

นิพนธ์ต้นฉบับ

ทัศนคติของประชาชนบริเวณรอบแนวเส้นทางต่อโครงการทางพิเศษสาย A
ในจังหวัดขอนแก่นพฤษภรณ์ ตัญญูรัตน์⁽¹⁾ และฤทธิรงค์ จังโกฏี⁽²⁾

วันที่ได้รับต้นฉบับ: 16 พฤษภาคม 2560

วันที่ตอบรับการตีพิมพ์: 12 ธันวาคม 2560

บทคัดย่อ

(1) ผู้รับผิดชอบบทความ: อาจารย์

สาขาวิชานามยสิ่งแวดล้อม อาชีวอนามัย
และความปลอดภัย

คณะสาธารณสุขศาสตร์

มหาวิทยาลัยขอนแก่น

(โทรศัพท์: 086-6302977,

e-mail: puek@live.com)

(2) อาจารย์สาขาวิชานามยสิ่งแวดล้อม

อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

คณะสาธารณสุขศาสตร์

มหาวิทยาลัยขอนแก่น

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจทัศนคติของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณรอบตามแนวเส้นทางเลือกที่มีความเหมาะสมเป็นลำดับแรกที่ได้จากโครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในการจัดทำแผนแม่บททางพิเศษในจังหวัดขอนแก่น เพื่อพัฒนาโครงการระบบทางพิเศษในเขตเมืองขอนแก่นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โดยกำหนดกลุ่มประชากรที่อยู่บริเวณแนวเส้นทางทั้งสองข้างของโครงการในรัศมี 20-500 เมตร ใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลจากประชากรจำนวน 200 ตัวอย่าง โดยกำหนดเทคนิคการเก็บตัวอย่างแบบไม่ได้อาศัยทฤษฎีความน่าจะเป็น กำหนดวิธีการเลือกตัวอย่างแบบตามความสะดวก และเลือกตัวอย่างโดยความบังเอิญ ผลการศึกษาพบว่า ด้านการรับรู้ข้อมูลของโครงการฯ ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดเคยรับรู้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน ด้านข้อกังวลในภาพรวมที่มีต่อโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่มีความกังวลร้อยละ 66 และมีความกังวลร้อยละ 34 โดยส่วนใหญ่มีข้อกังวลในเรื่อง ปัญหาเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง และอุบัติเหตุทางรถยนต์ เมื่อจำแนกตามช่วงระยะดำเนินการพบว่า ในช่วงระยะก่อสร้างผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่กังวลเรื่อง เสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ความสิ้นสະเทือน ส่วนในช่วงระยะเปิดดำเนินการผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความกังวลเรื่องทัศนียภาพ เสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง ในด้านการยอมรับต่อโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 75.0 เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการฯ เนื่องจากจะทำให้เมืองขอนแก่นมีความความเจริญมากขึ้นและทำให้ระบบการคมนาคมดีขึ้น แต่จะต้องพิจารณาให้ความสำคัญถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่จะเกิดขึ้นโดยต้องกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมทั้งในระยะก่อสร้างและระยะเปิดดำเนินการ ตลอดจนกำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการที่ได้กำหนดไว้ รวมถึงให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน และการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

คำสำคัญ: ทางพิเศษจังหวัดขอนแก่น, ทัศนคติ, การรับรู้ข้อมูล

Original Article

The Attitude of Residents Surrounding the Route towards
Expressway Line A in Khon Kaen Province*Puek Tantriratna⁽¹⁾ and Rittirong Junggoth⁽²⁾*

Received Date: May 16, 2017

Accepted Date: December 12, 2017

Abstract**(1) Corresponding author:***Lecturer, Department of
Environmental Health
Occupational Health and Safety,
Faculty of Public Health, Khon
Kaen University
(Tel.: 086-6302977,
e-mail: puek@live.com)***(2) Lecturer, Department of***Environmental Health
Occupational Health and Safety,
Faculty of Public Health,
Khon Kaen University*

This study aims to investigate the attitude of residents living along the first propriety route according to the feasibility study project focusing on engineering, economy, finance, and environmental impact in order to propose a master plan of expressway in Khon Kaen Province. The main objective of the project is to develop expressway project in Khon Kaen municipal area under authorization of the Expressway Authority of Thailand. The population of this study is the residents living in the radius of 20-500 meters from the first propriety route. The questionnaire is used as research tool with total 200 samples that paid attention to the recognition of information using Non-Probability Sampling technique and Convenient Sampling, Accidental Sampling methods. The result showed that all respondents had recognized about the project. In terms of concern, it was found that 66 percent of respondents were not concerned about the project while 34 percent of respondents were concerned about noise, dust and particle, and accident that may occur during construction. Moreover, the finding presented that the majority of respondents was concerned about noise, dust and particle, and vibration, respectively, particularly in construction phase. On the other hand, majority of respondents were concerned about landscape, noise, dust and particle, respectively, especially in operation phase. In terms of project recognition, it was found that 75 percent of respondents agreed with project as it would develop the urbanization and transportation system of Khon Kaen Province. Nevertheless, the environmental effect on residents needs to be restricted by employing environmental impact preventive and mitigation measures in both construction and operation phases. In addition, the environmental impact monitoring measures must be enforced to detect the productivity of all measures. Also, residents themselves should be encouraged to cooperate in public participation process and firmly complied with rules.

Keywords: *Khon Kaen Expressway, Attitude, Recognition of Information*

บทนำ

จังหวัดขอนแก่นเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญจังหวัดหนึ่งในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีเขตอำเภอเมืองซึ่งเป็นศูนย์กลางของจังหวัดตั้งอยู่ในจุดตัดของทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 12 (ถนนสายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก) ซึ่งเส้นทางทั้งสองเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญในการคมนาคมภายในประเทศเชื่อมต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนสู่กรุงเทพมหานคร และเชื่อมต่อกับเส้นทางจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือสู่ภาคเหนือตอนล่างตามลำดับนอกจากนี้ยังเป็นเส้นทางหลักเชื่อมต่อบริเวณ 3 ประเทศ ได้แก่ พม่า-ไทย-ลาว และเชื่อมต่อกับประเทศเวียดนามและประเทศจีนได้ ทำให้จังหวัดขอนแก่นกลายเป็นศูนย์กลางที่สำคัญของภูมิภาคและมีบทบาทต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม อีกทั้งทิศทางการพัฒนาของจังหวัดขอนแก่นในระดับนโยบายของประเทศพบว่ารัฐบาลได้กำหนดนโยบายจัดตั้งให้จังหวัดขอนแก่นเป็นเมืองหลวงของภาคตะวันออกเฉียงเหนือโดยให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและการคมนาคม (Logistic Hub) เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asian Economic Community: AEC) (กรมประชาสัมพันธ์, 2555) ทำให้จังหวัดขอนแก่นมีการพัฒนาและขยายตัวอย่างรวดเร็ว ตลอดจนมีการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรทำให้เกิดปัญหาการจราจรและขนส่งที่หนาแน่นเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้เกิดผลกระทบโดยตรงได้แก่ เกิดปัญหาการจราจรติดขัด โดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนบริเวณทางแยก ชุมชนหน้าโรงเรียน ตลาด เป็นต้น และส่งผลกระทบต่อทางอ้อมได้แก่ความไม่ปลอดภัยและอุบัติเหตุในการเดินทาง ระบบการขนส่งสาธารณะที่ไม่เพียงพอ ปัญหามลพิษ และคุณภาพชีวิตของประชาชนที่ต่ำลงจากปัญหาการจราจรติดขัดดังกล่าว

