หรือให้รถเมล์วิ่งประจำทาง
- อ.ลำดวน : อาจนำรถเมล์มาวิ่งประจำทาง ยกตัวอย่างในบางเมืองที่มีรถวิ่งให้บริการฟรี ซึ่งความจริงก็คือเอาเงินภาษีมาจ่าย
- นักการเมือง - : บางเส้นทางที่ต้องการผลักดันให้คนมาใช้กันมาก ๆ ก็อาจให้บริการโดยไม่เก็บเงิน
- อ.ลำดวน : สายที่เสียเงินอาจจะมี 6-7 สาย บวกกับที่ไม่เสียเงินอีก 2 สาย แล้วที่เหลืออาจจะต่อรองกันเอง (นั่นคือยังคงเป็นระบบสีล้อแดงแบบเดิม) มีการระบุว่ารถสีนี้จะวิ่ง

ทางนี้ เป็นรถของเมือง ราคาจะถูกหรือแพงขึ้นอยู่กับภาษีที่จ่ายกัน แต่ก็เคยมี
ปัญหาในกรณีเช่นนี้ อย่างเช่น การจัดรถฟรีช่วงซีเกมส์ที่ผ่านมา

นักการเมือง 1 : อาจจะต้องวิ่งรถบ้างก่อน เพราะอาจจะมีปัญหาอะไรที่ต้องตามแก้ไข จะได้ทำอย่าง
Flexible ที่สุดในสถานการณ์ที่เราทำได้ และยังไม่ได้ว่ารถ 6-7 คันที่ออกมา
จะมีปัญหากับรถสองแถวหรือไม่ เพราะแม้จะกล่าวว่าทำเพื่อการท่องเที่ยว แต่คน
โดยสารส่วนใหญ่ก็เป็นคนในพื้นที่

นักการเมือง 3 : ยกเว้นในกรณีรับเงินเป็นดอลลาร์ แต่ที่ผ่านมา สองแถวก็อ่อนลงไปมาก

นักการเมือง 2 : ที่พัทยามีรถวิ่งฟรี คือวิ่งเลียบบายหาดฟรี มวลชนเป็นพลังป้องกันรถฟรีนี้ แม้
จะมีรถสองแถวเช่นเดียวกัน แต่ก็ไม่มีปัญหา

อ.ลำดวน : บางแสนที่กำลังจะเริ่มวิ่งฟรี

นักการเมือง 3 : มีประกาศว่าจะให้ใช้ฟรีประมาณ 6 เดือน เมื่อกำหนดให้วิ่งฟรี รถสองแถวก็จะให้
หยุด พอจะให้หยุด ก็มีการเกณฑ์ชุมชนมาตกลงกับสองแถวว่าไม่ให้หยุด เพราะ
ชุมชนต้องการใช้

อ.ลำดวน : ต้องวิ่งรถแล้วเก็บค่าโดยสารให้ต่ำกว่า เพราะเราคาดหวังรถที่วิ่งประจำสายจะมีคน
นั่งเยอะ เมื่อมีคนนั่งเยอะ ราคา ก็จะต่ำลงได้ และเราคาดหวังว่าผู้โดยสารอาจจะ
ต้องไปต่อรถมากขึ้น ดังนั้น ถ้า เก็บเงิน 10 บาท ไปต่อรถสองแถวอีก 10 บาท จะรวม
เป็น 20 บาท (ซึ่งแพง) หรืออาจจะเก็บเงินเพียง 5 บาท ?

นักการเมือง 2 : เป็นแนวความคิดที่ดี เหมือนกับกรณีจ้างรถนักเรียน และวิ่งเป็นสาย คนขับก็ขยัน
ขึ้นแข่งดี โดยอาจคัดเลือก 100 คันเข้าโครงการ และจ้างแบบเหมา แล้วให้ไปเก็บ
เงินเอง วิธีนี้จะทำให้สหกรณ์เข้ามามีส่วนร่วม ส่วนคนอื่นอยากขับแบบแท็กซี่ก็ได้

อ.ลำดวน : จะกำไรหรือขาดทุนก็ไม่เป็นไร เพราะเป็นโครงการที่รองรับบริการพื้นฐาน

นักการเมือง 2 : อาจทำรถให้มีสีต่างจากสองแถว หรือมีสติ๊กเกอร์บอกว่า นี่คือรถประจำทาง

สัมภาษณ์หัวหน้าส่วนราชการ (ข้าราชการ 5)
วันอังคารที่ 22 มิถุนายน 2547 เวลา 14.00-15.00 น.

อ. ลำดวน : สืบเนื่องจากมีทีมของมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ 7-8 คน ทำการวิจัยผลกระทบต่อสุขภาพเนื่องจากนโยบายการพัฒนาเมืองและการขนส่ง ว่าการที่เมืองเปลี่ยนจะมีผลกระทบอะไรบ้าง ไม่ทราบว่าอยู่เชียงใหม่มานานหรือยัง ?

ข้าราชการ 5 : อยู่เชียงใหม่มาประมาณ 20 กว่าปี

อ. ลำดวน : มาปีแรกปีไหน

ข้าราชการ 5 : ปี 2524

อ. ลำดวน : ในช่วง 20 กว่าปีที่ผ่านมา เมืองเชียงใหม่ได้เปลี่ยนไปอย่างไรบ้าง ?

ข้าราชการ 5 : เมืองเชียงใหม่เกิดการเปลี่ยนแปลงรวดเร็วมาก เป็นการเติบโตแบบไร้ทิศทาง ไม่ว่าจะด้านกายภาพ เช่น ถนนหนทาง ตึกรามบ้านช่อง การเปลี่ยนแปลงสภาพสังคม เมื่อ 20 หรือ 30 ปี ก่อน เชียงใหม่ขาดการวางแผน คือ เติบโตแบบไร้ทิศทาง ไม่มีนโยบายการวางผังเมืองทางกายภาพ ก็ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคม ประเพณี วัฒนธรรมต่าง ๆ ตามมา

อ. ลำดวน : ลองยกตัวอย่าง การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพว่าจะโยงไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางสังคมได้อย่างไร

ข้าราชการ 5 : โยงมาถึงระบบการขนส่ง ที่เห็นได้ชัดก็คือ ระบบการขนส่งของเชียงใหม่เดิมที หากใครได้มาเมื่อ 20 กว่าปีก่อนจะชื่นชมมาก เพราะมีถนนสายหลักอยู่ไม่กี่สาย ด้านการเดินรถ รถเมล์สามารถเดินได้หมด รถส่วนตัวมีน้อย จะมีก็รถสองแถวรับจ้าง อาจจะมีประเภทรถคอกหมู และรถสองแถวที่จดทะเบียนตามกฎหมายรถยนต์เดิม คือ เป็นรถป้ายเหลืองตามกฎหมายรถยนต์ ซึ่งสภาพเดิมที่จริง ๆ ไม่มีการใส่เบาะ ใส่หลังคา แต่เป็นปึกอิฐธรรมดาวิ่งรับจ้าง

อ. ลำดวน : นี่คือสภาพในปี 2524 หรือก่อนหน้านั้น

ข้าราชการ 5 : คาบเกี่ยวกัน คือปี 2520 - 2525 ส่วนใหญ่จะวิ่งตามรอบนอก คนคนเข้ามา ข้างหลังไม่มีเบาะและหลังคา สมัยก่อนต้องยอมรับอย่างหนึ่งว่า การซื้อรถไม่ใช่ประเภทที่ง่ายขายคล่อง เช่นปัจจุบัน คือจะต้องซื้อเงินสด เพราะฉะนั้นธุรกิจไฟแนนซ์หรือรถมือสองจะไม่มี หรือมีน้อยมาก แต่เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพเกิดขึ้น ก่อให้เกิดระบบเศรษฐกิจเปลี่ยน มีระบบไฟแนนซ์เข้ามา ทำให้การซื้อขายรถง่ายขึ้น

อ. ลำดวน : คล้าย ๆ กับการเปลี่ยนแปลงวิธีการทางธุรกิจ ทำให้คนสามารถหาซื้อรถได้ง่ายขึ้น ?

ข้าราชการ 5 : เมื่อซื้อรถได้ง่ายขึ้น การพึ่งพาหรือใช้รถสาธารณะก็น้อยลง เพราะทุกคนมีรถส่วนตัว โดยเฉพาะในสภาพปัจจุบัน มีเงินดาวน์ 2,000-3,000 บาทก็สามารถดาวน์รถจักรยานยนต์ได้แล้ว คิดเป็นเงินผ่อนต่อเดือน 500-700 บาท เมื่อสภาพทางกายภาพ สังคม และเศรษฐกิจเปลี่ยน ก่อให้เกิดวิถีชีวิตเปลี่ยน คนที่เคยนั่งรถโดยสาร พึ่งพาอาศัยรถสาธารณะ ก็ไม่พึ่ง รถสาธารณะจึงอยู่ไม่ได้จนถึงปัจจุบัน ก็เนื่องจากปริมาณรถส่วนตัวเพิ่มมากขึ้นจากระบบเศรษฐกิจ/ธุรกิจที่เอื้ออำนวยให้เปลี่ยน ในฝั่งเมือง เนื่องจากตรอกซอยซอยมีเยอะ แต่ถนนหลักมีน้อย จึงเอื้ออำนวยให้ใช้รถส่วนตัวหรือจักรยานยนต์มากกว่าเมืองอื่น ยกตัวอย่างเช่น การตัดถนนวงแหวนใหม่ เดิมที่ตัดถนนใหม่ ๆ ก็จะไม่ให้มีหมู่บ้าน แต่เมื่อตัดถนนเสร็จก็จะมีหมู่บ้านเกิดขึ้นตามมา แต่การรองรับในระบบขนส่งสาธารณะยังไม่มี ทำให้คนที่อยู่ในหมู่บ้านต้องใช้รถส่วนตัว เพราะฉะนั้นองค์กรที่จะรับเรื่องในการแก้ไขปัญหาระบบการขนส่งสาธารณะโดยตรง เหมือน ขสมก. ในกรุงเทพฯ ที่เชียงใหม่ยังไม่มี ทั้งที่เป็นเมืองอันดับสองของประเทศ

อ. ลำดวน : จริง ๆ แล้วการขีดวงแหวนรอบนอกและรอบกลาง ในแง่ของการวางผังเมือง ผลด้านหนึ่งก็คือ ช่วยในการกระจายคนออกไปสู่ชานเมือง แต่ยังต้องอาศัยการขนส่งโดยรถส่วนตัว

ข้าราชการ 5 : ไม่มีองค์กรที่จะนำร่องเรื่องขนส่งสาธารณะ แล้วจะให้ภาคเอกชนเข้ามาประกอบการ โดยต้องประสบภาวะขาดทุนตั้งแต่เริ่มต้นนั้นคงทำไม่ได้ ดังนั้น จะรอพึ่งแต่ภาคเอกชนอย่างเดียวไม่ได้

อ. ลำดวน : การที่เมืองกระจายออกไปสู่ชานเมืองมากขึ้น และทุกวันนี้อาศัยรถส่วนตัวเป็นหลัก และในกรณีใดก็ได้แล้วแต่เรามีรถสาธารณะน้อย เราแก้ปัญหาทุ่มเงินไปกับการสร้างถนนเป็นหลัก สมมติมีบขช อยู่ 100 บาท อาจจะใช้ไปกับการสร้างถนนถึง 90 บาท

ข้าราชการ 5 : มีความจำเป็นส่วนหนึ่ง เพราะการเคลื่อนย้ายของประชาชน เมื่อ 20 ปีก่อนกับปัจจุบันไม่เหมือนกัน ประชาชนหลังไหลเข้ามาอยู่ในเมืองเชียงใหม่ทั่วทุกมุม จนทำให้ประเพณีวัฒนธรรมต่าง ๆ เปลี่ยนไป

อ. ลำดวน : ข้อดีของผังเมืองที่เป็นอยู่ปัจจุบันมีบ้างหรือไม่ ? อย่างที่บอกว่า(เชียงใหม่)มีซอยเยอะ กระจายไปสู่ชานเมือง ใช้รถส่วนตัวเยอะ ขนส่งสาธารณะมีค่อนข้างน้อย แล้วมีข้อดีบ้างหรือไม่

ข้าราชการ 5 : ข้อดีคือ ทำให้ระบบเศรษฐกิจหมุนเวียนดีขึ้น แต่ก็ยังมีปัญหาอื่นตามมา

อ. ลำดวน : ข้อเสียมีอะไรบ้าง

ข้าราชการ 5 : ปัญหาการจราจร มลภาวะ สภาพแวดล้อม

อ. ลำดวน : ปัญหาสภาพแวดล้อมหรือปัญหามลภาวะ ทางขนส่งฯ มีหน้าที่อะไรบ้าง ที่เข้าไปเกี่ยวข้องกับเรื่องของมลภาวะหรือสิ่งแวดล้อม

ข้าราชการ 5 : ทางขนส่งเองจะเกี่ยวข้องอยู่สองส่วน คือ ส่วนหนึ่งตามกฎหมายรถยนต์ และอีกส่วนหนึ่งคือ ตามกฎหมายขนส่ง ซึ่งรถที่จดทะเบียนทั้งหมดจะขึ้นอยู่กับ 2 กฎหมายนี้

กฎหมายรถยนต์ คือ รถส่วนใหญ่ที่ใช้อยู่ในเขตจังหวัดเชียงใหม่ ถ้าเปรียบเทียบกันตอนนี้กฎหมายรถยนต์มีปริมาณรถ ประมาณ 9 แสนกว่าคัน แต่กฎหมายขนส่ง รถมีประมาณ 3-4 หมื่นคัน ซึ่งเปรียบเทียบกันแล้วคนละสัดส่วน

แต่กฎหมายรถยนต์ ทางขนส่งฯ คมโดยอ้อม คือ คมสถานตรวจสภาพรถเอกชนเท่านั้น รถตามกฎหมายรถยนต์ ทางขนส่งฯ ไม่มีอำนาจที่จะเข้าไปตรวจสอบการชำระภาษีประจำปี เพราะว่าต้องผ่านสถานตรวจสภาพรถเอกชน ขนส่งฯ จะตรวจสอบได้ก็ต่อเมื่อรถคันดังกล่าวมีการเปลี่ยนแปลงสาระสำคัญ เช่น เปลี่ยนสี เปลี่ยนเครื่องยนต์ เท่านั้น แต่หากไม่มีการเปลี่ยนแปลงอะไรเลยเมื่อจะต่อภาษีประจำปี จะต้องไปเอาใบรับรองจากสถานตรวจสภาพรถเอกชน ซึ่งขนส่งฯ ก็จะควบคุมสถานตรวจสภาพรถเอกชนให้ปฏิบัติตามกฎหมายเท่านั้น เรียกว่าคมโดยอ้อม

อ. ลำดวน : สมมติว่าเห็นรถวิ่งอยู่บนถนน แล้วสงสัยว่าจะมีวันดำ ทางขนส่งฯ มีสิทธิที่จะไปจับหรือไม่ หรือว่าต้องทำร่วมกับใคร

ข้าราชการ 5 : ต้องทำร่วมกับจราจร ส่วนหนึ่ง(ขนส่ง)มีหน้าที่ตามกฎหมายรถยนต์เท่านั้น กฎหมายจราจรนั้น ขนส่งฯ ไม่มีอำนาจ ตามกฎหมายรถยนต์ (ขนส่ง) จะมีหน้าที่เกี่ยวกับภาษี หรือสภาพรถ

อ. ลำดวน : สำนักงานสิ่งแวดล้อมเขตคงจะมีอำนาจ ?

ข้าราชการ 5 : แต่ที่มีอำนาจเด็ดขาดทุกกฎหมายจริง ๆ ก็คือตำรวจ ขนส่งฯ จะมีอำนาจเพียงแค่มกฎหมายรถยนต์ แต่กฎหมายจราจรจะไม่อำนาจ แต่ถ้าเป็นอีกส่วนหนึ่งก็คือ รถตามกฎหมายขนส่งซึ่งตามกฎหมายขนส่งกำหนดให้ตรวจสภาพรถเดือนละ 1 ครั้ง แต่ก็มีบางส่วนที่ไม่ผ่านการตรวจสภาพ ก็ยังนำรถไปใช้บนท้องถนน ทางขนส่งฯ ก็เร่งที่จะส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจการณ์ แต่ในส่วนของการตรวจจับหรือการบังคับใช้กฎหมาย ขนส่งฯ ก็จำกัดด้วยกำลังเจ้าหน้าที่ เนื่องจากเจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่ด้านนี้โดยตรงจริง ๆ ทางสำนักงานยังไม่มี อาศัยเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานอื่น เช่น งานทะเบียน งานใบอนุญาตหรืองานอื่น ๆ ไปทำหน้าที่ ทำให้งานประจำต้องเว้นไว้ เพราะเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบส่วนนี้จริง ๆ มีแค่ 2 คน

อ. ลำดวน : สมมติถ้ามีคนบอกว่า เชียงใหม่ เป็นเมืองที่อยู่ในแอ่ง และที่ผ่านมามีปัญหาเรื่องของมลพิษมาก ไม่ว่าจะเป็นจากรถหรืออื่น ๆ ในแง่ของนโยบาย น่าจะมีอะไรพิเศษกว่าเมืองอื่นบ้างหรือไม่เกี่ยวกับมลพิษที่ออกมาจากยานพาหนะ เช่น ตั้งค่า PM ให้เคร่งครัดกว่าที่อื่น หรือจะต้องมีกระบวนการตรวจจับที่ดูเข้มข้นกว่าที่อื่น น่าจะมีสิ่งนี้หรือไม่ ? หรือดูแล้วยังมีอุปสรรคอยู่ค่อนข้างมาก ที่จะทำอะไรที่มันเข้มข้นกว่าจังหวัดอื่นโดยทั่วไป

ข้าราชการ 5 : คิดว่าทำได้ แต่ยังขาดกำลังเจ้าหน้าที่ อุปกรณ์ และเครื่องมือ แต่คิดว่าควรจะต้องทำ เพราะถ้าอาศัยแค่จิตสำนึกของคนใช้รถใช้ถนนอย่างเดียวยังไม่เพียงพอ

อ. ลำดวน : ในการเดินทางทุกวันนี้ เมื่อกล่าวถึง การรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ก็มีคนเสนอว่าน่าจะใช้ยานพาหนะที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น จักรยาน คงไม่กล่าวถึงว่าการใช้จักรยานมีปัญหาย่างไร

แต่สมมติถ้าจะส่งเสริมจักรยาน (อาจจะเห็นส่วนตัว) ควรจะอย่างไร โดยมองในฐานะคนอยู่เชียงใหม่ ว่าควรจะทำวิธีหรือเริ่มต้นอย่างไร

ข้าราชการ 5 : ถ้าจะส่งเสริมให้ใช้จักรยาน ส่วนหนึ่งถ้าเป็นเมื่อ 20 ปีก่อน ทำได้ง่ายกว่าปัจจุบันที่เห็นชัดเจนก็คือ คนไม่นิยมใช้จักรยาน เนื่องจากสภาพภูมิอากาศเปลี่ยน ร้อนขึ้นกว่าเมื่อ 20 ปีก่อน แล้วลองนึกถึงสภาพว่า ถ้าอากาศไม่เป็นใจ และวิถีชีวิตของคนเชียงใหม่โดยทั่วไปแล้วเรียบง่าย เพราะธรรมชาติเคยช่วยเหลือตลอด จะให้ปั่นจักรยานไปทำงาน มีเหงื่อออก แล้วเข้าไปสู่ที่ทำงาน อาจจะเป็นการไม่ยอมรับจากเพื่อนร่วมงาน เป็นประเด็นหนึ่งที่ทำให้คนไม่ใช้จักรยาน

อ. ลำดวน : เน้นอนว่า ที่เชียงใหม่หากใช้จักรยานไปทำงาน จะต้องมีความเหงื่อออกมาก

ข้าราชการ 5 : และไม่มีที่เปลี่ยนเสื้อผ้า เพราะต้องอยู่ทั้งวัน

อ. ลำดวน : ขณะนี้ไม่มี พุดถึงในออฟฟิศ

ข้าราชการ 5 : วิถีชีวิตนี้ (ใช้จักรยาน) ส่วนหนึ่งก็เห็นด้วยเพราะได้ออกกำลังกาย แต่ในความเป็นจริงทำได้ยาก อากาศไม่เหมือนต่างประเทศ เช่น ญี่ปุ่น ซึ่งปั่น 2 ชั่วโมงก็ไม่มีเหงื่อออกมาก คือเอื้ออำนวยให้ใช้จักรยาน

อ. ลำดวน : ที่นี้จริง ๆ แล้วไม่เอื้อให้ใช้ ?

ข้าราชการ 5 : เป็นมุมมองส่วนตัว

อ. ลำดวน : สมมติถ้าจะเริ่มส่งเสริม ควรจะเริ่มตรงไหน คือ ในวงจรของความไม่เหมาะสม เช่น อากาศไม่เหมาะสม ที่ทำงานไม่มีห้องน้ำให้เปลี่ยนเสื้อผ้าหรืออาบน้ำ หรือใน มข. มีเนิน ทำให้ขึ้นลงยาก

ข้าราชการ 5 : ตรงนั้นคงไม่ใช่ปัจจัยเท่าไร เพราะได้ออกกำลังกาย แต่หากคิดถึงสภาพว่า เข้ามาถึง 8 โมงเช้า มีเหงื่อท่วมตัว แล้วต้องทนอยู่อย่างนั้นทั้งวัน แล้วในสภาพการทำงานปัจจุบันส่วนหนึ่งถ้าเป็นสถานที่ราชการก็พยายามประหยัดการใช้น้ำ แอร์ก็ไม่ได้เปิด นอกจากห้องผู้บริหาร แล้วต้องอยู่อย่างนั้นทั้งวัน

อ. ลำดวน : ต่อไปนี้ น่าจะให้หน่วยงานหรือออฟฟิศมีห้องน้ำให้สามารถเปลี่ยนเสื้อผ้าได้

ข้าราชการ 5 : แต่อากาศข้างนอกร้อน มีมลพิษมาก ถ้าจะส่งเสริมควรจะส่งเสริมในวันหยุด ให้ถือว่าการใช้จักรยานเป็นการออกกำลังกายประเภทหนึ่ง เป็นการผ่อนคลายในวันหยุดราชการหรือวันหยุดงาน เช่น หน่วยงานให้ใช้จักรยานในวันเสาร์-อาทิตย์ ซึ่งไม่จำเป็นจะต้องไปทำงานทั้งที่มีเหงื่อท่วมตัว แต่สามารถกลับบ้านแล้วอาบน้ำพักผ่อนได้ ทำให้ได้รับความสบายใจ ดังนั้น ถ้าองค์กรตรงนี้คนจะหันมานิยมใช้มากกว่ารถจักรยานให้ใช้ในวิถีชีวิตประจำวัน

อ. ลำดวน : อีกอันหนึ่งคือการเดิน ซึ่งก็เป็นวิธีการเดินทางที่เสริมสุขภาพ การเดินในเมืองเชียงใหม่ ไม่ว่าจะเป็นคนเชียงใหม่หรือนักท่องเที่ยว ไม่น่าจะหาทางขนส่งฯ เคยเห็นปัญหาของการเดินเท้าหรือไม่

ข้าราชการ 5 : คล้ายกับการใช้จักรยาน เพราะหากเป็นที่กรุงเทพฯ อย่างน้อยก็ยังเดินตามริมถนนที่มีชายคา แต่เชียงใหม่มีถนนเพียงไม่กี่เส้นที่สามารถเดินตามชายคา นอกนั้นพอพ้นช่วงไป เช่น ถนนสายอ้อมเมือง แทบจะเดินไม่ได้เลย มีแค่ถนนสายท่าแพเท่านั้นที่สามารถเดินได้

อ. ลำดวน : หากจะกล่าวถึงในเขตเทศบาล

ข้าราชการ 5 : ถ้าจะให้มาเดินในช่วงนั้น ต้องดูว่าวัตถุประสงค์คืออะไร หากไม่ได้มาทำธุรกิจย่านนั้นเลย ก็ไม่รู้ว่าจะเดินเพื่ออะไร แล้วสมมติขี่รถมาแล้วให้จอด เพื่อจะเดินไปอีก 300 เมตร แล้วเดินกลับมาเอารถ ขี่รถไปคงดีกว่า

อ. ลำดวน : การเดิน (1) เหมาะกับการเดินทางในระยะสั้น (2) นักท่องเที่ยวเดินช้อปปิ้ง

ข้าราชการ 5 : คือไม่รีบร้อนอะไร

อ. ลำดวน : เข้าใจว่าการเดินปัจจุบันยังมีปัญหาอยู่ เทศบาลควรจะเริ่มอย่างไร สมมติหากต้องการจะส่งเสริมการเดิน

ข้าราชการ 5 : ควรจะทำทางเดินให้สะดวกขึ้น เดินไปไม่ต้องไปหลบพ้อค้าแม่ค้า หรือสิ่งกีดขวาง และมีการเชื่อมต่อกัน เช่นในฤดูฝน ดินก็แฉะ หลังคาก็รั่ว ทำให้ไม่เหมาะที่จะเดิน นอกจากนี้อากาศเชียงใหม่ที่จะเดินได้ตอนนี้ก็เหลือไม่ถึง 3 เดือนแล้ว แต่หากเป็นสมัยก่อนอาจจะได้สักครึ่งปี หรือ 7-8 เดือน

อ. ลำดวน : เมื่อช่วงเวลาที่เหมาะสมเหลือน้อยลง ดังนั้น ก็เสนอว่า ทำทางเดินให้สะดวก ให้ร่ม อาจจะช่วยให้

ข้าราชการ 5 : เฉลี่ยทั้งปี ความไม่เหมาะสมมากกว่าเหมาะสม

อ. ลำดวน : เรื่องรถขนส่งสาธารณะ ตอนนี้เข้าใจว่า กำลังจะเสนอคณะรัฐมนตรีให้ปรับระบบเดินรถ ก็มีแนวคิดที่จะปรับรถสองแถว คือสีล้อแดง ไปเป็นรถประจำสาย แบบค่อยเป็นค่อยไป แบบที่มข. ศึกษาอยู่ ซึ่งใช้เวลาหลายปีกว่าจะปรับได้ กับข้อเสนอที่ว่า การปรับแบบค่อยเป็นค่อยไป คงจะลำบาก อาจจะต้องปฏิวัติไปเลย เช่น หากรัฐบาลซื้อรถทั้งหมด 2,800 คัน คิดเป็นเงินไม่กี่ล้านบาท อาจจะปฏิวัติหมดเลยแล้วซื้อระบบใหม่ เอาระบบที่ดีมาแทนที่ แล้วอาจนำคนขับสีล้อที่ซื้อมาเข้าไปร่วมในองค์กรใหม่ จากสองแนวคิดนี้ แบบค่อยเป็นค่อยไป มีข้อดีข้อเสียอย่างไร เพราะเชื่อว่าทุกอย่างต้องมีข้อดีข้อเสีย

ข้าราชการ 5 : ในความเห็นส่วนตัว ในระบบการค่อยเป็นค่อยไปมีข้อดีก็คือ ทำให้วิถีชีวิตของผู้มีอาชีพรถสองแถวอยู่ได้ อีกประเด็นหนึ่งก็คือ อย่าลืมว่า ระบบขนส่งสาธารณะขนาดกลาง ไม่สามารถเข้าไปในตรอกซอยได้ โดยเฉพาะพื้นที่ตรอกซอยของเชียงใหม่ที่มากกว่าพื้นที่ถนนใหญ่ หากเก็บรถเหล่านี้เลย จะมีรถอีกประเภทหนึ่งเข้ามาแทนที่ เช่น จักรยานยนต์รับจ้าง

อ. ลำดวน : จักรยานยนต์รับจ้าง หรือไม่ก็แท็กซี่

ข้าราชการ 5 : ก็ไม่ต่างกันเลย แต่หากเป็นแบบเดิม ในเมื่อเขามีอาชีพอยู่แล้ว และปริมาณทุกปี ลดลงเรื่อย ๆ เช่น ปีนี้รถสองแถวลดไปประมาณ 500 คัน จากผลของกฎหมายนิรโทษกรรม

อ. ลำดวน : กฎหมายนิรโทษกรรมเป็นอย่างไร ?

ข้าราชการ 5 : รถสองแถว เดิมมีอยู่ประมาณ 2,800 คัน ผลของกฎหมายนิรโทษกรรม คือ รถค้าง ภาษีเกินกว่า 3 ปี ถูกปรับและยกเลิกการจดทะเบียนไปเกือบ 500 คัน คือมีจำนวนลดลงตลอด จะเหลือรถที่จดทะเบียนประมาณ 2,700 คัน ส่วนหนึ่งออกไปวิ่งตามอำเภอรอบนอก เหลือวิ่งจริง ๆ ประมาณ 1,000 กว่าคัน ซึ่งหากจัดระบบให้เข้าตรอกซอยให้หมด น่าจะเพียงพอ หรืออาจจะขาดไปด้วยซ้ำ หากคนทั้งรถส่วนตัวเพิ่มขึ้นอีก 5-10% รถเหล่านี้แทบจะไม่เพียงพอในการรับคนจากตรอกซอย และต้องพยายามจัดโซนให้วิ่ง อย่างเช่น เส้นทางระยะ 3-5 กิโลเมตร ให้ใช้รถไม่เกิน 6 คัน วิ่งไปกลับ เมื่อประชาชนเห็นว่าออกบ้านมาไม่มีรถมารับ และต่อรถไม่เกิน 2 ต่อหรือ 3 ต่อ ในภาวะการจราจรแออัด เช่นนี้คงไม่มีใครที่จะนำรถส่วนตัวมาใช้

อ. ลำดวน : คล้ายกับเป็นข้อดีของการค่อย ๆ เปลี่ยน

ข้าราชการ 5 : เป็นข้อดี และมีโอกาสเป็นไปได้ แต่หากเป็นแบบทันทีทันใด แม้จะมีเงินซื้อ แต่ปัญหาใหม่จะตามมา อาจต้องแก้ปัญหาจักรยานยนต์รับจ้างที่มาแทนที่อีกอาชีพหนึ่ง

อ. ลำดวน : หรือไม่ก็ต้องนำรถที่ซื้อมาจำนวนหนึ่งไปวิ่งใหม่ ในสายที่เป็น Feeder เข้ามา

ข้าราชการ 5 : เพราะหาก Feeder หรือทางย่อยหาย คนก็จะไม่ทิ้งรถส่วนตัว ตรงนี้เป็นปัจจัยของระบบการขนส่งสาธารณะเลย หากไม่สามารถขนคนออกจากบ้านได้ ระบบการขนส่งสาธารณะจะล้มเหลว ดังนั้นจะต้องขนคนออกจากบ้านให้ได้ ไม่ใช่ขนคนจากที่ทำงาน ต้องกลับกัน

รถสองแถวเหลือสายแมริม เมื่อ 20 ปีก่อน มีอยู่ 81 คัน ปัจจุบันก็ยังมี 81 คันเท่าเดิม แต่คนในเส้นทางเพิ่มขึ้นมากกว่า 100 เปอร์เซ็นต์ นี่คือการจำกัดจำนวนรถ แม้ว่าจะมีการเสนอให้เพิ่มรถ หรือปรับเปลี่ยนเป็นรถมินิบัส ก็ไม่ยอมปรับเปลี่ยน หากปล่อยเป็นแบบนี้อีก 10 ปี จะไม่มีคนนั่งรถสองแถว เพราะการไม่เพิ่มรถเลยทำให้ประชาชนไม่ได้รับความสะดวก เคยพูดกับรถสองแถวที่วิ่งประจำทางว่าตรารบไต่ที่ยังพึงพอใจให้คนแน่นตั้งแต่ออกจากต้นทาง อาจจะอยู่ไม่ได้ หากจะออกจากต้นทาง ต้องมีที่ว่างอย่างน้อย 3-4 ที่ เพื่อรับคนรายทาง เมื่อนั้นจึงจะอยู่ได้

อ. ลำดวน : รัฐเองก็บอกไม่ได้ เช่นบอกให้เพิ่มความถี่ แสดงว่าผู้ประกอบการไม่เพิ่มก็ได้

ข้าราชการ 5 : รัฐสั่งให้เพิ่มได้ แต่การจดทะเบียนรถขนาดเล็ก ไม่สามารถกำหนดจำนวนเที่ยวให้ได้ เพราะตามระเบียบจริง ๆ รถขนาดเล็กมีวัตถุประสงค์เพื่อขนสินค้าหรือคน สัตว์ และสิ่งของรวมกัน รถขนาดเล็กไม่จำเป็นต้องออกตามเวลาเพราะเป็นรถเอกชนประสงค์ แต่เมื่อนำรถประจำทางเข้ามาและได้ประกาศรับค่าขอแล้ว แต่ไม่มีเอกชนสนใจ เนื่องจากมีรถเหล่านี้ขวางอยู่

อ. ลำดวน : ดังนั้น โดยกฎหมายแล้ว รถประจำทางจริง ๆ ทางราชการมีอำนาจในการกำหนดสเปค

ข้าราชการ 5 : แต่หากเป็นรถทะเบียน 20 จะไม่มีอำนาจ เพราะประเภทรถไม่เหมือนกัน และหากถามว่า ทำไมไม่สั่งรถประจำทางเข้ามา ก็มีการประกาศรับคำขอแล้ว แต่ไม่มีคนยื่น จะนำรถที่มีอยู่แล้วมาพัฒนา ก็ไม่มีทุน เพราะรถส่วนใหญ่เป็นรถครอบครัว หาเข้ากินค่า ไม่มีการสะสมทุน

อ. ลำดวน : ไม่ใช่ประเภทมืออาชีพอะไรจริง ๆ ?

ข้าราชการ 5 : นี่คือการล้มเหลวของระบบสหกรณ์ในการจัดระบบการขนส่งเพื่อบริการสังคม ระบบการขนส่งควรจะใช้ในรูปแบบบริษัท เพราะสามารถนำเส้นทางที่มีกำไรไปชดเชยเส้นทางที่ขาดทุน การเดินรถจึงจะครอบคลุม เพราะหากการเดินรถไม่ครอบคลุม คนก็ไม่ใช้ โดยเฉพาะสภาพเศรษฐกิจแบบปัจจุบันที่ง่ายต่อระบบไฟแนนซ์ มีเงินเดือนเพียง 4,000 บาทก็สามารถซื้อรถจักรยานยนต์แบบเงินผ่อนได้แล้ว เทียบกับสมัยก่อนจะมีรถสักคันต้องเก็บเงินถึง 3 ปี และต้องซื้อเงินสด แต่เดี๋ยวนี้ไม่จำเป็นแล้ว ทำให้ระบบการขนส่งสาธารณะล้มเหลว

สัมภาษณ์ข้าราชการประจำส่วนท้องถิ่น(6)

วันพุธที่ 11 กุมภาพันธ์ 2547 เวลา 10.00 น.

