

## บทที่ 5

### ผลการศึกษา

ในการศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นและบทบาทการมีส่วนร่วมของประชาชนในการอนุรักษ์ และปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน โดยการจัดการสนทนากลุ่ม(Focus Group Discussion) ซึ่งคัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักจากพื้นที่ทั้ง 6 ตำบล ๆ ละ 1 กลุ่ม กลุ่มละประมาณ 8-10 คน ผลการศึกษาได้นำเสนอในรูปแบบของการพรรณนา โดยได้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่1 การศึกษาความเป็นมาและเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ ประชากร สังคม เศรษฐกิจ การใช้ที่ดินและสภาพแวดล้อม

ส่วนที่2 ความคิดเห็นของประชาชนในการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน

ส่วนที่3 บทบาทการมีส่วนร่วมของประชาชนในการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อม ถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน

#### 5.1 การศึกษาความเป็นมาและการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ ประชากร สังคม เศรษฐกิจ การใช้ที่ดินและสภาพแวดล้อม

##### 5.1.1 ความเป็นมาและสภาพแวดล้อมของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูนในอดีต

###### 5.1.1.1 การศึกษาความเป็นมาในอดีต

ถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน เป็นถนนที่ใช้ติดต่อกับเมืองลำพูนมาตั้งแต่อดีต จนกระทั่งในสมัยรัชกาลที่ 5 เจ้าเมืองเชียงใหม่ได้ทำการพัฒนาถนนให้ติดต่อกับเมืองลำพูนได้สะดวกยิ่งขึ้น จึงเป็นเส้นทางที่ใช้ทำการติดต่อค้าขายระหว่างเมืองเชียงใหม่กับเมืองลำพูนมาตั้งแต่อดีต และมีการปลูกต้นยางในเขตจังหวัดเชียงใหม่และต้นขี้เหล็กในจังหวัดลำพูน ตลอดทั้งสองฝากถนน แม้อยู่ท่านหนึ่งได้เล่าถึงความสำคัญของถนนสายนี้ในอดีตว่า

“เมื่อสมัยยายเป็นเด็ก แม่ของยายเล่าให้ฟังว่า แม่ต้องเดินไปขายของกับยายของยาย ไปขายของที่กาด(ตลาด)ในเมือง ไปกันตั้งแต่เช้ามืดเย็นก็เดินกลับ”

สะท้อนให้เห็นว่า ถนนสายนี้เป็นทางที่ใช้ติดต่อค้าขายมาตั้งแต่อดีต การเดินทางติดต่อค้าขายของชุมชนระหว่างถนนสายนี้กับเมืองเชียงใหม่และเมืองลำพูน ใช้สัญจรกันด้วยการเดินเท้า ใครที่มีเกวียน รถลาก ก็เทียมวัว เทียมควาย บรรทุกของเข้าไปค้าขายในตลาดที่อยู่ในเมือง เมื่อเจ้าหลวงเมืองเชียงใหม่ทำการขยายถนนเพื่อติดต่อกับลำพูน ได้ทำการพัฒนาถนนใหม่ให้กว้างขึ้นจากเดิม แล้วแจกจ่ายกล้าไม้ยางให้แก่ชาวบ้านให้แต่ละคนช่วยกันดูแล แต่ละคนก็ปลูกกล้า

ไม้ที่ตัวเองได้รับ และต้องดูแลรับผิดชอบของตัวเอง บางคนก็ถึงกับนอนเฝ้ากล้าต้นยางไม่ให้ใครมาขโมย เพราะถ้าของใครหายหรือตาย หลวงก็จะลงโทษ ก็ต้องดูแลกล้าไม้ยางจนกล้าไม้ติดดี ไม่ตายแล้ว ถ้าไม่ต้องการดูแลต้นยางต่อก็ยกให้หลวงดูแลแทน แต่ต้องเสียค่าดูแลให้หลวง 4 บาทต่อปี แต่ถ้าใครอยากดูแลเองก็ไม่ต้องเสียเงินให้แก่หลวง ถนนสายเชียงใหม่-ลำพูนจึงเป็นถนนที่มีต้นไม้ใหญ่ ปลูกเป็นแนวตลอดเส้นทาง คือ ต้นยางและต้นจี่เหล็ก และเป็นถนนที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการใช้งานและรองรับกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนที่เกิดขึ้น

#### 5.1.1.2 ลักษณะทางกายภาพในอดีต

ถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ในอดีตเป็นถนนเกวียน มีลักษณะเป็นถนนที่มีดินเป็นก้อนๆ ใช้สำหรับลากเกวียน ใช้น้ำ วัว ควาย ลากรถลากล้อเลื่อน คนก็ติดต่อกันด้วยการเดินเท้า ได้พัฒนาต่อมาเรื่อยๆ จากถนนดินเปลี่ยนเป็นถนนลูกรัง เส้นทางเดียวแคบๆ ต่อมาได้ทำการลาดยางเมื่อประมาณช่วง 40-50 กว่าปีที่ผ่านมา เป็นการลาดยางแบบบางๆ ถนนมีความกว้างประมาณ 4 เมตร และต่อมาได้พัฒนาให้มีความสะดวกมากขึ้นเป็นถนนลาดยางในปัจจุบัน ดังคำกล่าวจากผู้ร่วมสนทนาที่ว่า

“เมื่อก่อนเป็นทางเส้นเดียวลาดยางบางๆ เพิ่งจะมาทำเป็นแบบลาดยางหนาๆ เมื่อไม่นานนี้เอง”

สิ่งหนึ่งที่อยู่คู่มากับถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน มาตั้งแต่เริ่มมีการพัฒนาถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน คือ ต้นยางและต้นจี่เหล็กที่ปลูกสองข้างทาง เป็นแนวถนนตลอดทั้งสาย ในอดีตต้นยางและต้นจี่เหล็กมีจำนวนมาก ต้นยางมีความสูงประมาณ 30 เมตร ต้นจี่เหล็ก สูงประมาณ 20 เมตร มีสภาพที่สมบูรณ์ ให้ความเขียวครึ้ม และร่มเย็นกับพื้นที่

พื้นที่บริเวณรอบๆ ถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน การปลูกสร้างอาคารบ้านเรือนต่างๆ ในอดีต ไม่ได้ปลูกสร้างกันหนาแน่นเท่าในปัจจุบัน บ้านแต่ละหลังจะปลูกห่างๆกัน ไม่มีการกันรั้วรอบขอบชิด และชาวบ้านส่วนใหญ่จะไม่ตั้งบ้านเรือนอยู่ใกล้ต้นยาง บางบ้านยังนำเอาใบยางไปมุงหลังคา ลักษณะอาคารบ้านเรือนมีรูปแบบตามท้องถิ่นภาคเหนือเป็นส่วนใหญ่ บ้านสมัยใหม่บ้างแต่มีน้อย ส่วนใหญ่เป็นบ้านไม้ 1-2 ชั้น

#### 5.1.1.3 ลักษณะทางประชากรในอดีต

ถนนสายเชียงใหม่-ลำพูนในอดีต มีประชากรอาศัยอยู่เบาบาง และส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่นดั้งเดิม เป็นคนเก่าคนแก่ในท้องถิ่น ผู้คนจะอาศัยในระยะที่อยู่ห่างกัน บางบริเวณของถนนสายนี้แถบไม่มีคนอยู่อาศัยเลย เนื่องจากในสมัยก่อนถือว่าอยู่ไกลเมืองมาก ผู้คนไม่นิยมมาอยู่อาศัยกัน จะมีอยู่ใกล้บริเวณเขตเมืองเชียงใหม่ และเมืองลำพูน ดังผู้ร่วมสนทนากล่าวว่า

“เมื่อก่อนบ้านป่าก่องนี้ไม่ค่อยมีคนมาอยู่หรอก มันไกลเมือง”

บริเวณถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ในอดีตจึงมีประชากรอาศัยอยู่น้อย เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่อยู่ไกลเมือง ยังไม่มีความเจริญมากนัก ผู้คนจึงมักจะอยู่รวมกันเป็นชุมชนบริเวณที่ใกล้เขตเมือง หรือการกระจุกตัวของชุมชนจะอยู่ในบริเวณที่ใกล้กับตัวเมืองเชียงใหม่และเมืองลำพูน ช่วงที่ไกลออกมาผู้คนที่มาอยู่อาศัยจึงมีน้อย

#### 5.1.1.2 ลักษณะทางสังคม-เศรษฐกิจในอดีต

ในอดีต ผู้คนที่อาศัยอยู่บริเวณถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ประกอบอาชีพด้วยการทำการเกษตรกรรม ทำเพื่อการยังชีพ เลี้ยงครอบครัว ส่วนใหญ่ปลูกข้าว เพื่อใช้เป็นอาหารซึ่งเป็นอาหารหลักของคนในท้องถิ่น ผู้คนจึงประกอบอาชีพอยู่ภายในท้องถิ่นของตน และให้ความช่วยเหลือกันในการเก็บเกี่ยวผลผลิต ดังคำกล่าวของผู้ร่วมสนทนาที่ว่า

“เมื่อก่อนทำนา เขามาลงขันช่วยกันเกี่ยวข้าวกัน”

การใช้ชีวิตของคนในอดีต จึงให้ความช่วยเหลือและมีน้ำใจต่อกันในเกือบทุกเรื่อง เป็นการใช้ชีวิตแบบชาวชนบทที่ผู้คนรู้จักคุ้นเคยกัน มีความสนิทสนม มีน้ำใจไมตรีพึ่งพาอาศัยกัน ลักษณะการใช้ชีวิตแบบชาวชนบท ค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวันในอดีตจึงมีไม่มากนัก รายได้ที่ได้ก็เพียงพอต่อการดำรงชีวิตและเลี้ยงดูครอบครัว ถึงแม้รายได้จะไม่มากแต่ก็พอกินพอใช้ความเป็นอยู่ในอดีตไม่มีเรื่องอำนวยความสะดวกมากเหมือนในปัจจุบัน การเดินทางไปไหนมาไหนถึงแม้ไม่ยานพาหนะที่รวดเร็ว แต่ก็สามารถเดินทางกันได้อย่างสะดวกสบาย มีความคล่องตัวจะเห็นได้จากคำพูดของผู้สนทนาที่ว่า

“เมื่อก่อนไม่มีอะไรเลย ไปไหนมาไหนก็สะดวก รถราก็ไม่มาก”

การดำเนินชีวิตของผู้คนในอดีต จะปฏิบัติตาม วัฒนธรรมธรรม ประเพณี ที่มีมาแต่โบราณ และทำกันเป็นอยู่ประจำ เทศกาลและประเพณีต่างๆ เป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญต่อวิถีชีวิต เช่น ประเพณีสงกรานต์ การเข้าวัดทำบุญตักบาตรในวันสำคัญทางศาสนา เป็นต้น การประพฤติตนอยู่ในจารีตประเพณีของชาวบ้านจะปฏิบัติกันอย่างเคร่งครัด และมีผลต่อการดำเนินชีวิต

#### 5.1.1.3 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

1. การใช้ที่ดินในอดีต ที่ดินส่วนใหญ่บริเวณถนนสายนี้ เป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทที่นาและที่สวน ซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของบริเวณถนนสายนี้ การทำนา ทำสวน เนื่องจากอาชีพหลัก จึงทำการเพาะปลูกกันเกือบทุกครัวเรือน พื้นที่ที่เหลือเป็นป่าไผ่ ตามสองข้างทาง จากคำกล่าวที่ว่า

“เมื่อก่อนทำนากันมาก ทำกันเกือบทุกบ้าน”

2. การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยจะปลูกสร้างในบริเวณที่ห่างกัน ลักษณะกระจายตัวและไม่นิยมสร้างบ้านเรือนใกล้กับบริเวณต้นยาง ในช่วงที่เริ่มพัฒนาถนน การใช้ที่ดินเพื่อการอยู่

อาศัย จะกำหนดขอบเขตทำจากต้นยางเข้ามา จะมีพื้นที่ว่างประมาณ 1 เมตรกว่าๆ ถึงจะเป็นจะเป็นเขตที่กำหนดเป็นบ้านคนเป็นบ้านพักอาศัย ซึ่งในสมัยก่อนเขตบ้านแต่ละหลังไม่มีการทำรั้ว ขอบเขต ไม่มีการสร้างกำแพงหรือทำรั้วบ้าน เนื่องจากมีความปลอดภัยในการดำเนินชีวิต

- การใช้ที่ดินเพื่อการพาณิชย์กรรม ในอดีต เนื่องจากผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณถนนสายนี้ยังไม่หนาแน่นนัก การค้าขายจึงมีเพียงเบาบาง เป็นการค้าระดับชุมชน เป็นร้านขายของชำเล็กๆ กระจายตัวอยู่ตามชุมชนที่มีผู้คนอาศัยอยู่

#### 5.1.1.4 สภาพแวดล้อม

สภาพแวดล้อมของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ในอดีตเป็นถนนที่มีความสวยงามและร่มรื่น จากต้นไม้ใหญ่สองข้างทาง คือ ต้นยางและต้นจี่เหล็ก ที่มีสภาพสมบูรณ์ ทำให้มีความร่มรื่น ร่มเย็นและครึ้ม ในอดีตมีสภาพอากาศที่ดี ไม่มีมลพิษ ไม่มีปัญหาหยาชะ ไม่มีน้ำเน่าเสียสองข้างทางไม่มีอาคารมากเหมือนในปัจจุบัน บ้านเมืองมีความสะอาดเป็นระเบียบเรียบร้อยมากกว่าในปัจจุบัน มีความเป็นอยู่ที่เงียบสงบ การจราจรไม่พลุกพล่านเนื่องจากมีรถน้อย ดังคำกล่าวที่ว่า

“เมื่อก่อนนี้คือ อากาศดี เงียบสงบ ไม่พลุกพล่าน”

สภาพแวดล้อมของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ในอดีตจึงมีลักษณะที่เป็นธรรมชาติ มีความเหมาะสมกับวัฒนธรรม ความเป็นอยู่ของชุมชน การใช้ชีวิตที่สอดคล้องกับธรรมชาติของชาวบ้าน ทำให้ไม่มีการทำลายสภาพแวดล้อม สภาพอากาศจึงดีกว่าในปัจจุบัน ไม่มีปัญหาหยาชะ น้ำเน่าเสีย ผู้คนก็ไม่มาก อาคารบ้านเรือนไม่หนาแน่น ปริมาณรถมีไม่มากทำให้ไม่มีปัญหาการจราจร และมีความน่าอยู่ เงียบสงบและมีบรรยากาศที่สวยงาม ร่มรื่น

#### 5.1.2 สภาพแวดล้อมของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูนในปัจจุบัน

##### 5.1.2.1 ลักษณะทางกายภาพในปัจจุบัน

ลักษณะทางกายภาพของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูนในปัจจุบัน รูปแบบของถนนได้พัฒนาให้มีลักษณะเป็นถนนลาดยาง ปรับผิวจราจรให้มีความกว้างเป็น 2 ช่องทางจราจร ไปและกลับ มีไหล่ทางข้างละประมาณ 1 เมตร แต่พื้นที่ที่ไม่เท่ากันขึ้นอยู่กับความกว้างของสภาพถนนเดิม เนื่องจากความกว้างถูกจำกัดด้วยแนวต้นยาง และต้นจี่เหล็กทั้งสองฝากถนน และสภาพบริเวณริมถนนมีการปลูกสร้างอาคารพาณิชย์อย่างหนาแน่นเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะบริเวณชุมชน จะมีการกระจุกตัวของกิจกรรมการพาณิชย์เป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดการทำลายต้นยางและต้นจี่เหล็ก ทำให้ในปัจจุบันปริมาณต้นยางและต้นจี่เหล็กมีจำนวนลดลงไปเป็นจำนวนมาก บางช่วงของถนน ต้นยางและต้นจี่เหล็กขาดหายไปเป็นช่วงๆ โดยเฉพาะบริเวณชุมชนที่มีอาคารพาณิชย์หนาแน่น ต้นยางและต้นจี่เหล็กถูกตัดเพื่อให้สะดวกต่อการเข้า-ออก เป็นระยะทางที่ยาวพอสมควร

### 5.1.2.2 ลักษณะทางประชากร

ในปัจจุบันบริเวณถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน มีประชากรที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งประชากรที่เพิ่มขึ้น มีทั้งประชากรที่เป็นคนในท้องถิ่นเองที่เพิ่มมากขึ้น และมีประชาชนจากพื้นที่อื่น อพยพเข้ามาอยู่ในพื้นที่บริเวณถนนสายนี้เป็นจำนวนมาก ดังคำกล่าวของผู้ร่วมสนทนาที่ว่า

“ครอบครัวใหญ่ขึ้น อย่างแต่ก่อนที่แปลงหนึ่ง มีบ้านอยู่หลังเดียว พอมีลูก มีหลานก็สร้างบ้านเพิ่ม อาศัยอยู่ในที่แปลงเดียวกัน”

“ตามริมถนนเป็นคนจากที่อื่นเข้ามาอยู่เยอะ มาเช่าอยู่บ้าง มาทำการค้า”

ผลจากการสนทนาจะเห็นว่าการเพิ่มขึ้นของประชากรมีทั้งคนในท้องถิ่น และคนที่เข้ามาอยู่อาศัยภายหลัง ทั้งจากอัตราการเกิด การอพยพย้ายถิ่นของประชาชน ซึ่งมีสาเหตุอยู่หลายประการ คือ การเข้ามาหางานทำ การเข้ามาศึกษาต่อ จึงทำให้ประชากรมีจำนวนเพิ่มขึ้นมาก และชุมชนมีการขยายตัวมากขึ้น เกิดผลกระทบต่างๆ ต่อพื้นที่ ในหลายๆ ด้าน และจากข้อมูลสถิติของสำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม(2543) ประชากรในบริเวณต่าง ๆ ของพื้นที่ มีการเพิ่มขึ้น ในบริเวณจังหวัดเชียงใหม่มีการเพิ่มของประชากรมากกว่าในจังหวัดลำพูน ที่มีแนวโน้มของประชากรลดลง

### 5.1.2.3 ลักษณะทางสังคม-เศรษฐกิจ

ชีวิตความเป็นอยู่ของผู้คนในปัจจุบัน ผลจากการสนทนาพบว่า มีการเปลี่ยนแปลงจากอดีตมาก ในปัจจุบันมีความเป็นอยู่ที่สะดวกสบาย จากการพัฒนาทำให้เกิดถึงอำนวยความสะดวกมากมาย วามเป็นอยู่ที่สะดวกสบาย ทำให้เกิดการใช้จ่ายที่ทันสมัย เกิดเป็นสังคมเมือง ทำให้ผู้คนไม่มีน้ำใจ มีความเป็นอยู่แบบเอาตัวรอด ไม่ค่อยมีใครสนใจกัน ต่างคนต่างอยู่ การเปลี่ยนแปลงทางสภาพทางเศรษฐกิจ ทำให้ผู้คนต้องหันเหอาชีพ จากการทำการเกษตรเพื่อการยังชีพกลายเป็นการทำการเกษตรเพื่อการพาณิชย์กรรม รวมไปถึงการเปลี่ยนจากการทำการเกษตรเป็นการทำงานรับจ้างและเข้าไปทำงานในเขตเมืองเชียงใหม่ เมืองลำพูน และนิคมอุตสาหกรรม เนื่องจากค่าใช้จ่ายต่างๆ ในชีวิตประจำวันในปัจจุบันสูงขึ้นตามภาวะของเศรษฐกิจ จากคำกล่าวที่ว่า

“คนเดี๋ยวนี้ไม่ค่อยมีน้ำใจ เมื่อก่อนทำนา ก็มาช่วยกันลงขัน เดี่ยวนี้ไม่มีแล้ว จะทำอะไรก็ต้องจ้างเขาหมด”

“เดี๋ยวนี้หาเงินได้เยอะกว่าเมื่อก่อนก็จริงแต่ค่าใช้จ่ายก็สูง ไม่พอกัน”

“เมื่อก่อนทำนาได้ 400 ถัง มันคุ้ม เดี่ยวนี้ต้องจ้างปลูก จ้างเก็บ ค่าปุ๋ย ค่ายา สารพัด แต่ได้ข้าวเท่าเดิม ก็ไม่คุ้ม”

“รายได้คงที่ไม่ได้ดีกว่าเดิม แต่รายจ่ายมากกว่ารายรับ ข้าวของมันแพง”

การเปลี่ยนแปลงทางภาวะเศรษฐกิจ ทำให้ประชาชนต้องดิ้นรนต่อสู้เพิ่มมากขึ้นในการดำเนินชีวิตในปัจจุบัน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการเพาะปลูกเพื่อการยังชีพ กลายเป็นการเพาะปลูกเพื่อการพาณิชย์กรรม การเปลี่ยนจากที่นาเป็นพื้นที่สวนผลไม้ที่ทำให้เกิดรายได้ที่สูงกว่า คือ ลำไย ที่เป็นผลไม้เศรษฐกิจทำรายได้ให้แก่เกษตรกร ทำให้ชาวบ้านหันมาปลูกลำไยกันมากขึ้น ทำให้ปัจจุบันลำไยมีราคาถูกและล้นตลาด ในขณะที่ราคาวัสดุการเกษตรมีราคาสูงที่ใช้ส่งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจภายในชุมชน จากคำกล่าวของผู้ร่วมสนทนาที่ว่า

“คนที่ทำนาในหมู่บ้านตอนนี้เหลืออยู่แค่ 4-5 คนเท่านั้น”

“เมื่อก่อนลำไย ก.ก.ละ 40 บาท เดี่ยวนี้เหลือ 8 บาท รายได้ลดลง ชาวสวนขาดทุน”

“เมื่อลำไยก่อนขายดี เดี่ยวนี้ขายไม่ได้ เป็นไปตามภาวะเศรษฐกิจ”

“ประชาชนมีรายได้น้อย เพราะราคาผักสวนครัวตกต่ำ ลำไยก็ราคาลดลงมาก ปุ๋ยกิโละละ 9 บาท ปุ๋ยแพงกว่าลำไยเสียอีก”

การเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพ เพื่อทำการค้าขายเป็นผลจากการพัฒนาเศรษฐกิจ ทำให้ประชากรหันมาประกอบอาชีพที่คิดว่าจะสร้างรายได้ดีให้แก่ตนเองและครอบครัว เกิดการประกอบอาชีพทำสวนลำไยเกือบจะทั้งหมดของพื้นที่ ทำให้มีผลผลิตลำไยมากเกินไปเกินความต้องการของตลาด ทำให้ขายลำไยไม่ได้และมีราคาตกต่ำ ซึ่งก็ทำให้ชาวสวนลำไยได้รับผลกระทบ รายได้ที่จะนำมาจุนเจือลดลงและเกิดการะเหินถิ่นจากการทำสวนลำไย และผู้ที่ไม่ได้ทำการเกษตรหรือในปริมาณน้อยก็จะประกอบอาชีพรับจ้าง การเปลี่ยนแปลงอาชีพและความเป็นอยู่ การรับค่านิยมสมัยใหม่ที่มากับการพัฒนา ทำให้เกิดผลกระทบต่อ ประเพณีและวัฒนธรรม แต่ไม่ว่าการเปลี่ยนสภาพแวดล้อมและความเป็นอยู่จะเปลี่ยนแปลงไป คนภายในชุมชนพยายามรักษาและยังคงประเพณีปฏิบัติกันสืบต่อกันมา ถึงแม้ปัจจุบันจะมีการเปลี่ยนแปลงไปบ้างตามยุคตามสมัย แต่ผู้คนบริเวณถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ยังพยายามที่จะรักษาและสืบทอดประเพณี ให้แก่คนรุ่นลูกรุ่นหลานต่อไป ถึงแม้ว่าในปัจจุบันเด็กหนุ่มสาว มักจะไม่ค่อยให้ความสนใจต่อประเพณีเท่ากับคนรุ่นปู่ย่า ตายาย

ผลจากการศึกษา จึงทำให้พบว่าบริเวณถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน มีการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจ มาโดยตลอดเมื่อภาวะเศรษฐกิจมีการเปลี่ยนแปลง ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในการประกอบอาชีพ เพื่อหารายได้มาจุนเจือครอบครัวให้เพียงพอต่อค่าครองชีพที่สูงขึ้นในปัจจุบัน เพื่อตอบสนองค่านิยมที่ต้องการความสะดวกสบาย ซึ่งก็ทำให้สังคมกลายเป็นสังคมที่ต้องทำงาน เพื่อเอาตัวรอดให้ตนเองสามารถหารายได้มาเลี้ยงตนเองและครอบครัว เพื่อให้ชีวิตเกิดความความสะดวกสบายทัดเทียมผู้อื่น เกิดความทันสมัย การให้ความสนใจต่อเพื่อนบ้าน คนรอบ

ข้างหรือแม้แต่วัฒนธรรมประเพณีที่มีมาแต่อดีตจึงลดน้อยลงตามไปด้วย

#### 5.1.2.4 ลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดิน

1. การใช้ที่ดินมีการเปลี่ยนแปลงไปจากอดีตที่ดินส่วนใหญ่จะเป็นที่นาเพื่อทำการปลูกข้าวที่เป็นอาหารสำคัญและอาหารหลักของท้องถิ่น แต่ปัจจุบันที่นาส่วนใหญ่ลดน้อยลงไปมาก กลายเป็นพื้นที่ทำสวนผลไม้ ซึ่งผลไม้ที่ปลูกมากในบริเวณนี้คือลำไยที่เป็นไม้ผลเศรษฐกิจ และพื้นที่อีกประเภทหนึ่งที่เกิดตามมา คือ พื้นที่จัดสรร ที่เกิดขึ้นหลายแห่งบริเวณถนนสายนี้ ทั้งที่เป็นที่ดินจัดสรร หมู่บ้านจัดสรร และมีการซื้อที่ดินเก็บไว้ของเหล่านายทุนที่ยังไม่มีการใช้ประโยชน์ จากคำกล่าวของผู้สนทนาที่ว่า

“เดี๋ยวนี้ที่นาไม่ค่อยมีแล้ว กลายเป็นสวนลำไยหมด ”

“ที่นาลดน้อยลง กลายเป็นบ้านจัดสรรซะมาก”

ผลจากการสนทนา จึงพบว่า พื้นที่นาลดน้อยลงกลายเป็นพื้นที่สวนลำไยไปจำนวนมาก ซึ่งสำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม(2543) ศึกษาพบว่า มีพื้นที่สวนลำไยมีอยู่ประมาณร้อยละ 70 ของพื้นที่การใช้ที่ดินทั้งหมดบริเวณ อ.สารภี ซึ่งเป็นพื้นที่สวนผลไม้ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศอีกด้วย

2. การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่เห็นได้ชัดเจนอีกประการหนึ่ง คือ การตั้งบ้านเรือนที่อยู่อาศัยของผู้คนมีการเปลี่ยนแปลงไปมาก คือ การตั้งบ้านเรือนอยู่ใกล้กับต้นยางมากขึ้นและหนาแน่น บริเวณริมถนนทั้งสองฝาก ซึ่งในอดีตจะนิยมปลูกบ้านใกล้กับต้นยาง เนื่องจากการที่ผู้คนมากขึ้น ทำให้ความต้องการที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น ดังคำกล่าวที่ว่า

“พอมีลูก ลูกแต่งงานก็ต้องออกไปตั้งเรือน ที่เดิมมันไม่พอ ก็เลยออกไปสร้างบ้านกันแถวที่ว่างริมถนน เมื่อก่อน ไม่ได้มีบ้านเยอะขนาดนี้”

3. การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรม การปลูกสร้างอาคารพาณิชย์ที่ปลูกสร้างขึ้นเป็นจำนวนมากบริเวณสองข้างทาง จากการแบ่งพื้นที่สร้างเป็นบ้านให้เช่า แบ่งขายบ้างสร้างร้านทำการค้าขาย บางร้านก็สร้างเลยออกมาบนพื้นที่ถนน การสร้างอาคารพาณิชย์ ร้านค้า ร้านขายของชำ เกิดขึ้นอย่างมากตลอดสองฝากถนน ทำให้พื้นที่บริเวณสองข้างทางกลายเป็นพื้นที่เพื่อทำการค้า เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมที่พัฒนาขึ้นจากการค้าระดับชุมชนที่มีการค้าเบาบาง เป็นการค้าระดับชุมชนที่มีการขยายตัวมากขึ้น และปะปนไปกับพื้นที่พักอาศัย มีลักษณะตามแนวยาวของถนน จากคำกล่าวของผู้ให้ข้อมูลที่ว่า

“เศรษฐกิจเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น อาคารพาณิชย์และชุมชนสองข้างทางก็หนาแน่นขึ้น ”

ผลจากการศึกษา จึงพอสรุปได้ว่า ภาวะทางเศรษฐกิจ มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน การเปลี่ยนที่ดินจากที่นาเป็นสวนลำไย เนื่องจากเกษตรกรเห็นว่าลำไย เป็นผลไม้ที่มีราคาดี จึงหันมาปลูกลำไยกันมาก และการทำการค้าเป็นการสร้างรายได้ที่ดี จึงทำให้มีการปลูกสร้างอาคารพาณิชย์ ทำการค้าขายขึ้นเป็นจำนวนมากในบริเวณสองข้างทางถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน เนื่องจากพื้นที่ที่อยู่ติดกับถนน มีความสะดวกสบายในการเข้าถึง จึงทำให้เกิดพื้นที่พาณิชย์กรรมที่เกาะตัวยาวไปตามแนวถนนทั้งสองฝาก

#### 5.1.2.5 สภาพแวดล้อม

สภาพแวดล้อมบริเวณถนนสายเชียงใหม่-ลำพูนในปัจจุบันสภาพแวดล้อมจากการพัฒนาในหลายๆ ด้าน ทั้งสภาพสังคมและเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมเช่นเดียวกัน ในปัจจุบันสภาพความร่มรื่นและสวยงามของถนนลดน้อยลงจากอดีต เนื่องจากมีการตัดโค่นต้นยางและต้นขี้เหล็กลงไปเป็นจำนวนมาก การทำผิวจราจรเข้าไปชิดโคนต้นยาง ต้นขี้เหล็ก ทำให้ต้นยางมีสภาพที่ไม่สมบูรณ์ และมีแนวโน้มว่าจะยืนต้นตายมากขึ้น โดยเฉพาะในบริเวณเขตเมืองและชุมชน การปลูกสร้างอาคารบ้านเรือน อาคารพาณิชย์เพิ่มมากขึ้น มีการถูกล้ำพื้นที่ถนน สร้างความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง รถยนต์และรถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดปัญหาการจราจร เกิดความพลุกพล่าน เกิดปัญหาทางมลพิษมากขึ้น จากคำกล่าวของผู้ร่วมสนทนาที่ว่า

“สิ่งแวดล้อมแย่ลงกว่าเก่า สภาพอากาศก็แย่ลงจากเมื่อก่อนมาก”

จึงพอสรุปได้ว่า สภาพแวดล้อมบริเวณถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ในปัจจุบันมีการพัฒนาทางกายภาพที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดการละเลยต่อสภาพทางธรรมชาติ ต้นยางถูกทำลายเพื่อทำให้เกิดความสะดวกในการเข้า-ออก และอยู่อาศัยบริเวณริมถนน อาคารบ้านเรือนพัฒนารูปแบบให้มีความทันสมัยเป็นตึก 2-3 ชั้นเพิ่มมากขึ้น และทำการพาณิชย์ ปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้นทำให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม เกิดมลภาวะทางอากาศมากขึ้น เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และบรรยากาศของชุมชนที่มีความร่มรื่น มีความเงียบสงบ สวยงามสอดคล้องกับสภาพธรรมชาติ กำลังลดน้อยลง ไปตามการพัฒนาที่เพิ่มขึ้น



ตารางที่ 1 เปรียบเทียบความแตกต่างของสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ในอดีตและในปัจจุบัน

สภาพแวดล้อมของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ในอดีต	สภาพแวดล้อมของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ในปัจจุบัน
<p><b>1. ลักษณะทางกายภาพ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ถนนเป็นถนนดิน พัฒนาเป็นคิบลูกรัง</li> <li>เส้นทางเคียวและแคบ</li> <li>- อาคารบ้านเรือนไม่หนาแน่น</li> <li>- ดินขางและคันซี้เหล็กมีสภาพสมบูรณ์</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ถนนลาดยาง ขนาดผิวจราจร 2ช่องทางไปและกลับ มีไหล่ทางเป็นทางรถมอเตอร์ไซค์</li> <li>- อาคารบ้านเรือนมีความหนาแน่นมากขึ้น</li> <li>- คันซี้เหล็กมีจำนวนลดลงและไม่สมบูรณ์</li> </ul>
<p><b>2. ลักษณะทางประชากร</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชากรอาศัยอยู่น้อย ส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่น</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประชากรหนาแน่นมากขึ้นทั้งคนท้องถิ่นเดิมและคนที่เข้ามาอยู่อาศัยจากต่างถิ่น โดยเฉพาะบริเวณติดถนนทั้งสองฝาก</li> </ul>
<p><b>3. ลักษณะทางสังคม-เศรษฐกิจ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทำการเกษตรเพื่อยังชีพ</li> <li>- ประกอบอาชีพอยู่ในท้องถิ่น</li> <li>- สังคมชนบท ผู้คนมีน้ำใจช่วยเหลือกัน</li> <li>- รายได้พอยู่พอกิน</li> <li>- ความสะดวกสบายยังมีไม่มาก</li> <li>- รักษาประเพณีและวัฒนธรรม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทำสวนลำไยเพื่อทำการค้าขาย</li> <li>- ทำงานรับจ้างและเข้าไปทำงานในเขตเมือง</li> <li>- สังคมเมือง ผู้คนไร้น้ำใจ เอาตัวรอด</li> <li>- ค่าครองชีพสูง รายได้ไม่เพียงพอ</li> <li>- มีความเจริญและสะดวกสบาย</li> <li>- เด็กรุ่นใหม่ไม่ค่อยให้ความสำคัญต่อประเพณี</li> </ul>
<p><b>4. การใช้ประโยชน์ที่ดิน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ส่วนใหญ่เป็นที่นา</li> <li>- ที่อยู่อาศัยเบาบางและไม่อยู่ใกล้คันขาง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ที่นากลายเป็นสวนลำไย และที่ดินจัดสรร</li> <li>- เกิดชุมชนหนาแน่น บริเวณสองฝากถนนมีการปลูกสร้างอาคารพาณิชย์เพื่อทำการค้าเป็นจำนวนมาก และปลูกใกล้คันขาง</li> </ul>
<p><b>5. สภาพแวดล้อม</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- มีความร่มรื่น สวยงาม</li> <li>- สภาพอากาศดี ไม่มีมลพิษ</li> <li>- ชุมชนมีความสอดคล้องกับธรรมชาติ</li> <li>- ปริมาณรถน้อย ไม่มีปัญหาจราจร</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความร่มรื่นและสวยงามของถนนลดลง</li> <li>- สภาพอากาศแยลงเกิดมลพิษ</li> <li>- การพัฒนาทำให้เกิดความเป็นเมืองมากขึ้น</li> <li>- ปริมาณรถมากขึ้น เริ่มมีปัญหการจราจร</li> </ul>

สภาพแวดล้อมของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน เนื่องจากมีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้น การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น เป็นการเปลี่ยนแปลงแบบค่อยเป็นค่อยไป คือ ค่อยๆ เปลี่ยนแปลงไปที่ละเล็กทีละน้อย มิได้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างกระทันหันหรือทันทีทันใด ทำให้ผู้คนเกิดการซึมซับเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของชีวิต ทั้งด้านเศรษฐกิจและความเจริญที่ขยายตัวออกสู่ท้องถิ่น ถนนสายนี้จึงเป็นถนนที่สำคัญและมีคนเข้ามาอาศัยอยู่เพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ จากอดีตที่ถนนสายนี้เป็นเพียงถนนสายเล็กๆ ที่ติดต่อระหว่างเมืองเชียงใหม่และลำพูน ซึ่งในปัจจุบันก็ยังคงบทบาทนี้อยู่ จึงเป็นถนนที่มีความสำคัญเส้นหนึ่งของเชียงใหม่และมีเอกลักษณ์ที่ชัดเจนคือ ต้นยางและต้นขี้เหล็กที่เกิดขึ้นมาพร้อมๆ กับถนนสายนี้ ถนนจึงได้รับการพัฒนาให้มีความสะดวกสบายและมีความคล่องตัวในการสัญจรมาโดยตลอด เมื่อพัฒนาถนนแล้วสิ่งอำนวยความสะดวก สาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ เริ่มเข้าสู่ชุมชน ผู้คนจากต่างถิ่นเริ่มเข้ามาอยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น คนจากภายนอกเหล่านี้ส่วนใหญ่เข้ามาทำการค้าและปลูกสร้างอาคารพาณิชย์ใกล้กับบริเวณต้นยางและต้นขี้เหล็ก ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่เห็นได้ชัดเจน คือ การปลูกสร้างอาคารพาณิชย์ ร้านค้าต่างๆ ที่สร้างขึ้นบริเวณริมสองฝากถนน และผู้คนท้องถิ่นดั้งเดิมเปลี่ยนแปลงอาชีพของตนเพื่อให้สามารถสร้างรายได้ที่ให้แก่ครอบครัว การปลูกข้าวเพียงอย่างเดียวทำให้ไม่สามารถต่อสู้กับค่าครองชีพที่เพิ่มมากขึ้น ในปัจจุบันจึงหันมาปลูกลำไยกันมาก ทำให้พื้นที่นาข้าวเกือบทั้งหมดกลายเป็นสวนลำไย เมื่อปลูกลำไยกันมากผลที่ตามมาคือ ผลผลิตลำไยล้นตลาด ราคาลำไยตกต่ำ ทำให้ปัจจุบันชาวสวนลำไยได้รับความเดือดร้อน รายได้ตกต่ำลง มาจากความเจริญต่างๆ ที่เข้าสู่ท้องถิ่นจึงทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ของชาวบ้าน เกิดการเปลี่ยนแปลงไปกลายเป็นมีชีวิตอยู่กับความทันสมัย อยู่กับความสะดวกสบายและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เข้าสู่ชุมชน เกิดค่านิยมที่ต้องการความสะดวกสบาย หนุ่มสาวสมัยใหม่ละทิ้งการทำงานในท้องถิ่น เปลี่ยนมาเป็นการทำงานในเมืองและนิคมอุตสาหกรรม และละทิ้งประเพณีที่ดั้งเดิมที่มีมาแต่อดีต ผู้ที่สืบสานประเพณีที่ยังคงยึดปฏิบัติกันอยู่เป็นประจำ จึงเหลืออยู่เพียงผู้สูงอายุ ผู้หลัก ผู้ใหญ่ในหมู่บ้านเท่านั้น ถึงแม้ในปัจจุบันถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน จะมีเป็นถนนที่มีความสะดวกสบาย มีความเจริญ แต่สิ่งที่เริ่มลดลงไปที่สวนทางกับความเจริญนั้น ก็คือ การสูญเสียสภาพแวดล้อมที่ดีในอดีต การอยู่กับสภาพความเป็นธรรมชาติ มีต้นไม้ที่สวยงามให้ความร่มเย็นมีอากาศที่ดี กำลั้งลดน้อยลงต้นยาง ต้นขี้เหล็ก ทำลายลงแทนที่ด้วยถนน และอาคารสิ่งปลูกสร้างเพื่อทำการค้าในแบบอาคารสมัยใหม่ บรรยากาศของความเป็นเมืองท้องถิ่นที่สอดคล้องกับต้นยางและต้นขี้เหล็กกำลังถูกทำลาย กลายเป็นบรรยากาศที่เต็มไปด้วยตึกแถวตามสองข้างทาง ในปัจจุบันถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน จึงสูญเสียความร่มรื่นสวยงาม และเอกลักษณ์ที่สำคัญของความเป็นถนนท้องถิ่นลงไปเป็นอย่างมาก

### 5.1.3 ปัญหาทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นและสาเหตุที่ทำให้เกิดปัญหา

การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่และวิถีชีวิตความเป็นอยู่ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ขึ้นในชุมชน ในขณะที่คนภายนอกมองว่าถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน เกิดการเปลี่ยนแปลงไป และมีปัญหาสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่กำลังก่อตัวขึ้นตามมาจากการพัฒนาท้องถิ่นให้เกิดความเจริญ แต่คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่กลับมองต่างออกไป ผลจากการสนทนากลุ่ม พบว่า ปัญหาสิ่งแวดล้อมต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นปัญหาขยะ ปัญหามลพิษฝุ่นละออง ปัญหาน้ำเน่าเสีย ปัญหามลภาวะทางเสียง เป็นปัญหาที่มีเกิดขึ้นในชุมชน แต่ในความคิดเห็นของประชาชน เห็นว่าปัญหาเหล่านี้เกิดขึ้นเพียงเล็กน้อย มักจะเกิดบริเวณชุมชนที่มีคนอาศัยอยู่หนาแน่น บริเวณที่ทำการค้า ตลาด แต่ปัญหาสิ่งแวดล้อมเหล่านี้ยังไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตในปัจจุบัน จากผู้ร่วมสนทนาที่พูดคล้ายกันว่า

“ปัญหาพวกนี้ มักจะเกิดในบริเวณที่เป็นชุมชน อย่างพวกตลาด ที่อยู่ริมถนน”

“ปัญหาขยะไม่ค่อยมี ถ้ามีที่เห็นก็เป็นใบยางแห้งมันร่วง แต่เดี๋ยวนี้เทศบาลก็มาเก็บไปทำปุ๋ย”

“ขยะไม่มีปัญหา ชาวบ้านก็จัดการกันเอง เอาไปเผากันท้ายสวนบ้าง ฝั่งบ้าง จะมีนิดหน่อยก็คนจากที่ไหนไม่รู้ แอบเอาถุงดำถุงขยะมาทิ้งในเขตบ้านเรา”

“ขยะไม่มีปัญหาครับ ชาวบ้านรวบรวมใส่ถุงไว้ เจ้าหน้าที่ อ.บ.ต.จะมาเก็บให้”

“ปัญหาฝุ่นละออง ก็มีบ้างเล็กน้อย ส่วนใหญ่จะมีมากช่วงเดือนเมษายน ช่วงมีลมพายุ”

“ช่วงหน้าร้อนนี้มีฝุ่นเยอะ อีกอย่างก็มาจากรถบรรทุกดิน”

“ปัญหาเสียงดังก็มี โดยเฉพาะพวกมอเตอร์ไซด์ ชอบมาขับกันคึกๆ ทำให้รำคาญ”

“ปัญหาน้ำเน่าเสียเท่าที่เห็นตอนนี้ยังไม่มีนะ”

“ปัญหาน้ำเน่าถ้าแถวๆ ถนนนี้ไม่มี จะมีก็เข้าไปในหมู่บ้านตามชุมชนด้านใน”

ผลจากการศึกษาจึงพอสรุปได้ว่า ปัญหาขยะในชุมชนยังไม่มีปัญหามากนัก เนื่องจากมีเจ้าหน้าที่ของเทศบาล หรือองค์การบริหารส่วนตำบลมาจัดเก็บให้เป็นประจำอยู่เสมอ และอีกส่วนหนึ่งชาวบ้านสามารถกำจัดขยะกันตัวเอง จึงทำให้ไม่มีปัญหาเรื่องขยะในชุมชน ส่วนขยะตามท้องถนนก็มีบ้าง ส่วนใหญ่จะเป็นกิ่งยาง ใบยางแห้งที่ร่วงลงมา แต่ก็มีเจ้าหน้าที่มาดูแลคอยเก็บกวาดตลอด ส่วนปัญหาฝุ่นละอองและมลภาวะ เกิดจากการที่ปริมาณรถในปัจจุบันเพิ่มมากขึ้น และการมีรถบรรทุกดินวิ่งผ่านถนนสายนี้ เป็นสาเหตุให้เกิดฝุ่นละอองและมลภาวะขึ้นในพื้นที่ และปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้นนี้เองก็ทำให้เกิดปัญหามลภาวะทางเสียงอีกด้วย ซึ่งก็ทำให้ประชาชนเกิดความรำคาญ และปัญหาน้ำเน่าเสีย จากการสนทนาพบว่า ไม่มีปัญหาเกี่ยวกับน้ำเสียบริเวณถนนสาย

นี้ โดยเฉพาะในเขตเทศบาลไม่พบปัญหาน้ำเน่าเสีย ทั้งนี้เพราะในบริเวณริมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ไม่ค่อยพบลำเหมืองสาธารณะ ลำเหมืองต่างๆ จะอยู่บริเวณด้านในแหล่งชุมชนน้ำเน่าเสียจึงเกิดขึ้นในชุมชนที่อยู่ด้านใน

นอกจากปัญหาทางสิ่งแวดล้อมแล้ว ปัญหาอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เช่น ปัญหาการจราจร ก็กำลังเป็นปัญหาที่สำคัญ การจราจรรูปแบบใหม่ ที่มีการใช้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ ทำให้ความต้องการในการใช้ถนนมากขึ้น ปัจจุบันจึงมีปริมาณรถเพิ่มมากขึ้น ปัญหาการจราจรจะมีปัญหาในช่วงตอนเช้า และช่วงเย็นหลังเลิกงานที่รถจะมากกว่าช่วงเวลาอื่น และการที่ปริมาณรถเพิ่มขึ้นทำให้เกิดปัญหาทางด้านฝุ่นละอองและเสียงดังตามมาด้วย บริเวณที่มีปัญหาการจราจรมักจะเป็นบริเวณทางแยก บริเวณชุมชนโดยเฉพาะทางแยกที่ใกล้กับเขตเมือง เช่นบริเวณตลาดหนองหอย หน้าตลาดยางเนิ้ง แต่พื้นที่ที่ไกลออกไปตัวเมืองออกไป ปัญหาเรื่องการจราจรก็ลดน้อยลง จากคำกล่าวของผู้ร่วมสนทนาที่ว่า

“เดี๋ยวนี้รถรามันเยอะกว่าแต่ก่อนมาก ช่วงเช้ากับตอนเย็นๆรถก็จะเยอะหน่อย”

“ก็ทำให้มีเสียงดัง มีฝุ่นละอองเยอะหน่อยช่วงที่รถเยอะ”

“ແລງๆ แยกนี้ รถมันเยอะ ฝุ่นก็เยอะด้วย”

การศึกษาถึงปัญหาสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้นบนถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน มีปัญหาทางสิ่งแวดล้อมเกิดหลายด้าน ดังกล่าวมาแล้วข้างต้น เพื่อทำการศึกษาต่อไปว่าต้นยาง ต้นขี้เหล็กซึ่งเป็นสิ่งที่อยู่กับถนนสายนี้มายาวนานได้ทำให้เกิดปัญหาอะไรในท้องถิ่นหรือไม่ คำตอบที่ได้ตรงกันมี 2 ลักษณะคือ

1. ต้นยางไม่ได้ทำให้เกิดปัญหาสภาพแวดล้อมแต่อย่างใด ปัญหาของต้นยางจะมีบ้างช่วงหน้าฝนกิ่งยางจะร่วงตกลงมา หรือน้ำร้อนช่วงมีพายุลมแรง ก็ทำให้มีอันตรายบ้างจากกิ่งยางตกใส่ แต่ปัจจุบันมีเจ้าหน้าที่เข้ามาดูแลตัดแต่งกิ่งยางที่แห้งออก เพราะเนื่องจากเคยมีผู้ได้รับอันตรายจากกิ่งต้นยางตกใส่ถึงแก่เสียชีวิต ทำให้ทางการหันมาดูแลเอาใจใส่ต้นยางมากขึ้นมากขึ้น ต้นยางไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน แต่ปัญหาทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้น เกิดจากการที่มีประชากรเพิ่มมากขึ้น ทั้งคนที่เป็นคนดั้งเดิมในท้องถิ่นและคนที่เข้ามาอยู่อาศัยใหม่ คนเหล่านี้เริ่มเข้ามาปลูกสร้างบ้านเรือน ร้านค้า อาคารพาณิชย์ ดังคำกล่าวที่ว่า

“ต้นยางจริงแล้วไม่ได้มีปัญหาอะไรเลย เพราะมันอยู่มาเป็น 100 ปีแล้ว แต่คนที่เข้ามาอยู่ คนที่มาสร้างบ้านอยู่ริมต้นยางนี้แหละที่มีปัญหา ต้นยางไม่มีปัญหา คนนี้แหละมีปัญหา”

2. ต้นยางเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหา ทำให้เกิดอันตรายมาก ทั้งจากกิ่งแห้งที่ตกลงมาและทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน เนื่องจากเจ้าหน้าที่ดูแลตัดกิ่งยางเฉพาะในเขตฝั่งถนน ส่วนฝั่งบ้านเรือนมิได้ดูแลให้ ต้องจ้างคนมาตัดกันเอง ต้นยางจึงทำให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สิน

เป็นอย่างมาก จากคำกล่าวที่ว่า

“มีคนตายกันเยอะ จากต้นยาง ปีหนึ่งๆ เป็น 10 ศพ”

“เวลามีลมพายุหรือลมแรงๆ นึกกลัว อันตราย เพราะกิ่งมันหักง่าย”

“ถ้าให้เฉื่อยนะ ต้นยาง ต้นหนึ่ง มีคนตายไม่ต่ำกว่า 10 ศพต่อต้น อย่างน้อยนะ”

ความแตกต่างทางความคิดของทั้งสองกลุ่ม จากการศึกษาทำให้พบว่า ความแตกต่างทางความคิดทั้งที่เห็นว่าต้นยางมิได้เป็นสาเหตุของปัญหา และที่เห็นว่าต้นยางทำให้เกิดปัญหามีสาเหตุมาจาก

1. การตั้งบ้านเรือน ผู้ที่ไม่ได้ตั้งบ้านเรือนอยู่ใกล้ต้นยาง จะเห็นว่าต้นยางไม่ได้สร้างความเดือดร้อน แต่ผู้ที่ตั้งบ้านเรือนอยู่ใกล้ต้นยางเห็นว่าต้นยางสร้างความเดือดร้อนให้กับชีวิตและทรัพย์สิน เนื่องจากกิ่งยางแห้งที่ร่วงและตกลงมา

2. ระยะเวลาที่ได้อยู่อาศัยในท้องถิ่น ผู้ที่เกิดและอาศัยอยู่ในท้องถิ่นจะเห็นว่าต้นยางไม่ได้สร้างความเดือดร้อน มีความรักและผูกพันกับต้นยาง แต่ผู้ที่อพยพเข้ามาอยู่ใหม่ซึ่งอยู่ใกล้ต้นยางเห็นว่าต้นยางสร้างความเดือดร้อนให้กับชีวิตและทรัพย์สิน จึงไม่เกิดความรัก ความผูกพันต่อต้นยาง

ปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นบนถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน มีสาเหตุอยู่ 2 ประการ ประเด็นใหญ่ คือ การพัฒนาความเจริญในท้องถิ่นและการเพิ่มขึ้นของประชากรบริเวณถนนสายนี้ ทั้งประชากรในท้องถิ่นและคนต่างถิ่นที่เข้ามาอยู่อาศัยภายหลัง ทำให้เกิดปัญหาและผลกระทบต่างๆ ต่อสิ่งแวดล้อม จากคำกล่าวที่ว่า

“เกิดจากการพัฒนาความเจริญและความสะดวกสบายครับ”

“คนเยอะขึ้น โดยเฉพาะคนต่างถิ่น”

แต่ปัญหาสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่เกิดขึ้น ยังมีได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตประจำวัน หรือก่อให้เกิดความเดือดร้อนใดๆ แก่ประชาชนในบริเวณถนนสายนี้ อาจเนื่องมาจาก การที่ใช้ชีวิตอยู่อาศัยภายในท้องถิ่นมาเป็นเวลานานนั้น ได้เห็นการเปลี่ยนแปลงมาต่างๆ ที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นมาโดยตลอด เป็นในลักษณะของความเคยชิน เห็นอยู่ทุกวันและในปัจจุบันการดำเนินชีวิตที่มีภาระเพิ่มมากขึ้น ทำให้คนในท้องถิ่นมองข้ามต่อสภาพแวดล้อม จึงมองว่าปัญหาสิ่งแวดล้อมบนถนนสายนี้ยังเกิดขึ้นไม่มาก ในขณะที่คนภายนอกกลับมีความเป็นห่วงต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นและปัญหาสิ่งแวดล้อมที่จะตามมาจากการพัฒนา จากคำกล่าวที่ว่า

ผลจากการศึกษาจึงพอสรุปได้ว่า การพัฒนาและการขยายตัวของเมืองทำให้ความเจริญกระจายออกไป ทำให้เกิดความเป็นเมืองมากขึ้น เมื่อเกิดความเจริญมากขึ้นประชากรก็เพิ่มมากขึ้น เพราะมีความสะดวกสบายความเจริญส่งผลถึงสถานะทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน ที่ทำให้ทุก

คนต้องทำมาหากินเพื่อความอยู่รอด อาการพาณิชย์ต่างๆ เพื่อการค้าจึงเพิ่มขึ้นอย่างมากตามบริเวณริมถนน มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และปัญหาที่สำคัญที่ตามมาจากการพัฒนาและการเพิ่มขึ้นของประชากร ก็คือปัญหาการจราจร เพราะการที่รถมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นทำให้เกิดปัญหาทางมลภาวะทางอากาศ ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาเสียงดัง และความปลอดภัยในการใช้ท้องถนนลดน้อยลง ซึ่งปัญหาต่างๆที่กำลังเกิดขึ้น ถึงในปัจจุบันยังไม่ใช่ปัญหาที่อยู่ในขั้นวิกฤต แต่การเตรียมตัวเพื่อป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้น การวางแผนเพื่อรองรับปัญหาต่างๆ จะช่วยลดปัญหาหรือทำให้มีปัญหาน้อยที่สุด

## 5.2 ความคิดเห็นในการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน

### 5.2.1 การปรับปรุงผิวจราจรและกำหนดขนาดเป็น 2 ช่องจราจร

สภาพของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูนในปัจจุบันเป็นถนนลาดยางแอสฟัลต์ ที่มีขนาดผิวจราจร 2-4 ช่องจราจรไปและกลับและมีไหล่ทางทั้งสองฝากเป็นช่องทางสำหรับรถจักรยานยนต์ ขนาดประมาณ 1.00 เมตร ซึ่งในปัจจุบันสภาพถนนอาจดูคับแคบเนื่องจากมีคันขนาดใหญ่ขนานอยู่ทั้งสองข้างทาง แต่เมื่อเข้าเขต จ.ลำพูนถนนกลับกว้างขึ้นทันที ทั้งที่ค่าเฉลี่ยความกว้างของถนนในจังหวัดลำพูนน้อยกว่าใน จ.เชียงใหม่ อาจเนื่องจากต้นไม้สองข้างทางใน จ.ลำพูน เป็นต้นไม้ขนาดเล็กและต้นไม้เล็กก็มีเหลืออยู่ไม่มากนักและปริมาณรถก็มีจำนวนกว่าในเขตเชียงใหม่ สภาพถนนสายเชียงใหม่-ลำพูนในปัจจุบัน ถนนยังถือว่าอยู่ในสภาพดี มีพื้นผิวจราจรที่สามารถใช้งานได้ดีอยู่ แต่ในปัจจุบันถนนอาจจะดูคับแคบลงไป จากการจราจรรูปแบบใหม่ ทำให้มีการใช้รถยนต์ รถจักรยานยนต์ เพิ่มมากขึ้น ความต้องการใช้รถใช้ถนนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีปริมาณรถเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีความต้องการขยายถนน ขยายผิวจราจรจึงมีเพิ่มมากขึ้น และมีบางจุดที่ถนนเริ่มมีการชำรุดในบริเวณที่เป็นชุมชน ดังคำกล่าวที่ว่า

“เดี๋ยวนี้ รถมันเยอะขึ้น ถนนมันก็เลยแคบตามไปด้วย”

“ถนนมันก็มีชำรุดบ้าง เป็นบางช่วง แต่ถ้ามองรวมๆ ก็ยังใช้ได้”

เพื่อรองรับความต้องการในการใช้ถนนที่เพิ่มมากขึ้น และให้เกิดความปลอดภัย ควรมีการปรับปรุงสภาพผิวจราจรและช่องทางการเดินรถ โดยควรปรับปรุงผิวจราจรให้เป็นผิวจราจรหลักเพียง 2 ช่องทางเดินรถ และให้มีไหล่ทางเน้นเป็นทางรถจักรยานยนต์ ข้างละประมาณ 1.50 เมตร และปรับปรุงผิวจราจรบริเวณที่ชำรุด จากคำกล่าวของผู้ร่วมสนทนาที่ว่า

“ก็คิดจะ จะได้มีถนนที่ดูเป็นระเบียบมากขึ้น”

“อยากให้ทำถนนลาดยางให้เรียบร้อยกว่านี้”

“เห็นด้วย เพราะจะได้สะดวกสบายขึ้น ยังมีคนละเล่น ยิ่งดีกว่าในปัจจุบัน”

โดยทั่วไปแล้วลักษณะการใช้รถ ใช้ถนน บนถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน จะเป็นไปตามความสะดวกของผู้ใช้ ความพอใจของผู้ขับขี่ ไม่มีการจัดระบบควบคุม และส่วนใหญ่มีความนิยมใช้รถจักรยานยนต์กันมาก ซึ่งนับว่า เชียงใหม่-ลำพูนเป็นพื้นที่ที่มีการใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดในประเทศไทย รถที่วิ่งบนถนนสายนี้มีทั้งรถที่เป็นรถของคนในท้องถิ่นท้องถิ่น รถที่สัญจรผ่านไปมารับจ้าง รถบรรทุก วิ่งปะปนกันอยู่ ตลอดเวลาและปัจจุบันจำนวนรถเหล่านี้เพิ่มมากขึ้น ซึ่งผลกระทบให้เกิดปัญหาจราจร การจราจรที่เหมาะสมบนถนนสายนี้ นอกจากการกำหนดช่องทางวิ่งให้เป็น 2 ช่องทางจราจรแล้ว ควรเป็นถนนที่มีการจำกัดความเร็วของรถ ไม่ให้วิ่งด้วยความเร็วสูง เพราะเป็นสาเหตุให้เกิดความอันตรายได้ และควรมีการกำหนดกำหนดเวลาการวิ่งของรถบรรทุก เพราะรถบรรทุกเป็นสาเหตุของการทำให้พื้นผิวของถนนเสียหายและปัญหาการจราจรหรือถ้าเป็นไปได้รถบรรทุกไม่ควรเข้ามาวิ่งในถนนสายนี้ ควรวิ่งถนนสายเลียบเมืองเส้นทางอื่น ดังคำกล่าวที่ว่า

“ควรจำกัดความเร็วรถ รถบรรทุกไม่ควรวิ่ง ให้ไปวิ่งเส้นซูเปอร์ฯแทน”

“กำหนดเวลารถบรรทุกที่จะวิ่งให้ชัดเจนและต้องควบคุมให้ได้”

“ควรจะเป็นถนนที่จำกัดความเร็ว ชัก 40 กม./ชม. และตั้งจุดตรวจจับทุก 5 กม. ถ้าไม่นั้นก็วิ่งเร็วกันอยู่ แต่มันยากที่จะไปบังคับเขา”

“ควรจำกัดความเร็วรถ ประมาณ 40-50 กม./ชม.”

