

## บทที่ 2

### เอกสาร และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาถึงผลกระทบทางสุขภาพของประชาชนที่อาศัยบริเวณถนนท่าแพ และถนนช้างคลาน ต่อสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปจากโครงการถนนคนเดินท่าแพ ซึ่งผู้ศึกษาได้ทำการทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยสรุปเป็นประเด็นตามลำดับดังนี้

- 2.1 โครงการถนนคนเดิน
- 2.2 แนวคิดทางด้านสุขภาพ
- 2.3 สิ่งแวดล้อมกับภาวะสุขภาพ
- 2.4 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ
- 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

### 2.1 โครงการถนนคนเดิน

#### 2.1.1 แนวคิดถนนคนเดินเท้า

ถนนคนเดิน เป็นแนวคิดที่ว่าถนนเป็นพื้นที่สาธารณะขนาดใหญ่ของเมืองที่ทุกคนเข้าถึง และใช้ทำกิจกรรมสาธารณะได้ (Appleyard 1987 อ้างใน ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี, 2546) มีความสำคัญในฐานะเป็นพื้นที่ทางสังคม วัฒนธรรมของชุมชนที่มีความควรถูกใช้สำหรับเป็นทางรถยนต์เท่านั้น (Moudon 1987 อ้างใน ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี, 2546) แรงผลักดันให้เกิดถนนคนเดินในโลก เกิดจากการเรียกร้องสิทธิ และความต้องการใช้พื้นที่สาธารณะเพื่อกิจกรรมของคน ทั้งทางกายภาพ สังคม การเมือง นันทนาการ เป็นการต่อต้านบทบาท ปัญหา และผลกระทบของรถยนต์ที่มีต่อการอยู่อาศัย ได้แก่ มลภาวะ (เสียง ควัน ฝุ่นละออง ภาวะโลกร้อน ) การจราจรแออัด และติดขัด อุบัติเหตุทางการจราจร การสิ้นเปลืองทรัพยากรน้ำมัน นอกจากนี้เกิดจากความต้องการสร้างภาพลักษณ์ที่ดีของเมือง โดยมองว่าภาพลักษณ์ของเมืองอยู่ที่ภาพลักษณ์ของพื้นที่คนเดิน (Image of the city is the image of space where people walk) และการสร้างระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ และการรณรงค์ให้เดินทางด้วยการเดินเท้า จะเป็นแรงผลักดันที่ทำให้คนหันมาใช้ขนส่งมวลชนแทนรถยนต์มากขึ้น (ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี, 2546)

การปิดถนนเพื่อคนเดินเท้าเกิดขึ้นครั้งแรกในประเทศอุตสาหกรรม และแนวคิดนี้ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ จนกำลังเป็นแนวโน้มของการพัฒนาเมือง โดยเฉพาะเมืองประวัติศาสตร์ในยุโรป ในกลุ่มตลาดร่วมยุโรป กำลังคิดถึงการเมืองที่ปลอดรถยนต์มีแต่คนเดินเท้า และจักรยานเท่านั้น ข้าหลวงใหญ่ฝ่ายสิ่งแวดล้อมของอีซีได้เสนอผลการศึกษาว่า การใช้ชีวิตในเมืองที่ปลอดรถยนต์จะทำให้ค่าครองชีพถูกลง 2 ถึง 5 เท่า (นิธิ เอียวศรีวงศ์, 2535, หน้า 34) ในประเทศญี่ปุ่นมีการปิดถนนขึ้นจุกซึ่งเป็นย่านธุรกิจ ในนครโตเกียวในช่วงวันอาทิตย์มานานกว่า 20 ปี และหลวงพระบางก็กำลังจะปิดถนนอนุรักษ์อย่างถาวร ห้ามมิให้รถยนต์ใดๆ ยกเว้นจักรยานเข้าไป (ดวงจันทร์ อาภาวัชรุตม์ เจริญเมือง, 2545, หน้า 3 - 7) สาเหตุที่ทำให้เกิดแนวคิดการปิดถนนให้คนเดินเท้าคือปัญหาที่ส่งสมมาจากจราจรติดขัดบนถนนสายนั้นเป็นปัจจัยผลักดันให้เกิดกระแสการปฏิเสธรถยนต์ การจราจรที่แออัดพลุกพล่านได้ทำลายสังคม เศรษฐกิจของย่านนั้น และบ่อนทำลายสุขภาพและความปลอดภัยของคนเดินถนนจนทำให้เขาเหล่านั้นปราศจากความสุข ในแง่สังคม การจราจรที่พลุกพล่านตัดขาดการติดต่อของคนสองฟากฝั่งถนนจากในอดีตที่เคยข้ามไปมาหาสู่กัน เมื่อการจราจรทำให้คนสองฟากถนนติดต่อกันยากและไม่ปลอดภัย ทำลายจิตวิญญาณของชุมชน (community spirit) และทำให้ชุมชนอ่อนแอ ในแง่เศรษฐกิจ การค้าขายของห้างร้านต่างๆ ถดถอยลงเนื่องจากลูกค้าหาที่จอดรถไม่ได้ สินค้าที่ตั้งโชว์สกปรกไปด้วยเขม่าควันจากการจราจร ยากที่จะขายได้กำไร ในแง่สุขภาพ คนเดินเท้าต้องผจญ ฝุ่นละออง ก๊าซพิษ และควันจากท่อไอเสียรถยนต์จำนวนมาก ปอดและระบบทางเดินหายใจถูกทำร้ายจากฝุ่น ฝุ่นเอนจากเสียงดังเกินระดับของการจราจร ทำให้เจ็บป่วย สุขภาพถูกบั่นทอน และเสียชีวิตหรือบาดเจ็บจากการถูกรถเฉี่ยวชน การปิดถนนเพื่อให้คนเดินเท้าเป็นส่วนหนึ่งของแนวคิดของการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนที่ต้องการให้คนในเมืองเดินทางแบบไร้รถยนต์ เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะทางอากาศ และประชาชนมีโอกาสออกกำลังกายโดยไม่ได้ตั้งใจ มีทางเลือกในการสัญจร และมีโอกาสพบปะพูดคุยกับคนอื่นๆ สามารถสร้างสัมพันธภาพกับคนอื่นๆ และเป็นการฟื้นฟูจิตวิญญาณของชุมชนทำให้ชุมชนเข้มแข็ง

โครงการปิดถนนให้คนเดินเท้าในทุกเมือง เริ่มแรกมักได้รับการคัดค้านหรือต่อต้านจากห้างร้านที่เรียงรายริมถนน เพราะเกรงจะกระทบธุรกิจของตน หรือจากผู้ใช้ถนนที่ไม่คุ้นชินกับการเปลี่ยนแปลงเส้นทาง หรือรับความไม่สะดวกจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น แต่เมื่อดำเนินไปได้ระยะหนึ่งผู้ประกอบการกลับพบว่า ถนนคนเดินทำให้เศรษฐกิจของพวกเขาดีขึ้น ประชาชนมีความสุขกับการเดินช้อปปิ้งในบรรยากาศที่ดี และปลอดภัยและเป็นแหล่งพักผ่อนหย่อนใจแห่งใหม่ของเมืองเพราะชาวเมืองสามารถมาร้องรำทำเพลงบนถนนอย่างสนุกสนาน หรือแสดงความสามารถด้านศิลปะแขนงต่างๆ ได้อย่างเต็มที่

## 2.1.2 ลักษณะกิจกรรมถนนคนเดิน (จุดประกายปริทัศน์, 2545)

โครงการถนนคนเดินเป็นลักษณะของ “กิจกรรมรณรงค์” เพื่อการอนุรักษ์ และประหยัดพลังงานที่เน้นความสอดคล้องกับวิถีชุมชนในพื้นที่ดำเนินการ การส่งเสริมการท่องเที่ยวตลอดจนการกระตุ้นเศรษฐกิจของชุมชน ซึ่งจะเห็นได้ว่าการดำเนินงานตามโครงการสามารถบรรลุวัตถุประสงค์หลายประการในเวลาเดียวกัน ดังนี้

ประการแรก การรณรงค์ให้ประชาชนเข้าใจ และตระหนักในเรื่องการประหยัดพลังงาน โดยผ่านกิจกรรมในแต่ละครั้ง โดยจัดเตรียมวิธีการประหยัดพลังงานเป็นเกม หรือสื่อต่างๆ ตลอดจนนิทรรศการ การประชาสัมพันธ์ เชิญชวนให้ประชาชนเริ่มประหยัดพลังงาน โดยเริ่มจากตนเอง หรือเริ่มที่บ้าน

ประการที่สอง การปิดการจราจรนอกจากเป็นกุศโลบายในการเชิญชวนให้ผู้มาเที่ยวงานหันมาใช้รถสาธารณะเพื่อแก้ปัญหาเรื่องจราจรแล้ว ยังเห็นผลเชิงประจักษ์เมื่อถนนคนเดินที่ดำเนินการกิจกรรมไม่มีรถยนต์วิ่งจึงเป็นการลดมลพิษไปในตัว และเมื่อมีการปิดการจราจรบนถนนเพื่อดำเนินการอย่างสม่ำเสมอในทุกสัปดาห์ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ดำเนินการตลอดจนประชาชนที่มาร่วมกิจกรรมบนถนนจะรู้สึกได้ถึงอากาศที่ดีขึ้นเมื่อไม่มีรถยนต์มาวิ่งบนถนนนั้น

ประการที่สาม รูปแบบกิจกรรมที่จัดขึ้นบนถนนคนเดิน เป็นกิจกรรมที่มีความยืดหยุ่น โดยเน้นให้เกิดความสอดคล้องกับชุมชน หรือพื้นที่ดำเนินการ ซึ่งสิ่งเหล่านี้นอกจากเป็นการสร้างความเป็นเจ้าของ และการมีส่วนร่วมของประชาชนแล้ว ยังเป็นการส่งเสริม และอนุรักษ์วัฒนธรรมในพื้นที่ไปด้วย อันนำมาซึ่งความน่าสนใจของกิจกรรมที่ได้มีการจัดแสดงสาริต ทัศนศิลป์ งานฝีมือ หัตถกรรม หัตถศิลป์ และอีกมากมายที่เกิดขึ้นบนถนนคนเดินในแต่ละแห่งซึ่งเสน่ห์เหล่านี้คือแม่เหล็กในการดึงดูดให้ประชาชนเกิดความสนใจในตัวเมือง และกิจกรรมตลอดจนวัฒนธรรมการแสดงต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนถนนคนเดินในรูปแบบนี้จึงได้ผลในเชิงส่งเสริมการท่องเที่ยวไปในตัว

ประการที่สี่ การกระจายรายได้ จากการที่มีประชาชนมาร่วมงานนับแสนคนทำให้เกิดเม็ดเงินจากการซื้อของ และจ่ายสินค้าท้องถิ่น เป็นการกระตุ้นเศรษฐกิจของชุมชน

ประการสุดท้าย การรณรงค์ประหยัดพลังงาน มุ่งเน้นในการปลูกฝัง สร้างความเข้าใจ กระตุ้นจิตสำนึกให้ประชาชนเห็นความจำเป็นที่จะต้องเริ่มต้นประหยัดพลังงาน หากแต่การประหยัดพลังงานจะเกิดขึ้นได้ ก็ต่อเมื่อทุกๆ คนพร้อมที่จะปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และลงมือปฏิบัติ

กล่าวโดยสรุปโครงการถนนคนเดิน คือกิจกรรมรณรงค์รูปแบบหนึ่งที่ทำหน้าที่นำข้อมูลเรื่องการรณรงค์ประหยัดพลังงาน ไปสู่ประชาชนในรูปแบบของการใช้ถนนเป็นสื่อกลาง โดยผ่านนิทรรศการในรูปแบบบันเทิงต่างๆ การแสดงด้านวัฒนธรรมที่สอดคล้องกับประเพณีท้องถิ่น

