



การศึกษากระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ
โครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ กรณีศึกษา : การมีส่วนร่วมของประชาชนในเขต
เทศบาลเมืองบางกรวยกับโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)
ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน บริเวณสถานีบางบำหรุ



โดย
นายบรัศ บัญบรรเจิดศรี

การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา
การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหำบัณฑิต
สาขาวิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2558
ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

การศึกษากระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของ
โครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ กรณีศึกษา : การมีส่วนร่วมของประชาชนในเขต
เทศบาลเมืองบางกรวยกับโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)
ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน บริเวณสถานีบางบำหรุ



การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญา
การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหัพันธ์
สาขาวิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร
ปีการศึกษา 2558
ลิขสิทธิ์ของบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

A STUDY OF PUBLIC PARTICIPATION PROCESS IN THE MANAGEMENT OF
ENVIRONMENT IMPACT OF MEGA PUBLIC INFRASTRUCTURE PROJECT, THE CASE
STUDY OF BANG GRUAI POPULATION WITH 'RED LINE' METROPOLITAN RAIL
TRANSIT (MRT) PROJECT AT BANGBUMRU STATION



An Independent Study Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree
Master of Urban and Environmental Planning Program in Urban and Environmental planning

Department of Urban Design and Planning

Graduate School, Silpakorn University

Academic Year 2015

Copyright of Graduate School, Silpakorn University

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร อนุมัติให้การค้นคว้าอิสระเรื่อง “กระบวนการมีส่วนร่วม
ของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ
กรณีศึกษา : การมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกรวยกับโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)
ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน บริเวณสถานีบางบำหรุ” เสนอโดย นายบรัศ บุญบรรเจิดศรี เป็นส่วนหนึ่งของ
การศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมมหาบัณฑิต สาขาวิชาวางแผน
ชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

.....
(รองศาสตราจารย์ ดร.ปานใจ ธารทัตตวงศ์)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่.....เดือน..... พ.ศ

.....
อาจารย์ที่ปรึกษาการค้นคว้าอิสระ

อาจารย์ ดร.ธนะ จีระพิวัฒน์

คณะกรรมการตรวจสอบการค้นคว้าอิสระ

..... ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์พรพจน์ สุขเกษม)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณัฐรุณี ปรีทยานิตย์)

..... กรรมการ

(อาจารย์ ดร.ธนะ จีระพิวัฒน์)

54058306: สาขาวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

คำสำคัญ: การมีส่วนร่วมของประชาชน/ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย/การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บริศ นุญบรรเจิดศรี: การศึกษากระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ กรณีศึกษา : การมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกวยกับโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน บริเวณสถานีบางบำหรุ. อาจารย์ที่ปรึกษาคณค้วออิสระ: อาจารย์ ดร.ธนะ จีระพิวัฒน์ 136 หน้า

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เกิดขึ้นในโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ ในกรณีศึกษาโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน บริเวณสถานีบางบำหรุ ในการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ เพื่อเสนอแนะแนวทางพัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการสิ่งแวดล้อมของโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ โดยปัญหาการวิจัย คือ การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ที่ผ่านมามีกระบวนการและวิธีการดำเนินการอยู่ในระดับใดเหมาะสมหรือไม่ และรูปแบบที่เหมาะสมควรเป็นอย่างไร

การวิจัยใช้ข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในชุมชนที่ได้รับผลกระทบจากแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างเป็นประชากรที่อาศัยอยู่ในชุมชนหมู่บ้านธนากรและภาณุรังษี โดยสอบถามเกี่ยวกับ 1) ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2) การรับทราบข้อมูลและประสบการณ์การมีส่วนร่วมต่อโครงการฯ 3) ระดับความพึงพอใจและอุปสรรคในการมีส่วนร่วมต่อโครงการฯ 4) ความต้องการใช้สิทธิของประชาชนต่อการมีส่วนร่วมฯ เปรียบเทียบกับกิจกรรมการมีส่วนร่วมที่โครงการดำเนินการ

