

ประเด็นความขัดแย้งและแนวทางแก้ไข กรณีศึกษา โครงการสำรวจและออกแบบ
ทางต่างระดับ อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี

Conflict Issues and Solutions Case Study of the Interchange Survey
and Design Project, Mueang District, Surat Thani Province

กนกกุล เพชรอุทัย

Kanokkul Phetuthai

สาขาวิชานวัตกรรมสังคมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี จ. สุราษฎร์ธานี 84000

Program in Social Innovation for Sustainable Development, Faculty of Humanities and Social Sciences, Rajabhat

Suratthani University, Surat Thani 84000, Thailand

*Corresponding author: Email: Kanokkul.phe@sru.ac.th

(Received: January 22, 2024; Revise: March 19, 2024; Accepted: May 9, 2024)

Abstract : This research aimed to study the causes of conflict and conflict management of stakeholders in the survey and interchange design project in Surat Thani Province. It is a qualitative research study using in-depth interviews and non-participant observation. Data were collected from 33 informants. A literature review of related academic documents found that the cause of the conflict arises from the perception of information by people in the area that is not yet fully covered and that government agencies do not have access to all groups of real stakeholders. There are concern about the effects of environmental pollution on the health of local communities, traffic jams, and accidents during the project construction period. Conflict management guidelines include acceptance through a participatory process from all parties involved by using cooperation to find a way out of the conflict that has occurred; listening to constructive opinions; and having representatives from the private sector play a role in negotiating compensation for land expropriation and various assets on behalf of the affected people.

Keywords: Cause of conflict, conflict management, stakeholders

บทคัดย่อ: การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสาเหตุความขัดแย้งและการจัดการความขัดแย้งของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในโครงการสำรวจและออกแบบทางต่างระดับในจังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ มีการสัมภาษณ์เชิงลึกและการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มผู้ให้ข้อมูลทั้งสิ้น 33 คน จากการทบทวนเอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้อง พบว่า สาเหตุความขัดแย้งเกิดขึ้นมาจากการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของประชาชนในพื้นที่ยังไม่ครอบคลุมและหน่วยงานภาครัฐเข้าไม่ถึงผู้มีส่วนได้เสียที่แท้จริงทุกกลุ่ม มีข้อห่วงกังวลเรื่องมลพิษสิ่งแวดล้อมต่อสุขภาพของชุมชนท้องถิ่น การจราจรติดขัด และอุบัติเหตุในช่วงระยะก่อสร้างโครงการ แนวทางการจัดการความขัดแย้ง ได้แก่ การยอมรับด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง การรับฟังความคิดเห็นที่สร้างสรรค์ การมีตัวแทนจากภาคเอกชนที่เข้ามามีบทบาทในการเจรจาต่อรองในเรื่องการชดเชยการเวนคืนที่ดิน และทรัพย์สินต่าง ๆ แทนประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ โดยใช้การร่วมมือกันเพื่อหาทางออกจากความขัดแย้งที่เกิดขึ้น

คำสำคัญ: สาเหตุของความขัดแย้ง การจัดการความขัดแย้ง ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

คำนำ

โครงการสำรวจและออกแบบทางต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข 420 กับทางหลวงหมายเลข 401 (แยกท่ากูป) และจุดตัดถนนเทศบาล (แยกตาปาน) เป็นเส้นทางคมนาคมหลักของ จังหวัดสุราษฎร์ธานี ปัจจุบันมีสภาพปัญหาการจราจรติดขัด และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้งโดยเฉพาะในช่วงโมงเร่งด่วน แผนการพัฒนาโครงการนี้สอดคล้องกับแผนการพัฒนา สาธารณูปโภคเส้นทางคมนาคมของประเทศ กรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบโครงการดังกล่าว ปัจจุบันสภาพพื้นที่โครงการเป็นจุดทางแยกที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น และเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เนื่องจากเป็นแนวเส้นทางการขนส่งสินค้า ทางแยกดังกล่าวเป็นทางแยกสัญญาณไฟจราจร ดังนั้น การปรับปรุงบริเวณทางแยกโครงการฯ ให้เป็นทางแยกต่างระดับจะทำให้บรรเทาปัญหาดังกล่าว (Department of Highways, 2021) พื้นที่ชุมชนขุนทะเล อำเภอเมือง จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นพื้นที่ที่รศมีที่ได้รับผลกระทบจากโครงการสำรวจและออกแบบทางต่างระดับ มีผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ผู้นำชุมชนท้องถิ่นที่มีแนวคิดที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการนี้ จึงทำให้เกิดความขัดแย้ง จากสถานการณ์ความขัดแย้งในกรณีดังกล่าวส่งผลต่อสังคม คือ การต่อต้านจากกลุ่มที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการ มีการรวมกลุ่มประท้วง ทำให้ขาดความร่วมมือหาทางออกอย่างสร้างสรรค์ จากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง การดำเนินงานของโครงการในปัจจุบัน คือ การเตรียมความพร้อมชุมชน โดยตัวแทนโครงการเข้าพบผู้นำชุมชนบริเวณพื้นที่ศึกษาโครงการ ในระยะเริ่มแรก เพื่อแจ้งข้อมูลรายละเอียดโครงการเบื้องต้น และแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน ให้ผู้นำชุมชนในพื้นที่โครงการรับทราบข้อมูลข่าวสารเตรียมความพร้อมของสถานที่ อุปกรณ์ และกลุ่มเป้าหมายในการประชุม และรับทราบความ