อันเป็นตัวเชื่อมประสานระหว่างประชาชนในแต่ละพื้นที่ และนักท่องเที่ยวที่มาเที่ยวงาน ทั้งนี้ยังเป็นกิจกรรมที่มีความยืดหยุ่นในวิธีดำเนินการ คือไม่มีรูปแบบเฉพาะ นอกจากปรัชญาของโครงการที่ยึดมั่นในเป้าหมายที่จะรณรงค์ให้ประชาชนเข้าใจว่าการประหยัดพลังงานตั้งแต่นี้คือความจำเป็นเพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายตนเอง และสงวนเงินตราต่างประเทศไว้ในประเทศของเราในภาวะเศรษฐกิจที่กำลังฟื้นตัว

นอกจากนี้ ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี (2546) ยังได้อธิบายถึงการเกิดถนนคนเดินควรมีปัจจัยเกื้อหนุนที่สำคัญหลายประการ ดังนี้

1) ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ เป็นเรื่องสำคัญที่สุดที่จะต้องสร้างวิธีการให้คนเข้าออกเมือง และเดินทางภายในเมืองได้โดยไม่ต้องใช้รถส่วนตัว หรือรถรับจ้างส่วนบุคคล โดยต้องมีระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพที่ครอบคลุมพื้นที่ เพียงพอกับความต้องการ มีความเชื่อมโยงกับพื้นที่จอดรถ และจุดออกนอกเมือง มีคุณภาพ ไม่มีผลกระทบทางมลพิษด้านต่างๆ เช่น ควันเสียง และมีฐานราคาค่าโดยสารที่เหมาะสม

2) ระบบที่จอดรถในเมือง ผู้อยู่อาศัย และร้านค้าในเมืองยังคงมีความต้องการใช้รถส่วนตัวบ้างเพื่อการเดินทางระยะไกล ขนส่งสินค้า หรือรองรับความสะดวกสบาย ดังนั้นปริมาณรถส่วนตัวในเขตเมืองย่อมต้องมีอยู่ และการจัดการพื้นที่จอดรถที่ดี ตลอดจนการจำกัดการจอดรถตามข้างทาง ทำให้ถนนมีความเป็นระเบียบ และเอื้อต่อการเดินเท้า

3) นโยบาย Traffic Calming ของเมือง เช่น การจำกัดความเร็ว การเก็บค่าธรรมเนียมก่อนเข้าเขตเมือง การกำหนดผู้มีสิทธิเข้าเมือง การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมจอดรถ การให้ส่วนลดภาษีแก่ผู้ไม่มีรถส่วนตัวที่อาศัยในเมือง การเก็บภาษีน้ำมันเบนซิน และดีเซลสูงจนไม่คุ้มต่อการเดินทางส่วนตัว เหล่านี้มีส่วนช่วยให้คนลดการใช้รถส่วนตัว และหันมาใช้ขนส่งมวลชน และการเดินเท้ามากขึ้น

4) การออกแบบระบบการเดินเท้า เช่น ความกว้างของทางเท้าที่เหมาะสม การลดอุปสรรค และสิ่งกีดขวางต่างๆ การจัดระบบพื้นที่สีเขียวขนานทางเท้า และการจัดวางองค์ประกอบของส่วนตกแต่งถนนให้เกื้อหนุนต่อการเดิน การออกแบบจุดตัดระหว่างทางรถกับทางเท้าให้มีความเหมาะสม และปลอดภัย เป็นต้น

5) การสร้างแรงจูงใจในการเดิน เช่น การสร้างรูปลักษณ์ของอาคารที่สวยงาม และทัศนียภาพที่รื่นรมย์ มีร้านค้า และแหล่งจับจ่ายเป็นระยะทำให้เกิดความต้องการเดินชมสินค้า การจัดจุดน้ำดื่มสาธารณะ จุดนั่งพักผ่อน พุดคุย ทานอาหาร และเครื่องดื่มระหว่างทาง เพื่อให้คนเลือกที่จะเดินมากกว่านั่งรถ



- 6) การสนับสนุนให้ใช้จักรยานเป็นวิธีการที่มักใช้ควบคู่กับการลดการใช้รถยนต์ ซึ่งมีหลายวิธี เช่น การจัดจักรยานสาธารณะที่มีจอดอยู่ทั่วไปโดยการมีผู้สนับสนุนเอกชนที่อาศัยจักรยานเป็นสื่อในการโฆษณาสินค้า การจัดหาที่จอดจักรยานสาธารณะที่หาง่าย และปลอดภัย หรือการจัดที่จอดจักรยานส่วนตัวใกล้กับจุดขึ้นลงสถานีขนส่งมวลชน
- 7) การใช้กลยุทธ์จิตวิทยา และประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างสำนึก และความร่วมมือจากประชาชน

### 2.1.3 ถนนคนเดินในต่างประเทศ (ระวีวรรณ โอพารัตน์มณี, 2546)

ในปี ค.ศ. 1962 ถนน Stroget ในโคเปนเฮเกน เป็นถนนสายแรกที่ถูกเปลี่ยนเป็นถนนคนเดิน โดยได้มีการพัฒนาอย่างค่อยเป็นค่อยไปจากความสำเร็จของถนนสายแรกสู่สายต่อๆ มาที่ได้ถูกปรับเป็นพื้นที่สาธารณะของเมือง ปัจจุบันถนนคนเดินในเดนมาร์กมีความยาวประมาณ 3.2 กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจากในปี 1962 ถึง 6 เท่าตัว เป็นโครงข่ายถนนคนเดินที่ยาวที่สุดแห่งหนึ่งในโลก ส่วนในประเทศฝรั่งเศสจะมีถนนคนเดินที่เมืองบอร์กโดซ์ ซึ่งเป็นเมืองทางตอนใต้ ในอดีตเคยเป็นเมืองท่า แต่ต่อมาท่าเรือได้ย้ายออกไป เมืองบอร์กโดซ์มีเนื้อที่ประมาณ 250 ตารางกิโลเมตร เป็นเมืองที่มีถนนแบบยุคกลาง มีอาคารอนุรักษ์ที่ได้รับการรักษาสภาพไว้เป็นอย่างดีที่สุดเมืองหนึ่ง ซึ่งถนนคนเดินที่เก่าแก่ที่สุดในเมืองบอร์กโดซ์ คือ St. Catharine นอกจากนี้ ถนน 16 (16<sup>th</sup> Street) ของเมืองเดนเวอร์ ก็เป็นตัวอย่างของการพัฒนาถนนคนเดินแบบเมืองสมัยใหม่ในอเมริกา ที่มีถนนแบบตารางบริเวณเดิมของถนน 16 เป็นพื้นที่ค้าขายในเมือง และในปี ค.ศ. 1982 ได้รับการปรับปรุงเป็นห้างสรรพสินค้า ร้านค้า โรงภาพยนตร์ โรงมหรสพในพื้นที่ใกล้เคียงกัน และเปิดถนนเป็นถนนคนเดิน และมีรถโดยสาร (shuttle) วิ่งวนไปกลับรับส่งคนโดยไม่เก็บเงิน

ซึ่งจากความสำเร็จของถนนคนเดินในต่างประเทศ ส่วนใหญ่เกิดขึ้นเนื่องจาก การมีระบบขนส่งมวลชนที่ดี รวมถึงการส่งเสริมการขี่จักรยาน รวมถึงมีการรักษาสภาพอาคาร ถนน ทางเท้า และภูมิทัศน์ไว้เป็นอย่างดี มีการสร้างสภาพแวดล้อมให้สวยงามน่าเดิน ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการพัฒนารูปแบบถนนเพื่อส่งเสริมการเดินทาง

### 2.1.4 โครงการถนนคนเดินท่าแพ

สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่ (2545, หน้า 2) อธิบายโครงการถนนคนเดินว่า เป็นกิจกรรมที่มีการนำมาดำเนินการในจังหวัดเชียงใหม่บนถนนท่าแพ ซึ่งถือเป็นถนนสายเศรษฐกิจเส้นแรกของจังหวัด มีประวัติความเป็นมายาวนาน มีชุมชนที่จะสามารถกระตุ้น และส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนได้ นับเป็นการปลุกวัฒนธรรมของพื้นที่ให้มีชีวิตชีวาขึ้นอีกครั้ง เป็นการ “คืนชีวิตให้ชุมชน คืนถนนให้คนเดิน”

ระยะทางของถนนคนเดินที่ทำแพเริ่มตั้งแต่ประตูท่าแพถึงแยกอุปกุด ความยาวประมาณ 1 กิโลเมตร นำขนบธรรมเนียม วัฒนธรรม ประเพณีที่งดงามของล้านนามาเป็นหัวใจในการนำเสนอในรูปแบบกิจกรรมถนนคนเดิน ขณะเดียวกันก็สอดแทรกการรณรงค์ในเรื่อง การประหยัดพลังงาน การลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวไปในกิจกรรมพื้นฐานของ “ถนนคนเดิน” กำหนดให้ปิดถนนท่าแพเป็นถนนคนเดินทุกวันอาทิตย์ เริ่มตั้งแต่วันที่ 3 กุมภาพันธ์ ถึง วันอาทิตย์ที่ 7 เมษายน 2545 ตั้งแต่เวลา 09.00-24.00 น. รวมระยะเวลา 10 สัปดาห์ และจัดกิจกรรมภายใต้ชื่อ “10 มหัศจรรย์ล้านนาที่ทำแพ” และเมื่อโครงการดังกล่าวเสร็จสิ้นลง ทางจังหวัดเชียงใหม่ เทศบาลนครเชียงใหม่ และหน่วยงานภาครัฐ และเอกชนได้ร่วมมือกันดำเนินงานอย่างต่อเนื่องจนถึงปัจจุบัน และได้เปลี่ยนเวลาเป็น 13.00 –24.00 น..

โครงการถนนคนเดิน “10 มหัศจรรย์ล้านนาที่ทำแพ” และโครงการถนนคนเดินที่ดำเนินอยู่ในปัจจุบัน เป็นกิจกรรมที่จัดขึ้นตามแนวทางวัตถุประสงค์หลักดังนี้

1. เพื่อส่งเสริมให้เกิดถนนคนเดินที่ยั่งยืนในเขตจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งจะช่วยให้ประชาชน และนักท่องเที่ยวมีแหล่งกิจกรรมที่จะส่งเสริมคุณภาพชีวิต คุณภาพเมืองให้ดีขึ้น
2. เพื่อให้ประชาชนเข้าใจ และเห็นความสำคัญในการประหยัดพลังงาน และลดมลพิษ ด้วยการใช้อย่างประหยัดส่วนบุคคล และหันมาใช้จักรยานหรือใช้ระบบขนส่งมวลชน หรือใช้การเดินเท้าแทน
3. เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน และส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ถนนท่าแพเป็นถนนคนเดินที่ยั่งยืนต่อไป

โครงการดังกล่าวนอกจากจะดำเนินเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้แล้วยังจะเป็นการก่อประโยชน์ให้กับชุมชนทั้งในแง่ของสังคม เศรษฐกิจ และวิถีชีวิต เพราะการเปิดถนน จะทำให้สามารถนำพื้นที่มาสร้างเป็นลานกิจกรรมทางสังคม กลายเป็นที่สาธารณะกลางเมืองให้ชุมชน พร้อมทั้งให้โอกาสถนนและพื้นที่ได้ฟื้นตัวจากมลพิษ เป็นการพัฒนาทั้งทางด้านรูปธรรม และนามธรรม คือ ได้มีโอกาสปรับปรุงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมของเมือง และคุณภาพจิตใจของประชาชน

#### กลุ่มเป้าหมายของโครงการถนนคนเดินท่าแพ

- 1) ผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่โครงการ
- 2) ประชาชนที่อาศัยอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ หรือจังหวัดใกล้เคียง
- 3) นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศ

## โครงสร้างกิจกรรม

เพื่อให้โครงการบรรลุผลตามเป้าหมาย โครงสร้างแนวคิดหลักของกิจกรรมจะแบ่งออกเป็นสัดส่วนตามวัตถุประสงค์ ดังนี้

### ส่วนที่ 1 กิจกรรมที่มุ่งสนองวัตถุประสงค์เชิงนโยบายของรัฐบาล ได้แก่

- 1.1) กิจกรรมเพื่อลดการใช้พลังงาน
- 1.2) กิจกรรมเพื่อลดมลพิษ
- 1.3) กิจกรรมเพื่อพัฒนาคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อม
- 1.4) กิจกรรมเพื่อตอบสนองการท่องเที่ยว