ด้วยตระหนักถึงปัญหาด้านคมนาคมขนส่งของจังหวัดขอนแก่นทำให้รัฐบาลได้อนุมัติให้มีโครงการรถไฟรางคู่ ซึ่งมีแนวเส้นทางจากกรุงเทพมหานครผ่านจังหวัดขอนแก่นไปสู่จังหวัดหนองคาย โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่นให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ตลอดจนโครงการรถไฟความเร็วสูงที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต (สำนักข่าวเอมไทย, 2555) นอกจากนี้ในการแก้ปัญหาการจราจรในเขตตัวเมืองจังหวัดขอนแก่นนั้นหน่วยงานของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องได้ผลักดันให้มีการวางแผนแนวทางแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรในเขตเมืองขอนแก่นให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยแก่ประชาชน ตลอดจนสามารถรองรับปริมาณจราจรได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ รวมถึงประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง พร้อมทั้งสามารถรองรับการคมนาคมขนส่งของ AEC จึงได้มีแผนแนวทางแก้ไขปัญหาด้านการจราจรและขนส่งตามที่ปรากฏไว้ 2 แนวทางคือ 1) แนวทางแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรภายในพื้นที่เมืองขอนแก่น โดยสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ร่วมกับบริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง จำกัด และมหาวิทยาลัยขอนแก่น จัดทำโครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขตจังหวัดขอนแก่นและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit: LRT) เป็นระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองขอนแก่น (บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (เคเคทีที) จำกัด, 2559) และ 2) แนวทางแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรเดินทางที่ผ่านตัวเมืองขอนแก่น โดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ร่วมกับมหาวิทยาลัยขอนแก่น (มข.) จัดทำ “โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อจัดทำแผนแม่บททางพิเศษในจังหวัดขอนแก่นเพื่อ

พัฒนาโครงการระบบทางพิเศษในเขตเมืองขอนแก่น” (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2558ข) ซึ่งปัจจุบันได้ดำเนินการศึกษาเสร็จสิ้นแล้ว

จากผลการศึกษาโครงการศึกษาความเหมาะสมฯ พบว่า แนวเส้นทางเลือกโครงการขायทางพิเศษในจังหวัดขอนแก่นมี 4 แนวเส้นทางคือ แนวเส้นทาง A-D ดังแสดงในภาพที่ 1 โดยมีแนวเส้นทาง A เป็นแนวเส้นทางลำดับแรกที่มีความเหมาะสมและมีศักยภาพในการพิจารณาคัดเลือกเป็นเส้นทางพิเศษสายแรกของจังหวัดขอนแก่นโดยออกแบบเป็นทางพิเศษยกระดับเก็บค่าผ่านทาง (Tollway) มีระยะทางประมาณ 21 กิโลเมตร มีแนวเส้นทางขนานกับถนนมิตรภาพ ซึ่งรถยนต์ที่เดินทางผ่านจังหวัดขอนแก่นในแนวทิศเหนือ-ใต้ จากจังหวัดนครราชสีมา ผ่านจังหวัดขอนแก่นไปยังจังหวัดอุดรธานีสามารถใช้บริการทางพิเศษดังกล่าวได้ พร้อมด้วยจุดเชื่อมต่อ

ในเขตตัวเมืองและสนามบินขอนแก่น ทำให้การคมนาคมผ่านเขตเมืองขอนแก่นมีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ทั้งยังลดความหนาแน่น ของปริมาณจราจรในตัวเมืองได้อีกด้วย อย่างไรก็ตามโครงการพัฒนาทางพิเศษจังหวัดขอนแก่นนั้นแม้ว่าจะเกิดประโยชน์อย่างมากแต่ก็ย่อมเกิดผล กระทบทางลบได้ เช่นเดียวกัน โดยเฉพาะผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ในพื้นที่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางของโครงการฯ ที่อาจเกิดความวิตกกังวลเกี่ยวกับแนวเส้นทางที่จะพาดผ่านที่อยู่อาศัยหรือชุมชนของตนสามารถจำแนกกลุ่มประชาชนที่ได้รับ ผลกระทบเป็นสองกลุ่ม ได้แก่ กลุ่มประชาชนที่อยู่ในแนวเขตพื้นที่โครงการฯ ตัดผ่าน ซึ่งประชาชนกลุ่มนี้จะต้องมีการเวนคืนที่ดินให้แก่รัฐแล้วย้ายออกจากพื้นที่โดยได้รับค่าชดเชยที่เหมาะสม และกลุ่มประชาชนที่อยู่ในพื้นที่รอบแนวเส้นทางโดยอยู่ใกล้เคียงถัดจากแนวเส้นทางออกไป ประชาชนกลุ่มนี้จะไม่ได้รับค่าชดเชยและเป็นผู้ที่ต้องอยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงแนวทางพิเศษ ซึ่งจะได้รับผลกระทบโดยตรงทั้ง

ในช่วงระยะก่อสร้างโครงการฯ และในระยะยาวจากการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมที่มีอยู่เดิมเป็นทางพิเศษ

ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัยจึงได้มีความสนใจที่จะดำเนินการศึกษาทัศนคติของประชาชนที่มีต่อโครงการฯ โดยมุ่งเน้นสำรวจทัศนคติของประชาชนกลุ่มที่อยู่ในพื้นที่ที่อยู่บริเวณรอบแนวเส้นทาง ซึ่งเป็นกลุ่มประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการฯ เพื่อแสดงถึงการรับรู้ข้อมูลข้อห่วงกังวลถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น และการยอมรับต่อโครงการฯ ซึ่งจะเกิดประโยชน์ต่อหน่วยงานและองค์กรที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการศึกษาไปพิจารณาให้มีความสำคัญ และกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบที่เหมาะสมในการดำเนินการโครงการในอนาคตต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

เพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชนกลุ่มที่อยู่ในพื้นที่รอบแนวเส้นทางที่มีต่อโครงการพัฒนาทางพิเศษจังหวัดขอนแก่นในด้านการรับรู้ข้อมูลของโครงการฯ ข้อกังวลที่มีต่อโครงการฯ และการยอมรับต่อโครงการฯ