ผลการศึกษาจึงพอสรุปได้ว่า การที่ประชาชนส่วนใหญ่เห็นด้วยและต้องการให้มีการปรับปรุงสภาพผิวจราจรให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ดีนั้น เนื่องจากในปัจจุบันถนนเริ่มมีการชำรุดบ้างแล้ว ในบริเวณที่มีผู้คนอาศัยอยู่หนาแน่น เช่นบริเวณหน้าทางเข้าเวียงกุมกาม และบริเวณ ต.หนองผึ้ง เป็นช่วง ๆ ถนนที่ชำรุดนี้อาจทำให้เกิดอันตรายในการขับขี่ ต้องใช้ความระมัดระวัง และถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อเหล่านี้ เวลาฝนตกจะเกิดน้ำขังสร้างความสกปรกเลอะเทอะ การปรับปรุงสภาพผิวจราจรและกำหนดช่องทางการเดินรถให้เป็น 2 ช่องทางจราจร ไปและกลับ มีไหล่ทางทั้งสองข้างเป็นทางรถจักรยานยนต์ประมาณ 1.50 เมตร ตลอดทั้งสายนั้นจะทำให้ถนนเกิดความเป็นระเบียบ และการจราจร มีสภาพที่คล่องตัว เนื่องจากในปัจจุบันการแบ่งช่องทางการจราจรยังไม่ชัดเจน บางช่วงมีไหล่ทางสำหรับรถจักรยานยนต์ บางช่วงก็ไม่มีไหล่ทาง การขับขี่ขูดข่วน จึงปะปนทั้งรถยนต์และรถจักรยานยนต์ ทำให้เกิดอันตรายบนท้องถนนได้ง่าย และเนื่องจากถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน เป็นถนนที่มีผู้คนและชุมชนอาศัยอยู่เป็นจำนวนมากและสภาพถนนแคบ การขับขี่ที่เหมาะสมควรจะต้องใช้ความระมัดระวังและควบคุมความเร็วของรถในการขับขี่ ไม่ควรใช้ความเร็วเกินไปเพราะจะทำให้เกิดอันตรายทั้งต่อผู้ขับขี่และผู้ที่ใช้รถใช้ถนนคนอื่นๆ และบรรทุกขนาดใหญ่ ไม่ว่าจะบรรทุกดิน หิน ทราย หรือแม้แต่กระทั่งบรรทุกลำไย จะต้องมีการกำหนดเวลาที่จะวิ่งบนถนนสายนี้ให้ชัดเจน จะได้ไม่ปะปนและทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด ในช่วงโมงเร่ง

คววนและควรกำหนดขนาดการบรรทุก เพราะรถขนาดใหญ่เหล่านี้เป็นสาเหตุหนึ่งของการที่ทำให้วิถนถนนเกิดความชำรุดเสียหาย การแก้ไข อาจจะทำให้รถบรรทุกหรือรถขนาดใหญ่ต่างๆ และรถที่ต้องการวิ่งด้วยความเร็วสูง เลี่ยงไปใช้เส้นทางจราจรอื่น เช่น ถนนสายเชียงใหม่-ลำปาง หรือทำเส้นทางใหม่ขึ้นมารองรับเพิ่มเติมเพื่อลดจำนวนยวดยานที่สัญจรบนถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ทำให้การจราจรสะดวกขึ้น คล่องตัวขึ้นและลดอันตรายที่จะเกิดขึ้นบนถนนสายนี้อีกด้วย

### 5.2.2 จัดทำทางเดินเท้า ทางจักรยาน

การใช้รถใช้ถนนบนถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน มีทั้งรถความเร็วสูง รถบรรทุก และรถของผู้คนในท้องถิ่น วิ่งปะปนกันอยู่ตลอดเวลา และถนนสายนี้ยังมีความนิยมใช้จักรยานยนต์กันมาก ในกลุ่มผู้มีรายได้ไม่มากนักและคนรุ่นหนุ่มสาว ซึ่งทำให้มีโอกาสประสบอุบัติเหตุได้ง่าย และจากลักษณะสังคม ระยะเดินทางที่ไม่รีบร้อนนัก ควรจะมีการจูงใจให้ใช้จักรยาน 2 ล้อ และเดินเท้าแทนบนถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน และถนนที่แยกเข้าสู่ชุมชน 2 ข้างทาง เนื่องจากมีความเหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและเป็นรูปแบบที่มีความเหมาะสมกับท้องถิ่น ทำให้เกิดความเจ็บสงบ ไม่สร้างเสียงรบกวน ไม่ทำให้เกิดอุบัติเหตุอันตรายบนท้องถนนและเป็นผลดีกับสุขภาพชุมชน ผลจากการศึกษาให้ความเห็นที่แยกได้เป็น 3 ประเด็น คือ

1. เห็นด้วยกับการทำทางเดินเท้าและทางจักรยานและสามารถทำได้ เนื่องจากในปัจจุบันการเดินทางในระยะใกล้ ผู้คนจะต้องใช้การเดินทางที่ปลอดภัย ซึ่งมีความอันตรายจากยวดยานที่วิ่งบนถนน บางที่มีป้าย ที่รานค้าต่างๆ เอามาวางไว้ริมถนน กีดขวางทางเดิน ทำให้ไม่สามารถเดินฝั่งด้านในถนนได้ ต้องออกมาเดินริมถนนที่ไม่ปลอดภัยนัก ถึงแม้การทำทางเท้าอาจมีปัญหาบ้างเนื่องจากอาคารพาณิชย์บางแห่งได้ปลูกสร้างล้ำเกินออกมาในพื้นที่ถนน ทำให้เกิดการกีดขวาง แต่ถ้าจะทำได้จริงจริง การทำทางเดินเท้าและทางจักรยาน น่าจะสามารถทำได้ตลอดทั้งสายเพราะจริงๆ แล้วถนนสายนี้ยังมีพื้นที่เหลืออยู่ ดังคำกล่าวที่ว่า

“ดีค่ะ เพราะในปัจจุบันกำลังรณรงค์ให้ใช้จักรยานกัน ถ้าทำได้ก็จะทำให้คนหันมาใช้จักรยานกันมากขึ้น ก็ทำให้รถไม่ติด ลมมลภาวะและก็ออกกำลังกายด้วย”

“อยากให้มีทางเดินเท้ามานานแล้ว เพราะเดินบนถนนมันอันตราย”

“อยากได้ถนนที่เป็นระเบียบกว่านี้ มีทางเดินอย่างปลอดภัย”

“คิดว่าสามารถทำได้ เพราะจากต้นยางยังมีพื้นที่เหลืออยู่อีกประมาณ 1.00 เมตร ก็น่าจะทำทางเดินได้ ส่วนตรงไหนที่ล้ำถนนออกมา ก็ต้องมีการจัดการอย่างจริงจังและคนทำผิดก็ต้องยินยอมด้วย”

“ตลอดทั้งสาย น่าจะมีที่ว่างเหลือไม่ต่ำกว่า 1.00 เมตร น่าจะสามารถพัฒนาได้และ



ชาวบ้านก็ต้องการด้วย”

การทำทางเดินเท้าให้มีรูปแบบที่เหมาะสมกับสภาพแวดล้อม จะทำให้ถนนสายนี้เกิดความสวยงามและเหมาะสมต่อการใช้สอย เป็นที่พอใจของชุมชน ผู้ร่วมสนทนาให้ความเห็นที่แตกต่างกันออกไป ตามความคิดของแต่ละคน ดังนี้

“น่าจะทำเป็นทางลาดยางแบบเดียวกับถนน”

“เป็นบล็อกตัวหนอนดีกว่า เวลาฝนตกน้ำซึมได้ ถ้าลาดยางน้ำจะไหลเข้าไปในบ้าน และกั้วรถมอเตอร์ไซค์มันจะเข้ามาวิ่งแทน”

“ทำเป็นทางลาดยางเพราะว่าจะขี่จักรยานได้สบายกว่า และมีความสวยงามเรียบร้อย”

“ควรทำรั้วกันแบบถนนสายเมรัม แบ่งออกไปเลย”

รูปแบบของทางจักรยานและทางเดินเท้า ผู้ร่วมสนทนาแสดงความเห็นไว้หลายรูปแบบ มีทั้งให้ทำเป็นทางลาดยาง แบบเดียวกับถนน บางท่านเสนอว่าให้ทำเป็นบล็อกตัวหนอน เพราะว่ามี ความสวยงาม และบางท่านก็เสนอให้มีการทำรั้วกันเป็นแนวเพื่อแบ่งทางเดินรถออกจากทางเดินเท้า แต่ส่วนใหญ่แล้วเห็นว่ารูปแบบของทางเดินเท้าและทางจักรยานที่เหมาะสม ควรเป็นทางลาดยางแบบเดียวกับถนน จะมีความสอดคล้องทั้งรูปแบบ สีสีน และไม่ขัดแย้งกับสภาพธรรมชาติที่มีอยู่

2. เห็นด้วยกับการทำทางจักรยานและทางเดินเท้าแต่คิดว่าไม่สามารถเป็นไปได้ เนื่องจากถนนในปัจจุบันมีความคับแคบไม่น่าจะทำได้ และอาคารพาณิชย์ที่ปลูกสร้างอยู่ตามริมถนน แต่ก็เห็นว่า การทำทางเดินเท้าและทางจักรยานเป็นประโยชน์ต่อชุมชน จากคำกล่าวที่ว่า

“เห็นด้วยแต่ติดที่อาคารพาณิชย์ มันมีที่เหลือน้อย”

“สภาพถนนมันแคบ การสร้างทางจักรยานและทางเท้าคงจะทำได้ยาก”

“ถ้าสร้างได้ก็ดีเป็นประโยชน์ต่อประชาชน แต่เดี๋ยวนี้มันไม่มีที่จะสร้างแล้ว”

3. ไม่เห็นด้วยกับการทำทางจักรยานและทางทางเดินเท้า เป็นกลุ่มที่แสดงความคิดเห็นไม่มากนัก เห็นว่าทางเดินเท้าทางจักรยาน ไม่มีความจำเป็นเพราะปัจจุบันไม่ค่อยมีผู้นิยมการเดินเท้า หรือขี่จักรยานกันแล้ว ส่วนใหญ่จะใช้รถกันมาก และถนนก็คับแคบไม่สามารถทำได้แล้ว จากคำกล่าวที่ว่า

“จะทำให้ถนนแคบลง ทางที่ดีไม่ควรทำ”

“เดี๋ยวนี้เขาไม่ค่อยเดินกันแล้ว มีรถก็ใช้รถกัน ทำไปคนก็ไม่เดิน”

“ไม่เห็นด้วย ปล่อยให้แบบนี้ก็ดีแล้ว ปรกติก็เดินกันได้”

นอกจากความคิดเห็นที่กล่าวมาข้างต้นแล้ว มีบางท่านได้ให้ความเห็นที่ต่างออกไป เช่น

“ทำได้ก็ดี แต่ถ้าไม่ทำก็ทำถนนเพิ่มขยายถนนออกไป”

สาเหตุที่ทำให้เกิดความขัดแย้งทางความคิด อาจมีสาเหตุมาจากหลายประการ คือ

1. ลักษณะการดำเนินชีวิตที่แตกต่างกัน ผู้คนที่นิยมหันมาใช้รถยนต์ และรถจักรยานยนต์กันมาก ถึงแม้ในระยะทางใกล้ๆ เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการสัญจรจากการเดินเท้า และการใช้จักรยานในระยะทางใกล้ เป็นการใช้รถยนต์ และรถจักรยานยนต์ แต่ก็มีผู้ที่ต้องการใช้การเดินเท้าในระยะทางใกล้ ส่วนใหญ่จะเป็นผู้สูงอายุที่ยังใช้วิถีชีวิตแบบชาวบ้านดั้งเดิมอยู่หรือบางท่านที่อาจจะไม่มีรถยนต์ รถจักรยานยนต์ จึงเห็นควรให้สร้างทางเดินเท้าและทางจักรยาน

2. การมีส่วนร่วมได้เสียจากการทำทางจักรยาน ผู้ที่ตั้งบ้านเรือนเพื่อทำการค้า บริเวณริมถนน ไม่ต้องการให้ทำทางเท้า เนื่องจากจะทำให้ความสะดวกในการเข้าถึงบริเวณหน้าร้าน ลดน้อยลง อาจจะส่งผลกระทบต่อรายได้

3. การรับรู้ประโยชน์จากการทำทางเท้าและทางจักรยานที่ต่างกัน ผู้ที่เห็นว่าการทำทางเท้าและทางจักรยานจะเป็นประโยชน์ต่อชุมชน ที่จะทำให้เกิดความปลอดภัยในการใช้ถนน และช่วยลดมลพิษ และยังเป็น การออกกำลังกายอีกด้วยจึงสนับสนุนให้สร้างทางจักรยาน ผู้ที่ไม่เห็นประโยชน์จึงเห็นว่าไม่จำเป็นที่ต้องสร้างทางเท้าและทางจักรยาน

ผลการศึกษา จึงพอสรุปได้ว่า การที่ประชาชนส่วนใหญ่มีความเห็นว่าถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ควรจะต้องมีการทำทางเดินเท้าและทางจักรยานนั้น เนื่องจากวิถีชีวิตในปัจจุบันผู้คนที่อาศัยอยู่ริมถนนและบริเวณใกล้เคียง ยังมีผู้ที่ต้องการเดินเท้าสัญจรในช่วงที่ไม่ไกลมากนัก ถึงแม้ในปัจจุบันผู้คนส่วนใหญ่จะนิยมไปไหนมาไหนด้วยการขับขี้อักรยานยนต์ก็ตาม ในระยะทางที่ไม่ไกล แต่ผู้ที่ต้องการเดินเท้าก็ยังมียู่ การเดินเท้าในปัจจุบัน จะต้องไปเดินกันริมถนนบริเวณไหล่ทางของถนน เนื่องจากที่ว่างหลังคันข้างไม่สามารถเดินได้ เพราะมีการปลูกสร้างอาคารล้อมแนวถนน ออกมา บ้างก็มีป้ายตั้งระเคระกะตามแนวริมถนนทำให้ไม่สามารถเดินได้ ชาวบ้านที่จะเดินต้องออกมาเดินปะปนไปกับรถที่วิ่งอยู่บนถนน และรถบนถนนสายนี้ก็วิ่งกันค่อนข้างเร็ว ทำให้ไม่ปลอดภัยอาจเป็นอันตรายจากการถูกรถชน รถเฉี่ยวได้ การมีทางเดินเท้าและทางจักรยานที่ปลอดภัยโดยใช้วัสดุที่มีความเหมาะสมกับสภาพท้องถิ่นด้วยการทำเส้นทางลาดยางเล็กๆ ขนานไปตลอดแนวทั้งสองข้างถนน จะทำให้เกิดความกลมกลืนกับสภาพท้องถิ่นและธรรมชาติ เพราะถ้าใช้เป็นบล็อกตัวหนอนหรือผิวคอนกรีต จะทำให้ดูแล้วเกิดความแข็งกระด้าง และดูเป็นตลิ่งแต่งการถนนมากจนเกินไป และประโยชน์ของการทำทางเดินเท้า ทางจักรยาน จะทำให้คนหันมาใช้วิธีการเดินเท้าและใช้จักรยานในระยะทางที่ไม่ไกลนัก แทนการใช้รถยนต์และรถจักรยานยนต์ ซึ่งก็ทำให้เกิดการลดการใช้รถยนต์และจักรยานยนต์ สร้างความปลอดภัยในการใช้ถนนมากขึ้น สามารถแก้ปัญหาการจราจร แก้ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถ นอกจากนี้ยังเป็นการออกกำลังกาย สร้างสุขภาพที่ดีขึ้นของคนในท้องถิ่นและทำให้ลดปัญหาทางสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะลดมลภาวะทางอากาศลง

ได้ ทำให้บ้านเมืองมีความน่าอยู่ขึ้นได้อีกทางหนึ่งด้วย(อนุ เนินหาด,2539)

### 5.2.3 ปลุกเสริมต้นยาง ต้นขี้เหล็กและจัดภูมิทัศน์ตามแนวถนน

เอกลักษณ์ที่สำคัญของถนนสายนี้อยู่ที่ต้นยางใหญ่ทั้งสองข้างในเขตจังหวัดเชียงใหม่ และต้นขี้เหล็กที่ปัจจุบันยังพอมีหลงเหลือให้เห็นอยู่บ้าง ในเขตจังหวัดลำพูน ต้นยางใหญ่ต้นแรกเริ่มจากที่ตึ๊งการไฟฟ้าส่วนภูมิภาค ต.หนองหอย จ.เชียงใหม่ ไปจนถึงเขตเทศบาลเมืองลำพูน ในปัจจุบันต้นยางมีความสูงกว่า 35 เมตร และต้นขี้เหล็กมีความสูงประมาณประมาณ 20 เมตร จากการสนทนากลุ่มผู้เข้าร่วมสนทนากลุ่มมีความเห็นเหมือนกันว่าเอกลักษณ์ของถนนสายนี้อยู่ที่ต้นยางและต้นขี้เหล็กและเป็นถนนที่ไม่มีที่อื่นเหมือน จากคำกล่าวที่ว่า

“ต้นยางนี้ถือว่าเป็นสัญลักษณ์ของสารภีเลยละ ทางอำเภอยังเอามาตั้งเป็นคำขวัญของ อ.สารภี”

“ถนนแบบนี้มีสายเดียวในโลก ต้นยางนี้เป็นสัญลักษณ์”

“ในเขตลำพูน สัญลักษณ์ คือ ต้นขี้เหล็กและเดียนมีชอมพอ(ต้นหางนกยูง)ปลูกด้วย เป็นสัญลักษณ์”

การศึกษาเรื่องของต้นยางและต้นขี้เหล็กนั้น เนื่องจากเป็นต้นไม้ที่มีความเก่าแก่ ทำให้เป็นต้นไม้ที่ได้รับการอนุรักษ์ แต่ความเห็นในการอนุรักษ์ต้นยาง จากการศึกษาสามารถแยกได้เป็น 2 ประเด็น คือ

1. กลุ่มที่ต้องการอนุรักษ์ต้นยาง เนื่องจากเป็นต้นไม้ที่มีความเก่าแก่ ต้นยาง และต้นขี้เหล็กเป็นสัญลักษณ์ที่ทำให้ถนนสายนี้มีความแตกต่างไปจากถนนเส้นอื่นๆ ประโยชน์ของต้นยางและต้นขี้เหล็กทั้งสองฝากถนน ยังทำให้เกิดความร่มรื่นแก่ถนน ช่วยลดมลภาวะและยังมีคุณค่าทางจิตใจต่อความรู้สึกของผู้คนในท้องถิ่น และเป็นความผูกพันที่มีมากกว่า 100 ปี ดังคำกล่าวที่ว่า

“ต้นยางควรอนุรักษ์ไว้ แต่มีบางคนก็ไม่อยากเอาไว้ อย่างที่หน้าตลาดยางเนิ้ง เขาเจาะต้นยางและเอาดินประสิวใส่ให้ต้นยางตาย ก็ตายไปหลายต้นทีเดียว เพราะจะได้ไม่ขวางทางเข้าออกตลาด แต่ตอนหลังเทศบาลก็ให้เขาชดใช้ ปลูกต้นยางใหม่และก็ปรับเป็นเงินไปเยอะ ไม่รู้ว่าเท่าไร แต่เห็นเขาว่าเยอะ แต่อย่างว่าต้นยางมันปลูกมาเป็น 100 ปี เอามาปลูกเสริมก็ต้นเล็กนิดเดียว อีกก็ปีกว่ามันจะโตเท่าของเดิม”

“ต้นขี้เหล็ก เราต้องอนุรักษ์ไว้ เพื่อเป็นสิ่งแวดล้อมที่ดีต่อไปเพื่อลูกหลาน”

“ต้นขี้เหล็กควรอนุรักษ์ไว้เป็นเอกลักษณ์ของถนนสายสำคัญสายนี้

“ต้นยางนี้ดี ถนนมันร่มรื่นดี อีกอย่างก็อื่นก็ไม่มีเหมือนบ้านเรา เราก็ใช้เป็นแหล่ง

ท่องเที่ยวได้”

“ประโยชน์ก็ให้ความร่มรื่น ให้ความร่มเย็น และก็ช่วยดูดซับมลภาวะ”

2. กลุ่มที่ไม่ต้องการอนุรักษ์ต้นยางและต้นจืดเหล็กไว้ เนื่องจากเห็นว่าต้นยางไม่เหมาะสมที่จะอยู่ในเมืองได้ เป็นไม้ป่าที่มีขนาดใหญ่ ทำให้ไม่สามารถขยายถนนและเกิดอันตรายในการใช้ถนน และกิ่งยางแห้งที่ร่วงทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ที่สร้างบ้านเรือนอยู่ริมถนน และต้นยาง ต้นจืดเหล็กเหล่านี้ กีดขวางการทำการค้าขาย หรือกีดขวางทางเข้า-ออกของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณริมสองฝากถนน ถึงมีผู้ที่หวังผลประโยชน์บางคนที่ต้องการทำการค้าบริเวณริมสองฝากถนนพยายามฆ่าต้นยางให้ตาย ทำให้ต้นยางลดน้อยลงมาก จากคำกล่าวที่ว่า

“ต้นยางสร้างความอันตรายให้แก่ผู้ที่สัญจรไปมา”

“ต้นยางประโยชน์ก็มี แต่โทษก็มีมาก ลักษณะ มีคุณอนันต์ มีโทษมหันต์”

“นอกจากจะให้ความร่มรื่น ก็ไม่เห็นจะมีประโยชน์อะไรแต่เป็นอันตรายมากกว่า”

“ต้นยางไม่มีประโยชน์ ไม่ควรมาอยู่ในชุมชน ควรอยู่ในป่า”

ความขัดแย้งทางความคิดของคนทั้งสองกลุ่ม อาจวิเคราะห์ได้จากสาเหตุดังนี้ คือ

1. การให้คุณค่าและการรับรู้ประโยชน์ที่ต่างกัน เพราะกลุ่มที่ต้องการอนุรักษ์เห็นว่าต้นยางและต้นจืดเหล็กมีประโยชน์ต่อท้องถิ่น ที่ทำให้เกิดความร่มรื่น สวยงาม แต่กลุ่มที่ไม่ต้องการอนุรักษ์กลับเห็นว่าต้นยางไม่มีประโยชน์และยังทำให้เกิดอันตราย

2. การมีส่วนได้ส่วนเสีย ผู้ที่ไม่ต้องการให้อุรักษ์ต้นยาง เห็นว่าต้นยางเป็นอุปสรรคต่อการประกอบอาชีพที่ทำการค้าบริเวณสองฝากถนน ต้นยางบดบังหน้าร้าน ทำให้คนมองไม่เห็น จึงขายสินค้าได้น้อย และการเข้า-ออกไม่สะดวก ไม่มีที่จอดรถ ก็ทำให้เสียลูกค้า จึงทำการฆ่าต้นยาง เพื่อให้สามารถมองเห็นร้านได้ชัดเจนขึ้น และมีที่จอดรถเข้าออกได้อย่างสะดวกสบาย

3. ความรักและความผูกพันต่อท้องถิ่น ผู้ที่ไม่ต้องการให้อุรักษ์ต้นยางส่วนใหญ่แล้ว เป็นผู้ที่ยอพยพเข้ามาอยู่อาศัยในภายหลัง มาเพื่อทำการค้าและมาปลูกสร้างบ้านเรือนอยู่ใกล้กับต้นยาง ผู้คนเหล่านี้ไม่มีความผูกพันกับต้นยาง จึงต้องการโค่นต้นยางเพื่อเปิดทางทำการค้า แต่ผู้ที่ต้องการอนุรักษ์ ส่วนใหญ่เป็นคนท้องถิ่นดั้งเดิม และโตมากับต้นยางและรู้ว่า ปู่ ย่า ตา ยาย เป็นผู้ช่วยกันปลูกต้นยางมาตั้งแต่อดีต จึงมีความรักและความหวงแหนต้นยาง