### ส่วนที่ 2 กิจกรรมถนนคนเดิน เป็นกิจกรรมเชิงสาธิต ได้แก่

- 2.1) กิจกรรมเชิงสันตนาการ
- 2.2) กิจกรรมเชิงศิลปะ สังคม และวัฒนธรรม

### ส่วนที่ 3 กิจกรรมของชุมชนที่ผู้อยู่อาศัยในชุมชนเป็นผู้กำหนด และมีส่วนร่วมในการดำเนินการ และรับผิดชอบ

- 3.1) กิจกรรมเพื่อตอบสนองเศรษฐกิจชุมชน
- 3.2) กิจกรรมเชิงภาพลักษณ์
- 3.3) กิจกรรมเชิงวัฒนธรรมชุมชน
- 3.4) กิจกรรมหน้าบ้าน

### ส่วนที่ 4 กิจกรรมนำร่อง เพื่อสร้างการยอมรับ และเป็นจุดเริ่มต้นให้สังคมเข้าใจวัตถุประสงค์ของการจัดทำถนนคนเดิน เพื่อสร้างสรรค์ให้เป็นถนนคนเดินแบบยั่งยืนต่อไป

### ส่วนที่ 5 กิจกรรมเพื่อการบริหาร ได้แก่

- 5.1) กิจกรรมจำหน่ายสินค้าหนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์
- 5.2) กิจกรรมบริการอาหาร และเครื่องดื่ม
- 5.3) กิจกรรมด้านสาธารณสุข
- 5.4) กิจกรรมด้านสุขอนามัย
- 5.5) กิจกรรมด้านรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวก และการจราจร

งานวิจัย และประเมินผล กองวิชาการ และแผนงาน เทศบาลนครเชียงใหม่ (2545, หน้า 2- 7) ได้ทำการสำรวจความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยบริเวณ ซอย ถนนท่าแพ ต่อโครงการถนนคนเดิน เพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวในช่วง 10 มหัสวรรษล้านนาที่ทำแพ จำนวน 209 ราย พบว่าร้อยละ 76.56 เห็นด้วยกับการจัดงานถนนคนเดิน เพราะช่วยลดมลพิษจากการจราจร รวมถึงการสร้างรายได้ให้แก่ชุมชน และท้องถิ่น แต่ในขณะที่เดียวกันร้อยละ 22.97 ให้ความเห็นว่า โครงการดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาการนำรถเข้าออกไม่สะดวกสำหรับผู้อยู่อาศัยบนถนนท่าแพ ปัญหาการจราจรแออัดในถนนเส้นทางใกล้เคียง รวมทั้งระยะเวลาในการจัดงานไม่เหมาะสม และปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน

ดวงจันทร์ อาภาวัชรุทธิ์ เจริญเมือง (2545, หน้า 5) ได้แสดงความคิดเห็นถึงข้อดีของการปิดถนนท่าแพว่า แนวคิดการปิดถนนท่าแพเป็นแนวคิดที่ดี เพราะคนที่อาศัยบนถนนสายนั้นได้สูดอากาศที่ปนเปื้อนน้อยลง ประชาชนมีโอกาสได้ชมโบราณสถาน และโบราณวัตถุในหลายวัด ซึ่งตามปกติทางวัดไม่เปิดให้เข้าชม ได้มีโอกาสจับจ่าย หรือเข้าชมสินค้าตามห้างร้านต่างๆ ซึ่งตามปกติไม่มีโอกาส เพราะหาที่จอดรถไม่ได้ หรือไม่อยากสูดอากาศเป็นพิษ นอกจากนี้ยังมีการสาธิตการผลิตสิ่งของดั้งเดิม ของร่วมสมัยต่างๆ เป็นการริเริ่มที่น่าได้รับการสนับสนุน เพราะตอบรับต่อความพยายามแก้ไขปัญหาคูณภาพอากาศที่ตกต่ำ และการเรียกร้องคุณภาพชีวิตที่ดีกว่าของคนเชียงใหม่ แต่แนวทางการปฏิบัติต้องมีการปรับแก้ หากต้องการให้โครงการนี้ยั่งยืนและได้รับความร่วมมือจากประชาชนอย่างแท้จริง และเพื่อเป็นบทเรียนแก่การจัดทำในเมืองอื่น ๆ

## 2.2 แนวคิดทางด้านสุขภาพ

### 2.2.1 ความหมายของสุขภาพ

พจนานุกรมฉบับเฉลิมพระเกียรติ พ.ศ. 2530 (2534, หน้า 540) ให้ความหมายของคำว่า “สุขภาพ” (Health) ว่าหมายถึง ความสุขปราศจากโรค ความสบาย ความมีอนามัยดี

สุขภาพ ตามแนวคิดของนักสังคมวิทยา หมายถึง ภาวะความสามารถที่พอเหมาะของแต่ละปัจเจกบุคคลที่จะสามารถแสดงบทบาท และทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพในสังคมที่เขาอาศัยอยู่ (สุชาติ โสมประยูร, 2541, หน้า 2) ซึ่งสอดคล้องกับ ฮอยแมน (H.S.Hoyman อ้างใน สุชาติ โสมประยูร, 2541, หน้า 2) ที่ให้ความหมายของสุขภาพ คือ ภาวะความสมบูรณ์ที่สุดในการดำรงชีวิตอยู่ด้วยดีของแต่ละบุคคลซึ่งจะพึงมี



องค์การอนามัยโลก (มปป. อ้างในประเวศ วะสี, 2545, หน้า 9) ได้ให้คำนิยามความหมายของคำว่าสุขภาพว่า สุขภาพ หมายถึง สุขภาวะที่สมบูรณ์ ทั้งทางกาย ทางจิต ทางสังคม และทางจิตวิญญาณ หรือสุขภาวะที่สมบูรณ์ทุก ๆ ทางเชื่อมโยงกัน

ประเวศ วะสี (2541 อ้างในวิพุธ พูลเจริญ, 2544, หน้า 8) ได้อธิบายถึงสุขภาพของประชาชนไทยในมิติของสุขภาวะ ซึ่งสอดคล้องกับความหมายขององค์การอนามัยโลกว่า เป็นกระบวนการหรือพฤติกรรมซึ่งมุ่งไปสู่คุณภาพชีวิตที่มีคุณภาพตามศักยภาพของแต่ละบุคคล ดังนั้นคำว่าสุขภาพจึงมิได้หมายความจำกัดอยู่เพียงการไม่เจ็บป่วยหรือพิการเท่านั้น หากยังครอบคลุมถึงการดำเนินชีวิตที่ยืนยาวของทุกคน โดยพิจารณาถึงปัจจัยทางร่างกาย ทางจิตใจ ทางสังคม และสิ่งแวดล้อม และทางจิตวิญญาณเป็นสำคัญ หมายความว่า แม้แต่ผู้ป่วยเรื้อรัง คนพิการ รวมถึงผู้ที่มีความบกพร่องทางกายหรือทางจิตยังสามารถบรรลุถึงสุขภาวะในขอบเขตศักยภาพของแต่ละบุคคลได้

**2.2.2 กระบวนทัศน์และมิติทางสุขภาพ** (เดชรัต สุขกำเนิด, วิชัย เอกพลากร และปัดพงษ์ เกษสมบูรณ์, 2545, หน้า 6-9)

กระบวนทัศน์ หรือแนวคิดที่ว่าด้วยสุขภาพที่แตกต่างกันนำไปสู่การดำเนินการที่แตกต่างกันในการเสริมสร้าง ป้องกัน และดูแลสุขภาพ ในปัจจุบันมีกระบวนทัศน์ว่าด้วยสุขภาพที่สำคัญ 2 กระบวนทัศน์ในการกำหนดนโยบายและแนวทางปฏิบัติ คือ

**กระบวนทัศน์ว่าด้วยโรค** เน้นที่การป้องกันหรือแก้ไขเมื่อมีภาวะที่เป็นโรคเกิดขึ้น และมุ่งเน้นที่จะดำเนินการให้โรคหมดไป โดยระบบการรักษาหรือป้องกันเฉพาะตน ซึ่งมีการแบ่งผู้ให้บริการ และผู้รับบริการอย่างชัดเจน กระบวนทัศน์นี้จึงไม่ได้ให้ความสำคัญกับสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพโดยรวมที่มีผลต่อสุขภาพ แต่จะเน้นเฉพาะสภาพแวดล้อม และพฤติกรรมเฉพาะที่มีผลต่อการเกิดโรคโดยตรงเท่านั้น โดยอาศัยเครื่องมือทางสถิติ หรือวิทยาศาสตร์ในการกำหนดปัจจัยกำหนดสุขภาพ และ/หรือพาหะนำโรคต่างๆ ภายใต้กระบวนทัศน์นี้ ผลกระทบทางสุขภาพจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อ นโยบาย หรือโครงการดังกล่าวได้นำพาให้เกิดการระบาด หรือการขยายตัวของโรคที่เพิ่มขึ้น โดยตรง และพิสูจน์ทราบได้แน่นอน

**กระบวนทัศน์สุขภาพ** กระบวนทัศน์นี้มองสุขภาพเป็นวิถีชีวิตทั้งหมด โดยเห็นว่าสุขภาพควรมีความหมายที่ครอบคลุมทั้งสภาวะที่สมบูรณ์ทางกาย ทางจิต ทางสังคม และทางจิตวิญญาณ การประเมินผลกระทบทางสุขภาพภายใต้กรอบกระบวนทัศน์นี้จึงเป็นการพิจารณาปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับวิถีชีวิต หรือสุขภาวะทั้งหมดของประชากรแต่ละกลุ่มที่ได้รับผลกระทบนั้น

จากกระบวนทัศน์ว่าด้วยสุขภาวะดังกล่าว ประเวศ วะสี (2543, หน้า 5) ได้ชี้ให้เห็นว่า สุขภาพเป็นเรื่องของวิถีชีวิตทั้งหมดที่ต้องคิดเป็นองค์รวม โดยสามารถแบ่งสุขภาวะหรือภาวะที่เป็นสุข ออกเป็นมิติต่างๆ ที่มีความหมายเกี่ยวพันกัน ได้ 4 มิติคือ

- 1) สุขภาวะที่สมบูรณ์ทางกาย หมายถึง ร่างกายที่สมบูรณ์แข็งแรง คล่องแคล่ว มีกำลัง ไม่เป็นโรค ไม่พิการ มีเศรษฐกิจหรือปัจจัยที่จำเป็นพอเพียง และมีสิ่งแวดล้อมที่ส่งเสริมสุขภาพ
- 2) สุขภาวะที่สมบูรณ์ทางจิต หมายถึง จิตใจที่มีความสุข รื่นเริง
- 3) สุขภาวะที่สมบูรณ์ทางสังคม หมายถึง การอยู่ร่วมกันด้วยดี มีครอบครัวอบอุ่น ชุมชนเข้มแข็ง สังคมมีความยุติธรรม มีความเสมอภาค มีภราดรภาพ มีสันติภาพ มีความเป็นประชาสังคม มีระบบบริการที่ดี และระบบบริการเป็นกิจการทางสังคม
- 4) สุขภาวะที่สมบูรณ์ทางจิตวิญญาณ หมายถึง สุขภาวะที่เกิดขึ้นเมื่อทำความดี หรือจิตสัมผัสกับสิ่งที่มีคุณค่าอันสูงส่ง หรือสิ่งสูงสุด เช่นการเสียสละ การมีความเมตตา กรุณา การเข้าถึงพระรัตนตรัย หรือการเข้าถึงพระเจ้าเป็นเจ้า เป็นต้น ความสุขทางจิตวิญญาณเป็นความสุขที่ไม่ระคนอยู่กับความเห็นแก่ตัว แต่เป็นสุขภาวะที่เกิดขึ้นเมื่อมนุษย์มีความหลุดพ้นจากความมีตัวตน จึงมีอิสรภาพ สุขภาพดีอย่างยิ่ง มีผลต่อสุขภาพทั้งทางกาย ทางจิต และทางสังคม