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้ เป็นงานวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในงานวิจัยร่วมกับการสัมภาษณ์เพื่อศึกษาทัศนคติของประชาชนกลุ่มที่อยู่รอบแนวเส้นทางที่มีต่อโครงการพัฒนาทางพิเศษ โดยสำรวจตามแนวเส้นทาง A ซึ่งเป็นแนวเส้นทางลำดับแรกที่มีความเหมาะสมและมีศักยภาพในการพิจารณาคัดเลือกเป็นเส้นทางพิเศษ มีระยะทางประมาณ 21 กิโลเมตร

ในการศึกษากำหนดประชากร (Population) คือกลุ่มประชาชนที่มีสิ่งปลูกสร้างและอาศัยอยู่ใน

พื้นที่รอบแนวเส้นทางในระยะ 20-500 เมตรจากแนวกึ่งกลางเส้นทางพิเศษออกไปทั้ง 2 ข้างตลอดแนวเส้นทาง A ทั้งนี้ผู้วิจัยกำหนดระยะจากข้อมูลแนวเส้นทางพิเศษที่ออกแบบไว้มีความกว้าง 20 เมตรต่อทิศทางการจราจร (ทางพิเศษมีความกว้างรวม 40 เมตร ซึ่งเป็นระยะของพื้นที่เวนคืนที่ดินให้แก่โครงการ) และประเมินผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการอยู่ในรัศมี 500 เมตร โดยกำหนดขนาดของตัวอย่าง (Sample size) จำนวน 200 ชุด โดยไม่ขึ้นกับจำนวนประชากรในพื้นที่การศึกษา เนื่องจากกลุ่มประชาชนตามแนวเส้นทาง A ระยะทางประมาณ 21 กิโลเมตรมีจำนวนมากและไม่สามารถกำหนดขอบเขตพื้นที่ได้ชัดเจนได้ ทำให้ไม่สามารถทำการระบุจำนวนประชากรที่แท้จริงได้ และโครงการยังอยู่เพียงแค่นั้นขั้นตอนการศึกษาความเหมาะสมเท่านั้นเส้นทางที่แสดงจึงไม่ใช่เส้นทางที่กำหนดไว้อย่างแน่ชัดในการกำหนดเทคนิคการสุ่มตัวอย่างผู้วิจัยเลือกใช้เทคนิคแบบไม่ได้อาศัยทฤษฎีความน่าจะเป็น (Non-probability sampling) โดยกำหนดวิธีการเก็บตัวอย่างแบบเลือกตามความสะดวก (Convenient sampling) และเลือกตัวอย่างโดยความบังเอิญ (Accidental sampling) โดยกระจายกลุ่มตัวอย่างให้ครอบคลุมเขตพื้นที่ชุมชนตลอดแนวเส้นทางพิเศษสาย A เนื่องจากผู้วิจัยมีความจำเป็นต้องเลือกตัวอย่างที่มีสิ่งปลูกสร้างที่สามารถเข้าถึงได้สะดวก และมีผู้ตอบแบบสอบถามในช่วงเวลาที่เข้าเก็บข้อมูล อย่างไรก็ตามการกำหนดเทคนิคและวิธีการเช่นนี้สามารถใช้ได้เนื่องจากงานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยที่ต้องการศึกษาเกี่ยวกับข้อเท็จจริง (Exploration research) กับตัวอย่างที่มีลักษณะเฉพาะและไม่ต้องการเปรียบเทียบกับกลุ่มอื่นๆ (สำนักนโยบายและวิชาสถิติ กลุ่มระเบียบวิธีสถิติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ, ม.ป.ป.) และผู้วิจัยกำหนดเกณฑ์ในการคัดเข้าในการศึกษา (Inclusion criteria) โดย

กำหนดผู้ตอบแบบสอบถามต้องเป็นผู้ที่มีสถานะเป็นหัวหน้าครอบครัวหรือตัวแทนที่สามารถให้ความคิดเห็นได้ อาศัยอยู่ในพื้นที่ดังกล่าวไม่น้อยกว่า 5 ปี และสิ่งปลูกสร้างต้องมีเลขประจำบ้านสามารถอ้างอิงได้

เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัยคือแบบสอบถามที่ใช้พัฒนาขึ้นใหม่ประกอบด้วยทั้งคำถามปลายปิด (Close ended question) และคำถามปลายเปิด (Open ended question) มีการตรวจสอบเครื่องมือโดยผู้ทรงคุณวุฒิของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย แบบสอบถามประกอบด้วยคำถาม 7 ส่วนได้แก่

- 1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
- 2) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมในครัวเรือน
- 3) ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย สิ่งแวดล้อม และสาธารณสุขภาค
- 4) การรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการฯ
- 5) ข้อกังวลของผู้ตอบแบบสอบถาม
- 6) การยอมรับต่อโครงการฯ และ
- 7) ข้อเสนอแนะและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมข้อมูลผลการสำรวจที่ได้จะนำมาทำการวิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนาที่แสดงค่าสถิติเป็นร้อยละด้วยโปรแกรม STATA[®] version 12 (ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยขอนแก่น) แล้วประเมินผลการวิจัย

ผลการวิจัย

ผลการศึกษาทัศนคติของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ใกล้เคียงถัดจากแนวเส้นทางที่มีต่อโครงการพัฒนาทางพิเศษ ตามแนวเส้นทาง A จำนวน 200 ตัวอย่าง มีข้อมูลที่สำคัญดังนี้

- 1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศชายและเพศหญิง ร้อยละ 52 และ 48 ตามลำดับ อายุส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 31-60 ปี และทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธ มีสถานภาพสมรสร้อยละ 74.0 โสดร้อยละ 12.0 และอื่นๆ ร้อยละ 14.0 สถานภาพในครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถามเป็นหัวหน้าครัวเรือนร้อยละ

71.5 คู่สมรสร้อยละ 21.0 และอื่นๆ ที่เป็นตัวแทนหรือผู้ที่สามารถให้ความคิดเห็นได้ ร้อยละ 7.5 ด้านระดับการศึกษาส่วนใหญ่จบระดับปริญญาตรีร้อยละ 32.5 ประถมศึกษาร้อยละ 26.5 มัธยมศึกษาร้อยละ 29.0 มีลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัยเป็นบ้านร้อยละ 78.0 อาคารพาณิชย์ร้อยละ 15.0 อพาร์ทเมนท์/คอนโดมิเนียม/ห้องเช่าร้อยละ 3.5 และอื่นๆ อีกร้อยละ 3.5 รายละเอียดแสดงในตารางที่ 1

2) ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมในครัวเรือน ผู้ตอบแบบสอบถามมีอาชีพหลัก 3 อันดับแรกได้แก่ อาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 51.0 รับจ้างทั่วไปร้อยละ 18.5 พนักงาน/ลูกจ้างร้อยละ 12.0 ในด้านรายได้พบว่า 3 อันดับแรกมีรายได้ต่อเดือน 10,000-20,000 บาทร้อยละ 43.0 รองลงมาเป็นผู้มีรายได้ 20,000-30,000 บาท ร้อยละ 29.0 และผู้มีรายได้ 30,000-40,000 บาท ร้อยละ 8.5 ซึ่งมีรายละเอียดแสดงในตารางที่ 1 นอกจากนี้ด้านความเพียงพอของรายได้กับรายจ่ายของครัวเรือนนั้นพบว่าส่วนใหญ่จะเพียงพอแต่ไม่เหลือเก็บร้อยละ 43.0 ไม่เพียงพอร้อยละ 29.5 เพียงพอและมีเหลือเก็บร้อยละ 24.5 ในด้านการใช้จ่ายพาหนะเดินทางส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 56.5 และใช้รถจักรยานยนต์ส่วนตัวร้อยละ 37.0 นอกจากนี้จากการสำรวจข้อมูลพบว่า มีผู้ที่อยู่มาตั้งแต่เกิดหรือคนในพื้นที่ร้อยละ 77.5 ส่วนที่ย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 22.5 โดยส่วนใหญ่ย้ายมาจากจังหวัดอื่นในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 75.6 รองลงมาเป็นภาคกลางร้อยละ 17.8 ภาคใต้ร้อยละ 4.4 และภาคเหนือร้อยละ 2.2 ซึ่งสาเหตุส่วนใหญ่ย้ายเพื่อมาประกอบอาชีพร้อยละ 62.2 ย้ายตามครอบครัวร้อยละ 26.7

3) ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัย สิ่งแวดล้อม และสาธารณสุขภาค ข้อมูลด้านสุขภาพในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา ส่วนใหญ่จะเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจร้อยละ 46.8 ความดันโลหิตสูง

ร้อยละ 14.7 โรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อและโรคเกี่ยวกับพันธุกรรมมีการเจ็บป่วยของโรคเท่ากันคือร้อยละ 11.9 โรคระบบทางเดินอาหารและโรคเกี่ยวกับ หู ตา ฟัน กระจก มีการเจ็บป่วยของโรคเท่ากันคือร้อยละ 5.5 และอีกร้อยละ 3.7 เจ็บป่วยด้วยโรคเครียด/โรคหัวใจ/อัมพาต โดยจะไปเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลรัฐมากที่สุดร้อยละ 78.3 คลินิกร้อยละ 9.6 เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลเอกชนร้อยละ 2.4 ส่วนที่เหลือซื้อยามากินเองด้านสาธารณสุขโรคแหล่งน้ำดื่มส่วนใหญ่มาจากการซื้อน้ำดื่มบรรจุขวด/ถังและจากน้ำประปาผ่านเครื่องกรองน้ำ แหล่งน้ำใช้ส่วนใหญ่ใช้น้ำประปาและน้ำบาดาลการระบายน้ำทิ้งส่วนใหญ่จะระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะ สำหรับการกำจัดมูลฝอยของครัวเรือนทั้งหมดทิ้งลงถังมูลฝอยและมีหน่วยงานมาเก็บมูลฝอยทุกครัวเรือน ในด้านปัญหาสิ่งแวดล้อมภายในชุมชนหรือบริเวณที่พักอาศัยที่สำคัญพบว่า ได้รับปัญหาด้านฝุ่นละอองและเขม่าควันมากที่สุดร้อยละ 47.0 โดยไม่สามารถระบุแหล่งที่มาได้ร้อยละ 90.4 และระบุสาเหตุจากการจราจรร้อยละ 9.6 อย่างไรก็ตามส่วนใหญ่ระบุว่าได้รับผลกระทบในระดับต่ำร้อยละ 42.6 ปัญหาสิ่งแวดล้อมอันดับรองลงมาคือเสียงรบกวนร้อยละ 40.5 โดยไม่สามารถระบุแหล่งที่มาได้ร้อยละ 86.4 และระบุสาเหตุจากการจราจรร้อยละ 11.1 ซึ่งส่วนมากได้รับผลกระทบในระดับน้อยร้อยละ 48.2

4) การรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการฯ ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดระบุว่ารับทราบข้อมูลว่าจะมีโครงการฯ มาก่อน โดยทราบจากเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ ร้อยละ 56.5 เพื่อนบ้านร้อยละ 14.5 ผู้นำชุมชนร้อยละ 10.5 ข่าวจากสื่อโทรทัศน์ร้อยละ 8.5 เว็บไซต์ข่าวสารจากอินเทอร์เน็ตร้อยละ 5.5 และหน่วยงานส่วนท้องถิ่นร้อยละ 4.5 ตามลำดับ

5) **ข้อกังวลของผู้ตอบแบบสอบถาม**
ผลการสอบถามข้อวิตกกังวลในภาพรวมที่มีต่อโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่มีความวิตกกังวลต่อโครงการฯ ร้อยละ 66 และมีความวิตกกังวลร้อยละ 34 โดยมีข้อวิตกกังวลในเรื่องปัญหาเสียงดังรบกวน ฝุ่นละออง และอุบัติเหตุทางรถยนต์ที่อาจเกิดขึ้นในช่วงก่อสร้าง และเมื่อสอบถามถึงข้อวิตกกังวลเมื่อจำแนกช่วงระยะเวลาของการดำเนินการให้ละเอียดชัดเจนมากขึ้นโดยแบ่งเป็น 2 ช่วงคือ ช่วงระยะก่อสร้างโครงการฯ และช่วงระยะเปิดดำเนินการโครงการฯ สามารถสรุปผลได้ในภาพที่ 2 และมีรายละเอียดที่สำคัญดังนี้

5.1) ช่วงระยะก่อสร้างโครงการฯ
ผู้ตอบแบบสอบถามมีความวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการฯ 5 อันดับแรกได้แก่ ความวิตกกังวลด้านเสียงดังรบกวนร้อยละ 82.5 รองลงมาคือ ด้านฝุ่นละอองร้อยละ 81.5 ด้านความสั่นสะเทือนในร้อยละ 67.5 ด้านการระบายน้ำร้อยละ 63.0 และด้านการจราจรติดขัด/อุบัติเหตุจากการจราจรร้อยละ 53.5

5.2) ช่วงระยะเปิดดำเนินการโครงการฯ
ผู้ตอบแบบสอบถามมีความวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อโครงการฯ เปิดดำเนินการแล้ว 5 อันดับแรกได้แก่ความวิตกกังวลด้านทัศนียภาพสูงที่สุดร้อยละ 81.0 รองลงมาได้แก่ ด้านเสียงดังรบกวนจากการจราจรร้อยละ 78.5 ด้านฝุ่นละอองร้อยละ 66.0 ทำให้ชุมชนแออัดมากขึ้นร้อยละ 37.5 และทำให้เกิดการจราจรติดขัด/อุบัติเหตุจากการจราจรร้อยละ 35.0

6) **การยอมรับต่อโครงการฯ** ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 61.0 ระบุว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยภาพรวมเมื่อมีการเปิดดำเนินการโครงการมีทิศทางในด้านบวกมากกว่าด้านลบ คิดว่าผลกระทบในทิศทางด้านลบและด้านบวกใกล้เคียงกัน

