

## บทที่ 4

### ผลการศึกษา

การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาผลกระทบทางสังคมจากโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน กรณีศึกษา: บ้านปางแสงทอง ตำบลจี้เหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ ทำการศึกษาตามประเด็นเนื้อหาที่กำหนด ผู้วิจัยแบ่งการศึกษออกเป็น 4 ตอน ตามขอบเขตของเนื้อหา ดังนี้

#### 4.1 บริบทชุมชน

- 4.1.1 ประวัติของหมู่บ้านปางแสงทอง
- 4.1.2 ลักษณะทั่วไปของชุมชนปางแสงทอง
- 4.1.3 โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค
- 4.1.4 สภาพทางสังคมของชุมชน
- 4.1.5 สภาพทางเศรษฐกิจของชุมชน

#### 4.2 บริบทของโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน

- 4.2.1 ความเป็นมาของโครงการ
- 4.2.2 รายละเอียดการสร้างสถานี Pulley บริเวณคอยใต้
- 4.2.3 รายละเอียดการสร้างเสาตัก บริเวณคอยเหนือ (คอยอื่น)

#### 4.3 ผลกระทบทางสังคมที่อาจจะเกิดขึ้น แบ่งเป็นการศึกษาด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์และด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากมีโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน จะเกิดผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต

#### 4.4 ข้อเสนอแนะเพื่อหามาตรการและแนวทาง ในการป้องกันผลกระทบทางลบ

- 4.1 ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์
- 4.2 ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

## 4.1 บริบทชุมชน

### 4.1.1 ประวัติของหมู่บ้านปางแสงทอง

เนื่องหมู่บ้านบวกหม้อมีการขยายตัวของหมู่บ้านกลายเป็นหมู่บ้านขนาดใหญ่ขึ้น หลังจากที่มีการจัดการกับพื้นที่ของหมู่บ้านบวกหม้อ ก็ได้แบ่งแยกเขตการปกครองของพื้นที่ของหมู่บ้านบวกหม้อ คือ หมู่บ้านบวกหม้อ ได้อยู่ในเขตการปกครองของเทศบาลอำเภอแม่แตง ทำให้ส่วนหนึ่งของหมู่บ้านทำการจัดสรรเงินเพื่อใช้ในการพัฒนาหมู่บ้านส่วนนี้ไม่ได้ จึงทำให้ต้องมีการแบ่งแยกหมู่บ้านเพื่อทำการจัดสรรเงินสำหรับการพัฒนาหมู่บ้าน ทำให้แยกส่วนหนึ่งของหมู่บ้านบวกหม้อ ออก โดยนับจากรอยต่อจากแนวชลประทานออกไปทางตะวันตกมา 100 เมตร และได้ตั้งหมู่บ้านปางแสงทอง มาในปี พ.ศ. 2548 เพื่อสามารถของบสนับสนุนจากองค์การบริหารส่วนตำบลจี้เหล็ก และหมู่บ้านบวกหม้อ จะสามารถของบสนับสนุนจากเทศบาลตำบลสันมหาพน

ชุมชนบ้านปางแสงทอง หมู่ที่ 11 ตำบลจี้เหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ เป็นชุมชนขนาดกลาง ด้วยบ้านเรือน จำนวน 185 หลังคาเรือน 637 คน (ที่มา: ข้อมูลพื้นฐานเพื่อการพัฒนา (Base line data) เพื่อจัดทำแผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2551-2553) เป็นหมู่บ้านที่มีการแยกออกมาจากหมู่บ้านบวกหม้อ หมู่ที่ 1 ตำบลจี้เหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ ในปีพ.ศ. 2548 ปัจจุบันมีผู้ใหญ่บ้านมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548

### 4.1.2 ลักษณะทั่วไปของชุมชนบ้านปางแสงทอง

บ้านปางแสงทองเดิมเป็นหมู่บ้านที่แยกออกมาจากหมู่บ้านบวกหม้อ หมู่ที่ 1 ตำบลจี้เหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ ในปีพ.ศ. 2548 และก่อตั้งหมู่บ้านปางแสงทอง หมู่ที่ 11 ตำบลจี้เหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ มีผู้ใหญ่บ้านชื่อ นายสมบุญรณ์ ตุ่นตามเชื้อ แต่งตั้งในปี พ.ศ. 2548

บ้านปางแสงทองเป็นหมู่บ้านที่ตั้งอยู่ติดกับถนนสายแม่มาลัย- ปาย เป็นถนนที่เป็นเส้นทางหลักในการเดินทางไปสู่ อำเภอปาย และจังหวัดแม่ฮ่องสอน เส้นทางรถยนต์เริ่มจากตัวอำเภอเมืองเชียงใหม่ ขึ้นไปทางทิศเหนือตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 107 ระยะทาง 36.99 กิโลเมตร เลี้ยวซ้ายไปตามทางแยกซ้ายมือตรงตลาดแม่มาลัยเข้าหมู่บ้านปางแสงทอง เป็นระยะทาง 2 กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง อาณาเขตติดต่อกับหมู่บ้านอื่น ๆ ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับ บ้านสันมหาพน หมู่ที่ 11 ตำบลสันมหาพน อำเภอแม่แตง

ทิศตะวันออก ติดต่อกับ บ้านบวกหม้อ หมู่ที่ 1 ตำบลจี้เหล็ก อำเภอแม่แตง

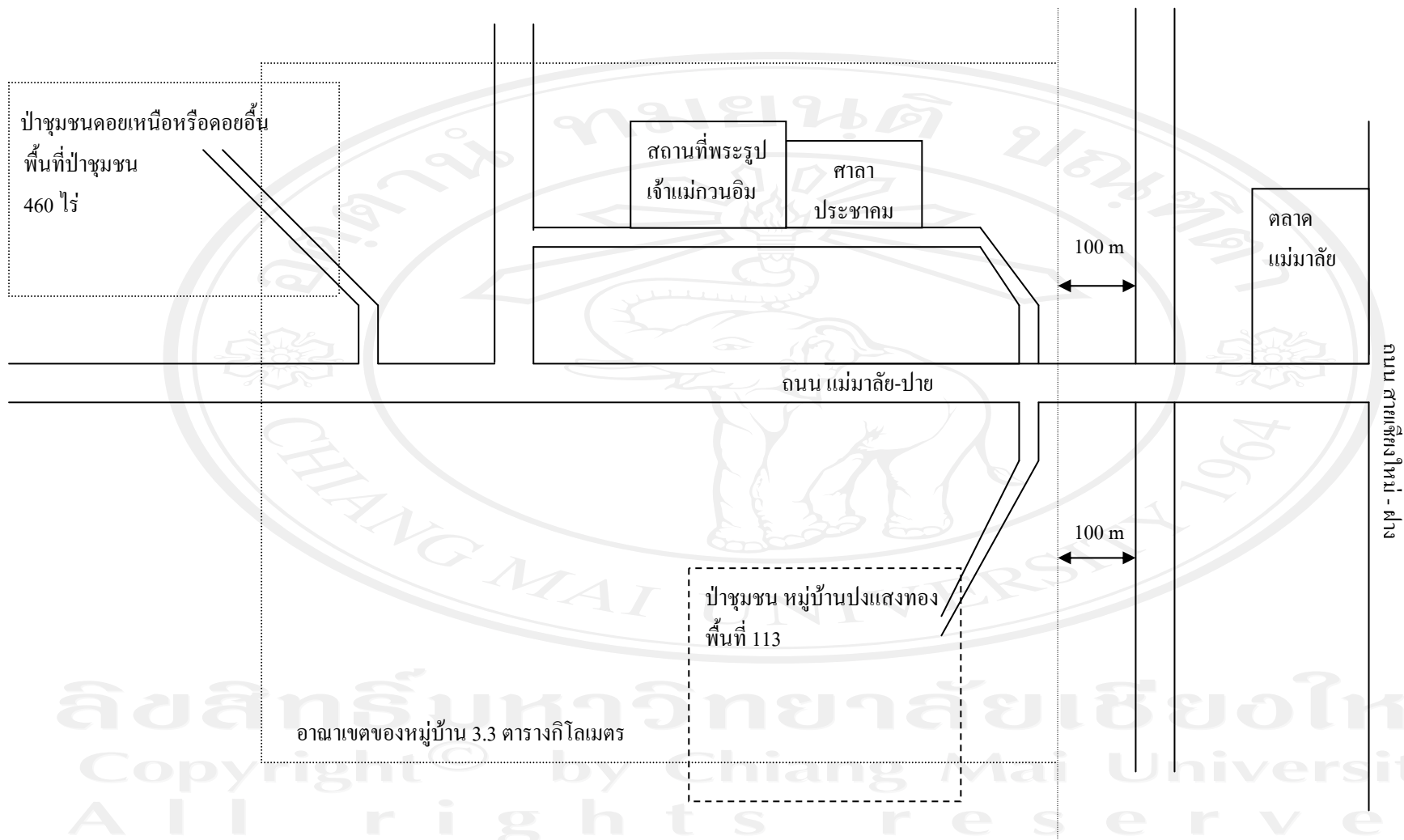
ทิศตะวันตก ติดต่อกับ บ้านห้วยไร่ หมู่ที่ 9 ตำบลจี้เหล็ก อำเภอแม่แตง

ทิศใต้ ติดต่อกับ บ้านทุ่งสีทอง หมู่ที่ 10 ตำบลจี้เหล็ก อำเภอแม่แตง

ลักษณะสภาพพื้นที่เป็นพื้นที่อุทยานและภูเขาอยู่ทางทิศตะวันตกของชุมชนที่อยู่อาศัย มีพื้นที่ราบทางทิศตะวันออกติดกับน้ำห้วยแม่มาลัย ซึ่งเป็นแหล่งน้ำสำคัญในด้านอุปโภคบริโภค หมู่บ้านมีขนาดของหมู่บ้าน 3.3 ตารางกิโลเมตรหรือประมาณ 2062.5 ไร่



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright© by Chiang Mai University  
All rights reserved



ภาพ 1 แผนที่หมู่บ้าน ปางแสงทอง หมู่ที่ 11 ตำบลช่อเหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่



ภาพ 2 แผนที่หมู่บ้านปงแสงทอง หมู่ที่ 11 ตำบลชี้เหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่  
ภาพจาก Point Asia



ภาพ 3 ป้ายหมู่บ้านปงแสงทอง หมู่ที่ 11 ตำบลชี้เหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่

สภาพทั่วไปของหมู่บ้านเป็นหมู่บ้านแบบกระจายต่อเนื่องตลอดตาม ถนนสายแม่แตง-แม่ฮ่องสอน มีถนนคอนกรีตเสริมเหล็กของหมู่บ้านจำนวน 5 สาย ถนนลูกรังของหมู่บ้านจำนวน 15 สาย

