



ทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก
อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

ชาริณา เขิดชู

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการปกครอง
คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2566

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

ทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก
อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี



งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการปกครอง
คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา
2566
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

COMMUNITY ATTITUDES TOWARDS THE HIGH – SPEED RAILWAY PROJECT IN NONG
KHANG KHOK SUB – DISTRICT, MUANG CHONBURI DISTRICT, CHONBURI PROVINCE



SALEENA CHOEDCHU

AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF
THE REQUIREMENTS FOR MASTER DEGREE OF ARTS IN POLITICAL SCIENCE
IN POLITICAL ECONOMY AND GOVERNANCE
FACULTY OF POLITICAL SCIENCE AND LAWS

BURAPHA UNIVERSITY

2023

COPYRIGHT OF BURAPHA UNIVERSITY

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณางาน
นิพนธ์ของ ชาริณา เขตชู ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการปกครอง ของมหาวิทยาลัย
บูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์

คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์

อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

.....

(ดร.ญาเรศ อัครพัฒนานุกูล)

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

.....

(ดร.เมทีนา อีสริยานนท์)

..... ประธาน

(รองศาสตราจารย์ ดร.ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์)

..... กรรมการ

(ดร.ญาเรศ อัครพัฒนานุกูล)

..... กรรมการ

(ดร.เมทีนา อีสริยานนท์)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชัยณรงค์ เครือนวน)

..... คณบดีคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ร้อยตำรวจเอก ดร. วิเชียร ต้นศิริคองค)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการ
ปกครอง ของมหาวิทยาลัยบูรพา

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.วิหวัศ แจ่มเอี่ยม)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

64910116: สาขาวิชา: เศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการปกครอง; ร.ม. (เศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการปกครอง)

คำสำคัญ: รถไฟฟ้าความเร็วสูง, ทศนคติ, โครงการก่อสร้าง, ชุมชน, ชลบุรี

ชาริณา เชิดชู : ทศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองขำคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี. (COMMUNITY ATTITUDES TOWARDS THE HIGH – SPEED RAILWAY PROJECT IN NONG KHANG KHOK SUB – DISTRICT, MUANG CHONBURI DISTRICT, CHONBURI PROVINCE) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: ญาเรศ อัครพัฒนานุกูล, เมทินา อีสริยานนท์ ปี พ.ศ. 2566.

การวิจัยครั้งนี้มีความมุ่งหมายเพื่อศึกษาทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองขำคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี การศึกษาใช้ประชากรกลุ่มตัวอย่างผู้มีสิทธิเลือกตั้งในเขตตำบลหนองขำคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี จำนวน 382 คน โดยการวิจัยเชิงผสมผสาน (Mixed method) คือการวิจัยเชิงสำรวจ และการสัมภาษณ์ในวิจัยเชิงคุณภาพ รวมทั้งการสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วม ผลการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองขำคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีในภาพรวมอยู่ในระดับเห็นด้วยและไม่แน่ใจจาก 3 ด้าน คือ ทัศนคติด้านเศรษฐกิจและด้านสังคมที่ประชาชนกลุ่มตัวอย่างจะมีทัศนคติอยู่ในระดับเห็นด้วย โดยทัศนคติส่วนใหญ่จะมุ่งเน้นในส่วนของราคาที่ดิน อาคารและอสังหาริมทรัพย์ที่มีราคาเพิ่มสูงขึ้น และเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองขำคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี สร้างแล้วเสร็จในอนาคตสังคมอาจเกิดความหลากหลายทางสังคมและเชื้อชาติ เป็นต้น ส่วนภาพรวมอยู่ในระดับไม่แน่ใจ คือ ทัศนคติด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมพบว่าประชาชนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มองว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองขำคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีในอนาคตเมื่อโครงการก่อสร้างเสร็จสิ้นแล้วจะทำให้พื้นที่สีเขียวภายในชุมชนลดลงจนส่งผลทำให้เกิดมลภาวะต่าง ๆ ทั้งมลภาวะทางขยะมูลฝอย มลภาวะทางกลิ่น เป็นต้น

64910116: MAJOR: POLITICAL ECONOMY AND GOVERNANCE; M.A. (POLITICAL ECONOMY AND GOVERNANCE)

KEYWORDS: HIGH-SPEED-TRAIN, CONSTRUCTION PROJECT, ATTITUDES, COMMUNITY, CHONBURI

SALEENA CHOEDCHU : COMMUNITY ATTITUDES TOWARDS THE HIGH – SPEED RAILWAY PROJECT IN NONG KHANG KHOK SUB – DISTRICT, MUANG CHONBURI DISTRICT, CHONBURI PROVINCE. ADVISORY COMMITTEE: YARED AKARAPATTANANUKUL, METHINA ISARIYANON 2023.

The purpose of this research is to study community attitudes towards the high-speed rail line construction project. Nong Khang Khok sub-district, Mueang Chonburi District, Chonburi Province The study used a sample population of voters in Nong Khang Khok Subdistrict. Mueang Chonburi District Chonburi Province, 382 people, by mixed method research, which is survey research. And interviews in qualitative research including participatory observation The results of the study found that the sample group had attitudes towards the high-speed rail line construction project. Nong Khang Khok sub-district Mueang Chonburi District Chonburi Province as a whole is at the level of agreement and uncertainty from 3 aspects, namely economic and social attitudes that the sample population will have attitudes at the level of agreement. Most of the attitudes will focus on the price of land. Increased prices of buildings and real estate and when the high-speed train route construction project Nong Khang Khok sub-district Mueang Chonburi District Chonburi Province has completed construction. In the future, society may have social and racial diversity, etc. As for the overall picture, it is at a level of uncertainty, namely attitudes towards resources and the environment. It was found that the majority of the people in the sample viewed the high-speed rail line construction project Nong Khang Khok sub-district of Mueang Chonburi District Chonburi Province In the future, when the construction project is completed, it may cause the green space within the community to decrease, causing various kinds of pollution, including waste pollution. Smell pollution, etc.



กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยครั้งนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีเป็นเพราะความกรุณาและความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจากบุคคลดังต่อไปนี้ ดร.ญาเรศ อัครพัฒนานุกูล อาจารย์ที่ปรึกษา ที่เสียสละเวลาในการให้ความรู้และคำแนะนำอันมีค่าและเป็นแบบอย่างที่ดีของการทำงานด้วยความมุ่งมั่นทุ่มเท ดร.เมธินา อีสริยานนท์ ที่กรุณาให้ความเอาใจใส่ให้คำปรึกษาและความช่วยเหลือแก่ผู้วิจัยมาโดยตลอด และขอขอบพระคุณคณะกรรมการสอบเค้าโครงการวิจัย ได้แก่ รองศาสตราจารย์ ดร.ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์ ที่กรุณาให้คำปรึกษาและแนะนำตลอดจนการแก้ไขข้อบกพร่องในการจัดทำงานวิจัยครั้งนี้ให้มีความสมบูรณ์และขอขอบคุณคณะผู้ทรงคุณวุฒิตรวจความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ (IOC) และความเชี่ยวชาญ ได้แก่ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สกลฤดี อีสริยานนท์ (ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญด้านรัฐศาสตร์), ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชัยณรงค์ เครือนวน (ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญด้านรัฐศาสตร์) และ ดร.พัชราภา ต้นตราจิน (ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญด้านรัฐศาสตร์) ที่กรุณาเสียสละเวลาในการตรวจสอบชุดแบบสอบถามให้เกิดค่าสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ก่อนที่จะมีการแจกไปยังชุมชนที่ศึกษา และขอขอบคุณคณาจารย์ตลอดจนเจ้าหน้าที่ในคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ทุกท่านที่เสียสละและให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในการดำเนินการและติดต่อในการดำเนินงานด้านเอกสารต่าง ๆ ตลอดการศึกษาในครั้งนี้ และขอขอบคุณประชาชนตำบลหนองข้างคอก จำนวน 382 คนในการตอบแบบสอบถามเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการศึกษาเชิงปริมาณในการวิจัยครั้งนี้ และขอขอบคุณกลุ่มผู้นำชุมชน ได้แก่ กำนันและผู้ใหญ่บ้านหมู่ที่ 1 – 7 รองผู้ใหญ่บ้าน และประธานกลุ่มวิสาหกิจชุมชนกลุ่มแม่บ้านเกษตรสตรีพัฒนาผาสูกสัมพันธ์ ผู้ช่วยกลุ่มและสมาชิก จำนวนทั้งสิ้น 10 ท่าน และขอขอบคุณชาวบ้านภายในตำบลตลอดจนเจ้าของสวนฝรั่งและปราชญ์ชุมชนทางการปลูกฝรั่งทั้งสิ้น 10 ท่านในการตอบแบบสัมภาษณ์เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการศึกษาเชิงคุณภาพ ที่ยินดีให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในตลอดระยะเวลาการดำเนินการวิจัยและให้ข้อมูลที่สำคัญตลอดจนคำแนะนำอันเป็นประโยชน์ต่องานแก่ผู้วิจัยในครั้งนี้

สุดท้ายนี้ผู้วิจัยขอขอบคุณสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่ให้ทุนสนับสนุนการศึกษาและการทำวิจัยในครั้งนี้ โดยผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า เนื้อหาและข้อมูลภายในวิจัยเล่ม ดังกล่าว จะสามารถสร้างประโยชน์และเป็นแนวทางสำหรับรุ่นน้องรุ่นต่อไป และผู้ที่สนใจทุกท่าน หากพบ ข้อผิดพลาดและข้อบกพร่องประการใดทางผู้วิจัยขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ช
สารบัญ.....	ซ
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญภาพ.....	ฎ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
คำถามการวิจัย.....	9
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	9
ขอบเขตของการวิจัย.....	9
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	10
นิยามศัพท์ปฏิบัติการ.....	10
บทที่ 2 ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	12
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทัศนคติ.....	12
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ.....	23
แนวคิดโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน.....	40
แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนา.....	46
เอกสารทางวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	53
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	64
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย.....	65

การวิจัยเชิงปริมาณ.....	65
ประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัย	65
เทคนิคการสุ่มตัวอย่าง	66
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	67
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	70
การวิจัยเชิงคุณภาพ.....	70
การตรวจสอบข้อมูล	73
การวิเคราะห์ข้อมูล	74
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	75
ทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง	76
ข้อเสนอแนะของชุมชน.....	107
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	113
สรุปผลการศึกษา.....	113
อภิปรายผล.....	125
ข้อเสนอแนะ.....	128
บรรณานุกรม.....	130
ภาคผนวก.....	135
ภาคผนวก ก	136
ภาคผนวก ข	148
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	163

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 สรุปแนวทางการศึกษาและใช้ประโยชน์จากเอกสารและ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	62
ตารางที่ 2 ขนาดตัวอย่างในการเก็บแบบสอบถาม.....	67
ตารางที่ 3 ร้อยละของผู้ตอบสอบถามจำแนกตามเพศ.....	76
ตารางที่ 4 ร้อยละของผู้ตอบสอบถามจำแนกตามอายุ.....	77
ตารางที่ 5 ร้อยละของผู้ตอบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา.....	78
ตารางที่ 6 ร้อยละของผู้ตอบสอบถามจำแนกตามอาชีพ.....	79
ตารางที่ 7 ร้อยละของผู้ตอบสอบถามจำแนกตามรายได้บุคคลโดยเฉลี่ย.....	80
ตารางที่ 8 ร้อยละของผู้ตอบสอบถามจำแนกตามสถานภาพทางสังคม.....	81
ตารางที่ 9 ร้อยละของผู้ตอบสอบถามจำแนกตามระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน.....	82
ตารางที่ 10 ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของทัศนคติของประชาชนต่อ... 83	83
ตารางที่ 11 ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของทัศนคติของประชาชนต่อ... 89	89
ตารางที่ 12 ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของทัศนคติของประชาชนต่อ... 93	93

สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 วงจรนโยบายสาธารณะ (Public Policy Process / Public Policy cycle).....	33
ภาพที่ 2 แนวเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมโยงสนามบินนานาชาติอยู่ตะเภา.....	42
ภาพที่ 3 สถานีรถไฟของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน.....	43
ภาพที่ 4 ลักษณะแนวคิดในการวิจัย.....	64
ภาพที่ 5 การกำหนดเขตเวนคืนที่ดินในท้องที่ตำบลบ้านสวน และตำบลหนองข้างคอก	99
ภาพที่ 6 พื้นที่ของชุมชนตำบลหนองข้างคอกก่อนการเข้ามาของ	100
ภาพที่ 7 พื้นที่ของชุมชนตำบลหนองข้างคอกเมื่อเริ่มมีการเข้ามาดำเนินการของโครงการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง	101
ภาพที่ 8 พื้นที่สีเขียวของชุมชนก่อน – หลังจากการเข้ามาของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้า ความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี.....	107

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ถ้าหากนับย้อนกลับไปในอดีตสมัยก่อนประวัติศาสตร์ตั้งแต่มนุษย์ถือกำเนิดขึ้นมาและดำรงชีวิตอยู่ บริเวณริมแม่น้ำ ลำคลองหรือตามแนวชายฝั่งทะเลถือว่าเป็นพื้นที่ที่ชนชาวไทยนิยมยึดมั่นและถือเป็นแหล่งที่อยู่อาศัย เพื่อใช้ในการดำรงชีวิตและตั้งถิ่นฐาน อาจกล่าวได้ว่านับตั้งแต่การสถาปนาเมืองสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี (นพวรรณ ศรีนริชรัฎฐ์เลิศ และรุจิโรจน์ อนุกรมบุตร, 2559) มักจะมีมนุษย์บางกลุ่มที่สามารถปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ให้ดีขึ้น โดยการนำเอาทรัพยากรทางธรรมชาติที่มีอยู่รอบตัว ๆ เช่น ไฟ น้ำ หิน โลหะ ไม้ มาสร้างเป็นสิ่งของต่าง ๆ ให้เกิดประโยชน์และสามารถส่งสมความเจริญและถ่ายทอดไปสู่คนรุ่นหลังได้ จนเป็นเหตุให้พระมหากษัตริย์หลายพระองค์โปรดเกล้าฯให้ขุดคลองลัดขึ้นหลายช่วงเพื่อลดระยะทางการเดินเรือจากทะเลไปสู่กรุงศรีอยุธยา ส่งผลทำให้รูปแบบการคมนาคมในช่วงสมัยนั้นนิยมเดินทางโดยการใช้เรือเป็นพาหนะหลัก จนกระทั่งในปีพ.ศ. 2433 ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวแห่งกรุงรัตนโกสินทร์ พระองค์ได้ทรงพระราชทานพระบรมราชานุมัติให้กระทรวงโยธาธิการสำรวจและสร้างรูปแบบการคมนาคมใหม่ในรูปแบบรางหรือ “รถไฟ” ที่มีเส้นทางสายแรก ณ ที่ทำการรถไฟกรุงเทพฯ ที่วังจากกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ซึ่งจากการสร้างเส้นทางรถไฟสายแรกในประเทศนั้นได้ส่งผลต่อการตั้งถิ่นฐานของสังคมไทย ที่จากเดิมเป็นชุมชนบริเวณริมฝั่งแม่น้ำที่นิยมใช้การคมนาคมโดยเรือหรือสัตว์ก็เริ่มขยายขยายมาเป็นสังคมเมืองตามชุมชนต่าง ๆ ที่ใกล้กับการคมนาคมรูปแบบรางมากยิ่งขึ้น อาทิ ชุมชนย่านหัวลำโพง แต่ทุกการพัฒนาย่อมมาพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงไม่ว่าจะเป็นในด้านวิถีชีวิต ทักษณคติ ความเห็นคิด วัฒนธรรมดั้งเดิมและโดยเฉพาะในด้านของการแข่งขันกันเองของมนุษย์ในสังคมที่อาจจะเกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อในอนาคตกาล (กระทรวงคมนาคม, 2558)

ศตวรรษที่ 21 สังคมแห่งการเปลี่ยนแปลงของการพัฒนาอย่างเต็มรูปแบบจากกระแสโลกาภิวัตน์ ส่งผลทำให้รูปแบบการดำเนินชีวิต ทักษณคติ ตลอดจนความคิดเห็นของผู้คนภายในประเทศเริ่มเปลี่ยนแปลงไป ซึ่งความก้าวหน้าและการพัฒนาอย่างก้าวกระโดด ถือว่าเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ผู้คนส่วนใหญ่เริ่มละทิ้งถิ่นที่อยู่อาศัยเดิมและเดินทางมุ่งหน้ามายังเขตพื้นที่ทางเศรษฐกิจ อาทิ ภาคตะวันออกอย่างจังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา เพราะถ้าหากนับตั้งแต่อดีต - ปัจจุบันภาคตะวันออกถือว่าเป็นพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาทางด้านในหลายๆ ด้าน โดยเฉพาะ “ด้านคมนาคม” ทำให้ต่อมาภายหลังรัฐบาลจึงเริ่มมีการสนับสนุนการสร้างเส้นทางคมนาคมให้มีความหลากหลายเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะการคมนาคม “ทางราง” ส่งผลทำให้ในปัจจุบัน

หน่วยงานภาครัฐและบริษัทเอกชนมากมาย อาทิ โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มองเห็นด้านดีในการพัฒนารูปแบบการคมนาคมทางรางดังกล่าวว่าสามารถทำให้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกรวมถึงจังหวัดหรือภูมิภาคอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องสามารถเดินทางติดต่อเพื่อให้เกิดความสะดวกสบายและในขณะเดียวกันก็สามารถเป็นพื้นที่ในการลงทุนทางเศรษฐกิจที่น่าจับตามองของนายทุนต่างชาติที่ต้องการเข้ามาลงทุนในภูมิภาคตะวันออก โดยเฉพาะจังหวัดชลบุรี ระยองและฉะเชิงเทราที่ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีการแข่งขันและการพัฒนาความเจริญอย่างไม่สิ้นสุดซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ต้องเกิดการปรับตัวและเรียนรู้ในการเปลี่ยนแปลงในครั้ง นี้ เพื่อความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นในอนาคตของชุมชน

ภาคตะวันออก เมืองเศรษฐกิจของประเทศไทยที่ถือว่าเป็นแหล่งอุตสาหกรรมและศูนย์กลางแห่งความเจริญที่สำคัญของประเทศในทุก ๆ ด้านไม่ว่าจะเป็นในด้านเศรษฐกิจ การเมือง การปกครอง การศึกษา แหล่งท่องเที่ยว และโดยเฉพาะทางด้าน การ “คมนาคม” ที่ถือว่าเป็นพื้นที่ที่ได้รับการส่งเสริมด้านนโยบายการพัฒนาของภาครัฐ ที่ต้องการมุ่งเน้นไปในเรื่องการ “คมนาคมทางราง” จากการเป็นเขตพื้นที่พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC จนทำให้พื้นที่ดังกล่าวมีการขยายตัวไปอย่างรวดเร็วในอดีต ส่งผลทำให้ปัจจุบันภาคตะวันออกมีความเป็นพื้นที่ของความเป็นเมือง (Built – up area) มากกว่าหลาย ๆ พื้นที่ในประเทศไทย และเนื่องจากการได้รับการส่งเสริมด้านนโยบายของภาครัฐ ส่งผลให้ภาคตะวันออกมีสถิติจำนวนประชากรทั้งที่ใช่สัญชาติไทยและไม่ใช่สัญชาติไทยรวมทั้งสิ้น 10,720,720 คน โดยประกอบไปด้วยจังหวัดดังต่อไปนี้ ฉะเชิงเทรา มีจำนวนประชากรทั้งสิ้น 720,718 คน, ชลบุรี 1,566,885 คน, จันทบุรี 535,559 คน, ตราด 228,536 คน, ปราจีนบุรี 493,670 คน, ระยอง 741,524 คน และสระแก้ว 643,828 คน (ข้อมูลสถิติจากประกาศสำนักทะเบียนกลาง ณ วันที่ 31 ธันวาคม พุทธศักราช 2563) ซึ่งจากจำนวนประชากรทั้งหมดพบว่าจังหวัดชลบุรีเป็นจังหวัดที่มีจำนวนประชากรมากที่สุดในภาคตะวันออกซึ่งมีมากถึง 1,566,885 คน อันเป็นผลมาจากการที่เป็นพื้นที่ด้านการลงทุนทั้งในอุตสาหกรรมยานยนต์ อาทิ โรงงานต่าง ๆ ในเขตพื้นที่อมตะชลบุรี หรือ Amata city และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว จากสถานที่ท่องเที่ยวมากมายไม่ว่าจะเป็น ป่า เขา น้ำตกและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญอย่างทะเล ส่งผลทำให้ในปัจจุบันจังหวัด “ชลบุรี” ถือเป็นเขตพื้นที่อุตสาหกรรมและศูนย์กลางแห่งความเจริญทางเศรษฐกิจที่สำคัญของภาคตะวันออก เพราะผู้คนส่วนใหญ่เริ่มเดินทางเข้ามาทำงานหาเงินใน แหล่งพื้นที่อุตสาหกรรมอย่างจังหวัดชลบุรีเป็นจำนวนมาก เป็นสาเหตุทำให้ชลบุรีเป็นจังหวัดที่มีจำนวนประชากรที่เริ่มแออัดและเกิดปัญหาการกระจุกตัวต่อการจัดสรรพื้นที่อย่างไม่เป็นระเบียบ ต่อมาจึงส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนท้องถนนที่หนาแน่นขึ้น เพราะชั่วโมงการเร่งรีบและความสะดวกสบายในการเดินทาง ทำให้ผู้คนส่วนใหญ่เริ่มหันมาใช้รถยนต์ส่วนตัวเป็นยานพาหนะในการเดินทางมากยิ่งขึ้น โดยมีสถิติการจดทะเบียนรถในจังหวัดชลบุรีในปี พ.ศ.

2560 – 2664 จากสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี มีจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในจังหวัดชลบุรี เพิ่มขึ้น – ลดลงแตกต่างกันไปในทุก ๆ ปี โดยในปี พ.ศ. 2560 มีจำนวน 138,270 คัน , ปี พ.ศ. 2561 มีจำนวน 146,317 คัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2560 ร้อยละ 5.8 , ปี พ.ศ. 2562 มีจำนวน 139,644 คัน ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. 2561 ร้อยละ 4.5, ปี พ.ศ. 2563 มีจำนวน 113,489 คัน ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. 2562 ร้อยละ 18.7 และในปีพ.ศ. 2564 มีจำนวน 118,841 คัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2563 ร้อยละ 4.7 และมีแนวโน้มว่าในปีต่อ ๆ ไป ก็จะมีจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนในจังหวัดชลบุรี เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ (สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี, 2564) ซึ่งจากจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้นทำให้สิ่งที่คนชลบุรี มักจะต้องประสบพบเจอในยามเช้า คือ ปัญหาการจราจรที่หนาแน่นและติดขัดไม่ว่าจะเส้นทางไหนก็ต้องพบเจอกับสถานการณ์เดียวกัน ทำให้หลายๆ คนยอมตื่นเช้าดีกว่าตื่นในช่วงเวลาเร่งด่วน โดยบริเวณที่มักพบเจอปัญหาการจราจรติดขัดจะเป็นจุดที่มีสถานศึกษา สถานที่ราชการและพื้นที่เขตอุตสาหกรรมอย่าง “อมตะชลบุรี หรือ Amata city” เนื่องจากผู้คน ส่วนใหญ่มักจะเดินทางไปส่งลูก - หลานเรียนหนังสือ และเดินทางเข้ามาทำงานในพื้นที่เขตอุตสาหกรรมอย่าง “อมตะชลบุรี หรือ Amata city” ส่งผลทำให้การจราจรและการคมนาคมขนส่งในชลบุรีมีปริมาณหนาแน่นจนต้องเกิดการขยายเส้นทางคมนาคม นอกจากนี้ในการพัฒนา การขนส่งยังส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทั้งในด้านเส้นทางขนส่ง ที่มักจะมีการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและระบบนิเวศ ตลอดจนสภาพความเป็นอยู่ดั้งเดิมของผู้คนในพื้นที่เหล่านั้น เช่น การโค่นป่า ทำลายหน้าดิน บุกรุกทำลายพื้นที่ป่า การเวนคืนที่ดินทำมาหากินและแหล่งที่อยู่อาศัยของชาวบ้านเพื่อตัดถนนและในด้านยานพาหนะ ก็ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตและการเกิดมลภาวะทางอากาศ เพราะระบบการเผาไหม้เครื่องยนต์ ทำให้เกิดก๊าซเสีย เช่น คาร์บอนมอนอกไซด์ (Carbon Monoxide) ฝุ่นละออง ที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพและอนามัยของผู้คนในพื้นที่ นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องของระบบทางเดินหายใจ (สถาบันส่งเสริมการสอนวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, 2563) และนอกจากผลกระทบดังกล่าวข้างต้นแล้วนั้น ปัจจุบันจังหวัดชลบุรียังถือว่าเป็นพื้นที่เส้นทางเชื่อมระหว่าง 2 จังหวัดอย่างจังหวัดระยอง – กรุงเทพมหานคร ส่งผลทำให้จังหวัดชลบุรีเป็นพื้นที่สำคัญในการเป็นคลังสินค้าจากการขนส่งของท่าเรือต่าง ๆ และเป็นศูนย์กระจายสินค้าของบริษัทโลจิสติกส์ทั้งของไทยและต่างชาติไปยังจังหวัดระยองและกรุงเทพมหานคร ดังนั้นเพื่อเป็นการลดปัญหาต่าง ๆ ตลอดจนเป็นการส่งเสริมการพัฒนาทางการคมนาคมขนส่งจึงต้องมีการวางแผนอย่างรอบคอบ เพื่อลดปัญหาและเพิ่มศักยภาพดังกล่าวที่กำลังเกิดขึ้นกับสิ่งมีชีวิตและสิ่งไม่มีชีวิตในพื้นที่นั้น ๆ อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าจังหวัดชลบุรีจะเป็นพื้นที่ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในหลาย ๆ ด้าน อาทิ การเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมที่สำคัญ แหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ หรือแม้แต่เป็นพื้นที่ในการเป็นคลังสินค้าของท่าเรือและศูนย์กระจายสินค้าของบริษัทโลจิสติกส์ต่าง ๆ แต่ถึงแม้จังหวัดชลบุรีจะมีการพัฒนาไปมากน้อยเพียงใด แต่ปัญหาการจราจรติดขัดก็ยังคงเป็นปัญหาหลักตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ทำให้รัฐบาลพยายามที่จะพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่าง

การ “คมนาคม” โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาาระบบการขนส่งมวลชนทางราง หรือรถไฟความเร็วสูงในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC เพื่อช่วยส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ลดมลภาวะด้านสิ่งแวดล้อมและอุบัติเหตุบนถนน เนื่องจากรถไฟความเร็วสูงเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมีระบบควบคุมที่มีความปลอดภัยสูง จึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้น้อยมาก (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, 2562)

รถไฟความเร็วสูง หรือ (High Speed Rail: HSR) สร้างโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่าง “รัฐบาลไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน” เป็นส่วนหนึ่งของโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง “คุนหมิง-สิงคโปร์” สาย Central route ที่จะเชื่อมต่อประเทศกลุ่ม CLMV เข้าด้วยกัน โดยรถไฟความเร็วสูงเป็นระบบรถไฟระหว่างเมืองที่เดินรถด้วยความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ใช้รางขนาดความกว้างมาตรฐาน (Standard gauge) ในการเดินรถ สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูงไทย ถือเป็นโครงการเมกะโปรเจกต์ มีเป้าหมายในการพัฒนาเศรษฐกิจ และเชื่อมโยงตลาดการค้า ระหว่างกลุ่มประเทศแถบลุ่มแม่น้ำโขง เนื่องจากประเทศไทยถือเป็นศูนย์กลางของอินโดจีน ตามแผนจะก่อสร้างทั้งหมด 4 สาย ได้แก่ สายเหนือ สายตะวันออก สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ (รถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย, 2566) ที่กระจายเส้นทาง ไปยังภูมิภาคตามเขตจังหวัดดังต่อไปนี้ สายเหนือ รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - พิษณุโลก-เชียงใหม่ ระยะทางรวม 669 กิโลเมตร ประกอบไปด้วยสถานีรถไฟความเร็วสูง จำนวน 12 สถานี ได้แก่ 1.สถานีบางซื่อ 2.สถานีดอนเมือง 3.สถานีอยุธยา 4.สถานีลพบุรี 5.สถานีนครสวรรค์ 6.สถานีพิจิตร 7.สถานีพิษณุโลก 8.สถานีสุโขทัย 9.สถานีศรีสัชนาลัย 10.สถานีลำปาง 11.สถานีลำพูน และ 12.สถานีเชียงใหม่, สายตะวันออกเฉียงเหนือ รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา-หนองคาย ประกอบไปด้วยสถานีรถไฟความเร็วสูง จำนวน 11 สถานี ได้แก่ 1.สถานีบางซื่อ 2.สถานีดอนเมือง 3.สถานีอยุธยา 4.สถานีสระบุรี 5.สถานีปากช่อง 6.สถานีราชสีมา 7.สถานีบัวใหญ่ 8.สถานีบ้านไผ่ 9.สถานีขอนแก่น 10.สถานีอุดรธานี และ 11.สถานีหนองคาย ระยะทางรวม 609 กิโลเมตร, สายตะวันออก รถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3 สนามบินดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ประกอบไปด้วยสถานีรถไฟความเร็วสูง จำนวน 9 สถานี ได้แก่ 1.สถานีดอนเมือง 2.สถานีบางซื่อ 3.สถานีมักกะสัน 4.สถานีสุวรรณภูมิ 5.สถานีฉะเชิงเทรา 6.สถานีชลบุรี 7.สถานีศรีราชา 8.สถานีพัทยา และ 9.สถานีอู่ตะเภา ระยะทางรวม 220 กิโลเมตร และสายใต้ รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ ประกอบไปด้วยสถานีรถไฟความเร็วสูง จำนวน 12 สถานี ได้แก่ 1.สถานีบางซื่อ 2.สถานีนครปฐม 3.สถานีราชบุรี 4.สถานีเพชรบุรี 5.สถานีหัวหิน 6.สถานีประจวบคีรีขันธ์ 7.สถานีชุมพร 8.สถานีสุราษฎร์ธานี 9.สถานีทุ่งสง 10.สถานีพัทลุง 11.สถานีหาดใหญ่ และ 12.สถานีปาดังเบซาร์ ระยะทางรวม 970 กิโลเมตร ซึ่งจากระยะทางและจำนวนสถานีในการก่อสร้างแต่ละภูมิภาค ทำให้การสร้างรถไฟความเร็วสูงมีระยะเวลาในการก่อสร้างที่ยาวนาน ซึ่งในส่วนของภาคตะวันออก

ที่เชื่อม 3 สนามบิน ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา ระยะทาง 220 กิโลเมตร จำนวน 9 สถานี คาดว่า จะเปิดใช้ปี 2571 แบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่ ระยะที่ 1 ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา คาดเปิดใช้ปี 2571 และระยะที่ 2 อู่ตะเภา-ระยอง-ตราด คาดเปิดใช้ปี 2576 โดยก่อนที่มีการสร้าง รถไฟฟ้าความเร็วสูงตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยในปัจจุบันก็ยังคงมีการเดินทางคมนาคม มวลชนทางรางโดยการดำเนินงานของบริการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งในแต่ละปีจะมีสถิติผู้โดยสาร ใช้บริการรถไฟแห่งประเทศไทยที่เพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ในปี พ.ศ. 2563 – 2564 จากการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น – ลดลงแตกต่างกันไปในทุก ๆ ปี โดยในเดือน ตุลาคมปี พ.ศ. 2563 มียอดผู้ใช้บริการทั้งสิ้น 1,740,338 คน, เดือนพฤศจิกายน ปี พ.ศ. 2563 มียอด ผู้ใช้บริการทั้งสิ้น 1,616,637 คน ซึ่งลดลงจากเดือนตุลาคมปี พ.ศ. 2563 ร้อยละ 7.1, เดือนธันวาคม ปี พ.ศ. 2563 มียอดผู้ใช้บริการทั้งสิ้น 622,081 คน ซึ่งลดลงจากเดือนพฤศจิกายนปี พ.ศ. 2563 ร้อยละ 61.5 , เดือนมกราคมปี พ.ศ. 2564 มียอดผู้ใช้บริการทั้งสิ้น 701,142 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก เดือนธันวาคมปี พ.ศ. 2563 ร้อยละ 12.7,เดือนกุมภาพันธ์ปี พ.ศ. 2564 มียอดผู้ใช้บริการทั้งสิ้น 809,661 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดือนมกราคมปี พ.ศ. 2564 ร้อยละ 15.5 และเดือนมีนาคมปี พ.ศ. 2564 มียอดผู้ใช้บริการทั้งสิ้น 818,770 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากเดือนกุมภาพันธ์ ปี พ.ศ. 2564 ร้อยละ 1.1 และมี แนวโน้มว่าในปีต่อ ๆ ไป ก็จะมีจำนวนยอดผู้ใช้บริการเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งถือว่าเป็นแนวโน้มในการ ตัดสินใจส่งเสริมแนวนโยบายการพัฒนาของภาครัฐในส่วนของการลงทุนในการเปิดรับการใช้บริการ รถไฟฟ้าความเร็วสูงที่จะสร้างเสร็จในอนาคตอันใกล้ที่จะถึงนี้ ดังนั้น การเดินทางด้วยรถไฟฟ้างิจึงถือว่าเป็นนโยบายในการส่งเสริมและการพัฒนาประเทศด้านความเป็นอยู่ขั้นพื้นฐานภายใต้กรอบ แนวคิดโครงสร้างคมนาคมภายในประเทศ เพื่อให้ประชาชนภายในประเทศหันมาใช้ระบบขนส่ง มวลชนสาธารณะรูปแบบรางเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ยังเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรที่หนาแน่น ลดการใช้รถยนต์ที่มีระบบการเผาไหม้จากเครื่องยนต์ที่ทำให้เกิดก๊าซเสียที่จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพ ของประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและเขตอุตสาหกรรมต่าง ๆ อย่างปัญหาด้าน ระบบทางเดินหายใจซึ่งถ้าหากลดการใช้รถยนต์ได้จะทำให้การจราจรในบริเวณที่ประสบปัญหาก็จะมี สภาพการจราจรที่คล่องตัวเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ยังช่วยลดมลภาวะทางอากาศ ลดฝุ่นละอองและ เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าและบริการของประชาชนได้มากเพิ่มขึ้นอีกด้วย

สถานีรถไฟชลบุรี เป็นหนึ่งในสถานีสำคัญของภาคตะวันออกที่ในอนาคตจะเป็นเส้นทาง หลักของเส้นทางรถไฟความเร็วสูงที่มีการเชื่อมต่อ 3 สนามบิน คือ ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา โดยสถานีรถไฟชลบรูนี้นั้นตั้งอยู่ในเขตพื้นที่ของตำบลบ้านสวน-ตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ซึ่งพื้นที่ส่วนใหญ่ในการขยายแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจากสถานีรถไฟชลบุรีจะ พลาดผ่าน “ตำบลหนองข้างคอก” ชุมชนเล็ก ๆ ในพื้นที่อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ที่อยู่ห่างจาก ที่ว่าการอำเภอเมืองชลบุรีประมาณ 6 กิโลเมตร โดยมีทิศเหนือจรด เทศบาลตำบลบ้านสวน อ.เมือง

ชลบุรี , ทิศใต้จรด ตำบลเหมือง อำเภอเมืองชลบุรี ,ทิศตะวันออกจรด ตำบลหนองรี อำเภอเมืองชลบุรี ,ทิศตะวันตกจรด ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี และถ้าหากนับตั้งแต่อดีต – ปัจจุบัน ตำบลหนองข้างคอกถือว่าเป็นแหล่งพื้นที่ชุมชนที่ค่อยๆมีการพัฒนาจากชุมชนเกษตรกรรมมาเป็นชุมชนเมืองแบบร่วมสมัย กล่าวคือในอดีตตำบลหนองข้างคอก เป็นตำบลที่แยกออกมาจากตำบลบ้านสวนในปี พ.ศ.2467 – 2468 มีเนื้อที่โดยรวมประมาณ 27 ตารางกิโลเมตร ประกอบไปด้วย 7 หมู่บ้าน ได้แก่ หมู่ที่ 1 บ้านห้วยทวน,หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย,หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก, หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด, หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว,หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตกและหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก โดยพื้นที่ส่วนใหญ่ของชุมชนจะมีลักษณะเป็นเชิงเขาอย่างเขาบานและเขาเขียว ทำให้ในอดีตเป็นทางเกวียนที่ชาวบ้านนิยมใช้บรรทุกพืชผลรวมทั้งของป่าไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ส่งผลทำให้ผู้คนส่วนใหญ่จึงมักจะประกอบอาชีพเกษตรกรรมโดยเฉพาะการทำสวนเกษตรไม้ผลอย่าง “ฝรั่งสายพันธุ์กิมจู” เป็นหลัก ซึ่งสิ่งนี้เปรียบเสมือนสัญลักษณ์ที่ทำให้ในอดีตตำบลเริ่มเป็นที่รู้จักกันดีเพิ่มมากขึ้นของคนภายนอกในชื่อ “แหล่งปลูกฝรั่งสายพันธุ์กิมจู” และเมื่อความเจริญตลอดจนการรู้จักที่แพร่หลายเริ่มเข้ามาในพื้นที่ทำให้ในวันที่ 30 มีนาคม พ.ศ.2539 องค์การบริหารส่วนตำบลหนองข้างคอกได้รับการยกฐานะจากสภาตำบลขึ้นเป็นองค์การบริหารตำบล ชั้นที่ 5 และสามารถเปลี่ยนเป็นชั้นที่ 4 ในปี 2542 (องค์การบริหารส่วนตำบลหนองข้างคอก, 2562)ทำให้จากชุมชนแห่งเกษตรกรรมและทางผ่านของเส้นทางขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่ต่าง ๆ เริ่มมีวิวัฒนาการแบบค่อยเป็นค่อยไปจนสามารถยกระดับเป็นชุมชนเมืองเพิ่มมากขึ้นกว่าในอดีต และถึงแม้ชุมชนจะมีวิวัฒนาการเปลี่ยนแปลงไป แต่ในปัจจุบันก็ยังคงพบว่ามีหลากหลายครัวเรือนที่ยังคงประกอบอาชีพเกษตรกรรมอย่างการทำสวนเกษตรไม้ผลและการหาของป่าจากเชิงเขาในชุมชนเพื่อหล่อเลี้ยงตนเองและครอบครัวตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันสามารถต่อยอดการเรียนรู้และพัฒนาตนเองของผู้คนภายในชุมชนได้ทั้งในเรื่องของการแปรรูปสินค้า การทำการเกษตร ทำให้ปัจจุบันนี้ตำบลหนองข้างคอกได้รับการยอมรับจากหน่วยงานต่าง ๆ ว่าเป็นชุมชนที่มีจุดเด่นทางด้านเกษตรกรรม ซึ่งทุกการพัฒนาย่อมมาพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงเช่นเดียวกับตำบลหนองข้างคอกที่ในอดีตเป็นเพียงทางเกวียนในการขนส่งพืชผลและสินค้าทางการเกษตรก็เริ่มมีการพัฒนาทางด้านการคมนาคมของชุมชน ส่งผลทำให้ในปัจจุบันมีถนนหลายสายเพิ่มมากขึ้นเพื่อเชื่อมความสัมพันธ์ของคนภายในชุมชนให้สามารถเดินทางไปมาหาสู่ภายในชุมชน จนกลายเป็นเครือข่ายการคมนาคมทางบกที่สำคัญต่อวิถีชีวิตการอยู่อาศัยและการดำรงชีพของผู้คนในสมัยนั้น เป็นสาเหตุให้ผู้คนภายในชุมชนสามารถพูดคุยและไปมาหาสู่บ้านผู้นำชุมชนได้โดยไม่มีช่องว่างระหว่างผู้นำกับประชาชนภายในพื้นที่ ผู้นำสามารถใช้ประสบการณ์ในการทำงานจากการอาศัยอยู่และประกอบกับการเป็นลูกหลานภายในชุมชนมาก่อน ทำให้การปกครองจะเป็นการปกครองแบบใช้ประสบการณ์ในการทำงาน แต่ยังมีกรนำเอาความรู้ที่เรียนรู้มาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาชุมชน ซึ่งลักษณะการปกครองและสังคมดังกล่าวก็ยังสามารถพบเห็นได้ในชุมชนตำบลหนองข้างคอกตั้งแต่อดีตจนถึง

ปัจจุบัน ซึ่งการพัฒนาและวิวัฒนาการของชุมชนแบบค่อยเป็นค่อยไปนั้น ทำให้ในปัจจุบันตำบลหนองข้างคอกจากชุมชนเกษตรกรรมมีการคมนาคมทางบกอย่างการใช้รถจักรยานยนต์ และรถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง เป็นชุมชนที่กำลังถูกพัฒนาให้กลายเป็นเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงจากสถานีรถไฟชลบุรี เนื่องจากการพัฒนาด้านคมนาคมทางบกอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวส่วนใหญ่มีเส้นทางสัญจรในพื้นที่และสามารถใช้ถนนเลียยเมืองชลบุรี ถนนเลียยทางรถไฟ ถนนเศรษฐกิจ-บ้านสวนซอย 11 ถนนบ้านสวนเลียยเมือง ถนนตามซอยต่าง ๆ รวมทั้งเชื่อมโยงกับถนนสาย 304 และถนนมอเตอร์เวย์กรุงเทพฯ-ชลบุรี เป็นเส้นทางโครงข่ายของถนนสายหลักในพื้นที่ที่สามารถเชื่อมโยงกับโครงข่ายถนนหลักที่จะเดินทางออกจากพื้นที่ได้สะดวกและคล่องตัว แต่ถึงแม้จะมีการพัฒนาไปมากน้อยเพียงใด แต่ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงชลบุรี ก็ยังไม่พบว่ามีรถประจำทางที่จะเชื่อมโยงเข้าสู่ตัวเมืองหลัก จึงเห็นได้ว่าคนส่วนใหญ่จะต้องใช้ยานพาหนะของตนเองในการเดินทาง ส่งผลทำให้ในปัจจุบันมีการศึกษาและพบว่าบริเวณพื้นที่รอบ ๆ สถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงชลบุรี ช่วงรัศมี 1 กิโลเมตร ยังมีพื้นที่ว่างเปล่าที่สามารถนำมาจัดรูปที่ดิน โดยเฉพาะพื้นที่รอบสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูง ในช่วงรัศมี 500 เมตรและมีบางส่วนของที่กระจายออกที่สามารถนำมาจัดรวมกลุ่มและจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาได้ นอกจากนี้คงต้องยอมรับว่าพื้นที่นี้เป็นส่วนหนึ่งของจังหวัดชลบุรี ที่เป็นเขตพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ อีอีซี ที่จะมีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม การบริการโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวอย่างส่งผลให้พื้นที่ต่าง ๆ ในจังหวัดชลบุรีจะมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว พื้นที่พัฒนารอบสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงชลบุรี จะเป็นจุดเชื่อมต่อกับนิคมอุตสาหกรรมอมตะ และสถานที่ท่องเที่ยวชายหาดบางแสน จะทำให้พื้นที่พัฒนาเป็นศูนย์กลางเมืองใหม่ที่มีการประกอบการเชิงพาณิชย์ การพัฒนาที่อยู่อาศัยและสำนักงาน ส่วนในคุณลักษณะของพื้นที่ที่จะสนับสนุนการลงทุน พบว่าพื้นที่ศึกษาอยู่ในเขตเทศบาลเมืองบ้านสวน อยู่แนวขอบของเมือง ทำให้การพัฒนาพื้นที่ยังไม่มี ความหนาแน่นมากนัก แต่เทศบาลเมืองบ้านสวนได้มีการดำเนินการจัดระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในพื้นที่อย่างทั่วถึง สำหรับเส้นทางคมนาคมในพื้นที่ที่มีการกระจายและคล่องตัว ยังพบว่ามีพื้นที่ว่างเปล่าขนาดใหญ่ที่สามารถนำมาพัฒนาพื้นที่ในรูปแบบต่าง ๆ ได้ สำหรับการส่งเสริมการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าความเร็วสูงชลบุรี (ประธมพิศ กัฒวัฒนา, 2562) ส่งผลทำให้ในอนาคตตำบลหนองข้างคอกถือว่างกลายเป็นหนึ่งในเขตพื้นที่การสร้างและขยายเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงของโครงสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สถานี

ด้วยเหตุนี้ ปัจจุบันทางรถไฟภายในประเทศไทยจึงครอบคลุมพื้นที่กว่า 47 จังหวัด ระยะทางกว่า 4,044 กิโลเมตร แต่ยังไม่เพียงพอเพราะสัดส่วนของทางรถไฟเป็นทางเดี่ยวต้องผลักดันโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง ให้มีเส้นทางเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากปัจจุบันประเทศกำลังประสบปัญหาเกี่ยวกับภาวะการจราจรติดขัดภายในบริเวณพื้นที่เขตอุตสาหกรรมอย่างภาคตะวันออก โดยเฉพาะ “จังหวัดชลบุรี” เป็นสาเหตุให้เกิดการคาดการณ์ว่าภายในปี 2565 รถไฟทางคู่จะแล้ว

เสร็จเพิ่มอีก 5 สาย คิดเป็นระยะทางกว่า 700 กิโลเมตร ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งทางรางและเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศ และนอกจากรถไฟทางคู่แล้วนั้นยังมีโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างจำนวน 2 โครงการ คือโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ นครราชสีมาและโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อสามสนามบิน และอยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมดำเนินโครงการอีก 6 โครงการ ซึ่งหากแล้วเสร็จทั้งหมดจะเป็นระยะทางรวมกว่า 2,466 กิโลเมตร เพื่อพร้อมดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศและก่อให้เกิดการค้าระหว่างประเทศ การจ้างงาน การท่องเที่ยว และการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ผ่านการสนับสนุนและมุ่งเน้นการลงทุนระบบรางเพิ่มมากขึ้น เพื่อผลักดันระบบรางเป็นระบบหลักการเดินทางและการขนส่งของประเทศในอนาคต (คมนาคม ตั้งเป้าไทยมีระบบรางขนาดใหญ่เข้าถึงทุกภูมิภาคในปี 71, 2563) แต่เมื่อมีการพัฒนาก็ย่อมมาพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงและการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ในบริเวณโครงการก่อสร้างฯ ทั้งในด้านของการได้รับผลประโยชน์และการได้รับผลกระทบ ส่งผลทำให้ประชาชนภายในชุมชนมีทัศนคติต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าที่แตกต่างกันออกไป ดังนั้นในการศึกษางานวิจัยเกี่ยวกับทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงครั้งนี้จึงมีจุดมุ่งหมายเพื่อศึกษาทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ในพื้นที่ตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ทั้งนี้ผู้วิจัยเลือกศึกษาในบริเวณพื้นที่ชุมชนเพื่อให้ทราบแนวทางส่งเสริมทัศนคติที่มีผลต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ซึ่งทัศนคติดังกล่าวเป็นเสมือนปฏิกิริยาที่ตอบสนองความคิด ความเชื่อ ความรู้สึกหรือแม้แต่แนวโน้มของพฤติกรรมของบุคคล ในเชิงบวกหรือเชิงลบต่อชุมชน บุคคล และสถานการณ์ต่าง ๆ ซึ่งมีผลกับความสำคัญต่อการปรับตัวเข้าหาสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปในอนาคต นอกจากนี้ยังช่วยในเรื่องของการแสดงออกถึงค่านิยมของชุมชนและช่วยในการแสดงออกถึงการรับรู้ในเรื่องของความรู้ความเข้าใจตามประสบการณ์ต่อสิ่งเร้าใหม่ ๆ ที่ไม่เคยเกิดขึ้นภายในชุมชน เช่น การสำรวจทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง นอกจากนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังสามารถนำผลศึกษาในครั้งนี้มาช่วยเป็นแนวทางและข้อเสนอแนะด้านทัศนคติของชุมชนต่อการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของคนในสังคมตามพื้นที่ต่าง ๆ ที่เป็นเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงตามภูมิภาคต่าง ๆ ต่อไปในอนาคต

คำถามการวิจัย

1. ชุมชนในพื้นที่ตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี มีทัศนคติอย่างไรต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง
2. ชุมชนในพื้นที่ตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีมีข้อเสนอแนะอย่างไร ต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาทัศนคติของชุมชนตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีว่ามีทัศนคติต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง
2. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะของชุมชนตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง

ขอบเขตของการวิจัย

ขอบเขตด้านเนื้อหา คือ ทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง ในพื้นที่ตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี และแนวทางหรือข้อเสนอแนะต่อโครงการตลอดจนการเปลี่ยนแปลงทางด้านวิถีชีวิตจากโครงการดังกล่าว

ขอบเขตด้านเวลาที่ใช้ในการวิจัย การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงในช่วงปี พ.ศ. 2561 – 2566 เนื่องจากช่วงปีดังกล่าวเป็นปีเริ่มแรกของการวางแผนสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ตามยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580)

ขอบเขตด้านพื้นที่ การศึกษาครั้งนี้ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี จำนวน 7 หมู่ ได้แก่ คือ หมู่ที่ 1 บ้านห้วยทวน, หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย, หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก, หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด, หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว, หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก

ขอบเขตด้านประชากร การศึกษาครั้งนี้เนื่องจากเป็นงานวิจัยแบบผสมผสาน ส่งผลทำให้ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัยเพื่อทำการศึกษาค้นคว้าสำหรับการวิจัยครั้งนี้คือ ประชาชนภายในตำบลหนองข้างคอกทั้งผู้ที่เป็นกลุ่มผู้นำและไม่ใช่กลุ่มผู้นำทางสังคมของตำบลหนองข้างคอก จากการศึกษารายงานทางสถิติจำนวนประชากรในสำนักงานสถิติชลบุรีพบว่าในตำบลมีจำนวนประชากรประกอบด้วยกันทั้งสิ้น 8,210 คน

2. กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างตามวิธีของ ทาโรยามาเน่ (Taro Yamane) โดยใช้สูตรการคำนวณ จะได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 382 คน เพื่อตอบแบบสอบถาม

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ด้านการประยุกต์ใช้ประโยชน์จากการวิจัย ทำให้ทราบถึงมุมมองและความคิดเห็นของชุมชนทั้งในด้านการได้รับประโยชน์และด้านผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อชุมชนในอนาคตจากโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง

2. คาดว่าหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลศึกษาในครั้งนี้มาศึกษาเป็นแนวทางและข้อเสนอแนะด้านทัศนคติของชุมชนต่อการปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของคนในสังคมตามพื้นที่ต่าง ๆ ที่เป็นเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงตามภูมิภาคต่าง ๆ ต่อไปในอนาคต

3. ด้านการประยุกต์ใช้ประโยชน์กับการบริหารวิชาการ ซึ่งเกิดจากผลการวิจัยในครั้งนี้สามารถนำมาปรับใช้และอธิบายปรากฏการณ์เกี่ยวกับทัศนคติของชุมชนเมืองที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ที่เป็นผลจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางรางเชื่อม 3 สนามบิน (โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง) และเพื่อเป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ที่แสดงให้เห็นถึงความเปลี่ยนแปลงของชุมชน สังคมที่กำลังจะเข้าสู่พื้นที่การพัฒนาเขตพิเศษภาคตะวันออกแบบเต็มรูปแบบ

4. คาดว่าจะสามารถวางแผนหรือจัดทำแผนแม่บทชุมชนที่เกิดขึ้นจากข้อเสนอแนะหรือแนวทางการปฏิบัติตัวของประชาชนที่อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่ที่เป็นผลจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทางรางที่ได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบที่เกิดขึ้นหลังจากโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง

นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

ตำบลหนองช้างคอก หมายถึง บริเวณพื้นที่ในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ ซึ่งประกอบไปด้วยทั้ง 7 หมู่บ้าน ประกอบด้วย พื้นที่หมู่ที่ 1 บ้านห้วยทวน, หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย, หมู่ที่ 3 หนองช้างคอก, หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด, หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว, หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก

รถไฟฟ้าความเร็วสูง หรือ (High Speed Rail: HSR) หมายถึง ระบบการขนส่งทางรางที่เกิดจากความร่วมมือระหว่าง "รัฐบาลไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน" โดยมีเป้าหมายในการพัฒนาระบบเศรษฐกิจของไทยในอนาคต โดยเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงประกอบไปด้วย 4 เส้นทางหลัก ๆ ได้แก่ สายเหนือ สายตะวันออก สายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ ซึ่งเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่ได้กล่าวถึงในงานวิจัยครั้งนี้เป็นเส้นทางที่วิ่งตัดผ่านบริเวณตำบลหนองช้างคอก ณ สถานีรถไฟชลบุรี

การปรับตัว หมายถึง สิ่งที่เกิดขึ้นกับครัวเรือนอันเนื่องมาจากการสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ที่มีผลต่อการเกิดลักษณะการปรับตัวของประชาชนในพื้นที่ ได้แก่ สิ่งนำเข้า (Input) กระบวนการเผชิญปัญหา (Coping process) , พฤติกรรมการปรับตัว , สิ่งนำออก (Output)

การคมนาคม หมายถึง การติดต่อสื่อสารกันไประหว่างพื้นที่มากกว่า 1 แห่งขึ้นไปซึ่งการติดต่อดังกล่าวจะเป็นการติดต่อในรูปแบบของท้องถิ่นอาทิ ระหว่างหมู่บ้านกับหมู่บ้าน ตำบลกับตำบล อำเภอกับอำเภอ จังหวัดกับจังหวัดหรือแม้แต่ระดับใหญ่อย่างประเทศกับประเทศ ซึ่งรูปแบบการคมนาคมก็มีหลากหลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็นทางบกอย่างรถยนต์ ทางน้ำที่ใช้ยานพาหนะโดยเรือ ทางอากาศที่ใช้ยานพาหนะโดยเครื่องบินและทางรางที่ใช้ยานพาหนะโดยรถไฟ, BTS, MAR ซึ่งในอนาคตก็จะมีรถไฟความเร็วสูงเพิ่มขึ้นในระบบการคมนาคมรูปแบบราง

ทัศนคติ หมายถึง ความคิด ความเชื่อ ความรู้สึกหรือแม้แต่แนวโน้มของพฤติกรรมของบุคคล ในเชิงบวกหรือเชิงลบต่อชุมชน บุคคล และสถานการณ์ต่าง ๆ ซึ่งมีผลกับความสำคัญต่อการปรับตัวเข้าหาสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปในอนาคต ซึ่งสามารถตีความได้จากการสำรวจทัศนคติที่มีต่อโครงการสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC หมายถึง พื้นที่เขตอุตสาหกรรมของประเทศอย่างชลบุรี ฉะเชิงเทราและระยองที่ถือว่าเป็นพื้นที่ที่มีการแข่งขันและการพัฒนาความเจริญอย่างไม่สิ้นสุด โดยเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ EEC ที่ได้กล่าวถึงในงานวิจัยครั้งนี้จะอธิบายในเรื่องของโครงสร้างพื้นฐานด้าน “คมนาคมทางราง” ที่ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรและเพื่อเสริมสร้างภาพลักษณ์ทางการลงทุนต่อบริษัทข้ามชาติในอนาคต นอกจากนี้เพื่อต้องการให้ประชาชนในจังหวัดชลบุรีมีทางเลือกในการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ

บทที่ 2

ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดและทฤษฎีจากเอกสารและตำราที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง ทักษะคิดของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยได้มีการกำหนดประเด็น เพื่อใช้ในการบรรลุดตามข้อกำหนดของวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ผ่านการศึกษาและรวบรวมแนวความคิดและทฤษฎีเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่จะส่งผลต่อการศึกษาเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานในการทำวิจัยตามข้อดังต่อไปนี้

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทัศนคติ
2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ
3. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนา
4. แนวคิดโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
5. เอกสารทางวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
6. กรอบแนวคิดทางการวิจัย

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทัศนคติ

ปัจจุบันผู้คนส่วนใหญ่ในสังคมยังคงมีความสับสนเรื่องการใช้คำหรือความหมายของคำที่มักใช้ผิดหรือสลับกันอยู่ 2 คำ คือ ทัศนคติ (Views) และ ทัศนคติ (Atiitude) โดยคำว่า “ทัศนคติ” (Views) มีความหมายว่า ความคิดหรือมุมมองที่ไม่ได้เจาะจงในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ซึ่งตรงกับคำจำกัดความของภาษาอังกฤษอย่าง “Maybe” ที่หมายถึง น่าจะ คงจะ อาจจะหรือควรจะ โดยเราสามารถแบ่งคำว่า “ทัศนคติ” ออกเป็น 3 ประเภทหลัก ๆ คือ 1.ทัศนคติที่เกี่ยวกับข้อเท็จจริงเป็นความคิดเห็นที่แสดงถึงความเป็นจริง ซึ่งเป็นความจริงที่เกิดขึ้นนั้นจะได้ออกมาจากการสันนิษฐาน หรือการคาดคะเน มากกว่าความจริงตามกฎข้อเท็จจริงอย่าง ความจริงที่ว่าพระอาทิตย์จะขึ้นทางทิศตะวันออกและตกทางทิศตะวันตก เป็นต้น และ 2.ทัศนคติที่เกี่ยวกับนโยบาย ซึ่งจะเป็นการออกความเห็นเพื่อ เสนอแนะ ตักเตือน แนะนำ เช่น การตักเตือนเมื่อใครสักคนหรือกลุ่มคนใดประพฤติปฏิบัติในสิ่งที่ไม่สมควรสามารถพูดได้ว่า “เขาน่าจะระวังให้มากกว่านี้จะได้ไม่เกิดอุบัติเหตุ” 3.ทัศนคติเชิงคุณค่า เป็นความคิดเห็นที่แสดงออกเพื่อประเมินว่าสิ่งดีหรือสิ่งใดดีด้อย ซึ่งจากความหมายและรูปแบบต่าง ๆ ของคำว่า “ทัศนคติ” (Views) ยังไม่เพียงพอต่อการศึกษาในการทำงานวิจัยครั้งนี้ จึงทำให้ในงานวิจัยนี้ต้องการนำเสนอคำที่มีลักษณะที่คล้ายคลึงกันในการศึกษาผ่านแนวคิดและทฤษฎีที่เรียกว่า “ทัศนคติ” (Atiitude) (คอลัมนิสต์, 2558, 13 พฤษภาคม) ซึ่งจาก

การศึกษาค้นคว้าและอ้างอิงทำให้ผู้ศึกษาและวิจัยสามารถสรุปถึงความหมาย แนวคิดและองค์ประกอบต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. ความหมายและคำจำกัดความเกี่ยวกับทัศนคติ

ทัศนคติหรือเจตคติ (Attitude) มีรากฐานศัพท์มาจากภาษาละตินว่า Aptus แปลว่า โน้มเอียง ซึ่งได้มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้คำจำกัดความและความหมายของทัศนคติไว้แตกต่างกันตามทรรศนะของตนเองไว้ (แพรรักษ์ ยอดแก้ว, 2552) ดังนี้

ศักดิ์ไทย สุรกิจบวร (2545, หน้า 138) ได้ให้ความหมายของทัศนคติเอาไว้ว่า ทัศนคติเป็นสภาวะความพร้อมทางจิตที่เกี่ยวข้องกับความคิด ความรู้สึก และแนวโน้มที่มีผลต่อพฤติกรรมของบุคคลที่มีต่อบุคคล สิ่งของ สถานการณ์ต่าง ๆ ที่อาจจะไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่งทั้งในด้านบวกและด้านลบแตกต่างกันไป แต่ที่สิ่งสำคัญคือสภาวะความพร้อมทางจิตดังกล่าวจะต้องมีระยะเวลาอยู่นานพอสมควร