ร้อยละ 19.5 และคาดว่าผลกระทบในทิศทางด้านลบมากกว่าด้านบวกร้อยละ 16.0 และไม่ทราบ/ไม่แสดงความคิดเห็นร้อยละ 3.50 ตามลำดับ เมื่อสอบถามประเด็นการยอมรับในโครงการฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ร้อยละ 75.0 เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการฯ โดยมีเหตุผลสำคัญในสัดส่วนค่อนข้างมากคือ ทำให้ชุมชนเจริญขึ้นในสัดส่วนมากที่สุดร้อยละ 50.7 รองลงมาทำให้การเดินทางสะดวกขึ้นร้อยละ 34.7 สำหรับในส่วนของผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการฯ มีอยู่ประมาณร้อยละ 18 ซึ่งให้เหตุผลว่าไม่มีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างเนื่องจากปัจจุบันดีอยู่แล้วร้อยละ 27.8 และโครงการฯ อาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในด้านลบมากกว่าด้านบวก ร้อยละ 25.0 สำหรับส่วนที่เหลือร้อยละ 7.0 ไม่แสดงความคิดเห็น โดยรายละเอียดแสดงไว้ในตารางที่ 3

7) **ข้อเสนอแนะและข้อแนะนำเพิ่มเติม**
รายละเอียดข้อเสนอแนะของผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดแสดงในตารางที่ 3 โดยประเด็นสำคัญที่ผู้ตอบแบบสอบถามเสนอแนะให้โครงการฯ ใส่ใจเป็นพิเศษมากที่สุดคือ จัดให้มีมาตรการในการป้องกันและลดผลกระทบที่ดี และต้องทำประชาพิจารณ์ก่อนเริ่มดำเนินการ

บทสรุปและอภิปรายผล

จากการสำรวจทัศนคติของประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการพัฒนาทางพิเศษจังหวัดขอนแก่นที่อยู่ในรัศมี 20-500 เมตร ตามแนวเส้นทางของโครงการทั้งสองฝั่ง ซึ่งจัดเป็นกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการฯ พบว่า ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุอยู่ในช่วง 31-60 ปี จบระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่าร้อยละ 32.5 เป็นหัวหน้าครัวเรือนร้อยละ 71.5 และผู้ที่อยู่มาตั้งแต่เกิด

หรือคนในพื้นที่ร้อยละ 77.5 แสดงให้เห็นว่าผู้ตอบส่วนใหญ่มีความเหมาะสมในการเป็นตัวแทนแสดงความคิดเห็นต่อโครงการฯ ผู้ตอบส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขายหรือประกอบธุรกิจส่วนตัว มียานพาหนะส่วนตัวใช้มีระดับรายได้เฉลี่ยปานกลาง-สูงแสดงถึงระดับฐานะโดยรวมค่อนข้างดี เนื่องจากอยู่ในพื้นที่ชุมชนเมือง เมื่อสอบถามสภาพปัญหาสิ่งแวดล้อมภายในชุมชน ส่วนใหญ่ระบุว่ามีปัญหาด้านฝุ่นละอองซึ่งมีสาเหตุมาจากการจราจรและปัญหาเสียงรบกวน ซึ่งสอดคล้องกับสภาพปัญหาของชุมชนเมืองและปัญหาการจราจรหนาแน่นของจังหวัดขอนแก่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

เมื่อสอบถามถึงการรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดรับทราบเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อน แสดงถึงประสิทธิภาพที่ดีในการประชาสัมพันธ์และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารของโครงการฯ ซึ่งผู้ตอบส่วนใหญ่ระบุว่ารับทราบข้อมูลโครงการฯ จากเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ เพื่อนบ้าน และผู้นำชุมชน ทั้งนี้เนื่องจากการดำเนินโครงการศึกษาความเหมาะสมฯ นั้นผู้ที่ศึกษาโครงการฯ จะต้องมีการประชาสัมพันธ์ชี้แจงรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการฯ แก่ประชาชนที่มีส่วนได้เสีย (Stakeholders) ทั้งการลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์ จัดทำเอกสารชี้แจง เว็บไซต์และสื่อทางอิเล็กทรอนิกส์ต่างๆ ตลอดจนมีการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นจำนวนอย่างน้อย 2 ครั้ง ด้วยเหตุนี้ผู้ตอบแบบสอบถามจึงได้รับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการฯ จากกิจกรรมดังกล่าว

สำหรับความวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงระยะก่อสร้างโครงการฯ ส่วนใหญ่ผู้ตอบแบบสอบถามมีความวิตกกังวลด้านเสียงดังรบกวนฝุ่นละอองความสั่นสะเทือนการระบายน้ำ และด้านการจราจรติดขัด/อุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งข้อห่วงกังวลดังกล่าวมีความสอดคล้องกับกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการฯ

ซึ่งคาดว่าจะก่อให้เกิดฝุ่นละอองและเสียงดังจากการก่อสร้าง รวมถึงเกิดความสั่นสะเทือนจากงานขุดเจาะและงานก่อสร้างฐานราก นอกจากนี้ช่วงระยะก่อสร้างยังก่อให้เกิดการกีดขวางทางจราจร อาจมีการปิดช่องจราจรบางส่วนส่งผลให้เกิดความไม่สะดวกในการสัญจรและมีอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นได้ แต่อย่างไรก็ตามในประเด็นข้อห่วงกังวลเรื่องการระบายน้ำนั้น โครงการฯ อาจไม่ได้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำในพื้นที่โดยรวมมากนัก เนื่องจากกิจกรรมของโครงการไม่ได้กีดขวางการระบายน้ำในพื้นที่และไม่ได้มีการก่อสร้างในแหล่งน้ำที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อการระบายน้ำแต่อย่างใด ทั้งนี้เมื่อพิจารณาถึงจำนวนผู้ที่มีความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการร้อยละ 34 พบว่าสัดส่วนมีความใกล้เคียงกับจำนวนผู้ที่ระบุว่าได้รับปัญหาสิ่งแวดล้อมภายในชุมชนเรื่องฝุ่นละออง/เขม่าควันและเสียงรบกวนร้อยละ 47.0 และ 40.5 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าผู้ที่มีความกังวลเกี่ยวกับโครงการส่วนใหญ่อาจเป็นกลุ่มผู้ที่ได้รับความเดือดร้อนจากปัญหามลพิษที่มีอยู่ในปัจจุบัน จึงมีความกังวลต่อผลกระทบจากโครงการที่อาจก่อให้เกิดปัญหามากยิ่งขึ้นในส่วนของความวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในระยะเปิดดำเนินโครงการฯ นั้นผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่วิตกกังวลความวิตกกังวลด้านทัศนียภาพมากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับลักษณะของโครงการฯ ที่ออกแบบเป็นทางพิเศษยกระดับซึ่งแนวเส้นทางจะยกสูงขึ้นเหนือระดับพื้นดินจนอาจสูงกว่าอาคารที่อยู่ใกล้เคียงเป็นผลให้เกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ด้านข้อกังวลอื่นๆ ได้แก่ด้านเสียงดังรบกวนฝุ่นละออง ทำให้ชุมชนแออัดมากขึ้นและทำให้เกิดการจราจรติดขัด/อุบัติเหตุจากการจราจร ซึ่งข้อห่วงกังวลเหล่านี้อาจสอดคล้องกับกิจกรรมของโครงการฯ เช่น การเกิดเสียงดังรบกวนและฝุ่นละอองที่ปลิวกระจายจากยานพาหนะที่วิ่ง