อาคารอเนกประสงค์ จำนวน 2 หลัง ลานกีฬาต้านยาเสพติด 1 แห่ง อ่างเก็บน้ำ 2 แห่ง สะพานข้ามลำน้ำ ลำห้วย 3 แห่ง มีระบบประปาหมู่บ้าน 1 แห่ง สวนสาธารณะประจำหมู่บ้าน ที่อ่านหนังสือพิมพ์ประจำหมู่บ้าน และป้อมยามประจำหมู่บ้าน

#### 4.1.3 โครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค

##### ไฟฟ้า

ปัจจุบันหมู่บ้านปงแสงทอง หมู่ที่ 11 ตำบลจี้เหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ มีไฟฟ้าใช้ในพื้นที่ทุกครัวเรือน

##### น้ำสำหรับการอุปโภค – บริโภค

ปัจจุบันประชาชนในหมู่บ้านปงแสงทองมีแหล่งน้ำใช้โดยแบ่งเป็น 2 ส่วนด้วยกัน คือ ส่วนที่ 1 การใช้น้ำประปาและน้ำบาดาลในการอุปโภค บริโภคและส่วนที่ 2 เป็นการใช้น้ำชลประทาน และน้ำอ่างแม่มาลัยเป็นที่เก็บน้ำซับมาจากป่าชุมชนคอยเหนือ มีการใช้น้ำแม่มาลัย สายนี้ทั้งหมด 4 หมู่บ้าน ได้แก่ หมู่ที่ 1, หมู่ที่ 4, หมู่ที่ 5, และหมู่ที่ 11 อาศัยน้ำใช้ในพื้นที่เกษตรกรรม

##### สถานีนอนามัย

ภายในพื้นที่ปัจจุบันนี้ยังไม่มีสถานีนอนามัยอยู่ แต่มีสถานีนอนามัยบ้านบวกหม้อที่อยู่ติดกับวัดบวกหม้อ ของเทศบาลตำบลสันมหาพน ตั้งอยู่ในเขตติดต่อกับหมู่บ้านอยู่แล้ว ทำให้ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องสร้างสถานีนอนามัย และสามารถเข้ามารับการบริการจากสถานีนอนามัยบ้านบวกหม้อได้

##### การคมนาคม

ปัจจุบันการเดินทางของประชากรภายในหมู่บ้านมีเส้นทางคมนาคมในหมู่บ้านสามารถใช้ได้สะดวก มีถนนหลวงสายปาย-แม่ฮ่องสอน และมีถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก/ลาดยางแอสฟัลติก 5 สาย และปัจจุบันนี้ยังต้องการสร้างอีก 5 สาย



ภาพ 4 ถนนสายแม่มาลัย - ปาย



ภาพ 5 ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก

#### 4.1.4 สภาพทางสังคมของชุมชน

##### โครงสร้างประชากร

จากผลการสำรวจจำนวนประชากรทั้งหมด ภายในหมู่บ้านปางแสงทองมี 637 คน ชาย 317 คน หญิง 320 คน จำนวนครัวเรือน 185 ครัวเรือน อายุของจำนวนประชากรส่วนใหญ่ในหมู่บ้านปางแสงทอง อยู่ในช่วง 30 – 50 ปี

##### การศึกษา

การศึกษาส่วนใหญ่ภายในครัวเรือนจากการสำรวจกลุ่มประชากรตัวอย่าง 125 ครัวเรือน จากครัวเรือนทั้งหมด 185 ครัวเรือน จะมีผู้ที่เป็นหัวหน้าครอบครัวมีการศึกษาระดับประถมศึกษาเกินร้อยละ 50 ของหัวหน้าครัวเรือน



ภาพ 6 โรงเรียนบ้านบวกหมื้อ

##### ศาสนา

ในหมู่บ้านปางแสงทองนั้นประชากรส่วนใหญ่นับถือศาสนาพุทธ ยังมีคณะกรรมการวัดบวกหมื้อ ยังมีวัดร่วมกัน ถึงจะแยกหมู่บ้านแต่ยังมีการจัดกิจกรรมภายในร่วมกัน เช่น วันสำคัญทางพุทธศาสนา, ทอดกฐิน, ฟ้าป่าสามัคคี เป็นต้น





ภาพ 7 วัดบวกหม้อ

#### ครอบครัวและเครือญาติ

จากการสำรวจจำนวนหัวหน้าครัวเรือนที่เป็นการสุ่มกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด 125 ครัวเรือน แล้วประชากรของหมู่บ้านปางแสงทอง จะมีอายุอยู่ในช่วง 31 – 40 ปี ร้อยละ 28.0 เมื่อพิจารณาในช่วงอายุแล้ว ทำให้ทราบถึงลักษณะของครอบครัวในหมู่บ้านปางแสงทอง เป็นครอบครัวขนาดเล็ก มีสมาชิกภายในครอบครัวไม่เกิน 3-4 คน ต่อครัวเรือน อีกทั้งในปัจจุบันหมู่บ้านได้รับนโยบายจากทางกระทรวงมหาดไทย ทำเป็นชุมชนเข้มแข็งด้านภัยยาเสพติด มีการก่อตั้งชุดรักษาความปลอดภัยขึ้นภายในหมู่บ้าน เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนในหมู่บ้าน และทำการตรวจสอบเกี่ยวกับยาเสพติดอีกด้วย

## หน่วยรักษาความปลอดภัยประจำหมู่บ้านปางแสงทอง



ภาพ 8 ศูนย์ ชรบ. บ้านปางแสงทอง หมู่ที่ 11

### 4.1.5 สภาพทางเศรษฐกิจของชุมชน

#### การประกอบอาชีพและรายได้

ประชากรในหมู่บ้านปางแสงทอง ส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพหลัก คือ รับจ้างและทำเกษตรกรรม อาชีพรอง คือ ค้าขาย พืชหลักของหมู่บ้าน คือ ถั่วเหลือง และมีการรวมกลุ่มอาชีพในหมู่บ้านจำนวน 3 กลุ่ม คือ 1. กลุ่มจักสาน 2. กลุ่มส่งเสริมอาชีพ (กลุ่มข้าวสาน) 3. กลุ่มนุ้ยชีวภาพ 4. กลุ่มสหกรณ์ออมทรัพย์จำหมู่บ้าน และรายได้ประชากรส่วนใหญ่ของหมู่บ้านมีอาชีพหลักคือ เกษตรกรรม และรับจ้างทั่วไป อาชีพรองคือ ค้าขาย รายได้ส่วนใหญ่ของประชากรส่วนใหญ่จากการสำรวจขององค์การบริหารส่วนตำบลจี้เหล็ก แล้วประชาชนหมู่บ้านปางแสงทอง มีรายได้ 30,000 บาทต่อครัวเรือนต่อปี มีตกเกณฑ์อยู่ 2 ครัวเรือน



ภาพ 9 พื้นที่ทางการเกษตรกรรม



ภาพ 10 การปลูกถั่วเหลืองซึ่งพืชหลักที่เป็นรายได้แก่ประชาชนในหมู่บ้าน

## 4.2 บริบทของโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน

### 4.2.1 ความเป็นมาของโครงการ

เนื่องจากในปัจจุบันการคมนาคมขนส่งได้มีส่วนสำคัญในการพัฒนาประเทศ รูปแบบการคมนาคมขนส่งในปัจจุบันยังมีข้อจำกัดพอสมควร พื้นที่ห่างไกลที่ต้องพึ่งระบบการขนส่งคมนาคมเดิม ยังมีการเดินทางที่ค่อนข้างยากลำบากและใช้ระยะเวลาในการเดินทางที่นาน และเสี่ยงต่อความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน หากได้มีการพัฒนาการขนส่งในรูปแบบใหม่ขึ้นมาที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับ จะแก้ปัญหาและน่าจะก่อให้เกิดผลดีในด้านต่าง ๆ ดังนี้

ระยะเวลาเดินทาง การประหยัดเวลาและเพิ่มความสะดวกรวดเร็ว การลดระยะเวลาในการเดินทางและเพิ่มความสะดวกในการเดินทางเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่ง ทั้งยังเพิ่มความแม่นยำแน่นอนในการขนส่ง ลดการสูญเสียทั้งในด้านต้นทุนการขนส่งและค่าเสียโอกาสเวลาที่ประหยัดได้เพื่อนำไปใช้ในการผลิตและได้ผลผลิตมากยิ่งขึ้น หรืออาจนำไปใช้ในประโยชน์ด้านอื่นมากขึ้น สำหรับประเทศกำลังพัฒนาเวลาที่ประหยัดได้จากการขนส่งสินค้าอาจมีความสำคัญมากกว่าเพราะการขนส่งสินค้าที่รวดเร็วทำให้ลดการสูญเสียต้นทุนระหว่างการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าเกษตร ซึ่งเป็นสินค้าส่วนใหญ่ และมักเสียหายหากใช้เวลาขนส่งนานเกินไป และที่สำคัญยังทำให้ปัจจัยทุนหลายอย่างสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่มากขึ้น

ต้นทุนค่าใช้จ่าย โครงการคมนาคมทั้งประเภทที่สร้างขึ้นใหม่หรือการปรับปรุงของเดิม ประโยชน์โดยตรงที่มีความสำคัญที่สุดคือสามารถวัดเป็นตัวเงินได้ง่าย ประหยัดค่าใช้จ่ายคือประโยชน์ในรูปของการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางหรือการขนส่งสินค้า ซึ่งผู้ที่ได้รับประโยชน์โดยตรงคือผู้ใช้บริการของโครงการ การที่ค่าขนส่งลดต่ำลงนั้นส่งผลให้ผู้บริโภคได้รับประโยชน์จากการขนส่งคมนาคมใหม่โดยตรง และหากต้นทุนค่าใช้จ่ายในการคมนาคมที่ถูกกลั่นนั้นจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งแก่สังคมและประเทศชาติ มิใช่แต่เฉพาะกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเท่านั้น

กระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจ การคมนาคมที่สะดวกย่อมส่งผลต่อการค้าขาย การขนส่งที่รวดเร็วขึ้น ส่งผลให้การค้ากับประเทศเพื่อนบ้านติดต่อกันได้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งยังสามารถเอื้อประโยชน์ในด้านการท่องเที่ยว ชุมชนจำนวนมากยังมีทรัพยากรธรรมชาติที่ยังอุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางชีวภาพ อีกทั้งการสร้างระบบคมนาคมใหม่ที่สามารถลดระยะเวลา และประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จะก่อให้เกิดการดึงดูดนักท่องเที่ยว และการลงทุนติดต่อกับชายที่สะดวกต่อเนื่องรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยปกติการเดินทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังจังหวัดแม่ฮ่องสอนนั้นที่นิยมจะเดินทางได้ 2 รูปแบบด้วยกัน คือ โดยสารทางเครื่องบินหรือทางรถยนต์ แต่การเดินทางใน 2 รูปแบบนี้ ก็ยังมีข้อจำกัดบางประการที่ทำให้การเดินทางยังเป็นอุปสรรคอยู่บางประการ คือ