อ.ลำดวน : เรื่องผลกระทบต่อสุขภาพ เนื่องจากนโยบายของเมืองที่เป็นอยู่ปัจจุบัน และนโยบายเรื่องการขนส่งที่ผ่านมาเมืองเชียงใหม่เปลี่ยนไปอย่างไรบ้าง ทั้งทางด้านกายภาพและผู้คน

ข้าราชการ 6 : ทางด้านกายภาพ เชียงใหม่มีความเจริญทางด้านกายภาพเปลี่ยนแปลงไปมาก ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) มีความสมบูรณ์มากกว่าในอดีตเมื่อประมาณ 30-50 ปีก่อน

แต่ในด้านของคน เนื่องจากมีความเจริญทางด้านกายภาพมาก ในด้านของคนก็มีความหลากหลายมากขึ้น ในอดีตจะมีคนเชียงใหม่ประมาณ 90 เปอร์เซ็นต์ และคนต่างถิ่นประมาณ 10 เปอร์เซ็นต์ แต่ปัจจุบันเปลี่ยนไป โดยเฉพาะในเขตเทศบาล จะมีผู้คนจากต่างอำเภอและต่างประเทศเข้ามาอาศัยอยู่ ดังนั้น แนวความคิดต่าง ๆ ก็มีความหลากหลายมากขึ้น มีความเป็นสากลปนกับความเป็นเชียงใหม่ดั้งเดิม

เชียงใหม่เป็นเมืองที่มีเอกลักษณ์ไม่เหมือนที่อื่น มีความโดดเด่น แต่ในขณะเดียวกัน ด้วยความที่มีความหลากหลายของผู้คน ทำให้เชียงใหม่มีจุดเด่น บางคนมีแนวความคิดที่ค่อนข้างทันสมัยแบบสุดโต่ง บางคนก็มีความคิดแบบทางสายกลาง และบางคนก็มีแนวความคิดแบบอนุรักษ์ คือ มี 3 แนวทางอยู่ในเวลาเดียวกัน และจะปฏิเสธแนวทางใดแนวทางหนึ่งไม่ได้เลย

อ.ลำดวน : มีแนวทางใดที่จะหาข้อสรุประหว่าง 3 แนวความคิดนี้หรือไม่

ข้าราชการ 6 : เป็นเรื่องที่จะต้องนำผู้ที่เกี่ยวข้องมาปรึกษาหารือกัน จะให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งรับผิดชอบโดยลำพังไม่ได้ ในส่วนของเทศบาลนครเชียงใหม่ ซึ่งเป็นองค์กรท้องถิ่นขนาดใหญ่ พร้อมทั้งให้ความร่วมมือประสานงานในส่วนที่รับผิดชอบอยู่

อ.ลำดวน : การถกเถียงเรื่องแนวทางการพัฒนาเมืองมีมาโดยตลอด แต่ยังหาข้อสรุปไม่ได้ ดังนั้น อาจจะต้องอาศัยหน่วยงานในท้องถิ่นหรือจังหวัด เป็นหน่วยงานหลักในการหาข้อสรุป ?

ข้าราชการ 6 : มีโอกาสเป็นไปได้ โดยเฉพาะในปัจจุบันเป็นยุคของผู้ว่าราชการแบบ CEO หรือแบบบูรณาการ หากทางจังหวัดเป็นแม่ข่ายและเรียกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาปรึกษาหารือ เช่น มหาวิทยาลัย เทศบาล องค์การบริหารส่วนจังหวัด องค์การส่วนท้องถิ่น ตำรวจ ขนส่งจังหวัด สมาคมผู้ประกอบการขนส่ง รวมถึงผู้บริหารโรงเรียน ซึ่งเชื่อมโยงกันหมด

อ.ลำดวน : ได้เชิญองค์กรต่าง ๆ มาประชุมร่วมกันหลายครั้ง แต่เมื่อพูดถึงปัญหาต่าง ๆ เช่น ปัญหาการจราจรหรือแม้แต่ที่จอดรถหน้าเทศบาล จะมีการโยงไปหลาย ๆ เรื่อง เพราะแต่ละปัญหามีความเชื่อมโยงกัน ทำให้ไม่ทราบว่าจะเริ่มแก้ที่จุดใด

ในความคิดเห็นส่วนตัว เกี่ยวกับความเชื่อมโยงของหลาย ๆ ปัญหาที่โยงกันอยู่เป็นร่างแหนั้น หากจะเริ่มแก้ไข ควรจะเริ่มตรงจุดใด เช่น การเรียกร้องให้มีการจัดระเบียบรถสองแถว หรือการมีรถเมล์

ซึ่งจะมีอยู่เป็นประจำทั้งในการสัมมนาต่าง ๆ และหน้าหนังสือพิมพ์ ปัญหานี้มีการโยงกับหลายกลุ่มบุคคล แล้วควรจะเริ่มแก้ไขตรงจุดใด ?

ข้าราชการ 6 : ในส่วนของการบริการสาธารณะเทศบาลก็สามารถเริ่มได้ โดยการประสานงานกับหน่วยงานอื่น ๆ ซึ่งรวมทั้งขนส่งจังหวัด เพราะเกี่ยวกับการสัมปทาน เพื่อป้องกันปัญหาการทับเส้นทาง

เทศบาลเคยมีการเสนอให้แก้ไขปัญหานี้ ซึ่งตอนแรกได้รับการต่อต้านจากรถสองแถว แต่ตอนนี้เริ่มมีความเข้าใจและมีความคิดเห็นตรงกันบ้าง เป็นเรื่องที่จะต้องอาศัยเวลา

อ.ลำดวน : สาเหตุส่วนหนึ่งก็คือ รถสองแถว ไม่ได้มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน หมายความว่า หากสามารถทำข้อตกลงกับสมาชิกส่วนใหญ่ได้ แต่เมื่อสมาชิกส่วนน้อยไม่เห็นด้วยก็สามารถจะปิดถนนได้ ซึ่งนำไปสู่การร้องเรียนและนำไปสู่กระบวนการแก้ปัญหาใหม่ ทำให้ต้องกลับมาตั้งต้นใหม่ทุกครั้ง ดังนั้น ควรจะเริ่มต้นตรงไหน

ข้าราชการ 6 : มีบางหน่วยงาน ได้เชิญผู้แทนหรือแกนนำขององค์กรต่าง ๆ รวมทั้งสมาคมหรือชมรม มาปรึกษาและนำไปเสนอต่อสมาชิก กลับพบอุปสรรค เพราะสมาชิกบางกลุ่มไม่เห็นด้วย แสดงให้เห็นถึงความไม่เป็นเอกภาพในหน่วยงานนั้น ๆ

อ.ลำดวน : นโยบายการจัดการขนส่งหรือนโยบายเมือง มีผลกระทบต่อสุขภาพของคนหรือไม่ ?

ข้าราชการ 6 : ผลกระทบที่อาจเกิดจากการจัดระเบียบการขนส่งหรือระบบการจราจรไม่เหมาะสม มองถึงผลกระทบของมลพิษทางอากาศ ซึ่งเห็นได้ชัดเจนที่สุด

อ.ลำดวน : มีผลกระทบกับคนที่อยู่ในเขตเทศบาลหรือไม่ เช่น วิถีชีวิต ความเป็นอยู่ เศรษฐกิจ

ข้าราชการ 6 : มีผลกระทบทั้งในแง่ดีและไม่ดี

ในแง่ดี – การขนส่งที่เป็นอยู่ทุกวันนี้เป็นรูปแบบการดำเนินชีวิต (Life Style) ที่มีความสุขอย่างหนึ่ง คือ มีรถสองแถวขับปะปนกันไป ถูกกฎบ้าง ไม่ถูกบ้าง เป็นความเคยชิน แต่เมื่อเดินทางไปต่างประเทศซึ่งเป็นเมืองที่มีระเบียบเรียบร้อยจะรู้สึกเหมือนขาดอะไรบางอย่าง ไม่มีความสุข เช่นเดียวกับชาวต่างประเทศบางคนก็กล่าวว่า ผู้คนที่ต่างประเทศมีระเบียบวินัย แต่ไม่มีความสุข แตกต่างจากประเทศแถบเอเชีย เพราะมีความหลากหลาย มีสีสัน ทำให้มีความสุข

อ.ลำดวน : ความหลากหลายที่มึนนั้น เกิดขึ้นมาตั้งแต่เมื่อไหร่ คือ เกิดขึ้นนานแล้วหรือเพิ่งเกิดขึ้น

ข้าราชการ 6 : เกิดขึ้นแบบมีวิวัฒนาการ คือ ค่อย ๆ เกิดขึ้น โดยในอดีตเมื่อ 50-100 ปีที่แล้ว เชียงใหม่ยังมีการสัญจรไม่มาก มีผู้คนน้อยกว่าและไม่หลากหลาย การทำระบบขนส่งก็เปลี่ยนไป ทุกอย่างมากขึ้น ความเป็นสากล ยกตัวอย่างเช่น ถนนคนเดิน จริง ๆ แล้วเป็นสิ่งที่มีความนาน เกิดมาจากกาดมั่ว แล้วจึงเปลี่ยนมาเป็น Walking Street ซึ่งถือเป็นวิวัฒนาการ แสดงให้เห็นว่าในความวุ่นวายก็มีส่วนดี ถือเป็นผลกระทบในทางบวก

อ.ลำดวน : ผลกระทบในทางบวก นอกจากเรื่องรูปแบบการดำเนินชีวิต (Life Style) ซึ่งดูแล้วมีเสน่ห์สำหรับประเทศแถบเอเชีย ยังมีเรื่องอื่นอีกหรือไม่

ข้าราชการ 6 : ชาวต่างประเทศมีความประทับใจและชอบเชียงใหม่ คือ ชอบในความสวยงามของบ้านเมือง ผู้คน กิจกรรมต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะชอบเชียงใหม่มากกว่ากรุงเทพฯ แม้ว่ากรุงเทพฯ จะเป็นเมืองหลวง แต่มีความยุ่งเหยิง ต่างกับเชียงใหม่ที่มีความยุ่งเหยิงปนกับขนบธรรมเนียมประเพณีที่ยาวนาน ทำให้เป็นเมืองที่มีเสน่ห์

อ.ลำดวน : ผลกระทบในทางลบ นอกจากมลพิษแล้ว ยังมีอะไรอีกบ้าง

ข้าราชการ 6 : ในเรื่องของมลพิษ มีทั้งด้านเสียง กลิ่น และคุณภาพอากาศ

อ.ลำดวน : ผลการวัดออกมาชัดเจนว่า มลพิษหลายตัวอยู่ในเกณฑ์ที่ดี ยกเว้นฝุ่น ซึ่งเป็นการวัดโดยใช้เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์ แต่คำนึงความรู้สึกของคนที่บอกว่ามีผลกระทบแน่นอนในเรื่องของคุณภาพอากาศ

ข้าราชการ 6 : จะใช้ความรู้สึกหรือการตรวจสอบทางวิทยาศาสตร์เป็นหลัก ? หากใช้ความรู้สึก บางคนก็ชอบรูปแบบชีวิตแบบต่างประเทศ คือ ความเป็นระเบียบเรียบร้อย รถเมล์มีคนนั่งไม่มาก ถนนโล่ง เทียบกับเมืองในประเทศไทย เช่น กรุงเทพฯ ซึ่งรถเมล์มีคนแน่น มีปัญหาฝุ่นหรือควันรถ ซึ่งก็แล้วแต่มุมมอง

เชียงใหม่มีเสน่ห์ในความหลากหลาย แต่เป็นห่วงด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เช่น อุบัติเหตุจากรถ โดยเฉพาะเยาวชน คนขับรถจักรยานยนต์และรถยนต์ ปฏิบัติไม่ถูกกฎจราจร เช่น ฝ่าไฟแดง อยากให้มีการแก้ไขตรงจุดนี้

อ.ลำดวน : ในฐานะหัวหน้าข้าราชการประจำขององค์กรที่มีพื้นที่รับผิดชอบในเขตเทศบาล เทศบาลต้องการจะทำอะไรบ้างในเรื่องของอุบัติเหตุจราจร

ข้าราชการ 6 : เกี่ยวกับเรื่องจราจร ปัจจุบันต้องอาศัยความร่วมมือจากตำรวจจราจร สำหรับการจัดการระบบการจราจร ในส่วนของหน่วยงานนี้สามารถให้คำแนะนำในการปรับปรุงถนน เช่น การขยายถนนให้มีขนาดเหมาะสม แต่ระบบการจราจรหรือระเบียบการจัดการจราจร เป็นเรื่องของตำรวจจราจรเป็นหลัก

อ.ลำดวน : เมื่อเมืองโตขึ้นหรือยุ่งยากมากขึ้น เทศบาลจะมีบทบาทมากขึ้นในเรื่องการจัดการจราจร เช่น ฝ่ายช่าง (สำนักวิศวกรรมจราจร) ของกรุงเทพฯ จะเข้ามามีบทบาทมากขึ้น แม้กระทั่งการควบคุมคอมพิวเตอร์ ซึ่งเข้าใจว่า(ขณะนี้เทศบาล)มีหน่วยงานที่รับผิดชอบ แต่ยังไม่เข้มแข็ง

ข้าราชการ 6 : ในอดีตให้อำนาจตำรวจดูแลเรื่องจราจรทั้งหมด ซึ่งตำรวจก็ดูแลได้ในระดับหนึ่ง แต่เป็นระบบที่ใช้มานาน ไม่มีความทันสมัยเท่าที่ควร คือ ใช้กำลังบุคคลเป็นหลักในการทำสัญญาณจราจร

เทศบาลได้คำนึงถึงความเป็นระเบียบเรียบร้อยของระบบการจราจรและความปลอดภัยของผู้คนที่สัญจรไปมาในเขตเทศบาล โดยได้ตั้งงบประมาณเกี่ยวกับการจัดระบบสัญญาณไฟจราจรทั้งสิ้น 43 จุด และจะแล้วเสร็จในอีกไม่กี่เดือนข้างหน้า ซึ่งอาจจะช่วยได้ในระดับหนึ่ง

นอกจากนี้ได้มีการปรึกษาร่วมกับฝ่ายวิศวกรรมจราจร สำนักการช่าง โดยจะคำนึงถึงความปลอดภัยของผู้คนเป็นหลัก โดยเฉพาะคนเดินเท้า เนื่องจากในอดีตคำนึงถึงผู้ใช้รถยนต์และ

จักรยานยนต์ คือ ผู้ใช้ถนนโดยการขี่เป็นหลัก แต่จากนี้ไปจะคำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินถนนด้วย เพราะบางครั้งคนเดินข้ามถนนโดนเฉี่ยวชน เนื่องจากให้ความสะดวกแก่รถมากเกินไป

อ.ลำดวน : มีแนวทางใดบ้างที่จะยกระดับความปลอดภัยในการเดินเท้า

ข้าราชการ 6 : เสนอให้ถนนที่เป็น 4 เลนขึ้นไป จะต้องมีการเกาะกลาง เพื่อเป็นจุดพักในการข้ามถนน สำหรับรถที่วิ่งมากจากระยะทางไกล ๆ หรือจากถนน 4 เลน เมื่อวิ่งมาถึงถนนที่มีเกาะกลาง ซึ่งเหลือเพียง 2 เลน ก็จะสามารถลดความเร็วโดยอัตโนมัติ เป็นการเพิ่มความปลอดภัยให้แก่คนข้ามถนน เพราะหากไม่มีเกาะกลาง รถก็จะวิ่งมาด้วยความเร็วสูง นอกจากนี้ แม้จะมีทางม้าลาย แต่ไม่มีความมั่นใจในการข้ามว่าจะปลอดภัย

อ.ลำดวน : มีการทำวิทยานิพนธ์เรื่อง ความยากง่ายในการข้ามถนนในเขตเทศบาล โดยวัดจากถนนหลายสาย สายที่ข้ามยากที่สุดคือ ถนน One-Way เพราะรถวิ่งมาด้วยความเร็ว โดยเฉพาะ One-Way ถนนคูเมืองด้านนอก เช่น ถนนมณีนพรัตน์ ส่วนถนนที่ข้ามง่ายที่สุดคือ 2-Way 2-Lane เพราะมีรถน้อย ความกว้างก็ไม่มาก

ข้าราชการ 6 : เพราะฉะนั้นจึงต้องมีเกาะกลางถนนเพื่อเป็นจุดพัก และเพิ่มความปลอดภัย มีหลายแห่งที่มีการทาบเกาะกลางถนนออก เพื่อให้ถนนกว้าง โดยคำนึงถึงความสะดวกของผู้ใช้ยานพาหนะ ไม่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของคนข้ามถนน แต่ต่อไปจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของคนข้ามถนนด้วย

อ.ลำดวน : หากเทศบาลมีความคิดที่จะทำกิจกรรมที่เกี่ยวข้องทางด้านวิศวกรรมจราจร แล้วนำไปสู่ความปลอดภัย งบที่ใช้ในการทำอาจเป็นงบของเทศบาลเอง แต่งบช่วยเหลือทางเทคนิคคาดว่าสามารถขอได้จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับด้านนี้โดยตรง คือ กองทุน(สนับสนุนสำหรับการ)สร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ซึ่งเป็นองค์กรของรัฐ แต่ดำเนินงานโดยอิสระ และมอบให้มหาวิทยาลัยมหิดล เป็นคนจัดการงบประมาณจำนวนหนึ่ง

ข้าราชการ 6 : ทรัพยากรมนุษย์เป็นสิ่งที่มีความมากที่สุด ดังนั้น จะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยของชีวิตหรือผู้คน

อ.ลำดวน : เรื่องทางจักรยาน มีความเป็นไปได้หรือไม่ในจังหวัดเชียงใหม่ จะทำอย่างไรให้ดีขึ้น

ข้าราชการ 6 : ดร.นิรันดร์ (ประธานชมรมจักรยานวันอาทิตย์) ได้ส่งหนังสือเชิญประชุมเกี่ยวกับเรื่องทางจักรยาน ซึ่งทางเทศบาลก็ให้ความร่วมมือเต็มที่ แต่จะต้องปรึกษากันว่าจะทำกิจกรรมใดบ้าง เนื่องจากปัจจุบันใช้แต่กิจกรรมรณรงค์การใช้จักรยาน เพื่อลดมลพิษและลดพลังงาน แต่เส้นทางจักรยานยังเป็นเรื่องที่ต้องคิดให้รอบคอบ ยกตัวอย่างที่ลำพูนก็ทำเส้นทางจักรยาน แต่มีความแตกต่างกับเชียงใหม่ เพราะมีจำนวนยานพาหนะน้อย เทียบกับเชียงใหม่ซึ่งอาจมีมากเป็น 10 เท่าของลำพูน ดังนั้น หากที่จักรยานในเชียงใหม่ก็มีโอกาสที่จะถูกเฉี่ยวชนได้

อ.ลำดวน : ผลการสำรวจพบว่า เหตุผลหลักที่ทำให้คนไม่ใช้จักรยาน คือ รู้สึกไม่ปลอดภัย ดังนั้น หากต้องการให้มีคนใช้จักรยานมากขึ้น จะต้องหามาตรการเพื่อเพิ่มความปลอดภัย

ข้าราชการ 6 : จากการตรวจงานรอบคูเมือง ทำให้ได้พบเห็นคนใช้จักรยาน แต่เป็นชาวต่างชาติหรือนักท่องเที่ยว ซึ่งแม้จะไม่คุ้นเคยกับสภาพการจราจรของเชียงใหม่ แต่ก็ขี่จักรยานได้และปลอดภัย

อ.ลำดวน : นั่นเป็นเพราะเขามีความกล้า ยกตัวอย่างเช่น ในประเทศฮอลแลนด์ หรือเดนมาร์ก ซึ่งเป็นประเทศที่มีการใช้จักรยานมาก ประชาชนได้รับการฝึกให้ขี่จักรยานมานาน ดังนั้น คนซึ่งมีความกล้าและรู้ว่าการประเภทอื่นเข้าใจว่าต้องทำอะไรเมื่อเจอรถจักรยาน ทำให้บางครั้งนอกจากขึ้นทางจักรยานแล้ว ยังที่กลางถนนได้ด้วย เพราะรู้ว่าปลอดภัย รู้วิธีให้สัญญาณที่ถูกต้องว่าจะเข้าไปปนกับรถประเภทอื่นอย่างไร และซึ่งเป็นประจำ เพราะฉะนั้น เมื่อมาที่ประเทศไทย จึงกล้าขี่ ในขณะที่คนไทยไม่กล้า

ข้าราชการ 6 : แต่เป็นห่วงเรื่องความปลอดภัย เพราะการจราจรของไทยไม่เหมือนกับที่ต่างประเทศ อาจเป็นรถที่ขับเร็วหรือขับหวาดเสียวก็ได้

อ.ลำดวน : จากการสัมภาษณ์ประชาชนในเขตชุมชนข้างม่อย ท่าแพ มีคนแก่คนหนึ่งบอกว่าขี่จักรยาน แต่เพิ่งจะถูกเฉี่ยวล้มไปเมื่อเร็ว ๆ นี้ที่ถนนข้างคลาน ส่วนอีกคนหนึ่งเป็นนักขี่จักรยาน ที่ขี่มานานมาก แต่ก็โดนเฉี่ยวจนต้องหลบขึ้นไปบนทางเท้ามาครั้งหนึ่ง แม้เขาจะบอกว่าขี่ค่อนข้างปลอดภัย เพราะขี่ได้เร็วเท่ากับรถยนต์ แต่ก็ยังถูกเฉี่ยว

ข้าราชการ 6 : ในทางกลับกัน เคยเห็นคนสูงอายุขี่จักรยาน แล้วมีรถตามหลัง ซึ่งคนขี่จักรยานก็จะขี่ช้าและเก้ ๆ กัง ๆ ทำให้รถที่ตามหลังต้องระวัง เพราะเกรงว่าจะไปเฉี่ยวชน โดยเฉพาะในเขตเมืองเชียงใหม่ซึ่งไม่ได้มีการห้ามขี่ แต่เป็นห่วงในเรื่องความปลอดภัย

อ.ลำดวน : จากข้อเสนอที่ว่า ควรจะมีการส่งเสริมให้ใช้จักรยานมากขึ้น เพราะเป็นการเดินทางที่เสริมสุขภาพ แล้วในทางปฏิบัติกระบวนการนี้ควรจะเริ่มอย่างไร และมีวิธีการอะไรที่จะเพิ่มความปลอดภัยได้ มิฉะนั้นการขี่จักรยานก็คงจะไม่แพร่หลาย

ข้าราชการ 6 : เรื่องนี้เป็นเรื่องระดับชาติ คือ หากมีพื้นที่โล่ง ๆ แล้วสร้างเมืองใหม่ขึ้นมา สามารถจะจัดการได้ง่าย เช่น กำหนดให้บริเวณไหนเป็นเส้นทางจักรยาน เส้นทางการค้า การช้อปปิ้งสถานบันเทิง เป็นต้น แต่ตอนนี้ปนกันไปหมด และเมื่อจะมีเส้นทางจักรยานขึ้นมาจริง ๆ จะนำรถที่มีอยู่ในเชียงใหม่เป็นแสน ๆ คันไปไว้ที่ไหน เพราะไม่มีสุสานรถยนต์

อ.ลำดวน : จริง ๆ แล้วเป็นเรื่องที่จะต้องปรับความคิดกัน รวมทั้งต่อไปอาจจะต้องมีสุสานรถยนต์

ข้าราชการ 6 : อาจจะต้องมี แต่คงต้องใช้เวลานาน ในประเทศไทย ไม่เฉพาะเชียงใหม่ รถยนต์ที่ใช้มา 40 ปีก็ยังมีสิทธิ์นำมาใช้งานได้ ทำให้จำนวนรถเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ

แม้จะรณรงค์เรื่องจักรยาน แต่มองในอีกมุมหนึ่ง กลับมีความต้องการเพิ่มรายได้ของธุรกิจภาคส่งออก เพราะปัจจุบันไทยเป็นผู้ส่งออกรถยนต์

การโฆษณาบางส่วนทำให้เกิดความต้องการซื้อรถยนต์เพิ่มขึ้น แม้ว่าจะมีรถใช้แล้วก็ตาม ในขณะที่มีการรณรงค์จักรยาน บริษัทโฆษณาก็โฆษณาเต็มที่ รัฐบาลก็ต้องการให้มียอดขายสูง ๆ เพื่อเก็บภาษี

ประเทศสิงคโปร์ เป็นตัวอย่างที่ดีของการซื้อรถ คือ เมื่อจะซื้อรถต้องมั่นใจว่ามีที่จอด

อ.ลำดวน : เป็นเรื่องของนโยบาย หากไม่ทำอะไร การมีรถเพิ่มขึ้นแน่นอน รวมถึงการใช้รถในเขตเทศบาล ซึ่งพื้นที่ในเขตเทศบาลเล็กมากอาจจะรับจำนวนรถที่เพิ่มขึ้นไม่ได้

ข้าราชการ 6 : รถที่สัญจรในเขตเทศบาล ไม่ใช่เฉพาะรถของประชาชนที่อยู่ในเขตเทศบาล แต่เป็นรถที่มาจากทั้งจังหวัด และรถจากจังหวัดใกล้เคียง โดยสังเกตในวันเสาร์-อาทิตย์ จะมีรถจากต่างจังหวัดเข้ามาจำนวนมาก

อ.ลำดวน : มีโอกาสที่จะลดปริมาณรถในบางพื้นที่ได้หรือไม่

ข้าราชการ 6 : ควรจะทำทั้งหมด แต่ปัจจุบันทำเฉพาะในเขตคูเมืองด้านใน เช่น การไม่ให้มีถนน By-pass

อ.ลำดวน : คือต้องทำบางพื้นที่ จะจำกัดทั้งหมดไม่ได้ หรืออาจจำกัดบางเวลา หรือจำกัดเฉพาะรถบางประเภท

ข้าราชการ 6 : เนื่องจากพื้นที่ภายในเขตคูเมือง ไม่ค่อยมีสถานที่ราชการ จึงสามารถทำได้

อ.ลำดวน : มีโอกาสเป็นไปได้ หากมีนโยบายที่ดี และดำเนินการไปเรื่อย ๆ แต่หากนโยบายไม่ดีพอ อาจจะมีปัญหาได้ในอีก 4-5 ปีข้างหน้า

ปลัดเทศบาล : ในส่วนของเทศบาลนครเชียงใหม่ ได้ปรึกษากับผู้บริหารในเรื่องนโยบาย โดยจะคำนึงหรือเน้นความเป็นเมืองน่าอยู่ของเชียงใหม่ ในด้านความสะดวกสบายในการดำรงชีวิต ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน การศึกษา พฤติกรรมของผู้คน การรักษาพยาบาล บ้านเมืองที่สวยงาม สะอาด ปลอดภัย สวัสดิการดี ลดมลพิษให้อยู่ในระดับมาตรฐาน ความมีวินัยของผู้คน

อ.ลำดวน : มีการซื้อสังเกตว่า สมมติมีงบประมาณอยู่ 100 บาท ใช้ในการสร้างถนน 90 บาท ที่เหลืออีก 10 บาทใช้ในการจัดการจราจร เพราะเหตุใดงบประมาณ(จราจร)จึงค่อนข้างน้อย เมื่อเทียบกับงบที่ใช้ในการก่อสร้าง มีโอกาสหรือไม่ที่จะเพิ่มน้ำหนักของงบในการจัดการให้มากขึ้น ?

ข้าราชการ 6 : เรื่องนี้ไม่เฉพาะที่เชียงใหม่หรือประเทศไทย แต่เป็นทั่วโลก โดยแต่เดิมเป็นแบบนี้ แต่ปัจจุบันจะคำนึงถึงสิ่งแวดล้อมและคุณภาพชีวิต ซึ่งเป็นเรื่องสากล ทั่วโลกคำนึงถึงความเป็นเมืองน่าอยู่ ชีวิตผู้คน และคุณภาพชีวิต สำหรับเทศบาลนครเชียงใหม่ก็เช่นเดียวกัน จึงได้ให้แนวทางในส่วนของการจราจรประจำและได้ปรึกษากับผู้บริหารแล้วว่า ต่อไปจะต้องคำนึงถึงความเป็นเมืองน่าอยู่หรือคุณภาพชีวิต ดังนั้น ตามระเบียบของงบประมาณจึงระบุไว้ว่า จะใช้งบในการก่อสร้างทางกายภาพที่เปอร์เซ็นต์ และงบที่เกี่ยวข้องสิ่งแวดล้อมควรมีที่เปอร์เซ็นต์

เทศบาลก็คำนึงถึงจุดนี้และเริ่มให้ความสนใจมากขึ้น เช่น จาก 90 : 10 อาจจะเปลี่ยนเป็น 70 : 30 เป็นต้น นอกจากนี้ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ก็ค่อนข้างจะดีขึ้น แต่เนื่องจากการก่อสร้างทางด้านกายภาพงบประมาณจะสูง เช่น การนำสายไฟลงดิน จึงทำให้รู้สึกว่าใช้งบประมาณมาก แต่เมื่อทำเสร็จในอีก 5 ปีก็ไม่จำเป็นต้องใช้งบในส่วนนี้ และทุ่มเทให้กับด้านคุณภาพชีวิตให้มากขึ้น

อ.ลำดวน : ในฐานะของหัวหน้าข้าราชการประจำ มีโอกาสหรือไม่ที่จะมีส่วนในการกำหนดนโยบายของผู้บริหาร

ข้าราชการ 6 : โดยส่วนตัวแล้วมีโอกาส แต่เป็นเรื่องที่ขึ้นอยู่กับตัวบุคคล ไม่ใช่ทุกคนที่อยู่ในตำแหน่งนี้แล้วจะสามารถทำได้ แต่โดยส่วนตัวสามารถเรียนปรึกษากับนายกเทศมนตรีได้ โดยอาจให้ข้อคิดเห็นและแนวทางที่เหมาะสม

สิ่งใดที่เหมาะสมหรือเป็นนโยบายที่ดีของผู้บริหารก็ยินดีที่จะทำให้เป็นรูปธรรม แต่สิ่งใดที่เห็นว่าไม่เหมาะสมก็จะให้เหตุผลว่าไม่ควรทำ โดยจะคำนึงถึงประชาชนเป็นหลัก

อ.ลำดวน : มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับเรื่องจราจรเสมอ คือ ผังเมือง ซึ่งต่อไปจะมีการถ่ายโอนอำนาจมาสู่ท้องถิ่นมากขึ้น

ข้าราชการ 6 : มีแนวโน้มที่จะเป็นเช่นนั้น ทั้งเรื่องของผังเมือง และตำรวจท้องถิ่น

อ.ลำดวน : จะเพิ่มความสามารถของหน่วยผังเมืองเทศบาล ให้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันได้หรือไม่ ?

