

บทที่ 4

การวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตจากการก่อสร้างนิคมส่งเสริมด้วยระบบสายพาน จังหวัดเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน: กรณีศึกษานี้ค้นทางบ้านดงป่าล้าน ตำบลจี้เหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อถึงผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ก่อสร้างนิคมส่งเสริมด้วยการขนส่งด้วยระบบสายพาน ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการศึกษาตามขอบเขตเนื้อหาที่กำหนดไว้ โดยเน้นการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณ ผู้วิจัยขอนำเสนอผลการศึกษาโดยแบ่งเนื้อหาออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

4.1 บริบทของชุมชน ได้แก่

4.1.1 ประวัติความเป็นมาของชุมชน

4.1.2 อาณาเขตติดต่อ

4.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

4.1.4 สถานที่สาธารณะประโยชน์ในชุมชน

4.1.5 ทรัพยากรธรรมชาติ

4.1.6 องค์กรชุมชน

4.1.7 สภาพทางเศรษฐกิจ

4.1.8 สภาพทางสังคม

4.1.9 ความเชื่อ วัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณีในหมู่บ้าน

4.2 บริบทของโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพานเชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน

4.3 ผลกระทบด้านคุณภาพชีวิตจากการสร้างนิคมส่งเสริมด้วยระบบสายพาน เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน ได้แก่

1) สภาพคุณภาพชีวิตของประชาชนในชุมชน

2) ความคิดเห็นด้านผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความกังวล

4.1 บริบทของชุมชน

4.1.1. ประวัติความเป็นมาของชุมชน

บ้านดงป่าล้านแต่เดิมเป็นหมู่บ้านขนาดใหญ่ ซึ่งมีจำนวนครัวเรือนทั้งหมดประมาณ 300 ครัวเรือน ตามคำบอกเล่าของผู้สูงอายุ หมู่บ้านนี้ตั้งชื่อขึ้นตามความเชื่อที่ว่าแต่เดิมหมู่บ้านแห่ง

นี้เป็นป่าไม้แล่น (ไม้ตระกูลไผ่แคระ) อันถือได้ว่าเป็นสัญลักษณ์ของหมู่บ้าน ซึ่งปัจจุบันนี้ได้สูญหายไปหมดแล้ว รวมทั้งหมู่บ้านนี้มีต้นตระกูลที่เข้ามาอาศัยอยู่เป็นครั้งแรกมีอยู่สามตระกูล คือ ตระกูลดงตัน ตระกูลดงมิ่งษ์ ตระกูลดงประหลาด มีผู้ใหญ่บ้านคนแรกชื่อนายหมื่น คนที่สองคือ พ่อหนานคำคนที่สามคือนายแสน วุฒิ ส่วนผู้ใหญ่บ้านคนปัจจุบันนับเป็นคนที่สี่คือนายชัยรงค์ วุฒิ ซึ่งนายชัยรงค์ วุฒิ ได้เกิดความคิดขึ้นมาว่าการที่หมู่บ้านเป็นหมู่บ้านขนาดใหญ่ทำให้เกิดการพัฒนาที่ล่าช้าเพราะงบประมาณไม่เพียงพอ จึงทำการแยกหมู่บ้านออกเป็นสองหมู่บ้าน คือหมู่บ้านทุ่งสีทอง หมู่ที่ 10 และหมู่บ้านดงป่าแล่น หมู่ที่ 3 เพื่อสะดวกต่อการปกครองและการพัฒนาตั้งแต่นั้นมา ปัจจุบันนี้หมู่บ้านดงป่าแล่นได้ยกระดับเป็นหมู่บ้านขนาดกลาง มีจำนวน 185 ครัวเรือน จำนวนประชากรทั้งหมดมี 705 คน แยกเป็นชาย 337 คน หญิง 368 คน

อาชีพหลักของประชากรบ้านดงป่าแล่นคือเกษตรกรรม การทำนาข้าวถือว่าเป็นอาชีพหลักของประชากรในพื้นที่ มีพื้นที่ทำนาทั้งหมดประมาณ 300 ไร่ โดยเป็นการทำนาปี ภายหลังที่ได้เก็บเกี่ยวข้าวแล้วจะปลูกพืชไร่ พืชที่ปลูกส่วนใหญ่เป็นพืชที่ใช้ระยะสั้นใช้น้ำน้อย ได้แก่ ถั่วเหลือง ข้าวโพด ส่วนการทำสวนนั้นส่วนใหญ่จะเป็นสวนลำไย การประกอบอาชีพปศุสัตว์ ได้แก่ การเลี้ยงไก่และบางคนประกอบอาชีพค้าขายและบางคนมีอาชีพรับจ้าง

4.1.2 อาณาเขตติดต่อ

บ้านดงป่าแล่น ตั้งอยู่ที่หมู่ 3 ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ ตั้งอยู่เขตพื้นที่องค์การบริหารส่วนตำบลขี้เหล็ก อยู่ทางทิศใต้ของอำเภอแม่แตงบนหลักกิโลเมตรที่ 34 ของทางหลวงหมายเลข 107 (ถนนเชียงใหม่-ฝาง) นับจากอำเภอเมืองขึ้นมาทางทิศเหนือ ประมาณ 34 กิโลเมตร มีพื้นที่ประมาณ 2,757 ตารางกิโลเมตร

ทิศเหนือ	มีอาณาเขตติดต่อ	บ้านทุ่งสีทอง
ทิศตะวันออก	มีอาณาเขตติดต่อ	บ้านหนองมะจับ อำเภอสันทราย
ทิศใต้	มีอาณาเขตติดต่อ	บ้านหนองโค้ง
ทิศตะวันตก	มีอาณาเขตติดต่อ	บ้านปางเปา

ลักษณะภูมิประเทศบ้านดงป่าแล่นมีภูมิประเทศที่ตั้งเป็นที่ราบลุ่ม ประมาณร้อยละ 80 ของพื้นที่ทั้งหมด และส่วนที่เหลือ 20% เป็นที่ราบสูง มีแม่น้ำปิงไหลผ่านหมู่บ้านเมื่อเกิดอุทกภัยจะสร้างความเสียหายแก่ทรัพย์สินของประชาชน โดยเฉพาะพื้นที่ทางการเกษตร และพื้นที่บางจุดของหมู่บ้านยังต้องอาศัยแหล่งน้ำจากชลประทานแม่แตง



ภาพ 4.1 แสดงแผนที่หมู่บ้านดงป่าล้าน ตำบลขี้เหล็ก อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่

4.1.3 ลักษณะภูมิอากาศ

ลักษณะภูมิอากาศบ้านดงป่าล้านอยู่ในเขตที่ได้รับอิทธิพลจากมรสุมตะวันออกเฉียงใต้ จากมหาสมุทรอินเดียและมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ จากทางตอนเหนือประเทศจีน ฤดูหนาวจะอยู่ระหว่างเดือนพฤศจิกายนถึงเดือนกุมภาพันธ์ ฤดูร้อนจะอยู่ระหว่างเดือนมีนาคมถึงเดือนพฤษภาคม โดยมีอุณหภูมิเฉลี่ยสูงสุด 29.7°C . ส่วนฤดูฝนจะอยู่ระหว่างเดือนพฤษภาคมถึงเดือนตุลาคม โดยเดือนกันยายนมีปริมาณน้ำฝนเฉลี่ยมากที่สุดที่ประมาณ 7.5 มม. (เอกสารเสนอผลงานของหมู่บ้าน, 2549)



ภาพ 4.2 ทางเข้าบ้านดงป่าลัน

4.1.4 สถานที่สาธารณะประโยชน์ในชุมชน

1) วัดมอองค์นก เป็นเพียงวัดเดียวที่มีอยู่ที่บ้านดงป่าลัน เดิมเป็นวัดร้างคณะศรัทธาในหมู่บ้านทำการบูรณะเป็นอารามขึ้นใหม่มีพระภิกษุจำวัด 4 รูป สามเณร 12 รูป กุฎี สำหรับพระภิกษุสามเณรจำวัด และพักผ่อนมี 3 หลัง สถาปเป็นอาคารไม้ทรงไทย วิหาร สำหรับทำพิธีกรรมทางศาสนา ทำสังฆกรรม ก่อสร้างด้วยอิฐหลังคาทรงไทย ศาลาการเปรียญ มีไว้ใช้ทำกิจกรรม หรือพิธีกรรมทางศาสนา

2) ห้องสมุดประชาชน ซึ่งเป็นห้องสมุดที่รวบรวมหนังสือทุกประเภทที่ผู้สนใจ หรือผู้ที่ต้องการค้นคว้าหาความรู้ให้แก่ใช้บริการ

3) ศูนย์การเรียนรู้หรือโรงเรียนเกษตรกร กลุ่มผู้ผลิตเมล็ดพันธุ์ข้าวใช้เป็นแปลงสาธิตในการทำนา เพื่อใช้เป็นเมล็ดพันธุ์ข้าวซึ่งแปลงสาธิตแห่งนี้มีเนื้อที่ประมาณ 100 กว่าไร่ ในการผลิตเมล็ดพันธุ์ข้าวโดยใช้ระบบนิเวศน์ธรรมชาติเป็นตัวควบคุม จะไม่มีการใช้วัตถุทางเคมีซึ่งเป็นสถานเรียนรู้ที่เกษตรกรในหมู่บ้านให้ความสนใจ มีกิจกรรมประจำปีของทุกปี คือ งานปลูกวันแม่เกี่ยววันพ่อ