จากการวิเคราะห์ข้อมูลจากการสำรวจภาคสนาม และแบบสอบถาม พบว่า การจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในโครงการฯ เป็นเพียงระดับต้น แม้จะจัดจำนวนครั้งมากกว่าที่กฎหมายกำหนด แต่ก็ยังไม่ได้รับความร่วมมือเท่าที่ควร เนื่องจากประชาชนขาดความรู้ความเข้าใจในกระบวนการมีส่วนร่วม ความบกพร่องในการกระจายข้อมูลข่าวสารต่อประชาชนในพื้นที่ ช่วงเวลาการจัดการประชุมที่ไม่เหมาะสม เป็นต้น แนวทางที่แนะนำ คือ ปรับปรุงการเข้าถึงข้อมูลของประชาชน และต้องการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ร่วมกับประชาชนในพื้นที่ผลกระทบและตอบสนองกับปัญหาที่เกิดขึ้นระหว่างดำเนินการซึ่งอาจไม่เป็นไปตามการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จัดทำในระยะแรกมากขึ้น

ภาควิชาการออกแบบและวางผังชุมชนเมือง

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร

ลายมือชื่อนักศึกษา.....

ปีการศึกษา 2558

ลายมืออาจารย์ที่ปรึกษาคณค้วออิสระ.....

54058306: MASTER DEGREE, URBAN AND ENVIRONMENTAL PLANNING

KEY WORDS: PUBLIC PARTICIPATION / INTERESTED PARTIES / PUBLIC PARTICIPATION ON ENVIRONMENTAL IMPACT MANAGEMENT

BRAT BOONBUNJERDSRI: A STUDY OF PUBLIC PARTICIPATION PROCESS IN THE MANAGEMENT OF ENVIRONMENT IMPACT OF MEGA PUBLIC INFRASTRUCTURE PROJECT, THE CASE STUDY OF BANG GRUAI POPULATION WITH 'RED LINE' METROPOLITAN RAIL TRANSIT (MRT) PROJECT AT BANGBUMRU STATION.

INDEPENDENT STUDY ADVISOR: Dr.THANA CHIRAPIWAT. 136 pp.

The purpose of this research is to study the level of public participation in the mega public infrastructures project in order to recommend management of the environmental impacts caused by the project that involves of public participation communities surrounding Bangbunru station of the 'Red Line' MRT are useless the study area. The problems of the research are as follow what was the level of the public participation in the environmental impact management of the 'Red Line' project and what would be recommendation for public participation mega infrastructures project.

The analysis uses data from questionnaires gathered from the sample group consisting of people residing by the MRT, Bangbamru Station, Bang Gruai Municipality, Nonthaburi. The questionnaire asks about 1) the comprehensive knowledge public participation on environmental impact assessment, 2) the acknowledgement of information and experiences related to the participation of the project, 3) the satisfactions and potential difficulties concerning the participation of project and 4) the demand on the public participation.

According to the analysis of data from field surveys and questionnaires, the lack of cooperation from the local residents due to the fact that 1) they don't have the comprehensive knowledge related to the process of public participation, 2) the difficulty concerning the publication of the information weren't disseminate to all local population and 3) the inappropriate time to arrange the conference or meetings have the recommendations to improve public participation in this kind of public project include 1) disseminate information to individuals who are environmentally affected by the project multiple times, 2) get local population involved in the project's environment impacts management through the project development process in order to problems arise during the process possible approaches to participate the project related to the management of environments.

Department of Urban Design and Planning

Graduate School, Silpakom University Academic

Student's signature.....

Year 2015

Independent Study Advisor's signature.....