ข้าราชการ 6 : ในอดีตปล่อยให้ไปไปตามสถานการณ์แต่ละช่วง

อ.ลำดวน : ในอดีตการวางผังเมือง เช่น เมืองเชียงใหม่ ต้องให้ส่วนกลางมาดำเนินการให้ แต่ต่อไปผังแม่บทในเขตเทศบาลต้องให้เทศบาลเป็นคนดำเนินการ ดังนั้น หน่วยผังเมืองจะต้องสามารถปฏิบัติงานนี้ให้ได้

ข้าราชการ 6 : ในอดีตสำนักผังเมืองเป็นผู้รับผิดชอบ โดยจัดตั้งผังเมืองในแต่ละจังหวัด แต่ปัจจุบันจะให้ท้องถิ่นดูแลโดยตรง โดยเฉพาะองค์กรท้องถิ่นใหญ่ ๆ เช่น เทศบาลนครเชียงใหม่ แต่เนื่องจากการดำเนินการในปี 2546-2547 ซึ่งผังเมืองได้เปลี่ยนไปแล้ว และต้องแก้ไข จึงเป็นสิ่งที่ทำได้ยาก เช่น การโซนนิ่ง ไม่สามารถทำได้แล้ว เพราะเป็นเรื่องของธุรกิจและผลประโยชน์ หากไปกระทบกับผู้ประกอบการก็จะมีปัญหา หรือการที่จะมีปอดให้คนในเมืองก็ไม่สามารถทำได้

การจัดผังเมืองในปัจจุบันนี้ทำได้ยาก แต่หากเป็นการสร้างเมืองใหม่ จะทำได้ง่ายกว่า

อ.ลำดวน : จริง ๆ แล้วเชียงใหม่ยังขาดผังเมืองในระยะยาว เช่น การวางผังเมือง 50 ปี แล้วจึงจะวางแผนว่า 5 ปีแรกจะทำอะไรบ้าง หรือ 10 ปีต่อไปจะทำอะไรบ้าง เพื่อนำไปสู่ปีที่ 50

สถานบันที่มียูจะ รื้อในตอนนี้นคงไม่ได้ แต่อาจจะระบุว่าเมื่อหมดสัมปทานหรือหมดอายุจะต้องย้ายออกไป

ดังนั้น จึงเป็นสิ่งที่ยากกว่า เพราะต้องวางแผน 50 ปี แล้วจึงวางแผนว่า 5 ปีแรกจะทำอะไร ซึ่งผังเมืองของเทศบาลจะต้องมีประสิทธิภาพมาก

ข้าราชการ 6 : การวางผังเมืองทำได้ยากมาก โดยเฉพาะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เนื่องจากที่ดินมีราคาแพง หากกระทบกับผู้ได้รับผลประโยชน์ก็จะเกิดปัญหาได้ แตกต่างกับการวางผังของเมืองหรืออำเภอรอบนอกที่ห่างไกล ซึ่งจะทำได้ง่ายกว่า

แม้แต่โครงการปรับปรุงภูมิทัศน์บริเวณริมคลองแม่ข่า ก็เป็นปัญหาใหญ่ที่ส่วนกลางต้องให้ความสนใจ นายกรัฐมนตรีจึงดำริให้รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทยมาดูแล เนื่องจากชุมชนที่อยู่ริมคลองนอกจากชาวบ้านแล้ว ยังมีชาวเขาอีกด้วย ซึ่งมาอาศัยอยู่เป็นร้อย ๆ หลังคาเรือน ซึ่งการปรับปรุงทำได้ยากมาก

อ.ลำดวน : ในปีนี้อาจจะจัดระเบียบได้ประมาณหนึ่งชุมชน แต่หากมีแผนระยะยาว 4-5 ปี ก็จะสามารถจัดระเบียบได้หลายชุมชน

ปลัดเทศบาล : ตอนนี้ได้เริ่มทำแล้ว และจะต้องมีความต่อเนื่อง

อ.ลำดวน : กำลังจะมีการร่างนโยบายและมีข้อเสนอว่า จำเป็นจะต้องยกความเข้มแข็งของหน่วยงานอย่างน้อย 2 หน่วย คือ หน่วยวิศวกรรมจราจร และหน่วยผังเมือง

ข้าราชการ 6 : ทั้งสองหน่วยงานอยู่ในสำนักการช่างของเทศบาล ซึ่งปัจจุบันยังทำงานได้ไม่เต็มที่

อ.ลำดวน : ต่อไปจะมีการถ่ายอำนาจมาที่เทศบาล ซึ่งจำเป็นต้องรับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวข้อง

ข้าราชการ 6 : จะนำความคิดนี้ไปเสนอให้กับผู้บริหาร เพราะมีอำนาจในการตัดสินใจมากถึง 90 เปอร์เซ็นต์ โดยต้องสร้างเหตุผลเพื่อให้มีความเห็นตรงกัน เนื่องจากการปฏิบัติงานใด ๆ ในลักษณะทางกายภาพ เป็นสิ่งที่ทำได้ง่าย เห็นผลรวดเร็ว แต่สิ่งที่เกี่ยวกับคุณภาพชีวิต ต้องอาศัยเวลา

สำหรับผู้บริหารที่มาจากทางเลือกตั้ง ต้องการทำให้สิ่งที่สามารถเห็นได้ชัดเจน เพื่อเป็นการยืนยันกับประชาชนว่าได้ทำจริง ๆ และจะได้เลือกเข้ามาบริหารงานอีก ซึ่งเป็นหลักปกติของการเมือง

งบประมาณส่วนใหญ่จะอยู่ที่ฝ่ายการช่าง เพราะต้องใช้งบประมาณสูง เช่น การก่อสร้างถนน แต่ก็ไม่ได้ละเลยงบประมาณในการศึกษาและสาธารณสุข

ภาคผนวก ง

การประชุมกลุ่มเจ้าหน้าที่รัฐส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่น
โครงการศึกษาเพื่อการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ
กรณีศึกษา การพัฒนาเมืองและการขนส่งเมืองเชียงใหม่ : ระยะที่ 2
วันอังคารที่ 13 กรกฎาคม 2547 เวลา 9.00-12.00 น. ณ โรงแรมบีพี จ.เชียงใหม่

ข้อเสนอแนะวิธีการแก้ไขหรือนโยบายที่ต้องการให้เกิดขึ้น

คุณพรธรรม แยมพลอย

นายช่างแขวงทางหลวงเชียงใหม่ที่ 2

ก่อนที่จะเข้าปัญหาในเรื่องผลกระทบใดๆ ก็ต้องเรียนว่าจากข้อมูลที่ท่านได้วิจัยหรือวิเคราะห์ต่างๆ ซึ่งถามว่าในฐานะของแต่ละหน่วยราชการทราบตามที่ท่านทราบนั้นไม่ต้องวิเคราะห์วิจัยแม้ไม่ต้องมีข้อมูลแบบสอบถาม ต้องเรียนอย่างนี้เลยว่าอันนี้ทุกคนทราบอยู่แก่ใจที่ว่าวิถีชีวิตที่เปลี่ยนแปลง ทิศทางการเปลี่ยนแปลง ไม่ว่าในภาพรวมของประเทศ ในภาพรวมของเมืองเชียงใหม่ หรือภาพรวมทุกที่ทุกทาง สิ่งทีข้อมูลที่ได้มาคิดว่าจะนำเสนอในภาพรวมของถึงรัฐบาล เพราะว่าการจะแก้ผมเชื่อว่าแก้ระดับหัวหน้าหน่วยงานทุกหน่วยในจังหวัดแก้ท่านไม่ได้แน่ เพราะว่าหัวหน้าหน่วยงานทุกหน่วยนั้นทำงานในลักษณะของการปฏิบัติตามแนวทางที่ถูกวาง ถามว่าวางอย่างไร วางตามทิศทางของการพัฒนา ตามทิศทางของรัฐบาล หรือรูปแบบของจังหวัด ปัญหาผลกระทบเหล่านี้มันเป็นเรื่องที่ผมมองดูว่าเป็นการที่ต้องได้รับการแก้ไขนั้น การจะแก้ไขจะต้องมีการรอบที่ชัดเจนกว่านี้ คือการรอบที่จะต้องแบ่งโซนให้ชัดเจน ถ้าโซนอย่างนี้นั้น ควรที่จะต้องไม่ให้มีการเจริญเติบโตอย่างไร รักษาไว้อย่างไรให้เป็นเอกลักษณ์ในความเป็นอยู่นั้นสภาพเดิม แต่ว่าสภาพปัจจุบันของเมืองเชียงใหม่ต้องเรียนให้ฟังนะครับว่า การจะไปรู้สิ่งที่มีมันเกิดขึ้นในปัจจุบันนั้นเป็นไปได้ มันรู้ไม่ได้ และจุดประเด็นอย่างนี้บอกว่าจะไปแก้ไขเข้ากับปัญหาตรงนั้นมันมองแล้วค่อนข้างยาก ยากคืออะไรครับ ยากนั้นคือว่าวิถีชีวิตที่บอกว่า ความผูกพัน ความมีส่วนร่วมในชุมชนในสังคม สิ่งที่เราไม่ได้ปิดกันมาตั้งแต่แรกคือเราเปิดให้ทั่วไปสามารถมาเป็นเจ้าของพื้นที่ของเมืองเชียงใหม่ อย่างลืมว่าคนที่เข้ามาในเมืองเชียงใหม่ส่วนใหญ่นั้นเข้ามาอย่างมีศักยภาพทางการเงินและการค้าเป็นหลักด้วยซ้ำ เมื่อเป็นอย่างนั้นต้องเรียนอันหนึ่งด้วยความเป็นจริง นักธุรกิจนั้นบอกว่าเห็นแก่ตัวไหม เป็นเรื่องปกติแน่นอนครับ ทำธุรกิจนั้นถ้าไม่เห็นแก่ตัว เจ๊งหมด เราต้องยอมรับความจริงในจุดนี้ และเราก็ไม่ได้โกรธเขาด้วย ไม่ได้ว่าเขา ธุรกิจถ้าเขาไม่มีตรงนี้เขาอยู่ไม่ได้ เมื่อเขาอยู่ไม่ได้สิ่งที่มีมันเกิดขึ้นในเมืองเชียงใหม่ นั้น เกิดเพราะอะไร เกิดเพราะว่ามีการไปรองรับเชิงธุรกิจเป็นหลัก ไม่ว่าจะเรื่องการท่องเที่ยวที่สร้างโรงแรมกันใหญ่โต สร้างทุกสิ่งทุกอย่างกันใหญ่โต เราไม่ได้มีการเตรียมการตั้งแต่ต้น เมื่อมันเป็นอย่างนี้ ไม่ว่ามหาวิทยาลัยก็ไม่ได้สามารถไปจำกัดนักศึกษาได้อีก ใช่มั้ยครับ อย่างมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ลดจำนวนของแต่ละคณะลงได้ไหม ก็อย่างที่บอกนะครับว่าเมื่อนักศึกษาเยอะก็จำเป็นที่จะต้องมีหอพักมาก สิ่งเหมาะสมนี้ละครับคือภาพรวมที่แต่ละหน่วยงานหน่วยเดียวคงไม่มีทาง ในภาพรวมตรงนี้น่าก่อน เพราะฉะนั้นตรงนี้สิ่งที่อยากเสนอแนะก็คือว่า ข้อมูลวิชาการก็ดี แบบสอบถามก็ดี การวิจัยต่างๆ นั้น ผมว่าคือสิ่งที่น่าจะนำเสนอทีเดียวก็คือ เสนอในรูปแบบของผ่านตัวแทนซึ่งเป็น

นักการเมืองท้องถิ่นหรือผ่านอะไรเข้าไปสู่รัฐบาลแล้วไปกำหนดทิศทางการพัฒนาของเมืองออกมา แล้วฝ่ายหน่วยงานราชการต่างๆนั้นก็จะได้ปรับ เพราะผมเรียนท่านว่าแม้แต่วิธีการแก้ปัญหาการจราจรนั้น โครงการต่างๆก็มาจากในส่วนกลาง ผู้ที่อยู่ในท้องถิ่นนั้นเป็นแค่มาควบคุมดูแล อีกอันหนึ่งคือสิ่งที่โครงสร้างพื้นฐานของถนนที่จะว่าเป็นตัวปัญหานั้นต้องเรียนครับว่าถ้ายิ่งถนนแออัด รถยิ่งติดนาน มลภาวะยิ่งเกิด ทุกคันรถต้องไม่ดับเครื่องแน่นอนในขณะที่ติดไฟแดง มลภาวะนั้นสะสม การวางโครงข่ายของถนนต้องเกิดให้กระจายออกไปมาก เพื่อที่จะผลักรถให้ออกไปให้กระจายตัวเร็วที่สุดและให้เกิดการคล่องตัวให้เร็วที่สุด แต่อย่างไรก็ตามเมื่อมีถนนก็ต้องไปมีผลกระทบต่อความเป็นอยู่ ความผูกพันตรงนั้น แต่ว่าถ้าแบ่งโซนไปเสียความเป็นอยู่ของการจัดกลุ่มแล้วนี้ มันก็คงไม่จำเป็นมาสร้างสะพานลอยให้คนข้าม 40 เมตร ผมว่า ผมก็ไม่ข้าม เพราะว่าเรียนท่านตรงๆ อย่างว่าแต่คนอายุมากเลยครับ ผมเองก็ยังไม่ข้ามเลย ก็หลีกเลี่ยง พยายามมาข้ามบนถนน

รศ. ลำดวน ศรีศักดิ์

จริงๆ ก่อนที่จะลงไปในรายละเอียดของวิธีแก้ไข ประเด็นที่ยกมาก็ไม่เลวนะที่จะต้องเสียเวลามองภาพรวมซักนิดหนึ่งก่อน ผมว่าใครก็ตามสามารถที่จะ comment ในเรื่องของภาพรวมของการพัฒนาเมือง โดยความเป็นเมืองแล้วมันส่งผลกระทบอย่างไร ก่อนที่จะลงไปในรายละเอียดของเรื่องผลกระทบ โดยสรุป เสนอว่าน่าจะคุยกับทางส่วนกลางเป็นขั้นแรกก่อน เพราะว่าส่วนกลางนั้นมี power ในการตัดสินใจ

นพ.เดชา คุุณฉายากร

นักบริหารงานสาธารณสุข ระดับ 9 สำนักงานเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม เทศบาลนครเชียงใหม่

ไม่ว่าเป็นด้านบวกหรือลบ เทศบาลในฐานะที่เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และก็เป็นเขตเทศบาลเราถือว่า มีคนเปรียบเทียบกับจังหวัดเชียงใหม่เป็นแหวน และเขตเทศบาลก็คือ หัวแหวน เพราะฉะนั้น สิ่งที่เราออกไปในเขตเทศบาลก็เป็นการจำลองภาพเชียงใหม่ทั้งเมือง ฉะนั้นการพัฒนาในเขตเทศบาลเมืองเชียงใหม่ มันมีผลกระทบต่อนักท่องเที่ยว นักศึกษาวิจัยแน่นอน ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาเกี่ยวกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การพัฒนาเกี่ยวกับด้านเศรษฐกิจและสังคม มีผลกระทบทั้งสิ้น ซึ่งการพัฒนานั้น แนนอนมันก็จะส่งผลในทางลบซึ่งขัดแย้งกับการอนุรักษ์ ในอดีตนั้นเราเคยมีดำริว่าเราจะคงความเป็นเมืองเก่าของเชียงใหม่ไว้ โดยหยุดความเจริญไว้แค่นั้น และสิ่งไฮเทคต่างๆ เมืองใหม่ต่างๆ เทคโนโลยีใหม่ๆ ให้ไปสร้างที่เมืองใหม่ ซึ่งสมัยก่อนนั้นเราก็มีการดำริโครงการที่ว่า Twin city หรือเมืองแฝดของเมืองเชียงใหม่ ซึ่งขณะนี้ในกรุงเทพฯ ก็เริ่มจะทำตรงนี้ โดยส่งความเจริญไปที่เมืองใหม่แถวปทุมธานี นครนายก อย่างเชียงใหม่สมัยนั้นก็มีความดำริว่าเราจะไปสร้างเมืองใหม่ขึ้นมีความเจริญ ความไฮเทคต่างๆ มากมาย โดยที่เมืองเก่าเราจะอนุรักษ์ไว้ให้เหมือนเดิมที่สุด แต่โครงการนี้หลังจากที่เปลี่ยนรัฐบาลเลยถูกระงับไป และปัจจุบันก็เริ่มจะมีความคิดแนวนั้นมาอีก แต่บางครั้งก็ค่อนข้างหายไป เพราะว่าใน 10 กว่าปีที่ผ่านมา ความเจริญของเชียงใหม่มันไปมากมายเลย ถนนต่างระดับต่างๆก็มีมากมาย การที่จะหวนกลับไปนึกถึง twin city ในอดีต อาจจะสายเกินไป แต่ว่าอย่างที่อาจารย์ว่าโครงการต่างๆควรจะแจ้งไปยังรัฐบาลกลาง ซึ่งตรงนี้นะเรามีท่านรองนายก อบจ.มาอยู่ตรงนี้ด้วยท่านคงจะประสานเรื่องพัฒนาเมืองเชียงใหม่ตรงนี้ด้วยนะครับ

เพราะว่าการที่จะประสานกับรัฐบาลกลางโดยที่รัฐบาลท้องถิ่นก็ประสานอยู่ แล้วก็องค์กรส่วนท้องถิ่นทาง อบจ. ซึ่งก็จะได้เป็นตัวประสานงบประมาณต่างๆ ในการพัฒนาเมืองเชียงใหม่ ก็น่าจะเสนอว่าหยุดการเจริญเติบโตของเมืองเชียงใหม่ไว้แค่นี้ และความเจริญต่างๆ ให้ไปพัฒนาอีกที่เมืองหนึ่ง ให้เป็นเมืองที่มีรูปแบบใหม่ไปเลย จะเห็นว่าโครงการนี้น่าจะมีการเอามาปรับใช้ใหม่

รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์

ปีที่เราร่วมการศึกษาเมืองแฝด คือปี 2539 แล้วเสนอเสร็จปี 2540 บังเอิญโชคร้ายอย่างที่ว่าคือมีการเปลี่ยนแปลงในระดับสูง โครงการก็ชะงักไป แต่ก็รู้สึกว่าการที่กระแสก็จะกลับมาให้พิจารณาอีกครั้งหนึ่งว่า เราน่าจะมีพื้นที่การพัฒนาใหม่หรือไม่ ซึ่งเข้าใจว่าจะอยู่ทางตะวันออกของแม่น้ำปิง หรืออาจจะอยู่ทางตะวันออกของทางหลวงหมายเลข 11 ส่วนจะอยู่ตรงไหนก็คงยังไม่มีใครฟันธงลงไปได้นะครับ แต่ ok เมื่อกระแสเริ่มกลับมา เพราะฉะนั้นท่านก็ยังเสนอน่าจะมีพื้นที่ใหม่ พื้นที่พัฒนาใหม่เข้ามา แทนการสุ่มปัญหาเอาไว้ในเมืองเก่าของเชียงใหม่และลำพูนใช้ใหม่

คุณมนตรี วงษ์เกษม

ประธานฝ่ายพัฒนาส่งเสริมสิ่งแวดล้อม หอการค้าเชียงใหม่

มนตรี วงษ์เกษม ครับประธานฝ่ายพัฒนาส่งเสริมสิ่งแวดล้อมหอการค้าเชียงใหม่ อันดับแรกก็เห็นด้วยกับการศึกษาการประเมินผลกระทบทางสุขภาพนะครับแต่อยากวงเล็บว่าสุขภาพจิตด้วย ผมมองว่าในเชียงใหม่ทุกวันนี้ ระบบการบริหารยังใช้ไม่ได้ แม้ว่าเราจะมี CEO ขึ้นมาแล้ว แต่ CEO ของเราต้องยอมรับความจริงว่ายังไม่เด็ดขาด เพราะฉะนั้นสิ่งที่เราจะต้องช่วยกันในฐานะที่เป็นพลเมืองเชียงใหม่ก็คือ ช่วยกันกดดันให้ผู้ที่ได้รับมอบหมายอำนาจจากรัฐบาลมาเป็น CEO เชียงใหม่ทำงานอย่างมีประสิทธิภาพ และจริงจังต่อการแก้ปัญหา ทุกวันนี้เราเคยพูดกันถึงเรื่องของปัญหาสุขภาพ ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของปัญหามลพิษทางอากาศที่อันตรายอย่างมากสำหรับคนเชียงใหม่ทั้งหมด ปัญหาสุขภาพจิตสำหรับคนที่อยู่ในเมืองเชียงใหม่เหมือนกัน แปลกใจอยู่นิดหนึ่งว่าโครงการนี้ทำไมวิจัยลึกลงไปที่ข้างมอญ ท่าแพ ป่าตัน ทำไมไม่วิจัยลึกลงไปทางลอยเคราะห์ ซึ่งถ้ามองไปทางลอยเคราะห์จะเห็นว่าบาร์เบียร์ข้างวัดท่าไม้เราแก้ปัญหาไม่ได้ ผมแปลกใจมาก ไม่ว่าจะเป็นนายอำเภอชุมพรซึ่งถือว่าเป็นมือปราบสายเดี่ยวกลางคืนเชียงใหม่ หรือท่านผู้ว่า ทำไมจัดการกับร้านบาร์เบียร์ข้างวัดลอยเคราะห์ไม่ได้ ผมแปลกใจที่สุดตรงนี้ ก็คงต้องฝากนายก อบจ.อีกท่านเหมือนกันท่านมารับฟังปัญหาแล้ววันนี้ ก็คงจะช่วยกันเพราะว่าเชียงใหม่คงไม่ใช่ของใครคนใดคนหนึ่งคงต้องช่วยกันทุกคน อีกอันหนึ่งนะครับก็คือว่าในเรื่องทุกวันนี้ที่ใครๆเข้ามาอยู่ในเชียงใหม่นี้ คำว่าเมื่อก่อนว่าใครมีเงินพันมาเชียงใหม่ก็จะเป็นเงินหมื่น ใครมีเงินหมื่นก็ได้เงินแสน ก็เห็นจะจริงเพราะว่าในอดีตที่ผ่านมา คนเชียงใหม่จริงๆแล้ว โดย nature ก็คือเป็นคนที่ไม่ต่อสู้เมื่อถูกริดรอนสิทธิ จะเฉยๆ เอาเป็นว่า ตามใจเป็นแต่จะเพราะฉะนั้นจะเห็นได้ว่ามีคนต่างถิ่นเข้ามาอยู่เชียงใหม่มากมายแล้วก็รุกรานคนในท้องถิ่นเดิมของคนที่มาอยู่เชียงใหม่ เช่น การค้าขายมือใครยาวสาวได้สาวเอา อันนี้ต้องไปโทษเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่ว่าจะเป็นเทศบาลหรือว่าจังหวัด กรณีที่มีการปล่อยให้การค้าขายบนทางเท้าขายก๊วยเตี๋ยว ขายสับปะรมี่เกี้ยว หรือว่าอะไรต่างๆ เยอะแยะไปหมดไม่ว่าหน้าเต้าหู้ของฮองเต้ที่ไหนก็แล้วแต่ก็มาขายในเชียงใหม่ ตรงนี้ทำไม่ครับ ไม่เสียภาษี ไม่

เสียค่าเช่า มีรถเข็นคันหนึ่งก็มาอยู่บนทางเท้าได้แล้ว และก็เอาทางเท้าของเราไปหาผลประโยชน์ อันนี้ก็มองเจ้าหน้าที่ของรัฐว่าคงต้องเข้มงวดขึ้น หรือว่าวันดีคืนดีชาวสวนมีผลิตผลมากมายเนื่องจากว่าอัดปุ๋ยลงไปเต็มที่ ใส่สารลงไปเต็มที่ ผลิตผลขึ้นมาล้นตลาด ก็นำผลผลิตเหล่านั้น เอาลั่นจี้มาขายข้างถนนหน้าสวนบวกหาต คนเชียงใหม่ซึ่งไม่มีวินัยในการขับรถแล้วก็จอดรถซื้อ รถติดวินาศสันตะโรไปหมด ประเด็นนี้ ผมคนหนึ่งที่เคยภาชีรถยนต์ เสียภาษีการค้า เสียภาษีเงินได้ ผมรู้สึกที่ผมถูกเอาเปรียบ ไม่เป็นธรรมกับคนที่เสียภาษีอย่างผม อย่างนี้เป็นต้น ดังนั้นต้องมองให้ครอบคลุมไปว่าไม่ใช่มองที่คนจนอย่างเดียวต้องมองที่คนรวยด้วยเหมือนกัน ความภูมิใจในความเป็นเอกลักษณ์ของเมืองเชียงใหม่ที่คุณหมอได้พูดไปเมื่อกี้ เรื่องจิตวิญญาณผมเห็นด้วยเป็นอย่างยิ่ง เรื่องวัดวาอารามมีมากมาย แต่อยู่ดีๆ ก็มีเรื่องของตึกสูงขึ้นมาเรื่อยๆ เค้าบอกว่า “มีตึกสูงขึ้นมาแน่นนัก นัก แล้วแน่นน้อยจะเหลืออันหยั่ง” ผมก็เลยบอกว่า “ไม่ต้องตกใจ แน่หมบเม้นจะมีตึกสูงขึ้นอีกหลังหนึ่งที่อิมน้ำปิง ซึ่งใกล้กับกาดเมืองเชียงใหม่ ก็เมื่ออันก็จะมิมลภาวะน้ำเสียลงไปสู่น้ำปิงแท้หมบ ก็ชาวเชียงใหม่ก็ต้องอับกรรมแท้หมบ นะครับ” ตรงนี้ก็เลยไปอีกข้อหนึ่งเมื่อกี้นี้ ท่านตัวแทนจากแขวงทางบอว่า นักธุรกิจต้องเอาเปรียบ ต้องเป็นผู้ที่กวาดกำไร พอตีพาดพิงมาถึงผมด้วยนะ นักธุรกิจที่ดีต้องมองถึงสังคม แล้วก็สิ่งแวดล้อมด้วยเช่นกัน เพราะฉะนั้นถ้าเป็นแบบนี้จริงแสดงว่าเป็นนักธุรกิจที่ไม่ดีควรจะช่วยกันกำจัดออกไป

รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์

อยากเรียนสั้นๆว่าที่ไปเลือกข้างม้อยกับปาดัน นั้นไม่มีอะไรหรอกครับ คือเนื่องจากว่าเรามีงบประมาณในการศึกษาไม่เยอะเลยเลือกเอา 2 กลุ่มพื้นที่ก่อน คือ 1. พื้นที่ที่อยู่กลางเมืองการจราจรแออัด มาดูซิว่าเขาคิดอย่างไรบ้างเขามีผลกระทบอย่างไร ก็เลยเลือกข้างม้อยกับท่าแพ 2. ไปเลือกพื้นที่ชายขอบเทศบาลก็คือชุมชนปาดันซึ่งก็อยู่ห่างจากเมืองไป การจราจรน้อยกว่า รถสี่ล้อไม่ค่อยจะวิ่งไปถึง ว่าเขามีปัญหาอะไรเหมือนหรือแตกต่างกันหรือไม่ ก็มีเหตุผลเพียงแค่นี้

ผศ.นพ.รณภพ เอื้อพันธเศรษฐ์

โรงพยาบาลมหาราชนครเชียงใหม่

ผมอยากจะพูดสั้นๆ ว่าเดี๋ยวกำลังเกรงว่าถ้าพูดถึงประเด็นปัญหาในเชียงใหม่มันจะเยอะความนึกกลัวจะไม่สอดคล้องกับงานวิจัย เพราะถ้าสอดคล้องกับงานวิจัยคือการพัฒนาเมืองและการขนส่ง แต่ว่าพอคนนำเสนอมาเสนออยู่หลายมิติ พอถ้าหลายมิติมากจะใช้เวลานี้คุยเรื่องปัญหาเชียงใหม่ทั้งหมดหรือเปล่า ก็ต้อง scope เพราะเดี๋ยวผมกลัวว่ามันจะไม่ออก และอีกประเด็นคือที่อยากจะบอกว่าอยากจะให้ทำต่อไป ผมไม่แน่ใจว่ามันคงเป็นอย่างที่ท่านประเวศได้กล่าวคือ ถ้าจะทำเรื่องอะไรมันต้องมีอยู่ 3 ส่วน คือภาควิชาการ ภาคการเมือง ภาคประชาชน ผมไม่รู้ว่าจะเชียงใหม่ที่น่าจะเข้าใจว่าน่าจะมีคน work อยู่หลายภาคๆ ภาคตรงนี้อาจจะเป็นเรื่องภาควิชาการส่วนหนึ่ง คราวนี้ถ้าโอกาสดีมีท่านรองนายก อบจ.มา หัวหน้าส่วนราชการมาช่วย work เรื่องการเมืองด้วยก็ดี แต่ว่าก็ต้อง scope ให้ชัดเจนว่าถ้าประเด็นเรื่องขนส่งเรื่องเดียวในเชียงใหม่มันกระทบไปเยอะ ถ้าจะชูประเด็นนี้มาประเด็นหนึ่งแล้ว แล้วก็มันก็น่าจะมีผล แต่ในเรื่องการเมืองผมว่าสำคัญคือต้องให้เกี่ยวข้องกับทางเทศมนตรีเชียงใหม่ ซึ่งผมเข้าใจว่าการเมืองมีสูงมากในเชียงใหม่ ขนาดว่าจะทำรถขนส่ง

สาธารณะ ถ้าถามใครรู้ดีแต่ทำไม่ได้ ผมว่ามันมีมิติที่เกี่ยวข้อง คือถ้าจะจับประเด็นนี้มาเป็นประเด็นก็ต้องทำก็ต้องมีคน work out ให้เป็นเรื่องเป็นราวทั้งหลายส่วน ผมยังไม่เห็นด้วยที่จะไปบอกว่ารัฐบาลกลางอย่างเดียวมาทำ เพราะว่ามันเหมือนกับกบเลือกนาย กบบอกว่าทำไม่ได้ ขอนายดี ๆ มา ใ้กบถ้าเจอนายดี ใ้การเมืองก็เป็นการเมือง ยิ่งงี้เค้าก็ต้องเอาฐานเสียง และถ้าผมจะวิเคราะห์เรื่องการเมือง คือเทศบาลเลือกผ่านไปแล้ว คิดว่า 4 ปี คงไม่มีปัญหาอะไร แต่ว่าการเมืองระดับประเทศจะปีหนึ่งจะเลือก ผมว่าช่วงนี้ไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลงที่จะกระทบฐานเสียง เพราะเขาคงไม่กล้าทำอะไรในช่วงปีนี้ เพราะฉะนั้น เชียงใหม่ก็จะ delay ปัญหาไป 1 ปี จริงไม่ครับ เพราะว่าไม่ทำอะไรตอนนี้อย่างไร เพราะว่าการกลุ่มที่เป็นฐานเสียงก็ยังมีอยู่ อาจจะ delay ไปสองปี สามปีพอสุดท้ายจะเลือกรอบใหม่มันก็ไม่ทัน เพราะฉะนั้น ถ้าจะ work วิธีหนึ่งก็คือวิชาการจะ work จะ work อย่างไรก็ work ไป การเมืองถ้าเข้ามาช่วยก็ต้องมาช่วยอย่างไรให้คำนึงถึงประชาชนตามที่หาเสียงไว้ ส่วนภาควิชาการตรงนี้ก็นำเสนอไป มีเวทีหลายเวที ก็แล้วแต่นักวิชาการมาช่วยกันนำเสนอเป็นนโยบาย อีกอันหนึ่งที่ผมว่าขาดในส่วนของตรงนี้ไป ผมไม่แน่ใจว่าทางสื่อมวลชนมาหรือเปล่า เพราะปัจจุบันเรื่องสื่อมันสำคัญ ถ้าจะเอาประเด็นนี้เป็นเรื่องสื่อ ผมว่าเรื่องขนส่งในเมืองเชียงใหม่ สื่อเขาเกาะติด มีคนมาเป็นหัวเรี่ยวหัวแรงแล้ว ใครก็ได้จะเป็นหัวเรี่ยวหัวแรงแล้วเขาจะเกาะไปตลอดว่าปัญหาขนส่งเป็นอย่างไร ทำไมสองแถวยังไม่อย่างนี้ ผมว่ามันเกาะติดปัญหาดตรงนี้จะหาใครเป็นเจ้าภาพพระเอกที่จับ จะรอ CEO จากรัฐบาลจากตรงนี้ผมผมก็ไม่แน่ใจ อบจ.ในฐานะท้องถิ่นใหม่ เทศมนตรี อะไรก็แล้วแต่ต้องwork ไป ก็ขอสรุปประเด็นสั้นๆ เพื่อจะได้เข้ากับหัวเรื่องในตรงนี้

รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์ดา

ขอตอบสั้นๆ ว่า 1. ความจริงเรื่องของเมืองนี้เยอะเรื่องมาก มีปัญหามากมายนะ ตั้งแต่การกำจัดของเสียก็ใช่ เรื่องอากาศก็ใช่ เรื่องขนส่งก็ใช่ เรื่องที่กระทรวงก็ยังใช่ อันนี้กำหนดมาตายตัวว่าเราจะพุ่งประเด็นมาที่การขนส่งก่อน ที่พุ่งมาก่อนเพราะไม่อยากจะจับอะไรที่กว้างมาก และเป็นการวิจัยที่เราเองก็ยังไม่แน่ใจว่าการประเมินผลกระทบทางสุขภาพนี้จริงๆแล้วกระบวนการทำเป็นอย่างไร เพราะมันเพิ่งเริ่มมาเมื่อ 2 ปีที่แล้วในประเทศไทย ผมคิดว่ามันจะเป็นโครงการของเราซึ่งเดินหน้าล้ำมาสู่ stage ของการประเมินจริงๆ โดยจริงๆอยากเรียนขั้นตอนนิดหนึ่งว่า ตอนนี้ผมอยู่ในขั้นตอนที่ 3 คือขั้นตอนการคาดการณ์ผลกระทบและกำลังร่างรายงานผลกระทบ ร่างรายงานนี้ต้องมีข้อเสนอโยนออกไปว่าเราจะมีมาตรการในการลดอย่างไร เราเสริมสุขภาพอย่างไร เสร็จแล้วมันจะมีขั้นตอนที่ 4 ซึ่งผมจะต้องเสนอร่างรายงานนี้ต่อ public อันนี้จะเป็น public รวม ทุกกลุ่ม อาจจะใช้ทั้ง 200 คน นะครับเพื่อให้เขาพิจารณาข้อเสนอของเรา จะมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงอย่างไรเพราะอย่างที่เราบอกแล้วว่า อันนี้มันเป็นกระบวนการของสาธารณะไม่ใช่ของนักวิจัย และขั้นตอนที่ 5 คือขั้นตอนที่พยายามเข้าไปมีส่วนในการตัดสินใจของท้องถิ่นหรือของส่วนกลาง บทบาทตรงนี้ความจริงที่ผ่านมาพยายามจะทำอยู่บ้าง แม้ว่าไม่เต็มปากเต็มคำก็ตาม เช่นก็มักจะไปปรากฏชี้แจงในที่ประชุม ในวงเสวนาหรือบางทีนั้นก็คือความพยายามที่จะเจอกับผู้บริหารเป็นการส่วนบุคคลในการที่บอกเล่าในขณะนั้นท่านคิดอย่างไรในเรื่องของผลกระทบทางสุขภาพ ท่านจะมีนโยบายอย่างไร ก็พยายามที่จะคุยไป แต่นั่นก็หมายความว่าจริงๆแล้วหลังจากที่มีการประเมินผลนี้ มันจะเข้าสู่ขั้นตอนของการพยายามเข้าไปมีส่วนในการบริหารเมือง

แต่จะทำให้แค่ไหนก็ยังไม่การันตีนะครับว่าจะประสบความสำเร็จมากน้อยแค่ไหน ก็เรียนให้ทราบ ว่า 1. การศึกษาครวนี้พยายาม limit ที่การขนส่ง หนึ่งด้วยความรู้ น้อย สองมันต้องมีขั้นตอนในการเดินต่อไป ร่าง เป็นรายงานออกมา พิจารณาโดยสาธารณะชนโดยดูว่าเขาเห็นตรงกับเราหรือไม่ บางอย่างเราเห็นอย่าง แต่ เขาเห็นอย่าง ผมยกตัวอย่าง บางที่เราคุยเรื่องของอุบัติเหตุ รู้สึกทางฝ่ายรัฐจะเป็นฝ่ายนำอยู่ตลอดเวลา ประชาชนรู้ใหม่เขาตระหนักมากน้อยแค่ไหนกับอุบัติเหตุ ก็แปลกดีนะ ผมไปคุยกับคนในชุมชนข้างม่อ ย ทำแพ ยกตัวอย่างนะ ผมให้เขาทดลองสังเกตแผนที่มานะ ถามว่าจุดอุบัติเหตุมันอยู่ที่ไหน คำบอกได้ไหม คำ สามารถบอกผมได้นะว่าจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยในพื้นที่เค้าอยู่ที่ไหน และมันน่าจะเกิดเพราะสาเหตุอะไร และที่ ปาดันก็บอกได้เหมือนกันนะว่าจุดไหน แสดงว่าคนระดับรากหญ้าก็พอที่จะตระหนักที่ปัญหานี้เหมือนกัน ในขณะที่เขาพูดถึงความเครียด ความกังวล ผลการสำรวจ มันยังไม่ค่อยชัด ชักครั้งหนึ่งเห็นว่ามันน่าจะ จริง แต่มันอาจมีปัญหาคืออื่น ปัจจัยอื่นแทรกซ้อนขึ้นมาก็ได้ ก็เรียนชี้แจงนิดหนึ่งว่ามันต้องมีขั้นตอนทำงานกัน ต่อไป วันนี้บังเอิญอย่างที่เรากล่าวว่าเราอยู่ขั้นตอนที่ว่าผลกระทบเรารู้แล้ว เราจะเปลี่ยนแปลง เสนอ อย่างไร เพราะคิดว่า หน่วยงานน่าจะเป็นคนซึ่งอย่างน้อยน่าจะมีแนวคิดมาก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงได้ เช่น ถามว่า ในประเด็นต่างๆนี้ทางเทศบาลคิดว่าเราควรทำอะไร ทางหน่วยงานทางควรอะไรได้บ้าง ทาง หน่วยตำรวจซึ่งมองในแง่ของผู้กำกับกติกากในการจราจรและรวมทั้งผู้ได้รับผลกระทบจากการจราจรด้วย ซึ่งตำรวจเองจะทราบหรือไม่ ไม่รู้แน่แต่ว่าคนยังมองว่า ยังยอมรับว่าผลรวมย่อมเป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรง จาก pollution เพราะเห็นว่าคุณเป็นบุคคลเสี่ยง เพราะฉะนั้นคุณอาจจะพูดได้ทั้งสองบทบาท