คิดเห็นของผู้นำชุมชนต่อการพัฒนาโครงการเบื้องต้น แต่ยังขาดกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่แท้จริง การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสาเหตุความขัดแย้งและการจัดการความขัดแย้งของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการทบทวนเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดการจัดการความขัดแย้ง ดังนี้ Morris (2004) นิยามว่า เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เมื่อมนุษย์มีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกัน ความขัดแย้งบางครั้งก่อให้เกิดประโยชน์ ทำให้ได้แนวคิดใหม่ ๆ และการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้น หรือในบางครั้งอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงก็ได้เช่นกัน ขึ้นอยู่กับกระบวนการในการจัดการกับความขัดแย้งนั้น ซึ่งได้แบ่งความขัดแย้งออกเป็น 5 ประเภท คือ 1) ความขัดแย้งด้านข้อมูล เป็นความขัดแย้งที่เกิดขึ้นจากการมีข้อมูลมากหรือน้อยเกินไป ทำให้การประมวลผลมีความผิดพลาด มีความแตกต่างของการเก็บและศึกษาข้อมูลมีการวิเคราะห์ที่แตกต่างกัน ในปัญหาเรื่องเดียวกัน ซึ่งอาจจะมาจากการรับรู้ที่แตกต่างกัน สุดท้ายก็นำมาซึ่งความขัดแย้ง เช่น การออกข่าวลือ เป็นต้น 2) ความขัดแย้งจากผลประโยชน์ เนื่องจากการมีทรัพยากรต่าง ๆ ที่จำกัดบนโลกนี้ 3) ความขัดแย้งด้านโครงสร้างเกี่ยวข้องกับเรื่องอำนาจ การใช้อำนาจ การแย่งชิงอำนาจ การกระจายอำนาจ รวมไปถึงกฎระเบียบ ข้อบังคับและระบบต่าง ๆ ความไร้เสถียรภาพ 4) ความขัดแย้งด้านความสัมพันธ์ เกิดจากอารมณ์ ความรุนแรง และพฤติกรรมเชิงลบต่าง ๆ อันนำมาซึ่งความเข้าใจผิด และ 5) ความขัดแย้งด้านค่านิยม เกิดขึ้นจากความเชื่อขนบธรรมเนียมประเพณี ประวัติความเป็นมาที่แต่ละคนได้รับการหล่อหลอมมาจากการเลี้ยงดูในวัยเด็กจนเป็นผู้ใหญ่ ทั้งนี้หากมองด้านความสัมพันธ์ทางอำนาจระหว่างรัฐที่มีอำนาจ (Kongkirati, 2019) เช่นเดียวกันกับ

Kaewjitkhongthong (2021) พบว่าสาเหตุความขัดแย้งมาจาก 1) ด้านความสัมพันธ์ เกิดจากการขาดความเชื่อมั่นและความไว้วางใจ 2) ด้านข้อมูล เกิดจากการรับรู้ข้อมูลข่าวสารและความรู้ความเข้าใจที่คลาดเคลื่อน 3) ด้านค่านิยมเกิดจากพื้นที่ดำเนินโครงการกระทบต่อวิถีชีวิตดั้งเดิม 4) ด้านโครงสร้าง เกิดจากการส่งมอบพื้นที่โครงการ แนวก่อสร้างพาดผ่านและพื้นที่ทับซ้อนกับหน่วยงานอื่น และ 5) ด้านผลประโยชน์ เกิดจากการประเมินค่าชดเชยที่ต่ำกว่าความเป็นจริง ขณะเดียวกันนั้น Sing Sri and Chompunth (2018) พบว่า สาเหตุความขัดแย้งความขัดแย้ง ได้แก่ ความเชื่อของประชาชนด้านลบเกี่ยวกับผลกระทบจากพื้นที่รอบข้างเขตอุตสาหกรรมที่ปลูกฝังมาจากเหตุการณ์ในอดีต และประชาชนยังไม่เชื่อมั่นใจในความโปร่งใสในการดำเนินงานของภาครัฐ Garagait and Chaichaoenwattana (2022) พบว่า สาเหตุที่ก่อให้เกิดความขัดแย้งมี 4 สาเหตุ ได้แก่ ความขัดแย้งด้านข้อมูล ความขัดแย้งด้านผลประโยชน์ ความขัดแย้งด้านโครงสร้าง และความขัดแย้งด้านค่านิยม ข้อเสนอแนะทางการจัดการความขัดแย้งประกอบด้วย 4 แนวทาง คือ 1) การจัดตั้งคณะทำงาน 2) การแก้ไขระเบียบกฎหมายที่เกี่ยวข้องและปรับแนวคิดในการแก้ไขปัญหาให้มีประสิทธิภาพ 3) การรับฟังความคิดเห็น และสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ และ 4) การให้อำนาจชุมชนท้องถิ่นในพื้นที่ในการบริหารจัดการทรัพยากรท้องถิ่นของตนเอง

อุปกรณ์วิธีการ

การศึกษาครั้งนี้ใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงคุณภาพ มีเครื่องมือ ได้แก่ แบบสัมภาษณ์ และการสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม และจัดประชุมกลุ่มย่อย ทำการศึกษาปรากฏการณ์ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นในพื้นที่จริงทำมาประมวลกับการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง นำมาวิเคราะห์และสังเคราะห์

ข้อมูล เพื่อสร้างข้อสรุปตามวัตถุประสงค์ ทั้งนี้ เอกสารการรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ โครงการวิจัยเลขที่ SRU-EC2022/131 และขอบเขตด้านเวลาในการศึกษา ได้แก่ ตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2565 – 1 ธันวาคม 2566

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มผู้ให้ข้อมูลหลักนั้นจะต้องตอบคำถามตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยครั้งนี้ได้ โดยแบ่งกลุ่มผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียจากโครงการออกเป็น 3 กลุ่ม ตัวอย่าง ใช้วิธีการสุ่มเลือกเจาะจงและคุณสมบัติ คือ สามารถให้ข้อมูลเชิงลึกและต้องอยู่ในชุมชนบึงขุนทะเลไม่ต่ำกว่า 5 ปี เป็นกลุ่มผู้ให้ข้อมูลที่สำคัญที่สุด เพราะมีความรู้และเข้าใจในการพัฒนาโครงการตั้งแต่แรกเริ่ม และเป็นผู้ได้รับผลกระทบทางตรงและทางอ้อม ใช้เส้นทางการพัฒนาโครงการอยู่เป็นประจำ ซึ่งแบ่งออกเป็น กลุ่มที่ 1 คริวเรือนมีรัศมี 0-500 เมตร จำนวน 21 คน และกลุ่มที่ 2 ตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม เช่น สถานพยาบาล โรงเรียน มีที่ตั้งในระยะ 500 เมตร จำนวน 5 คน จากแนวเขตทางโครงการ และตัวแทนสถานประกอบการระยะประชิดแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้างโครงสร้างขนาดใหญ่ จำนวน 7 คน รวมทั้งสิ้น 33 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย คือ แบบสัมภาษณ์ ลักษณะกึ่งโครงสร้างอย่างไม่เป็นทางการ คำถามที่ใช้สัมภาษณ์มีทั้งปลายเปิดและปลายปิด ผู้ตอบจะมีสิทธิ์ตอบ หรือไม่ก็ได้ให้อิสระต่อการตอบของผู้ให้ข้อมูลและการจัดประชุมกลุ่มแบบไม่เป็นทางการในการศึกษาทัศนคติ ความรู้สึก การรับรู้ ความเชื่อของผู้ที่เข้าร่วมประชุม และสามารถให้คำตอบที่ยังคลุมเครือหรือยังไม่แน่ชัดของการศึกษาข้อมูลโครงการ เพื่อให้มีความสมบูรณ์และถูกต้องมากยิ่งขึ้น เนื่องจากผู้ที่เข้าร่วมประชุมสามารถในประเด็นปัญหาที่จำเพาะเจาะจงโดยมีผู้ดำเนิน