1) การเดินทางโดยสารทางเครื่องบินนั้น ยังมีค่าใช้จ่ายที่สูง และในช่วงเวลาสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางอาจทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางที่นานกว่าเดิม และ

ไม่ว่าอย่างไรก็ตาม เมื่อผนวกกับเวลาที่ต้องใช้เพื่อสำรองที่นั่ง และการมีจำนวนเที่ยวบินไม่มากนัก ทำให้การเดินทางยังต้องใช้เวลาานพอสมควร

2) ด้านการเดินทางโดยรถยนต์นั้นก็ยังมีปัญหาอุปสรรคกับสภาพภูมิประเทศที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูงชัน การเดินทางโดยรถยนต์นั้นสามารถไปได้ใน 2 เส้นทาง คือ ทางหลวงหมายเลข 1095 ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 5 ชั่วโมง มีระยะทางประมาณ 245 กิโลเมตร และทางหลวงหมายเลข 108 ซึ่งมีลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาสลับกับพื้นที่ราบ มีระยะทางประมาณ 345 กิโลเมตร ฉะนั้นการเดินทางใน 2 รูปแบบนี้ยังมีความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุ และความล่าช้าในการคมนาคมขนส่ง รวมทั้งยังสิ้นเปลืองน้ำมัน และมลภาวะจากเสียง การเร่งเครื่องยนต์และเขม่าควันจำนวนมากขณะเร่งขึ้นเขาสูงชันจำนวนมากตลอดเส้นทาง

ดังนั้นบริษัท ปาย เคเบิล ทรานสปอร์ต จำกัด ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า และเพื่อประโยชน์ทางการท่องเที่ยว บริการและการค้า บริษัทจึงได้ประเมินศึกษาถึงผลกระทบและความเป็นไปได้และผลกระทบที่น่าจะเกิดขึ้นในการที่จะใช้ระบบการขนส่งลำเลียงระหว่างเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ที่มีความคุ้มค่าทางด้านการลงทุน ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มีความสะดวกในการเดินทางลดการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มมูลค่าในเชิงเศรษฐกิจและสังคม และเศรษฐกิจของทั้งบริษัทและสังคมโดยรวม

#### 4.2.2 วัตถุประสงค์โครงการ

บริษัทมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระบบกระเช้า โดยมีเส้นทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังจังหวัดแม่ฮ่องสอน ระยะทางประมาณ 127 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 45 นาที โดยบริษัทจะทำการหาความเป็นไปได้ในการศึกษาสำรวจ ออกแบบ และก่อสร้าง โครงการดังกล่าว ตามวัตถุประสงค์ของบริษัทที่กล่าวไว้แล้วนั้นถือเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับบุคคลในท้องที่ในการเดินทาง ตลอดจนเคลื่อนย้ายขนส่งสินค้า อีกทั้งยังสามารถเอื้อประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ตลอดจนเป็นการลดระยะเวลา ค่าใช้จ่ายผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การเกิดอุบัติเหตุจากการคมนาคมประเภทอื่น ๆ ได้เป็นอย่างดี

#### 4.2.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1 เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ทำให้เกิดการคมนาคมขนส่งในรูปแบบใหม่ที่มีทั้งความสะดวกสบายและมีประสิทธิภาพประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย
- 2 เพื่อให้เกิดการกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจ ส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศและรองรับการขยายตัวในด้านการค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านที่จะมีการขยายตัวในอนาคต

- 3 เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในท้องที่ในการเดินทางคมนาคมขนส่งและเพิ่มมูลค่าการค้า ซึ่งจะก่อให้เกิดผลทางเศรษฐกิจและสังคม

#### 4.2.4 วิธีการดำเนินงาน

##### องค์ประกอบของโครงการ

โครงการก่อสร้างกระเช้าลอยฟ้า กำหนดเส้นทางเริ่มจากที่สถานีบ้านดงป่าล้าน อำเภอ แม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ ประมาณหลักกิโลเมตร 34 ของถนนสายเชียงใหม่ – ฝาง ตรงไปยังสถานีอำเภอป่าขย สถานีอำเภอปางมะผ้า สถานีคดยก้างบอกไฟ อำเภอปางมะผ้า และสถานีปลายทางที่บ้านปางหมู อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน และหมู่บ้านปางแสงทองนั้นเป็นหมู่บ้านอยู่ในแนวเส้นทางที่ผาดผ่านของสายพาน ซึ่งมีจุดสำหรับการก่อสร้างเสาอยู่ 2 คือจุดหมายเลขเสา MP05 ลักษณะของเสา คือ สถานี Pulley ซึ่งจะทำการก่อสร้างในพื้นที่ป่าชุมชน คอยได้ และจุดหมายเลขเสา MP06 ลักษณะของเสา คือ เสาถัก ซึ่งจะทำการก่อสร้างในพื้นที่ป่าชุมชน คอยเหนือ ลักษณะของการก่อสร้าง มีรายละเอียดดังนี้

##### 1) เสารับสายเคเบิล มี 2 ลักษณะ คือ

1.1) เสากลม ใช้ก่อสร้างบนพื้นที่ราบ ที่สามารถใช้รถยกขนาดใหญ่เข้าไปสนับสนุนการก่อสร้างได้

1.2) เสาเหล็กถัก ใช้ก่อสร้างบนพื้นที่ในเขตที่มีภูเขาสูงชัน ที่ยากต่อการลำเลียงวัสดุก่อสร้างเข้าไปในพื้นที่มี 2 รูปแบบ



ภาพ 11 ลักษณะตัวอย่างการก่อสร้างเสารับสายเคเบิล

2) สิ่งประกอบที่ใช้ในการก่อสร้าง แบ่งเป็น 3 ประเภท ดังนี้

2.1) วัสดุก่อสร้างทั่วไป

2.2) เครื่องจักรและสายเคเบิลเป็นอุปกรณ์สำเร็จรูปที่ผลิตมาจากต่างประเทศ และบางส่วนในประเทศไทย ซึ่งนำมาประกอบเข้าด้วยกันในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง

2.3) อุปกรณ์ช่วยในการก่อสร้าง แบ่งได้ 2 ประเภทดังนี้

2.3.1 อุปกรณ์ทุ่นแรง เช่น อากาศยานปีกหมุน (เฮลิคอปเตอร์) บอลลูน รถยก รถขุดเคลื่อนดิน รอก ทั้งแบบที่ใช้แรงงานคน และแบบที่ใช้ไฟฟ้า แม่แรง เครื่องมือช่างต่างๆ

2.3.2 วัสดุสิ้นเปลือง

3) งานก่อสร้าง

ในการก่อสร้างโครงการฯ แนวทางปฏิบัติในการดำเนินการ รายละเอียดดังนี้

3.1) การสำรวจและออกแบบ ตามแนวเส้นทาง โดย 3 วิธี คือ

1) แผนที่

2) คิวเทียม

3) เจ้าหน้าที่เดินสำรวจ ประกอบด้วย บุคลากร จำนวน 2 ทีม ๆ ละ 6 คน รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ จำนวน 2 คัน อากาศยานปีกหมุน จำนวน 1 ลำ และบอลลูน

3.2) การวางผังและแนวในการก่อสร้าง

เพื่อการก่อสร้างเสาและสถานที่สำหรับวางสายเคเบิลตลอดทั้งโครงการฯ จำนวน 128 ต้น โดยกำหนดให้มีการติดตั้งเสาครั้งละ 25 ต้น ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศเอื้ออำนวยให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการก่อสร้างติดตั้งเสาเคเบิล โดยใช้แรงงานและผู้ชำนาญการประมาณ 25 คน ในการติดตั้งเสาเคเบิลจำนวน 1 ต้น ในกรณีเสาเคเบิลที่อยู่ใกล้ถนนหรือเส้นทางคมนาคมลำเลียงวัสดุอุปกรณ์ได้สะดวก ใช้ระยะเวลาติดตั้งโดยประมาณ 30 วัน ต่อเสาเคเบิลจำนวน 1 ต้น

โดยมีรายการวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างที่ใช้ในการดำเนินการดังกล่าว ดังนี้

1) เหล็กโครงสร้าง

2) อุปกรณ์ยึดติดตรึง

3) เหล็กเส้นขนาดต่าง ๆ

4) คอนกรีตผสมเสร็จ (ไม่มีการผสมคอนกรีตในพื้นที่ก่อสร้าง)

5) แบบหล่อคอนกรีตสำเร็จ

เครื่องมือที่ใช้ในการก่อสร้าง

1) รอกไฟฟ้า

2) เครื่องกำเนิดไฟฟ้าเคลื่อนที่

3) หัวเจาะคอนกรีต

- 4) รถยนต์ขับเคลื่อน 4 ล้อ (กรณีมีเส้นทางเข้า-ออก)
- 5) อากาศยานปีกหมุน
- 6) เครื่องมือ เครื่องใช้ในการก่อสร้างขนาดเล็ก (เครื่องมือช่าง)

### 3.3) การพาดสายเคเบิลระหว่างเสา

พื้นที่รบบ ใช้วิธีการลำเลียงโดยใช้แรงงานดึงเชือกนำสายเคเบิล เพื่อลากผ่านพื้นที่ต่าง ๆ โดยไม่ไปรบกวนชาวบ้านและพื้นที่เกษตร พื้นที่สูงชัน ใช้วิธีการลำเลียงโดยอากาศยานปีกหมุนดึงลากเชือกนำไปพาดบนเสาแล้วจึงนำเคเบิลที่จะใช้งานจริงพาดตามเชือกนำ โดยจะต้องมีผู้ชำนาญการในด้านการต่อสายเคเบิลเป็นผู้ควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิดเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของสมาคมเคเบิลโลกเท่านั้น

### 4) การลำเลียงวัสดุอุปกรณ์

บริษัท ปาย เคเบิล ทรานสปอร์ต จำกัด จะทำการลำเลียงวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในโครงการฯ จากท่าเรือกรุงเทพฯ โดยใช้เส้นทางผ่านสายเอเชียฯ มายังจุดพักที่ บริษัท เอ็นทรีพี จำกัด จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อรอการลำเลียงตามเส้นทางที่จะก่อสร้าง การลำเลียงโดยรถบรรทุกจะใช้สำหรับจุดก่อสร้างที่อยู่ในบริเวณถนนเข้าถึง ส่วนจุดก่อสร้างที่ไม่สามารถใช้ในการลำเลียงผ่านถนนได้ อาจมีความจำเป็นที่จะต้องใช้อากาศยานปีกหมุนในการลำเลียง ซึ่งวัสดุอุปกรณ์ส่วนใหญ่เป็นวัสดุที่ใช้ประกอบสำเร็จ ดังนั้นจึงทำให้มีเศษวัสดุเหลือตกค้างในพื้นที่ก่อสร้างเป็นจำนวนน้อย ซึ่งผู้รับเหมาจะมีหน้าที่ในการเก็บกวาดทำความสะอาดให้น้ำอยู่ในสภาพเรียบร้อย