คุณพรธรรม แยมพลอย

นายช่างแขวงกรทางเชียงใหม่นี้ 2 แขวงกรทางเชียงใหม่นี้ 2

ท่านชี้แจงเรื่องการขนส่งไว้ตรงไหน ที่ตะกั่วที่เราพูดกัน ที่บริเวณปาดันบริเวณในชุมชนที่เราไปถาม ข้อมูลมาเป็นตัวแทนของการพิจารณาแก้ปัญหา ประเด็นก็คือว่าท่านชี้แจงแก้ปัญหาการขนส่งนี้ที่จะเอามา เป็นประเด็นว่าเป็นปัญหาต่อชุมชนนี้ ต่อเมืองเชียงใหม่ ท่านชี้แจงไว้ตรงไหน ถ้าท่านชี้แจงไว้ตรงไหน มันจึง จะได้เอาข้อมูลนั้น back up ได้หรือไม่ ถูกไหมครับ ถ้าท่านชี้แจงเมืองเชียงใหม่แล้วเอาข้อมูลของชุมชนปาดัน มามันไม่เข้ากันหรอกครับ ทำให้วิเคราะห์ไม่ออก แล้วพิจารณาไม่ได้ ขอนำเรียนว่าขอทราบแนวทางที่ชี้แจงไว้ ก่อนได้ไหมครับ เพราะเทศบาลจะได้ชี้แจงหรือผมจะมีส่วนเกี่ยวข้องจะได้ทราบถ้าท่านชี้แจงไว้ในเขตเทศบาล ผมก็คงจะรับฟังนะครับ

รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์

ขอใช้คำว่าพื้นที่เมืองได้ไหม เอาละทางเทศบาลแน่นอน ชัดเจน อาจจะล้าไปถึงชานเมืองบ้าง พื้นที่ เขตเทศบาลและชานเมือง หรือพื้นที่ชนบทหรือพื้นที่ต่างๆของจังหวัดเชียงใหม่

อ. แสง มาละแซม

โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย

ครับ กระผมมาจากโรงเรียนยุพราช ในฐานะที่อยู่ในส่วนราชการที่อยู่ในเขตคูเมืองสี่เหลี่ยมซึ่งเป็นโรงเรียนขนาดใหญ่แล้วก็ได้รับผลกระทบเรื่องของการจราจรในแต่ละวันมากพอสมควรนะครับ ผมอยากจะพูดอยู่ 2-3 ประเด็น ผมว่า ผมอยู่ในเขตเมืองโดยเฉพาะอยู่ในโรงเรียนยุพราชมานี้เกือบจะ 30 ปีแล้ว ผมได้เห็นอะไรมาได้มากพอสมควรเรื่องเกี่ยวกับระบบการจราจร ที่ผ่านมามีปัญหาการจราจรไม่ว่าเมืองไหนๆ มันเหมือนกันหมด มันคือปัญหาเชิงโครงสร้าง แล้วก็ปัญหาในเชิงนโยบายของรัฐ ในองค์กรรวมใหญ่ๆ ในเชิงโครงสร้าง นี่เราแก้ปัญหาในเชิงปริมาณมากกว่าคุณภาพ แล้วก็นโยบายของรัฐนี้ผมว่าโดยเฉพาะเรื่องเกี่ยวกับยานพาหนะนี้หรือเรื่อง BOI ก็ตามการส่งเสริมการลงทุนด้านการผลิตรถยนต์หรืออะไรพวกนี้มันไปสวนทางกันกับทางที่เราแก้ ผมเคยอ่านเอกสารการแก้ไขการจราจรในเกาะสองงกับเกาะสิงคโปร์ ระบบขนส่งมวลชนนี้เขาแก้ไขในระยะไม่น้อยกว่า 20 ปี ขนาดที่เขาพยายามลดจำนวนรถส่วนบุคคลลง เขาได้เพิ่มขนส่งมวลชนเข้าไปแทรก ในระยะ 20 กว่าปีเท่าที่เขาแก้ไขสำเร็จ มีความรู้สึกที่ไม่อยากจะขับรถออกจากบ้าน ผลสุดท้ายคืออะไรไม่รู้ไหม ระบบขนส่งมวลชนสมบูรณ์แบบ ที่เป็นเช่นนี้เพราะอะไร ปัญหาบีบรัดเขาคือข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่เกาะเขาไม่มีทางเพิ่มได้ครับ มิฉะนั้นรถจะล้นเกาะ อายุรถไม่เกิน 5 ปี ถ้าเกินแล้วไปแล้วจะบีบแล้วส่งไปญี่ปุ่นต่อญี่ปุ่นก็ผลิตมา ดังนั้นมันจึงเป็นปัญหาโดยรวมทั้งทางด้านสุขภาพอนามัยด้วย ปริมาณรถด้วย อายุของผู้ที่จะมีใบขับขี่ต้องไม่ต่ำกว่า 30 ปี ทำผิดครั้งเดียวยึดเลย มันถึงจะเป็นบริบทที่ไปพร้อมๆ กันอันนี้ก็คือ นโยบายของรัฐ ประเด็นที่สองที่ผมอยากจะพูดถึงเรื่องเกี่ยวกับที่มันใกล้ตัวผมที่สุดนะครับ เข้านี้ นะครับผู้อำนวยการโรงเรียนผมพูดหน้าแถวว่า อันนี้ผมด้านตะวันตกเป็นวิทยาลัยอาชีวะแล้วก็เอารถไปจอดเรียงเลย เราเคยบอกเทศบาล เราเคยบอกตำรวจบอกว่า คือไม่มีที่จอดรถให้กับนักศึกษาในโรงเรียนก็เลยเอามาจอดเรียงราย แล้วอีกประการหนึ่งก็คือ มีแม่ค้าขายของข้างรั้วโรงเรียนแล้วเด็กก็ยื่นมือออกไป ผมว่ามันเป็นภาพที่น่าเกลียดมากเด็กยื่นมือออกจากรั้วไปเหมือนกับนักโทษที่ยื่นออกจากลูกกรงไปขอส่วนบุญหรือขอของที่เยี่ยม สลอลเลยครับ ถ้าท่านว่า ท่านลองไปยืนดูเป็นแนวยาวไปตั้งแต่การบินไทยยาวไปถึงสี่แยก เราเคยแจ้งให้เทศบาลผลสุดท้ายเลยทราบว่าพวกนี้คือหวัะแนนหรือกลุ่มผู้ที่จะต้องไปพึ่งพาของฝ่ายนักการเมืองท้องถิ่น คือยกตัวอย่างเล็กๆ นะครับ ยังมีที่อื่นอีกมากมาย ของเหล่านี้ก็ไม่มีคุณภาพด้วยครับ เด็กคนนั้นก็ท้องร่วงไป 20 กว่าคนเพราะการซื้อของข้ามรั้วกันนั่นแหละ ด้านหน้าเราเคยห้ามก็หายไปก็มาอยู่ทางข้าง อันนี้ก็คือผลกระทบก็คือการจราจรในช่วงนั้นติดขัดมากในตอนเย็นแล้วก็ตอนเช้าฝากจุดหนึ่งไว้เท่านั้นเพียงจุดเดียว นะครับ จุดอื่นยังมีอีกมากมายผมขอพูดถึงเกี่ยวกับโรงเรียนยุพราช ประเด็นที่สองนะครับ โรงเรียนในเขตเมืองนี้หรือสถานศึกษาเท่าที่ผมเช็คดูนี้คร่าวๆ นั้นมีประมาณ 7 แห่ง เริ่มจากยุพราชฯ อนุบาลฯ พุทธิโสภณฯ ธรรมราชฯ หอพระฯ อาชีวะฯ เทคนิคฯ เหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นประเด็นที่ทำให้เกิดปัญหาด้านการจราจร แต่ว่าเราไม่สามารถย้ายออกไปได้หรือเราไม่สามารถลบออกไปจากแผนที่ในเขตเมืองได้ โรงเรียนยุพราชจะครบ 100 ปีเห็นว่าจะขอที่กับหลวงพ่อดำดาราฯ มา 100 ไร่ กำลังจะย้ายสาขาไปทางนั้น แต่ไม่รู้จะเป็นไปด้วยหรือเปล่า แต่ว่าประเด็นสำคัญอันหนึ่งคืออะไรไม่รู้ไหมครับ เมื่อโรงเรียนยุพราชยังไม่เข้าพื้นที่เขตการศึกษา ยังไม่มีการปฏิรูปการศึกษา กรมสามัญฯ ได้ออกระเบียบไปทั่วประเทศเลยว่าแก้ไขปัญหาการจราจรอยู่ที่คือ รับเด็กในพื้นที่ คำว่าในพื้นที่ที่จะขีดวง ถ้าใครศึกษาเขตพื้นที่ของยุพราช วัฒนฯ นี่ 80 : 20 หมายความว่าเป้าหมายก็คือต้องการให้เด็กมาโรงเรียน ไม่ต้องเอารถมาส่ง ทุกวันนี้เต็มไปหมดเลย

ขนาดนี้เราห้ามรถเข้าโรงเรียน แล้วรถของผู้ปกครองก็ไปแออัดกันอยู่ ไปบีบแตรเรียกลูกนะ ยังดีว่ามันมีโทรศัพท์มือถืออันละครับ โทรบอกมาแล้วนะ มารับแล้วนะ บางคนไม่มีก็บีบแตรลูกคนนี้บีบ 2 ครั้ง ลูกคนนี้บีบ 3 ครั้ง มันเต็มไปหมด ลองไปสังเกตดูไม่ว่าโรงเรียนไหนครับน่าจะเป็นอย่างนี้ ดังนั้นผมคิดว่านโยบาย 80 : 20 เด็กพื้นที่ 80 เด็กนอกพื้นที่ 20 นี่ล้มเหลวมาโดยตลอดครับเพราะอะไรมีคนย้าย ผลสุดท้ายย้ายมาแต่ตัวหนังสืออันละครับ แต่ตัวจริงอยู่สันทราย อยู่สันป่าตอง ต้องนั่งรถเดือนกันมารถตู้กันมาโดยตลอด มันแก้ปัญหากันไม่ได้ นี่คือนโยบายของรัฐซึ่งมันเป็นไปไม่ได้ อันนี้โดนเฉพาะโรงเรียนยุพราช โรงเรียนวัฒโนฯ หรือโรงเรียนอื่นๆ ในจังหวัดใหญ่ๆ ก็จะเป็นอย่างนี้ที่ได้รับความนิยม อันนี้ก็คือนโยบาย 80 : 20 หรือ 70 : 30 อันนี้เป็นต้นนะครับ ผมคิดว่ายังมีโรงเรียนอื่นๆ หรือจุดอื่นๆ ที่มีการจรรยาบรรณติดขัด อย่างเช่น ดาราช ปรินทร์ มงฟอร์ตฯ เรยีนฯ พระฤทัยฯ ไชยโรจน์ฯ แล้วก็กลุ่มทางด้านข้างเผือกอีก คือต่อไปนี้ผมคิดว่าถ้าใครจะสร้างโรงเรียนใหม่นี้ไม่น่าจะสร้างอยู่ในเขตเหล่านี้ แต่ถ้าจะสร้างต้องมีพื้นที่พอสำหรับจอดรถ ไม่เหมือนกันกับอาชีวะ หรือเทคนิค อันนี้ก็คือปัญหา มีบางโรงเรียนห้ามมิให้นักเรียน เอารถไปจอดในโรงเรียนซึ่งขัดกันกับข้อเท็จจริงนะครับ แต่อย่างไรก็ตามเราไม่สามารถกำหนดพื้นที่ เราไม่สามารถจะกระจาย โรงเรียนออกไปเหมือนกันกับทางต่างประเทศได้ ผมเคยไปศึกษาดูงานที่ญี่ปุ่น โดยเฉพาะเมืองเกียวโตนะครับ โรงเรียนมัธยมนี้กระจายไปทั่วเมือง โรงเรียนหนึ่งมีนักเรียนแค่ไม่เกิน 1,000 คน โรงเรียนยุพราชเดี๋ยวนี้ 3,400 นะครับแล้วกำลังถูกบีบให้ขณะนี้ โดยเฉพาะผมยกตัวอย่างเช่นชั้น ม.1 เราขอเปิด 6 ห้อง แต่ถูกบีบจากอะไรไม่รู้ให้เปิด 9 ห้อง เด็กฝาก นามบัตร ว่าระดับไหนก็ตามมา ดังนั้นโรงเรียนมันก็โตเดียว ปัญหาการจราจรก็อัดเข้ามาอันนี้ผมขอยกตัวอย่างจุดนี้จุดเดียว ดังนั้นผมขอแสดงความคิดเห็นว่า ผมว่าจริงๆ แล้วการที่จะแก้ไขปัญหาด้านการจราจรต้องดูที่เรื่องโครงสร้างและก็นโยบายของรัฐด้วย ประเด็นอีกอันหนึ่งผมขอทิ้งไว้อันสุดท้ายนะครับว่าการพัฒนาใดๆ ถ้าจะใช้ภูมิปัญญากันจริงๆ แล้วนี้วัฒนธรรมกับการพัฒนาน่าจะอยู่รวมกันได้ ถ้าเราจะใช้ภูมิปัญญาจริงๆ เราไม่ควรจะแยกออกจากกัน เมืองเก่าเมืองโบราณ ผมไปดูที่เมืองเกียวโตซึ่งเป็นเมืองโบราณอายุ 1,400 ปี เชียงใหม่ 700 ปี ครั้งหนึ่ง เราสามารถแบ่งสัดส่วนระหว่าง เมืองเก่าและเมืองโบราณ เช่นเมืองนาราเมืองอะไรพวกนี้ได้อย่างชัดเจน ดังนั้นการพัฒนาก็ไปด้วยกันได้ คนสามารถอยู่รวมกันกับวัฒนธรรมที่ดั้งเดิมได้ ถ้าเราใช้ภูมิปัญญากันจริงๆ

รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์

ขออนุญาตเคลียร์ทัศนคติหนึ่งนะ ในกรณีซึ่งเรามีปัญหาเรื่องของเช่นระบบการรับเข้า 80 :20 fail แล้วก่อให้เกิดปัญหามากมายทุกพื้นที่อยู่ใกล้กับสถานศึกษาเนี่ยะ ไม่ทราบพอมีข้อเสนอไหมว่าเราสามารถทำอะไรได้บ้างในประเด็นตรงนี้นะครับ เช่นในเมื่อระบบ 80 :20 มัน fail จะให้จังหวัดเชียงใหม่ทำอะไร ท่านพอจะนึกออกบ้างไหม

คุณ.....

กรณีนี้ผมจะให้ข้อมูล ท่านรอง อบจ. นั่งอยู่ตรงนี้น่าท่านอาจจะต้องรับผิดชอบโรงเรียน เนื่องจากการถ่ายโอนความรับผิดชอบเรื่องการศึกษาไป ต่อไป อบจ.หรือเทศบาลก็อาจจะต้องเข้ามาดูแล ผมคิดว่าต้องลด

ขนาดโรงเรียนแล้วก็ต้องกระจายโรงเรียน ผมเคยเสนอแนะโรงเรียนเทศบาลว่า ในเมื่อความนิยมในคำว่า ยุพราชหรือวัดโนฯ หรืออะไรนี้ เอาโรงเรียนเชียงยืนว่าเป็น ยุพราช 2 เอาไหม เช่นสมมุติว่านักเรียน ม.1 นี้ โรงเรียนยุพราชต้องการซัก 500 แต่มีคนมาสอบซัก 2,000 ที่เหลือนั้นก็เข้าไปอยู่ยุพราช 2 (เชียงยืน) อะไรอย่างนี้ คือก็เหมือนกันกับกรุงเทพฯ นะครับ สตรีวิทย์ 1 สตรีวิทย์ 2 สอนกุหลาบ 1 2 3 อะไรอย่างนี้ ผมว่าเป็น การกระจายนักเรียนออกไปและเป็นการลดขนาดของโรงเรียนในชุมชนแออัดลง ในเมื่อคนมันติดกันอย่างนี้ อันนี้เราพูดถึงเกี่ยวกับทางราชการแต่ทางโรงเรียนเอกชน ขณะนี้นะครับโรงเรียนหลังการปฏิรูปการศึกษานี้ จ.เชียงใหม่ได้แบ่งเขตพื้นที่การศึกษาออกเป็น 5 เขต โรงเรียนในเขตเมือง นี้อยู่ในเขตพื้นที่การศึกษาที่ 1 เพราะฉะนั้นคนที่มีย่านๆ ที่มีตึกนี้คือเขตพื้นที่การศึกษาที่ 1 โรงเรียนในเขตเมือง แล้วก็ต่อไปนี่ก็อย่างที่ผม เรียนให้ทราบว่าคุณองค์กรส่วนท้องถิ่นนี้จะเข้ามาจับบทบาทที่ร่วมโดยเฉพาะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐาน ผู้คนเข้าไปเป็นบอร์ดของโรงเรียนแล้วตามโครงสร้างใหม่ของการศึกษาก็เกี่ยวกับการศึกษา เพราะตอนนี้ทุกโรงเรียนนะ ครับ ได้มีคณะกรรมการการศึกษาขั้นพื้นฐานซึ่งไปจากองค์กรท้องถิ่น ไปจากชุมชนไปจากอะไรแล้ว ผมว่า น่าจะส่งผ่านทางบอร์ดของโรงเรียนและบอร์ดของเขตพื้นที่การศึกษาพวกนี้เพราะต่อไปจะเป็นผู้กำหนด นโยบาย

รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์

ก็ควรกระจายแหล่งกิจกรรม กระจายโรงเรียนดัง ออกไปเป็นโรงเรียนดัง หลายๆ โรงเรียนหลายๆ พื้นที่ ลดระยะการเดินทางของนักเรียน

คุณวัลลภ แซ่เตียว

รองนายกองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่

ต้องขอขอบคุณที่ทุกคนมองเห็นความสำคัญของ อบจ. ว่าจะมีประโยชน์กับการพัฒนาเชียงใหม่ได้ มากขนาดไหน แต่ก่อนอื่นขอเสนอว่าความคิดเห็นส่วนตัวตามประสบการณ์ว่าผมเพิ่งได้รับตำแหน่งได้ 3-4 วันเอง คราวนี้นักการเมืองนี้ออกตัวก่อนนะครับว่าเป็นอาสาสมัคร อาสาสมัครเพื่อประชาชนอยู่แล้วนะครับ แต่ ณ จุดนี้นะครับผมขอเสนอความคิดเห็นส่วนตัว เพราะว่าการทำงานใหม่เรายังไม่ทราบว่าระบบของ อบจ.จะเกี่ยว หรือว่าให้ประโยชน์กับสังคมทางด้านนี้อย่างไร เมื่อที่ผมฟังหลายๆ ท่านและเชื่อว่าทุกท่านคิดเหมือนกันหมด เห็นเหมือนกันหมด แต่ทำไม่ได้ทั้งหมด ทางคุณหมอเมื่อกี้ก็พูดอยู่นะครับ เราเจาะจงไปที่ละเรื่อง ซึ่งผมเชื่อว่าคำว่าเมือง คือเป็นศูนย์รวมทุกสิ่งทุกอย่างอยู่ในเมือง วิถีแก้ก็แก้ทีละเปราะ ทีละจุด แล้วเราจะแก้ได้อย่างไร ยกตัวอย่างนายกฯทักษิณ แก้วเสฟติด คุณกล้าแก้ไหม คุณกล้าทำไหม ทุกหน่วยงานกล้าหรือเปล่า คุณกล้าพร้อมเครือข่ายที่จ่อข้างยุพราชหรือเปล่า คุณยอมรับความจริง ทำไมมันเพราะอะไร เหมือนทางอ. แสงบอกแก้ปัญหา 20 : 80 ขนาดครูยังอยากย้ายมายุพราชเลยไม่ใช่ว่านักเรียน มีครูคนไหนใหม่ที่อยากย้าย ไปอยู่ร่มก้อย ผมก็ไม่เชื่อ ฉะนั้นทุกอย่างมันยืนยันอยู่บนความเป็นจริงจริงๆ ว่าตอนนี้เราถึงจุดวิกฤต เราควรจะ แก้อย่างไร แต่ผมไม่เชื่อว่าเราจะแก้ได้ทั้งหมด แต่เราทำให้เบาบางลง ทำให้ดีขึ้น เหมือนกับที่เมื่อกี้ขออภัย อ. ลำดวนที่ว่า 80: 20 ทำอย่างไรจริงๆ ถ้าเราทำจริงๆ นี่ทำได้ เราตรวจสอบได้ คุณ 80 จริงหรือไม่ เด็กอยู่ในเขต พื้นที่จริงหรือเปล่า มีคนโอนมาภายในปี 2 ปีจากสันทรายแล้วก็เอาสามะโนครวนี่มาขึ้นยุพราชว่าสอบเข้า จริง

หรือไม่ ระเบียบผมเชื่อว่าประเทศไทยนี้กฎหมายมีให้ใช้อยู่แล้ว แต่คนจะใช้หรือเปล่า เพราะฉะนั้น ผมอาจจะพูดฟันธงนิดหนึ่ง เพราะว่าก็ไม่ใช่นักวิชาการแต่ปฏิบัติมาตลอด ท่านเชื่อไหมครับว่าผมเคยทำรถเมล์เหลืองเป็นหุ้นส่วนในรถเมล์เหลืองด้วย ขาดทุนไป 20 กว่าล้านครับ ถามว่าล้มเหลว หรือไม่ทำต่อ ผมบอกท่านช่วยไหม ผมช่วยตัวเองมาแล้ว เพราะฉะนั้นการยืนอยู่บนความเป็นจริงแล้วแก้ตามความเป็นจริง ในแต่ละหน่วยงาน ซึ่งผมก็เชื่อแน่ว่าทางสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุข ก็มีส่วนหนึ่งการประชุม ก็ต้องกลับไปรายงานผลการประเมินจริงไหม ทำได้ตามที่เราคิดหรือเปล่า ทุกฝ่ายทำได้ไหม เพราะฉะนั้นเหมือนหน่วยการเมืองเหมือนกัน ผมพูดตลอด ทำไมถึงมีหวัคะแนน เพราะคนไม่ใช่หวัคะแนนไม่มาลงเสียงนะ ถ้าคุณมาลงสิ ผมบอกตรงๆนะครับผมเล่นการเมืองไม่เคยใช้เงินซื้อ เพราะผมเป็นอาสาสมัครผมจึงเสียสละอยู่แล้ว เพราะฉะนั้นทุกหน่วยงานไม่ว่าเอกชน ราชการ ผมว่า เราต้องมาประสานงานกันแล้วค่อยๆ ลดปัญหามันลง แก้แต่ละส่วนซึ่งผมไปทำงานสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจทุกท่านบางท่านอาจจะทราบ 20 ปีคุยกันมาว่าทำไมถนนสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจไม่เกิด เส้นทางสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจไม่เกิด เพราะเรามีแต่สัมมนาแต่เราไม่ทำ ผมพูดตรงๆนะครับและผมเชื่อแน่ว่าผมจะรับข้อมูล ท่านปลัดองค์กรนั้นมาด้วย จะให้ผมช่วย ท่านนายกฯได้สั่งมาว่าท่านเป็นคนเชียงใหม่ ท่านจะทำงานให้เชียงใหม่เต็มที่ อยู่ในกรอบอำนาจที่ท่านจะทำ เพราะฉะนั้นถ้าสมมุติอันไหนที่เกี่ยวกับการเมืองเราแต่ละต้องไม่ได้ เราต้องมีวิชาการมาอ้างอิงอยู่แล้วใช่ไหมครับ ท่านว่าจริงไหม เรามีทุกอย่างมาอ้างอิงอยู่แล้ว เช่น คุณระเบียบรัตน์ว่าอย่างนี้ เราก็มีผู้หญิงชาวเชียงใหม่ว่าฉันก็ไม่ใช่จะต้องการเข้าไปเหมือนกัน แต่ถ้าล้มเหลวไปพูดสิ คนไม่เชื่อหรอกครับ เพราะฉะนั้นเรามีสิ่งที่เราอ้างอิงเราทำได้ และผมมั่นใจว่าเชียงใหม่ยังทำไม่ยาก เพราะว่าจากราจรเมืองเชียงใหม่ท่านจะสังเกตง่ายๆว่า ทำไมถึงจะเกิดจากราคับคั่งจะเกิดเฉพาะจุดที่จะคับคั่งเท่านั้น เหมือนขยะ เมื่อก่อนผมเคยเป็นที่ปรึกษานายกเทศมนตรีเทศบาลนครเชียงใหม่ ท่านคุณหมอเดชาศักดิ์ทราบ พยายามจะไปเกิดหน้าอนุสาวรีย์สามกษัตริย์ได้ไหม เป็นไปไม่ได้ ขยะมันก็จะเกิดที่ตลาดเมืองใหม่ มันก็จะเกิดที่ตลาดวโรรส ถ้าขยะพิษก็จะไปเกิดที่มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ คณะแพทยศาสตร์ใช่ไหมครับ เป็นไปไม่ได้ที่ขยะ(พิษ)จะเกิดที่ตลาดวโรรส ผมไม่เชื่อ เพราะฉะนั้นเรารู้เป้าหมายว่าแต่ละจุดมันเป็นเพราะอะไร รถติดเพราะอะไร ทุกคนทราบครับว่ามาส่งลูก ผมเคยสมัยเป็น สจ. ผมเคยเสนอและก็ทำสำเร็จอันหนึ่งคือสะพานข้าม ไม่ใช่พูดเห็นแก่ตัว ผมเป็นศิษย์เก่าม่งฟอร์ตฯ สะพานข้ามตั้งแต่เมืองฟอร์ตเล็กข้ามไปไฟฟ้าบ้านเด่น สะพานเดินข้าม พอแม่ถ้าไปส่งลูกบางครั้งคนหนึ่งเรียนมัธยม คนหนึ่งเรียนประถมแล้วเดินข้ามเอา เพราะฉะนั้นผมเชื่อว่าตอนเช้า ถ้าทุกท่านในนี้ อยากจะผ่านมาทางม่งฟอร์ตใหม่ ถ้าไม่จำเป็นไม่มา ผ่านทางวัดมโนะใหม่ ถ้าไม่จำเป็นหลีกเลี่ยง อยากผ่านมาทางยุพราชใหม่ ถ้าไม่จำเป็นไม่มา เพราะฉะนั้นผมเชื่อว่าการแก้ปัญหาระบบขนส่ง ขนส่งนี้มันมีทั้งขนส่งของ ขนส่งคนใช่ไหมครับ เพราะฉะนั้น ผมเชื่อว่าเป็นส่วนหนึ่งของการแก้ระบบที่เราว่าสุขภาพจิตหรือทุกอย่าง เพราะฉะนั้นมันเป็นหน่วยเป็นส่วนหนึ่งเท่านั้นเอง และผมก็มั่นใจว่าขนส่งมวลชนผมได้ยินท่านนายกฯว่าวัดดวง ท่านได้พูดถึงว่านายกฯทักษิณได้บอกมาว่าอยากจะให้ อบจ.มาดูแลเรื่อง mass transit รถไฟฟ้าใต้ดินนะครับกำลังเริ่ม ผมเชื่อว่ามันแก้ได้หลายๆเรื่อง แล้วก็ผมมั่นใจว่าวันนี้แบบที่คุณหมอพูด เราอยู่ scope เล็ก scope ขนส่งกับการพัฒนาเมืองอาจจะกว้างนิดหนึ่งนะครับ แต่ขนส่งอาจจะวงเข้ามาเล็กน้อยหนึ่ง เพราะฉะนั้นผมก็มีข้อเสนอแนะเพียงแค่ว่าถ้าเราอยู่บนความเป็นจริงและเราแก้ปัญหาอยู่บนความเป็นจริง ผมเชื่อว่าสัมมนา 10 ครั้ง

ไม่ทราบว่าจะใช้ถึง 2 ครั้งหรือเปล่า กลับไปต่างคนต่างหอบแฟ้ม ผมกลับ อบจ.ผมก็ทำอะไรดีนะครับ ผมมั่นใจว่าทางหน่วยงานทางราชการ ทางด้านวิชาการเราพร้อมนะครับ เราเชื่อว่าบุคลากรทุกฝ่ายเราพร้อมหมด และผมก็เชื่อตามท่านทางแขวงทางว่าไอ้ที่เหนือปากว่าแรงเราทำไม่ได้เราเสนอรัฐบาลกลางทำ อันไหนสิ่งที่เราทำได้ท้องถิ่นพอจะทำได้ท้องถิ่นทำ อันไหนที่ทางฝ่ายหอการค้าทำได้เราทำ อันไหนที่ต้องใช้การสร้างจิตสำนึก เราก็สร้างจิตสำนึก ผมเชื่อมั่นมันก็จะเบาบางลงและที่ซึ่งที่เราจะส่งให้รัฐบาลกลางเราก็ชัดเจนว่าต้องเป็นอย่างนี้ เป็นไปได้ไหมเราเสนอ เพราะฉะนั้นผมมั่นใจว่าเราจะแก้ปัญหาได้ ให้ลดปัญหา ไม่ใช่แก้ได้นะครับ แล้วก็คิดว่าการสัมมนาครั้งนี้ เดี่ยวผมคงต้องไปประชุมต่อ ท่านปลัดได้ดูแลแล้วนะครับ ผมก็จะดูรายงานนี้แล้วผมจะได้แจ้งทาง อบจ. ซึ่งผมเชื่อแน่ว่าท่านนายกคนใหม่ของเรานี้ท่านมีความตั้งใจครับ เพราะเป็นบ้านท่านเองนะครับ และผมก็อยู่ในส่วนที่ทำงานร่วมงานกับท่าน ผมก็เกิดที่นี้และอย่างที่ท่านหมอบอกว่าต้องมีสื่อ ผมก็เป็นเจ้าของสื่อ เพราะฉะนั้นผมก็ต้องขอขอบคุณว่า ท่านเชิญ อบจ.มาทั้งสองท่านเลย มาครบเลย แล้วผมก็มั่นใจว่าเราคงลดปัญหาได้ครับ และขอขอบคุณที่ท่านพาดพิงอยู่มาเลยจำเป็นต้องพูดจริงๆไม่ทราบเลยอยากจะฟัง

รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์

อยากเรียนว่าข้อเสนอของการศึกษานี้มันจะเป็นข้อเสนอที่มีหลักฐานยืนยัน จะไม่ใช่ใครปรารภขึ้นมาแล้วจะเป็นข้อเสนอได้ ก็อยากบอกว่าการวิเคราะห์ผลกระทบนี้มันจะมีหลักฐานมายืนยันว่า ตัวเลขมันบอกอย่างนั้นนะ ก็เรียกได้ว่าสามารถใช้งานได้ และข้อที่ 2 ก็คือว่าข้อเสนอแนะ หรือมาตรการ หรือนโยบายอะไรก็ตามนี้ เราเองก็อยากมองข้อเสนอที่เป็นไปได้ เพราะฉะนั้นนี่คือสาเหตุที่มันจะเป็นข้อเสนอที่มาจากกระบวนการนี้ เราเริ่มต้นด้วยข้อเสนอแนะของฝ่ายข้าราชการว่า เขามองปัญหาอย่างไร เขามีแนวทางอย่างไร ก็เรียกว่าเป็นนโยบายที่มีโอกาสสูงที่จะปฏิบัติได้ ไอ้นโยบายที่มันฝัน ท่านก็มีสิทธิ์ฝันนะครับ เพราะฉะนั้นก็อยากเรียนย้ำว่าอันนี้มันจะเป็นนโยบายซึ่งน่าจะสามารถทำงานได้และมีหลักฐานยืนยัน อีกข้อหนึ่งก่อนจะเลยไปก็บังเอิญเรามาแหย่นิดหนึ่งเรื่องของการขนส่งมวลชน ซึ่งก็อยากเรียนสมาชิกพวกเราว่าความจริงตามกฎหมายใหม่ -กฎหมายกระจายอำนาจ-ก็เขียนไว้ชัดว่าเรื่องของการขนส่งมวลชนต่อไปนี้เป็นหน้าที่โดยตรงของ อบจ. อันนี้ไม่ได้บอกว่าเทศบาลยุ่งหรือไม่ยุ่งไม่ได้นะ แต่บังเอิญเขียนไว้ว่าโดยเฉพาะเรื่องของการขนส่งมวลชนนั้นเป็นหน้าที่หนึ่งของ อบจ. ซึ่งก็แน่นอนคิดว่าทางนายกฯ คงได้รับบทบาทอันนี้ไป

คุณคณพล ปิ่นแก้ว

ปลัดองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่

สำหรับในประเด็น ผมอยากจะขอกล่าวเสริมท่านรองฯ แล้วก็ของท่านอาจารย์ทางยุทธศาสตร์ฯ ว่าในห้วงเวลาที่ผ่านมามีได้หารือกับท่านนายก อบจ.เกี่ยวกับเรื่องแนวนโยบายเกี่ยวกับการศึกษา เพราะในช่วงนี้ทางคณะกรรมการกระจายอำนาจนะครับได้อยู่ระหว่างการถ่ายโอนภารกิจด้วยการศึกษา แต่กว่าจะถึงวันนั้นคงใช้เวลาค่อนข้างนาน แต่ท่านนายกฯท่านก็มีแนวคิดไว้ในเรื่องของการส่งเสริมในเรื่องของการศึกษา คงเป็นแนวทางเดียวกับท่านอาจารย์คือจะเพิ่มขีดความสามารถของโรงเรียนมัธยมในอำเภอรอบนอกให้สูงขึ้นโดยจะมีทางสนับสนุนได้ไม่ว่าจะเป็นงบประมาณในการจ้างอัตราสอนหรือสิ่งอื่นใดที่ทางโรงเรียนจะขอรับการ

สนับสนุนจาก อบจ. ในการกำหนดพื้นที่เบื้องต้นก็คิดว่าในส่วนภาคกลางเราจะขอส่งเสริมไปสนับสนุนไปที่ อ.ดอยสะเก็ดนะครับ ทางจอมทองในกรณีโซนใต้ ทางอ.ฝางในกรณีโซนเหนือ นะครับ อันนี้ถ้าหากเราเพิ่มขีดความสามารถของโรงเรียน ตรงนี้ก็เชื่อว่าในอนาคตจะลดจำนวนของเด็กที่จะเข้ามาสู่ชุมชนได้บ้างนะครับ แต่ว่าก็จะทำตามกำลังขีดความสามารถของท้องถิ่นนะครับโดยเบื้องต้นจะมอง เราได้คุยกันเบื้องต้นว่ากรณีของครูภาษาอาจจะเชิญหรือจ้างโดยสนับสนุนอัตราจ้างให้ หรือว่าในกรณีที่ที่มีอาจารย์ที่มีความเชี่ยวชาญในด้านอื่นจะเข้าไปช่วยสอนเสริม ถ้าจำเป็นต้องใช้งบประมาณเราก็จะช่วยเหลือสนับสนุนให้ ในส่วนของอุปกรณ์การศึกษาในบางส่วนที่จำเป็นก็จะเป็นการสนับสนุนให้ นะครับอันนี้เป็น การเพิ่มขีดความสามารถของโรงเรียนมัธยมในรอบนอกนะครับ โดยมุ่งเน้นอย่างนั้นเป็นสำคัญ สำหรับในเรื่องที่ท่านรองนายกฯ และทางท่านวิทยากร เกี่ยวกับเรื่องขนส่งมวลชนและทางเทศบาล ในแนวทางเราก็มีการหารืออยู่แล้วเราสามารถร่วมกันทำได้ในระหว่างของ อบจ.กิตติ เทศบาลกิตติ ในลักษณะของการเป็นสหการ อันนี้มีกฎหมายรองรับเกี่ยวกับการทำงานร่วมกัน เพราะการขนส่งในชุมชนเมืองนั้นเกี่ยวเนื่องกับชุมชนรอบนอกเขตเทศบาลด้วยตามอำเภอรอบนอกก็จะมีส่วนผลกระทบมาถึงอำเภอ ดังนั้นส่วนที่เกินจากเขตเทศบาลไปก็จะเป็นส่วนรับผิดชอบของ อบจ.ด้วย ดังนั้นการดำเนินการในลักษณะที่ร่วมกันเราก็มีการประชุมกับ สจร.อยู่หลายครั้ง อันนี้เป็นแนวคิดของท่านนายกฯโดยท่านประมวลท่านได้เดินทางมาเชียงใหม่เองก็มาคุยถึงแนวทางแก้ไขปัญหามลพิษในเชียงใหม่ด้วย