4.1.5 ทรัพยากรธรรมชาติ

1) ทรัพยากรดิน ดินถือว่าเป็นทรัพยากรธรรมชาติที่มีความสำคัญมาก ลักษณะดินของหมู่บ้านดงป่าคันมีความอุดมสมบูรณ์ดี เพราะดินเป็นดินร่วนและเป็นดินที่ราบลุ่มแม่น้ำจึงเหมาะแก่การทำเกษตร



ภาพ 4.3 สภาพที่ดินทำกินของประชาชนในหมู่บ้าน

2) ทรัพยากรน้ำ น้ำเป็นทรัพยากรที่สำคัญของหมู่บ้านอีกอย่างหนึ่ง เพราะหมู่บ้านดงป่าคันมีแม่น้ำปิงไหลผ่าน ซึ่งเป็นแหล่งทรัพยากรน้ำที่ชาวบ้านให้ทำการเกษตรและประมง แต่แม่น้ำปิงที่ไหลผ่านให้ทั้งคุณและโทษ เพราะถ้าเข้าฤดูฝนหมู่บ้านจะประสบภัยธรรมชาติซึ่งเป็นปัญหาที่ซ้ำซาก และไม่สามารถแก้ไขได้คือ เกิดน้ำท่วมในหมู่บ้านซึ่งทำให้พื้นที่ทางการเกษตรและทรัพย์สินได้รับความเสียหายอยู่แทบทุกปี

4.1.6 องค์กรชุมชน

องค์กรที่มีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่นในบ้านดงป่าคันมีเฉพาะองค์กรประชาชนเป็นองค์กรเพื่อประโยชน์ของสมาชิกในหมู่บ้านดงป่าคัน ดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ของสมาชิก องค์กร ประชาชนในบ้านดงป่าคันที่ร่วมกันในการพัฒนาท้องถิ่น ได้แก่

1) องค์กรประชาชนด้านสังคม ได้แก่ กลุ่มยุวเกษตรกร, กลุ่มเยาวชน, กลุ่มฌาปนกิจสงเคราะห์บ้านดงป่าคัน, กลุ่มผู้ใช้น้ำประปา, กลุ่มผู้สูงอายุ, กลุ่มกองทุนยามประจำหมู่บ้าน, กลุ่มอ.ส.ม., ศูนย์สงเคราะห์ราษฎรประจำหมู่บ้าน (ศ.ส.บ.)

2) องค์กรประชาชนด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ กลุ่มแม่บ้าน, กลุ่มออมทรัพย์, กลุ่มตลาด, กลุ่มเครื่องจักรบริการ, กลุ่มผู้ผลิตเมล็ดพันธุ์ข้าว, กลุ่มผู้ปลูกข้าวโพด กลุ่มถั่วเหลือง กลุ่มจักสาน กลุ่มแปรรูปถั่วเหลือง กลุ่มอนุรักษ์พันธุ์ปลา

3) องค์กรประชาชนด้านการเมืองการปกครอง ได้แก่ กลุ่มกรรมการหมู่บ้าน (ก.ม), กลุ่มช่วยกันรักษาความปลอดภัยของหมู่บ้าน (ช.ร.บ.)

4.1.7 สภาพทางเศรษฐกิจ

อาชีพหลักของประชากร บ้านดงป่าดั้นอาชีพหลักส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม จำแนกเป็น

1) ประกอบอาชีพกสิกรรม ได้แก่

1.1) การทำนา เนื่องจากพื้นที่เป็นที่ราบลุ่ม การทำนาถือว่าเป็นอาชีพหลักของประชากรในพื้นที่ มีพื้นที่ทำนาทั้งหมดประมาณ 300 ไร่ ลักษณะเป็นการทำนาปี จะได้ผลผลิตประมาณ 60 ตันต่อไร่ สำหรับในช่วงที่ผ่านมาข้าวมีราคาไม่ค่อยดีนัก ต่อมาจึงมีการรวมกลุ่มผู้ผลิตเมล็ดพันธุ์ข้าวขึ้นเพื่อเป็นการตัดตอนกลุ่มพ่อค้าคนกลางเป็นการเพิ่มราคาของสินค้า



ภาพ 4.4 การทำนาของหมู่บ้าน

1.2) การทำไร่ เป็นการใช้พื้นที่ของการทำนา จะทำภายหลังที่ได้เก็บเกี่ยวข้าวแล้ว พืชที่ปลูกส่วนใหญ่เป็นพืชที่ใช้ระยะสั้นใช้น้ำน้อย ได้แก่ ถั่วเหลือง ข้าวโพด การปลูกถั่วเหลืองจะไม่ปลูกกันทุกครัวเรือน ทั้งนี้ขึ้นกับว่าทุนในการปลูก พื้นที่ปลูกใกล้เคียงกับการทำนา ในต้นฤดูกลางที่ผ่านมา บ้านดงป่าดั้นปลูกถั่วเหลืองประมาณ 100 ไร่ ปี 2549 นี้ถั่วเหลืองกิโลกรัมละ 11 บาท ผลผลิตต่อไร่ 25 ตัน

1.3) การทำสวน ส่วนใหญ่จะเป็นสวนลำไย เป็นการเข้ามาแต่ดั้งเดิม พื้นที่รวม ๆ กันแล้วประมาณ 30 ไร่ จากการสังเกตและสอบถาม ปรากฏว่าปี 2549 ลำไยให้ผลดีเนื่องจากสภาพภูมิอากาศ และการใส่สาร โพรแตสเซียมคลอไรด์ต้นลำไย และปีที่ผ่านมา น้ำเพื่อการเกษตรดี ทำให้ลำไยมีผลตกกันทุกแห่งเกษตรกรมีรายได้กันถ้วนหน้า



ภาพ 4.5 การทำไร่ข้าวโพด

2) การประกอบอาชีพปลูสดัตว์

สัตว์มีเลี้ยงไก่ เป็นไก่พื้นเมือง และโค กระบือ การเลี้ยงแบบปล่อย ให้ไก่หาอาหารกินเองตามทุ่งนา เพราะคนเลี้ยงมีบ้านอาศัยติดทุ่งนา และการเลี้ยงก็เพื่อประกอบอาหารในครัวเรือนเท่านั้น ส่วน โค กระบือ เลี้ยงสำหรับขายพันธุ์ ใช้งานและเพื่อขายเป็นรายได้ของประชาชนในหมู่บ้านบางส่วน

อุตสาหกรรมขนาดเล็ก มีโรงสีข้าว 1 โรง จะสีข้าวทั้งหมู่บ้านดงป่าตันและหมู่บ้านใกล้เคียง สามารถรับสีข้าวได้วันละ 200-250 ถัง

3) การประกอบอาชีพพาณิชยกรรม คือ การประกอบที่เกี่ยวกับการค้าขายการทำธุรกิจในบ้านดงป่าตันจะมีรูปการบริการเพื่อชุมชนเท่านั้น ร้านขายของชำเป็นร้านเล็ก ๆ โดยการเปิดหน้าบ้านขายของจำเป็นเล็กน้อย สำหรับชาวบ้าน เช่น พวกไข่ไก่ ขนม อาหารสำเร็จรูป เครื่องดื่ม ของแช่เย็น ซึ่งมีเพียงร้านเดียวเท่านั้น และรวมทั้งทุกวันศุกร์ทางหมู่บ้านจะมีกิจกรรมทุกวันศุกร์ คือ “ คลองคนเดิน เพลิน OTOP ” ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ชาวบ้านได้นำพืชผลทางการเกษตรที่ปลอดสารพิษมาจำหน่ายตามถนนสองฝั่งเลียบคันคลองส่งน้ำของกรมชลประทานซึ่งผ่านหมู่บ้านและหมู่บ้านใกล้เคียงก็จะนำสินค้ามาจำหน่ายด้วย

4.1.8 สภาพทางสังคม

1) ลักษณะการตั้งบ้านเรือน ทางด้านสังคมที่พบจากการสังเกตจะต้องตั้งถิ่นฐานบ้านเรือนในหมู่บ้านไปตามถนนเส้นทางคมนาคม และถนนของหมู่บ้าน ประกอบด้วยถนนผ่านกลางหมู่บ้าน ถนนซอยในหมู่บ้าน

2) ลักษณะอาคารบ้านเรือน เป็นแบบถาวร แบ่งได้ 3 ประเภท ดังนี้

2.1) บ้านไม้ชั้นเดียวใต้ถุนสูง ชั้นล่างจะโล่ง เพื่ออากาศถ่ายเทได้สะดวก มีแคร่นั่งและที่นอนเล่นเพื่อพักผ่อน และใช้สำหรับทำงานหัตถกรรมที่รับมาทำ เช่น งานแกะสลัก งานฝีมือทำของที่ระลึก หลังคาบ้านมุงด้วยกระเบื้องลอนคู่

2.2) บ้านสองชั้นครึ่งตึกครึ่งไม้ ตึกว่าประเภทแรก มีลักษณะการปลูกสร้างเป็นแบบทันสมัยมากขึ้นมีมาตรฐาน หลังคาบ้านมุงด้วยกระเบื้องลอน