### 5) ระบบความปลอดภัยในโครงการ

#### 5.1 สถานี

1) โครงสร้างของอาคารสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ได้รับการออกแบบตามมาตรฐานและกฎหมายของท้องถิ่น การออกแบบตัวสถานีต้องคำนึงถึงแรงดึงของสายเคเบิลและแรงของแผ่นดินไหวที่กระทำต่อตัวสถานีด้วย

#### 2) พื้นที่ที่ผู้โดยสารสามารถเข้าถึง

2.1) พื้นที่เข้าคิวในแต่ละสถานีมีความจุพอที่จะสามารถรับผู้โดยสารในจำนวนที่สูงที่สุดได้ เพื่อให้เกิดการต่อเนื่องในการขนผู้โดยสาร

2.2) ผังทางเข้าและออกของสถานีเอื้อให้เกิดความต่อเนื่องในการขนผู้โดยสาร แม้ในตอนที่มีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด

#### 3) พื้นที่หวงห้าม

3.1) พื้นที่หวงห้ามสำหรับผู้โดยสาร คือ บริเวณห้องเครื่องจักรหรือบริเวณที่เครื่องจักรกำลังทำงาน

3.2) เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ มีระบบลดและป้องกันการเกิดเสียงอย่างเพียงพอ ระบบเฟืองขับต้องเป็นระบบที่สามารถป้องกันความเสียหายจากสภาวะอากาศ



#### 4) พื้นที่ขนถ่ายผู้โดยสาร

พื้นที่ในการขนถ่ายผู้โดยสาร คือ บริเวณที่ผู้โดยสารนั้นอยู่ในสภาวะที่อยู่กับที่และมีบริเวณเพียงพอสำหรับจำนวนผู้โดยสารในอัตราเฉลี่ย

#### 5) ระบบไฟส่องสว่างฉุกเฉิน

ระบบไฟส่องสว่างฉุกเฉินต้องมีจำนวนที่มากพอและสามารถสำรองไฟส่องสว่างได้นานพอในเหตุการณ์ฉุกเฉิน หรือเมื่อเกิดอัคคีภัย

#### 6) ป้ายสัญลักษณ์

ป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ อยู่ในสภาพที่ดี ข้อความในป้ายสัญลักษณ์ต้องบอกถึงการระวังภัยจากเครื่องจักรที่กำลังขับเคลื่อน สีของพื้นหลัง เช่น สีเหลืองหรือสีแดง จะใช้ในป้ายที่บ่งบอกที่ร้ายแรงกว่าที่อื่น

### 5.2 ระบบไฟฟ้าหลัก

ระบบพลังงานที่ใช้สำหรับโครงการฯ คือ ไฟฟ้า โดยจะใช้ไฟฟ้าจะไฟฟ้าฝ่ายผลิตทำให้ปริมาณการใช้ไฟฟ้าของโครงการฯ ไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชนบริเวณใกล้เคียงโครงการฯ ทุกสถานีจะมีสถานีไฟฟ้าย่อย (Sub Station) ประจำสถานีขึ้นลงผู้โดยสารทุกสถานี เพื่อกระจายกระแสไฟฟ้าตลอดสาย และติดตั้งระบบป้องกันฟ้าผ่าทุกจุดของเสารับเคเบิล โดยมีระบบไฟฟ้าสำรองในแต่ละสถานี สำหรับใช้ในกรณีฉุกเฉินที่กระแสไฟฟ้าดับ

#### 6) เสาที่รับเคเบิล

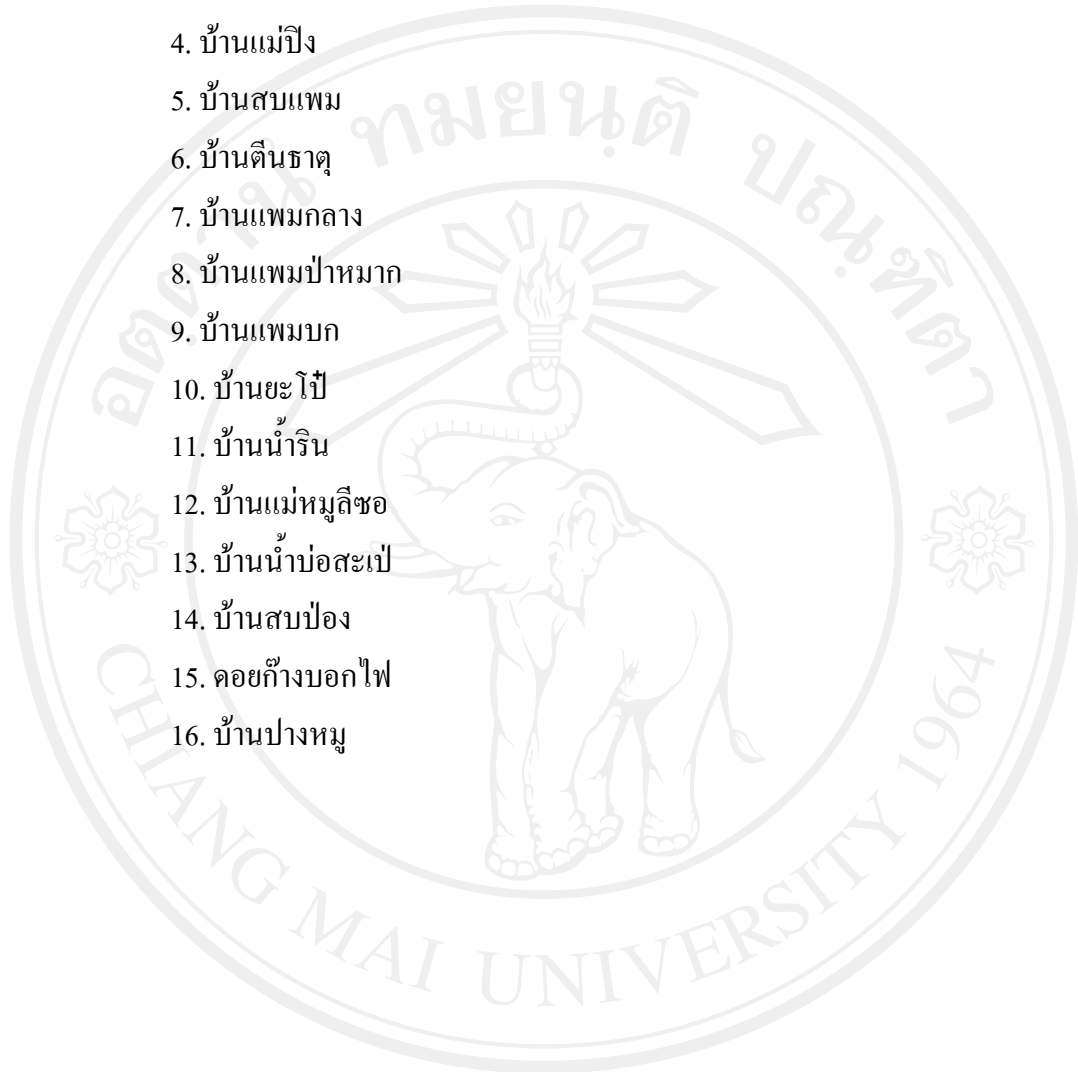
เสาที่รับเคเบิลแต่ละเสาจะมีระยะห่างระหว่างประมาณ 700–1,500 เมตร ใช้พื้นที่เสาไม่เกินประมาณ 3,600 ตารางเมตรต่อเสา โดยมีเส้นทางผ่านพื้นที่หลัก ๆ คือพื้นที่เอกชน พื้นที่ของกรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช ชลประทาน กรมทางหลวง และพื้นที่ของส่วนราชการจังหวัด โดยจะสามารถกำหนดจุดผ่านเขตหมู่บ้าน ตำบลต่าง ๆ ดังนี้

##### 6.1) จังหวัดเชียงใหม่

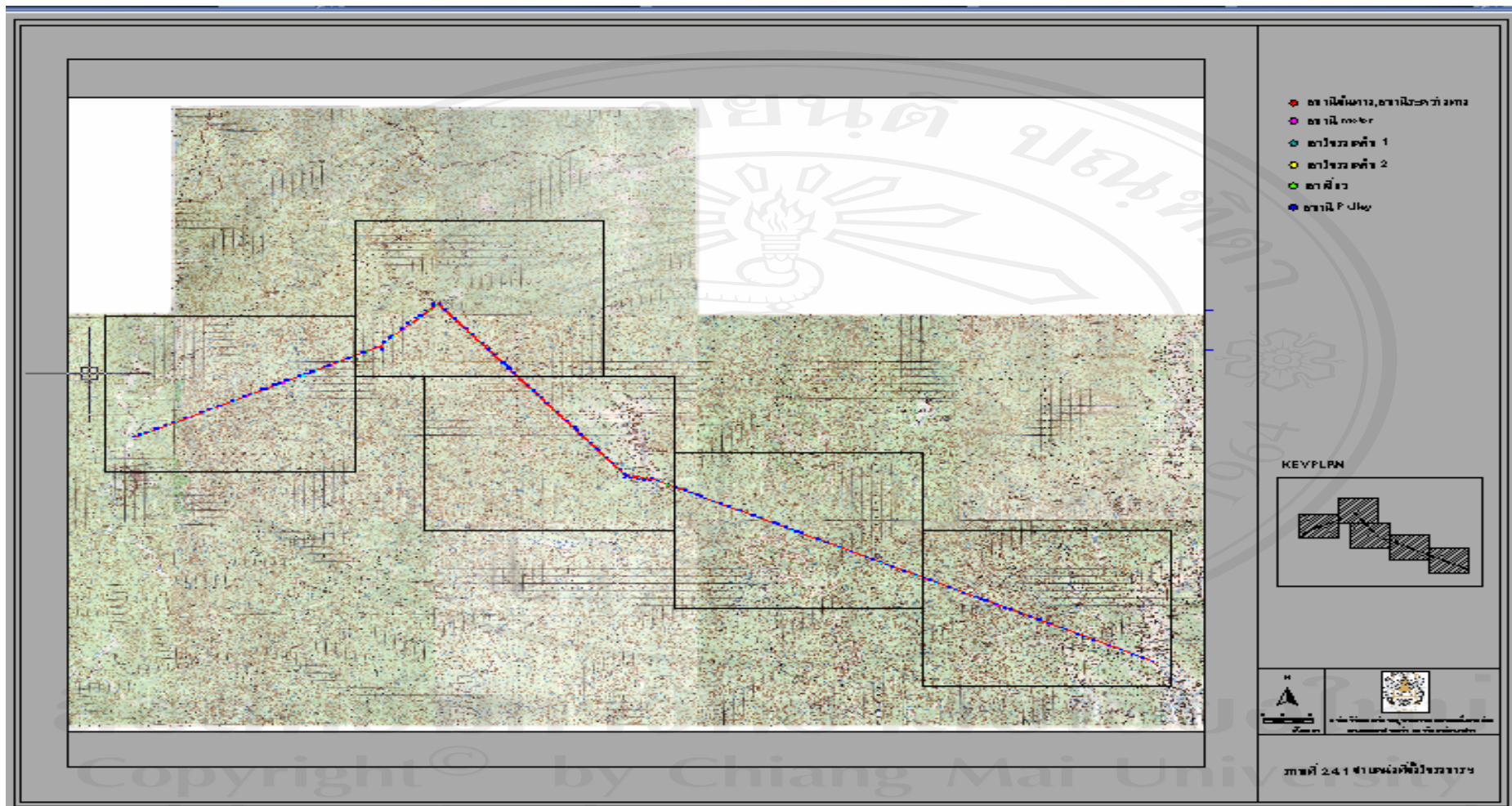
1. บ้านดงป่าล้าน
2. บ้านทุ่งสีทอง
3. บ้านปางแสงทอง
4. บ้านห้วยไร่
5. บ้านแม่จิ
6. บ้านมิ่งชุ่มเย็น
7. บ้านปางมะเสา
8. บ้านแม่แมม
9. บ้านปางล้าน
10. บ้านแม่เตา