รายการ (moderator) คือ ผู้วิจัยเป็นผู้คอยจุดประเด็นในการสนทนาเพื่อชักจูงให้กลุ่มผู้เข้าร่วมประชุมเกิดแนวคิดและการแสดงความคิดเห็นต่อประเด็นหรือแนวทางการสนทนาอย่างกว้างขวางละเอียดลึกซึ้ง

การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูลจากการสังเกตปรากฏการณ์ความขัดแย้งในพื้นที่ และเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุของความขัดแย้งและการจัดการความขัดแย้งและนำข้อมูลที่ได้มาแจกแจง แบ่งกลุ่มชุดข้อมูลทำการวิเคราะห์ค้นหารูปแบบความสัมพันธ์ของข้อมูลในกลุ่มสังเคราะห์เป็นข้อสรุปหรือทฤษฎี วิธีการที่ใช้ในการศึกษาเริ่มตั้งแต่การสังเกต ต่อมาใช้ในการสัมภาษณ์เชิงลึกทั้งสิ้น 33 คน การประชุมกลุ่มเล็ก 3-5 คนทำควบคู่ไปกับการเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องนำมาเทียบเคียงกับทฤษฎีที่ศึกษา และนำข้อมูลมาจำแนกวิเคราะห์เชื่อมโยง เพื่อถอดบทเรียนจากกรณีศึกษา

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาปรากฏการณ์ความขัดแย้งในพื้นที่จริง โดยการลงพื้นที่เข้าไปสังเกตการณ์แบบไม่มีส่วนร่วม และการทบทวนวรรณกรรมจากเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุของความขัดแย้งและการจัดการความขัดแย้ง เพื่อนำมาสร้างกรอบแนวคิดวิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูล และตรวจสอบข้อมูลแบบสามเส้า “ต่างคน ต่างเวลา ต่างสถานที่” แล้วนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์โดยปราศจากอคติ ให้ค่าน้ำหนักของชุดข้อมูลที่มีกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 ใน 3 จึงสรุปชุดข้อมูลออกมาเป็นที่ยอมรับจากชุดข้อมูลตามกระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อสร้างข้อสรุปแบบอุปนัยและนำเสนอผลการวิจัยแบบพรรณนา

ผลการศึกษา

1) สาเหตุความขัดแย้งจากโครงการสำรวจและออกแบบทางต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 420 กับทางหลวงหมายเลข 401 (แยกท่ากูป) และจุดตัดถนนเทศบาล (แยกตาปาน)

จากการศึกษา พบว่า สาเหตุของความขัดแย้งมี 5 สาเหตุ ได้แก่ 1) ความขัดแย้งทางดานข้อมูล พบว่า การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของประชาชนยังไม่เพียงพอ พบว่า มี 2 ประเด็น โดยประเด็นแรกได้แก่ การรับรู้ข้อมูลข่าวสารประชาชนไม่ครอบคลุมและเข้าไม่ถึงประชาชนทุกกลุ่ม มีประชาชนบางกลุ่มไม่ได้รับข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการหรือการประชาสัมพันธ์โครงการ ดังที่ประชาชนได้ให้สัมภาษณ์ว่า “ไม่เห็นทางโครงการมาชี้แจงอะไร เห็นอีกทีก็เรียกให้ไปประชุมรับฟังความคิดเห็น รู้แค่ว่าเราจะสร้างทางยกระดับเส้นบางใหญ่ สี่แยกท่ากูป และสี่แยกตาปาน ” (ผู้ให้ข้อมูล A2 (นามแฝง), 2565, 17 ธันวาคม, สัมภาษณ์) 2) ความขัดแย้งด้านผลประโยชน์ซึ่งแบ่งได้เป็น ประเด็นแรกความขัดแย้งด้านผลประโยชน์ของประชาชนผู้ที่อยู่อาศัยในแนวเส้นทางชุมชนขุนทะเล ประชาชนท่านหนึ่งได้ให้สัมภาษณ์ว่า “โครงการตั้งอยู่บริเวณเส้นทางหลักก็ส่งผลกระทบให้การจราจรติดขัดและอุบัติเหตุมากสำหรับผู้ที่ใช้เส้นทางเข้า-ออกในชุมชนขุนทะเล แล้วไหนจะเรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ ประชาชนต้องแบกรับซึ่งเป็นเรื่องกังวลอย่างมาก” (ผู้ให้ข้อมูล A9 (นามแฝง), 2565, 8 ธันวาคม 2565, สัมภาษณ์) และเจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนจังหวัดได้ให้สัมภาษณ์เพิ่มเติมว่า “ประชาชนมีความกังวลเรื่องการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุในช่วงระยะก่อสร้างโครงการแล้วก็กังวลว่าจะมีเรื่องมลพิษเรื่องสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ ” ทั้ง (ผู้ให้ข้อมูล A10 (นามแฝง), 2565, 17 ธันวาคม 2565, สัมภาษณ์) ทั้งนี้สาเหตุในด้านผลประโยชน์ของประชาชนจนนำไปสู่ความขัดแย้ง ประเด็นที่สอง เป็นเรื่องของผลประโยชน์ของผู้พัฒนาโครงการ ตัวแทนจากกรมทางหลวงท่านที่ 2 ได้ให้สัมภาษณ์ว่า “ก่อนจะมี