สร้อยตระกูล (ติวยานนท์) อรรถมานะ (2541, หน้า 64) ได้ให้ความหมายของทัศนคติเอาไว้ว่า ทัศนคติ คือ การผสมผสานระหว่างความคิด ความเชื่อ ความคิดเห็น ความรู้ และความรู้สึกของบุคคลที่ต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกลุ่มคนใดคนหนึ่ง ตลอดจนสถานการณ์ใดสถานการณ์หนึ่ง ซึ่งการผสมผสานดังกล่าวต้องสามารถประเมินค่าออกมาเป็นความรู้สึกในด้านบวกหรือด้านลบก็ได้ ซึ่งความรู้สึกเหล่านั้นอาจส่งผลต่อแนวโน้มที่จะเกิดเป็นพฤติกรรมใดพฤติกรรมหนึ่งในอนาคตได้

พงศ์ หรดาล (2540, หน้า 42) ได้ให้ความหมายของทัศนคติเอาไว้ว่า ทัศนคติ คือ ความรู้สึก ทำที่ ความคิดเห็น ที่มีผลต่อพฤติกรรมของบุคคลใดบุคคลหนึ่งต่ออีกหนึ่งบุคคล อาทิ คนงานต่อเพื่อเพื่อร่วมงาน ผู้บริหาร กลุ่มคน องค์กรหรือต่อสภาพแวดล้อมอื่น ๆ ซึ่งมักแสดงออกในลักษณะของความรู้สึกหรือทำที่ในด้านบวกหรือด้านลบก็ได้

Newstrom and Devis (2002, PP.207 อ้างถึงใน สรสิทธิ์ เกตตรา, 2555) ได้ให้ความหมายของทัศนคติเอาไว้ว่า ทัศนคติ คือ ความรู้สึกหรือความเชื่อ ซึ่งสามารถนำมาตัดสินได้ว่าบุคคลใดสามารถรับรู้สภาวะแวดล้อมที่เกิดขึ้นของบุคคลนั้นได้ผ่านการซึมซับจากกระทำของบุคคลนั้น ๆ ตลอดจนการมีแนวโน้มต่อการกระทำดังกล่าว จนสุดท้ายทำให้เกิดเป็นพฤติกรรมใดพฤติกรรมหนึ่ง

Hornby (2001, PP.62 อ้างถึงใน ใน “Oxford advanced learner’s dictionary of current english” ได้ให้ความหมายของทัศนคติเอาไว้ว่า ทัศนคติ คือ ความรู้สึกหรือความคิดที่บุคคลมีความรู้สึกต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง และความรู้สึกหรือความคิดดังกล่าวจะส่งผลต่อการประพฤติปฏิบัติต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งว่าเรามีความคิด ความรู้สึกและความเชื่อต่อบุคคลเหล่านั้นอย่างไร

Gibson (2000, PP.102 อ้างถึงใน สรสิทธิ์ เกตตรา, 2555) ได้ให้ความหมายของทัศนคติเอาไว้ว่า ทัศนคติ คือ สิ่งตัดสินพฤติกรรมและความรู้สึกทางสภาวะจิตใจในการพร้อมรับต่อผลกระทบ

ที่สามารถตอบสนองของบุคคลนั้น ๆ ต่อบุคคลอื่น ๆ นอกจากต่อบุคคลแล้วนั้นยังรวมถึงต่อวัตถุหรือแม้แต่สถานการณ์ ซึ่งการตอบสนองดังกล่าวล้วนขึ้นมาจากการใช้ประสบการณ์จนเกิดเป็นความรู้สึกในเชิงบวกหรือเชิงลบ

Schermerhorn (2000, PP.75 อ้างถึงใน สรสิทธิ์ เกตรา, 2555) ได้ให้ความหมายของทัศนคติเอาไว้ว่า ทัศนคติ คือ การวางแนวความคิด ความรู้สึก ให้สามารถตอบสนองออกมาเป็นการกระทำหรือพฤติกรรมทั้งในเชิงบวกหรือเชิงลบต่อคนหรือต่อสิ่งของ ในสภาวะแวดล้อมที่บุคคลนั้นสามารถที่จะรู้หรือถูกตีความได้จากสิ่งที่บุคคลกระทำหรือพูดออกมาซึ่งการกระทำดังกล่าวจะแสดงออกมาในรูปแบบไม่เป็นทางการ

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานได้ให้ข้อสรุปเกี่ยวกับ “ทัศนคติ” ไว้ว่า ทัศนคติเป็นคำสมาส (คือ การประสมคำเพื่อให้เกิดการสร้างคำศัพท์ใหม่ ๆ ตามหลักไวยากรณ์บาลีและสันสกฤต โดยคำที่นำมาสมาสกันได้นั้นต้องมีตั้งแต่ 2 ศัพท์ขึ้นไปมาต่อกัน) ระหว่างคำว่า “ ทัศนะ ” ที่แปลว่า ความเห็น กับคำว่า “ คติ ” ซึ่งแปลว่า แบบอย่างหรือลักษณะ เมื่อนำมาสมาสกันแล้วนั้น ทัศนะ + คติ จึงแปลว่าลักษณะของความเห็น ความรู้สึกส่วนตัวของบุคคลใดบุคคลหนึ่งที่จะเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยต่อเรื่องใดเรื่องหนึ่งก็ได้ ซึ่งจากการแปลความหมายตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถานแล้วนั้นทำให้มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้คำจำกัดความของ “ทัศนคติ” เป็นระดับของความรู้สึกในด้านบวกและด้านลบมากขึ้นไป ขึ้นอยู่กับบริบทต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นในด้านบุคคล บทความ องค์การ ความคิด เป็นต้น ซึ่งบริบทเหล่านี้ก็ย่อมส่งผลทำให้การบอกระดับของความรู้สึกแตกต่างกันไปว่าจะเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยก็ได้ (คอลัมน์นิสต์, 2558, 13 พฤษภาคม)

จากแนวคิดและคำจำกัดความที่หลากหลายของนักวิชาการมากมายท่านที่แตกต่างกันออกไปโดยในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้สรุปความหมายของทัศนคติเอาไว้ว่า ทัศนคติ คือ สิ่งที่เกิดจากความคิด ความเชื่อ ความรู้ ที่มีผลต่อการแสดงออกทางพฤติกรรมของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ซึ่งการตอบสนองและตอบโต้ดังกล่าวล้วนขึ้นมาจากการใช้ประสบการณ์จนเกิดเป็นความรู้สึกในเชิงบวกหรือเชิงลบต่อบุคคล สิ่งของ และสถานการณ์ในสภาวะแวดล้อมใดแวดล้อมหนึ่ง นอกจากนี้ทัศนคติสามารถถูกตีความออกมาให้เป็นทั้งรูปแบบของทางการและไม่เป็นทางการได้ โดยรูปแบบที่เป็นทางการมักจะมาจากการสำรวจจากสิ่งต่าง ๆ และรูปแบบที่ไม่เป็นทางการมักมาจากการแสดงออกทางวาจาของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง

2. ลักษณะสำคัญของทัศนคติ

เนื่องจากปัจจุบันได้มีนักจิตวิทยาหลากหลายท่านและสถานศึกษาหลากหลายแห่งได้ศึกษาและให้คำจำกัดความหมายที่แตกต่างกันไป ดังนั้นเพื่อเป็นการสรุปความหมายให้เกิดความชัดเจน จึงควรมีการกล่าวถึงลักษณะรวม ๆ ของทัศนคติที่อาจจะทำให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับทัศนคติให้ดีขึ้น

(ศักดิ์ไทย, 2545, หน้า 138 อ้างถึงใน กฤษกรณ โนนพลกรัง, 2556) ได้สรุปลักษณะสำคัญของทัศนคติไว้ ดังนี้

ทัศนคติเป็นสิ่งที่เรียนรู้ได้โดยการเรียนรู้ดังกล่าวอาจเป็นทัศนคติที่เกิดขึ้นจากประสบการณ์ตรงของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือทัศนคติที่อาจจะเกิดจากการบอกเล่าต่อ ๆ กันมาของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ซึ่งนอกจากคำบอกเล่าแล้วนั้นทัศนคดียังสามารถเกิดได้จากการรับจากสื่อต่าง ๆ หรือจากแหล่งข้อมูลอื่น ๆ อาทิ หนังสือ อินเทอร์เน็ต หรือแม้แต่วรรณกรรม เป็นต้น

ทัศนคติดีมีลักษณะที่คงทนถาวรอยู่พอสมควร โดยภาพรวมของลักษณะดังกล่าวเป็นทัศนคติที่เปลี่ยนแปลงได้ยากแต่ไม่ใช่ว่าจะไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้เลย ดังนั้นทัศนคติที่เกิดขึ้นในรูปแบบนี้ เป็นทัศนคติที่ต้องใช้ระยะเวลาในการเปลี่ยนแปลง

ทัศนคติดีมีลักษณะของการประเมินค่าอยู่ในตัว โดยภาพรวมของลักษณะดังกล่าวเป็นทัศนคติที่ใช้ในการบอกลักษณะของความรู้สึกบุคคลใดบุคคลหนึ่งอย่างความรู้สึกดี - ไม่ดี หรือชอบ - ไม่ชอบ เป็นต้น

ทัศนคติบอกถึงความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลกับบุคคล บุคคลกับสิ่งของและบุคคลกับสถานการณ์ โดยภาพรวมของลักษณะดังกล่าวเป็นทัศนคติที่เกิดขึ้นจากความรู้สึกหรือความคิดที่บุคคลมีความรู้สึกต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง และความรู้สึกหรือความคิดดังกล่าวจะส่งผลต่อการประพฤติปฏิบัติผ่านการแสดงออกในรูปแบบของวาจาหรือการแสดงความรู้สึกตลอดจนการที่บุคคลต้องเผชิญหรือไม่สามารถหลีกเลี่ยงต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งที่เกิดขึ้นในสังคมได้

และเนื่องจากการที่ “ทัศนคติ” ถูกให้คำจำกัดความหมายที่แตกต่างกันไปจากนักจิตวิทยาหลากหลายท่าน ทำให้ลักษณะของทัศนคติดีมีมากกว่าลักษณะสำคัญ 4 ประการ แต่ลักษณะของทัศนคดียังมีลักษณะร่วมกัน 2 ประการ คือ การมีทิศทางและปริมาณ ตามหลักการ(งามตา วณิชานันท์, 2561) ที่ได้มีกล่าวถึงลักษณะร่วมเอาไว้ดังนี้

ทิศทาง (Direction) จากการศึกษาได้มีการอธิบายลักษณะร่วมของทัศนคติในส่วนของทิศทางเอาไว้ว่า ทัศนคติในส่วนนี้มี 2 ขั้วหรือ 2 ทิศทาง หมายความว่าโดยภาพรวมของลักษณะดังกล่าวเป็นทัศนคติที่ใช้ในการบอกการประเมินค่าด้านความรู้สึกนึกคิดตลอดจนความพร้อมในการปฏิบัติหรือประพฤติตัวของบุคคลใดบุคคลหนึ่งว่ามีทิศทางการตอบสนองไปในทิศทางใดซึ่งทิศทางดังกล่าวก็จะมี 2 ด้าน คือ ด้านบวกและด้านลบหรือที่บุคคลทั่วไปมักจะเรียกง่าย ๆ ว่าดีหรือเลว ชอบไม่ชอบ พอใจ ไม่พอใจ ซึ่งทิศทางของความรู้สึกนี้จะมีผลต่อการแสดงออกและตอบสนองของการกระทำว่าบุคคลนั้น ๆ จะให้การสนับสนุนหรือช่วยเหลือหรือในทางตรงกันข้าม คือ การพร้อมที่จะทำลายหรือขัดขวางต่อสิ่งที่เกิดขึ้นอยู่ในขณะนั้น

ปริมาณ (Magnitude) จากการศึกษาได้มีการอธิบายลักษณะร่วมของทัศนคติในส่วนของปริมาณเอาไว้ว่า ทัศนคติในส่วนนี้จะอธิบายในเรื่องของความคิดของบุคคลว่าบุคคลใดบุคคลหนึ่งมี

ทัศนคติต่อสิ่งนั้น ๆ ไปในทางบวกหรือทางลบ ซึ่งในส่วนของปริมาณนั้นจะแตกต่างจากทางด้านของทิศทางแบบสิ้นเชิง เนื่องจากทัศนคติในตอนนี้จะมองถึงระดับความรุนแรงของความคิดที่มีต่อสิ่งนั้น ๆ ว่าระดับความคิดที่รุนแรงมากน้อยเพียงใด เช่น ถ้าทัศนคติไปในทางบวกก็จะพร้อมสนับสนุนแบบสุดกำลัง แต่ถ้าไปในทางลบก็จะต่อต้านและไม่สนใจสิ่งใดไปจนถึงที่สุดที่กำลังของตนเองจะต่อต้านได้ ซึ่งการสนับสนุนหรือต่อต้านนั้นทั้งนี้ย่อมขึ้นอยู่กับความสำคัญของสิ่งของหรือสิ่งนั้น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับบุคคลที่แสดงทัศนคติดังกล่าวด้วย

3. องค์ประกอบของทัศนคติ

จากความหมายและคำจำกัดความของนักวิชาการหลากหลายแขนง แสดงให้เห็นแล้วว่า ทัศนคติที่กล่าวมานั้นนอกจากลักษณะที่สำคัญกับลักษณะร่วมกันแล้ว ทัศนคดียังประกอบไปด้วยองค์ประกอบ 3 สิ่งได้แก่ (ปาลิตา ทองเต็ม, 2563)

องค์ประกอบทางด้านความคิด (Cognitive component) เป็นผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากการรับรู้ของบุคคลทั้งในด้านบวกและด้านลบต่อสิ่งของ บุคคล หรือแม้แต่ภัยเหตุการณ์ต่าง ๆ ถ้าหากว่าการรับรู้ดังกล่าวสามารถสร้างความเข้าใจหรือทำความเข้าใจต่อเหตุการณ์หรือสิ่งนั้น ๆ ได้อย่างดีและแท้จริงก็จะทำให้เกิดทัศนคติที่ดีต่อการรับรู้และแสดงออกมาเป็นพฤติกรรมหรือการแสดงออกที่เห็นด้วยและสนับสนุน แต่ในทางตรงกันข้ามถ้าหากการรับรู้ดังกล่าวไม่สามารถสร้างความรับรู้ที่แท้จริงหรือรับรู้แล้วไม่เข้าใจ ไม่รู้เรื่อง ผลลัพธ์หรือการแสดงที่ประพุดติหรือปฏิบัติออกมาก็จะเกิดการต่อต้านหรือขัดขวางและเกิดทำให้เกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อสิ่งนั้น ๆ ได้

องค์ประกอบทางด้านความรู้สึก (Affective component) เป็นผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากสภาวะทางอารมณ์และความรู้สึกของบุคคลนั้น ๆ ที่เกิดขึ้นในขณะที่มีสิ่งเร้าเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งสิ่งเร้าดังกล่าวจะเป็นสิ่งใดสิ่งหนึ่งก็ได้ที่สามารถทำให้เราเกิดความรู้สึกชอบ สบายใจ สนุก ซึ่งสภาวะทางด้านอารมณ์เหล่านี้ก็จะสามารถสร้างทัศนคติที่ดีให้แก่บุคคลต่อสิ่งเร้านั้น ๆ ได้ แต่ในทางกลับกัน ถ้าหากว่าสิ่งเร้าเหล่านั้นทำให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งเกิดความรู้สึกไม่ชอบ ไม่สนุก ถูกดูหมิ่น ถูกเยาะเย้ย ก็อาจจะส่งผลทำให้บุคคลที่ถูกสิ่งเร้าดังกล่าวเกิดทัศนคติในทางที่ไม่ดีต่อสิ่งของ สิ่งแวดล้อมหรือเหตุการณ์นั้น ๆ

องค์ประกอบทางด้านแนวโน้มของการกระทำ (Action tendency component) เป็นผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นจากลักษณะที่สำคัญอย่างลักษณะร่วมในส่วนของทิศทางเข้ามาเกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการตอบสนองหรือการกระทำในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง นั่นก็คือทิศทางที่เป็นบวกและทิศทางที่เป็นลบ ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้จากทิศทางดังกล่าวที่เกิดจากองค์ประกอบทางด้านความคิดและความรู้สึกของบุคคลต่อสิ่งเร้า และถ้าหากรู้ว่าทิศทางดังกล่าวเป็นผลดี สามารถสร้างความรับรู้ที่เข้าใจ มีสภาวะอารมณ์ที่ชอบ สนุก หรือสบายใจ บุคคลก็จะประพุดติและปฏิบัติต่อสิ่งนั้นเป็นอย่างดีและไม่ต่อต้าน แต่ในทางตรงกันข้ามถ้าหากว่าความคิดและความรู้สึกของบุคคลต่อสิ่งเร้าไปในทางที่ไม่ดี

หรือไม่รู้เรื่อง ผลลัพธ์หรือการแสดงที่ประพุดหรือปฏิบัติออกมา ก็จะเกิดการต่อต้านหรือขัดขวางไม่ร่วมทำกิจกรรมด้วย

ดังนั้นส่วนประกอบทางด้านความคิด หรือ ความรู้ ความเข้าใจ จึงนับได้ว่าเป็นส่วนประกอบขั้นพื้นฐานของทัศนคติและส่วนประกอบนี้จะเกี่ยวข้องสัมพันธ์กับความรู้สึกรู้สึกของบุคคล อาจออกมาในรูปแบบแตกต่างกัน ทั้งในทางบวกและทางลบ ซึ่งขึ้นอยู่กับประสบการณ์และการเรียน

4. การเกิดของทัศนคติ

Allport (1975, อ้างถึงใน กรรณิการ์ มิระสิงห์, 2562) ได้ให้คำจำกัดความและความคิดเห็นในเรื่องของทัศนคติว่าเกิดขึ้นจากสิ่งต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

เกิดจากการเรียนรู้ จากการศึกษาได้มีการอธิบายลักษณะการเกิดทัศนคติจากการเรียนรู้ และยกตัวอย่างเอาไว้ว่า “เด็กเกิดใหม่แทบทุกคนจะได้รับการอบรมสั่งสอนเกี่ยวกับ วัฒนธรรมและประเพณีจากบิดามารดา ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม ตลอดจนได้เห็นแนวการปฏิบัติของพ่อแม่แล้วรับมาปฏิบัติตามต่อไป

เกิดจากความสามารถในการแยกแยะความแตกต่าง จากการศึกษาได้มีการอธิบายลักษณะการเกิดทัศนคติจากความสามารถในการแยกแยะความแตกต่างเอาไว้ว่า ทางเลือกใดหรือการแยกสิ่งใดจากสิ่งเร้าหรือทางเลือก อาทิ ดี ไม่ดี สามารถมีผลต่อพฤติกรรมหรือการแสดงออกที่แตกต่างกัน เช่น ผู้ใหญ่กับเด็กจะมีการกระทำที่ต่างกัน เนื่องจากประสบการณ์ส่งผลทำให้การปฏิบัติหรือการแสดงออกเมื่อได้รับรู้หรือพบเจอกับสิ่งเร้าบางอย่างออกมาไม่เหมือนกัน

เกิดจากประสบการณ์ของแต่ละบุคคล ซึ่งแตกต่างกันออกไป เช่น บางคนมีทัศนคติไม่ดีต่อครู เพราะเคยตำหนิตน แต่บางคนมีทัศนคติที่ดีต่อครูคนเดียวกันนั้น เพราะเคยชมเชยตนเสมอ ส่งผลทำให้บุคคลใดก็ตามที่พบเจอทางเลือกที่แตกต่างกัน จะส่งผลทำให้การแสดงออกสามารถแสดงออกทั้งยอมรับและปฏิบัติตาม หรือในทางตรงกันข้าม คือ ต่อต้านและขัดขวางให้ถึงที่สุด เช่นเดียวกับในกรณีทัศนคติต่อครูถ้าเด็กมีทัศนคติที่ดีก็จะตั้งใจเรียน แต่ในทางตรงกันข้ามถ้าเด็กมีความรู้สึกไม่ดีต่อครูที่เกิดจากการถูกตำหนิเพียงครั้งเดียวถึงแม้จะไม่รุนแรงมากก็สามารถสร้างทัศนคติในด้านลบและแสดงออกเป็นการต่อต้านครูได้

เกิดจากการเลียนแบบ หรือ รับเอาทัศนคติของผู้อื่นมาเป็นของตน เช่น เด็กอาจรับทัศนคติของบิดามารดา หรือครูที่ตนนิยมชมชอบมาเป็นทัศนคติของตนได้

Crutchfield (1948, อ้างถึงใน กรรณิการ์ มิระสิงห์, 2562) ได้ให้คำจำกัดความและความคิดเห็นในเรื่องของทัศนคติว่าอาจเกิดขึ้นจากสิ่งต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

การตอบสนองความต้องการของบุคคล นั้นหมายความว่า สิ่งใดก็ตามที่สามารถตอบสนองความต้องการของตนเองหรือบุคคลใดบุคคลหนึ่งได้ บุคคลนั้นก็จะมีความรู้สึกที่ดีต่อสิ่งของหรือ

เหตุการณ์นั้น แต่ถ้าหากสิ่งใดไม่สามารถตอบสนองความต้องการของตนเองหรือบุคคลใดบุคคลหนึ่งได้ บุคคลนั้นก็จะมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อสิ่งของหรือเหตุการณ์นั้นไปเลย

การได้เรียนรู้ความจริงต่าง ๆ อาจเกิดได้จากการอ่าน การดู การฟัง หรือ จากคำบอกเล่าของผู้อื่นก็ได้ ฉะนั้นบางคนเมื่อได้รับรู้สิ่งนั้น ๆ ทั้งจากประสบการณ์ตรงหรือแม้แต่การศึกษาผ่านสิ่งต่าง ๆ รอบตัวในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งก็อาจเกิดทัศนคติที่ไม่ดีต่อผู้อื่นได้ เพียงเพราะจากการฟังคำติฉินที่ใคร ๆ มาบอกไว้ก่อนหน้านั้นก็ได้

การเข้าไปเป็นสมาชิก หรือสังกัดกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง โดยคนส่วนมากมักน้อมรับเอาทัศนคติที่ได้จากการเป็นสมาชิกหรือเข้ากลุ่มของกลุ่มที่ตนเองสนใจมาเป็นทัศนคติของตน และหากถ้าทัศนคตินั้นไม่ขัดแย้งกับทัศนคติที่ตนเองเชื่อจนเกินไป บุคคลเหล่านั้นก็จะยึดถือเอาทัศนคติที่ได้มาใช้ในการแสดงออกหรือปฏิบัติกับผู้อื่นในสังคม

ทัศนคติมีส่วนสำคัญกับบุคลิกภาพของบุคคลนั้นด้วย กล่าวคือ ถ้าผู้ที่มีบุคลิกภาพสมบูรณ์ มักมองผู้อื่นในแง่ดี ส่วนผู้ปรับตัวยากจะมีทัศนคติ ในทางตรงข้าม คือ มักมองว่ามีคนคอยอิจฉาริษยา หรือคิดร้ายต่าง ๆ ต่อตน

ประภา เพ็ญสุวรรณ (2520, หน้า 64 – 65) ได้ให้คำจำกัดความและความคิดเห็นในกล่าวถึงการเกิด ทัศนคติ ว่า ทัศนคติ เป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้ (Learning) จากแหล่งทัศนคติ (Source of attitude) ต่าง ๆ ที่อยู่มากมาย และแหล่งที่ทำให้คนเกิดทัศนคติที่สำคัญ คือ

ประสบการณ์เฉพาะอย่าง (Specific experience) กล่าวคือ เมื่อบุคคลมีประสบการณ์เฉพาะอย่างต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดในทางที่ดีหรือไม่ดี จะทำให้เขาเกิดทัศนคติต่อสิ่งนั้นไปในทางที่ดีหรือไม่ดี หรือจะทำให้เกิด ทัศนคติต่อสิ่งนั้นไปในทิศทางที่เขาเคยมีประสบการณ์มาก่อน

การติดต่อสื่อสารจากบุคคลอื่น (Communication from others) กล่าวคือ เมื่อบุคคลมีการติดต่อสื่อสารกับบุคคลอื่นที่มีทัศนคติที่แตกต่างจากตนเอง จะทำให้เกิดทัศนคติจากการรับรู้ข่าวสารต่าง ๆ จากผู้อื่นแตกต่างกันออกไปได้ เช่น เด็กที่ได้รับการสั่งสอนจากผู้ใหญ่จะเกิดทัศนคติต่อการกระทำต่าง ๆ ตามที่เคยรับรู้มา อาทิ ถ้าผู้ใหญ่ที่สอนมีจิตใจดีมีเมตตา เด็กก็จะมีทัศนคติในทางที่ดีไม่คิดร้ายหรืออิจฉาใคร ในทางตรงกันข้ามถ้าผู้ใหญ่ที่สอนเด็กมีแต่จิตใจที่คิดร้าย มองโลกในแง่ลบ เด็กก็จะมีทัศนคติต่อผู้อื่นในแง่ลบตามไปด้วย

สิ่งที่เป็นแบบอย่าง (Models) กล่าวคือ การเลียนแบบผู้อื่นทำให้เกิดทัศนคติขึ้นได้ เช่น เด็กที่เคารพเชื่อฟังพ่อแม่ จะเลียนแบบการแสดงท่าชอบหรือไม่ชอบต่อสิ่งหนึ่งตามไปด้วย

ความเกี่ยวข้องกับสถาบัน (Institutional factors) กล่าวคือ ทัศนคติคือสิ่งที่เกิดจากความรู้สึก ความเชื่อทั้งจากประสบการณ์และจากการฟังจากผู้อื่นส่งผลทำให้หลายอย่างของบุคคลที่เกิดขึ้นและมีความเกี่ยวข้องกับสถาบัน เช่น ครอบครัว โรงเรียน หรือหน่วยงาน เป็นต้น ย่อมส่งผลต่อการแสดงออกของบุคคลเหล่านั้นต่อไปในอนาคต

ธงชัย สันติวงษ์ (2539, หน้า 166 – 167) ได้ให้คำจำกัดความและความคิดเห็นในกล่าวถึงทัศนคติเอาไว้ว่าเป็นสิ่งที่ก่อตัวเกิดขึ้นมาและเปลี่ยนแปลงไปตามปัจจัยหลากหลายประการด้วยกัน ได้แก่

การจูงใจทางร่างกาย (Biological motivation) เป็นหนึ่งในรูปแบบการเกิดทัศนคติที่เกิดขึ้นเมื่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง กำลังดำเนินการตอบสนองตามความต้องการหรือแรงผลักดันทางร่างกายจากที่ตัวบุคคลสร้างทัศนคติขึ้นมาเองทั้งในทางที่ดีและไม่ดีต่อบุคคลอื่นหรือสิ่งของ เพื่อให้สามารถช่วยให้บุคคลนั้น ๆ สามารถตอบสนองความต้องการของตนเองได้

ข่าวสารข้อมูล (Information) เป็นหนึ่งในรูปแบบการเกิดทัศนคติที่มีพื้นฐานมาจาก รูปแบบและชนิดของข่าวสารที่ได้รับรวบรวม นอกจากนี้ยังรวมถึงลักษณะของแหล่งที่มาของข่าวสาร ด้วย รวมถึงกลไกของการเลือกเฟ้นในการมองเห็นและเข้าใจปัญหาต่าง ๆ (Selective perception) ที่เกิดขึ้นในข้อมูลข่าวสารบางส่วนที่เข้ามาสู่บุคคลนั้น เพราะว่าข่าวสารบางตัวอาจจะทำให้บุคคลนั้น เก็บไปคิดและสร้างเป็นทัศนคติขึ้นมาได้

การเข้าเกี่ยวข้องกับกลุ่ม (Group affiliation) เป็นหนึ่งในรูปแบบการเกิดทัศนคติจากกลุ่มต่าง ๆ ที่บุคคลเกี่ยวข้องอยู่ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม เช่น ครอบครัว วัด กลุ่มเพื่อนร่วมงาน กลุ่มกีฬา กลุ่มสังคมต่าง ๆ โดยกลุ่มเหล่านี้ไม่เพียงแต่เป็นแหล่งรวมของค่านิยมต่าง ๆ แต่ยังมีการถ่ายทอดข้อมูลให้แก่บุคคลในกลุ่ม ซึ่งทำให้สามารถสร้างทัศนคติขึ้นได้ โดยเฉพาะครอบครัวและกลุ่มเพื่อนร่วมงานเป็นกลุ่มที่สำคัญที่สุด (Primary group) ที่จะเป็แหล่งสร้างทัศนคติให้แก่บุคคลได้

ประสบการณ์ (Experience) ประสบการณ์ของคนที่มิต่อวัตถุสิ่งของย่อมเป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้บุคคลต่าง ๆ ตีค่าสิ่งที่เขาได้มีประสบการณ์มาจนกลายเป็นทัศนคติได้

ลักษณะท่าทาง (Personality) ลักษณะท่าทางหลายประการที่แตกต่างกันไปก็มีส่วนทางอ้อมที่สำคัญในการสร้างทัศนคติให้กับตัวบุคคล

จากแนวคิดและปัจจัยต่าง ๆ ของนักวิชาการหลากหลายท่านในการอธิบายการเกิดทัศนคติเอาไว้มากมายออกได้ว่าในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยสามารถสรุปได้ว่า สิ่งทีก่อให้เกิดทัศนคตินั้นมาจากประสบการณ์ การรวมกลุ่มที่ตัวเองหรือบุคคลใดบุคคลหนึ่งสนใจ นอกจากนี้ยังมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเลี้ยงดูที่อาจจะส่งผลต่อความรู้ ความเชื่อ และความรู้สึกทางอารมณ์จนแสดงออกมาเป็นพฤติกรรมทั้งในทางบวกและทางลบ

5. ประเภทของทัศนคติ

จากแนวคิดและปัจจัยต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นทั้งจากประสบการณ์การรวมกลุ่มที่ตัวเองหรือบุคคลใดบุคคลหนึ่งสนใจความรู้ ความเชื่อ และความรู้สึกทางอารมณ์ ส่งผลทำให้บุคคลสามารถแสดงทัศนคติ ออกมาได้ 3 ประเภทด้วยกัน (นิกร ศรีราช, 2564) ได้แก่

ทัศนคติทางเชิงบวก เป็นทัศนคติที่จะชักนำให้บุคคลใดบุคคลหนึ่งให้แสดงออกมามีความรู้สึกหรืออารมณ์ที่เกิดจากสภาพจิตใจให้สามารถโต้ตอบกับบุคคลอื่นหรือเรื่องราวใดเรื่องราวหนึ่งรวมทั้งหน่วยงาน องค์กร สถาบัน และการดำเนินกิจการขององค์กรอื่น ๆ เช่น กลุ่มชาวเกษตรกรย่อมมีทัศนคติทางบวกหรือมีความรู้สึกที่ดีต่อสหกรณ์การเกษตร และให้ความสนับสนุนร่วมมือด้วยการเข้าเป็นสมาชิกและร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ อยู่เสมอ เป็นต้น

ทัศนคติทางลบ หรือ ไม่ดี เป็นทัศนคติที่สร้างความรู้สึกเป็นไปในทางเสื่อมเสียไม่ได้รับความเชื่อถือหรือไว้วางใจ อาจมีความเคลือบแคลงระแวงสงสัยรวมทั้งเกลียดชังต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง เรื่องราวหรือปัญหาใดปัญหาหนึ่งหรือหน่วยงานองค์กร สถาบัน และการดำเนินกิจการขององค์กรและอื่น ๆ เช่น พนักงาน เจ้าหน้าที่บางคนอาจมีทัศนคติเชิงลบต่อบริษัทจนก่อให้เกิดอคติขึ้นภายในจิตใจของเขาจนพยายามประพฤติและปฏิบัติต่อต้านกฎระเบียบของบริษัทอยู่เสมอ

ประเภทที่สามประเภทสุดท้าย เป็นทัศนคติที่บุคคลไม่แสดงความคิดเห็นในเรื่องราวหรือปัญหาใดปัญหาหนึ่ง หรือต่อบุคคล หน่วยงาน สถาบัน องค์กรและอื่น ๆ โดยสิ้นเชิง เช่น นักศึกษาบางคนอาจมีทัศนคตินิ่งเฉยอย่างไม่มีความคิดเห็นต่อปัญหาใดเสีย เรื่องกฎระเบียบว่าด้วยเครื่องแบบของนักศึกษา

ซึ่งประเภทของทัศนคติทั้ง 3 ประเภทนี้ บุคคลใดบุคคลหนึ่งอาจจะมีเพียงประเภทเดียวหรือมีมากกว่า 2 ประเภทขึ้นไปก็ได้ โดยขึ้นอยู่กับความมั่นคงในความรู้สึกนึกคิด ความเชื่อหรือค่านิยมอื่น ๆ ที่มีต่อบุคคล สิ่งของ การกระทำ หรือสถานการณ์ที่มีผลต่อพฤติกรรมและการแสดงออก 6. หน้าที่และกลไกของทัศนคติ

Katz (1960, PP.163 – 191 อ้างถึงใน กรรณิการ์ มิระสิงห์, 2562) ได้อธิบายถึงหน้าที่หรือกลไกของทัศนคติที่สำคัญไว้ 4 ประการ ได้แก่

เพื่อใช้สำหรับการปรับตัว (Adjustment) หมายความว่า ตัวบุคคลทุกคนจะอาศัยทัศนคติเป็นเครื่องยึดถือ สำหรับการปรับพฤติกรรมของตนให้เป็นไปในทางที่จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ตนสูงที่สุด และให้มีผลเสียน้อยที่สุด ดังนี้ ทัศนคติ จึงสามารถเป็นกลไกที่จะสะท้อนให้เห็นถึงเป้าหมายที่พึงประสงค์และไม่พึงประสงค์ของเขาและด้วยสิ่งเหล่านี้เอง ที่จะทำให้แนวโน้มของพฤติกรรมเป็นไปในทางที่ต้องการมากที่สุด

เพื่อป้องกันตัว (Ego – defensive) โดยปกติในทุกขณะคนทั่วไปมักจะมีแนวโน้มที่จะไม่ยอมรับความจริง ในสิ่งซึ่งเป็นที่ยึดแย้ง กับ ความนึกคิดของตน (Self – image) ดังนี้ ทัศนคติจึงสามารถสะท้อนออกมาเป็นกลไกที่ป้องกันตัว โดยการแสดงออกเป็นความรู้สึกถูกเหยียดหยาม หรือติฉินนินทาคนอื่น และขณะเดียวกัน ก็จะยกตนเองให้สูงกว่า ด้วยการมี ทัศนคติ ที่ถือว่าตนนั้นเหนือกว่าผู้อื่น การก่อตัวที่เกิดขึ้นมาของ ทัศนคติ ในลักษณะนี้ จะมีลักษณะแตกต่างจากการมี

ทัศนคติ เป็นเครื่องมือในการปรับตัว ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น กล่าวคือ ทัศนคติจะมีใช้พัฒนาขึ้นมาจากการมีประสบการณ์กับสิ่งนั้น ๆ โดยตรง หากแต่เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นจากภายในตัวผู้นั้นเอง และสิ่งที่เป็นเป้าหมายของการแสดงออก มาซึ่งทัศนคตินั้นก็เป็นเพียงสิ่งที่เขาผู้นั้น หวังใช้เพียงเพื่อการระบายความรู้สึกเท่านั้น

เพื่อการแสดงความหมายของค่านิยม (Value expressive) ทัศนคติ นั้นเป็นส่วนหนึ่งของค่านิยมต่าง ๆ และด้วยทัศนคติ นี้เองที่จะใช้สำหรับสะท้อนให้เห็นถึงค่านิยมต่าง ๆ ในลักษณะที่จำเพาะเจาะจงยิ่งขึ้น ดังนั้น ทัศนคติ จึงสามารถใช้สำหรับ อรรถาธิบาย และบรรยายความเกี่ยวกับค่านิยมต่าง ๆ ได้

เพื่อเป็นตัวจัดระเบียบเป็นความรู้ (Knowledge) ทัศนคติจะเป็นมาตรฐานที่ตัวบุคคลจะสามารถใช้ประเมิน และทำความเข้าใจ กับ สภาพแวดล้อมที่มีอยู่รอบตัวเขา ด้วยกลไกดังกล่าวนี้เองที่ทำให้ตัวบุคคลสามารถรู้ และเข้าใจถึงระบบ และระเบียบของสิ่งต่าง ๆ ที่อยู่ในรอบตัวเขาได้

7. การเปลี่ยนแปลงทัศนคติ (Attitude change)

ที่มีผลต่อพฤติกรรมของบุคคล

Kelman (1967, P.469 อ้างถึงใน กรรณิการ์ มิระสิงห์, 2562) ได้อธิบายถึงการเปลี่ยนแปลงของทัศนคติ เอาไว้ว่าทัศนคติสามารถเกิดการเปลี่ยนแปลงได้โดยมีความเชื่อว่าทัศนคติเรื่องเดียวกันสามารถเกิดในตัวบุคคลด้วยวิธีที่ต่างกัน และจากความคิดนี้ เฮอริท จึงได้แบ่งกระบวนการเปลี่ยนแปลงทัศนคติออกเป็น 3 ประการ ได้แก่

การยินยอม (Compliance) จะเกิดขึ้นได้เมื่อบุคคลยอมรับสิ่งที่มีอิทธิพลต่อตัวเขาตลอดจนการมุ่งหวังที่จะได้รับความพอใจจากบุคคล หรือ กลุ่มบุคคลที่มีอิทธิพลนั้น ผ่านการที่บุคคลยอมกระทำตามสิ่งที่อยากให้เขากระทำนั้น ไม่ใช่เพราะบุคคลเห็นด้วยกับสิ่งนั้นแต่เป็นเพราะเขาคาดหวังว่าจะได้รับรางวัล หรือการยอมรับจากผู้อื่นในการเห็นด้วยจากการกระทำตาม ดังนั้นความพอใจที่ได้รับจากการยอมกระทำตามนั้นเป็นผลมาจากอิทธิพลทางสังคม หรือ อิทธิพลของสิ่งที่ก่อให้เกิดการยอมรับนั้น กล่าวได้ว่า การยอมกระทำตามนี้ เป็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงทัศนคติซึ่งจะมีแรงผลักดันให้บุคคลยอมกระทำตามมากหรือน้อย ขึ้นอยู่กับจำนวนหรือความรุนแรงของรางวัล และการลงโทษที่พวกเขาจะได้รับ

การเลียนแบบ (Identification) จะเกิดขึ้นได้เมื่อบุคคลยอมรับสิ่งเร้าหรือสิ่งกระตุ้นนั้น ๆ ซึ่งการยอมรับดังกล่าวเป็นผลมาจากการที่บุคคลต้องการจะสร้างความสัมพันธ์ที่ดีหรือความพอใจระหว่างตนเองกับผู้อื่นตลอดจนกลุ่มบุคคลอื่น จากการเลียนแบบนี้ทัศนคติของบุคคลจะเปลี่ยนไปมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับสิ่งเร้าให้เกิดการเลียนแบบ กล่าวได้ว่าการเลียนแบบเป็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงทัศนคติที่มีผลต่อแรงผลักดันที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงนี้ จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความน่าไว้วางใจของสิ่งเร้าที่มีต่อบุคคลนั้น ดังนั้นเฮอริท ซี. เคลแมนจึงได้ให้คำจำกัดความไว้ว่า

การเลียนแบบขึ้นอยู่กับพลัง (Power) ของผู้ส่งสารเพราะทำให้บุคคลที่รับสารจะสามารถรับเอา บทบาททั้งหมดของคนอื่นมาเป็นของตนเอง หรือแลกเปลี่ยนบทบาทซึ่งกันและกัน บุคคลจะเชื่อในสิ่งที่ตัวเองเลียนแบบ แต่ไม่รวมถึงเนื้อหาและรายละเอียดในการเลียนแบบ ทักษะคิดของบุคคล จะเปลี่ยนไปมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับสิ่งเร้าที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง

ความต้องการที่อยากจะเปลี่ยน (Internalization) เป็นกระบวนการที่เกิดขึ้นเมื่อบุคคล ยอมรับถึงสิ่งที่มีอิทธิพลกับความต้องการภายในค่านิยมของเขา พฤติกรรมที่เปลี่ยนไปในลักษณะนี้จะ สอดคล้องกับค่านิยม ที่บุคคลมีอยู่เดิมความพึงพอใจ ที่ได้จะขึ้นอยู่กับเนื้อหารายละเอียดของ พฤติกรรมนั้น ๆ การเปลี่ยนแปลง ดังกล่าว ถ้าความคิดความรู้สึกและพฤติกรรมถูกกระทบไม่ว่าจะใน ระดับใดก็ตามจะมีผลต่อการเปลี่ยนทัศนคติทั้งสิ้นและจากการศึกษาตลอดจนการทบทวนผู้วิจัยจะนำ นิยามตามแนวคิดและองค์ประกอบต่าง ๆ ของทัศนคติ อาทิ การเกิดทัศนคติ ลักษณะของทัศนคติ และประเภทของทัศนคติ เป็นต้น มาปรับใช้ในงานวิจัยเพราะนิยามของแนวคิดและองค์ประกอบ ข้างต้นล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดทัศนคติของบุคคลและชุมชน เนื่องจากทัศนคติ เปรียบเสมือนสภาวะทางจิตใจที่มีผลต่อการดำเนินกิจกรรมของบุคคล และบุคคลที่อยู่ใกล้ชิดเพื่อให้ เกิดการตอบสนองหรือการกระทำในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง นั่นก็คือทิศทางที่เป็นบวกและทิศทางที่ เป็นลบ ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้จากทิศทางดังกล่าวที่เกิดจากองค์ประกอบทางด้านความคิดและความรู้สึกของ บุคคลต่อสิ่งเร้า และถ้าหากรู้ว่าทิศทางดังกล่าวเป็นผลดี สามารถสร้างความรับรู้ที่เข้าใจ มีสภาวะ อารมณ์ที่ชอบ สนุก หรือสบายใจ บุคคลก็จะประพฤติและปฏิบัติต่อสิ่งนั้นเป็นอย่างดีและไม่ต่อต้าน แต่ในทางตรงกันข้ามถ้าหากว่าความคิดและความรู้สึกของบุคคลต่อสิ่งเร้าไปในทางที่ไม่ดีหรือไม่รู้เรื่อง ผลลัพธ์หรือการแสดงที่ประพฤติหรือปฏิบัติออกมา ก็จะเกิดการต่อต้านหรือขัดขวางไม่ร่วมทำกิจกรรม ด้วยซึ่งพฤติกรรมแสดงออกล้วนแต่เป็นผลที่มาจากได้รับผลกระทบตลอดต่อการพัฒนาและการ เปลี่ยนแปลงในลักษณะเดียวกันที่ทำให้เกิดผลต่อการแปรเปลี่ยนเป็นทัศนคติที่เหมือนหรือคล้ายคลึง กัน เช่นเดียวกับผู้คนที่อาศัยอยู่ในตำบลหนองช้างคอกที่ได้รับผลจากการเปลี่ยนแปลงทางการ คมนาคมทางรถยนต์ “ โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองช้างคอก อำเภอมะนังจังหวัดชลบุรี ” ที่ในอนาคตอาจจะสามารถสร้างผลกระทบทั้งในด้านบวกและด้าน ลบต่อการดำเนินชีวิตและส่งผลทำให้เกิดเป็นทัศนคติที่สามารถแสดงออกมาเป็นพฤติกรรมที่มีผลต่อ การเปลี่ยนแปลง ดังนั้นเพื่อเป็นแนวทางการศึกษาทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทาง รถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองช้างคอก อำเภอมะนังจังหวัดชลบุรี ทางผู้จัดทำจึงได้ เสนอแนวคิดและทฤษฎีทัศนคติเพื่อเป็นหนึ่งในคิดและทฤษฎีที่ใช้เพื่อการบรรลุตามข้อกำหนดของ วัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้เพื่อศึกษาทัศนคติของชุมชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ

“นโยบาย” หัวใจหลักในการกำหนดแนวทางกิจกรรม การกระทำ หรือการเลือกตัดสินใจ เพื่อถือใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการต่าง ๆ ในขณะที่ “สาธารณะ” หมายถึง การทำเพื่อประชาชนทั่วไป (The royal institute of thailand,2013) ดังนั้น “นโยบายสาธารณะ” หรือ (Public policy) ตามความหมายของสองคำดังกล่าวจึงหมายถึงหลักและวิธีการเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการเพื่อประชาชนและคนหมู่มาก ทั้งนี้นโยบายสาธารณะยังเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นมาพร้อมกับการที่มนุษย์เพื่อจัดการการรวมกันเป็นกลุ่มของบุคคลเหล่านั้น ซึ่งจากความหมายและรูปแบบต่าง ๆ ของคำว่า “นโยบายสาธารณะ” หรือ (Public policy) ยังไม่เพียงพอต่อการศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้ จึงเป็นสาเหตุให้ผู้วิจัยต้องการนำเสนอคำและความหมายที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันผ่านการศึกษาทางด้านแนวคิดและทฤษฎีที่เรียกว่า “นโยบายสาธารณะ” ซึ่งจากการศึกษาค้นคว้าและอ้างอิงทำให้ผู้ศึกษาวิจัยสามารถสรุปถึงความหมาย แนวคิด และองค์ประกอบต่าง ๆ ได้ดังนี้

1. ความหมายและคำจำกัดความเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ

เนื่องจากนโยบายสาธารณะ เป็นแนวทางของกิจกรรม การกระทำ หรือการเลือกตัดสินใจ เพื่อใช้ในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ส่งผลทำให้ตั้งแต่อดีต - ปัจจุบัน ได้มีนักวิชาการหลายท่าน ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติจำกัดความหมายของคำว่า “นโยบายสาธารณะ” ดังต่อไปนี้

ความหมายแบบเฉพาะเจาะจง

นโยบายสาธารณะ หรือกำหนดทางสังคมที่มีผลต่อเกี่ยวข้องกับกระบวนการทั้งทางการเมืองและสังคม อย่างกว้างขวาง เพราะนโยบายสาธารณะมีรากฐานมาจากสภาพปัญหาต่าง ๆ ของสังคมและเป็นปัญหาที่ประชาชนคาดหวังว่ารัฐจะต้องรับผิดชอบในการแก้ไข ทำให้ปัญหาเหล่านี้ต้องเข้าสู่กระบวนการทางการเมือง ซึ่งเกี่ยวข้องกับปฏิสัมพันธ์ (Interaction)ระหว่างประชาชน (Public) พรรคการเมือง(Political parties) รัฐสภา(Congress) ตุลาการ(Courts) ระบบราชการ (Bureaucracy) ระบบบริหาร(Executive) และราชการท้องถิ่น (Local governments) (พระครูปลัดประวิทย์ วรรณโม วิทยาลัยสงฆ์พุทธปัญญาศรีทวารวดีและคณะ ,2564,หน้า.31) ซึ่งนอกจากความหมายดังกล่าวแล้วยังมีนักวิชาการหลายท่านได้ให้คำจำกัดความและความหมายของทัศนคติไว้แตกต่างกันตามทรรศนะของตนเองไว้ ดังนี้

Dye (1984, อ้างถึงใน อาจารย์เดช อุณหะจิรังรักษ์, 2563, หน้า.1) กล่าวเอาไว้ว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง สิ่งใดก็ตามที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำ

Anderson (1953, อ้างถึงใน ยุวดี วรสิทธิ์ และเอก ชุณหัชชราชัย, 2559) กล่าวเอาไว้ว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง กิจกรรมที่รัฐกระทำเกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยมีเจตนาเพื่อแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคม เช่น ความยากจน การผูกขาด เป็นต้น

Sharkansky (1970, อ้างถึงใน จูไร จุลจักรวัฒน์, ม.ป.ป.) กล่าวเอาไว้ว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง กิจกรรมต่าง ๆ ที่รัฐบาลกระทำ เช่น บริการสาธารณะการควบคุมกิจกรรมของบุคคล หรือธุรกิจของเอกชน เป็นต้น

Friedrich (1963, อ้างถึงใน จูไร จุลจักรวัฒน์, ม.ป.ป.) กล่าวเอาไว้ว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง ข้อเสนอสำหรับแนวทางการดำเนินงานของบุคคล กลุ่มบุคคลเพื่อรัฐบาลภายในสภาพแวดล้อมแบบหนึ่ง ซึ่งอาจมีทั้งอุปสรรค แยกด้วยโอกาสบางประการด้วย อุปสรรคแยกโอกาสที่ทั้งมีพื้นที่ร่องก็ผลักดันให้มีการเสนอนโยบายขึ้นมาเพื่อใช้ประโยชน์ และเอาชนะสภาพการเช่นนั้น ทั้งนี้เพื่อนำไปสู่เป้าหมายอย่างใดอย่างหนึ่งนั่นเอง

นอกจากจะมีความหมายเกี่ยวกับนโยบายของนักวิชาการต่างประเทศ ดังกล่าวข้างต้นแล้วยังมีการให้ความหมายและคำจำกัดความจากนโยบายของนักวิชาการไทย ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

กวี รัชชชน (2541, หน้า 3 อ้างถึงใน กันตา, 2555) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะมีความหมาย 2 ลักษณะที่มีความสัมพันธ์กัน โดยลักษณะที่หนึ่งมีความหมายถึงกิจกรรม (Activities) ส่วนอีกลักษณะหนึ่งจะมีความหมายในฐานะที่เป็นศาสตร์ (Science) ซึ่ง 2 ลักษณะจะมีความสัมพันธ์กัน กล่าวคือ นโยบายสาธารณะเป็นหนึ่งในฐานะของศาสตร์ และจากการทำการศึกษาตามแนวคิดของนโยบายสาธารณะแสดงให้เห็นว่านโยบายสาธารณะเป็นหนึ่งในกิจกรรมที่เกิดจากการสะสมกันจนกลายเป็นความรู้หรือเป็นรายวิชา (Subject) เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการศึกษาผ่านการกำหนดนโยบายในฐานะที่เป็นกิจกรรม บรรลุผลอย่างมีประสิทธิภาพต่อไป

สมบัติ อารังธัญวงศ์ (2543) กล่าวคือ นโยบายสาธารณะจะต้องเป็นกิจกรรม ที่กระทำโดยรัฐบาล การตัดสินใจเลือกที่จะกระทำของรัฐบาล การตัดสินใจเลือกที่จะกระทำของรัฐบาลที่ต้องคำนึงถึงคุณค่าของสังคมเป็นเกณฑ์โดยมุ่งที่จะตอบสนองความต้องการของประชาชนเป็นหลัก

ถวัลย์ วรเทพพิพิงษ์ (2533) กล่าวคือ นโยบายสาธารณะเป็นแนวทางปฏิบัติของรัฐบาล โดยมีวัตถุประสงค์แน่นอนอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างแก้ปัญหาในปัจจุบัน ป้องกันปัญหาในอนาคตก่อให้เกิดผลที่พึงปรารถนา

ทินพันธุ์ นาคะตะ (2543) ได้มีการกล่าวเอาไว้ว่า นโยบายของรัฐ คือ สิ่งสำคัญสองประการ โดยประการแรก คือ แนวทางในการปฏิบัติของรัฐบาล ประการที่สอง คือ โครงการที่สำคัญ ๆ ซึ่งรัฐบาลจะต้องจัดให้มีขึ้น ด้วยการกำหนดเป้าหมายและวิธีปฏิบัติเพื่อให้บรรลุสิ่งดังกล่าวนี้

ปิยะนุช เงินคล้าย (ม.ป.ป., หน้า 6 อ้างถึงใน ทศนีย์, 2554) กล่าวคือ นโยบายสาธารณะคือ แนวทางหรือกิจกรรมต่าง ๆ ที่รัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐตัดสินใจว่าจะทำหรือไม่ทำภายใต้อำนาจ หน้าที่และความรับผิดชอบโดยกำหนดเป็นหลักการ แผนงานหรือโครงการ เพื่อก่อประโยชน์แก่สังคมและส่วนรวม

จากความหมายของนโยบายสาธารณะในทัศนะคติของนักวิชาการหลากหลายท่านทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ท่านได้สรุปเอาไว้ว่า นโยบายสาธารณะ หมายถึง กิจกรรมหรือแนวทางในการตัดสินใจขั้นต้นของรัฐบาลเพื่อใช้ในการกำหนดเป็นแนวทางแบบกว้าง ๆ สำหรับใช้เป็นบรรทัดฐานในการกำหนดกสนดำเนินงานของหน่วยงานให้สามารถนำไปสู่วัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ และสามารถนำไปปรับใช้ให้เกิดประโยชน์ในการแก้ปัญหาให้กับประชาชนได้ต่อไปในอนาคต

2. ประเภทของนโยบายสาธารณะ

มณีรัตน์ สุวรรณวารี (2554) ได้กล่าวถึงประเภทของนโยบายสาธารณะออกเป็น 7 ประเภท ดังนี้

นโยบายมุ่งเน้นขอบเขตเฉพาะด้านและนโยบายมุ่งเน้นสถาบันกำหนดนโยบายเป็นนโยบายที่มุ่งเน้นขอบเขตเฉพาะด้าน เช่น นโยบายด้านการเมือง นโยบายด้านการบริหาร นโยบายด้านเศรษฐกิจ นโยบายด้านสังคม นโยบายที่มุ่งเน้นสถาบันที่กำหนดนโยบายสถาบันนิติบัญญัติ สถาบันบริหาร สถาบันตุลาการ

นโยบายมุ่งเน้นเนื้อหาสาระและนโยบายมุ่งเน้นขั้นตอนการปฏิบัติ เป็นนโยบายที่มุ่งเน้นเนื้อหาสาระ รัฐบาลมีประสงค์ที่จะทำอะไร เพื่อสนองต่อความต้องการของประชาชน สิ่งที่รัฐบาลตัดสินใจอาจก่อให้เกิดผลประโยชน์หรือต้นทุนต่อประชาชน หรืออาจทำให้ประชาชนกลุ่มใดได้เปรียบหรือเสียเปรียบ เช่น นโยบายการสร้างทางด่วนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล นโยบายการสร้างเขื่อนขนาดใหญ่

นโยบายที่มุ่งเน้นขั้นตอนการปฏิบัติ ลักษณะ จะเกี่ยวข้องกับวิธีการดำเนินการนโยบายว่าจะดำเนินการอย่างไร และใครเป็นผู้ดำเนินการดังนั้นนโยบายนี้จะครอบคลุมองค์การที่จะต้องรับผิดชอบการบังคับใช้นโยบาย เช่น นโยบายส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเป็นผู้ดูแลรับผิดชอบ

นโยบายมุ่งเน้นการควบคุมโดยรัฐและนโยบายมุ่งเน้นการควบคุมตนเอง เป็นนโยบายที่มุ่งเน้นการควบคุมโดยรัฐ ลักษณะนโยบายประเภทนี้มุ่งเน้นกำหนดข้อจำกัดเกี่ยวกับพฤติกรรมของปัจเจก บุคคลซึ่งเป็นการลดเสรีภาพหรือการใช้ดุลยพินิจที่จะกระทำการหนึ่งสิ่งใดของ ผู้ถูกควบคุม เช่น นโยบายควบคุมอาวุธปืน วัตถุประสงค์ นโยบายควบคุมการพนัน นโยบายลดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์

นโยบายที่มุ่งเน้นการควบคุมกำกับตนเอง ลักษณะมีลักษณะคล้ายคลึงกับนโยบายเน้นการควบคุมโดยรัฐ แต่แตกต่างกันคือ มีลักษณะของการส่งเสริมการป้องกันผลประโยชน์และความรับผิดชอบต่อกลุ่มตน เช่น พรบ.วิชาชีพเภสัชกรรม พ.ศ. 2537 พรบ. ทนายความ พ.ศ. 2528

นโยบายมุ่งเน้นการกระจายผลประโยชน์ และนโยบายมุ่งเน้นการกระจายความเป็นธรรม เป็นนโยบายที่มุ่งเน้นการกระจายผลประโยชน์ การจำแนกโดยใช้เกณฑ์การรับผลประโยชน์จาก

นโยบายของรัฐ เป็นนโยบายเกี่ยวกับการจัดสรรบริการหรือผลประโยชน์ให้กับประชาชนบางส่วน อย่างเฉพาะเจาะจงซึ่งผู้รับผลประโยชน์อาจจะเป็นปัจเจกบุคคล กลุ่มคน องค์กร เช่น นโยบายการแก้ปัญหาธุรกิจอสังหาริมทรัพย์

นโยบายที่มุ่งเน้นการกระจายความเป็นธรรม เป็น ความพยายามของรัฐที่จะจัดสรรความมั่นคง รายได้ ทรัพย์สินและสิทธิต่าง ๆ ให้แก่ประชาชนอย่างเป็นธรรม เช่น นโยบายพื้นฐานไม่ต่ำกว่า 12 ปี นโยบายการจัดตั้งธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์

นโยบายมุ่งเน้นเชิงวัตถุ และนโยบายมุ่งเน้นเชิงสัญลักษณ์ เป็นนโยบายที่มุ่งเน้นเชิงวัตถุโดยก่อให้เกิดขึ้นเพื่อก่อให้เกิดการจัดหาทรัพยากรหรืออำนาจที่จะให้ประโยชน์แก่บุคคล กลุ่มต่าง ๆ เช่น นโยบายช่วยเหลือเกษตรกรที่ประสบอุทกภัย นโยบายปรับปรุงชุมชนแออัด

นโยบายที่มุ่งเน้นเชิงสัญลักษณ์ เป็นลักษณะของนโยบายที่ตรงกันข้ามกับนโยบายมุ่งเน้นเชิงวัตถุคือเป็นนโยบาย ที่มีได้เป็นการจัดสรรเชิงวัตถุหรือสิ่งของที่จับต้องได้แต่เป็นนโยบายมุ่งเสริมสร้างคุณค่าทางจิตใจให้แก่ประชาชน เช่น นโยบายรณรงค์รักษาสิ่งแวดล้อม นโยบายส่งเสริมเอกลักษณ์ไทย

นโยบายมุ่งเน้นลักษณะเสรีนิยมและ นโยบายมุ่งเน้นลักษณะอนุรักษนิยม เป็นนโยบายที่มุ่งเน้นลักษณะเสรีนิยม เป็นนโยบายที่เกิดจากการผลักดันของกลุ่มความคิดก้าวหน้าที่ต้องการจะเห็นการเปลี่ยนแปลงทางสังคม โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมสมัยใหม่ที่มุ่งเน้นความเสมอภาค เช่น นโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจ นโยบายการกระจายอำนาจการปกครองส่วนท้องถิ่น

นโยบายที่มุ่งเน้นลักษณะอนุรักษนิยม แนว ความคิดกลุ่มนี้จะอยู่ในกลุ่มชนชั้นของสังคม กลุ่มความคิดเหล่านี้จะเห็นว่า สิ่งที่ดีตรงอยู่นั้นดีอยู่แล้วถ้าจะทำการเปลี่ยนแปลงแก้ไขควรทำแบบค่อยเป็น ค่อยไป รักษาผลประโยชน์ของกลุ่ม ต่อต้านการเปลี่ยนแปลงใหม่ๆ เช่น นโยบายจัดตั้งรัฐวิสาหกิจเพื่อผูกขาดการผลิตสินค้าและบริการ

นโยบายมุ่งเน้นลักษณะสินค้าสาธารณะ และนโยบายมุ่งเน้นลักษณะสินค้าเอกชน เป็นนโยบายที่มุ่งเน้นลักษณะสินค้าสาธารณะ คือการกำหนดสินค้าที่ไม่สามารถแยกกลุ่มผู้รับผลประโยชน์ออกจากนโยบายได้ เมื่อรัฐจัดสรรสินค้านั้นแล้วประโยชน์จะตกอยู่กับประชาชนทุกคนไม่จำกัดบุคคลและกลุ่ม เช่น นโยบายป้องกันประเทศ นโยบายควบคุมจรรยาบรรณ

นโยบายมุ่งเน้นลักษณะสินค้าเอกชน สินค้าเอกชนสามารถแยกกลุ่มผู้รับผลประโยชน์ออกเป็นหน่วยย่อย ๆ ได้และสามารถเก็บค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากผู้ได้รับผลประโยชน์ได้โดยตรง เช่น การเก็บขยะของเทศบาล การไปรษณีย์โทรเลข

3.องค์ประกอบของนโยบายสาธารณะ

อมรศักดิ์ กิจธนานันท์, 2551 ได้กล่าวถึงองค์ประกอบของนโยบายสาธารณะออกเป็น 12 ประเภท ดังนี้