บนทางพิเศษยกระดับ ตลอดจนชุมชนแออัดมากขึ้น จากความเจริญของเมืองที่เพิ่มมากขึ้นเนื่องจากการมีโครงการฯแต่อย่างไรก็ตามประเด็นข้อกังวลเรื่องการทำให้เกิดการจราจรติดขัด/อุบัติเหตุจากการจราจรนั้น เมื่อประเมินแล้วพบว่า โครงการฯ ซึ่งเป็นการก่อสร้างทางพิเศษยกระดับจะช่วยให้การจราจรโดยรวมคล่องตัวมากขึ้นและจะช่วยลดความแออัดของเส้นทางจราจรสายหลักของตัวเมืองขอนแก่น ซึ่งจะส่งผลต่อการลดอุบัติเหตุจากการจราจรได้อย่างมาก ดังนั้นในอนาคตเมื่อโครงการฯ ได้รับการพิจารณาให้ดำเนินการก่อสร้าง โครงการฯ ควรมีการชี้แจงข้อมูล ผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการฯ รวมถึงมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นตามหลักวิชาการให้แก่ประชาชนให้รับรู้และเข้าใจอย่างถูกต้องก่อนเริ่มการดำเนินโครงการฯ นอกจากนี้เมื่อพิจารณาข้อกังวลเปรียบเทียบกับโครงการทางพิเศษในจังหวัดอื่นๆ เช่น โครงการศึกษาความเหมาะสมฯ ทางพิเศษจังหวัดเชียงใหม่ และโครงการทางพิเศษสายกรุงเทพฯ-ปาดองจังหวัดภูเก็ตของทางพิเศษแห่งประเทศไทยพบว่า ข้อห่วงกังวลมีความคล้ายคลึงกันในประเด็นเรื่องปัญหาฝุ่นละออง เสียงรบกวน และการจราจรติดขัดในช่วงระยะก่อสร้าง แต่จังหวัดเชียงใหม่มีข้อกังวลที่แตกต่างจากจังหวัดขอนแก่นคือ มีความกังวลว่าโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบกับสถานที่สำคัญหรือแหล่งโบราณสถานต่างๆ (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2558) เนื่องจากจังหวัดเชียงใหม่เป็นพื้นที่ที่มีสถานที่สำคัญและแหล่งโบราณสถานตั้งอยู่มาก และมีศิลปวัฒนธรรมล้ำนาที่มีชื่อเสียงในส่วนของจังหวัดภูเก็ตมีข้อกังวลที่แตกต่างคือ จังหวัดภูเก็ตมีความกังวลในเรื่องของการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของคน และค่าเวนคืนที่ดินอาจไม่เหมาะสม (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2556) เนื่องจากจังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัดท่องเที่ยวที่สำคัญอันดับต้นๆ ของประเทศ

ที่ดินมีมูลค่าสูง มีวิถีชุมชนย่านเมืองเก่าสมัยรัชกาลที่ 5 และมีสถาปัตยกรรมแบบชิโนโปรตุกีสที่เป็นเอกลักษณ์ ซึ่งแตกต่างจากจังหวัดขอนแก่นที่จัดเป็นจังหวัดเกิดขึ้นใหม่มีอายุราว 120 ปีเท่านั้น จึงไม่มีเอกลักษณ์ทางศิลปวัฒนธรรมและโบราณสถานที่โดดเด่น เช่นจังหวัดเชียงใหม่และจังหวัดภูเก็ต

ในด้านการสำรวจทัศนคติที่มีต่อโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 61.0 ระบุว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยภาพรวมเมื่อมีการเปิดดำเนินการโครงการฯ มีทิศทางในด้านบวกมากกว่าด้านลบ และผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ร้อยละ 75.0 เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการฯ โดยมีเหตุผลสำคัญคือ โครงการฯ จะทำให้ชุมชนเจริญขึ้นและทำให้การเดินทางสะดวกมากขึ้นซึ่งแสดงให้เห็นว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ยังเห็นด้วยกับโครงการฯ ถึงแม้ว่าจะเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงและต้องได้รับผลกระทบดังกล่าวในระยะยาว ในส่วนของผู้ที่ไม่เห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการฯ มีอยู่ร้อยละ 18.0 นั้น ให้เหตุผลว่าไม่มีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างเนื่องจากปัจจุบันมีระบบการคมนาคมที่ดีอยู่แล้วและอาจทำให้สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรมลงซึ่งโครงการฯ ควรพิจารณาให้ความสำคัญในการชี้แจงถึงเหตุผลความจำเป็นในการดำเนินโครงการในอนาคต รวมถึงมีการกำหนดมาตรการทางด้านสิ่งแวดล้อมที่ดีและรัดกุมเพื่อลดระดับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการฯ ให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้ สอดคล้องกับข้อเสนอแนะที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้เสนอแนะให้พิจารณาให้ความสำคัญเป็นพิเศษมากที่สุดคือ โครงการฯ ต้องจัดให้มีมาตรการในการป้องกันและลดผลกระทบที่ร้อยละ 44.4 และให้ทำประชาพิจารณ์ก่อนเริ่มดำเนินโครงการร้อยละ 16.7 ทั้งนี้โครงการฯ เป็นโครงการของรัฐและจัดเป็นโครงการขนาดใหญ่ ซึ่งกฎหมายตามประกาศกระทรวงทรัพยากร

ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พ.ศ. 2555 กำหนดไว้ว่า โครงการระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษหรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษทุกขนาด จะต้องดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) ในขั้นตอนขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ ดังนั้นหากโครงการฯ จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างแล้วจะต้องมีการดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงาน EIA ก่อน พร้อมทั้งดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน (Public participation) โดยต้องมีการจัดเวทีให้ประชาชนที่มีส่วนได้เสียและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐเอกชน และองค์กรอิสระมีการร่วมทำประชาพิจารณ์ (Public hearing) และประชามติ (Referendum) จนได้รับความเห็นชอบจากประชาชนส่วนใหญ่ก่อน จึงจะได้รับอนุญาตให้เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ

จากผลการศึกษาในงานวิจัยที่ได้เสนอไว้ข้างต้นนี้สามารถสรุปได้ว่าทัศนคติของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณรอบแนวเส้นทางของโครงการฯ ซึ่งเป็นกลุ่มที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการพัฒนาทางพิเศษจังหวัดขอนแก่นส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการดำเนินโครงการฯ เนื่องจากจะก่อให้เกิดประโยชน์ในการพัฒนาระบบขนส่งทำให้ความเจริญของเมืองขอนแก่นมีมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตามประชาชนที่ตอบแบบสอบถามยังมีข้อกังวลเกี่ยวกับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนิน

เอกสารอ้างอิง

- กรมประชาสัมพันธ์. (2555). จังหวัดขอนแก่นเตรียมพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน ปี 2558. ค้นเมื่อ 13 เมษายน 2560, จาก http://www.prd.go.th/ewt_news.php?nid=24350
- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. (2556). โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต. ค้นเมื่อ 5 พฤษภาคม 2560, จาก http://www.exat.co.th/index.php/th_TH/news/article/view/6/98/
- การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. (2558ก). งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงินและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อจัดทำแผนแม่บททางพิเศษในจังหวัดขอนแก่น. ค้นเมื่อ 13 เมษายน 2560, จาก http://www.exat.co.th/index.php/th_TH/news/article/view/6/2508/

โครงการฯ ดังนั้นโครงการฯ จะต้องมีความตระหนักให้ความสำคัญถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมและประชาชนโดยการกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสม ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะเปิดดำเนินการ ตลอดจนกำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมเพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้กำหนดไว้ พร้อมทั้งปฏิบัติตามระเบียบและข้อกำหนดที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดสำหรับงานวิจัยนี้ยังมีข้อจำกัดในเรื่องงบประมาณและระยะเวลาในการศึกษาเนื่องด้วยการพัฒนาทางพิเศษจัดเป็นโครงการขนาดใหญ่ซึ่งมีผู้ที่มีส่วนได้เสียและผู้ได้รับผลกระทบเป็นจำนวนมาก ดังนั้นจึงควรมีการศึกษาถึงทัศนคติของประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบให้ครบถ้วน เช่น ประชาชนกลุ่มที่ต้องเวนคืนที่ดินให้แก่รัฐ ประชาชนที่มีอาชีพขับรถ และประชาชนที่คาดว่าจะใช้ประโยชน์จากโครงการฯ เพื่อให้สามารถกำหนดมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้อย่างครอบคลุมและเหมาะสมที่สุด ต่อไป

กิตติกรรมประกาศ

ขอขอบคุณการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และมหาวิทยาลัยขอนแก่น สำหรับการสนับสนุนข้อมูลเพื่อการวิจัยในครั้งนี้

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. (2558ข). งานศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงินและผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อจัดทำแผนแม่บททางพิเศษในจังหวัดเชียงใหม่. ค้นเมื่อ 5 พฤษภาคม 2560, จาก http://www.exat.co.th/index.php/th_TH/news/article/view/6/2494/

บริษัทขอนแก่นพัฒนาเมือง (เคเคทีที) จำกัด. (2559). สนข.ลงมติ อนุมัติให้ศึกษา LRT โดยเส้นทางนำร่อง สำราญ-ท่าพระ พร้อมเสนอให้เอกชนลงทุน. ค้นเมื่อ 14 เมษายน 2560, จาก http://www.khonkaenthinktank.com/news_view.php?id=22

สำนักนโยบายและวิชาการสถิติ กลุ่มระเบียบวิธีสถิติ สำนักงานสถิติแห่งชาติ. [ม.ป.ป.]. เทคนิคการสุ่มตัวอย่างและการประมาณค่า. ค้นเมื่อ 13 เมษายน 2560, จาก <http://service.nso.go.th/nso/nsopublish/Toneminute/files/55/A3-16.pdf>

สำนักข่าวเอ็มไทย. (2555). เปิดแนวคิด ขอนแก่นมหานคร เมืองหลวงภาคอีสาน รับประชาคมอาเซียนปี 58. ค้นเมื่อ 13 เมษายน 2560, จาก <http://news.mthai.com/webmaster-talk/159980.html>

ตารางที่ 1 จำนวนร้อยละของข้อมูลทั่วไปและสภาพเศรษฐกิจที่สำคัญในครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม

รายละเอียด	จำนวนตัวอย่าง (n=200)	ร้อยละ
1. สถานภาพในครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม		
หัวหน้าครัวเรือน	143	71.5
คู่สมรส	42	21.0
อื่นๆ (บุตร ญาติ พระภิกษุ เจ้าหน้าที่ของหน่วยงาน)	15	7.5
2. ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	53	26.5
มัธยมศึกษาตอนต้น ม.3/ม.ศ.3	20	10.0
มัธยมศึกษาตอนปลาย ม.6/ม.ศ.5/ปวช.	38	19.0
อนุปริญญา/ปวส.	21	10.5
ปริญญาตรี	65	32.5
สูงกว่าปริญญาตรี	3	1.5
3. ลักษณะของอาคาร/ที่อยู่อาศัย		
บ้านเดี่ยว	156	78.0
ทาวเฮ้าส์/อาคารพาณิชย์	30	15.0
อพาร์ทเมนท์/คอนโดมิเนียม/ห้องเช่า	7	3.5
อื่นๆ (วัด รพ.สต. ฯลฯ)	7	3.5
4. อาชีพหลักของครัวเรือน (อาชีพที่เป็นรายได้หลักของครอบครัว)		
รับจ้างทั่วไป	37	18.5
เกษตรกรกรรม	11	5.5
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	19	9.5
พนักงาน/ลูกจ้างประจำบริษัท/สถานประกอบการ	24	12.0
ค้าขาย/ประกอบธุรกิจส่วนตัว	102	51.0
อื่นๆ	7	3.5
5. รายได้รวมของครัวเรือนทั้งหมด		
ไม่มีรายได้	6	3.0
น้อยกว่า 10,000 บาท/เดือน	11	5.5
ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน	86	43.0
ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน	58	29.0

ตารางที่ 1 จำนวนร้อยละของข้อมูลทั่วไปและสภาพเศรษฐกิจที่สำคัญในครัวเรือนของผู้ตอบแบบสอบถาม (ต่อ)

รายละเอียด	จำนวนตัวอย่าง (n=200)	ร้อยละ
5. รายได้รวมของครัวเรือนทั้งหมด (ต่อ)	17	8.5
ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน	7	3.5
ระหว่าง 40,001-50,000 บาท/เดือน	15	7.5
มากกว่า 50,000 บาท/เดือน		
6. ท่านใช้ยานพาหนะใดในการเดินทาง		
รถจักรยานยนต์ส่วนตัว	74	37.0
รถโดยสารประจำทาง/รถเมล์/รถสองแถว	13	6.50
รถยนต์ส่วนตัว	113	56.5

ตารางที่ 2 จำนวนร้อยละของการรับรู้ข้อมูลและข้อกังวลต่อโครงการฯ โดยรวมของผู้ตอบแบบสอบถาม

