

# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การคมนาคมและขนส่งมีส่วนสำคัญเป็นอย่างมากในการพัฒนาประเทศ ปัจจุบันนี้ การคมนาคมและขนส่งของประเทศ ยังมีข้อจำกัดสำหรับพื้นที่ห่างไกล มีความยากลำบากและใช้ระยะเวลาในการเดินทางยาวนาน เสี่ยงต่อความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน การพัฒนาทางด้านคมนาคมและขนส่งให้มีมาตรฐานจะช่วยแก้ไขปัญหา ทำให้เกิดผลดีในด้านต่างๆ เช่นลดระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการคมนาคมและขนส่ง ช่วยลดต้นทุนและค่าเสียโอกาส ความรวดเร็วในการคมนาคมและขนส่งสินค้ามีความสำคัญมาก ทำให้ลดการสูญเสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าเกษตร สินค้าสดจากทะเล การขนส่งทางการแพทย์ ปริมาณการคมนาคมและขนส่งจะต้องมีปริมาณมากเพียงพอต่อความต้องการและมีการให้บริการอย่างต่อเนื่องทั้งปัจจุบันและอนาคต ต้นทุนของการคมนาคมและขนส่งเป็นส่วนสำคัญที่จะกำหนดราคาค่าบริการ ดังนั้นต้องเป็นระบบที่มีอายุการใช้งานยาวนานและมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในการบริหารดำเนินการต่ำ

เหมือนจิต ประทุมทิพย์ (2545) กล่าวถึงการคมนาคมและขนส่งว่า มีความเกี่ยวข้องและส่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดิน เพราะก่อให้เกิดการเดินทางเข้าสู่พื้นที่ หรืออาจกล่าวได้ว่ารูปแบบการใช้ที่ดินเป็นตัวกำหนดปริมาณการจราจร ในพื้นที่ใดที่เข้าถึงได้ง่าย มีโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่สมบูรณ์จะทำให้เกิดกิจกรรมในพื้นที่นั้นมาก ส่งผลให้รูปแบบวิธีการใช้ที่ดินเปลี่ยนแปลงไป การปฏิสัมพันธ์ระหว่างการใช้ที่ดินและการคมนาคมเกิดขึ้นเป็นขบวนการที่มีความซับซ้อนขึ้น จากความหมายดังกล่าว อาจหมายความถึงข้อดีและข้อด้อยของการคมนาคม เนื่องจากมีการใช้ที่ดินเพิ่มขึ้น ระบบของสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ที่มีการสร้างการคมนาคมจะต้องเปลี่ยนแปลงไป ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จึงควรต้องคำนึงถึงการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมในเส้นทางคมนาคม ซึ่งมีตัวอย่างการศึกษาผลกระทบระหว่างเส้นทางคมนาคมกับปัญหาสิ่งแวดล้อมไว้ เช่น วิทยา สิงห์มณี (2547) ได้ศึกษาถึงการจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมบริเวณเส้นทางคมนาคมสายหลักในเขตเทศบาลนครเชียงใหม่ พบว่าเมื่อมีการคมนาคม มีเส้นทางคมนาคมที่เป็นสายหลัก มักจะมีปัญหาที่กระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ตามมา เช่นปัญหาขยะ มลพิษ ดังนั้นในพื้นที่ที่มีการคมนาคมเข้าถึง จำเป็นต้องมีการจัดการแบบมีส่วนร่วมของคนในพื้นที่ เพื่อการแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ เส้นทางคมนาคมนั้นมีผลให้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังที่ ณิชฐพงศ์ วรรณวิจิตร (2548) ได้ศึกษาพบว่าปัจจัยที่มีอิทธิพลสูงสุดต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละ

ประเภทมีความแตกต่างกัน ปัจจัยลำดับแรกเป็นของกลุ่มที่อยู่อาศัย คือความพอใจในลักษณะทางกายภาพของ การเปลี่ยนแปลงที่ดิน กลุ่มของพาณิชย์กรรม คือ มองทำเลที่ตั้งที่ใกล้เส้นทางคมนาคม กลุ่มของอุตสาหกรรม คลังสินค้าและเกษตรกรรม คือต้องเป็นที่ดินราคาถูก ความสัมพันธ์ระหว่างการพัฒนาของเส้นทางคมนาคมกับรูปแบบการใช้ที่ดิน พบว่าพื้นที่ปลูกสร้างมีเพิ่มขึ้นตาม การพัฒนาของเส้นทางคมนาคม โดยการใช้ที่ดินเพื่อพาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรมอยู่ใกล้กับเส้นทางคมนาคม การสร้างถนนใหม่ทำให้ลักษณะทางกายภาพชุมชนเปลี่ยนแปลงไป ดังเช่น ชาญชัย สีห์ ประเสริฐ (2543) ได้ศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินภายหลังการสร้างถนนสายใหม่ไว้ว่าการสร้างถนนใหม่ทำให้ลักษณะทางกายภาพของชุมชนเปลี่ยนแปลงไปหลายอย่างนับตั้งแต่ การขยายขนาดของหมู่บ้านและพื้นที่ทำการเกษตร เป็นผลให้พื้นที่ป่าไม้ของชุมชนและบริเวณพื้นที่รอบข้าง จากชุมชนที่เคยผลิตเพื่อยังชีพเปลี่ยนมาผลิตเพื่อการค้าและรับเอาความเจริญทางด้านวัตถุเข้ามา ทำให้ชุมชนมีสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพิ่มขึ้น การรับเอาวัฒนธรรมมาจากชุมชนเมืองเป็นผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการแต่งกาย ภาษาพูดและลักษณะการสร้างบ้านเรือน จากแบบของชาวม้งมาเป็นแบบคนเมืองมากขึ้น นอกจากนั้นยังมี การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวถนน มีการตั้งร้านค้า สร้างบ้านใหม่ มีหน่วยงานราชการตลอดจนมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่ทำการเกษตรที่มีอยู่เดิม จากการทำไร่เลื่อนลอยเปลี่ยนมาทำไร่หมุนเวียน เพื่อจะสามารถใช้ประโยชน์ในพื้นที่ของตนได้มากขึ้น แต่ทั้งนี้พื้นที่ทำการเกษตรของชาวบ้านก็แผ่ขยายออกไปเป็นบริเวณกว้างขึ้น โดยมีการบุกเบิกป่าสงวนเพื่อขยายพื้นที่ทำกิน ทำให้ทรัพยากรป่าไม้ถูกทำลายไปอย่างมาก สมควรจะต้องมีการพิจารณาควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินก่อนที่จะมีการปรับปรุง หรือสร้างทางใหม่ในการเกษตร เพื่อเป็นการรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมิให้ถูกทำลายลงมากเกินไป

โครงการคมนาคมทั้งประเภทที่จะสร้างขึ้นใหม่หรือการปรับปรุงของเดิม ประโยชน์โดยตรงที่มีความสำคัญที่สุด คือสามารถวัดเป็นตัวเงินได้ง่าย ประหยัดค่าใช้จ่าย คือประโยชน์ในรูปของการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง หรือการขนส่งสินค้า ซึ่งผู้ที่จะได้รับประโยชน์โดยตรง คือผู้ที่ใช้บริการ ค่าใช้จ่ายการคมนาคมและขนส่งที่ลดต่ำลงนั้นส่งผลให้ผู้บริโภคได้รับประโยชน์โดยตรง ต้นทุนค่าใช้จ่ายในการคมนาคมที่ถูกลดทอนนั้น เป็นประโยชน์อย่างยิ่งแก่สังคมและประเทศชาติ มิใช่แต่เฉพาะกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเท่านั้น