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัย เรื่อง การศึกษากระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ กรณีศึกษา : การมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกรวยกับโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน บริเวณสถานีบางบำหรุ ได้จัดทำขึ้นและสำเร็จลุล่วงด้วยคำแนะนำและคำปรึกษาอันมีประโยชน์ยิ่งจากอาจารย์ ดร.ธนะ จีระพิวัฒน์ ในฐานะอาจารย์ที่ปรึกษาได้กรุณาชี้แนะ ให้คำปรึกษา ให้ความรู้ด้านต่างๆ และแนะมุมทางวิชาการ

ขอขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านในสาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมที่มีส่วนช่วยในการให้ความรู้ในภาพรวมของการศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในวิชาที่เกี่ยวข้องกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมและกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางแผนพัฒนาชุมชนเมือง

ขอขอบคุณผู้นำชุมชนและประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกรวยในพื้นที่โครงการที่ทำการศึกษาที่กรุณาให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดี

สุดท้ายขอขอบพระคุณคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร โดยเฉพาะคณาจารย์ในหลักสูตรปริญญาโทบริหารการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อมที่ประสิทธิภาพสูงและให้โอกาสในการศึกษาครั้งนี้

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญแผนภูมิ	ฎ
สารบัญภาพ	ฏ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของการวิจัย.....	1
ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์.....	4
ขอบเขตการวิจัย	5
ปัญหาการวิจัย	6
กระบวนการวิจัย	6
วิธีการวิจัย.....	7
นิยามศัพท์ที่ใช้ในการวิจัย	8
ผลที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย.....	8
การนำเสนอผลการวิจัย.....	8
2 ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง.....	9
แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชน	9
แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม	24
แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการ วิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	42
ระเบียบ ข้อกำหนด หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	47
กรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง	48

สารบัญ (ต่อ)

บทที่		หน้า
2	สรุป	56
3	การออกแบบการวิจัย	57
	กรอบแนวคิดและทฤษฎี	57
	กระบวนการวิจัย	58
	ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	60
	เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	61
	การเก็บรวบรวมข้อมูล	62
	การวิเคราะห์ข้อมูล	63
	สรุป	64
4	สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา	65
	ข้อมูลทั่วไปของโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ดุสิตธานี	65
	ข้อมูลทั่วไปของเทศบาลเมืองบางกรวย	71
	สภาพทั่วไปโดยรอบพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) บริเวณสถานีบางบำหรุ	77
	การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ	86
5	การดำเนินการวิจัย	88
	การดำเนินการวิจัย	88
	ผลที่ได้รับ	88
	การวิเคราะห์ผลที่ได้รับ	100
	สรุป	102
6	การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ	103
	การอภิปรายผลการศึกษา	103

สารบัญ (ต่อ)

บทที่		หน้า
6	ข้อเสนอแนะ	115
7	บทสรุป	118
	สรุปสาระสำคัญของการวิจัย	118
	ข้อเสนอแนะ	121
	ข้อบกพร่องในงานวิจัย	123
	ประโยชน์ที่ได้จากงานวิจัย	123
	ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป	124
	สรุป	125
	รายการอ้างอิง	126
	ภาคผนวก	129
	ประวัติผู้วิจัย	136



สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1	ลักษณะการมีส่วนร่วมของประชาชนในช่วงต่างๆของการดำเนินงาน
	โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอย่างมีส่วนร่วม..... 20
2	ประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงาน
	การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม 29
3	เกณฑ์การวัดแบบมาตรฐานส่วนประเมินค่าน้ำหนักคะแนน..... 62
4	จำนวนประชากรและบ้านในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย 73
5	สถานพยาบาลแต่ละประเภทในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย 77
6	จำนวนประชากรและบ้านในพื้นที่ศึกษา 79
7	ข้อมูลด้านประชากร 89
8	ความรู้ความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 92
9	การรับทราบข้อมูลและข่าวสารที่เกี่ยวข้องก่อนที่จะมีการก่อสร้าง
	โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง)..... 94
10	การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
	ต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง)..... 95
11	การมีส่วนร่วมกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ผ่านมา..... 96
12	ร้อยละของผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงระหว่างก่อสร้างและหลังการก่อสร้างเสร็จ..... 98
13	ระดับความพึงพอใจต่อการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน 99
14	ประเด็นอุปสรรคที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน 99
15	ประเด็นความต้องการต่อการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน..... 100