การดำเนินโครงการต้องศึกษาความเหมาะสม รูปแบบของการก่อสร้าง และจะต้องศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม เพื่อวางมาตรการตามกฎหมายกำหนดในระยะก่อสร้างตลอดจนสิ้นโครงการ ทุกกระบวนการจะต้องมีการตรวจสอบได้ และพร้อมรับมือกับผลกระทบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น” ผู้ให้ข้อมูล A6 ทางหลวง (นามแฝง), 23 ธันวาคม 2565, สัมภาษณ์) ประเด็นที่สามความขัดแย้งตามผลประโยชน์จากหน่วยงานรับผิดชอบภาครัฐ ซึ่งประชาชนไม่มีความไว้วางใจในกระบวนการทำงานโครงการของภาครัฐ เพราะขาดความโปร่งใส และการให้ประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วมในกระบวนการตรวจสอบการดำเนินงานของภาครัฐ การขับเคลื่อนการพัฒนาการคมนาคมเพื่อรองรับเส้นทางโลจิสติกส์ของการพัฒนาประเทศ โดยเจ้าหน้าที่หน่วยงานกลางของรัฐได้ให้สัมภาษณ์ว่า “การที่ประชาชนต่อต้านการสร้างเส้นทางถนน หนทาง สะพานทางยกระดับต่าง ๆ เป็นเพราะกังวลในผลกระทบที่จะเกิดกับตนเอง แต่ยังไม่ได้มองถึงภาพรวมของจังหวัดและประเทศที่จะเกิดขึ้นแต่ก็เป็นเรื่องดีที่ประชาชนเริ่มมีการแสดงออกทางความคิด เพียงแต่ยังใช้องค์คิดทางแง่ลบตัดสินใจดำเนินงานของภาครัฐ” (ผู้ให้ข้อมูล A11 เจ้าหน้าที่หน่วยงานกลางของรัฐ (นามแฝง), 2565, 14 ธันวาคม 2565, สัมภาษณ์) ทั้งนี้จะเห็นได้ว่าในแต่ละภาคส่วนนั้นมีความเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ทั้งในเชิงบวกและเชิงลบไม่ว่าโครงการจะดำเนินทางไปในทิศทางใด จึงเป็นสาเหตุความขัดแย้งตามมา การพัฒนาโครงการภาครัฐอาจมีผลต่อการกระจายผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่ไม่เท่าเทียม ซึ่งส่งผลให้เกิดความขัดแย้งในสังคม 3) ความขัดแย้งตามโครงสร้าง พบว่ารูปแบบการดำเนินงานพัฒนาโครงการเกิดขึ้นในจากบนสู่ล่าง (top-down) หรือจากนโยบายพัฒนาเส้นทางของภาครัฐทำให้เกิดประเด็นความขัดแย้งเป็นปัจจัยทางนโยบายที่ไม่เหมาะสม หรือไม่สามารถรองรับผู้มีส่วนได้เสียอาจส่งผลให้เกิดความขัดแย้งมี 2 ประเด็นโดยประเด็นแรก ได้แก่ การประกาศ

การพัฒนาศึกษาโครงการสำรวจและออกแบบทางต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 420 กับทางหลวงหมายเลข 401 (แยกท่ากูป) และจุดตัดถนนเทศบาล (แยกตาปาน) โดยกรมทางหลวงเป็นผู้รับผิดชอบโครงการโดยตัวแทนองค์กรอิสระด้านวิศวกรรมสิ่งแวดล้อมได้ กล่าวว่า “ตามกระบวนการพัฒนาเส้นทางหลักจังหวัดสุราษฎร์ธานี พื้นที่เส้นทางไทรบุรีเป็นเส้นทางสำคัญทางโลจิสติกส์ของภาคใต้ ซึ่งกระบวนการพัฒนาเส้นทางนี้ได้ผ่านการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องผ่านกระบวนการตามกฎหมายที่เป็นสาธารณะ และหน่วยงานภาครัฐ องค์การบริหารส่วนจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีมติให้ศึกษาผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจและสังคม เพื่อควบคุมมิให้การดำเนินงานส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน อย่างไรก็ตามมีการกำหนดรูปแบบทางการก่อสร้างของทางยกระดับมาจากระดับกลาง” (ผู้ให้ข้อมูล A12 (นามแฝง), 2565, 20 ธันวาคม 2565, สัมภาษณ์) ประเด็นที่สอง การดำเนินงานเรื่องการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้นขาดความโปร่งใส และกระบวนการมีส่วนร่วมที่แท้จริงจากภาคประชาชน ซึ่งเป็นสาเหตุต่อเนื่องจากประเด็นแรกทำให้เกิดกระแสกลุ่มต่อต้านโดยประชาชนท่านหนึ่งได้ให้สัมภาษณ์ในประเด็นนี้ว่า “ทางโครงการจัดทำเวทีรับฟังความเห็นตามกฎหมายอยู่แล้ว มีกลุ่มผู้ไม่เห็นด้วยได้ไปเชิญชวนชาวบ้านเข้ามาประท้วง เข้าใจว่ามีชาวบ้านที่ไม่เห็นด้วยเพราะเป็นความคิดของแต่ละบุคคล” ผู้ให้ข้อมูล A14 (นามแฝง), 2565, 20 ธันวาคม 2565, สัมภาษณ์) 4) ความขัดแย้งตามความสัมพันธ์ ซึ่งผู้วิจัยได้ค้นพบใน 2 ประเด็นดังนี้ ประเด็นแรก คือ การพัฒนาโครงการให้สิทธิ์แก่ของเจ้าของโครงการภาครัฐ โดยเจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนจังหวัด กล่าวว่า “ไม่มีอำนาจ ในการตัดสินใจเรื่องการพิจารณาทั้งหมดเกิดจากหน่วยงานส่วนกลาง ซึ่งไม่มีใครรู้ถึงที่มาที่ไปว่ากระบวนการดำเนินงานเป็นอย่างไร ส่วนกลางว่าจ้างให้กลุ่ม