2.3) บ้านตึกชั้นเดียว ลักษณะบ้านหลังคาเป็นแบบหน้าจั่วมุงด้วยกระเบื้องลอนคู่ ฝาบ้านก่อด้วยอิฐบล็อก มีการกั้นเป็นสัดส่วน

4.1.9 ความเชื่อ วัฒนธรรมและขนบธรรมเนียมประเพณีในหมู่บ้าน

1) ด้านความเชื่อ ที่ยังปฏิบัติกันอยู่ ได้แก่ พิธีเลี้ยงผีปู่ย่า พิธีเลี้ยงผีเจ้าที่ พิธีเลี้ยงผีบ้านผีเรือน ในบ้านคงป่าต้นมีศาลเจ้าที่ชาวบ้านให้ความเคารพนับถือ คือศาลเจ้าพ่อบ้าน เป็นศาลคู่บ้านประจำหมู่บ้านมีมานานแล้ว ทุกปี ชาวบ้านจะต้องมาทำพิธีไหว้ผีที่ศาลเจ้านี้เพื่อความร่วมมือเป็นสุข

2) ด้านวัฒนธรรมขนบธรรมเนียมประเพณี ในการเข้าร่วมกิจกรรมทางศาสนาส่วนใหญ่จะเข้าร่วมอย่างพร้อมเพรียงกัน ลักษณะของกิจกรรมที่เป็นประเพณีของสังคมและชุมชนต้องเข้าร่วม คือ การทำบุญที่วัด ผู้สูงอายุมีบทบาทมากในการให้คำแนะนำปรึกษา ประเพณีที่ปรากฏในท้องถิ่นและปฏิบัติติดต่อกันมามิได้ขาด ได้แก่ ประเพณีวันสงกรานต์ วันเข้าพรรษา งานทอดกฐินงานปอยเดือนเก้า

การมีส่วนร่วม พบว่า ประชากรได้มีการรวมตัวกันจัดตั้งกลุ่มต่าง ๆ ขึ้นเพื่อความสะดวกในการทำกิจกรรมและเป็นการให้ประชากรรู้จักทำงานร่วมกันช่วยเหลือเอื้ออาทรซึ่งกันและกัน เรียกว่าประเพณีเอามื้อ (ลงแขก) ที่พบ เช่น กลุ่มอาชีพต่าง ๆ กลุ่มฌาปนกิจสงเคราะห์เป็นกลุ่มที่มีสมาชิกมากที่สุด ส่วนใหญ่ชุมชนจะร่วมกันก่อตั้งกลุ่มขึ้นมาเอง ที่เป็นทางการได้แก่ กลุ่มอาสาสมัครสาธารณสุข (อสม.) และองค์กรที่ชาวบ้านยอมรับและทำประโยชน์แก่ชุมชนมากที่สุด คือ คณะกรรมการหมู่บ้าน (กม.) แลผู้ใหญ่บ้านและสมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบล คือคนที่มีบทบาทมากที่สุดที่ทำให้ชุมชนเกิดการพัฒนาและเปลี่ยนแปลง และวัด คือแหล่งที่ให้ความรู้พื้นฐานทางสังคมและวัฒนธรรมมากที่สุด

ความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนในหมู่บ้านดงป่าสัน ความสัมพันธ์กันจะเป็นแบบปฐมภูมิ (Primary Group) ทั้งนี้ เพราะชาวบ้านต่างมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิด ทำให้ชาวบ้านต่างรักใคร่กันดี การร่วมในการทำกิจกรรมต่าง ๆ จึงมีชาวบ้านต่างพร้อมใจ ร่วมกิจกรรมอย่างพร้อมเพรียงกัน รวมทั้งกิจกรรมต่างในการประกอบอาชีพ จึงมีการรวมกลุ่มกันขึ้นมา

4.2 บริบทของโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพานเชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน

4.2.1 ความเป็นมาของโครงการ

เนื่องจากในปัจจุบันการคมนาคมขนส่งได้มีส่วนสำคัญในการพัฒนาประเทศ รูปแบบการคมนาคมขนส่งในปัจจุบันยังมีข้อจำกัดพอสมควร พื้นที่ห่างไกลที่ต้องพึ่งระบบการขนส่งคมนาคมเดิม ยังมีการเดินทางที่ค่อนข้างยากลำบากและใช้ระยะเวลาในการเดินทางที่นาน และเสี่ยงต่อความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สิน หากได้มีการพัฒนาการขนส่งในรูปแบบใหม่ขึ้นมาที่มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับ จะแก้ปัญหาและน่าจะก่อให้เกิดผลดีในด้านต่างๆ ดังนี้

ระยะเวลาเดินทาง การประหยัดเวลาและเพิ่มความสะดวกสบาย การลดระยะเวลาในการเดินทางและเพิ่มความสะดวกในการเดินทางเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการขนส่ง ทั้งยังเพิ่มความแม่นยำแน่นอนในการขนส่ง ลดการสูญเสียทั้งในด้านต้นทุนการขนส่งและค่าเสียโอกาสเวลาที่ประหยัดได้เพื่อนำไปใช้ในการผลิตและได้ผลผลิตมากยิ่งขึ้น หรืออาจนำไปใช้ในประโยชน์ด้านอื่นมากขึ้น สำหรับประเทศกำลังพัฒนาเวลาที่ประหยัดได้จากการขนส่งสินค้าอาจจะมีค่าสำคัญมากกว่าเพราะการขนส่งสินค้าที่รวดเร็วทำให้ลดการสูญเสียต้นทุนระหว่างการขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งสินค้าเกษตร ซึ่งเป็นสินค้าส่วนใหญ่ และมักเสียหายหากใช้เวลาขนส่งนานเกินไป และที่สำคัญยังทำให้ปัจจัยทุนหลายอย่างสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่มากขึ้น

ต้นทุนค่าใช้จ่าย โครงการคมนาคมทั้งประเภทที่สร้างขึ้นใหม่หรือการปรับปรุงของเดิม ประโยชน์โดยตรงที่มีความสำคัญที่สุดคือสามารถวัดเป็นตัวเงินได้ง่าย ประหยัดค่าใช้จ่ายคือประโยชน์ในรูปของการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางหรือการขนส่งสินค้า ซึ่งผู้ที่จะได้รับประโยชน์โดยตรงคือผู้ใช้บริการของโครงการ การที่ค่าขนส่งลดต่ำลงนั้นส่งผลให้ผู้บริโภคได้รับประโยชน์จากการขนส่งคมนาคมใหม่โดยตรง และหากต้นทุนค่าใช้จ่ายในการคมนาคมที่ถูกลงนั้นจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งแก่สังคมและประเทศชาติ มิใช่แต่เฉพาะกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งเท่านั้น

กระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจ การคมนาคมที่สะดวกย่อมส่งผลต่อการค้าขาย การขนส่งที่รวดเร็วขึ้น ส่งผลให้การค้ากับประเทศเพื่อนบ้านติดต่อกันส่งได้ดียิ่งขึ้น อีกทั้งยังสามารถเอื้อประโยชน์ในด้านการท่องเที่ยว ชุมชนจำนวนมากยังมีทรัพยากรธรรมชาติที่ยังอุดมสมบูรณ์และมีความหลากหลายทางชีวภาพ อีกทั้งการสร้างระบบคมนาคมใหม่ที่สามารถลดระยะเวลา และ

ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง จะก่อให้เกิดการดึงดูดนักท่องเที่ยว และการลงทุนติดต่อกำขายที่สะดวกต่อเนื่องรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยปกติการเดินทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังจังหวัดแม่ฮ่องสอนนั้น ที่นิยมจะเดินทางได้ 2 รูปแบบด้วยกัน คือ โดยสารทางเครื่องบินหรือทางรถยนต์ แต่การเดินทางใน 2 รูปแบบนี้ ก็ยังมีข้อจำกัดบางประการที่ทำให้การเดินทางยังเป็นอุปสรรคอยู่บางประการ คือ

1) การเดินทางโดยสารทางเครื่องบินนั้น ยังมีค่าใช้จ่ายที่สูง และในช่วงเวลาสภาพอากาศที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการเดินทางอาจทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการเดินทางที่นานกว่าเดิม และไม่ว่าอย่างไรก็ตาม เมื่อผนวกกับเวลาที่ต้องใช้เพื่อสำรองที่นั่ง และการมีจำนวนเที่ยวบินไม่มากนัก ทำให้การเดินทางยังต้องใช้เวลานานพอสมควร

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

ดังนั้นบริษัท ปาย เคนเบิ้ล ทรานสปอร์ต จำกัด ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง การขนส่งผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า และเพื่อประโยชน์ทางการท่องเที่ยว บริการและการค้า บริษัทจึงได้ประเมินศึกษาถึงผลกระทบและความเป็นไปได้และผลกระทบที่น่าจะเกิดขึ้นในการที่จะใช้ระบบการขนส่งลำเลียงระหว่างเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ที่มีความคุ้มค่าทางการลงทุน ลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มีความสะดวกในการเดินทางลดการเกิดอุบัติเหตุและเพิ่มมูลค่าในเชิงเศรษฐกิจและสังคม และเศรษฐกิจของทั้งบริษัทและสังคมโดยรวม