1. เป็นกิจกรรมที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำ
2. เป็นการใช้อำนาจของรัฐในการจัดสรรกิจกรรมเพื่อตอบสนองค่านิยมของสังคม
3. ผู้มีอำนาจในการกำหนดนโยบายสาธารณะ ได้แก่ ผู้นำทางการเมือง ฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายตุลาการ พรรคการเมือง สถาบันราชการ ข้าราชการและประมุขของประเทศ
4. เป็นกิจกรรมที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำต้องเป็นจุดของการกระทำที่มีแบบแผนระบบและกระบวนการอย่างชัดเจน เป็นการกระทำที่มีการสานต่ออย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง
5. เป็นกิจกรรมที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำต้องมีเป้าหมาย วัตถุประสงค์หรือจุดมุ่งหมาย เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนจำนวนมาก
6. เป็นกิจกรรมที่ต้องกระทำให้ปรากฏเป็นจริง มิใช่เป็นเพียงการแสดงเจตนารมณ์หรือความตั้งใจที่จะกระทำด้วยคำพูดเท่านั้น
7. เป็นกิจกรรมที่เลือกกระทำต้องมีผลลัพธ์ในการแก้ไขปัญหาที่สำคัญของสังคม ทั้งปัญหาความขัดแย้งหรือความร่วมมือของประชาชน
8. เป็นการตัดสินใจที่จะกระทำเพื่อประโยชน์ของประชาชนจำนวนมาก มิใช่การตัดสินใจเพื่อประโยชน์เฉพาะบุคคลและเป็นจุดของการตัดสินใจที่เป็นระบบมิใช่การตัดสินใจแบบเอกเทศ
9. เป็นการเลือกทางเลือกที่จะกระทำ โดยพิจารณาจากผลการวิเคราะห์ทางเลือกที่เหมาะสมที่สุดทั้งทางการเมือง เศรษฐกิจและสังคม
10. เป็นกิจกรรมที่ครอบคลุมทั้งกิจกรรมภายในประเทศและระหว่างประเทศ
11. เป็นกิจกรรมที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำ เพราะอาจก่อให้เกิดผลทั้งทางบวกและทางลบต่อสังคม
12. เป็นกิจกรรมที่ชอบด้วยกฎหมาย

4.องค์ประกอบในการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะ(The elements of policy analysis) ประกอบด้วย

วัตถุประสงค์ (The objectives) โดยเป็นสิ่งที่ใช้ในการค้นหาวัตถุประสงค์ที่แท้จริงของนโยบาย

ทางเลือก (The alternatives) เป็นเงื่อนไขหรือวิธีการที่เป็นไปได้ซึ่งผู้ตัดสินใจ ได้แก่ ผู้นำทางการเมืองฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายตุลาการ พรรคการเมือง สถาบันราชการ ข้าราชการและประมุขของประเทศ คาดหมายว่าทางเลือกดังกล่าวจะนำไปสู่ความสำเร็จ

ผลกระทบ (The impacts) เป็นผลที่เกิดขึ้น อันเนื่องมาจากทางเลือกเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามที่ต้องการ

เกณฑ์การวัด (The criteria) กล่าวคือ กฎเกณฑ์หรือมาตรฐานที่ใช้จัดลำดับความสำคัญของทางเลือกตามที่ประสงค์โดยจะใช้เกณฑ์การวัดจากการใช้หลักการเดียวกับการประเมินทางเลือกซึ่งสามารถเปรียบเทียบกันได้

ตัวแบบ (The model) กล่าวคือในส่วนนี้เปรียบเสมือนหัวใจหลักของการวิเคราะห์การตัดสินใจ คือ กระบวนการหรือการสร้างสรรคที่สามารถทำนายผลที่จะเกิดจากทางเลือกแต่ละทางเลือกได้ ดังนั้น ถ้าแนวทางเลือกใดได้รับการพิจารณาเพื่อนำไปปฏิบัติ ซึ่งนักวิเคราะห์จะต้องทำการประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นว่าจะบรรลุวัตถุประสงค์หรือไม่ ซึ่งตัวแบบจะสามารถช่วยทำให้การดำเนินการดังกล่าวสามารถสมบูรณ์ขึ้น โดยตัวแบบจะช่วยให้ผู้ตัดสินใจมองเห็นภาพรวมทั้งหมดของทางเลือกและสามารถเปรียบเทียบเพื่อให้เกิดการตัดสินใจในการเลือกทางเลือกที่ต้องการและสมบูรณ์แบบได้

5. ปัจจัยและองค์ประกอบของนโยบาย

ปัจจัยที่เป็นองค์ประกอบพื้นฐาน (Fundamental factors) ประกอบด้วย

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ เป็นปัจจัยอันดับหนึ่งเสมอสำหรับผลประโยชน์จะเน้นผลประโยชน์ของประชาชนเป็นสำคัญสำหรับนโยบายสาธารณะ

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับผู้กำหนดนโยบาย มองว่าใครคือผู้กำหนดนโยบายมีความรู้ความสามารถและเหตุผลในเรื่องนั้นมากน้อยแค่ไหน จะมองว่ากลุ่มของผู้นำจะมีอิทธิมากในการกำหนดนโยบาย

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับข้อมูลเอกสารต่าง ๆ ถือว่าเป็นข้อมูลสำคัญ สถิติข้อมูลต่าง ๆ ที่ใช้ประกอบการตัดสินใจในการกำหนดนโยบายสาธารณะจะมาจากข้อมูลเอกสาร(ทั้งปฐมภูมิและทุติยภูมิ)

ปัจจัยที่เป็นสภาพแวดล้อม (Environment factors) สภาพแวดล้อม จะมีอิทธิพลมีปฏิสัมพันธ์ต่อการทำงานและองค์การและการทำงานและองค์การ ก็จะมีอิทธิพลต่อสภาพแวดล้อมด้วย ต่างก็จะมีปฏิสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน

ปัจจัยทางการเมืองและวัฒนธรรมทางการเมือง การเมืองจะเป็นแหล่งสนับสนุนและได้รับผลกระทบจากนโยบาย มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจในการกำหนดนโยบาย ถ้ามองในแง่ของวัฒนธรรมทางการเมืองแล้วจะขึ้นอยู่กับค่านิยมของคนในสังคมที่มีต่อการเมืองอย่างไร เช่นการชูประเด็นหาเสียงของพรรคการเมืองเพื่อให้ได้รับชัยชนะในการเลือกตั้ง เป็นตัวสะท้อนในการกำหนดนโยบาย

ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ภาวะเศรษฐกิจเป็นตัวกำหนดความต้องการของประชาชน การดำเนินนโยบายของรัฐบาลก็ต้องเพื่อแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจให้กับประชาชน

ปัจจัยทางสังคม ปัจจัยทางสังคมจะมีมาก เช่น ค่านิยม วัฒนธรรม ครอบครัว จำนวนประชากร เช่นถ้ามีประชากรในวัยเด็กมาก นโยบายสาธารณะก็จะออกไปทางการจัดการศึกษา หรือคนชรา มากก็จะมีนโยบายสงเคราะห์คนชรา เป็นต้น

ปัจจัยทางภูมิศาสตร์และประวัติศาสตร์ เป็นตัวสะท้อนในการแก้ไขปัญหาในอดีต เป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบาย

ปัจจัยทางด้านเทคโนโลยี มีความสำคัญในการกำหนดนโยบายแบ่งตาม Cost&benefits

Broad costs / Broad benefits หมายถึง นโยบายที่ค่าใช้จ่ายครอบคลุมคนของสังคม ขณะเดียวกันผลประโยชน์ก็ตกอยู่อย่างทั่วถึงทุกคนในสังคม เช่น นโยบายความมั่นคง, ภาษี, “การทหาร” เงินที่ซื้อก็ยกมาจากคนทั้งสังคม ผลประโยชน์ก็ได้ต่อคนทุกคน “นโยบายการศึกษา” เงินที่ใช้ลงทุนก็มาจากคนส่วนใหญ่ ผลประโยชน์ก็ได้กับคนส่วนใหญ่ “นโยบายสาธารณสุข” เงินที่ใช้ลงทุนก็มาจากคนส่วนใหญ่ ผลประโยชน์ก็ได้กับคนส่วนใหญ่

Broad costs / Narrow benefits หมายถึง ค่าใช้จ่ายมาจากคนส่วนใหญ่ ผู้ได้ประโยชน์ ตกกับคนส่วนน้อย “นโยบายการสร้างทางด่วน/ถนนหนทาง” คนได้ประโยชน์คือ คนที่มีรถยนต์ คนจ่ายเงินมากจากภาษีอากรของคนส่วนใหญ่ “นโยบายด้านให้สวัสดิการต่อทหารผ่านศึก” “นโยบายการให้ทุนการศึกษาต่อนักเรียนไปเรียนเมืองนอก”

Narrow costs / Broad benefits หมายถึง ค่าใช้จ่ายน้อยมาก (เงินที่ได้ มาจากคนส่วนน้อย) แต่ประโยชน์ตกกับคนส่วนใหญ่ การรักษาสิ่งแวดล้อม/มลภาวะเป็นพิษ โรงงานต้องจ่าย การเก็บภาษีสูง ๆ 70-80% จากเศรษฐกิจ (ภาษีอัตราก้าวหน้า)และนำรายได้ส่วนนี้ไปสร้างประโยชน์ให้คนส่วนใหญ่

Narrow costs / Narrow benefits หมายถึงค่าใช้จ่ายเสียโดยคนส่วนน้อย แต่ประโยชน์ก็ตกอยู่กับคนส่วนน้อย การเก็บภาษีส่งออก 0.1% เข้าบัญชีกองทุนส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ และผู้ส่งออกสามารถนำดอกผลมาใช้ดำเนินการด้านการส่งออก แก้ไขปัญหาต่าง ๆ เช่น ปัญหาการกีดกันทางการค้า/ การเจรจา นโยบายต่าง ๆ เป็น System politics หรือเป็น Sub system politics

6. กระบวนการนโยบายสาธารณะ Policy process

สำหรับการศึกษาถึงกระบวนการนโยบายสาธารณะนี้ อาจกล่าวได้ว่า Harold Lasswell ถือเป็นหนึ่งในบุคคลที่ได้ทำการศึกษาถึงกระบวนการนโยบายสาธารณะในยุคแรก ๆ (Peters & Pierre, 2006, p.16 อ้างถึงใน สิริกาญจน์ เอี่ยมอาจหาญ, 2554) และยังเป็นบุคคลที่มีการศึกษาและครอบคลุมถึงกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะอย่างชัดเจน โดยในปี 1956 การศึกษาของ Lasswell จะกล่าวถึง ขั้นตอน (Stages) ซึ่งหมายถึง ชุดของขั้นตอนการแบ่งแยกและจัดลำดับ (A set of separate and successive steps) จากจุดเริ่มต้นของการก่อตัวและการตัดสินใจนโยบาย ไปจนถึง การประเมินผลและบทสรุปของนโยบาย โดยมีจุดสำคัญ คือ Lasswell ได้แยกแยะสิ่งที่เขา

เรียกว่า 7 ขั้นตอนของกระบวนการตัดสินใจ (The decision process) ไว้อย่างชัดเจน โดยประกอบด้วย การเก็บรวบรวมข้อมูล (Intelligence) การเสนอแนะนโยบาย (Recommendation) การอนุมัตินโยบาย (Prescription) การกำหนดตัวบุคคลผู้รับผิดชอบนโยบาย (Invocation) การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Application) การประเมินคุณค่าของนโยบาย (Appraisal) การสิ้นสุดนโยบาย (Termination) (สิริกัญจน์ เอี่ยมอาจหาญ, 2554) โดยหลังจากนั้นได้มีนักวิชาการหลากหลายท่านที่ได้มุ่งให้ความสนใจไปยังกระบวนการนโยบายมากขึ้น ซึ่งแม้ว่าหลายคนจะยอมรับถึงจุดเริ่มต้นที่เกิดขึ้นจาก Lasswell แต่ความพยายามในการอธิบายการศึกษาถึงกระบวนการนโยบายนั้น ก็ยังมีการจำแนกขั้นตอนที่แตกต่างกัน เช่น

Theodoulou (1995, PP.87 อ้างในถึง สิริกัญจน์ เอี่ยมอาจหาญ, 2554) แบ่งขั้นตอนของนโยบายเป็น 6 ขั้นตอน คือ การรับรู้ถึงประเด็นปัญหา (Problem recognition and issue identification) การกำหนดเป็นวาระนโยบาย (Agenda setting) การกำหนดเป็นนโยบาย (Policy formulation) การพัฒนานโยบาย (Policy adoption) การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy implementation) และ การวิเคราะห์และประเมินผลนโยบาย (Policy analysis and evaluation)

Bullock, Anderson and Brady (1983, PP.4-9 สิริกัญจน์ เอี่ยมอาจหาญ, 2554) กำหนดขั้นตอนของกระบวนการนโยบายไว้ เป็น 5 ขั้นตอน กล่าวคือ การก่อตัวของปัญหา (Problem formulation) วาระนโยบาย (Policy agenda) การกำหนดนโยบาย (Policy formulation and adoption) การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy Implementation) และการประเมินผลนโยบาย (Policy evaluation)

และจากการศึกษาการใช้หลักการและการกำหนดกระบวนการนโยบายสาธารณะตามแนวคิดของ Harold Lasswell , Bullock, Anderson and Brady ตามการศึกษา (สิริกัญจน์ เอี่ยมอาจหาญ, 2554) สามารถสรุปและนำมาอธิบายเป็นกระบวนการนโยบายสาธารณะหรือ Policy process ได้หมด 4 ขั้นตอนดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่หนึ่งการก่อรูปนโยบาย (Policy formation)

ในทุกสังคมย่อมต้องมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างส่วนต่าง ๆ ของระบบ มีทั้งด้านบวกและด้านลบ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดปัญหา แต่การที่เราจะสามารถกำหนดได้ว่าปัญหาใดเป็นปัญหา สาธารณะที่ควรจะได้รับบริการแก้ไขหรือเพียงเพื่อพิจารณาและเพิกเฉย ทำให้เราจำเป็นต้องมีกระบวนการคัดกรองปัญหาที่หลากหลายในระบบเสียก่อน เพราะทุกประเด็นปัญหาที่ได้ก่อตัวขึ้น มิใช่ว่าทุกปัญหาจะได้เข้าสู่กระบวนการคัดเลือกและจัดสรรออกมาเป็นวาระนโยบาย (Policy agenda) ดังที่ Theodoulou (1995, PP.88 อ้างในถึง สิริกัญจน์ เอี่ยมอาจหาญ, 2554) กล่าวไว้ว่า โดยโอกาสที่ประเด็นปัญหาจะกลายมาเป็นวาระนโยบายได้นั้น จะต้องขึ้นอยู่กับความรู้

และเข้าใจภายในระบบการเมือง นั้นหมายถึงปัญหาดังกล่าวจะต้องเป็นปัญหาสาธารณะจนสามารถเข้าไปสู่กระบวนการจัดระเบียบวาระนโยบายได้ แต่ต้องขึ้นอยู่กับความรู้และการเข้าใจของผู้ที่มีอำนาจหน้าที่ทั้งในระดับปัจเจกบุคคล (Individual recognition) และระดับสถาบัน (Institution recognition) และต้องมีเงื่อนไขของปัญหาบางประการ เช่น เป็นประเด็นที่เป็นความขัดแย้งหรือวิกฤต เป็นประเด็นที่ได้รับการสนับสนุนจากกลุ่มผลประโยชน์ที่มองเห็นได้ หรือได้รับการสนับสนุนจากระบบราชการ ส่งผลทำให้ในขั้นตอนของการก่อรูปนโยบายนี้ ถือเป็นขั้นตอนแรกของกระบวนการนโยบายสาธารณะ โดยจะประกอบด้วยการวิเคราะห์ลักษณะและสภาพของปัญหาสาธารณะให้มีความชัดเจนในมิติต่าง ๆ เช่น ปัญหาดังกล่าวคือปัญหาอะไร เกี่ยวข้องกับใคร เกิดผลอย่างไรบ้าง และหากจะมีการแก้ไขจะต้องใช้ทรัพยากรอะไรบ้าง น่าจะเกิดผลอย่างไร ใครเป็นคนได้ประโยชน์ ใครเป็นคนเสียประโยชน์ และจะส่งผลกระทบต่ออย่างไร กับใครบ้าง เป็นไปตามเป้าหมายแรกเริ่มหรือไม่

ขั้นที่สองการกำหนดนโยบาย (Policy formulation)

การกำหนดนโยบาย ถือเป็นขั้นตอนที่สำคัญเพราะอาจจะสามารถส่งผลต่อการนำนโยบายไปปฏิบัติเพื่อแก้ไขปัญหาให้กับประชาชนภายในสังคมเป็นอย่างมาก ดังที่ Winter ได้กล่าวเอาไว้ใน Hand book of public policy (Winter, 2006 PP.155 อ้างถึงใน สิริกาญจน์ เอี่ยมอาจหาญ, 2554) ว่าชุดของปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อผลของการนำไปปฏิบัติอันแรก คือ การกำหนดนโยบายและการออกแบบนโยบายของ Bardach (1980, อ้างถึงใน สิริกาญจน์ เอี่ยมอาจหาญ, 2554) ซึ่งสามารถกล่าวได้ว่าความขัดแย้งในกระบวนการกำหนดนโยบายอาจจะมีผลต่อเนื่องถึงการนำนโยบายไปปฏิบัติใช้ในภายภาคหน้าได้ และไม่ใช่ว่าเฉพาะความขัดแย้งเท่านั้น แต่การขาดความสนใจของผู้มีส่วนร่วมในการออกกฎหมายก็อาจจะนำไปสู่ความล้มเหลวอย่างที่ Winter (2006 อ้างถึงใน สิริกาญจน์ เอี่ยมอาจหาญ, 2554) ได้กล่าวเอาไว้ว่า รากฐานของปัญหาที่แท้จริงของการนำนโยบายไปปฏิบัติมักจะมีในช่วงแรกของกระบวนการกำหนดนโยบาย เพราะรากฐานดังกล่าวอาจจะทำให้เกิดความคลุมเครือในเป้าหมายที่จะนำไปเป็นแนวทางของการปฏิบัติใช้ในภายภาคหน้าได้ ส่งผลทำให้ในขั้นตอนนี้ก็วิเคราะห์ที่เป็นผู้นำเสนอทางเลือกนโยบายต่อผู้ตัดสินใจนโยบายต้องจะทำการวิเคราะห์ทางเลือกนโยบายต่าง ๆ ที่มีเพื่อแสวงหาทางเลือกที่เหมาะสมและต้องมีการตระหนักด้วยการกำหนดทางเลือกนโยบายจะต้องสอดคล้องกับเป้าประสงค์ของผู้ตัดสินใจนโยบายว่าสิ่งที่ผู้ตัดสินใจนโยบายต้องการจะกระทำให้สำเร็จนั้นคืออะไร และต้องจำแนกให้เห็นความเหมาะสมของทางเลือกนโยบายอย่างชัดเจนและครบทุกด้าน เพราะการกำหนดนโยบายเป็นงานที่มีความซับซ้อนและเกี่ยวข้องกับปัจจัยสิ่งแวดล้อมจำนวนมาก และหลังจากการแสวงหาทางเลือกนโยบายจะเกิดกระบวนการกลั่นกรองทางเลือกนโยบาย เพื่อให้เหลือเฉพาะทางเลือกที่มีความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติเหมาะสมกับทรัพยากรที่จำเป็นต้องใช้ เพื่อให้เกิดความสอดคล้องกับค่านิยมภายในสังคมและเพื่อ

ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อผู้เกี่ยวข้องและสามารถสอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ ผ่านสมรรถนะของทางเลือกนโยบายในการตอบสนองความต้องการของประชาชนต้องมีความยืดหยุ่นกับสถานการณ์ที่มีการเปลี่ยนแปลง และมีความปลอดภัยจากการตัดสินใจใช้ทางเลือกดังกล่าว โดยกระบวนการกลั่นกรองทางเลือกนโยบายนี้ ถือว่าเป็นกระบวนการที่จะต้องกระทำอย่างชัดเจนและไม่เร่งรีบ เพื่อให้เกิดความมั่นใจว่าทางเลือกของนโยบายที่จะเลือกมีคุณสมบัติตรงตามความต้องการมากที่สุด ซึ่งนั่นก็คือการประเมินผลทางเลือกนโยบายนั่นเอง เป็นผลทำให้นักวิเคราะห์ได้ข้อมูลที่ชัดเจนว่าทางเลือกที่พิจารณาอยู่นั้น ดีกว่าหรือด้อยกว่าทางเลือกนโยบายอื่น อย่างไร เพื่อนักวิเคราะห์นโยบายจะได้มีโอกาสในการตัดสินใจเลือกที่มีอยู่ให้มีความเหมาะสมต่อมาเป็นการตัดสินใจนโยบาย (Policy decision – making) การให้ความเห็นชอบจะกระทำได้จาก 2 ส่วนได้แก่

Primary policy maker คือ ฝ่ายสภา ซึ่งทำหน้าที่นิติบัญญัติ โดยนโยบายที่ออกมาจะอยู่ในรูปของการประกาศใช้เป็นกฎหมาย ทั้งนี้อาจจะสามารถกระทำได้โดยฝ่ายบริหารในรูปของมติคณะรัฐมนตรี

Secondary / Supportive policy maker คือ ฝ่ายข้าราชการ ซึ่งโดยปกติข้าราชการจะทำหน้าที่น่านโยบายหรือกฎหมายที่ออกโดยฝ่ายนิติบัญญัติหรือฝ่ายบริหารดังกล่าวไปปฏิบัติ แต่เนื่องจากข้าราชการมักจะเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการทำงานมากกว่าฝ่ายการเมือง ดังนั้นฝ่ายการเมืองจึงมักจะขอความเห็นหรือข้อปรึกษาจากฝ่ายข้าราชการในการกำหนดนโยบาย จึงถือได้ว่าฝ่ายข้าราชการเป็นผู้กำหนดนโยบายในทางอ้อมได้เช่นกัน นอกจากนี้ในขั้นตอนของการนำนโยบายจากฝ่ายการเมืองไปปฏิบัตินั้น อาจจะมีรายละเอียดบางประการที่อยู่นอกเหนือจากข้อกำหนดในนโยบาย ที่เป็นเหตุให้ข้าราชการผู้ปฏิบัติต้องตัดสินใจเลือกทางเลือกในการกำหนดนโยบายที่สมบูรณ์และเหมาะสมกับการแก้ไขปัญหาในเรื่องที่เกิดขึ้นในเรื่องนั้น ๆ นั่นเอง

ขั้นที่สามการนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy implementation)

การนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ได้รับความสนใจอย่างมากเมื่อทศวรรษ 1970 ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากหนังสือชื่อ “Implementation” ของ Pressman และ Wildavsky ในปี 1973 โดยสาเหตุของความสนใจถึงการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติมาจากความล้มเหลวที่ (Dunsire, 1978 อ้างถึงใน สิริกาญจน์ เอี่ยมอาภากร, 2554) เรียกความพยายามแต่ไม่สำเร็จนี้ว่า “ช่องว่างของการนำนโยบายไปปฏิบัติ” (Implementation gap) ซึ่งเกิดขึ้นใน 2 ลักษณะคือ “การไม่เกิดการนำนโยบายไปปฏิบัติ” (Non-implementation) และ “การไม่ประสบความสำเร็จในการนำนโยบายไปปฏิบัติ” (Unsuccessful implementation) ซึ่งจากความพยายามหาสาเหตุของความล้มเหลวของนโยบายสาธารณะทำให้นักวิชาการได้ตระหนักถึง The missing link ที่เป็นตัวกลางระหว่างการกำหนดนโยบาย และการประเมินผลนโยบายว่าอาจจะเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้กระบวนการนโยบายสามารถดำเนินไปอย่างสมบูรณ์ครบวงจรและไม่หยุดชะงัก เป็นผลให้นักวิชาการทางด้านนโยบายสาธารณะ

จึงเห็นร่วมกันถึงความสำคัญของ Implementation เพราะถึงแม้ว่าจะมีนโยบายที่ดีและผ่านกระบวนการขั้นตอนมาอย่างถูกต้องแต่หากไม่สามารถนำมาปฏิบัติได้ นโยบายนั้นก็คงไม่มีประโยชน์ ซึ่งสอดคล้องกับ (Edward III, 1980 PP.1 อ้างถึงใน สิริกาญจน์ เอี่ยมอาจหาญ (2554) ที่ได้อธิบายความสัมพันธ์ระหว่างการนำนโยบายไปปฏิบัติกับนโยบายที่ถูกกำหนดขึ้นว่าการนำนโยบายไปปฏิบัติเป็นขั้นตอนที่อยู่ระหว่างการกำหนดนโยบายกับผลลัพธ์ของนโยบายที่คนได้รับถ้าหากว่านโยบายไม่เหมาะสม ก็อาจจะล้มเหลวตั้งแต่แรกโดยไม่ต้องสนใจว่าการนำไปปฏิบัติจะดีเพียงใด แต่ถ้าเป็นนโยบายที่ดีหากปฏิบัติไม่ดีก็อาจจะไม่สามารถบรรลุจุดมุ่งหมายที่ตั้งไว้เช่นกัน

7. วงจรนโยบายสาธารณะ(Public policy process / Public policy cycle)

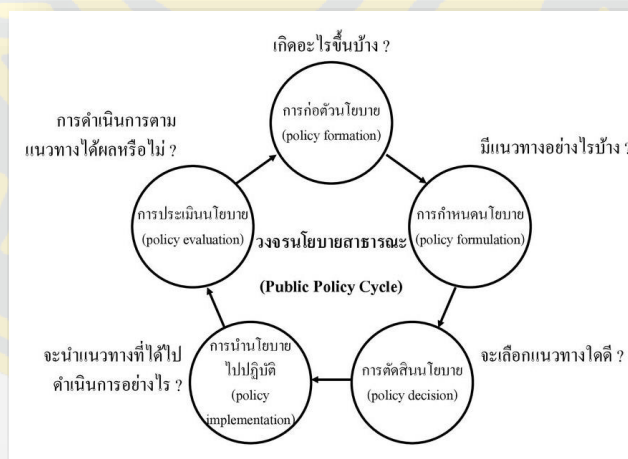
รมณ อินทวงษ์ (2556) ได้กล่าวถึงวงจรนโยบายสาธารณะออกเป็น 5 ขั้นตอนดังต่อไปนี้
การก่อตัวนโยบาย (Policy formation) เกิดอะไรขึ้นบ้าง

การกำหนดนโยบาย (Policy formulation) มีแนวทางอย่างไรบ้าง

การตัดสินใจนโยบาย (Policy decision) จะเลือกแนวทางใดดี

การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy implementation) จะนำแนวทางที่ได้ไปดำเนินการอย่างไร

การประเมินผลนโยบาย (Policy evaluation) การดำเนินการตามแนวทางได้ผลหรือไม่



ภาพที่ 1 วงจรนโยบายสาธารณะ (Public Policy Process / Public Policy cycle)

ที่มา : รมณ อินทวงษ์ (2556)

1. การก่อตัวนโยบาย (Policy formation) เป็นขั้นตอนแรกของของกระบวนการนโยบายสาธารณะที่มีการเริ่มต้นด้วยการวิเคราะห์ถึงลักษณะภาพของปัญหาสาธารณะที่เกิดขึ้นในขณะนั้นว่าปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นปัญหาอะไร เกิดจากสาเหตุไหน เกิดขึ้นกับกลุ่มบุคคลใด และส่งผลกระทบต่อ

สภาพสังคมในขณะนั้นเช่นไร และจากการวิเคราะห์ถึงลักษณะปัญหาดังกล่าวทำให้เกิดเป็น Public issue / Public problem ของปัญหาและสามารถจำแนกแยกได้เป็น

Public issue กล่าวคือ สิ่งที่เป็นประเด็นให้เกิดการถกเถียงกันภายในสังคม แต่ยังไม่ใช่ประเด็นปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นจริง

Public problem กล่าวคือ สิ่งที่ส่งผลทำให้เกิดปัญหาที่แท้จริงภายในสังคมโดยการก่อตัวด้วยนโยบายสาธารณะหรือ (Policy formation) จึงเป็นสิ่งเริ่มต้นของสถานการณ์ที่ส่งผลทำให้เกิดนโยบาย (Public issue / Public problem) ผ่านการตระหนักและรับรู้ถึงขั้นตอนการระบุปัญหา กลั่นกรองปัญหา จัดระเบียบวาระนโยบาย กำหนดวัตถุประสงค์ โดยปัญหาสาธารณะจะกลายเป็นประเด็นเชิงนโยบายหรือการนำเข้าสู่วาระการประชุม ส่งผลทำให้ได้รับความสนใจจากกลุ่มผู้กำหนดนโยบายสาธารณะ ผ่านคุณลักษณะของการก่อตัวด้วยนโยบายสาธารณะ ดังต่อไปนี้ เกิดขึ้นตามธรรมชาติ หรือ ความรุนแรงทางการเมือง เช่น ปัญหาน้ำท่วม ภัยแล้ง เป็นต้น , มีการแตกตัวและขยายวงกว้างออกไป เช่น ปัญหาความเป็นเมือง เป็นต้น , มีความกระทบกระเทือนต่อความรู้สึกและ เป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดที่สนใจของสื่อมวลชนทั่วไป เช่น ปัญหาอาชญากรรม แรงงานเด็ก เป็นต้น , มีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม เช่น ปัญหามลภาวะเป็นพิษ เป็นต้น , มีลักษณะทำลายต่ออำนาจและความชอบธรรมของรัฐ เช่น ปัญหาการแบ่งแยกดินแดน เป็นต้น

และเป็นเรื่องร่วมสมัยและเกิดขึ้นในสังคมปัจจุบัน เช่น ปัญหาการจราจรหนาแน่น และติดขัด ปัญหาโรคเอดส์ เป็นต้น

และเมื่อสามารถทราบถึงลักษณะของปัญหาที่สามารถก่อให้เกิดนโยบายได้อย่างชัดเจนแล้ว จะต้องมีการกำหนดวัตถุประสงค์ในการแก้ไขปัญหาให้เกิดความชัดเจนเพิ่มมากขึ้น โดยการกำหนดวัตถุประสงค์ของนโยบายสาธารณะ สามารถทำให้ทราบถึงลำดับความสำคัญของนโยบายที่จะต้องทำ และการเลือกใช้นโยบายให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่ต้องการ นอกจากนี้วัตถุประสงค์ยังเป็นปัจจัยในการกำหนดทิศทางของทางเลือกนโยบายที่จะนำไปสู่การปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จ และเป็นเกณฑ์ในการประเมินผลสำเร็จของนโยบายว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ได้กำหนดไว้มากน้อยเพียงใด

2. การกำหนดนโยบาย (Policy formulation) เป็นขั้นตอนที่ 2 ของวงจรรณโยบายสาธารณะ (Public policy process / Public policy cycle) ซึ่งการกำหนดนโยบายถือได้ว่าเป็นจุดเริ่มต้น ซึ่งจะก่อให้เกิดพฤติกรรมทางการเมืองและบริหารงานในส่วนอื่น ๆ ตามมา โดยในปัจจุบันการกำหนดนโยบายสาธารณะมิใช่เพียงภารกิจผูกขาดที่เป็นของรัฐโดยเฉพาะ เนื่องจากขณะนี้ภายในสังคมยังมีกลุ่มบุคคลอื่น ๆ ที่มีบทบาทในการกำหนดนโยบายสาธารณะ อันประกอบไปด้วยฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายตุลาการ และองค์กรอิสระต่าง ๆ ที่เริ่มเข้ามามีบทบาทในการกำหนดนโยบายดังกล่าว และจากการดำเนินงานที่นอกเหนือจากภาครัฐเหมือนในปัจจุบัน เป็นสาเหตุทำให้

ต้องเกิดการศึกษารวบรวมเรื่องในตัวแสดงในกระบวนการนโยบายสาธารณะ (Actors) และถ้าหากพิจารณา ปัญหา เพื่อนำเข้าสู่การกำหนดนโยบายสาธารณะ (Policy formulation) ตามกรอบการวิเคราะห์ “เชิงระบบ” หรือ “ทฤษฎีระบบ” ของ David Easton ที่สามารถช่วยอธิบายถึงปัจจัยต่าง ๆ ทั้ง ปัจจัยนำเข้าระบบและปัจจัยนำออกที่ก่อให้เกิดการกำหนดนโยบายสาธารณะและมีความเกี่ยวข้องกับ ตัวแสดงในกระบวนการนโยบายสาธารณะ (โสนน้อย ฟักทองอ่อน, 2554) ได้ดังนี้

ปัจจัยนำเข้า ได้แก่ ปัญหาทั่วไป ปัญหาสังคม ประเด็นทางสังคมและข้อเสนอของสังคมใน สภาวการณ์ที่สภาพการเมืองมีบทบาทสูง โดยในงานวิจัยนี้มีการกำหนดปัจจัยนำเข้าในการศึกษาที่ มุ่งเน้นไปในเรื่องของความร่วมมือและสิ่งที่เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคมอย่างปัญหาการจราจร หนาแน่นและติดขัด จนนำไปสู่การกำหนดนโยบายการพัฒนาการขนส่งสาธารณะทางรางอย่าง โครงการรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน โดยปัญหาดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงปัจจัยการนำเข้าที่อาจเกิดจาก ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและหน่วยงานทางเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ เช่น เขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออกภายใต้นโยบาย Thailand 4.0 ที่ต้องการมุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและ ความคิดสร้างสรรค์ เพื่อต่อยอดจากโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้กลายเป็น เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่าง การลดปัญหาการจราจรที่ติดขัด ผ่านการสนับสนุนให้เกิดการก่อสร้างรูปแบบการคมนาคมที่สามารถ เชื่อมความสะดวกของผู้ใช้บริการได้ครอบคลุมทุกรูปแบบทั้งทางอากาศจากสนามบินและการขนส่ง ระหว่างจังหวัดอย่างการขนส่งทางรางผ่านการกำหนดเป็นนโยบายที่ก่อให้เกิดความมั่นใจสัญญาที่ก่อให้เกิด เป็นนโยบายสาธารณะในการบริหารและพัฒนาประเทศ

ระบบการเมือง กล่าวคือ ข้อเสนอจากรัฐบาล ในปัจจุบันรัฐบาลได้มีการเสนอข้อนโยบาย ต่าง ๆ มากมาย เช่น นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อจัดการปัญหาการคมนาคมทุก เส้นทางทั้งทางบก ทางราง หรือนโยบายขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าในกรุงเทพ ปริมณฑล และภาค ตะวันออกเชื่อม 3 สนามบิน เป็นต้น

ปัจจัยนำออก กล่าวคือ นโยบาย ที่อาจจะอยู่ในรูปของกฎหมายต่าง ๆ อาทิ พระราชบัญญัติ พระราชกฤษฎีกา และประกาศ คำสั่งกระทรวง เป็นต้น ซึ่งในขณะเดียวกันอาจจะมีการป้อนกลับสู่ระบบการเมือง โดยมีสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจ สังคมและการเมือง เป็นปัจจัย สำคัญที่มีส่วนในการกำหนดจนเกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านนโยบาย ซึ่งอาจจะมีการที่ควบคุม ได้และไม่สามารถควบคุมได้

ผู้มีบทบาทในการกำหนดนโยบายสาธารณะ : ฝ่ายบริหาร , ฝ่ายนิติบัญญัติ , ฝ่ายตุลาการ และองค์กรอิสระต่าง ๆ อาทิ NGOs , INGOs เป็นต้น

ตัวแสดง ถือว่าเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ โดยตัวแสดงเปรียบเสมือนผู้ขับเคลื่อนในขั้นตอน การกำหนดนโยบายของนโยบายสาธารณะ ซึ่งสามารถแบ่งได้ดังนี้คือ ตัวแสดงในภาครัฐ , ตัวแสดงในภาคสังคม และตัวแสดงในระบบระหว่างประเทศ

หมายเหตุ ขั้นตอนการกำหนดนโยบาย เป็น “การพัฒนาทางเลือก การประเมินทางเลือก การตัดสินใจทางเลือกเพื่อกำหนดนโยบายการประกาศใช้ ”

3. การตัดสินใจนโยบาย (Policy decision) กล่าวคือ เป็นการเลือกวิถีทางเลือกหรือนโยบายที่เหมาะสมที่สุดสำหรับการแก้ไขปัญหา ที่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ได้ตามต้องการ อาจรวมถึงนโยบายเทคนิคและกลยุทธ์ต่าง ๆ ที่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างดีและเหมาะสมตามหลักจริยธรรมหรือคุณธรรม โดยมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อค่านิยมที่ถือว่าเป็นรากฐานสำคัญในการเลือกนโยบาย รูปแบบการตัดสินใจ ซึ่งนโยบายอาจพิจารณาได้จากลักษณะดังต่อไปนี้

การต่อรอง (Bargaining) โดยในกระบวนการตัดสินใจ การต่อรองเป็นกระบวนการทางการเมืองที่สำคัญ ซึ่งประกอบไปด้วยบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไป ที่อยู่ในตำแหน่งที่มีอำนาจ ที่สามารถทำการเจรจาเพื่อปรับเปลี่ยนเป้าหมายที่ไม่สอดคล้องกันให้สามารถเป็นที่ยอมรับร่วมกันได้ โดยทั่วไปการต่อรองอาจจำแนกได้ 3 ประการ คือ

ประการแรก การต่อรองทางลับ (Logrolling) เป็นวิธีการต่อรองเพื่อขอรับการสนับสนุนจากผู้ที่เกี่ยวข้อง หรือมีความสนใจเพียงเล็กน้อยต่อประเด็นนโยบายของผู้เสนอ ซึ่งโดยปกติจะเป็นการแลกเปลี่ยนการสนับสนุนซึ่งกันและกัน และไม่เป็นที่เปิดเผยชัดเจน (Implicit) หรือเป็นการกระทำในทางลับ

ประการที่สอง การให้รางวัล (Side payment) เป็นการต่อรองที่เกิดจากข้อตกลงว่าจะให้รางวัล (Rewards) แก่ผู้ให้การสนับสนุน (Prospective supports) ที่มีได้เกี่ยวข้องโดยตรงกับการตัดสินใจ แต่อาจมีบทบาทในการผลักดันให้ผู้ตัดสินใจเห็นคล้อยตาม อาทิเช่น การให้งบประมาณสนับสนุนพิเศษแก่กลุ่มผลประโยชน์ที่มีบทบาทในการสนับสนุนผู้ที่มีผลต่อการตัดสินใจต่อนโยบาย และเป็นกลุ่มที่ผู้ตัดสินใจนโยบายให้ความเกรงใจหรือให้ความสำคัญ เป็นต้น

ประการที่สาม การประนีประนอม (Compromise) เป็นการต่อรองอย่างเปิดเผย โดยมุ่งเน้นที่เรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยเฉพาะ (Single issue) และที่เกี่ยวข้องกับคำถามว่า “มากกว่าหรือน้อยกว่า” หรือการได้ครึ่งหนึ่งดีกว่าไม่ได้อะไรเลย เนื่องจากการประนีประนอมจะก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนความแตกต่าง โดยยกเลิกข้อแตกต่าง โดยยกเลิกข้อแตกต่างบางประการ เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อตกลง ที่ตรงกันข้ามกับการต่อรองทางลับที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงข้อเสนอ นโยบายแต่อย่างใด

การโน้มน้าว (Persuasion) กล่าวคือ เป็นความพยายามที่จะทำให้กลุ่มการเมืองอื่นเชื่อมั่นในความถูกต้องต่อข้อเสนอหรือนโยบายของตนเพื่อให้เกิดความเชื่อมั่นในฐานะตำแหน่งของตนที่จะ

เป็นเสมือนหลักประกันต่อผู้สนับสนุน และทำให้ผู้สนับสนุนยอมรับ (Adopt) ข้อเสนอด้วยความเต็มใจซึ่งตรงกันข้ามกับการต่อรอง (Bargaining) เพราะเนื่องจากการโน้มน้าวเป็นการแสวงหาการสนับสนุนโดยปราศจากการปรับเปลี่ยนข้อเสนอของตน ทั้งนี้โดยใช้ข้อเท็จจริง ข้อมูลมาประจักษ์และให้เหตุผลเป็นเครื่องมือในการเจรจา ซึ่งความสำเร็จของการโน้มน้าวนั้นจะต้องขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริง ข้อมูลประจักษ์ และเหตุผลต่าง ๆ นอกจากนี้ยังขึ้นอยู่กับศิลปะ (Art) ภาวะผู้นำ (Leadership) รวมทั้งความน่าเชื่อถือของผู้เจรจาโน้มน้าวได้อีกด้วย ดังนั้นการโน้มน้าวจึงมิใช่เป็นสิ่งที่จะทำให้สำเร็จได้ง่าย แต่ต้องเป็นรูปแบบที่เกิดขึ้นได้เสมอในกระบวนการทางการเมือง เพื่อแสวงหาการสนับสนุน การตัดสินใจทางด้านนโยบายให้ประสบความสำเร็จ

คำสั่ง (Command) กล่าวคือ เป็นลักษณะของการแสวงหาการสนับสนุนประการหนึ่ง คำสั่งเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ตามลำดับชั้น (Hierarchy) ระหว่างผู้บังคับบัญชากับผู้อยู่ใต้บังคับบัญชา ดังนั้นคำสั่งจึงเปรียบเสมือนเป็นการแสดงถึงการใช้อำนาจของผู้ที่มีตำแหน่งสูงกว่า เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ที่อาจจะมีผลต่อผู้อยู่ใต้บังคับบัญชา โดยอาจใช้การให้รางวัลและการลงโทษเป็นเครื่องมือในการสั่งการให้ได้ผล เพื่อให้ผู้รับคำสั่งตัดสินใจปฏิบัติตามที่ตนต้องการ อาทิ การสั่งการจากนายกรัฐมนตรีเพื่อให้รัฐมนตรีช่วยสนับสนุนการตัดสินใจทางด้านนโยบายของตนหากรัฐมนตรีคนใดไม่ปฏิบัติตาม นายกรัฐมนตรีอาจจะขู่ว่าจะปลดออกจากตำแหน่ง เป็นต้น ดังนั้นการใช้คำสั่งจึงเป็นอีกหนึ่งรูปแบบสำคัญของการตัดสินใจทางนโยบาย

การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy implementation) กล่าวคือ เป็นกรเลือกวิถีทางหรือแนวนโยบายที่เหมาะสมที่สุด ที่นำมาซึ่งการบรรลุตามวัตถุประสงค์ได้ตามต้องการ ซึ่งหลักจริยธรรมหรือคุณธรรมมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อค่านิยมที่เป็นรากฐานสำคัญในการเป็นแนวทางของการเลือกนโยบายเพื่อนำมาเป็นการพิจารณาทางเลือกนโยบาย จากการพิจารณาดังต่อไปนี้

การพิจารณาทางเลือกนโยบาย

ประสิทธิผล (Effectiveness) ความสามารถในการบรรลุเป้าหมาย, ประสิทธิภาพ (Efficiency) ความสามารถในการผลิตผลผลิต โดยเปรียบเทียบจากต้นทุน , ความพอเพียง (Adequacy) ความสามารถของการดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายภายใต้เงื่อนไขของทรัพยากรที่มีอยู่, ความเป็นธรรม (Equity) เป็นการกระจายตัวของผลการดำเนินการตามนโยบายต่อประชาชนในสังตามทฤษฎีความเป็นธรรมในนโยบาย / ความหมายนโยบายสาธารณะที่ดี และการตอบสนอง (Responsiveness) ความสามารถในการเติมเต็มความต้องการของประชากรกลุ่มต่าง ๆ และ ความเหมาะสม (Appropriateness) เป็นกรพิจารณาเชิงคุณค่าและความเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

4. การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy implementation) กล่าวคือ เป็นกระบวนการของปฏิสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ที่มีการกำหนดไว้ก่อนหน้านั้นแล้ว กับการกระทำหรือปฏิบัติการทั้งหลายที่มุ่งให้บังเกิดผลไปตามนั้น หรือจะกล่าวอีกนัยหนึ่ง การนำนโยบายไปปฏิบัติ คือ

ความสามารถในการจัดการและประสานสิ่งที่จะกระทำให้บังเกิดผลในลักษณะที่เป็นลูกโซ่ ความสัมพันธ์เชิงเหตุและผล (Pressman & Wildavsky, 1973 อ้างในถึง สิริกาญจน์ เอี่ยมอาจหาญ (2554) และจะมีผู้ที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายสาธารณะไปปฏิบัติ ดังต่อไปนี้คือ ฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายบริหารหรือระบบราชการ กลุ่มกดดัน และองค์กรชุมชนหรือภาคประชาสังคม

ขั้นตอนของการนำนโยบายไปปฏิบัติ

วรเดช จันทรศร (2545) ได้อธิบายถึงรายละเอียดของปฏิสัมพันธ์ ความเชื่อมโยงของการพึ่งพาตลอดจนความเป็นอิสระขององค์การและบุคคลที่เกี่ยวข้องในขั้นตอนของการนำนโยบายไปปฏิบัติโดยแบ่งการนำนโยบายไปปฏิบัติออกเป็น 2 ขั้นตอนหลัก คือ ขั้นตอนในระดับมหภาค (Macro) และขั้นตอนในระดับจุลภาค (Micro) ดังนี้

การนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับมหภาค (Macro implementation) เป็นการแบ่งการปฏิบัติออกเป็น 2 ขั้นตอน ได้แก่ ขั้นตอนแรกเป็นการแปลงนโยบายออกเป็นแนวทางปฏิบัติหรือออกมาเป็นแผนงานหรือโครงการ โดยทั่วไปหน่วยงานหน่วยงานที่รับผิดชอบมักได้แก่ กระทรวง ทบวง กรม หรือราชการบริหารส่วนกลาง ส่วนขั้นตอนที่สองเป็นการทำให้หน่วยงานระดับท้องถิ่นยอมรับแนวทาง แผนงาน โครงการหรือผลของการแปลงนโยบายนั้นไปปฏิบัติต่อไป

การนำนโยบายไปปฏิบัติในระดับจุลภาค (Micro implementation) เป็นจุดเริ่มต้นที่แท้จริงของการนำนโยบายไปปฏิบัติ ซึ่งเป็นขั้นตอนที่นโยบายมาจากส่วนกลางแล้วถูกนำมาปฏิบัติในสภาพแวดล้อมของแต่ละท้องถิ่นที่มีความแตกต่างกัน โดยในขั้นตอนนี้มีความเกี่ยวข้องกับการยอมรับก่อนนโยบายของหน่วยงานในระดับท้องถิ่น ซึ่งจะนำไปสู่การปรับปรุงวิธีการปฏิบัติงานของหน่วยงานให้สามารถสอดคล้องกับแนวนโยบายและแนวทางปฏิบัติที่ส่วนกลางได้ดำเนินการในขั้นต้นของระดับมหภาค โดยในระดับจุลภาคนี้มี 3 ขั้นตอนหลักที่ต้องปฏิบัติ คือ ขั้นตอนการระดมพลัง (Mobilization) เป็นขั้นตอนที่หน่วยงานระดับท้องถิ่นที่จะต้องพิจารณานโยบายและต้องการแสวงหาความสนับสนุนนโยบายจากท้องถิ่น , ขั้นตอนการปฏิบัติ (Deliverer implementation) ครอบคลุมถึงกระบวนการในการปรับเปลี่ยนโครงการที่ได้รับการยอมรับแล้วออกมาในรูปของการปฏิบัติจริง และมีขั้นตอนการสร้างความต่อเนื่อง (Institutionalization or Continuation) ที่สามารถครอบคลุมถึงการแสวงหาวิธีการที่จะทำให้นโยบายถูกปรับเปลี่ยนและได้รับการยอมรับเข้าเป็นหน้าที่ประจำวันของผู้ปฏิบัติ

โดยจากการขั้นตอนของการนำนโยบายไปปฏิบัติทั้งในระดับมหภาคและจุลภาคนั้นจะสามารถประสบความสำเร็จได้มากน้อยเพียงใดต้องขึ้นอยู่กับปัจจัยหลากหลายประการ ซึ่งได้แก่ ความยากง่ายของสถานการณ์ปัญหาที่กำลังเผชิญอยู่ โครงสร้างตัวบทของนโยบายสาธารณะ และโครงสร้างนอกเหนือตัวบทของนโยบายสาธารณะ

กระบวนการที่เป็นปัญหาการนำนโยบายไปปฏิบัติ

ปัญหาทางด้านสมรรถนะ : ปัจจัยบุคลากร เงินทุน เครื่องจักร วัสดุ ข้อมูลข่าวสารเวลา (จำกัด) เทคโนโลยี (4MI2T) : Man , Money , Machine , Material , Information , Time and Technology

ความสามารถในการควบคุม : การวัดความก้าวหน้าและผลของการปฏิบัติ

การไม่ให้ความร่วมมือหรือต่อต้าน ทางบุคคลในหน่วยงานรวมทั้งภาคประชาสังคมท้องถิ่น

การประสานงานระหว่างองค์กรรับผิดชอบกับองค์กรอื่น ๆ

การไม่ให้ความสนับสนุนทางผู้เกี่ยวข้องทั้งในด้านการเมือง เงินทุน งบประมาณ แต่กลับสร้างอุปสรรคในแง่ของการต่อต้านหรือคัดค้านนโยบาย ได้แก่ กลุ่มผลประโยชน์ , กลุ่มการเมือง , ข้าราชการและสื่อมวลชน

5. การประเมินผลนโยบาย (Policy evaluation) กล่าวคือ เพื่อให้ทราบผลว่าการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติที่เป็นไปตามเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ได้หรือไม่ โดยในกรณีที่เป็นไปไม่ได้ตามเป้าหมายจะต้องได้มีการปรับแผน / แผนงาน / โครงการเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์ได้มากขึ้น เพื่อเป็นเครื่องมือที่จะช่วยให้รู้ว่าแผน / แผนงาน / โครงการนั้นควรจะดำเนินการต่อไปหรือยุติจุดมุ่งหมายของการประประเมินผลโครงการ เพราะเนื่องจากทุกโครงการมักจะมีคำถามอยู่ตลอดเวลาว่า ควรจะประเมินผลเพื่ออะไร - หรือ - ประเมินผลไปทำไม ปฏิบัติงานตามโครงการแล้วไม่มีการประเมินผลไม่ได้หรือ โดยสามารถตอบได้เลยว่าการบริหารแนวใหม่หรือการบริหารในระบบเปิด (Open system) นั้นถือว่าการประเมินผลเป็นขั้นตอนที่สำคัญมาก เนื่องจากเป็นจุดมุ่งหมายที่ทำให้สามารถทราบถึงการประเมินโครงการว่าผลอย่างไร ดังนี้ (โสณน้อย พัททองอ่อน, 2554)

เพื่อสนับสนุนหรือยกเลิก ในการประเมินผลที่เปรียบเสมือนเครื่องมือช่วยตัดสินใจว่าควรยกเลิกโครงการหรือสนับสนุนให้มีการขยายผลต่อไป โดยเฉพาะการมีโครงการใหม่ ๆ ที่ยังมีได้จัดทำในรูปของโครงการทดลองซึ่งมีโอกาที่จะผิดพลาดหรือล้มเหลวได้ง่าย โดยความล้มเหลวของโครงการจึงมิใช่ความล้มเหลวของผู้บริหารเสมอไป ดังนั้นถ้าเราประเมินผลแล้วโครงการนั้นสำเร็จตามที่กำหนดตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายได้ก็ควรดำเนินการต่อไป แต่ถ้าประเมินผลแล้วโครงการนั้นมีปัญหาหรือมีผลลบเชิงลบมากกว่า เราก็ควรยกเลิกไป

เพื่อทราบถึงความก้าวหน้าของการปฏิบัติงานตามโครงการว่าเป็นไปตามที่กำหนดวัตถุประสงค์และเป้าหมาย หรือกฎเกณฑ์ ตลอดจนมาตรฐานที่กำหนดไว้เพียงใดของกลุ่มนโยบายสาธารณะ

เพื่อปรับปรุงงาน เพราะถ้าเรานำโครงการไปปฏิบัติแล้วพบว่าบางโครงการไม่ได้เสียทั้งหมด แต่ก็ไม่ได้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ทุกข้อ เราก็ควรนำโครงการนั้นมาปรับปรุงหรือแก้ไขเพื่อให้ดีขึ้น

โดยพิจารณาว่าโครงการนั้นบกพร่องในเรื่องใด อาทิ ขาดความร่วมมือของประชาชน ขัดต่อค่านิยมของประชาชน ขาดการประชาสัมพันธ์ หรือสมรรถนะขององค์การที่รับผิดชอบต่ำ เมื่อเราทราบถึงของการประเมินผลของการประเมินผล เราก็จะได้ปรับปรุงแก้ไขให้ตรงประเด็นได้ถูกต้อง

เพื่อศึกษาทางเลือก โดยปกติในการนำเสนอโครงการไปปฏิบัตินั้น ผู้บริหารโครงการจะพยายามแสวงหาทางเลือกที่ดีที่สุด จากทางเลือกอย่างน้อย 2 ทางเลือก ดังนั้นการประเมินผลจะเป็นการเปรียบเทียบทางเลือกก่อนที่จะตัดสินใจเลือกที่จะปฏิบัติทางเลือกใด ทั้งนี้เพื่อลดความเสี่ยงให้น้อยลง

เพื่อขยายผล ในการนำเสนอโครงการไปปฏิบัติ เพราะถ้าเราไม่มีการติดตามและประเมินผลอย่างต่อเนื่อง เราอาจจะไม่ทราบถึงความสำเร็จของโครงการ แต่ถ้าเราสามารถประเมินผลโครงการออกมาเป็นระยะอย่างสม่ำเสมอ ผลปรากฏว่าโครงการนั้นบรรลุผลสำเร็จตามที่กำหนดวัตถุประสงค์เราก็จะควรขยายผลโครงการนั้นต่อไป แต่ควรคำนึงถึงมิติของประชากร เวลา สถานที่ สถานการณ์ต่าง ๆ

โดยสรุปวงจรนโยบายสาธารณะ เปรียบเสมือนกระบวนการหรือขั้นตอนซึ่งประกอบไปด้วย 5 ขั้นตอน ดังนี้ 1. การก่อตัวนโยบาย (Policy formation) เป็นการวิเคราะห์ว่าเกิดอะไรขึ้นบ้าง เพื่อให้ทราบถึงสภาพปัญหาของนโยบาย 2. การกำหนดนโยบาย (Policy formulation) เป็นการวิเคราะห์ว่ามีแนวทางอย่างไรบ้าง เพื่อใช้เป็นขั้นตอนในการพัฒนาทางเลือก ประเมินทางเลือก การตัดสินใจทางเลือกเพื่อกำหนดนโยบายในการประกาศใช้ 3. การตัดสินใจนโยบาย (Policy decision) เป็นการวิเคราะห์ว่าจะเลือกแนวทางใดดี เพื่อใช้ในการตัดสินใจเลือกแนวทางที่ดีที่สุดในการนำนโยบายไปปรับใช้ 4. การนำนโยบายไปปฏิบัติ (Policy implementation) เป็นการวิเคราะห์ว่าจะนำแนวทางที่ได้ไปดำเนินการอย่างไร เพื่อให้สามารถเลือกแนวทางที่ดีที่สุดไปดำเนินการ และ 5. การประเมินผลนโยบาย (Policy evaluation) เป็นการวิเคราะห์ว่าการดำเนินการตามแนวทางได้ผลหรือไม่ เพื่อให้ทราบผลการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติเป็นไปตามเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์หรือไม่

แนวคิดโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

นโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ภายใต้พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พุทธศักราช 2561 เป็นยุทธศาสตร์การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ภายใต้ต้นนโยบาย Thailand 4.0 ที่มุ่งเน้นการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยี นวัตกรรมและความคิดสร้างสรรค์ จากการต่อยอดโครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก หรือ Eastern Sea board Development Program โดยรัฐบาลได้มีการจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) เพื่อมุ่งเน้นในการส่งเสริม

และสนับสนุนการดำเนินการตามแผนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่การระบบการให้บริการภาครัฐที่เบ็ดเสร็จครบวงจร ทั้งในเรื่องของการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคและระบบคมนาคมการขนส่งเพื่อรองรับศักยภาพด้านการลงทุน ส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เข้ามาประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อเป็นการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จนนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่อย่างยั่งยืน เป็นต้น

จากนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ตลอดจนการผ่านการผลักดันนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกสู่พื้นที่ข้างเคียงและประเทศเพื่อน ซึ่งจะลดระยะเวลาการเดินทางและประหยัดค่าขนส่งเป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญสู่ความสำเร็จในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน EEC จึงได้มีนโยบายในการผลักดันโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ ดังนี้ โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก , โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 , โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3,โครงการศูนย์ซ่อมอากาศยานอู่ตะเภา เป็นต้น

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จึงเป็นหนึ่งในโครงการนำร่องในแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยมีเป้าหมายในการเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และสามารถลดระยะเวลาการเดินทางจากสนามบินอู่ตะเภาเข้าสู่กรุงเทพมหานครได้ภายใน 1 ชั่วโมง

โครงการฯ ในส่วนของรถไฟได้มีการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร โดยใช้แบบจำลองด้านการขนส่ง และจราจรโดยมีข้อมูลหลักที่ใช้ ประกอบด้วย ข้อมูลคาดการณ์จำนวนประชากรในพื้นที่ศึกษา ข้อมูลแผนการ พัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในอนาคต ข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาด้านความจุของสนามบิน ทั้ง 3 สนามบิน และอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม โดยรถไฟในเมืองกำหนดอัตราค่าแรกเข้า 13 บาท และค่าเดินทาง 2.0 บาท ต่อกิโลเมตร และรถไฟความเร็วสูงกำหนดอัตราค่าแรกเข้า 80 บาท และค่าเดินทาง 1.8 บาทต่อกิโลเมตร

ผลการวิเคราะห์ปริมาณผู้โดยสารในปีเปิดให้บริการโครงการฯ ปี 2566 คาดการณ์ว่าจะมีปริมาณ ผู้โดยสารรถไฟในเมืองช่วงดอนเมือง – สุวรรณภูมิ 106,010 คน-เที่ยวต่อวัน และเพิ่มเป็น 211,970 คน-เที่ยว ต่อวัน ในปี 2616 และสำหรับปริมาณผู้โดยสารรถไฟความเร็วสูง ช่วงดอนเมือง-อู่ตะเภา ในปี 2566 จะมี ปริมาณผู้โดยสาร 41,190 คน-เที่ยวต่อวัน และเพิ่มเป็น 95,840 คน-เที่ยว ต่อวัน ในปี 2616 (ศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษา สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ม.ป.ป.)

การเชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูงสู่สนามบินอุตะเถา

โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งมีเป้าหมายในการพัฒนาสนามบินอุตะเถาขึ้นเป็นสนามบินนานาชาติที่สามารถรองรับผู้โดยสาร 60 ล้านคนภายในระยะเวลา 15 ปี เพื่อรองรับปัญหาความแออัดของสนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมืองทำให้มีความจำเป็นต้องมีการคมนาคมขนส่งทั้งทางถนนและทางรางเชื่อมโยง เพื่ออำนวยความสะดวกสบายให้แก่ผู้โดยสารที่เข้าสู่ประเทศสามารถเดินทางเข้าสู่พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และพื้นที่ข้างเคียงได้อย่างสะดวก โดยจะมีการขยายช่องทางจราจรของทางหลวงที่เข้าสู่สนามบิน การก่อสร้างมอเตอร์เวย์พัทยา – มาบตาพุด และโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเป็นช่องทางการเข้าถึงสนามบินที่สำคัญ

และเนื่องจากการศึกษาของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยองไม่มีเส้นทางที่เชื่อมโยงเข้าถึงสนามบินนานาชาติอุตะเถา ทำให้ต้องมีการออกแบบเส้นทางใหม่ โดยวางแผนเส้นทางหลังออกจากอุโมงค์เขาชีจรรย์มาประมาณ 2 กม. ให้มีลักษณะโค้งมาทางทิศใต้ ผ่านพื้นที่อำเภอสัตหีบ และลดระดับเป็นอุโมงค์ลอดใต้ทางหลวงหมายเลข 3 เข้าสู่พื้นที่สนามบิน ขนานทางวิ่งสนามบิน (รันเวย์) มาทางทิศตะวันออกประมาณ 750 เมตร ซึ่งอยู่ใต้อาคารโดยสารแห่งที่ 3



ภาพที่ 2 แนวเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมโยงสนามบินนานาชาติอุตะเถา

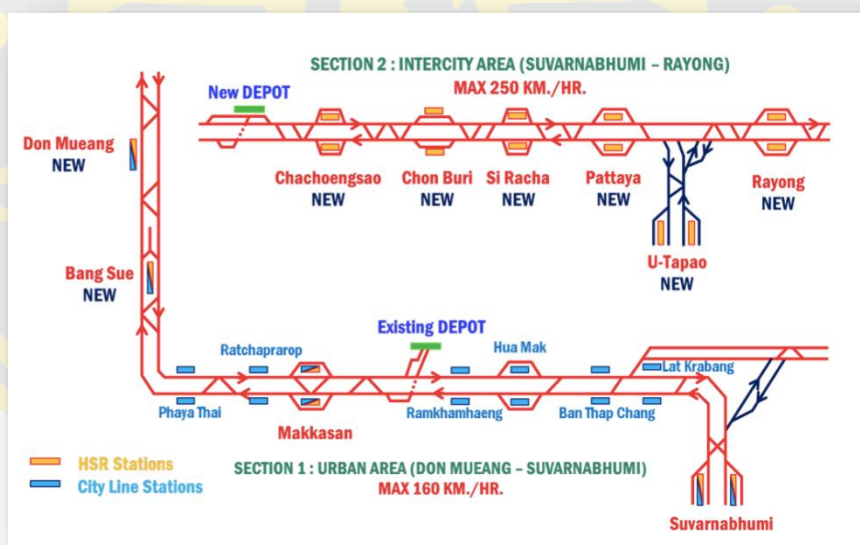
ที่มา : ศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษา สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

(ม.ป.ป.)

จากแนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสนามบินนานาชาติอุตะเถาที่แสดงในแผนภาพที่ 2 นั้น สามารถแบ่งการให้บริการภายใต้โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ประกอบด้วยสถานีรถไฟจำนวน 15 สถานี เป็น 2 ประเภท ได้แก่ บริการรถไฟความเร็วสูง และบริการไฟในเมือง โดยมีรายละเอียดสถานีดังนี้

บริการรถไฟความเร็วสูง ประกอบด้วย 9 สถานีที่รถไฟความเร็วสูงจอดรับส่งผู้โดยสาร ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีมักกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยาและสถานีอุตะเถา รวมทั้งอาคารและสถานที่จอดรถและจอร์ของสถานี (ถ้ามี) ตลอดจนถึงศูนย์ซ่อมบำรุง

บริการรถไฟในเมืองประกอบด้วย 10 สถานีที่รถไฟในเมืองจอดรับส่งผู้โดยสาร ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีพญาไท สถานีราชปรารภ สถานีมักกะสัน สถานีรามคำแหง สถานีหัวหมาก สถานีบ้านทับช้าง สถานีลาดกระบัง และสถานีสุวรรณภูมิ



ภาพที่ 3 สถานีรถไฟของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
ที่มา : ศูนย์วิจัยและให้คำปรึกษา สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
(ม.ป.ป.)

การศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการเวนคืนที่ดินของโครงการรถไฟความเร็วสูง
สายกรุงเทพ - ระยอง

เส้นทางการเดินรถของโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยองที่ผ่านนิคมอุตสาหกรรมปิโตร เคมีมาบตาพุด ซึ่งเป็นเขตควบคุมด้านสิ่งแวดล้อม และมีตำแหน่งสถานีที่ไม่เหมาะสม ส่งผลให้การพิจารณา ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเกิดความล่าช้า และอาจส่งผลกระทบต่อภาพรวมของโครงการ เนื่องจากอาจต้องมีการศึกษาแนวเส้นทางใหม่ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดความล่าช้าเป็นอย่างมาก การประชุมคณะกรรมการนโยบาย ครั้งที่ 3/2560 เมื่อวันที่ 22 พฤศจิกายน 2560 จึงได้มีมติให้โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ให้แบ่ง การพัฒนาเป็น 2 ระยะคือ ระยะที่ 1 จากสนามบิน ดอนเมืองสิ้นสุดที่สนามบินอู่ตะเภา เพื่อให้สามารถผ่านการ พิจารณารายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยเร็ว และลดปัญหาสิ่งแวดล้อมบริเวณนิคมอุตสาหกรรม มาบตาพุด และระยะที่ 2 ช่วงต่อขยายจากสนามบินอู่ตะเภาไประยอง จันทบุรี ตราด โดยให้เร่งศึกษาเส้นทาง และออกแบบให้เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุด และนอกจากปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจจะส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ดั้งเดิมของผู้คนที่อาศัยบริเวณรอบ ๆ เส้นทางการรถไฟความเร็วสูงนั้นปัญหาเรื่องการเวนคืนที่ดินก็เป็นอีกหนึ่งปัญหาสำคัญ เนื่องจากการเวนคืนที่ดินถือว่าเป็นปัญหาหลักและสำคัญต่อความเป็นอยู่ต่อผู้ที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้น ส่งผลทำให้ภาครัฐจะรับผิดชอบเงินลงทุนในส่วนของ การเวนคืนที่ดิน และภาระหนี้ของโครงสร้างพื้นฐาน โครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์ส่วนปัจจุบัน ในขณะที่ภาคเอกชนจะรับผิดชอบในการลงทุนในส่วนที่เหลือ ได้แก่ งานโครงสร้างโยธา งานระบบ และขบวนรถ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในส่วนของรถไฟ 168,718 ล้านบาท ค่าสิทธิ การเดินรถโครงการแอร์พอร์ตเรลลิงก์ส่วนปัจจุบัน 10,671 ล้านบาท และงานพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ 45,155 ล้านบาท รวมเป็นจำนวนเงินลงทุนเริ่มต้นที่เอกชนรับผิดชอบ 220,974 ล้านบาท และจากการศึกษาผู้วิจัยจะนำข้อมูลทั้งในเรื่องโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะมาปรับใช้ในงานวิจัยเรื่อง “การศึกษาทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองช้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี” ได้ดังนี้ นโยบายสาธารณะที่เปรียบเสมือนแนวทางในการดำเนินกิจกรรมจากภาครัฐนั้นสามารถสร้างผลดีและผลกระทบต่อชุมชนและความเป็นอยู่ดั้งเดิมไม่มากนักน้อย เช่นเดียวกับการทราบถึงรายละเอียดข้อมูลโครงการรถไฟความเร็วสูงที่สามารถสร้างการพัฒนาและพื้นที่เศรษฐกิจให้กับประเทศได้เป็นอย่างมากและมหาศาล แต่ทุกการพัฒนาจำเป็นต้องยอมแลกมาด้วยการปรับตัวที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน เศรษฐกิจ สังคมและวิถีชีวิตความเป็นอยู่ ซึ่งสิ่งหลังอย่างวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ถือว่าเป็นสิ่งสำคัญไม่ต่างจากเศรษฐกิจ เนื่องจากประชาชนภายในประเทศเปรียบเสมือนตัวละครหลักในการสร้างนโยบายสาธารณะ ดังนั้นการที่เราสามารถทราบและศึกษาในเรื่องของทัศนคติ

ของประชาชนในพื้นที่นั้น ๆ ได้ เราก็จะสามารถดำเนินงานหรือสร้างนโยบายที่ตอบสนองความต้องการทั้งในส่วนของภาครัฐและประชาชนได้อย่างราบรื่น

จากการศึกษาตลอดจนการทบทวนผู้วิจัยจะนำนิยามตามแนวคิดและกระบวนการนโยบายสาธารณะ (Policy process) อาทิ ประเภทของนโยบายสาธารณะ องค์ประกอบในการวิเคราะห์นโยบายสาธารณะตลอดจนวงจรนโยบายสาธารณะมาปรับใช้ในงานวิจัย เนื่องจาก “นโยบาย” เปรียบเสมือนหัวใจหลักในการกำหนดแนวทางกิจกรรม การกระทำ หรือการเลือกตัดสินใจเพื่อถือใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการต่าง ๆ ที่มีผลต่อเกี่ยวข้องกับกระบวนการทั้งทางการเมืองและสังคมอย่างกว้างขวาง เพราะนโยบายสาธารณะมีรากฐานมาจาก สภาพปัญหาต่าง ๆ ของสังคม และเป็นปัญหาที่ประชาชนคาดหวังว่ารัฐจะต้องรับผิดชอบในการแก้ไข ทำให้ปัญหาเหล่านี้ต้องเข้าสู่กระบวนการทางการเมือง ซึ่งเกี่ยวข้องกับปฏิสัมพันธ์ (Interaction) ระหว่างประชาชน (Public) พรรคการเมือง (Political parties) รัฐสภา (Congress) ตุลาการ (Courts) ระบบราชการ (Bureaucracy) ระบบบริหาร (Executive) และราชการท้องถิ่น (Local governments) ที่ส่งต่อการเกิดทัศนคติและการเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรมที่สามารถแสดงออกมาของประชาชนที่อาศัยในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบทั้งในด้านบวกและด้านลบของการกำหนดแนวทางกิจกรรมจากนโยบายสาธารณะ และจากการศึกษาพบว่านโยบายสาธารณะเป็นแนวทางที่ไม่ได้เกิดจากการกำหนดของภาครัฐเท่านั้น เช่นเดียวกับโครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันที่ได้รับการสนับสนุนและการผลักดันจากองค์กรอื่น ๆ ทั้งในส่วนของภาครัฐและภาคเอกชน เช่นเดียวกับนโยบายสาธารณะที่มีผลต่อการขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยเฉพาะภาคตะวันออกที่ได้รับแรงผลักดันจากการสนับสนุนของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ที่ต้องการผลักดันภาคตะวันออกของประเทศไทยให้กลายเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาทั้งในด้านของการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคและระบบคมนาคมการขนส่งรองรับศักยภาพด้านการลงทุน ส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เข้ามาประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพื่อเป็นการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จนนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่อย่างยั่งยืน เป็นต้น ซึ่งจากแรงผลักดันและการสนับสนุนส่งผลทำให้ในปัจจุบันภาคตะวันออกได้เกิดเป็นโครงการมากมายไม่ว่าจะเป็นโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก , โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 , โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 , โครงการศูนย์ซ่อมอากาศยานอู่ตะเภา เป็นต้น และโดยเฉพาะโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จึงเป็นหนึ่งในโครงการนำร่องในแผนพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก โดยมีเป้าหมายในการเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครกับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก และสามารถลดระยะเวลาการเดินทางจากสนามบินอู่ตะเภาเข้าสู่กรุงเทพมหานครได้ภายใน 1 ชั่วโมง โดยในอนาคตโครงการดังกล่าวอาจจะสามารถสร้าง

ผลประโยชน์ต่อการลงทุนของประเทศได้อย่างมหาศาลในระดับมหภาค แต่ในทางตรงกันข้ามอย่างระดับจุลภาค อาทิ ความเป็นอยู่ วิถีชีวิต ทัศนคติตลอดจนผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและการเวนคืนที่ดินในกรณีของโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - ระยองที่ผ่านนิคมอุตสาหกรรมปิโตร เคมี มาบตาพุด ซึ่งเป็นเขตควบคุมด้านสิ่งแวดล้อม และมีตำแหน่งสถานที่ที่ไม่เหมาะสมที่อาจเกิดขึ้นกับชุมชนอื่น ๆ ที่อาศัยอยู่ในเส้นทางของการสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง (โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน) ที่ในอนาคตอาจจะได้รับผลกระทบทั้งในด้านบวกและด้านลบ เช่นเดียวกับตำบลหนองข่าคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ก็เป็นหนึ่งในพื้นที่ของการสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงที่ต้องได้รับผลจากการเปลี่ยนแปลงที่ทำให้เกิดเป็นทัศนคติที่มีผลต่อการดำเนินงานในอนาคต ดังนั้นเพื่อเป็นแนวทางการศึกษาทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข่าคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ทางผู้จัดทำจึงได้เสนอแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะเพื่อเป็นหนึ่งในคิดและทฤษฎีที่ใช้เพื่อการบรรลุตามข้อกำหนดของวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้เพื่อศึกษาทัศนคติของชุมชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงในมุมมองของชุมชนและชาวบ้านที่ได้รับผลจากการดำเนินงานที่มีผลต่อการปรับเปลี่ยนทางด้านวิถีชีวิตและทัศนคติของชุมชนในระดับจุลภาค

แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนา

การพัฒนา หรือ Development เป็นหนึ่งในความสำคัญและมีความเกี่ยวข้องกับทุก ๆ คน อีกทั้งมีบทบาทที่สำคัญมาก ๆ ในทุกประเทศ ไม่ว่าจะเป็นประเทศขนาดเล็ก ขนาดใหญ่ เป็นชาติที่เข้มแข็งหรืออ่อนแอทางเศรษฐกิจและการเมืองหรือประเทศมหาอำนาจก็ตาม การพัฒนามีความจำเป็นอย่างยิ่งโดยเฉพาะประเทศด้อยพัฒนา การพัฒนาจึงเป็นสิ่งสำคัญและมีบทบาทเป็นอย่างยิ่งต่อการแก้ไขปัญหาวิกฤติทางเศรษฐกิจ (Economic crisis) เช่น ภาวะเงินเฟ้อ (Inflation) การถดถอยทางเศรษฐกิจ (Economic recession) และการว่างงาน (Unemployment) ซึ่งนอกจากการแก้ปัญหาทางเศรษฐกิจแล้วนั้น การพัฒนายังเป็นคำที่สามารถใช้กันได้อย่างกว้างขวางและทั่วไป ส่งผลทำให้คำว่า “การพัฒนา” จึงมีความหมายแตกต่างกันออกไป แล้วแต่ผู้ใช้จะให้ความหมาย ดังนั้นการพัฒนาจึงเน้นหนักไปในทางใดทางหนึ่ง ต่างขึ้นอยู่กับคำจำกัดความของความหมายต่าง ๆ ที่นักวิชาการหลายท่านให้ความหมายนั้น สรุปแล้วจะครอบคลุมและมุ่งไปยังเศรษฐกิจ (Economics) , สังคม (Sociology) , มานุษยวิทยา (Humanity) , การวางแผน (Planning) (รองศาสตราจารย์ ดร.สุรพล เศรษฐบุตร์ , คณะเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่)

แนวคิดการพัฒนา ในที่นี้คือแนวทางในการก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมของสมาชิกภายในสังคม ตั้งแต่ระดับบุคคล สถาบันไปจนถึงระดับสังคม ภายลักษณะทางสังคมที่เคยเป็นอยู่ให้เกิดการก้าวหน้าไปสู่การเป็นสังคมตามแบบแผนอย่างที่เราควรจะเป็นหรือ

เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นกว่าเดิม ซึ่งอาจเรียกว่า สังคมที่ได้รับการพัฒนานั้นเอง ดังนั้นคำว่า “พัฒนา” จึงถูกกำหนดขึ้นโดยนักวิชาการด้านต่าง ๆ แตกต่างกันไป โดยทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาต่างต้องมีรากฐานเพื่อพัฒนาการทางความคิดที่แตกต่างกันด้านความเชื่อบนพื้นฐานของนักคิดแต่ละยุคสมัยและความเหมาะสมของสถานการณ์ภายใต้บริบทการพัฒนาที่แตกต่างกันในแต่ละกลุ่มทฤษฎี ซึ่งทฤษฎีที่สำคัญของแนวคิดการพัฒนา ได้แก่ ทฤษฎีความทันสมัย ทฤษฎีการพัฒนาแบบพึ่งพาและทฤษฎีทางเลือกอื่น ๆ ได้แก่ ทฤษฎีการพัฒนาที่เน้นความต้องการขั้นพื้นฐาน เป็นต้น

1. ความสำคัญของการพัฒนา

สังคมแต่ละสังคมล้วนแล้วแต่ประกอบไปด้วยบุคคลและกลุ่มต่าง ๆ ที่ต้องมาอาศัยอยู่ร่วมกัน นอกจากนั้นยังต้องมีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกันทั้งในส่วนที่เป็นตำแหน่งทางสังคม ภาระหน้าที่ การงาน และพฤติกรรมที่ต้องมาใช้ชีวิตอยู่ร่วมกันเพราะฉะนั้น สิ่งที่จะเกิดขึ้นตามมาคือ ปัญหาเนื่องจากแต่ละคน แต่ละกลุ่มล้วนแล้วแต่มีความแตกต่างกันทั้งในด้านสภาพร่างกายและทางด้านสภาพจิตใจ จึงสามารถพบได้ว่าในสังคมที่แตกต่างกัน ย่อมล้วนแล้วแต่มีสภาพปัญหาทางสังคมแตกต่างกันไปด้วย ตัวอย่างเช่น ในชุมชนเล็ก ๆ ปัญหาที่เกิดขึ้นก็จะไม่ใหญ่โต มีขอบเขตที่จำกัด แต่ถ้าหากยังเป็นสังคมที่มีขนาดใหญ่โตขึ้น ปัญหาทางสังคมก็จะยิ่งมีความซับซ้อนและใหญ่ขึ้นตามไปด้วย (กนกพร ฉิมพลี, 2563) เช่น ปัญหาการจราจรติดขัดทำให้เกิดปัญหาทางเศรษฐกิจตามได้ อาทิ การเปลี่ยนแปลงทางด้านวิถีชีวิตของผู้คนที่อาศัยอยู่ในบริเวณนั้น , ค่าใช้จ่ายทางด้านพลังงาน และการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม (ธนาคารกสิกรไทย, 2559) เป็นต้น ดังนั้นจึงพอสรุปความสำคัญของการพัฒนาสังคม (อภิษฐา อยู่ในธรรม, 2558, หน้า 7 – 8) ได้ดังนี้

ทำให้ปัญหาที่เกิดขึ้นในสังคมลดน้อย หรือเบาบางลงไปได้ เนื่องจากเป็นที่ทราบกันดีว่าในปัจจุบันปัญหาทางสังคมที่เกิดขึ้นมีจำนวนที่เพิ่มมากขึ้น เช่น ปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาหายาเสพติด ปัญหาความยากจน ปัญหาอาชกรรม เป็นต้น ซึ่งปัญหาต่าง ๆ ล้วนเกิดจากกระแสการเปลี่ยนแปลงของสังคม ฉะนั้นในการพัฒนาสังคมจึงควรยึดหลักคุณธรรมและมีความอดทน ตลอดจนความกล้าที่จะคิดหาแนวทางในการบรรเทาปัญหาต่าง ๆ และยอมรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในลักษณะของการลดปัญหา

ทำให้เกิดการป้องกันปัญหาที่เคยเกิดขึ้นมาแล้ว เพื่อใช้เป็นการเรียนรู้จากบทเรียน หมายความว่า สมาชิกในสังคมจะได้มีการเรียนรู้ มีการคิด มีการวิเคราะห์ปัญหา เพื่อสร้างองค์ความรู้ใหม่และมีความสามารถ เพื่อพร้อมที่จะเผชิญกับการแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้น เพื่อใช้เป็นแนวทางในการแก้ปัญหาที่มีความคล้ายคลึงกันในอนาคต

ทำให้สังคมมีความเจริญก้าวหน้า กล่าวคือ เกิดความร่วมมือจากทุกฝ่ายและทุกภาคส่วนในสังคม ไม่ว่าจะเป็นสถาบันครอบครัว สถาบันการศึกษา สถาบันศาสนา สถาบันการเมืองการปกครอง

ตลอดจนสื่อมวลชน อีกทั้งหน่วยงานราชการต่าง ๆ ที่เข้ามาเกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงมหาดไทย เป็นต้น และยังหมายรวมถึงภาคประชาชนและชุมชนในท้องถิ่น องค์กรพัฒนาเอกชน ภาคเอกชน ซึ่งแต่ละฝ่ายต่างร่วมกันคิด ร่วมกันปฏิบัติให้เป็นไปตามแผนที่ได้กำหนดเอาไว้ในการพัฒนาสังคม

ทำให้ประชาชนในสังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข การทำให้ประชาชนในสังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข หมายถึง การที่สมาชิกแต่ละคนภายในสังคมมีจิตสำนึกของความรับผิดชอบต่อสังคม และสิ่งแวดล้อมเป็นสังคมที่สงบสุข ประชาชนมีสิทธิเสรีภาพภายใต้ขอบเขตทางกฎหมาย ทุกคนภายในกลุ่มและทุกคนภายในสังคมมีโอกาสและมีความสามารถในการพัฒนาศักยภาพของตนเองอย่างเต็มความสามารถ ส่งผลทำให้เป็นปู้ที่อยู่ในครอบครัวที่มีแต่ความอบอุ่นภายในชุมชนที่มีความเข้มแข็ง ภายใต้สภาพแวดล้อมที่ดีสามารถอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุขปราศจากความขัดแย้ง

ทำให้สังคมมีความมั่นคงเป็นปึกแผ่น ซึ่งการทำให้สังคมมีความมั่นคงเป็นปึกแผ่นได้นั้น หมายถึง สมาชิกในสังคมมีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน มีเอกลักษณ์ร่วมกัน รู้ซึ่งถึงคุณค่าของวัฒนธรรม คุณธรรม ภูมิปัญญาท้องถิ่น และการได้รับการศึกษาที่เพียงพอ การเป็นทั้งคนดีและมีความสามารถในการมีส่วนร่วมในการพัฒนาสังคม

2. กระบวนทัศน์ในการพัฒนา (Development paradigm)

กระบวนทัศน์ในการพัฒนา คือ กรอบแนวคิดที่อยู่เบื้องหลังทฤษฎีและนโยบายการพัฒนาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นภายในประเทศ โดยภาพรวมของกระบวนการพัฒนาจะมีอยู่ด้วยกัน 3 กระบวนทัศน์ คือ

การพัฒนากระแสหลัก เป็นหนึ่งในการพัฒนาที่เน้นแนวทางทางด้านทุนนิยม เป็นแนวทางที่ดำรงอยู่และมีอิทธิพลทั่วโลก เป็นแนวคิดการพัฒนาตามกระแสหลักที่ประกอบไปด้วยหลายสำนักคิด เช่น สำนักคลาสสิก นีโอคลาสสิก และ Neo – liberalism หรือสำนักเสรีนิยมใหม่ และเนื่องจากมีหลากหลายแนวของสำนักต่าง ๆ ส่งผลทำให้กลุ่มนี้มีแนวคิดที่สำคัญ คือ การให้ทุกประเทศเปิดเสรีและเปิดกว้างเพื่อติดต่อกับโลกภายนอกประเทศ ซึ่งจะช่วยให้ประเทศที่อยู่ชายขอบที่ยังด้อยพัฒนา จะถูกยกระดับให้มีการพัฒนามากขึ้น ดังนั้นประเทศที่ด้อยพัฒนาจะต้องเข้ามาร่วมในโลกาภิวัตน์ อย่าย่อยยับโดดเดี่ยว เช่น การขายสินค้า การเปิดประเทศให้มีการลงทุน การเปิดรับเทคโนโลยีจากต่างชาติ เพราะจะทำให้เกิดการไหลเวียนของทุน สินค้า และเทคโนโลยีที่ทันสมัยของประเทศที่ร่ำรวยที่จะสามารถเข้ามาช่วยพัฒนาประเทศยากจนให้มีการพัฒนาที่สูงขึ้น

การพัฒนากระแสวิพากษ์ เป็นกระแสที่ลุกขึ้นมาวิจารณ์กระแสหลักว่าไม่เป็นจริง ไม่ถูกต้อง ซึ่งในกลุ่มนี้จึงมีการตั้งแตงพวกหัวก้าวหน้า (Radical) ไปจนถึงพวกที่เป็นกลาง ๆ ในยุคแรกของการกระแสวิพากษ์เกิดจากการมีอุดมการณ์ทางการเมืองที่แตกต่างกัน ดังนั้นกลุ่มนี้จึงเน้นการพัฒนา

ตามแนวทางของสังคมนิยม (คอมมิวนิสต์) คือ เน้นการสร้างความเป็นธรรมในสังคม โดยใช้รัฐเข้ามาช่วยควบคุมในการใช้ทรัพยากรเพื่อการพัฒนา

การพัฒนากระแสทางเลือก เป็นแนวคิดทางกระบวนทัศน์การพัฒนาที่สำคัญในปัจจุบัน เนื่องจากแนวทางนี้ปฏิเสธทั้งแนวทางการพัฒนาตามกระแสหลักและการพัฒนาตามกระแสวิพากษ์ เพราะทั้ง 2 กระแสแรกต่างมีปัญหา คือ

การพัฒนาตามแนวทางทุนนิยมแม้ว่าจะสามารถช่วยให้เศรษฐกิจภายในสังคมหรือประเทศนั้น ๆ สามารถเติบโตขึ้นได้ แต่ต้องแลกมากับการทำลายทรัพยากรมากมายภายในสังคมหรือประเทศที่นำไปปฏิบัติใช้ ซ้ำยังสร้างความไม่เท่าเทียมให้เกิดขึ้นทั้งในระดับภายในประเทศและระหว่างประเทศ

การพัฒนาตามกระแสวิพากษ์ซึ่งหลากหลายสังคมหรือประเทศที่นำไปใช้ก็ต้องประสบกับความล้มเหลว เนื่องจากคนในสังคมหรือประเทศเหล่านั้นยิ่งยากลำบากและยากจน จนท้ายที่สุดสังคมหรือประเทศเหล่านั้นต้องกลับหันมาพัฒนาตามกระแสหลักเหมือนเดิมในท้ายที่สุด

ดังนั้นในปัจจุบันแนวทางการพัฒนากระแสทางเลือกจึงมีหลากหลายแนวคิด เช่น การพัฒนาที่ยั่งยืน การพัฒนาเชิงพุทธ เศรษฐกิจพอเพียง แนวคิดการพัฒนาที่เน้นความสุขมวลรวม (และอีกมากมาย) และเนื่องจากแนวคิดที่หลากหลาย ส่งผลทำให้หลายประเทศได้นำการพัฒนากระแสทางเลือกเข้ามาปรับใช้อย่างกว้างขวาง เช่นเดียวกับประเทศไทยที่ในปัจจุบันได้มีการนำเอาทฤษฎีการพัฒนาอย่าง “การพัฒนากระแสหลัก” เข้ามาอิทธิพลต่อการพัฒนาประเทศด้วยกัน 2 ทฤษฎี คือ ทฤษฎีของจอห์น เมনারด์ เคนส์ และ ทฤษฎีเศรษฐศาสตร์นีโอคลาสสิก เข้ามาปรับใช้ จนเกิดเป็นแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ

แนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ

การพัฒนาสังคมล้วนแล้วแต่เป็นองค์ประกอบที่สำคัญประการหนึ่งของการพัฒนาประเทศ ซึ่งองค์ประกอบที่ได้รับความสนใจจากสหประชาชาติเริ่มเกิดขึ้นตั้งแต่ในช่วงการพัฒนาศตวรรษที่ 2 (พุทธศักราช 2514 – 2523) เป็นต้นมา ซึ่งในขณะเดียวกันประเทศไทยก็เริ่มให้ความสนใจต่อการพัฒนาสังคมตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พุทธศักราช 2510 – 2514) เป็นต้น ทั้งนี้การศึกษาเกี่ยวกับแนวคิดและทฤษฎีการพัฒนาประเทศ ปัจจัยสำคัญในการพัฒนาประเทศ ซึ่งแนวคิดและปัจจัยต่าง ๆ อาทิ ปัจจัยสำคัญในการพัฒนาประเทศ ล้วนแล้วแต่สามารถช่วยอธิบายและสนับสนุนเกี่ยวกับทัศนคติของชุมชนที่มีต่อการพัฒนาในด้านการสร้างการคมนาคมอย่างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ผ่านการศึกษาดังต่อไปนี้

ความหมายของการพัฒนาประเทศ

การพัฒนาประเทศ คือ การพัฒนาเศรษฐกิจ ให้มีขีดความสามารถในการผลิต และการแข่งขันให้มีความสามารถเพิ่มสูงขึ้น การพัฒนาสิ่งแวดล้อมให้เกิดความสมดุลในระบบนิเวศ การพัฒนาเทคโนโลยีที่เหมาะสม การพัฒนาทางตันจิตใจ ตลอดจนการพัฒนาในพื้นที่ชนบทให้กลายเป็นระบบและเกิดผลอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งอาจจะกล่าวได้ว่า การพัฒนาประเทศ คือ ความสำคัญและแนวทางในการพัฒนาประเทศในอนาคต โดยให้ความมุ่งมั่นให้เกิดการพัฒนาในทุก ๆ ด้าน เพื่อให้เกิดการเพิ่มศักยภาพ (อารดา นิมากร และกฤตสุขิน พลเสน, 2561) ดังต่อไปนี้

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ด้านการคมนาคม) ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พุทธศักราช 2558 – 2565 เพื่อเป็นการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งหมด 5 ด้าน ได้แก่ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจร การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ และการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการขนส่งทางอากาศ

การพัฒนาเกษตรกรรม ส่งเสริมให้เกิดเป็นการพัฒนาในรูปแบบการเกษตรที่เน้นการแปรรูปผลผลิตที่ทุกชนชาตินำไปใช้ได้ เช่น มันสำปะหลังอัดเม็ดทำแป้งผงไปปรุงอาหารที่เป็นความต้องการทั่วโลก ทำให้เป็นสำเร็จรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าในตัวสินค้านั้น ๆ

อุตสาหกรรม ส่งเสริมการศึกษาในระบบการคำนวณ-ภาษาต่างประเทศ เพื่อการติดต่อกับประเทศอื่น ๆ ทั่วโลกเพื่อการค้าการลงทุนการคำนวณนั้นเหมาะสม กับด้านวิศวกรรม ด้านการเงิน ระบบวิทยาศาสตร์ ฟิสิกส์ชีววิทยา เกิดจากการคำนวณ ดังนั้นควรปรับปรุงการศึกษาเร่งแก้ไขให้มีประสิทธิภาพ อย่างถูกต้องเพื่อการพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี สรุปได้ว่าการแปรรูปนั้นจะมีประสิทธิผลในด้านอุตสาหกรรมหากการพึ่งพา เทคโนโลยีของต่างชาติในด้านวิศวกรรม เทคโนโลยี ดังนั้นไทยจึงไม่สมควรแพ้อเมริกันและญี่ปุ่นอย่างแน่นอน

ส่งเสริมคุณภาพชีวิตของคนไทย ส่งเสริมให้มีกฎหมายที่ครอบคลุมเหมาะสมกับความยุติธรรมในสังคม ป้องกันและปราบปรามปัญหาในสังคม ส่งเสริมการศึกษาให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงของประเทศถ้าไทยเป็นประเทศอุตสาหกรรมนั้นการเปลี่ยนแปลงการศึกษาและจริยธรรมคุณธรรมคือศาสนาให้มีความสอดคล้องกับเทคโนโลยีอย่างเหมาะสม

พัฒนาบุคคลระดับประเทศ ให้มีความสามารถในด้านการเมือง การติดต่อการบริหารประเทศ รวมทั้งจริยธรรมแห่งชั้นชั้นปกครองให้เหมาะสม

พัฒนาระบบกองทัพบก เรือ อากาศ ให้เข้มแข็งนำเกรงขาม เพื่อป้องกันประเทศที่เป็นอันตรายและเพื่อการติดต่อเจรจาต่าง ๆ ให้ดู ประเทศเรานำเกรงขาม และเพื่อเป็นศักยภาพใน

การป้องกันประเทศซึ่งจะสร้างความเชื่อมั่นในระบบทหาร อย่างที่อเมริกันติดต่อกับประเทศอื่น ๆ
อย่างมีประสิทธิภาพ

ปัจจัยสำคัญในการพัฒนาประเทศ

ในการพัฒนาประเทศนั้นถ้าต้องการทำให้เกิดเสถียรภาพ ประสิทธิภาพ และการพัฒนา
อย่างเป็นระบบ ต้องประกอบด้วยปัจจัยสำคัญด้าน ๆ (อารดา ฉิมมากร และกฤตสุขิน พลเสน, 2561)
ดังต่อไปนี้

ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วยองค์ประกอบหลากหลายด้านที่สำคัญ คือ
ทุน ทรัพยากรธรรมชาติ ทรัพยากรมนุษย์ ผู้ประกอบการและเทคโนโลยี

ปัจจัยทางสังคม ถือว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญของการพัฒนาประเทศ เนื่องจากปัจจัยทางด้านมี
ความเกี่ยวข้องกับ ค่านิยม ความสัมพันธ์ของบุคคล ครอบครัว ชนชั้นทางสังคม ศาสนาและ
วัฒนธรรม ซึ่งถือว่าเป็นเรื่องละเอียดอ่อนและมีผลต่อการยอมรับและการเข้าถึงชุมชนตลอดจนพื้นที่
ในการพัฒนานั้น ๆ นั้นเป็นเพราะค่านิยมถือว่าเป็นสิ่งที่คนเราสนใจที่ปรารถนาที่จะได้รับเพื่อเป็น
แนวทางของการดำเนินชีวิต ซึ่งค่านิยมมีหลากหลายรูปแบบทั้งค่านิยมทางสังคม จิตวิทยา อาชีพ การ
เชื่อฟังผู้ใหญ่ การรักสันโดษ, ค่านิยมทางจริยธรรม ที่เชื่อในศาสนา กฎแห่งกรรม ยึดหลักความเมตตา,
ค่านิยมทางการเมือง อาชีพ การยึดตามหลักการปกครองในรูปแบบระบบประชาธิปไตย ที่ยึดถือความ
ต้องการของประชาชน ความสัมพันธ์ของบุคคล และการที่บุคคลย่อมมีสมาชิกภาพเป็นส่วนหนึ่งของ
สังคมที่มีความสัมพันธ์เกี่ยวข้องกับกลุ่มที่ตนเองเป็นสมาชิกอยู่ ดังนั้นรากฐานทางค่านิยมส่วน
ใหญ่จึงล้วนแล้วแต่เกิดจากการหล่อหลอมของครอบครัวด้วยกันทั้งสิ้น เนื่องจากครอบครัวถือว่าเป็น
สถาบันที่เล็กที่สุด ดังนั้นครอบครัวจึงมีส่วนในการปลูกฝังค่านิยมให้กับสมาชิกในครอบครัว ให้มี
เหตุผล กล้าคิด กล้าตัดสินใจ ซื่อสัตย์ และอื่น ๆ จึงถือว่าเป็นทรัพยากรบุคคลที่มีค่าต่อการพัฒนา
เศรษฐกิจ และชนชั้นทางสังคม ศาสนาและวัฒนธรรม เพราะเนื่องจากค่านิยมเปรียบเสมือนแรง
กระตุ้นของทัศนคติในรูปของการอิทธิพลต่อการแสดงออกของพฤติกรรม ดังนั้นถ้าหากว่าการพัฒนา
ประเทศส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ดั้งเดิมหรือทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อความเป็นอยู่ของ
ประชาชนในพื้นที่มาก การพัฒนาดังกล่าวก็อาจจะสร้างทัศนคติที่ดีหรือไม่น่าพึงพอใจต่อประชาชน
ได้ ดังนั้นค่านิยมจึงถือว่าเป็นรากฐานสำคัญต่อการยอมรับสิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในรูปของทัศนคติที่แสดง
ออกมาในรูปแบบของพฤติกรรม เพราะฉะนั้นการพัฒนาประเทศในเรื่องใดที่ส่งผลต่อค่านิยมมาก ก็
อาจจะได้รับทั้งการต่อต้านหรือการยอมรับจากประชาชนภายในระแวกนั้นได้

ปัจจัยทางการเมืองการปกครองเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญและมีอิทธิพลต่อการพัฒนา
เศรษฐกิจ ซึ่งถือว่าเป็นแนวความคิดทางการเมือง หรือปรัชญาทางการเมืองมีหลากหลายรูปแบบ
โดยแต่ละแบบต่างมีอิทธิพลต่อทางเศรษฐกิจและธุรกิจที่แตกต่างกัน เช่น ระบบการเมืองแบบสังคมนิยม
เสรีนิยมหรือคอมมิวนิสต์ เป็นต้น นอกจากนี้แนวนโยบายเศรษฐกิจย่อมมีความเกี่ยวเนื่อง

สัมพันธ์หรือเปลี่ยนแปลงไปได้ภายใต้กรอบการเมืองด้วยกัน เช่น เสถียรภาพทางการเมือง รูปแบบการปกครองและการบริหารจัดการ

และจากความหมาย ความสำคัญของการพัฒนาสังคม กระบวนทัศน์ในการพัฒนา (Development paradigm) ตลอดจนแนวทางการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ ล้วนแล้วแต่ส่งผลต่อแนวคิดการพัฒนาประเทศด้วยกันทั้งสิ้น เนื่องจากการพัฒนาสังคมถือว่าเป็นรากฐานการสร้าง ความเข้มแข็งทั้งในด้านภูมิสังคม เศรษฐกิจ และสภาพแวดล้อมที่สามารถรองรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทั้งจากภายนอกและภายในได้ดี ซึ่งสิ่งสำคัญในการพัฒนาสังคมจะนำไปสู่การพัฒนา ประเทศนั้นคือ “การมีชุมชนเข้มแข็งโดยพัฒนาจากฐานล่าง ผ่านการมีหลักคิดสำคัญคือ” พัฒนาให้ หน่วยเล็ก ๆ ของสังคม (ครอบครัว ชุมชน) มีความเข้มแข็ง รู้จักพึ่งพาตนเองได้ และขยายความ เข้มแข็งออกไปในหน่วยของสังคมที่ใหญ่ขึ้นให้มีความเข้มแข็ง จากครอบครัวเป็นหมู่บ้าน เป็นตำบล เป็นอำเภอ เป็นจังหวัด และเป็นประเทศโดยรวม โดยความเข้มแข็งก็จะเกิดขึ้นจากพื้นฐาน ภายในประเทศ การบริหารจัดการให้เกิดชุมชนเข้มแข็งนั้นต้องดำเนินการโดยสนับสนุนให้เกิด กระบวนการที่ชาวชุมชนรู้สึกอยากจะทำ แก้ไขปัญหาของตนด้วยการพึ่งพาตนเองให้มากขึ้นจนทำ ให้เกิดเป็นแนวคิดการพัฒนาประเทศขึ้น (วรากรณ์ สามโกเศศ, 2565)

จากการศึกษาตลอดจนการทบทวนผู้วิจัยจะนำนิยามตามแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการ พัฒนา อาทิ ความสำคัญของการพัฒนา กระบวนทัศน์ในการพัฒนา (Development paradigm) และปัจจัยสำคัญในการพัฒนาประเทศมาปรับใช้ในงานวิจัย เนื่องจากแนวคิดการพัฒนาเป็นหนึ่งใน ความสำคัญและมีความเกี่ยวข้องกับทุก ๆ คน อีกทั้งมีบทบาทที่สำคัญมาก ๆ ในทุกประเทศ ไม่ว่าจะเป็น ประเทศขนาดเล็ก ขนาดใหญ่ เป็นชาติที่เข้มแข็งหรืออ่อนแอทางเศรษฐกิจและการเมืองหรือ ประเทศมหาอำนาจก็ตามล้วนแล้วแต่ต้องมีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา ซึ่งการพัฒนามีความจำเป็นอย่า ยิงโดยเฉพาะประเทศด้อยพัฒนา การพัฒนาจึงเป็นสิ่งสำคัญและมีบทบาทเป็นอย่างยิ่งต่อการแก้ไข ปัญหาวิกฤติทางเศรษฐกิจ (Economic crisis) เช่น ภาวะเงินเฟ้อ (Inflation) การถดถอยทาง เศรษฐกิจ (Economic recession) และการว่างงาน (Unemployment) ซึ่งนอกจากการแก้ปัญหา ทางเศรษฐกิจแล้วนั้น การพัฒนายังเป็นคำที่สามารถใช้กันอย่างกว้างขวางและทั่วไป ส่งผลทำให้ คำว่า “การพัฒนา” เปรียบเสมือนประตูบานแรกๆ ที่ทำให้เกิดเป็นนโยบายสาธารณะเพื่อใช้ในการ แก้ไขสภาพปัญหาต่าง ๆ ของสังคม และเป็นปัญหาที่ประชาชนคาดหวังว่ารัฐจะต้องรับผิดชอบในการ แก้ไข ทำให้ปัญหาเหล่านี้ต้องเข้าสู่กระบวนการทางการเมือง จากปัญหาทางสังคมที่มีอยู่มากมาย หลากหลายรูปแบบทำให้ในปัจจุบันรูปแบบการพัฒนาส่วนใหญ่จึงอยู่ในรูปของการพัฒนากระแส ทางเลือกที่เน้นการพัฒนาตามแนวทางทุนนิยมแม้ว่าจะสามารถช่วยให้เศรษฐกิจภายในสังคมหรือ ประเทศนั้น ๆ สามารถเติบโตขึ้นได้ แต่ต้องแลกมากับการทำลายทรัพยากรมากมายภายในสังคมหรือ ประเทศที่นำไปปฏิบัติใช้ ซ้ำยังสร้างความไม่เท่าเทียมให้เกิดขึ้นทั้งในระดับภายในประเทศและ

ระหว่างประเทศ แต่ในทางตรงกันข้ามสังคมหรือประเทศที่นำไปใช้ก็สามารถเกิดกระแสวิพากษ์ต่อแนวทางการพัฒนานั้น ๆ ได้เช่นเดียวกับประเทศไทยที่ในปัจจุบันได้มีการนำเอาทฤษฎีการพัฒนาอย่าง “การพัฒนากระแสหลัก” เข้ามาอิทธิพลต่อการพัฒนาประเทศจนทำให้การพัฒนาในสังคมก่อให้เกิดเป็นนโยบายสาธารณะมากมายทั้งที่สามารถช่วยแก้ไขปัญหาก็ได้ในระดับมหภาคที่สามารถสร้างโอกาส ทั้งในเรื่องของการลงทุนและเศรษฐกิจได้อย่างมหาศาล แต่ในทางตรงกันข้ามอย่างระดับจุลภาคนั้นการพัฒนาย่อมมาพร้อมกับการแปลงที่เกิดจากการกำหนดนโยบายสาธารณะต่าง ๆ เช่นเดียวกับการพัฒนาที่กำลังได้รับการสนับสนุนและแรงผลักดันอย่างนโยบายนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ภายใต้พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกที่เน้นการพัฒนาาระบบโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคและระบบคมนาคมการขนส่งเพื่อรองรับศักยภาพด้านการลงทุน ส่งเสริมและสนับสนุนผู้ประกอบการทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เข้ามาประกอบอุตสาหกรรมเป้าหมายในประเทศไทย ซึ่งการพัฒนาจากนโยบายดังกล่าวย่อมส่งผลกระทบต่อทั้งในด้านบวกและด้านลบต่อชุมชนและประชาชนในพื้นที่ที่อาศัยอยู่ในการพัฒนาฯ เช่นเดียวกับชุมชนตำบลหนองขำคอกอำเภอมือเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ก็เป็นหนึ่งในพื้นที่ของการสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงที่ในปัจจุบันกำลังเป็นพื้นที่ในการพัฒนาด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคและระบบคมนาคมการขนส่งเพื่อรองรับศักยภาพด้านการลงทุนที่ต้องได้รับผลจากการเปลี่ยนแปลงที่ทำให้เกิดเป็นทัศนคติที่มีผลต่อการดำเนินงานในอนาคต ดังนั้นเพื่อเป็นแนวทางการศึกษาทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองขำคอก อำเภอมือเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ทางผู้จัดทำจึงได้เสนอแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะเพื่อเป็นหนึ่งในคิดและทฤษฎีที่ใช้เพื่อการบรรลุตามข้อกำหนดของวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้เพื่อศึกษาทัศนคติของชุมชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงในส่วนของพัฒนาที่มีผลต่อทัศนคติและแนวทางการตลอดจนข้อเสนอแนะในการปรับเปลี่ยนทางด้านวิถีชีวิต ภายใต้โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงในอนาคต

เอกสารทางวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Harvey (2014) ศึกษาเรื่อง Public attitudes to and perceptions of high speed rail in the UK. กล่าวโดยสรุปได้ว่าทัศนคติของประชาชนและการรับรู้เกี่ยวกับการเดินทางระยะไกลในสหราชอาณาจักร โดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ HSR (High Speed Rail) หรือรถไฟความเร็วสูง ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ได้รับข้อมูลจากการตอบแบบสอบถามและการวิเคราะห์จากปัจจัยทางทัศนคติทั้งสิ้น 6 รายการ จากทั้งหมด 46 รายได้ โดยปัจจัยที่ใช้ในการวิเคราะห์ในครั้งนี้ ได้แก่ ความปลอดภัยในการเดินทาง การปรับปรุงทางถนนและทางอากาศ ชื่อเสียงและการรับรู้เกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูง หรือ HSR ความสะดวกสบายของรถไฟความเร็วสูง ผลกระทบด้านลบของรถไฟความเร็วสูง หรือ HSR

และประโยชน์ในด้านของเวลาการเดินทาง การวิเคราะห์แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางประชากรและลักษณะของการเดินทางในปัจจุบันที่แตกต่างกันออกไป นอกจากนี้ยังมีข้อพิสูจน์แสดงให้เห็นชัดเจนว่าทัศนคติของประชากรในส่วนผลกระทบด้านลบของรถไฟความเร็วสูง หรือ HSR มีเพิ่มมากขึ้น ตรงกันข้ามกับชื่อเสียงและการรับรู้เกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูง หรือ HSR กับลดลง และในส่วนของผู้ที่อาศัยอยู่ใกล้กับเส้นทางรถไฟความเร็วสูง หรือ HSR นั้นปัจจัยด้านประโยชน์ในด้านของเวลาการเดินทางนั้นสัมพันธ์กับความสะดวกสบาย ซึ่งการศึกษาในครั้งนี้ได้มีผลต่อการพิจารณาในแง่ของทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติ ทัศนคติต่อการเดินทางและความยั่งยืน และความหมายสำหรับการพัฒนานโยบายรถไฟความเร็วสูง หรือ HSR ในอนาคตได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแง่ของการสร้างสมดุลของค่าโดยสารที่อาจจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคตให้สามารถสอดคล้องกับประโยชน์จากเวลาเดินทางภายในสหราชอาณาจักร

Chen (2012) ศึกษาเรื่อง Cultural constraints on high – speed rail in the US : is American exceptionalism an explanation. กล่าวโดยสรุปได้ว่าข้อจำกัดทางวัฒนธรรมเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูงในสหรัฐอเมริกา นั้นกำลังเผชิญกับความท้าทายครั้งสำคัญ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับศักยภาพทางเศรษฐกิจและความซับซ้อนทางการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้อง ซึ่งการสัมภาษณ์และการหาข้อมูลเชิงลึกนั้น เผยให้เห็นว่าความท้าทายและความซับซ้อนบางประการเกี่ยวกับการสัญจรด้วยรถไฟความเร็วสูงสามารถอธิบายได้ด้วยลักษณะทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมจากอดีตถึงต่อไปนี้ ทัศนคติปัจเจกนิยม ทัศนคติต่อต้าน ทัศนคติติดนิยม และทัศนคติประชานิยมและความเสมอภาคที่ส่งผลต่อพฤติกรรมประจำวัน วิถีชีวิต และทัศนคติสาธารณะในสังคมสหรัฐที่มีต่อความชะงักของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรถไฟความเร็วสูงในรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา

พิชญ์ บุญยบัณฑิต และวีระ สมบูรณ์ (2563) ศึกษาเรื่อง ทัศนคติของคนกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา พ.ศ. 2557–2562 : กรณีศึกษานโยบายด้านระบบขนส่งมวลชนทางราง กล่าวโดยสรุปได้ว่าการศึกษานี้เป็นการเปรียบเทียบทัศนคติของชาวกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา จากการจำแนกปัจจัยส่วนบุคคลอย่างปัจจัยด้านอายุและอาชีพที่มีผลต่อการตระหนักรับรู้ต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ผ่านการศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างประมาณ 400 คนพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกันจะมีทัศนคติที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา แตกต่างกันในส่วนด้านผลกระทบของโครงการที่มีต่อประชาชนกลุ่มของผู้มีอายุในช่วง 36 – 40 ปีจะมีระดับทัศนคติในด้านมากที่สุด ส่วนในด้านของความตระหนักต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชากลุ่มของผู้มีอายุในช่วง 36 – 40 ปีจะมีระดับทัศนคติในด้านมากที่สุดเช่นกัน โดยเหตุผลที่ทำให้ประชาชน

กลุ่มของผู้มีอายุในช่วง 36 – 40 ปี เป็นผู้มีอิทธิพลด้านทัศนคติมากที่สุด เนื่องจากเป็นกลุ่มอายุที่เป็นกลุ่มวัยทำงาน ที่ต้องการความรวดเร็วในการเดินทางและการดำเนินชีวิต ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ยุวดี วรสิทธิ์ และเอก ชุณหะวัณ (2559) อ้างถึงในพิชญ์ บุญยบัณฑิต และวีระ สมบูรณ์ (2563) ที่พบว่า ปัจจัยด้านลักษณะประชากรศาสตร์ ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา และรายได้ที่แตกต่างกันมีผลต่อทัศนคติของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ในกรุงเทพมหานครที่ต่างกันออกไปอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนในด้านของอาชีพนั้นจากการศึกษาพบว่าประชาชนในกรุงเทพมหานครที่มีอาชีพแตกต่างกันจะมีความตระหนักรู้ต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาที่แตกต่างกัน โดยกลุ่มอาชีพรับราชการ/เจ้าหน้าที่หน่วยงานของรัฐ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ซึ่งจากการศึกษาพบว่าสายงานดังกล่าวเป็นอาชีพที่สัมผัสกับนโยบายของรัฐมากที่สุด เนื่องจากมีการถ่ายโอนนโยบายภาครัฐลงมาในระบบราชการภายในสังกัดก่อนแล้วจึงขับเคลื่อนไปยังหน่วยงานอื่น ๆ เช่น ระบบการจัดซื้อจัดจ้างภาคเอกชน ทำให้มีโอกาสในการรับรู้ของรัฐบาลมากกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ๆ จึงมีความเป็นไปได้ว่ากลุ่มอาชีพดังกล่าวเมื่อได้รับทราบนโยบายแล้วทำให้เกิดความตระหนักรู้ในนโยบายที่รัฐบาลสื่อสารออกมามากกว่ากลุ่มอาชีพอื่น ๆ และจากการศึกษาเปรียบเทียบพบว่าทัศนคติของชาวกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชาส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วง 36 – 40 ปี และอยู่ในกลุ่มอาชีพรับราชการ/เจ้าหน้าที่หน่วยงานของรัฐ/พนักงานรัฐวิสาหกิจจะมีทัศนคติในด้านของความตระหนักรู้ต่อการดำเนินนโยบายระบบขนส่งมวลชนทางรางของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชามากที่สุด

ยุวดี วรสิทธิ์ และเอก ชุณหะวัณ (2559) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยด้านคุณภาพบริการ และพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ที่มีผลต่อทัศนคติของผู้ใช้บริการในกรุงเทพมหานคร ได้ศึกษาปัจจัยด้านประชากรศาสตร์ที่มีผลต่อทัศนคติของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ในกรุงเทพมหานคร กล่าวโดยสรุปได้ว่าการศึกษารั้งนี้เป็นการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยด้านคุณภาพบริการที่มีผลต่อทัศนคติของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ในกรุงเทพมหานคร จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน ที่มาใช้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ในกรุงเทพมหานคร ผ่านการจัดเก็บแบบสอบถามพบว่า ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ที่เป็นผู้หญิงที่มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปี และประกอบอาชีพลูกจ้าง/พนักงานบริษัทเอกชน ที่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี/เทียบเท่า ตลอดจนมีรายได้ต่อเดือนอยู่ที่ 10,001 – 20,000 บาทและมีสถานภาพโสดนั้นจะให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านคุณภาพบริการมากกว่ากลุ่มอายุ อาชีพ ระดับการศึกษาและรายได้ในกลุ่มอื่น ๆ เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างดังกล่าวเป็นกลุ่มที่มีการใช้บริการในการเดินทางจากรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ ดังนั้นคุณภาพบริการที่ดีจึงเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นของผู้ใช้บริการในกลุ่มนี้ ซึ่งจากการศึกษาทำให้ทราบว่า การวิเคราะห์ปัจจัยทางด้านประชากรศาสตร์มีผลต่อทัศนคติของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์

ในกรุงเทพมหานครพบว่า อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา และรายได้ที่แตกต่างกัน มีผลต่อทัศนคติของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ในกรุงเทพมหานครต่างกันออกไป

จุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวัช ศรีโสภากุล (2562) ศึกษาเรื่อง ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อชุมชนริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น กล่าวโดยสรุปได้ว่าการศึกษานี้เป็นการศึกษาในส่วนทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างให้แสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบด้านบวกและด้านลบทั้งโดยตรงและโดยอ้อมต่อชุมชนริมทางรถไฟจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น จากการเลือกกลุ่มเป้าหมายแบบเจาะจงของผู้ให้ข้อมูลหลักที่สำคัญทั้งสิ้น 30 คน จากการศึกษาพบว่าสถานการณ์หลังการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางจิริระ - ขอนแก่น ได้ส่งกระทบทั้งทางด้านบวกและด้านลบโดยตรงต่อชุมชน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านสังคม การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการเวนคืนพื้นที่บริเวณริมทางรถไฟ 40 เมตรแรกเป็นเหตุให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในระยะ 20 เมตรแรกต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างโดยได้รับเงินชดเชยจากรัฐ ส่วนที่สองในด้านของเศรษฐกิจและรายได้นั้น เมื่อสภาพความเป็นอยู่ของชุมชนมีการเปลี่ยนแปลงไปเพราะเหตุไรที่อยู่อาศัยได้ส่งผลกระทบให้เกิดการว่างงานรวมทั้งภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น และส่วนสุดท้ายในด้านของสุขภาพและสิ่งแวดล้อม ชุมชนเทพารักษ์ได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางอากาศจากฝุ่นละออง มลภาวะทางเสียงจากการก่อสร้างรวมทั้งแรงสั่นสะเทือนจากการขุดเจาะ และจากความต้องการของในชุมชน พบว่า ความต้องการที่ประชาชนภายในชุมชนต้องการนั้น คือ ต้องการให้รัฐบาลช่วยจัดหาพื้นที่อยู่อาศัยให้ใกล้เคียงกับพื้นที่เดิม ตลอดจนต้องการให้รัฐบาลให้ความสนับสนุนในส่วนของการเพิ่มอัตราการจ้างทำงาน พร้อมกับต้องการให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขปัญหาจากกิจกรรมอันเกิดจากการก่อสร้าง รวมทั้งค่าชดเชยต่อชุมชนที่ได้รับกระทบในอัตราที่เหมาะสม

ซึ่งสิ่งนี้ถือว่ามีส่วนทำให้เกิดทัศนคติชุมชนที่มีผลทางตรงต่อโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นเป็นอย่างมาก เนื่องจากความต้องการถือว่าเป็นพื้นฐานที่สามารถแสดงออกมาเป็นทัศนคติ หมายความว่าในที่นี่ คือ ถ้าหากชุมชนได้รับสิ่งตอบแทนที่น่าพอใจจากรัฐบาลตามเหตุผล 3 ประการ คือ ด้านสังคมอย่างที่อยู่อาศัย ด้านเศรษฐกิจและรายได้ อย่างให้ความสนับสนุนในส่วนของการเพิ่มอัตราการจ้างทำงาน และด้านสุดท้าย คือ ด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม อย่างกำหนดมาตรการเพื่อแก้ไขปัญหาจากกิจกรรมอันเกิดจากการก่อสร้าง รวมทั้งค่าชดเชยต่อชุมชนที่ได้รับกระทบในอัตราที่เหมาะสม จะทำให้เกิดทัศนคติด้านบวกจากชุมชนอย่างการยินยอมและยอมรับต่อโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นเป็นอย่างดี แต่ในทางตรงกันข้ามถ้าหากประชาชนภายในชุมชนไม่ได้รับสิ่งที่ต้องการจะทำให้เกิดทัศนคติด้านลบอย่างการต่อต้านจากชุมชน ซึ่งมีผลทำให้

โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่นเกิดการล่าช้าในการก่อสร้างได้

วัชระ ปวีณาภรณ์ และศิวัช ศรีโกลคางกุล (2563) ศึกษาเรื่อง คนชายขอบที่ถูกบังคับให้เป็นผู้เสียสละ : กรณีศึกษาชุมชนริมทางรถไฟจังหวัดขอนแก่น กล่าวโดยสรุปได้ว่าเป็นการศึกษาที่เกิดขึ้นจากการต่อต้านของชุมชนเทพารักษ์ 1 – 5 ตำบลในเมือง อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น ผ่านการศึกษากรณีชุมชนริมทางรถไฟจังหวัดขอนแก่น ที่เกิดการรวมตัวกันของชุมชนเพื่อแสดงข้อเรียกร้องต่อสังคมในกรณีของการให้ช่วยแก้ผลกระทบรถไฟความเร็วสูงต่อภาครัฐซึ่งจากการศึกษาพบว่าในปี 2560 โครงการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – หนองคาย มีชุมชนที่ได้รับผลกระทบทั้งสิ้น 4 ชุมชนในพื้นที่รัศมี 40 เมตร จากศูนย์กลางรางรถไฟ ได้แก่ ชุมชนหนองวัด 2 ริมทาง ชุมชนพรสวรรค์ ชุมชนเทพารักษ์ 5 และชุมชนหลังศูนย์พัฒนาที่ดิน เพื่อต้องการกำหนดจุดยืนในการแก้ไขปัญหา คือ อยู่บนที่ดินเดิม หรือหากจะมีการย้ายชุมชนจะไม่ขึ้นตึกสูง และถ้าหากจะต้องย้ายต้องไม่เกิน 5 กิโลเมตร ตามข้อกำหนดเดิม แต่หลังจากการเรียกร้องครั้งนั้นก็ไม่ได้มีการตอบสนองต่อข้อเรียกร้องของกลุ่มจนจากรัฐบาลแต่อย่างทำให้ ส่งผลทำให้ประชาชนในพื้นที่เกิดทัศนคติต่อต้านต่อโครงการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ – หนองคายด้วยวิธีการหลักที่สามารถแบ่งออกได้ 2 ประการหลัก คือ การรวมตัวกันยื่นหนังสือต่อต้านอย่างเป็นทางการและการต่อต้านของชุมชนตามสถานที่ต่าง ๆ อย่างสันติ เพื่อต่อต้านและแสดงจุดยืนที่ประชาชนพื้นที่ต้องการจากภาครัฐบาล

เศรษฐสิทธิ์ ตลอดไธสงดาภา และแหลมทอง เหล่าคงถาวร (2563) ศึกษาเรื่องการศึกษาผลกระทบขอโครงการรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือช่วงหัวหมาก – ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา ในพื้นที่เขตลาดกระบัง กล่าวโดยสรุปได้ว่าเป็นการศึกษาที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ลาดกระบังต่อผลกระทบในด้านสิ่งแวดล้อม ด้านความปลอดภัย และด้านวิถีชีวิตที่มีต่อโครงการรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา ในพื้นที่เขตลาดกระบังผ่านกลุ่มประชากรตัวอย่าง 400 คน ของผู้อาศัยที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ช่วงแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้างโครงการ และครอบคลุมพื้นที่ในเขตลาดกระบังและอยู่ห่างจากโครงการเพียงรัศมี 1 กิโลเมตร พบว่าภาพรวมของระดับทัศนคติของผู้อาศัยที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ช่วงแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้างโครงการที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการนั้นอยู่ในระดับ “มาก” และจากระดับทัศนคติที่แสดงออกมานั้น ทำให้ทราบว่าผู้อาศัยที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวต่างมีทัศนคติที่คาดว่าในอนาคตประชาชนจะได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม คือ ฝุ่นละอองจากการก่อสร้างมากที่สุด ลำดับต่อมาคือ ผลกระทบด้านวิถีชีวิตความเป็นอยู่ อาทิ การที่ประชาชนต้องเดินทางอ้อมหรือเปลี่ยนเส้นทางเดินทางเนื่องจากการก่อสร้างโครงการ ซึ่งจากการทดสอบแสดงให้เห็นแล้วว่าผลกระทบต่าง ๆ อย่างผลกระทบในด้านสิ่งแวดล้อม ด้านความปลอดภัย และด้านวิถีชีวิตมีต่อโครงการรถไฟทางคู่สาย