บริษัทที่ปรึกษาดังกล่าวดำเนินงานต่อ” ผู้ให้ข้อมูล A16 (นามแฝง), เจ้าหน้าที่องค์กรปกครองส่วนจังหวัด, 15 ธันวาคม 2565, สัมภาษณ์) สอดคล้องกับประชาชนท่านหนึ่งได้กล่าวว่า “บริษัทผู้ดำเนินโครงการเป็นภาครัฐก็เลยมีอำนาจสนับสนุนเต็มที่” ผู้ให้ข้อมูล A17 (นามแฝง), 2565, 6 ธันวาคม 2565, สัมภาษณ์) ในส่วนนี้จึงมีเรื่องของความสัมพันธ์ของหน่วยงานดังกล่าว ประเด็นที่สอง คือการจัดทำรายงานวิเคราะห์ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่ง เป็นประเด็นที่สำคัญ โดยนักวิชาการท่านนี้ให้สัมภาษณ์ว่า “จากการที่เจ้าของโครงการได้จ้างวานที่บริษัทที่ปรึกษาภายนอกมารับผิดชอบทำรายงานต้องพิจารณาถึงความต้องการนายจ้างสำคัญกว่าอื่น ๆ อีกทั้งเป็นแผนพัฒนาของรัฐโครงการผู้รับผิดชอบคือกรมทางหลวง จึงส่งผลให้การวิเคราะห์ออกมาในเชิงบวกมากกว่าและเสี่ยงการนำเสนอในแง่ลบแก่ประชาชน” ผู้ให้ข้อมูล A18 (นามแฝง), 2565, 6 ธันวาคม 2565, สัมภาษณ์) ซึ่งในส่วนนี้ได้สอดคล้องกับประเด็นความขัดแย้งตามข้อมูลที่ประชาชนได้รับดังกล่าวในขงตอน 5) ความขัดแย้งตามคานยมนั้นเป็นสาเหตุของความขัดแย้งในช่วงแรก เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ไม่เห็นด้วยในการพัฒนาโครงการนั้น เพราะมีพื้นฐานความเชื่อว่าการพัฒนาโครงการของภาครัฐจะทำให้เกิดผลกระทบทางด้านลบมากกว่าด้านบวก เนื่องจากในอดีตที่ผ่านมาการพัฒนาเส้นทางถนนโคกอู่นกกระทาผลกระทบแก่ชุมชนท้องถิ่นทั้งด้านปัญหามลพิษ ด้านอุบัติเหตุด้านปัญหาสุขภาพ ได้มีการแก้ไขปัญหามาในระยะสั้นแต่ไม่สามารถแก้ไขในระยะยาวได้ จึงเป็นปัญหาเรื้อรังมาตลอดผนวกกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารในประเด็นการพัฒนาโครงการด้านคมนาคมของภาครัฐที่มีประเด็นการเวนคืนที่ดิน เป็นคดีฟ้องร้องกันเป็นจำนวนมาก จึงสรุปผลจากการศึกษาสาเหตุยังพบว่ามี 2 กรณีของความขัดแย้ง ได้แก่ 1) ความขัดแย้งระหว่างประชาชนกับผู้พัฒนาโครงการโดยมีประเด็นความขัดแย้งหลัก คือ กลุ่มประชาชนที่ต่อต้านไม่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการโครงการ

สำรวจและออกแบบทางต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 420 กับทางหลวงหมายเลข 401 (แยกท่ากุ่ม) และจุดตัดถนนเทศบาล (แยกตาปาน) เนื่องจากผู้ประกอบการที่อยู่อาศัยและประกอบกิจการบริเวณเส้นทางได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการและมีความกังวลจากด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการเวนคืนที่ดินบางส่วนจากการดำเนินโครงการ แต่ทางผู้พัฒนาโครงการก็เดินทางดำเนินการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จนจบสิ้นกระบวนการซึ่งทำให้เกิดประเด็นความขัดแย้งต่อมาก็คือความโปร่งใสของการดำเนินงานและกระบวนการการมีส่วนร่วมของประชาชน 2) ความขัดแย้งระหว่างประชาชนกับหน่วยงานผู้ให้อนุญาตหน่วยงานราชการ โดยมีประเด็นความขัดแย้งหลักคือ ความโปร่งใสของการดำเนินงานในการพัฒนาโครงการโครงการสำรวจและออกแบบทางต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 420 กับทางหลวงหมายเลข 401 (แยกท่ากุ่ม) และจุดตัดถนนเทศบาล (แยกตาปาน) ที่ไม่มีการทำประชาพิจารณ์จากภาคประชาชนเข้าถึงกระบวนการมีส่วนร่วมทุกขั้นตอนการดำเนินโครงการอย่างแท้จริง

2) การจัดการความขัดแย้งของโครงการสำรวจและออกแบบทางต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 420 กับทางหลวงหมายเลข 401 (แยกท่ากุ่ม) และจุดตัดถนนเทศบาล (แยกตาปาน) จากกรณีศึกษา พบว่ามี 3 ประเด็น ดังนี้ 1) การยอมรับด้วยกระบวนการรับฟังความคิดเห็นที่เป็นที่ยอมรับและการเข้ามามีส่วนร่วมของคู่ขัดแย้งทุกฝ่าย รวมทั้งพยายามปรับแนวคิดและทัศนคติในการตัดสินใจดำเนินการ โดยอาศัยข้อมูลที่เป็นข้อเท็จจริงเพื่อเป็นข้อยุติความขัดแย้งในการการประกอบการพิจารณาแสดงความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ ซึ่งการยอมรับเป็นอีกประเด็นหนึ่งที่สำคัญที่จะช่วยให้ปัญหาที่คิดว่าจะเกิดความขัดแย้งที่เกิดขึ้นนั้นมีความขัดแย้งลดลง โดยจะต้องมีการเจรจาในลักษณะที่มีประโยชน์ร่วมกันของทั้งสองฝ่ายเท่านั้น 2) การมีตัวแทนที่เป็นภาคเอกชนและกลุ่มบุคคล

เข้ามามีบทบาทในการเจรจาต่อรองในเรื่องการชดเชยการเวนคืนที่ดิน และทรัพย์สินต่าง ๆ แทนประชาชนผู้ได้รับผลกระทบ ดังนั้นกระบวนการที่สร้างความขัดแย้งและความแตกแยก คือ การใช้การลงประชามติ เพราะมีทางเลือกให้เพียงสองทางซึ่งทำให้ต้องมีผู้ได้ประโยชน์และเสียผลประโยชน์ ด้านการประนีประนอมเป็นหารือกันเพื่อต่อรองประสานความเข้าใจในข้อแตกต่างทางความคิด และเพื่อหาจุดยืนของทั้งสองฝ่าย กล่าวคือ รัฐบาลประชาชนควรหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาาร่วมกันเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมกับทั้งสองฝ่ายอย่างมีประสิทธิภาพ และเพื่อให้ได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาโครงการทั้งสองฝ่าย อาทิ เช่น ประชาชนที่ได้รับ

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการทำให้ต้องสูญเสียที่ดินหรือทรัพย์สินจึงต้องได้รับค่าเวนคืนที่ดิน และทรัพย์สินจากรัฐอย่างเป็นธรรมและเป็นที่ยอมรับของประชาชน หรือรัฐจะต้องจัดหาพื้นที่ทำกินให้เหมาะสมกับการประกอบอาชีพให้แก่ประชาชน และ 3) ใช้การร่วมมือเป็นวิธีการจัดการกับความขัดแย้งที่มุ่งเอาชนะ ขณะเดียวกันก็มีพฤติกรรมการให้ความร่วมมือในการแก้ไข ประสานประโยชน์ระดมสมอง แก้ปัญหาอย่างเต็มที่ที่มีกระบวนการแก้ปัญหาที่มีความโปร่งใสและตรวจสอบได้เปิดโอกาสให้ประชาชนเป็นผู้ร่วมตัดสินใจในการแก้ไขปัญหา และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องจะต้องมีส่วนร่วมในการจัดการความขัดแย้งดังแสดงใน Table 1

Table 1. Guidelines for managing conflicts among stakeholders, conflicts of the project to survey and design the interchange at the intersection of Highway No. 420 and Highway No. 401 (Tha Kup Intersection) and the intersection of Thetsaban Road (Tapan Intersection).