ผลการศึกษา ทำให้เห็นว่า ผู้ที่ต้องการอนุรักษ์ต้นยางและต้นจืดเหล็กไว้ เป็นความรู้สึกที่เกิดจากความผูกพันที่มีมายาวนาน ถึงแม้จะมีผู้ที่ไม่เห็นด้วยเนื่องจากผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ทำลายต้นยางลง ส่วนใหญ่เป็นผู้อาศัยอยู่ริมถนน แต่ถึงอย่างไรก็ตามผู้เข้าร่วมสนทนาส่วนใหญ่ต้องการที่จะอนุรักษ์ต้นยางไว้ ส่วนต้นยางและต้นจืดเหล็กที่ตายไปทั้งจากที่ตายเองตามธรรมชาติและเจตนาทำให้ตายจากผู้หวังประโยชน์บางคน ควรให้มีการปลูกเสริมต้นยางและต้น

จี้เหล็กที่ตายแล้ว และใช้ต้นยางปลูกเสริมต้นยางที่ตาย และต้นจี้เหล็กปลูกเสริมต้นจี้เหล็กที่ตายจะมีความเหมาะสมที่สุด ดังที่กล่าวว่า

“ต้นยางที่ตาย ควรปลูกเสริมก็ใช้ต้นยางนี้แหละไม่ควรใช้ต้นอื่น”

“ปลูกเสริมใช้ต้นยาง เพราะไม่ต้องดูแลรักษามาก ถ้าเป็นต้นอื่น ต้องดูแลรักษาเยอะ ยิ่งถ้าเป็นดอก ดอกร่วงก็ต้องมาคอยเก็บกวาดอีก”

“ควรปลูกให้เหมือนเดิม แบ่งตามจังหวัดเหมือนเดิม”

“ปลูกทดแทนเหมือนของที่มีอยู่เดิม ตามสมควรและสภาพถนน”

ผลจากการศึกษาจึงพอสรุปได้ว่า มีทั้งกลุ่มที่ต้องการอนุรักษ์ต้นยาง และกลุ่มที่ไม่ต้องการอนุรักษ์ต้นยาง กลุ่มที่ต้องการอนุรักษ์ส่วนใหญ่จะมีได้อยู่อาศัยติดกับต้นยางหรือถนน ส่วนกลุ่มที่ไม่ต้องการอนุรักษ์ส่วนใหญ่เป็นคนที่อยู่อาศัยอยู่ติดกับต้นยาง ซึ่งทำให้ได้รับอันตรายจากต้นยาง ซึ่งมีความใกล้เคียงและสอดคล้องกับ วิชระ พนิชธรรมกุล(2541) ที่ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์มรดกต้นยางนาของประชาชน พบว่า มีบางกลุ่มต้องการให้ตัดต้นยางนา เพื่อทำธุรกิจค้าขาย การก่อสร้างบ้านเรือน และคิดว่าต้นยางนาเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากถนนสายเชียงใหม่-ลำพูนแคบ และผลการศึกษาที่สอดคล้องกับผลการวิจัยของ สุเมธ เจตปิยะวัฒน์ (2535) ที่พบว่าประชาชนที่มีทัศนคติเชิงลบต่อต้นยาง โดยเห็นถึงผลเสียที่มีต่อต้นยาง 4 ด้าน คือ

1. กิ่งยางก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายและชีวิต ทรัพย์สินและบ้านเรือน
2. ต้นยางมีส่วนก่อให้เกิดอันตรายบนท้องถนน
3. ต้นยางเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาท้องถิ่น
4. ลักษณะของต้นยางธรรมชาติ ไม่เหมาะที่จะปลูกในแหล่งชุมชน

และกลุ่มผู้ที่มีทัศนคติทางบวกต่อการอนุรักษ์ต้นยางนา เห็นว่า ต้นยางนาเป็นสัญลักษณ์ของอำเภอสารภีร้อยละ 90.8 เห็นด้วยกับคุณประโยชน์ของต้นยางนาร้อยละ 87.9 ไม่เห็นด้วยว่าต้นยางนาเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 80.4 และเสนอให้มีการปลูกต้นยางแทนต้นที่ตายร้อยละ 70.7

การปรับปรุงสภาพภูมิทัศน์นอกจากจะทำการอนุรักษ์ต้นยาง และต้นจี้เหล็ก ให้คงอยู่ และปลูกเสริมต้นยาง ต้นจี้เหล็ก ในบริเวณที่ตายลงเป็นจำนวนมาก การพัฒนาให้ถนนสายนี้เกิดความสวยงามทางสภาพภูมิทัศน์ ควรมีการปลูกไม้พุ่มไม้ประดับเพิ่มเติมให้เกิดความสวยงามและยังช่วยในเรื่องของสภาพอากาศ ช่วยลดฝุ่นละออง แต่การปลูกไม้ดอกไม้ประดับจะต้องควรคำนึงถึงการดูแลรักษาด้วย เพราะถ้าใช้ต้นไม้ที่ไม่ทน ก็จะสวยเฉพาะตอนที่ปลูก เมื่อไม่มีคนมาดูแลก็จะตายและทรุดโทรม ทำให้ความเสียหายลดน้อยลง จากคำกล่าวที่ว่า

“น่าจะมีการปลูกไม้ประดับเพิ่มเติม อาจจะใช้ต้นบัวหลวงสี(พุทธรักษา)ปลูกไปตาม

แนวถนน”

“ปลูกดอกเอื้องที่ต้นยางเพิ่มตลอดทั้งสาย”

“ฉันว่า ปลูกต้นกำมุง ก็ดีนะ สวยดี”

“น่าจะเอาต้นไม้มาปลูก พวกไม้พุ่มเข้ามาปลูก เพราะจะได้ช่วยลดฝุ่นละอองได้”

“ได้ต้นยางน่าจะปลูกต้นไม้ไว้รอบๆ ส่วนที่วางที่เหล็กก็ปูหญ้า หรือบางจุดก็ทำสวนหย่อม ปลูกหญ้ามันไม่ต้องดูแลอะไรมาก”

“ใช้เกี่ยวกับต้นไม้ เพราะถนนฝุ่นเยอะ เอาต้นไม้เข้ามาช่วยจะลดฝุ่นได้”

“ควรจะปลูกดอกไม้ที่มีความทน หรือเป็นหญ้าที่ไม่ต้องดูแลมาก”

ผู้เข้าร่วมสนทนาส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการปลูกต้นไม้เพิ่มเติม เพื่อให้ถนนสายนี้เกิดความสวยงาม และสามารถช่วยลดฝุ่นละอองและมลพิษในอากาศ แต่ก็มีผู้ร่วมสนทนาบางคน ไม่เห็นด้วยเนื่องจากถนนสายนี้มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นอยู่บ่อยๆ

“ปลูกต้นไม้เพิ่ม คงลำบาก ลำบากหน้าบ้าน ปลูกไปก็ไม่คุ้ม รถลงบ่อย”

เนื่องจากผู้ร่วมสนทนาเกรงว่า การปลูกไม้ดอกไม้ประดับบริเวณหน้าบ้านของตน ซึ่งอยู่ติดกับถนน จะทำให้เกิดความลำบากในการเข้าออกและถนนสายนี้มักมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบ่อยๆ จะทำให้ต้นไม้เสียหาย และเมื่อเสียหายก็มักไม่ค่อยมีใครมาดูแลให้ดีเหมือนเดิม แต่ผู้ร่วมสนทนาส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการพัฒนาถนนสายนี้เพื่อให้เกิดความสวยงามทางภูมิทัศน์ โดยการปลูกไม้พุ่มไม้ประดับ ปลูกหญ้า ตามบริเวณสองฝากถนน

จากการศึกษาในเรื่องนี้ จึงสรุปได้ว่า ความคิดเห็นถูกแตกออกเป็น 2 ประเด็น คือ กลุ่มที่ต้องการให้อุรักษ์ต้นยางและต้นจี่เหล็กไว้ อีกกลุ่มหนึ่งเป็นกลุ่มที่ไม่ต้องการให้อุรักษ์ต้นยางและต้นจี่เหล็ก แต่ส่วนใหญ่แล้ว ประชาชนต้องการให้มีการอนุรักษ์ต้นยางและต้นจี่เหล็กไว้ การที่ประชาชนต้องการให้มีการอนุรักษ์ต้นยางและต้นจี่เหล็กนั้น ส่วนใหญ่แล้วเป็นชาวบ้านที่อยู่อาศัยในบริเวณถนนสายนี้มาตั้งแต่อดีต เป็นคนดั้งเดิมในท้องถิ่น เกิดมาก็เห็นต้นยางมาตลอด จึงเกิดความรัก ความผูกพัน และหวงแหนต้นยางและต้นจี่เหล็ก เพราะในสมัยรุ่น ปู่ ย่า ตา ยาย ได้ช่วยกันปลูกและดูแลรักษาจนต้นยางเติบโต สูงใหญ่ กลายเป็นสัญลักษณ์ของถนนสายนี้ และคงประโยชน์ให้ความร่มรื่นสวยงามแก่ท้องถิ่น แต่ผู้ที่ไม่ต้องการอนุรักษ์ต้นยาง ต้นจี่เหล็ก ส่วนใหญ่เป็นคนต่างถิ่นที่เข้ามาอยู่อาศัยภายหลัง จึงไม่เกิดความรัก ความผูกพันต่อต้นยาง เห็นว่าต้นยางไม่เหมาะสมที่จะมาอยู่ในเมือง ต้นยางทำให้เกิดอันตรายบนท้องถนนและทรัพย์สิน ถึงขนาดฆ่าต้นยางและต้นจี่เหล็ก ที่กีดขวางทางเข้า-ออก หน้าบ้านหรือร้านค้า โดยมีได้ค่านึงว่ากว่าที่ต้นยาง ต้นจี่เหล็กจะโตขึ้นมาใช้เวลากว่า 100 ปีแล้ว เพียงเพื่อต้องการความสะดวกสบายให้เกิดขึ้นตน แต่ถึงอย่างไรก็ตามผู้คนส่วนใหญ่ยังต้องการให้อุรักษ์ต้นยางไว้ ดังนั้นในการอนุรักษ์ต้นยาง จึงต้องดูแล

แลร์กษาดันยาง ต้นจี้เหล็กให้อยู่ในสภาพที่ดี และทำการปลูกเสริมต้นยางและต้นจี้เหล็กขึ้นมาใหม่ โดยผู้ที่ทำให้ต้นยางตายต้องเป็นผู้ที่รับผิดชอบปลูกขึ้นมาใหม่ ส่วนต้นยางที่ตายเองตามธรรมชาติ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้รับผิดชอบและให้ประชาชนร่วมกันปลูก เพื่อให้เกิดความรักและหวงแหนต่อต้นไม้ โดยใช้ต้นยางและต้นจี้เหล็กเดิมเพื่อคงความเป็นเอกลักษณ์ของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน รวมไปถึงการพัฒนาถนนสายนี้ให้เกิดความสวยงามทางสถาปัตยกรรม ควรจะต้องมีการปลูกไม้ดอกไม้ประดับเพิ่มเติม โดยใช้พืชพรรณที่มีความเหมาะสมต่อท้องถิ่น มีความคงทนไม่ต้องการการดูแลรักษามาก ก็จะทำให้เกิดการพัฒนาและอนุรักษ์ที่เหมาะสมกับท้องถิ่นและลดปัญหามลภาวะทางอากาศได้อีกด้วย

#### 5.2.4 วิธีการและมาตรการดูแลรักษาดันยาง ต้นจี้เหล็ก

ต้นยางและต้นจี้เหล็กเป็นต้นไม้เก่าแก่ที่อยู่ถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน มีอายุกว่า 100 ปี ปัจจุบันมีขนาดใหญ่โดยเฉพาะต้นยางสูงกว่า 35 เมตร และต้นจี้เหล็กถึงเหลือจำนวนอยู่ไม่มาก แต่ก็ขนาดใหญ่เช่นเดียวกัน ถึงแม้ว่าจะมีกลุ่มคนบางกลุ่มไม่ต้องการให้เก็บต้นยางและต้นจี้เหล็กไว้ แต่คนส่วนใหญ่ยังมีความต้องการที่จะอนุรักษ์ต้นยางไว้ การดูแลรักษาดันยางและต้นจี้เหล็กเพื่อให้อยู่กับถนนสายนี้ตลอดไปและเกิดความปลอดภัยแก่ผู้ที่อยู่อาศัยในท้องถิ่นและผู้ที่เกี่ยวข้องไปมาบนท้องถนนสายนี้ เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องควรเข้ามาดูแลอย่างใกล้ชิดและมีความต่อเนื่อง ควรตัดกิ่งยาง กิ่งไม้ที่แห้งให้สม่ำเสมอ ต้นจี้เหล็กควรตัดตอนไม่ให้สูง ถึงแม้ปัจจุบันจะมีเจ้าหน้าที่คอยมาตัดกิ่งยางเป็นประจำ แต่ก็ยังมีปัญหาในความไม่ทั่วถึงอยู่ ดังคำกล่าวที่ว่า

“กรมทางมักจะตัดต้นไม้เฉพาะด้านในถนน อีกด้านที่อยู่ติดกับบ้านไม่ค่อยตัดให้เราต้องไปจ้างชาวบ้านมาตัดเพิ่มต้นละ 4,000-5,000 บาท”

“เจ้าหน้าที่ต้องมาดูแลถนน มาดูแลตัดกิ่งแห้งทิ้งไป”

“ถ้าเจ้าหน้าที่ มาคอยดูแลตัดต้นยาง กิ่งแห้ง ต้นยางก็ไม่มีปัญหาอะไร”

“ควรให้มีการตกแต่งกิ่งก้าน อย่าให้มีกิ่งที่แห้งและไม่สมบูรณ์ ต้องตัดออกก่อน”

การดูแลรักษาดันยางและต้นจี้เหล็กนั้น การดูแลของเจ้าหน้าที่ยังไม่ทั่วถึง เพราะการดูแลทำเพียงตัดกิ่งไม้แห้งฝั่งด้านในถนนด้านเดียว แต่ด้านที่เป็นที่อยู่อาศัย เจ้าหน้าที่ไม่ได้ดูแลให้ ทำให้ผู้ที่อยู่อาศัยอยู่ริมถนนต้องจ้างวานชาวบ้านให้มาขึ้นต้น เพื่อริดกิ่งใบแห้งออกซึ่งก็ใช้ค่าใช้จ่ายสูง แต่ทั้งนี้อาจเป็นเพียงพื้นที่บางส่วนหรือบางบริเวณเท่านั้นและในเขตลำพูนเจ้าหน้าที่มักไม่ค่อยมาดูแล จึงเป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่ต้องเข้ามาดูแลให้ทั่วถึงและใกล้ชิดกับปัญหามากกว่านี้

นอกจากการดูแลรักษาดันยาง ต้นจี้เหล็กเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้อยู่อาศัยและผู้ใช้เส้นทางสัญจรแล้ว การจะทำให้ถนนมีความปลอดภัยมากขึ้น ควรจะมีการเพิ่มป้ายสัญญาณเพื่อ

เตือนให้เกิดความระมัดระวังในการใช้ถนนมากขึ้น จากคำกล่าวที่ว่า

“น่าจะมีการเพิ่มป้ายสัญญาณบอกให้ระวังมากกว่านี้”

“ทำป้ายสัญลักษณ์ ไฟเตือน ตามโค้งที่มักเกิดอุบัติเหตุบ่อยๆ”

“ควรทำป้ายบอกระวังคันจีเหล็ก ดันยาง ทุก 200 เมตร”

“จัดทำเครื่องหมายสะท้อนแสงติดตามต้นไม้และที่สำคัญผู้ขับขี่รถต้องใช้ความระมัดระวัง”

การดูแลรักษาต้นยางและคันจีเหล็ก โดยการตัดแต่งกิ่งแห้งที่จะเป็นอันตราย จากเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบอย่างสม่ำเสมอและการเพิ่มความปลอดภัยในการใช้เส้นทางด้วยการเพิ่มป้ายเตือนให้ระวังอันตรายจากต้นยางและคันจีเหล็ก ติดตั้งสัญญาณไฟเตือนในจุดที่อันตราย ติดสัญญาณและแถบสะท้อนแสงที่ต้นยางและคันจีเหล็กทุกต้น เป็นต้น จะทำให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้คนและรักษาต้นยาง คันจีเหล็กให้อยู่คู่กับถนนสายนี้ต่อไป นอกจากจะดูแลต้นยางและคันจีเหล็กให้อยู่ในสภาพดีแล้ว และติดตั้งสัญญาณหรือป้ายต่างๆ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยของผู้ที่ใช้ถนน ผู้ใช้รถใช้ถนนเองก็ควรมีการมีวินัยในการขับขี่ด้วยเช่นกัน จากคำกล่าวของผู้ร่วมสนทนาที่ว่า

“ผู้ขับขี่ต้องมีวินัย ไม่ประมาทด้วย”

“ต้องไม่ขับรถเร็ว ต้องใช้ความระมัดระวังในการขับ เมื่อใช้ถนนสายนี้”

การขับรถอย่างมีวินัย ไม่ประมาทมีความระมัดระวังในการขับขี่ จะทำให้อันตรายจากการใช้รถใช้ถนน รลดน้อยลง อันตรายจากต้นยางก็จะน้อยลงถ้าผู้ขับขี่ระมัดระวัง เพราะการดูแลรักษาต้นยางเพียงอย่างเดียวไม่สามารถลดอุบัติเหตุลงได้มากนักหากผู้ใช้รถใช้ถนนยังมีความประมาทและไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

ผลการศึกษาจึงพอสรุปได้ว่า ในการอนุรักษ์ต้นยางและคันจีเหล็กนั้น ผู้ที่มีความเหมาะสมในการเข้ามาดูแลรักษาควรจะเป็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบ เนื่องจากต้นยาง คันจีเหล็กทุกต้นได้ขึ้นทะเบียนไว้หมดแล้ว ดังนั้นประชาชนจึงไม่สามารถตัดต้นยาง คันจีเหล็กได้เอง ถึงแม้ที่ผ่านมาเจ้าหน้าที่ได้ทำการตัดต้นยาง และคันจีเหล็ก อยู่เสมอแต่ก็ทำอย่างไรก็ตามไม่ถึง คือจะตัดเฉพาะในบริเวณริมถนนด้านใน ส่วนที่เป็นบ้านเรือนผู้คน เจ้าหน้าที่มิได้ดูแลให้ ซึ่งตรงนี้ชาวบ้านเองก็ได้รับความเดือดร้อน เนื่องจากกลัวกิ่งยางจะตกใส่บ้านทำให้เกิดความเสียหาย ต้องทำเรื่องขออนุญาต และจ้างผู้ที่ชำนาญมาตัดกิ่งยางให้ สิ่งมีค่าใช้จ่ายสูง ดังนั้นหากเจ้าหน้าที่ดูแลต้นยาง คันจีเหล็กอย่างทั่วถึงแล้ว ปัญหาของต้นยางก็จะลดน้อยลงและอันตรายที่จะเกิดขึ้นลดน้อยลงตามไปด้วย การอนุรักษ์ต้นยาง คันจีเหล็ก จึงทำเพื่อรักษาไว้ให้คงอยู่ จึงรวมไปถึงการทำป้ายสัญญาณเตือนและสัญลักษณ์สะท้อนแสงที่ต้นไม้ทุกต้น เพื่อจะทำให้ผู้ที่ขับขี่รถยนต์ในยามค่ำคืน สามารถมองเห็นต้นยางและคันจีเหล็กได้อย่างชัดเจน ผู้ขับขี่จะได้ไม่ขับรถชนต้นยาง ถึงแม้ใน



ปัจจุบันสัญลักษณ์เหล่านี้มีติดอยู่บ้าง แต่มีขนาดเล็กมากแทบมองไม่เห็น จึงทำให้เกิดอุบัติเหตุอยู่บ่อยๆ ซึ่งอุบัติเหตุเหล่านี้ส่วนหนึ่งเกิดจากความประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนนเอง ดังนั้นในการใช้ถนนสายเชียงใหม่-ลำพูนให้เกิดความปลอดภัย จะต้องช่วยกันรักษาดันยาดันยาดัน ดันจีเหล็ก ให้อยู่ในสภาพที่ดี มีการติดตั้งสัญลักษณ์เพื่อเตือนต่างๆ และความไม่ประมาทของผู้ใช้รถใช้ถนน

### 5.2.5 สาธารณูปโภค สาธารณูปการที่เหมาะสม

สาธารณูปโภค สาธารณูปการที่เหมาะสม ได้แก่ ทางระบายน้ำ ไฟฟ้า โทรศัพท การเก็บและการกำจัดขยะ เป็นต้น การสาธารณูปโภค สาธารณูปการที่เหมาะสมต่อท้องถิ่น จะทำให้ท้องถิ่นมีชีวิตความเป็นอยู่ที่ได้คุณภาพ ผลจากการสนทนากลุ่มมีความเห็นตรงกันว่า ถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ในปัจจุบันมีปัญหาในเรื่องของสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอยู่หลายประการคือ

1. ปัญหาการระบายน้ำ เนื่องจากตลอดถนนทั้งสายไม่มีทางระบายน้ำ การไหลของน้ำเป็นไปตามลักษณะการไหลตามธรรมชาติ ไหลไปตามแนวเอียงของถนน เข้าสู่บ้านเรือนและไร่นา บางบริเวณน้ำไม่สามารถระบายได้ทัน ทำให้มีน้ำขังในบางพื้นที่และบริเวณที่ถนนมีการชำรุดในเวลาที่มีฝนตก ผู้ให้ข้อมูลจึงมีความเห็นว่า ควรจะมีการสร้างทางระบายน้ำตลอดแนวทั้งสายถนน ดังคำกล่าวที่ว่า

“ผมสังเกตนะ ถนนสายนี้ เป็นเส้นเดียวเลยที่ไม่มีทางระบายน้ำ”

“มีปัญหาเกี่ยวกับน้ำ น้ำจะนอง ควรทำทางระบายน้ำ”

“สภาพถนนหนทาง ตอนนี้ก็ไม่มีปัญหาอะไร จะมีหน่อยตอนช่วงหน้าฝน น้ำมันไหลไม่ทัน บางที่น้ำมันก็ท่วม เอ่อถนน เพราะว่าไม่มีทางระบายน้ำ”

“ควรมีทางระบายน้ำ ถ้าทำได้จะเป็นประโยชน์ต่อชุมชนจะดีมาก”

จากการสนทนา ความต้องการของผู้ร่วมสนทนาอยากให้มีทางระบายน้ำบริเวณสองฝากถนน จากเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้น คือ ทำให้เกิดน้ำเอ่อท่วมในเวลาฝนตกและเกิดน้ำขังในบางบริเวณ และจากการสังเกตของผู้ศึกษาเอง ก็พบเช่นเดียวกันกับที่ผู้สนทนากล่าวถึง ถัดถนนสายนี้ไม่มีทางระบายน้ำ และมีน้ำขังอยู่เป็นระยะ โดยเฉพาะช่วง ต.หนองหอย ต.หนองผึ้ง จะพบน้ำขังอยู่ตามหน้าอาคารพาณิชย์ต่างๆ และบริเวณถนนหน้าทางเข้าเวียงกุมกามเนื่องจากสภาพถนนชำรุดจึงมีน้ำท่วมขังเวลาฝนตก

2. การเก็บและการกำจัดขยะ มีความเห็นออกเป็น 2 ประเด็น คือ 1) กลุ่มที่ต้องการให้มีถังขยะสาธารณะและ 2) กลุ่มที่ไม่ต้องการให้มีถังขยะสาธารณะ ในกลุ่มที่ต้องการให้มีถังขยะสาธารณะส่วนใหญ่เป็นวัยหนุ่มสาวและอยู่ในพื้นที่ชุมชนหนาแน่น และต้องการให้ทำถังขยะ

สาธารณสุขขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกและทำให้ชุมชนสะอาดขึ้น ดังคำกล่าวที่ว่า

“บ้านของตนเองไม่พบที่ทิ้งขยะสาธารณะสักที่ ในช่วง 3 กิโลเมตรจากตัวบ้าน”

“อยากให้มีการแยกขยะ ทำถังขยะแบบ 3 ถัง ทำให้คนเข้าใจง่าย จะได้ง่ายต่อการใช้ และคนก็สังเกตเห็นง่าย”

ส่วนอีกกลุ่มหนึ่งเห็นว่าไม่ควรมีถังขยะสาธารณะ เนื่องจากคนในชุมชนสามารถกำจัดขยะเองได้ และหากมีการตั้งถังขยะสาธารณะ จะทำให้ประชาชนเอาขยะมาทิ้งกันมากปัญหาต่อเทศบาลที่ต้องหาที่ทิ้งขยะและจัดเก็บขยะ และทำให้บ้านเมืองเกิดความไม่สวยงามจากปัญหาขยะ ดังผู้ร่วมสนทนากล่าวว่า

“ไม่จำเป็น ชาวบ้านแถวนี้เขาจัดการกันเองได้ ใครมีสวนก็เอาขยะไปเผาที่ท้ายสวน บางคนก็ทำฝักกลบตามหลังบ้าน ทำของใครของมันก็ไม่เห็นมีปัญหาขยะ”

“ถ้าเอาถังขยะมาตั้ง คนก็จะเอาแต่มาทิ้งกัน คนก็จะไม่ช่วยกันดูแล ทำให้คนจี้เกียจเอามาทิ้งกันแล้วก็มีปัญหา ไม่มีคนมาเก็บ ขยะก็จะกองเต็มไปหมด ยิ่งไม่สวยไม่น่าดู”

“ถ้าทำแล้วใครจะมาเก็บ ถ้ามีคนเก็บก็ควรทำ ถ้าไม่มีคนเก็บก็ไม่ต้องทำ กลัวว่าทำแล้วจะไม่มีคนเก็บ”

3. ปัญหาเกี่ยวกับ สายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ ที่ระโยงระยางอยู่สองฝากถนน สร้างความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย โดยเฉพาะสายโทรศัพท์ที่เดินสายคู่ไปกับเสาไฟฟ้า มีการทำกันอย่างมกง่าย ทำให้ระเกะระกะ ดูแล้วไม่เรียบร้อย ไม่สวยงาม ผู้ร่วมสนทนาเห็นว่าควรจะทำให้เกิดความเรียบร้อยไม่ระเกะระกะไม่ต่ำเกินไปเพื่อให้เกิดความเรียบร้อยสวยงาม ดังคำกล่าวที่ว่า

“สายโทรศัพท์ มันต่ำไปหน่อย ไม่เรียบร้อย”

“ปัญหาสายโทรศัพท์ ที่วางไม่เป็นระเบียบ องค์การโทรศัพท์ควรดูแลและรับผิดชอบให้มากกว่านี้”

“ปัญหาคือ ไม่มีใครมาดูแล มันไม่เรียบร้อย”

ผู้ร่วมสนทนาบางท่านเสนอว่าให้แก้ปัญหาสายไฟฟ้าและสายโทรศัพท์ด้วยการฝังดินเพื่อไม่ทำให้ทำให้เกะกะ และเกิดความสวยงาม แต่ก็ยังมีกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยเช่นกัน เพราะกลัวว่าถ้าหากทำการขุดถนน ก็จะเกิดปัญหาแบบที่เกิดตามในเมือง คือ ขุดแล้วขุดอีกจะก่อให้เกิดความรำคาญ และไม่ค่อยมีเจ้าหน้าที่มาดูแลจะทำให้เกิดปัญหาตามมาภายหลัง จากคำพูดที่กล่าวว่า

“สายไฟนี่ถ้าเป็นไปได้ อยากให้เอาฝังดินให้หมดเลย ยิ่งสายโทรศัพท์นะ มันทำแบบมกง่าย ระโยงระยางไปหมด ดูแล้วไม่สวย”