## 6.2) จังหวัดแม่ฮ่องสอน

1. คอยแม่ยะ
2. บ้านแม่ปิงน้อย
3. บ้านท่าปาย
4. บ้านแม่ปิง
5. บ้านสบแพม
6. บ้านตีนธาตุ
7. บ้านแพมกลาง
8. บ้านแพมป่าหมาก
9. บ้านแพมบก
10. บ้านยะโป้
11. บ้านน้ำริน
12. บ้านแม่หมูลีซอ
13. บ้านน้ำป่อสะเป่
14. บ้านสบป่อง
15. คอยก้างบอกไฟ
16. บ้านปางหมู

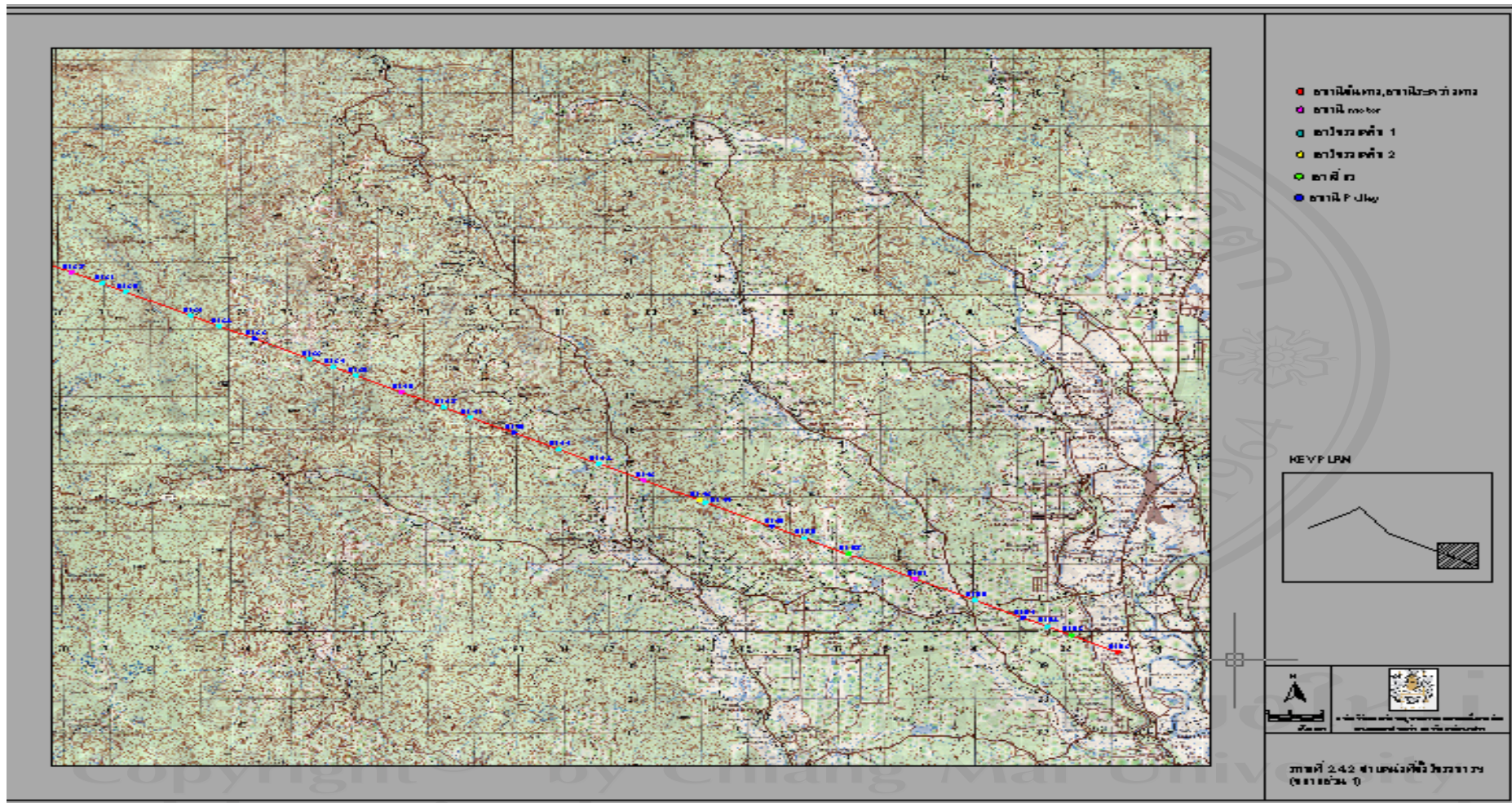


ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright© by Chiang Mai University  
All rights reserved

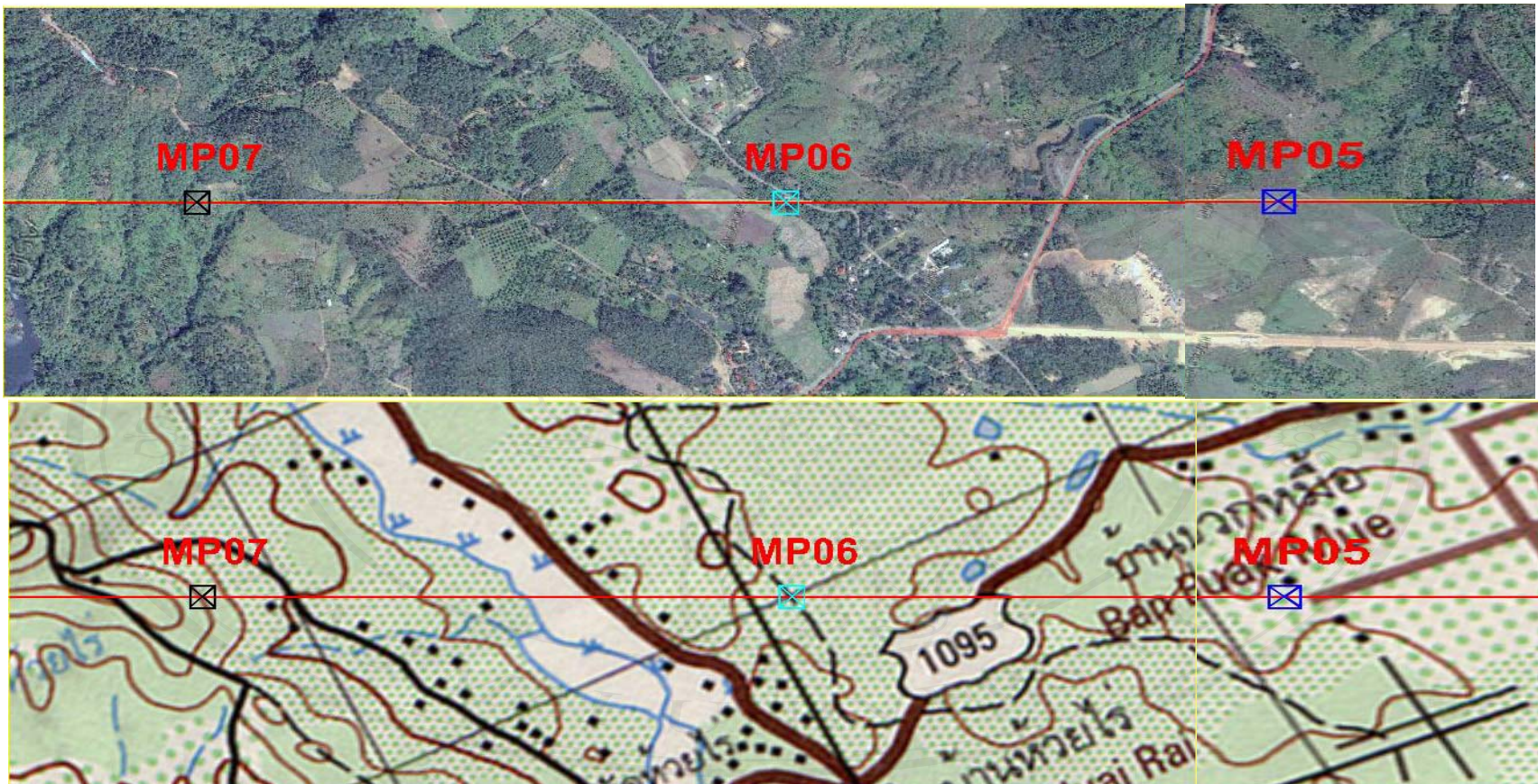


ภาพ 12 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน

เชียงใหม่ - แม่ฮ่องสอน



ภาพ 13 ขยายส่วนที่ 1 แผนที่ตำแหน่งที่ตั้งโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright © by Chiang Mai University  
All rights reserved

ภาพ 14 แสดงตำแหน่งของเสาในพื้นที่บ้านปางแสงทอง  
ที่มา: บริษัท ปาย เคเบิ้ล ทรานสปอร์ต จำกัด, พฤศจิกายน 2550