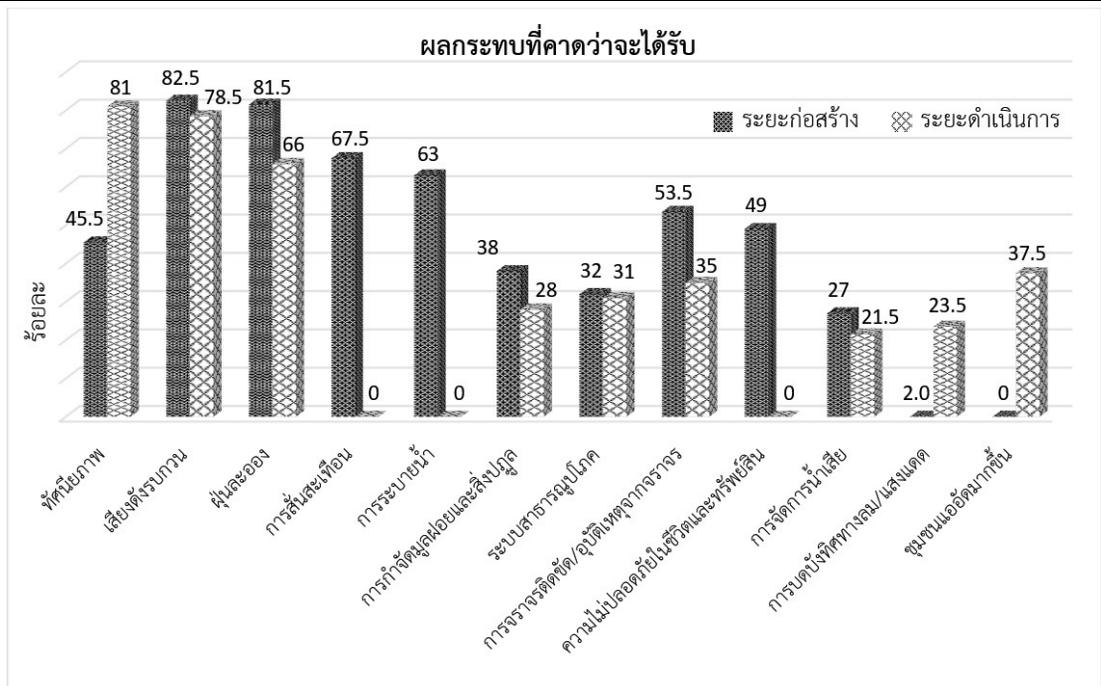
รายละเอียด	จำนวนตัวอย่าง (n=200)	ร้อยละ
1. ท่านรับทราบหรือไม่ว่าจะมีการศึกษาโครงการฯ		
ไม่ทราบ	0	0.0
ทราบ	200	100.0
กรณีที่ทราบ ทราบจาก		
เจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์ของโครงการ	113	56.5
ข่าวจากสื่อโทรทัศน์	17	8.5
ผู้นำชุมชน	21	10.5
หน่วยงานส่วนท้องถิ่น	9	4.5
เพื่อนบ้าน	29	14.5
เว็บไซต์ข่าวสารจากอินเทอร์เน็ต	11	5.5
2. ท่านมีข้อวิตกเกี่ยวกับโครงการฯ หรือไม่		
ไม่วิตกกังวล	132	66.0
วิตกกังวล	68	34.0
กรณีที่วิตกกังวล เรื่อง		
ปัญหาการตัดบริเวณจุดขึ้น-ลง	9	9.0
การเวนคืนที่	5	5.0
เกรงว่าค่าขายได้น้อยลงเนื่องจากกรมไม่วิ่งผ่าน	2	2.0
เกรงว่าโครงสร้างจะไม่ได้มาตรฐานทำให้ถนนที่ยกระดับถล่มลงมา	3	3.0
เกิดเป็นชุมชนแออัด	4	4.0
ทัศนียภาพถูกทำลาย	5	5.00
ปัญหาฝุ่นละออง	25	25.0
ปัญหาเสียงดังรบกวน	30	30.0
อยู่ใกล้เขตชุมชนมากเกินไปเกรงว่าจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	4	4.0
อุบัติเหตุทางรถยนต์ที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง	11	11.0
ระบบสาธารณสุขไม่เพียงพอ	1	1.0
แผ่นดินทรุดตัว	1	1.0
3. ท่านคิดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยภาพรวมของโครงการฯ เป็นอย่างไร		
ผลกระทบด้านบวกมากกว่าด้านลบ	122	61.0
ผลกระทบด้านลบมากกว่าด้านบวก	32	16.0
มีผลกระทบด้านบวกและด้านลบพอๆ กัน	39	19.5
ไม่ทราบ/ไม่แสดงความคิดเห็น	7	3.5

ตารางที่ 3 เปรียบเทียบค่าคะแนนเฉลี่ยความรู้การบริโภคอาหารรายข้อคำถาม ก่อนและหลังทดลอง (N=33)

รายละเอียด	จำนวนตัวอย่าง (n=200)	ร้อยละ
1. ในภาพรวมท่านเห็นด้วยกับการพัฒนาโครงการหรือไม่		
เห็นด้วย เพราะ	150	75.0
การเดินทางสะดวกขึ้น	52	34.7
ทำให้ชุมชนเจริญขึ้น	76	50.7
ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด	12	8.0
ไม่ระบุเหตุผล	10	6.7
ไม่เห็นด้วย เพราะ	36	18.0
เกรงจะมีผลกระทบต่อการเวนคืนที่ดิน	3	8.3
เกิดปัญหาต่อการประกอบอาชีพ เช่น ลูกค้าน้อยลง	3	8.3
เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงการก่อสร้าง	1	2.8
เกิดมลพิษ เช่น ฝุ่นละออง เสียงดังรบกวนในช่วงการก่อสร้าง	3	8.3
ถนนยกระดับทำให้เกิดการบดบังทัศนียภาพ	1	2.8
ผลกระทบด้านลบมากกว่าด้านบวก	9	25.0
ไม่มีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้างเนื่องจากปัจจุบันคืออยู่แล้ว	10	27.8
อยู่ใกล้กับชุมชนอาจทำให้เกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สิน	6	16.7
ไม่แสดงความคิดเห็น	14	7.0
2. ข้อเสนอแนะอื่นๆ		
จัดให้มีมาตรการในการป้องกันและลดผลกระทบที่ดี	8	
อยากให้มีการทำประชาพิจารณ์ก่อนเริ่มดำเนินโครงการ	3	
หากมีการอนุมัติโครงการให้รีบดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จ	1	
ต้องการให้แนวเส้นทางขยับออกจากชุมชน	1	
จัดระเบียบการจราจรบริเวณจุดขึ้น-ลงให้เป็นระเบียบ	1	
ควรปรับปรุงถนนที่มีอยู่แล้วในปัจจุบันให้ดีขึ้นด้วย	1	
การก่อสร้างโครงการขอให้ทำการก่อสร้างอย่างมีมาตรฐาน	1	
จัดให้มีการติดตั้งแผ่นกันเสียงบนทางยกระดับ	1	
ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรให้ชัดเจน	1	



ภาพที่ 1 แนวเส้นทางเลือกในการพัฒนาระบบทางพิเศษจังหวัดขอนแก่น (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2559)



ภาพที่ 2 ข้อกังวลของประชาชนที่อยู่ในพื้นที่รอบแนวเส้นทางที่มีต่อโครงการทางพิเศษจังหวัดขอนแก่น