คุณสุนทรี ศรีโกไสย

พยาบาลวิชาชีพ7 โรงพยาบาลสวนปรง

ในส่วนของโรงพยาบาลสวนปรง ได้รับปัญหาจากการขนส่งมาก มีผู้มาใช้บริการของโรงพยาบาลมากจนเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลไม่มีที่จอดรถ ตอนนี้โรงพยาบาลสวนปรงของเราก็มีนโยบายว่า จะทำอย่างไรเพื่อแก้ปัญหาเรื่องจอดรถแล้วก็มีผลกระทบที่จะลดปัญหาการจราจรในเมืองเชียงใหม่ด้วย นั่นคือเราจะสร้างโรงพยาบาลเครือข่ายขึ้นมา นั่นก็คือเราจะมีโรงพยาบาลเครือข่ายสุขภาพจิต ในพื้นที่ต่างๆ ในเขตภาคเหนือ คือเชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง พะเยา แม่ฮ่องสอน ตอนนี้เรากำลังขยายไปเขต 8 เขต 9 ด้วย ฉะนั้นตามนโยบายการสร้างโรงพยาบาลเครือข่ายในพื้นที่นี้ ก็จะเป็นอีกมุมมองหนึ่งที่จะช่วยลดปัญหาการขนส่ง การหลั่งไหลรถของต่างจังหวัดเข้ามาในเมืองด้วย ซึ่งตรงนี้อาจให้ทางสวนดอกไปพิจารณา เพราะว่าตอนนี้สวนดอกไม่มีที่จอดรถจริงๆ เลย

รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์

ครับก็อันนี้แนวคิดเดียวกันกับเครือข่ายโรงเรียนนะ เชิญครับขอเชิญคุณตำรวจ อย่างที่เราบอก หนึ่งคือในฐานะผู้จัดการการจราจรและการขนส่ง สองในฐานะผู้ได้รับผลกระทบจากมลภาวะเป็นต้น

พ.ต.ท. สายัณห์ จันทน์แจ่มกระจ่าง

สารวัตรงานจัดการและแผนงานจราจร

ครับ ผมจากงานจราจรเชียงใหม่ ขออนุญาตนำเสนอว่าทุกวันนี้ที่เรามาสัมมนากันนี้ บอกว่าการประเมินผลกระทบทางสุขภาพต่อการพัฒนาเมืองและการขนส่ง พอดีตรงจุดนี้ นี่เรื่องผลกระทบทางสุขภาพนี้ เนื่องจากว่าอย่างน้อยก็เรื่องจากมลพิษทางอากาศ สรุปว่าการจราจรก็โดนกระทบแน่เพราะว่าถ้ารถติดนี้แน่นอนเกิดมลภาวะนะครับ มลภาวะก็มีทางอากาศ ทางเสียงต่างๆ ทางอากาศก็ควันรถ ท่อไอเสีย แล้วก็เสียงรถ มลภาวะนั้นก็มีหลายอย่าง น้ำเสียก็ใช่ ที่นี้ผมมามองว่าในการพัฒนาเมืองนี้ที่ปัญหาทุกวันนี้ในเมืองเชียงใหม่เป็นจุดศูนย์กลาง แล้วก็ผู้คนจำนวนมากทางรอบเมืองและนอกเมืองจะเข้ามาในเมืองเชียงใหม่ทั้งหมดเพื่อมาทำงาน มาส่งลูก ซึ่งเดินทางมาศึกษาในใจกลางเมือง ถ้าถามว่าการพัฒนาเมืองทุกวันนี้ สิ่งต่างๆ ศูนย์การค้า ศูนย์การศึกษาอยู่ในเมืองกันทั้งนั้น แต่ละแห่งก็ล้วนเข้ามาในเมืองทั้งนั้น การที่เราจะพูดว่ารถทุกคัน ยานพาหนะทุกคันที่เข้ามาในเมืองในช่วงเช้าที่ต่างเข้ามาเพื่อมาทำงานแล้วก็มาส่งลูก ถ้าถามว่าในส่วนนี้มีการที่จะลดพาหนะจำนวนนี้ สาเหตุก็คือเรายังขาดระบบการโดยสารสาธารณะ ซึ่งเรื่องนี้ก็มีหน่วยงานต่างๆ ได้เสนอแนะ และก็จะปรับปรุงรถโดยสารสาธารณะอยู่ส่วนหนึ่งอยู่แล้ว แต่ว่าก็ยังไม่สัมฤทธิ์ผล ในการนี้ถ้าสมมุติว่าเรามีการปรับปรุงโดยสารสาธารณะที่ได้มาตรฐานเรียบร้อยแล้ว ผมเชื่อว่าผู้คนใช้รถส่วนตัวลดลงแน่ ตอนนี้ อย่างเช่น ถ้าจะลดตรงนี้ต้องมีการสร้างระบบสาธารณะโดยที่ลดจำนวนรถที่เข้าเมืองมาก อย่างน้อยในเมืองการจราจรแออัดหรือทำให้เกิดมลภาวะก็จะลดน้อยลงเพราะว่ายานพาหนะน้อยลง ก็จะมีการกระจายรถ อย่างเช่น จะเข้ามาในเมืองนี้มีจุดที่จะเอารถส่วนตัวมาจอดที่จุดใดจุดหนึ่งนอกเมือง มีทางส่วนนอกเมืองแล้วนี้ มีรถสาธารณะมา ตรงนี้ก่อนนั้นถามว่าเรื่องนี้ถ้าทำสำเร็จแล้ว ก่อนที่จะทำสำเร็จการพัฒนาต้องมีการควบคู่กันไป เช่น ตอนนี้เรามีกฎหมาย ผมไม่แน่ใจว่าน่าจะมีการออกกฎเกณฑ์หรือข้อบังคับต่างๆ ในเมืองให้มากกว่านี้ คือเรามองว่าศึกษาทางวิชาการ หน่วยงานๆ ซึ่งออกกฎเกณฑ์กฎหมายข้อบังคับน่าจะมีการประชุมกันร่วมกัน ยกตัวอย่างเช่น ทุกวันนี้เราบอกว่าอยู่ๆเราจะห้ามรถเข้ามาในเมืองได้ไหมเพราะทำให้เกิดมลภาวะ ถามว่าก่อนที่จะห้ามนั้นเราพัฒนาระบบโดยสารสาธารณะเรียบร้อยแล้ว ดีหรือยัง ผู้คนเริ่มใช้ดีหรือยัง ถึงจะบังคับตรงนี้ได้ว่า ต่อไปนี้ในเมือง รถส่วนตัวถ้าไม่จำเป็นจะไม่ให้เข้ามา แต่ถามว่ารถโดยสารสาธารณะใช้ได้หรือยัง ถ้าใช้ไม่ได้ก็บังคับไม่ได้ แล้วก็มลภาวะอีกอย่างหนึ่ง คือ การสร้างตึก การสร้างอาคาร ศูนย์การศึกษา ศูนย์การค้าต่างๆ ซึ่งอยู่ในเมือง เราคิดว่ามันแออัดเนื่องจากอะไร เนื่องจากเข้ามาทำงานและมีศูนย์การศึกษาในใจกลางเมือง ก็คล้ายเหมือนกับเมืองแฝดที่ว่า ถามว่าตรงนี้เรามีกฎเกณฑ์ข้อบังคับหรือยัง ทุกวันนี้เราจะสร้างขึ้นใหม่ อันที่สร้างเก่าแล้วคงไปให้เขาเรือเค่าทุบลำบาก แต่ไอ้ที่สร้างใหม่นี้ เขามีบังคับกฎเกณฑ์ออกไว้แน่ชัดแล้วหรือยัง เท่าที่ผมสังเกตเห็นทุกวันนี้บางอันเขาก็บอกว่า ผมก็ไม่ทราบแน่นอนนะเพราะว่าผมไม่ได้บังคับใช้กฎหมายตรงส่วนนี้ การสร้างตึกนั้นห้ามสร้างริมน้ำปิง อะไรต่างๆ เหล่านี้ หรือห้ามสร้างใกล้โบราณสถานสำคัญ ก็ยังมีอีกหลายที่ที่สร้างขึ้นมาก ยกตัวอย่างเช่น ก็มีการสร้างโรงแรมขึ้นมาแห่งหนึ่ง อย่างที่ผมบอก ที่ผมกล่าวนี้นี้ไม่ใช่ว่าพาดพิงหน่วยงานท่านใด หรือว่าอาจจะมีการอนุญาตอย่างไร แต่ว่าผมว่าเรามามองว่าการที่จะศึกษาผลกระทบนั้นนะควรจะมีการออกกฎเกณฑ์เชิญหน่วยงานต่างๆ นี่มีการประชุมหารือกันออกกฎเกณฑ์หรือข้อบังคับต่างๆ ว่าเราจะใช้ข้อบังคับอย่างไรบ้างก่อนที่จะมีการออกกฎเกณฑ์ข้อบังคับนั้น สำคัญที่สุดคือ วันนี้เราพูดถึงเรื่องการพัฒนาเมืองและการขนส่ง อย่างที่ผมกล่าวแล้วว่ก็ต้องอย่างน้อยที่สุดนี้ ก็ต้องมีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้ดีกว่าก่อน แต่ผมรู้แน่ว่ามันยาก

มันต้องใช้เวลานาน แต่ก็ต้องมีออกกฎเกณฑ์ที่ว่าต่อไปนี้ ศูนย์การค้าหรือศูนย์การศึกษาที่คนจะแห่เข้าเมืองมานี้ ทำให้รุดตึ้น ทำให้เกิดมลภาวะทางอากาศ ทางเสียงนี้ ตอนนี้คุณจะสร้างไม่ได้แล้วนะ ถ้าคุณสร้างแนะนำไปสร้างที่อื่นได้ไหม ตรงนี้ห้ามสร้างตึก อะไรพวกนี้ ผมว่าน่าจะลดได้ส่วนหนึ่ง ถ้าอยู่ๆก็บอกว่าอันไหนก็อยากจะสร้างก็สร้าง ผู้คนที่ว่าจะมาเริ่มลงทุนในเมือง ใครจะสร้างศูนย์การค้าหรือศูนย์ต่างๆ ซึ่งผู้คนที่เข้ามาเริ่มเข้ามาในเมืองทั้งหมด เมื่ออะไรก็ตามจุดศูนย์กลางมีทุกสิ่งทุกอย่างอยู่ในเมืองนี้ ใครก็ห้ามไม่ได้ว่าคนเข้ามาในเมืองหมด ที่นี้ถามว่าเมืองทุกคนต่างร่วมเข้ามาในเมืองหมด การใช้รถก็ต้องตามมา รุดตึ้นก็โหจระจระนะครับ แต่ถามว่าจระจระห้ามได้ไหม ไม่ให้คุณซื้อรถ ห้ามมีการจดทะเบียนรถ ไม่ได้ห้ามครับแต่มีการซื้อรถมาพัฒนาถนนหนทาง พัฒนาอย่างมาก สร้างมากเท่าไรก็ตาม ผมรับรองว่าถนนไม่มีที่รองรับแน่นอน สุดท้ายนี้ผมอยากจะเรียนว่าในการที่จะเราจะประเมินผลกระทบทางสุขภาพครั้งนี้ผมอยากนำเรียนว่า ก็ควรจะมีการออกกฎเกณฑ์ ข้อบังคับต่างๆ ไว้ด้วยโดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนี้ โดยก่อนที่จะออกกฎเกณฑ์ ข้อบังคับนั้นควรที่จะศึกษาว่าจะเป็นไปได้แค่ไหนอย่างไร และมีการเตรียมพร้อมรองรับไว้แค่ไหนอย่างไร

รศ. ลำดวน ศรีศักดิ์

ครับ ก็ท่าน start ด้วย การขนส่งสาธารณะ ว่าสมมุติดำเนินการได้บ้าง มันจะสามารถออกกฎเกณฑ์อะไรตามมภายหลัง บังเอิญว่ายังไม่ชัดเจนว่ากฎเกณฑ์ที่ว่ามันคืออะไรบ้าง เพราะว่าปกตินี้สมมุติว่าเรามีระบบขนส่งสาธารณะเราคาดหวังว่า คนจะเปลี่ยนไปใช้ขนส่งสาธารณะทันที ความจริงอยากจะบอกว่ามันเป็นไปไม่ได้ คนที่เคยขับรถยนต์ส่วนตัว นั่งรถยนต์ส่วนตัว ปกติยากมากที่จะเปลี่ยนไปขึ้นรถเมล์หรือรถอย่างอื่น ใช้คำว่ายากมากนะ นอกจากจะต้องผลักดันกัน นั่นคือ ส่งเสริมบริการเอารถขนส่งสาธารณะด้านหนึ่ง ขณะเดียวกันฝั่งตรงข้ามก็ระบับหรือจำกัดหรือมีกติกาการใช้รถส่วนบุคคล ถ้าเอาสองทางนี้ มีโอกาสประสบความสำเร็จ ท่านก็ทิ้งไว้แต่เพียงว่า ถ้ามีระบบขนส่งมวลชน มีโอกาสที่จะสร้างกติกา เพื่อแก้ปัญหา ครับเชิญคนต่อไปครับ

คุณพรณพพร อินทา

ตัวแทนสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่

ส่วนหนึ่งที่อยากจะเสนอให้ควบคู่กันไปกับการปรับระบบขนส่งมวลชนหรือปรับโครงสร้างทางจราจรหรือระบบการจราจรทั้งหมด ก็คือเส้นทางจราจรของทางเดินจักรยาน เพราะว่ามันเป็นส่วนของการทำให้ประชาชนได้ออกกำลังกายส่วนหนึ่งแล้วก็ลดมลภาวะได้ดี แต่ปัจจุบันนี้เราก็ไม่กล้าที่จะให้ลูกหลานขี่จักรยานออกจากบ้าน ซึ่งปัญหาอุปสรรคซึ่งจากที่สรุปเมื่อก็ ก็มีทั้งหมดแล้วว่าปัญหาคืออะไร แต่ถ้าหากว่าในการปรับปรุงโครงสร้างหรือผิวทางจราจรเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง เราก็น่าจะเริ่มจุดเริ่มต้น เส้นทางชักเส้นทางหนึ่งให้มันมีทางเชื่อมต่อ เด็กนักเรียนสามารถไปโรงเรียนตรงนั้นๆได้ ประชาชนสามารถไปทำงานตรงนั้นๆได้ อย่างนี้ เส้นทางทะลุไปทางโน้นทางนี้ ให้เริ่มต้นชักจุดๆหนึ่งขนาดที่จะปรับปรุงหรือพัฒนาโครงสร้างหรือว่าทางผิวจราจรเส้นทางใดเส้นทางหนึ่ง ของตัวเมืองให้เป็นตัวอย่าง หลังจากนั้น พอเราขอความร่วมมือ เขาเห็นความปลอดภัยเขาจะออกมาใช้จักรยานนะค่ะ ก็จะช่วยให้ลดมลภาวะได้หลายๆอย่าง

รศ. ลำดวน ศรีศักดิ์ดา

ยกเรื่องของปัญหาทางจักรยาน ผมขออนุญาตเคลียร์นิดหนึ่ง อยากเรียนถามหน่วยงานซึ่งอาจจะเป็นผู้มีหน้าที่โดยตรงในการจัดทำเรื่องนี้ว่า ในเชิงนโยบายคิดอย่างไร ขอเริ่มที่เทศบาลก่อนครับ แล้วเดี๋ยวขอความเห็นตำรวจ

คุณ.....

ในส่วนของเทศบาล ก็มีการโดยวิสัยทัศน์ของท่านนายกเทศมนตรี ท่านก็มีความเห็นเกี่ยวกับเรื่องนี้มากนะครับ อย่างเช่นการพัฒนาเกี่ยวกับขนส่งมวลชน ซึ่งขณะนี้ จากการ ครม.สัญจรก็อนุมัติในหลักการแล้วว่า จะให้มีการสร้างระบบขนส่งมวลชน โดยรถไฟฟ้าซึ่งก็ขั้นแรกก็เป็นการศึกษาก่อนประมาณ 100 ล้านบาทมาก่อน ซึ่งทั้งโครงการประมาณ 4,000 ล้านบาท 100 ล้านบาทงานวิจัยว่าจะเอาเส้นทางไหนและจะบนฟ้าบนดินหรือใต้ดินนะครับก็กำลังอยู่ในการวิจัยกับงบประมาณ 100 ล้านบาทโดยให้เทศบาลนครเชียงใหม่เป็นเจ้าภาพการศึกษาครั้งนี้. อีกเรื่องหนึ่งที่ท่านนายกกว่าก็คือการใช้ car pool การใช้รถขนส่งซึ่งขณะนี้เราเริ่มแล้ว โดยให้พนักงานเทศบาลไปขึ้นรถที่โลตัสคำเที่ยง เอรารถจอดไว้ที่โลตัสคำเที่ยงแล้วก็ให้รถไฟฟ้ามาทำงานที่เทศบาล อีกสายหนึ่งก็คือรถไฟฟ้าไปจอดที่ถนนช้างคลานให้นักเรียนมงฟอร์ต เรยีนา พระหฤทัย ซัยโรจน์ มาขึ้น โดยขณะนี้ให้ขึ้นฟรี และก็แจกนมกล่องสำหรับคนขึ้น และในอนาคตอาจจะเก็บค่าขึ้นรถโดยเขาขยະมาเป็นค่ารถ และอันนี้ก็เป็นการปลูกฝังว่า พยายามลดการใช้รถส่วนบุคคลและหันมาใช้รถขนส่งมวลชนมากขึ้น ซึ่งตรงนี้เกี่ยวกับ bike lane เทศบาลเราก็มีดำริเรามีความคิดตรงนี้เหมือนกัน จะเห็นในอดีตนั้นดีเส้นเหลืองอยู่บนถนนท่าแพ แล้วก็ไปทำ bike lane อยู่ที่โรงเรียนบรินส์รอยๆ ถนนเส้นดอยสะเก็ดเก่า ซึ่งbike lane ตรงนั้นก็รู้สึกที่เราพยายามจะทำเพื่อที่จะรณรงค์ ในขณะที่เดียวกันชมรมจักรยานวันอาทิตย์ เราก็พยายามให้การสนับสนุนอยู่ตลอดเวลา แต่ว่าความปลอดภัยที่หลายคนเค้ากลัวว่า คนก็ไม่กล้าเพราะว่าขณะที่มี bike lane แต่มันไม่ศักดิ์สิทธิ์ อย่างที่ข้างโรงเรียนบรินส์ฯ ถนนดอยสะเก็ดเก่า bike lane ปัจจุบันกลายเป็นที่สำหรับขายของ เป็นที่จอดรถไปแล้ว เพราะว่ากลางbike lane ก็มีต้นไม้ขึ้นอยู่ ก็ไม่อยากจะตัดต้นไม้ ทุกอย่างก็เลยยังไม่ค่อยชัดเจน ถนนท่าแพนั้น เส้นสีเหลืองปัจจุบันนี้หายไปแล้ว แล้วก็อีกอย่างหนึ่งความปลอดภัยในตรงนี้ไม่มี แต่ว่าอย่างทางที่สาธารณสุขจังหวัดว่า การส่งเสริมให้ใช้จักรยานซึ่งการศึกษาตรงนี้ก็มียู่และผมขอชมว่า คณะวิจัยฯ ในครั้งนี้ได้เลือกชุมชนที่อาจจะหมายถึงว่าพื้นที่ของเขตทั้งตัวเมืองและเขตชานเมืองได้เช่นกัน อย่างที่ถนนท่าแพ ช้างม่วย ก็คือจุดที่เป็นจวกรคับคั่งที่สุด ส่วนที่จุดป่าต้นนั้นก็ถือเป็นชุมชนค่อนข้างจะชนบทกลายเป็นสองอย่างนั้นก็คือมีทั้งส่วนแออัดและส่วนที่ไม่ค่อยแออัด อาจจะเป็นตัวเปรียบเทียบ เป็นตัวแทนของในเมืองได้ อย่างที่ อ.เขาบอกว่าอาจจะเสนอไม่ได้ แต่ผมมีความเห็นว่าในเมืองมี 2 จุดที่มีข้อแตกต่างกันพอสมควรก็น่าจะเป็นตัวแทนของการวิจัยของเชียงใหม่ได้ และผมเห็นด้วยกับการส่งเสริมให้ใช้จักรยาน ของชมรมจักรยาน ซึ่งวันนี้ประธานชมรมอาจไม่ได้มา แต่ทุกครั้งท่านจะเข้าไปร่วมรณรงค์อยู่ทุกงานเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม อันนี้ผมว่าอย่างนี้นายกเทศมนตรีท่านก็ดำรินะครับ 1. การนำขนส่งมวลชนเข้ามาซึ่งขณะนี้เริ่มจะมีแนวทางที่จะเป็นไปได้แล้ว ประการที่ 2. ก็คือการใช้รถไฟฟ้าซึ่งค่อนข้างจะยากนะ ในอดีตนั้นแค่ดำริว่าจะเอารถขนส่งมวลชน รถไฟฟ้าเข้ามาในเทศบาล เราก็ได้รับการต่อต้านปิดถนน

โดยรถแดง 4,000 คัน ที่ช่วงท่าแพ ซึ่งอันนี้ผมคิดว่าคงค่อยๆ ทำไป อย่างที่ทำเป็นสหการอย่างที หมอรรถภาพ ว่าก็ต้องมีส่วนร่วมของทั้งรัฐบาล ส่วนท้องถิ่นแล้วก็ส่วนของเอกชนที่เดินรถด้วยถึงจะร่วมกันทำตรงนี้ได้

รศ. ลำดวน ศรีศักดิ์

เรื่องขนส่งมวลชน ขอเคลียร์นิดหนึ่ง ตัวเลขค่าจ้าง 100 กว่าล้าน จริงๆ แล้วมันไม่ใช่การศึกษาอย่างเดียว จะต้องออกแบบรายละเอียดด้วย คือศึกษาเสร็จต้องตกลงใจให้ได้ว่าจะเอาอย่างไร แล้วออกแบบรายละเอียด เท่าที่นายกฯ พูดไว้ อันนี้ต้องเสร็จไปในระยะเวลาที่ต้องเร็วมาก ก็คงเป็นปัญหาสำคัญของเราก็คือต้องตัดสินใจว่าจะเอาอย่างไรมันก็จะออกแบบรายละเอียดไม่ได้ อันที่ 2 อยากเรียนตรวจสอบกับทางตำรวจนิดหนึ่งว่านโยบายที่จะส่งเสริมจักรยานหรือสร้างทางจักรยานนี้มีความเป็นไปได้มากน้อยแค่ไหนในเมืองซึ่ง รู้สึกเหมือนกับสับสนวุ่นวาย ถนนก็แคบอะไรพวกนี้

พ.ต.ท. สมพงษ์ จำรูญพันธ์

รองผู้กำกับการจราจร ตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่

พูดถึงจักรยานตอนนี้ก็โดนประธานร้องเรียนอยู่ (ประธานชมรมคนขี่จักรยาน) เพราะว่าจริงๆ แล้วนี่เมื่อวันประชุม อจร. ท่านอ.ก็อยู่ด้วย ผมก็ค้านอยู่เต็มประตูว่าผมไม่มียุทธศาสตร์ให้มาตีเส้นตัดคูเมืองให้จักรยานผ่านตลอดคูเมืองออกไป เพราะว่าทุกวันนี้มอเตอร์ไซด์ตัดผ่านก็โดยว่าอยู่แล้ว โดนทั้งท่านผู้ว่าฯ ทั้งอะไรก็ว่าตลอดว่าทำไมไม่กวดขันดูแล ถ้าเราไปตีช่องให้จักรยานผ่าน ยิ่งเป็นช่องทางให้มอเตอร์ไซด์ผ่านสะดวกไปใหญ่เลยคราวนี้ อัน คือปัญหาที่ผมค้านมาตั้งแต่ปี 37 อ.ก็รู้ว่าผมอยู่จรรยา มาตั้งแต่ปี 37- ปี 42 ก็ค้านเรื่องนี้มาโดยตลอด กลับมารอบนี้ผมก็มาค้านอีกก็เลยโดยร้องไปแล้ว ในส่วนของการใช้จักรยาน ในวันนั้นท่านแขวงก็เข้าร่วมประชุม ผมได้เสนอแล้วว่าจริงๆ ชมรมจักรยานน่าจะสำรวจว่าคนที่ใช้จักรยานจริงๆ ไปทำงานนี้มีมากน้อยแค่ไหน บ้านอยู่ตรงไหนบ้าง มีความประสงค์ว่าถ้าเมื่อตีเส้นแล้วคุณจะได้มันจริงๆ นะ ไม่ใช่เข้ามาชี้กันเฉพาะวันเสาร์อาทิตย์แล้ววันธรรมดาที่ขับเบนซ์ไปทำงานกัน อันนี้คือปัญหาในเรื่องการจราจร มันทำให้เป็นการตัดกระแสและสวนทางกัน อุบัติเหตุมันไม่คุ้มทุกวันนี้ และในส่วนของการศึกษาในวันนี้ผมก็เห็นด้วยนะครับประเมินผลกระทบ เพราะเรามีผลกระทบโดยตรง เมื่อสมัย 37, 38, 39 นี่ผมก็ไปยืนอยู่ทางแยกตลอด ก็พอรู้ไหว ผมกลับมารอบนี้ไปยืนอยู่ประมาณเดือนหนึ่ง รู้สึกตัวเองว่ามันไม่ไหวจริงๆ คืออากาศมันมีมลพิษ ซึ่งมันอยู่ในสี่แยกใหญ่ๆ โดยเฉพาะช่วงสิงห์ ศาลเด็กอะไรพวกนี้ ผมเคยไปยืนแล้วนี่ประมาณเกือบๆ 20 นาทีผมก็แย่เลย ยืนแบบไม่ปิดจุกเลยนะ อันนั้นจรรยา เขามีผ้าปิด แต่ผมลองไปยืนดูโดยไม่ใช้ผ้าปิดปากปิดจุกเลยนี้ก็มีอาการเหมือนกัน นี่ก็เห็นด้วยกับการศึกษา แต่จริงๆ แล้วในการแก้ไขปัญหาขนส่งมวลชน ซึ่งเมื่อผมก็ฟังท่านแขวงท่านเสนอแนะกับทางเทศบาล ผมเห็นด้วยนะตัวนี้ เราแก้ไขไม่ได้หรอก งานจราจรยังเป็นไปไม่ได้ใหญ่เลย งบประมาณผมก็ขอเทศบาลอยู่ตอนนี้ เพราะยังตัวนี้ ต้องใช้หน่วยงานรัฐบาลกลางมาแก้ไขซึ่งในสมัยก่อนนี้ผมจำได้ว่าการศึกษาโดยการทางพิเศษ ศึกษาไปแล้วประมาณ 30 ล้านหรืออย่างไรผมไม่แน่ใจ แล้วมีการแถลงข่าวที่โรงแรมเวสตินเดิมที่ปัจจุบันเป็นเซอร่าตัน แถลงข่าวไปแล้ว ชุดลดอุโมงค์ไปโผล่ท่าแพ อะไรนี่ 4 สาย โดยรับจากขานเมืองเข้ามา ตัวนี้ไม่รู้มันหายไปไหน ผมว่าน่าจะไปได้ตัวนี้กลับมาได้เพราะมันศึกษาไปแล้ว แล้วจะมาศึกษาซ้ำให้เสียงบประมาณ ผมว่า

จริงๆ มันซ้ำซ้อน ซ้ำๆไป เสียงบประมาณโดยใช้เหตุ จริงๆการทางพิเศษมาศึกษาไปเรียบร้อยแล้วจากด้านทิศใต้ทางแม่เหียะ ทะลุเข้าช่วงท่าแพ คือมีสถานีได้ดินนะ แล้วก็จากด้านศาลากลางรับทางแรมนี้เข้ามาก็ทะลุที่ท่าแพ ออกไปบวกรอก ออกไปอะไร อ.ก็คงจะทราบตัวนี้ ถ้าเราจะไปดูตัวนี้จะมีผลประโยชน์กับเราพอสมควร ก็ขอเสนอแนะแค่นี้ ส่วนเรื่องจักรยานผมค่อนข้างแน่นอน

คุณ.....

ขออนุญาตให้ข้อมูลเพิ่มเติมผู้ที่เกี่ยวข้องหน่อย คือไม่ได้กล่าวพาดพิง คือกล่าวส่งเสริมกับที่ท่านรองผู้กำกับจราจร คือว่า เนื่องจากตอนนี้ทางคณะกรรมการ อจร.ได้ตั้งคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องไปร่วมพิจารณาในพื้นที่แล้ว ผมว่าประเด็นตรงนี้น่าจะให้กรรมการเขาได้พิจารณาด้วยความสบายใจ ประเด็นสืบเนื่องที่บอกว่าขนส่งมวลชนระบบที่แต่เดิมท่านปลัดสำนักนายก (พ.ต.ต.ยงยุทธ สารสมบัติ) สมัยอยู่ สจร.นั้น ได้วางโครงข่ายในเชียงใหม่ไว้แล้ว ที่นี้ทาง สนข.ได้ทำการศึกษา ผมอยากให้ข้อมูลพิจารณาอยู่อันหนึ่ง คือสิ่งที่จะเป็นประโยชน์ในแนวทางแล้วก็ไม่ต้องมีผลกระทบในระหว่างจัดระบบการก่อสร้างนั้นก็ถือว่าอาศัยคันคลองชลประทานให้เกิดประโยชน์ เพราะว่าทางกรุงเทพเอง ที่คลองประปาก็กพยายามใช้ตรงนั้น เพราะถ้าใช้คันคลองชลประทานมันจะไป save กับออกไปทางด้านหางดง ไปทางสวนสัตว์ในท้าวพริเพื่อที่มาจัดประชุมต่างๆนี้ จากแรมตัดออกไปตรงนั้นผลกระทบที่เข้าสู่ปัญหาในเมืองก็คงจะน้อยลง แล้วอีกอย่างคือรถสี่ล้อแดงนี้ เขาอาจไปปรับตามสถานีนั้นเข้าสู่เมือง และเป็นระบบขึ้น ประโยชน์ที่เขาจะได้ก็จะชัดเจนขึ้น การต่อต้านคิดว่าก็น่าจะน้อยลง น่าจะเร็วกว่า

อ.แสวง มาละแซม

โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย

ตอนนี้เรากำลังพูดถึงเกี่ยวกับเรื่องนโยบาย ผมอยากให้ทุกท่านกลับไปศึกษาหนังสือที่ลงวันที่ 31 กรกฎาคม 46 เรื่องผู้ว่า CEO เรื่องการเตรียมการบริหารราชการแบบบูรณาการ เป็นนโยบายของจังหวัดเลยนะครับ เป็นหนังสือของผู้ว่าเลยครับส่งถึงหัวหน้าส่วนราชการจังหวัดลงวันที่ 31 กรกฎาคม ผมขออ่านนะครับว่า “ให้เชียงใหม่เป็นเมืองน่าอยู่ และมีอยู่ข้อหนึ่ง คือข้อ 1.2 เป็นเมืองที่มีระบบสาธารณูปโภคได้มาตรฐาน มีระบบการคมนาคมขนส่งที่สะดวก ปลอดภัย และประหยัด” ผมขอข้ามไปเรื่องของเมืองที่น่าอยู่นะครับ มีระบบการขนส่งที่สะดวกปลอดภัย เลยไปถึงเกี่ยวกับยุทธศาสตร์อันนี้เป็นข้อกำหนดจังหวัด คือ “ข้อ 5 แนวทางการพัฒนามีอยู่ 7-8 ข้อ แต่เป็นเรื่องเชิงปริมาณอยู่เยอะ เช่น การพัฒนาระบบเส้นทางเดินรถติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมให้ครบถ้วนได้มาตรฐาน โดยนำระบบเทคโนโลยีใหม่มาควบคุมระบบการจราจร เช่น ระบบ ATC จัดให้มีระบบป้องกันการกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดการจราจรอย่างสม่ำเสมอ โดยใช้กล้อง CCTV ควบคุมจำนวนผู้ที่จอดรถ ควบคุมรถที่มีจำนวนผู้โดยสารน้อยมาในเขตพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่น จัดระบบขนส่งมวลชน จัดให้มีรถสายตรวจ ตรวจสอบการจราจร และสุดท้ายนะครับบอกว่ามี car share ก็คือให้มีคนที่จะไปทางเดียวกันให้ชวนกันขึ้น” อันนี้ผมคิดว่ายาก เดียวใจก็ขอขึ้นรถไปด้วย แล้วก็เกิดการปล้นเรีบร้อย ผมคิดว่า โดย 7-8 ข้อนี้ มีล้วนแล้วแก้ไขปัญหาในเชิงปริมาณทั้งสิ้น คือ เพิ่มโน่น เพิ่มนี่ แต่ว่ามีเชิงคุณภาพ

อย่างเดียว เช่น รมรณรงค์ รักษาวินัยการจราจร ส่งเสริมการเดินทางร่วมกัน อันนี้ แคนันเอง อันนี้ถ้าท่านไปศึกษาเรื่องนี้คือ นโยบายของจังหวัด ประเด็นสุดท้ายผมอยากจะเพิ่มเติมก็คือ ผมว่าวัฒนธรรมไทยนี้ให้ความสำคัญของการจราจร ให้ความสำคัญกับพื้นที่รถมากกว่าพื้นที่คน มีคนญี่ปุ่นถามผมว่าคนไทยเราใช้อะไรเป็นเรื่องวัดฐานะ ผมก็ตอบโดยตรงว่ารถกลับบ้าน กับการแต่งกาย ผมถามว่าญี่ปุ่นล่ะ มันบอกว่าหน้าที่การงาน รายได้กับเกี่ยวกับหน้าที่รับผิดชอบ ดังนั้นผมคิดว่า เมื่อทำให้มันออกมาอย่างนี้นะผมว่าการแก้ไขปัญหาการจราจรยิ่งซับซ้อน แต่มันก็ไม่เลือกว่าแรง