หรือกล่าวโดยสรุปว่า **สุขภาวะทางกาย** พิจารณาได้จากลักษณะ และขนาดของร่างกาย สมรรถนะการรับรู้จากการสัมผัสทางกาย การเจ็บป่วย และความผิดปกติทางกาย สมรรถนะกำลังกาย สมรรถนะในการฟื้นตัวจากการเจ็บป่วย และสมรรถนะในการดำเนินการกิจการงาน **สุขภาวะทางจิตใจ** พิจารณาได้จากเขาวนปัญญา การตอบสนอง และการจัดการกับอารมณ์และจิตใจ โลกทัศน์ที่มีต่อชีวิต ค่านิยม ทศนคติและความเชื่อ ตลอดจนความมั่นใจในตัวเอง และการมองเห็นคุณค่าของตนเอง **สุขภาวะทางสังคม** ได้แก่ ความสามารถที่จะอยู่ร่วมกับผู้อื่น การปรับตัวให้เข้ากับสถานะทางสังคม และพฤติกรรมประจำวัน **สุขภาวะทางจิตวิญญาณ** คือการที่บุคคลแต่ละคนสามารถแสดงออกซึ่งจุดมุ่งหมายอันเป็นอุดมการณ์ของชีวิตตน มีความรู้สึกสำนึกว่าตนเป็นส่วนหนึ่งของธรรมชาติ มีประสบการณ์ในความรัก ความสนุกสนาน ความเจ็บปวด มีความรักในสันติภาพ มีความต้องการที่เพียงพอ และรู้จักให้ความเคารพต่อชีวิตทุกชีวิต

สุขภาพตามกระบวนทัศน์สุขภาวะดังกล่าวสอดคล้องกับหลักพุทธศาสนา ซึ่งการมีสุขภาวะที่สมบูรณ์ประกอบด้วย กาย ศีล จิต และปัญญา ซึ่งศีล คือสังคม การติดต่อสื่อสาร ความสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อม ส่วนปัญญา คือ จิตวิญญาณ หมายถึง การรู้ การเข้าใจ การหยั่งรู้สิ่งนั้น ๆ ตามที่เป็นอยู่ มองเห็นความจริงทั้งหลาย ปัญญาเป็นการเห็นแจ้งตามจริงว่า อะไรเป็นอย่างไร ประกอบด้วยอะไร เกิดจากอะไร เป็นมาอย่างไร เพราะเหตุใด สัมพันธ์กันอย่างไร เป็นเหตุเป็นปัจจัยกันอย่างไร มีประโยชน์ หรือโทษอย่างไร จะนำไปใช้จะแก้ไขปรับปรุงอย่างไร เป็นตัวปรับแก้ และ

ปลดปล่อยจิตใจให้เป็นอิสระ เป็นจิตใจที่ไร้พรหมแดน และปัญญานั้นขาดไม่ได้สำหรับการมีสุขภาพดี จากการที่สุขภาพทางจิตวิญญาณ (spiritual health) มีความหมายเดียวกันกับปัญญาในทางหลักพุทธศาสนา ที่ประชุมสำนักงานปฏิรูประบบสุขภาพ (สปรส.) จึงได้ประกาศเมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2546 (สุรเกียรติ์ อาชานานุภาพ, 2546, หน้า 3 - 4) ว่าสุขภาพทางจิตวิญญาณ คือสุขภาพทางปัญญา (wisdom health) หมายถึง ความฉลาดรู้ นำไปสู่ชีวิตที่สมดุล ประกอบด้วยการมีจิตใจสูง การมีคุณธรรม และการมีศีลธรรม พฤติกรรมดี ได้แก่ การรู้เท่าทันด้วยปัญญา การมีสติ รู้ผิดชอบชั่วดี มีค่านิยมที่ถูกต้อง ไม่เห็นแก่ตัว เสียดสละ ซื่อสัตย์ มีหิริโอตตัปปะ มีวินัย เมตตา ให้อภัย มีความใจกว้าง ยอมรับความจริง มีมนุษยสัมพันธ์ ดังนั้นในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ผู้ศึกษาจึงใช้คำว่า “สุขภาพทางปัญญา” ในความหมายที่หมายถึง “สุขภาพทางจิตวิญญาณ”

## 2.3 สิ่งแวดล้อมกับภาวะสุขภาพ

### 2.3.1 ความหมายของสิ่งแวดล้อม

สิ่งแวดล้อม คือ สิ่งต่างๆ ที่อยู่รอบตัวเรา (external environment) และสิ่งต่างๆ ที่อยู่ในตัวเราเอง (internal environment) ซึ่งสิ่งแวดล้อมเหล่านี้มีความสัมพันธ์แนบแน่นกับสิ่งมีชีวิตนั้นๆ อย่างแยกไม่ออก (สมชาย จักรพันธุ์, 2542, หน้า 305)

สมบูรณ์ สุภคศิลป์ (2531 อ้างใน พุทธิพงษ์ พุกกะมาน และคณะ, 2543, หน้า 11) ได้ให้ความหมายไว้ว่า สิ่งแวดล้อม คือ ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบตัวมนุษย์ทั้งที่มีชีวิต และไม่มีชีวิต ทั้งที่เป็นรูปธรรม (จับต้องและมองเห็นได้) และนามธรรม (วัฒนธรรมแบบแผน ประเพณี ความเชื่อ) มีอิทธิพลเกี่ยวข้องถึงกัน เป็นปัจจัยเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน ผลกระทบจากปัจจัยหนึ่งจะมีส่วนเสริมสร้าง หรือทำลายอีกส่วนหนึ่งอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สิ่งแวดล้อมเป็นวงจร และวัฏจักรที่เกี่ยวข้องกันไปทั้งระบบ

### 2.3.2 มนุษย์กับสิ่งแวดล้อม (สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ, มปป., หน้า 10)

สิ่งแวดล้อมมีความสำคัญต่อระบบนิเวศของมนุษย์ โดยธรรมชาติของสิ่งแวดล้อมเป็นได้ทั้งปัจจัยส่งเสริม หรือบั่นทอนทำลายสุขภาพ ซึ่งขึ้นอยู่กับคุณภาพของสิ่งแวดล้อมนั้น ๆ มนุษย์กับสิ่งแวดล้อมมีปฏิสัมพันธ์กัน สิ่งแวดล้อมมีผลกระทบต่อสุขภาพ และความอยู่รอดของมนุษย์ สิ่งแวดล้อมอาจแยกออกเป็นลักษณะ กว้าง ๆ ได้ 2 ส่วน คือ

- 1) สิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเองทางธรรมชาติ เช่น ป่าไม้ ภูเขา ดิน น้ำ ทรัพยากรทุกประการ
- 2) สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น ชุมชนเมือง สิ่งก่อสร้าง โบราณสถาน ขนบธรรมเนียม ประเพณี ฯลฯ

**2.3.3 สิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อสุขภาพ (Supportive Environments for Health)** (พิสมัย จันทวิมล, 2541, หน้า 45)

สิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อสุขภาพ ช่วยปกป้องประชาชนให้พ้นภัยต่างๆ ที่คุกคามสุขภาพ และช่วยเพิ่มความสามารถ และพัฒนาการพึ่งตนเองด้านสุขภาพได้ สิ่งแวดล้อมดังกล่าวหมายถึง สถานที่อยู่อาศัย ชุมชน อันเป็นภูมิภาเนา บ้านเรือน สถานที่ทำงาน และสถานที่เล่น รวมถึงการเข้าถึงทรัพยากรต่างๆ เพื่อสุขภาพ และโอกาสที่ประชาชนจะมีอำนาจเพิ่มขึ้น

กิจกรรมเพื่อสร้างสรรค์สิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อสุขภาพมีหลายมิติ และอาจรวมถึงปฏิบัติการทางการเมืองโดยตรง เพื่อพัฒนา และดำเนินการตามนโยบายและกฎระเบียบต่างๆ ซึ่งช่วยในการสร้างสรรค์สิ่งแวดล้อมที่เอื้อต่อสุขภาพ ปฏิบัติการทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะอย่างยิ่งการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจแบบยั่งยืน และการปฏิบัติการทางสังคม ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องประสานกิจกรรมต่างๆ ทุกระดับ เพื่อบรรลุถึงทางออกของปัญหาแบบยั่งยืนอย่างแท้จริง

กิจกรรมของสาธารณชนเพื่อสร้างสิ่งแวดล้อมที่เอื้ออำนวยต่อสุขภาพ จะต้องรับรู้ถึงการเชื่อมโยงพึ่งพาอาศัยกัน และกันของสิ่งมีชีวิตทุกอย่างในโลก และต้องบริหารทรัพยากรธรรมชาติโดยคำนึงถึงคนรุ่นหลัง คนพื้นเมือง มีความผูกพันทางจิตใจ และวัฒนธรรมต่อสิ่งแวดล้อมทางกายภาพเป็นพิเศษ และอาจจะเป็นแบบอย่างที่มีค่าต่อกลุ่มชนทั้งหมด ดังนั้นจึงมีความจำเป็นในการที่จะให้ชาวเมืองเหล่านี้มีส่วนร่วมในกิจกรรมการพัฒนาอย่างยั่งยืน

### **2.3.4 สิ่งแวดล้อมที่มีผลกระทบต่อภาวะสุขภาพ**

สิ่งแวดล้อมที่มีอิทธิพล หรือผลกระทบต่อภาวะสุขภาพของประชาชนมีหลายประเภท จากความหมายขององค์การอนามัยโลก (1991 อ้างใน ปรียาพร มหาเทพ, 2544, หน้า 9) แบ่งสิ่งแวดล้อมได้หลายประเภท เช่น สิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ สิ่งแวดล้อมด้านครอบครัวและสังคม สิ่งแวดล้อมด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมด้านการเมือง เป็นต้น ซึ่งในการศึกษาผลกระทบทางสุขภาพจากโครงการถนนคนเดินท่าแพต่อประชาชนที่อาศัยบริเวณถนนท่าแพ และถนนช่างกลาน แบ่งสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้องกับการศึกษาดังนี้

- 1) สิ่งแวดล้อมทางด้านกายภาพ
- 2) สิ่งแวดล้อมด้านสังคม
- 3) สิ่งแวดล้อมด้านเศรษฐกิจ



## 1) สิ่งแวดล้อมด้านกายภาพ

การเติบโตอย่างรวดเร็วทางเศรษฐกิจของเมืองเชียงใหม่ และการมุ่งส่งเสริมให้เมืองเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางด้านต่างๆ ตามบทบาทเมืองหลักของภาคเหนือ ทำให้เมืองเชียงใหม่มีกิจกรรมด้านต่างๆ จึงทำให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในเมืองอย่างรุนแรงสร้างปัญหาหลายประการดังนี้

### 1.1) การจราจรติดขัด

การจราจรติดขัดในเมืองเชียงใหม่เป็นปัญหาที่ทุกคนต้องประสบ ส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตคนในเมืองเชียงใหม่เป็นอย่างยิ่ง ไม่ว่าจะเป็นการเสียเวลาจากการเดินทางที่นานขึ้น การสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายเพื่อการเดินทางมากขึ้น ความยากลำบากในการสัญจร ตลอดจนการสูญเสียในเชิงเศรษฐกิจเนื่องจากความแออัดของการจราจร

จากงานวิจัยการเติบโตของเมือง และสถานะแวดล้อมของเมืองเชียงใหม่ โดยดวงจันทร์ อาภาวัชรุทธิ์ เจริญเมือง (2537, หน้า 101 - 103) พบว่าการเข้าสู่ภาวะวิกฤตของการจราจรเชียงใหม่ เกิดจากสาเหตุหลายประการคือ

1.1.1) เนื่องจากเมืองเชียงใหม่เติบโตอย่างรวดเร็วขาดการวางแผนที่ดี จึงขยายตัวอย่างไร้ทิศทาง ประชาชนต้องการมาใช้บริการในตัวเมืองเชียงใหม่ เนื่องจากเป็นศูนย์กลางของทุกๆ อย่าง จึงเกิดการจราจรคับคั่งเป็นพิเศษบางบริเวณ

1.1.2) การขาดบริการขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมบริเวณกว้าง และบริการอย่างมีประสิทธิภาพ การไม่จัดระเบียบรถสองแถวให้มีประสิทธิภาพ สร้างความไม่สะดวกแก่ผู้ใช้อย่างยิ่ง ทำให้ประชาชนต้องพึ่งพาหนะส่วนตัว