สารบัญแผนภูมิ

แผนภูมิที่	หน้า
1 กระบวนการวิจัย	64
2 ค่าร้อยละของแหล่งที่มาของข้อมูลที่ประชาชนรับทราบก่อนที่จะมี การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	95
3 ค่าร้อยละของแหล่งที่มาของข้อมูลที่ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับ การจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	96



สารบัญญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 เส้นทางรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน.....	2
2 รูปแบบโครงสร้างระดับดินบริเวณบางบำหรุ-ตลิ่งชัน	3
3 ขอบเขตและที่ตั้งพื้นที่ศึกษา บริเวณสถานีรถไฟบางบำหรุ เทศบาลเมืองบางกรวย	5
4 ขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการทั่วไป.....	37
5 โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน	66
6 รูปแบบโครงสร้างระดับดิน ช่วงบางบำหรุ - ตลิ่งชัน	67
7 รูปแบบโครงสร้างยกระดับ ช่วงบางซื่อ - บางบำหรุ.....	67
8 โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) บริเวณสถานีบางบำหรุ.....	68
9 ขอบเขตของเทศบาลเมืองบางกรวย	72
10 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา	78
11 สภาพหมู่บ้านบ้านฉนวนกรวิไล 2	79
12 สภาพหมู่บ้าน ส.ภาณรังษี.....	79
13 สภาพถนนถนนสีรินธร.....	80
14 สภาพถนนจรัญสนิทวงศ์.....	81
15 สภาพทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3215 (บางกรวย-ไทรน้อย).....	81
16 สภาพถนนเทอดพระเกียรติ.....	82
17 สภาพถนนซอยบางกรวย-ไทรน้อย 17	82
18 สภาพถนนเลียบริมเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง	82
19 สภาพถนนรุ่งประชา.....	83
20 สภาพถนนซอยสีรินธร 4	84
21 สภาพถนนซอยจรัญสนิทวงศ์ 75.....	84
22 การใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา.....	85
23 สภาพที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์กรรมในพื้นที่ศึกษา	85
24 ชาวบ้านที่เดือดร้อนจากการปิดเส้นทางถนนเทอดพระเกียรติ	87

บทที่ 1

บทนำ

1. **ความเป็นมาและความสำคัญของการวิจัย**

โครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐเพื่อเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชน สภาพแวดล้อม และทรัพยากรธรรมชาติ โดยให้ประชาชนในพื้นที่มีส่วนร่วมคิดและตัดสินใจโครงการที่จะเกิดขึ้นในอดีต ที่ผ่านมามีการมีส่วนร่วมของประชาชนได้รับการกล่าวถึงและนำไปปฏิบัติมากขึ้นในประเทศไทยจากแรงกดดันและความต้องการของประชาชน แต่หลายครั้งยังประสบปัญหาในทางปฏิบัติ ทำให้กระบวนการและผลลัพธ์ของการมีส่วนร่วมของประชาชนมักไม่ได้รับการยอมรับอย่างแท้จริง

สำหรับโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่บนที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รัฐบาลนำมาพิจารณาในการสร้างเส้นทางคมนาคมใหม่ เพื่อเพิ่มโอกาสและใช้ประโยชน์ที่ดินให้เต็มศักยภาพ โดยใช้ที่ดินซึ่งมีเขตทางของการรถไฟกว้างกว่า 60 เมตร และเชื่อมโยงเขตชุมชน ย่านธุรกิจ ย่านที่อยู่อาศัยชานเมือง ตลอดจนรัฐจะได้ลดภาระค่าใช้จ่ายในการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินของเอกชนซึ่งต้องใช้งบประมาณสูง ต้องใช้เวลาและมีข้อโต้แย้งทางกฎหมาย