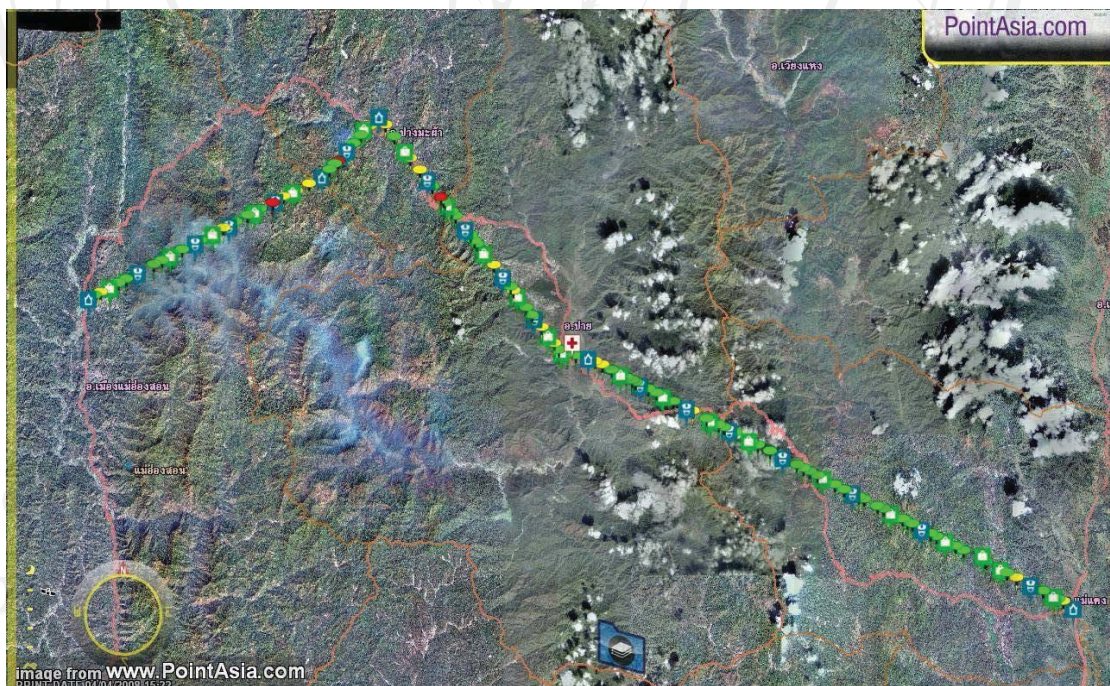
ปัจจุบันการคมนาคมทางบกเข้าสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอนมีอยู่สองเส้นทางหลัก คือเส้นทางแรกทางหลวงหมายเลข 108 ผ่านอำเภอหางดง, สันป่าตอง, จอมทอง, ฮอด, แม่สะเรียง, แม่ลาน้อย, ขุนยวม ระยะทาง 350 กิโลเมตร เส้นทางที่สอง คือทางหลวงหมายเลข 1095 ผ่านอำเภอแม่ริม, แม่แตง, ปาย, ปางมะผ้า ระยะทาง 240 กิโลเมตร ทั้งสองเส้นทางเป็นถนนทางหลวงชนิดสอง

ช่องทางจราจรสภาพของเส้นทางคดเคี้ยววกวนอยู่บนไหล่เขาที่สูงชัน มีจำนวนทางโค้งมากกว่า 1,500 โค้ง ทั้งสองเส้นทาง เวลาที่ใช้ในการเดินทางอย่างรีบเร่ง เส้นทางแรกใช้เวลาไม่น้อยกว่า 6 ชั่วโมง เส้นทางที่สองใช้เวลาไม่น้อยกว่า 4 ชั่วโมง นอกจากนี้ยังมีเส้นทางรองแยกจากทางหลวงหมายเลข 108 ที่อำเภอจอมทอง บริเวณทางแยกขึ้นคอกยอินทนนท์ แยกลงอำเภอแม่แจ่มก่อนถึงยอดคอกยอินทนนท์ผ่านบ้านแม่นาจอน ผ่านทางแยกเข้าทุ่งบัวตอง อำเภอขุนยวม ถึงอำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน ระยะทางยาว 250 กิโลเมตร แต่ไม่สามารถใช้สัญจรได้ตลอดทั้งปี โดยเฉพาะในฤดูฝน ซึ่งผู้ขับจะต้องใช้ความระมัดระวังอย่างสูงตลอดเส้นทางและผู้โดยสารต้องมีความอดทนอย่างสูง ต่ออาการเมารถ ลักษณะดังกล่าวทำให้การคมนาคมทั้งสามเส้นทาง ไม่ได้ได้รับความสะดวก ขาดความปลอดภัยทั้งทางร่างกายและทรัพย์สิน แต่ยังมีอีกทางเลือกหนึ่ง คือการคมนาคมทางอากาศ เปิดให้บริการบินตรงจากเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอนและเชียงใหม่-อำเภอปาย อัตราค่าบริการสูงกว่าการคมนาคมทางบกที่มีในปัจจุบันประมาณสิบเท่า มีตารางการบินต่อวันจำกัดและในบางฤดูกาลไม่สามารถให้บริการได้ เนื่องจากสภาพของภูมิอากาศไม่อำนวยต่อการบิน มีบ่อยครั้งที่เครื่องบินเดินทางไปสู่จุดหมายแล้ว ไม่สามารถลงจอดได้ ต้องนำผู้โดยสารกลับสู่ท่าอากาศยานต้นทาง