“ฝังดินไม่ดี หรอกเดี่ยวนำขุดกันละเทะ แล้วก็ไม่มีคนมาดูแล ทิ้งๆ ขว้างๆ”

“ปัญหาสายไฟ ให้ย้ายออกไปดีกว่า เพราะกลัวว่าทำแบบฝังดิน กลัวคนมาขุดอีก

เพราะปัญหาสายไฟ สายโทรศัพท์ มักไม่ค่อยมาดูแล”

ผู้ร่วมสนทนาบางท่านแสดงความคิดเห็นที่ต่างไปจากท่านอื่นๆ คือให้ย้ายสายโทรศัพท์ออกไป เนื่องจากเกรงว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมักไม่ค่อยได้ให้ความสนใจ มาดูแลหากเกิดปัญหาขึ้น

ผลจากการสนทนาข้างต้น ซึ่งให้เห็นว่า ปัญหาด้านสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่คนในท้องถิ่นต้องการบนถนนสายนี้ คือการทำทางระบายน้ำตลอดเส้นทาง การทำจุดรองรับขยะหรือที่ทิ้งขยะตามระยะที่ที่เหมาะสมแต่ต้องมีเจ้าหน้าที่ดูแลจัดเก็บให้ดี และปัญหาเกี่ยวกับสายไฟ สายโทรศัพท์ ควรทำให้เกิดความเรียบร้อยและสวยงาม

ผลการศึกษาในเรื่องของสาธารณูปโภคและสาธารณูปการนั้นพอสรุปได้ว่า สิ่งที่ชาวบ้านต้องการ คือ การทำให้บ้านเมืองเกิดความเรียบร้อย มีความสะอาดสะอ้าน ตามริมถนนควรทำทางระบายน้ำ เพื่อไม่ให้เกิดน้ำท่วมขังบนถนนเวลาที่ฝนตก เพราะปัญหาในปัจจุบันคือจะมีน้ำท่วมขังตามจุดต่างๆ ของถนน ในเวลาที่มีฝนตกหนัก ระบบสายไฟฟ้า สายโทรศัพท์ ในปัจจุบันเป็นปัญหามาก เพราะดูแลไม่เป็นระเบียบ เวลามาซ่อมหรือแก้ไขมักจะทำกันทิ้งๆ ขว้างๆ ไม่ทำให้เรียบร้อยและสายโทรศัพท์มีระดับที่ต่ำมาก ซึ่งชาวบ้านเองไม่ขออะไรมาก เพียงแต่ทำให้เกิดความเรียบร้อย จะได้ไม่เกิดอันตราย ผลการศึกษาทำให้เห็นว่าความไม่เอาใจใส่ของหน่วยงานต่างๆ นี้เอง ที่ทำให้ชาวบ้านไม่ต้องการพัฒนาอะไรมาก เพราะจากประสบการณ์ที่ผ่านมา เจ้าหน้าที่ทำการพัฒนาต่างๆ ไว้มากมาย แต่มักไม่ค่อยกลับมาดูแลให้ใช้งานได้ดี หรือทำแล้วทิ้งไปกลายเป็นภาระของชุมชน เช่นเดียวกับเรื่องของขยะ ชาวบ้านกลัวความไม่เอาใจใส่ของเจ้าหน้าที่ หากทำจุดรองรับขยะ ถ้าทำแล้วมีคนสนใจดูแล ก็เป็นเรื่องที่เห็นสมควร แต่หากทำแล้ว ปล่อยทิ้งๆ ขว้างๆ ไม่ทำเสียดีกว่า ปล่อยไว้อย่างเดิมจะเหมาะสมกว่า ดังนั้นในเรื่องสาธารณูปโภคและสาธารณูปการนี้ เจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องควรเข้าไปดูแลหรืออำนวยความสะดวก ให้ส่วนประกอบต่างๆ ที่อำนวยความสะดวกเหล่านี้สามารถใช้งานได้ และเกิดความเรียบร้อย ไม่กลายเป็นปัญหาที่ชุมชนจะต้องแบกรับ หรือมองเห็นอยู่ด้วยความไม่สบายใจ แต่ทำอะไรไม่ได้ การทำให้เกิดความเรียบร้อยเป็นระเบียบ มีความสะอาดจึงเป็นเรื่องที่เหมาะสมที่สุด

#### 5.2.6 ส่วนประกอบภูมิทัศน์อื่นๆ เช่น ป้ายบอกทาง ไฟแสงสว่าง ตู้โทรศัพท์ ป้ายโฆษณา

ส่วนประกอบทางภูมิทัศน์อื่นๆ ได้แก่ ป้ายบอกทาง ป้ายโฆษณา ตู้โทรศัพท์ ไฟแสงสว่าง เป็นต้น เหล่านี้เป็นส่วนประกอบที่เราเห็นเป็นประจำตามท้องถนน ถือได้ว่าเป็นองค์ประกอบของภูมิทัศน์เมืองที่สำคัญไม่แพ้สิ่งอื่น การที่จะทำให้อถนนเกิดความเรียบร้อยและเกิดความสวยงาม องค์ประกอบเหล่านี้จะเป็นตัวช่วยเสริมให้เห็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น

1. ปัญหาป้ายโฆษณาที่ตั้งเรียงรายอยู่ตามสองฝากถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน โดยเฉพาะบริเวณที่ใกล้ตัวเมืองและบริเวณที่มีชุมชนอยู่หนาแน่น การโฆษณาเพื่อดึงดูดความสนใจเกิดขึ้นในรูปแบบต่างๆ มากมาย ภายใต้ระบบเศรษฐกิจ ทำให้เกิดการแข่งขันกันโฆษณาเพื่อเสนอสินค้าหรือบริการ พื้นที่ต่างๆ บริเวณริมถนนถูกใช้เป็นพื้นที่โฆษณา มีการติดตั้งป้ายโฆษณา มีการแข่งขัน ทั้งด้านขนาด สี สัน ถ้อยคำและรูปภาพ ทำให้สุนทรียภาพของเมืองเสียไป และการตั้งป้ายโฆษณามีการล้ำพื้นที่ออกมาตามแนวถนนเพื่อต้องการให้คนเห็นได้อย่างชัดเจน สร้างความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยให้แก่บ้านเมือง ดังคำกล่าวของผู้ร่วมสนทนาที่ว่า

“ป้ายไม่ควรออกมาติดถนน ทำให้เกะกะถนนหนทาง”

“ป้ายโฆษณาเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้บรรยากาศเสียไป”

ปัญหาเรื่องของป้ายโฆษณา ควรต้องมีการกำหนดขนาดและสีที่เหมาะสม มีกำหนดการติดตั้งว่าไม่ควรยื่นออกมาตามแนวถนนหรือในระยะที่เหมาะสมได้ไม่เกินที่กำหนด เพราะหากปล่อยให้ทำตามใจของแต่ละคนที่ต้องการขายสินค้า ทำให้เกิดความไม่เรียบร้อย เกะกะ และทำให้เสียบรรยากาศของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน จากคำกล่าวของผู้ร่วมสนทนาที่ว่า

“ป้ายบางอันก็ไม่เหมาะสม เพราะต้องการขายของ ควรจะกำหนดออกมาขึ้นได้เท่าไร กี่เมตร ขนาดที่เหมาะสมเท่านี้ เท่านี้ ต้องไม่เกินกว่านี้ แต่ไม่จำเป็นต้องมีรูปแบบเหมือนกันหมดก็ได้”

“ป้ายนี้ ควบคุมขนาดได้ก็ดี เพราะเรื่องรูปแบบคงกำหนดไม่ได้ เพราะไม่อย่างนั้นก็คงเหมือนกันไปหมด แต่ควรจะดูเรื่องขนาดให้มีความเหมาะสม”

“ควรมีการควบคุมขนาดและสีของป้ายให้มากขึ้น”

“ป้ายโฆษณาให้ติดได้เฉพาะทาง เทศบาลและ อ.บ.ต.กำหนดเท่านั้น”

2. ผู้โทรศัพท์สาธารณะเพื่ออำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้คนที่อยู่ในท้องถื่นในเรื่องการติดต่อสื่อสาร โทรศัพท์สาธารณะที่เห็นกันอยู่ในปัจจุบัน จะเป็นรูปแบบมาตรฐานและเหมือนกันหมด เนื่องจากต้องการให้เกิดความทันสมัยทัดเทียมกับต่างประเทศ โทรศัพท์สาธารณะจึงสร้างให้เกิดความทันสมัยเป็นรูปแบบสมัยใหม่ และไม่ค่อยได้รับการดูแลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ใช้ได้บ้างไม่ได้บ้าง ซึ่งการทำหรือการออกแบบโทรศัพท์สาธารณะเพื่อให้เกิดความเหมาะสม และมีความกลมกลืนกับท้องถื่นจะทำให้เกิดเอกลักษณ์ของชุมชนและเกิดความสวยงามมากขึ้น ผู้ร่วมสนทนาจึงมีความเห็นว่ามีผู้โทรศัพท์ให้มากขึ้นและมีรูปแบบที่มีเอกลักษณ์ที่เป็นของชาวลำพูนหรือชาวเหนือ และจะต้องมีความสะดวกปลอดภัยในการใช้ด้วย จากคำกล่าวที่ว่า

“ผู้โทรศัพท์สาธารณะยังไม่เพียงพอ อยากให้เพิ่มให้มากกว่านี้”

“ผู้โทรศัพท์ควรมีการออกแบบให้กลมกลืนกับธรรมชาติและมีความปลอดภัยสูง”

“โทรศัพท์สาธารณะเน้นให้ดูแลให้ใช้ได้ หรือบางที่เราอาจจะทำ โลโก้ของเชียงใหม่ มาติดแต่ก็คงใช้เงินเยอะ หรือทาสีให้เป็นเอกลักษณ์ที่ไม่เหมือนคนอื่น”

3. ไฟส่องสว่าง ในปัจจุบันไฟนอกจากที่ให้แสงสว่างตามถนนหนทางเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่การสัญจรในยามค่ำคืน ยังช่วยสร้างบรรยากาศที่สวยงามยามค่ำคืนได้อีกด้วย จากการศึกษา ผู้สนทนามีความเห็นว่ ไฟส่องสว่างตามถนนนั้น ปัจจุบันค่อนข้างมีความเพียงพอ และมีความเหมาะสมต่อสภาพการใช้งานและสภาพท้องถิ่นที่อยู่แล้ว แต่ก็ยังมีบางแห่งอยากให้เพิ่มเติม ตามบริเวณตรอกซอย จากคำกล่าวที่ว่า

“อยากให้ติดไฟถึง ให้มากๆ ตามชอยนั้น ชอยนี้”

“ไฟยังไม่พอ ตอนกลางคืนมันมืด อยากให้ติดไฟถึงให้ดีกว่านี้หน่อย”

ผลจากการศึกษา จึงพอสรุปได้ว่า แนวทางของการปรับปรุงองค์ประกอบภูมิทัศน์ของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของป้ายโฆษณาต่างๆ ตู้โทรศัพท์ ไฟส่องสว่าง หรือสิ่งประกอบอื่นๆ ที่จะตามมาในอนาคต เช่น ป้ายบอกทาง ม้านั่ง จุดหยุดรถประจำทาง เป็นต้นซึ่งก็เป็นองค์ประกอบของถนน ควรจะใช้เอกลักษณ์ประจำท้องถิ่นมาเป็นรูปแบบในการพัฒนา เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม การกำหนดขนาด สี สัน ให้ความเรียบร้อยสะอาดตา และมีเอกลักษณ์ที่แสดงให้เห็นถึงวัฒนธรรมของถนนสายนี้ รวมไปถึงความเพียงพอต่อความต้องการใช้ของประชาชน การดูแลให้อยู่ในสภาพที่สามารถใช้ประโยชน์ได้ตลอดเวลา และการเอาใจใส่จากเจ้าหน้าที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นเรื่องที่จะต้องควรรับผิดชอบและดูแลให้ทั่วถึงและตรวจตราดูแลอยู่เสมอ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนสามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยและเกิดความ เป็นเอกลักษณ์ที่สอดคล้องกับสภาพของท้องถิ่นต่อไป

### 5.2.7 การพัฒนาจุดสนใจตามแนวเส้นทาง เช่น ตลาดหนองหอย ทางเข้าเวียงกุมกาม

การพัฒนาจุดสนใจตามแนวถนนสายนี้ตามศักยภาพของชุมชนเดิม จุดสนใจได้แก่ บริเวณที่มีการรวมตัวของสิ่งใดสิ่งหนึ่งอย่างหนาแน่น เช่น ตลาดหนองหอย ตลาดยางเนิ้ง หรือพื้นที่ที่มีความสำคัญ เช่น บริเวณทางเข้าเวียงกุมกาม สถานีรถไฟสารภี รอยต่อเขตเชียงใหม่-ลำพูน เป็นพื้นที่ที่มีความน่าสนใจเนื่องจากเป็นบริเวณที่มีกิจกรรมที่สามารถถ่ายทอดวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของคนในท้องถิ่นและบอกเล่าถึงเหตุการณ์หรือประวัติศาสตร์ที่เกิดขึ้นได้ ผู้ร่วมสนทนามีเห็นว่าควรทำให้เป็นลานที่มีขนาดใหญ่ และมีการปลูกไม้ดอกไม้ประดับให้เกิดความสวยงาม เพื่อให้เกิดเอกลักษณ์ และการดูแลรักษาความสะอาด จากคำกล่าวที่ว่า

“ก็น่าจะทำ ปลูกดอกไม้ ทำสวนหย่อม”

“ทำลานให้กว้าง มีต้นไม้เป็นสัญลักษณ์”

“ทำให้เรียบร้อย ให้ดูสะอาดสะอาด”

นอกจากการพัฒนาจุดสนใจบนถนน การพัฒนาพื้นที่ว่างที่เหลือจากการทำทางเดินเท้า ทางจักรยาน ในบางพื้นที่ที่เขตทางกว้าง และยังมีพื้นที่เหลืออยู่หรือพื้นที่ว่างเปล่า รกร้างตามสองข้างทาง จากความเห็นของผู้ร่วมสนทนาเห็นว่า สามารถทำการพัฒนาเพื่อให้เกิดความสวยงามได้โดย

1. ทำสวนหย่อม สวนสาธารณะขนาดเล็ก เพื่อเป็นพื้นที่สำหรับพักผ่อนของชุมชน เนื่องจากในบริเวณถนนสายเชียงใหม่-ลำพูนไม่มีพื้นที่ที่ใช้สำหรับการพักผ่อนของชุมชนอยู่เลย เมื่อในชุมชนไม่มีพื้นที่สำหรับพักผ่อนหรือขาดแคลนพื้นที่พักผ่อน ทำให้เกิดความต้องการพื้นที่ที่จะใช้เป็นพื้นที่สีเขียวที่เป็นปอดของเมือง เพื่อใช้เป็นสถานที่ออกกำลังกาย ที่พบปะพูดคุย ที่พักผ่อนหย่อนใจ ของคนในชุมชน มีพื้นที่ว่างที่พอจะสามารถพัฒนาได้ ก็มีความเหมาะสมที่จะพัฒนาเป็นสวนสาธารณะ หรือสนามเด็กเล่น เพื่อเป็นประโยชน์ต่อชุมชนต่อไป โดยพื้นที่ที่มีเจ้าของและไม่มี การใช้ประโยชน์ เจ้าหน้าที่ควรทำการเวนคืนเพื่อทำประโยชน์ให้แก่ชุมชนต่อไป จากความเห็นของผู้ร่วมสนทนาที่ว่า

“พื้นที่พักผ่อนนี้ไม่มี ไม่ค่อยได้ใช้กัน ถ้ามีก็ตามลานวัด สุสาน เขามาทำสนามกีฬาไว้ แต่ก็ไม่มีใครไปใช้”

“ถนนสายนี้ ไม่เคยเห็นเลยที่ใช้พักผ่อน”

“ถ้าให้พัฒนา ก็อยากให้มีสนามเด็กเล่น เด็กๆ จะได้มีที่เล่น”

“พื้นที่ว่าง ทำสวนหย่อม สวนสาธารณะ ปลูกดอกไม้ให้มันสวยๆ”

“ถ้ามี สวนหย่อมอยู่เป็นระยะๆ ตามเส้นทางก็คงจะทำให้บ้านเมืองน่าอยู่ขึ้น”

“ทำสวนสาธารณะ สนามเด็ก เพื่อตอนเย็นๆ ชาวบ้านจะได้ออกมาแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกัน”

2. ทำจุดแวะพักริมทาง เนื่องจากถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน เป็นถนนที่ติดต่อระหว่างเชียงใหม่-ลำพูน และไปยังจังหวัดต่างๆ ได้อีก ทำให้มีนักท่องเที่ยวหรือผู้ที่จำเป็นต้องใช้เส้นทางสัญจรผ่านไปมาอยู่เป็นประจำ ควรพัฒนาที่ว่างให้เกิดประโยชน์ด้วยการทำเป็นที่พักริมทางที่มีที่จอดรถและสิ่งอำนวยความสะดวกไว้บริการตามจุดที่เหมาะสม ดังคำกล่าวของผู้ร่วมสนทนาที่ว่า

“ทำจุดแวะพัก ทำที่จอดรถ เพื่อให้คนที่ผ่านไปผ่านมาแวะพัก มีศาลา ปลูกดอกไม้”

“ควรพัฒนาให้เป็นที่พักริมทาง เพราะมีคนมาเที่ยวกันเยอะ”

“น่าจะมียี่จ้อจรถ เพราะเขาชอบจ้อจรถกันริมถนนเต็มไปหมด”

ผลจากการศึกษา สรุปได้ว่า การพัฒนาจุดสนใจต่างบนถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ซึ่งก็มีความน่าสนใจอยู่หลายแห่งด้วยกัน เช่น ทางเข้าเวียงกุมกาม จุครอยต่อเชียงใหม่-ลำพูน ตลาดสำคัญต่างๆ เป็นต้น เนื่องจากจุดสนใจเหล่านี้ต่อไปจะกลายเป็นหน้าตาหรือพื้นที่ที่มีความสำคัญต่อไป การพัฒนานั้นจะต้องพัฒนาให้เกิดความสวยงาม ด้วยการปลูกเสริมไม้ประดับ มีทางเข้า-ออกที่สะดวกสบาย ด้วยการทำเป็นลานกว้าง ที่สามารถรองรับกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นได้ เช่น อาจจะมีนักท่องเที่ยวมาเที่ยวชมความน่าสนใจ หรือมาซื้อสินค้าในชุมชน ก็จะทำให้เกิดความสะดวกสบาย ทั้งนี้รวมถึงพื้นที่ว่างๆ ที่ยังมีได้ใช้ประโยชน์ ปล่อยทิ้งไว้รกร้างว่างเปล่า เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องหรือองค์การบริหารส่วนตำบล ควรทำการพัฒนาพื้นที่ว่างเหล่านี้ ให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชน ด้วยการสร้างเป็นพื้นที่สวนสาธารณะ สวนหย่อม หรือสนามเด็กเล่น เนื่องจากบริเวณถนนสายเชียงใหม่-ลำพูนนี้ ยังขาดแคลนพื้นที่สีเขียวเพื่อนันทนาการเป็นอย่างมาก คือ ไม่มีพื้นที่ประเภทสีเขียวเพื่อการนันทนาการ อยู่ในบริเวณถนนสายนี้เลย ถึงแม้จะมีพื้นที่สีเขียวอยู่มากก็ตาม แต่ก็เป็นที่ทางการเกษตร พื้นที่สีเขียวเพื่อการนันทนาการนี้ จะทำให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชน คือ ประชาชนใช้เป็นพื้นที่สำหรับออกกำลังกาย มาพักผ่อน หรือทำกิจกรรมยามว่าง และยังเป็นปอดของเมืองอีกด้วย คือ ช่วยสร้างอากาศบริสุทธิ์ ลดมลภาวะ นอกจากนี้ตามแนวริมถนนควรพัฒนาให้มีจุดแวะพักสำหรับนักท่องเที่ยวและผู้สัญจรผ่านถนนสายนี้ ซึ่งก็ควรพัฒนาให้มีรูปแบบที่แสดงออกถึงวัฒนธรรมของท้องถิ่น และเอกลักษณ์ของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน

#### 5.2.8 อาคารบ้านเรือนที่มีความเหมาะสมกับท้องถิ่น

อาคารบ้านเรือน สถาปัตยกรรม สิ่งปลูกสร้างต่างๆ เป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงเอกลักษณ์ของพื้นที่แต่ละแห่ง สะท้อนให้เห็นถึงวัฒนธรรมความเป็นอยู่ และบอกเล่าถึงวิถีชีวิตของผู้คนผ่านมาทางรูปสัญลักษณ์ภายนอกที่เราเห็น แต่ในปัจจุบันการปลูกสร้างอาคารมีการเปลี่ยนแปลงไปตามยุคตามสมัย การสร้างบ้านเรือนตามแบบประเทศตะวันตก ได้รับความนิยมอย่างมากและเข้ามาแทนที่รูปแบบอาคารบ้านเรือนที่มีมาแต่อดีต รูปแบบของอาคาร วัสดุ สี สัน ขนาดของอาคาร มีความแตกต่างกันออกไปตามความชอบของแต่ละคนแต่ละเจ้าของ ทำให้เกิดการสูญหายความเป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่นและสร้างความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยให้แก่ท้องถิ่น

เนื่องจากพื้นที่บริเวณถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน จากเขตทางเข้ามาทั้งสองฝากถนน ฝากละ 60 เมตร เป็นเขตพื้นที่ควบคุมสิ่งแวดล้อมและศิลปกรรม ได้กำหนดแนวทางของการใช้ที่ดินเพื่อสิ่งแวดล้อมและศิลปกรรมและที่พักอาศัย ว่าต้องไม่เป็นอาคารขนาดใหญ่ อาคารสูงหรืออาคารขนาดใหญ่พิเศษตาม พ.ร.บ. ควบคุมการก่อสร้าง และกำหนดความสูงของอาคารไว้ไม่เกิน 16.00 เมตร และพื้นที่ว่างปราศจากหลังคาคลุม 40 % แต่มิได้พูดถึงหรือกำหนดรูปแบบที่มีความ

เหมาะสมในเขตพื้นที่ควบคุมสิ่งแวดล้อมและศิลปกรรม จากคำกล่าวของผู้ให้สนทนาที่ว่า

“ควรมีรูปแบบที่เหมาะสมกับท้องถิ่น น่าจะควบคุมให้เป็นแบบล้านนา มีกาแล”

“น่าจะทำบ้านทุกบ้านในหมู่บ้าน เป็นแบบบ้าน โบราณ ทรงล้านนา”

“ควรเป็นถนนที่มีบ้านเรือนเป็นบ้านแบบพื้นเมือง”

“น่าจะควบคุมความสูงของอาคาร ไม่ให้สูงเกินไป

ผลจากการสนทนาชี้ให้เห็นว่า รูปแบบของอาคารบ้านเรือนที่มีความเหมาะสมกับท้องถิ่น ควรจะนำเอกลักษณ์ของท้องถิ่นมาเป็นรูปแบบ ซึ่งในพื้นที่ที่ศึกษาถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน อาคาร บ้านเรือนสถาปัตยกรรมเป็นวัฒนธรรมของภาคเหนือ การอนุรักษ์บ้านเรือนแบบโบราณหรือแบบท้องถิ่นของชาวเหนือ จะทำให้ท้องถิ่นเกิดเอกลักษณ์และมีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม แต่ผู้ร่วมสนทนาให้ความเห็นในเรื่องนี้ว่า เป็นเรื่องที่ยากที่จะเข้าไปควบคุม เนื่องจากเป็นเรื่องสิทธิส่วนบุคคล การที่จะห้ามให้ปลูกสร้างอาคารในรูปแบบต่างๆ เป็นเรื่องที่ห้ามไม่ได้ บางท่านถึงกับบอกว่าเป็นไปไม่ได้ที่จะทำให้เป็นรูปแบบเดียวกัน ดังกล่าวว่า

“ควรอนุรักษ์หรือสร้างค่านิยมให้มีวัฒนธรรมท้องถิ่น เห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควบคุมอย่างจริงจัง”

“ควรมีรูปแบบเดียวกัน แต่มันยากที่จะเข้าไปควบคุม เพราะมันเป็นเรื่องสิทธิส่วนบุคคล เราจะไปห้ามเขาก็ไม่ได้”

“การที่จะทำแบบนี้ ต้องมีนโยบาย ต้องมีความร่วมมือทั้งส่วนชาวบ้านและราชการ เพราะให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งทำคงไม่ได้”

ถึงแม้การกำหนดหรือการควบคุมรูปแบบของการปลูกสร้างอาคาร บนถนนสายนี้เป็นเรื่องที่ทำให้อาจจะทำให้สำเร็จลงไปได้ยาก แต่การร่วมมือจากหน่วยราชการ หน่วยงานเอกชนและชาวบ้านที่อยู่ในท้องถิ่นหากเกิดขึ้นได้ จะทำให้สามารถพัฒนาและทำให้เกิดเอกลักษณ์ขึ้นในชุมชน

ผลการศึกษา สรุปได้ว่ารูปแบบอาคารบ้านเรือนที่มีความเหมาะสมกับท้องถิ่น จึงเป็นรูปแบบที่มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม การนำเอาเอกลักษณ์ของสถาปัตยกรรมล้านนา เช่น กาแล หลังคาทรงซ้อนชั้น ทรงมะนิลา ลายหน้าบัน ลวดลายฉลุไม้ เป็นต้น หรือใช้วัสดุที่เป็นไม้มาตกแต่ง ถึงแม้ว่าการปลูกสร้างอาคารบ้านเรือนในปัจจุบัน จะนิยมอาคารรูปทรงที่มีความทันสมัยและก่อสร้างด้วยอิฐและปูน แต่ก็สามารถนำเอาลักษณะของสถาปัตยกรรมล้านนา ที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น เข้าไปผสมผสานเพื่อให้เกิดความเหมาะสมและความสอดคล้องกับท้องถิ่น การควบคุมเพื่อให้เข้ากับสภาพแวดล้อม ไม่ใช่ตีจุดขาดหรือตีที่สะดุดตาแก่ผู้พบเห็นนั้น ทำให้เกิดความกลมกลืนกับบรรยากาศของสิ่งแวดล้อม การควบคุมความสูงของอาคารไม่ควรที่จะมีความสูงมากเกินไป เพราะจุดเด่นของถนนสายนี้อยู่ที่ต้นยาง ไม่ควรสร้างอาคารสูงขึ้นมา เพราะจะทำให้ไปลดคุณค่าของต้น



ยางและต้นขี้เหล็กลง และอาคารสูงยังทำให้เกิดผลกระทบทางสภาพอากาศตามมาอีกมากมาย เช่น ทำให้เมืองร้อนขึ้น การถ่ายเทอากาศถูกปิดบัง ไม่สามารถถ่ายเทอากาศกับอากาศภายนอกได้ เกิดมลภาวะเป็นพิษ ดังนั้นการอนุรักษ์บ้านเรือนที่มีสถาปัตยกรรมล้านนาที่งดงาม บริเวณถนนสายนี้จึงควรได้รับการดูแลรักษาให้คงอยู่ ในขณะที่อาคารสมัยใหม่ควรผสมผสาน นำเอาเอกลักษณ์ที่งดงามของท้องถิ่นมาประยุกต์ใช้เพื่อทำให้เกิดความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อม

