

ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และปัญหาด้านที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อม ด้านโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น ความกว้างผิวจราจร ความยาวของเส้นทาง แนวทางที่ตัดผ่าน ระยะเวลาที่จะทำการก่อสร้าง ความกว้างผิวจราจร แบ่งเป็น 2 ช่วง คือ 1. ช่วงนอกเขตชุมชน ความกว้าง 12.00 เมตร และ 2. ช่วงผ่านเขตชุมชน ความกว้าง 24.10 เมตร ซึ่งมีความยาวของเส้นทางทั้งหมด 140 กิโลเมตร มีแนวทางตัดผ่าน 6 อำเภอคือ อำเภอเมือง อำเภอท่าวังผา อำเภอปัว อำเภอเชียงกลาง อำเภอทุ่งช้าง และอำเภอบ่อเกลือ ระยะเวลาที่จะทำการก่อสร้างขึ้นอยู่กับงบประมาณที่จะได้รับในแต่ละปี

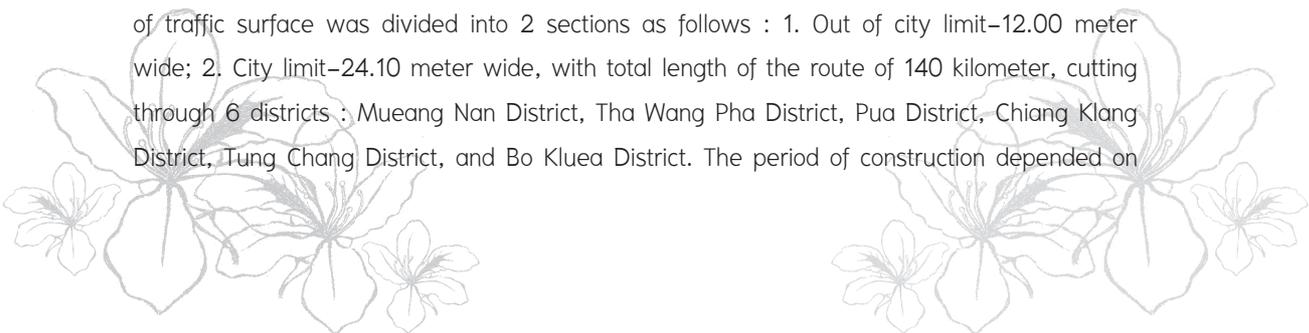
ทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น จังหวัดน่าน นั้นในภาพรวมจะความคิดเห็นว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับมาก โดยด้านอาชีพ (การเปลี่ยนแปลงอาชีพ) มีผลกระทบสูงที่สุด รองลงมาคือด้านสุขภาพและอนามัย ส่วนด้านขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่นจะมีผลกระทบน้อยที่สุด

คำสำคัญ : ผลกระทบทางสังคม, การพัฒนาเส้นทางคมนาคม

ABSTRACT

The purposes of this research are to 1) study the current social situations, cultures and arts, traditions, careers of population, basic factors, education, public health and tourism; 2) Study natures of the development project of transport route to Huai Kon Border Checkpoint, width of traffic surface, length of route, way to cut through, period of construction; 3) study social situation after implementation of the development project of transport route to Huai Kon Border Checkpoint, changed on career, education, public health, local traditions, and tourism. It is a kind of qualitative and quantitative research. The samples were from population living along sideways, with residences far from highway not over 50 meters, in the areas of 6 districts : Mueang Nan District, Tha Wang Pha District, Pua District, Chiang Klang District, Tung Chang District, and Chaloen Phrakiat District.

The research findings revealed that mostly the samples had a career as a farmer. For the present social situation, mostly the people faced the problem of job seeking and income, followed with the problem of insecurity in life and assets, and problem on residence and environment. For the development project of transport route to Huai Kon Border Checkpoint : width of traffic surface, length of route, way to cut through, period of construction, the width of traffic surface was divided into 2 sections as follows : 1. Out of city limit-12.00 meter wide; 2. City limit-24.10 meter wide, with total length of the route of 140 kilometer, cutting through 6 districts : Mueang Nan District, Tha Wang Pha District, Pua District, Chiang Klang District, Tung Chang District, and Bo Kluea District. The period of construction depended on



budget appropriated in each year. For the financial year 2014, the Department of Highways received budget in amount approximately 300 million Baht for construction of 15 kilometer of distance.

Keywords : Social Impact, Development of Transport Route

บทนำ

ในวันที่ 27 พฤศจิกายน 2550 ได้มีมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาและงบประมาณจังหวัดและกลุ่มจังหวัด ตามยุทธศาสตร์การพัฒนากการขนส่งของประเทศของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พ.ศ.2550-2554 ฉบับที่ 10 (แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับ 10, 2550) ได้จัดลำดับความสำคัญของโครงการที่เสนอเข้าไปในงบกลางการบริหารเชิงยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัดเพื่อผลักดันยุทธศาสตร์ของกลุ่มจังหวัด การบริหารทรัพยากรร่วมกันภายในของกลุ่มจังหวัด ความสัมพันธ์เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เพื่อสนับสนุนเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ การได้เปรียบและการแข่งขันและยุทธศาสตร์การพัฒนาร่วมกันของประเทศ

จากการสำรวจของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พบว่ากลุ่มยุทธศาสตร์ชายแดนจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (จังหวัดเชียงราย พะเยา แพร่ และน่าน) เป็นจังหวัดในกลุ่มอนุภาคที่มีพื้นที่ติดชายแดนประเทศพม่า และสปป.ลาว มีมูลค่าการค้าชายแดนค่อนข้างสูง ในปี พ.ศ.2550 จังหวัดน่านมีมูลค่าการค้าชายแดน 271 ล้านบาท และเพิ่มขึ้นเป็น 423 ล้านบาท ในปี พ.ศ.2551 จึงมีนโยบายพัฒนาโครงข่ายด้านการขนส่งและจราจรในเขตพื้นที่กลุ่มยุทธศาสตร์

ชายแดนจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ซึ่งในส่วนของจังหวัดน่าน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีแผนการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเส้นทางเส้น 101 เริ่มต้นจากอำเภอร้องกวางเชื่อมต่อกับเส้นทางสาย 1080 ในตัวเมืองน่าน ผ่านชุมชนเมืองน่านสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น อำเภอเฉลิมพระเกียรติ เพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

จังหวัดน่านเป็นจังหวัดที่มีความหลากหลายทางชีวภาพ ศิลปวัฒนธรรมและชาติพันธุ์ที่ยังคงความสวยงามตามธรรมชาติจากนโยบายการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสายดังกล่าวผ่านชุมชนเมืองน่านสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น จากทำให้เมืองน่านสูญเสียอัตลักษณ์อันทรงคุณค่า และเดินตามรอยเมืองปายหรือไม่ (ธวัชชัย มานิตย์, 2550)

ผู้ศึกษาจึงมีความสนใจที่จะศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ชุมชนเมืองน่าน ว่าจะมีผลกระทบทางสังคมต่อประชาชนที่อาศัยอยู่สองข้างทางที่มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋นอย่างไร เพื่อนำผลการศึกษาวิจัยเสนอต่อหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋นเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาดำเนินการเพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนในชุมชนเมืองน่านให้น้อยที่สุด



วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง ผลกระทบทางสังคมต่อชุมชนจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋นเป็นการศึกษาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดจากการขยายเส้นทางจราจรของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1080 จากอำเภอเมืองน่านถึงด่านชายแดนห้วยโก๋นที่มีต่อประชาชนที่อาศัยอยู่สองข้างทางระยะ 50 เมตร จากเขตทางหลวงเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ การวิจัยเชิงคุณภาพกลุ่มประชากรตัวอย่างที่จะทำการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) เพื่อรวบรวมข้อมูลจากการสนทนากับกลุ่มผู้เข้าร่วมสนทนาเพื่อให้ได้ข้อมูลในประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะได้รับการโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคมโดยการชักจูงให้กลุ่มเกิดแนวคิดและแสดงความคิดเห็นต่อประเด็นปัญหา หรือแนวทางการสนทนาอย่างกว้างขวางละเอียดลึกซึ้ง โดยมีผู้เข้าร่วมสนทนา 4 กลุ่มคือ อำเภอเมืองจำนวน 12 คน อำเภอปัว-ท่าวังผา จำนวน 14 คน อำเภอเชียงกลาง-ทุ่งช้าง จำนวน 12 คน และอำเภอเฉลิมพระเกียรติ จำนวน 13 คน ซึ่งเลือกจากประชากรเป้าหมายในพื้นที่ที่ทำการศึกษา และเชิงปริมาณโดยการออกแบบสอบถามกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่สองข้างทาง รวมทั้งข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสาร ผลการประชุมสัมมนาเอกสารของภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบทางสังคมด้านต่างๆ เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน อาชีพ รายได้ การเพิ่มขึ้นหรือลดลงของประชากร และการท่องเที่ยว เพื่อนำมาวิเคราะห์ในเชิงพรรณนา ส่วนการศึกษาความคิดเห็นของภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบทางสังคม

ศิลปวัฒนธรรม รวมทั้งการท่องเที่ยวที่ได้จากการสัมภาษณ์ของเจ้าหน้าที่ภาครัฐและเอกชนจะนำมาวิเคราะห์ในเชิงพรรณนา ส่วนข้อมูลจากการเก็บรวบรวมแบบสอบถามของประชาชนกลุ่มตัวอย่าง จะนำมาวิเคราะห์ในรูปจำนวนร้อยละ และค่าเฉลี่ย

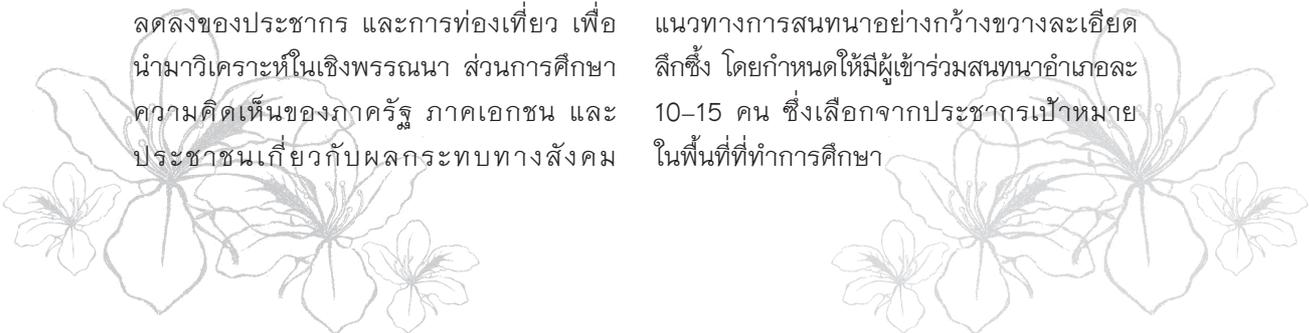
ประชากร

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยในครั้งนี้ เป็นประชากรที่อาศัยสองข้างทางที่มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมผ่านชุมชนในเขตจังหวัดน่าน 6 อำเภอ คือ อำเภอเมืองน่าน อำเภอท่าวังผา อำเภอปัว อำเภอเชียงกลาง อำเภอทุ่งช้าง และอำเภอเฉลิมพระเกียรติ ที่มีบ้านเรือนพักอาศัยห่างจากเขตทางหลวงไม่เกิน 50 เมตร ตลอดเส้นทางที่มีการพัฒนาเส้นทางจำนวน 6 อำเภอ คือ 1. อำเภอเมืองน่าน 2. อำเภอท่าวังผา 3. อำเภอปัว 4. อำเภอเชียงกลาง 5. อำเภอทุ่งช้าง และ 6. อำเภอเฉลิมพระเกียรติ รวมทั้งหมด 2,198 หลังคาเรือน จำนวน 7,439 คน

กลุ่มตัวอย่าง

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 2 กลุ่มคือ

กลุ่มตัวอย่างที่ 1 กลุ่มประชากรตัวอย่างที่จะทำการสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) เพื่อรวบรวมข้อมูลจากการสนทนากับกลุ่มผู้เข้าร่วมสนทนาเพื่อให้ได้ข้อมูลในประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะได้รับการโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคม โดยการชักจูงให้กลุ่มเกิดแนวคิดและแสดงความคิดเห็นต่อประเด็นปัญหาหรือแนวทางการสนทนาอย่างกว้างขวางละเอียดลึกซึ้ง โดยกำหนดให้ผู้เข้าร่วมสนทนาอำเภอละ 10-15 คน ซึ่งเลือกจากประชากรเป้าหมายในพื้นที่ที่ทำการศึกษา



กลุ่มตัวอย่างที่ 2 กลุ่มตัวอย่างที่จะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยวิธีใช้แบบสอบถาม การสุ่มกลุ่มตัวอย่าง โดยทำการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่าง (Simple Random Sampling) โดยใช้สูตรในการคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ได้จำนวนประชากร 380 คน (Taro Yamane, 1973)

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับงานวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย

การสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) จากกลุ่มผู้เข้าร่วมสนทนาเพื่อให้ได้ข้อมูลในประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับผลกระทบทางสังคมที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการพัฒนาเส้นทางคมนาคม เพื่อรวบรวมความคิดเห็นทัศนคติ และข้อเสนอแนะได้อย่างกว้างขวาง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่คาดว่าจะเกิดผลกระทบต่อประชาชน ที่อยู่อาศัยในชุมชนที่มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋นให้ได้มากที่สุด

แบบสอบถาม จำนวน 1 ชุด เพื่อใช้สำหรับการสอบถามประชาชนที่อาศัยในชุมชนที่มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคม สู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น โดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 เป็นการสอบถามลักษณะส่วนบุคคลของประชาชน

ส่วนที่ 2 เป็นการสอบถามถึงผลกระทบต่อประชาชนทางสังคม

ส่วนที่ 3 เป็นการเปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็นถึงข้อดี ข้อเสีย และข้อเสนอแนะเกี่ยวกับผลกระทบทางสังคมต่อชุมชนจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคม

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลที่ได้จากการจัดสนทนากลุ่ม (Focus Group Discussion) และแบบสอบถาม โดยนำข้อมูลมาจัดระเบียบ แล้วนำมาทำการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. ในส่วนของการสนทนากลุ่ม นำข้อมูลการสนทนากลุ่มมาวิเคราะห์แยกตามหัวข้อและประเด็นต่างๆ ที่ต้องการทำวิจัย มาวิเคราะห์เชิงพรรณนา

2. ในส่วนของแบบสอบถาม ใช้วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติทางสังคมศาสตร์

2.1 การวิเคราะห์ข้อมูลใช้การวิเคราะห์ด้วยค่าความถี่ ค่าร้อยละ และค่าเฉลี่ย สำหรับพรรณนาข้อมูลส่วนบุคคล