### 7) จุดที่จะลงเสาของโครงการฯ

ตำแหน่งที่เป็นสถานี Pulley และเสาถัก ซึ่งจะมีตำแหน่ง คือ จุดที่ 1 สถานี Pulley ตำแหน่ง MP05 สำหรับก่อสร้างในพื้นที่คอยใต้และจุดที่ 2 เสาถัก ตำแหน่ง MP06 สำหรับก่อสร้างบนที่เนินในพื้นที่คอยสูง

## 4.3 ผลกระทบทางสังคมที่อาจเกิดขึ้น แบ่งเป็นการศึกษาด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์และด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

### ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล

ข้อมูลจากผู้ตอบแบบสอบถาม จะถือว่าเป็นตัวแทนของหัวหน้าครอบครัว ข้อมูลเหล่านี้จะประกอบด้วย เพศ อายุ ระยะเวลาการอยู่อาศัยในชุมชน ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ต่อเดือน การถือครองที่ดิน และการรับทราบข่าวสารเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน เพื่อแสดงถึงการรับรู้ของประชาชนในหมู่บ้านปางแสงทอง

### ตารางที่ 4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูลเพศ อายุ ระยะเวลาการอยู่อาศัยในชุมชน ระดับการศึกษา

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	72	57.6
หญิง	53	42.2
<b>รวม</b>	<b>125</b>	<b>100</b>
อายุ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 20 ปี	4	3.2
21-31 ปี	29	23.2
31-40 ปี	35	28.0
41-50 ปี	28	22.4
51-60 ปี	19	15.2
61 ปีขึ้นไป	10	8.0
<b>รวม</b>	<b>125</b>	<b>100</b>

## ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ระยะเวลาในการอยู่อาศัย	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10 ปี	9	7.2
11-20 ปี	24	19.2
21-30 ปี	25	20.0
31-40 ปี	35	28.0
41 ปีขึ้นไป	32	25.6
<b>รวม</b>		
การศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	61	48.8
มัธยมศึกษาตอนต้น	33	26.4
มัธยมศึกษาตอนปลาย	20	16.0
การศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
อนุปริญญา/ปวส.	6	4.8
จบปริญญาตรีหรือสูงกว่า	5	4.0
<b>รวม</b>	<b>125</b>	<b>100</b>

จากผลการศึกษาพบว่า ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้ข้อมูล สามารถอธิบายได้ว่า ผู้ตอบแบบสอบถามโดยถือว่าเป็นตัวแทนของหัวหน้าครัวเรือน ทั้งหมด 125 ครัวเรือน จากจำนวนครัวเรือนทั้งหมด 185 ครัวเรือน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเป็น เพศชาย ร้อยละ 56.6 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 42.4 ช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 28.0 รองลงมา มีช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 23.2 และรองลงมา มีช่วงอายุระหว่าง 40-51 ปี ร้อยละ 22.4 ระยะเวลาในการอยู่อาศัยของประชาชนส่วนใหญ่ อยู่ระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 28.0 รองลงมา อยู่ระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 20.0 และรองลงมา อยู่ระหว่าง 11-20 ปี ร้อยละ 19.2 ระดับการศึกษาของประชาชนที่เป็นผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ จบระดับประถมศึกษา ร้อยละ 48.8 รองลงมา จบระดับมัธยมศึกษาตอนต้น ร้อยละ 26.4 และรองลงมา คือ จบระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 16.0 (ตารางที่ 4.1)

ตารางที่ 4.2 อาชีพ รายได้ กรรมสิทธิ์ในการถือครองที่ดินทำกิน และการได้รับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
รับจ้างทั่วไป	40	32.0
ค้าขาย	37	29.6
เกษตรกร	18	14.4
พนักงาน/ลูกจ้างหน่วยงานเอกชน	4	11.2
ธุรกิจส่วนตัว	3	3.2
อื่นๆ	3	3.2
หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ	2	2.4
รับราชการ	14	2.4
พนักงาน/ลูกจ้างหน่วยงานรัฐ	4	1.6
<b>รวม</b>	<b>125</b>	<b>100</b>
รายได้	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 5,000 บาท	56	44.8
5,001-10,000 บาท	42	33.6
10,001-15,000 บาท	24	19.2
15,001-20,000 บาท	2	1.6
20,001 บาทขึ้นไป	1	0.8
<b>รวม</b>	<b>125</b>	<b>100</b>
การถือครองที่ดินทำกิน	จำนวน	ร้อยละ
ไม่มี	68	54.4
มีและเป็นเจ้าของ	57	45.6
<b>รวม</b>	<b>125</b>	<b>100</b>
การได้รับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน	จำนวน	ร้อยละ
เคย	81	64.8
ไม่เคย	44	35.2
<b>รวม</b>	<b>125</b>	<b>100</b>



จากผลการศึกษาพบว่า ผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่ของมีอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 32.0 รองลงมาคืออาชีพ ค้าขาย ร้อยละ 29.6 และรองลงมาคืออาชีพทำการเกษตร ร้อยละ 14.4 รายได้ของประชาชนส่วนใหญ่ภายในหมู่บ้านปงแสงทองอยู่ ต่ำกว่า 5,000 บาท ร้อยละ 44.8 รองลงมา มีรายได้อยู่ระหว่าง 5,001-10,000 บาท ร้อยละ 33.6 และรองลงมา มีรายได้อยู่ระหว่าง 10,001-15,000 บาท ร้อยละ 19.2 มีกรรมสิทธิ์ในการถือครองที่ดินทำกินส่วนใหญ่ประชาชนในหมู่บ้านปงแสงทอง ส่วนมากจะไม่มีกรรมสิทธิ์ในการถือครองที่ดิน ร้อยละ 54.4 เพราะที่ดินส่วนใหญ่จะเป็นพื้นที่ดูแลของป่าไม้ ที่เรียกว่า นสร. อยู่เหนือขึ้นไปทางฝั่งถนนที่ตัดผ่านระหว่างกลางของหมู่บ้าน และมีกรรมสิทธิ์ในพื้นที่ทำกิน ร้อยละ 45.6 ซึ่งพื้นที่เหล่านี้เป็นพื้นที่ที่อยู่ด้านใต้ของฝั่งถนน และการได้รับข่าวสารเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน จากการสอบถามส่วนใหญ่ เคยได้รับรู้เกี่ยวกับโครงการฯ ร้อยละ 64.8 และไม่เคยรับรู้ ร้อยละ 35.2 (ตารางที่ 4.2)

## ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากมีโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน จะเกิดผลกระทบต่อคุณภาพชีวิต

ข้อเกี่ยวกับความคิดเห็นผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน ในช่วงก่อสร้างโครงการฯ และหลังเปิดดำเนินการทั้งทางบวกและทางลบ โดยทำการศึกษาผลกระทบทางสังคม ประกอบด้วย 2 ด้าน คือ 1. ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 2. ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยเป็นการเก็บข้อมูลจากแบบสอบถาม เพื่อวิเคราะห์ถึงผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในแต่ละด้านดัง

### ตารางที่ 4.3 เกณฑ์การประเมินผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างโครงการระบบขนส่งด้วยสายพานเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอนในด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	N	Mean	ระดับปัญหา
พื้นที่ทำกิน	125	(-) 0.68	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
พื้นที่ป่าชุมชน	125	(-) 0.79	น้อย
สภาพดินที่อยู่ภายในพื้นที่ป่าชุมชน	125	(-) 0.49	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
แหล่งอาหารของชาวบ้าน	125	(-) 0.63	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
แหล่งอาหารของสัตว์ป่า	125	(-) 0.49	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
ความหลากหลายทางชีวภาพ	125	(-) 0.46	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
พืชพันธุ์ไม้ภายในป่าชุมชน	125	(-) 0.59	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
การเปลี่ยนแปลงสภาพของป่าไม้	125	(-) 0.57	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	N	Mean	ระดับปัญหา
แหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า	125	(-) 0.46	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
แหล่งสมุนไพร	125	(-) 0.58	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
การเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินอยู่อาศัย	125	(-) 0.37	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
การเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินทำกิน	125	(-) 0.36	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี

จากผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างโครงการระบบขนส่งด้วยสายพาน สามารถอธิบายได้ว่า มีระดับปัญหาน้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มีจากผลกระทบทางลบ เรื่องการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้แก่ พื้นที่ทำกิน (-) 0.68, สภาพสภาพดินที่อยู่ภายในพื้นที่ป่าชุมชน (-) 0.49, แหล่งอาหารของชาวบ้าน (-) 0.63, แหล่งอาหารของสัตว์ป่า (-) 0.49, ความหลากหลายทางชีวภาพ (-) 0.46, พืชพันธุ์ไม้ภายในป่าชุมชน (-) 0.59, การเปลี่ยนแปลงสภาพของป่าไม้ (-) 0.57, แหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ (-) 0.46, แหล่งสมุนไพร (-) 0.58, การเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินอยู่อาศัย (-) 0.37, และการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินทำกิน (-) 0.36 สำหรับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในพื้นที่ป่าชุมชน มีระดับปัญหาผลทางลบน้อยอยู่ที่ค่าเฉลี่ย (-) 0.79 แสดงว่า ถ้าหากมีการตั้งสถานี Pulley บริเวณ ดอยใต้ และตั้ง เสาถัก ที่บริเวณป่าชุมชนดอยเหนือ จะต้องมีการเบิกพื้นที่ 2 ไร่ เพื่อทำเป็นจุดตั้งสถานีและเสา ทำให้คาดว่า จะใช้พื้นที่มากกว่า 1 ไร่ จะมีผลกระทบต่อพื้นที่ป่าชุมชนแน่นอน พ่อหลวงสมบุรณ์ พูดว่า “หนูอยู่ในรอกออกมาทำกินไม่ได้ก็จะกระทบกับสัตว์อื่น ๆ ซึ่งสัตว์บางชนิดอาจปรับตัวได้แต่บางชนิดปรับตัวไม่ได้ก็ต้องล้มหายไปจะส่งผลกระทบเป็นลูกโซ่” (ตารางที่ 4.3)

ตารางที่ 4.4 เกณฑ์การประเมินผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างโครงการระบบขนส่งด้วยสายพานเชิงใหม่-แม่ฮ่องสอนในด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

ด้านน้ำและการใช้น้ำ	N	Mean	ระดับปัญหา
พื้นที่ต้นน้ำภายในป่าชุมชน	125	(-) 0.26	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
แหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค	125	(+) 0.04	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
คุณภาพของแหล่งน้ำในการอุปโภคบริโภค	125	(+) 0.06	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
คุณภาพของแหล่งน้ำในการเกษตรกรรม	125	(+) 0.10	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
ปริมาณการใช้น้ำภายในครัวเรือน	125	(+) 0.07	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี

ตารางที่ 4.4 (ต่อ)