ตะวันออกช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา ในพื้นที่เขตลาดกระบัง ที่ส่งผลกระทบต่อทัศนคติของผู้คนในชุมชนนั้น “อายุ” ไม่ได้มีผลต่อการแสดงทัศนคติของผลกระทบจากโครงการ แต่การแสดงทัศนคติส่วนใหญ่เกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการรถไฟฟ้าทางคู่สายตะวันออกช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา ในพื้นที่เขตลาดกระบังนั้นมาจากระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามที่ต่างกัน และส่งผลทำให้มีทัศนคติต่อผลกระทบของการก่อสร้างโครงการฯ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

กัลยาณี แนวแห่งธรรม (2561) ศึกษาเรื่อง รัฐบาลชุดปัจจุบันจึงได้เห็นสมควรให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อใช้รองรับการขยายตัวของเมือง การขยายตัวด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน และเป็นการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN economic community – AEC) สามารถกล่าวโดยสรุปได้ว่าหนึ่งในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมขนส่งทางราง ที่ได้รับการผลักดันจากทั้งภาครัฐและส่วนงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงจำนวน 4 เส้นทาง คือ 1.เส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ 2.เส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา 3.เส้นทางกรุงเทพฯ - หัวหิน และ 4.เส้นทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ชลบุรี - พัทยา ซึ่งโครงการดังกล่าวได้ใช้เงินกู้ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติใช้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศประจำปีพุทธศักราช 2565 จำนวน 783,229.90 ล้านบาท แต่ถึงแม้ว่าโครงการดังกล่าวจะเป็นสิ่งที่ดีและมีประโยชน์ซึ่งจะสามารถพบได้จากการศึกษาผลกระทบจากการเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงของต่างประเทศที่พบว่า การเปิดให้บริการรถไฟความเร็วสูงสามารถทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น นอกจากนี้ยังสามารถเดินทางด้วยความรวดเร็วแต่ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้มากกว่าเดินทางทางเครื่องบิน ลดความแออัดของการเดินทางในรูปแบบอื่น ๆ และเพิ่มการพัฒนาของพื้นที่รอบ ๆ โครงการรถไฟความเร็วสูง

นันทพล กาญจนวัฒน์ (ม.ป.ป.) ศึกษาเรื่อง องค์การบริหารจัดการระบบรางโดยรถไฟความเร็วสูงที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย กล่าวโดยสรุปได้ว่าระบบรางด้วยรถไฟความเร็วสูงเป็นหนึ่งในระบบการขนส่งที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศจนสามารถกลายเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hub Connectivity) ในภูมิภาคอาเซียน ที่ได้รับแนวทางมาจากรูปแบบการบริการจัดการองค์กรของประเทศที่พัฒนาแล้ว 4 ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศญี่ปุ่น ได้หวันสาธารณรัฐฝรั่งเศส และสาธารณรัฐเกาหลีใต้ ซึ่งประเทศไทยได้อาศัยรูปแบบการบริการจัดการจากประเทศข้างต้นจนสามารถแบ่งรูปแบบการบริการจัดการออกเป็น 5 รูปแบบ คือ รูปแบบที่ 1 โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) หรือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (รฟม.) รูปแบบที่ 2 โดยบริษัทลูกของรฟท.หรือ รฟม. รูปแบบที่ 3 ดำเนินการร่วมระหว่าง รฟท. กับ รฟม. รูปแบบที่ 4 โดย รฟท.หรือ รฟม. กับบริษัทเอกชน และรูปแบบสุดท้ายรูปแบบที่ 5 โดยรัฐวิสาหกิจที่จัดตั้งขึ้นใหม่ กล่าวโดยสรุป

จากรูปแบบการองค์กรทั้ง 5 รูปแบบนั้น ทางเลือกของรูปแบบที่ 5 อย่างองค์กรที่จัดตั้งขึ้นเพื่อเป็นบริษัทจำกัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นรูปแบบการจัดตั้งองค์กรดำเนินงานด้านการบริหารสถานีและการจัดการเดินรถไฟความเร็วสูงในเชิงธุรกิจที่มีความเหมาะสมและมีความคล่องตัวในการดำเนินการมากที่สุด เนื่องจากในอดีตผู้ถือหุ้นรายใหญ่ คือ กระทรวงการคลัง และผู้ถือหุ้นรองอาจเป็น รฟท.หรือ รฟม. หรือทั้งสองร่วมกันก็ได้ และนอกจากการจัดตั้งในลักษณะ บทม. แล้ว อาจจะมีการจัดตั้งในรูปแบบของบริษัทร่วมทุนระหว่างรัฐกับเอกชนที่ได้รับสัมปทานในการก่อสร้างให้สามารถเข้ามาถือหุ้นในบริษัทจำกัดที่เป็นรัฐวิสาหกิจ หรือร่วมกับเอกชนที่มีประสบการณ์ด้านการบริหารจัดการเชิงพาณิชย์ แต่ต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดในพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556 เพื่อเป็นการเปิดโอกาสหรือกำหนดเงื่อนไขบังคับในสัญญาสัมปทานให้เอกชนผู้ได้รับสัมปทานก่อสร้างเข้ามาถือหุ้นในบริษัทจำกัดที่เป็นรัฐวิสาหกิจที่ด้านการบริหารสถานีและการจัดการเดินรถไฟความเร็วสูงในเชิงธุรกิจ

กำไลทิพย์ เศรษฐวิชัย (2546) ศึกษาเรื่อง การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดทำแผนแม่บทชุมชน ศึกษากรณี : ตำบลท่าแค อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร กล่าวโดยสรุปพบว่า 1.การมีส่วนร่วมในกระบวนการแผนยุทธศาสตร์เทศบาลเมืองลาดสวายเมื่อเปรียบเทียบกับเทศบาลเมืองบึงยี่โถ ซึ่งประกอบไปด้วย 1.การมีส่วนร่วมในกระบวนการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ เทศบาลเมืองลาดสวายที่มีส่วนร่วมผ่านการทำประชาคม ส่วนของเทศบาลเมืองบึงยี่โถมีส่วนร่วมของชุมชนโดยการอาศัยการจัดประชุมของคณะผู้บริหารและคณะกรรมการตัวแทนชุมชนเพื่อเสนอสภาพปัญหาและความต้องการของชุมชน 2.การมีส่วนร่วมในกระบวนการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ ซึ่งเทศบาลเมืองลาดสวาย ไม่มีส่วนร่วมในขั้นตอนนี้ แต่เทศบาลเมืองบึงยี่โถมีส่วนร่วมในส่วนนี้ โดยให้นำแผนที่มาจัดลำดับความต้องการก่อน - หลัง แล้วนำไปสอบถามตัวแทนประชาชนก่อนนำแผนดังกล่าวไปปฏิบัติ และ 3.การมีส่วนร่วมในการติดตามและประเมินแผน เทศบาลเมืองลาดสวายมีส่วนร่วมโดยการแต่งตั้งคนของตัวเองและจะไม่มีตัวแทนภาคประชาชน ซึ่งแตกต่างจากเทศบาลเมืองบึงยี่โถนั้นมีรูปแบบการมีส่วนร่วมโดยการมีการทำแบบประเมิน แบบสำรวจ และแบบสัมภาษณ์ให้ชุมชนหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องเพื่อประเมินผลการดำเนินงานและนำมาปรับปรุงพัฒนาต่อไป 2.ปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วมในกระบวนการแผนยุทธศาสตร์เทศบาลเมืองลาดสวายกับเทศบาลเมืองบึงยี่โถ อันประกอบไปด้วย 1.ปัจจัยด้านความต้องการ 2.ปัจจัยด้านทัศนคติ 3.ปัจจัยด้านการรับรู้ และ 4.ปัจจัยด้านแรงจูงใจ

พัชรินทร์ คำสุข (2565) ศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนที่มีผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 กล่าวโดยสรุปได้ว่าเป็นการศึกษาที่เกิดขึ้นจากการศึกษาเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคล ที่มีต่อโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 จากการศึกษาเชิงปริมาณผ่านการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามจากกลุ่มตัวอย่างของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เทศบาลนครแหลมฉบัง และอำเภอบางละมุง ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ด้านเศรษฐกิจ

โดยภาพรวมนั้นอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ การก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 ทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เช่น การขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม อาคาร และร้านค้า ด้านสังคม โดยภาพรวมนั้นอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ เมื่อโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว จะทำให้เกิดการเข้ามาของนักลงทุนต่างถิ่น และด้านสิ่งแวดล้อม โดยภาพรวมนั้นอยู่ในระดับน้อย ซึ่งข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ ในระยะเวลาการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 จะทำให้ปริมาณขยะในชุมชนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น จากการก่อสร้างและแรงงานต่างถิ่น ซึ่งจากผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าผลกระทบที่แตกต่างกันนั้นสอดคล้องกับผลการทดสอบสมมติฐาน ที่พบว่า ข้อมูลส่วนบุคคลที่แตกต่างกันมีผลต่อความคิดเห็นต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 แตกต่างกัน คือ รายได้ อาชีพ และระยะทางที่พักอาศัย ส่วนข้อมูลส่วนบุคคลที่แตกต่างกันนั้น ย่อมมีผลต่อความคิดเห็นที่มีต่อผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 ส่วนที่ไม่แตกต่างกัน คือ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน

อัจฉิมา ศุภจริยาวัตร และสิทธิ จิตติชานนท์ (2562) ศึกษาเรื่อง ทักษะคนติและระบบนิเวศน์ผู้ประกอบการท้องถิ่น ที่เปลี่ยนแปลงจากการลงทุนทางตรงโดยต่างชาติในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) สามารถกล่าวโดยสรุปได้ว่าเป็นการศึกษาถึงผลกระทบอันเกิดกับประชาชนทั้งในส่วนของภาครัฐวิสาหกิจและภาคเศรษฐกิจในท้องถิ่น อันเนื่องมาจากการกำหนดนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในส่วนภูมิภาคและท้องถิ่นจากทางภาครัฐ ซึ่งการศึกษาถึงผลกระทบที่เกิดจากการลงทุนทางตรงโดยต่างชาติในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกในครั้งนี้นั้น ผู้ประกอบการท้องถิ่นถือว่ามีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจฐานรากที่จะนำไปสู่ความเข้มแข็งของภาคเศรษฐกิจในภาพรวม ส่งผลให้ทัศนคติของผู้ประกอบการถือว่าเป็นตัวแปรสำคัญที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการลงทุน ทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบการทั้งรายย่อยและขนาดกลางที่เจ้าของกิจการมักมีอิทธิพลอย่างสูงต่อการตัดสินใจภายในกิจการ ทัศนคติของผู้ประกอบการย่อมมีความสำคัญซึ่งเป็นตัวชี้วัดความอยู่รอดและแนวโน้มการประสบความสำเร็จของกิจการอย่างนี้นักลงทุนต่างชาติไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการลงทุนขนาดใหญ่จากต่างชาติในพื้นที่และระบบนิเวศน์ผู้ประกอบการที่เปลี่ยนแปลงไป ย่อมอาจจะส่งผลกระทบต่อทัศนคติของผู้ประกอบการในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้

อนงค์นุช เทียนทอง และอ้อมเดือน สิทธิพรหม (2555) ศึกษาเรื่อง การคาดการณ์ผลกระทบของการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย กล่าวโดยสรุปได้ว่าเป็นการศึกษาที่มุ่งเน้นถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ที่สามารถเกิดผลกระทบทั้งในด้านบวกและด้านลบ โดยในด้านบวกนั้นผลการศึกษาที่ธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายจะได้รับจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย - จีนอย่าง

“ด้านการค้าและด้านการลงทุน” ส่วนผลกระทบด้านที่เกิดขึ้นอย่าง “ด้านสินค้าจากธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย” ที่จะได้รับผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย – จีน ส่วนในด้านอื่น ๆ อย่างด้านแรงงานและด้านโลจิสติกส์นั้นไม่ได้รับผลกระทบทั้งในด้านบวกและด้านลบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย – จีน ซึ่งจากผลกระทบต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นทั้งด้านการค้าและด้านการลงทุน ด้านสินค้าจากธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ด้านแรงงานและด้านโลจิสติกส์นั้น เมื่อนำมาวิเคราะห์ร่วมกันพบว่า ผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย – จีน ทั้งทางด้านบวกและด้านลบส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับน้อย ถึงน้อยที่สุดต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ส่วนในเรื่องของระยะเวลาการและประเภทของธุรกิจ ผู้ประกอบการธุรกิจ SMEs กลับพบว่าระยะเวลาการ และประเภทของธุรกิจที่แตกต่างกัน ผู้ประกอบการก็มีความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงไทย – จีนที่แตกต่างกัน ส่วนขนาดของธุรกิจ ผู้ประกอบการที่มีธุรกิจที่แตกต่างกันจะให้ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบจากการสร้างรถไฟความเร็วสูงที่ไม่แตกต่างกัน

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นแนวคิดทัศนคติ แนวคิดนโยบายสาธารณะ แนวคิดการพัฒนา งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ทำให้ผู้วิจัยได้เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนา กระบวนทัศน์ในการพัฒนา (Development paradigm) และปัจจัยสำคัญในการพัฒนาประเทศ ที่ถือว่าเป็นรากฐานของการก่อให้เกิดเป็นนโยบายสาธารณะต่าง ๆ มากมาย เช่นเดียวกับนโยบายสาธารณะด้านการคมนาคมและการขนส่งอย่างโครงการเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งโครงการที่เกิดจากการพัฒนาประเทศดังกล่าวนี้สามารถส่งผลดีต่อประเทศในทางเศรษฐกิจและสังคม แต่ในทางตรงกันข้ามของโครงการที่เกิดจากการพัฒนาย่อมทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งด้านของวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ทั้งของชุมชนตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ของการเปลี่ยนแปลงจนเกิดเป็นการศึกษาในระดับจุลภาคอย่างการศึกษาแนวคิดทัศนคติที่มีผลต่อการแสดงออกของชุมชนและประชาชนที่ได้รับจากการพัฒนาและการกำหนดนโยบายสาธารณะที่อาจจะส่งผลทั้งทางตรงและทางอ้อมได้ในอนาคตเป็นอย่างมาก

จากการศึกษาและประยุกต์วิธีการวิจัยในการสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์จากวิจัยเอกสาร บทความทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ และหนังสือที่เกี่ยวข้องดังที่กล่าวไว้ข้างต้น ผู้ศึกษาวิจัยจะนำมาใช้ประโยชน์โดยการนำมาใช้ในส่วนของการสนับสนุนความสำคัญและการพัฒนารอบแนวคิดในการวิจัย สร้างเครื่องมือในการวิจัย การเลือกใช้สถิติสำหรับการวิจัย ใช้เป็นแบบแผนในการวิเคราะห์ข้อมูล รวมทั้งเพื่อใช้ในการสนับสนุนในส่วนของการอภิปรายผลการวิจัย เพื่อให้ผลการศึกษาเป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ซึ่งสามารถสรุปแนวทางการศึกษาและใช้ประโยชน์จากเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 สรุปแนวทางการศึกษาและใช้ประโยชน์จากเอกสารและ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

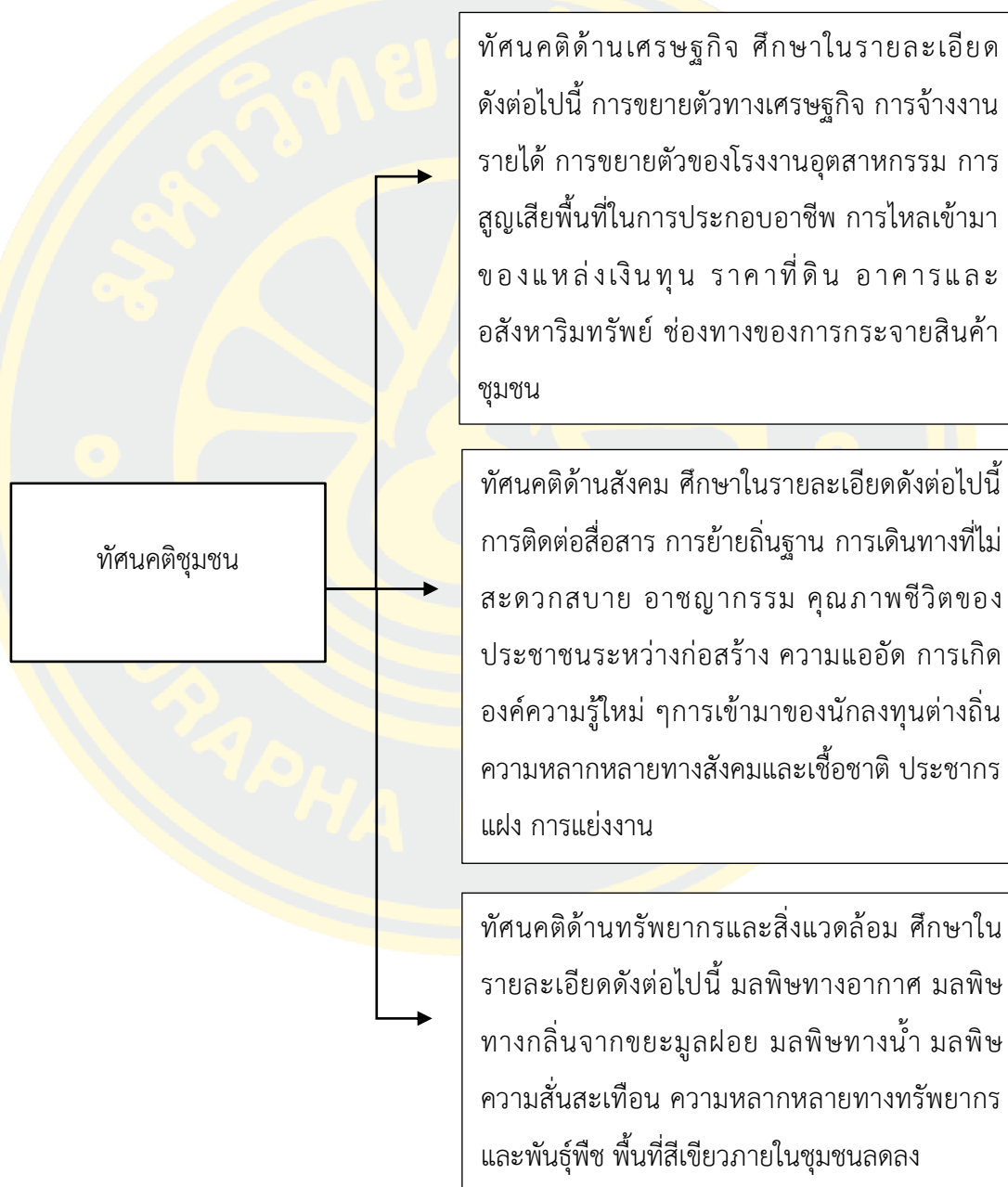
ประเด็นที่	แนวทางการศึกษาและใช้ประโยชน์					
	สนับสนุน	พัฒนา	การสร้าง	การเลือกใช้	ใช้เป็นแบบ	สนับสนุน
เกี่ยวกับเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	ความสำคัญและปัญหาของการวิจัย	กรอบแนวคิดในการวิจัย	เครื่องมือและการวิจัย	สถิติสำหรับการวิจัย	แผนในการวิเคราะห์ข้อมูล	การอภิปรายผลการวิจัย
1.แนวคิดทัศนคติ	√	√	√	√	√	√
2.แนวคิดนโยบายสาธารณะ	√	-	-	-	-	√
3.แนวคิดการพัฒนา	√	-	-	-	-	√
4.งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	√	√	√	√	√	√

จากตารางที่ 1 สามารถสรุปได้ว่าการประยุกต์วิธีการวิจัยสืบค้นเอกสารทางอินเทอร์เน็ต (Netnography) และสังเคราะห์จากวิจัยเอกสาร บทความทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ และหนังสือที่เกี่ยวข้อง ผู้ศึกษาวิจัยได้นำมาใช้ประโยชน์ในการวิจัยทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี โดยมีรายละเอียดดังนี้ แนวคิดทัศนคติ นำมาใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนความสำคัญและปัญหาของการวิจัย พัฒนากรอบแนวคิดในการวิจัย การสร้างเครื่องมือและการวิจัย การเลือกใช้สถิติสำหรับการวิจัย ใช้เป็นแบบแผนในการวิเคราะห์ข้อมูล และสนับสนุนการอภิปรายผลการวิจัย แนวคิดนโยบายสาธารณะนำมาใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนความสำคัญและปัญหาของการวิจัย และสนับสนุนการอภิปรายผลการวิจัย แนวคิดการพัฒนานำมาใช้ประโยชน์ในการสนับสนุนความสำคัญและปัญหาของการวิจัย และสนับสนุนการอภิปรายผลการวิจัย และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องจำนวนทั้งหมด 13 เรื่อง แต่มีเพียงจำนวน 10 เรื่อง ที่ผู้ศึกษาวิจัยได้ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อนำมาปรับใช้ในการสนับสนุนความสำคัญและปัญหาของการวิจัย พัฒนากรอบแนวคิดในการวิจัย การสร้างเครื่องมือและการวิจัย

การเลือกใช้สถิติสำหรับการวิจัย ใช้เป็นแบบแผนในการวิเคราะห์ข้อมูล และสนับสนุนการอภิปรายผลการวิจัย และจากการทบทวนวรรณกรรมต่อการศึกษาเรื่อง ทศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยเล็งเห็นว่าแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทศนคติ , แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ ตลอดจนแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนาและเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ เพื่อใช้ในการบรรลุตามข้อกำหนดของวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ผ่านการศึกษาและรวบรวมแนวความคิดในส่วนของแนวคิดการพัฒนา อาทิ ความสำคัญของการพัฒนา กระบวนทัศน์ในการพัฒนา (Development paradigm) และปัจจัยสำคัญในการพัฒนาประเทศมาปรับใช้ในงานวิจัย เนื่องจากแนวคิดการพัฒนาเป็นหนึ่งในความสำคัญและมีความเกี่ยวข้องกับทุก ๆ คน อีกทั้งมีบทบาทที่สำคัญมาก ๆ ในทุกประเทศ ที่มีผลต่อการเกิดเป็นแนวคิดนโยบายสาธารณะ ที่เปรียบเสมือนหัวใจหลักในการกำหนดแนวทางกิจกรรม การกระทำ หรือการเลือกตัดสินใจเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการต่าง ๆ ในระดับมหภาคที่มีผลต่อเกี่ยวข้องกับกระบวนการทั้งทางการเมืองและสังคมที่เกิดจากสภาพปัญหาต่าง ๆ ของสังคม และเป็นปัญหาที่ประชาชนคาดหวังว่ารัฐจะต้องรับผิดชอบในการแก้ไข ทำให้ปัญหาเหล่านี้ต้องเข้าสู่กระบวนการทางการเมือง แต่ในทางตรงกันข้ามของการพัฒนาย่อมทำให้เกิดการแปลงทั้งด้านของวิถีชีวิตและความเป็นอยู่ทั้งของชุมชนตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ของการเปลี่ยนแปลงจนเกิดเป็นการศึกษาในระดับจุลภาคอย่างการศึกษาแนวคิดทศนคติที่มีผลต่อการแสดงออกของชุมชนและประชาชนที่ได้รับจากการพัฒนาและการกำหนดนโยบายสาธารณะดังกล่าว ดังนั้นเพื่อเป็นการบรรลุตามข้อกำหนดของวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้ ผู้จัดทำจึงเลือกใช้แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทศนคติ , แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะ ตลอดจนแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการพัฒนามาปรับใช้ในงานวิจัยและการกำหนดกรอบงานวิจัยในการศึกษาครั้งนี้

กรอบแนวคิดในการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ทักษะคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแล้วนำมาจัดทำเป็นลักษณะแนวความคิดในการศึกษาดังนี้



ภาพที่ 4 ลักษณะแนวความคิดในการวิจัย

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยครั้งนี้ที่มุ่งเน้นเกี่ยวกับ ทักษะคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ใช้การศึกษาวิจัยแบบผสมวิธี (Mixed methodology) กล่าวคือ เป็นการผสมผสานวิธีคิดและกระบวนการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) เข้าด้วยกัน เพื่อตอบวัตถุประสงค์ในการวิจัย ได้แก่ 1. ทักษะคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี และ 2. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะของชุมชนตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง

การวิจัยเชิงปริมาณ

การวิจัยเชิงปริมาณในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ จะดำเนินการสำรวจโดยใช้วิธีการเชิงสำรวจ (Survey Research Method) เพื่อมุ่งหาข้อมูลและข้อสรุปเชิงปริมาณ ซึ่งข้อมูลและข้อสรุปเชิงปริมาณดังกล่าวจะใช้แบบสอบถามปลายปิด (Closed – ended Questionnaire) จากการศึกษารายละเอียดเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎี เนื้อหาจากเอกสารงานวิชาการ ตำราวารสาร บทความเชิงวิชาการที่เกี่ยวข้องกับทัศนคติ โดยมีกระบวนการดำเนินการดังต่อไปนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัย

1. ประชากรที่เป็นเป้าหมายการวิจัยในการวิจัยเชิงปริมาณที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้แก่ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประกอบไปด้วยพื้นที่หมู่ที่ 1 บ้านห้วยทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด, หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว , หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก

2. การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่าง (Sample size) การเลือกตัวแทนของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้เป็นตัวอย่างในการศึกษาของงานวิจัย คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไปมีสิทธิ์ที่อยู่ในทะเบียนบ้านและมีสิทธิ์ในการเลือกตั้ง ใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างสูตรคำนวณของ Yamane ที่มีระดับความเชื่อมั่น 0.95% (ศิริชัย กาญจนาวาสี,ดิเรก ศรีสุโข และทวีวัฒน์ ปิตยานนท์, 2553)

$$\text{สูตร } n = \frac{N}{1 + (Ne^2)}$$

เมื่อ	n	แทน	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง หรือ ขนาดของกลุ่มประชากรตัวอย่าง
	N	แทน	ขนาดของประชากรทั้งหมดที่ใช้ในการวิจัย
	e	แทน	ค่าความคาดเคลื่อนในการสุ่มตัวอย่าง (ร้อยละ หรือ เปอร์เซ็นต์ ซึ่งในที่นี้ e = 0.05)

จากการสุ่มตัวอย่างแทนค่าสูตรตามสูตรค่าต่าง ๆ ที่กำหนดเมื่อแทนค่าประชากรกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดจำนวน 8,210 คน โดยข้อมูลดังกล่าวได้จากการ(บรรยายสรุประบบสารสนเทศสนับสนุนด้านการส่งเสริมสุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อม, 2563) ดังนั้นผู้วิจัยจึงทำการศึกษหาขนาดของกลุ่มตัวอย่างของกลุ่มตัวอย่างตามสูตรคำนวณของ Yamane ได้ดังนี้

$$\begin{aligned} n &= \frac{8,210}{1 + (8,210)(0.05^2)} \\ &= \frac{8,210}{1 + (8,210)(0.0025)} \\ &= \frac{8,210}{1 + 20.525} \\ &= 381.42 \text{ หรือ ประมาณ } 382 \text{ คน} \end{aligned}$$

จากผลการคำนวณตามสูตร จะได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างประชาชนของตำบลหนองข้างคอกจำนวน 381.42 คน แต่เพื่อเป็นการป้องกันการคาดเคลื่อนที่อาจจะเกิดขึ้น ผู้วิจัยจึงขอใช้จำนวนกลุ่มตัวอย่างประชาชนที่มีสิทธิ์เลือกตั้ง 18 ปีขึ้นไป ของตำบลหนองข้างคอกจำนวน 382 คน โดยผู้วิจัยได้จัดสัดส่วนในการเก็บแบบสอบถาม ได้ดังนี้

เทคนิคการสุ่มตัวอย่าง (Sample technique) ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multi – stage sampling) ขั้นตอนแรกผู้วิจัยจะแบ่งสัดส่วนขนาดตัวอย่างตามขนาดประชากร ซึ่งจำแนกได้ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 ขนาดตัวอย่างในการเก็บแบบสอบถาม

หมู่ที่	จำนวนประชากร	ขนาดตัวอย่าง
1	1,222	57
2	976	45
3	718	33
4	1,858	86
5	881	41
6	929	43
7	1,666	77
รวม	8,250	382

ขั้นตอนที่ 2 ผู้วิจัยใช้การสุ่มตัวอย่างชนิดที่ทราบค่าความน่าจะเป็น (Probability sampling) ซึ่งเป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างจากประชากรโดยทราบจำนวนประชากรทั้งหมด ประชากรทั้งหมดมีโอกาสที่จะถูกสุ่มมาเป็นกลุ่มตัวอย่างเท่าเทียมกัน โดยผู้วิจัยจะเป็นผู้ตัดสินใจในการกำหนดลักษณะขอบเขตตัวอย่างตามความเหมาะสม ด้วยวิธีการสุ่มแบบมีระบบ (Systematic sampling) โดยการสุ่มจะแบ่งประชากรออกเป็นช่วง ๆ ที่เท่ากัน อาจใช้ช่วงจากสัดส่วนของขนาดกลุ่มตัวอย่างและประชากร และสุ่มประชากรหน่วยแรก ส่วนประชากรหน่วยต่อ ๆ ไปนับจากช่วงจากสัดส่วนที่คำนวณไว้ และจะสุ่มสมาชิกของกลุ่มประชากรเป้าหมายเท่าที่จะหาได้ตามขนาดตัวอย่างที่กำหนดไว้ คือ ประชากรกลุ่มตัวอย่างจำนวน 382 คนจะต้องเป็นประชากรที่อายุตั้งแต่ 18 บริบูรณ์ขึ้นไปและมีสิทธิ์ในการเลือกตั้งตามพื้นที่ดังต่อไปนี้ ได้แก่ หมู่ที่ 1 บ้านห้วยทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก, หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด , หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว , หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งสร้างขึ้นโดยการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทัศนคติ ตลอดจนเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยประเภทของแบบสอบถามที่ใช้ในครั้งนี้ คือ แบบสอบถามแบบตรวจสอบรายการ และมาตรฐานประมาณค่า ของ ไกลเคิร์ท ในลักษณะเรียงลำดับความสำคัญจากอันดับที่ 1 ถึง 5 ซึ่งก่อนที่จะมีการเก็บแบบสอบถามจะ

มีการทดสอบแบบสอบถาม เพื่อหาความเที่ยงตรง และหาความเชื่อมั่น ตามขั้นตอนและวิธีการที่เหมาะสม ดังนี้

ก. ลักษณะของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นแบบสอบถาม เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้วิธีการตอบแบบสอบถามแบบตรวจสอบรายการและมาตราส่วนประมาณค่าโดยแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น สามารถแบ่งออกเป็น 3 ตอน คือ

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล ประกอบด้วยข้อความเรื่อง เพศ อายุ อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระดับการศึกษา สถานภาพทางสังคม และระยะเวลาการอยู่ในชุมชน โดยข้อความจะมีลักษณะเป็นแบบปลายปิดในส่วนของ เพศ อาชีพ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระดับการศึกษา สถานภาพทางสังคม และระยะเวลาการอยู่ในชุมชน แต่ในส่วนของอายุ ข้อความมีลักษณะเป็นแบบปลายเปิด โดยแบ่งเกณฑ์ในการวัดข้อความด้านอายุออกเป็น 2 ระดับ คือการวัดแบบมาตราอัตราส่วน (Ratio scale) เพื่อหาข้อมูลของผู้ตอบแบบที่แท้จริง ตามคำแนะนำของกรรมการและผู้ทรงในการตรวจสอบ IOC และหลังจากการได้ข้อมูลของอายุที่แท้จริงจากการตอบแบบสอบถาม ปลายเปิด ผู้วิจัยจะนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ตามการวัดข้อมูลประเภทเรียงลำดับ (Ordinal scale) เพื่อให้ง่ายต่อการจัดเรียงข้อมูล โดยมีคำตอบให้ผู้ตอบเลือกตอบ จำนวน 7 ข้อ

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับ ทัศนคติของประชาชนตำบลหนองข้างคอกที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อันประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม โดยข้อความจะเป็นแบบตรวจสอบรายการและมาตราส่วนโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อันประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านประมาณค่าของโลเคิร์ตในลักษณะเรียงลำดับความสำคัญ (Ranking) จากอันดับที่ 1 ถึง 5 จำนวน 32 ข้อ เป็นข้อความเชิงบวก ได้แก่ ข้อที่ 1,2,3,5,8,9,10,11,13,20,21,22,23,29 และข้อความเชิงลบ ได้แก่ ข้อที่ 4,6,7,12,14,15,16,17,18,19,24,25,26,27,28,30,31,32

ตอนที่ 3 เป็นข้อเสนอแนะในการบรรยายเพิ่มเติมเกี่ยวกับประเด็น ทัศนคติของประชาชนตำบลหนองข้างคอกที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อันประกอบด้วย 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมและวัฒนธรรม และด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม

ข. การทดสอบความเที่ยงตรง คือ การให้ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยจำนวน 3 ท่าน เป็นผู้ตรวจสอบเนื้อหาว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์/ประเด็นที่ผู้วิจัยต้องการศึกษาหรือไม่หลังจากนั้นก็ นำความเห็นและคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญมาวิเคราะห์เพื่อประเมินค่าดัชนีความสอดคล้อง (Item - objective congruency index) ก่อนจะมีการเก็บแบบสอบถามจะมีการทดสอบแบบสอบถามเพื่อหาค่าความเที่ยงตรง โดยให้ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยจำนวน 3 ท่าน เป็นผู้

ตรวจสอบเนื้อหาว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์/ประเด็นที่ผู้วิจัยต้องการศึกษาหรือไม่หลังจากนั้นก็ให้นำความเห็นและคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญมาวิเคราะห์เพื่อประเมินค่าดัชนีความสอดคล้อง (IOC)

โดยผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยจำนวน 3 ท่าน ได้แก่

1. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สกฤติ อีสริยานนท์
(ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญด้านรัฐศาสตร์)
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชัยณรงค์ เครือนวน
(ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญด้านรัฐศาสตร์)
3. ดร. พัทธราภา ตันตราจิน (ผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเชี่ยวชาญด้านรัฐศาสตร์)

ผลการประเมินค่าดัชนีความสอดคล้องโดยผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยคำนวณได้เท่ากับ 0.83

ค. การหาความเชื่อมั่น ผู้วิจัยจะนำแบบสอบถามที่จะใช้ในงานวิจัยทดลองให้กับประชาชนที่ทำการวิจัยก่อน (Pre – test) จำนวนประมาณ 30 ชุดกับกลุ่มตัวอย่างที่ใกล้เคียงกับกลุ่มประชากรของการศึกษาที่มีใช้กลุ่มตัวอย่างจริงของการวิจัยครั้งนี้ และนำมาหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบัก (Cronbach's Alpha Coefficient) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.8

เกณฑ์การให้คะแนนแบบสอบถาม

เกณฑ์การให้คะแนนแบบสอบถาม มีดังต่อไปนี้

ข้อความ	ทัศนคติทางบวก	ทัศนคติทางลบ
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5 คะแนน	1 คะแนน
เห็นด้วย	4 คะแนน	2 คะแนน
ไม่แน่ใจ	3 คะแนน	3 คะแนน
ไม่เห็นด้วย	2 คะแนน	4 คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1 คะแนน	5 คะแนน

ทั้งนี้การสร้างเกณฑ์การตีความหรือแปลความหมายแบบสอบถาม จะใช้หลักการกระจายแบบปกติ (Normal distribution) ที่มีลักษณะระฆังคว่ำซึ่งจะทำให้แต่ละช่วงห่างไม่เท่ากัน ซึ่งหากใช้ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) จะพบว่าในแต่ละช่วงทั้ง 5 ช่วง จะมีการกระจายเป็น 1 SD, 2 SD, 2 SD, 2 SD, 1 SD ดังนั้นจึงสามารถสร้างเกณฑ์การตีความ ดังนี้

เกณฑ์การตีความแบบสอบถาม มีดังต่อไปนี้

การตีความ	ค่าเฉลี่ยทัศนคติทางบวก	ค่าเฉลี่ยทัศนคติทางลบ
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	4.50 - 5.00	1.00 - 1.49
เห็นด้วย	3.50 - 4.49	1.50 - 2.49
ไม่แน่ใจ	2.50 - 3.49	2.50 - 3.49
ไม่เห็นด้วย	1.50 - 2.49	3.50 - 4.49
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1.00 - 1.49	4.50 - 5.00

การวิเคราะห์ข้อมูล สำหรับการวิเคราะห์เชิงปริมาณ ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสังคมศาสตร์ ซึ่งสถิติที่ผู้วิจัยจะนำมาวิเคราะห์ในครั้งนี้ คือ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) เป็นสถิติที่ใช้อธิบายคุณลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งประกอบไปด้วย การแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

การวิจัยเชิงคุณภาพ

กระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูล ในส่วนของการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ ผู้วิจัยทำการรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ก. การศึกษาเอกสาร เอกสารที่จะใช้ในงานวิจัยครั้งนี้มี 2 ประเภท คือ การศึกษาทั้งเอกสารชั้นต้น (Primary data) และเอกสารชั้นรอง (Secondary data) ที่เกี่ยวข้องกับแนวคิดทัศนคติเป็นหลัก

ข. การสัมภาษณ์ เป็นการสัมภาษณ์แบบกลุ่ม (Group interview) จากผู้ที่สามารถให้ข้อมูลหลัก (Key-informants) การกำหนดผู้ให้ข้อมูลหลักจะใช้เทคนิคการเก็บตัวอย่างเชิงคุณภาพ คือ การเลือกผู้ให้ข้อมูลหลักโดยพิจารณา จากลักษณะการมีข้อมูลตามวัตถุประสงค์การวิจัยที่มีเกณฑ์บางอย่างที่ถูกกำหนดขึ้นมาไว้ล่วงหน้า เพื่อเป็นการประกันระดับหนึ่งว่าการวิจัยเชิงคุณภาพข้อมูลตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ซึ่งในการศึกษาวิจัยครั้งนี้เกณฑ์ที่ใช้ในการเลือกกลุ่มตัวอย่างคือ ระดับกลุ่มของกลุ่มทางสังคมที่มีอิทธิพลต่อประชาชนภายในตำบล ซึ่งจากหลักเกณฑ์ดังกล่าว ส่งผลทำให้ระดับของกลุ่มตัวอย่างแบบมีเกณฑ์ (Criterion sampling) และจะใช้กระบวนการสัมภาษณ์จนกว่าข้อมูลจะอิ่มตัว (Data satiation) โดยใช้แบบสัมภาษณ์กึ่งโครงสร้าง (Semi-structured interview) ซึ่งกระบวนการสัมภาษณ์จะมีการวางแผนสัมภาษณ์ไว้ล่วงหน้าอย่างเป็นขั้นตอน

และมีข้อคำถามในการสัมภาษณ์แบบหลวม (Loosely structure) ข้อคำถามเหล่านี้จะสร้างขึ้นจากวัตถุประสงค์และขอบเขตเนื้อหาการวิจัย สำหรับเป้าหมายการสัมภาษณ์แบบกลุ่ม คือ การทำความเข้าใจรายละเอียดและมุมมองของประชาชนกลุ่มตัวอย่างที่อยู่ในพื้นที่โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ในลักษณะเก็บข้อมูลเป็นคำพูดคำต่อคำ (Verbatim) ซึ่งในงานวิจัยขั้นนี้มีผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key-informants) คือ

1. กลุ่มผู้นำกลุ่มทางสังคม ได้แก่ กลุ่มบุคคลที่เป็นผู้นำตามเกณฑ์ทางการเมือง ได้แก่ ผู้นำชุมชน (กำนัน , ผู้ใหญ่บ้าน) ตามหมู่บ้านต่าง ๆ ภายในตำบลทั้ง 7 หมู่ รองผู้ใหญ่บ้าน และกลุ่มอาชีพเสริม / กลุ่มสตรี (ทำการแปรรูปฝรั่ง อย่างน้ำฝรั่ง, ฝรั่งกวน, ฝรั่งหยี)

2. กลุ่มผู้ที่ไม่ได้ดำรงตำแหน่งทางสังคม แต่ต้องเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลทางด้านจิตใจและความเคารพนับถือภายในชุมชนหรือที่ผู้วิจัยเรียกกลุ่มคนดังกล่าวว่า “กลุ่มผู้นำทางธรรมชาติ” โดยยกกลุ่มคนดังกล่าว คือ ประชาชนดั้งเดิมภายในชุมชน ได้แก่ ผู้สูงอายุ ปราชญ์ชุมชน เป็นต้น ที่มีความรู้เกี่ยวกับชุมชนมาเป็นระยะยาวนาน

เมื่อผู้วิจัยเลือกวิธีการเก็บข้อมูลกลุ่มเป้าหมายได้แล้วนั้นผู้วิจัยจะใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบกลุ่ม (Group interview) ซึ่งเป็นกลยุทธ์ที่ใช้หลังการเลือกกลุ่มเป้าหมายแบบการเลือกตัวอย่างแบบมีเกณฑ์ (Criterion sampling) เพื่อใช้เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจากวิธีการสัมภาษณ์แบบกลุ่มนั้นช่วยให้การเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างสามารถทำได้ในระยะเวลาอันสั้นและสามารถเสนอผลการศึกษาได้ในเวลาอันจำกัด มีโครงสร้างที่ยืดหยุ่น และสามารถใช้กับกลุ่มตัวอย่างได้หลากหลายกลุ่มและหลากหลายรูปแบบ ตลอดจนแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทัศนคติ ที่ส่งผลต่อทัศนคติของชุมชนที่มีต่อโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง

หลังจากที่ผู้วิจัยสามารถเลือกกลุ่มตัวอย่างได้แล้วนั้นจะเข้าสู่ขั้นตอนสำหรับกระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ มีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. การเข้าสู่พื้นที่วิจัย มีแนวทางดังนี้

การเตรียมอุปกรณ์ ผู้วิจัยจะมีการเตรียมอุปกรณ์สำหรับช่วยเก็บข้อมูลเช่น การศึกษาในด้านของเนื้อหาและเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่จะศึกษา โดยผู้วิจัยได้ทำการศึกษาจากหลักการแนวคิด ทฤษฎี รวมทั้งผลงานด้านการศึกษาวิจัยทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหัวเรื่องที่กำลังศึกษาวิจัยอย่างละเอียดถี่ถ้วน โดยประกอบด้วยการศึกษาแนวคิดและหลักการที่สำคัญ อาทิ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทัศนคติ, ทฤษฎีและแนวคิดเกี่ยวกับความคิดและแนวคิด

และทฤษฎีวิจัยที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น โดยผู้วิจัยได้เริ่มทำการสำรวจพื้นที่ครั้งแรกระหว่างวันที่ 1 กรกฎาคม 2565 เป็นระยะเวลาทั้งสิ้น 14 วัน และอีกครั้งในวันที่ 15 กรกฎาคม 2565 เพื่อทำการสำรวจพื้นที่ วิถีชีวิตความเป็นอยู่พร้อมทั้งการดำเนินการทำวิจัย ว่าประชาชนส่วนใหญ่ภายในตำบลและในแต่ละกลุ่มมีการดำเนินชีวิตและการรับรู้ต่อโครงการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแตกต่างกันไปมากน้อยเพียงใด หลังจากนั้นผลจากการศึกษาเอกสารและการสำรวจพื้นที่ของตำบลหนองช้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยได้นำข้อมูลทั้งหมดที่ได้มาสังเคราะห์รวบรวมข้อมูลจากการศึกษาวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่เกี่ยวกับทัศนคติเป็นไปในทิศทางใดและส่งผลต่อการเกิดข้อเสนอแนะของคนในชุมชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงว่ามีลักษณะใด/อย่างไร เพื่อนำมากำหนดวัตถุประสงค์ในการศึกษาทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง โดยวิธีสัมภาษณ์เชิงลึกผ่าน “แบบสัมภาษณ์” โดยแบบสัมภาษณ์ที่ผู้วิจัยได้จัดทำ ประกอบด้วยแบบมีโครงสร้างจำนวน 2 ฉบับ และแบบสังเกต 1 ฉบับ นอกจากนี้ก็จะมีการนัดสถานที่สัมภาษณ์ตามความต้องการของผู้ให้ข้อมูล เตรียมอุปกรณ์อื่น ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้สัมภาษณ์ อาทิ น้ำดื่ม เป็นต้น

การแนะนำตัว ผู้วิจัยจะเริ่มมีการแนะนำตัวว่าเป็นใคร มาจากไหน มีจุดมุ่งหมายในการวิจัยคืออะไร รวมถึงอธิบายด้วยว่าทำไมถึงเลือกมาทำวิจัยในพื้นที่ดังกล่าว โดยบอกจุดประสงค์และผลที่ตามมาจากการวิจัยและเปิดโอกาสให้ผู้ให้ข้อมูลสามารถซักถามเพิ่มเติมในกรณีหากผู้ให้สัมภาษณ์ต้องการทราบในประเด็นหรือข้อสงสัย

2. การได้มาซึ่งข้อมูล มีแนวทางดังนี้

ผู้วิจัยจะทำการประสานกลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญทั้งหมด 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ดำรงตำแหน่งทางสังคม อาทิ ผู้นำชุมชน (กำนัน , ผู้ใหญ่บ้าน) รองผู้ใหญ่บ้าน และกลุ่มอาชีพเสริม / กลุ่มสตรี และกลุ่มผู้ที่ไม่ได้ดำรงตำแหน่งทางสังคม ได้แก่ ประชาชนดั้งเดิมภายในชุมชน (ผู้สูงอายุ ประชาชนชุมชน เป็นต้น) เพื่อนัดหมายวัน เวลา และสถานที่ในการสัมภาษณ์ โดยในการเดินทางไปพบบุคคลเหล่านี้ในชุมชน ผู้วิจัยจะรักษามาตรการในการป้องกันโรคติดเชื้อโควิด - 19 ตามที่กระทรวงสาธารณสุขกำหนด เช่น สวมหน้ากากอนามัยตลอดเวลาการสัมภาษณ์ข้อมูลและล้างมือด้วยเจลแอลกอฮอล์เสมอ

ระหว่างการสัมภาษณ์ ผู้วิจัยจะสังเกตพฤติกรรมของผู้ให้สัมภาษณ์เพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์เนื้อหาซึ่งจะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลขณะทำการสัมภาษณ์ของผู้ถูกสัมภาษณ์ไม่ว่าจะเป็นกิริยาท่าทาง การสื่อสาร อาทิ คำพูด น้ำเสียง การเล่าเรื่องตลอดจนการแสดงออกทางสีหน้าทางด้านความคิดและพฤติกรรมของผู้ถูกสัมภาษณ์ตลอดระยะเวลาการสัมภาษณ์ นอกจากนี้ก็อาจจะมีการ

บันทึกภาพ หรืออัดเทปเพื่อเป็นการบันทึกข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ผลอย่างละเอียด นอกเหนือจากพฤติกรรมที่แสดงออก แต่การบันทึกภาพ หรืออัดเทปจะต้องได้รับการอนุญาตจากผู้เข้าร่วมการให้สัมภาษณ์ก่อนถึงจะมีการบันทึกข้อมูลด้วยเครื่องมือต่าง ๆ ในขณะที่มีการสัมภาษณ์ได้

ค. การสังเกตการณ์ (Observation) การวิจัยครั้งนี้จะใช้การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Participant Observation) เพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์เนื้อหาซึ่งจะทำการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยขณะทำการสัมภาษณ์ของผู้ถูกสัมภาษณ์ไม่ว่าจะเป็นกิริยาท่าทาง การสื่อสาร อาทิ คำพูด น้ำเสียง การเล่าเรื่องตลอดจนการแสดงออกทางสีหน้าทางด้านความคิดและพฤติกรรมของผู้ถูกสัมภาษณ์ ตลอดระยะเวลาการสัมภาษณ์ นอกจากนั้นอาจจะมีการบันทึกภาพ หรืออัดเทปเพื่อเป็นการบันทึกข้อมูลเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ผลอย่างละเอียดนอกเหนือจากพฤติกรรมที่แสดงออก แต่การบันทึกภาพ หรืออัดเทปจะต้องได้รับการอนุญาตจากผู้เข้าร่วมการให้สัมภาษณ์ก่อนถึงจะมีการบันทึกข้อมูลด้วยเครื่องมือต่าง ๆ ในขณะที่มีการสัมภาษณ์ได้

การตรวจสอบข้อมูล การตรวจสอบข้อมูลข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้ คณะผู้วิจัยใช้วิธีการตรวจสอบข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อให้ข้อมูลมีความเที่ยงตรงและน่าเชื่อถือ การตรวจสอบข้อมูลเชิงคุณภาพผู้วิจัยจะใช้หลักการสามเส้า (Triangulation) โดยใช้วิธีการดังต่อไปนี้ (เอี่ยมพร หลินเจริญ, 2558, หน้า 4 - 5)

สำหรับการตรวจสอบข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อให้ข้อมูลมีความเที่ยงตรงและน่าเชื่อถือ การตรวจสอบข้อมูลเชิงคุณภาพผู้วิจัยจะใช้หลักการสามเส้า (Triangulation) โดยใช้วิธีการดังนี้ (เอี่ยมพร หลินเจริญ, 2558, หน้า 4-5)

(ก) การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data Triangulation) การตรวจสอบว่าข้อมูลที่ผู้วิจัยได้มาถูกต้องหรือไม่ โดยพิจารณาว่าข้อมูลแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับทัศนคติที่ได้มาจากแหล่งต่าง ๆ ว่าจะมีความสอดคล้องกันหรือไม่ เช่น สัมภาษณ์กลุ่มบุคคลที่ในประเด็นเดิมแต่ช่วงเวลาแตกต่างกันเพื่อพิจารณาความสอดคล้องของข้อมูลหรือเปรียบเทียบมุมมองของผู้เกี่ยวข้องกับการแสดงออกทางด้านทัศนคติที่มีต่อโครงการฯ หรือเปรียบเทียบคำสัมภาษณ์ในประเด็นเดียวกันแต่มาจากผู้ให้ข้อมูลหลายคน เป็นต้น

(ข) การตรวจสอบสามเส้าด้านวิธีการเก็บข้อมูล (Method triangulation) โดยการเปรียบเทียบข้อมูลที่ได้มาจากวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลหลายวิธีการที่แตกต่างกัน แล้วนำมาพิจารณาว่าข้อมูลที่ได้สอดคล้องกันหรือไม่ อาทิ การนำข้อมูลประเด็นเดียวกันซึ่งเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์แบบการสนทนากลุ่มเปรียบเทียบกับการแนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ศึกษาหลักอย่างแนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติเพื่อคุณลักษณะและความสอดคล้องของข้อมูล เป็นต้น

(ค) การตรวจสอบสามเส้าโดยการทบทวนข้อมูล (Reviews Triangulation) โดยให้บุคคลต่าง ๆ ที่ไม่ใช่ผู้ศึกษาวิจัยจะทำการทบทวนข้อค้นพบจากการวิเคราะห์ของผู้ศึกษาวิจัย ซึ่งบุคคลเหล่านั้นอาจเป็นบุคคลหรือผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับทัศนคติที่มีต่อโครงการฯ มานุษยวิทยา (Anthropological research)

การวิเคราะห์ข้อมูล เป็นการนำเอาข้อมูลที่ได้จากการค้นคว้าวิจัย มาจัดทำให้เป็นระบบ และหาความหมาย แยกแยะองค์ประกอบ รวมทั้งเชื่อมโยงหาความสัมพันธ์ของข้อมูล โดยอาศัยการวิเคราะห์แบบมานุษยวิทยาและเนื้อหา (Content analysis) ซึ่งมีกระบวนการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้ (ชาย โพธิ์สิตา, 2559)

(ก) การจัดระเบียบข้อมูล (Data organizing) เป็นกระบวนการจัดการด้วยกรรมวิธีต่าง ๆ เพื่อให้ข้อมูลเป็นระเบียบ ทั้งในทางกายภาพจากการสัมภาษณ์ชุมชนและในเชิงเนื้อหา เพื่อเป็นพื้นฐานในการนำเสนอข้อมูลอย่างเป็นระบบในขั้นตอนต่อไป

(ข) การแสดงข้อมูล (Data display) เป็นกระบวนการนำเสนอข้อมูล ผ่านการนำเสนอในรูปแบบการพรรณนาซึ่งเกิดขึ้นจากการเชื่อมโยงข้อมูลเข้าด้วยกัน ตามด้วยแบบการวิเคราะห์เพื่อบ่งบอกเรื่องราวหรือรายละเอียดของสิ่งที่ศึกษาตามความหมายที่ข้อมูลแสดงออกมา

(ค) การหาข้อสรุป การตีความและการตรวจสอบความถูกต้องตรงประเด็นของผลการวิจัย (Conclusion, Interpretation and Verification) เป็นกระบวนการหาข้อสรุปและการตีความหมายของผลการศึกษาเพื่อให้ได้มาซึ่งข้อค้นพบการวิจัย รวมถึงการตรวจสอบว่าข้อสรุปหรือความหมายที่ได้ นั้นมีความถูกต้องตรงประเด็น/วัตถุประสงค์ที่ศึกษาและน่าเชื่อถือเพียงใด เพื่อให้ข้อสรุปและสิ่งที่ตีออกมาอาจจะอยู่ในรูปแบบคำอธิบาย ตัวแบบการวิเคราะห์และแนวคิดทฤษฎี

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาเรื่อง ทศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี แบ่งหัวข้อการวิเคราะห์ข้อมูลตามวัตถุประสงค์ดังนี้

1. ทศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

2. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะของชุมชนตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ที่เกิดขึ้นต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง

ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยเทคนิคการวิจัยเชิงผสม มาปรับใช้ซึ่งเป็นการรวมเอาข้อดีของวิจัยเชิงปริมาณ ได้แก่ การวิจัยเชิงสำรวจ จากการตอบแบบสอบถามจำนวน 382 ชุด ของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี และเชิงคุณภาพ ได้แก่ การวิจัยเอกสาร การสัมภาษณ์ เข้าด้วยกันเพื่อให้ได้ผลการวิจัยที่สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น โดยผู้วิจัยได้ดำเนินการทำวิจัยเชิงปริมาณก่อน เพื่อให้ได้ข้อมูลเชิงโครงสร้างที่เป็นภาพกว้าง และทราบถึงความสัมพันธ์ของแต่ละตัวแปรต้นที่มีต่อตัวแปรตาม จากนั้นจึงนำเอาข้อมูลที่ได้ไปขยายผลในเชิงลึกด้วยการการทำวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อให้ได้ข้อมูลที่นำเชื่อถือและมีน้ำหนักมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้จะนำเสนอการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อตอบคำถามงานวิจัยหลักตามวัตถุประสงค์ในการศึกษาออกเป็น 2 ประเด็นหลัก ได้ดังนี้

1. ทศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี สามารถจำแนกเป็น 3 ส่วนดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ทศนคติของประชาชนตำบลหนองข้างคอกที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อันประกอบไปด้วยด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมและวัฒนธรรม และด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง

2. ข้อเสนอแนะของชุมชนตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีที่เกิดขึ้นต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง

สำหรับสัญลักษณ์ที่ใช้ในการนำเสนอผลการวิเคราะห์ในบทนี้มีความหมายดังต่อไปนี้

\bar{X}	หมายถึง	ค่าเฉลี่ยเลขคณิตของข้อมูลที่ได้จากกลุ่มตัวอย่าง
SD	หมายถึง	ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของข้อมูลที่ได้จากกลุ่มตัวอย่าง
N	หมายถึง	จำนวนของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิเคราะห์

ทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

ส่วนที่ 1 ข้อมูลสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล ในการแจกแจงความถี่และค่าร้อยละ จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้บุคคลโดยเฉลี่ย และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน ตารางที่ 3 ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	148	38.7
หญิง	234	61.3
รวม	382	100.0

จากตารางที่ 3 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ ของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี จำนวน 382 ชุด ส่วนใหญ่พบว่าเป็นเพศหญิง จำนวน 234 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 61.3 และเพศชาย 148 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 38.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 4 ร้อยละของผู้ตอบสอบถามจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
18 ปีบริบูรณ์	5	1.8
19 – 35 ปี	139	36.3
36 – 52 ปี	114	29.7
53 – 69 ปี	97	25.6
70 – 86 ปี	27	6.6
รวม	382	100.0

*หมายเหตุ : ลำดับชั้นในการแสดงข้อมูลของผู้ตอบสอบถามจำแนกตามอายุนั้นหาได้จากสูตรกำหนดช่วงอายุ คำนวณดังนี้ (วิเชียร เกตุสิงห์. 2538 : 8 – 11) จากการศึกษาพบว่าอายุเป็นการคำนวณที่ต้องอาศัยหลักการจำนวนเต็ม ดังนั้นลำดับที่หารผลรวมของความกว้างอัตราภาพชั้นแล้วได้จำนวนเต็ม คือ 4 ดังนั้นความกว้างของอัตราภาพชั้นที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้จึงเท่ากับ 17

จากตารางที่ 4 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอายุของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี จำนวน 382 ชุด ส่วนใหญ่พบว่า ส่วนมากอยู่ในช่วงอายุ 19 – 35 ปี จำนวน 139 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 36.3 รองลงมา คือ ช่วงอายุ 36 – 52 ปี คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 29.7, ช่วงอายุ 53 – 69 ปี คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 25.6, ช่วงอายุ 70 – 86 ปี คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 6.6 และช่วงอายุ 18 ปีบริบูรณ์ คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 1.8 พบว่าช่วงอายุของผู้ตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มวัยผู้ใหญ่ตอนต้นหรือวัยหนุ่มสาว (young adult)

ตารางที่ 5 ร้อยละของผู้ตอบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	121	31.7
มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.1 - ม.3)	36	9.4
มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4 - ม.6)	23	6.0
ปวช.	73	19.1
ปวส.	40	10.5
ปริญญาตรี	86	22.5
สูงกว่าปริญญาตรี	3	0.8
รวม	382	100.0

จากตารางที่ 5 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามระดับการศึกษาของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี จำนวน 382 ชุด ส่วนใหญ่พบว่ามีการศึกษาาระดับประถมศึกษา จำนวน 121 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 31.7 การศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 86 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 22.5 การศึกษาระดับปวช. จำนวน 73 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 19.1 การศึกษาระดับปวส. จำนวน 40 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 10.5 การศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น (ม.1 - ม.3) จำนวน 36 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 9.4 การศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.4 - ม.6) จำนวน 23 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 6.0 และการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 3 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 0.8 ตามลำดับ

ตารางที่ 6 ร้อยละของผู้ตอบสอบถามจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
นักเรียน/นักศึกษา	30	7.9
เจ้าของธุรกิจ/อาชีพอิสระ	32	8.4
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	2	0.5
พนักงานบริษัทเอกชน/พนักงานโรงงาน	50	13.1
หมอ/พยาบาล/นักสาธารณสุข/เภสัชกร	1	0.3
ตำรวจ/ทหาร	3	0.8
ผู้นำทางชุมชน (กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน/ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน เป็นต้น)	22	5.8
พนักงาน/เจ้าหน้าที่ อบต.	10	2.6
เจ้าหน้าที่สถานีรถไฟ	5	1.3
ผู้นำกลุ่มวิสาหกิจชุมชน/สมาชิกกลุ่มสตรี	5	1.3
วิศวกร	1	0.3
ครู/อาจารย์มหาวิทยาลัย	16	4.2
ทนายความ	2	.5
รับจ้างทั่วไป	77	20.2
เกษตรกร/ชาวสวนฝรั่ง	52	13.6
พ่อค้า/แม่ค้า	52	13.6
ช่าง (อาทิ ช่างไม้ ช่างซ่อมรถ ช่างทำผม ช่างประปา เป็นต้น)	9	2.4
พนักงานขับรถโดยสาร/วินมอเตอร์ไซด์	3	0.8
อื่นๆ	10	2.6
รวม	382	100.0