Stakeholders	Conflict management guidelines for the project to survey and design the interchange at the intersection of Highway No. 420 and Highway No. 401 (Tha Kup Intersection) and the intersection of Thetsaban Road (Tapan Intersection)
Government	National development policy should be planned at the strategic level. Reduce risks to development with limitations. Increase efficiency of development projects that bring maximum benefit
	The government sector is responsible for managing projects and resolving conflicts that arise. By giving importance to a transparent and equitable decision-making process
	Policy development policies that promote justice and equality should be created. To reduce conflicts at the project level
	Supporting open and transparent communication So that all parties understand and cooperate in resolving conflicts
Project Owner	Setting goals and values should be setting goals and values that promote fairness and collaboration
	Giving opportunities to stakeholders opinions are listened to and opportunities are created for stakeholder groups in the decision-making process
	Support should be transparent by creating transparent systems and clear reporting
Related private sector	Must prepare necessary information for dissemination to the public. Present information that is true and complete, covering details of the operation of the

	project development. The preparation of such information must be in a format and language that is appropriate. Easy for the general public to understand. and disseminated through many channels to cover the public and groups of stakeholders in every sector of the project
	Must give importance to the process of public participation and listening to the opinions of the public sector. Including other sectors and taking those issues into consideration in deciding operations as well. As for the implementation of the law and measures related to the environment strictly The system must be transparent and can be tracked and inspected in the operational process while giving importance to all sectors without bias. By using the principles of good governance as a guideline to reduce corruption and errors for the highest benefit of all sectors.
	There must be public relations and dissemination of in-depth information to the people regarding the good and bad effects that the people will receive
Academics, NGOs and the media	Should remain neutral in the movement and support in driving solutions to problems and reducing conflicts in the media society. There is a reflection of public opinion, using data analysis that reflects the opinions and needs of the people to strengthen participation
	The importance of participation in every process of the public or private sector involved in any action that will affect oneself should be given importance. Local community secrets Must use rights and freedom to express opinions on things that are beneficial
	Suggestions and monitoring are the voice of the people in giving advice and monitoring the implementation of projects to solve problems and conflicts
	Raising awareness among all parties about the impact of the project and the importance of reducing conflict

จาก Table 1 สรุปได้ว่าแนวทางการจัดการความขัดแย้งที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการที่ต้องใช้กระบวนการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียประกอบด้วย หน่วยงานภาครัฐ ภาคประชาชน ภาคเอกชน และนักวิชาการ NGO และสื่อมวลชน จำเป็นจะต้องมีทักษะความรู้ การทำงานร่วมกันเป็นเครื่องมือในการทำงานร่วมกันเพื่อสร้างเครือข่ายในการจัดการความขัดแย้งในประเด็นศึกษาในพื้นที่ของชุมชนท้องถิ่น เครื่องมีและทักษะในการประเมินสถานการณ์ความขัดแย้งมีดังนี้ ขั้นที่ 1 การประเมินสถานการณ์ กำหนดขอบเขตประเด็น กลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจะต้องร่วมกันประเมินสถานการณ์ มองหา

โอกาส อุปสรรค เพื่อทำความเข้าใจกับสภาพบริบทที่เกิดขึ้นจริงรวมถึงประเมินความรุนแรงความขัดแย้งไปพร้อมกัน ขั้นที่ 2 การประสาน เชื่อมโยงผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่ม วิเคราะห์บทบาทหน้าที่ของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ โดยดูจากเป้าหมายการดำเนินงานและขอบเขตการทำงานของโครงการโดยใช้เครื่องมือแผนที่เครือข่ายเพื่อหาว่าใครบ้างมีส่วนได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบจากการพัฒนาโครงการเพื่อให้ทราบว่ากลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแต่ละกลุ่มมีบทบาทอย่างไร และประสานโดยใช้จุดเชื่อมโยงต่าง ๆ เพื่อหาแนวทางการจัดการความ

ขัดแย้งที่เหมาะสมกับบริบทพื้นที่ศึกษา ชั้นที่ 3 การรวมกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาระดมความคิด วิเคราะห์หาทางออกการจัดการความขัดแย้งที่เกิดขึ้น ในขั้นตอนนี้จะต้องวางแผนทางสร้างกิจกรรมขึ้นมาเป็นตัวตั้งว่า สาเหตุของความขัดแย้งคืออะไรและมีวิธีการจัดการอย่างไรให้เหมาะสมกับทุกฝ่าย เครื่องมือที่สำคัญในขั้นตอนนี้ คือ การวางแผนแบบเน้นผลลัพธ์ ขั้นตอนที่ 4 ประเมินแนวทางการจัดการความขัดแย้งที่เกิดขึ้น เริ่มต้นที่สาเหตุของการเกิดความขัดแย้ง และการคาดการณ์ผลลัพธ์จากการนำแนวการจัดการความขัดแย้งนี้ไปใช้กับการพัฒนาโครงการด้านคมนาคมหรือโครงการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องของภาครัฐเป็นตัวหลักในการกำหนดนโยบายการพัฒนาโครงการให้เกิดขึ้นกับชุมชนท้องถิ่น