4.2.2 วัตถุประสงค์โครงการ

บริษัทมีวัตถุประสงค์ในการดำเนินกิจการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระบบกระเช้า โดยมีเส้นทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังจังหวัดแม่ฮ่องสอน ระยะทางประมาณ 127 กิโลเมตร ใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง 45 นาที โดยบริษัทจะทำการหาความเป็นไปได้ในการศึกษา สำรวจ ออกแบบ และก่อสร้าง โครงการดังกล่าว ตามวัตถุประสงค์ของบริษัทที่กล่าวไว้แล้วนั้นถือเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับบุคคลในท้องถิ่นในการเดินทาง ตลอดจนเคลื่อนย้ายขนส่งสินค้า อีกทั้งยัง

สามารถเอื้อประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ตลอดจนเป็นการลดระยะเวลา ค่าใช้จ่าย ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การเกิดอุบัติเหตุจากการคมนาคมประเภทอื่น ๆ ได้เป็นอย่างดี

4.2.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1 เพื่อลดระยะเวลาในการเดินทางและการขนส่งสินค้า ทำให้เกิดการคมนาคมขนส่งในรูปแบบใหม่ที่มีทั้งความสะดวกสบายและมีประสิทธิภาพประหยัดเวลาและค่าใช้จ่าย
- 2 เพื่อให้เกิดการกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจ ส่งเสริมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศและรองรับการขยายตัวในด้านการค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านที่จะมีการขยายตัวในอนาคต
- 3 เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในท้องที่ในการเดินทางคมนาคมขนส่งและเพิ่มมูลค่าการค้า ซึ่งจะก่อให้เกิดผลทางเศรษฐกิจและสังคม

4.2.4 วิธีการดำเนินงาน

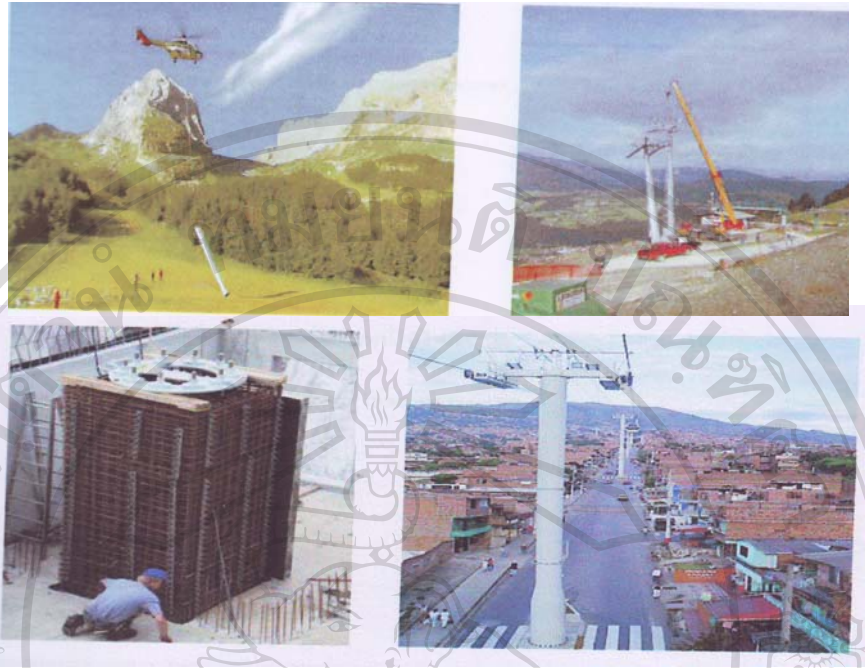
องค์ประกอบของโครงการ

โครงการก่อสร้างกระเช้าลอยฟ้า กำหนดเส้นทางเริ่มจากที่สถานีบ้านดงป่าล้าน อำเภอแม่แตง จังหวัดเชียงใหม่ ประมาณหลักกิโลเมตร 34 ของถนนสายเชียงใหม่ – ฝาง ตรงไปยังสถานีอำเภอป่าข่า สถานีอำเภอปางมะผ้า สถานีคอยก้างบอกไฟ อำเภอปางมะผ้า และสถานีปลายทางที่บ้านปางหมู อำเภอเมือง จังหวัดแม่ฮ่องสอน และหมู่บ้านปางแสงทองนั้นเป็นหมู่บ้านอยู่ในแนวเส้นทางที่ผาดผ่านของสายพาน ซึ่งมีจุดสำหรับการก่อสร้างเสาอยู่ 2 คือจุดหมายเลขเสา MP05 ลักษณะของเสา คือ สถานี Pulley ซึ่งจะทำการก่อสร้างในพื้นที่ป่าชุมชน คอยใต้ 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 4.6 ลักษณะตัวอย่างการก่อสร้างเสารับสายเคเบิล

ที่มา: บริษัท ปาย เคเบิล ทรานสปอร์ต จำกัด, พฤศจิกายน 2550

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 เครื่องมือช่างต่าง ๆ

2.3.2 วัสดุสิ้นเปลือง

3) งานก่อสร้าง

ในการก่อสร้างโครงการฯ แนวทางปฏิบัติในการดำเนินการ รายละเอียดดังนี้

3.1) การสำรวจและออกแบบ ตามแนวเส้นทาง โดย 3 วิธี คือ

1) แผนที่

2) ดาวเทียม

3) เจ้าหน้าที่เดินสำรวจ ประกอบด้วย บุคลากร จำนวน 2 ทีม ๆ ละ 6 คน รถยนต์

ขับเคลื่อน 4 ล้อ จำนวน 2 คัน อากาศยานปีกหมุน จำนวน 1 ลำ และบอลลูน

3.2) การวางผังและแนวในการก่อสร้าง

เพื่อการก่อสร้างเสาและสถานที่สำหรับวางสายเคเบิลตลอดทั้งโครงการฯ จำนวน 128 ต้น โดยกำหนดให้มีการติดตั้งเสาครั้งละ 25 ต้น ทั้งนี้ต้องขึ้นอยู่กับสภาพภูมิประเทศ และภูมิอากาศให้อำนวยให้เจ้าหน้าที่ดำเนินการก่อสร้างติดตั้งเสาเคเบิล โดยใช้แรงงานและผู้ชำนาญการประมาณ 25 คน ในการติดตั้งเสาเคเบิลจำนวน 1 ต้น ในกรณีเสาเคเบิลที่อยู่ใกล้ถนน หรือเส้นทางคมนาคมลำเลียงวัสดุอุปกรณ์ได้สะดวก 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

พื้นที่ราบ ใช้วิธีการลำเลียงโดยใช้แรงงานดึงเชือกนำสายเคเบิล เพื่อลากผ่านพื้นที่ต่าง ๆ โดยไม่ไปรบกวนชาวบ้านและพื้นที่เกษตร พื้นที่สูงชัน ใช้วิธีการลำเลียงโดยอากาศยานปีกหมุนดึงลากเชือกนำไปพาดบนเสาแล้วจึงนำเคเบิลที่จะใช้งานจริงพาดตามเชือกนำ โดยจะต้องมีผู้ชำนาญการในด้านการต่อสายเคเบิลเป็นผู้ควบคุมดูแลอย่างใกล้ชิดเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานของสมาคมเคเบิลโลกเท่านั้น

4) การลำเลียงวัสดุอุปกรณ์

บริษัท ปาย เคเบิล ทรานสปอร์ต จำกัด จะทำการลำเลียงวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในโครงการฯ จากท่าเรือกรุงเทพฯ โดยใช้เส้นทางผ่านสายเอเชียฯ มายังจุดพักที่ บริษัท เอ็นทรีพี้ จำกัด จังหวัดเชียงใหม่ เพื่อรอการลำเลียงตามเส้นทางที่จะก่อสร้าง การลำเลียงโดยรถบรรทุกจะใช้

สำหรับจุดก่อสร้างที่อยู่ในบริเวณถนนเข้าถึง ส่วนจุดก่อสร้างที่ไม่สามารถให้การลำเลียงผ่านถนน ได้อาจมีความจำเป็นที่จะต้องใช้อากาศยานปีกหมุนในการลำเลียง ซึ่งวัสดุอุปกรณ์ส่วนใหญ่เป็น วัสดุที่ใช้ประกอบสำเร็จ ดังนั้นจึงทำให้มีเศษวัสดุเหลือตกค้างในพื้นที่ก่อสร้างเป็นจำนวนน้อย ซึ่งผู้รับเหมาจะมีหน้าที่ในการเก็บกวาดทำความสะอาดให้น้ำอยู่ในสภาพเรียบร้อย

5) ระบบความปลอดภัยในโครงการ

5.1 สถานี

1) โครงสร้างของอาคารสถานีและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ได้รับการ ออกแบบตามมาตรฐานและกฎหมายของท้องถิ่น การออกแบบตัวสถานีต้องคำนึงถึงแรงดึงของสาย เกล็ดและแรงของแผ่นดินไหวที่กระทำต่อตัวสถานีด้วย

2) พื้นที่ที่ผู้โดยสารสามารถเข้าถึง

2.1) พื้นที่เข้าคิวในแต่ละสถานีมีความจุพอที่จะสามารถรับผู้โดยสารใน จำนวนที่สูงที่สุดได้ เพื่อให้เกิดการต่อเนื่องในการขนผู้โดยสาร