คุณรณสิงห์ รือเรือง

นักจิตวิทยาคลินิก ศูนย์สุขภาพจิตที่ 10

มุมมองของผมในฐานะนักจิตวิทยาซึ่งศึกษาถึงพฤติกรรมของคนนี่นะ ผมมองว่าการแก้ปัญหาอะไรต่างๆ นี่ที่ผ่านมาเราแก้ที่ Focus ตรง system หรือระบบต่างๆ ว่าจะเอาระบบนั้นมาดีหรือระบบตรงนี้ดี ว่า infrastructure ที่เราพัฒนามาค่อนข้างดี แต่เราขาดเรื่องของพฤติกรรมของคนหลายๆ อย่าง ผมเห็นว่าปัญหาที่เกิดขึ้น ระบบดีจริง ผมเคยเห็นระบบที่ว่ามียกปล่อยอยู่ตามสี่แยก ระบบดีมาก เชื่อว่าหลายล้านตัวเข้าไป แต่ว่าตอนนี้มันก็ยังไม่ function มามองอีกทีว่าถ้าเรามาดูจริงๆ แล้ว ปัญหาหลายๆ อย่างเกิดจากพฤติกรรมของคนซะส่วนใหญ่ อ้างถึงท่านรองผู้กำกับว่าไม่เห็นด้วยที่จะให้มีเส้นทางจักรยาน ตรงนี้ถ้ามาวิเคราะห์ว่าการขี่จักรยานเป็นวิถีชีวิตจริงๆ ของคนในเชียงใหม่หรือเปล่าใช่ไหม เพราะฉะนั้นพฤติกรรมอะไรก็ตามที่เรารณรงค์แล้วไม่ใช่วิถีชีวิตที่เค้าจะไปใช้จริงๆ นี่ มันเกิดขึ้นจริงแต่ไม่ถาวร ซึ่งตรงจุดนี้ถ้าเราตี(เส้น) เคยเห็นมีตีช่องจักรยาน ก็ไม่เวิร์ค เพราะฉะนั้นไม่ใช่วิถีชีวิตที่ไปใช้จริงๆ อาจจะใช้เฉพาะเสาร์ อาทิตย์ อย่างที่วานะครับ ตรงนี้ก็เป็นตัวอย่างพฤติกรรมที่เรามองว่า เราจะให้เกิดจริงแต่แล้วจริงๆ มันเกิดหรือเปล่า อีกอย่างก็คือ พฤติกรรมหรือวินัยการจราจรนี้ เคยแซวกับเพื่อนๆ หรือน้องๆ ที่อยู่ลำพูนว่า มีคำพูดติดปากว่าคนลำพูนเวลาขับรถ พอขับรถเจอบะเปียนลำพูน ต้องเลี้ยง ซึ่งมันเป็นคำพูดตลกของเพื่อนๆ ที่คุยกัน เพื่อนที่อยู่ลำพูนก็ไม่กล้าซื้อรถหรือจะซื้อรถก็ก็เปลี่ยนให้เป็นทะเบียนเชียงใหม่อย่างนี้ ซึ่งตรงนี้นั้นเป็นวินัยการจราจรหรือเปล่า และอีกอย่างคือเท่าที่เห็นเรื่องอุบัติเหตุ วินัยการจราจรขึ้นอยู่กับพฤติกรรมครับ สังเกตว่าถ้าตำรวจจับทุกวัน พฤติกรรมการใส่หมวกกันน็อคหรือว่าการคาดเข็มขัดมันจะเกิดขึ้น แต่ว่าถ้าเราจับบ้างไม่จับบ้าง พวกนี้ โดยเฉพาะวันรุ่นจะชอบเสี่ยง ว่าวันนี้จะเจอหรือไม่เจอ พฤติกรรมก็จะไม่เกิดเป็นพฤติกรรมที่ถาวร เขาบอกว่าถ้าเรา regulate หรือควบคุมพฤติกรรมไปประมาณซัก 4 เดือน ทำเป็นประจำ พฤติกรรมนั้นจะเกิดความเคยชินในตัวคน แม้แต่ตัวเราเนะครับ การขับรถ ก่อนจะออกรถที่ถ้าไม่คาดเข็มขัด เขี่ยบังคับเร่งไม่ออก อันนี้คือเป็นพฤติกรรมที่เป็น habit เพราะฉะนั้นถ้าเราจะ regulate พฤติกรรมให้เกิดขึ้นต้องทำซ้ำๆ และใช้ระยะเวลานานพอสมควร แต่คงไม่ถึงปี คาดว่า 3-4 เดือนคงเกิดขึ้น ในเรื่องวินัยการจราจรบางอย่าง เพราะฉะนั้นในเรื่องของการจัดการปัญหาเรื่องคน ที่ท่านบอกว่าเราสร้างระบบอะไรต่างๆ ดี ปรากฏว่าพูดถึงเรื่องคุณภาพเรื่องคนมีนิดเดียว ฉะนั้นตรงนี้เราควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาคน การพัฒนาการจัดการเรื่องคนด้วย พอๆ กับการสร้างโครงสร้างที่ดี อันนี้ผมขอเสนอตรงนี้ครับ

รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์

มีข้อเสนอที่ชัดเจนอีกนิดหนึ่งดีไหมครับว่า การพัฒนาการสร้างเสริมอะไรที่เกี่ยวกับคนนี่ มันเป็นอย่างใด ลองขยายความนิดหนึ่ง

รณสิงห์ รือเรือง

นักจิตวิทยาคลินิก ศูนย์สุขภาพจิตที่ 10

ในมุมมองของพฤติกรรมของคน การศึกษาทางจิตวิทยาหรือพฤติกรรมของคน บอกว่าถ้าเราต้องการให้เกิดอะไรขึ้น มันเป็นการศึกษาพฤติกรรม ยกตัวอย่างเช่น เรื่องจรรยาถ้าเราจะเปลี่ยนพฤติกรรมคน เราจะเปลี่ยนนิสัยหรืออะไรก็แล้วแต่ ขึ้นแรกต้องเกิดจากการควบคุมจากภายนอกก่อน ก็คือการใช้กฎหมายบังคับ ชักระยะจะเกิดการควบคุมจากภายในเหมือนกับที่เราคาดเข็มขัดนิรภัยโดยไม่ต้องมีใครมาบอก ซึ่งตรงนั้นอยากให้เกิดขึ้น แต่ต้องใช้การควบคุมจากภายนอกก่อนระยะหนึ่ง ซึ่งถ้าเราเข้าใจว่าใช้รถแล้วต้องมี reward เช่นว่า มีนมมีชยะมาแลก เรียกว่าเป็นการปรับพฤติกรรมคนอย่างหนึ่งคือมีสิ่งจูงใจหรือรางวัลมาควบคุม ลักษณะควบคุมในเชิงบวก แต่ถ้าใช้กฎหมายเป็นการควบคุมในลักษณะเป็น punishment แต่ก็ใช้ได้เหมือนกัน ถ้าเราควบคุมชักระยะจะเกิดเป็น habit ขึ้นมา

รศ. ลำดวน ศรีศักดิ์

เพราะฉะนั้นใครจะเกิดโครงการนำร่อง บอกว่าอย่างน้อยต้อง 4 เดือนนะ ถึงจะมีสิทธิ์ที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรมคนได้

อ. สันธรงค์ ปันณวลี

โรงเรียนปิ่นสร้อยแยลส์วิทยาลัย

ที่พูดมาเมื่อก็ผมว่าถูกทุกคน และขอขอบคุณนักวิจัยที่ทำเรื่องนี้มาตลอด ผมมีโอกาสได้มาร่วมหลายคณะ ตั้งแต่ แมริแลนด์ มาเรื่องโอเรกอน มาทำเรื่องผลกระทบต่างๆ ก็ทำมาหลายปี แต่ว่าก็ยังไม่ได้ผลสรุป และก็ได้นิทรรศการมาพูดว่า ให้ผู้เชี่ยวชาญมาออกแบบ คือเรื่อง TOR มันคงไม่พ้น ทุกรัฐบาลจะเหมือนกันว่า ถ้าเป็นเรื่องของรัฐบาล ก็จะต้องหน่วยที่อยู่ได้ต้องพึ่งหน่วยเหนือ พูดอะไรมากก็ไม่ได้อย่างที่คุณตำรวจพูดว่าพูดมากก็เดือดร้อน หมุนวงการเมืองต่างๆ มีการโยกย้ายไปหมด ผมว่าปัญหาทั้งหมดถ้าจะพูดแล้วเป็นการพายเรือวนอยู่ในอ่าง แต่จริงๆ เรื่องที่มีประสบการณ์คือเรื่องที่เป็นปัญา เขาใช้กฎหมายบังคับคนเหมือนกัน อย่างญี่ปุ่นเขาจะเดิน ใช้รถบัส จักรยาน รถไฟ แล้วเขาก็ขายรถของเขาไปที่เรา คืออันนี้มันเป็น world order เรื่องการค้าต่างๆ เรื่องเศรษฐกิจต่างๆ อันนี้ผมว่าถ้าเรามองในปัญหามันบ้านเราจะต้องแก้เรื่องนี้ไปอีกเป็นร้อยปี ไม่มีทางสิ้นสุด แต่ถ้าเมื่อไหร่ที่คนเราไม่มีภูมิปัญญาพอ ไม่มีความรู้พอ ไม่มีทางภายใน ออกมาทางภายนอก ถ้าเราบอกภายนอก 40 % control ได้ 4 เดือน 8 เดือน 1 ปี นั่นเป็นภายนอกครับ เป็นความรู้ไม่ยั่งยืน แต่ถ้ามันออกมาจากภายใน ถ้ามีความรู้แท้กลับไปทำอย่างที่ไม่หลงว่า ผมว่าปัญหามันวิกฤติ เมืองไทยนี่วิกฤติหลายเรื่อง หมอประเทศก็ออกมาพูด ใครๆก็ออกมาพูด เรื่องต่างๆ ไปในเชิงของวัดตุ้หมด Infrastructure ต่างๆ ผมเคยมีโอกาสไปพบกับ ดร.คำรบรักษ์ เมื่อก่อนอยู่ สจว. ตอนนั้นผมไปทำเรื่องรถไฟอยู่ เรื่องรถไฟได้ดินนะครับ แต่ว่าหมายถึง คนในท้องถิ่น ถ้าพูดตามหลักประชาธิปไตยนี้ บอกประชาชนมีส่วนร่วมให้ความ

คิดเห็น ส่วนมากไม่ได้ทำหรอกครับ มีคณะวิจัยเล็กน้อยเท่านั้น รวมทั้งเวลาทำอะไรต่างๆ ประชาชนไม่ได้มีส่วนร่วมหรอก ประชาชนไม่มีองค์ความรู้ในการที่จะแก้ไขบ้านเมือง ปล่อยให้กรมทางหลวง หมูข้าราชการที่อยู่ห่างไกล มา 2-3 เดือน มาปี 2 ปี นักการเมืองย้ายเปลี่ยนแปลงไปเสีย นักการเมืองท้องถิ่นขึ้นมา เป็นวัฏจักรที่เราเห็นมาตลอดชีวิต ผมว่าถ้าเป็นอย่างนี้ต่อไป ประชาชนไม่มีส่วนร่วมนี่ลำบากครับ และเคยพูดหลายครั้งแล้วว่าสิ่งเหล่านี้ที่เป็นผลกระทบต่อสุขภาพของเรา ทั้งทางจุมูกก็คือเรื่องอากาศ เรื่องขยะ เรื่องหูกี่เรื่องเสียง เรื่องสนามบินก็พูดไปแล้ว เรื่องตึกสูงก็พูด เรื่องตา ตึกสูงป้ายโฆษณาเต็มบ้านเต็มเมือง เรื่องปากอาหารเป็นพิษ สารตกค้างต่างๆ อันนี้เป็นปัญหาที่เผชิญอยู่กับเราเรื่องสุขภาพทั้งสิ้น เป็นโศกทั้งหมดที่เราสัมผัสอยู่ มันมีสารพัดในบ้านเรา แต่ว่าประชาชนได้รู้เท่าทันหรือเปล่า ระบบของบ้านเราที่เราแก้ไขกันนี้ ในต่างประเทศเขาล็อคแล้วครับ อย่างรถยนต์ของเขานี้เข้าไปปั๊มน อย่างที่อาจารย์ว่านะครับ เพราะคนเราไม่ชอบทำอะไรตามกฎกติกา เดียวนี้รถในอเมริกาขึ้นรถสตาร์ทล้อปั๊มนไฟหน้าต้องออก สายเข็มขัดนิรภัยต้องพร้อมหมด ไม่อย่างนั้นขายไม่ได้ครับบ้านเขาไปถึงอย่างนั้นแล้ว แต่บ้านเรายังต้องรณรงค์กันอยู่ หมวกกันน็อคนะครับ มันก็ยังตามเขาไปอยู่ ของเรามันอยู่ 100 ปีหลังของเขาไปแล้ว และตอนนี้เขาไปไหนต่อไหนกันแล้วครับ การสื่อสาร ICT การสื่อสาร เชียงใหม่จะเป็น Hub ต่างๆ แต่ว่าปัญหาไม่ได้ไปไกลจากเราเลย ไม่ว่าเราจะทำถนนอย่างไร อย่างคุณตำรวจพูดคือไม่มีทางพอ ถ้าตราบดีเรายังคงซื้อรถเกาหลี่ รถญี่ปุ่น ซื้อรถเบนซ์มานะครับ ซื้อรถจักรยานวันเสาร์-อาทิตย์ แต่วันธรรมดากลับขับรถเบนซ์ไปทำงาน มันเป็นเรื่องของหน้าตา ฝรั่งใช้รถแทนเขาแต่คนไทยใช้รถแทนหน้า อันนี้คือสิ่งที่พิสูจน์ในเมืองไทยมาตลอด ควรทำอย่างทีไหนหลวงกล่าวไว้ว่าคือกลับมาสู่ Basic กลับสู่สามัญสิ่งที่เป็นพื้นฐาน ทำกันจริงๆคือการให้การศึกษากับคน เดียวนี้จะเอานักวิจัยมาชี้แนะ ผมว่าถูกต้อง ขอขอบคุณอาจารย์ทาง มช. ที่ได้ทำอะไรหลายๆอย่าง แต่ว่าพลังของประชาชนไม่ไปทางไหนครับ ตราบใดที่ประชาชนบ้านเราไม่มีความรู้ ไม่มีภูมิปัญญากันนะครับ เราต้องอยู่ในวัฏจักร วงจรรนี้ไปเรื่อยๆ ถูกกดขี่ข่มเหงไปเรื่อยๆ ทางระบบ มงฟอร์ตฯ บริณส์รอยฯ ดาราช หายใจเจอแต่ควันพิษ มันพ้นไม่ได้ เพราะรถหลังไหลมาเรื่อยๆ สีส้มแดงก็เดินขบวนไม่เอารถเมล์ เพราะไปขัดผลประโยชน์ ผลเคยพูดกับอ้ายสิงห์คำว่าที่เราพูดกันในเรื่องเมืองเชียงใหม่มาอยู่ ถ้าเป็นอย่างนั้นปั๊มน วิธีแก้คือคนเชียงใหม่ต้องร่วมกันเป็นเจ้าของรถเมล์เพื่อที่จะขึ้นรถเมล์กัน สีส้มแดงคันไหนที่หมดสภาพแล้วไม่ต้องต่ออายุแล้ว ไม่ต้องมีการทำมาใหม่แล้ว ไม่ต้องมีรถเหลือง รถฟ้าเข้ามาในเชียงใหม่ จริงๆคนเชียงใหม่มีไม่กี่แสนคนแต่ว่ามันเป็นสิ่งที่มาจากทางนอก ผมว่าแก้ไขระบบต่างๆ แต่ว่าต้องค่อยๆ เป็น ค่อยๆ ไป แต่ผมว่าใช้เวลานานครับ และสิ่งที่ผมจำได้เมื่อมีการอบรมที่ผ่านมา เขาบอกว่าเมืองเชียงใหม่ยังไม่เหมาะสมที่จะใช้รถไฟฟ้าใต้ดิน เพราะคนบ้านเราสตางค์เท่าใด อัตราแลกเปลี่ยนของญี่ปุ่นเคย 5 บาท 6 บาท เดียวนี้ขึ้นมาเป็น 37 บาทอเมริกา 40 บาท ยูโร 70 บาท เราจะเอาอะไรไปเทียบกับเขา ไม่มีทางครับ รถเมล์ใช้ได้ครับ แต่ว่าที่สำคัญที่สุด ถ้าเราปิดเมืองอะไรต่างๆ ใช้เดินเขาก็จะไม่เสียอะไรซักอย่าง รถถีบก็ไม่ต้องซื้อ พยายามเดินมากขึ้น ปัญหาบ้านเราผมว่าต้องศึกษาระบบค่อยๆ ทำไปและให้นักเรียนได้ทราบ มหาวิทยาลัยรับทราบ ชุมชนทั้งหลายร่วมมือกัน ระบบที่ต้องการแก้ไขคือ ถ้าเราได้รับบาลที่ดี ได้ สส. ที่ดี มีการเปิดประชาพิจารณ์นายกรัฐมนตรี้ได้นี้ เสียเยอะขึ้นก็จะดีกว่านี้

รศ. ลำดวน ศรีศักดิ์ดา

ก็ใคร่ขอเรียนย้ำอีกครั้งหนึ่งว่าการประเมินผลกระทบทางสุขภาพเป็นกระบวนการเรียนรู้ร่วมกัน นั่นหมายความว่า แม้แต่วิธีการศึกษาไม่ใช่ผู้ชำนาญการศึกษาย่อยเดียว ทุกคนต้องมาคุยกัน จะเห็นว่ากระบวนการศึกษานี้มีการเรียกประชุม กลุ่มโน้นกลุ่มนี้ คุยกันเยอะมาก พูดตามจริง ผมในฐานะวิศวกรโยธาไม่เคยคุยอย่างนั้นะ ก็ใช้เวลานานมากในการพูดคุยปรึกษา แต่ผมคิดว่ามันเป็นโอกาสที่ส่วนรวมจะเรียนรู้ เราคิดว่า ผมเองอาจเชื่อว่าผมรู้คนเดียวประโยชน์ไม่มี เพราะฉะนั้นขอยืนยันว่าในแง่ของกระบวนการเรียนรู้ร่วมกันเป็นหัวใจของการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ

คุณคณพล ปิ่นแก้ว

ปลัดองค์การบริหารส่วนจังหวัดเชียงใหม่

เกี่ยวกับเรื่องขนส่งมวลชน เกี่ยวกับในเมืองที่เจริญแล้ว เกี่ยวกับที่มีการศึกษาในเรื่องรถลอยฟ้าหรือรถใต้ดินอะไรทั้งหลาย ผมได้มีโอกาสไปสัมมนาร่วมกับ สนข. ปรากฏว่ามีแนวความคิดอย่างหนึ่งที่ผู้เชี่ยวชาญต่างประเทศของGTZ เขาได้เสนอแนะว่าของประเทศไทยก็ยังขาดการนำมาใช้และวิธีการของผู้เชี่ยวชาญก็เสนอวิธีการที่ง่ายกว่าในการจัดทำรถไฟฟ้าที่ดี ไม่ว่าจะลอยฟ้าหรือใต้ดินล้วนแต่จะใช้เงินเป็นหมื่นล้าน แต่วิธีการในประเทศที่มีเงินน้อยอย่างประเทศไทย เพียงแต่ผู้มีอำนาจตัดสินใจกล้าที่จะมอบพื้นที่บนถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้กับระบบขนส่งมวลชน โดยจัดทำแวกกันช่องทางรถขนส่งมวลชน จะเป็นเลนซ้ายสุด อีกฝั่งหนึ่งก็เป็นเลนซ้ายสุด ก็ให้รถขนส่งมวลชนวิ่งในเส้นทางนั้น ออกวิ่งนอกเส้นทางไม่ได้ จะวิ่งกลางถนนไม่ได้ จะวิ่งเข้าแนวนั้น ที่นี้ในเรื่องของการจัดระบบก็ให้ทางผู้ประกอบการมากำหนดสถานีขนส่งแล้วเดินให้เป็นระยะเวลาแน่นอน ค่าโดยสารตายตัว ก็จะทำให้การขนส่งสามารถดำเนินการได้ ขอเพียงมีอำนาจตัดสินใจเท่านั้น เพราะฉะนั้นสิ่งอื่นๆที่เราจะต้องใช้เงินมากมายนั้น เขาบอกว่าไม่ต้องใช้มาก สอง เวลาทำได้เลย เขาบอกทำได้ทันทีไม่ต้องรอเวลาว่าปีจะทำ ซึ่งเงินเขาประเมินไว้ว่าในเมืองใหญ่ๆ อย่างเชียงใหม่หรือว่าโคราช ไม่น่าจะเกิน 300 ล้านบาทจะบริหารจัดการในส่วนจราจรส่วนนี้ได้ ในช่องทางนี้รถส่วนตัวก็เกิดความลำบากในการที่จะเข้าจอดข้างทางที่จะขวางถนนก็ไม่ได้ เพราะจะเข้าไปในทางนี้ไม่ได้ จะเกิดความลำบาก จะต้องอ้อมไปหาที่จอดในบริเวณร้านค้าที่เขามีหลังร้าน อะไรก็เป็นภาระหน้าที่ของคุณละ คุณต้องไปพยายามเอง แต่เส้นทางนี้เป็นสำหรับมวลชนโดยเฉพาะ ประชาชนก็จะเกิดความรู้สึกว่าสะดวกกว่า ที่นี้ในกรณีมีปัญหาก็คงจะมีสิ่งที่จะต้องได้รับการต่อต้านมากในเรื่องของรถเอกชนแต่ละรายที่มีรถส่วนตัว อันนี้ในภาวะเบื้องต้นเราก็ต้องยอมรับว่ามีบางสิ่งบางอย่างที่เราต้องเสียไปบ้าง ประการที่ 2 ในส่วนของรถเมล์หรือรถแดงที่จะมาร่วมโครงการของเราก็อาจจะมีร่วมกันกำหนดเส้นทางแน่นอนว่าใครจะวิ่งเส้นไหน ในเรื่องสุดท้ายเราก็ควรจะให้การประกันขั้นต่ำของรายได้ของผู้มาร่วมโครงการกับเรา โดยอาจจะมีเงินของท้องถิ่นไม่ว่าจะเป็นเงินของ อบต. หรือเทศบาลอาจจะลงขันในลักษณะของสหการชักรักกันหนึ่ง ในกรณีที่คุณมีรายได้ต่ำกว่าขั้นต่ำที่เราควรจะรับประกันเราก็จะมีเงินชดเชยให้ ขอแต่เพียงว่าคุณจะต้องวิ่งในเส้นทางที่เรากำหนด วิ่งในช่องทางจะออกไปวิ่งนอกช่องทางไม่ได้ ดังนั้นช่องทางการจราจรก็จะทำให้มันไหลลื่นในตลอดเมืองเชียงใหม่เฉพาะอย่างยิ่งผู้ที่ใช้บริการขนส่งมวลชน พวกเอกชน เราจะไม่พูด ที่นี้ระบบที่ว่าจะมีการควบคุมอย่างไร

อันนี้ไปเห็นตัวอย่างที่เมืองทองธานี เขาจะมีกล่องใส่เงินมีลือคฤญแจ คนขับจะไม่มีส่วนเก็บเงิน จะใช้วิธีหยอดเอาในกล่อง ได้เท่าไรถึงสิ้นวันก็จะมีการเปิด จะมีการกรรมการมาตรวจว่าคุณจะมีรายได้ ถ้าต่ำกว่าก็จะมี การประกันรายได้ขั้นต่ำ อันนี้ก็ทุกคนก็ win win หหมด ประชาชนก็จะได้รับความสะดวก รวดเร็ว ค่าโดยสาร เป็นธรรม แล้วก็ประชาชนก็ได้รับการตอบสนอง ผู้ประกอบการก็ยังอยู่ได้ ในขณะเดียวกันเราก็ยังมีมาตรการ อย่างอื่น เช่น เราจะไม่เพิ่มจำนวนรถโดยสารโดยการต่อทะเบียนในลักษณะของรถรับจ้างสองแถวก็ควรจะ หหมดแค่นั้นก็คือหมดสภาพก็คือยกเลิกไป เอาขนส่งในลักษณะที่ยาวกว่ามาเสริมไปเรื่อยๆ อย่างนี้ อันนี้เป็น แนวคิดของท่านผู้เชี่ยวชาญ ผมฟังผมก็ยังฟังใจอยู่นะ เป็นชาวต่างชาติ แต่เขาเสนอวิธีการง่ายๆ เขาบอกคุณ ไม่ต้องไปคิดหรือมันแพงและคุณต้องใช้เวลา และอีกอย่างอีกก็ปีจะทำได้ ถ้าวันนี้ผู้ที่มีอำนาจกล้าที่จะ ตัดสินใจ ว่ามอบพื้นที่ถนนให้กับระบบขนส่งมวลชนบางส่วน แล้วตัดสินใจทำเลย คุณมีเงิน 300-400 ล้าน คุณทำได้ ถ้าทำได้ไม่ตลอดเลือกเส้นหลักก่อน คุณจะเอาเส้นไหนเป็นเส้นหลักที่ดีๆ ชัดๆ ทำละ 2 เส้น 3 เส้นก่อน แล้วหลังจากนั้นค่อยๆ ขยายไปทั้งเมือง อันนี้ทำได้เลย ไม่ต้องรอ ผมอยากจะขอกราบเรียนครับ

รศ.ลำดวน ศรีศักดิ์ดา

ก็สืบเนื่องจากประเด็นนี้ก็ความจริงมันชัดเจนว่าทำไมการศึกษาของการทางพิเศษซึ่งเราทำไว้เมื่อปี 37 มันถึงเดินไม่ได้ เพราะว่า 1 เส้นประมาณหมื่นล้านบาท 4 เส้นถามว่าเราจะเอาที่ไหนไปซื้อ คำตอบมัน ชัดเจนก็คือว่ามันเกินกำลังงบประมาณ อย่างน้อยก็ในขณะนั้น แม้ในขณะนี้ก็ตาม ผมก็เชื่อว่ามันจะเกิดขึ้น ค่อนข้างยากมาก เพราะฉะนั้นผมเชื่อว่ามันน่าจะมีวิธีการที่ถูกกว่าและอยากเรียนว่าจริงๆ แล้วผมเชื่อว่า อำนาจในการตัดสินใจโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องของการขนส่งสาธารณะ ขณะนี้ทุกฝ่ายพร้อมแล้ว อำนาจใน การตัดสินใจความจริงน่าจะบอกว่าเรามอบให้ท่านเมื่อเราเลือกท่านเข้าไปแล้วทั้งในแง่ของ อบจ.และเทศบาล ด้วย

จบการประชุม 12.05 น.

มัลลิกา อุดมสิน/พิมพ์รายงาน

ภาคผนวก จ

บันทึกการประชุมนำเสนอผลการวิเคราะห์และประเมินผลกระทบทางสุขภาพ

15 ตุลาคม 2547 ณ. โรงแรมฮอลิเดย์ การ์เดน

เปิดประชุม เวลา 9.10 น. (ผู้เข้าประชุม 45 คน)

ช่วงแรกของการประชุมเป็นการนำเสนอของคณะวิจัย หลังจากนั้นเป็นการรับฟังความคิดเห็นจากที่ประชุมใน 2 เรื่องหลัก ๆ คือจะพิจารณาถึงผลกระทบทั้งในทางบวกและทางลบ และผลลัพธ์ของการศึกษาคือนโยบายที่เมืองน่าจะดำเนินการเพื่อเสริมผลทางบวกและขจัดผลทางลบให้ลดน้อยลงต่อประชากรทุกกลุ่ม

นพ. เดชา (ผอ. สำนักงานสาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม สำนักงานเทศบาลนครเชียงใหม่ ; ผู้แทนนายกเทศมนตรีนครเชียงใหม่) : สำหรับแนวทางที่ทางคณะวิจัยได้ชี้แนะมา คิดว่าทางเทศบาลก็ต้องรับไป ซึ่งก็มีแนวทางหลายอย่าง และเรื่องขยะของเมืองเชียงใหม่กำลังกลับมามีปัญหาอีกแล้ว คือในอดีตมีปัญหาขยะกว่า 300,000 ตันที่หายสาบสูญ ขณะนี้ขยะถูกสกัดกั้นที่ดอยเต่า ลำพูน และลำปาง ซึ่งก็เป็นปัญหาหลักของเทศบาลนครเชียงใหม่ และเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ต้องรีบแก้ไข สำหรับแนวทางการแก้ปัญหาที่คณะวิจัยได้เสนอมาตอนนี้ทางเทศบาลก็ได้ทำอยู่ เพื่อการอนุรักษ์ เช่นการเพิ่มพื้นที่สีเขียวซึ่งยังไม่ได้ระบุไว้ เพราะพื้นที่สีเขียวมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะแก้ปัญหามลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนเนื่องจากการจราจร เพราะถือว่าเป็นปอดของเมือง และทางเทศบาลกำลังดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาคุณภาพอากาศร่วมกับต่างประเทศ สำหรับเรื่องถนนหนทางนั้น จากการศึกษาพบว่าสี่แยกสัญญาณไฟที่รถต้องจอดรอ 3-5 นาที ปริมาณของมลพิษสูงมาก การทำให้รถเคลื่อนตัวได้ตลอดเวลาสามารถลดควันพิษบริเวณสี่แยกได้ ซึ่งขณะนี้ได้ประสานงานกับรัฐบาลกลางในการทำทางลอดใต้ดินในทุกสี่แยกที่จะออกไปนอกเมือง ในส่วนของการรณรงค์เรื่องรถเมล์หรือรถไฟฟ้าก็กำลังอยู่ในขั้นตอนการประมาณการ แต่ในระยะแรกทางเทศบาลได้นำรถไฟฟ้ามาบริการให้กับนักเรียนในโรงเรียนมงฟอร์ต พระหฤทัย เรยีนา และไชยโรจน์ คือขึ้นรวมกัน และรถไฟฟ้าก็จะนำไปส่งที่โรงเรียนพร้อมทั้งรับกลับ โดยเป็นการบริการฟรี และต่อไปในอนาคตอาจให้นำขยะมาแลกเป็นค่ารถ การออกเทศบัญญัติก็กำลังดำเนินการอยู่ในเรื่องการไม่อนุญาตให้เผาในที่โล่ง การควบคุมมลภาวะต่าง ๆ รวมทั้งมลภาวะทางสายตา ซึ่งใกล้จะสำเร็จแล้ว โดยทั้งสายโทรศัพท์ สายไฟฟ้า จะเอาลงใต้ดินให้หมดในถนนตัวอย่างได้แก่ ราชดำเนิน ท่าแพ และช้างคลาน และทางเทศบาลได้ตระหนักถึงผลกระทบทางสุขภาพเกี่ยวกับการจราจรรวมทั้งเรื่องอื่น ๆ ด้วย

คุณมนตรี (ประธานฝ่ายพัฒนาและส่งเสริมสิ่งแวดล้อม หอการค้าจังหวัดเชียงใหม่) : เรื่องมลภาวะทางสายตา การที่นำสายโทรศัพท์และสายไฟฟ้าลงใต้ดินเป็นเรื่องที่ดี แต่คำถามที่ชาวบ้านฝาก

มาก็คือ เมื่อไหร่จึงจะจัดการกับป้ายโฆษณาบ้าง อยากเห็นความเป็นรูปธรรมว่าจะทำเมื่อไหร่ ซึ่งทราบมาว่ากำลังจะมีโครงการนำป้ายขนาดใหญ่ออกและกำหนดเทศบัญญัติในเรื่องขนาดความกว้างความสูงของป้าย แต่ยังไม่เห็นเป็นรูปธรรม จึงอยากให้ทางเทศบาลรีบดำเนินการโดยเร็ว

จากที่คณะวิจัยได้กล่าวถึงวัฒนธรรมชุมชนทั้งที่ข้างม่อและป่าตัน ว่าไม่ยากให้สูญหายไปนั้น ขณะเดียวกันในความเป็นเมืองเชียงใหม่ปัจจุบันก็ได้รับผลกระทบมากจากส่วนกลางในเรื่องของธุรกิจ เช่นกำลังมีการจัดงานลอยกระทง และมีบริษัทที่กรุงเทพประมูลการจัดงานได้ โดยมีงบประมาณมากถึง 58-60 ล้านบาท ซึ่งจะเห็นว่ามากกว่าทุกปีที่ผ่านมา โดยทุก ๆ ปีเทศบาลใช้งบประมาณไม่เกิน 2-3 ล้านบาทในการจัดงานลอยกระทง และบริษัทจากกรุงเทพจะทำในลักษณะการเหมางาน สิ่งที่วิตกกังวลก็คือการเหมางานของบริษัทจะจัดงานได้ถูกต้องตามวัฒนธรรมประเพณีหรือไม่ จึงอยากฝากไปยังเทศบาล เพราะเป็นเจ้าของงานโดยตรงว่าไม่ยากให้เป็นเหมือนงานมหาสงกรานต์ล้านนา ที่นำสาวประเภทสองมาโชว์ มีการรำฟ้อนที่ไม่สวยงาม คือไม่ยากเห็นภาพเช่นนั้นเกิดขึ้นในเมืองเชียงใหม่อีก เพราะเยาวชนลูกหลานจะคิดว่านั้นคือวิถีชีวิตที่ถูกต้อง

นพ. เดชา : รูปแบบการจัดงานทุกปีที่ผ่านมาค่อนข้างจะเหมือนเดิม ไม่มีอะไรแปลกใหม่ ดังนั้นเมื่อได้รับงบประมาณหรือได้รับการสนับสนุนมา ก็มอบให้เอกชนจัด แต่อย่างไรก็ตามรูปแบบการจัดงานก็ไม่ได้ให้เอกชนดำเนินการทั้งหมด แต่ได้เชิญองค์กรต่างๆ มาประชุมร่วมกัน ทั้งองค์กรเอกชน องค์กรวัฒนธรรม องค์กรพุทธ กลุ่มอาจารย์ กลุ่มหนุ่มสาว และชุมชนต่าง ๆ เพื่อถามความเห็น ซึ่งขณะนี้ได้รูปแบบการจัดงานและมีการประชาสัมพันธ์บ้างแล้วว่าจะมีรายการอะไรบ้าง มีกิจกรรมอะไร ที่ไหนบริเวณใด โดยจะเพิ่มความอลังการมากขึ้น แต่ยังรักษาศิลปวัฒนธรรมไว้ และจะเห็นว่าที่หอศิลปวัฒนธรรมมีการรวบรวมประวัติศาสตร์เมืองเชียงใหม่มาไว้ที่นั่น แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากเอกชนจะเน้นถึงประโยชน์ทางธุรกิจ ซึ่งก็จะต้องมีป้ายโฆษณาต่าง ๆ มากมาย ทางเทศบาลก็จะควบคุมให้อยู่ในกรอบระเบียบที่ดีต่อไป