1.1.3) พระราชบัญญัติควบคุมการก่อสร้างอาคารฉบับแก้ไข พ.ศ. 2535 ยังคงกำหนดจำนวนที่จอดรถไม่สอดคล้องกับความเป็นจริงในสังคม ภัตตาคาร ร้านอาหาร และอาคารสาธารณะอื่นๆ ยังคงกำหนดมาตรฐานที่จอดรถไว้น้อยมากเมื่อเทียบกับความเป็นจริง ทำให้ผู้ใช้บริการสถานะนั้น ๆ อาศัยผิวจราจรเป็นที่จอดรถ

นอกจากนี้ในแผนพัฒนาเทศบาล ปี 2540 - 2544 ของเทศบาลนครเชียงใหม่ (อ๋างใน อมร ศรีวรกุล, 2545, หน้า 32) พบว่าลักษณะของปัญหาการจราจรติดขัดของเชียงใหม่ เกิดจากความจุของผิวจราจรไม่เพียงพอ ถนนข้างคานก่อนข้างแคบ และสภาพผิวจราจรส่วนใหญ่ชำรุดทรุดโทรม รวมถึงการเพิ่มของจำนวนร้านค้า จำนวนยานพาหนะ และความต้องการใช้ถนนพร้อมกันมีจำนวนมากในช่วงโมงเร่งด่วน ประชาชนขาดระเบียบวินัยในการใช้รถใช้ถนน และการขาดความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการปรับปรุงพัฒนาสาธารณูปโภค กล่าวคือการดำเนินการ



วางแผนการก่อสร้างถนน หรือตัดถนน หรือเพิ่มผิวการจราจรในถนนข้างกลางขาดการประสานงานระหว่างเทศบาลนครเชียงใหม่ และตำรวจภูธรจังหวัดเชียงใหม่ การปรับปรุงเมืองตามแผนพัฒนาเมืองหลักโดยเทศบาลเป็นอุปสรรคในการก่อสร้าง ปรับปรุงพื้นผิวจราจร ระบบสาธารณูปโภค การขุดลอกลำน้ำ หรือการวางท่อระบายน้ำ ซึ่งอยู่ในย่านธุรกิจทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด

## 1.2) มลพิษทางขยะ

ปัญหาขยะตกค้างนับเป็นปัญหาที่มีความรุนแรงเป็นอันดับสองรองจากปัญหาจราจรติดขัด จากสถิติของเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าจำนวนขยะเพิ่มขึ้นถึงวันละ 27 ตัน หรือปีละ 9,682 ตัน และจากการสำรวจในปี 2538 โดยเทศบาลนครเชียงใหม่พบว่าปริมาณขยะ 250 ตันต่อวัน (อ้างในอมร ศรีวรกุล, 2545, หน้า 35)

ปัญหาการเพิ่มขึ้นของปริมาณขยะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่มีสาเหตุหลายประการ ซึ่งดวงจันทร์ อาภาวัชรุทธิ์ เจริญเมือง (2535, หน้า 105) ระบุว่า ประการแรก เกิดจากการเพิ่มขึ้นของประชากรในเมืองเชียงใหม่ซึ่งส่วนใหญ่มาจากเขตชนบท ซึ่งอพยพเข้ามาหางานทำ และเรียนหนังสือในเมืองเชียงใหม่ ตลอดจนนักท่องเที่ยวที่หลั่งไหลเข้ามาเที่ยวเชียงใหม่ ประการที่สอง เกิดจากการเปลี่ยนวิถีการดำเนินชีวิตของคนเมืองเชียงใหม่ที่มีการบริโภคแบบทิ้งๆ ขว้างๆ และใช้แล้วทิ้งแบบสังคมอุตสาหกรรม จึงทำให้มีปริมาณเศษขยะเหลือใช้มากขึ้น ประการที่สาม เกิดจากปัญหาในการกำจัดขยะ กล่าวคือ เทศบาลนครเชียงใหม่ สุขาภิบาล และอำเภอต่างๆยังไม่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการบริหารจัดการขยะ นอกจากนี้เทศบาลนครเชียงใหม่ (2545 อ้างในอมร ศรีวรกุล, 2545, หน้า 35) ยังพบว่าปัญหาการจัดการขยะมูลฝอยไม่ดีพอ เนื่องจากปัญหาด้านความร่วมมือจากพ่อค้าแม่ค้า ผู้ประกอบธุรกิจ พบว่าพ่อค้าแม่ค้าทิ้งขยะไม่เป็นที่ ไม่มีการคัดแยกขยะ ไม่เข้าใจในการจัดการมูลฝอยที่ถูกต้อง พ่อค้าแม่ค้าไม่ให้ความร่วมมือในการช่วยจัดหาที่รองรับขยะ หรือติดต่อให้เทศบาลเป็นผู้เข้าไปทำการขนขยะให้ แต่มักจะนำขยะไปทิ้งบริเวณใกล้เคียงที่แผงขายสินค้า เช่น ตามที่ว่างเปล่าริมถนน

ผลที่เกิดขึ้นจากปัญหาการเพิ่มขึ้นของปริมาณขยะในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม เช่น น้ำเสีย อากาศเสีย กลิ่นเหม็น เป็นต้น และเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของเชื้อโรค และแมลง ซึ่งเสี่ยงต่อสุขภาพของผู้อาศัย หรือประกอบธุรกิจบริเวณนั้น นอกจากนี้ยังทำให้ขาดความสวยงาม ความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย และก่อให้เกิดเหตุรำคาญต่อชุมชน

### 1.3) มลภาวะทางอากาศ

ปัญหาเกี่ยวกับอากาศเสียมีสาเหตุสำคัญที่มีแหล่งกำเนิดต่างๆ ดังนี้

1.3.1) เกิดตามธรรมชาติ เช่น ฝุ่นละอองจากลม แผ่นดินไหว ไฟไหม้ป่า อากาศเสียที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ เป็นอันตรายต่อมนุษย์น้อยมาก

1.3.2) เกิดจากมนุษย์ทำขึ้น ได้แก่ ท่อไอเสียของรถยนต์ จากขบวนการผลิต ที่ทำให้เกิดฝุ่น การระเหยของก๊าซบางชนิดเกิดจากขยะมูลฝอยและของเสีย

ดวงจันทร์ อากาศวัชรุทธ์ เจริญเมือง (2535, หน้า 123) ระบุว่าคุณภาพอากาศในเมืองเชียงใหม่กำลังเข้าสู่ภาวะวิกฤต ความเป็นหมอกควันของฝุ่นละอองในอากาศ ที่ทำให้อากาศไม่โปร่งใส ทำให้ระคายจมูก ทางเดินหายใจ และตา กลิ่นของสารปนเปื้อนในอากาศ เช่น ควันเสียจากเครื่องยนต์ของยานพาหนะชนิดต่างๆ ความเปลี่ยนแปลงของคุณภาพอากาศเหนือเมืองเชียงใหม่ บางอย่างเกินระดับมาตรฐานที่จะปลอดภัยต่อสุขภาพของมนุษย์ และสิ่งมีชีวิตอื่นๆ ซึ่งสอดคล้องกับ ชูศักดิ์ วิทยภัค (2537, หน้า 27) ที่พบว่าบริเวณที่มีปัญหามลภาวะทางอากาศของเมืองเชียงใหม่ ได้แก่ จุดที่มีการใช้ยานพาหนะมาก และเกิดการจราจรติดขัด จุดดังกล่าวจะอยู่บริเวณที่มีการดำเนินธุรกิจการค้า และโรงเรียน อันได้แก่ สี่แยกโรงเรียนยุพราช บริเวณเชิงสะพานนวรัฐ นอกจากนี้ อมร ศรีวรกุล (2545, หน้า 36) ระบุว่าปัจจัยที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ โดยย่านไนท์บาร์ซาร์ หรือบริเวณถนนช้างคลานล้อมรอบไปด้วยตึก ไม่มีการถ่ายเทอากาศด้วยลม จึงมีการเก็บอากาศเสียซึ่งมีความหนาแน่นมากไว้นาน โดยเฉพาะตอนกลางคืน และในตอนหน้าหนาวอากาศจะเย็นอยู่หนึ่ง และลอยต่ำลงมา โอกาสที่พ่อค้าแม่ค้า และประชาชนที่อาศัยในบริเวณดังกล่าวจะได้รับอากาศเสียจึงมีมาก

### 1.4) มลภาวะทางเสียง

เสียงรบกวน คือ เสียงที่ทำให้ผู้ได้ยินเกิดความรำคาญทั้งทางร่างกาย และจิตใจ และเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติงาน เสียงที่ดังมากเกินไปเป็นปัญหาสำคัญในปัจจุบัน องค์การอนามัยโลกได้กำหนดไว้ว่าเสียงเป็นอันตราย หมายถึง เสียงที่ดังเกิน 85 เดซิเบล ที่ทุกความถี่ถ้าสัมผัสนานเกินไป

การเพิ่มจำนวนของยานพาหนะ การจราจรที่ติดขัด การประกอบการในรูปแบบต่างๆ รวมถึงเสียงดังอีกทีที่เกิดจากกิจกรรมของมนุษย์ เช่น เสียงโฆษณาเรียกลูกค้า เสียงเครื่องขยายเสียง ล้วนเป็นบ่อเกิดของเสียงระดับต่างๆ ซึ่งเมื่อรวมกันทำให้ระดับเสียงในเมืองเชียงใหม่มีความดังขึ้นมาก สร้างความเดือดร้อนรำคาญ และมีผลกระทบต่อสุขภาพของคนเชียงใหม่ ทำให้ประสาทหูของผู้รับรู้ทำงานหนักตลอดเวลา ประสาทตึงเครียด และจิตใจขาดสมาธิได้ง่าย รบกวนการนอนหลับอันเนื่องมาจากความเครียดจากเสียงรบกวน นอกจากนี้ยังเป็นการรบกวนการสื่อสาร

จากการตรวจสอบระดับเสียงในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ เมื่อปี 2532 โดยสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (อ้างในดวงจันทร์ อาภาวัชรุตม์ เจริญเมือง, 2535, หน้า 136) พบว่าระดับเสียงในย่านธุรกิจหนาแน่น เช่น ตลาดวโรรส ท่าแพ และไนท์บาร์ซาร์ มีระดับสูงประมาณ 80 เดซิเบล ในขณะที่ระดับเสียงดังเฉลี่ยของเทศบาลนครเชียงใหม่ อยู่ระหว่าง 73.81 เดซิเบล และการตรวจสอบของสำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พบว่า รถสองแถวที่วิ่งไปมาในเมืองเชียงใหม่ เป็นบ่อเกิดแห่งหนึ่งของเสียง เนื่องจากร้อยละ 88 ของรถสองแถวที่ทำการสำรวจ มีระดับเสียงที่เกินมาตรฐานระดับเสียงจากยานพาหนะ

## 2) สิ่งแวดล้อมทางสังคม

สังคมเชียงใหม่เข้าสู่ความเป็นเมืองอย่างรวดเร็ว ทำให้พื้นที่เมืองขยายออกไปอย่างมาก และเกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างมากขึ้นในสังคม การเพิ่มจำนวนของยานพาหนะ และการที่เมืองเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางของทุกสิ่งทุกอย่าง ทำให้ทุกคนหลั่งไหลเข้ามาในเมือง เกิดการจราจรติดขัด ประชาชนต้องใช้เวลาเดินทางนานกว่าเดิมและผู้ขับขี่เกิดความเครียด เกิดความหงุดหงิด เวลาที่จะใช้อยู่ร่วมกันในครอบครัวมีน้อยลง

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในสังคม หากเกิดโดยกระบวนการที่สังคมยังสามารถปรับตัวอย่างค่อยเป็นค่อยไป ผลกระทบหรือผลเสียจากการเปลี่ยนแปลงทางสังคมจึงมีไม่มากนัก แต่การเปลี่ยนแปลงเนื่องจากการวางแผน หรือการปฏิบัติ เป็นการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วมก ในขณะที่สังคมไม่มีเวลาพอสำหรับการปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจึงอาจเกิดปัญหาขึ้นได้ ดังนั้นในการพิจารณาผลกระทบทางสังคมต่อชุมชนจึงควรคำนึงถึงคุณลักษณะ 3 ด้านของชุมชน (สถาบันนโยบายศึกษา, 2539, หน้า 14) คือ