พ.ศ. 2549¹ รัฐบาลในขณะนั้นได้มีการศึกษาความเป็นไปได้และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการทำแนวเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงการจราจรระหว่างฝั่งตะวันตกและตะวันออกของกรุงเทพมหานคร จากทางด่วนศรีรัชถึงวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก (ถนนกาญจนาภิเษก) โดยใช้เขตทางรถไฟในการพัฒนาโครงการ ระยะทางประมาณ 17 กิโลเมตร โดยประกอบด้วย ทางด่วนพิเศษรถไฟฟ้า ถนนเลียบริมทางรถไฟ และเส้นทางรถไฟเดิม โดยใช้ชื่อ “โครงการศึกษาและออกแบบโครงการทางด่วนทดแทน โครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี และได้จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการดังกล่าวและผ่านการเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ.2549

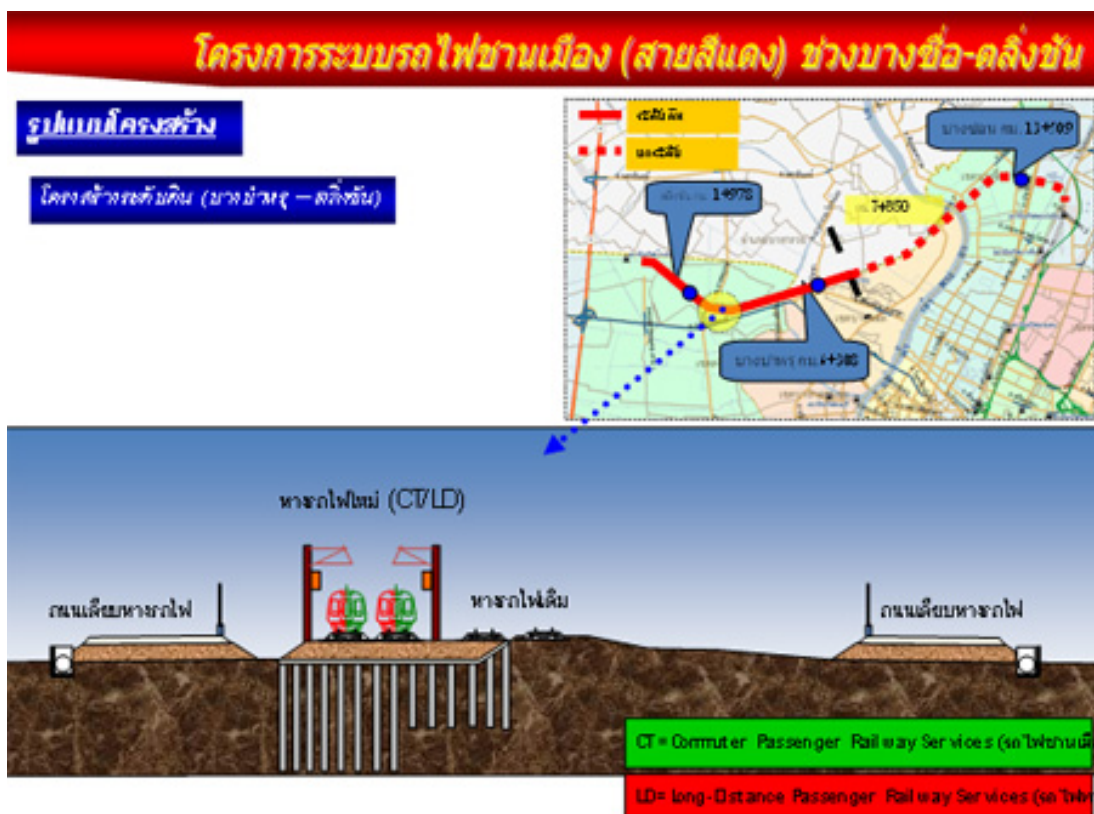
¹ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรมราชชนนี, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2549