วิจารณ์

การจัดการความขัดแย้งผู้มีส่วนได้เสียกรณีศึกษา โครงการสำรวจและออกแบบทางต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 420 กับทางหลวงหมายเลข 401 (แยกท่ากูบ) และจุดตัดถนนเทศบาล (แยกตาปาน) ค้นพบสาเหตุของความขัดแย้ง ปัญหาสำคัญในการดำเนินโครงการสำรวจและออกแบบทางต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 420 กับทางหลวงหมายเลข 401 (แยกท่ากูบ)และจุดตัดถนนเทศบาล (แยกตาปาน) เป็นปัญหาเกี่ยวกับความไม่ไว้วางใจของประชาชนที่มีต่อการดำเนินโครงการของรัฐ ซึ่งเกิดจากความเข้าใจผิดหรือการสื่อสารที่ผิดพลาดระหว่างรัฐกับประชาชนประกอบกับการดำเนินการของบริษัทที่ปรึกษาในกระบวนการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยเฉพาะในขั้นตอนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ประชาชนมองว่า รัฐได้มีการละเลย ละเว้นการปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบต่างๆ เพราะการที่หน่วยงานจ้างให้บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และสิ่งแวดล้อมรวมทั้งจัดให้มี

การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนนั้น ไม่ได้มีการปฏิบัติให้เป็นไปโดยชอบตามกฎหมาย ทำให้ประชาชนไม่ได้เข้าไปมีส่วนร่วมและรับทราบข้อมูลด้านเดียวจากกลุ่มประชาชนด้วยตนเอง ซึ่งมักจะก่อให้เกิดปัญหาความขัดแย้งขึ้นได้ ดังนั้นความขัดแย้งด้านความสัมพันธ์จึงเป็นปัญหาที่สามารถจัดการได้หากหน่วยงานหรือองค์กรที่เกี่ยวข้องดำเนินการอย่างชัดเจนโปร่งใสและเปิดโอกาสให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมซึ่งสอดคล้องกับหลักการมีส่วนร่วมของประชาชนของ Mallikamarl (2002) ซึ่งได้อธิบายว่า ประชาชนต้องได้รับข้อมูลข่าวสารเพื่อให้ประชาชนมีความรู้ความเข้าใจเรื่องที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ประชาชนจึงควรได้รับข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับโครงการหรือกิจกรรมใด ๆ ที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้อย่างชัดเจน ถูกต้องรวดเร็ว ภายใต้ระยะเวลาที่เหมาะสม โดยประชาชนควรมีส่วนร่วมในการคิด และแสดงความคิดเห็นภายหลัง จากที่ประชาชนมีความรู้จากการศึกษาและทำความเข้าใจในข้อมูลข่าวสารที่ได้มาแล้วประชาชนควรมีส่วนร่วมในการ ค้นหาปัญหา สาเหตุของปัญหา และแสดงความคิดเห็นเพื่อให้ผู้ดำเนินโครงการ ประเด็นด้านความเป็นมาของโครงการ พบารูปแบบการพัฒนาโครงการนั้นเกิดขึ้นในรูปแบบบน - สู่ลงตามนโยบายของรัฐเพื่อผลักดันภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง กล่าวคือ รัฐกับประชาชนควรรหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาร่วมกันเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมกับทั้งสองฝ่ายอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการทำให้ต้องสูญเสียที่ดินหรือทรัพย์สิน จึงต้องได้รับค่าเวนคืนที่ดิน และทรัพย์สินจากรัฐอย่างเป็นธรรมและเป็นที่พอใจของประชาชน หรือรัฐจะต้องจัดหาพื้นที่ทำกินให้เหมาะสมกับการประกอบอาชีพให้แก่ประชาชน (Yenjaima, 2018) อีกทั้ง Khonpian *et al.* (2015) พบว่า แนวทางการแก้ไขปัญหความขัดแย้งระหว่างรัฐกับประชาชน ได้แก่ การเปิดโอกาสให้ประชาชนเป็นผู้ร่วมตัดสินใจในการแก้ไขปัญหาร่วมกับภาครัฐ ใช้การประนีประนอม เพื่อการทางออกร่วมกัน

สำหรับทุกฝ่าย ด้วยกระบวนการแก้ปัญหาที่มีความโปร่งใสและตรวจสอบได้ Vliert *et al.* (1999) พบว่าการยอมรับด้วยกระบวนการรับฟังความคิดเห็นที่เป็นที่ยอมรับ และการเข้ามามีส่วนร่วมของคู่ขัดแย้งพยายามปรับกรอบแนวคิดในการตัดสินใจดำเนินการโครงการ โดยอาศัยข้อมูลจากสภาพข้อเท็จจริงเพื่อเป็นข้อยุติความขัดแย้ง โดยจะต้องมีการเจรจาในลักษณะที่มีประโยชน์ร่วมกันของทั้งสองฝ่ายเท่านั้น ปัจจุบันมีตัวแทนที่เป็นภาคเอกชนและกลุ่มบุคคลเข้ามามีบทบาทในการเจรจาต่อรองใน ดังนั้นกระบวนการที่ดีที่สุด คือ กระบวนการที่ทำให้ทุกฝ่ายเป็นผู้ชนะด้วยกันทั้งสิ้น อย่างไรก็ตาม ทุกการพัฒนาโครงการของรัฐ กระบวนการประชาธิปไตยยังขาดการมีส่วนร่วมจากประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่เกี่ยวข้องอย่างแท้จริง จึงส่งผลให้การพัฒนาโครงการไม่สอดคล้องกับความประสงค์ของประชาชน (Chompunth, 2012) ที่กล่าววาทูปแบบนี้เป็นลักษณะการสั่งการจากภาครัฐสู่ประชาชนเป็นการมีส่วนร่วมที่มีได้เกิดจากความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริงซึ่งประเด็นสำคัญ คือ “ใครคือผู้ตัดสินใจขั้นสุดท้าย” ในการดำเนินนโยบายหรือโครงการพัฒนาต่าง ๆ รัฐหรือผู้อำนวยการตัดสินใจนิติกิจกรรม หรือ โครงการพัฒนาใด ๆ จะเปิดโอกาสให้ประชาชนเขามีส่วนรวมในกระบวนการตัดสินใจมิใช่ผู้ได้รับผลกระทบที่แท้จริง นอกจากนี้จากเป้าหมาย ความต้องการ และผลประโยชน์ที่แตกต่างกันระหว่างหน่วยงานรัฐ/เจ้าหน้าที่รัฐกับประชาชนก็เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดความขัดแย้ง คือ 1) หน่วยงานรัฐมีหน้าที่ในการขับเคลื่อนนโยบาย ไปสู่การปฏิบัติให้บรรลุเป้าหมายเพื่อผลประโยชน์ในภาพรวมของประเทศ 2) เจ้าหน้าที่รัฐมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามนโยบายกฎระเบียบ และ คำสั่งของผู้บังคับบัญชาเป็นหลัก โดยการยึดมั่นในระเบียบและแนวทางปฏิบัติมากกว่าผลประโยชน์ของประชาชน และ 3) ประชาชนที่ได้รับผลกระทบก็มีความต้องการให้การดำเนินโครงการ มีการปรับเปลี่ยนรายละเอียดบางประการไม่ให้ส่งผลกระทบทางลบต่อประชาชนในพื้นที่ประกอบกับข้อมูลที่มีอยู่ในมือของ