### 5.2.9 พัฒนาวัดและโบราณสถาน

บริเวณสองฝากของถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน เนื่องจากมีชุมชนเก่าแก่อาศัยอยู่ในพื้นที่มาเป็นเวลานาน การเกิดชุมชนทำให้เกิดมีศูนย์กลางของชุมชนขึ้น คือ วัดที่เป็นศูนย์รวมในเรื่องต่างๆ มาจนถึงปัจจุบัน วัดยังมีบทบาทนี้ไม่เปลี่ยน เช่น การจัดงานหรือมีการประชุมต่างๆ ก็ใช้วัดเป็นสถานที่จัดงาน บนเส้นทางสายนี้ระหว่างเชียงใหม่-ลำพูน มีวัดเก่าแก่มากมายที่เกิดขึ้นมาพร้อมกับเมืองเชียงใหม่และลำพูน แต่ในปัจจุบันกลายเป็นวัดร้าง เหลือแต่ซากปรักหักพัง วัดเหล่านี้เป็นวัดที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ โดยเฉพาะบริเวณเวียงกุมกามเป็นประวัติศาสตร์และมรดกที่สำคัญของชาวล้านนา วัดเหล่านี้ถูกปล่อยให้ละเลยมาเป็นเวลานาน ไม่เพียงแต่วัดเก่าแก่ที่เป็นโบราณสถานที่สำคัญ วัดในปัจจุบันเองก็ไม่ได้ได้รับความเอาใจใส่ ดูแล จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนัก ส่วนใหญ่วัดจะดูแลกันเอง จากคำกล่าวที่ว่า

“ไม่ค่อยได้รับการดูแลเท่าไร เฝ้าจะเริ่มมาต้นตัวไม่นานมานี้เอง”

“วัดไม่ค่อยมีใครเข้ามาดูแลหรอก แม้แต่ อ.บ.ต ยังไม่มาดูแลเลย”

“ที่ผ่านมามีวัดถูกปล่อยให้ละเลย ไม่มีใครมาสนใจ”

ความเห็นของผู้ร่วมสนทนามีความเห็นตรงกันว่า ที่ผ่านมามีโบราณสถานและวัดมักไม่ค่อยได้รับความสนใจจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง การอนุรักษ์ที่เริ่มให้ความสำคัญและความสนใจต่อวัดร้างต่างๆ บนถนนสายนี้ เริ่มเกิดขึ้นไม่นานนี้เองจากการตื่นตัวในเรื่องของอนุรักษ์และพัฒนาโบราณสถาน คือ เวียงกุมกามมรดกล้านนา ที่กำลังได้รับการรื้อฟื้นขึ้นมาใหม่ วัดเก่าแก่โบราณสถาน และวัดในปัจจุบัน ควรจะได้รับการอนุรักษ์ ฟื้นฟู และส่งเสริมให้เป็นสถานที่ท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ฟื้นฟูให้เป็นมรดกที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ เป็นแหล่งให้ความรู้แก่ชุมชนต่อไป และส่งเสริมทางด้านประเพณีวัฒนธรรม การจากคำพูดของผู้ร่วมสนทนาที่กล่าวว่า

“วัดเก่าๆ ควรอนุรักษ์ไว้ เพราะทรุดโทรมมากแล้ว”

“ควรอนุรักษ์ ให้เป็นไปตามวัฒนธรรมของล้านนา”

“ควรพัฒนาวัด ในด้านการให้ความรู้ วัฒนธรรม เพราะคนเหนือเป็นชาวพุทธที่มีความศรัทธาในพุทธศาสนาเป็นอย่างมาก”

การอนุรักษ์โบราณสถานและวัดจากหน่วยงานของรัฐเริ่มเข้ามามีบทบาทมากขึ้น โดยเริ่มจากการพัฒนาเวียงกุมกาม มรดกที่สำคัญของชาวล้านนา จากคำพูดที่กล่าวว่า

“เขาเริ่มพัฒนาเวียงกุมกาม เข้ามาดูแลซ่อมแซมไม่ให้พัง แล้วเมื่อก่อนก็มีร้านขายเหล้า ขายหอย เซ้าพระ อยู่เต็มไปหมด แต่เดี๋ยวนี้เค้าไม่ให้ขายแล้ว ก็รู้สึกว่าการให้ความสนใจกันมากขึ้น”

ผลการศึกษารูปได้ว่า การพัฒนาวัดและโบราณสถานนั้น รัฐควรให้การพัฒนาโดยมีหน่วยงานที่สำคัญ เช่น กรมศิลปากร เข้ามาดูแลรับผิดชอบและ ประสานงานกับบุคคลในท้องถิ่น วัดร้างควรได้รับการอนุรักษ์ ฟื้นฟู ทำการปฏิสังขรณ์ ขึ้นมาใหม่ และได้รับการคุ้มครอง เนื่องจากมีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ การฟื้นฟูโดยแนวทางการส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญทางประวัติศาสตร์ รวมถึงวัดในปัจจุบันควรจะต้องพัฒนาเป็นแหล่งความรู้ ขนบธรรมเนียม ประเพณี สิ่งที่ควรระวังสำหรับการพัฒนาวัดและโบราณสถาน คือ มักจะมีผู้ที่ชอบการค้าขาย เช่น ขายล็อตเตอรี่ เซ้าพระ มาจับกลุ่มเพื่อทำการค้า ซึ่งทำให้โบราณสถานเกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย การพัฒนาจึงควรการจัดพื้นที่ให้ผู้ประกอบการค้าเหล่านั้น ไม่เข้ามาทำให้โบราณสถานเกิดสกปรกและด้อยคุณค่าลง

#### 5.2.10 เสริมกิจกรรมสองข้างทางในบริเวณที่เหมาะสม

การปรับปรุงสภาพแวดล้อม นอกจากจะทำการปรับปรุงทางด้านกายภาพแล้ว การเสริมกิจกรรมบริเวณสองข้างทางตามช่วงเวลาต่างๆ ที่มีความเหมาะสม จะช่วยให้พื้นที่มีความน่าสนใจและเกิดกิจกรรมที่จะสร้างรายได้ให้แก่ชุมชน อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมเอกลักษณ์ วัฒนธรรมที่มีในชุมชน เสริมจากการสนทนากลุ่ม ผู้ร่วมสนทนามีความคิดเห็นที่หลากหลายแตกต่างกันออกไป และมีหลายความคิดที่น่าจะนำมาพัฒนาต่อไปได้ จากคำกล่าวของผู้ร่วมสนทนาว่า

“ควรพัฒนาให้มีการขายสินค้า แบบคล้ายๆ หนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์”

“ควรจะมีร้านขายสินค้าพื้นเมือง เป็นศูนย์รวม เพื่อเขาจะได้รู้ว่า บ้านเรามีอะไรบ้าง”

“อาจจะมีการที่หมุนเวียนไปเรื่อยๆ เช่นอาทิตย์นี้จัดการแสดงพื้นเมือง อาทิตย์ต่อไปก็ขายสินค้าของชุมชน ให้เป็นเอกลักษณ์ของชุมชน”

“น่าจะมินิกเวียน พาชมหมู่บ้าน พาไปดูความเป็นอยู่แบบชาวบ้าน”

“อยากให้ทำแบบงานถนนคนเดิน เพราะแต่ละท้องถิ่นมีเอกลักษณ์ไม่เหมือนกัน ก็ให้แต่ละชุมชนแสดงเอกลักษณ์ของตนเองออกมา”

จากการสนทนาแสดงให้เห็นว่า การเสริมกิจกรรมบริเวณสองข้างทาง จะเน้นไปที่การแสดงผลออกซึ่งความเป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น ท้องถิ่นใดมีจุดเด่นหรือมีเอกลักษณ์ มีการส่งเสริมใน

เรื่องใด ก็ให้นำความสามารถและเอกลักษณ์ของแต่ละแห่งออกมาแสดง เป็นการแสดงออกซึ่งวัฒนธรรม ประเพณีของท้องถิ่นของตน และทำให้รู้จักมากขึ้น โดยเฉพาะการนำเอาสินค้าของชุมชนที่เป็นภูมิปัญญาของชาวบ้าน ออกมาจำหน่ายด้วยการตั้งร้านขายสินค้าพื้นเมือง ร้านขายของที่ระลึก นอกจากนี้แล้วยังมีผู้ร่วมสนทนาเสนอว่า

“ควรมีการแต่งตัวพื้นเมืองอาจจะเลือกวันใดวันหนึ่งแต่งตัวพื้นเมืองให้หมด”

“ควรส่งเสริมด้านวัฒนธรรม เน้นเรื่องประเพณีวัฒนธรรมมากที่สุด”

“ส่งเสริมให้เห็นเอกลักษณ์ของคนพื้นเมืองให้มาก”

“ทุกปีวันที่ 1ม.ค จะมีพิธีทำบุญตักบาตร ผูกผ้าเหลืองบวชต้นยาง ยากให้อุรุรักษ์ไว้”

ดังนั้นการเสริมกิจกรรมบริเวณสองข้างทาง ถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน สิ่งที่ประชาชนต้องการ คือ ให้มีการส่งเสริมกิจกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ของท้องถิ่น สร้างเอกลักษณ์ของชุมชน โดยนำเอาความรู้ที่เป็นภูมิปัญญาท้องถิ่นมาสร้างรายได้ให้แก่ชุมชนและครอบครัว ไม่ว่าจะเป็นการตั้งชมรมพื้นเมืองที่แสดงออกถึงวัฒนธรรมที่มีในท้องถิ่น การส่งเสริมสินค้า ผลิตภัณฑ์ของชุมชน การส่งเสริมกิจกรรมของชุมชนเหล่านั้นนอกจากจะทำให้ท้องถิ่นมีรายได้ และเป็นการสร้างงานให้เกิดขึ้นแล้ว ยังเป็นการส่งเสริมเอกลักษณ์ของแต่ละชุมชน เพราะแต่ละแห่งจะมีความถนัดและความสามารถที่ไม่เหมือนกัน ทำให้ถนนสายนี้เกิดความหลากหลายทางวัฒนธรรมอีกด้วย แล้ว และการส่งเสริมกิจกรรมบนถนนสายนี้ที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ การส่งเสริม สนับสนุนให้มีการสืบทอดประเพณีที่ดีงาม ประเพณีที่สำคัญ เช่น การบวชต้นยาง ประเพณีทางศาสนา เป็นต้น ควรได้รับการอนุรักษ์และส่งเสริมให้เด็กรุ่นใหม่ได้เห็นถึงความสำคัญและรักษาประเพณีเหล่านี้ไว้ ซึ่งจะทำให้ถนนสายนี้ กลายเป็นถนนสายวัฒนธรรมอย่างแท้จริง

### 5.3 บทบาทการมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน

มนัส สุวรรณ(2540) ได้เสนอหลักการเพื่อเป็นแนวทางในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ยั่งยืน คือการมีส่วนร่วมของทุกคน หลักการนี้อยู่บนพื้นฐานที่ว่า ทุกคนล้วนได้ประโยชน์จากสิ่งแวดล้อมทั้งสิ้น และได้ชี้ประเด็นว่า การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ประสบความสำเร็จประเด็นสำคัญไม่ได้อยู่ที่การจัดการสิ่งแวดล้อม แต่อยู่ที่การจัดการมนุษย์ ประเด็นวัตถุประสงค์ของประชาชนต้องมีความสัมพันธ์สอดคล้องกับการมีส่วนร่วม ประชาชนที่เข้าใจเงื่อนไขและวัตถุประสงค์อย่างถูกต้อง ย่อมมีประโยชน์ต่อการจัดการ

การศึกษาบทบาทการมีส่วนร่วมของประชาชนในการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน คือ การศึกษาว่าประชาชนที่อยู่อาศัยในบริเวณถนนสายนี้ มีพฤติกรรมที่เข้าไปมีส่วนร่วมในกระบวนการที่เกี่ยวข้องในขั้นตอนต่างๆ ของกิจกรรมของส่วนรวม ซึ่งมีวัตถุประสงค์

ประสงค์ในการพัฒนาท้องถิ่น โดยการเข้าไปเกี่ยวข้องนี้ ผู้ที่เข้าไปได้ใช้ความพยายาม และความเสียสละทรัพยากรบางอย่าง เช่น ความคิดเห็น วัตถุ แรงกาย เวลา และเงินลงไป โดยกระบวนการในการที่ประชาชนเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงาน เริ่มตั้งแต่ ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ แก้ปัญหาของตนเอง โดยใช้ความรู้ความคิดที่มาจากประชาชน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามวัตถุประสงค์ตามความต้องการของตนเองหรือกลุ่ม

การสนทนากลุ่มได้พยายามทำการศึกษาดังพฤติกรรมของบุคคลที่เข้าไปมีส่วนร่วมในการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ซึ่งเป็นการกระทำตามหน้าที่และสถานภาพของสังคม ได้แก่ บทบาทการมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาสาเหตุ บทบาทการมีส่วนร่วมในการวางแผนและดำเนินงาน บทบาทการมีส่วนร่วมในการลงทุนและปฏิบัติการ บทบาทการมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล

ก่อนที่จะเราจะศึกษาถึงการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชน ผู้ศึกษาได้ทำการสอบถามถึงการรับรู้ข้อมูลของ โครงการที่จะทำการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน โดยได้แนวคำถามมาจาก อนุรักษ์ ปัญญาวัฒน์(2541) ซึ่งวิจัยพบว่า การสื่อความหมายในระหว่างกระบวนการจัดกิจกรรมตามประเด็นและเป้าหมายของกิจกรรมนั้น เป็นลักษณะของการมีส่วนร่วมของประชาชนด้วย ซึ่งจากการสนทนาได้คำตอบที่ว่า มีทั้งที่ผู้รู้ว่ามีโครงการอนุรักษ์ฯ และผู้ที่ไม่รู้ว่าจะมีโครงการฯ ผู้ที่รับรู้เรื่องเกี่ยวกับโครงการอนุรักษ์ฯ นี้ส่วนใหญ่มักจะเป็นผู้นำของชุมชน ส่วนชาวบ้านทั่วไปจะไม่ค่อยรับรู้หรือทราบข้อมูลใดๆ เลย ทั้งนี้การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการอนุรักษ์ฯ มีความสัมพันธ์กับสถานภาพของบุคคล ในลักษณะนี้ คือ ผู้นำที่มีโอกาสได้เข้าร่วมการประชุม หรือได้เข้ารับการอบรมจะได้รับข้อมูลข่าวสารมากกว่าชาวบ้านทั่วไป ชาวบ้านซึ่งไม่มีโอกาสเข้าประชุมจึงไม่ได้รับข้อมูลข่าวสาร จากคำกล่าวที่ว่า

“ก็พอรู้บ้าง เพราะผมต้องไปประชุมบ่อยๆ ก็รู้ว่าจะมีการปรับภูมิทัศน์แต่ก็ยังไม่มียรายละเอียดอะไรชัดเจน”

“จะขึ้นอยู่กับกลุ่ม ถ้าอยู่ใกล้บ้านผู้นำหรือผู้ใหญ่บ้าน อยู่ใกล้เสียงตามสาย ก็จะมีโครงการจะทำอะไร แต่ถ้าไกลออกไปก็ไม่ค่อยรู้ว่าเขาจะทำอะไร”

“ไม่รู้ ไม่ทราบข้อมูลอะไรเลย อาจจะมีข่าวมาบ้างแต่ไม่รู้มาจากไหน”

จากการสนทนา ซึ่งให้เห็นว่าการรับรู้โครงการของประชาชนมีเรื่องของระยะทางเข้ามาเกี่ยวข้อง ผู้ที่อยู่ใกล้แหล่งข้อมูล สามารถรับรู้ข้อมูลข่าวสารได้ง่าย แต่ผู้ที่อยู่ไกลจากแหล่งข้อมูลออกไปมักจะไม่ค่อยได้รับข้อมูลข่าวสารต่างๆ ในเรื่องนี้ผู้ร่วมสนทนาเห็นว่าทุกคนควรจะได้รับทราบข้อมูลต่างๆ ที่จำเป็นและมีความสำคัญที่จะเกิดขึ้นกับท้องถิ่นของตน

“น่าจะมียอร์คมาแปะไว้ เพื่อให้ความรู้แก่คนที่ผ่านไปผ่านมา เพราะชาวบ้าน จะได้รู้ว่า

ตอนนี้เขาทำอะไรกัน”

“ประกาศเสียงตามสายหรือแจกแผ่นพับ ข้อมูลจะได้ทั่วถึง”

ผู้ร่วมสนทนาเห็นว่า ข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ และโครงการฯ ยังไม่ค่อยเพียงพอและทั่วถึงมาก ถึงแม้จะมีบางท่านบอกว่าได้รับเพียงพอแต่เป็นส่วนน้อย ประชาชนส่วนใหญ่มักไม่ค่อยรู้ว่าทำอะไร และประชาชนเห็นว่าควรจะมีการประชาสัมพันธ์ให้มากกว่านี้

### 5.3.1 การมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาและสาเหตุ

ไพรัตน์ เจริญทรัพย์(2527) ได้เสนอแนวทางการพัฒนาที่ทำให้เกิดการมีส่วนร่วม โดยยึดหลักความต้องการและปัญหาของประชาชนเป็นจุดเริ่มต้นของกิจกรรมให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม ขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ต้องให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม ส่วนบัณฑิต อ่อนคำ (อ้างถึงใน ทศพล กฤตยพิสิฐ,2537) กล่าวว่า การมีส่วนร่วมในขั้นการริเริ่มการพัฒนา ประชาชนต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหาภายในชุมชนตลอดจนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจกำหนดความต้องการของชุมชน และมีส่วนร่วมในการจัดลำดับความสำคัญของความต้องการด้วย

เสรี ชาเหล่า และเรืองยศ จันทศิริ(2544) กล่าวว่า การศึกษาและพิจารณาถึงความ ต้องการอันจำเป็นตลอดจนปัญหาหรือวัตถุประสงค์ที่แท้จริงของชุมชนอย่างละเอียดรอบคอบและจัดลำดับความสำคัญตามความจำเป็นอันเร่งด่วน ก่อนและหลังของแต่ละปัญหานั้นๆ โดยความเห็นชอบร่วมกันของชุมชน ทั้งนี้เพื่อให้ได้ปัญหา สาเหตุและความต้องการอันจำเป็นของชุมชนและนักพัฒนาจะต้องใช้เทคนิคในการเผยแพร่ความคิด ประชาสัมพันธ์ หรือกระตุ้นเตือนให้เขาตระหนักถึงความจำเป็นนั้นให้ได้

ไพรัตน์ เจริญทรัพย์(2527) ได้เสนอหลักการแนวทางการพัฒนาที่ทำให้เกิดการมีส่วนร่วม โดยยึดหลักความต้องการและปัญหาของประชาชนเป็นจุดเริ่มต้นของกิจกรรม สอดคล้องกับสภาพแวดล้อม ขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ต้องให้ประชาชนมีส่วนร่วม แสดงความคิดเห็นตั้งแต่วางแผนนโยบาย ร่วมตัดสินใจใช้ทรัพยากรให้เป็นประโยชน์ต่อส่วนรวมและไม่กระทบต่อระบบนิเวศน์ ผลจากการสนทนากลุ่ม เห็นว่าประชาชนที่อยู่อาศัยในท้องถิ่นเป็นผู้ที่รู้ปัญหาในท้องถิ่นของตนเองดีที่สุด เนื่องจากประชาชนได้อาศัยอยู่ในพื้นที่ที่อยู่ตลอดเวลาและอยู่อาศัยกันมาเป็นระยะเวลานาน ย่อมเห็นว่าท้องถิ่นของตนเกิดปัญหาใดขึ้นบ้าง ดังคำกล่าวที่ว่า

“เห็นด้วย เพราะเราอยู่ในท้องถิ่นเราก็มั่นใจว่ามีปัญหาอะไรบ้าง”

“รู้แต่ไม่ค่อยมีใครเขาสนใจกันมันทำอะไรไม่ได้”

“รู้ทุกอย่าง แต่ไม่รู้จะทำอย่างไร ก็เลยไม่สนใจ”

สะท้อนให้เห็นว่าชาวบ้านส่วนใหญ่รู้ว่าปัญหาสิ่งแวดล้อมในชุมชนของตนเป็นอย่างไร มีอะไรเกิดขึ้นบ้าง แต่มักไม่ค่อยมีคนให้ความสนใจมากนัก จากการศึกษาในเรื่องความคิดเห็นของประชาชนในการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ที่ได้ทำการวิเคราะห์ไว้ในส่วนที่ 2 ข้างต้น ที่พบว่า ผู้ร่วมสนทนาสามารถบอกได้ถึงปัญหาทางสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในชุมชน และปัญหาเหล่านั้นมีสาเหตุมาจากอะไร ยกตัวอย่าง ปัญหาการจราจรที่เกิดขึ้นในบริเวณถนนสายนี้ ผู้ร่วมสนทนาสามารถบอกได้ว่า การที่มีปริมาณหรือจำนวนรถเพิ่มมากขึ้นในปัจจุบันในบริเวณถนนสายนี้เกิดจากการที่มีคนเข้ามาอยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น ก็คือ การเพิ่มขึ้นของประชากรนั่นเอง ทำให้ถนนสายนี้มีปริมาณรถเพิ่มมากขึ้น และการที่รถมีปริมาณมากขึ้นไม่ได้ทำให้เกิดปัญหาการจราจรแต่อย่างใดเลย ยังทำให้เกิดปัญหาด้านมลภาวะเป็นพิษ และฝุ่นละอองที่มากขึ้นและยังทำให้การใช้ถนนมีอันตรายเพิ่มมากขึ้นด้วย นั่นแสดงให้เห็นว่าชาวบ้านสามารถรับรู้ปัญหาที่เกิดขึ้นได้และปัญหาเหล่านั้นได้สร้างความเดือดร้อนให้แก่ชุมชน ขณะเดียวกันก็สามารถที่จะหาเหตุผลของเกิดปัญหาได้ แต่จากการที่ผู้ร่วมสนทนาบอกว่า ชาวบ้านรู้ปัญหาของชุมชน แต่ไม่ค่อยมีใครสนใจถึงปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น อาจเนื่องจากในวิถีชีวิตของชาวบ้านนั้น กระบวนการทางสังคมหลายอย่าง รวมทั้งการค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหา เกิดขึ้นในวิถีการที่ไม่เป็นทางการ เช่น ชาวบ้าน อาจจะจับกลุ่มคุยกันในหมู่คนสนิท หรือเพื่อนบ้าน หรือพูดคุยกันครอบครัว ญาติพี่น้อง ไม่ได้มีการแสดงออกมาในลักษณะที่เป็นทางการ เช่น การไปร่วมประชุม ลักษณะนี้ทำให้บทบาทในการมีส่วนร่วมในการคิดค้นปัญหาและสาเหตุ อาจจะดูว่าไม่มีใครให้ความสนใจมากนัก เนื่องจากไม่มีผู้ออกมาให้ความเห็น แต่ในความเป็นจริงชาวบ้านมีส่วนร่วมในการค้นหาปัญหาและสาเหตุ เพียงแต่มีได้แสดงออกมาให้ภายนอกรับรู้เท่านั้น หรือในอีกกรณีหนึ่งอาจเกิดการที่ชาวบ้านอาจไม่ให้ความสนใจต่อสภาพแวดล้อม Riordon(1971) กล่าวถึงว่าโดยทั่วไปมนุษย์มีการตอบสนองต่อสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตต่างๆ กันไป เขาได้แบ่งบุคคลเหล่านี้ออกเป็น 4 กลุ่มคือ

1. กลุ่มวางเฉย คือ กลุ่มบุคคลที่วางเฉยหรือไม่ตระหนักถึงสิ่งแวดล้อม ถึงแม้ว่าบุคคลเหล่านี้จะได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อมก็ตาม เขาๆ ก็จะไม่รู้สึกใดๆ เลย กลุ่มคนเหล่านี้มักจะพบในผู้ที่มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป
2. กลุ่มไม่กอดคั้น คือ บุคคลหรือกลุ่มที่รู้จะเข้าใจว่าความกอดคั้นทางสิ่งแวดล้อมมีอยู่จริง แต่บุคคลเหล่านี้สามารถหาหนทางลดความกอดคั้นเหล่านั้นได้ โดยสร้างกลไกต่างๆ ทางร่างกายและจิตใจ
3. กลุ่มเชื่อโชคชะตา คือ กลุ่มที่เชื่อในเรื่องของโชคชะตา มีความเชื่อว่าเหตุการณ์ต่างๆ ไม่มีผู้ใดเป็นผู้กระทำให้เกิดขึ้น และยังพบว่าบุคคลเหล่านี้มีความรู้สึกต่อต้านแนวคิดการมี

ส่วนร่วมในประชาธิปไตยอีกด้วย

4. กลุ่มร่วมแสดงความคิดเห็น กลุ่มนี้จะมีปฏิกิริยาในการร่วมแสดงความคิดเห็นอยู่บ้าง โดยเชื่อว่าความคิดเห็นของตนจะมีส่วนช่วยในการแก้ไขปัญหา แต่ก็ยังมีส่วนน้อยที่ร่วมแสดงความคิดเห็นอย่างจริงจัง

จากแนวคิดของ Riordon ชาวบ้านส่วนใหญ่บนถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน จึงจัดอยู่ในกลุ่มที่ 1-3 ที่มักจะไม่ได้ให้ความสนใจในต่อสภาพแวดล้อมและปัญหาที่เกิดขึ้น เป็นเหตุผลที่คนส่วนใหญ่มักจะไม่ได้ให้ความร่วมมือในการแสดงความคิดเห็นถึงปัญหาและสาเหตุของการเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในท้องถิ่นและ Riordon ยังได้กล่าวว่ข้อจำกัดในการให้โอกาสประชาชนมีส่วนร่วม โดยธรรมชาติมนุษย์จะมีการแสดงความคิดเห็นที่บิดเบือนไปจากความจริง เนื่องจาก โดยธรรมชาติแล้วมนุษย์ไม่ค่อยนิยมมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นจนกว่าจะได้รับกระแสกดดัน และไม่ค่อยช่วยเหลือซึ่งกันและกันนอกจากต้องเผชิญกับเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง นอกจากนี้ประชาชนส่วนมาก มักโยนอำนาจในการตัดสินใจในเรื่องที่สลับซับซ้อนให้แก่รัฐหรือผู้เชี่ยวชาญ

ปัญหาที่เกิดขึ้นหากไม่ใช่ปัญหาใหญ่ หรือสร้างความกระทบกระเทือนให้แก่ชุมชนแล้วชาวบ้านก็จะไม่ได้สนใจ แต่ถ้าสิ่งใดเค็ดรื้อนหน้อยหรือเห็นได้ว่าเกิดความเค็ดรื้อน หากมีโอกาสเจอกับเพื่อนบ้านคนอื่นก็อาจจะคุย เล่าสู่กันฟังถึงเรื่องที่เกิดขึ้น จากคำกล่าวที่ว่า

“ก็มีมานั่งคุยกันบ้าง แต่ไม่ค่อยนัก ถ้าเรื่องมันไม่สำคัญไม่ใหญ่อะไร คนไม่ค่อยเค็ดรื้อน ก็ไม่ได้คุยกัน”

แนวคิดของ Riordon มีความสอดคล้องกับเหตุการณ์จริง เนื่องจากปัญหาสภาพแวดล้อมบนถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ยังไม่อยู่ในขั้นวิกฤต ทำให้ประชาชนยังไม่ตื่นตัวและวิตกกังวลต่อสภาพแวดล้อมที่เสื่อมโทรมลง และชาวบ้านยังมองการแก้ปัญหาต่างๆ ว่าเป็นหน้าที่ของรัฐ รัฐจะเป็นผู้กำหนดนโยบายและแผนงานต่างๆ เอง ประชาชนจึงมักไม่ค่อยให้ความสนใจในความคิดเห็น ที่เป็นปัญหาของชุมชนรวมไปถึงสาเหตุของปัญหาของชุมชน