จากตารางที่ 6 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามอาชีพ ของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี จำนวน 382 ชุด ส่วนใหญ่พบว่า มีอาชีพรับจ้าง จำนวน 77 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 20.2 เกษตรกร/ชาวสวนฝรั่งและพ่อค้า/แม่ค้า จำนวน 52 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 13.6 พนักงานบริษัทเอกชน/พนักงานโรงงาน จำนวน 50 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 13.1 เจ้าของธุรกิจ/อาชีพอิสระ จำนวน 32 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 8.4 นักเรียน/นักศึกษา จำนวน 30 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 7.9 ผู้นำทางชุมชน (กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน/ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน เป็นต้น) จำนวน 22 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 5.8 ครู/อาจารย์มหาวิทยาลัย จำนวน 16 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 4.2 พนักงาน/เจ้าหน้าที่ อบต. และอื่น ๆ (ข้าราชการประจำจำนวน 2 คน และแม่บ้านจำนวน 8 คน)จำนวน 10 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 2.6 ช่าง (อาทิ ช่างไม้ ช่างซ่อมรถ ช่างทำผม ช่างประปา เป็นต้น) จำนวน 9 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 2.4 เจ้าหน้าที่สถานีรถไฟ และผู้นำกลุ่มวิสาหกิจชุมชน/สมาชิกกลุ่มสตรี จำนวน 5 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 1.3 ตำรวจ/ทหาร และพนักงานขับรถโดยสาร/วินมอเตอร์ไซด์ จำนวน 3 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 0.8 พนักงานรัฐวิสาหกิจ และนายความ จำนวน 2 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 0.5 และหมอ/พยาบาล/นักสาธารณสุข/เภสัชกรและวิศวกร จำนวน 1 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 0.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 7 ร้อยละของผู้ตอบสอบถามจำแนกตามรายได้บุคคลโดยเฉลี่ย

รายได้บุคคลโดยเฉลี่ย	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 10,000 บาท	50	13.1
10,000 – 20,000 บาท	257	67.3
20,001 – 30,000 บาท	67	17.5
30,001 – 40,000 บาท	1	0.3
50,001 บาทขึ้นไป	7	1.8
รวม	382	100.0

จากตารางที่ 7 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามรายได้บุคคลโดยเฉลี่ยของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี จำนวน 382 ชุด ส่วนใหญ่พบว่ามีรายได้ 10,000 – 20,000 บาท จำนวน 257 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 67.3 รายได้ 20,001 – 30,000 บาท จำนวน 67 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 17.5 รายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท จำนวน 50 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 13.1 รายได้ 50,001 บาทขึ้นไป จำนวน 7 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 1.8 และรายได้ 30,001 – 40,000 บาท จำนวน 1 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 0.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 8 ร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถามจำแนกตามสถานภาพทางสังคม

สถานภาพทางสังคม	จำนวน	ร้อยละ
โสด	143	37.4
สมรส	211	55.2
หย่า	28	7.3
รวม	382	100.0

จากตารางที่ 8 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามสถานภาพทางสังคมของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี จำนวน 382 ชุด ส่วนใหญ่พบว่ามีสถานภาพสมรส จำนวน 211 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 55.2 สถานภาพโสด จำนวน 143 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 37.4 และ สถานภาพหย่า จำนวน 28 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 7.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 9 ร้อยละของผู้ตอบสอบถามจำแนกตามระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน

ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน	จำนวน	ร้อยละ
1 – 10 ปี	64	16.8
11 – 20 ปี	82	21.5
21 – 30 ปี	44	11.5
31- 40 ปี	18	4.7
40 ปีขึ้นไป	174	45.5
รวม	382	100.0

จากตารางที่ 9 พบว่า ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถานภาพทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชนของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี จำนวน 382 ชุด ส่วนใหญ่พบว่ามีระยะเวลาที่อาศัยอยู่ 40 ปีขึ้นไป จำนวน 174 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 45.5 ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ 11 – 20 ปี จำนวน 82 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 21.5 ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ 1 – 10 ปี จำนวน 64 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 16.8 ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ 21 – 30 ปี จำนวน 44 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 11.5 และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ 31- 40 ปี จำนวน 18 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 4.7 ตามลำดับ

**ส่วนที่ 2 ทักษะคติของประชาชนตำบลหนองข้างคอกที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้
ความเร็วสูง อันประกอบไปด้วยด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคมและวัฒนธรรม และด้านทรัพยากร และ
สิ่งแวดล้อม**

การศึกษาระดับของปัจจัยที่มีผลต่อทัศนคติของประชาชนตำบลหนองข้างคอกที่มีต่อ
โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง ด้วยแบบสอบถามจำนวน 382 ชุด
ดังรายละเอียดตามตาราง ดังนี้

ตารางที่ 10 ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของทัศนคติของประชาชนต่อ
โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง ด้านเศรษฐกิจ

ทัศนคติของ ประชาชนต่อ โครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ					\bar{x}	SD	เกณฑ์ การ ประเมิน
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
1.โครงการ ก่อสร้างเส้นทาง รถไฟฟ้ความเร็ว สูง ทำให้เกิดการ จ้างงานภายใน ชุมชน	-	11 (2.9%)	26 (6.8%)	253 (66.2%)	92 (24.1%)	4.12	0.642	เห็นด้วย
2.โครงการ ก่อสร้างเส้นทาง รถไฟฟ้ความเร็ว สูง ทำให้เกิดการ ขยายตัวทาง เศรษฐกิจ	-	9 (2.4%)	31 (8.1%)	255 (66.8%)	87 (22.8%)	4.10	0.628	เห็นด้วย
3.โครงการ ก่อสร้างเส้นทาง รถไฟฟ้ความเร็ว สูง ทำให้เกิดการ ขยายตัวของ โรงงงาน อุตสาหกรรม	1 (0.3%)	25 (6.5%)	79 (20.7%)	197 (51.6%)	80 (20.9%)	3.86	0.828	เห็นด้วย

ตารางที่ 10 (ต่อ)

ทัศนคติของ ประชาชนต่อ โครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ					\bar{x}	SD	เกณฑ์ การ ประเมิน
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
4.เศรษฐกิจของ ชุมชนมีการ ขยายตัวจาก โครงการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟฟ้า ความเร็วสูง ส่งผล ให้มีแรงงาน ต่างด้าวเข้ามา จน ทำให้เกิดการแย่ง งานกันทำ	1 (0.3%)	43 (11.3%)	63 (16.5%)	198 (51.8%)	77 (20.2%)	2.20	0.802	เห็นด้วย
5.การก่อสร้าง โครงการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟฟ้า ความเร็วสูง ทำให้ อาชีพภายใน ชุมชนเกิดการ เปลี่ยนแปลง ทางด้านอาชีพ การเปลี่ยนงาน การเข้ามาทำงาน ใน นิคม อุตสาหกรรม	-	37 (9.7%)	61 (16.0%)	200 (52.4%)	84 (22.0%)	3.87	0.867	เห็นด้วย
6.การก่อสร้าง โครงการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟฟ้า ความเร็วสูง ทำให้ เกิดการสูญเสีย พื้นที่ในการ ประกอบอาชีพ	-	13 (3.4%)	35 (16.0%)	206 (53.9%)	128 (33.5%)	1.82	0.532	เห็นด้วย

ตารางที่ 10 (ต่อ)

ทัศนคติของ ประชาชนต่อ โครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ					\bar{x}	SD	เกณฑ์ การ ประเมิน ประเมิณ
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
7. การก่อสร้าง โครงการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟฟ้า ความเร็วสูง มี ผลกระทบต่อ ทรัพย์สินของ ประชาชนในพื้นที่ อย่าง สิ่งของ เครื่องใช้ , อาคาร บ้านเรือนของ ประชาชนที่อยู่ใน บริเวณการก่อสร้าง โครงการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟฟ้า ความเร็วสูง	-	22 (5.8%)	48 (12.6%)	207 (54.2%)	105 (27.5%)	1.97	0.630	เห็นด้วย
8. การก่อสร้าง โครงการฯความเร็ว สูง ทำให้ราคาที่ดิน อ า ค า ร อสังหาริมทรัพย์ ภายในชุมชนมีราคา เพิ่มสูงขึ้น	-	11 (2.9%)	19 (5.0%)	204 (53.4%)	148 (38.7%)	4.28	0.689	เห็นด้วย

ตารางที่ 10 (ต่อ)

ทัศนคติของ ประชาชนต่อ โครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ					\bar{x}	SD	เกณฑ์ การ ประเมิน ประเมิณ
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
9. การก่อสร้าง โครงการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟฟ้า ความเร็วสูง มีการ ไหลเข้ามาของแหล่ง เงินทุนทั้งในและ ต่างประเทศภายใน ชุมชน	-	16 (4.2%)	96 (25.1%)	197 (51.6%)	73 (19.1%)	3.86	0.769	เห็นด้วย
10. การก่อสร้าง โครงการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟฟ้า ความเร็วสูง ทำให้ ชุมชนมีรายได้เพิ่ม มากขึ้น	-	12 (3.1%)	38 (9.9%)	248 (64.9%)	84 (22.0%)	4.06	0.665	เห็นด้วย
11. การก่อสร้าง โครงการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟฟ้า ความเร็วสูง ทำให้ ชุมชนช่องทางของ การกระจายสินค้า ชุมชนและ มีผู้แทน จำหน่ายในพื้นที่ ต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น	-	17 (4.5%)	100 (26.2%)	183 (47.9%)	82 (21.5%)	3.86	0.798	เห็นด้วย

ตารางที่ 10 (ต่อ)

ทัศนคติของ ประชาชนต่อ โครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ					\bar{x}	SD	เกณฑ์ การ ประเมิน ประเมิณ
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
12.การก่อสร้าง โครงการฯ ทำให้ ประชาชนภายใน ชุมชนเกิดการ สูญเสียพื้นที่ในการ ประกอบอาชีพอย่าง ที่ดิน แหล่งน้ำ เนื่องจากการขาย ที่ดินที่มีราคาสูงขึ้น	-	11 (2.9%)	24 (6.3%)	231 (60.5%)	116 (30.4%)	1.82	0.448	เห็นด้วย
13.ในภาพรวมท่าน คิดว่าเมื่อโครงการ ก่อสร้างเส้นทาง รถไฟฟ้าความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้น แล้ว จะสามารถทำ ให้ชุมชนเกิดการ พัฒนาทางเศรษฐกิจ ได้ เนื่องจากตำบล หนองช้างคอกเป็น เพียงเส้นทางผ่าน ไม่ใช่จุดจอด รถไฟฟ้าความเร็วสูง	-	9 (2.4%)	36 (9.4%)	231 (60.5%)	106 (27.7%)	4.14	0.670	เห็นด้วย

จากตารางที่ 10 ระดับของทัศนคติของประชาชนกลุ่มตัวอย่างด้านเศรษฐกิจ พบว่าทัศนคติของประชาชนที่มีต่อโครงการด้านเศรษฐกิจนั้นมีทั้งทัศนคติเชิงบวกและเชิงลบ เมื่อพิจารณาตามประเด็นต่าง ๆ แสดงให้เห็นว่าประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเชิงบวกต่อโครงการในประเด็นของการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ทำให้ราคาที่ดิน อาคารและอสังหาริมทรัพย์ภายในชุมชนมีราคาเพิ่มสูงขึ้น ($\bar{x} = 4.28$, $SD = 0.689$) มาเป็นอันดับแรกทางด้านเศรษฐกิจ รองลงมาคือ ในภาพรวมท่านคิดว่าเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว จะสามารถทำให้ชุมชนเกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจได้ เนื่องจากตำบลหนองข้างคอกเป็นเพียงเส้นทางผ่านไม่ใช่จุดจอดรถไฟความเร็วสูง ($\bar{x} = 4.14$, $SD = 0.670$) อันดับที่ 3 คือ โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ทำให้เกิดการจ้างงานภายในชุมชน ($\bar{x} = 4.12$, $SD = 0.642$), อันดับที่ 4 คือ โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ($\bar{x} = 4.10$, $SD = 0.628$), อันดับที่ 5 คือ การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ทำให้ชุมชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้น ($\bar{x} = 4.06$, $SD = 0.665$), อันดับที่ 6 คือ การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ทำให้อาชีพภายในชุมชนเกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านอาชีพ การเปลี่ยนงาน การเข้ามาทำงานในนิคมอุตสาหกรรม ($\bar{x} = 3.87$, $SD = 0.867$) และ อันดับที่ 7 คือ โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ทำให้เกิดการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม ตลอดจนมีการไหลเข้ามาของแหล่งเงินทุนทั้งในและต่างประเทศภายในชุมชน และทำให้ชุมชนช่องทางของการกระจายสินค้าชุมชนและมีผู้แทนจำหน่ายในพื้นที่ต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ($\bar{x} = 3.86$, $SD = 0.769$) ส่วนทัศนคติเชิงลบประชาชนส่วนใหญ่มองว่า การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ทำให้เกิดการสูญเสียพื้นที่ในการประกอบอาชีพและการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ทำให้ประชาชนภายในชุมชนเกิดการสูญเสียพื้นที่ในการประกอบอาชีพอย่าง ที่ดิน แหล่งน้ำ เนื่องจากการขายที่ดินที่มีราคาสูงขึ้น ($\bar{x} = 1.82$, $SD = 0.448$) รองลงมาคือ การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง มีผลกระทบต่อทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่อย่าง สิ่งของเครื่องใช้ , อาคาร บ้านเรือนของประชาชนที่อยู่ในบริเวณการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ($\bar{x} = 1.97$, $SD = 0.630$) และอันดับ 3 สุดท้าย คือ เศรษฐกิจของชุมชนมีการขยายตัวจากโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ส่งผลทำให้มีแรงงานต่างด้าวเข้ามา จนทำให้เกิดการแย่งงานกันทำ ($\bar{x} = 2.20$, $SD = 0.630$) โดยทุกประเด็นในด้านเศรษฐกิจนั้นประชาชนตำบลหนองข้างคอกแสดงให้เห็นว่าทุกเรื่องในด้านเศรษฐกิจประชาชนส่วนใหญ่ให้ระดับความสำคัญของประเด็นนี้อยู่ในระดับเห็นด้วยถึงแม้ว่าในบางประเด็นของการศึกษาจะแสดงถึงทัศนคติทางด้านลบ แต่ในภาพรวมพบว่าทัศนคติที่ประชาชนมีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสามารถสร้างประโยชน์ต่อชุมชนได้

ตารางที่ 11 ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของทัศนคติของประชาชนต่อ
โครงการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ด้านสังคม

ทัศนคติของ ประชาชนต่อ โครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ					\bar{x}	SD	เกณฑ์ การ ประเมิน
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่ เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
14.ระยะเวลาของ การก่อสร้าง โครงการฯ ความตั้ง ของเสียงอัน เนื่องมาจากการ ก่อสร้าง ส่งผล กระทบต่อการ ติดต่อสื่อสารกับ เพื่อนบ้าน	-	46 (12.0%)	58 (15.2%)	220 (57.6%)	58 (15.2%)	2.24	0.727	เห็นด้วย
15.การก่อสร้าง โครงการฯ ส่งผลให้ คนในพื้นที่มีการย้าย ถิ่นฐานไปอยู่ที่อื่น	-	66 (17.3%)	173 (45.3%)	102 (26.7%)	41 (10.7%)	2.69	0.774	ไม่แน่ใจ
16.ระยะเวลาการ ก่อสร้างโครงการฯ อาจจะส่งผลให้การ เดินทางของบ้านไม่ สะดวก	-	45 (11.8%)	69 (18.1%)	225 (58.9%)	43 (11.3%)	2.30	0.672	เห็นด้วย
17.ในระยะเวลาการ ก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดปัญหา อาชญากรรมภายใน ชุมชนเพิ่มสูงขึ้น	-	86 (22.5%)	116 (30.4%)	144 (37.8%)	35 (9.2%)	2.66	0.875	ไม่แน่ใจ

ตารางที่ 11 (ต่อ)

ทัศนคติของ ประชาชนต่อ โครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ					\bar{x}	SD	เกณฑ์ การ ประเมิน ประเมิณ
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
18.ในระยะเวลาการ ก่อสร้างโครงการฯ อาจจะทำให้ คุณภาพชีวิตของ ประชาชนเกิดความ ไม่ปลอดภัย เนื่องจากอุบัติเหตุ ระหว่างก่อสร้าง	-	44 (11.5%)	65 (17.0%)	229 (59.9%)	44 (11.5%)	2.29	0.665	เห็นด้วย
19.ในอนาคตเมื่อ การก่อสร้าง โครงการฯ แล้วเสร็จ จะทำให้ชุมชนเกิด ความแออัดเพิ่มมาก ขึ้น	-	25 (6.5%)	76 (19.9%)	234 (61.3%)	47 (12.3%)	2.21	0.541	เห็นด้วย
20.ในอนาคตเมื่อ การก่อสร้าง โครงการฯ แล้วเสร็จ จะทำให้ผู้คนใน ชุมชนเกิดองค์ ความรู้ใหม่ ๆ ตลอดจนการเรียนรู้ ทักษะเพิ่มเติมของ ผู้คนในชุมชน หรือ การเกิดเทคโนโลยี ใหม่ ๆ เป็นต้น	-	13 (3.4%)	42 (11.0%)	236 (61.8%)	91 (23.8%)	3.80	0.669	เห็นด้วย

ตารางที่ 11 (ต่อ)

ทัศนคติของ ประชาชนต่อ โครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ					\bar{x}	SD	เกณฑ์ การ ประเมิน ประเมิณ
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
21.เมื่อโครงการฯ ดำเนินการเสร็จสิ้น แล้ว จะทำให้เกิด การเข้ามาของนัก ลงทุนต่างถิ่นภายใน ชุมชนเพิ่มมากขึ้น	-	21 (5.5%)	112 (29.3%)	207 (54.2%)	42 (11.0%)	3.71	0.734	เห็นด้วย
22.เมื่อโครงการฯ ดำเนินการเสร็จสิ้น แล้ว จะทำให้เกิด ความหลากหลาย ทางสังคมและเชื้อ ชาติภายในชุมชน เพิ่มมากขึ้น	-	42 (11.0%)	14 (5.5%)	266 (54.2%)	60 (29.3%)	3.88	0.633	เห็นด้วย
23.ภาพรวมท่านคิด ว่าเมื่อโครงการ ก่อสร้างเส้นทาง รถไฟฟ้าความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้น แล้ว อาจจะทำให้ ชุมชนเกิด ความ หลากหลายทาง สังคม	-	15 (3.9%)	56 (14.7%)	270 (70.7%)	41 (10.7%)	3.88	0.631	เห็นด้วย

จากตารางที่ 11 ระดับของทัศนคติของประชาชนกลุ่มตัวอย่างด้านสังคม พบว่าทัศนคติของประชาชนที่มีต่อโครงการฯ ด้านด้านสังคมนั้นมีทั้งทัศนคติเชิงบวกและเชิงลบ เมื่อพิจารณาตามประเด็นต่าง ๆ แสดงให้เห็นว่าประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเชิงบวกต่อโครงการในประเด็นของการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง เมื่อดำเนินการสร้างแล้วเสร็จนั้นจะทำให้เกิดความหลากหลายทางสังคมและเชื้อชาติภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น และในอนาคตถ้าโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จประชาชนส่วนใหญ่ต่างก็มองว่าอาจจะส่งผลทำให้ภาพรวมทางสังคมภายในชุมชนเกิดความหลากหลายทางสังคม ($\bar{x} = 3.88$, $SD = 0.633$) มาเป็นอันดับแรกทางด้านสังคม รองลงมาคือ ในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงแล้วเสร็จ จะทำให้ผู้คนในชุมชนเกิดองค์ความรู้ใหม่ ๆ ตลอดจนการเรียนรู้ทักษะเพิ่มเติมของผู้คนในชุมชน หรือการเกิดเทคโนโลยีใหม่ ๆ เป็นต้น ($\bar{x} = 3.80$, $SD = 0.669$), อันดับที่ 4 เมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว จะทำให้เกิดการเข้ามาของนักลงทุนต่างถิ่นภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น ($\bar{x} = 3.71$, $SD = 0.816$) ส่วนทัศนคติเชิงลบประชาชนส่วนใหญ่มองว่าในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงแล้วเสร็จ จะทำให้ชุมชนเกิดความแออัดเพิ่มมากขึ้น ($\bar{x} = 2.21$, $SD = 0.541$) , รองลงมาคือ ระยะเวลาของการก่อสร้างโครงการฯ ความดังของเสียงอันเนื่องมาจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อการติดต่อสื่อสารกับเพื่อนบ้าน ($\bar{x} = 2.24$, $SD = 0.727$), อันดับที่ 3 คือ ในระยะเวลาการก่อสร้างโครงการฯ อาจจะทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนเกิดความไม่ปลอดภัยเนื่องจากอุบัติเหตุระหว่างก่อสร้าง ($\bar{x} = 2.29$, $SD = 0.665$), อันดับที่ 4 คือ ในระยะเวลาการก่อสร้างโครงการฯ อาจจะทำให้การเดินทางของบ้านไม่สะดวก ($\bar{x} = 2.30$, $SD = 0.672$), อันดับที่ 5 คือ ในระยะเวลาการก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรมภายในชุมชนเพิ่มสูงขึ้น ($\bar{x} = 2.66$, $SD = 0.875$) และอันดับที่ 6 คือ การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลให้คนในพื้นที่มีการย้ายถิ่นฐานไปอยู่ที่อื่น ($\bar{x} = 2.69$, $SD = 0.774$) โดยทุกประเด็นในด้านสังคมนั้นประชาชนตำบลหนองข้างคอกแสดงให้เห็นว่าทุกเรื่องในด้านสังคมประชาชนส่วนใหญ่ให้ระดับความสำคัญของประเด็นนี้อยู่ในระดับเห็นด้วยที่ว่าทัศนคติต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงนั้นถึงแม้จะมีทั้งปัจจัยที่สร้างผลกระทบในบ้างแก่ชุมชนแต่ในทางกลับกันก็สามารถสร้างข้อดี อาทิ การทำให้ผู้คนในชุมชนเกิดองค์ความรู้ใหม่ ๆ ตลอดจนการเรียนรู้ทักษะเพิ่มเติมของผู้คนในชุมชน หรือการเกิดเทคโนโลยีใหม่ ๆ และทำให้เกิดการเข้ามาของนักลงทุนต่างถิ่นภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้นให้กับชุมชนได้เช่นเดียวกัน

ตารางที่ 12 ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของทัศนคติของประชาชนต่อ
โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม

ทัศนคติของ ประชาชนต่อ โครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ					\bar{x}	SD	เกณฑ์ การ ประเมิน
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
24. ในระยะเวลาการ ก่อสร้างเส้นทาง รถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจทำให้เกิด มลพิษทางอากาศ อย่าง ฝุ่นละอองที่ กระจายอยู่ทั่วพื้นที่	3 (0.8%)	173 (45.3%)	14 (3.7%)	172 (45.0%)	20 (5.2%)	2.91	1.137	ไม่แน่ใจ
25. ในระยะเวลาการ ก่อสร้างเส้นทาง รถไฟฟ้าความเร็วสูง จะทำให้เกิดปริมาณ ขยะมูลฝอยภายใน ชุมชนเพิ่มมากขึ้น จากการก่อสร้าง และแรงงานต่างถิ่น	2 (0.5%)	154 (40.3%)	26 (6.8%)	184 (48.2%)	16 (4.2%)	2.85	1.050	ไม่แน่ใจ
26. ในระยะเวลาการ ก่อสร้างเส้นทาง รถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้มีเศษ ดินจากการก่อสร้าง ไปอุดตันท่อระบาย น้ำ จนทำให้เกิดน้ำ ท่วมขังภายในชุมชน	2 (0.5%)	170 (44.5%)	81 (21.2%)	116 (30.4%)	13 (3.4%)	3.08	0.899	ไม่แน่ใจ

ตารางที่ 12 (ต่อ)

ทัศนคติของประชาชน ต่อโครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ					\bar{x}	SD	เกณฑ์ การ ประเมิน
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
27.ในระยะเวลาการ ก่อสร้างเส้นทาง รถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้เกิดมลพิษ ทางน้ำ ทำให้เกิดน้ำ เน่าเสีย	2 (0.5%)	182 (47.6%)	86 (22.5%)	100 (26.2%)	12 (3.1%)	3.16	0.858	ไม่แน่ใจ
28.ในอนาคตเมื่อการ ก่อสร้างโครงการ ก่อสร้างเส้นทาง รถไฟฟ้าความเร็วสูง แล้วเสร็จ อาจจะทำให้ เกิดมลพิษ ความ สิ้น สะเทือน จน คุณภาพชีวิตตลอดจน ทรัพย์สินของ ประชาชนภายใน ชุมชน เกิด ความ เสียหาย	2 (0.5%)	120 (31.4%)	60 (15.7%)	186 (48.7%)	14 (3.7%)	2.76	0.913	ไม่แน่ใจ
29.ในอนาคตเมื่อการ ก่อสร้างโครงการ ก่อสร้างเส้นทาง รถไฟฟ้าความเร็วสูง แล้วเสร็จ อาจจะทำให้ ชุมชน เกิด ความ หลากหลายทาง ทรัพยากรและพันธุ์พืช อาทิ สายฝรั่ง เป็นต้น	2 (0.5%)	87 (22.8%)	71 (18.6%)	210 (55.0%)	12 (3.1%)	3.37	0.887	ไม่แน่ใจ

ตารางที่ 12 (ต่อ)

ทัศนคติของ ประชาชนต่อ โครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ					\bar{x}	SD	เกณฑ์ การ ประเมิน
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่ เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง			
30.เมื่อโครงการ ก่อสร้างฯ ดำเนินการ เสร็จสิ้นแล้ว อาจจะ ทำให้เกิดมลพิษทาง กลิ่นจากขยะมูลฝอย ภายในชุมชนเพิ่มมาก ขึ้น	2 (0.5%)	104 (27.2%)	37 (9.7%)	222 (58.1%)	17 (4.5%)	2.61	0.902	ไม่แน่ใจ
31.เมื่อโครงการ ก่อสร้างฯ ดำเนินการ เสร็จสิ้นแล้ว อาจจะ ทำให้พื้นที่สีเขียว ภายในชุมชนลดลง	2 (0.5%)	55 (14.4%)	25 (6.5%)	245 (64.1%)	55 (14.4%)	2.23	0.782	เห็นด้วย
32.ในภาพรวมท่าน คิดว่าเมื่อโครงการฯ ดำเนินการเสร็จสิ้น แล้ว อาจจะทำให้ ชุมชนเกิดปัญหา สิ่งแวดล้อมต่อชุมชน อย่างจำนวนขยะ ฝุ่น น้ำเสียที่เพิ่มมากขึ้น	2 (0.5%)	106 (27.7%)	86 (22.5%)	170 (44.5%)	18 (4.7%)	2.75	0.869	ไม่แน่ใจ

จากตารางที่ 12 ระดับของทัศนคติของประชาชนกลุ่มตัวอย่างด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม พบว่า ทัศนคติของประชาชนที่มีต่อโครงการฯด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมนั้นมีทั้งทัศนคติเชิงบวกและเชิงลบ เมื่อพิจารณาตามประเด็นต่าง ๆ แสดงให้เห็นว่าประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเชิงบวกต่อโครงการในประเด็นของในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงแล้วเสร็จ อาจจะทำให้ชุมชนเกิดความหลากหลายทางทรัพยากรและพันธุ์พืช อาทิ สายฝรั่ง เป็นต้น ($\bar{x} = 3.37$, $SD = 0.887$) มาเป็นอันดับแรกทางด้านสังคม โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วย 210 (55.0%) คน จาก 382 คน แต่เนื่องจากมีอีกหลายคนมองไปในทิศทางอื่น จึงส่งผลให้ในภาพรวมของปัจจัยในข้อนี้อยู่ในระดับไม่แน่ใจ ส่วนทัศนคติเชิงลบประชาชนส่วนใหญ่มองว่าเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้พื้นที่สีเขียวภายในชุมชนลดลง ($\bar{x} = 2.23$, $SD = 0.782$) รองลงมาคือ เมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางกลิ่นจากขยะมูลฝอยภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น ($\bar{x} = 2.61$, $SD = 0.902$) โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วย 222 (58.1%) คน จาก 382 คน แต่เนื่องจากมีอีกหลายคนมองไปในทิศทางอื่น จึงส่งผลให้ในภาพรวมของปัจจัยในข้อนี้อยู่ในระดับไม่แน่ใจ, อันดับที่ 3 คือ ในภาพรวมท่านคิดว่าเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้ชุมชนเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนอย่างจำวนขยะ ฝุ่น น้ำเสียที่เพิ่มมากขึ้น ($\bar{x} = 2.75$, $SD = 0.869$) โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วย 170 (44.5%) คน จาก 382 คน แต่เนื่องจากมีอีกหลายคนมองไปในทิศทางอื่น จึงส่งผลให้ในภาพรวมของปัจจัยในข้อนี้อยู่ในระดับไม่แน่ใจ, อันดับที่ 4 คือ ในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงแล้วเสร็จ อาจจะทำให้เกิดมลพิษความสิ้นสะอาดบนถนน จนคุณภาพชีวิตตลอดจนทรัพย์สินของประชาชนภายในชุมชนเกิดความเสียหาย ($\bar{x} = 2.76$, $SD = 0.913$) โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วย 186 (48.7%) คน จาก 382 คน แต่เนื่องจากมีอีกหลายคนมองไปในทิศทางอื่น จึงส่งผลให้ในภาพรวมของปัจจัยในข้อนี้อยู่ในระดับไม่แน่ใจ, อันดับที่ 5 คือ ในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง จะทำให้เกิดปริมาณขยะมูลฝอยภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น จากการก่อสร้างและแรงงานต่างถิ่น ($\bar{x} = 2.85$, $SD = 1.050$) โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วย 184 (48.2%) คน จาก 382 คน แต่เนื่องจากมีอีกหลายคนมองไปในทิศทางอื่น จึงส่งผลให้ในภาพรวมของปัจจัยในข้อนี้อยู่ในระดับไม่แน่ใจ, อันดับที่ 6 คือ ในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางอากาศอย่าง ฝุ่นละอองที่กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ ($\bar{x} = 2.91$, $SD = 1.137$) โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติไม่เห็นด้วย 173 (45.3%) คน จาก 382 คน แต่เนื่องจากมีอีกหลายคนมองไปในทิศทางอื่น จึงส่งผลให้ในภาพรวมของปัจจัยในข้อนี้อยู่ในระดับไม่แน่ใจ, อันดับที่ 7 คือ ในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้มี

เศษดินจากการก่อสร้างไปอุดตันท่อระบายน้ำ จนทำให้เกิดน้ำท่วมขังภายในชุมชน ($\bar{x} = 3.08$, $SD = 0.899$) โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติไม่เห็นด้วย 170 (44.5%) คน จาก 382 คน แต่เนื่องจากมีอีกหลายคนมองไปในทิศทางอื่น จึงส่งผลให้ในภาพรวมของปัจจัยในข้อนี้ อยู่ในระดับไม่แน่ใจ และอันดับที่ 8 คือ ในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางน้ำ ทำให้เกิดน้ำเน่าเสีย ($\bar{x} = 3.16$, $SD = 0.858$) โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติไม่เห็นด้วย 182 (47.6%) คน จาก 382 คน แต่เนื่องจากมีอีกหลายคนมองไปในทิศทางอื่น จึงส่งผลให้ในภาพรวมของปัจจัยในข้อนี้ อยู่ในระดับไม่แน่ใจ ซึ่งถือว่าเป็นประเด็นสุดท้ายในด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมของประชาชนที่มีทัศนคติต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง

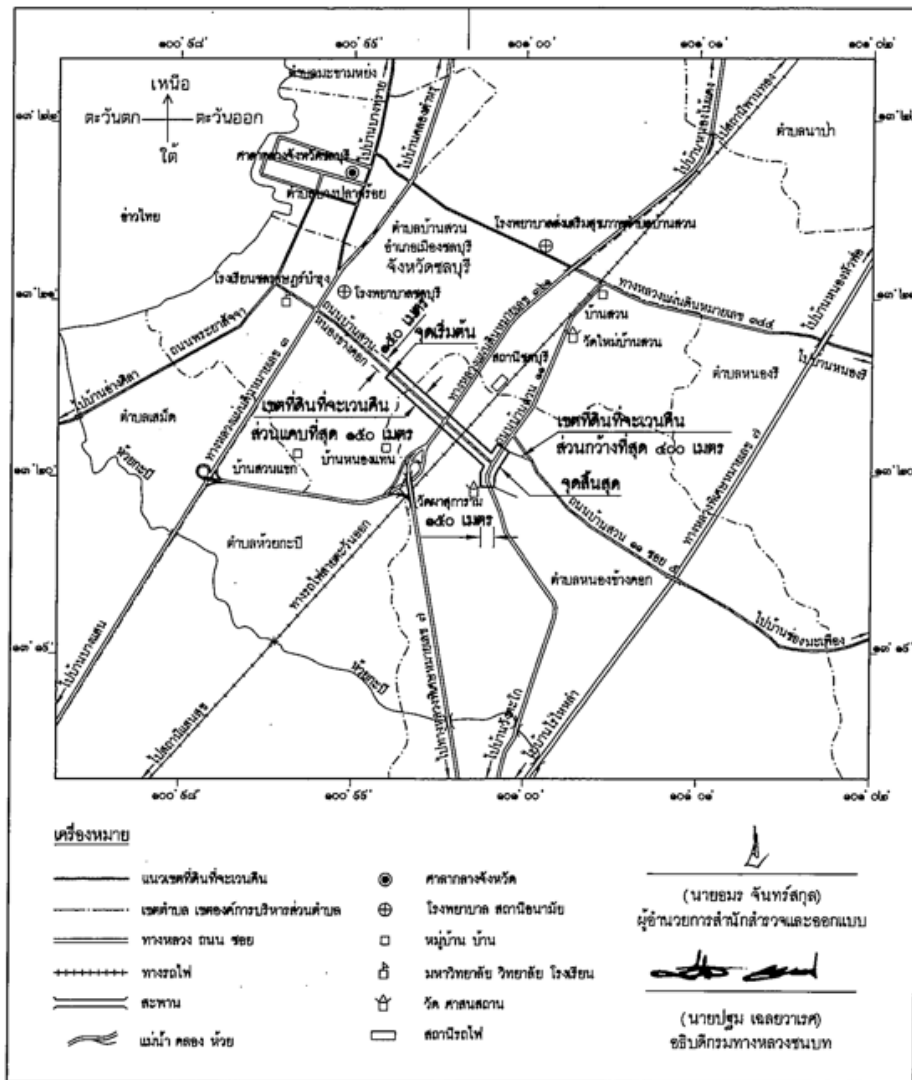
จากการศึกษาพบว่าทัศนคติของประชากรกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ในพื้นที่ตำบลหนองขำคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ในส่วนของทัศนคติประกอบด้วย ทัศนคติทางด้านเศรษฐกิจ ทัศนคติทางด้านสังคม และทัศนคติทางด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม ซึ่งจากการผลการศึกษาทั้ง 3 ด้าน เมื่อนำมาวิเคราะห์เพื่อให้เกิดข้อเสนอแนะของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ในพื้นที่ตำบลหนองขำคอก จากการสัมภาษณ์ประชากรกลุ่มตัวอย่างภายในตำบลจำนวน 20 คน ผ่านการสนทนาแบบกลุ่ม (Group interview) พบว่าประชากรกลุ่มตัวอย่างมีการเสนอข้อเสนอแนะที่อาจจะเกิดจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงหลากหลายประเด็นทั้งในเรื่องของการเวนคืนที่ดิน การขยายตัวทางเศรษฐกิจ ความหลากหลายทางด้านประชากรแฝง การเพิ่มขึ้นของขยะมูลฝอยจนทำให้พื้นที่สีเขียวของชุมชนลดน้อยลง จากประเด็นข้อเสนอนี้ข้างต้น มีผลมาจากบริบททางสังคมของตำบลหนองขำคอก ที่มีลักษณะเป็นชุมชนเกษตรกรรมแบบผสมความเป็นเมืองอาศัยอยู่ใกล้บริเวณริมทางรถไฟในจังหวัดชลบุรี และมีความเก่าแก่มากกว่า 99 ปี เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ. 2467 เป็นต้นมา โดยจากการศึกษาข้อมูลเบื้องต้นของพื้นที่ที่ทำการศึกษายกขึ้นพบว่าชุมชนอยู่ติดกับพื้นที่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ส่งผลให้ในปัจจุบันเมื่อรัฐบาลมีการส่งเสริมและสนับสนุนในเรื่องของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงทั่วประเทศ โดยเฉพาะสายภาคตะวันออกอย่างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งมีแนวทางพาดผ่านพื้นที่รวม 5 จังหวัด ประกอบด้วย กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง มีระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 220 กิโลเมตร ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องมีการขยายพื้นที่เขตก่อสร้างออกไปตามชุมชนต่าง ๆ ในพื้นที่เขตการก่อสร้าง ซึ่งหนึ่งในพื้นที่ของเขตการก่อสร้างจังหวัดชลบุรี คือ ตำบลหนองขำคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ที่ในปัจจุบันถึงแม้โครงการจะอยู่ในขั้นตอนเริ่มต้นของการก่อสร้าง อาทิ การเริ่มปรับพื้นที่ถนนบริเวณริมข้างทางเส้นทางรถไฟสายเดิม หรือแม้กระทั่งการกั้นรั้วเขตพื้นที่ระหว่างชุมชนกับการทางรถไฟเพื่อแสดงอาณาเขตในการก่อสร้างใน

อนาคต จากการส่งเสริมและพัฒนาของโครงการฯ ที่มาจากทางภาครัฐดังกล่าวทำให้เกิดเป็นข้อเสนอแนะต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้

จากการสัมภาษณ์ประชากรกลุ่มตัวอย่างภายในตำบลจำนวน 20 คน พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างให้ความสำคัญในเรื่องของปัญหาการเวนคืนที่ดินเป็นอันดับแรก เนื่องจากชุมชนตำบลหนองข้างคอกประชากรส่วนใหญ่ประกอบเกษตรกรรมและค้าขายเป็นหลัก ส่งผลทำให้บ้านเรือนที่อาศัยอยู่ส่วนใหญ่มีพื้นที่ติดกับเขตเส้นทางรถไฟ เนื่องจากการเดินทางที่สะดวกสบาย เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมแก่การค้าขาย แต่แล้วในช่วงปี พ.ศ. 2563 ที่ผ่าน รัฐบาลเริ่มมีการส่งเสริมและสนับสนุนในเรื่องของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงทั่วประเทศไทย เพื่อเป็นการยกระดับสนามบินอุตะเถามาเป็นสนามบินนานาชาติแห่งที่ 3 ให้ทำงานควบคู่กับสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ เพื่อส่งเสริมให้พื้นที่โดยรอบอย่างจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง เกิดเป็นการพัฒนาพื้นที่โดยรอบบริเวณสถานีที่มีความเชื่อมโยงกับชุมชนชนเก่า ซึ่งหนึ่งในพื้นที่การส่งเสริมของโครงการ คือ บริเวณสถานีรถไฟชลบุรี ตำบลบ้านสวน - หนองข้างคอก ส่งผลทำให้ประชาชนในพื้นที่โดยเฉพาะบริเวณชุมชนหนองข้างคอกที่ถือว่าเป็นพื้นที่หลักของการขยายเส้นทางของโครงการที่เริ่มต้นจาก “สถานีรถไฟชลบุรี”

แผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน
 ในท้องที่ตำบลบ้านสวน และตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี
 พ.ศ. ๒๕๖๓

มาตราส่วน ๑ : ๕๐,๐๐๐
 ๐ ๑๕ ๓๐ ๒๐ กิโลเมตร



ภาพที่ 5 การกำหนดเขตเวนคืนที่ดินในท้องที่ตำบลบ้านสวน และตำบลหนองข้างคอก

อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

ที่มา : คลังสารสนเทศของสถาบันนิติบัญญัติ (2563)

เริ่มรับรู้เกี่ยวกับการประกาศในเรื่องของ “การเวนคืนพื้นที่ในตำบลบ้านสวนและตำบลหนองข้างคอก” อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี มาเป็นระยะ ๆ จนกระทั่งเมื่อเริ่มมีการขยายพื้นที่ในการก่อสร้างโครงการฯภายในชุมชนและส่วนราชการเริ่มมีการจัดทำโครงการลงมาในพื้นที่ส่งผลให้ประชาชนเริ่มตระหนักว่าโครงการดังกล่าวกำลังดำเนินการเข้ามาภายในชุมชนในเวลาอันใกล้ แต่สิ่งที่ได้รับหลังจากการรับรู้คือการที่ส่วนกลางแจ้งขอเชิญระดับผู้นำชุมชนเข้าประชุมเพื่อชี้แจงเกี่ยวกับรายละเอียดของโครงการตลอดจนสร้างการรับรู้ถึงการเข้ามาของโครงการภายในพื้นที่มากกว่าทำความเข้าใจกับประชาชนที่กำลังจะได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการดังกล่าว คำสัมภาษณ์ที่ว่า

ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า“...ตอนแรกที่ผมรู้เรื่องโครงการจากผู้นำชุมชนว่าจะมีการก่อสร้างทางรถไฟ และต้องมีการเวนคืนที่ดิน ผมรู้สึกตกใจและกังวลว่าพื้นที่ของผมจะอยู่ในเขตการก่อสร้างดังกล่าวหรือไม่ เนื่องจากผมอยู่มานานดังภาพประกอบที่ 6 แต่ทางผู้นำชุมชนกลับตอบกับผมว่าโครงการไม่ได้เริ่มสร้างในทันที แต่จะมีการประชุมและหารือกันจากเจ้าหน้าที่ และหน่วยงานต่าง ๆ ว่าการเข้ามาของโครงการจะทำให้ชุมชนที่อยู่รอบสถานีรถไฟชลบุรีอย่างชุมชนหนองข้างคอกเกิดการพัฒนาและเจริญขึ้นก่อน เพราะการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงจะไม่แยกชุมชนออกจากวิถีชีวิตเดิมความเป็นอยู่ของผู้คนภายในชุมชนจะไม่ได้รับผลกระทบและเกิดการเปลี่ยนแปลงมาก ซึ่งจากการบอกเล่าของผู้นำชุมชนทำให้ผมมองว่าการเข้ามาโครงการนั้นส่วนใหญ่มีแต่ข้อดี แต่ความความคิดและความรู้สึกของผมเริ่มมาสะดุดลงเมื่อผู้นำชุมชนเริ่มกล่าวถึงการเวนคืนที่ดินในบริเวณที่อยู่ติดกับการทางรถไฟ โดยเฉพาะในพื้นที่ของบริเวณหมู่ 1 ของตำบลเพื่อใช้ในการขยับขยายเส้นทางในการก่อสร้าง ทำให้ผมเริ่มรู้ตัวแล้วว่าในอนาคตพื้นที่บางส่วนของชุมชนหรือแหล่งพื้นที่ทำมาหากินของผมกำลังจะเปลี่ยนแปลงไปอย่างแน่นอน” (กลุ่มผู้ไม่ได้ดำรงตำแหน่งทางสังคม, สัมภาษณ์, 13 พฤษภาคม 2566)



ภาพที่ 6 พื้นที่ของชุมชนตำบลหนองข้างคอกก่อนการเข้ามาของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง

ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า“...หลังจากประชุมทำให้ทราบว่าถึงแม้ผมจะอยู่ในตำบลที่มีการก่อสร้างโครงการก็จริงแต่เนื่องจากหมู่บ้านของผมนั้นไม่ได้อยู่ในเส้นทางก่อสร้างเท่ากับหมู่บ้านอื่น ๆ อาทิ หมู่ 1 ทำให้ผมมองว่าการเปลี่ยนแปลงทางด้านวิถีชีวิตที่ประชาชนต้องพบเจอจริงนั้น ๆ ส่วนใหญ่จะอยู่ในหมู่ที่ 1 เป็นหลักมากกว่า ครั้งแรกที่ได้รับฟังในเรื่องดังกล่าวผมมองว่าโครงการนั้นมีทั้งข้อดีและข้อเสีย โดยข้อดีที่ผมคิดว่าได้จากโครงการนั้น คือ การจ้างงานและกามีรายได้ที่เพิ่มมากขึ้น แต่ในทางตรงกันข้ามผมก็บ่งชี้ว่าการเข้ามาของโครงการจะทำให้ชุมชนนั้นสามารถเกิดปัญหาในเรื่องของ “การเวนคืนที่ดิน” ที่ยังไม่มีข้อสรุปที่แน่ชัด ทำให้ในตอนแรก ๆ ที่ผมได้คุยกับชาวบ้านในตำบลนั้นพบว่าประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติด้านลบว่าโครงการดังกล่าวจะมาทำให้ประชาชนในชุมชนจะไม่มีที่อยู่ โดยเฉพาะประชาชนที่มีบ้านเรือนอยู่ใกล้กับเส้นทางรถไฟเดิม ซึ่งนอกจากประชาชนแล้วนั้นพ่อค้าแม่ค้ายังบอกผมอีกว่า ผู้ประกอบอาชีพที่อยู่ใกล้เส้นทางรถไฟสายเดิมต้องมีการย้ายร้านออกเนื่องจากการขอพื้นที่บางส่วนคืนเพื่อใช้ในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงในอนาคต” (กลุ่มผู้ดำรงตำแหน่งทางสังคมชุมชนตำบลหนองช้างคอก, สัมภาษณ์, 6 พฤษภาคม 2566)

ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า“...หลังจากที่ผมรับรู้เรื่องการเวนคืนที่ดินของโครงการ การปฏิบัติงานของหน่วยงานก็เริ่มต้นขึ้น โดยเริ่มจากการปรับหน้าดินของเส้นทางก่อสร้างที่อยู่ในเขตของการทางรถไฟแห่งประเทศไทย ดังภาพประกอบที่ 7 ส่งผลทำให้ผู้ให้ข้อมูลบางท่านที่อยู่ติดกับเขตการก่อสร้างโครงการ เริ่มมีการขยับขยาย อาทิ ผู้ให้ข้อมูลท่านหนึ่งที่เคยประกอบอาชีพใกล้เขตพื้นที่ของการทางรถไฟแห่งประเทศไทยอย่างการปิ้งไก่ขายในร้านส้มตำฝั่งตรงข้าม เมื่อโครงการเริ่มเข้ามาทำให้บริเวณดังกล่าวที่ผู้ให้ข้อมูล ทำมาหากินเริ่มต้องมีการย้ายที่ เนื่องจากเริ่มมีการเวนคืนที่ดินในบริเวณ” (กลุ่มผู้ไม่ได้ดำรงตำแหน่งทางสังคม, สัมภาษณ์, 13 พฤษภาคม 2566)



ภาพที่ 7 พื้นที่ของชุมชนตำบลหนองช้างคอกเมื่อเริ่มมีการเข้ามาดำเนินการของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง

นอกจากการให้ความสำคัญในเรื่องของการเวนคืนที่ดินแล้วนั้น การขยายตัวทางเศรษฐกิจก็ถือว่าเป็นอีกหนึ่งข้อเสนอแนะที่ประชากรกลุ่มตัวอย่างภายในตำบลให้ความสำคัญ เนื่องจากประชาชนกลุ่มตัวอย่างมองว่าทุกโครงการไม่ได้มีข้อเสียหรือผลกระทบเพียงด้านเดียว ดังนั้นเมื่อมีการพัฒนาหรือส่งเสริมเพื่อให้เกิดโครงการฯ ย่อมมาพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น เช่นเดียวกับโครงการก่อสร้างโครงการเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่เกิดขึ้นจากการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ครั้งที่ 2/2561 ที่ถือว่าเป็น 1 ใน 5 โครงการเร่งด่วนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่มีผลต่อความสำเร็จของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก จากผลของการวิเคราะห์ผลตอบแทนทางด้านเศรษฐกิจตลอดทั้งโครงการฯ พบว่าประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงชลบุรี จำนวน 5 ชุมชน ซึ่ง 1 ในนั้นคือ “ชุมชนหนองข้างคอก” ในอนาคตเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำให้การค้า การลงทุน การจ้างงาน การเติบโตและการขยายตัวของชุมชนเกิดการเปลี่ยนแปลงไป อาทิ การท่องเที่ยวของชุมชนเกิดการเติบโต เนื่องจากการเดินทางที่สะดวกสบายขึ้นส่งผลให้ผู้คนจากพื้นที่ต่าง ๆ จึงออกเดินทางมากขึ้น การจับจ่ายจึงเพิ่มมากขึ้นตามและทำให้การท่องเที่ยวเติบโต ซึ่งสามารถดูตัวอย่างจากกรณีศึกษาของประเทศอิตาลีที่รถไฟความเร็วสูงทำให้รายได้เมืองท่องเที่ยวโตขึ้นหลายเท่า ดังคำสัมภาษณ์ที่ว่า

ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า“...การเข้ามาของโครงการจะทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจแบบกระจุกตัว เนื่องจากชุมชนหนองข้างคอก พื้นที่ส่วนใหญ่ที่อยู่ติดกับโครงการจะเป็นหมู่ที่ 1 ส่งผลทำให้การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจโดยเฉพาะในเรื่องของการค้าขาย จะเกิดการกระจุกตัวอยู่ที่หมู่ 1 มากกว่าหมู่อื่น ๆ ภายในชุมชน แต่เรากำลังจะอธิบายว่าการเข้ามาของโครงการจะทำให้เศรษฐกิจเกิดการกระจุกตัวเพียงแค่ด้านการค้าขายเท่านั้น ส่วนในเรื่องอื่น อาทิ การจ้างงานหรือการลงทุนนั้น เรามองว่าจะเกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจทั้งชุมชน เนื่องจากในส่วนของการทำงานและการลงทุนนั้นขึ้นอยู่กับเจ้าของเงินทุน แต่ในอนาคตถ้าโครงการแล้วเสร็จการขยายตัวทางเศรษฐกิจในเรื่องของการจ้างงานและการลงทุนประชาชนภายในชุมชนจะเกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจแบบเป็นวงกว้าง แต่ในส่วนของการค้าขาย อาจจะมีกระจุกตัวอยู่เพียงบางบริเวณที่ได้ผลประโยชน์สูงสุดจากการก่อสร้างเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จในอนาคต” (กลุ่มผู้ดำรงตำแหน่งทางสังคมชุมชนตำบลหนองข้างคอก, สัมภาษณ์, 6 พฤษภาคม 2566)

โครงการที่ถูกกำหนดขึ้นก็เปรียบเสมือนหน้าต่างทางด้านเศรษฐกิจของประเทศอย่างที่คุณส่วนใหญ่กล่าวถึงเป็นอันดับแรก เช่นเดียวกับโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่ถือว่าเป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาที่สามารถต่อยอดและพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจทั้งเรื่องของการขยายตัวและการลงทุน ที่สามารถครอบคลุมพื้นที่การลงทุนที่สำคัญของภาคตะวันออก อันได้แก่ ฉะเชิงเทรา ระยอง และพื้นที่ส่วนหนึ่งของจังหวัดชลบุรี ที่เป็นพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก หรือ อีอีซี ที่จะมีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม การบริการ โลจิสติกส์ และการท่องเที่ยว ย่อมส่งผลให้พื้นที่ต่าง ๆ

ในจังหวัดชลบุรีเริ่มมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะพื้นที่พัฒนารอบสถานีรถไฟความเร็วสูงชลบุรีที่จะเป็นจุดเชื่อมต่อกับนิคมอุตสาหกรรมอมตะ และสถานที่ท่องเที่ยวชายหาดบางแสน จนทำให้พื้นที่พัฒนาดังกล่าวกลายเป็นศูนย์กลางเมืองใหม่ที่มีการประกอบการเชิงพาณิชย์ การพัฒนาที่อยู่อาศัย และสำนักงาน ดังคำสัมภาษณ์ที่ว่า

ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า“...ทุกโครงการมีผลดีและผลเสียของการกระทำด้วยกันทั้งสิ้น เช่นเดียวกับโครงการนี้ผลดีของโครงการอาจจะทำให้ชุมชนมีรายได้ที่เพิ่มมากขึ้น เพราะว่าเมื่อมีโครงการก็จะมีการจ้างทำ และเมื่อมีการจ้างทำก็จะมีเงินเดือนและรายได้ที่ทำให้ประชาชนภายในชุมชนมีความอยู่ที่ดีขึ้น โดยเฉพาะลูกหลานในชุมชนที่กำลังทำงานในตอนนี้ก็จะมีการเพิ่มมากขึ้น” (กลุ่มผู้ไม่ได้ดำรงตำแหน่งทางสังคม, สัมภาษณ์, 13 พฤษภาคม 2566)

และถ้าหากย้อนกลับไปเมื่อปี 2019 ได้เกิดการระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา หรือ COVID – 2019 ได้ส่งผลกระทบต่อทั่วโลกทั้งในเรื่องของสุขภาพ สาธารณสุข และโดยเฉพาะทางด้านเศรษฐกิจที่ทำให้เกิดการชะงักไปทั่วโลก จากมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของที่เข้มข้นของแต่ละประเทศ จนทำให้หลายประเทศต้องมีการปรับตัวและเตรียมรับมือกับการระบาดทุกช่วงเวลา ซึ่งการระบาดดังกล่าวส่งผลกระทบต่อภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะกลุ่ม SMEs ที่มีสายป่านสั้นกว่าผู้ประกอบการรายใหญ่ ส่งผลให้หน่วยงานภาครัฐหลายองค์กรได้เริ่มออกมาตรการต่าง ๆ เพื่อช่วยเหลือ SMEs ไทยให้รอดพ้นจากวิกฤตครั้งนี้ อาทิ การกำหนดมาตรการในเรื่องของการสนับสนุนผู้ผลิตรายย่อยของชุมชนหรือธุรกิจ SME เพิ่มมากขึ้น ทั้งในการสนับสนุนการลงทุนด้านการวิจัยและพัฒนา ผ่านการการฝึกอบรมด้านเทคโนโลยีขั้นสูงและการออกแบบผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์ นอกจากมาตรการส่งเสริมผลิตภัณฑ์แล้วนั้น ในช่วงเวลาดังกล่าว โครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ก็กำลังดำเนินนโยบายโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงตามภูมิภาคต่าง ๆ ในประเทศไทย และหนึ่งในเส้นทางของรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่กำลังจะถูกพัฒนาในช่วงนั้น คือ เส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพื่อเพิ่มโอกาสในการส่งออกและการขนส่งให้กับสินค้าไทยอีกหนึ่งหนทาง แต่เนื่องจากโครงการเพิ่งเริ่มดำเนินการ ทำให้ในช่วงเวลาดังกล่าวมาตรการที่นำมาเพิ่มโอกาสให้กับสินค้าเกษตร-อาหารไทยจนสามารถกลับมาเจาะตลาดแดนมังกรได้อีกครั้งจึงเป็นการขนส่งของรถไฟความเร็วสูงจีน-ลาว ที่สามารถช่วยเพิ่มการรองรับความต้องการนำเข้าสินค้าเกษตรของจีนที่เติบโต โดยในปี 2021 จีนนำเข้าสินค้าเกษตรและอาหารคิดเป็นมูลค่า 198,700 พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือคิดเป็น 12.3% ของการนำเข้าสินค้าทั้งหมดของจีน และมีอัตราเติบโตเฉลี่ยถึง 9.4% ต่อปี (CAGR 2010-2021) ซึ่งรถไฟความเร็วสูงจีน-สปป.ลาว จะเป็นอีกหนึ่งช่องทางในการขนส่งสินค้าจากไทยไปจีนที่น่าสนใจ โดยเฉพาะในกลุ่มสินค้าผักและผลไม้ ดังคำสัมภาษณ์ที่ว่า

ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า“...ในอนาคตเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ การพัฒนาต่าง ๆ จะเริ่มเข้ามาภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น โดยสิ่งแรกที่จะเปลี่ยนแปลงไปหลังจากการพัฒนา คือ

การออกไปทำงานทำข้างนอกหมู่บ้าน เพราะปัจจัยหลาย ๆ อย่างโดยเฉพาะในเรื่องของเงินเดือนและผลตอบแทนที่มีรายได้ดีกว่าการทำสวนฝรั่ง ทำให้พวกเรามองว่าในอนาคตถ้าการพัฒนาเข้ามาแบบเต็มรูปแบบอาชีพดั้งเดิมถึงจะไม่ได้รับผลกระทบมาก แต่ผู้ที่สนใจจะทำต่อกำลังจะมีน้อยลงเรื่อย ๆ ส่งผลทำให้สิ่งที่ชุมชนมีคือ ธุรกิจ SMEs ขนาดเล็ก ของกลุ่มแม่บ้านเกษตรสตรีพัฒนาผาสุกสัมพันธ์ที่ดำเนินกิจกรรมในการแปรรูปผลผลิตจากฝรั่งต้องเริ่มมีการปรับตัว เนื่องจากสมาชิกในกลุ่มตอนนี้ส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มของสตรีผู้สูงอายุมากกว่ากลุ่มวัยรุ่นหรือวัยทำงาน ส่งผลให้ในอนาคต กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสามารถตั้งรับกับประเด็นนี้ได้ อาทิ มีการพัฒนาสินค้าเกษตรให้หลากหลายเพื่อเพิ่มยอดขายที่มากขึ้น อาจจะทำให้คนรุ่นใหม่หันมาสนใจและอยากทำอาชีพเกษตรต่อไปได้ในอนาคต ดังนั้นในอนาคตเมื่อโครงการแล้วเสร็จผู้ให้ข้อมูล มองว่าถ้าหากชุมชนสามารถนำสินค้าที่มีอยู่ต่อยอดในเรื่องของการพัฒนาทั้งในเรื่องของการออกแบบผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์หรือการส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการผลิตเพิ่มมากขึ้น จะทำให้ชุมชนและประชาชนสามารถต่อยอดและพัฒนาสินค้าเพื่อมาขายให้แก่นักท่องเที่ยวที่เดินทางมาลงยังสถานีรถไฟ เนื่องจากพื้นที่ของตำบลเป็นจุดจอดของสถานีชลบุรี ดังนั้นในอนาคตพวกเรามองว่าข้อได้เปรียบดังกล่าวสามารถสร้างผลดีในด้านของการต่อยอดและพัฒนาสินค้าเกษตรเพื่อรองรับการพัฒนาได้” (กลุ่มผู้ดำรงตำแหน่งทางสังคมชุมชนตำบลหนองข้างคอก, สัมภาษณ์, 6 พฤษภาคม 2566)

หลังจากการระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา ทำให้ปัจจุบันประเทศไทยกำลังอยู่ระหว่างการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนาดใหญ่หลายเส้นทาง ประเด็นสำคัญที่จะทำให้ได้รับผลกระทบจากการพัฒนา ได้แก่พื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งหรือจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางของผู้โดยสาร ซึ่งหากมีการวางแผนเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาอย่างมีประสิทธิภาพแล้วย่อมก่อให้เกิดประโยชน์และเพิ่มขีดความสามารถในการใช้ประโยชน์ที่ดินของเมืองและบริเวณโดยรอบได้ แต่ในทางตรงกันข้าม หากมีการจัดสรรหรือวางแผนที่ไม่ดีย่อมส่งผลให้การกำหนดรูปแบบการพัฒนาเมืองที่ควบคู่กับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ในรูปแบบการพัฒนาโดยสร้างเมืองใหม่ในพื้นที่ที่ยังไม่มีการพัฒนา เน้นเมืองที่ควบคุมการเติบโตอย่างฉลาด และพัฒนาโดยส่งเสริมการสร้างเมืองรอบสถานีขนส่ง ให้มีการพัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรม แหล่งงาน และที่พักอาศัย และกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่หลากหลายบริเวณโดยรอบสถานี และกำหนดให้มีโครงข่ายระบบการเดินทางที่เหมาะสมรองรับ ตลอดจนการกำหนดเครื่องมือหรือมาตรการด้านผังที่มีประสิทธิภาพเพื่อควบคุม หรือส่งเสริมกิจกรรมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสมกับศักยภาพของเมือง และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของประเทศ เกิดเป็นประเด็นปัญหาของชุมชนเมืองทั้งในด้านการขาดแคลนที่อยู่อาศัย ปัญหาการจราจร มลภาวะ ตลอดจนการขยายตัวของชุมชนอย่างไม่เป็นระเบียบแบบแผน จนนำมาสู่ “ภาวะประชากรแฝง” หรือการอพยพย้ายถิ่นของประชากรที่เข้ามาอยู่อาศัย มาเรียน มาทำงานในจังหวัดนั้น ๆ โดยไม่ได้ย้ายทะเบียนบ้าน ดังคำสัมภาษณ์ที่ว่า

ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า “...ถ้านับในปัจจุบันจริง ๆ นั้นชาวบ้านดั้งเดิมที่อยู่ภายในตำบลเริ่มลดลงทุกที เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนประชากรทั้งหมดภายในชุมชนที่มีความคุ้นเคยกันตั้งแต่อดีตพบว่า ประชากรแฝงที่เข้ามาทำงานเริ่มมีเพิ่มมากขึ้น ถึงแม้ในปัจจุบันจะมีโรงงานอุตสาหกรรมในเพียงไม่กี่แห่ง และถ้าในอนาคตความเจริญเข้าจากโครงการประชากรแฝงจะมีเพิ่มมากขึ้นในชุมชนของพวกเรามากแค่ไหน ซึ่งการเพิ่มขึ้นของประชากรแฝงนอกจากจะส่งผลกระทบต่อในเรื่องของการจ้างงานที่ลดลงเรื่อย ๆ แต่จำนวนประชากรภายในตำบลกลับเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลทำให้ลูกหลานของพวกเราที่เป็นประชากรดั้งเดิมต้องเริ่มออกไปหางานทำนอกพื้นที่เพิ่มมากขึ้น” (กลุ่มผู้ดำรงตำแหน่งทางสังคม ชุมชนตำบลหนองข้างคอก, สัมภาษณ์, 6 พฤษภาคม 2566)

ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า “...การเข้ามาของโครงการฯ ส่งผลทำให้ความสัมพันธ์ของครอบครัวเริ่มถดถอยลง เนื่องจากประชาชนภายในตำบลโดยเฉพาะวัยรุ่นและวัยทำงานเริ่มไปทำงานต่างถิ่นเพิ่มมากขึ้น เนื่องการเข้ามาทำงานของกลุ่มประชากรแฝงหรือแรงงานต่างด้าวที่เพิ่มมากขึ้น อันเนื่องมาจากการเดินทางที่สะดวกขึ้น จนทำให้ตำบลกลายเป็นตำบลของผู้สูงอายุไปในที่สุด” (กลุ่มผู้ไม่ได้ดำรงตำแหน่งทางสังคม, สัมภาษณ์, 13 พฤษภาคม 2566)

รายงานการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม (EIA) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา) เปิดเผยว่าหลังจากที่รายงาน EIA โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว พบว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงเปรียบเสมือนสัญลักษณ์ของการพัฒนา ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด ประชาชนในพื้นที่มีโอกาสเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานในรูปแบบต่าง ๆ และมีโอกาสในการได้รับประโยชน์จากกองทุนที่ถูกจัดตั้งในกระบวนการพัฒนาหรือได้รับประโยชน์ จากโครงการรับผิดชอบต่อสังคมของภาคธุรกิจ ควรมีการให้ความสำคัญคือการตั้งงบประมาณและดำเนินการเพื่อให้ครอบคลุมการดูแลและลดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมของโครงการ การป้องกันเสียงและแรงสั่นสะเทือนที่อาจจะส่งผลกระทบต่อชุมชน โดยเฉพาะในช่วงที่รถไฟความเร็วสูงวิ่งผ่านพื้นที่เมือง การเชื่อมต่อระหว่างสถานีรถไฟใหม่ที่จะมีการก่อสร้างกับสถานีรถไฟเดิมของการรถไฟฯ เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดโดยให้ประชาชนมีความสะดวกในการเดินทาง และในขณะเดียวกันได้ให้ความสำคัญในเรื่องของการลดผลกระทบในเรื่องของการก่อสร้างในช่วงที่ต้องมีการระมัดระวังเป็นพิเศษเช่นการเจาะอุโมงค์ลอดเขาชีจรรย์ในช่วงการก่อสร้างที่จะถึงสนามบินอู่ตะเภาซึ่งได้กำชับให้มีการควบคุมการดำเนินงานเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการก่อสร้างรวมทั้งระยะการดำเนินการ และในระยะก่อสร้างอาจก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมา เช่น ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาจราจรติดขัดและความปลอดภัยในการเดินทางระหว่างการก่อสร้าง และอาจส่งผลให้พื้นที่สีเขียวในชุมชนลดลง รวมทั้งปัญหาขยะ ปัญหาขาดแคลนน้ำกินน้ำใช้ รวมทั้งอาจเกิดปัญหามลพิษทาง เสียง อากาศ ดิน และน้ำในระยะยาว ดังนั้นในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม

แห่งชาติในวันนี้ (24 มิ.ย. 2562) ที่ผ่านมานั้นภายในที่ประชุมฯได้กำชับในเรื่องของการก่อสร้างและการดำเนินการในช่วงที่มีความอ่อนไหวอาจกระทบกับวิถีชีวิต เช่น โรงเรียน และวัด ที่อาจจะส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของชุมชนได้ ดังคำสัมภาษณ์ที่ว่า

ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า“...ปัจจุบันสิ่งแวดล้อมเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ แต่พวกผมขอแค่ว่าการเข้ามาของโครงการจะต้องไม่สร้างปัญหาทางด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมเพิ่มให้กับชุมชน อาทิ ปัญหาทางด้านฝุ่นละออง เนื่องจากพวกผมคิดว่าพาหนะแทบทุกชนิดนั้นย่อม ทำให้เกิดปัญหามลพิษทางฝุ่นละออง จนเป็นเหตุให้พวกผมมองว่าถ้าโครงการที่สร้างสามารถจัดการปัญหาดังกล่าวให้เกิดขึ้นภายในชุมชนได้น้อยที่สุด จะส่งผลให้ประชาชนภายในชุมชนและพวกผมมองว่าโครงการของท่านนั้นเป็นประโยชน์แก่ชุมชนมากกว่าเป็นการสร้างผลกระทบต่อให้ชุมชนต้องประสบพบเจอของผลลัพธ์จากการก่อสร้างโครงการฯในอนาคต” (กลุ่มผู้ไม่ได้ดำรงตำแหน่งทางสังคม, สัมภาษณ์, 13 พฤษภาคม 2566)

ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า“...ในมุมมองของพวกผมนั้น โครงการสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้ชุมชนของพวกผมได้รับผลกระทบในเรื่องของสิ่งแวดล้อมเพิ่มมากขึ้นทั้งในเรื่องของขยะ ความสั่นสะเทือน หรือแม้แต่พื้นที่สีเขียวของชุมชนเริ่มมีน้อยลงไปเรื่อย ๆ และถ้าในอนาคตโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จชุมชนของพวกผมจะมีพื้นที่สีเขียวลดลงไปอีกเท่าไร เพื่อแลกกับการพัฒนา ไม่ใช่ว่าการพัฒนาจะไม่ดีนะครับ เพราะสำหรับพวกผมมองว่าโครงการสามารถสร้างอาชีพและรายได้จริงไม่มากก็น้อย แต่สิ่งที่ไม่เพิ่มขึ้นเลย คือ สิ่งแวดล้อมและพื้นที่สีเขียวโดยเฉพาะพื้นที่สีเขียวจากสวนฝรั่งของชุมชนที่จะลดน้อยลงไปเรื่อย ๆ เมื่อเกิดการพัฒนาที่เพิ่มมากขึ้นจากโครงการฯในอนาคต” (กลุ่มผู้ดำรงตำแหน่งทางสังคมชุมชนตำบลหนองข้างคอก, สัมภาษณ์, 6 พฤษภาคม 2566)

ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า“...นอกจากปัญหาเรื่องมลพิษทางฝุ่นละอองแล้วนั้น ปัญหาเรื่องขยะก็เป็นอีกหนึ่งประเด็นที่สำคัญ เนื่องจากปัญหาดังกล่าวสามารถเกิดขึ้นได้ตั้งแต่ระยะเวลาของการก่อสร้างโครงการฯ ดังนั้นถ้าหากโครงการหรือหน่วยงานที่รับผิดชอบไม่สามารถจัดสรรการดำเนินงานตรงนี้ได้ ปัญหาขยะที่เกิดขึ้นนั้น ภาระทุกอย่างทั้งในเรื่องของการจัดหาแหล่งทิ้งขยะ การจัดเก็บขยะที่อาจจะมียาจำนวนเพิ่มมากขึ้น หรือปัญหาของกลิ่นเน่าเสียที่อาจจะเกิดขึ้นภายในชุมชน เนื่องจากการสะสมของขยะที่มีเพิ่มมากขึ้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้พวกเรามองว่า ถ้าหากไม่มีมาตรการในการจัดสรร ฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบในการจัดการปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากมลพิษทางขยะ ทางชุมชนจะต้องเป็นคนรับผิดชอบแทนโครงการฯ” (กลุ่มผู้ไม่ได้ดำรงตำแหน่งทางสังคม, สัมภาษณ์, 13 พฤษภาคม 2566)

ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า“...หากกล่าวถึงพื้นที่สีเขียว นอกจากสวนฝรั่งภายในชุมชนแล้วนั้น ผมมองว่าบริเวณพื้นที่หมู่ 1 แนวเขตการรถไฟสายเก่าในอดีตยังคงมีพื้นที่สองข้างทางของรางรถไฟยังคงมีพื้นที่สีเขียวของชุมชนอยู่ แต่ในปัจจุบันเมื่อโครงการฯได้เริ่มเข้ามาภายในชุมชนช่วงระยะ 1 – 2 ที่ผ่านมา

บริเวณดังกล่าวถูกขยายเส้นทางเพื่อให้สามารถรองรับต่อการก่อสร้าง จนเริ่มมีการลดน้อยของพื้นที่สีเขียวภายในชุมชนลง โดยเฉพาะในบริเวณหมู่ที่ 1 ดังภาพประกอบที่ 8” (กลุ่มผู้ไม่ได้ดำรงตำแหน่งทางสังคม, สัมภาษณ์, 13 พฤษภาคม 2566)



ภาพที่ 8 พื้นที่สีเขียวของชุมชนก่อน – หลังจากการเข้ามาของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

ข้อเสนอแนะของชุมชนตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีที่เกิดขึ้นต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ประชาชนกลุ่มตัวอย่างทั้ง 20 คน พบว่าประเด็นที่ผู้ให้ข้อมูลให้ความสำคัญประกอบด้วย 5 ประเด็นหลัก ๆ คือ การเวนคืนที่ดิน, การขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ, ความหลากหลายของเชื้อชาติจากประชากรแฝง มลพิษทางด้านขยะมูลฝอยและพื้นที่สีเขียวที่ลดลงของชุมชน จึงเกิดเป็นการศึกษาข้อเสนอแนะของชุมชนตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีที่เกิดขึ้นต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง เพื่อหาแนวทางในด้านการจัดการและปรับตัวให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตควบคู่กันไปบนความเท่าเทียม ยุติธรรม โปร่งใสและผ่านการมีส่วนร่วมที่มาจากเสียงเรียกร้องของประชาชน โดยเริ่มจากการกำหนดแนวทางในเรื่องการเวนคืนที่ดิน เนื่องจากการเวนคืนที่ดิน หรืออสังหาริมทรัพย์ของประชาชนมีผลกระทบต่อสภาพความเป็นอยู่อย่างปกติของประชาชนเจ้าของพื้นที่นั้น ๆ ในเรื่องของสิทธิที่จะใช้ประโยชน์จากอสังหาริมทรัพย์ของตนเองจากทางภาครัฐ ซึ่งการเวนคืนที่ดินจะต้องมีการกำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อสร้างความเท่าเทียมและเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย ทั้งนี้ควรคำนึงถึงผลประโยชน์ของประชาชนภายในพื้นที่และผู้ประสบปัญหาการเวนคืนที่ดินเป็นหลัก ต้องมีการกำหนดระยะเวลาในการเวนคืนที่ดินที่แน่นอน โดยเริ่มต้นตั้งแต่การเข้าสำรวจพื้นที่ควรมีการประกาศหรือแจ้งข้อมูลให้ประชาชนภายในชุมชนรับทราบอย่างทั่วถึง มิใช่เพียงกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งที่ฐานะทางสังคมเช่นผู้ดำรงตำแหน่งทางสังคมภายในชุมชนนั้น ๆ เพราะถ้าหากมีการสำรวจพื้นที่เรียบร้อยแล้ว

แต่ประชาชนภายในชุมชนไม่ได้มีส่วนร่วม ในอนาคตอาจเกิดปัญหาเรื่องความโปร่งใส ความขัดแย้ง หรือการต่อต้านจากชุมชน ดังนั้นในทางตรงกันข้ามถ้าหากโครงการฯ หน่วยงานภาครัฐ ตลอดจนเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) สามารถสร้างการรับรู้ให้ประชาชนภายในพื้นที่ที่รับทราบถึงการเข้ามาของโครงการฯ โดยเฉพาะในประเด็น “การเวนคืนที่ดิน” ภายในชุมชนอย่างชัดเจน ตรงไปตรงมาและประชาชนภายในชุมชนสามารถมีส่วนร่วมกับการดำเนินงาน โดยเริ่มจากการให้ความรู้ตั้งแต่ในส่วนของเรื่องกฎหมายคุ้มครองประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินของภาครัฐ ระยะเวลาในการดำเนินงานเริ่มตั้งแต่การเข้าสำรวจที่ประชาชนภายในพื้นที่ที่สามารถรับทราบถึงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับข้อสังหาริมทรัพย์ที่จะต้องเวนคืนที่แน่นอน ออกมาเป็นหนังสือให้ผู้เป็นเจ้าของ หรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย นอกจากนี้ควรมีการชี้แจงเรื่องการกำหนดราคาที่ดิน อสังหาริมทรัพย์เบื้องต้นด้วยความโปร่งใสและสามารถตรวจสอบได้ เพื่อให้ผู้ที่ครอบครองกรรมสิทธิ์ที่อยู่ในข้อกำหนดของโครงการฯ ได้รับความเป็นธรรมแก่คนในพื้นที่โดยการเปิดโอกาสให้เข้าร่วมรับฟังทุกขั้นตอนของการดำเนินในทุก ๆ ด้าน เพื่อเป็นการลดปัญหาเรื่องการเวนคืนที่ดินเพื่อการก่อสร้างโครงการฯ ให้เกิดขึ้นในอนาคต จึงควรมีการอธิบายและทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับผลดี - ผลของโครงการฯ ก่อนเป็นอันดับแรก หลังจากนั้นควรมีการให้การสนับสนุนในเรื่องของการให้ความรู้และสามารถพัฒนาศักยภาพของบุคคลภายในชุมชนให้สามารถนำเอาความรู้ใหม่ ๆ มาต่อยอดและสร้างเป็นอาชีพและรายได้ที่เพิ่มมากขึ้นกว่าในปัจจุบันที่เป็นอยู่ อาทิ การสนับสนุนในเรื่องของการเร่งพัฒนาทักษะฝีมือแรงงาน เพื่อให้สามารถรองรับกับหารพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นภายในชุมชน ตลอดจนการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ เข้ามาเพื่อส่งเสริมและยกระดับให้อุตสาหกรรม SMEs ให้มีการเติบโตเพื่อพร้อมรับการเข้ามาของนักท่องเที่ยวและนักลงทุนที่อาจจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ซึ่งการเข้ามาของการลงทุนและการพัฒนาเปรียบเสมือนดาบสองคมที่มีทั้งด้านดีอย่างการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และผลกระทบที่อาจจะมาในรูปแบบของประชากรแฝง จนทำให้ชุมชนต้องเริ่มมีการปรับตัวและพัฒนาศักยภาพของประชาชนภายในตำบล เพื่อให้พร้อมรับต่อการเกิดการแย่งงานกันทำ เนื่องจากประเมินศักยภาพในปัจจุบัน พบว่าจากการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่เพื่อพัฒนารอบสถานีรถไฟความเร็วสูงชลบุรี ช่วงรัศมี 1 กิโลเมตร ยังมีพื้นที่ว่างเปล่าที่สามารถนำมาจัดรูปที่ดิน โดยเฉพาะพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง ในช่วงรัศมี 500 เมตร และมีบางส่วนที่กระจายออกมาสามารถนำมาจัดรวมกลุ่มและจัดรูปที่ดินเพื่อการพัฒนาได้ ทำให้ในปัจจุบันชุมชนที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟความเร็วสูงเป็นชุมชนเกิดใหม่ ซึ่งประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นประชากรต่างถิ่นที่เดินทางเข้ามาทำงานในโรงงาน ค้าขาย หรือประกอบธุรกิจส่วนตัวในชุมชนตำบลหนองช้างคอกแล้วนั้น จากการสำรวจความเห็นประชาชนในพื้นที่ให้ความเห็นว่าในช่วงระยะเวลาการก่อสร้างในอนาคต ประชาชนภายในชุมชนต้องพบเจอกับมลภาวะต่าง ๆ อาทิ ฝุ่น ขยะมูลฝอย และอาจส่งผลให้พื้นที่สีเขียวในชุมชนลดลง ทำให้ก่อนระยะเวลาการก่อสร้างทางชุมชน

ต้องการให้ทางหน่วยงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้องมีความตระหนักและให้ความสำคัญในเรื่องของการลดมลภาวะภายในชุมชนให้เกิดน้อยที่สุด โดยเฉพาะในเรื่องของฝุ่นละออง ขยะมูลฝอยภายในชุมชนที่อาจจะเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาของการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงได้ทั้ง 20 คน สอดคล้องกับข้อเสนอแนะของชุมชนตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีที่เกิดขึ้นต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงได้ดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดิน - พบว่าประชาชนกลุ่มตัวอย่างมองว่าถ้าในอนาคตชุมชนได้รับการสนับสนุนในเรื่องของการรับรู้ถึงการเข้ามาของโครงการฯ โดยเฉพาะในส่วนของปัญหาการเวนคืนที่ดินอย่างทีหลายพื้นที่กำลังประสบเจอก่อนจะมีการพัฒนาเพื่อพร้อมรับการปรับตัวจะเป็นทางเลือกที่ดีมากสำหรับชุมชน ดังนั้นเพื่อให้เกิดการปรับตัวจึงเกิดเป็นทิศทางข้อเสนอแนะที่ว่านอกจากการทดแทนในเรื่องค่าทดแทนที่เป็นธรรมในการเวนคืนที่ดินหรือสังหาริมทรัพย์ในประเทศไทย กล่าวคือ ต้องมีการชดเชยค่าทดแทนที่เป็นธรรมให้แก่ผู้ถูกเวนคืน เพื่อเป็นการเยียวยาความเสียหายที่รัฐได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของประชาชน ตามหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนตามมาตรา 21 วรรคสอง วรรคสาม และวรรคสี่ แห่งพระราชบัญญัติ ว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 (วรชัย แสนสีระ.(2554). “การเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ตอนที่ 1 ว่าด้วยมาตรการและกระบวนการในการเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ของรัฐ”. จุลนิติ, 8(4). หน้า 153.) แล้วนั้น ก่อนที่จะเริ่มมีการเวนคืนที่ดินทางภาครัฐหรือโครงการควรจะมี “นโยบายเสี่ยงที่ได้ดินจากประชาชน” กล่าวคือ เป็นนโยบายที่ประชาชนภายในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในเรื่องของการเวนคืนที่ดินสามารถแสดงความคิดเห็นในฐานะของผู้ถูกเวนคืนที่ดิน ตั้งแต่ในขั้นของการดำเนินโครงการ มิใช่เมื่อลงมติของโครงการไปแล้ว หลังจากนั้นจึงมาแจ้งเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ดังกล่าวเริ่มมีการปรับตัวหรือเตรียมตัวในช่วงเวลาของที่ดินที่กำลังจะถูกเวนคืน นอกจากเรื่องของนโยบายหรือกฎที่ควรเพิ่มเข้ามาเมื่อริเริ่มทำโครงการแล้วนั้น สำหรับชุมชนที่รับผลกระทบในบางพื้นที่ของชุมชน อาทิ ชุมชนหนองข้างคอกที่พื้นที่ของการดำเนินโครงการส่วนใหญ่อยู่ในบริเวณหมู่ที่ 1 ทำให้เมื่อมีการกำหนดนโยบายหรือกฎควรมีการจัดสรรหาแหล่งประกอบอาชีพทดแทนเช่นเดียวกับเงินทดแทนที่ผู้ถูกเวนคืนต้องได้รับ เพราะสำหรับบางคนปัจจัยทางด้านการเงินก็เป็นส่วนสำคัญของการดำเนินชีวิต แต่สำหรับบางคนอย่างประชาชนกลุ่มตัวอย่างตำบลหนองข้างคอก กลับมองว่านอกจากเงินทดแทน การหาแหล่งพื้นที่ในการประกอบอาชีพใหม่ก็เป็นส่วนสำคัญ เพราะถ้าหากมีเงินแล้วไม่มีอาชีพ สุดท้ายเงินที่ได้รับมาก็จะหมดลง ดังนั้น ทางโครงการหรือภาครัฐควรมีการจัดสรรพื้นที่เพื่อรองรับประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินในครั้งนี้

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ พบว่าประชาชนกลุ่มตัวอย่างมองว่าการขยายตัวทางเศรษฐกิจของชุมชนคาดว่าจะนำมาสู่ความเลื่อมล้ำของการพัฒนาเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจชุมชนเฉพาะบางพื้นที่ ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเสมอภาคของการพัฒนาจึงควรมี

การกำหนดทิศทางของการเสนอแนะแนวทางดังนี้ แรกเริ่มของการขับเคลื่อนเศรษฐกิจชุมชน รัฐควรมีการให้ความสำคัญในเรื่องของการพัฒนาศักยภาพของประชาชนภายในชุมชนอย่างทั่วถึง อาจจะเป็นการสร้างข้อตกลงร่วมกัน ภายใต้ข้อเสนอแนะที่เกิดจากความประสงค์ของประชาชนภายในชุมชนอย่างเท่าเทียมมากกว่าความต้องการพัฒนาของคนเฉพาะกลุ่ม เนื่องจากในระบบเศรษฐกิจประชาชนมักมีโอกาสและความยุติธรรมทางสังคมน้อยกว่าผู้ที่มีอำนาจทางเศรษฐกิจหรือทางสังคม ส่งผลทำให้กลไกทางโครงสร้างของเศรษฐกิจมักให้ความสำคัญกับกลุ่มคนที่มีอำนาจทางเศรษฐกิจมากกว่าผู้คนที่มิฐานะปานกลางไปสู่ฐานะยากจน และเพื่อเป็นการพัฒนาอย่างมีศักยภาพและเกิดความเท่าเทียมในการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของชุมชน จนนำมาสู่ค่าครองชีพที่เพิ่มสูงขึ้น จึงเกิดทิศทางข้อเสนอแนะในการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจของชุมชนต่อมา คือ การที่ทางภาครัฐหรือโครงการควรมีสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพของชุมชนทางทักษะวิชาชีพผ่านการจัดตั้งนโยบาย “ศูนย์บ่มเพาะวิชาชีพชุมชน” ตามพื้นที่ต่าง ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการของทางภาครัฐ เช่นเดียวกับชุมชนหนองข้างคอกที่ในปัจจุบันกำลังเป็นพื้นที่ของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบิน โดยนโยบายดังกล่าวจะต้องเป็นการบ่มเพาะและพัฒนาศักยภาพตามความสามารถของชุมชนนั้น ๆ อาทิ ชุมชนหนองข้างคอก เป็นชุมชนดั้งเดิมที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมสวนฝรั่ง ต่อมาได้มีการพัฒนาและต่อยอดเป็นสินค้าแปรรูปต่าง ๆ มากมายทั้งน้ำฝรั่ง ฝรั่งกวน และฝรั่งหยี ดังนั้นศูนย์บ่มเพาะวิชาชีพชุมชนที่รัฐหรือโครงการควรให้การสนับสนุนชุมชน คือ การอบรมพัฒนาต่อยอดการรูปลินค้าเกษตร และการออกแบบผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์หรือการส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการผลิตเพิ่มมากขึ้น จนทำให้ชุมชนและประชาชนสามารถต่อยอดธุรกิจ SMEs ขนาดเล็ก ไปเป็น SMEs ขนาดกลางเพื่อรองรับการเข้ามาของนักลงทุนและนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาลงยังสถานีรถไฟได้ในอนาคต

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความหลากหลายของเชื้อชาติจากประชากรแฝง พบว่าประชาชนกลุ่มตัวอย่างมองว่าความหลากหลายของเชื้อชาติจากประชากรแฝง จะทำให้ชุมชนที่จากเดิมมีความเป็นสังคมผู้สูงอายุมากกว่าวัยทำงาน กำลังจะถูกแทนที่ด้วยความเป็นสังคมเมืองใหม่ รวมถึงผู้คนก็จะถูกแทนที่ด้วยเช่นเดียวกัน เนื่องจากโครงการรถไฟความเร็วสูง ทำให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น จนนำมาสู่การมีแรงงานจากต่างถิ่นไหลเข้าไปทำงานในพื้นที่จนทำให้เกิดการแย่งงานเนื่องการขาดความพร้อมด้านบุคลากรที่พัฒนาไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของประชาชนในชุมชน ส่งผลให้หลาย ๆ พื้นที่ต้องประสบพบเจอกับปัญหาการถูกแทรกแซงและแย่งงานจากแรงงานต่างถิ่นเป็นสาเหตุให้ประชากรดั้งเดิมภายในชุมชนเกิดภาวะว่างงานและขาดรายได้ ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเข้าใจและพร้อมรับการปรับตัวของการเข้ามาของแรงงานต่างถิ่นหรือประชากรแฝง จึงควรมีการกำหนดทิศทางของการเสนอแนะแนวทางดังนี้ เริ่มต้นจากทางภาครัฐหรือทางโครงการควรมีการกำหนดทิศทางของการเสนอแนะแนวทางดังนี้ รัฐควรมีการให้ความสำคัญในเรื่องของการสร้าง

ความมั่นใจให้แก่ประชาชนภายในชุมชนว่าการเข้ามาของโครงการจะทำให้ประชาชนภายในชุมชนมีความมั่นคงทางด้านการดำเนินงาน มีหน่วยงานเข้ามาพัฒนาศักยภาพของประชาชนภายในชุมชนให้พร้อมรับกับการเปลี่ยนแปลงทั้งการอบรมทักษะด้านต่าง ๆ อาทิ การอบรมการใช้เทคโนโลยีและโปรแกรมต่าง ๆ ตลอดจนการให้การสนับสนุนในการจัดตั้งชมรมภาษาต่างชาติดังกล่าวตามชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการทั้งภาษาอังกฤษ ภาษาจีน หรือแม้กระทั่งภาษาญี่ปุ่น เพื่อให้ประชาชนสามารถนำทักษะดังกล่าวมาประยุกต์ใช้ในการทำงานให้พร้อมรองรับกับการเป็นชุมชนในพื้นที่ของโครงการพัฒนาจากอีอีซีได้ในอนาคต ตลอดจนเป็นแนวทางในการสร้างมาตรฐานทางสังคมที่ประชาชนและภาครัฐสามารถสร้างข้อกำหนดร่วมกันในพื้นที่ที่เปรียบเสมือนสัญลักษณ์ของการพัฒนาให้พร้อมรับกับการไหลเข้ามาของแรงงานต่างถิ่นที่มีศักยภาพสูงในอนาคต

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมลภาวะจากขยะมูลฝอย และการลดลงของพื้นที่สีเขียวภายในชุมชนพบว่าประชาชนกลุ่มตัวอย่างมองว่าประเด็นดังกล่าวเป็นภาพรวมของปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร ที่ชุมชนไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ทางเดียวที่ชุมชนจะสามารถจัดการกับปัญหาดังกล่าวได้ คือ การหาแนวทางป้องกันหรือหลีกเลี่ยงสาเหตุที่ทำให้เกิดมลภาวะต่าง ๆ โดยในปัจจุบันพบว่าปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะปัญหาทางด้านมลพิษและการเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้หลายภาคส่วนในประเทศทั้งระดับท้องถิ่น ภูมิภาค จนถึงระดับประเทศเริ่มหันกลับมาให้ความสนใจและหาแนวทางในการแก้ไขปัญหาทางสิ่งแวดล้อม ผ่านการอาศัยมาตรการทางเศรษฐศาสตร์ อาทิ ภาษีสิ่งแวดล้อม ค่าธรรมเนียม ค่ามัดจำ คืนเงิน ค่าประกันความเสียหาย มาเป็นเครื่องมือในการจัดการกับปัญหาทางสิ่งแวดล้อม เมื่อพิจารณาพบว่ามาตรการทางเศรษฐกิจที่โครงการของภาครัฐนิยมนำมาใช้ในแต่ละโครงการเหมือนจะเป็นการสร้างแนวทางป้องกันที่ไม่ได้ป้องกันปัญหาทางสิ่งแวดล้อม เนื่องจากในมุมมองของภาคประชาชนกลับมองว่านโยบายหรือมาตรการเปรียบเสมือนการสร้างภาพลักษณ์ให้แก่โครงการเพื่อให้ได้รับการอนุมัติ จนสามารถดำเนินงานก่อสร้างต่อได้ แต่ไม่สามารถจัดการปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นได้จริง เนื่องจากการมาตรการหรือนโยบายส่วนใหญ่จะทำการวิเคราะห์และศึกษาบริบทของพื้นที่โดยภาพรวมมากกว่าการรับฟังเสียงจากประชาชนภายในพื้นที่ ดังนั้นเพื่อเป็นการจัดการกับปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ ฯ ในอนาคต จึงควรมีการกำหนดทิศทางของการเสนอแนะแนวทางดังนี้ เริ่มแรกทางภาครัฐหรือทางโครงการควรมีการลงสำรวจพื้นที่จากการสอบถามและฟังเสียงของประชาชนมากกว่าผู้นำชุมชน เนื่องจากการรับฟังเสียงสะท้อนจากบุคคลเพียงกลุ่มเดียวอาจจะไม่สามารถตอบสนองเสียงส่วนใหญ่ที่มาจากประชาชน ลำดับถัดมาทางภาครัฐหรือทางโครงการควรมีการจัดอบรมและให้ความรู้เกี่ยวกับด้านดีและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการแก่ประชาชนภายในพื้นที่ และพนักงานตลอดจนแรงงานที่จะเข้ามาทำการก่อสร้างภายในชุมชน เพราะจากการภาษณ์ พบว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มองว่าปัญหาทางด้านขยะมูล

ฝอยไม่ได้เกิดจากประชาชนภายในชุมชนหรือนักท่องเที่ยว เนื่องจากตามจุดต่าง ๆ ภายในชุมชนจะมีถึงขยะส่วนกลางในการจัดเก็บแทบทุกพื้นที่ของตำบล แต่ขยะมูลฝอยที่พบมากและไม่มีการจัดเก็บที่เป็นที่นั่นส่วนใหญ่จะพบเจอตามเขตก่อสร้างทั้งที่มาจากภาครัฐและเอกชน ดังนั้นทางโครงการควรเข้ามาตรวจสอบการดำเนินงานและความสะอาดเดือนละ 1 ครั้ง นอกจากนั้นระหว่างดำเนินโครงการควรมีการทำข้อตกลงหรือ MOU (บันทึกความเข้าใจ (Memorandum Of Understanding)) ระหว่างโครงการกับชุมชนในเรื่องของการอนุรักษ์พื้นที่สีเขียวและการลดมลภาวะภายในชุมชนผ่านโครงการที่มีชื่อว่า “ธนาคารขยะต้นไม้” ที่โครงการเป็นผู้จัดตั้งแต่ชุมชนเป็นคนดูแล กล่าวคือโครงการนี้เป็นโครงการที่รณรงค์ให้มีการจัดตั้งจุดทิ้งขยะเพิ่มมากขึ้นภายในเขตพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เจ้าหน้าที่และผู้ก่อสร้างโครงการทิ้งขยะให้ถูกที่ถูกชนิดลดโอกาสการเกิดปัญหาขยะมูลฝอยที่อาจจะเพิ่มมากขึ้นในชุมชน โดยขยะที่มีการคัดแยกจะถูกผู้นำชุมชนเก็บมาขายให้แก่ร้านขายของเก่าหรือร้านแยกขยะของประชาชนภายในตำบล แทนการเก็บขยะจากทางภาครัฐ เพื่อเป็นการสร้างรายได้ให้กับประชาชนภายในชุมชน และในทางเดียวกันก็จะนำเงินที่ขายได้มาซื้อต้นไม้ เพื่อปลูกเพิ่มพื้นที่สีเขียวภายในชุมชน ดังนั้นจึงจะเห็นได้ว่าโครงการดังกล่าวจึงเปรียบเสมือนแนวทางในการอยู่ร่วมกันระหว่างภาครัฐผู้ดำเนินโครงการและประชาชนภายในพื้นที่อย่างตรงประเด็นและตอบสนองความต้องการของประชาชนในพื้นที่ได้อย่างแท้จริง

บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวินิจฉัยเรื่อง ทักษะคิดของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ามอเตอร์สูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี มีวัตถุประสงค์ 1. เพื่อศึกษาทัศนคติของชุมชนตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีว่ามีทัศนคติต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ามอเตอร์สูง และ 2. เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะของชุมชนตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ามอเตอร์สูง การวิจัยครั้งนี้ ใช้ระเบียบวิธีวิจัยแบบผสม (Mixed methods research) นำด้วยการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) ผสมด้วยการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) และหลังจากผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยตามขั้นตอนต่าง ๆ แล้ว จะนำข้อมูลที่ได้จากการทำวิจัยมาวิเคราะห์และสามารถสรุปและอภิปรายผลการวิจัยดังกล่าวละเอียดต่อไป

สรุปผลการศึกษา

ทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ามอเตอร์สูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านลักษณะประชากรกลุ่มตัวอย่าง

จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 382 คน โดยแบ่งเป็นเพศหญิง 234 คน คิดเป็นร้อยละ 61.3 เพศชายจำนวน 148 คน คิดเป็นร้อยละ 38.7 และเนื่องจากการศึกษาในส่วนการวิจัยเชิงปริมาณของเรื่อง “ทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ามอเตอร์สูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี” มีการศึกษาในส่วนของอายุเป็นแบบปลายเปิด เพื่อให้ผู้ตอบสามารถตอบได้อย่างเต็มที่ตรงกับสภาพความเป็นจริงได้มากกว่าคำตอบที่จำกัดวงให้ตอบ และจากการตอบแบบสอบถามทำให้ผู้ศึกษาสามารถทราบถึงอายุที่แน่ชัดในการตอบคำถามในส่วนของอายุได้ว่าผู้ตอบแบบที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้มีอายุเริ่มตั้งแต่ 18 – 86 ปี จำนวน 382 คน และส่วนมากมีสถานภาพสมรส จำนวน 211 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 55.2 ซึ่งส่วนใหญ่พบว่ามีการศึกษา ระดับประถมศึกษา จำนวน 121 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 31.7 มีอาชีพรับจ้าง จำนวน 77 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 20.2 ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ย 10,000 - 20,000 บาท จำนวน 257 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 67.3 และกลุ่มตัวอย่างจำนวนมากมีระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน

ของประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี จำนวน 382 ชุด ส่วนใหญ่พบว่ามียุทธศาสตร์ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ 40 ปีขึ้นไป จำนวน 174 คน คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 45.5

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับทัศนคติของประชาชน ตำบลหนองข้างคอกที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง

กลุ่มตัวอย่างทั้ง 382 คนจากการคำนวณตามสูตรของ Taro Yamane ได้มีการแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับทัศนคติของชุมชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงแบ่งออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ประชาชนส่วนใหญ่ภายในตำบลมีทัศนคติทางด้านเศรษฐกิจต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงในภาพรวมส่วนใหญ่อยู่ในระดับเห็น ด้านสังคมประชาชนส่วนใหญ่ภายในตำบลมีทัศนคติทางด้านสังคมต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงในภาพรวมอยู่ในระดับเห็นด้วย และด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงในภาพรวมอยู่ในระดับไม่แน่ใจ

1. การแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับทัศนคติของชุมชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ด้านเศรษฐกิจ เมื่อพิจารณาตามประเด็นต่าง ๆ แสดงให้เห็นว่าประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเชิงบวกและเชิงลบต่อโครงการในประเด็น ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่ 1 เป็นทัศนคติเชิงบวกในเรื่องของการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้ราคาที่ดิน อาคารและอสังหาริมทรัพย์ภายในชุมชนมีราคาเพิ่มสูงขึ้นเป็นทัศนคติแรกที่ประชาชนภายในตำบลให้ความเห็นตรงกันว่าในอนาคตประเด็นดังกล่าวจะเป็นเรื่องที่ประชาชนภายในชุมชนกังวลมากที่สุด โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 53.4 รองลงมา คือ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชน คิดเป็นร้อยละ 38.7 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 5.0 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการฯดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนเลยที่ร้อยละ 2.9 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 2 เป็นทัศนคติเชิงบวกในเรื่องของในภาพรวมท่านคิดว่าเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว จะสามารถทำให้ชุมชนเกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจได้ เนื่องจากตำบลหนองข้างคอกเป็นเพียงเส้นทางผ่านไม่ใช่จุดจอดรถไฟฟ้าความเร็วสูง โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 60.5 รองลงมา คือ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชน คิดเป็นร้อยละ 27.7 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 9.4 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการฯดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนเลยที่ร้อยละ 2.4 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 3 เป็นทัศนคติเชิงบวกในเรื่องของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้เกิดการจ้างงานภายในชุมชนโดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 66.2 รองลงมา คือ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชน คิดเป็นร้อยละ 24.1 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 6.8 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนเลยที่ร้อยละ 2.9 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 4 เป็นทัศนคติเชิงบวกในเรื่องของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 66.8 รองลงมา คือ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชน คิดเป็นร้อยละ 22.8 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 8.1 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนเลยที่ร้อยละ 2.4 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 5 เป็นทัศนคติเชิงบวกในเรื่องของการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้ชุมชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้น โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 64.9 รองลงมา คือ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชน คิดเป็นร้อยละ 22.0 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 9.9 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนเลยที่ร้อยละ 3.1 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 6 เป็นทัศนคติเชิงบวกในเรื่องของการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้อาชีพภายในชุมชนเกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านอาชีพ การเปลี่ยนงาน การเข้ามาทำงานในนิคมอุตสาหกรรม โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 52.4 รองลงมา คือ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชน คิดเป็นร้อยละ 22.0 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 16.0 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนเลยที่ร้อยละ 9.7 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 7 - 9 เป็นประเด็นทัศนคติเชิงบวกที่มีค่าเฉลี่ยรวมเท่ากับ 3.86 ซึ่งแบ่งออกเป็นเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. เป็นในเรื่องของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้เกิดการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 51.6 รองลงมา คือ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าประเด็นดังกล่าวมีผล

ต่อเศรษฐกิจชุมชน คิดเป็นร้อยละ 20.9 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 20.7 ตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนเลยที่ร้อยละ 6.5 และตอบไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนที่ร้อยละ 0.3 ตามลำดับ

2. เป็นในเรื่องของการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง ทำให้ชุมชนช่องทางของการกระจายสินค้าชุมชน โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 47.9 รองลงมา คือ ไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 26.2 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 21.5 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนเลยที่ร้อยละ 4.5 ตามลำดับ

3. เป็นในเรื่องของการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง มีการไหลเข้ามาของแหล่งเงินทุนทั้งในและต่างประเทศภายในชุมชน โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 51.6 รองลงมา คือ ไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 25.1 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 19.1 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนเลยที่ร้อยละ 4.2 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 10 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องของการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง ทำให้เกิดการสูญเสียพื้นที่ในการประกอบอาชีพและการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงมาเป็นอันดับแรกทางด้านเศรษฐกิจ โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 53.9 รองลงมา คือ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชน คิดเป็นร้อยละ 33.5 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 16.0 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนเลยที่ร้อยละ 3.4 โดยในประเด็นเดียวกันนั้นก็ยังมีอีกหนึ่งเรื่องก็คือ การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง ทำให้ประชาชนภายในชุมชนเกิดการสูญเสียพื้นที่ในการประกอบอาชีพอย่างที่ดิน แหล่งน้ำ เนื่องจากการขายที่ดินที่มีราคาสูงขึ้น ที่ประชาชนภายในตำบลให้ความเห็นตรงกันว่าในอนาคตประเด็นดังกล่าวจะเป็นเรื่องที่ประชาชนภายในชุมชนให้ความสำคัญไม่น้อยกว่า โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 60.5 รองลงมา คือ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชน คิดเป็น

ร้อยละ 60.5 รองลงมา คือ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชน คิดเป็นร้อยละ 30.4 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 6.3 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนเลยที่ร้อยละ 2.9 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 12 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง มีผลกระทบต่อทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่อย่าง สิ่งของเครื่องใช้ , อาคาร บ้านเรือนของประชาชนที่อยู่ในบริเวณการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 54.2 รองลงมา คือ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชน คิดเป็นร้อยละ 27.5 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 12.6 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนเลยที่ร้อยละ 5.8 ว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชน

ประเด็นที่ 13 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องเศรษฐกิจของชุมชนมีการขยายตัวจากโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ส่งผลทำให้มีแรงงานต่างด้าวเข้ามา จนทำให้เกิดการแย่งงานกันทำ โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 51.8 รองลงมา คือ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อเศรษฐกิจชุมชน คิดเป็นร้อยละ 20.2 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 16.5 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนเลยที่ร้อยละ 11.3 และมีเพียง 0.3 ที่ตอบไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชน

2. การแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับทัศนคติของชุมชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ด้านสังคม เมื่อพิจารณาตามประเด็นต่าง ๆ แสดงให้เห็นว่าประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเชิงบวกและเชิงลบต่อโครงการในประเด็น ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่ 1 เป็นทัศนคติเชิงบวกในเรื่องของเมื่อดำเนินการสร้างแล้วเสร็จนั้นจะทำให้เกิดความหลากหลายทางสังคมและเชื้อชาติภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น และในอนาคตถ้าโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จประชาชนส่วนใหญ่ต่างก็มองว่าอาจจะส่งผลทำให้ภาพรวมทางสังคมภายในชุมชนเกิดความหลากหลายทางสังคมเป็นทัศนคติแรกที่ประชาชนภายในตำบลให้ความเห็นตรงกันว่าในอนาคตประเด็นดังกล่าวจะเป็นเรื่องที่ประชาชนภายในชุมชนกังวลมากที่สุด โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อสังคมของชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 54.2 รองลงมา คือ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อสังคมชุมชน คิดเป็นร้อยละ 29.3 แต่ก็มีประชากรบาง

กลุ่มที่ตอบว่าไม่เห็นด้วยว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 11.0 และตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 5.5 ตามลำดับ และในอนาคตถ้าโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จประชาชนส่วนใหญ่ต่างก็มองว่าอาจจะส่งผลทำให้ภาพรวมทางสังคมภายในชุมชนเกิดความหลากหลายทางสังคมมาเป็นอันดับแรก โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อสังคมของชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 70.7 รองลงมา คือ ไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 14.7 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 10.7 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 3.9 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 3 เป็นทัศนคติเชิงบวกในเรื่องของในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงแล้วเสร็จ จะทำให้ผู้คนในชุมชนเกิดองค์ความรู้ใหม่ ๆ ตลอดจนการเรียนรู้ทักษะเพิ่มเติมของผู้คนในชุมชน หรือการเกิดเทคโนโลยีใหม่ ๆ เป็นต้น โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อสังคมชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 61.8 รองลงมา คือ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อสังคมชุมชน คิดเป็นร้อยละ 23.8 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 11.0 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 3.4 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 4 เป็นทัศนคติเชิงบวกในเรื่องของเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว จะทำให้เกิดการเข้ามาของนักลงทุนต่างถิ่นภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อสังคมของชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 54.2 รองลงมา คือ ไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 29.3 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 11.0 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 5.5 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 5 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องของในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงแล้วเสร็จ จะทำให้ชุมชนเกิดความแออัดเพิ่มมากขึ้น โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อสังคมของชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 61.3 รองลงมา คือ ไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 19.9 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้าง

เส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 12.3 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 6.5 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 6 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องของในระยะเวลาของการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ความดังของเสียงอันเนื่องมาจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อการติดต่อสื่อสารกับเพื่อนบ้านที่อยู่ภายในพื้นที่ได้ โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อสังคมของชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 57.6 รองลงมา คือ ไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 15.2 แต่ในทางตรงกันข้ามก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 15.2 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 12.0 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 7 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องของในระยะเวลาการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนเกิดความไม่ปลอดภัยเนื่องจากอุบัติเหตุระหว่างก่อสร้าง โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อสังคมของชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 59.9 รองลงมา คือ ไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 17.0 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 11.5 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 11.5 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 8 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องของในระยะเวลาการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้การเดินทางของบ้านไม่สะดวก โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อสังคมของชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 58.9 รองลงมา คือ ไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 18.1 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 11.8 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 11.3 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 9 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องของการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ส่งผลให้คนในพื้นที่มีการย้ายถิ่นฐานไปอยู่ที่อื่น โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติไม่แน่ใจว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อสังคมของชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 45.3 รองลงมา คือ เห็นด้วยว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 26.7 แต่ในทางตรงกันข้ามก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้าง

เส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 10.7 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงร้อยละ 17.3 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 10 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องในระยะเวลาการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้เกิดปัญหาของอาชญากรรมภายในชุมชนเพิ่มสูงขึ้น โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อสังคมของชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 37.8 รองลงมา คือ ไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 30.4 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 22.5 และตอบไม่เห็นด้วยว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อเศรษฐกิจของชุมชนเลยที่ร้อยละ 9.2 ตามลำดับ

3. การแสดงความคิดเห็นเกี่ยวกับทัศนคติของชุมชนที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม เมื่อพิจารณาตามประเด็นต่าง ๆ แสดงให้เห็นว่าประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเชิงบวกและเชิงลบต่อโครงการในประเด็น ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่ 1 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องของเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้พื้นที่สีเขียวภายในชุมชนลดลงเป็นเรื่องที่ประชาชนภายในชุมชนกังวลมากที่สุด โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 64.1 รองลงมานั้นแบ่งประชากรออกเป็น 2 ฝ่าย คือฝ่ายที่เห็นด้วยอย่างยิ่งและฝ่ายไม่เห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมชุมชน คิดเป็นร้อยละ 14.4 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 6.5 และตอบไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมของชุมชนเพียงร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 2 เป็นทัศนคติเชิงบวกในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงแล้วเสร็จ อาจจะทำให้ชุมชนเกิดความหลากหลายทางทรัพยากรและพันธุ์พืช อาทิ สายฝรั่ง เป็นต้น โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 55.0 รองลงมา คือ ไม่เห็นด้วยว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 22.8 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 18.6 ซึ่งในทางกลับกันนั้นก็ยังมีประชากรบางกลุ่มที่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 3.1 และตอบไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมของชุมชนเพียงร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 3 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องของเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางกลิ่นจากขยะมูลฝอยภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 48.2 รองลงมา คือ ไม่เห็นด้วยว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 40.3 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 6.8 ซึ่งในทางกลับกันนั้นก็ยังมีประชากรบางกลุ่มที่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 4.2 และตอบไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการฯดังกล่าวจะมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมของชุมชนเพียงร้อยละ 0.8 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 4 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องของในภาพรวมท่านคิดว่าเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้ชุมชนเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนอย่างจำวนขยะ ฝุ่น น้ำเสียที่เพิ่มมากขึ้น โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 44.5 รองลงมา คือ ไม่เห็นด้วยว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 27.7 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 22.5 ซึ่งในทางกลับกันนั้นก็ยังมีประชากรบางกลุ่มที่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 4.7 และตอบไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการฯดังกล่าวจะมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมของชุมชนเพียงร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 5 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องของในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงแล้วเสร็จ อาจจะทำให้เกิดมลพิษความสั่นสะเทือน จนคุณภาพชีวิตตลอดจนทรัพย์สินของประชาชนภายในชุมชนเกิดความเสียหาย โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 48.7 รองลงมา คือ ไม่เห็นด้วยว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 31.4 แต่ก็มีประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 15.7 ซึ่งในทางกลับกันนั้นก็ยังมีประชากรบางกลุ่มที่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 3.7 และตอบไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการฯดังกล่าวจะมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมของชุมชนเพียงร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 6 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องของในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ ความเร็วสูง จะทำให้เกิดปริมาณขยะมูลฝอยภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น จากการก่อสร้างและแรงงาน ต่างถิ่น โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อทรัพยากร และ สิ่งแวดล้อมชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 48.2 รองลงมา คือ ไม่เห็นด้วยว่าโครงการ ก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 40.3 แต่ก็มี ประชากรบางกลุ่มที่ตอบว่าไม่แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผล ต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 6.8 ซึ่งในทางกลับกันนั้นก็ยังมีประชากรบางกลุ่มที่ เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชน อยู่ที่ร้อยละ 4.2 และตอบไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อทรัพยากร และ สิ่งแวดล้อมของชุมชนเพียงร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 7 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องของในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ ความเร็วสูง อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางอากาศอย่าง ฝุ่นละอองที่กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ โดยประชาชน ส่วนใหญ่มีทัศนคติไม่เห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมชุมชนมาเป็น อันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 45.3 รองลงมาในทางกลับกันประชากรกลุ่มตัวอย่างบางคนกับมีทัศนคติ เห็นด้วยว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อย ละ 45.0 และเห็นด้วยอย่างยิ่งที่ร้อยละ 5.2 ซึ่งในทางกลับกันนั้นก็ยังมีประชากรบางกลุ่มที่ไม่แน่ใจว่าใน อนาคตโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ ร้อยละ 3.7 และตอบไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม ของชุมชนเพียงร้อยละ 0.8 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 8 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องของในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ ความเร็วสูง อาจจะทำให้มีเศษดินจากการก่อสร้างไปอุดตันท่อระบายน้ำ จนทำให้เกิดน้ำท่วมขัง ภายในชุมชน โดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติไม่เห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อทรัพยากร และ สิ่งแวดล้อมชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 44.5 รองลงมาในทางกลับกันประชากรกลุ่ม ตัวอย่างบางคนกับมีทัศนคติเห็นด้วยว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผล ต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 30.4 ซึ่งในทางกลับกันนั้นก็ยังมีประชากรบางกลุ่มที่ไม่แน่ใจว่าใน อนาคตโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 21.2 และตอบเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อ สังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 3.4 และตอบไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อ ทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมของชุมชนเพียงร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

ประเด็นที่ 9 เป็นทัศนคติเชิงลบในเรื่องของในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ ความเร็วสูง อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางน้ำ ทำให้เกิดน้ำเน่าเสียโดยประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติไม่

เห็นด้วยว่าประเด็นดังกล่าวมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมชุมชนมาเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 47.6 รองลงมาในทางกลับกันประชากรกลุ่มตัวอย่างบางคนก็มีทัศนคติเห็นด้วยว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 26.2 แต่จากจำนวนประชากรกลุ่มตัวอย่างบางคนก็ยังตอบไม่ได้ว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนจนทำให้คำตอบออกมาในรูปของความไม่แน่ใจอยู่ที่ร้อยละ 22.5 จนส่งผลทำให้บางคนตอบว่าเห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดังกล่าวจะมีผลต่อสังคมของชุมชนอยู่ที่ร้อยละ 3.1 และตอบไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งว่าโครงการดังกล่าวจะมีผลต่อทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมของชุมชนเพียงร้อยละ 0.5 ตามลำดับ

ข้อเสนอแนะของชุมชนตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีที่เกิดขึ้นต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง

จากการศึกษาข้อเสนอแนะของชุมชนตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีที่เกิดขึ้นต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงสามารถสรุปข้อมูลการสัมภาษณ์ของประชาชนกลุ่มตัวอย่างทั้ง 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มผู้ดำรงตำแหน่งทางสังคม อันได้แก่ กลุ่มบุคคลที่เป็นผู้นำตามเกณฑ์ทางการเมือง อาทิ ผู้นำชุมชน รองผู้ใหญ่บ้าน และกลุ่มอาชีพเสริม / กลุ่มสตรี และกลุ่มผู้ที่ไม่ได้ดำรงตำแหน่งทางสังคม แต่ต้องเป็นกลุ่มที่มีอิทธิพลทางด้านจิตใจและความเคารพนับถือภายในชุมชนหรือที่ผู้วิจัยเรียกกลุ่มคนดังกล่าวว่า “กลุ่มผู้นำทางธรรมชาติ” โดยยกกลุ่มคนดังกล่าว คือ ประชาชนดั้งเดิมภายในชุมชน (ผู้สูงอายุ ปราชญ์ชุมชน เป็นต้น) โดยใช้การสัมภาษณ์แบบกลุ่ม (Group interview) เพื่อศึกษาข้อเสนอแนะของชุมชนตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง จากการเก็บข้อมูลสามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการเวนคืนที่ดิน

พบว่าก่อนที่จะเริ่มมีการเวนคืนที่ดินทางภาครัฐหรือโครงการควรจะมีจัดทำ “นโยบายเสียงที่ได้ดินจากประชาชน” กล่าวคือ เป็นนโยบายที่ประชาชนภายในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในเรื่องของการเวนคืนที่ดินสามารถแสดงความคิดเห็นในฐานะของผู้ถูกเวนคืนที่ดิน ตั้งแต่ในขั้นของการดำเนินโครงการ มิใช่เมื่อลงมติของโครงการไปแล้ว หลังจากนั้นจึงมาแจ้งเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ดังกล่าวเริ่มมีการปรับตัวหรือเตรียมตัวในช่วงเวลาของที่ดินที่กำลังจะถูกเวนคืน หลังจากการสร้างการรับรู้ให้แก่ชุมชนแล้วนั้น ทางโครงการควรมีการจัดสรรหาแหล่งประกอบอาชีพทดแทนเช่นเดียวกับเงินทดแทนที่ผู้ถูกเวนคืนต้องได้รับ เพื่อรองรับประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินในครั้งนี้

2. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ

พบว่า การขยายตัวทางเศรษฐกิจของชุมชนคาดว่าจะนำมาสู่ความเลื่อมล้ำของการพัฒนาเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจชุมชนเฉพาะบางพื้นที่ ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเสมอภาคของการ

พัฒนาจึงควรมีการจัดตั้งนโยบาย “ศูนย์บ่มเพาะวิชาชีพชุมชน” ตามพื้นที่ต่าง ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการของทางภาครัฐ เพื่อเพิ่มการพัฒนาด้านศักยภาพตามความสามารถของชุมชนนั้น ๆ อาทิ ชุมชนหนองข้างคอก เป็นชุมชนดั้งเดิมที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมสวนฝรั่ง ต่อมาได้มีการพัฒนาและต่อยอดเป็นสินค้าแปรรูปต่าง ๆ มากมายทั้งน้ำฝรั่ง ฝรั่งกวน และฝรั่งหยี ดังนั้นศูนย์บ่มเพาะวิชาชีพชุมชนที่รัฐหรือโครงการควรให้การสนับสนุนชุมชน คือ การอบรมพัฒนาต่อยอดการรูปสินค้าเกษตร และการออกแบบผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์หรือการส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการผลิตเพิ่มมากขึ้น จนทำให้ชุมชนและประชาชนสามารถต่อยอดธุรกิจ SMEs ขนาดเล็กไปเป็น SMEs ขนาดกลางเพื่อรองรับการเข้ามาของนักลงทุนและนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาลงยังสถานีรถไฟได้ในอนาคต

3. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความหลากหลายของเชื้อชาติจากประชากรแฝง

พบว่าความหลากหลายของเชื้อชาติจากประชากรแฝง จะทำให้ชุมชนที่จากเดิมมีความเป็นสังคมผู้สูงอายุมากกว่าวัยทำงาน กำลังจะถูกแทนที่ด้วยความเป็นสังคมเมืองใหม่ รวมถึงผู้คนก็จะถูกแทนที่ด้วยเช่นเดียวกัน เนื่องการขาดความพร้อมด้านบุคลากรที่พัฒนาไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของประชาชนในชุมชน ดังนั้นเพื่อให้เกิดความพร้อมด้านบุคลากรจึงควรมีการอบรมทักษะด้านต่าง ๆ อาทิ การอบรมการใช้เทคโนโลยีและโปรแกรมต่าง ๆ ตลอดจนการให้การสนับสนุนในการจัดตั้งชมรมภาษาต่างชาติตามชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการทั้งภาษาอังกฤษ ภาษาจีน หรือแม้กระทั่งภาษาญี่ปุ่น เพื่อให้ประชาชนสามารถนำทักษะดังกล่าวมาประยุกต์ใช้ในการทำงานให้พร้อมรองรับกับการเป็นชุมชนในพื้นที่ของโครงการพัฒนาจากออีอีซีได้ในอนาคต

4. ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมลภาวะจากขยะมูลฝอย และการลดลงของพื้นที่สีเขียวภายในชุมชน

พบว่ามลภาวะจากขยะมูลฝอย และการลดลงของพื้นที่สีเขียวภายในชุมชน เป็นภาพรวมของปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร ที่ชุมชนไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ดังนั้นเพื่อเป็นการจัดการกับปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม ควรมีการลงสำรวจพื้นที่จากการสอบถามและฟังเสียงของประชาชนมากกว่าผู้นำชุมชน เนื่องจากการรับฟังเสียงสะท้อนจากบุคคลเพียงกลุ่มเดียวอาจจะไม่สามารถตอบสนองเสียงส่วนใหญ่ที่มาจากประชาชน ลำดับถัดมาทางภาครัฐหรือทางโครงการควรมีการจัดอบรมและให้ความรู้เกี่ยวกับด้านดีและผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากโครงการแก่ประชาชนภายในพื้นที่ และพนักงานตลอดจนแรงงานที่จะเข้ามาทำการก่อสร้างภายในชุมชน นอกจากนี้ควรมีการทำข้อตกลงหรือ MOU (บันทึกความเข้าใจ (Memorandum Of Understanding) ระหว่างโครงการกับชุมชนในเรื่องของการอนุรักษ์พื้นที่สีเขียวและการลดมลภาวะภายในชุมชน ผ่านโครงการที่มีชื่อว่า “ธนาคารขยะต้นไม้” ที่โครงการเป็นผู้จัดตั้งแต่ชุมชนเป็นคนดูแล กล่าวคือ โครงการนี้เป็นโครงการที่ธรรมาภิบาลให้มีการจัดตั้งจุดทิ้งขยะเพิ่มมากขึ้นภายในเขตพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เจ้าหน้าที่และผู้

ก่อสร้างโครงการทิ้งขยะให้ถูกที่ถูกชนิดลดโอกาสการเกิดปัญหาขยะมูลฝอยที่อาจจะเพิ่มมากขึ้นในชุมชน โดยขยะที่มีการคัดแยกจะถูกผู้นำชุมชนเก็บมาขายให้แก่ร้านขายของเก่าหรือร้านแยกขยะของประชาชนภายในตำบล และนำเงินที่ขายได้มาซื้อต้นไม้ เพื่อปลูกเพิ่มพื้นที่สีเขียวภายในชุมชน

อภิปรายผล

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง ทักษะคิดของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี เป็นการวิจัยเชิงผสมผสาน ในเขตตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี สามารถอภิปรายผลการวิจัยเปรียบเทียบกับระหว่างข้อค้นพบที่ได้จากการศึกษากับแนวคิด ทฤษฎี และเอกสารทางวิชาการที่เกี่ยวข้องดังนี้

ทัศนคติของชุมชนตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ด้านเศรษฐกิจจากผลการวิจัยได้พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ให้ความสำคัญในเรื่องของราคาที่ดินที่จะมีราคาเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต เนื่องจากการเข้ามาของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงในอนาคตอาจจะทำให้ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้นเรื่อย ๆ จนเป็นสาเหตุทำให้ประชาชนภายในตำบลเริ่มมีการขายที่ดินหรือที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น รองลงมา คือ การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้เกิดการสูญเสียพื้นที่ในการประกอบอาชีพ เนื่องจากพื้นที่บางบริเวณของชุมชนเป็นส่วนของการทางรถไฟแห่งประเทศไทย ส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวจำเป็นต้องถูกเวนคืน เพื่อใช้ในการก่อสร้าง โดยในระยะแรกของการรับรู้ชุมชนเกิดการกังวลและมีทัศนคติด้านลบต่อโครงการ โดยเฉพาะประชาชนบริเวณที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงในพื้นที่ของการทางรถไฟ ดังนั้นเพื่อให้เกิดการปรับตัวจึงเกิดเป็นทิศทางข้อเสนอแนะที่ว่า ทางภาครัฐหรือโครงการควรมี “นโยบายเสียงที่ได้ดินจากประชาชน” กล่าวคือ เป็นนโยบายที่ประชาชนภายในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบในเรื่องของการเวนคืนที่ดินสามารถแสดงความคิดเห็นในฐานะของผู้ถูกเวนคืนที่ดิน ตั้งแต่ในขั้นของการดำเนินโครงการ มิใช่เมื่อลงมติของโครงการไปแล้ว หลังจากนั้นจึงมาแจ้งเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ดังกล่าวเริ่มมีการปรับตัวหรือเตรียมตัวในช่วงเวลาของที่ดินที่กำลังจะถูกเวนคืน ซึ่งผลการวิจัยสอดคล้องกับงานวิจัยของจุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวัช ศรีโคกคงกุล (2562) เรื่อง ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อชุมชนริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น

เกี่ยวกับผลกระทบที่ส่งผลให้เกิดทัศนคติทั้งด้านบวกและด้านลบทั้งโดยตรงและโดยอ้อมต่อชุมชนริมทางรถไฟ ในส่วนของทัศนคติด้านลบ ที่ได้กล่าวไว้ว่า การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการเวนคืนพื้นที่บริเวณริมรางรถไฟ 40 เมตรแรกเป็นเหตุให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในระยะ 20 เมตรแรกต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างโดยได้รับเงินชดเชยจากรัฐ จนในอนาคตสภาพความเป็นอยู่ของชุมชนมีการเปลี่ยนแปลงไป เพราะเหตุไรที่อยู่อาศัยได้ส่งผลกระทบต่อให้เกิดการว่างงาน รวมทั้งภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น ทัศนคติของชุมชนตำบลหนองข้างคอก ด้านสังคม ผลการวิจัยได้พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ให้ความสำคัญใน

เรื่องของความหลากหลายทางสังคมและเชื้อชาติภายในชุมชนที่อาจจะเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะในเรื่องของประชากรแฝงที่จะอพยพเข้ามาทำงานทำ เนื่องจากความสะดวกสบายในเรื่องของการเดินทางทำให้ในอนาคตตำบลหนองข้างคอกกำลังจะเปลี่ยนจากสังคมเกษตรกรรมมาเป็นสังคมแห่งอุตสาหกรรมที่เริ่มมีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็กภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น โดยปัจจัยจากการพัฒนาของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ดังกล่าว จะนำมาสู่การอพยพเข้ามาของประชากรต่างถิ่น ทั้งแรงงานต่างด้าว นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ หรือแม้แต่พนักงานบริษัทก็จะเริ่มเดินทางมายังชุมชนเพิ่มมากขึ้น จนก่อเกิดเป็นการขยายขอบข่ายเพื่อลงหลักปักฐานภายในชุมชน จนทำให้สังคมเกษตรกรรมที่อยู่กันแบบครอบครัว เริ่มเกิดความหลากหลายทางสังคมและเชื้อชาติภายในชุมชนได้ในอนาคต โดยความหลากหลายทางสังคมและเชื้อชาติที่อาจจะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ย่อมส่งผลทำให้วิถีชีวิตของประชาชนภายในชุมชนเปลี่ยนแปลงไป อาทิ การใช้ชีวิตที่เรียบง่าย ประกอบอาชีพเกษตรกรรมส่วนหนึ่ง แต่เมื่อมีการเข้ามาของโครงการจนนำมาสู่การอพยพเข้ามาของแรงงานต่างถิ่นก็อาจจะทำให้ชุมชนเกิดความเครียดที่รุนแรงเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นเพื่อให้เกิดความเข้าใจและพร้อมรับการปรับตัวของการเข้ามาของแรงงานต่างถิ่นหรือประชากรแฝง รัฐควรมีการให้ความสำคัญในเรื่องของการสร้างความมั่นใจให้แก่ประชาชนภายในชุมชนว่าการเข้ามาของโครงการจะทำให้ประชาชนภายในชุมชนมีความมั่นคงทางด้านการทำงาน มีหน่วยงานเข้ามาพัฒนาศักยภาพของประชาชนภายในชุมชนให้พร้อมรับกับการเปลี่ยนแปลงทั้งการอบรมทักษะด้านต่าง ๆ อาทิ การอบรมการใช้เทคโนโลยีและโปรแกรมต่าง ๆ ตลอดจนการให้การสนับสนุนในการจัดตั้งชมรมภาษาต่างชาติตามชุมชนที่อยู่ในพื้นที่โครงการทั้งภาษาอังกฤษ ภาษาจีน หรือแม้กระทั่งภาษาญี่ปุ่น เพื่อให้ประชาชนสามารถนำทักษะดังกล่าวมาประยุกต์ใช้ในการทำงานให้พร้อมรองรับกับการเป็นชุมชนในพื้นที่ของโครงการพัฒนาจากอีอีซีได้ในอนาคต ซึ่งผลการวิจัยสอดคล้องกับงานวิจัยของ Chen (2012) จากผลการศึกษาเรื่อง Cultural constraints on high – speed rail in the US : Is American exceptionalism an explanation. ที่ได้มีการศึกษาเกี่ยวกับวัฒนธรรมของชุมชนที่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากรถไฟความเร็วสูงในสหรัฐอเมริกา ซึ่งวัฒนธรรมที่เปลี่ยนแปลงอาจส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมประจำวัน วิถีชีวิต และทัศนคติสาธารณะในสังคมสหรัฐฯที่มีต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรถไฟความเร็วสูงในรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา, ทัศนคติของชุมชนตำบลหนองข้างคอก ด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมผลการวิจัยได้พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ให้ความสำคัญในเรื่องเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางกลิ่นจากขยะมูลฝอยภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น เพราะถึงแม้ในปัจจุบันประชากรกลุ่มตัวอย่างจะเห็นตรงกันแล้วว่าทัศนคติในด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากก่อสร้างโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงไม่ได้แสดงออกว่าทัศนคติด้านลบหรือคาดหวังว่าการเข้ามามีการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง จนทำให้ชุมชนนั้นมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมมากนักน้อยเพียงใด เพราะประชาชนมอง

ว่าปัจจัยในด้านนี้เป็นสิ่งที่ไม่สามารถควบคุมได้ ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของจุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวัช ศรีโกคางกุล (2562) เรื่อง ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อชุมชนริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น เกี่ยวกับผลกระทบที่ส่งผลให้เกิดทัศนคติทั้งด้านบวกและด้านลบทั้งโดยตรงและโดยอ้อมต่อชุมชนริมทางรถไฟ จากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ส่งผลทำให้สิ่งแวดล้อมของชุมชนเทพารักษ์ได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางอากาศจากฝุ่นละออง มลภาวะทางเสียงจากการก่อสร้าง รวมทั้งแรงสั่นสะเทือนจากการขุดเจาะ ในประเด็นคำถามว่า ในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางอากาศอย่างไร ฝุ่นละอองที่กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ และในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางน้ำ ทำให้เกิดน้ำเน่าเสีย เพราะงานศึกษาเรื่อง ทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประชาชนส่วนใหญ่กลับตอบว่าไม่เห็นด้วยที่ว่าโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงนั้นจะทำให้เกิดมลพิษทางอากาศอย่างไร ฝุ่นละออง หรือในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางน้ำ ทำให้เกิดน้ำเน่าเสีย เพราะประชาชนส่วนใหญ่มองว่ามลพิษต่าง ๆ สามารถเกิดขึ้นได้ทั่ว ถึงแม้จะไม่มีโครงการก่อสร้างโครงการฯ การเกิดมลพิษทางอากาศอย่างไร ฝุ่นละอองหรือจะลดน้อยลง แต่บ้างประเด็นการศึกษาพบว่างานวิจัยเรื่อง ทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี นั้นมีความสอดคล้องกับงานวิจัยของพัชรินทร์ คำสุข (2565) เรื่อง ความคิดเห็นของประชาชนที่มีผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 ซึ่งจากการศึกษาพบว่าด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม โดยภาพรวมการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว จะทำให้เกิดปริมาณขยะในชุมชนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น จากการก่อสร้างและแรงงานต่างถิ่น ซึ่งงานวิจัยดังกล่าวสอดคล้องในเรื่องของประเด็นที่ว่าเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้พื้นที่สีเขียวภายในชุมชนลดลงในการศึกษาเรื่อง ทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี เพราะจากการศึกษาพบว่าประชาชนส่วนใหญ่มองว่าเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้พื้นที่สีเขียวภายในชุมชนลดลงสูงขึ้นเป็นอันดับแรกทางด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมในงานวิจัยครั้งนี้ ดังนั้นเพื่อเป็นการจัดการกับปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากโครงการ ฯ ในอนาคต ระหว่างดำเนินโครงการควรมีการทำข้อตกลงหรือ MOU (บันทึกความเข้าใจ Memorandum of understanding) ระหว่างโครงการกับชุมชนในเรื่องของการอนุรักษ์พื้นที่สีเขียวและการลดมลภาวะภายในชุมชน ผ่านโครงการที่มีชื่อว่า “ธนาคารขยะต้นไม้” ที่โครงการเป็นผู้จัดตั้งแต่ชุมชนเป็นคนดูแล กล่าวคือ โครงการนี้เป็นโครงการที่รณรงค์ให้มีการจัดตั้งจุดทิ้งขยะเพิ่มมากขึ้นภายในเขตพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เจ้าหน้าที่และผู้ก่อสร้าง

โครงการที่จะให้ถูกที่ถูกชนิดลดโอกาสการเกิดปัญหาขยะมูลฝอยที่อาจจะเพิ่มมากขึ้นในชุมชน โดยขยะที่มีการคัดแยกจะถูกผู้นำชุมชนเก็บมาขายให้แก่ร้านขายของเก่าหรือร้านแยกขยะของประชาชนภายในตำบล แทนการเก็บขยะจากทางภาครัฐ เพื่อเป็นการสร้างรายได้ให้กับประชาชนภายในชุมชน และในทางเดียวกันก็จะนำเงินที่ขายได้มาซื้อต้นไม้ เพื่อปลูกเพิ่มพื้นที่สีเขียวภายในชุมชน ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าทัศนคติของชุมชนตำบลหนองช้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมของจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ทำการตอบแบบสอบถามเห็นตรงกันว่า ทัศนคติของชุมชนทางด้านสังคม ที่มีผลต่อประชาชนภายในตำบลมาเป็นอันดับแรกคือ เรื่องการเกิดมลพิษทางกลิ่นจากขยะมูลฝอยภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จในอนาคต

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. จากการศึกษากลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มองว่าทัศนคติเกิดจากความรู้สึกประสพการณ์และค่านิยม พบว่าทั้งจากการตอบแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ทางด้านเศรษฐกิจ ผู้คนส่วนใหญ่ในชุมชนมองว่า ควรมีการอธิบายและทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่เกี่ยวกับผลดีของโครงการฯ ก่อนเป็นอันดับแรก หลังจากนั้นควรเริ่มมีการให้การสนับสนุนในเรื่องต่าง ๆ อาทิ การให้ความรู้หรือการทักษะให้พร้อมรับกับการขยายตัวทางอุตสาหกรรมที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้

2. จากการศึกษากลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มองว่าทัศนคติเกิดจากความรู้สึกประสพการณ์และค่านิยม พบว่าทั้งจากการตอบแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ทางด้านสังคม ผู้คนส่วนใหญ่ในชุมชนมองว่าชุมชนต้องเริ่มมีการปรับตัวและพัฒนาศักยภาพของประชาชนภายในตำบล เพื่อให้พร้อมต่อการเข้ามาของประชากรแฝงที่อาจจะทำให้เกิดการแย่งงานกันทำในอนาคต ดังนั้นโครงการฯ หรือผู้ดูแลอาจต้องหาหน่วยงานเข้ามารองรับในเรื่องนี้มาสร้างการมีส่วนร่วมชุมชนก่อน เพราะถ้าหากไม่มีการทำความเข้าใจอาจจะเกิดปัญหาหรือสร้างผลกระทบต่อชุมชนจนทำให้เกิดการย้ายถิ่นฐานได้ เมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงสร้างแล้วเสร็จในอนาคต

3. จากการศึกษากลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มองว่าทัศนคติเกิดจากความรู้สึกประสพการณ์และค่านิยม พบว่าทั้งจากการตอบแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ทางด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม ผู้คนส่วนใหญ่ในชุมชนมองว่าโครงการฯ หรือผู้ดูแลควรมีการสร้างเสนอแนะเร่งเตรียมมาตรการแก้ไขปัญหาจากผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาการเกิดขยะเป็นจำนวนมาก

ภายในชุมชน ดังนั้นจำเป็นต้องมีการเร่งหาเจ้าหน้าที่เพื่อดูแลในส่วนนี้เป็นพิเศษ ชุมชนจะได้ไม่สูญเสียพื้นที่สีเขียวเพิ่มขึ้น

ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยครั้งต่อไป

1. จากการทำวิจัยครั้งนี้พบว่า ผู้ให้ข้อมูลบางส่วนยังไม่รู้จักโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงเท่าใดนัก ดังนั้นในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไปจึงควรนำหน่วยงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้องควรมีการจัดทำเอกสารประกอบ อาทิ แผ่นพับหรือใบปลิว เป็นต้น เพื่อให้รู้จักโครงการเบื้องต้น ก่อนที่จะให้ข้อมูลได้

2. ควรศึกษางานวิจัยตามทฤษฎีอื่น ๆ เช่น พฤติกรรมและประชากรศาสตร์ พฤติกรรม (Behavioral component) ความรู้สึก (Affective component) ประสบการณ์ (Experience) และค่านิยม (Value) แต่ละบุคคลมีค่านิยมและการตัดสินใจให้ทัศนคติในชุมชนอื่นต่อไปในอนาคต

3. ควรนำข้อเสนอแนะที่ได้จากการผลการวิจัยทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพในครั้งนี้ไปศึกษาวิจัยเพื่อค้นหาวิธีในการต่อยอดและพัฒนาจากข้อเสนอแนะที่ได้รับให้กลายเป็นสิ่งที่สามารถสร้างทัศนคติที่ดีต่อชุมชนอื่นที่มีลักษณะโครงสร้างทางสังคม เศรษฐกิจ และทรัพยากร และสิ่งแวดล้อมที่คล้ายคลึงกันในอนาคต จากการเข้ามาของโครงการในการพัฒนาใหม่ ๆ จากทางภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

บรรณานุกรม

- กนกพร ฉิมพลี. (2563). การพัฒนานวัตกรรมการจัดการความรู้หมู่บ้านเศรษฐกิจพอเพียงต้นแบบ : กรณีศึกษาบ้านสายออ หมู่ 1 ตำบลสายออ อำเภอโนนไทย จังหวัดนครราชสีมา. *วารสารวิจัย และพัฒนามหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์*, 17(1), 100-110. เข้าถึงได้จาก <https://so03.tci-thaijo.org/index.php/RDIBRU/article/view/260089/174262>
- กระทรวงคมนาคม. (2558). *ผลงาน 4 ปี กระทรวงคมนาคมภายใต้การบริหารงานของรัฐบาล พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา*. กระทรวงมหาดไทย. เข้าถึงได้จาก https://complain.mot.go.th/prproject/files_upload/publishonweb/4years-performance-mot-th.pdf
- กัลยาณี แนวแห่งธรรม. (2561). *การศึกษาเรื่องรัฐบาลชุดปัจจุบันจึงได้เห็นสมควรให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อใช้รองรับการขยายตัวของเมือง การขยายตัวด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน และเป็นการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community – AEC)*. 2562(8), 1-93. เข้าถึงได้จาก https://www.parliament.go.th/ewtadmin/ewt/parbudget/ewt_dl_link.php?nid=680
- กำไลทิพย์ เศรษฐวิชัย. (2546). *การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดทำแผนแม่บทชุมชน ศึกษา : กรณีตำบลท่าแค อำเภอเมือง จังหวัดพิจิตร*. งานนิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการจัดการสิ่งแวดล้อม, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- คมนาคม ตั้งเป้าไทยมีระบบรางขนาดใหญ่เข้าถึงทุกภูมิภาคในปี 71. (2563). เข้าถึงได้จาก <https://www.ryt9.com/s/iq03/3179173>
- คลังสารสนเทศของสถาบันนิติบัญญัติ. (2563). *พระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน*. เข้าถึงได้จาก <https://dl.parliament.go.th/backoffice/viewer2300/web/previewer.php>
- คอลัมน์นิสต์. (2558, 13 พฤษภาคม). 'ทัศนคติ' ความหมาย และความสำคัญ. *กรุงเทพธุรกิจ*, หน้า 1.

- งามตา วนิทานน์. (2561). ปัจจัยเชิงเหตุทางจิตและสังคมที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการสื่อสารอย่าง
 เคารพสิทธิผ่านสื่อสังคมออนไลน์ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี. *วารสารพฤติกรรมศาสตร์*,
 24(2). เข้าถึงได้จาก [https://so06.tci-
 thaijo.org/index.php/BSRI/article/view/115191/102247](https://so06.tci-thaijo.org/index.php/BSRI/article/view/115191/102247)
- จุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวัช ศรีโสภากุล. (2562). ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อ
 ชุมชนริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น. *Humanities,
 Social Sciences and arts Veridian E-Journal, Silpakorn University*, 12(6). เข้าถึงได้
 จาก [https://he02.tci-thaijo.org/index.php/Veridian-E-
 Journal/article/view/202085/154875](https://he02.tci-thaijo.org/index.php/Veridian-E-Journal/article/view/202085/154875)
- ถวัลย์ วรเทพพุฒิพงษ์. (2533). การประเมินผลนโยบาย : ประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และความเป็น
 ธรรมของนโยบาย. *วารสารพัฒนบริหารศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์*, 30(3).
 เข้าถึงได้จาก http://library1.nida.ac.th/nida_jour0/NJv30n3_01.pdf
- ทินพันธุ์ นาคะตะ. (2543). *การปกครองของไทย*. ม.ป.ท.
- ธนาคารกสิกรไทย. (2559). รายงานการพัฒนาเพื่อความยั่งยืน 2559. *ศูนย์วิจัยกสิกร*, 8-85. เข้าถึงได้
 จาก [https://www.kasikornbank.com/th/sustainable-
 development/SDAnnualReports/SD-TH-KBank59.pdf](https://www.kasikornbank.com/th/sustainable-development/SDAnnualReports/SD-TH-KBank59.pdf)
- นพวรรณ ศรีนรดิษฐ์เลิศ และรุจิโรจน์ อนามบุตร. (2559). ทศนคติต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์
 เนื่องจากโครงการพื้นที่ส่วนขยายริมแม่น้ำเจ้าพระยา:บริเวณชุมชนและพาณิชยกรรมริมน้ำ.
 เข้าถึงได้จาก [https://so02.tci-
 thaijo.org/index.php/jars/article/download/104454/83229/](https://so02.tci-thaijo.org/index.php/jars/article/download/104454/83229/)
- นันทพล กาญจนวัฒน์. (ม.ป.ป.). องค์การบริหารจัดการระบบรางโดยรถไฟความเร็วสูงที่เหมาะสมสำหรับ
 ประเทศไทย. *วารสารการเมือง การบริหาร และกฎหมาย*, 8(1). เข้าถึงได้จาก
<https://opac1.lib.buu.ac.th/medias3/politic8n1p105-137.pdf> (มหาวิทยาลัยบูรพา)
- นิกร ศรีราช. (2564). การสร้างทัศนคติเชิงบวกในการทำงานตามหลักพระพุทธศาสนา. *วารสาร มจร
 สังคมศาสตร์ปริทรรศน์*, 10(2), 389 - 390. เข้าถึงได้จาก [https://so03.tci-
 thaijo.org/index.php/jssr/article/download/249318/169596/906443](https://so03.tci-thaijo.org/index.php/jssr/article/download/249318/169596/906443)

- ประรณพิศ กัฒวัฒนา. (2562). *การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ โมเดลไหนที่คู่ควรกับ สถานีรถไฟความเร็วสูงชลบุรี*. เข้าถึงได้จาก <https://www.salika.co/2022/04/17/tod-design-for-high-speed-train-chonburi/>
- ปาลิตา ทองเต็ม. (2563). *ทัศนคติของประชาชนต่อการลดมลภาวะด้วยการใช้รถไฟฟ้า MRT ในยุค New Normal กรณีศึกษาประชากรในแขวงจตุจักร. กรุงเทพฯ: คณะบริหารการพัฒนาสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์*. เข้าถึงได้จาก <http://gseda.nida.ac.th/academics/database/students/fileupload/isdocument/20210729205809.pdf>
- พัชรินทร์ คำสุข. (2565). *ความคิดเห็นของประชาชนที่มีผลกระทบต่อที่ที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 งานนิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยบูรพา*.
- พิชญ์ บุญยบัณฑิต และวีระ สมบูรณ์. (2563). *ทัศนคติของคนกรุงเทพมหานครที่มีต่อการดำเนินนโยบายของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา พ.ศ.2557-2562 : กรณีศึกษานโยบายด้านระบบขนส่งมวลชนทางราง. งานนิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยรังสิต*. เข้าถึงได้จาก <https://rsujournals.rsu.ac.th/index.php/rgrc/article/download/1869/1456/>
- แพรวภัทร ยอดแก้ว. (2552). *ทัศนคติหรือเจตคติ (Attitude)*. เข้าถึงได้จาก <https://www.gotoknow.org/posts/280647>
- มณีนรัตน์ สุวรรณวารี. (2554). *ประเภทของนโยบายสาธารณะ*. เข้าถึงได้จาก <https://www.gotoknow.org/posts/460683>
- ยุวดี วรสิทธิ์ และเอก ชุณหัชชราชัย. (2559). *ปัจจัยด้านคุณภาพบริการ และพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ที่มีผลต่อทัศนคติของผู้ใช้บริการในกรุงเทพมหานคร. วารสารบริหารธุรกิจเทคโนโลยีมหานคร, 13(1), 26-38*. เข้าถึงได้จาก <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/journalmbsmut/article/view/77269/62009>
- รถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย*. (2566, 26). เข้าถึงได้จาก <https://th.wikipedia.org/wiki/รถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย>
- รณณ อินทวงษ์. (2556). *การประเมินผลนโยบายคืนภาษีรถยนต์คันแรกในพื้นที่จังหวัดชลบุรี. งานนิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์, มหาวิทยาลัยบูรพา*.

วรากรณ์ สามโกเศศ. (2565). *แนวคิดในการพัฒนาประเทศ*. เข้าถึงได้จาก

<https://www.bangkokbiznews.com/columnist/1014900>

วัชระ ปวีณาภรณ์ และศิวัช ศรีโศคางกุล. (2563). คนชายขอบที่ถูกบังคับให้เป็นผู้เสียสละ : กรณีศึกษา

ชุมชนริมทางรถไฟจังหวัดขอนแก่น *วารสารสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์*, 46(1). เข้าถึงได้

จาก <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/socku/article/view/242286/165250>

ศุภชัยวิชัยและให้คำปรึกษา สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจ ศศินทร์ แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. (ม.ป.ป.).

สรุปรายละเอียดโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน. เข้าถึงได้จาก

<https://lib.swu.ac.th/images/Documents/Researchsupport/Reference-APA6th-EndNote160820.pdf>

สถาบันส่งเสริมการสอนวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี. (2563). *รายงานประจำปี 2563*. เข้าถึงได้จาก

<https://www.ipst.ac.th/wp-content/uploads/2020/10/annualReport2563.pdf>

สมบัติ ชำรงธัญวงศ์. (2543). *นโยบายสาธารณะ : แนวความคิด การวิเคราะห์และกระบวนการ*.

กรุงเทพฯ: เสมาธรรม. เข้าถึงได้จาก

<https://opaclib.lpru.ac.th/BibDetail.aspx?bibno=36756>

สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี. (2564). *กลุ่มสถิติการขนส่งกองแผนงาน กรมขนส่งทางบก สถิติการจดทะเบียนรถในจังหวัดชลบุรีในปี พ.ศ. 2561 – 2665*. เข้าถึงได้จาก

<https://web.dlt.go.th/statistics/plugins/UploadiFive/uploads/2910d175c2064e4a898495245fa11dfa0447a886bf28b2c81fdc463e900660f5.pdf>

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก. (2562). *รถไฟความเร็วสูง เชื่อม 3*

สนามบิน. โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก. เข้าถึงได้จาก

<https://www.eeco.or.th/th/high-speed-rail-connecting-3-airports>

สิริกัญจน์ เอี่ยมอาจหาญ. (2554). *การนำนโยบายธรรมาภิบาลไปปฏิบัติในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น*

: *วิเคราะห์กรณี องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น อำเภอเมือง จังหวัดปราจีนบุรี* เข้าถึงได้จาก

<http://dspace.spu.ac.th/bitstream/123456789/4335/2/Astract-สิริกัญจน์%20เอี่ยม>

<http://dspace.spu.ac.th/bitstream/123456789/4335/2/Astract-สิริกัญจน์%20เอี่ยม>

<http://dspace.spu.ac.th/bitstream/123456789/4335/2/Astract-สิริกัญจน์%20เอี่ยม>

โสณน้อย พักทองอ่อน. (2554). *การวิเคราะห์นโยบายการยกระดับคุณภาพมาตรฐานการศึกษาระดับ*

อาชีวศึกษาและอุดมศึกษาไปสู่ความเป็นเลิศของรัฐบาลนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ (พ.ศ.2552 -

2553) เข้าถึงได้จาก http://www.edu.nu.ac.th/researches/view_is.php?id=664

- องค์การบริหารส่วนตำบลหนองข้างคอก. (2562). ประวัติความเป็นมาของตำบลหนองข้างคอก. *องค์การบริหารส่วนตำบลหนองข้างคอก*. เข้าถึงได้จาก <https://nongkhangkok.go.th/public/texteditor/data/index/menu/237>
- อนงค์นุช เทียนทอง และอ้อมเดือน สิริพิพรหม. (2555). *การคาดการณ์ผลกระทบของการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย - จีน ต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย* เข้าถึงได้จาก https://rtt.kku.ac.th/ejournal/pa_upload_pdf/182154.pdf
- อัจฉิมา ศุภจริยาวัตร และสิทธิ จิตติชานนท์. (2562). *ทัศนคติและระบบนิเวศน์ผู้ประกอบการท้องถิ่นที่เปลี่ยนแปลงจากการลงทุนทางตรงโดยต่างชาติในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก(ECC)*. เข้าถึงได้จาก <http://dSPACE.lib.buu.ac.th/xmlui/handle/1234567890/4492>
- อารดา ฉิมมากร และกฤตสุขชิน พลเสน. (2561). การพัฒนาประเทศไทย หลักไตรสิกขา. *วารสารปรัชญาปริทรรศน์*, 23(2). เข้าถึงได้จาก <https://so05.tci-thaijo.org/index.php/phiv/article/view/248998/169344>
- Chen, Z. (2012). Cultural constraints on high – speed rail in the US : Is American exceptionalism an explanation. *The Ohio State University - City and Regional Planning*, 17. Retrieved from https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2240989
- Harvey, J. (2014). Public attitudes to and perceptions of high speed rail in the UK. *Transport Policy*, 36, 70-78. Retrieved from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0967070X14001541>



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก
แบบสอบถาม



แบบสอบถาม

เรื่อง ทศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง

บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

คำชี้แจง แบบสอบถามชุดนี้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง บริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี เพื่อศึกษาความหมาย ความสำคัญทางด้านทัศนคติในด้านต่าง ๆ อย่าง ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม ที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง – สุวรรณภูมิ – อู่ตะเภา) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาในรายวิชาการวิจัยทางเศรษฐศาสตร์การเมืองและความเป็นสหวิทยาการ (67357164) ตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาเศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการปกครอง สถาบันมหาวิทยาลัยบูรพา โดยแบบสอบถามจะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนที่ 2 ทัศนคติของประชาชนตำบลหนองข้างคอกที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้

ความเร็วสูง อันประกอบไปด้วยด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และวัฒนธรรม และด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นหลังจากโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง

ทางผู้วิจัยจึงใคร่ขอความกรุณาตอบแบบสอบถามให้ครบทุกข้อตามความเป็นจริง เพื่อให้ผลการวิจัยดังกล่าวใกล้เคียงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุด และเนื่องจากข้อมูลคำตอบของท่านจะมีประโยชน์ และสำคัญอย่างมากในการวิเคราะห์ข้อมูล ข้อมูลที่ได้รับจากการตอบคำถามจากแบบสอบถามดังกล่าวจึงจะถูกเก็บเป็นความลับเพื่อใช้ในการศึกษาครั้งนี้เท่านั้น และผู้วิจัยขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือและช่วยเหลือในการตอบแบบสอบถามครั้งตามความเป็นจริงมากที่สุด ทางผู้จัดทำวิจัยฉบับดังกล่าวจึงอยากจะขอขอบคุณที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามมา ณ โอกาสนี้

นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยบูรพา

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย (✓) ลงในช่องที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด

(เลือกตอบได้ 1 ข้อ)

1. เพศ

- 1) ชาย 2) หญิง

2. อายุ ปี

3. ระดับการศึกษาสูงสุด

- 1) ประถม 2) มัธยมตอนต้น
 3) มัธยมปลาย 4) ปวช.
 5) ปวส. 6)ปริญญาตรี
 7) สูงกว่าปริญญาตรีขึ้นไป

4. อาชีพ

- 1) นักเรียน / นักศึกษา
 2) เจ้าของธุรกิจ / อาชีพอิสระ
 3) รัฐวิสาหกิจ / ข้าราชการ
 4) พนักงานบริษัทเอกชน
 5) หมอ/พยาบาล/นักสาธารณสุข/เภสัชกร
 6) ตำรวจ/ทหาร
 7) ผู้นำทางชุมชน (กำนัน/ผู้ใหญ่บ้าน/ผู้ช่วยผู้ใหญ่บ้าน เป็นต้น)
 8) พนักงาน/เจ้าหน้าที่ อบต.
 9) เจ้าหน้าที่สถานีรถไฟ
 10) ผู้นำกลุ่มวิสาหกิจชุมชน/สมาชิกกลุ่มสตรี
 11) วิศวกร
 12) ครู/อาจารย์มหาวิทยาลัย
 13) ทนายความ
 14) รับจ้างทั่วไป
 15) เกษตรกร/ชาวสวนฝรั่ง

- 16) พ่อค้า/แม่ค้า
- 17) ช่าง (อาทิ ช่างไม้ ช่างซ่อมรถ ช่างทำผม ช่างประปา เป็นต้น)
- 18) พนักงานขับรถโดยสาร/วินมอเตอร์ไซด์
- 19) อื่น ๆ.....

5. รายได้ส่วนบุคคลโดยเฉลี่ย

- | | |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> 1) ต่ำกว่า 10,000 บาท | <input type="checkbox"/> 2) 10,000 – 20,000 บาท |
| <input type="checkbox"/> 3) 20,001 – 30,000 บาท | <input type="checkbox"/> 4) 30,001 – 40,000 บาท |
| <input type="checkbox"/> 5) 40,001 – 50,000 บาท | <input type="checkbox"/> 6) 50,001 บาทขึ้นไป |

6. สถานภาพทางสังคม

- | | |
|----------------------------------|----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> 1) โสด | <input type="checkbox"/> 2) สมรส |
| <input type="checkbox"/> 3) หย่า | |

7. ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> 1) 1 – 10 ปี | <input type="checkbox"/> 2) 11 – 20 ปี |
| <input type="checkbox"/> 3) 21 – 30 ปี | <input type="checkbox"/> 4) 31 – 40 ปี |
| <input type="checkbox"/> 5) 40 ปีขึ้นไป | |

ส่วนที่ 2 ทักษะคติของประชาชนตำบลหนองข้างคอกที่มีต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟ
ความเร็วสูง

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย (✓) ลงในช่องที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด (เลือกตอบ
ได้ 1 ข้อ)

ทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ				
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง
ด้านเศรษฐกิจ					
1.โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ทำให้เกิดการจ้างงานภายในชุมชน					
2.โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ					
3.โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ทำให้เกิดการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม					
4.เศรษฐกิจของชุมชนมีการขยายตัวจากโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ส่งผลทำให้มีแรงงานต่างดาวเข้ามา จนทำให้เกิดการแย่งงานกันทำ					
5.การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ทำให้อาชีพภายในชุมชนเกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านอาชีพ การเปลี่ยนงาน การเข้ามาทำงานในนิคมอุตสาหกรรม					

ทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ				
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
ด้านเศรษฐกิจ					
6.การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง ทำให้เกิดการสูญเสียพื้นที่ในการประกอบอาชีพ					
7.การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง มีผลกระทบต่อทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่อย่างสิ้นเชิงของเครื่องใช้ , อาคาร บ้านเรือนของประชาชนที่อยู่ในบริเวณการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง					
8.การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง ทำให้ราคาที่ดินอาคารและอสังหาริมทรัพย์ภายในชุมชนมีราคาเพิ่มสูงขึ้น					
9.การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง มีการไหลเข้ามาของแหล่งเงินทุนทั้งในและต่างประเทศภายในชุมชน					
10.การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ความเร็วสูง ทำให้ชุมชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้น					

ทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ				
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
ด้านเศรษฐกิจ					
11.การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้ชุมชนช่องทางของการกระจายสินค้าชุมชนและมีผู้แทนจำหน่ายในพื้นที่ต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น					
12.การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้ประชาชนภายในชุมชนเกิดการสูญเสียพื้นที่ในการประกอบอาชีพอย่าง ที่ดินแหล่งน้ำ เนื่องจากการขายที่ดินที่มีราคาสูงขึ้น					
13.ในภาพรวมท่านคิดว่าเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว จะสามารถทำให้ชุมชนเกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจได้ เนื่องจากตำบลหนองข้างคอกเป็นเพียงเส้นทางผ่านไม่ใช่จุดจอตrolleyไฟฟ้าความเร็วสูง					

ทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ				
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
ด้านสังคม					
14.ระยะเวลาของการก่อสร้างโครงการฯ ความดังของเสียงอันเนื่องมาจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อ การติดต่อสื่อสารกับเพื่อนบ้าน					
15.การก่อสร้างโครงการฯ ส่งผลให้คนในพื้นที่มีการย้ายถิ่นฐานไปอยู่ที่อื่น					
16.ระยะเวลาการก่อสร้างโครงการฯ อาจส่งผลให้การเดินทางของบ้านไม่สะดวก					
17.ในระยะเวลาการก่อสร้างโครงการฯ ทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรมในชุมชนเพิ่มสูงขึ้น					
18.ในระยะเวลาการก่อสร้างโครงการฯ อาจจะทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนเกิดความไม่ปลอดภัยเนื่องจากอุบัติเหตุระหว่างก่อสร้าง					
19.ในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จ จะทำให้ชุมชนเกิดความแออัดเพิ่มมากขึ้น					

ทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ				
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
ด้านสังคม					
20.ในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการฯ แล้วเสร็จ จะทำให้ผู้คนในชุมชนเกิดองค์ความรู้ใหม่ ๆ ตลอดจนการเรียนรู้ทักษะเพิ่มเติมของผู้คนในชุมชน หรือการเกิดเทคโนโลยีใหม่ ๆ เป็นต้น					
21.เมื่อโครงการฯ ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว จะทำให้เกิดการเข้ามาของนักลงทุนต่างถิ่นภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น					
22.เมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว จะทำให้เกิดความหลากหลายทางสังคมและเชื้อชาติภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น					
23.ภาพรวมท่านคิดว่าเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้ชุมชนเกิดความหลากหลายทางสังคม					

ทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ				
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
ด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม					
24. ในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางอากาศอย่าง ฝุ่นละอองที่กระจายอยู่ทั่วพื้นที่					
25. ในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง จะทำให้เกิดปริมาณขยะมูลฝอยภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น จากการก่อสร้างและแรงงานต่างถิ่น					
26. ในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้มีเศษดินจากการก่อสร้างไปอุดตันท่อระบายน้ำ จนทำให้เกิดน้ำท่วมขังภายในชุมชน					
27. ในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางน้ำ ทำให้เกิดน้ำเน่าเสีย					
28. ในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงแล้วเสร็จ อาจจะทำให้เกิดมลพิษความสิ้นสะอาดขึ้น จนคุณภาพชีวิตตลอดจนทรัพย์สินของประชาชนภายในชุมชนเกิดความเสียหาย					

ทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ	ระดับของทัศนคติของประชาชนต่อโครงการฯ				
	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	เห็นด้วย	เห็นด้วยอย่างยิ่ง
ด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม					
29. ในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงแล้วเสร็จ อาจจะทำให้ชุมชนเกิดความหลากหลายทางทรัพยากรและพันธุ์พืช อาทิ สายฝรั่ง เป็นต้น					
30. เมื่อโครงการก่อสร้างฯ ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางกลิ่นจากขยะมูลฝอยภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น					
31. เมื่อโครงการก่อสร้างฯ ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้พื้นที่สีเขียวภายในชุมชนลดลง					
32. ในภาพรวมท่านคิดว่าเมื่อโครงการฯ ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้ชุมชนเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมต่อชุมชนอย่างจำวนขยะฝุ่น น้ำเสียที่เพิ่มมากขึ้น					

ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นหลังจากโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง

1. ด้านสิ่งแวดล้อม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

2. ด้านเศรษฐกิจ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

3. ด้านสังคม

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

**** ขอขอบคุณทุกท่านที่สละเวลาในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ ****



ภาคผนวก ข

ประเด็นคำถามแบบสอบถาม

เรื่อง ทักษะคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงในแต่ละด้าน
ผ่านการศึกษาจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ประเด็นคำถามเรื่องทัศนคติของชุมชนต่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงในแต่ละด้าน
ผ่านการศึกษาจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ประเด็นหลัก	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	วิธีการเก็บข้อมูล	คำถาม	กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
ด้านเศรษฐกิจ	- จุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวัช ศรีโภา คางกุล (2562) : ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อชุมชนริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอมือง จังหวัดขอนแก่น เกี่ยวกับผลกระทบที่ส่งผลให้เกิดทัศนคติทั้งด้านบวกและด้านลบทั้งโดยตรงและโดยอ้อมต่อชุมชนริมทางรถไฟ จากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่และเมื่อสภาพความเป็นอยู่ของชุมชนมีการเปลี่ยนแปลงไปย่อมส่งผลให้ประชาชนภายในพื้นที่มีภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้นภาวะการว่างงาน ตลอดจนความเสียหายของทรัพย์สินจากการก่อสร้าง	แบบสอบถาม	1.การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง มีผลกระทบต่อทรัพย์สินของประชาชนในพื้นที่ อาทิสั่งของเครื่องใช้ , ปัญหาการรุดตัวของบ้านเรือน เป็นต้น 2.การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ทำให้ประชาชนภายในชุมชนเกิดการสูญเสียพื้นที่ในการประกอบอาชีพ เช่น ที่ดิน แหล่งน้ำ เป็นต้น เนื่องจากการขายที่ดินที่ราคาสูงขึ้น 3.เศรษฐกิจชุมชนมีการขยายตัวจากโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ส่งผลให้มีแรงงานต่างถิ่นเข้ามาทำงาน จนทำให้เกิดการแย่งงานกันทำ	ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองช้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประกอบไปด้วยพื้นที่หมู่ที่ 1 บ้านห้วยทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนองช้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด , หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว , หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก จำนวน 382 คน

ประเด็นหลัก	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	วิธีการเก็บข้อมูล	คำถาม	กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
ด้านเศรษฐกิจ	- วิกานดา วรรณวิเศษ (2556 อ้างถึงใน กัลยาณี แนวแห่งธรรม, 2561.) : เรื่องรัฐบาลชุดปัจจุบันจึงได้เห็นสมควรให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมขนส่งเพื่อใช้รองรับการขยายตัวของเมือง การขยายตัวด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุน และเป็นการเตรียมความพร้อมของประเทศไทยไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เกี่ยวกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง ที่ได้รับการผลักดันจากทั้งภาครัฐและส่วนงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงอย่างเส้นทางท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ชลบุรี - พัทยา ซึ่งเส้นทางดังกล่าวสามารถทำให้เกิดการขยายตัวด้านเศรษฐกิจการค้าและการลงทุนเพิ่มมากขึ้น	แบบสอบถาม	1.โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เช่น การขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น 2. การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูง มีการไหลเข้ามาของแรงเงินทุนทั้งในและต่างประเทศภายในชุมชน 3.โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้เกิดการจ้างงานมากภายในชุมชน	ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วยพื้นที่หมู่ที่ 1 บ้านห้วยทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด , หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว , หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก จำนวน 382 คน

ประเด็นหลัก	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	วิธีการเก็บข้อมูล	คำถาม	กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
ด้านเศรษฐกิจ	- อนุทิน ชาญวีรกูล และ ออมเดือน สิทธิพรหม (2555) : การคาดการณ์ผลกระทบของการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย - จีน ต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย เกี่ยวกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย - จีน ต่อธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย ที่สามารถเกิดผลกระทบทั้งในด้านบวกและด้านลบ โดยในด้านบวกนั้นผลการศึกษาที่ธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคายจะได้รับจากการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย - จีนอย่าง “ด้านการค้าและด้านการลงทุน” ส่วนผลกระทบด้านที่เกิดขึ้นอย่าง “ด้านสินค้าจากธุรกิจ SMEs ในจังหวัดหนองคาย” ที่จะได้รับผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงไทย - จีน	แบบสอบถาม	1. การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้ชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้น เนื่องจากมีช่องทางของการกระจายสินค้าชุมชนเพิ่มขึ้น เช่น มีผู้แทนจำหน่ายในพื้นที่ต่าง ๆ เป็นต้น	ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วยพื้นที่หมู่บ้านห้วยทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด , หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว , หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก จำนวน 382 คน

ประเด็นหลัก	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	วิธีการเก็บข้อมูล	คำถาม	กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
ด้านเศรษฐกิจ	- พิชรินทร์ คำสุข (2565) : ความคิดเห็นของประชาชนที่มีผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 เกี่ยวกับการศึกษาเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคล ที่มีต่อโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ด้านเศรษฐกิจ โดยภาพรวมการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 ทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เช่น การขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรม อาคาร และร้านค้า	แบบสอบถาม	1.การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ทำให้อาชีพภายในชุมชนเกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านอาชีพ เช่น การเปลี่ยนงาน การเข้ามาทำงานในนิคมอุตสาหกรรมมากขึ้น และการสูญเสียพื้นที่ในการประกอบอาชีพ 2.การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจทำให้ราคาที่ดิน อาคารและอสังหาริมทรัพย์ภายในชุมชนมีราคาเพิ่มสูงขึ้น 3.ในภาพรวมท่านคิดว่าเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้ชุมชนเกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจขึ้น เนื่องจากตำบลหนองข้างคอกเป็นเพียงเส้นทางผ่านไม่ใช่จุดจอดรถไฟฟ้าความเร็วสูง	ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วยพื้นที่หมู่ที่ 1 บ้านห้วยทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด , หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว , หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก จำนวน 382 คน

ประเด็นหลัก	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	วิธีการเก็บข้อมูล	คำถาม	กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
ด้านสังคม	- Zhenhua Chen : Cultural Constraints on High – Speed Rail in the US : Is American Exceptionalism an Explanation. เกี่ยวกับการสัญจรด้วยรถไฟความเร็วสูงสามารถอธิบายได้ด้วยลักษณะทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมจากลัทธิดังต่อไปนี้ ลัทธิปัจเจกนิยม ลัทธิต่อต้าน ลัทธิสิทธินิยม และลัทธิประชานิยมและความเสมอภาคที่ส่งผลต่อพฤติกรรมประจำวัน วิถีชีวิต และทัศนคติสาธารณะในสังคมสหรัฐฯที่มีต่อความชะงักของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรถไฟความเร็วสูงในรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกา	แบบสอบถาม	1.การก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ส่งผลกระทบทำให้คนในพื้นที่มีการย้ายถิ่นฐานไปอยู่ที่อื่น 2.เมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว จะทำให้เกิดความหลากหลายทางสังคมและเชื้อชาติภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น	ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วยพื้นที่หมู่ที่ 1 บ้านห้วยทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด , หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว , หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก จำนวน 382 คน

ประเด็นหลัก	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	วิธีการเก็บข้อมูล	คำถาม	กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
ด้านสังคม	- จุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวชัยศรีโกคางกุล (2562) : ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อชุมชนริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมืองจังหวัดขอนแก่น เกี่ยวกับผลกระทบที่ส่งผลให้เกิดทัศนคติทั้งด้านบวกและด้านลบทั้งโดยตรงและโดยอ้อมต่อชุมชนริมทางรถไฟจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการเวนคืนพื้นที่บริเวณริมรางรถไฟ 40 เมตรแรกเป็นเหตุให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในระยะ 20 เมตรแรกต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง โดยได้รับเงินชดเชยจากรัฐหรือการได้ที่อยู่อาศัยใหม่	แบบสอบถาม	1. ในระยะเวลาการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง อาจจะทำให้เกิดปัญหาของอาชญากรรมภายในชุมชนเพิ่มขึ้น	ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วยพื้นที่หมู่ที่ 1 บ้านห้วยทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด , หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว , หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก จำนวน 382 คน

ประเด็นหลัก	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	วิธีการเก็บข้อมูล	คำถาม	กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
ด้านสังคม	- วัชระ ปวีณาภรณ์ และ ศิวัช ศรีโกคางกุล (2563) : คนชายขอบที่ถูกบังคับให้เป็นผู้เสียสละ : กรณีศึกษาชุมชนริมทางรถไฟจังหวัดขอนแก่นผ่านการศึกษากลุ่มชุมชนริมทางรถไฟจังหวัดขอนแก่นที่เกิดการรวมตัวกันของชุมชนเพื่อแสดงข้อเรียกร้องต่อสังคมในกรณีของการให้ช่วยแก้ปัญหา คือ อยู่บนที่ดินเดิมหรือหากจะมีการย้ายชุมชนจะไม่ขึ้นตึกสูง และถ้าหากจะต้องย้ายต้องไม่เกิน 5 กิโลเมตร	แบบสอบถาม	1. ในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงแล้วเสร็จ จะทำให้ชุมชนเกิดความแออัดเพิ่มมากขึ้น 2. ในระยะเวลาของการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง ความดังของเสียงจะส่งผลกระทบต่อเพื่อนบ้าน	ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประกอบไปด้วยพื้นที่หมู่ที่ 1 บ้านห้วยทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด , หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว , หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก จำนวน 382 คน

ประเด็นหลัก	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	วิธีการเก็บข้อมูล	คำถาม	กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
ด้านสังคม	- เศรษฐกิจที่ถดถอย สงคราม และแหลมทอง เหล่า คอง ถาว ร (2563) : การศึกษาผลกระทบขอโครงการรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน - นครราชสีมา - ศรีราชา ในพื้นที่เขตลาดกระบัง ที่มี ส่วนเกี่ยวข้องกับความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ลาดกระบังต่อผลกระทบในด้านวิถีชีวิตที่มีต่อโครงการรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน - นครราชสีมา - ศรีราชา ในพื้นที่เขตลาดกระบังผลกระทบด้านวิถีชีวิตความเป็นอยู่ อาชีพ การที่ประชาชนต้องเดินทางอ้อมหรือเปลี่ยนเส้นทางเดินทางเนื่องจากการก่อสร้างโครงการ	แบบ สอบถาม	1. ในระยะเวลาการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง อาจจะทำให้การเดินทางของบ้านไม่สะดวก 2. ในระยะเวลาการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง อาจจะทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนเกิดความไม่ปลอดภัยเนื่องจากอุบัติเหตุระหว่างก่อสร้าง	ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วยพื้นที่หมู่ที่ 1 บ้านห้วยทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด , หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว , หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก จำนวน 382 คน

ประเด็นหลัก	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	วิธีการเก็บข้อมูล	คำถาม	กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
ด้านสังคม	- วิกานดา วรรณวิเศษ (2556 อ้างถึงใน กัลยาณี แนวแห่งธรรม,2561.) : เรื่องรัฐบาลชุดปัจจุบันจึงได้เห็นสมควรให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อใช้รองรับการขยายตัวของเมือง การขยายตัวด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุน และเป็น การเตรียมความพร้อมของ ประเทศไทยไปสู่การเป็น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เกี่ยวกับการพัฒนาระบบ คมนาคมขนส่งทางราง ที่ได้รับ การผลักดันจากทั้งภาครัฐและ ส่วนงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้มีการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง อย่างเส้นทางท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ - ชลบุรี - พัทยา ซึ่ง เส้นทางดังกล่าวสามารถทำให้เกิดทำให้ประชาชนมีทางเลือก ในการเดินทางมากขึ้น นอกจากนี้ยังสามารถเดินทาง ด้วยความรวดเร็วแต่ประหยัด ค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้ มากกว่าเดินทางทางเครื่องบิน ลดความแออัดของการเดินทาง และเพิ่มการพัฒนาของพื้นที่ รอบ ๆ โครงการรถไฟความเร็ว สูง	แบบ สอบถาม	1.ในอนาคตเมื่อการ ก่อสร้างโครงการ ก่อสร้างเส้นทาง รถไฟฟ้าความเร็วสูง แล้วเสร็จ จะทำให้ ผู้คนในชุมชนเกิด องค์กรความรู้ใหม่ ๆ อาทิ การเรียนรู้ ทักษะเพิ่มเติมของ ผู้คนในชุมชน หรือ การเกิดเทคโนโลยี ใหม่ ๆ เป็นต้น	ประชาชนที่ อาศัยอยู่ใน บริเวณตำบล หนองข้างคอก อําเภอเมือง ชลบุรี จังหวัด ชลบุรีประกอบไปด้วยพื้นที่หมู่ ที่ 1 บ้านห้วย ทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนอง ข้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำ จืด , หมู่ที่ 5 บ้านสวน มะพร้าว , หมู่ ที่ 6 บ้านสวน น้ำตก และหมู่ ที่ 7 บ้านวัง ตะโก จำนวน 382 คน

ประเด็นหลัก	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	วิธีการเก็บข้อมูล	คำถาม	กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
ด้านสังคม	- พัทธรินทร์ คำสุข (2565) : ความคิดเห็นของประชาชนที่มีผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 เกี่ยวกับการศึกษาเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคล ที่มีต่อโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ด้านสังคม โดยภาพรวมการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังเฟส 3 ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว จะทำให้เกิดการเข้ามาของนักลงทุนต่างถิ่น	แบบสอบถาม	1.เมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว จะทำให้เกิดการเข้ามาของนักลงทุนต่างถิ่นภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น 2.ในภาพรวมท่านคิดว่าเมื่อโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้ชุมชนเกิดความหลากหลายทางสังคมเพิ่มมากขึ้น	ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อําเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วยพื้นที่ 1 บ้านห้วยทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด , หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว , หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก จำนวน 382 คน

ประเด็นหลัก	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	วิธีการเก็บข้อมูล	คำถาม	กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
ด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม	- จุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวัช ศรี โภ คาง กุล (2562) : ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อชุมชนริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น เกี่ยวกับผลกระทบที่ส่งผลให้เกิดทัศนคติทั้งด้านบวกและด้านลบทั้งโดยตรงและโดยอ้อมต่อชุมชนริมทางรถไฟ จากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ส่งผลทำให้สิ่งแวดล้อมของชุมชนเทพารักษ์ได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางอากาศจากฝุ่นละออง มลภาวะทางเสียงจากการก่อสร้างรวมทั้งแรงสั่นสะเทือนจากการขุดเจาะ	แบบสอบถาม	1.ในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ เช่น เสียง กลิ่น หรือ ฝุ่นละออง ที่กระจายอยู่ทั่วพื้นที่ 2.ในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงแล้วเสร็จ อาจจะทำให้เกิดมลพิษความสั่นสะเทือน จนคุณภาพชีวิตตลอดจนทรัพย์สินของประชาชนภายในชุมชนเกิดความเสียหาย 3.ในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้เกิดมลพิษทางน้ำ ทำให้เกิดน้ำเน่าเสีย	ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วย 1 บ้าน ห้วยทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด , หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว , หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก จำนวน 382 คน

ประเด็นหลัก	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	วิธีการเก็บข้อมูล	คำถาม	กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
ด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม	- เศรษฐสถิติ ตลอดไฮดรอสตาภา และแหลมทอง เหล่าคองถาวร (2563) : การศึกษาผลกระทบขอโครงการรถไฟทางคู่สายตะวันออกช่วงหัวหมาก – ฉะเชิงเทรา – ศรีราชา ในพื้นที่เขตลาดกระบังมีส่วนเกี่ยวข้องกับความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ลาดกระบังต่อผลกระทบในด้านสิ่งแวดล้อมพบว่าภาพรวมของระดับทัศนคติของผู้อาศัยที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ช่วงแนวเส้นทางที่มีการก่อสร้างโครงการที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการนั้น ในอนาคตประชาชนส่วนใหญ่มองว่าประชาชนจะได้รับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม คือฝุ่นละอองจากการก่อสร้างเป็นหลักจากโครงการฯ	แบบสอบถาม	1. ในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้มีเศษดินจากการก่อสร้างไปอุดตันท่อระบายน้ำ จนทำให้เกิดน้ำท่วมขังภายในชุมชน 2. ในระยะเวลาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูง อาจจะทำให้เกิดมลภาวะต่าง ๆ ภายในชุมชนที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น	ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วยพื้นที่หมู่ที่ 1 บ้านห้วยทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด , หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว , หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก จำนวน 382 คน

ประเด็นหลัก	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	วิธีการเก็บข้อมูล	คำถาม	กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
ด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม	- อัจจิมา ศุภจริยาวัตร และสิทธิจิตติชานนท์ (2562) : ทศนคติและระบบนิเวศน์ผู้ประกอบการท้องถิ่น ที่เปลี่ยนแปลงจากการลงทุนทางตรงโดยต่างชาติในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) อันเนื่องมาจากการกำหนดนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในส่วนภูมิภาคและท้องถิ่นจากทางภาครัฐ ถึงผลกระทบที่เกิดจากการลงทุนทางตรงโดยต่างชาติซึ่งผู้ประกอบการท้องถิ่นถือว่ามึบทบาทสำคัญต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจฐานรากที่จะนำไปสู่ทศนคติของผู้ประกอบการถือว่าเป็นตัวแปรสำคัญต่อพฤติกรรมต่อการตัดสินใจภายในกิจการการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการลงทุนขนาดใหญ่จากต่างชาติในพื้นที่และระบบนิเวศน์ผู้ประกอบการที่เปลี่ยนแปลงไปย่อมอาจจะส่งผลกระทบต่อทศนคติของผู้ประกอบการในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้	แบบสอบถาม	1.ในอนาคตเมื่อการก่อสร้างโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงแล้วเสร็จ อาจจะทำให้ชุมชนเกิดความหลากหลายทางทรัพยากรและพันธุ์พืช อาทิ สายฝรั่ง เป็นต้น	ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณตำบลหนองข้างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ประกอบด้วยพื้นที่ หมู่ที่ 1 บ้านห้วยทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนองข้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำจืด , หมู่ที่ 5 บ้านสวนมะพร้าว , หมู่ที่ 6 บ้านสวนน้ำตก และหมู่ที่ 7 บ้านวังตะโก จำนวน 382 คน

ประเด็นหลัก	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	วิธีการเก็บข้อมูล	คำถาม	กลุ่มผู้ให้ข้อมูล
ด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม	- พัชรินทร์ คำสุข (2565) : ความ คิด เห็น ของ ประชาชนที่มีผลกระทบที่เกิดขึ้น จากโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 เกี่ยวกับการศึกษาเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของข้อมูลส่วนบุคคล ที่มีต่อโครงการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ด้านทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม โดยภาพรวมการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3 ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว จะทำให้เกิดปริมาณขยะในชุมชนมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น จากการก่อสร้างและแรงงานต่างถิ่น เป็นต้น	แบบ สอบถาม	1.ใน ระยะเวลา การ ก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ า ความเร็วสูง จะทำให้เกิด ปริมาณขยะมูลฝอยภายใน ชุมชนเพิ่มมากขึ้น จากการ ก่อสร้างและแรงงานต่าง ถิ่น 2.เมื่อโครงการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟฟ้ าความเร็ว สูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้เกิดมลพิษ ทางกลิ่นจากขยะมูลฝอย ภายในชุมชนเพิ่มมากขึ้น 3.เมื่อโครงการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟฟ้ าความเร็ว สูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้พื้นที่สีเขียว ภายในชุมชนลดลง 4.ในภาพรวมท่านคิดว่า เมื่อโครงการก่อสร้าง เส้นทางรถไฟฟ้ าความเร็ว สูง ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว อาจจะทำให้ชุมชนเกิด ปัญหาทางสิ่งแวดล้อมต่อ ชุมชนเพิ่มมากขึ้น	ประชาชนที่ อาศัย อยู่ใน บริเวณตำบล หนองข้างคอก อำเภอบึงฉลบุรี จังหวัด ชลบุรี ประกอบไปด้วยพื้นที่ หมู่ที่ 1 บ้าน ห้วย ทวน , หมู่ที่ 2 บ้านมาบหวาย , หมู่ที่ 3 หนอง ข้างคอก , หมู่ที่ 4 บ้านบ่อน้ำ จืด , หมู่ที่ 5 บ้าน สวน มะพร้าว , หมู่ ที่ 6 บ้านสวน น้ำตก และหมู่ ที่ 7 บ้านวัง ตะโก จำนวน 382 คน

ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล นางสาวชาริณา เชิดชู
วัน เดือน ปี เกิด 30 กรกฎาคม พ.ศ.2540
สถานที่เกิด โรงพยาบาลสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ ตำบลพลูตาหลวง อำเภอสัตหีบ
จังหวัดชลบุรี
สถานที่อยู่ปัจจุบัน 23 หมู่ที่ 1 ตำบลหนองข่างคอก อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี
รหัสไปรษณีย์ 20000
ตำแหน่งและประวัติการทำงาน พ.ศ. 2563 บัณฑิตอาสาต้นแบบจังหวัดชลบุรี
พ.ศ. 2566 อาจารย์ประจำสาขาวิชาการตลาด วิทยาลัยอาชีวศึกษาเทคนิค
บริหารธุรกิจกรุงเทพ ชลบุรี
ประวัติการศึกษา พ.ศ. 2563 บริหารธุรกิจบัณฑิต (การจัดการธุรกิจระหว่างประเทศ)
มหาวิทยาลัยบูรพา
พ.ศ. 2566 รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการ
การปกครอง) มหาวิทยาลัยบูรพา
รางวัลหรือทุนการศึกษา ทุน สกพอ.
การประชุมวิชาการระดับชาติ เครือข่ายการศึกษา วิจัยและความสัมพันธ์
ทางวิชาการด้านรัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์ ครั้งที่ 6