2.2 การวิเคราะห์ระดับผลกระทบของการพัฒนาเส้นทางคมนาคมต่อชุมชน วิเคราะห์โดยใช้ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ยเรขาคณิต โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนตามหลัก Likert Scale (Likert Rensis, 1970) และนำหลักเกณฑ์การให้คะแนน มาแบ่งช่วงระดับคะแนนออกเป็น 5 ช่วง โดยใช้สูตรค่าพิสัย จากนั้นนำมาวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย เพื่อแปลความหมายของระดับคะแนนที่ได้รับในแต่ละช่วงระดับชั้น ชั้นละ 0.80 จะมีความหมายดังนี้

- ค่าเฉลี่ยระหว่าง 4.20-5.00 หมายถึง ระดับที่มีผลกระทบมากที่สุด

- ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.40-4.19 หมายถึง ระดับที่มีผลกระทบมาก

- ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.60-3.39 หมายถึง ระดับที่มีผลกระทบปานกลาง



- ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.80–2.59 หมายถึง ระดับที่มีผลกระทบน้อย
- ค่าเฉลี่ยระหว่าง 0.00–1.79 หมายถึง ระดับที่มีผลกระทบน้อยที่สุด

ผลการวิจัย

พื้นที่ที่มีการพัฒนาเส้นทางจำนวน 6 อำเภอ ประกอบด้วย อำเภอเมืองน่าน อำเภอท่าวังผา อำเภอปัว อำเภอเชียงกลาง อำเภอทุ่งช้าง และอำเภอเฉลิมพระเกียรติ มีจำนวนทั้งหมด 2,198 หลังคาเรือน ประชากรจำนวน 7,439 คน ประกอบไปด้วย

ข้อมูลด้านการประกอบอาชีพ ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพหลัก ได้แก่ การทำเกษตรกรรม การทำนา ทำสวน ทำไร่ อาชีพรองคือ จักสาน ทำเครื่องเงิน ทอผ้า และรับจ้าง

ข้อมูลสินค้าเกษตร ที่สำคัญส่วนใหญ่เป็นพืชไร่ เช่น ข้าวโพด ถั่วเหลือง ถั่วเขียว ถั่วลิสง ฝ้าย ส่วนประเภทผลไม้ที่สำคัญ คือ ส้มเขียวหวาน มะขามหวาน ลำไย มะม่วง ลิ้นจี่ ส่วนสินค้าหัตถกรรม มักเป็นสินค้าประเภทเครื่องหวาย ผ้าทอมือ และเครื่องจักสานด้วยไม้ไผ่ เช่น หมวก กระจับปี่ และของชำร่วยต่างๆ

ข้อมูลด้านศิลปวัฒนธรรม ขนบธรรมเนียมประเพณี ประชาชนยังคงยึดถือวัฒนธรรม “แบบล้านนา” ทั้งทางด้านการแต่งกาย ภาษาพูด และขนบธรรมเนียมประเพณี มีระบบเครือญาติที่ใกล้ชิดกัน

ข้อมูลแหล่งท่องเที่ยว มีแหล่งท่องเที่ยวให้ผู้สนใจได้ท่องเที่ยวมากมายไม่รู้จบ ทั้งสถานที่ทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี แหล่งอารยธรรมโบราณ โดยเฉพาะวัดเก่าแก่ ได้แก่ วัดหนองบัว วัดพระธาตุบังสกล วัดต้นแหลง สถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติก็มีความหลากหลาย

เช่น วนอุทยานถ้ำผาตูบ เส้นทางชมธรรมชาติ หมู่บ้านมณีพฤกษ์ ในอำเภอทุ่งช้าง อุทยานแห่งชาตินันทบุรี อุทยานแห่งชาติดอยภูคา ดอยผาจิ ดอยวาว หอคิลป์ริม่าน สำหรับการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมในจังหวัดน่าน มีงานบุญประเพณีที่สำคัญ เช่น งานแข่งเรือ งานไหว้พระธาตุ ส่วนผู้ที่ชื่นชอบศิลปะการแสดงก็สามารถชมการแสดงนาฏศิลป์ที่งดงาม รวมทั้งดนตรีที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว เช่น ดนตรีวงปี่จ๋ม จ้อยซอ ฟ้อนแงน เป็นต้น

ข้อมูลด้านการปกครองท้องถิ่น ประกอบด้วย เทศบาล 5 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบล 28 แห่ง และโรงเรียนมัธยม 13 แห่ง

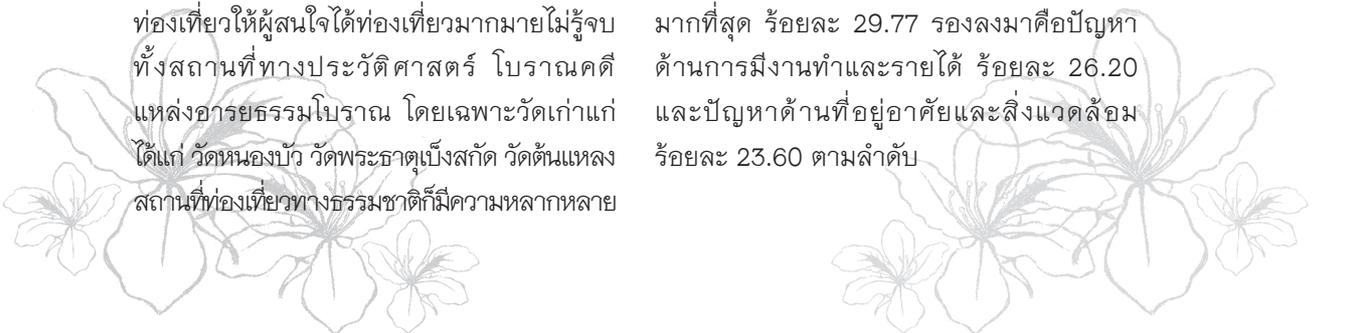
ข้อมูลด้านสาธารณสุข ประกอบด้วยโรงพยาบาล สังกัดกระทรวงสาธารณสุข จำนวน 6 แห่ง และโรงพยาบาลชุมชน จำนวน 5 แห่ง

จากข้อมูลพื้นฐานนำไปสู่การวิจัย และสรุปผลการวิจัย ดังนี้

1. ข้อมูลสภาพทางสังคมในปัจจุบันของพื้นที่ศึกษา

ข้อมูลด้านปัญหาสังคม ข้อมูลจากรายงานสถานการณ์ทางสังคมจังหวัดน่าน ประจำปี 2556 ของสำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จังหวัดน่าน (สำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จังหวัดน่าน, 2556) ได้สรุปสถานการณ์ปัญหาเชิงประเด็นสังคม ประจำปี 2556 แยกตามรายอำเภอ พบว่า

1. อำเภอเมืองน่าน ประสบปัญหาด้านความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากที่สุด ร้อยละ 29.77 รองลงมาคือปัญหาด้านการมีงานทำและรายได้ ร้อยละ 26.20 และปัญหาด้านที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 23.60 ตามลำดับ



2. อำเภอท่าวังผา ประสบปัญหา ด้านความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มากที่สุด ร้อยละ 42.98 รองลงมาคือ ปัญหา ด้านการมีงานทำและรายได้ ร้อยละ 28.81 และปัญหาด้านที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 12.85 ตามลำดับ

3. อำเภอปัว ประสบปัญหา ด้านการมีงานทำและรายได้มากที่สุด ร้อยละ 47.83 รองลงมาคือปัญหาด้านความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ร้อยละ 26.08 และปัญหาด้านที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 12.79 ตามลำดับ

4. อำเภอเชียงกลาง ประสบ ปัญหาด้านการมีงานทำและรายได้มากที่สุด ร้อยละ 36.17 รองลงมาคือปัญหาด้าน ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ร้อยละ 26.64 และปัญหาด้านที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อม ร้อยละ 24.65 ตามลำดับ