ประชาชนจะมีเพียงส่วนหนึ่งและเมื่อได้รับข้อมูลไม่ครบถ้วน จึงต้องแสวงหาข้อมูลด้วยตนเองจนนำมาซึ่งความไม่เข้าใจในการดำเนินโครงการ (Bendem-Ahlee, 2016) แม้ว่าปัจจุบันการมีส่วนร่วมและสิทธิชุมชนมีแนวโน้มดีขึ้น แต่ในแง่กฎหมายเชิงโครงสร้างอำนาจ ในการกระจายอำนาจ และสิทธิการมีส่วนร่วมของประชาชนในประเทศไทยยังมีปัญหาในทางปฏิบัติโดยแนวทางแก้ปัญหา คือ การสร้างความร่วมมือระหว่างผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ใช้ความร่วมมือนั้นเพื่อให้ทุกฝ่ายได้มีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็นที่มีต่อการพัฒนาโครงการของภาครัฐ

สรุป

จากปรากฏการณ์ความขัดแย้งที่เกิดขึ้นนั้นมี 5 สาเหตุ ได้แก่ 1) ความขัดแย้งทางด้านข้อมูล พบว่าการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของประชาชนยังไม่เพียงพอ 2) ความขัดแย้งด้านผลประโยชน์ของประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ และหน่วยงานราชการที่เป็นผู้รับผิดชอบโครงการ 3) ความขัดแย้งด้านโครงสร้างมีลักษณะการดำเนินโครงการจากบนลงล่าง 4) ความขัดแย้งด้านความสัมพันธ์ระหว่างคนในชุมชนท้องถิ่นและเจ้าของโครงการ 5) ความขัดแย้งด้านค่านิยม เนื่องมาจากความไม่เห็นด้วยของประชาชน เพราะมีความเชื่อว่าการพัฒนาโครงการของภาครัฐมีผลกระทบด้านลบมากกว่าด้านบวก สำหรับแนวทางการจัดการความขัดแย้งมีส่วนได้เสีย คือ 1) การยอมรับด้วยกระบวนการรับฟังความคิดเห็นที่เป็นที่ยอมรับและการเข้ามามีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียจากทุกฝ่ายเพื่อสร้างค่านิยมการมีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นที่สร้างสรรค์ของทุกฝ่าย 2) การมีตัวแทนจากภาคเอกชนที่เป็นตัวกลางเข้ามาช่วยเจรจาเพื่อหาทางออกให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน หรือการเยียวยาผลกระทบอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการและ 3) ใช้การร่วมมือเป็นวิธีเพื่อสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่ายระดมสมองเพื่อแก้ปัญหาความขัดแย้งที่เกิดขึ้นอย่างสร้างสรรค์

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณกองทุนสนับสนุนการวิจัย ประจำปีงบประมาณ 2565 มหาวิทยาลัยราชภัฏ สุราษฎร์ธานี ตลอดจนผู้ทรงคุณวุฒิทุกท่าน ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผศ.ดร. วิศาล ศรีมหาโร ผศ.ดร. อัครศิริ ลาปอ และ ดร. อาวุธ รื่นภาคพจน์ ที่ได้สละเวลาอันมีค่าให้ คำปรึกษาและข้อเสนอแนะงานวิจัยฉบับนี้เสร็จสิ้น สมบูรณ์

เอกสารอ้างอิง

- Khonpian, A., S. Siriwoharn and J. Chulachakwat. 2015. Conflict between the state and the citizens, resolving about the state property which registration number S.CM.2257, Ban Pae subdistrict, Chomthong district, Chiang Mai Province. *Journal of Graduate Research* 6(1): 147-163. (in Thai)
- Bendem-Ahlee, S. 2016. Power structure, policy and law obstructing Thailand forest management: A case study of Thung Bang Nok Ohk forest in the lower Songkhla Lake basin. *Community Development and Quality of Life Journal* 5(2): 387 – 402. (in Thai)
- Chompunth, C. 2012. A review of the public participation concept in “ Public Participation Handbook: Making better decisions through citizen involvement” in Thai context. *Journal of environmental management* 8(1): 123-141. (in Thai)
- Department of Highways. 2021. Interchange survey and design project Intersection of Highway No. 420 and Highway 401 (Tha Kup Intersection) and Thetsaban Road Intersection (Tapan Intersection). (Online). Available: <http://www.xn--420-7doa1badb7lkepf1bncw0lza9a0c2fxg2akjeheb6uxj5ii.com/> (January 10, 2023) (in Thai)
- Garagit, S. and B. Chaijaroenwatana. 2022. Conflict management on the state development project : A case study of the coastal protection dam, Muang Ngam subdistrict, Singhanakhon district, Songkhla province. *PAAT Journal* 4(8): 46-57. (in Thai)
- Kaewjitkhongthong, P. 2021. Conflict management of Bangyai-Kanchanaburi the intercity motorway project. *SSRU Journal of Public Administration* 4(1): 13-28. (in Thai)
- Kongkirati, P. 2019. From illiberal democracy to military authoritarianism: Intra-elite struggle and mass-based conflict in deeply polarized Thailand. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science* 681(1): 24-40.
- Mallikamarl, S. 2002. Constitution and Public Participation in Its Protection Natural

- Resources and the Environment, Chulalongkorn University Press, Bangkok. 271 p. (in Thai)
- Morris, C. 2004. Managing conflict in health care settings: Principles, practices & policies.: Prepared for a workshop on Resolving Conflict and Apologies at King Prajadhipok's Institute, Bangkok.
- Singsri, A. and C. Chompunth, 2018. Conflicts from a mega industrial development projects : A case study Rayong Industrial Estate Park Project (Ban Khai). Social Sciences Journal 8(3): 113-127.(in Thai)
- Vliert, D. E., A. Nauta, E. Giebels, O. Janssen. 1999. Constructive conflict at work. Journal of Organizational Behavior 20(4): 475-491.
- Yenjaima, R. and S. Suyaporn, 2018. Conflict in society: Theory and solution. Journal of MCU Social Science Review 7(2) : 224-238. (in Thai)
-