2.2) ผังทางเข้าและออกของสถานีเอื้อให้เกิดความต่อเนื่องในการขนถ่าย ผู้โดยสาร แม้ในตอนที่มียานผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุด

3) พื้นที่หวงห้าม

3.1) พื้นที่หวงห้ามสำหรับผู้โดยสาร คือ บริเวณห้องเครื่องจักรหรือบริเวณ ที่เครื่องจักรกำลังทำงาน

3.2) เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ มีระบบลดและป้องกันการเกิดเสียงอย่าง เพียงพอ ระบบเพียงพอต้องเป็นระบบที่สามารถป้องกันความเสียหายจากสภาวะอากาศ

4) พื้นที่ขนถ่ายผู้โดยสาร

พื้นที่ในการขนถ่ายผู้โดยสาร คือ บริเวณที่ผู้โดยสารนั้นอยู่ในสภาวะที่อยู่ กับที่และมีบริเวณเพียงพอสำหรับจำนวนผู้โดยสารในอัตราเฉลี่ย

5) ระบบไฟส่องสว่างฉุกเฉิน

ระบบไฟส่องสว่างฉุกเฉินต้องมีจำนวนที่มากพอและสามารถสำรองไฟ ส่องสว่างได้นานพอในเหตุการณ์ฉุกเฉิน หรือเมื่อเกิดอัคคีภัย

6) ป้ายสัญลักษณ์

ป้ายสัญลักษณ์ต่าง ๆ อยู่ในสภาพที่ดี ข้อความในป้ายสัญลักษณ์ต้องบอก ถึงการระวังภัยจากเครื่องจักรที่กำลังขับเคลื่อน สีของพื้นหลัง เช่น สีเหลืองหรือสีแดง จะใช้ในป้าย ที่บ่งบอกที่ร้ายแรงกว่าที่อื่น

5.2 ระบบไฟฟ้าหลัก

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

6) เสาที่รับเคเบิล

เสาที่รับเคเบิลแต่ละเสามีระยะห่างระหว่างประมาณ 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. บ้านมิ่งชุมเย็น
7. บ้านปางมะเสา
8. บ้านแม่แมม
9. บ้านปางล้าน
10. บ้านแม่เสา

6.2) จังหวัดแม่ฮ่องสอน

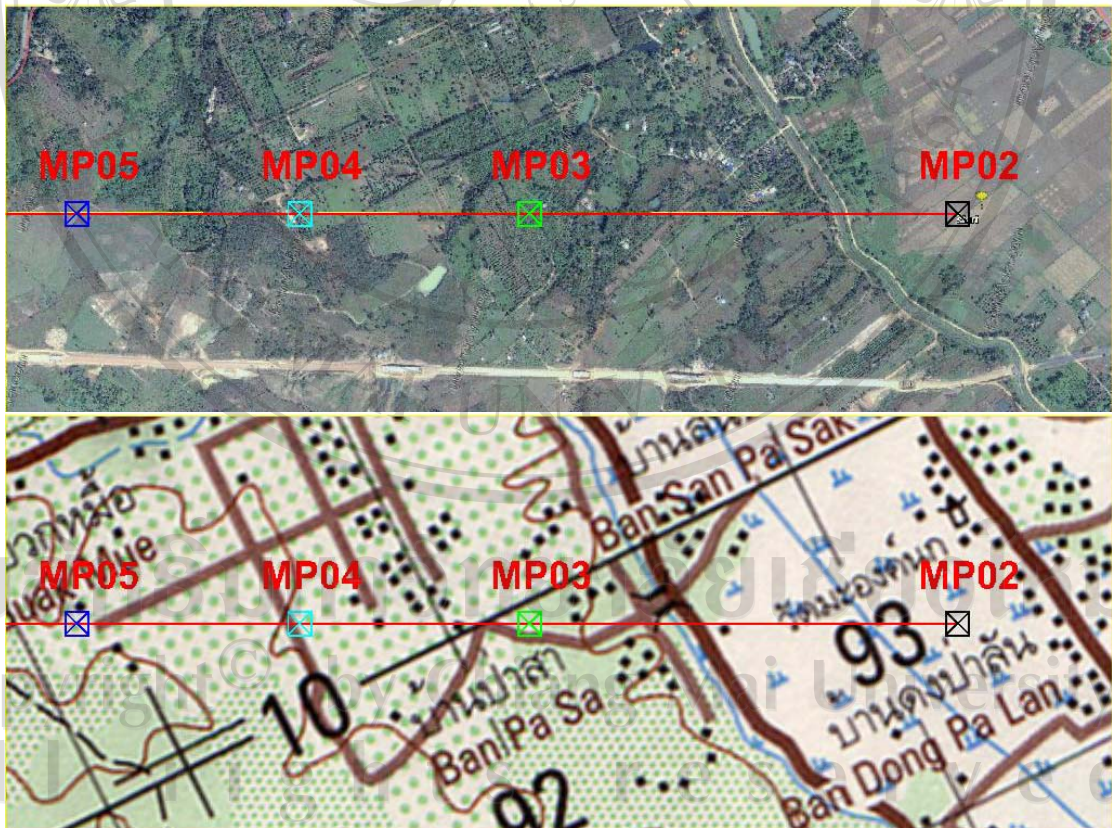
1. ดอยแม่ยะ
2. บ้านแม่ปิงน้อย
3. บ้านท่าปาย
4. บ้านแม่ปิง
5. บ้านสบแพม
6. บ้านตีนธาตุ
7. บ้านแพมกลาง

ลิขสิทธิ์ © โดย Chiang Mai University

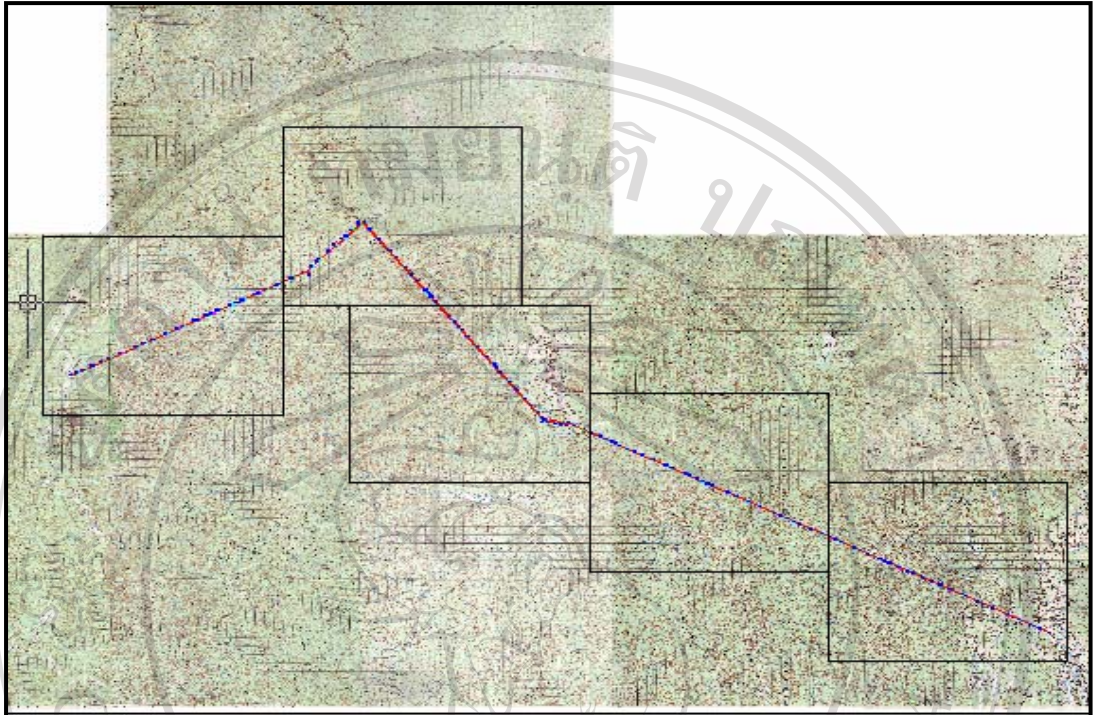
All rights reserved

8. บ้านแพมป่าหมาก
9. บ้านแพมบก
10. บ้านยะโป้
11. บ้านน้ำริน
12. บ้านแม่หมูลิซอ
13. บ้านน้ำบ่อสะเป่
14. บ้านสบป่อง
15. คอยก้างบอไฟ
16. บ้านปางหมู

ทั้งนี้หมู่บ้านดงป่าลันเป็นจุดก่อสร้างสถานีต้นทางของโครงการก่อสร้างระบบขนส่งด้วยสายพาน เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน ที่จุด MP 02 แสดงบนแผนที่ตั้งเสาจากพื้นที่ได้ดังนี้



ภาพ 4.7 แสดงที่ตั้งพื้นที่ก่อสร้างสถานีต้นทางหมู่บ้านดงป่าลัน ที่จุด MP20



ภาพ 4.8 แสดงภาพรวมแผนที่ตั้งของโครงการฯ
ที่มา: บริษัท ปาย เคเบิล ทรานสปอร์ต จำกัด, พฤศจิกายน 2550

ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved

4.3 ผลกระทบด้านคุณภาพชีวิตจากการสร้างสถานีขนส่งด้วยระบบสายพาน เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน

การศึกษาผลกระทบด้านคุณภาพชีวิตจากการสร้างสถานีขนส่งด้วยระบบสายพาน เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ในพื้นที่บ้านดงป่าล้าน ได้แบ่งประเด็นออกเป็น 3 ประเด็นได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับผู้ตอบ

ตอนที่ 2 สภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

ตอนที่ 3 ระดับความคิดเห็นด้านผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความกังวล

ตอนที่ 1 ข้อมูลเบื้องต้นของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามข้อมูลเบื้องต้น

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	64	68.8
หญิง	29	31.2
รวม	93	100.0
อายุ		
20-30 ปี	13	14.0
31-40 ปี	31	33.3
41-50 ปี	28	30.1
51 ปีขึ้นไป	21	22.6
รวม	93	100.0
การศึกษา		
ประถมศึกษา	53	57.0
มัธยม/อนุปริญญา	30	32.3
ปริญญาตรี/สูงกว่า	10	10.8
รวม	93	100.0
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
น้อยกว่า 10,000 บาท	77	82.8
10,000-20,000 บาท	15	16.1
มากกว่า 20,000 บาท	1	1.1
รวม	93	100.0

ตารางที่ 1 (ต่อ)

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
สถานภาพ		
โสด	13	14.0
แต่งงาน	67	72.0
หย่า/หม้าย	13	14.0
รวม	93	100.0

จากตารางที่ 1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นชาย จำนวน 64 คน คิดเป็นร้อยละ 68.8 และเป็นหญิง จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 31.2 โดยส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 31-40 ปี จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 33.3 รองลงมา มีอายุ 41-50 ปี จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 30.1 ด้านการศึกษาส่วนใหญ่จบระดับประถมศึกษา จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 57.0 รองลงมาจบ ระดับมัธยมศึกษา/อนุปริญญา จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 32.3 ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนน้อยกว่า 10,000 บาท จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 82.8 รองลงมา 10,000-20,000 บาท จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 16.1 ส่วนใหญ่แต่งงานแล้ว จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 72.0 รองลงมาเป็นโสดกับหย่า/หม้าย จำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามอาชีพ

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
งานหลัก		
เกษตร/เลี้ยงสัตว์	46	49.5
รับจ้าง/ข้าราชการ	37	39.8
ค้าขาย	7	7.5
อื่นๆ	3	3.2
รวม	93	100.0
งานรอง		
รับจ้าง/ทอผ้า	65	69.9
ค้าขาย	18	19.4
อื่นๆ	10	10.8
รวม	93	100.0

จากตารางที่ 2 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอาชีพหลัก คือ เกษตรกรรม/เลี้ยงสัตว์ จำนวน 46 คน คิดเป็นร้อยละ 49.5 รองลงมาคือรับจ้างข้าราชการจำนวน 37 คน คิดเป็นร้อยละ 39.8 ส่วนอาชีพรอง ส่วนใหญ่รับจ้างทั่วไป/ทอผ้า จำนวน 65 คน คิดเป็นร้อยละ 69.9 รองลงมาคือ ค้าขาย จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 19.4 ตามลำดับ

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการถือครองที่ดิน

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
การถือครองที่ดินที่อยู่อาศัย		
ไม่แสดงความคิดเห็น	2	2.2
ไม่มี	16	17.2
น้อยกว่า 1 ไร่/1-2 ไร่	62	66.7
มากกว่า 2 ไร่	13	14.0
รวม	93	100.0
สภาพการใช้ที่ดินทำ		
การเกษตร	13	14.0
ไม่มี	31	33.3
มีที่ดินเป็นของตนเอง	49	52.7
เช่าที่ดินของผู้อื่นทำ	93	100.0
รวม		
การถือครองที่ดินทำ		
การเกษตร	4	4.3
ไม่แสดงความคิดเห็น	16	17.2
ไม่มี	30	32.3
น้อยกว่า 1 ไร่/1-2 ไร่	43	46.2
มากกว่า 2 ไร่	93	100.0
รวม		

จากตารางที่ 3 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ถือครองที่ดินที่อยู่อาศัยน้อยกว่า 1 ไร่/1-2 ไร่ จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 66.7 รองลงมาคือ ไม่มีที่ดินที่ถือครอง จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 17.2 โดยสภาพการใช้ที่ดินทำการเกษตร ส่วนใหญ่เช่าที่ดินของผู้อื่นทำ จำนวน 49 คน

คิดเป็นร้อยละ 52.7 รองลงมาคือ มีที่ดินเป็นของตนเอง จำนวน 31 คน คิดเป็นร้อยละ 33.3 ส่วนการถือครองที่ดินทำการเกษตรนั้น ส่วนใหญ่ถือครองมากกว่า 2 ไร่ จำนวน 43 คน คิดเป็น ร้อยละ 46.2 รองลงมาน้อยกว่า 1 ไร่/1-2 ไร่ จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 32.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามฐานะทางเศรษฐกิจ

ฐานะทางเศรษฐกิจ	จำนวน (N=93)	ร้อยละ
รายได้ต่อปี		
ไม่ถึง 10,000 บาท	3	3.2
น้อยกว่า 30,000 บาท	54	58.1
30,000–50,000 บาท	17	18.3
50,000 บาทขึ้นไป	18	19.4
-	1	1.1
รวม	93	100.0
ระดับทางเศรษฐกิจของครอบครัว		
ยากจน	15	16.1
พอมีพอกิน/ฐานะปานกลาง	77	82.8
ร่ำรวย	1	1.1
รวม	93	100.0
ระดับทางเศรษฐกิจของประชาชนในหมู่บ้าน		
ยากจน	11	11.8
พอมีพอกิน/ฐานะปานกลาง	82	88.2
รวม	93	100.0

จากตารางที่ 4 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีรายได้ต่อปีน้อยกว่า 30,000 บาท จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 58.1 รองลงมามีรายได้ต่อปี 50,000 บาทขึ้นไป จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 19.4 โดยส่วนใหญ่ครอบครัวของผู้ตอบแบบสอบถาม มีฐานะพอมีพอกิน จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 82.8 รองลงมามีฐานะยากจน จำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 16.1 ในขณะที่ฐานะทางเศรษฐกิจของประชาชนในหมู่บ้าน ส่วนใหญ่มีฐานะพอมีพอกิน จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 88.2

รองลงมามีฐานะยากจน จำนวน 11 คน คิดเป็นร้อยละ 11.8 ตามลำดับ จึงเห็นว่าประชาชนมีอาชีพ
ทำนาทำสวน เมื่อว่างก็รับจ้างทำงานทั่วไป ฐานะอยู่ในระดับพอกินพอใช้

ตอนที่ 2 สภาพคุณภาพชีวิต

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามการรับรู้ข่าวสาร

การรับรู้	จำนวน (N=93)	ร้อยละ
การรับรู้เรื่องการก่อสร้าง สถานีกระเช้าลอยฟ้าในพื้นที่ หมู่บ้าน	83	89.2
ทราบ	10	10.8
ไม่ทราบ	93	100.0
รวม		
แหล่งข่าวที่แจ้งให้ทราบ		
สื่อมวลชน	22	23.7
ผู้นำชุมชน	71	76.3
หน่วยงานของรัฐ	17	18.3
ประชาชนทั่วไป	20	21.5
รวม	130	100.0

จากตารางที่ 5 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถาม ทราบข่าวเกี่ยวกับการก่อสร้างสถานีกระเช้า
ลอยฟ้า จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 89.2 และไม่ทราบข่าว จำนวน 10 คน คิดเป็นร้อยละ 10.8
โดยส่วนใหญ่ทราบข่าวจากผู้นำชุมชน จำนวน 71 คน คิดเป็นร้อยละ 76.3 รองลงมา ทราบข่าวจาก
สื่อมวลชน จำนวน 22 คน คิดเป็นร้อยละ 23.7 ตามลำดับ จากการประชาสัมพันธ์โครงการที่ส่งถึง
ผู้นำชุมชน ทำให้ประชาชนส่วนใหญ่ได้รับข่าวสารจากผู้นำของตน และได้รับข่าวสารจาก
หน่วยงานของรัฐน้อย เพราะโครงการมีการประชาสัมพันธ์ผ่านหน่วยงานของรัฐน้อยมาก

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามความคิดเห็นเกี่ยวกับการสร้าง
สถานีกระเช้าลอยฟ้า

ความคิดเห็น	จำนวน (N=93)	ร้อยละ
ท่านเห็นด้วยกับการสร้างสถานีกระเช้าลอยฟ้าในหมู่บ้าน		
เห็นด้วย	82	88.2
ไม่เห็นด้วย	3	3.2
ไม่แสดงความคิดเห็น	8	8.6
รวม	93	100.0
ผลที่จะเกิดกับประชาชนในหมู่บ้าน		
ดี	77	82.8
ไม่ดี	3	3.2
ไม่แสดงความคิดเห็น	13	14.0
รวม	93	100.0
ผลที่จะเกิดกับเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของหมู่บ้าน		
ดีขึ้น	75	80.6
เลวลง	3	3.2
ไม่แสดงความคิดเห็น	15	16.1
รวม	93	100.0
ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของชาวบ้าน		
ปลอดภัย	69	74.2
ไม่ปลอดภัย	3	3.2
ไม่แสดงความคิดเห็น	21	22.6
รวม	93	100.0
การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ของชาวบ้าน		
เปลี่ยนแปลง	77	82.8
ไม่เปลี่ยนแปลง	3	3.2
ไม่แสดงความคิดเห็น	13	14.0
รวม	93	100.0