5. อำเภอทุ่งช้าง ประสบปัญหา ด้านการมีงานทำและรายได้มากที่สุด ร้อยละ 35.60 รองลงมาคือปัญหาด้านสุขภาพอนามัย ร้อยละ 28.52 และปัญหาด้านความไม่ปลอดภัย ในชีวิตและทรัพย์สิน ร้อยละ 16.06 ตามลำดับ

6. อำเภอเฉลิมพระเกียรติ ประสบปัญหาด้านที่อยู่อาศัยและสิ่งแวดล้อม มากที่สุด ร้อยละ 82.11 รองลงมาคือ ปัญหา สุขภาพและอนามัย ร้อยละ 7.66 และปัญหา ด้านความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ร้อยละ 6.15 ตามลำดับ

จากปัญหาดังกล่าว แสดงให้เห็นว่าสภาพทางสังคมในปัจจุบัน ประชาชน ส่วนใหญ่ประสบปัญหาการมีงานทำและรายได้ รองลงมาคือ ประสบปัญหาความไม่ปลอดภัย ในชีวิตและทรัพย์สิน ทั้งนี้ อาจเนื่องจากการมีกลุ่มบุคคลจากนอกพื้นที่เข้ามาทำงาน ในพื้นที่มากขึ้น

ศิลปวัฒนธรรม ชนบธรรมเนียม ประเพณี ประชาชนยังคงยึดถือวัฒนธรรม “แบบล้านนา” ทั้งทางด้านการแต่งกาย ภาษาพูด และขนบธรรมเนียมประเพณี มีระบบเครือญาติ ที่ใกล้ชิดกัน

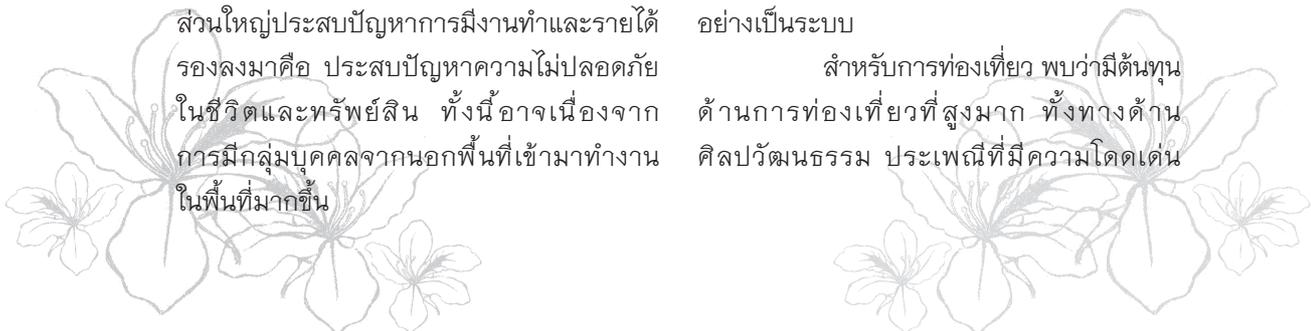
การประกอบอาชีพของประชากร ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพหลัก ได้แก่ การทำ เกษตรกรรม การทำนา ทำสวน ทำไร่ อาชีพ รองคือ จักสาน ทำเครื่องเงิน ทอผ้า และรับจ้าง

ปัจจัยพื้นฐาน พบว่าส่วนใหญ่ มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นดูแล และให้บริการ แก่ประชาชน อย่างไรก็ตามยังต้องมีการพัฒนา ทางด้านโครงสร้างพื้นฐานอีกเป็นจำนวนมาก เนื่องจากพื้นที่ในการพัฒนามีจำนวนมาก แต่งบประมาณขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แต่ละแห่งซึ่งมีขนาดเล็ก มีงบประมาณ ในการบริหารจัดการค่อนข้างน้อย

การศึกษา มีการศึกษาครอบคลุม ในทุกพื้นที่ที่ทำการศึกษา หากแต่ประชาชน ส่วนใหญ่ให้ความสำคัญกับควมมีชื่อเสียงของ สถาบันการศึกษา จึงเลือกที่จะให้บุตร-หลาน เรียนในสถานศึกษาที่คิดว่าจะทำให้บุตร-หลาน ของตนเรียนเก่ง เรียนดี ส่วนสถานที่เรียน ใกล้บ้านจะให้ความสำคัญในลำดับรองลงมา

การสาธารณสุข มีโรงพยาบาล ส่งเสริมสุขภาพประจำตำบล ทุกตำบล และ โรงพยาบาลประจำอำเภอ ทุกอำเภอ ซึ่งจะมี อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) เป็นผู้ช่วยเหลือ ดูแลเบื้องต้น และมีระบบ การส่งต่อผู้ป่วยจากตำบล ไปโรงพยาบาล ประจำอำเภอ และโรงพยาบาลประจำจังหวัด อย่างเป็นระบบ

สำหรับการท่องเที่ยว พบว่ามีต้นทุน ด้านการท่องเที่ยวที่สูงมาก ทั้งทางด้าน ศิลปวัฒนธรรม ประเพณีที่มีความโดดเด่น



มีความหลากหลายของชาติพันธุ์ และมีแหล่งท่องเที่ยวให้ผู้สนใจได้ท่องเที่ยวมากมาย ทั้งสถานที่ทางประวัติศาสตร์ โบราณคดี แหล่งอารยธรรมโบราณ โดยเฉพาะวัดเก่าแก่ และสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติก็มีความหลากหลาย ซึ่งนับได้ว่าเป็นจุดแข็งสำคัญของพื้นที่ทำการศึกษ ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทาง สามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวสร้างอาชีพและรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ได้ต่อไป

2. ข้อมูลลักษณะของโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1080 สาย น่าน-ทุ่งช้าง ของกรมทางหลวง

พบว่า โครงการก่อสร้างทางหลวงเลข 1080 สายน่าน-ทุ่งช้างของกรมทางหลวง (สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง แขวงทางหลวงที่ 2, 2556) ความกว้างของผิวจราจรเดิมกว้าง 2 ช่องจราจร รวม 9.00 เมตร ความกว้างผิวจราจรใหม่แบ่งเป็น 2 ช่วง คือ

1. ช่วงนอกเขตชุมชน ความกว้าง 2 ช่องจราจร รวม 12.00 เมตร
2. ช่วงผ่านเขตชุมชน ความกว้าง 4 ช่องจราจร รวมเกาะกลางถนน 24.10 เมตร

ความยาวของเส้นทาง ความยาวของเส้นทางทั้งหมด 140 กิโลเมตร

แนวทางที่ถนนตัดผ่าน แนวทางตัดผ่าน 6 อำเภอคือ อำเภอเมือง อำเภอท่าวังผา อำเภอบัว อำเภอเชียงกลาง อำเภอทุ่งช้าง และอำเภอบ่อเกลือ

ระยะเวลาที่จะทำการก่อสร้าง ขึ้นอยู่กับงบประมาณที่จะได้รับในแต่ละปี สำหรับปีงบประมาณ พ.ศ.2557 กรมทางหลวงได้รับการสนับสนุนงบประมาณ 300 ล้านบาท เพื่อดำเนินการก่อสร้าง ระยะทาง 15 กิโลเมตร