Orr (1997) เสนอแนวคิดควรเปิดโอกาสให้ประชาชนที่มีส่วนได้ส่วนเสีย จากการจัดการในทุกๆด้าน ร่วมแสดงความคิดเห็น ตามแนวทางการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมบนถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน เพื่อให้เกิดประโยชน์มากที่สุด ควรได้รับความเห็นจากประชาชนที่อยู่ในท้องถิ่น ในเรื่องนี้ผู้ร่วมสนทนามีความเห็นว่

“จะทำอะไร ก็ต้องปรึกษากันก่อน ผมยกตัวอย่างนะ เมื่อซัก 2-3 ปี ที่ผ่านมา ผู้นำชุมชนเอาดินมาถมลำเหมือง ไม่ถามชาวบ้าน ชาวบ้านก็ไม่เห็นด้วยเพราะว่าไม่ยอมฝังท่อก่อน ก็ต้องรื้อขุดออกมาใหม่แล้วก็วางท่อใหม่”

“ถึงแม้ชาวบ้านจะไม่ได้เข้าไปร่วมมือ แต่เขาก็ควรจะรู้ว่าทำอะไร”

“ต้องรับรู้ข่าวสารก่อนถึงจะออกมาแสดงความคิดเห็น”

แม้ว่าชาวบ้านจะไม่ได้เข้าไปแสดงความคิดเห็น หรือร่วมมือแต่อย่างไร ชาวบ้านควร จะได้รับรู้ข่าวสารว่า จะทำอะไรที่ไหน อย่างไร เป็นสิทธิ์ที่ชาวบ้านควรจะรู้ ดังนั้นข้อมูลข่าวสาร ต่างๆ ที่เกี่ยวกับการอนุรักษ์และพัฒนา จึงเป็นเหมือนการสร้างจิตสำนึกให้แก่ประชาชนให้รักและ ห่วงแหนในธรรมชาติและทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ในท้องถิ่นและการได้รับข้อมูลข่าวสารอย่าง ทัวถึง จะเป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้น

มาสโลว์(1970) ได้เสนอทฤษฎีความต้องการมีส่วนร่วมของประชาชน การเชิญประ ชาชนไปแสดงความคิดเห็นต่อการจัดการอนุรักษ์คุณภาพสิ่งแวดล้อม เป็นการเปิดโอกาสให้ประชา ชนมีส่วนร่วม ทำให้เกิดแนวคำถามที่ว่า เมื่อเกิดการริเริ่มโครงการอนุรักษ์ฯ ชาวบ้านมีความ ประสงค์ที่จะเข้าร่วมเสนอแนะหรือแสดงความคิดเห็นหรือไม่ ผลจากการสนทนา พบว่า ถ้าหากมี การเชิญหรือมีการเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นได้ ส่วนใหญ่มีความยินดีที่จะและเต็มใจที่จะไปเข้า ร่วม แต่เนื่องจากในปัจจุบันชาวบ้านส่วนใหญ่มิได้ถูกเชิญไปร่วมเสนอความคิดเห็น ผู้ถูกเชิญมักจะ เป็นผู้ที่มิมีบทบาทในหมู่บ้าน เช่น ผู้ใหญ่บ้าน ผู้นำชุมชนหรือ อ.บ.ต.เป็นต้น ซึ่งในความเป็นจริงชาว บ้านส่วนมากมีความต้องการที่จะมีบทบาทในการเข้าร่วมเสนอความคิดเห็นถึงปัญหาต่างๆ ดัง กล่าวไว้ว่า

“ถ้ามีการเปิดโอกาสให้ไป ก็ยินดีไป ยินดีให้ความร่วมมือทุกอย่าง”

“ถ้าทำให้ถนนสวยขึ้นมาได้ ก็ยินดีร่วมมือ”

“เห็นด้วยกับความคิดนี้ แต่ส่วนใหญ่ชาวบ้านไม่ค่อยได้ไปจะเป็นตัวแทนของหมู่บ้าน ไป แล้วก็มาออกเสียงตามสาย แต่ถ้ามีก็ยินดีให้ความร่วมมือ”

มีผู้ร่วมสนทนาบางท่านให้ความเห็นที่แสดงให้เห็นถึง ปัญหาและอุปสรรคของการ เข้ามามีส่วนร่วมของประชาชน ดังกล่าวไว้ว่า

“เราพูดอะไรไปทางการมักไม่ค่อยฟังเรา”

“ถ้ารัฐ รับฟังความคิดเห็นของชาวบ้านอย่างจริงจัง ก็น่าจะดี”

การรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนมีข้อจำกัด เนื่องจากรัฐได้กำหนดแนวทางของ การพัฒนาไว้แล้ว บำรุง บุญปัญญา(2525)ได้กล่าวถึงการมีส่วนร่วมของประชาชน ปัญหาอยู่ที่รัฐ เป็นฝ่ายกำหนดเป้าหมาย และกิจกรรมการพัฒนาไว้ก่อนและให้ชาวบ้านได้เข้าร่วมในกิจกรรมที่ กำหนดไว้ และจากการศึกษาของ วอลเดน เบลโลและคณะ(อ้างใน ปาริชาติ วลัยเสถียรและคณะ, 2543) ได้กล่าวถึงปัญหาของการมีส่วนร่วมในโครงการพัฒนาชนบทในทศวรรษ 1980 ที่ใช้ยุทธ ศาสตร์ “การมีส่วนร่วม” ซึ่งหน่วยงานของรัฐนำมาใช้ในการพัฒนาชนบท แต่เห็นได้ชัดว่าการมี ส่วนร่วมที่ตั้งไว้ มิได้เป็นการมีส่วนร่วมที่ส่งเสริมความเป็นอิสระ แต่เป็นกระบวนการที่จัดตั้งโดย



รัฐ และครอบงำโดยผู้นำท้องถิ่นและตัวแทนจากรัฐส่วนกลาง ผ่านกลุ่มหรือองค์กรต่างๆ ที่มีอยู่ในชุมชน

การมีส่วนร่วมของประชาชนบนถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ในการคิดหาปัญหาและสาเหตุ นั้น จากการศึกษาพบว่าประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการคิดค้นหาปัญหาสาเหตุที่น้อย เนื่องจากส่วนใหญ่ชาวบ้านมักจะเพิกเฉยต่อปัญหา ทั้งๆ ที่รู้ว่ามีปัญหาอะไรเกิดขึ้นในชุมชนก็ตาม ทั้งนี้เนื่องจากชาวบ้านอาจไม่มีความรัก และความห่วงใยในทรัพยากรที่มีอยู่ในท้องถิ่นของตนเท่าที่ควร หรืออาจเห็นว่าตนเองไม่สามารถทำอะไรได้ เป็นเรื่องที่เจ้าหน้าที่เทศบาล หรือ อ.บ.ต. ที่จะต้องทำ ไม่ใช่หน้าที่ของชาวบ้านที่จะลุกขึ้นมาทำการแก้ไขปัญหาใดๆ ชาวบ้านจึงไม่สนใจที่จะเข้ามาแก้ไขปัญหาคือความเดือดร้อนของตนถ้าผลกระทบนั้นมิก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ตนเอง ในการคิดหาปัญหาสาเหตุนั้นประชาชนจึงเห็นว่า เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่จะดำเนินการและเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วม โดยที่รัฐจะต้องเป็นตัวหลักในการหาทางพัฒนาและประชาชนเข้าร่วมเสนอความคิดเห็นที่เหมาะสมต่อการพัฒนาให้แก่ชุมชนได้ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วประชาชนมีความยินดีที่จะเข้าร่วมเพื่อหาปัญหาสาเหตุของปัญหาต่างๆ ที่หน่วยงานรัฐได้เปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระ

### 5.3.2 การมีส่วนร่วมในการวางแผนพิจารณาดำเนินการ

ในขั้นตอนการมีส่วนร่วมในการวางแผนพิจารณาดำเนินการ เพื่อศึกษาว่าเมื่อชาวบ้านค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหาแล้ว ควรจะมีการวางแผนในการแก้ปัญหาหรือไม่ หน้าที่ในการวางแผนควรเป็นของชาวบ้านหรือไม่ ผลจากการสนทนากลุ่มในการมีส่วนร่วมในการวางแผนพิจารณาดำเนินการ พบว่า การวางแผนพิจารณาเพื่อดำเนินการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมควรให้รัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้กำหนดนโยบายหรือวางแผนดำเนินการ และให้ประชาชนเข้ามามีส่วนในการวางแผนดำเนินการกำหนดนโยบายการแก้ไข เพราะชาวบ้านเป็นผู้ที่ประสบปัญหาด้วยตนเองย่อมต้องรู้ว่าตนมีปัญหาในเรื่องใด การให้บุคคลภายนอกมาช่วยวางแผนแก้ไขทั้งหมดอาจทำให้แก้ปัญหาหรือการพัฒนาไม่ถูกจุดและไม่สามารถแก้ไขปัญหาให้หมดไปได้ หรืออาจทำให้ทรัพยากรที่มีอยู่เกิดความเสียหายและเปลี่ยนแปลงไป

สายทิพย์ สุคติพันธ์(2534) ได้กล่าวว่าการเปลี่ยนแปลงกลไกในการพัฒนา จากการพัฒนาโดยรัฐมาเป็นการพัฒนาที่ประชาชนมีบทบาทหลัก การมีส่วนร่วมของประชาชนจึงหมายถึงการคืนอำนาจ(Empowerment) ในการกำหนดการพัฒนาให้แก่ประชาชน อย่างน้อยที่สุดประชาชนต้องมีส่วนร่วมในการริเริ่มวางแผนและดำเนินการในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับสภาพความเป็นอยู่และอนาคตของเขา ทำให้เกิดแนวคำถามว่า หน้าที่ในการวางแผนพิจารณาดำเนินการการอนุรักษ์และ

ปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ควรเป็นหน้าที่ของใคร ทำตอบที่ได้จากการสนทนา เห็นได้จากคำกล่าวที่ว่า

“ชาวบ้านไม่มีใครที่จะคิดริเริ่มหรือไปวางแผนอะไรได้ เจ้าหน้าที่ต้องเป็นผู้วางแผน แล้วเรียกชาวบ้านเข้าไปร่วม”

“เจ้าหน้าที่ต้องกำหนดนโยบายให้ชัดเจนออกมาก่อนว่าจะทำอะไร ชาวบ้านไม่สามารถไปทำอะไรได้ เทศบาลต้องวางแผนมาก่อน”

“ถ้ามีนโยบายมา มีแผนมา ชาวบ้านยินดีให้ความร่วมมือ แต่ถ้าจะให้คิดเอง ริเริ่มเอง ชาวบ้านไม่มีใครทำ”

สะท้อนให้เห็นว่าประชาชนหรือชาวบ้านในท้องถิ่น ยังมีความคิดที่ยึดติดกับการพัฒนาแบบเก่าๆ คือ การรอนโยบายจากรัฐ ซึ่งเป็นการพัฒนาที่มาจากเบื้องบน(Top-Down Policy) ชาวบ้านหรือองค์กรท้องถิ่นจะต้องรอแผนการพัฒนาจากส่วนกลาง ซึ่งจะมีกำหนดนโยบายและแผนอย่างชัดเจนในการบริหารและจัดการควบคุมการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ตลอดจนปัจจัยการผลิตที่มีอยู่ในสังคม โดยท้องถิ่นเป็นผู้รับคำสั่งและปฏิบัติตามแผนนั้น ๆ แต่ในปัจจุบันกระแสของการพัฒนาแนวคิดใหม่ คือ การมีส่วนร่วมในการพัฒนา กระบวนการของการมีส่วนร่วม นั้นมิได้ขึ้นอยู่กับการริเริ่มหรือการวางแผนโดยรัฐ แต่ความสำเร็จนั้นอยู่ที่ประชาชนต้องเข้ามามีส่วนในกระบวนการอย่างอิสระ เป็นการพัฒนาแบบล่างขึ้นบน(Bottom up) ซึ่งพลังกลุ่มจะเป็นปัจจัยสำคัญทำให้งานพัฒนาต่างๆ บรรลุผลสำเร็จตามความมุ่งหมาย และผลการศึกษานี้ตรงข้ามกับผลการวิจัยด้านประชากรของ บำรุง บุญปัญญา(2528) ที่ทำการศึกษาพบว่าประชาชนต้องเป็นตัวหลักในการแก้ปัญหา การทำกิจกรรมการพัฒนาจะต้องสอดคล้องกับความต้องการและปัญหาของชุมชน โดยมีหน่วยงานภายนอกสนับสนุนเท่านั้น

ผลจากการสนทนา พบว่า ชาวบ้านที่อยู่ในหมู่บ้านทุกคนควรที่จะได้มีส่วนร่วมในการวางแผนพิจารณาคำเนินการ โดยการดำเนินการวางแผนพิจารณาคำเนินการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน จะต้องมีการเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็น อาจเป็นกลุ่มอภิปรายหรือทำการประชุม ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของบัณชร อ่อนคำ(อ้างถึงใน ทศพล กฤตยพิสิฐ,2537) กล่าวถึงการมีส่วนร่วมในขั้นการวางแผนพิจารณาคำเนินการในการพัฒนา เป็นขั้นตอนที่ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย และวัตถุประสงค์ของโครงการ กำหนดวิธีการ และแนวทางการดำเนินงาน ตลอดจนกำหนดทรัพยากรและแหล่งทรัพยากรที่จะใช้และวิธีฯ วิจัยนภาพรรณ(2530) ได้กล่าวว่า การมีส่วนร่วมในการวางแผนเพื่อแก้ปัญหา โดยมีการรวมกลุ่มกันอภิปราย ถกเถียง แสดงความคิดเห็น นักพัฒนาเป็นผู้ประสานงาน ส่วนชาวบ้านควรได้มีโอกาสเข้าร่วมอภิปรายแสดงความคิดเห็นอย่างเต็มที่ และนักพัฒนาต้องกระตุ้นเร่งเร้าให้ชาวบ้าน

แสดงความคิดเห็นให้มากที่สุด ดึงเห็นได้จากคำกล่าวของผู้ร่วมสนทนาที่ว่า

“ควรจะมีการจัดการประชุมให้แสดงความคิดเห็น”

“ถ้าทำต้องประสานงาน ให้คนในท้องถิ่น ได้รับรู้ข่าวสาร การประชาสัมพันธ์ต้องดี คนจะได้ตื่นตัว เพื่อแสดงความคิดเห็นได้ ก่อนที่จะทำ”

“ควรมีการทำประชาพิจารณ์ ทั้งเขตเชิงใหม่และลำพูน เพื่อหาทางออกที่เป็นไปในทางที่สอดคล้องกัน”

“ต้องให้เทศบาลประสานงานร่วมกันต่อชุมชน หมู่บ้าน และให้มีการรวมกลุ่มเข้าด้วยกัน”

นอกจากนี้ยังมีบางท่านเสนอวิธีในการแสดงความคิดเห็นวิธีอื่นที่ไม่ต้องจัดประชุม เพราะการแสดงออกทางความคิดสามารถทำได้หลายวิธี โดยให้ทำในลักษณะแบบสอบถามออกมา เพื่อง่ายและสะดวก ดังกล่าวว่า

“ควรทำแบบให้กรอกข้อมูล ว่าเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วย”

“ควรจะมีการทำตู้หรือกล่องเพื่อให้เห็นความคิดเห็น”

“จัดตั้งชมรมหรือศูนย์อนุรักษ์ขึ้นมา เพื่อช่วยคิดวางแผน”

การทำการประชาพิจารณ์ เป็นกระบวนการให้ประชาชนได้ใช้สิทธิเต็มที่ในการมีส่วนร่วมรับผิดชอบในการตัดสินใจ ร่วมแสดงความคิดเห็น การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ การสอบถามเป็นต้น เป็นแนวคิดที่เปิดโอกาสให้ประชาชนแสดงความคิดเห็น แสดงการตัดสินใจ ภายใต้อัตถกตลกลักษณะกลุ่ม ทั้งนี้เพราะประชาชนคนเดียวไม่สามารถแก้ปัญหาทั้งหมดได้ รัฐ องค์กร ชมรม ผู้ดำเนินกิจกรรม จำเป็นต้องกำหนดความสัมพันธ์ของระบบ การรับฟังความคิดเห็นสาธารณะ ที่เรียกว่า “ประชาพิจารณ์” เพื่อให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดกฎเกณฑ์การใช้ทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ และกำหนดทิศทางการใช้ทรัพยากรให้การพัฒนาเป็นระบบการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable development) ซึ่งเป็นการพัฒนาที่ตอบสนองวัตถุประสงค์ของประชาชนโดยไม่เบียดบังวัตถุประสงค์ของประชาชนรุ่นต่อไปในอนาคต

นิธิ เอี่ยมศรีวงศ์(2536) วิเคราะห์ว่า การแก้ปัญหาชุมชน ต้องให้ประชาชนมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอน เพราะประชาชนในชุมชนมีศักยภาพจากฐานวัฒนธรรมและฐานการผลิตที่จะรักษาธรรมชาติ และยังมีความรู้และภูมิปัญญาท้องถิ่นช่วยเอื้ออำนวยต่อการตัดสินใจ ในการวางแผนพิจารณาคำเนินการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชิงใหม่-ลำพูน ประชาชนยังเข้ามามีบทบาทน้อยมาก จากการสอบถามว่าเคยได้เข้าร่วมในการวางแผนพิจารณาในโครงการนี้หรือโครงการต่างๆ ที่เกิดขึ้นในชุมชนหรือไม่ ผู้ร่วมสนทนาส่วนใหญ่ไม่ได้เข้ามามีส่วนร่วมวางแผนพิจารณาในโครงการใดๆ ทั้งนี้เนื่องจากส่วนหนึ่งเป็นเพราะไม่มีการแจ้งมาจากหน่วยงานที่

เกี่ยวข้อง และเนื่องจากการค้นหาปัญหาและสาเหตุ ไม่ได้เกิดขึ้นในชุมชนในขั้นตอนแรกที่เป็นความตระหนักในปัญหาที่เกิดขึ้น จึงทำให้ไม่มีการวางแผนดำเนินการเกิดขึ้นตามไปด้วย ดังกล่าวว่า

“ไม่เคย เพราะไม่เคยได้รับแจ้งให้ไป”

แต่เมื่อถามต่อไปว่า เมื่อไม่เคยเข้าร่วมในการวางแผนแล้ว มีความต้องการที่จะเข้าร่วมในการวางแผนพิจารณาในการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูนหรือไม่ ส่วนใหญ่มีความเต็มใจและมีความต้องการที่เข้ามามีบทบาทร่วมในการวางแผนพิจารณาดำเนินการ เนื่องจากเห็นความสำคัญของการวางแผนพิจารณา ที่จะทำให้การแก้ไขปัญหาและพัฒนาได้ถูกต้องและมีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน โดยรัฐจะเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการให้ความรู้ที่ถูกต้องแก่ประชาชน จากคำกล่าวที่ว่า

“ยินดีเป็นอย่างมาก ถ้าได้รับเชิญไปร่วมประชุม”

“จะด้วยวิธีใดก็ตาม ผมยินดีช่วยและยินดีจะร่วมมือกับทางราชการทุกอย่างที่จะมีโอกาสได้ร่วม”

“มีความเต็มใจมาก อยากจะเสนอแผนงานขั้นพื้นฐานให้เขา”

สะท้อนให้เห็นว่าประชาชนมีความต้องการและยินดีที่จะเข้าร่วมการวางแผนพิจารณาดำเนินการอนุรักษ์ฯ ทั้งนี้ส่วนหนึ่งอาจเกิดจากการที่ประชาชนเห็นความสำคัญของการวางแผน ที่จะทำให้เกิดประโยชน์แก่ท้องถิ่นจริงๆ อีกส่วนหนึ่งอาจเกิดจากการคล้อยตามเนื่องจากเสียงส่วนใหญ่มีความต้องการที่จะเข้าไปมีบทบาทในการเสนอความคิดเห็น

การมีส่วนร่วมในการวางแผนพิจารณาดำเนินการนั้น ผลการศึกษาไม่ต่างจากการคิดค้นหาปัญหาสาเหตุ เนื่องจากประชาชนยังมีส่วนร่วมน้อย ในขณะที่แนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมนั้น เน้นว่า ประชาชนต้องจะต้องเป็นหลักในการมีส่วนร่วมแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น แต่ความคิดเห็นของประชาชนบนถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน กลับเห็นว่า หน้าที่หลักในการวางแผนพิจารณาดำเนินการ เป็นหน้าที่ของรัฐ นโยบายและแนวทางการแก้ไขควรมาจากรัฐ ประชาชนจึงยังอยู่ในฐานะที่เป็นผู้รับคำสั่ง แต่ถึงอย่างไรก็ตามประชาชนก็ยังมีความตื่นตัวอยู่บ้าง คือ ถ้าหากจะดำเนินการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมกันอย่างจริงจัง ก็ควรได้รับความเห็นจากประชาชนในท้องถิ่นด้วย รูปแบบในการแสดงความคิดเห็น อาจทำโดยการจัดการประชุม หรือมีการทำประชาพิจารณ์ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนได้แสดงความคิดเห็น หรืออาจจะทำการรวมกลุ่มกันขึ้นมาเพื่อเป็นตัวแทนในการเข้าร่วมวางแผนพิจารณาดำเนินการกับทางหน่วยงานราชการ การที่ประชาชนได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็น จะทำให้เกิดแนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เหมาะสมกับท้องถิ่นของตน

### 5.3.3 การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ

บัณฑูร อ่อนคำ(อ้างถึงใน ทศพล กฤตยพิสิฐ,2537) กล่าวถึงการมีส่วนร่วมในการดำเนินการพัฒนา เป็นขั้นตอนที่ประชาชนมีส่วนร่วมในการสร้างประโยชน์โดยการสนับสนุนทรัพยากร วัสดุอุปกรณ์และแรงงานหรือเข้าร่วมบริหารงาน ประสานงานและดำเนินการขอความช่วยเหลือจากภายนอก

ไพรัตน์ เดชะรินทร์(อ้างในอนุรักษ์ ปัญญาวัฒน์ 2541) กล่าวว่า คำว่าการมีส่วนร่วมของประชาชนอาจตีกรอบได้ต่างกัน แต่เดิมนั้น(รัฐ) มักจะมองในแง่ของแรงงาน วัสดุ เงิน ร่วมคิด ร่วมวางแผน และร่วมกันทำงาน หรืออาจเน้นการมีส่วนร่วมคิดร่วมวางแผน ร่วมทำงาน และร่วมบำรุงรักษา มากกว่า การร่วมสมทบวัสดุและเงิน แม้ว่าจะยังเป็นอยู่ที่ตาม

บทบาทการมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการนั้น ประกิติแล้วชาวบ้านจะออกมาช่วยกันพัฒนาท้องถิ่นของตนเองอยู่เสมอเมื่อมีโอกาส ซึ่งส่วนใหญ่จะทำในช่วงวันสำคัญต่างๆ เช่น วันพ่อแห่งชาติ วันแม่แห่งชาติ และวันหยุดนักขัตฤกษ์ต่างๆ ดังคำกล่าวที่ว่า

“การพัฒนาชุมชน ส่วนใหญ่จะทำในวันหยุดนักขัตฤกษ์ เพราะจะว่างตรงกันก็พัฒนาเก็บขยะ ถางหญ้า ให้มันเรียบร้อย”

ทั้งนี้การมาร่วมกันพัฒนาชุมชนของชาวบ้าน ส่วนมากเป็นกิจกรรมที่ถูกจัดขึ้นในวันหยุดนักขัตฤกษ์ หรือวันหยุดราชการที่สำคัญ เนื่องจากชาวบ้านจะมีเวลาว่างพร้อมกัน ผู้ที่ต้องการเข้ามีส่วนร่วมในการพัฒนาจะเป็นผู้ที่ว่างจากการงานอาชีพที่ทำประจำอยู่ทุกวัน ทำให้มีโอกาสเข้าร่วมได้ ซึ่งไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อหน้าที่การงานประจำของประชาชน สอดคล้องกับแนวคิดของ Bernard(1972) ได้มีแนวคิดปัจจัยที่ก่อให้เกิดความพอใจในงานที่ต้องมีสิ่งจูงใจเกี่ยวกับความมั่นคงปลอดภัยทางสังคม ความมั่นคงทางการงาน และมีหลักประกันอยู่ดีกินดี และตรงกับแนวคิดของ นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์(2527) ให้แนวคิดว่า ประชาชนต้องไม่รู้สึกรบกวนกระทบกระเทือนต่อตำแหน่งหน้าที่ หรือสถานภาพทางสังคมหากจะมีส่วนร่วม จากแนวคิดของ Bernard และ นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์ และผลจากการสนทนา พบว่า ปัจจัยที่ทำให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติการ คือ เวลา เนื่องจากชาวบ้านสามารถร่วมกิจกรรมต่างๆ ได้ แต่ต้องดูช่วงเวลาว่างของตน เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบต่อตนเอง ทั้งหน้าที่ การงาน จึงเลือกใช้เวลาว่างในโอกาสที่เหมาะสมและในช่วงวันหยุดราชการ ซึ่งในกิจกรรมต่างๆ ที่ผ่านมาในชุมชน ชาวบ้านต่างยินดี ให้ความร่วมมือในการร่วมกิจกรรมการพัฒนาและในการอนุรักษ์ฯ นี้ ชาวบ้านก็มีความเต็มใจและยินดีในการเข้าร่วมกิจกรรมปฏิบัติการต่างๆ เมื่อมีเวลาว่าง ดังคำกล่าวที่ว่า

“ยินดีค่ะ แต่ก็ต้องขึ้นอยู่กับเวลาด้วย ถ้าว่างก็จะไป”

“ยินดี แต่ก็คงต้องดูเรื่องเวลาและโอกาสด้วย”

เมื่อถามกลุ่มผู้ร่วมสนทนา ถึงการปฏิบัติการในการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน ควรเป็นหน้าที่ของใคร ผู้ร่วมสนทนาเห็นว่าในเรื่องนี้ควรเป็นเรื่องที่หน่วยงานร่วมมือกับประชาชน จากคำพูดที่ว่า

“ทั้งภาครัฐและชาวบ้านต้องช่วยกัน โดยรัฐเป็นผู้นำ”

“ควรให้หน่วยงานเทศบาลหรือ อ.บ.ต. ไปขอความร่วมมือกับชุมชนต่างๆ ให้ช่วยกัน”

“ต้องมีเป็นนโยบาย ต้องร่วมมือกันทั้งส่วนชาวบ้านและราชการ เพราะให้หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งทำคงไม่ได้”

ผลการสนทนาชี้ให้เห็นว่า การทำกิจกรรมใดนั้น จะต้องเกิดจากความร่วมมือทั้งจากหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ โดยที่หน่วยงานของรัฐเข้ามามีบทบาทเป็นตัวนำหรือแกนในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ซึ่งมีความสอดคล้องกับ ปรัชญา เวสารัชศรี (2528) ได้ทำวิจัยเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในกิจกรรมเพื่อพัฒนาชนบท พบว่าผู้ที่มีบทบาทหลักในการกระตุ้นและผลักดันกิจกรรมการมีส่วนร่วม ได้แก่ หน่วยงานของรัฐ โดยมีบทบาทคือ การประสานงานติดต่อกับผู้นำ การสนับสนุนทรัพยากร เป็นวิทยากรอบรมให้ความรู้ ซึ่งตามหลักของการการมีส่วนร่วมในการพัฒนานั้น จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกๆ ฝ่ายมาส่งเสริมและสนับสนุนการปฏิบัติงานในลักษณะของพหุภาคี แต่ละฝ่ายมีหน้าที่แตกต่างกันออกไปตามหน้าที่ของตน ในกระบวนการพัฒนาการมีส่วนร่วมของชาวบ้านเป็นหัวใจสำคัญของการพึ่งตนเอง (บัณฑูร อ่อนคำ, 2529)