จากปัญหาอุปสรรคดังกล่าวข้างต้น ได้มีภาคเอกชนนำเสนอโครงการก่อสร้างกระเช้าไฟฟ้าเข้าสู่จังหวัดแม่ฮ่องสอน ต่อผู้ว่าราชการจังหวัดแม่ฮ่องสอน เพื่อเพิ่มทางเลือกใหม่ให้การคมนาคมทางบกอีกทางเลือกหนึ่ง ระหว่างจังหวัดเชียงใหม่กับจังหวัดแม่ฮ่องสอน ซึ่งสามารถอำนวยความสะดวกในการคมนาคมและขนส่ง สำหรับเคลื่อนย้ายผู้โดยสารได้สูงถึงวันละ 30,000 คน รวมทั้งการขนส่งสรรพสิ่งของและสินค้าอีกจำนวนมาก เอื้ออำนวยต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งจากรายงานของสำนักงานการท่องเที่ยวแม่ฮ่องสอน (2550) พบว่า ในปี พ.ศ. 2550 มีนักท่องเที่ยวชาวไทยจำนวน 489,522 คนและนักท่องเที่ยวต่างชาติจำนวนถึง 339,838 คน เอื้ออำนวยต่ออุตสาหกรรมบริการด้านอื่นๆ สนับสนุนการขนส่งทางการแพทย์ การขนส่งยุทธปัจจัยเพื่อสนับสนุนภารกิจชายแดน ลดระยะเวลา ลดค่าใช้จ่าย ช่วยลดมลพิษที่มีผลกระทบต่อมนุษย์และสิ่งแวดล้อม ลดอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินลง

โครงการกระเช้าไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน มีจุดเริ่มต้นที่บ้านดงป่าดั้น ตำบลห้วยเหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่และสิ้นสุดปลายทางอยู่ที่ตำบลปางหมู อำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน จังหวัดแม่ฮ่องสอน กำหนดให้มีสถานีเพื่อขนถ่ายระหว่างทางสองแห่ง คือที่ตำบลทุ่งยาว อำเภอปายและตำบลสบป่อง อำเภอปางมะผ้า จังหวัดแม่ฮ่องสอน ระยะทางจากต้นทางถึงปลายทางมีความยาวประมาณ 120 กิโลเมตร เพื่อรองรับจำนวนประชากรอำเภอเมืองแม่ฮ่องสอน 23,598 คน อำเภอปางมะผ้า 8,483 คน, อำเภอปาย 11,102 คน (สำนักงานจังหวัดแม่ฮ่องสอน, 2550)

ลักษณะของกระเช้าไฟฟ้า สามารถบรรจุคนโดยสารได้กระเช้าละ 25 คน หรือรับน้ำหนักในการขนส่งสินค้าได้สูงถึง 40 ตัน ตัวกระเช้ามีรอก 4 ตัว แขนงอยู่บนสายเคเบิล 2 เส้น พาดอยู่สองฟากของเสายึดรับน้ำหนักที่ระดับความสูงจากพื้นดิน 30 เมตร มีจำนวนเสารับน้ำหนักตลอดเส้นทางประมาณ 140 ต้น ใช้พื้นที่ก่อสร้างประมาณสองไร่ต่อการตั้งเสาหนึ่งต้น บริเวณของสถานีต้นทาง สถานีระหว่างทางและสถานีปลายทางใช้พื้นที่ก่อสร้างประมาณ 4-10 ไร่ ช่วงระยะห่างระหว่างเสาแต่ละต้นมีความยาวประมาณ 600-2,100 เมตร กระเช้าไฟฟ้ามีสองช่องทาง วิ่งสวนกันได้ เปิดให้บริการตลอด 24 ชั่วโมง ใช้เวลาในการเดินทางจากต้นทางถึงปลายทางประมาณ 2 ชั่วโมง 30 นาที โดยใช้ความเร็วปกติ 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมงและสามารถทำความเร็วได้สูงสุดถึง 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็นกระเช้าไฟฟ้าที่ใช้เทคโนโลยีของประเทศเยอรมันนี้ ใช้เวลาในการก่อสร้าง 3 ปี เส้นทางก่อสร้างตัดผ่านป่าเขาเป็นแนวเส้นตรง แต่ไม่มีการตัดป่าไม้ การก่อสร้างทางขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างเข้าไปสู่จุดที่ก่อสร้าง จะใช้เส้นทางคมนาคมที่มีอยู่เดิมและใช้การขนส่งทางอากาศเท่านั้น จุดตั้งเสาสามารถเลื่อนไปตามแนวเส้นทางได้ เพื่อไม่ให้กระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือสิ่งก่อสร้างที่มีความสำคัญควรอนุรักษ์