3. ข้อมูลสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผู้ตอบแบบสอบถาม มีทั้งหมด 380 คน โดยเป็นประชาชนที่อาศัยอยู่สองข้างทางระยะ 50 เมตร จากเขตทางหลวงที่มีการขยายเส้นทางจราจรของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1080 จากอำเภอเมืองน่านถึงด่านชายแดนห้วยโก๋น พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย จำนวน 206 คน คิดเป็นร้อยละ 54.2 มีสถานภาพทางสมรส จำนวน 197 คิดเป็นร้อยละ 51.8 อายุอยู่ระหว่าง 31-40 ปี จำนวน 108 คน คิดเป็นร้อยละ 28.4 ระดับการศึกษา มัธยมศึกษา จำนวน 155 คน คิดเป็นร้อยละ 40.8 มีเชื้อชาติไทย จำนวน 380 คน คิดเป็นร้อยละ 100.0 นับถือศาสนาพุทธ จำนวน 375 คน คิดเป็นร้อยละ 98.6 ประกอบอาชีพส่วนตัว/รับจ้าง จำนวน 152 คน คิดเป็นร้อยละ 40.0 มีรายได้เฉลี่ย ต่อเดือนอยู่ระหว่าง 5,000-10,000 บาท จำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 38.7 โดยมีภูมิสำเนาเกิดที่นี่ จำนวน 372 คน คิดเป็นร้อยละ 97.9

4. ข้อมูลทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น จังหวัดน่าน

การวิเคราะห์ระดับผลกระทบทางสังคมต่อชุมชนจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น จังหวัดน่าน ได้แบ่งระดับผลกระทบออกเป็น 5 ระดับคือมากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย ไม่มีผลกระทบ แล้วนำมาวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา อันได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน

พบว่าทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อผลกระทบด้านบวกที่เกิดขึ้นจากการพัฒนา



เส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น จังหวัดน่าน นั้นในภาพรวมจะมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.67 ซึ่งอยู่ในระดับได้รับผลกระทบมาก โดยด้านอาชีพ (การเปลี่ยนแปลงอาชีพ) มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ 3.84 รองลงมาคือด้านการท่องเที่ยวและการศึกษา มีค่าเฉลี่ย 3.69 ส่วนด้านสุขภาพ/อนามัย มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ 3.56

ในส่วนทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อผลกระทบด้านลบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น จังหวัดน่าน นั้นในภาพรวมจะมีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ 3.61 ซึ่งอยู่ในระดับได้รับผลกระทบมาก โดยด้านอาชีพ (การเปลี่ยนแปลงอาชีพ) มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือ 3.67 รองลงมาคือด้านความสะดวกในการเดินทาง มีค่าเฉลี่ย 3.64 ส่วนด้านขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่น มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุดคือ 3.52

จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่าทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น จังหวัดน่าน นั้น ในภาพรวมมีความคิดเห็นว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับมาก โดยด้านอาชีพ (การเปลี่ยนแปลงอาชีพ) มีผลกระทบสูงที่สุด รองลงมาคือด้านสุขภาพและอนามัย ส่วนด้านขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่นจะมีผลกระทบน้อยที่สุด โดยข้อมูลทัศนคติในด้านต่างๆ จำแนกเป็นข้อมูล ดังนี้

ด้านการประกอบอาชีพ

กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันยกเว้นกลุ่มประชากรตัวอย่างที่อยู่ในอำเภอเมืองโดยกลุ่มประชากรตัวอย่างในอำเภอบัว ท่าวังผา พุ่งช้าง เชียงกลาง และเฉลิมพระเกียรติ มีความคิดเห็นว่าการในพื้นที่ที่ไปทำงานต่างจังหวัดอาจจะกลับมาทำงานที่จังหวัดน่านมากขึ้น หากมีการพัฒนา

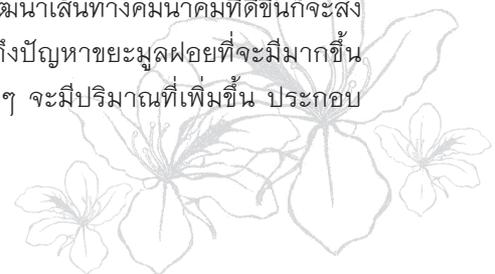
เส้นทางคมนาคมให้เจริญขึ้น ก็จะส่งผลทำให้มีการจ้างงานคนในพื้นที่มากขึ้นเช่นกัน ประชาชนในท้องถิ่นจะมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น เกิดอาชีพใหม่ๆ ทำให้เกิดการสร้างรายได้ให้คนในชุมชน อีกทั้งอาชีพเกษตรกรรมอาจจะเปลี่ยนไปเป็นอาชีพค้าขายมากขึ้นในคนรุ่นใหม่ แต่อาชีพเกษตรกรรมก็ยังไม่หายไปเลยทีเดียว อาจมีคนรุ่นใหม่เก๋ายังทำอยู่ ซึ่งข้อคิดเห็นดังกล่าวจะแตกต่างจากกลุ่มประชากรตัวอย่างในเขตอำเภอเมืองที่มีข้อคิดเห็นว่าจะพัฒนาเส้นทางคมนาคมนั้นจะไม่มีผลกระทบต่อด้านอาชีพ เพราะพื้นที่ที่ใช้ทำการเกษตรก็ยังคงเป็นพื้นที่เดิม ซึ่งมีแต่เดิมอยู่ก่อนแล้ว และคาดว่าอาชีพเกษตรกรรมก็ยังคงจะมีอยู่ตลอดไป แต่ในการจ้างงานคาดว่าจะมีเพิ่มมากขึ้น มีการจ้างคนต่างด้าวมากขึ้น โดยเฉพาะในช่วงเก็บเกี่ยวผลผลิตทางการเกษตร หากพัฒนาเส้นทางให้เจริญขึ้น

ด้านการศึกษา

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันโดยเห็นว่ามีโอกาสพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่ดีขึ้นแล้ว ก็จะทำให้ประชาชนมีโอกาสทางการศึกษามากขึ้น อาจมีการขยายตัวของโรงเรียนเพิ่มขึ้น ทันสมัยขึ้น มีโอกาสในการได้รับการศึกษาจากภาครัฐ จนจบภาคบังคับ ยกเว้นประชากรตัวอย่างในอำเภอเมืองที่เห็นว่าจะถึงมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมให้ดีขึ้น ก็ไม่มีผลกระทบในด้านการศึกษาอย่างแน่นอน

ด้านสาธารณสุข

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยเห็นว่ามีโอกาสพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่ดีขึ้นก็จะส่งผลกระทบต่อปัญหาขยะมูลฝอยที่จะมีมากขึ้น สารพิษต่างๆ จะมีปริมาณที่เพิ่มขึ้น ประกอบ



กับปริมาณการจราจรที่มากขึ้นอาจมีอุบัติเหตุจากการใช้ถนนมากขึ้น และเสียงรบกวนจากยานพาหนะต่างเกิดมลพิษทางอากาศมากขึ้น ยกเว้นกลุ่มประชากรตัวอย่างจากอำเภอเมืองที่เห็นว่าถึงมีการพัฒนาเส้นทางแล้วก็ตามก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อด้านนี้ เพราะในเรื่องเสียงรบกวนนั้น ณ ปัจจุบันก็มีอยู่แล้ว ไม่ขึ้นกับการพัฒนาเส้นทางแต่อย่างใด