2.1) ผลกระทบต่อปฏิสัมพันธ์ของคนในชุมชน ได้แก่ ผลที่ทำให้ความสัมพันธ์ได้ต่อกันระหว่างกลุ่มคนในชุมชนเปลี่ยนแปลงไป ปฏิสัมพันธ์ดังกล่าวครอบคลุมทั้งด้านวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี เศรษฐกิจ และการเมือง

2.2) ผลกระทบต่อความรู้สึกนึกคิดด้านพื้นที่ การมีพื้นที่แน่นอนเป็นองค์ประกอบสำคัญของชุมชน ชุมชนจะมีวิถีชีวิตผูกพันกันมากน้อยเพียงไรขึ้นอยู่กับคุณลักษณะด้านพื้นที่แต่ละชุมชน

2.3) ผลกระทบต่อการมีสายใยแห่งความสัมพันธ์ร่วมกัน หมายถึงผลกระทบต่อรากเหง้าและประสบการณ์ร่วมกันในฐานะเป็น เผ่าชน เชื้อชาติ ภาษาถิ่น และการเป็นคนท้องถิ่น ตลอดจนขนบธรรมเนียม ประเพณี ประวัติความเป็นมา การอยู่ร่วมกันมาทั้งในแง่ชีวิตทางเศรษฐกิจ เป็นแบบแผนเดียวกัน หรือใกล้เคียงกัน

การศึกษาผลกระทบทางสังคมจะเน้นหนักผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชน ตลอดจนการคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงในด้านสังคม เศรษฐกิจ วัฒนธรรม และองค์ประกอบอื่น ที่จะเปลี่ยนแปลงไปอันเนื่องมาจากกิจกรรม หรือ โครงการ ซึ่งนิธิ เอียวศรีวงศ์ (2530 อ้างใน ฉามา ชิวารักษ์, 2540, หน้า 26) รายงานผลกระทบของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวต่อสังคม และวัฒนธรรมท้องถิ่นว่า นโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวที่เน้นเฉพาะในเรื่องเศรษฐกิจ ได้ส่งผลกระทบต่อวัฒนธรรม ประเพณีของคนในท้องถิ่น เพราะคนท้องถิ่นต้องเปลี่ยนแปลงตามความต้องการของตลาดการท่องเที่ยว มีการเน้นรูปแบบภายนอกของวัฒนธรรมที่ไม่ใช่ส่วนสัมพันธ์กับวิถีชีวิต มีการจัดขบวนแห่ต่างๆ ที่หยิบเอาเฉพาะรูปแบบภายนอกแห่เพื่อให้นักท่องเที่ยว ดูความตระการตา ให้แปลกประหลาดเพื่อสนองความรู้สึกของนักท่องเที่ยว การท่องเที่ยวได้มีอิทธิพลต่อวัฒนธรรมและวิถีชีวิตคนท้องถิ่นมากขึ้น การเปลี่ยนวัฒนธรรมที่เป็นส่วนสำคัญในชีวิตให้กลายเป็นสินค้า ทำให้วัฒนธรรมไม่สามารถที่จะรับใช้ชีวิตต่อไปได้อีก ทำให้วัฒนธรรมในท้องถิ่นหมดพลังที่จะเปลี่ยนแปลงอย่างสร้างสรรค์ต่อไป

### 3) สิ่งแวดล้อมทางเศรษฐกิจ

เชียงใหม่เป็นดินแดนที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ และวัฒนธรรมของเชียงใหม่ มีความเป็นมาที่ยาวนานจนมีลักษณะเฉพาะตัวอย่างเด่นชัด สิ่งเหล่านี้ทำให้เชียงใหม่มีศักยภาพทางด้านการท่องเที่ยวสูง ซึ่งหน่วยงานของรัฐบาล และองค์กรที่เกี่ยวข้องได้มีการกระตุ้นให้มีการพัฒนาการท่องเที่ยว ซึ่งโครงการถนนคนเดินท่าแพนับเป็นโครงการหนึ่งที่มีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจชุมชน และส่งเสริมการท่องเที่ยวให้ถนนคนเดินเป็นถนนคนเดินที่ยั่งยืนต่อไป และจากการวิจัยผลกระทบของการท่องเที่ยวต่อสังคม และวัฒนธรรม กรณีศึกษาจังหวัดเชียงใหม่ ของโครงการสังคมศาสตร์สิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยมหิดล (2529, หน้า 165) พบว่า การท่องเที่ยวส่งผลกระทบต่อการสร้างงาน และอาชีพ กล่าวคือทำให้เกิดงานประเภทใหม่ๆ ในท้องถิ่น เป็นการสร้างงาน และยกระดับรายได้ของคนในท้องถิ่น ซึ่งส่งผลในการยกระดับความเป็นอยู่ และระดับของบุคคลในครอบครัวให้สูงขึ้น กล่าวคือ ชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในแหล่งท่องเที่ยวจำนวนหนึ่งมีโอกาสเข้าทำงานที่เป็นผลมาจากการส่งเสริมการท่องเที่ยว ทั้งในแง่ของงานฝีมือที่เป็นสินค้า หัตถกรรมต่างๆ ตลอดจนการประยุกต์ระหว่างศิลปะท้องถิ่นกับศิลปะแนวใหม่หลายชนิด นอกจากนี้กิจกรรมการท่องเที่ยวส่งผลให้เกิดการพัฒนาด้านคุณภาพของสินค้า และบริการ ตลอดจนกิจกรรม ประเพณี ซึ่งจากการศึกษาพบว่า การท่องเที่ยวให้ผลเชิงบวกต่อโอกาสในการประกอบอาชีพในด้านต่างๆ หากไม่มีกิจกรรมดังกล่าวเกิดขึ้น โอกาสที่ครัวเรือนจะสามารถหารายได้มาสู่ตนเอง หรือครอบครัวจะทำได้น้อย นอกจากนี้อาชีพต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมการท่องเที่ยวมีทั้งที่เป็นสินค้า และบริการสามารถจะนำมาสนองความต้องการของนักท่องเที่ยวได้อย่างกว้างขวาง



## 2.4 การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ (เดชรัตน์ สุขกำเนิด, วิชัย เอกพลากร และปัดพงษ์ เกษสมบูรณ์., 2545, หน้า 24 – 38, หน้า 62 – 64)

### 2.4.1 ความหมายของการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ

การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ (Health Impact Assessment) หมายถึง กระบวนการเรียนรู้ร่วมกันในสังคม โดยมีการประยุกต์ใช้แนวทาง และเครื่องมือที่หลากหลายในการระบุมหาการณ์ และพิจารณาถึงผลกระทบทางสุขภาพที่อาจเกิดขึ้น หรือเกิดขึ้นแล้วกับประชากรกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง จากข้อเสนอหรือการดำเนินนโยบาย แผนงาน โครงการ หรือกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อสนับสนุนการตัดสินใจอันจะเป็นประโยชน์สำหรับการสร้างเสริม และการคุ้มครองสุขภาพสำหรับประชาชนทุกกลุ่ม ซึ่งผลลัพธ์ของการประเมินผลกระทบทางสุขภาพก็คือ ชุดคำแนะนำ หรือข้อเสนอแนะที่มีข้อมูลหลักฐานยืนยัน ที่สะท้อนให้เห็นถึงแนวทาง และคุณค่าหรือความสำคัญของการมีสุขภาพที่ดีร่วมกันของสังคม เพื่อประกอบการตัดสินใจในเชิงนโยบาย โดยคำแนะนำเหล่านี้ต้องสนับสนุนผลกระทบทางด้านบวกต่อสุขภาพที่เกิดขึ้นจากข้อเสนอเชิงนโยบาย (หรือข้อเสนอโครงการ) และมุ่งขจัดผลกระทบทางลบต่อสุขภาพ หรือผลกระทบทางลบจากข้อเสนอดังกล่าวลงให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2540 ได้กำหนดปรัชญา และแนวคิดในการคุ้มครองสุขภาพของประชาชนในหมวดสิทธิและเสรีภาพของประชาชน และแนวนโยบายพื้นฐานแห่งรัฐ รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติได้กำหนดให้มนุษย์เป็นศูนย์กลางของการพัฒนาทั้งปวง ดังนั้นการพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในประเทศไทย จึงถือเป็นการพัฒนาเครื่องมือ และกลไกในการคุ้มครองและส่งเสริมสุขภาพของประชาชน จากการดำเนินการต่างๆ ทั้งโดยภาครัฐ และภาคเอกชน อีกทั้งการพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบทางสุขภาพยังเป็นเครื่องมือที่สำคัญในการเพิ่มการมีส่วนร่วม และเพิ่มความเข้มแข็งของภาคประชาชน และลดความขัดแย้ง ทั้งที่มีอยู่ในปัจจุบัน และอาจจะเกิดขึ้นในอนาคต

วัตถุประสงค์ของการพัฒนาระบบการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในประเทศไทย ประกอบด้วย

- 1) การพัฒนาแนวทาง และเครื่องมือในการนำประเด็นข้อค้นพบ ข้อห่วงใย และข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับการสร้างเสริมสุขภาพ และการควบคุมภาวะคุกคามสุขภาพของมนุษย์ เข้าสู่กระบวนการการตัดสินใจในระดับต่างๆ ตั้งแต่ระดับนโยบาย แผนงาน หรือโครงการ เพื่อให้เกิดการคุ้มครอง และสร้างเสริมสุขภาพของประชาชน ทั้งในระดับชาติและระดับท้องถิ่น



2) การพัฒนากระบวนการ และเครื่องมือสานทอการมีส่วนร่วมของภาคประชาชนเพื่อให้เกิดการเรียนรู้ร่วมกันในการวางแผนเพื่อปกป้อง และสร้างเสริมสุขภาพประชาชน และลดความเหลื่อมล้ำ และความขัดแย้งในการกำหนดนโยบาย แผนงาน หรือโครงการ ทั้งในระดับชาติ และระดับท้องถิ่น

3) เป็นกระบวนการหนึ่งในการเพิ่มขีดความสามารถของทุกภาคส่วนในสังคมไทยในการสร้างความตระหนัก รู้สำนึก และการปฏิบัติการของประชาชนในการคุ้มครอง และสร้างเสริมสุขภาพ และสิทธิของตนเอง ชุมชน และผู้อื่นในสังคม

#### 2.4.2 ขอบเขตของการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ

ลักษณะหรือขอบเขตของการประเมินผลกระทบทางสุขภาพสามารถดำเนินการได้ในหลายระดับ ได้แก่

1) การประเมินผลกระทบทางสุขภาพของนโยบายมหภาค ในระดับองค์กรระหว่างประเทศ เช่น การประเมินผลกระทบทางสุขภาพจากนโยบายการขนส่งของสหภาพยุโรป

2) การประเมินผลกระทบทางสุขภาพของนโยบาย หรือแผนงานต่างๆ ของรัฐ เช่น การประเมินผลกระทบทางสุขภาพจากนโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมพลังงาน และการใช้ที่ดินในประเทศแคนาดา

3) การประเมินผลกระทบทางสุขภาพสำหรับใช้ประกอบการพิจารณา ร่างกฎหมายต่างๆ ของรัฐสภา เช่น การประเมินผลกระทบทางสุขภาพจากร่างกฎหมายภาษีพลังงานในประเทศเนเธอร์แลนด์

4) การประเมินผลกระทบทางสุขภาพเพื่อประกอบการพิจารณาความเหมาะสมของโครงการต่างๆ เช่น การประเมินผลกระทบทางสุขภาพจากโครงการทำเหมืองแร่ในประเทศแคนาดา

5) การประเมินผลกระทบทางสุขภาพสำหรับใช้ประกอบการตัดสินใจ และการสร้างกระบวนการเรียนรู้ในระดับท้องถิ่น หรือเครือข่ายระดับท้องถิ่น หรือประชาคมท้องถิ่น เช่น การประเมินผลกระทบทางสุขภาพจากการจัดระบบการขนส่งระหว่างองค์กรท้องถิ่นซึ่งอยู่ใกล้เคียงกัน