ตารางที่ 6 (ต่อ)

ความคิดเห็น	จำนวน (N=93)	ร้อยละ
ด้านที่มีการเปลี่ยนแปลง		
ดีขึ้น	77	82.8
เลวลง	3	3.2
ไม่แสดงความคิดเห็น	13	14.0
รวม	93	100.0
ถ้ามีกระแสชาลวยฟ้าเกิดขึ้นในพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่- แม่ฮ่องสอน ท่านมีความภูมิใจหรือไม่		
มีความภูมิใจ	75	80.6
ไม่มีความภูมิใจ	1	1.1
เฉย ๆ	17	18.3
รวม	93	100.0
การมีกระแสชาลวยฟ้าจะเป็นสิ่งทำให้จังหวัดเชียงใหม่มี ชื่อเสียงขึ้นอีกระดับหนึ่งหรือไม่		
มี	76	81.7
ไม่มี	2	2.2
ไม่แสดงความคิดเห็น	15	16.1
รวม	93	100.0

จากตารางที่ 6 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เห็นด้วยกับการสร้างสถานีกระแสชาลวยฟ้า จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 88.2 และที่ไม่เห็นด้วย จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3.2 ส่วนที่ไม่แสดงความคิดเห็น มีจำนวน 8 คน คิดเป็นร้อยละ 8.6 โดยเห็นว่าเกิดผลดีต่อประชาชนในหมู่บ้าน จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 82.8 และเห็นว่าไม่เกิดผลดี จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3.2 ส่วนที่ไม่แสดงความคิดเห็น มีจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 นอกจากนี้ยังเห็นว่าสภาพเศรษฐกิจและสภาพความเป็นอยู่ของหมู่บ้านจะดีขึ้น จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 80.6 และเห็นว่าก่อให้เกิดผลเลวลง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3.2 ส่วนที่ไม่แสดงความคิดเห็น มีจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 16.1 และเห็นว่าการสร้างสถานีกระแสชาลวยฟ้าจะทำให้เกิดความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของชาวบ้าน จำนวน 69 คน คิดเป็นร้อยละ 74.2 และเห็นว่าไม่ปลอดภัย จำนวน 3 คน คิดเป็น

ร้อยละ 3.2 ส่วนที่ไม่แสดงความคิดเห็น มีจำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 22.6 นอกจากนี้ยังก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชน จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 82.8 และเห็นว่าไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง จำนวน จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3.2 ส่วนที่ไม่แสดงความคิดเห็น มีจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 ในส่วนของการเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เห็นว่าการเปลี่ยนแปลงที่ดีขึ้น จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 82.8 และเห็นว่าเลวลง จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 3.2 ส่วนที่ไม่แสดงความคิดเห็น มีจำนวน 13 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 นอกจากนี้ส่วนใหญ่มีความภูมิใจ จำนวน 75 คน คิดเป็นร้อยละ 80.6 และ ที่ไม่มีความภูมิใจ จำนวน 1 คน คิดเป็นร้อยละ 1.1 ส่วนที่ไม่แสดงความคิดเห็น มีจำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 18.3 โดยส่วนใหญ่เห็นว่าการมีกระแสชาลอยฟ้าเป็นการทำให้จังหวัดเชียงใหม่ มีชื่อเสียงขึ้นอีกระดับ จำนวน 76 คน คิดเป็นร้อยละ 81.7 และเห็นว่าไม่มีส่วน จำนวน 2 คน คิดเป็นร้อยละ 2.2 ส่วนที่ไม่แสดงความคิดเห็น มีจำนวน 15 คน คิดเป็นร้อยละ 16.1 ตามลำดับ

ตอนที่ 3 ระดับความเห็นในด้านผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและความกังวล ที่เกี่ยวกับการก่อสร้างสถานีกระเช้าลอยฟ้า

ตารางที่ 7 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความกังวลในช่วงเวลาระหว่างการก่อสร้าง

ความกังวลระหว่างการก่อสร้าง	\bar{X}	S.D.	ระดับ
1. ปัญหาการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง	1.97	1.02	น้อย
2. ปัญหาความดังของเสียงที่เกิดจากการก่อสร้าง	2.23	0.89	น้อย
3. ปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดจากการก่อสร้าง	2.32	1.03	น้อย
4. ปัญหาการเพิ่มปริมาณขยะและของเสียในชุมชน	2.42	1.00	น้อย
5. ปัญหาการใช้น้ำอุปโภค/บริโภค เพื่อการเกษตร	2.40	1.03	น้อย
6. ปัญหาการเพิ่มปริมาณของยานพาหนะในชุมชน	2.45	1.18	น้อย
7. ปัญหาการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะ	2.47	1.05	น้อย
8. ปัญหาการย้ายถิ่นเข้ามาทำมาหากินในชุมชน	2.47	1.05	น้อย
9. ปัญหาอาชญากรรม เช่น การลักทรัพย์ ว่างราว ชิง ทรัพย์ และการปล้นทรัพย์ หรือความผิดอื่น ๆ	2.29	0.99	น้อย
10. ปัญหาความขัดแย้งระหว่างบุคคลในชุมชนที่เกิดขึ้น	2.16	0.97	น้อย
11. ปัญหาการจ้างแรงงานต่างถิ่นของผู้ประกอบการ	2.39	1.00	น้อย

ตารางที่ 7 (ต่อ)

ความกังวลระหว่างการก่อสร้าง	\bar{X}	S.D.	ระดับ
12. ปัญหาการจ้างแรงงานต่างด้าวของผู้ประกอบการ	2.57	1.09	น้อย
13. ปัญหาการจัดระเบียบของพื้นที่ชุมชน	2.38	1.19	น้อย
14. ปัญหาจำนวนนักท่องเที่ยวที่อาจเพิ่มหรือลดลง	2.26	1.05	น้อย
15. ปัญหาทางการตลาด การค้าขายสินค้าในชุมชน	2.20	1.23	น้อย
16. ปัญหาการใช้พลังงาน เช่น ไฟฟ้า น้ำมันเชื้อเพลิง	2.43	1.10	น้อย
17. ปัญหาความปลอดภัยที่อาจจะระบาคในชุมชน	2.61	1.19	ปานกลาง
18. ปัญหาเด็กเร่ร่อนที่จะมีขึ้นในพื้นที่	2.28	1.16	น้อย
19. ปัญหาขอทานที่จะมาสร้างปัญหาและรบกวน	2.16	1.03	น้อย
20. ปัญหาการบุกรุกเข้าไปในพื้นที่สาธารณะ เพื่อทำการค้าหรือที่พักอาศัย	2.26	1.17	น้อย
21. ปัญหาการส่งเสริมสร้างงานฝีมือ/หัตถกรรมในชุมชน	2.19	1.12	น้อย
22. ปัญหาด้านภูมิทัศน์ของชุมชน	2.23	1.09	น้อย
23. ปัญหาทางสถานที่ที่เคารพนับถือ (ทางศาสนา/ สถาน โบราณ/สิ่งศักดิ์สิทธิ์) ในพื้นที่	2.29	1.23	น้อย
24. ปัญหาสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติของชุมชน	2.17	1.04	น้อย
25. ปัญหาด้านศักยภาพขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ในการจัดการกับปัญหาสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ภายในเขต ที่รับผิดชอบ	2.22	1.27	น้อย
รวม	2.31	1.09	น้อย

จากตารางที่ 7 พบว่า โดยภาพรวม ความกังวลของผู้ตอบแบบสอบถามในการก่อสร้าง
สถานีกระเช้าลอยฟ้า ในระหว่างการก่อสร้าง ส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย ($\bar{x} = 2.31$, S.D.=1.09) เมื่อ
พิจารณาในรายละเอียดแล้ว พบว่า มีความกังวลในเรื่อง ปัญหาความปลอดภัยที่อาจจะระบาคในชุมชน
($\bar{x} = 2.61$, S.D.=1.19) รองลงมาคือ กังวลในเรื่อง ปัญหาการจ้างแรงงานต่างด้าวของผู้ประกอบการ

($\bar{x}=2.57$, S.D.=1.09) และปัญหาการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะและปัญหาการย้ายถิ่นเข้ามาทำมาหากินในชุมชน ($\bar{x}=2.47$, S.D.=1.05) ตามลำดับ

ตารางที่ 8 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความกังวลในช่วงเวลาระหว่างดำเนินการประกอบธุรกิจเมื่อมีสถานีกระแสไฟฟ้าแล้ว