ด้านขนบธรรมเนียมประเพณี

ท้องถิ่น

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกันโดยเห็นว่าขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่น จะมีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างแน่นอนโดยอาจมีการรับวัฒนธรรมของประเทศเพื่อนบ้านเข้ามามากขึ้น และมีความเป็นไปได้มากในเรื่องของการสืบสานวัฒนธรรมท้องถิ่นที่จะลดน้อยลงด้วย ซึ่งควรมีการรณรงค์ให้มีการสืบสานประเพณีท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง และควรส่งเสริมเรื่องขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่นไว้ในการท่องเที่ยวด้วย ยกเว้นกลุ่มประชากรตัวอย่างจากอำเภอเมืองที่เห็นว่าในด้านขนบธรรมเนียมประเพณีนี้ จะไม่ได้รับผลกระทบเนื่องจากปัจจุบันมีการปฏิบัติตามประเพณีอยู่แล้ว

ด้านการท่องเที่ยว

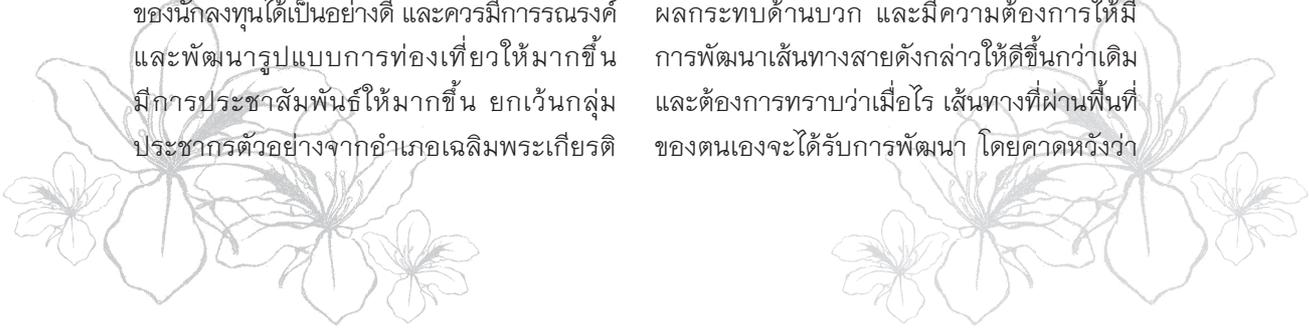
ตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยเห็นว่าเมื่อมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่เจริญแล้วก็จะส่งผลทำให้มีการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวมากขึ้น มีนักท่องเที่ยวมากขึ้น มีการขยายตัวและมีการสร้างที่พักนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น โดยจะเป็นเขตลงทุนของนักลงทุนได้เป็นอย่างดี และควรมีการรณรงค์และพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวให้มากขึ้น มีการประชาสัมพันธ์ให้มากขึ้น ยกเว้นกลุ่มประชากรตัวอย่างจากอำเภอเฉลิมพระเกียรติ

ที่มีความคิดเห็นที่ต่างออกไป โดยแสดงความคิดเห็นว่าการท่องเที่ยวจะมีการขยายตัวน้อยมาก เพราะแหล่งท่องเที่ยวในเขตนี้ปัจจุบันมีน้อยอยู่แล้ว จึงทำให้ไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลง ส่วนกลุ่มประชากรตัวอย่างจากอำเภอปัว และอำเภอท่าวังผา ได้แสดงข้อกังวลในการเพิ่มของแหล่งท่องเที่ยวประเภทร้านอาหารโอเคจะมีมากขึ้น ซึ่งจะทำให้มีแรงงานต่างด้าวเข้ามาใช้บริการและให้บริการในเรื่องของทางการค้าประเพณีแอบแฝงเข้ามา

อภิปรายผล

การศึกษาผลกระทบทางสังคมจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคม จากตัวเมืองน่านถึงด่านชายแดนห้วยโก๋นนั้น พบว่า มีทั้งผลกระทบด้านบวก และผลกระทบด้านลบ สอดคล้องกับงานวิจัยผลกระทบจากการพัฒนาการท่องเที่ยวต่อชุมชนท้องถิ่น กรณีศึกษาตำบลเวียงใต้ อำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน (ธวัชชัย มานิตย์, 2550) พบว่าการท่องเที่ยวอำเภอปายมีการควบคุมกับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่อำเภอปาย ทำให้นักท่องเที่ยวเข้ามาท่องเที่ยว และการเปลี่ยนแปลงก็ส่งผลทำให้ชุมชนได้รับผลกระทบทางด้านกายภาพ ทั้งการใช้ที่ดิน อาคารและสิ่งก่อสร้าง ความแออัดไม่เป็นระเบียบ สภาพแวดล้อมชุมชน มลภาวะมลพิษ ซึ่งเกิดทั้งผลกระทบด้านบวกและผลกระทบด้านลบควบคู่กันไป

จากการวิจัยที่ได้ศึกษาผลกระทบประชาชนในพื้นที่ให้ความสำคัญกับผลกระทบด้านบวก และมีความต้องการให้มีการพัฒนาเส้นทางสายดังกล่าวให้ดีขึ้นกว่าเดิม และต้องการทราบว่าเมื่อไร เส้นทางที่ผ่านพื้นที่ของตนเองจะได้รับการพัฒนา โดยคาดหวังว่า



เมื่อการคมนาคมได้รับการพัฒนาให้ดีขึ้นแล้ว จะมีคุณภาพชีวิตที่ดีตามไปด้วย ผลกระทบทางบวกที่ประชาชนในพื้นที่คาดหวังว่าจะได้รับจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมจากเมืองน่านสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋นหลายด้าน เช่น

ด้านการขนส่ง

ด่านชายแดนห้วยโก๋น เป็นเส้นทางสำคัญในการขนส่งวัสดุก่อสร้าง สินค้าอุปโภคบริโภคประจำวัน และน้ำมันเชื้อเพลิงจากตัวเมืองน่านไปเมืองหงสา สปป.ลาว หากมีการพัฒนาเส้นทาง น่าน-ห้วยโก๋น-หงสา เส้นทางดังกล่าวจะถูกใช้เป็นเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านชายแดนห้วยโก๋นไปยังเมืองหงสา เมืองหลวงพระบาง แขวงไชยะบุรี และแขวงอุดมไซ ได้มากขึ้น ซึ่งแขวง ไชยะบุรีและแขวงอุดมไซ ถือเป็นแขวงที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจสูง จึงเป็นการเพิ่มโอกาสกับผู้ประกอบการธุรกิจค้าปลีก และสินค้าอุปโภค บริโภค ในการทำธุรกิจการค้ากับประชาชนของ สปป.ลาว

ด้านการท่องเที่ยว

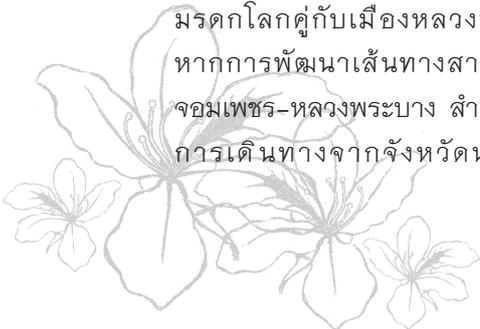
จังหวัดน่านและ สปป.ลาว ให้ความสำคัญอย่างยิ่งในการพัฒนาโอกาสความร่วมมือด้านการท่องเที่ยวระหว่าง น่าน-แขวงไชยะบุรี-หลวงพระบาง ไปจนถึงแขวงอุดมไซ ด้านชายแดน ลาว-จีน บ่อเต็น-บ่อหาน (การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2537) เนื่องจากปัจจุบันจังหวัดน่านและเมืองหลวงพระบาง เป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีความสำคัญ หลวงพระบางเป็นเมืองมรดกโลก จากในขณะที่ยังจังหวัดน่านเองกำลังพยายามยื่นขอจดทะเบียนบริเวณเมืองเก่าให้เป็นมรดกโลกคู่กับเมืองหลวงพระบางเช่นกัน หากการพัฒนาเส้นทางสาย น่าน-หงสา-จอมเพชร-หลวงพระบาง สำเร็จแล้ว จะทำให้การเดินทางจากจังหวัดน่านไปยังเมือง