ด้านน้ำและการใช้น้ำ	N	Mean	ระดับปัญหา
ปริมาณการใช้น้ำในการเกษตรกรรม	125	(+) 0.03	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
แหล่งน้ำบาดาล	125	(-) 1.75	น้อย
การเปลี่ยนแปลงทางไหลของน้ำใต้ดิน	125	(-) 0.40	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี

จากผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างโครงการระบบขนส่งด้วยสายพาน สามารถอธิบายได้ว่า มีระดับปัญหาต่อผลกระทบทางลบที่น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี เรื่องน้ำและการใช้น้ำ ได้แก่ พื้นที่ต้นน้ำภายในป่าชุมชน (-) 0.26 การเปลี่ยนแปลงทางไหลของน้ำใต้ดิน (-) 0.40

แหล่งน้ำบาดาลมีระดับปัญหาต่อปานกลางอยู่ที่ค่าเฉลี่ย (-) 1.75 แสดงว่า ประชาชนภายในหมู่บ้านปงแสงทองเป็นห่วงเรื่องผลกระทบทางลบเกี่ยวกับน้ำบาดาล ที่อาจทำให้เป็นผลกระทบต่อแหล่งน้ำสำหรับการอุปโภคบริโภค ในหมู่บ้านปงแสงทอง พื้นที่บริเวณคอยใต้ซึ่งเป็นป่าชุมชน ชาวบ้านมีโครงการขุดเจาะน้ำบาดาลของหมู่บ้าน หากมีการตั้งเสาตรงจุดน้ำบาดาลชาวบ้านกลัวจะเกิดผลกระทบต่อน้ำบาดาล

และยังมีผลทางบวกที่โครงการนี้ยังสามารถส่งเสริมหรือทำให้ดีขึ้น ได้แก่ แหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค (+) 0.04, คุณภาพของแหล่งน้ำในการอุปโภคบริโภค (+) 0.06, คุณภาพของแหล่งน้ำในการเกษตรกรรม (+) 0.07 และปริมาณการใช้น้ำภายในครัวเรือนและปริมาณการใช้น้ำในการเกษตรกรรมค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (+) 0.03 ถ้าหากในช่วงก่อสร้างโครงการระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ถือว่ายังอยู่ในเกณฑ์ที่ดี (ตารางที่ 4.4)

ตารางที่ 4.5 เกณฑ์การประเมินผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างโครงการระบบขนส่งด้วยสายพานเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอนในด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

ด้านคมนาคม	N	Mean	ระดับปัญหา
สภาพถนนที่จะเกิดการชำรุดเสียหาย	125	(-) 0.37	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
สภาพการจราจร มีการใช้รถลดลง	125	(-) 0.07	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
รถรับจ้างจะสามารถรับนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มได้	125	(-) 0.10	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
ความสะดวกในการสัญจรติดต่อกับหมู่บ้านอื่น ๆ	125	(-) 0.02	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
ความปลอดภัยของประชาชนภายในหมู่บ้าน	125	(-) 0.04	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี

จากผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างโครงการระบบขนส่งด้วยสายพานในเรือการคมนาคม สามารถอธิบายได้ว่า มีระดับปัญหาน้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี สภาพถนนที่จะเกิดการชำรุดเสียหายค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.37, สภาพการจราจรมีการใช้รถลดค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.07, รถรับจ้างจะสามารถรับนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มได้ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.10, ความสะดวกในการสัญจรติดต่อกับหมู่บ้านอื่นๆค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.02, ความปลอดภัยของประชาชนภายในหมู่บ้านค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.04 และมีความกังวลของประชาชนในหมู่บ้านปวงแสงทองคือ อาจมีเสียงของรถในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง หรือรถแบ็คโฮทำการขุดหรือปรับพื้นที่ในช่วงของเวลาเข้าออก และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์เข้า ออก อาจทำให้ถนนเกิดการพังหรือเสียหาย (ตารางที่ 4.5)

**ตารางที่ 4.6 เกณฑ์การประเมินผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างโครงการระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอนในด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต**

ด้านเศรษฐกิจสังคม และวิถีชีวิต	N	Mean	ระดับปัญหา
อาชีพของคนในหมู่บ้าน	125	(-) 0.38	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
การเพิ่มงานให้กับชุมชน	125	(+) 0.02	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
การจ้างงานภายในชุมชน	125	(+) 0.15	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
รายได้ของคนในชุมชน	125	0.00	ไม่มีผลกระทบ
ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน มีความร่วมมือกันมากขึ้น	125	(-) 0.11	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
การมีส่วนร่วมของชาวบ้านกับกิจกรรมในชุมชน	125	(-) 0.24	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
ประเพณีและวัฒนธรรมในท้องถิ่น	125	(-) 1.53	น้อย
ความเชื่อของชุมชน	125	(-) 0.68	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี

จากผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงก่อสร้างโครงการระบบขนส่งด้วยสายพานในเรือเศรษฐกิจ สังคม และวิถีชีวิต อธิบายได้ว่า มีระดับปัญหาน้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี อาชีพของคนในหมู่บ้านค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.38, ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนมีความร่วมมือกันมากขึ้นค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.11, การมีส่วนร่วมของชาวบ้านกับกิจกรรมในชุมชนค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.24, ความเชื่อของชุมชนค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.68

ประเพณีและวัฒนธรรมในท้องถิ่นมีระดับปัญหาน้อยอยู่ที่ค่าเฉลี่ย (-) 1.53 แสดงว่าในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการฯอาจจะส่งผลกระทบต่อประเพณีและวัฒนธรรมในท้องถิ่นเกี่ยวกับป่าชุมชนได้ และรายได้ของคนในชุมชนจะไม่มีผลกระทบใดๆเลย

การเพิ่มงานให้กับชุมชนระดับผลทางบวกอยู่ที่ค่าเฉลี่ย (+) 0.02 และการจ้างงานภายในชุมชนระดับผลทางบวกอยู่ที่ค่าเฉลี่ย (+) 0.15 แสดงให้เห็นว่า ประชาชนภายในหมู่บ้านปงแสงทองบางส่วนจะมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการจ้างงานในช่วงก่อสร้างโครงการฯ (ตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.7 เกณฑ์การประเมินผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากเปิดดำเนินการในด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	N	Mean	ระดับปัญหา
พื้นที่ทำกิน	125	(-) 0.62	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
พื้นที่ป่าชุมชน	125	(-) 0.62	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
สภาพดินที่อยู่ภายในพื้นที่ป่าชุมชน	125	(-) 0.60	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
แหล่งอาหารของชาวบ้าน	125	(-) 0.42	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
แหล่งอาหารของสัตว์ป่า	125	(-) 0.32	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
ความหลากหลายทางชีวภาพ	125	(-) 0.29	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
พืชพันธุ์ไม้ภายในป่าชุมชน	125	(-) 0.44	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
การเปลี่ยนแปลงสภาพของป่าไม้	125	(-) 0.41	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
แหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่า	125	(-) 0.65	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
แหล่งสมุนไพร	125	(-) 0.40	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
การเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินอยู่อาศัย	125	(-) 0.26	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
การเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินทำกิน	125	(-) 0.27	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี

จากผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากเปิดดำเนินการในเรื่องด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน สามารถอธิบายได้ว่า มีระดับปัญหาน้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มีพื้นที่ทำกินค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.62, พื้นที่ป่าชุมชนมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.62, สภาพดินที่อยู่ภายในพื้นที่ป่าชุมชนค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.60, แหล่งอาหารของชาวบ้านค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.42, แหล่งอาหารของสัตว์ป่าค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.32, ความหลากหลายทางชีวภาพค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.29, พืชพันธุ์ไม้ภายในป่าชุมชนค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.44, การเปลี่ยนแปลงสภาพของป่าไม้ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.41, แหล่งที่อยู่อาศัยของสัตว์ป่าค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.65, แหล่งสมุนไพรค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.40, การเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินอยู่อาศัยค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.26, และการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ที่ดินทำกินค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.27 แสดงว่า จะมีผลกระทบทางลบในเรื่องการใช้ประโยชน์อยู่ ถ้าหากโครงการฯ เปิดดำเนินการเป็นระยะเวลา 10 – 20 ปี แล้ว ก่อให้เกิดผลกระทบกับประชาชนภายในหมู่บ้านในอนาคต อยากให้ช่วยรับฝึคชอบผลกระทบที่ตามมาภายหลังด้วย (ตารางที่ 4.7)

ตารางที่ 4.8 เกณฑ์การประเมินผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากเปิดดำเนินการในด้าน  
คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

ด้านน้ำและการใช้น้ำ	N	Mean	ระดับปัญหา
พื้นที่ต้นน้ำภายในป่าชุมชน	125	(-) 0.11	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
แหล่งน้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค	125	(+) 0.20	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
คุณภาพของแหล่งน้ำในการอุปโภคบริโภค	125	(+) 0.12	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
คุณภาพของแหล่งน้ำในการเกษตรกรรม	125	(+) 0.11	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
ปริมาณการใช้น้ำในการครัวเรือน	125	(+) 0.15	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
ปริมาณการใช้น้ำในการเกษตรกรรม	125	(+) 0.06	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
แหล่งน้ำบาดาล	125	(-) 1.50	น้อย
การเปลี่ยนแปลงทางไหลของน้ำใต้ดิน	125	(-) 0.47	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี

จากผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากเปิดดำเนินการในเรื่องน้ำและการใช้น้ำ สามารถอธิบายได้ว่า มีระดับปัญหาน้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี พื้นที่ต้นน้ำภายในป่าชุมชนค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.11, การเปลี่ยนแปลงทางไหลของน้ำใต้ดินค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.47

ระดับปัญหาน้อยที่มีผลกระทบทางลบต่อแหล่งน้ำบาดาลค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 1.50 แสดงว่าหลังจากมีการเปิดดำเนินงานของโครงการไปแล้วจะมีผลต่อปริมาณการใช้น้ำบาดาลมากขึ้น เพราะตามปกติแล้วแหล่งน้ำบาดาลภายในหมู่บ้านปงแสงทองยังไม่เพียงพอกับความต้องการที่จะใช้น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภค ซึ่งเป็นความรู้สึกกังวลของประชาชน

น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภคมีผลทางบวกน้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มีอยู่ที่ค่าเฉลี่ย (+) 0.20 คุณภาพของแหล่งน้ำในการอุปโภคบริโภคราค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (+) 0.12, คุณภาพของแหล่งน้ำในการเกษตรกรรมค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (+) 0.11, ปริมาณการใช้น้ำในการครัวเรือนค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (+) 0.15, และปริมาณการใช้น้ำในการเกษตรกรรมค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (+) 0.06 (ตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.9 เกณฑ์การประเมินผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากเปิดดำเนินการในด้าน  
คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