ภาพ 1 ภาพแนวเสาของโครงการกระเช้าไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน

ที่มา: 1. [www.pointasia.com](http://www.pointasia.com)

2. บริษัท ปายเคเบิลทรานสปอร์ต จำกัด (2549)

3. สำนักบริการวิชาการ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่

ด้านความปลอดภัยของกระแสไฟฟ้า สามารถทนรับความเร็วลมพายุได้สูงถึง 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การขับเคลื่อนตัวไปโดยใช้รอก ถูกควบคุมด้วยสถานีมอเตอร์ไฟฟ้า มีเครื่องยนต์จ่ายไฟฟ้าสำรองติดตั้งอยู่เป็นระยะๆ ตลอดเส้นทาง หากกระแสไฟฟ้าหลักดับ หรือขัดข้อง จึงยังมีกระแสไฟฟ้าสำรองช่วยให้กระแสไฟฟ้าเคลื่อนตัวต่อไปได้ หรือสำหรับดึงตัวกระแสไฟฟ้าให้กลับเข้าสู่สถานีใกล้ที่สุด จึงทำให้กระแสไฟฟ้าจะไม่ค้างอยู่ระหว่างกลางทางเป็นเวลานานๆ

หน่วยงานราชการและภาคเอกชนในจังหวัดแม่ฮ่องสอนให้การสนับสนุนต่อโครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอนที่น่าเสนอ ซึ่งแตกต่างจากกรณีการสร้างกระแสไฟฟ้าในแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดเชียงใหม่ ที่มีผู้ไม่เห็นด้วยและมีการคัดค้าน จนไม่สามารถดำเนินการได้ต่อไป ส่วนกรณีนี้มีบางกลุ่มที่ยอมรับการคมนาคมและการขนส่งโดยใช้เทคโนโลยีนี้ เพียงแต่เกิดความวิตกกังวล เป็นห่วงถึงสภาพวิถีชีวิตของชุมชน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่จะต้องเปลี่ยนแปลงไป ทำให้เกิดปัญหาที่จะต้องหาทางดำเนินการแก้ไขให้เสร็จสิ้นก่อนจะเริ่มโครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ในเรื่องผลกระทบทางสังคม ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและวิถีชีวิตของชุมชน ซึ่งเป็นปัญหาสำคัญอย่างยิ่งต่อการดำเนินโครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน อย่างไรก็ตามมีแนวทางที่จะช่วยให้จัดการกับปัญหาดังกล่าวได้ โดยใช้หลักการของการจัดการมนุษย์กับสิ่งแวดล้อม การให้ความรู้แก่ชุมชนที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ทั้งชุมชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงและชุมชนพื้นที่ข้างเคียงที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยทางอ้อม อย่างละเอียดจนกระทั่งชุมชนเกิดความรู้แจ้งเห็นจริงเกี่ยวกับโครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน แล้วจึงให้ชุมชนได้เข้ามีส่วนร่วมแสดงเจตคติต่อโครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน เพื่อแสดงให้เห็นทราบความรู้สึก นึกคิด อารมณ์ พฤติกรรมภายในและพฤติกรรมภายนอก มีความพร้อมที่จะรับโครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน หรือไม่ อย่างไร ตลอดถึงความต้องการที่จะเข้ามีส่วนร่วม เพื่อผลักดันให้โครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ประสบความสำเร็จ ให้ข้อเสนอแนะ ข้อเสนอแนะในฐานะของชุมชนเจ้าของพื้นที่ ถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นในแง่มุมต่างๆ ร่วมประเมินผลการแลกเปลี่ยนระหว่างผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับความเจริญที่จะได้รับมาจากการพัฒนาในระยะยาว

ตำบลทุ่งยาว อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน เป็นพื้นที่ราบลุ่มฝั่งตะวันตกของแม่น้ำปาย มีสถานีขนถ่ายระหว่างทางของโครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอนอยู่ในพื้นที่ โดยเฉพาะบ้านดินธาตุ หมู่ 9 ซึ่งได้รับผลกระทบโดยตรง หมู่บ้านนี้มีจำนวน 105 ครอบครัวยุคประชาชนมากกว่า 400 คน มีโบราณสถานที่สำคัญ คือวัดพระธาตุจอมแจ้ง เป็นศาสนสถานที่ประชาชนอำเภอปายให้ความเคารพนับถือ ประวัตินี้เดิมของชุมชนเรียกตนเองว่าชาวโยน เป็นเชื้อสายไทยผสมพม่า