ในการกำหนดกิจกรรมเพื่อการพัฒนาในโครงการต่างๆ และการอนุรักษ์ปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน เป็นโครงการที่จะต้องมีการใช้จ่ายและใช้งบประมาณสูงที่จะทำการพัฒนา เนื่องจากจะต้องทำการปรับปรุงในหลายๆ ด้าน ให้เกิดความสอดคล้องเหมาะสมกับท้องถิ่นและมีความสวยงามตามสภาพภูมิทัศน์ อาจจะต้องใช้วัสดุอุปกรณ์ต่างๆ เป็นจำนวนมากในเรื่องนี้เมื่อถามความเห็น ถึงการบริจาคทรัพย์ หรือสิ่งของ เพื่อช่วยเหลือโครงการฯ หรือกิจกรรมต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น สามารถให้ความช่วยเหลือโครงการได้อย่างไร ผู้สนทนาให้ข้อมูลว่า

“เรื่องการบริจาค ก็ทำกันมาตลอด ที่ผ่านมารีไวย์ ก็มีการทำผ้าป่าดอกเอื้อง(กล้วยไม้) เทศบาลให้แต่ละบ้านรวบรวมดอกเอื้องบ้านละ 50 กล้าไม้ ที่บ้านนี้รวมได้ 70 กว่า ต้น ใครมีก็เอามาให้ รวบรวมได้ก็เอาไปให้เทศบาล เขาก็เอาไปปลูกเอง เอาไปติดที่ต้นยาง”

“การบวชต้นยาง ก็มีขอเรียไร เอาไปซื้อผ้าเหลืองมาผูก ชาวบ้านก็บริจาคคนละนิดละหน่อย มีมากก็ให้มาก มีน้อยก็ให้น้อย”

“ช่วยได้ นิดๆ หน่อยๆ เท่าที่จะทำได้”

บางท่านไม่สามารถให้การช่วยเหลือในการบริจาคทรัพย์ หรือสิ่งของ แต่ถ้าสามารถ

ร่วมลงแรง ลงมือในการช่วยเหลือกิจกรรมได้ จากคำพูดที่กล่าวว่า

“ถ้าจะให้ซื้อคอก ซื้อดินมาปลูกเองคงไม่ไหว แต่ถ้าทางการมีคอกมาให้ มีปุ๋ย มีดินมาให้ ก็จะช่วยปลูกให้ ดูแลให้ด้วย รดน้ำให้ด้วย”

“ถ้าช่วยแรงนี้ช่วยได้เต็มที่ ขอแต่ให้บอกมา จะไปก่อสร้างเทพูนก็ได้ ช่วยได้”

ในเรื่องการบริจาคทรัพย์ สิ่งของ และสละแรงเพื่อช่วยเหลือพัฒนาท้องถิ่น ชาวบ้านได้ทำกันมาอยู่ตลอด แล้วแต่กิจกรรมที่เกิดขึ้น ใครมีสิ่งใดที่ช่วยเหลือได้ก็เอามาช่วยกัน การบริจาคเงินของชาวบ้านจะทำไปตามกำลังที่ตนมี เนื่องจากชาวบ้านเป็นผู้ที่มีรายได้น้อย การเสียสละทรัพย์อาจจะไม่มากนัก แต่ถ้าสามารถช่วยด้านลงแรง ลงมือ ได้ผู้ร่วมสนทนาก็มีความยินดี แต่ด้วยหน่วยงานจัดหาวัสดุอุปกรณ์มาให้ ชาวบ้านก็สามารถช่วยได้ แต่ผู้สนทนาบางท่านเห็นว่า การบริจาคทรัพย์เป็นเรื่องที่จะต้องดูเหตุผลให้มีความเหมาะสมเสียก่อนหรือจริงๆแล้วไม่ควรจะมีการให้เสียสละทรัพย์ จากคำกล่าวของผู้ร่วมสนทนาที่ว่า

“ต้องมีการชี้แจงมาก่อน บอกให้รู้ว่าต้องการให้ช่วยอะไร ช่วยแรง ช่วยเงิน เพราะถ้ามาเรียไรโดยไม่รู้ว่าจะทำอะไร ก็คงไม่ให้”

“หากจะทำโครงการจะต้องได้รับเงินสนับสนุนจากรัฐเสียก่อนไม่ใช่มาขอชาวบ้าน”

“เป็น ไปไม่ได้ที่จะมาขอบริจาค รัฐต้องมั่งบประมาณอยู่แล้ว”

ทั้งนี้เนื่องจากมีผู้ที่เต็มใจที่จะช่วยเหลือในการเสียสละทรัพย์ สิ่งของและสละแรง และผู้ที่ไม่เต็มใจที่จะบริจาค เนื่องจากเห็นว่า การดำเนินการพัฒนาต่างๆ ของรัฐจะต้องมั่งบประมาณในการพัฒนาอยู่แล้ว ไม่ควรเบียดเบียนชาวบ้านให้เดือดร้อน ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของนิรันดร์ จงวุฒิเวศย์(2527) กล่าวไว้ว่า ประชาชนต้องไม่เสียเงินเสียทอง ค่าใช้จ่ายในการมีส่วนร่วมมากเกินไปที่เขาประเมินผลตอบแทนที่จะได้รับ จึงเป็นข้อสังเกตอีกประการหนึ่งที่หน่วยงานจะนำไปเป็นข้อกำหนดในการพัฒนาต่างๆ ที่จะต้องให้ประชาชนมีส่วนร่วมและต้องไม่มีค่าใช้จ่ายใดๆ ในการเข้าร่วมพัฒนา หรือต้องมีความเหมาะสมกับประโยชน์ที่ประชาชนจะได้รับมากที่สุด

การเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติกิจกรรมในการพัฒนาต่างๆ ในช่วงที่ผ่านมา พบว่า บทบาทของประชาชนยังมีอยู่น้อย เนื่องจากการแจ้งข้อมูลข่าวสารยังไม่ทั่วถึงและประชาชนมีอาชีพการงานที่จะต้องทำให้ไม่มีเวลาเข้าร่วมกิจกรรมในชุมชน จากคำกล่าวที่ว่า

“ชาวบ้านที่จะให้ความร่วมมือจริงๆ มีน้อย ถ้าคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ ก็ไม่ถึง 50% หรือหก แต่ถ้าบอกกันจริงๆ จัง แบบไปเคาะถึงประตูหน้าบ้าน ก็พอจะได้เยอะอยู่”

“คนที่ให้ความร่วมมือ จริงๆ ยังมีน้อย เป็นกลุ่มน้อยๆ ส่วนใหญ่จะเป็นตัวแทนหมู่บ้าน”

“ถ้าหลวงเขามาประกาศ ก็ไม่ถึงไปกันหมดทุกคนหรอก ประมาณครึ่งหนึ่งที่จะไป”

“ต้องประชาสัมพันธ์ ให้คนรับทราบว่าจะทำอะไร ว่าต้องการให้ช่วยเหลืออย่างไร น่าจะมีคนช่วยมากกว่าที่จะไม่บอกอะไรเลย”

“ต่างคนต่างไปหากินกัน อาชีพใคร อาชีพมัน ไม่มีเวลา ยิ่งพวกเด็กวัยรุ่นไปทำงานที่อื่นกันหมด”

เมื่อถามว่าหน้าที่ในการปฏิบัติงานควรเป็นหน้าที่ของใคร ส่วนใหญ่เห็นว่าเป็นเรื่องที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดำเนินการและเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม ดังคำกล่าวที่ว่า

“หน้าที่ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องทำ อ.บ.ต.เป็นผู้ดำเนินการและชาวบ้านต้องเข้าไปร่วม”

ผลจากการศึกษา ทำให้พบ อุปสรรคในการเข้ามามีส่วนร่วมหลายประการ คือ

1. การรับรู้ข่าวสารในกิจกรรมต่างๆ ยังไม่ทั่วถึง ทำให้ชาวบ้านรับทราบไม่ทั่วถึง การออกมารวมกลุ่มจึงมีน้อย
2. การประกอบอาชีพที่แตกต่างกัน การต้องออกไปทำมาหากิน ทำให้ไม่ค่อยได้เข้ามามีส่วนร่วมมากทั้งนี้อาจหมายถึงเวลาในการมีส่วนร่วมด้วย
3. การมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นในลักษณะการมีส่วนร่วมผ่านตัวแทน หรือผู้นำที่มีความสามารถ บทบาทการมีส่วนร่วมจึงอยู่ที่ตัวแทนของหมู่บ้าน

การมีส่วนร่วมในการลงทุนและปฏิบัติการนั้น ถึงแม้โครงการจะยังมีได้ดำเนินการมาถึงในขั้นตอนนี้ แต่ชาวบ้านเห็นว่าการมีส่วนร่วมในการลงทุนและปฏิบัติการ ชาวบ้านสามารถให้ความช่วยเหลือได้มากกว่าขั้นตอนอื่นๆ แต่ทั้งนี้การดำเนินการหลักยังคงเป็นหน้าที่หน่วยงานรัฐที่จะดำเนินการ การที่ชาวบ้านสามารถให้ความช่วยเหลือในขั้นตอนการลงทุนและปฏิบัติได้มากกว่าขั้นตอนอื่นๆ ทั้งนี้เนื่องจาก ชาวบ้านมักไม่ค่อยได้เป็นฝ่ายคิดจะดำเนินการแก้ไข มาตั้งแต่การค้นหาค้นหาสาเหตุที่เป็นขั้นตอนแรก การลงแรงและบริจาคเป็นเรื่องที่สามารถทำได้ง่ายกว่า การที่จะออกไปเสนอความคิด ประชาชนจึงการยังคงเป็นผู้รับข้อมูลและแผนงาน นโยบายต่างๆ การแจ้งรายละเอียดมาจากหน่วยงานว่าจะทำอะไร หรือต้องการให้ความช่วยเหลืออย่างไร ชาวบ้านจะทำการพิจารณาความเหมาะสมที่จะให้ความช่วยเหลือ และให้ความช่วยเหลือเท่าที่มีกำลังทรัพย์ ทั้งนี้การเสียสละทรัพย์หรือสิ่งของ เป็นเรื่องที่ไม่ควรบังคับหรือกำหนดมาว่าต้องให้ชาวบ้านเสียสละคนละเท่านี้ๆ เท่านี้ๆ แต่การเสียสละทรัพย์และสิ่งของ จึงขึ้นอยู่กับความพอใจและความสามารถที่จะให้ความช่วยเหลือได้ การร่วมสละแรงก็เช่นเดียวกัน ถึงแม้ส่วนใหญ่จะให้ความร่วมมือในการเสียสละแรงได้มากนั้น แต่หน่วยงานรัฐจะต้องจัดหาหรือมาเตรียมวัสดุ อุปกรณ์ มาให้ อย่างพร้อมเพียง ชาวบ้านก็สามารถให้ความร่วมมือได้มาก เนื่องจากไม่ต้องเสียทรัพย์ เพียงแต่มาช่วยกันร่วมแรงร่วมใจ เพื่อทำการพัฒนาท้องถิ่นของตนนั้นชาวบ้านส่วนใหญ่จึงเต็มใจให้ความช่วยเหลือ



เหลือ ถึงแม้จะมีข้อจำกัดในเรื่องเวลา หรือการประกอบอาชีพที่แตกต่างกันออกไป แต่หากมีเวลาแล้วชาวบ้านก็พร้อมที่จะเข้าร่วมในการปฏิบัติการ และการร่วมแรงร่วมในยังเป็นการส่งเสริมบรรยากาศของชุมชนที่ทำให้เห็นความสามัคคีของคนในท้องถิ่นอีกด้วย

#### 5.3.4 การมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล

การมีส่วนร่วมในขั้นตอนการประเมินผลการพัฒนา เป็นขั้นตอนที่ประชาชนเข้าร่วมประเมินว่า การพัฒนาที่ได้กระทำไปนั้นสำเร็จตามวัตถุประสงค์เพียงใด ซึ่งในการประเมินอาจปรากฏในรูปของการประเมินย่อย เป็นการประเมินความก้าวหน้าเป็นระยะ หรือกระทำในรูปของการประเมินผลสรุปรายยอดการติดตามตรวจสอบการดำเนินการใช้เงินของโครงการ การศึกษาในเรื่องนี้เมื่อการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมได้ดำเนินไประหว่างที่ดำเนินการหรือเมื่อการดำเนินการเสร็จสิ้นลง ความสามารถในการตรวจสอบการทำงานของเจ้าหน้าที่ ในเรื่องของการใช้งบประมาณ ความสำเร็จหรือล้มเหลวของโครงการ บทบาทของประชาชนในเรื่องนี้เป็นอย่างไร จากการศึกษาผู้ร่วมสนทนาล้วนส่วนใหญ่เห็นว่า

“เป็นไปได้ไม่ได้ ที่จะไปตรวจสอบ เพราะเราไม่รู้เรื่องรายละเอียดการใช้จ่ายเงิน”

“ชาวบ้านไม่มีสิทธิ์เข้าไปทำอย่างนั้นได้ แต่ถ้าเห็นว่าไม่ถูกต้องก็อาจมีการรวมกลุ่มหรือแจ้งไปยัง อ.บ.ค.ให้ทำการตรวจสอบ”

จากการสนทนาชี้ให้เห็นว่า การเข้าไปตรวจสอบการทำงานของหน่วยรัฐที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ คงเป็นไปได้ยาก เพราะการดำเนินงานต่างๆ ไม่ได้มีการแจ้งให้ประชาชนทราบโดยละเอียด ในเรื่องนี้หากมองดูแล้ว จะเห็นความสัมพันธ์ทางอำนาจที่เกิดขึ้นในสังคม ดังที่ ปรัชญา เวสารัชช (2528) ได้กล่าวว่ปัญหาที่เกิดจากโครงสร้างทางสังคม เป็นอุปสรรคต่อการมีส่วนร่วมของประชาชน คือ

1. ความแตกต่างในสังคม ด้านรายได้ อำนาจ และสถานะทางเศรษฐกิจ
2. ระบบการเมืองถูกควบคุมโดยคนส่วนน้อย
3. ขาดกลไกที่มีประสิทธิภาพในการแจกแจงทรัพยากร

เนื่องจากอำนาจในการปกครองและการจัดการดำเนินกิจกรรม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเท่านั้นที่รู้ข้อมูล รายละเอียด ประชาชนมิได้มีส่วนในการรู้เห็น ไม่สามารถตรวจสอบการทำงานได้ อำนาจและบทบาทหลักจึงอยู่ที่ส่วนกลาง มิได้เป็นการคืนอำนาจให้แก่ประชาชนอย่างแท้จริง

แต่ผู้ร่วมสนทนา เห็นว่า หากประชาชนหรือชาวบ้านต้องการที่จะทำการตรวจสอบการทำงานของเจ้าหน้าที่ ตรวจสอบการใช้งบประมาณให้เป็นไปอย่างถูกต้อง นั้นอาจสามารถเป็นไปได้หากมีการรวมกลุ่มกันเกิดขึ้น หรือการจัดตั้งองค์กรขึ้นมาเพื่อเป็นตัวแทนในการตรวจสอบ

ได้เป็นอำนาจที่มาจากประชาชน โดยต้องคัดเลือกบุคคลที่มีความน่าเชื่อถือ และไว้ใจให้สามารถเป็นตัวแทนของประชาชน ได้ซึ่งความเห็นในเรื่องการรวมกลุ่มของประชาชนนั้นสอดคล้องกับ อนุรักษ์ ปัญญาวัฒน์(2541) ได้วิจัยพบว่า ลักษณะการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการตัดสินใจในประเด็นต่างๆ ของกิจกรรมพัฒนา มีองค์ประกอบที่พิจารณาได้ในลักษณะของการใช้กระบวนการกลุ่ม การตัดสินใจของผู้ร่วมกิจกรรมนั้นได้รับการยอมรับ และแสดงความรับผิดชอบผูกพันด้วยสมาชิกผู้ร่วมกิจกรรม ดังเห็นได้จากคำพูดของผู้สนทนาที่ว่า

“ควรตั้งคณะกรรมการขึ้นมาควบคุมดูแล เอาคนที่เราไว้ใจคัดเลือกมา”

“ถึงเรารู้ว่า มีความไม่โปร่งใส แต่เราก็ทำอะไรไม่ได้”

“ถ้าไม่ถูกต้องจริงๆ ต้องกลุ่มของชาวบ้าน ต้องร้องเรียน และแกนนำต้องเข้มแข็ง”

เมื่อศึกษาต่อไปว่าในอนาคตเมื่อโครงการนี้แล้วเสร็จลง ประชาชนควรเข้ามามีบทบาทในการเข้าร่วมดูแลรักษาอย่างไรนั้น ผู้ร่วมสนทนาส่วนใหญ่เห็นว่าความร่วมมือของถนนสายนี้ให้อยู่ในสภาพที่ดีและสวยงาม เป็นเรื่องที่ต้องช่วยกันดูแล ทั้งหน่วยงานและประชาชนทุกคนน่าจะเข้ามาช่วยกันดูแล เป็นหูเป็นตาให้กับทางราชการ จากคำกล่าวที่ว่า

“ถ้าเราเริ่มทำตั้งแต่ต้น ให้ประชาชนเข้าใจว่ากำลังทำอะไรอยู่ การที่ทุกคนเข้ามาช่วยกันตั้งแต่แรก เมื่อสำเร็จออกมาเป็นรูปเป็นร่าง ประชาชนก็จะรู้สึกเป็นเจ้าของ ทุกคนก็จะช่วยกันดูแลไปอยู่แล้ว”

“ในส่วนของ การดูแลรักษา หรือช่วยกันตรวจสอบให้คงรักษาสภาพที่ดีไว้นั้น ชาวบ้านยินดีให้ความร่วมมือ เป็นหูเป็นตาช่วยกันดูแล ได้อย่างเต็มที่”

“ในความจริง มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดดูแลอยู่แล้ว เราก็ช่วยดูแล อย่างเช่น ให้อุดูแลหน้าบ้านของตัวเองให้สะอาด”

“เทศบาลและประชาชนทุกคนจะต้องช่วยกันบำรุงรักษา”

“การดูแลรักษาชาวบ้านก็ช่วยกันได้ คนอยู่ริมก็ช่วยรดน้ำช่วยเก็บกวาดกันได้”

ผลจากการสนทนา ชี้ให้เห็นว่าในการร่วมดูแลรักษาสภาพถนนให้เกิดความสวยงามนั้น ชาวบ้านสามารถเข้าไปมีบทบาทในการเข้าร่วมได้อย่างมาก เพราะเป็นเรื่องที่ง่ายต่อการปฏิบัติ ชาวบ้านดูแลกันได้ตามหน้าบ้านของตนเอง หรือในหมู่บ้านในชุมชนของตนก็ช่วยกันดูแลเป็นหูเป็นตา ช่วยเหลือทางเทศบาลให้ถนนคงความเรียบร้อย สะอาดสวยงามได้

นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์ (2527) ได้กล่าวถึงเงื่อนไขการมีส่วนร่วมของประชาชนประการหนึ่ง คือ ประชาชนต้องมีความเต็มใจที่จะมีส่วนร่วม ความพึงพอใจเป็นการยอมรับเป้าหมายของกิจกรรมว่า เมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรมแล้ว ประชาชนจะได้ผลประโยชน์ตอบแทนทั้งระยะสั้นและระยะยาว

ผลจากการสนทนา ส่วนใหญ่ เห็นว่าโครงการนี้จะเป็นประโยชน์ต่อชุมชนอย่างมาก แต่ก็มีอีกกลุ่ม ที่เห็นว่าโครงการนี้ไม่มีประโยชน์ โดยจากการสังเกตในเขตเมืองลำพูน ได้มีการปรับภูมิทัศน์ไปบ้างแล้ว ซึ่งประชาชนเองก็มีความพอใจต่อสภาพแวดล้อมที่สวยงามที่เกิดขึ้น และเห็นว่าเป็นประโยชน์ ทำให้ร่มเย็น บ้านเมืองน่าอยู่ และรักษาสิ่งแวดล้อมอีกด้วย จากคำกล่าวที่ว่า

“อย่างที่เทศบาลทำมานี้ ปลูกดอกไม้ให้เย็นหูเย็นตา ผู้คนที่เดินผ่านไปผ่านมาบอกว่าเป็นถนนรักษาสีสิ่งแวดล้อม”

“ถนนสายนี้ตั้งแต่เริ่มต้นหลักแควนเมืองมา มีความสวยงามน่าอยู่ขึ้นมาก เพราะเทศบาลมีความเข้มแข็งมาก”

ในส่วนเชียงใหม่ที่ยังไม่มีการดำเนินการทำการปรับปรุงสภาพแวดล้อมและสภาพภูมิทัศน์ ผู้ร่วมสนทนาเห็นว่าโครงการนี้น่าจะเป็นประโยชน์ต่อชุมชน ในด้านสุนทรียภาพ ที่ทำให้เกิดความสบายตา สบายใจ สร้างความน่าอยู่ให้กับชุมชน จากคำกล่าวของผู้ร่วมสนทนาที่ว่าที่ว่า

“เป็นประโยชน์ คำนึงจิตใจสดชื่นแจ่มใสดี”

“น่าจะทำให้ชีวิตความเป็นอยู่ดีขึ้น ถึงแม้ไม่มาก เพราะจะทำให้ชุมชนรักกันและห่วงแหนชุมชนของตนมากขึ้น”

“ทำให้ถนนสายนี้มีความเป็นระเบียบเรียบร้อย ประทับใจแก่ผู้พบเห็น”

ดังนั้นผลจากการสนทนา ผู้ร่วมสนทนาส่วนใหญ่เห็นว่าการอนุรักษ์และปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน เป็นประโยชน์ต่อตนเองและท้องถิ่น ทั้งให้เกิดความสวยงาม ทำให้เกิดความเป็นระเบียบเรียบร้อย มีความสะอาดสะอ้าน ทำให้ความเป็นอยู่และบ้านเมืองเจริญขึ้น นอกจากนี้ยังทำให้เกิดความสุนทรีย์ด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้ประชาชนที่อาศัยในท้องถิ่น และผู้ที่ผ่านมาผ่านไปผ่านมา หรือนักท่องเที่ยวเกิดความประทับใจในถนนสายนี้

การมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินผล ตามความเห็นของประชาชนนั้น ในปัจจุบันเป็นเรื่องที่ประชาชนหรือชาวบ้านทั่วไป ยังไม่สามารถเข้าไปตรวจสอบการทำงานของหน่วยงานได้ เนื่องจากชาวบ้านทั่วไปยังไม่มีอำนาจ ดังนั้นการที่จะทำให้ประชาชนเกิดอำนาจขึ้นมาได้นั้น คือ การรวมกลุ่ม รวมตัว การจัดตั้งองค์กร หรือกระทำการโดยผ่านทางผู้นำที่มีอำนาจในชุมชน การรวมกลุ่มของประชาชน จะทำให้เกิดพลังประชาชน จึงทำให้สามารถตรวจสอบการทำงานของหน่วยงาน ตรวจสอบการใช้งบประมาณที่นำมาใช้ เพื่อให้ผลประโยชน์ทั้งหลายตกสู่ท้องถิ่นอย่างเต็มเม็ดเต็มหน่วย ไม่ขาดตกพร่องก่อนถึงมือของประชาชน แต่อย่างไรในปัจจุบันก็ยังไม่มีการเข้าไปตรวจสอบการทำงานและงบประมาณ แต่ในเรื่องของส่วนการมีส่วนร่วมในการติดตามการดูแลรักษานั้น ประชาชนสามารถมีส่วนร่วมได้มาก เนื่องจากประชาชนที่อยู่อาศัยในท้องถิ่น สามารถตรวจสอบดูแลให้ใครหรือผู้ใดมาทำให้การความเสียหาย เนื่องจากชาวบ้านได้ร่วมมือ ร่วมแรง

ร่วมใจ พัฒนาสภาพแวดล้อม จึงเกิดความรักความหวงแหนขึ้นมา จึงเป็นหน้าที่ที่ทุกคนในชุมชน ต้องช่วยกันดูแล รักษาให้คงความงดงาม โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณริมถนนต้องช่วยกันดูแลให้มีความเรียบร้อยอยู่เสมอ เพราะเป็นหน้าตาของถนนสายนี้ การพัฒนาทั้งหลายประโยชน์จึงตกอยู่ที่ ประชาชนหากประชาชนร่วมมือ และให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลแบบพรรณนา สรุปได้ว่า ประชาชนมีความคิดเห็นที่มีความ สอดคล้องกัน ในการอนุรักษ์และสภาพแวดล้อมถนนสายเชียงใหม่-ลำพูน บทบาทการเข้ามามีส่วน ร่วมในทุกขั้นตอนตั้งแต่การคิดหาปัญหาสาเหตุ การวางแผนพิจารณาดำเนินการ การร่วมลงทุนและ ปฏิบัติการ และสุดท้ายคือการร่วมติดตามและประเมินผล นั้นยังเกิดขึ้นน้อยในทุกขั้นตอน เนื่องจาก ขาดการติดต่อสื่อสารจากหน่วยงานราชการ การรับรู้โครงการไม่เกิดขึ้น ทำให้ไม่เกิดการกระตุ้น หรือเปิดโอกาสให้ประชาชนแสดงความคิดเห็น การคิดค้นหาปัญหาสาเหตุจึงไม่เกิดขึ้นในชุมชน ทำให้บทบาทในการวางแผนพิจารณาดำเนินการไม่สามารถเกิดขึ้นได้ แต่ประชาชนต้องการเข้ามามี บทบาทในการร่วมแสดงความคิด เสนอปัญหา เสนอแนวทางแก้ไขและกำหนดแผนงานต่างๆ โดย ที่รัฐจะต้องเป็นผู้สนับสนุนและเป็นตัวนำ และเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้าร่วมในทุกๆ ขั้นตอน จะทำให้บทบาทการมีส่วนร่วมเกิดมากขึ้น และจากการศึกษาประชาชนสามารถให้ความช่วยเหลือ ในด้านการลงทุนและปฏิบัติการได้ค่อนข้างมากกว่ามีส่วนร่วมในขั้นตอนอื่นๆ เนื่องจากชาวบ้าน มักคิดว่า ตนเองเป็นเพียงชาวบ้าน ไม่มีความรู้ ที่จะไปคิด ไปวางแผนแก้ไขอะไรได้ ในส่วนที่ช่วย เหลือได้จึงเป็นการช่วยเหลือที่สามารถทำได้ง่าย คือการสละทรัพย์และแรงงาน แต่ทั้งนี้จะต้องไม่ มากไปกว่าผลประโยชน์ต่อผู้มีส่วนร่วมในกิจกรรม การมีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผลเพื่อ ตรวจสอบการทำงานบทบาทของประชาชนที่จะเข้าไปดูแลนั้น จะต้องทำในลักษณะการรวมกลุ่ม หรือองค์กรขึ้นมาตรวจสอบ และดูแล และการติดตามการดูแลรักษา ชาวบ้านต้องเข้ามาร่วมกันดูแล โดยเฉพาะผู้ที่อยู่ริมถนน ควรจะดูแลบริเวณหน้าของตนให้สะอาดเรียบร้อย ถึงแม้การมีส่วนร่วม ของประชาชนจากการศึกษาจะอยู่ในระดับที่น้อย แต่ก็ไม่สามารถยืนยันความถูกต้องได้ทั้งหมด ทั้งนี้เป็นข้อจำกัดของการทำสนทนากลุ่ม คือ ผู้ให้ข้อมูลเป็นเพียงตัวแทนที่ถูกคัดเลือกมา ซึ่งการให้ข้อมูลจึงไม่ได้จากประชาชนส่วนใหญ่ แต่การศึกษาว่าประชาชนมีความต้องการที่จะเข้ามามีบทบาท ในการมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอน เนื่องจากต้องการที่จะทำการพัฒนาท้องถิ่นของตนให้เกิดความ เหมาะสม ถูกรับการข่าวสาร ข้อมูลที่ชัดเจนและได้รับการสนับสนุนจากผู้ดำเนิน โครงการ