ในกรณีประเทศไทย ปัจจุบันสถาบันวิจัยระบบสาธารณสุขได้ทำการสนับสนุนการพัฒนา และการประยุกต์ใช้การประเมินผลกระทบทางสุขภาพในทุกระดับ โดยมีเป้าหมายที่แตกต่างกันในแต่ละระดับ ดังต่อไปนี้

**ในระดับนโยบายมหภาค** นโยบายรัฐ และการพิจารณาร่างกฎหมาย เป็นการใช้อำนาจประเมินผลกระทบทางสุขภาพเพื่อ

- 1) ให้มั่นใจว่า การพัฒนานโยบายต่างๆ ได้มีการพิจารณาผสมผสานในเรื่องสุขภาพเข้าไปด้วย
- 2) ได้รับความรู้ถึงผลกระทบทางสุขภาพที่อาจเกิดขึ้นจากนโยบายนั้น โดยภาพรวมก่อนที่จะกำหนดแผนงาน และโครงการต่างๆ ที่ต่อเนื่องมาจากนโยบายนั้น ๆ ซึ่งเท่ากับเป็นการถ่วงดุลแผนงาน และโครงการในเมืองต้นด้วย
- 3) ให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายโดยตรง กรณีที่นโยบายนั้นอาจไม่มีการดำเนินการต่อในรูปของแผนงาน หรือโครงการโดยตรง เช่น นโยบายในการจัดเก็บภาษี หรือการจ้างงาน

**ในระดับแผนงานหรือโครงการ** การประเมินผลกระทบทางสุขภาพในระดับแผนงานหรือโครงการจะมีข้อดีคือ

- 1) ลักษณะของข้อเสนอต่างๆ มีความชัดเจนมากขึ้น โดยเฉพาะในเชิงกลไกการดำเนินการตามแผนงาน และโครงการ และพื้นที่และกลุ่มประชากรที่ได้รับผลกระทบ
- 2) การบ่งชี้ลักษณะผลกระทบทางสุขภาพที่อาจเกิดขึ้นนั้นมักมีความถูกต้อง และชัดเจนมากยิ่งขึ้น
- 3) การให้ข้อเสนอแนะเพื่อเพิ่มผลกระทบด้านบวก และลดผลกระทบด้านลบต่อสุขภาพสามารถทำได้เหมาะสมกับสภาพของชุมชนท้องถิ่นนั้น

#### 2.4.3 ประเภทของการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ

การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ สามารถแบ่งได้ตามความสัมพันธ์ในเชิงช่วงเวลาของการดำเนินการ ออกเป็น 3 รูปแบบ คือ

- 1) ศึกษาแบบมองไปข้างหน้า (Prospective HIA)

เป็นการประเมินก่อนโครงการเริ่มดำเนินการ การประเมินผลกระทบในช่วงนี้เปิดโอกาสให้มีการแก้ไขข้อเสนอเชิงนโยบาย หรือโครงการก่อนมีการดำเนินการ เพื่อเพิ่มผลกระทบด้านบวกต่อสุขภาพ และลดผลกระทบทางลบด้านสุขภาพจากข้อเสนอ และโครงการดังกล่าว

- 2) ศึกษาแบบมองย้อนหลัง (Retrospective HIA)

เป็นการประเมินภายหลังจากที่นโยบาย หรือโครงการได้ดำเนินการไปแล้ว การประเมินผลกระทบในช่วงนี้เปิดโอกาสให้มีการทบทวน และประเมินผลการดำเนินการของนโยบาย หรือโครงการที่ผ่านมา เพื่อหาแนวทางปรับปรุง แก้ไข หรือฟื้นฟู หากพบว่ามีผลกระทบทางลบต่อสุขภาพ และเพื่อหาทางส่งเสริมและขยายผล หากพบว่ามีผลกระทบทางสุขภาพทางบวกแก่สุขภาพ

### 3) ศึกษาแบบมองไปพร้อมกับการดำเนินการ (Concurrent HIA)

เป็นการประเมินไปพร้อม ๆ กับที่นโยบายหรือโครงการดำเนินไป โดยมีความมุ่งหวังที่จะทำให้เกิดการเรียนรู้ การทบทวน และการปรับเปลี่ยนทิศทาง กลไก หรือวิธีการดำเนินการอย่างรวดเร็วที่สุด เมื่อเห็นว่าแนวทางใดที่มีผลดี หรือผลเสียต่อสุขภาพ การประเมินผลกระทบทางสุขภาพในรูปแบบนี้จะประสบความสำเร็จได้ ต้องมีการประสานงานกันอย่างใกล้ชิดระหว่างผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต่างๆ โดยเฉพาะผู้ที่กำหนดนโยบาย ผู้ได้รับผลกระทบ และผู้ประเมินผลกระทบทางสุขภาพ

ดังนั้นการประเมินผลกระทบทางสุขภาพจึงมีความเกี่ยวข้องกับกระบวนการนโยบายสาธารณะ หรือการดำเนินโครงการอย่างครบกระบวนการ ทั้งในช่วงก่อนการดำเนินการ ระหว่างดำเนินการ และภายหลังจากการดำเนินการ ทั้งนี้การประเมินผลกระทบทางสุขภาพเป็นกลไกสำคัญที่จะช่วยให้ทราบว่านโยบายสาธารณะนั้นคุณภาพของประชาชนมากน้อยแค่ไหน โดยองค์การอนามัยโลก (อ้างในนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพ, 2545, หน้า 1) ได้ให้คำจำกัดความนโยบายสาธารณะเพื่อสุขภาพ (Healthy Public Policy) ไว้ว่า คือ นโยบายสาธารณะที่แสดงถึงความห่วงใยอย่างชัดเจนเรื่องสุขภาพ พร้อมทั้งจะรับผิดชอบต่อผลกระทบด้านสุขภาพที่อาจจะเกิดขึ้นจากนโยบายนั้น เป็นนโยบายที่มุ่งสร้างสิ่งแวดล้อมทางสังคม และทางกายภาพที่เอื้อต่อการมีชีวิตมีสุขภาพที่ดี และเป็นนโยบายที่มุ่งทำให้พลเมืองมีทางเลือก และสามารถเข้าถึงทางเลือกที่ก่อให้เกิดสุขภาพดี ซึ่งโครงการปิดถนนเพื่อประหยัดพลังงาน ลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงใหม่ หรือ โครงการถนนคนเดินท่าแพ เป็นนโยบายของท้องถิ่น หรือเทศบาลร่วมกับภาคเอกชนที่แสดงถึงความห่วงใย และความรับผิดชอบต่อสุขภาพ หรือเป็นนโยบายสาธารณะ (public policy) ที่มุ่งสร้างสิ่งแวดล้อมทั้งทางสังคม และทางกายภาพที่เอื้อต่อการส่งเสริมคุณภาพชีวิต ทำให้การท่องเที่ยวและสภาพเศรษฐกิจของจังหวัดเชียงใหม่ดีขึ้น สอดคล้องกับมาตรการประหยัดพลังงานตามนโยบายของรัฐบาล โดยในการประเมินผลกระทบทางสุขภาพจากโครงการถนนคนเดินท่าแพ เป็นการประเมินพร้อมๆ กับโครงการที่ดำเนินการอยู่ (concurrent HIA) เนื่องจากโครงการดังกล่าวยังไม่มี การสิ้นสุดการดำเนินการ และการประเมินผลกระทบทางสุขภาพโครงการดังกล่าวยังอาจเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการพัฒนา หรือปรับปรุงเพื่อให้โครงการนี้ยั่งยืน นำไปสู่การพัฒนาเมืองที่ยั่งยืนได้ต่อไป

All rights reserved

#### 2.4.4 ขั้นตอนในการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ

ขั้นตอนที่สำคัญในการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ แบ่งออกเป็น 6 ขั้นตอน คือ

1) การกลั่นกรองข้อเสนอ นโยบาย แผนงาน หรือ โครงการ (Screening) เป็นการดำเนินการเพื่อพิจารณาว่า นโยบาย แผนงาน หรือ โครงการใดมีความจำเป็น หรือมีความเหมาะสมที่จะทำการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ จำเป็นต้องพิจารณาถึงโอกาส ความเป็นไปได้ และความเหมาะสมในการใช้การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ เพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนเชิงนโยบาย หรือการตัดสินใจในการดำเนินโครงการนั้นหรือไม่ อย่างไร รวมถึงระบุถึงขนาดของการดำเนินการประเมินผลกระทบทางสุขภาพด้วยว่า จะดำเนินการในรูปแบบใด

2) การกำหนดขอบเขต และแนวทางการประเมินผลกระทบโดยสาธารณะ (Public Scoping) เป็นการพิจารณาร่วมกันถึงขอบเขต ประเด็น ทางเลือกในการดำเนินกิจกรรมพัฒนา และแนวทางในการประเมินผลกระทบทางสุขภาพจากกิจกรรมการพัฒนานั้น โดยเปิดโอกาสให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้แสดงให้เห็นถึงหลักฐานข้อมูล ข้อเท็จจริง ข้อคิดเห็น ทางเลือกในการดำเนินการ และข้อห่วงใย เพื่อให้การประเมินผลกระทบทางสุขภาพในแต่ละครั้งสามารถประเมินถึงผลกระทบทางสุขภาพที่อาจจะเกิดขึ้นได้อย่างถูกต้อง รอบด้าน และสัมพันธ์เชื่อมโยงกันให้มากที่สุด

3) การวิเคราะห์ (Analysis) และร่างรายงานการประเมินผลกระทบ (Reporting) เป็นขั้นตอนในการวิเคราะห์ ประเมินการณ และคาดการณ์ถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นตามขอบเขต ประเด็น และแนวทางที่ได้วางไว้ในขั้นตอนที่ผ่านมา เพื่อให้ผลลัพธ์สุดท้าย หรือรายงานการประเมินผลกระทบที่ถูกต้อง และเชื่อมโยงเป็นองค์รวมและพร้อมที่จะรับการพิจารณาร่างรายงานโดยสาธารณะ

4) การทบทวนร่างรายงานโดยสาธารณะ (Public Review) เป็นขั้นตอนในการรับฟังความคิดเห็นของสาธารณะที่มีต่อร่างรายงานที่จัดทำขึ้น ซึ่งการทบทวนร่างรายงานโดยสาธารณะอาจนำไปสู่การแก้ไขปรับปรุงในขั้นตอนของการวิเคราะห์ และการร่างรายงาน หรือปรับปรุงขั้นตอนของการกำหนดขอบเขต และแนวทางการประเมินผลกระทบ

5) การมีบทบาทในกระบวนการตัดสินใจ (Influencing) เป็นขั้นตอนภายหลังจากการรับฟังความคิดเห็น และการทบทวนร่างรายงานแล้ว สถาบันหรือผู้ที่ทำการประเมินผลกระทบทางสุขภาพต้องพยายามให้รายงานการประเมินผลกระทบทางสุขภาพเข้าไปมีส่วนร่วมหรือมีบทบาทในกระบวนการตัดสินใจ (influencing) ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องต่างๆ ให้มากที่สุด มุ่งหวังให้การตัดสินใจที่เกิดขึ้นได้คำนึงถึงผลกระทบทางสุขภาพที่คาดการณ์ไว้ ทั้งนี้การดำเนินการผ่านกระบวนการสร้างการยอมรับทางวิชาการ การสร้างความตระหนักในทางสังคม และการสร้างแรงผลักดันในทางการเมือง ตามลำดับ

6) การติดตามเฝ้าระวัง และการประเมินผล (Monitoring and Evaluation) ภายหลังจากตัดสินใจแล้วจำเป็นที่จะต้องมีการติดตามว่า ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องได้มีการดำเนินการตามข้อเสนอจากการประเมินผลกระทบทางสุขภาพที่จัดทำขึ้นหรือไม่ เพราะอะไร และจำเป็นที่จะต้องจัดระบบการเฝ้าระวัง เพื่อติดตามดูผลกระทบทางสุขภาพที่อาจจะเกิดขึ้น ทั้งที่ได้คาดการณ์ไว้แล้ว และไม่ได้คาดการณ์ไว้อย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถดำเนินกิจกรรมไว้อย่างทันท่วงที รวมถึงควรมีการประเมินผลในภาพรวมตามระยะเวลาที่เหมาะสม