หลวงพระบางใช้เวลาประมาณ 4 ชั่วโมงเท่านั้น หากการเดินทางไป-กลับ ระหว่างจังหวัดน่านและเมืองหลวงพระบางเป็นไปได้อย่างสะดวก จะทำให้มีนักท่องเที่ยวต่างชาติจากเมืองหลวงพระบาง เดินทางมาท่องเที่ยวยังจังหวัดน่านมากกว่าเดิม จากที่จังหวัดน่านจะมีนักท่องเที่ยวหลักคือคนไทยเอง เท่ากับเป็นการช่วยส่งเสริมธุรกิจท่องเที่ยวและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น โก้ด และการนำเที่ยว การโรงแรม ร้านอาหาร และร้านขายของที่ระลึกในจังหวัดน่าน

เมืองน่านและเมืองหลวงพระบาง มีความเชื่อมโยงที่ใกล้ชิดในแง่ประวัติศาสตร์ ภาษา วัฒนธรรม เชื้อชาติ และศาสนา ภายใต้การพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ อีกทั้งเส้นทางภายในจังหวัดน่านไปถึงเมืองหลวงพระบางยังมีความสวยงามทางธรรมชาติ สามารถส่งเสริมการท่องเที่ยวแบบธรรมชาติ เช่น อุทยานแห่งชาติดอยภูคา อุทยานแห่งชาติศรีน่าน และอุทยานแห่งชาติขุนสถาน ในจังหวัดน่าน น้ำตกกวางซี น้ำตกตาดทอง ถ้ำดิ่ง และถ้ำน้ำลอดในเมืองหลวงพระบาง การพัฒนาเส้นทางจาก น่าน-หลวงพระบาง จะช่วยให้แหล่งท่องเที่ยวเหล่านี้เข้าถึงง่ายขึ้น

ด้านสังคมวัฒนธรรม

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมจากจังหวัดน่านถึงด่านชายแดนห้วยโก๋น เชื่อมต่อไปถึงเมืองหงสา และเมืองหลวงพระบางของ สปป.ลาว เป็นการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่มีนัยสำคัญของจังหวัดน่าน เนื่องจากเดิมจังหวัดน่านเป็นเมืองปิดที่มีชายแดนด้านเหนือติดกับประเทศ สปป.ลาว และอยู่ห่างไกลจากศูนย์กลางที่กรุงเทพมหานครทำให้สังคมวัฒนธรรมน่าน ไม่เพียงแต่ต้องขึ้นต่อศูนย์กลางทางวัฒนธรรมที่กรุงเทพมหานครเท่านั้น แต่ยัง



เป็นชายขอบของศูนย์กลางที่กรุงเทพมหานคร ด้วยการพัฒนาเส้นทางจากจังหวัดน่านผ่านด่านชายแดนห้วยโก๋นถึงเมืองหลวงพระบาง จึงเป็นการเปิดเส้นทางออกจากจังหวัดน่านไปยังเมืองหลวงพระบาง จึงสร้างความเปลี่ยนแปลงทางกายภาพให้จังหวัดน่านสามารถเชื่อมโยงวัฒนธรรมล้านนาเข้ากับล้านช้างที่มีความเกี่ยวข้องกันมากกว่าวัฒนธรรมล้านนาของจังหวัดน่านกับวัฒนธรรมไทยภาคกลาง

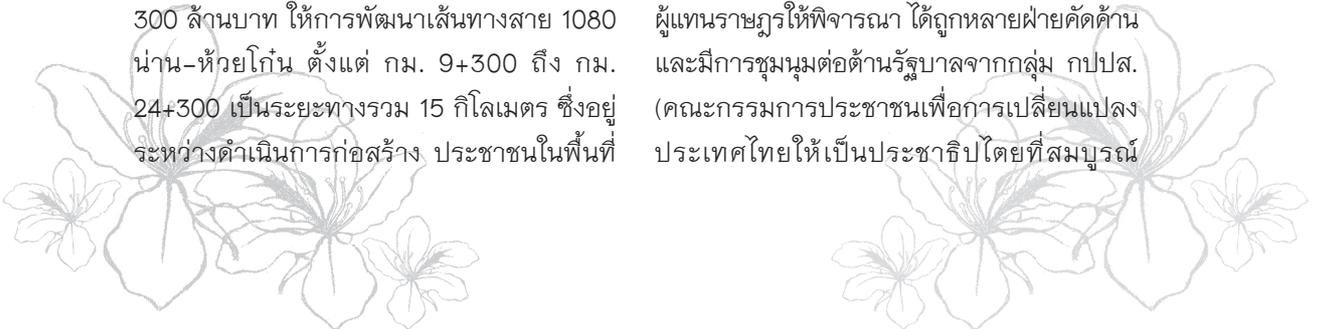
ส่วนผลกระทบด้านลบ ขณะนี้ที่เมืองหงสา สปป.ลาว ได้มีการก่อสร้างโรงไฟฟ้าหงสา และมีเงื่อนไขให้ปรับปรุงเส้นทางจากด่านชายแดนห้วยโก๋นไปถึงเมืองหงสา ระยะทาง 30 กิโลเมตร ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบด้านสังคมวัฒนธรรมกับจังหวัดน่าน เนื่องจากต้องใช้คนงานก่อสร้างหลายพันคน คนงานเหล่านี้ได้เข้ามาพักพอนในจังหวัดน่าน เพราะอยู่ใกล้และเดินทางเข้ามาได้อย่างสะดวก นำไปสู่การเติบโตของธุรกิจสถานเริงรมย์ และการบริการทางเพศที่แอบแฝงมาในรูปแบบของร้านคาราโอเกะที่สามารถพบเห็นได้ในอำเภอปัว อย่างไรก็ตามประชาชนในพื้นที่ที่มีความเห็นว่าเป็นปัญหาการบริการทางเพศนั้น เป็นปัญหาข้ามพื้นที่และการหลบหนีเข้าเมือง มากกว่าเป็นปัญหาทางสังคมของจังหวัดน่านเอง เนื่องจากหญิงที่ค้าบริการทางเพศเป็นคน สปป.ลาวมาทำงาน และคนที่มาเที่ยวก็เป็นคนงานที่มาจาก สปป.ลาว และเป็นปัญหาระยะสั้นเท่านั้น

ในปีงบประมาณ พ.ศ.2557 กรมทางหลวงได้รับการสนับสนุนงบประมาณจำนวน 300 ล้านบาท ให้การพัฒนาเส้นทางสาย 1080 น่าน-ห้วยโก๋น ตั้งแต่ กม. 9+300 ถึง กม. 24+300 เป็นระยะทางรวม 15 กิโลเมตร ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ประชาชนในพื้นที่

มีความกังวลในเรื่องการขยายผิวจราจรในช่วงที่มีการปลูกต้นไม้สองข้างทางที่ให้ความร่มรื่น และมีความสวยงาม มีการเสนอให้กรมทางหลวงอนุรักษ์ต้นไม้ให้ได้มากที่สุด ต้นไม้ที่สามารถเคลื่อนย้ายไปปลูกบริเวณอื่นได้ก็ให้ดำเนินการเคลื่อนย้าย ส่วนต้นไม้ที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ จำเป็นต้องตัดทิ้งขอให้กรมทางหลวงดำเนินการอย่างโปร่งใส ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมป่าไม้ และขอให้ประชาชนมีส่วนร่วมให้การพิจารณาดำเนินการ ส่วนปัญหาหมอกภาวะทางอากาศประชาชนในพื้นที่ยอมรับได้ เพราะเป็นผลในระยะสั้น หากการก่อสร้างสิ้นสุดลงผลกระทบก็จะลดลง ส่วนปัญหาหมอกภาวะทางเสียงประชาชนในพื้นที่เห็นว่าจะไม่เกิดผลกระทบต่อประชาชนเพิ่มขึ้นมากนัก เพราะปัจจุบันปริมาณการจราจรก็มากอยู่แล้ว มีความเคยชินกับเสียงขยดยานที่วิ่งผ่านไปมา หากจะมีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นก็ไม่เห็นผลกระทบมาก