ด้านคมนาคม	N	Mean	ระดับปัญหา
สภาพถนนที่จะเกิดการชำรุดเสียหาย	125	(-) 0.38	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
สภาพการจราจร มีการใช้รถลดลง	125	(-) 0.12	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
รถรับจ้างจะสามารถรับนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มได้	125	(-) 0.07	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
ความสะดวกในการสัญจรติดต่อกับหมู่บ้านอื่น ๆ	125	(-) 0.14	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
ความปลอดภัยของประชาชนภายในหมู่บ้าน	125	(-) 0.22	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี

จากผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากเปิดดำเนินการในเรื่องการคมนาคม อธิบายได้ว่า มีระดับปัญหาน้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี สภาพถนนที่จะเกิดการชำรุดเสียหายค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.38, สภาพการจราจรมีการใช้รถลดลงค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.12, รถรับจ้างจะสามารถรับนักท่องเที่ยวเฉพาะกลุ่มได้ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.07, ความสะดวกในการสัญจรติดต่อกับหมู่บ้านอื่น ๆ ค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.14, และความปลอดภัยของประชาชนภายในหมู่บ้านค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.22 (ตารางที่ 4.9)

ตารางที่ 4.10 เกณฑ์การประเมินผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากเปิดดำเนินการในด้าน  
คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

ด้านเศรษฐกิจ สังคม และวิถีชีวิต	N	Mean	Std. Deviation
อาชีพของคนในหมู่บ้าน	125	(-) 0.06	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
การเพิ่มงานให้กับชุมชน	125	(+) 0.08	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
การจ้างงานภายในชุมชน - รถรับจ้าง	125	(-) 0.06	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
การจ้างงานภายในชุมชน - รับจ้างทำนา	125	0.00	ไม่มีผลกระทบ
การจ้างงานภายในชุมชน - รับจ้างทำสวน	125	(+) 0.12	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
การจ้างงานภายในชุมชน - ขับรถได้รับจ้าง	125	(+) 0.14	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
การจ้างงานภายในชุมชน - รับจ้างทั่วไป	125	(+) 0.29	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
รายได้ของคนในชุมชน	125	(+) 0.10	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน มีความร่วมมือกันมากขึ้น	125	0.00	ไม่มีผลกระทบ
การมีส่วนร่วมของชาวบ้านกับกิจกรรมส่วนใหญ่ในชุมชน - เริ่มต้นคิดหรือร่วมคิด	125	(-) 0.36	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี

ตารางที่ 4.10 (ต่อ)

ด้านเศรษฐกิจ สังคม และวิถีชีวิต	N	Mean	Std. Deviation
- วางแผน	125	(-) 0.30	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
- ตัดสินใจ	125	(-) 0.15	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
- ดำเนินการ	125	(-) 0.10	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
- ติดตามประเมินผล	125	(-) 0.04	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
ประเพณีและวัฒนธรรมในท้องถิ่น	125	(-) 1.34	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี
ความเชื่อของชุมชน	124	(-) 0.56	น้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มี

จากผลการศึกษาพบว่า ผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นหากเปิดดำเนินการในเรื่องเศรษฐกิจ สังคม และวิถีชีวิต สามารถอธิบายได้ว่า มีระดับปัญหาน้อยที่สุดหรือแทบจะไม่มีอาชีพของคนในหมู่บ้านและการจ้างงานภายในชุมชน – รับผิดชอบค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.06 การมีส่วนร่วมของชาวบ้านกับกิจกรรมส่วนใหญ่ในชุมชน เริ่มต้นคิดหรือร่วมคิดค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.36 รวมกันวางแผนค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.30 รวมกันตัดสินใจค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.15 รวมมือกันปฏิบัติและดำเนินการค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.10 รวมกันติดตามและประเมินผลค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.04 ประเพณีและวัฒนธรรมในท้องถิ่นค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 1.34 ความเชื่อของชุมชนค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (-) 0.56

ไม่มีผลกระทบใดเลย ได้แก่ ความสัมพันธ์ของคนในชุมชน มีความร่วมมือกันมากขึ้นและการจ้างงานภายในชุมชน – รับผิดชอบค่าเฉลี่ย 0

ผลทางบวกที่จะเป็นผลดีต่อประชาชนภายในหมู่บ้านปงแสงทอง ได้แก่ การเพิ่มงานให้กับชุมชนค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (+) 0.08, การจ้างงานภายในชุมชน - รับผิดชอบค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (+) 0.12, การจ้างงานภายในชุมชน – รับผิดชอบค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (+) 0.14, การจ้างงานภายในชุมชน – รับผิดชอบค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (+) 0.29 และรายได้ของคนในชุมชนค่าเฉลี่ยอยู่ที่ (+) 0.10 (ตารางที่ 4.10)

#### 4.4 ข้อเสนอแนะเพื่อหามาตรการและแนวทาง ในการป้องกันผลกระทบสังคมทางลบ

จากผลการศึกษาผู้วิจัยทำการศึกษามาตรการและแนวทางในการป้องกันผลกระทบทางลบจากโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ของบ้านปงแสงทองโดยทำการแบ่งผลการออกเป็น 2 ประเด็น คือ

4.1 ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์

4.2 ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต



**4.4.1 ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์** มีข้อเสนอแนะเพื่อบรรเทาผลกระทบทางลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น คือ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน ด้านน้ำและการใช้น้ำ และด้านคมนาคม

4.1.1) จากการสนทนากลุ่มย่อยชาวบ้านได้แสดงความคิดเห็นต่อโครงการฯ ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยได้เสนอแนะทางและมาตรการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดจากการก่อสร้างโครงการฯ ด้านการใช้ประโยชน์ของที่ดิน คือ หากมีการก่อสร้างในพื้นที่ป่า ทางบริษัทจะต้องมีการปลูกป่าทดแทนและจะต้องเช่าพื้นที่ของชาวบ้าน ตัวแทนบริษัทเอกชนจะต้องร่วมสำรวจพื้นที่ร่วมกับชาวบ้าน เพื่อความเข้าใจที่ถูกต้องและกำหนดสัญญาหรือข้อตกลงร่วมกันและหากมีความจำเป็นที่จะตัดไม้จากป่าชุมชน จะต้องให้ชุมชนเป็นคนจัดการเพราะเป็นกรรมสิทธิ์ของชุมชน ถ้าเป็นไม้หายากหรือไม่มีค่าขอให้ขุดไปปลูกใหม่ ถ้าเสาไปตั้งอยู่ในพื้นที่ป่าชุมชนต้องทำการเข้ากับชุมชนเพื่อนำเงินไปเป็นกองทุนของหมู่บ้านเพื่อเป็นผลประโยชน์แก่หมู่บ้าน หลังจากนั้นควรมีการศึกษาโครงสร้างของดินให้ดีและความลึกในกาดอกเสาเข็มเพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบกับน้ำประปาภายในหมู่บ้านด้วย

4.1.2) จากการสนทนากลุ่มย่อยชาวบ้านได้แสดงความคิดเห็นต่อโครงการฯ ด้านน้ำและการใช้น้ำ คือ ถ้าจุดตั้งเสาตรงกับจุดบาดาลควรที่จะย้ายเสา ถ้าดอกเสาเข็มของเสาไม่ลึกจะไม่มีปัญหา ควรมีการศึกษาโครงสร้างของดินว่าตรงที่จะตั้งเสาว่ามีน้ำใต้ดินอยู่ลึกเท่าไร ที่จะทำให้เกิดผลกระทบต่อกระแสการไหลของน้ำใต้ดิน

4.1.3) จากการสนทนากลุ่มย่อยชาวบ้านได้แสดงความคิดเห็นต่อโครงการฯ โดยให้มีการปรับปรุงถนนในหมู่บ้านให้เหมือนเดิมในกรณีที่มีการตรวจพบว่า ผลเสียเป็นผลมาจากการดำเนินงานของโครงการจริง โครงการฯจะต้องทำรั้วรอบของชิดและแบ่งพื้นที่อย่างชัดเจน

**4.4.2 ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต** มีข้อเสนอแนะเพื่อบรรเทาผลกระทบทางลบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ในช่วงก่อสร้างโครงการฯ ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

4.2.1) จากการสนทนากลุ่มย่อยชาวบ้านได้แสดงความคิดเห็นต่อโครงการฯ ด้านเศรษฐกิจ สังคมและวิถีชีวิต คือ ขอให้ชาวบ้านมีส่วนร่วมกับการโครงการในการสำรวจทุกขั้นตอนของโครงการเสนอให้มีการจ้างแรงงานจากหมู่บ้านในการก่อสร้างและเมื่อสร้างเสร็จให้คนในหมู่บ้านคนในตำบลเข้าไปทำงานอย่างน้อย 50 % ของแรงงานทั้งหมด เช่น พนักงานขายตั๋ว พนักงานบัญชี พนักงานทำความสะอาด พนักงานในกระเช้า ฯลฯ ตัวเสาของโครงการขอให้จ้างประชาชนภายในหมู่บ้านทำการดูแล ตัวสถานี Pulley และเสา ทั้งยังส่งเสริม ให้ประชาชนในหมู่บ้านสามารถขายสินค้า OTOP ไปขายของที่ระลึก เพื่อรายได้ให้กับชาวบ้าน

4.2.2) จากการสนทนากลุ่มย่อยชาวบ้านได้แสดงความคิดเห็นต่อโครงการฯ ด้านการทดแทนและชดเชย กรณีที่อาจมีผู้รับผลกระทบ ถ้าบ้านของชาวบ้านอยู่ใกล้เสาในรัศมี 500 เมตร ชาวบ้านต้องย้าย บริษัทต้องชดเชยตามความเหมาะสมและเป็นธรรม ถ้าจุดตั้งเสาของ

โครงการไปตกอยู่ในเขตพื้นที่อยู่อาศัยของชาวบ้านต้องได้รับการชดเชย การขนย้ายบ้านและพื้นที่ทำกิน ถ้าหากจะมีการก่อสร้างโครงการฯนี้จริง อยากให้ทางบริษัทที่รับผิดชอบเข้ามาทำประชาคมกับชาวบ้านอีกครั้งหนึ่ง ทั้งจุดตั้งเสาเหล่านี้จะต้องมีการเช่าที่ดินโดยคล้ายกับการตั้งของผู้โทรศัพท์ที่มีการเช่าและจ่ายเป็นเงินสำหรับสนับสนุนให้กับหมู่บ้าน

ถ้าหากในช่วงเวลาผ่านไปเป็นเวลา 10-20 ปี ถ้าหากในช่วงเวลาเหล่านี้มีการเกิดผลกระทบต่อหมู่บ้านจริง ต้องมีการชดเชยและทดแทนค่าเสีย และต้องมีการทำสัญญาที่เป็นรูปแบบของเอกสารให้ชัดเจน



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่  
Copyright© by Chiang Mai University  
All rights reserved