จากแนวทางประเมินผลกระทบทางสุขภาพ พงศเทพ วิวรรณะเดช (2545) ได้ทำการประเมินผลกระทบทางสุขภาพจากอาคารสูงในเมืองเชียงใหม่ ทั้ง 4 มิติ คือสุขภาพกาย จิต สังคม และจิตวิญญาณ โดยได้ทำการศึกษาในกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในอาคารสูง รอบอาคารสูง และประชาชนทั่วไป ในพื้นที่เทศบาลนครเชียงใหม่ เทศบาลช้างเผือก อบต.สุเทพ และอบต. หนองป่าครั่ง จำนวนทั้งสิ้น 199 แห่ง พบว่า ผลกระทบต่อสุขภาพกายของประชาชนที่อยู่รอบอาคารและประชาชนทั่วไปมีปัญหาสุขภาพต่างๆ แตกต่างไปจากผู้อยู่ในอาคารสูง แสดงให้เห็นว่าปัญหาสุขภาพกายอาจมีสาเหตุทางอ้อมจากอาคารสูง เช่น ปรากฏการณ์โดมความร้อนในเขตเมือง ซึ่งก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศหลายชนิด และเป็นอันตรายต่อระบบทางเดินหายใจ โรคความดันโลหิตสูง และโรคหัวใจ ผลกระทบต่อสุขภาพจิต พบว่า การก่อสร้างอาคารสูงทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่รอบอาคาร รู้สึกหงุดหงิดจากเหตุรำคาญจากสิ่งแวดล้อม เช่น ขยะ เสียง อากาศ และน้ำในระหว่าง และหลังการก่อสร้าง มีความกังวลใจว่า อาคารสูงอาจไม่มีระบบป้องกันอัคคีภัยที่ดีพอ การสูญเสียความเป็นส่วนตัวเมื่อมีอาคารสูงอยู่ใกล้ ส่วนผลกระทบด้านลบสำหรับผู้ที่อาศัยอยู่ในอาคารสูง คือ การมีอาคารสูงทำให้มองทิวทัศน์ได้ดีขึ้น และลดระยะเวลาการเดินทางระหว่างสถานที่ ด้านสุขภาพทางสังคม พบว่าความสัมพันธ์ระหว่าง ผู้อยู่ในอาคารสูงมีน้อยลง แม้ว่ากลุ่มผู้อยู่อาศัยในอาคารสูงมีความเห็นในเชิงบวกว่า การอยู่ร่วมกันในอาคารสูงทำให้รู้สึกอบอุ่น ปลอดภัย และพบว่าผู้อยู่อาศัยอยู่รอบๆอาคารสูง และประชาชนทั่วไปได้รับผลกระทบจากอาคารสูงมากกว่าผู้อยู่ในอาคารสูง ด้านสุขภาพทางจิตวิญญาณ ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับผลกระทบทางด้านลบ คือ เกิดความรู้สึกสูญเสียคุณค่าทางจิตใจ เพราะความเป็นเมืองประวัติศาสตร์ของเมืองล้านนาถูกทำลาย ทัศนียภาพของธรรมชาติ และวัดพระธาตุดอยสุเทพถูกบดบัง และเมื่อจำแนกตามปัจจัยกลุ่มอายุ พบว่า กลุ่มอายุที่มีอายุมากกว่ามีแนวโน้มที่เห็นด้วยกับผลกระทบทางด้านลบที่เกิดกับกาย จิต สังคม และจิตวิญญาณ มากกว่ากลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า กลุ่มที่อาศัยอยู่ในเมืองเชียงใหม่เป็นระยะเวลานาน มีแนวโน้มที่เห็นด้วยกับผลกระทบทางด้านลบที่เกิดกับกาย จิต สังคม และจิตวิญญาณ มากกว่ากลุ่มที่อาศัยอยู่ในเชียงใหม่ไม่นานน้อยกว่า และพบว่า ผู้ที่มีอายุมากกว่า และผู้อยู่อาศัยอยู่ในเชียงใหม่ไม่นานมีโอกาสได้รับผลกระทบด้านสุขภาพมากกว่าผู้ที่มีอายุน้อยกว่า และผู้อยู่อาศัยอยู่ในเชียงใหม่ไม่นานน้อยกว่า ซึ่งแสดงให้เห็นว่าเป็นผลจากการที่มี



ารสูงเป็นจำนวนมากเพิ่มขึ้นตามระยะเวลา และมีผลกระทบต่อสุขภาพทั้งตามระยะเวลา ซึ่งผลการศึกษาคั้งนี้เป็นข้อเสนอแนะให้กับหน่วยงานในการแก้ไขหรือปรับปรุงทางด้านอาคารสูง รวมถึงการวางแผนด้านการวางผังเมืองในระยะยาว และการมีการกำหนดเขตว่างอาคารสูง

## 2.5 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ชูศักดิ์ วิทยภัค (2531, หน้า 26) ได้ศึกษาถึงการรับรู้ และการตระหนักในปัญหาสิ่งแวดล้อมของเมืองเชียงใหม่โดยใช้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 600 คนที่อาศัยอยู่ในเมืองเชียงใหม่ พบว่าส่วนใหญ่ผู้อาศัยอยู่ในเขตเมืองเชียงใหม่รับรู้ว่ามีปัญหามลภาวะทางอากาศอยู่ในระดับปานกลางไปจนถึงระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 43.4 และ 24.3 ตามลำดับ โดยบริเวณที่มีปัญหามลภาวะทางอากาศของเมืองเชียงใหม่ได้แก่ จุดที่มีการใช้ยานพาหนะมาก และเกิดการจราจรติดขัด จุดดังกล่าวจะอยู่บริเวณที่มีการดำเนินธุรกิจการค้า และโรงเรียน ปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญอีกประการหนึ่งที่เกิดขึ้นในเมืองเชียงใหม่ คือ ปัญหาอาคารสูงในเมืองเชียงใหม่ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ รวี หาญเผชิญ (2536 อ้างใน ชูศักดิ์ วิทยภัค, 2531, หน้า 59) พบว่าปัญหาอาคารสูงมีความเกี่ยวเนื่องและส่งผลกระทบต่อปัญหาสิ่งแวดล้อมหลายประการ เช่น ปัญหามลภาวะทางสายตาเนื่องจากอาคารสูงบดบังทัศนียภาพของเมืองเชียงใหม่ การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของคนเชียงใหม่ และก่อให้เกิดมลภาวะด้านอื่นๆ ไม่ว่าจะเป็นน้ำเน่าเสีย เสียงดัง และปัญหาขยะ ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นส่งผลกระทบต่อสุขภาพทั้งด้านกาย จิต สังคม และปัญญาของชาวเชียงใหม่ นอกจากนี้ พงศ์เทพ วิวรรณะเดช (2545) ยังได้ทำการศึกษาโดยจัดประชุมประเมินผลกระทบทางด้านสุขภาพจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการก่อสร้างอาคารสูงจำนวน 300 คน ประกอบกับการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้อาศัยใกล้อาคารสูงและประชาชนทั่วไป 2,700 คน พบว่า กลุ่มที่มีปัญหาสุขภาพทางกายจากตึกสูง ส่วนใหญ่จะมีปัญหาด้านระบบทางเดินหายใจมากที่สุด ร้อยละ 42 นอกจากนี้กลุ่มประชาชนทั่วไป และกลุ่มที่อาศัยอยู่รอบอาคารสูงมีแนวโน้มเห็นด้วยกับผลกระทบเชิงลบในสัดส่วนที่สูงกว่ากลุ่มที่อาศัยอยู่ในอาคารทุกตัวชี้วัด โดยพบว่า ความสัมพันธ์ระหว่างกันของผู้ที่อาศัยในอาคารสูงลดน้อยลงร้อยละ 70.1 และมีความรู้ที่ถูกต้องเกี่ยวกับค่าทางจิตใจถึงร้อยละ 78.8 งานวิจัย และ ประเมินผลกองวิชาการ และแผนงาน เทศบาลนครเชียงใหม่ (2545, หน้า 2-7) ได้ทำการสำรวจความคิดเห็นของผู้อยู่อาศัยบริเวณ ซอย ถนนท่าแพ จำนวน 209 ราย ต่อโครงการถนนคนเดิน เพื่อประหยัดพลังงานลดมลพิษ และส่งเสริมการท่องเที่ยวในระหว่างวันที่ 3 กุมภาพันธ์ ถึง 7 เมษายน 2545 พบว่าร้อยละ 76.56 เห็นด้วยกับการจัดงานถนนคนเดินเพราะช่วยลดมลพิษจากการจราจร รวมถึงการสร้าง

รายได้ให้แก่ชุมชนและท้องถิ่น แต่ในขณะที่เดียวกัน ร้อยละ 22.97 พบว่าโครงการดังกล่าวก่อให้เกิดปัญหาการนำรถเข้าออกไม่สะดวกสำหรับผู้อยู่อาศัยบนถนนท่าแพ ปัญหาการจราจรแออัดในถนนเส้นทางใกล้เคียง รวมทั้งระยะเวลาในการจัดงานไม่เหมาะสม และปัญหาเกี่ยวกับความปลอดภัยในชีวิต และทรัพย์สิน

จากการทบทวนงานวิจัยและวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องดังที่ได้นำเสนอมาทั้งหมดข้างต้นชี้ให้เห็นว่า สิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไปมีผลต่อสุขภาพทั้ง 4 มิติ คือ มิติทางกาย มิติทางจิตใจ มิติทางสังคม และมิติทางปัญญา ดังนั้นผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะทำการศึกษาผลกระทบทางสุขภาพของประชาชนที่อาศัย และ/หรือประกอบการบริเวณถนนท่าแพ และถนนข้างคานจาก การเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมจากโครงการถนนคนเดินท่าแพ โดยจะทำการศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นทั้งทางด้านบวกและด้านลบ เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการประเมินผลกระทบทางสุขภาพในขั้นต่อไป และเป็นข้อเสนอแนะในการตัดสินใจของหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินงาน โครงการดังกล่าวต่อไป

### กรอบแนวคิดในการศึกษา

การศึกษานี้ ผู้ศึกษามีความสนใจที่จะศึกษาผลกระทบทางสุขภาพทั้ง 4 มิติ ซึ่งได้แก่ มิติทางกาย มิติทางจิตใจ มิติทางสังคม และมิติทางปัญญา ซึ่งเป็นผลจากการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมจากโครงการถนนคนเดินท่าแพ ทั้งทางด้านกายภาพ ด้านเศรษฐกิจ และด้านสังคม ผู้ศึกษาได้นำแนวคิดในการประเมินผลกระทบทางสุขภาพ เป็นแนวทางในการศึกษา โดยจะศึกษาในประเด็นต่าง ๆ ทั้ง 4 มิติจากทัศนระของผู้อยู่อาศัย หรือผู้ที่ประกอบการค้าบริเวณ ถนนท่าแพ รวมทั้งถนนในซอยต่างๆ และถนนข้างคาน รวมถึงพระสงฆ์ที่อาศัยในวัดบริเวณดังกล่าว โดยมิติทางกายจะศึกษาเกี่ยวกับอาการ หรือความเจ็บป่วยที่อาจจะเกิดขึ้นเมื่อมีโครงการถนนคนเดินท่าแพเกิดขึ้น มิติทางจิตใจจะศึกษาถึงความรู้สึกของผู้อยู่อาศัย ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากโครงการดังกล่าวซึ่งมีผลต่อจิตใจ ทั้งทางด้านบวก และด้านลบ เช่นความสุข ความเครียด หงุดหงิด เป็นต้น มิติทางสังคม จะศึกษาในประเด็นสัมพันธภาพระหว่างคนในสังคมเมื่อมีโครงการถนนคนเดินท่าแพ และมิติทางปัญญา จะศึกษาถึง ความเอื้ออาทร ความเสียสละ การมีศีลธรรม คุณธรรมที่เกิดจากโครงการถนนคนเดินท่าแพ ของประชาชนที่อาศัยบริเวณดังกล่าว รวมถึงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการถนนคนเดินท่าแพในปัจจุบัน