ความกังวลเมื่อสร้างสถานีกระแสไฟฟ้าเสร็จแล้ว	\bar{X}	S.D.	ระดับ
1. ปัญหาการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ในการประกอบกิจการ	2.03	1.07	น้อย
2. ปัญหาความดังของเสียงที่เกิดจากการประกอบกิจการ	2.29	1.04	น้อย
3. ปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดจากการประกอบกิจการ	2.27	1.18	น้อย
4. ปัญหาการเพิ่มปริมาณขยะและของเสียในชุมชน	2.43	1.06	น้อย
5. ปัญหาการใช้น้ำอุปโภค/บริโภคเพื่อการเกษตร	2.41	1.06	น้อย
6. ปัญหาการเพิ่มปริมาณของยานพาหนะในชุมชน	2.44	1.07	น้อย
7. ปัญหาการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะ	2.42	1.09	น้อย
8. ปัญหาการย้ายถิ่นเข้ามาทำมาหากินในชุมชน	2.38	1.08	น้อย
9. ปัญหาอาชญากรรม เช่น การลักทรัพย์ ว่างราว ชิงทรัพย์และ การปล้นทรัพย์ หรือความผิดอื่น ๆ	2.34	1.22	น้อย
10. ปัญหาความขัดแย้งระหว่างบุคคลในชุมชนที่เกิดขึ้น	2.19	1.08	น้อย
11. ปัญหาการจ้างแรงงานต่างถิ่นของผู้ประกอบการ	2.56	1.07	น้อย
12. ปัญหาการจ้างแรงงานต่างด้าวของผู้ประกอบการ	2.62	1.11	ปานกลาง
13. ปัญหาการจัดระเบียบของพื้นที่ชุมชน	2.33	1.16	น้อย
14. ปัญหาจำนวนนักท่องเที่ยวที่อาจเพิ่มหรือลดลง	2.14	1.12	น้อย
15. ปัญหาทางการตลาด การค้าขายสินค้าในชุมชน	2.15	1.06	น้อย
16. ปัญหาการใช้พลังงาน เช่น ไฟฟ้า น้ำมันเชื้อเพลิง	2.29	1.04	น้อย
17. ปัญหาความปลอดภัยที่อาจจะระบอบในชุมชน	2.32	1.14	น้อย
18. ปัญหาเด็กเร่ร่อนที่จะมีขึ้นในพื้นที่	2.15	1.08	น้อย
19. ปัญหาขอทานที่จะมาสร้างปัญหาและรบกวนนักท่องเที่ยว	2.14	1.14	น้อย
20. ปัญหาการบุกรุกเข้าไปในพื้นที่สาธารณะ เพื่อทำการค้าหรือที่พักอาศัย	2.16	1.07	น้อย

ตารางที่ 8 (ต่อ)

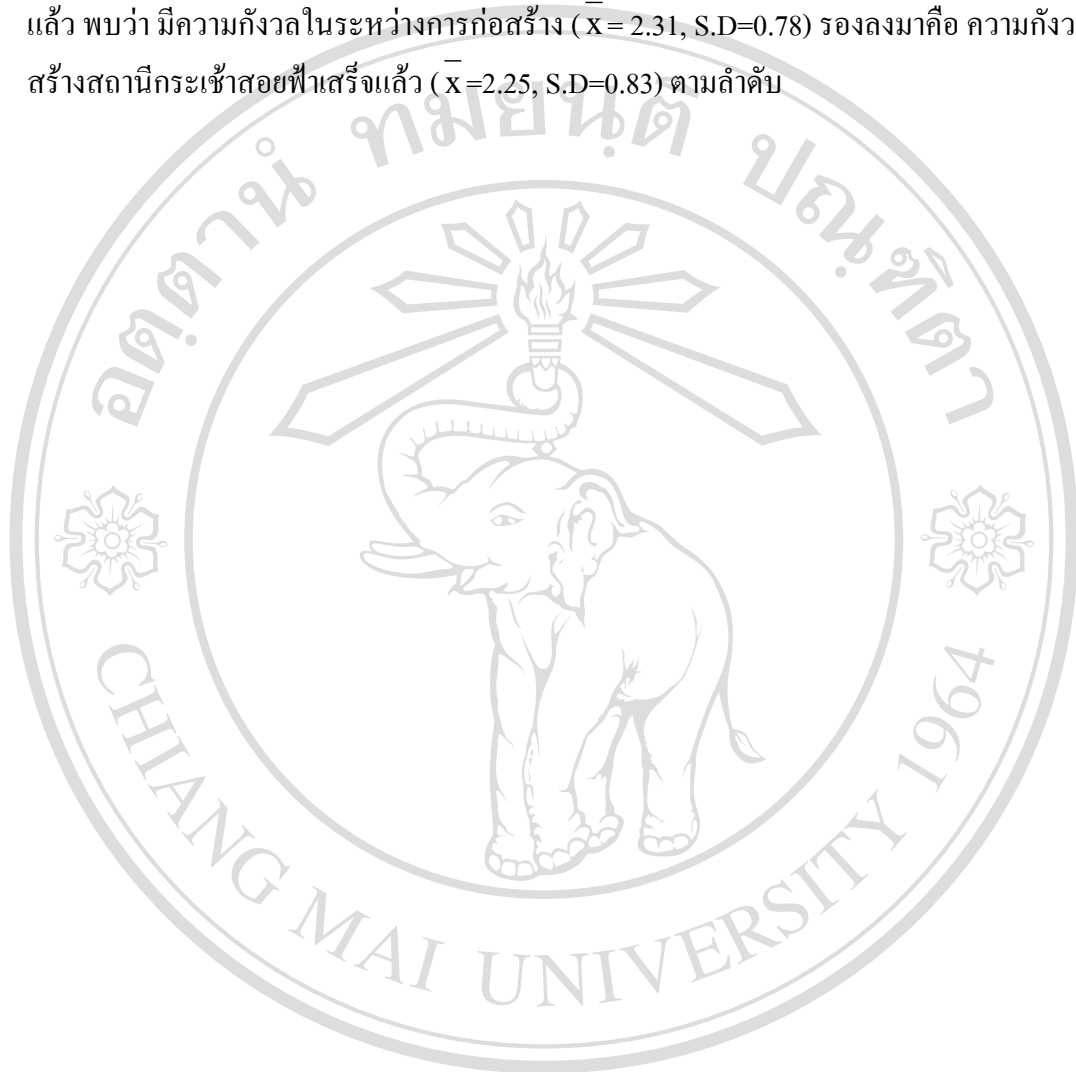
ความกังวลเมื่อสร้างสถานีกระเช้าสอยฟ้าเสร็จแล้ว	\bar{X}	S.D.	ระดับ
21. ปัญหาการส่งเสริมสร้างงานฝีมือ/หัตถกรรมในชุมชน	1.99	1.01	น้อย
22. ปัญหาด้านภูมิทัศน์ของชุมชน	2.03	1.02	น้อย
23. ปัญหาทางสถานที่ที่เคาระพ่นบลิ้อ (ทางศาสนา/ สถาน โบราณ/สิ่งศักดิ์สิทธิ์) ในพื้นที่	2.08	1.20	น้อย
24. ปัญหาสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติของชุมชน	2.06	1.01	น้อย
25. ปัญหาด้านศักยภาพขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่น ในการจัดการกับปัญหาสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ภายในเขต ที่รับผิดชอบ	2.05	1.16	น้อย
รวม	2.25	1.09	น้อย

จากตารางที่ 8 พบว่า โดยภาพรวม ความกังวลของผู้ตอบแบบสอบถามในระหว่างดำเนินการประกอบธุรกิจ ส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย ($\bar{x} = 2.25, S.D.=1.09$) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดแล้ว พบว่า มีความกังวลในเรื่อง ปัญหาการจ้างแรงงานต่างด้าวของผู้ประกอบการ ($\bar{x} = 2.62, S.D.=1.11$) รองลงมาคือ กังวลในเรื่อง ปัญหาการจ้างแรงงานท้องถิ่นของผู้ประกอบการ ($\bar{x} = 2.56, S.D.=1.07$) และ ปัญหาการเพิ่มปริมาณของยานพาหนะในชุมชน ($\bar{x} = 2.44, S.D.=1.07$) ตามลำดับ

ตารางที่ 9 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความกังวล ในภาพรวมที่เกี่ยวกับการก่อสร้างสถานีกระเช้าสอยฟ้า

ความกังวล	\bar{X}	S.D.	ระดับ
ความกังวลระหว่างการก่อสร้าง	2.31	0.78	น้อย
ความกังวลเมื่อสร้างสถานีกระเช้าสอยฟ้าเสร็จแล้ว	2.25	0.83	น้อย
รวม	2.28	0.81	น้อย

จากตารางที่ 9 พบว่า โดยภาพรวม ความกังวลของผู้ตอบแบบสอบถามในการก่อสร้าง
สถานีกระเช้าลอยฟ้า ส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย ($\bar{x}=2.28$, S.D=0.81) เมื่อพิจารณาในรายละเอียด
แล้ว พบว่า มีความกังวลในระหว่างการก่อสร้าง ($\bar{x}=2.31$, S.D=0.78) รองลงมาคือ ความกังวลเมื่อ
สร้างสถานีกระเช้าลอยฟ้าเสร็จแล้ว ($\bar{x}=2.25$, S.D=0.83) ตามลำดับ



ลิขสิทธิ์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
Copyright© by Chiang Mai University
All rights reserved