ตั้งถิ่นฐานอยู่บ้านดินชาตุนานกว่าสองร้อยปี อาชีพหลักทำการเกษตรกรรมและเลี้ยงสัตว์ เป็นชุมชนที่พึ่งตนเองมาโดยตลอด ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐและเอกชนในระยะเวลาเพียง 20 ปี ย้อนหลังขึ้นไป การครอบครองที่ดินพบว่า ส่วนใหญ่ยังไม่มีเอกสารสิทธิ์ แม้ว่าหมู่บ้านดินชาตุนอยู่ห่างจากอำเภอป่าเพียง 6 กิโลเมตร ปัจจุบันมีผู้คนจากจังหวัดเชียงรายและจังหวัดเชียงใหม่ อพยพเข้ามาอาศัยอยู่ร่วมกับชาวโยนเดิม มีอาชีพหลัก คือการปลูกข้าว ถั่วเหลือง ข้าวโพด ทำพืชสวนมะม่วง ลำไย สร้างบ้านพักรับรองนักท่องเที่ยว รับจ้างแรงงาน

ความรู้ของชุมชนบ้านดินชาตุนที่มีต่อโครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ในแง่ของมุมมองต่างๆ เช่นความเป็นมาของโครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน แหล่งที่มาของงบประมาณ สถานที่ก่อสร้าง การดำเนินการตลอดจนเทคโนโลยีที่นำมาใช้ ส่วนใหญ่ได้รับทราบข้อมูลจากสื่อหนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ จากผู้นำชุมชนที่นำมาบอกกล่าว จากนักสำรวจที่นำมาเผยแพร่ ซึ่งจากการสัมภาษณ์เบื้องต้นของผู้ศึกษาพบว่า ยังไม่มีรายละเอียดความชัดเจนเพียงพอ เพราะข้อมูลที่ได้รับมาจากหลายช่องทาง มีทั้งเสริมและขัดแย้งกัน ก่อให้มีการวิจารณ์ไปหลายประเด็นตามแหล่งข้อมูลข่าวสารที่ได้รับเข้ามา เกิดความรู้สึกขึ้นได้ทั้งแนวรับและแนวต้านต่อโครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ซึ่งหากชุมชนสามารถนำข้อมูลเบื้องต้นที่ได้รับมาจากแหล่งต่างๆ มาประมวลข้อมูล (Information Processing) จะทำให้เกิดเป็นความรู้ของชุมชนที่น่าเชื่อถือได้ ตามทฤษฎีประมวลผลความรู้ (The Information-Processing Theory) เมื่อชุมชนได้รับความรู้ย่อมเกิดความรู้สึก นึกคิด ความคิดเห็น หรือเจตคติต่อโครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ในลำดับต่อมาและจะส่งผลต่อความต้องการในการเข้าร่วมในการบริหารจัดการโครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ซึ่งจะช่วยส่งเสริมบทบาทของการมีส่วนร่วมมากขึ้น ลดปัญหา หรือผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นทั้งในด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคมและเป็นการเตรียมความพร้อม เพื่อปรับสภาพวิถีการดำเนินชีวิตของชาวบ้านในชุมชนให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว

หากโครงการฯ ดังกล่าวข้างต้นมีความเป็นไปได้ ผู้ศึกษาจึงสนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับระดับความรู้ของชุมชนบ้านดินชาตุนที่มีต่อเรื่องการคมนาคมทางเลือกใหม่ โครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน รวมถึงศึกษาเจตคติของชุมชนและความต้องการของชุมชนต่อการมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการ โครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน เพื่อเป็นแนวทางในการนำความรู้ เจตคติและความต้องการมีส่วนร่วมของชุมชนดังกล่าว มาใช้ในการดำเนินการมีส่วนร่วมในกิจกรรม หรืองานต่างๆ ในการบริหารจัดการ โครงการกระแสไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอนที่จะเกิดขึ้นและเป็นการเตรียมตัวของชุมชน เพื่อรับการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมทั้งทางกายภาพและทางสังคมของชุมชนต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาระดับความรู้เรื่องการคมนาคมทางเลือกใหม่ โครงการกระเช้าไฟฟ้า เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ของชุมชนบ้านตีนธาตุ