ตัวแทนอาจารย์จากโรงเรียนยุพราชวิทยาลัย : เนื่องจากได้มีการศึกษาเกี่ยวกับการแก้ปัญหามลพิษทางอากาศ และจากการประชุมเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2547 คณะครูและนักเรียนมีความเป็นห่วงเรื่องมลพิษทางอากาศมาก เพราะปีนี้จะจัดงาน 9 วัน และปีที่ผ่านมามีการจุดพลุ ประทัด และดอกไม้ไฟ จึงเป็นห่วงเรื่องไฟไหม้ ก็อยากจะฝากไปยังเทศบาลว่าความอลังการนั้นจำเป็นจะต้องสร้างมลพิษหรือไม่ และเรื่องการจราจรเทศบาลได้มีแผนรองรับแล้วหรือไม่ เพราะมีผลต่อสุขภาพจิตของคนเชียงใหม่มาก

ผู้ร่วมประชุม : เรื่องการเผาขยะในบ้าน ในหลายชุมชน เช่น ชุมชนบวกวาศ จะมีเสียงตามสายประชาสัมพันธ์จากเทศบาลขอความร่วมมือไม่ให้เผาขยะภายในบ้าน เพราะเกรงว่าชาวบ้านจะเหม็นควัน

หรือเป็นภูมิแพ้ แต่ยังมีอีกหลายบ้านที่กวาดขยะแล้วเผา หากพบเหตุการณ์ดังกล่าวจะสามารถแจ้งไปที่หน่วยงานใดและควรจะดำเนินการอย่างไร

เรื่องแท็กซี่ในเมืองเชียงใหม่ ภาพของเชียงใหม่เมื่อคนทั่วไปมาที่นี่ก็คือ จะต้องพบเห็นสามล้อและรถสี่ล้อแดง แต่เมื่อมาเจอรถแท็กซี่ทำให้เกิดความแปลกใจ เพราะในขณะที่มีการสนับสนุนนโยบายขนส่งมวลชน ไปไหนไปพร้อมกันหลาย ๆ คนใน 1 คัน แต่กลับมีแท็กซี่ซึ่งอาจจะโดยสารได้เพียง 1-2 คน และเป็นการเพิ่มรถในเชียงใหม่ จึงอยากจะขอคำตอบในเรื่องนี้

นพ. เดชา : สำหรับประกาศเรื่องไม่ให้เผาขยะนั้น มีประกาศจากทางจังหวัดด้วย และเทศบาลยังไม่ได้ร่างเป็นเทศบัญญัติ คือ กฎหมายสำหรับท้องถิ่นที่ใช้บังคับ แต่ปัจจุบันได้ออกเป็นประกาศเทศบาลเพื่อขอความร่วมมือ และหากพบว่ามีการเผาขยะก็จะมีหมายเลขโทรศัพท์ให้แจ้ง โดยจะแจ้งไปที่เทศบาลหรือจังหวัดก็ได้ ก็จะมีหน่วยงานเข้าไปห้ามปราม สำหรับเรื่องแท็กซี่ที่ตอนนี้มีเข้ามาวิ่งในเชียงใหม่ 8 คันแล้ว ก็จะมีเฉพาะที่สนามบินเพื่อให้บริการสำหรับนักท่องเที่ยว เพราะแม้จะมีรถเช่าแต่ก็ไม่สะดวกและคิดราคาไม่เป็นธรรม โดยแท็กซี่ที่มาให้บริการจะคิดค่าโดยสารจากมิเตอร์ที่วัดได้ ซึ่งให้ความเป็นธรรมแก่ผู้โดยสาร ผู้ที่พบเห็นอาจจะรู้สึกแปลกตาบ้าง แต่ทุกอย่างก็ต้องพัฒนาไปตามวงจร แต่เรื่องนี้ทางเทศบาลมีความเกี่ยวข้องน้อยมาก หน่วยงานที่จะตอบคำถามได้ดีก็คือ ตำรวจจราจร และสำนักงานขนส่ง ซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบและให้อนุญาต

ตัวแทนสำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ : ความจริงไม่มีการจดทะเบียนเพิ่ม แต่เป็นการถอนรถสี่ล้อแดงออกไป และให้แท็กซี่มาจดทะเบียนแทน รถสี่ล้อแดงที่ถอนไปคือรถที่สภาพไม่ดีแล้ว และมติที่ประชุมของคณะกรรมการควบคุมการขนส่งประจำจังหวัดก็ให้ถอนรถสี่ล้อแดง 1 คัน เพื่อนำรถแท็กซี่มาบริการแทน 1 คัน

คุณมนตรี : สรุปคือมีการถอนรถสี่ล้อแดงออกไป แล้วให้แท็กซี่มาบริการแทน และให้บริการอยู่ในสนามบิน อยากฝากไปยังขนส่งจังหวัดให้ประชาสัมพันธ์ว่าหากประชาชนต้องการใช้บริการแท็กซี่สามารถโทรไปที่หมายเลขโทรศัพท์ใด เพราะบางครั้งอาจต้องการใช้บริการ กรณีที่ไม่อยากขับรถมาเพราะมาแล้วไม่มีที่จอด แต่ก็ไม่ทราบว่าจะไปติดต่อกี่ได้

เรื่องการเผาขยะ ปัญหาใหญ่ขณะนี้ก็คือ นอกจากประชาชนจะเผาแล้ว ประชาชนบางส่วนก็เริ่มจะรับทราบเรื่องการเผาขยะในที่โล่ง แต่กลับมีหน่วยงานของรัฐไปเผา เช่น รพ.มหาราชเผาศพไม่มีญาติและไม่ใช้การเผาในเตาที่สุสานหายยา ประชาชนก็ร้องเรียนมาและหอการค้าก็ได้รับเรื่องร้องเรียนนี้เช่นกัน แม้ว่าหอการค้าจะมุ่งเน้นเรื่องการค้า แต่เมื่อมีฝ่ายส่งเสริมและพัฒนาสิ่งแวดล้อมขึ้นมา ก็จะทำให้ความสนใจเรื่องนี้ด้วย

รศ. ลำดวน : ทราบข่าวว่าอาจมีความพยายามที่จะนำแท็กซี่เก่าเข้ามาใช้ หมายถึงในขณะที่กำลังเสนอให้บังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับมาตรฐานไอเสียและเสียงอย่างเคร่งครัด แต่กลับมีความพยายามในการนำรถแท็กซี่เก่าเข้ามาใช้ในเมืองเชียงใหม่ อยากทราบว่าเมืองเชียงใหม่จะมีมาตรฐานเกี่ยวกับแท็กซี่มากน้อยเพียงใด ซึ่งจะโยงไปถึงเรื่องของมลภาวะด้วย

ตัวแทนขนส่งจังหวัด : มติของคณะกรรมการได้กำหนดอายุของรถที่จะนำมาจดทะเบียนเป็นรถแท็กซี่ไว้ไม่เกิน 5 ปี หากนำรถเก่าจากที่อื่นมาจดทะเบียน ทางขนส่งจังหวัดจะไม่จดทะเบียนให้

นายช่างแขวงทางจังหวัดเชียงใหม่ : เวลาที่คิดว่าการทำงานวิจัยนี้น่าจะอยู่ในขั้นตอนที่ต้องสรุปได้แล้ว เนื่องจากการแก้ปัญหาของจังหวัดได้ดำเนินการไปมากขึ้นแล้ว ทั้งเรื่องของผลกระทบด้านฝุ่นละออง ผลกระทบด้านปัญหาการจราจร ดังนั้นหากยังต้องมาตอบคำถาม ต่อไปคงไม่มีหน่วยงานใดจะเข้าร่วมเพื่อนำเสนอผลงานวิจัยต่าง ๆ หรือข้อวิเคราะห์ต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่จะสรุปได้ คือการกำหนดเป้าหมายในผลการวิจัย การแก้ปัญหาในข้อที่สรุปออกมา รวมทั้งข้อเสนอแนะ มีการแบ่งระยะเวลาอย่างไร คือระยะสั้นอยู่ในช่วงใด และระยะยาวอยู่ในช่วงใด เพราะโดยภาพรวมเมื่อถึงปี 2550 ระบบการก่อสร้างเฉพาะส่วนของโครงสร้างพื้นฐานแทบจะหมดไป เรื่องของการก่อสร้างถนน ปัญหาจุดตัดของถนนจะหมดไป เมื่อไม่มีรถติด ไม่มีการสะสมมลภาวะ เมื่อรถเคลื่อนตัวได้สะดวกแล้วมลภาวะก็จะน้อยลง นอกจากนี้ผลของมลภาวะที่สูงเมื่อเดือนมีนาคม ต้องยอมรับว่าเป็นหน้าแล้ง มีเรื่องของการเผาต่าง ๆ ทำให้เกิดมลภาวะสูง ประเด็นการก่อสร้างเมื่อมีการตรวจวัดก็แน่นอนที่มลภาวะต้องสูง แต่ปัจจุบันมาตรการต่าง ๆ เมื่อทางผู้ว่าราชการได้ไปดูก็จะเห็นว่าการเคลื่อนไหว เช่น สถานที่ก่อสร้างเริ่มมีการเก็บรายละเอียด ถนนหนทางก็เริ่มมีการแก้ปัญหา ในหลายจุดที่ได้มีข้อเสนอแนะไว้ อยากจะให้จัดกลุ่มว่าปัญหาที่พบเห็นนั้นต้องการให้หน่วยงานใดรับไปปรับปรุงแก้ไข ด้วยวิธีใด เพื่อนำไปสู่การแก้ปัญหาอย่างครบถ้วน และจากข้อมูลที่ได้ไปเก็บมา จากความรู้พื้นฐานที่ไม่เท่ากัน รวมทั้งทัศนคติที่ไม่เหมือนกัน ก็จะนำพามาสู่จุดหนึ่ง แต่ในเนื้อหาที่มีหลายอย่างเป็นที่ยอมรับได้ เพราะเป็นเรื่องของสุขภาพและอื่น ๆ ก็เป็นเรื่องที่ต้องใช้เวลา แต่สภาพที่เห็นในเรื่องของโครงสร้างนั้นภายในปี 2550 จะหมดไปแล้ว เพราะในปี 2549 ถนนวงแหวนก็จะเสร็จแล้ว และจุดที่จะไปนอกเมืองในปี 2550 ก็คาดว่าจะเสร็จ ก็คงจะกระจายปัญหาเหล่านี้ได้ การที่จะแก้ปัญหา ประเด็นสำคัญก็คือต้องสร้างจิตสำนึกร่วมกัน การมีส่วนร่วมที่แท้จริง และการบังคับใช้กฎหมายที่สมบูรณ์ จึงจะแก้ไขได้อย่างครบถ้วน ปัญหาและข้อมูลที่มีอยู่เมื่อได้เสนอข้อมูลที่จะแก้ปัญหาแล้ว ก็ควรนำมาสรุปว่าอันไหนที่เป็นแนวทางและระยะเวลาเป็นอย่างไร หน่วยงานใดจะรับเข้าไปดำเนินงาน

คุณสุริย์ (สถาบันวิจัยสังคม) : หากหลังจากปี 2550 ที่โครงสร้างพื้นฐานเรียบร้อยแล้ว อาจจะดูเหมือนว่าน่าจะมีปัญหาน้อยลง เพราะถนนก็ดี รถก็เคลื่อนตัวได้สะดวก แต่ในแง่ของการพัฒนาอาจจะ

ยังคงมีมลภาวะมากขึ้นและกระจายออกไป ในอนาคตอาจกระจายทั่วเชียงใหม่และปริมณฑล อย่างที่พูดกันมาตลอดเรื่องการแก้ปัญหานี้ อาจมองว่าปัญหานี้เกิดจากการไม่มีรถขนส่งมวลชน ทั้งที่เรียกร้องมาตลอด และไม่เข้าใจว่าทำไมเทศบาลต้องยอมรถสี่ล้อแดงเรื่องไม่ให้มีรถเมล์ ทั้ง ๆ ที่มีคนเสนอที่จะทำรถเมล์ แต่ก็พยายามทำความเข้าใจเรื่องปัญหาของสี่ล้อแดง และก็เคยมีโอกาสช่วยทำงานวิจัยทางด้านการจราจรบ้าง ไม่แน่ว่าเคยมีการวิเคราะห์เรื่อง Cost/Benefit บ้างหรือไม่ เข้าใจว่าทางขนส่งจังหวัดคงมีสัมปทานเส้นทางอยู่แล้ว เพราะเคยมีรถเมล์เหลือง แต่ตอนนี้คาดว่าจะมีผลการวิจัยเรื่องการจัดเส้นทาง (Route) ของรถเมล์ ว่าในตัวเมืองควรจะมีกี่เส้นทางที่จะกระจายการจราจรได้อย่างเหมาะสมกับปริมาณการเดินทางในแต่ละเส้นทาง จากการสำรวจ O-D เมื่อ 10 ปีที่แล้วก็เห็นว่าเส้นทางไหนมีปริมาณมากหรือน้อย หากมีการวิเคราะห์ Cost/Benefit ก็จะสามารถให้คำตอบและให้ข้อมูลในแต่ละเส้นทางว่าจะมีรายได้คุ้มค่าหรือไม่ ต้องใช้รถกี่คัน แล้วให้สี่ล้อแดงรับสัมปทานไป เพราะหากจะให้ให้นักธุรกิจเข้ามาลงทุนก็อาจจะได้รับผลกระทบจากการต่อต้านของสี่ล้อแดง โดยอาจเสนอเป็นนโยบายหรือโครงการแล้วให้สี่ล้อแดงประมูลและร่วมหุ้นกันไป รัฐบาลหรือหน่วยงานอาจจะ Subsidize แต่ไม่ต้องทั้งหมด แล้วหากวิ่งไปแล้วได้กำไรก็อาจเปลี่ยนเป็นรถที่มีคุณภาพดี

จากการศึกษาปริมาณผู้โดยสารรถสี่ล้อแดง หากใช้รถใหญ่ขนาด 40 ที่นั่งมาให้บริการอาจจะไม่คุ้ม ในช่วง Peak ก็อาจจะยืนห้อย แต่หากไม่ใช่ช่วง Peak จะไม่มีคน ก็จะไม่คุ้ม แต่หากสี่ล้อแดงวิ่งเฉลี่ย 5-6 คนก็คุ้มแล้ว ดังนั้นหากใช้รถสี่ล้อแดงทำเป็นรถเมล์ประจำเมือง ก็อาจกลายเป็นเอกลักษณ์ของเมืองเชียงใหม่ว่ารถเมล์ของเชียงใหม่เป็นรถสี่ล้อแดง แล้วก็ให้สัมปทานไปแต่ละเส้นทาง แต่ต้องมีข้อมูลให้เห็นว่าเส้นทางไหนได้กำไรมากหรือน้อย ในเส้นทางที่มีกำไรน้อยหรือไม่มีกำไรแต่จะต้องมีรถ รัฐก็อาจต้อง Subsidize หรือเทศบาลทำเอง เส้นทางใดที่มีกำไรก็ให้สัมปทานไปในรูปของสหกรณ์ นี่เป็นเพียงแนวคิดหนึ่ง เพราะการเสนอในเชิงนโยบายจะต้องพูดถึงในระยะยาวและระยะสั้น ซึ่งหากทำได้การปรับปรุงคุณภาพรถก็จะดีขึ้น ทำให้มลภาวะลดลง แต่ยังคงกังวลว่าหากหลังปี 2550 ตอนที่ทุกอย่างเรียบร้อยแล้ว แต่จะเห็นว่านโยบายขายรถขณะนี้ รถราคา 1.3 ล้านบาท แต่เงินดาวน์เพียง 30,000 บาท ใคร ๆ ก็ซื้อรถได้ ดังนั้นคงไม่มีทางควบคุมปริมาณรถไม่ให้มีปริมาณมากขึ้น และหากมีทางลดได้ดินที่สามารถวิ่งได้อย่างสะดวก รับรองได้ว่าคนจะยิ่งซื้อรถกันมากขึ้น ก็จะได้ชัดว่าคาร์บอนมอนอกไซด์คงจะกระจายไปทั่วปริมณฑล

อ. ดร. รังสรรค์ (คณะวิศวกรรมศาสตร์ มช.) : ในเรื่องขนส่งสาธารณะนั้นทางเทศบาลและจังหวัดก็มีการศึกษาและวางแผนกันอยู่ โดยร่วมกับมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ศึกษามาเป็นเวลาปีกว่าแล้ว ซึ่งเป็นการจัดระเบียบสี่ล้อแดงและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเชียงใหม่ โดยการจัดให้สี่ล้อแดงวิ่งประจำเส้นทาง เพราะปัจจุบันจะวิ่งไม่ประจำเส้นทาง และสี่ล้อแดงตกลงที่จะเข้าร่วมโครงการนี้โดยใช้สี่ล้อแดง 1,000-1,500 คันนำมาจัดเป็นเส้นทาง ซึ่งเส้นทางได้ถูกออกแบบไว้แล้วโดยแบ่งเป็นเส้นทางทั้งหมด 36 เส้นทาง เป็นเส้นทางสายหลัก 13 เส้นทาง เส้นทางสายรอง 13 เส้นทาง และ

เส้นทางสายชอย ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 100 ตร.กม. คือมากกว่าพื้นที่ในเขตเทศบาล และมีการวิเคราะห์ว่าจะใช้รถสี่ล้อแดงวิ่งประจำเส้นทางกว่า 1,000 คันและมีรถเมล์มาเสริม ซึ่งเทศบาลมีงบซื้อมาแล้วกว่า 20 คัน ก็จะนำมาวิ่งในเส้นทางสายหลัก 13 เส้นทาง และจะมีรถเมล์ขนาดใหญ่เสริมตามโครงการที่เสนอไว้ ก็จะดำเนินการเป็น Para Project ใช้เวลา 3 ปี

จากการวิเคราะห์ที่มีจำนวนผู้โดยสาร 50,000-60,000 คนต่อวัน และหากมีการจัดระบบแล้ว จะสามารถเพิ่มเป็น 70,000-80,000 คนต่อวัน แต่จะมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง เมื่อวิเคราะห์รายได้นำมาหักลบค่าใช้จ่ายที่ลงไปจะไม่ถึง 50 เปอร์เซ็นต์ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด หากเก็บค่าโดยสารสูงคนก็จะไม่ใช่ ดังนั้นจะตั้งค่าโดยสารไว้ที่ประมาณ 5 บาท ซึ่งจะดึงให้มีคนมาใช้ 70,000 คนต่อวัน จะทำให้รายได้เป็น 50 เปอร์เซ็นต์ของค่าใช้จ่ายในระบบทั้งหมด ค่าใช้จ่ายตรงนี้ก็จะหาเงินลงทุนจากรัฐ ต้องมีการผลักดันหลาย ๆ ด้าน หากตัวเลขเป็นเช่นนี้คาดว่าจะภายใน 3 ปีจะมีคนมาใช้ขนส่งสาธารณะในระดับที่ดี และใช้เงินลงทุนทั้งระบบประมาณ 1,000 ล้านบาท โดยมีรายได้ประมาณ 500 ล้านบาท และรัฐจะต้องลงทุนอีก 500 ล้านบาท ซึ่งได้ผลักดันไปยังฝ่ายการเมืองเพื่อให้รับทราบและของบประมาณ เมื่อครั้งที่คณะรัฐมนตรีมาประชุมครั้งล่าสุดก็ได้พยายามผลักดันเข้าไปของบประมาณ 400 ล้านบาทในการทำ 3 ปี แต่ไม่ทราบว่าด้วยสาเหตุอะไรทำให้ไม่สามารถเข้าไปได้ แต่ก็ได้มีการผลักดันอย่างต่อเนื่อง และได้เสนอไปยังกองทุนอนุรักษ์พลังงาน ซึ่งผู้อำนวยการสำนักอนุรักษ์พลังงานในเชียงใหม่ได้รับไปพิจารณาแล้ว นี่ถือเป็นระบบขนส่งสาธารณะเร่งด่วนที่จะต้องทำในระยะสั้น 3 ปี ตามเป้าหมายของเทศบาลและหน่วยงานขนส่งที่อยากจะทำให้เกิดเป็นรูปธรรม ซึ่งตามแผนเดิมจะเริ่มเดือนตุลาคม 2547 แต่ไม่สามารถทำได้เนื่องจากยังไม่ได้รับงบประมาณ ดังนั้นตามแผนที่ผลักดันต่อไปจะเริ่มเดือนเมษายน 2548 ซึ่งเป็นช่วงหลังเลือกตั้งและคาดว่าจะมีกำลังสนับสนุนเงินงบประมาณในส่วนนี้ โครงการนี้หากดำเนินการไปเป็นเวลา 5 ปีแล้วจึงจะสามารถเลี้ยงตัวเองได้ ดังนั้นใน 5 ปีแรกคงไม่มีเอกชนมาลงทุน ตัวอย่างที่ผ่านมาก็คือขนส่งได้ประกาศเส้นทางรถเมล์ 9 เส้นทาง แต่ก็ไม่มีเอกชนรายใดเข้ามาลงทุนเลย เพราะคิดว่าต้องขาดทุนแน่นอน ดังนั้นหากทำให้ดีคิดว่า 5 ปีจะสามารถคุ้มทุนได้ นี่คือแผนพัฒนาระบบขนส่งระยะสั้น

สำหรับแผนระยะยาว คงเคยได้ยินเรื่องรถไฟฟ้า จากการที่เทศบาลและจังหวัดได้มองเห็นว่าในปี 2549 จะมีงานพิธีสวนโลกและเชียงใหม่จะเป็น HUB ดังนั้นปริมาณการเดินทางจะต้องมากขึ้น จึงคิดว่าควรมีรถไฟฟาระบบรางและมีการทำร่าง TOR ของการศึกษาไว้ ซึ่งคาดว่าจะปลายปีนี้จะหาผู้ศึกษาเพื่อทำการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบทันที ต่างกับการศึกษาของการทางพิเศษเมื่อปี 2537 ที่ศึกษาแล้วจึงเสนอไปเพื่อออกแบบ และค้างมาเป็นเวลา 10 ปี แต่กรณีนี้จะศึกษาและเลือกเส้นทางที่เหมาะสมประมาณ 10 กิโลเมตร แล้วทำการออกแบบรายละเอียด และให้ก่อสร้างภายในปี 2549 และในปี 2549 ก็อาจมีโครงการอีก ซึ่งอาจไม่ได้หยุดในปี 2550 อาจใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 1-2 ปี นี่คือแผนที่ทางรัฐบาลและทางจังหวัดได้มีการผลักดันแต่ไม่ได้ประชาสัมพันธ์ออกไป

คุณมนตรี : แปลกใจว่าตอนนี้เทศบาลมีรถ 20 กว่าคัน แล้วทำไมจึงไม่วิ่งให้บริการ หรือเกรงว่าจะมีการต่อต้านจากสีล่อแดง

อ. ดร.รังสรรค์ : เข้าใจว่าตอนนี้รถต่อเสร็จแล้ว แต่คิดว่าปัญหาเกิดจากการอาจเกิดจากการวิ่งรถนั้นจะต้องมีการสัมปทานเส้นทางก่อน แต่ทางเทศบาลและผู้ประกอบการได้ตกลงกันโดยอยากให้สีล่อแดงและรถของเทศบาลวิ่งไปพร้อมกัน เพราะหากโครงการนี้ไปพร้อมกันก็จะไม่เกิดการแย่งลูกค้ากัน จึงน่าจะเป็นระบบเดียวกันก่อน

คุณมนตรี : หากเป็นเช่นนั้นก็คงจะอีกนานมาก คือ สีล่อแดงก็ไม่ได้วิ่งตามสัมปทานที่ได้รับ แต่วิ่งวนทั่วเมือง ซึ่งก็ผิดกฎหมายเช่นกัน ขนส่งจังหวัดก็ทำอะไรไม่ได้ เพราะมีการประท้วงกัน

ตัวแทนเทศบาลนครเชียงใหม่ : ต้องบอกว่าเมืองเชียงใหม่โชคดีที่มีองค์กรรัฐ ภาคประชาชน และองค์กรอิสระที่จะเข้ามาพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองที่น่าอยู่ที่สุดในประเทศและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมไปถึงระดับโลก

ทางเทศบาลมีโครงการจัดรถเมล์ขนาดเล็กหรือมินิบัสจำนวน 20-24 คัน เป็นแบบ 32 ที่นั่ง โดยตอนแรกมีโครงการปลายปีนี้ แต่ด้วยเหตุผลหลายประการอาจทำให้ต้องเลื่อนไปถึงปีหน้า และในส่วนของการออกแบบ ตอนแรกได้ออกแบบให้ที่นั่งหันหน้าไปทางด้านหน้ารถเช่นเดียวกับรถเมล์ทั่วไป เพราะต้องการให้คนนั่งได้มาก ๆ จึงออกแบบให้นั่งบริเวณ 2 ข้างของรถเช่นเดียวกับรถที่วิ่งในสนามบิน และเมืองเชียงใหม่ก็ไม่ได้มีถนนที่ยาวมากจนนั่งแล้วเวียนหัว จึงไม่น่าจะมีปัญหา รวมทั้งเมืองเชียงใหม่มีการจัดระเบียบสีล่อแดง และประสบการณ์จากอดีตที่ทำให้รถเมล์เหลืองพลัดไป ดังนั้นต้องมีการศึกษาให้ถ่องแท้ว่าทำอย่างไรรถสีล่อแดงและชาวเชียงใหม่จึงจะสามารถอยู่ร่วมกันได้อย่างมีความสุขทั้งสองฝ่าย รวมถึงหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องด้วย จึงต้องมีการศึกษาให้มาก เพราะเทศบาลนครเชียงใหม่ก็อยากบำบัดทุกข์บำรุงสุขแก่ชาวเชียงใหม่และเมืองที่อยู่ใกล้เคียงด้วย

นอกจากเรื่องการคมนาคมขนส่งแล้ว เรื่องอื่น ๆ เทศบาลก็ได้ร่วมกับองค์กรอื่นด้วย ยกตัวอย่างเมื่อปลายเดือนกันยายนจนถึงต้นเดือนตุลาคม 2547 ก็มีงานสองล้อสู่ล้านนา เพื่อเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้จักรยานกันมากขึ้น โดยมีการปั่นจักรยานจากกรุงเทพฯมาสู่เชียงใหม่ มีการต้อนรับที่ประดุจเทพ และยังมีการเปิดเวทีเสวนาที่หอศิลปวัฒนธรรมด้วย

เรื่องการเผาในที่โล่ง ขณะนี้ทางเทศบาลได้พยายามกำหนดเทศบัญญัติเรื่องการเผาในที่โล่งและนำมาใช้ในเขตเทศบาล แต่จากการศึกษาพบว่า พรบ. ด้านการสาธารณสุข พ.ศ.2535 กล่าวว่าการ

เผาในที่โล่งจะก่อให้เกิดกลิ่น คว้น และมีผลกระทบต่อสุขภาพ ดังนั้นหากมีการกำหนดเทศบัญญัติออกมา ความรุนแรงของการปรับหรือบทลงโทษจะต่ำกว่า พรบ.สาธารณสุขที่มีอยู่แล้ว จึงใช้ พรบ. นั้นเป็นตัวการที่จะทำให้ประชาชนเกิดการรณรงค์ยกเลิกการเผาในที่โล่ง อันเนื่องมาจากเหตุรำคาญก็มี ความผิดตาม พรบ.สาธารณสุข พ.ศ. 2535 และพยายามที่จะกระจายข้อมูลข่าวสารให้ประชาชนทุกระดับทราบ ทั้งในเขตเทศบาลและพื้นที่ใกล้เคียง เพราะจะมีเรื่องของอากาศที่วนเวียนไปมาในเขตพื้นที่เทศบาล จึงมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหา เพราะหากนักกฎหมายที่มีบทลงโทษรุนแรงมาใช้ก็จะได้รับการต่อต้านเป็นระยะ ๆ ดังนั้นการที่ประชาชนจะเข้ามามีส่วนร่วมในการแก้ปัญหาจึงนับเป็นโอกาสที่ดี

ศ. เฉลิมพล (คณะเกษตรศาสตร์ มช.) : ขอเพิ่มเติมเรื่องแนวคิดการแก้ปัญหามลพิษจากการจราจรโดยการเพิ่มหรือขยายพื้นที่ถนน โดยไม่ทราบว่าเป็นนโยบายของรัฐหรือของจังหวัด เพราะเมื่อ 40 ปีก่อนมีการใช้นโยบายนี้ในยุโรป แต่ไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้จึงเลิกกันไป และแก้ไขปัญหาด้วยวิธีอื่นรวมทั้งขนส่งมวลชน เกี่ยวกับการจัดงานพืชสวนโลก ซึ่งตอนนี้ก็ไม่แน่ใจว่าไทยจะได้เป็นเจ้าภาพหรือไม่จึงไม่ควรตั้งความหวังมากเกินไป และจากภาพการยื่นข้อเรียกร้องทำยารถสองแถวโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน ี่มีความเป็นห่วงมาก เพราะหากเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจะต้องเสียใจภายหลัง

ขอบคุณคณะวิจัยที่ได้ทำการศึกษาเรื่องนี้ เพราะแสดงให้เห็นว่าหลายหน่วยงานได้แสดงความห่วงใยในเรื่องของสุขภาพอันเป็นผลกระทบจากระบบการจราจรขนส่งทั้งในเมืองและนอกเมือง ก็มีแนวทางที่สามารถนำไปปฏิบัติได้ เรื่องผลกระทบของการขนส่งต่อสุขภาพกายสุขภาพจิตนั้นแทบจะไม่ต้องการวิจัยก็ได้ เพราะต่างก็ทราบว่าอะไรเกิดขึ้น แต่เรื่องผลกระทบต่อสังคมหรือสุขภาพะทางสังคมค่อนข้างเป็นเรื่องใหม่ ดังนั้น ทางรัฐบาลหรือจังหวัดสามารถนำข้อมูลตรงนี้มาใช้ได้ตั้งนานแล้ว แต่ไม่เห็นความสำคัญ จึงไม่ยอมทำ และไปส่งเสริมในด้านอื่น แนวทางในระยะสั้นจากรายงานก็เป็นสิ่งที่ดีในเชิงนโยบาย และคิดว่าในระยะสั้นหากไม่มีการนำระบบขนส่งเข้ามาใช้ในเขตเมือง คิดว่าไม่มีทางที่จะแก้ปัญหาก็ได้เลย แต่อาจจะช่วยลดได้โดยการนำกฎหมายหรือเทศบัญญัติมาใช้บังคับเรื่องการจราจรหรือการกีดขวางการจราจร ซึ่งจะช่วยให้การจราจรมีความสะดวกขึ้น คาดว่าในระยะสั้นสามารถทำได้ทันทีเพราะมีกฎหมายอยู่ในมือ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกมากขึ้น เช่นเดินได้สะดวกขึ้น หากคันไหนจอดขวางก็จับ สำหรับในระยะยาวก็ออกกฎหมายใหม่เพิ่มเติมขึ้นมา เช่นต่อไปเมื่อขนส่งมวลชนดีแล้ว หากใครนำรถส่วนตัวเข้ามาจอดก็ให้เสียค่าจอดแพง ๆ อาจจะชั่วโมงละ 100 บาท แล้วให้ใช้ขนส่งมวลชนแทน และสุดท้ายเรื่องถนนวงแหวนที่สร้างขึ้นใหม่จะมีทางเท้าที่ค่อนข้างใหญ่มาก เช่น บริเวณตลาดต้นพยอมที่เพิ่งเปิด ตอนเปิดถนนมีความสวยงามมาก แต่ตอนนี้ทางเดินเริ่มมีการยุบตัว และมีร้านขายของตั้งเต็มไปหมด ทำให้เดินแทบจะไม่ได้ และป้ายต้อนรับนายกรัฐมนตรีก็ยังติดอยู่ ควรนำลงได้แล้ว อยากให้ผู้รับผิดชอบไปดูแลด้วย โดยเฉพาะเรื่องทางเท้าที่สร้างขึ้นเพื่อให้คนเดินไม่ใช่สร้างเพื่อให้ตั้งร้านขายของ

นายช่างแขวงทางหลวงจังหวัดเชียงใหม่ : ประเด็นที่ยกขึ้นมาที่กำลังจะเข้าไปดำเนินการ ซึ่งความจริงไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบ แต่เพิ่งจะได้รับมอบเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2547 และเป็นสถานที่ที่เพิ่งสร้างเสร็จ ยังคงมีสัญญาการรับประกันอยู่ สำหรับเรื่องการจัดระเบียบสองข้างทางที่กำลังจะดำเนินการ และจะให้เห็นความเปลี่ยนแปลงอย่างแน่นอน ส่วนเรื่องการแก้ปัญหาจราจรนั้นเป็นนโยบายของรัฐ ที่ต้องผ่านสภา สำนักงานประมาณ และสภาพัฒน์ จึงได้รับงบประมาณมาดำเนินการ

ผู้ร่วมประชุม : เป็นเรื่องดีที่จะมีระบบขนส่งมวลชนเกิดขึ้น แต่ทำไมถึงช้ามาก เพราะมีการพูดกันหลายครั้งแล้วในหลายปีที่ผ่านมา แต่ก็ยังไม่ได้ทำ เช่นเดียวกับเรื่องง่าย ๆ เช่นการมีสิ่งกีดขวางบนทางเท้า กับ การห้ามจอดบริเวณที่ทาสีขาวแดง แต่ก็ยังคงมีอยู่ ซึ่งล้วนแต่เป็นเรื่องที่ไม่ต้องรอนโยบายใด ๆ เพราะมีกฎหมายแต่ก็ยังไม่ทำ และประเด็นเรื่องขนส่งสาธารณะที่เดิมจะเริ่มในเดือนตุลาคม 2547 แต่เลื่อนไปเป็นเดือนเมษายน 2548 นั้น ขณะนี้คนเชียงใหม่ตื่นตระหนกที่จะมีรถส่วนตัวกันทุกคนแล้ว อุบัติเหตุก็มีมาก ดังนั้น พอจะมีทางหรือไม่ที่จะนำกฎหมายที่มีอยู่มาบังคับใช้ให้เกิดขึ้นจริง ไม่ต้องเกรงกลัวต่อสิ่งใด สำหรับเรื่องการรณรงค์การใช้จักรยาน ในชีวิตจริงของคนเชียงใหม่ไม่สามารถจะใช้ในชีวิตประจำวันได้ เพราะไม่มีทางจักรยาน แม้ว่าบ้านจะอยู่ใกล้ที่ทำงาน แต่คนไม่อยากจะขี่ เพราะรู้สึกไม่ปลอดภัยและไม่มีทางสำหรับจักรยาน ดังนั้นหากเทศบาลจะทำรถเมล์ก็ควรจะตั้งใจคนให้มากขึ้น เพราะคนมีรถส่วนตัวกันหมดแล้ว ต้องศึกษาว่าจะทำอย่างไรคนจึงจะจอดรถไว้ที่บ้านแล้วออกมาขึ้นรถเมล์ ซึ่งเป็นโจทย์ที่ยากกว่าเดิมเพราะเมื่อคนมีรถแล้วก็ต้องใช้รถถึงแม้ น้ำมันจะแพง จึงอยากฝากว่าเรื่องใดที่สามารถทำได้ให้ทำก่อน แสดงความจริงใจตรงนี้ เพราะทุกคนรออยู่