กรณีของประชาชนที่อาศัยอยู่สองข้างทางระหว่างตัวเมืองน่านถึงด่านชายแดนห้วยโก๋น ที่ยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง มีระยะทาง 125 กิโลเมตรนั้น แสดงความคาดหวังว่าจะได้รับการสนับสนุนงบประมาณให้ดำเนินการภายในระยะเวลาอันใกล้นี้ เพราะต้องการได้รับความสะดวกสบายในการเดินทาง และการขนส่งสินค้าได้รวดเร็วขึ้น และคาดหวังว่าหลังจากพัฒนาเส้นทางคมนาคมให้ดีขึ้นแล้ว เศรษฐกิจการท่องเที่ยวในพื้นที่ก็จะมีผลดีตามไปด้วย

อย่างไรก็ดีจากปัญหาความวุ่นวายทางการเมืองในปัจจุบัน ที่มีสาเหตุจากที่รัฐบาลเสนอร่างพระราชบัญญัตินิรโทษกรรมฯ เข้าสภา ผู้แทนราษฎรให้พิจารณา ได้ถูกหลายฝ่ายคัดค้าน และมีการชุมนุมต่อต้านรัฐบาลจากกลุ่ม กปปส. (คณะกรรมการประชาชนเพื่อการเปลี่ยนแปลงประเทศไทยให้เป็นประชาธิปไตยที่สมบูรณ์



อันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข) นำโดย นายสุเทพ เทือกสุบรรณ ซึ่งต่อมาในวันที่ 11 พฤศจิกายน พ.ศ.2556 วุฒิสภาลงมติ เป็นเอกฉันท์ ไม่เห็นชอบร่างพระราชบัญญัติ ฉบับนี้ ก็เป็นอันตกไป แต่การชุมนุมซึ่งนำ โดยนายสุเทพ เทือกสุบรรณ ก็ยังคงดำเนิน ต่อไปโดยเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขเป็นการต่อต้าน รัฐบาลแทน ส่งผลให้เกิดเหตุการณ์ทางการเมือง ที่สำคัญหลายเหตุการณ์

ผลกระทบจากปัญหาทางการเมือง ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาระบบโครงสร้าง พื้นฐานของประเทศไทยอย่างแน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งกระทรวงคมนาคมที่เป็นหน่วยงาน รับผิดชอบโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศ จะไม่สามารถดำเนินการโครงการตามแผน พัฒนาของกระทรวงได้ เพราะงบประมาณของ กระทรวงคมนาคมในปีงบประมาณ พ.ศ.2558 ที่ไม่มีความแน่นอน

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาผลกระทบทางสังคม ต่อชุมชนจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ ด่านชายแดนห้วยโก๋น เพื่อให้การศึกษาเกิดความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้ศึกษาจึงขอเสนอแนะ ดังนี้

1. จากการศึกษาผลกระทบทาง สังคมจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่าน ชายแดนห้วยโก๋นพบว่าประชาชนบางส่วน มีความคิดเห็นด้านลบจากการพัฒนาเส้นทาง ดังกล่าว ได้แก่ ผลกระทบทางเสียง มลภาวะ ทางอากาศ ชยะมูลฝอยเพิ่มขึ้น การทำลาย ทรัพยากรธรรมชาติ การตัดต้นไม้ การบุกรุกป่า

การใช้ยาฆ่าแมลงในการเกษตร และการล่าเสียง สิ้นค้าผิดกฎหมายผ่านเส้นทางจราจรที่สะดวก สบายขึ้น ซึ่งผู้รับผิดชอบหรือหน่วยงานราชการ ควรให้ความสำคัญกับปัญหาที่คาดว่าจะเกิด ขึ้นโดยจัดโครงการในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น เช่น กรณีมีการกว้านซื้อที่ดิน ทำให้ประชาชนในพื้นที่ต้องออกจากพื้นที่ ควรมีการจัดสรรที่ดินให้ประชาชนอยู่อาศัย เพื่อป้องกันการ บุกกรุกที่ป่าสงวน ควรมีการปลูกป่าทดแทน ป่าเดิมที่ถูกทำลายไปจากการตัดป่าไม้ทำเป็น เส้นทางคมนาคม และควรมีกิจกรรมส่งเสริม สุขภาพของประชาชนในพื้นที่เพื่อป้องกันและ รักษาสุขภาพอนามัยของประชาชนจากปัญหา มลภาวะทางเสียงทางอากาศ และปัญหาชยะ มูลฝอย และควรส่งเสริมให้ประชาชนมีความรู้ ในการประกอบอาชีพที่หลากหลายออกไป เนื่องจากมีการขยายเส้นทางคมนาคมเมื่อ ความเจริญเข้าถึงพื้นที่ ทำให้การขยายตัว ด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น และส่งเสริมให้เกษตรกรทำการเกษตรปลอด สารพิษแทนการใช้สารเคมี และยาฆ่าแมลง ที่สามารถหาได้สะดวกเพิ่มขึ้น

2. ควรศึกษาผลกระทบทาง สังคมต่อชุมชนหลังมีการเปิดใช้เส้นทางสู่ด่าน ชายแดนห้วยโก๋น เพื่อให้เห็นการเปลี่ยนแปลง ที่ชัดเจนขึ้น

3. ควรศึกษาแนวทางป้องกันและ แก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นหลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น

4. ควรเปรียบเทียบผลกระทบ ทางสังคมต่อชุมชนจากการพัฒนาเส้นทาง ใกล้เคียง



เอกสารอ้างอิง

การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. อนุสาร อสท. ปีที่ 35 ฉบับที่ 3 ตุลาคม 2537. กรุงเทพฯ :
การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย, 2537.

รัชชัย มานิตย์. ผลกระทบจากการพัฒนาการท่องเที่ยวต่อชุมชนท้องถิ่น กรณีศึกษาตำบล
เวียงใต้ อำเภอป่าจ้อย จังหวัดแม่ฮ่องสอน. เชียงใหม่ : วิทยาลัยนิพนธ์วิทยาศาสตร์
มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, 2550.

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550–2554). กรุงเทพฯ :
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานกฤษฎีกา
รัฐมนตรี,
2550.

สำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์จังหวัดน่าน. รายงานสถานการณ์ทางสังคม
จังหวัดน่าน ประจำปี 2556. สำนักงานพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
จังหวัดน่าน, 2556.

สำนักสำรวจและออกแบบ กรมทางหลวง แขวงการทางน่านที่ 2. โครงการก่อสร้างทางหลวง
หมายเลข 1080 สายน่าน–ทุ่งช้าง กม.9+300–กม.24+300. แขวงการทางน่าน
ที่ 2 จังหวัดน่าน, 2556.

Likert, Rensis. *The Human Resources : Cases and Concept*. New York : Hart Cout Brace
B. World in Coperated, 1970.

Yamane, Taro. *Statistics : An introductory analysis (3rd ed.)*. New York : Harper & Row,
1973.