1.2.2 เพื่อศึกษาเจตคติของชุมชนบ้านตีนธาตุต่อโครงการกระเช้าไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน

1.2.3 เพื่อศึกษาถึงความต้องการเข้ามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการโครงการกระเช้าไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ของชุมชนบ้านตีนธาตุ

## 1.3 ขอบเขตการศึกษา

### 1.3.1 ขอบเขตด้านพื้นที่

พื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา คือบ้านตีนธาตุ หมู่ 9 ตำบลทุ่งยาว อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน

### 1.3.2 ขอบเขตด้านประชากร

กลุ่มตัวอย่างในศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ประชาชนที่เป็นหัวหน้าครัวเรือน หรือตัวแทนในบ้านตีนธาตุหมู่ 9 ตำบลทุ่งยาว อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน จำนวน 105 คน

### 1.3.3 ขอบเขตด้านเนื้อหา

เนื้อหาที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ประกอบด้วย

- 1) บริบทของโครงการกระเช้าไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน
- 2) บริบทของชุมชนบ้านตีนธาตุ ประกอบด้วย ประวัติความเป็นมา วิถีชีวิต วัฒนธรรม สังคม ทรัพยากร สาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ
- 3) ความรู้ของชุมชนบ้านตีนธาตุเกี่ยวกับโครงการกระเช้าไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน
- 4) เจตคติของชุมชนบ้านตีนธาตุที่มีต่อโครงการกระเช้าไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน
- 5) ความต้องการของชุมชนบ้านตีนธาตุต่อการเข้ามีส่วนร่วมกับโครงการกระเช้าไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน

#### 1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.4.1 ได้ทราบถึงระดับความรู้เรื่องการคมนาคมทางเลือกใหม่ โครงการกระเช้าไฟฟ้า เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ของชุมชนบ้านตีนธาตุ

1.4.2 ได้ทราบถึงเจตคติของชุมชนบ้านตีนธาตุ ต่อโครงการกระเช้าไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน

1.4.3 ได้ทราบถึงความต้องการเข้ามีส่วนร่วม ในการบริหารจัดการ โครงการกระเช้าไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ของชุมชนบ้านตีนธาตุ

1.4.4 เป็นแนวทางในการนำความรู้ เจตคติและความต้องการมีส่วนร่วมของชุมชน มาใช้ในการดำเนินการมีส่วนร่วม เพื่อการการระดมความคิด วิเคราะห์ปัญหา การวางแผนงาน กำหนดเป็นแผนปฏิบัติการ ติดตามผลงาน รับประโยชน์ร่วมกัน ในการบริหารจัดการ โครงการกระเช้าไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอนที่จะเกิดขึ้นและเตรียมตัว เพื่อรับการเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม ทั้งทางกายภาพและทางสังคมต่อชุมชน

#### 1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ

เพื่อให้เกิดความเข้าใจตรงกัน ผู้ศึกษาได้กำหนดความหมายของคำศัพท์ดังนี้

**ความรู้** หมายถึง ระดับการรับรู้และเข้าใจของประชากรผู้ให้ข้อมูล ในการรับรู้ข้อเท็จจริง ความจริง กฎเกณฑ์ ข้อมูลต่างๆ ที่มีต่อการดำเนินงานและผลกระทบ ที่จะเกิดขึ้นจากโครงการกระเช้าไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน

**เจตคติ** หมายถึง ความรู้สึก นึกคิดของประชากรผู้ให้ข้อมูล ในการตัดสินใจต่างๆ ว่าดี ไม่ดี เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย ยอมรับได้ ยอมรับไม่ได้ต่อการเกิดโครงการกระเช้าไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ในแง่ของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับชุมชน เกี่ยวกับวิถีชีวิต วัฒนธรรมทรัพยากร สาธารณูปโภค สาธารณูปการ สังคมภายในชุมชน

**การมีส่วนร่วม** หมายถึง การระดมความคิด วิเคราะห์ปัญหา การจัดวางแผนงานกำหนด เป็นแผนปฏิบัติการ ติดตามผลงาน รับประโยชน์ร่วมกัน ในการบริหารจัดการ โครงการกระเช้าไฟฟ้าเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอนที่จะเกิดขึ้น