ดร. ดวงจันทร์ อาภาวัชรุณม์ เจริญเมือง:

ประเด็นที่ 1 เมื่อปี 2550 ที่ (คิดว่า) ทุกอย่างจะปลอดภัยไปหมด จากการศึกษามือเมืองต่าง ๆ ทั่วโลก กลับพบว่าอุบัติเหตุมากกว่าเดิม เพราะ (ในเชียงใหม่) พื้นที่เมืองเก่ามีขนาดเล็ก และการสัญจรที่มาจากด้านนอกซึ่งมาอย่างรวดเร็วจะไม่มีที่ไป ตัวอย่างเช่นทางยกระดับหน้าสนามบิน เมื่อสร้างเสร็จจะเห็นว่าการถนนคูเมือง รวมทั้งถนนสุเทพก็มีปัญหา ซึ่งตราบไต่ที่ยังไม่จำกัดจำนวนรถยนต์ ก็เกิดความอุบัติเหตุแน่นอน รวมทั้งเรื่องการจอดรถกีดขวางบนถนน และการที่คนเดินทางเท้าไม่ได้ ถนนหลายสายถูกใช้ให้เป็นที่พักผ่อน

ประเด็นที่ 2 ผู้คนที่เกิดจากการจราจรเป็นฝุ่นหยาบ ซึ่งเป็นอันตรายต่อระบบทางเดินหายใจส่วนบน แต่สิ่งที่น่ากลัวที่สุดก็คือฝุ่นที่มีความละเอียด 10 ไมครอนซึ่งเกิดจากการเผาไหม้ทุกชนิด เช่น การเผาในที่โล่ง และการเผาไหม้จากเครื่องยนต์ทุกชนิด ซึ่งหากลงไปในระบบหายใจส่วนล่างแล้วจะไม่สามารถระบายออกจากร่างกายได้เลย และมีงานวิจัยของนักศึกษาปริญญาโทภาควิชานิติเวชศาสตร์

พบว่า บริเวณตลาดวโรรสและตลาดต้นลำไยมีฝุ่นที่มีโลหะหนักซึ่งเป็นพิษอยู่มาก ซึ่งนอกจากจะเป็นอันตรายต่อปอดแล้ว ยังเป็นอันตรายต่อส่วนอื่นของร่างกายด้วย ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องลดจำนวนยานพาหนะส่วนตัวลงอย่างเร่งด่วน นอกจากนั้น การส่งเสริมให้ใช้ไบโอดีเซลโดยระบุว่าเป็นสิ่งที่ดีที่สุด แต่ขณะนี้ยังไม่มีผลการศึกษาถึงผลกระทบว่าจะเป็นพิษหรือไม่ ซึ่งน่าเป็นห่วง สำหรับ พรบ.สาธารณสุข พ.ศ. 2535 นั้นกำหนดให้หน่วยงานท้องถิ่นเป็นผู้ปฏิบัติ ดังนั้นเทศบาลต้องออกเทศบัญญัติเพื่อรองรับในส่วนนี้และสามารถปรับได้เท่ากับที่ พรบ. กำหนดด้วย โดยอาจเรียกมาปรับก็ได้ เพราะจากการศึกษาคณณกัณโณฉบับปรับมากกว่าเรื่องสุขภาพ คือหากบอกว่าผิดกฎหมายจะเกิดความกลัว แต่หากบอกว่าเป็นอันตรายต่อสุขภาพก็จะกลัวน้อยกว่า

ประเด็นที่ 3 การศึกษานี้ไม่ได้กล่าวถึงอุตสาหกรรมท่องเที่ยว นักท่องเที่ยวคาดหวังว่าจะได้เดินทางโดยใช้ขนส่งมวลชน เพราะในกรุงเทพหรือต่างประเทศ เช่นในยุโรป สามารถใช้รถเมล์ได้ แต่ที่เชียงใหม่ไม่มีบริการนี้ ซึ่งกระทบต่อการท่องเที่ยวแน่นอน และนักท่องเที่ยวจะชอบเดิน แต่เชียงใหม่ไม่มีทางเท้าให้เดินเลย ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ

ประเด็นที่ 4 ไม่ควรคาดหวังจากเทศบาลหรือองค์กรของรัฐเรื่องระบบขนส่งมวลชน เพราะได้พูดคุยกันมาเกิน 5 ปีแล้ว ตอนนี้เป็นภารกิจของพวกเราที่จะต้องผลักดัน คำว่าพวกเราหมายถึงโครงการศึกษาพฤติกรรมความร่วมมือในการแก้ปัญหามลพิษทางอากาศ ได้คุยกับ 28 โรงเรียนจาก 35 โรงเรียนในเมืองเชียงใหม่ โดยจะมีอาสาสมัครพิทักษ์อากาศประจำแต่ละโรงเรียน ต่างก็บอกว่าเชียงใหม่อากาศเสีย น้ำมันแพง เชียงใหม่จึงต้องมีระบบขนส่งมวลชน ได้มีการจัดทำสตีกเกอร์ ซึ่งสตีกเกอร์นี้อาสาสมัครแต่ละโรงเรียนจะนำไปขายแผ่นละ 5 บาท และอยากให้ทุกคนมีส่วนร่วมด้วยการบริจาคเงิน เพื่อจะได้นำไปติดให้ทั่วเชียงใหม่ ตอนนี้มีอยู่ 10,000 แผ่น และอยากทำให้ได้ 100,000 แผ่น เมื่อนายกรัฐมนตรีเดินทางมาจะต้องเห็นและผลักดันให้เกิดขึ้นได้ เป็นห่วงเรื่องการใช้ระบบขนส่งแบบรางซึ่งมีราคาแพงมากและไม่สามารถปรับเส้นทางได้ จะเป็นไปได้หรือไม่ที่จะใช้รถเมล์วิ่งบนเส้นทางเพื่อเป็นการทดลอง ซึ่งมีราคาถูกกว่า ทำได้เลย และไม่ต้องการงบประมาณมาก สำหรับการทดลองให้บริการไม่ควรกำหนดเวลาแล้วบอกว่าคนไม่ค่อยขึ้น แต่จะต้องใช้เวลาสักระยะเพราะการขาดทุนเป็นเรื่องปกติของขนส่งมวลชน และนี่คือการคืนทุนคืนกำไรแก่สังคม จะคิดแค่เพียง Cost/Benefit ไม่ได้ ต้องคำนึงถึง Social Benefit ด้วย และที่น่าแปลกใจก็คือที่พิษณุโลกมีรถเมล์ที่ดำเนินการโดยเอกชนและมีกำไร แต่ทำไมเชียงใหม่ทำไม่ได้ ทั้งที่เป็นเมืองใหญ่ และมีความสำคัญสูง

ประเด็นที่ 5 ข้อเสนอในการศึกษานี้มีความกระจายเกินไป อ่านและทำความเข้าใจได้ยาก จึงอยากให้ผลักดันหรือฟันธงไปเลย เช่น เชียงใหม่ต้องมีขนส่งมวลชนและลดจำนวนรถส่วนตัว เป็นต้น

ตัวแทนนักเรียน รร.ปรินส์รอยแยลวิทยาลัย : แม้ว่าการใช้รถประจำทางมีความสะดวกสบาย แต่การใช้รถส่วนตัวกลับมีความสะดวกสบายกว่า และแม้จะเกิดปัญหามากมาย เช่นปัญหามลพิษทางอากาศ แต่ก็ไม่สามารถบังคับทุกคนให้ใช้รถประจำทางได้ เพราะทุกคนมีความคิดเห็นต่างกัน ต้องการความสะดวกสบายและไม่สามารถเสียสละความสะดวกสบายนั้นได้ จึงคิดว่าเป็นเรื่องของจิตสำนึก ควรมีการปลูกจิตสำนึกมากกว่าการแก้ปัญหาที่ปลายเหตุ

ตัวแทนนักเรียน รร.ยุพราชวิทยาลัย : มีแต่การพูดถึงการแก้ปัญหาในเรื่องที่เป็นรูปธรรม เช่น การสร้างถนน แต่ทุกคนลืมนึกถึงเรื่องของจิตสำนึก ควรปลูกจิตสำนึกโดยเฉพาะกลุ่มวัยรุ่น เรื่องอันตรายจากมลพิษนั้น ผู้ใหญ่คงมีความรู้มากกว่า ในขณะที่กลุ่มวัยรุ่นอาจไม่มีหรือมีน้อย คาดว่าครึ่งหนึ่งของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั้งหมดเป็นวัยรุ่น และผู้ใช้รถกลุ่มนี้ยังไม่ทราบถึงผลดีผลเสียที่จะเกิดขึ้นจากการใช้รถ จึงอยากให้มีการปลูกจิตสำนึกให้มากขึ้นทั้งในผู้ใหญ่และคนที่จะเป็นกำลังสำคัญของชาติคือกลุ่มวัยรุ่น

ศ. เฉลิมพล : ดีใจที่มีนักเรียนมาร่วมประชุมครั้งนี้ และถูกต้องทุกคนขอความสะดวกสบาย แต่ก็อยากจะให้ลดความสะดวกสบายเพื่อประโยชน์ส่วนรวม ซึ่งหวังว่านักเรียนเหล่านี้จะเป็นกำลังสำคัญในการช่วยกันต่อไป

คุณสุนทรี (ตัวแทน รพ.สวนปรง) : เรื่องข้อเสนอในการศึกษาผลกระทบต่อสุขภาพกายและจิต ควรน่าจะประชาสัมพันธ์ให้เห็นถึงปัจจัยที่ทำให้เกิดผลกระทบต่าง ๆ คือเห็นด้วยกับข้อเสนอทุกอย่าง แต่ไม่มีการพูดถึงในเรื่องของ How to ว่าจะต้องทำอย่างไร หากไม่นำเสนอเรื่องนี้จะทำให้เจ้าหน้าที่เหนื่อยไป จะกลายเป็นแค่หลักการเท่านั้น อยากฝากไปยังคณะวิจัยว่าจะต้องประชาสัมพันธ์อย่างไร และที่สำคัญปัญหาสุขภาพกายใจ เช่น วิตกกังวล เครียด เพราะปริมาณรถมาก ถนนไม่ดี อาจจะไปถึงเรื่องผลกระทบว่ามีผลกระทบอย่างไรบ้าง เช่น คนไม่กล้าออกไปที่ถนน จึงไม่กล้าที่จะร่วมกิจกรรมสังคม ก็จะเห็นภาพชัดขึ้น เพราะความเครียดที่ รพ.สวนปรง ไม่มีระบุไว้ เครียดจากการขนส่งหรือเครียดจากความเจริญ เป็นต้น

คุณมนตรี : เรื่องของวัฒนธรรมที่ระบุว่า ทุกวันนี้นักเรียนในเมืองหายไปเกือบหมด คนที่อยู่ในเมืองเชียงใหม่ส่วนใหญ่เป็นคนต่างถิ่น อาจเป็นคนภาคเหนือหรือคนกรุงเทพฯ ที่ต่างก็เข้ามาอาศัยอยู่ที่นี่ เพราะมาแล้วทำมาค้าขึ้น เมื่อคนต่างถิ่นมากขึ้น วัฒนธรรมท้องถิ่นก็เริ่มถูกแทรกแซงและถูกลบเลือนหายไป นอกจากนี้ยังมีคนต่างด้าว ซึ่งจะใช้วัดป่าเป้า (ป่าพรวัวโน) เป็นที่นัดพบกันทุก ๆ วันพระ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวพม่า ไทยใหญ่ และกะเหรี่ยง ไม่ทราบว่าได้เข้าไปสอดส่องดูแลหรือไม่ และพบว่าความสัมพันธ์ของคนต่างด้าวเหล่านี้มีความแน่นแฟ้นมาก นายจ้างที่ดีหรือไม่ดีก็จะถูกนำมาถ่ายทอดเล่าสู่กันฟัง ซึ่งเป็นอันตรายต่อนายจ้างที่อาจถูกข่มขู่และหนีกลับประเทศได้ ดังนั้นผู้ที่มิมีแรงงานต่างด้าวที่บ้านก็ควร

ระมัดระวังเช่นกัน ก็อาจเป็นเรื่องของสังคมเมืองที่คนจะวิจัยอาจไม่ได้ลงไปสัมผัสตรงนั้น จึงอยากฝากไว้ และต้องดูแลลูกหลานให้ดีเพราะสมัยนี้จะไวใจใครไม่ได้ แม้แต่คนใกล้เคียงหรือคนที่มาทำงานในบ้าน

ตัวแทนนักเรียน : ฝากเรื่องทางเท้า เพราะบริเวณหน้าโรงเรียนเรยีนา มงฟอร์ต และพระหฤทัย รถจะติดมาก และมีคนมาขายของบนทางเท้า ทำให้เดินลำบาก และเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะเวลาเลิกเรียน

ผู้ร่วมประชุม : เกี่ยวกับนโยบายที่ออกมา หลังจากวิเคราะห์ปัญหาได้แล้ว ควรจะนำมาสรุปและเสนอเป็นนโยบาย ลักษณะนโยบายที่ดีไม่ควรมีมากเกินไป คิดว่าปัญหาหลักมี 2 เรื่องคือ เรื่องมลพิษ ทางแก้อาจควรเป็นเรื่องขนส่งมวลชนอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่ความก้าวหน้าของภาครัฐก็ได้ทำออกมาเป็นรูปธรรมชัดเจน รอเพียงแค่จังหวะเวลาที่น่าจะเห็นผล อีกเรื่องคือความปลอดภัยและอุบัติเหตุ ซึ่งเกี่ยวกับการขาดวินัยจราจร การขาดมารยาทในการขับรถ ไม่มีความรู้หรือความเชี่ยวชาญ และผลกระทบต่อการท่องเที่ยว เพราะคงไม่มีใครอยากไปในเมืองที่ไม่มีความปลอดภัย คนในสังคมนั้นก็มีความปลอดภัยทั้งหมดนี้เป็นเรื่องของวินัยจราจรทั้งสิ้น ดังนั้นจึงอยากจะเสนอว่าควรสรุปและวิเคราะห์ออกมาว่ามีเพียงแค่ 2 นโยบายเท่านั้นซึ่งจะเห็นได้ชัดเจนกว่า

คุณสุริย์ : สิ่งที่จะเสนออาจไม่ใช่ในนโยบาย แต่อยากฝากเรื่องการจัดการความรู้ ซึ่งไม่ใช่แนวคิดใหม่ จากที่ได้ฟังนักเรียนจากหลายโรงเรียน ก็เป็นนิมิตหมายอันดีว่าเด็กได้มองเห็นประเด็นเรื่องการศึกษาว่าเป็นเรื่องสำคัญ ว่ายังขาดการส่งเสริมการศึกษาในบางเรื่องที่เป็นประเด็นสำคัญในเรื่องสังคมท้องถิ่น เคยช่วยจังหวัดจัดแผนพัฒนาจังหวัดและได้ให้ความสำคัญในเรื่องการศึกษามาก มีการนำประเด็นที่เป็นภาพลักษณ์ของจังหวัดมาจัดทำเป็นเรื่องการจัดการการศึกษา ตั้งแต่ระดับเด็กเล็กไปจนถึงระดับมหาวิทยาลัย หากจะทำนโยบายส่งเสริมสุขภาพ มลภาวะ หรือเรื่องการขนส่ง และมีการจัดสร้างชุดความรู้ ที่จะทำให้เด็กได้รับทราบข้อมูลสถานการณ์ปัญหาท้องถิ่นของตนเอง ก็จะเป็นการปูพื้นฐานและเป็นการสร้างจิตสำนึกถาวรให้กับคนในรุ่นปัจจุบันและอนาคต

นายช่างแขวงการทางจังหวัดเชียงใหม่ : อยากให้ประชาสัมพันธ์กับผู้บริหารแต่ละโรงเรียนว่าควรเผยแพร่ความรู้ให้กับนักเรียนในตอนเช้า เพราะเด็ก ๆ เหล่านี้มีความพร้อมมาก ซึ่งเป็นสิ่งที่น่าภูมิใจแทนชาวเชียงใหม่ สำหรับเรื่องที่ยกมาหากสร้างทางเสร็จแล้วปัญหามลภาวะจะเพิ่มขึ้น แต่หากไม่สร้างทาง จะมีทางออกอื่นอย่างไรบ้าง หากไม่มีการขยายทางเพื่อให้เกิดความสะดวกเพิ่มขึ้น เพราะการทำสิ่งหนึ่งก็จะก่อให้เกิดอีกสิ่งหนึ่ง ดังนั้นจะมีทิศทางใดนอกจากจะบังคับไม่ให้ใช้สิทธิในการใช้รถ เพราะถือเป็นสิทธิส่วนบุคคลอย่างหนึ่ง หรืออาจสร้างกรอบของผังเมือง เช่น บางพื้นที่ไม่ให้รถเข้า ซึ่งแม้แต่ในกรุงเทพฯยังบังคับไม่ได้เรื่องรถเข้าได้หรือไม่ได้ เพราะเมื่อมีรถติดก็มีการร้องเรียนเป็นจำนวนมาก ก็เป็นปัญหาที่รัฐต้องเข้าไปแก้ไข ซึ่งภาพรวมไม่ได้มีเพียงแค่ผลกระทบในกลุ่มเดียว แต่รัฐต้องแก้ปัญหา

ผลกระทบในภาพรวม จึงต้องคำนึงถึงเศรษฐกิจและด้านอื่น ๆ ด้วย ดังนั้นจึงต้องมีแนวทางเสนอแนะว่าควรแก้ไขอย่างไร

ดร. ดวงจันทร์ :

ประเด็นที่ 1 การจัดการจราจรที่ผ่านมาจะดูเฉพาะ Demand ไม่ได้ดู Supply โดย Demand จะบอกว่าต้องการใช้พื้นที่เท่าใด และก็พยายามตอบสนอง Demand ซึ่งไม่มีที่สิ้นสุด เพราะมีการใช้รถอย่างเสรี ในตอนแรกก็มีการเรียกร้องว่าไม่เอาทางยกระดับและทางลอด ต้องการขนส่งมวลชน แต่เนื่องจากประชาชนชาวเชียงใหม่ไม่ใช่ผู้มีอำนาจตัดสินใจการเรียกร้องจึงไม่เป็นผล และไม่ยอมให้ดูกรุงเทพเป็นตัวอย่าง เพราะจะไม่สามารถแก้ปัญหาได้ แต่อยากให้อินยุโรป ซึ่งเมืองเก่าเป็นเมืองเล็ก แต่มีระบบขนส่งมวลชน และพื้นที่เขตเมืองด้านในใช้วิธีเดิน ในยุโรปทุกเมืองมี Walking Street ไม่ใช่เพื่อการท่องเที่ยวเหมือนบ้านเรา แต่การจะเดินได้ต้องมีขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ การเรียกร้องให้มีขนส่งมวลชนไม่ได้หมายความว่าจำกัดสิทธิในการใช้รถส่วนตัว แต่เป็นการเสนอทางเลือกในการเดินทาง แต่ทุกวันนี้ที่ยังต้องใช้รถส่วนตัวเพราะไม่มีทางเลือก

ประเด็นที่ 2 ส่งเสริมการเดินทางด้วยจักรยานหรือการเดิน เพราะความเป็นเมืองหรือ Urban Life ต้องใช้การเดินเป็นหลัก เช่น ยุโรป อเมริกา ญี่ปุ่น จะเดินและใช้ขนส่งมวลชนเท่านั้น

ประเด็นที่ 3 ไม่ควรใช้มาตรการบังคับเพียงอย่างเดียว แต่ควรใช้วิธีการจูงใจด้วย จากการประชุมกับ 28 โรงเรียน นักเรียนเรียกร้องให้มีรถเมล์ เพราะผู้ปกครองมีความลำบากมากหากทำงานอยู่คนละเขต เพราะเราไม่มีการกำหนดเขต ที่ต่างประเทศมีตัวเดินให้เด็ก อาจจะออกแบบให้น่ารักและมีความสะดวกด้วย สำหรับนักท่องเที่ยวอาจเป็นตัววัน สามารถไปที่ไหนก็ได้ และบางแห่งมีการรณรงค์เรื่องอากาศเสีย โดยมีแคมเปญว่าคนใช้ขนส่งสาธารณะจะได้แต้มเพื่อนำไปซื้อของราคาถูกหรือลดราคา อีกปัญหาหนึ่งที่ไม่เคยพิจารณาในการแก้ปัญหาจราจรก็คือ การทำงานข้ามเขต ในอเมริกาหากคุณไม่ใช่คนในเขตนั้น ก็ไม่สามารถทำงานที่นั่นได้ ไม่ว่าจะเป็นเทศบาลหรือจังหวัด แต่ที่เชียงใหม่จะเดินทางข้ามเขตตลอด

การแก้ปัญหาไม่ใช่การขยายพื้นผิวจราจรเพียงอย่างเดียว แต่คือการจัดการทั้งหมด การให้บริการของเมือง หากสังเกตการจอดรถบนถนน ในถนน 4 เลน จะมี 2 เลนที่กลายเป็นที่จอดรถ และรถที่เข้ามาก็ไม่สามารถไปได้ เพราะถนนในเมืองแคบ ดังนั้นควรจะให้รถขนส่งมวลชนวิ่ง 2 เลนนั้น โดยจัดเป็นทางเฉพาะ ซึ่งน่าจะเป็นทางออกที่ดี

คุณมนตรี : อาจจะได้ในเขตเมืองโดยกำหนด Restricted Zone คือรถจักรยานยนต์ห้ามเข้าในเขตคูเมือง หากจำเป็นต้องเข้าจะต้องจ่ายภาษีเพิ่ม ยกเว้นคนที่อยู่ในเมืองจริง ๆ ที่จะต้องมีสติ๊กเกอร์ให้ตรวจสอบได้ว่า ทะเบียนรถคันนี้จอดอยู่ที่เลขที่บ้านนี้จริง ๆ

ตัวแทนสาธารณสุขจังหวัดเชียงใหม่ : สิ่ง πουมาทั้งหมดสามารถทำได้ทุกอย่าง แต่จะทำหรือไม่อยากเสนอให้การทำงานแบบนี้ต่อไปควรใช้ฐานในโรงเรียนเป็นหลักเพื่อที่เด็กจะได้เรียนรู้ ทางเทศบาลก็เคยไปดูงานที่ต่างประเทศมาแล้วแต่ก็ไม่ทำเพราะการคอร์รัปชันในบ้านเรามีมาก นักวิจัยก็วิจัยไป จึงไม่มีการกระทำเกิดขึ้น และเมื่อมีการทำชุดการศึกษาขึ้นมา เช่น เรื่องสิ่งแวดล้อม ก็ควรให้นักเรียนมีการทำรายงานพร้อมเสนอแนวทางแก้ไขหลังจากที่ได้เรียนไปแล้ว ซึ่งถือเป็นการปฏิรูปการศึกษา ต่อไปนี้นักวิจัยควรไปพูดในโรงเรียนบ้าง และสำหรับนักเรียนอยากจะฝากว่าเมื่อนายกรัฐมนตรีมาให้เดินขบวนรณรงค์เรียกร้องใช้รถเมล์ โดยไม่ต้องรอให้เทศบาลทำ อาจนำรถสีล้อแดงมาวิ่งเป็นเส้นทางหรือซื้อรถเมล์มาให้บริการ หากขาดทุนก็ให้รัฐบาลจ่าย หรือใครจะเข้าเขตคูเมืองก็เก็บภาษีเพิ่ม เป็นต้น ดังนั้นหากมีการจัดเป็นหลักสูตรให้นักเรียนก็จะสามารถทำได้ทุกอย่าง

คุณมนตรี : คณะกรรมการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ กรณีศึกษาการพัฒนาเมืองและการขนส่งเมืองเชียงใหม่ ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการให้ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ ซึ่งทางคณะวิจัยจะนำกลับไปปรับปรุงเพื่อให้มีความสอดคล้องและกระชับมากขึ้น

ปิดประชุม เวลา 12.15 น.

แบบสอบถามประชาชนในชุมชน

เลขที่แบบสอบถาม.....

ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ () ชาย () หญิง
2. อายุ.....ปี
3. สถานภาพสมรส
() โสด () คู่ () หย่า/แยก () หม้าย
4. ลักษณะที่พักอาศัย () บ้านส่วนตัว () บ้านเช่า/ห้องเช่า () อาศัยผู้อื่นอยู่
5. ที่พักอาศัยของท่านอยู่ห่างจากถนนใหญ่ ประมาณ.....เมตร(ผู้สัมภาษณ์ประเมินด้วยตนเอง)
6. ท่านอาศัยในจังหวัดเชียงใหม่ มานานเท่าไรปี.....เดือน
7. ภูมิลำเนาเดิมอยู่ที่จังหวัด.....
8. อาชีพหลัก (ระบุลักษณะของงาน).....
9. สถานที่ทำงาน(ระบุชื่อ).....
10. สถานที่ทำงานห่างจากที่พักประมาณเท่าไร กิโลเมตร(เมตร)
11. สถานที่ทำงานห่างจากถนนใหญ่ประมาณเท่าไร กิโลเมตร(เมตร)
12. พาหนะที่ท่านใช้ไปทำงานเป็นประจำคืออะไร.....
13. ระดับการศึกษาสูงสุด.....
14. รายได้เฉลี่ยของครอบครัว ต่อเดือนบาท
15. ท่านมีพี่น้องร่วมบิดามารดาเดียวกันกี่คนคน
16. พี่น้องของท่านในข้อ 15 พักอาศัยในบ้านเดียวกันมีกี่คนคน
17. บ้านที่ท่านพักอาศัยอยู่มีสมาชิกในครอบครัวทั้งสิ้นกี่คนคน
18. ความเพียงพอของรายได้ภายในครอบครัว: () พอใช้ () มีเหลือเก็บ () ไม่เพียงพอต้องกู้ยืม
19. ยานพาหนะที่เป็นของในครอบครัว () ไม่มี () มี
() รถยนต์ส่วนบุคคล(เก๋ง).....คัน
() รถยนต์ปิคอัพ.....คัน
() รถจักรยานยนต์.....คัน
() รถจักรยาน.....คัน
20. ท่านต้องใช้ระยะเวลาอยู่บนท้องถนนเฉลี่ยแล้วกี่ชั่วโมงต่อวันชั่วโมง
21. ความสะดวกของท่านในการเดินทางโดยทั่วไปเป็นอย่างไร
() สะดวกดี () ปานกลาง () พอใช้ () อื่นๆระบุ.....
22. ความเร็วของรถส่วนใหญ่ที่วิ่งในเมืองเชียงใหม่ ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา เป็นอย่างไร

- () ช้า () ปานกลาง () ค่อนข้างเร็ว () เร็ว
23. เพื่อนสนิทที่ท่านสะดวกใจสามารถพูดคุยและขอความช่วยเหลือในเรื่องต่างๆ มีกี่คนคน
24. ท่านมีโอกาสพบปะพูดคุยหรือติดต่อกับวิธีอื่นๆ กับเพื่อนสนิทในข้อ 24 มากน้อยเพียงใด
- () ทุกวันหรือ ทุก 2-3 วัน () อาทิตย์ละครั้ง () เดือนละครั้ง
25. เพื่อนร่วมงานที่ท่านคุ้นเคย สนับสนุน สะดวกใจที่จะพูดคุยด้วยในเรื่องต่างๆ มีกี่คนคน
26. หากท่านมีปัญหาในเรื่องส่วนตัวท่านคิดว่าเพื่อนร่วมงานจะยินดีช่วยเหลือท่านหรือไม่
- () ยินดี () ไม่แน่ใจ () ไม่ยินดี
27. เพื่อนร่วมงานเคยมาเยี่ยมท่านที่บ้านหรือไม่
- () เคย บ่อยครั้ง () เคย บางครั้ง () เคย นาน ๆ ครั้ง () ไม่เคย
28. ท่านและเพื่อนร่วมงานเคยพบปะทำกิจกรรมอื่น ๆ นอกเวลาทำงานหรือไม่
- () เคย () ไม่เคย
29. เพื่อนบ้านหรือคนในชุมชนเข้ามาเยี่ยมเยียนหรือทักทายท่านที่บ้านบ่อยครั้งเพียงใด
- () อาทิตย์ละครั้ง () เดือนละสองครั้ง () เดือนละครั้ง () ไม่เคย
30. หากท่านไม่อยู่บ้านท่านเคยหรือคิดจะต้องฝากใครดูบ้าน
- () ญาติสนิท () เพื่อนสนิท () เพื่อนบ้าน () ตำรวจ () อื่นๆระบุ...
31. เพื่อนบ้านหรือคนในชุมชนเคยให้ความช่วยเหลือท่านในยามที่ท่านต้องการหรือไม่
- () เคย () ไม่เคย
32. ในชุมชนของท่านมีการจัดกิจกรรมของชุมชนบ่อยแค่ไหน
- () เดือนละครั้ง () ปีละ 2-3 ครั้ง () ปีละครั้ง () หลายปีมีครั้ง
33. ในชุมชนของท่านมีการจัดงานที่ถือว่าเป็นงานประเพณีหรือไม่
- () ไม่มี () มี ระบุ.....
34. ท่านมีโอกาสเข้าร่วมกิจกรรมในชุมชนบ่อยครั้งแค่ไหน
- () เข้าร่วมทุกครั้ง () บ่อยครั้ง () บางครั้ง () ไม่เคยเข้าร่วม
35. ท่านเคยรู้สึกหงุดหงิดรำคาญใจหรือเดือดร้อนต่อการกระทำของคนในชุมชนหรือไม่
- () เคย บ่อยครั้ง () เคยบางครั้ง () เคย นาน ๆ ครั้ง () ไม่เคย
36. ท่านรู้สึกอึดอัดในการอาศัยอยู่ในชุมชนนี้และเคยคิดจะย้ายออกจากชุมชนนี้หรือไม่
- () คิดตลอดเวลา () เคยบางครั้ง () เคย นาน ๆ ครั้ง () ไม่เคย
37. ในชุมชนของท่านมีสถานที่สาธารณะเหล่านี้หรือไม่
- | | | |
|----------------|--------|-----------|
| วัด | () มี | () ไม่มี |
| ศาลาประจำชุมชน | () มี | () ไม่มี |
| สนามเด็กเล่น | () มี | () ไม่มี |
| พื้นที่สาธารณะ | () มี | () ไม่มี |

การรับรู้ต่อการเป็นโรคที่เกิดจากมลพิษ และความเครียด จากการขนส่งในเมืองเชียงใหม่
โปรดทำเครื่องหมาย / ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

หัวข้อคำถาม	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	หมายเหตุ
ปัจจุบันอากาศในเมืองเชียงใหม่มีมลพิษ จากยานยนต์บนท้องถนนมากขึ้น				
คนในเมืองเชียงใหม่มีโอกาสเกิดโรคระบบทางเดินหายใจจากมลพิษทางอากาศมากขึ้น				
การเป็นโรคภูมิแพ้ น่าจะเกี่ยวข้องกับมลพิษจากยานยนต์				
มลพิษจากยานยนต์ทำให้คนเรามีโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นมะเร็งปอด				
คนที่อาศัยอยู่ริมถนนมีโอกาสเป็นโรคทางเดินหายใจมากกว่าคนที่อาศัยไกลถนน				
ปัญหาการจราจรในปัจจุบันต้องช่วยกันแก้ไข				
มลพิษทางอากาศในเมืองเชียงใหม่ส่วนหนึ่งเกิดจากควันยานยนต์บนท้องถนน				
ตำรวจจราจรผู้ปฏิบัติงานบนถนน เป็นผู้ที่เสี่ยงต่อการเกิดโรคที่เกี่ยวข้องกับมลพิษทางอากาศมากกว่าผู้ขับขี่รถทั่วไป				

หัวข้อคำถาม	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	หมายเหตุ
การมีถนนที่กว้างทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายเนื่องจากการขับรถเร็วขึ้น				
การจราจรในเมืองเชียงใหม่ปัจจุบัน ทำให้คนเดินถนนเสี่ยงต่อการถูกรถเฉี่ยวชน				
เมื่อต้องเดินทางออกนอกบ้านในช่วงเวลาจราจรติดขัด ทำให้ท่านรู้สึกปวดศีรษะ				
การจราจรในปัจจุบันทำให้ท่านรู้สึกหงุดหงิด รำคาญใจ				
เมื่อกลับจากการเดินทางออกนอกบ้านท่านจะรู้สึกอ่อนเพลียไม่มีแรง				

เสียงยานยนต์ตามถนนทำให้ท่านนอนไม่ค่อยหลับ				
กลิ่นและเสียงของยานยนต์บนท้องถนนทำให้ท่านรู้สึกเวียนศีรษะ				
ช่วงเวลาการจราจรติดขัด ทำให้ท่านรู้สึกวิตกกังวลกลัวเกิดอุบัติเหตุ				
ถนนบริเวณที่ท่านพักอาศัยมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นมากกว่าแต่ก่อน ?				
หากต้องเดินทางในช่วงเวลาการจราจรติดขัด ทำให้ท่านรู้สึกปวดเกร็งกล้ามเนื้อบริเวณท้ายทอย ไหล่				

ความคิดเห็นต่อความสัมพันธ์ทางสังคม โปรดทำเครื่องหมาย / ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

หัวข้อคำถาม	ใช่	ไม่ใช่	หมายเหตุ
ท่านรู้สึกว่าครอบครัวยอมรับในการกระทำของท่าน			
ท่านรู้สึกพอใจกับสภาพการทำงานของท่านในปัจจุบัน			
ท่านรู้สึกเหน็ดเหนื่อย หดกำลังใจในการดำเนินชีวิต			
ท่านรู้สึกว่าชีวิตของท่านเป็นไปในทางที่ดีขึ้นเรื่อยๆ			
ท่านรู้สึกคนในชุมชนที่ท่านอาศัยอยู่มีความขัดแย้ง กระทั่งกัน			
ท่านรู้สึกเบื่อหน่ายในการแข่งขันเพื่อความก้าวหน้าในการทำงาน			
ท่านรู้สึกว่าสังคมปัจจุบันหาความจริงใจได้ยาก			
บางครั้งท่านไม่ชอบบอกผู้อื่นว่าท่านทำงานอยู่ที่ไหน			
บางครั้งท่านไม่ชอบบอกให้ผู้อื่นทราบว่าท่านอาศัยอยู่ในชุมชนใด			
ท่านรู้สึกภูมิใจในครอบครัวของท่าน			
ท่านรู้สึกถึงความยากลำบากที่จะต้องทำให้ท่านมีสภาพความเป็นอยู่ให้ดีขึ้นกว่าในปัจจุบัน			