จากนั้น พ.ศ.2553 ได้ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน เป็นหนึ่งในโครงการระบบขนส่งมวลชนและทางด่วนเชื่อมโยงฝั่งพระนครและธนบุรีของกรุงเทพมหานคร ซึ่งตอบสนองนโยบายรัฐบาลในการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อความรวดเร็วในการเดินทาง อีกทั้งสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีจำนวน 4 สถานี ได้แก่ สถานีบางซื่อ สถานีบางบำหรุ สถานีตลิ่งชัน และสถานีบางกวย-กฟผ. โดยแนวทางการไฟสายนี้อยู่ในเขตทางของทางรถไฟสายใต้และบริเวณพื้นที่โครงการอยู่ในเขตเมืองที่มีชุมชนย่านพักอาศัย ย่านการค้า ชุมชนที่ปลูกทุกทั้งสิ้น 20 ชุมชน 3,300 หลังคาเรือน ส่งผลให้ระหว่างการก่อสร้างเกิดปัญหาสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนไปกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ดังกล่าวโดยตรง (ASTV ผู้จัดการออนไลน์, 2552) ถึงแม้ว่าได้มีการศึกษาการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในมิติต่างๆ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม การศึกษามาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแผนปฏิบัติการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากตัวโครงการเองและระหว่างการดำเนินการก่อสร้างตลอดจนการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อโครงการ (ภาพที่ 1 และ 2)



ภาพที่ 1 เส้นทางรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

ที่มา: <http://www.railway.co.th> สืบค้นเมื่อ 2 เมษายน 2558



ภาพที่ 2 รูปแบบโครงสร้างระดับดินบริเวณบางบำหรุ-ตลิ่งชัน

ที่มา: <http://www.railway.co.th> สืบค้นเมื่อ 2 เมษายน 2558

พื้นที่ที่ได้รับผลกระทบระหว่างการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน มากที่สุดอยู่บริเวณเขตเทศบาลเมืองบางกรวย อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นย่านชุมชนที่อยู่อาศัยของประชาชนที่ตั้งอยู่เป็นรัศมีเลียบคูขนานไปกับการก่อสร้างในเขตทางรถไฟ และตั้งอยู่ทางด้านทิศเหนือของเขตทางรถไฟ ซึ่งเป็นทิศใต้ลมตามฤดูกาล ดังนั้นมลภาวะที่เกิดจากการก่อสร้าง ได้แก่ การสั่นสะเทือน ฝุ่นละอองจากการไถ ปรับ ถมพื้นที่ แสงไฟส่องสว่าง และแสงไฟจากการเชื่อมโลหะ คัดวันกลิ้ง เสียงจากการขนส่ง การก่อสร้าง และเครื่องจักรกลหนัก ตลอดจนผลกระทบจากการทำงานล่วงเวลาในต่อนกลางคืน นอกจากนี้ยังส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจรเป็นอย่างมาก โดยประชาชนบริเวณนี้ใช้เส้นทางถนนเทอดพระเกียรติและถนนกาญจนาภิเษก เป็นเส้นทางหลักในการเชื่อมโยงพื้นที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรีกับเขตบางพลัด กรุงเทพมหานคร แต่ในระหว่างก่อสร้างมีการปิด และเปลี่ยนเส้นทางจราจรใหม่ ทำให้มีระยะทางไกลขึ้น คับแคบอันตราย และการก่อสร้างถนนเลียบทางรถไฟ โดยขาดมาตรการหรือแนวทางการคมนาคมที่ชัดเจน ก่อให้เกิดจุดตัดมากมาย เป็นอันตรายแก่ผู้ใช้เส้นทางสัญจรในบริเวณนี้ (คำพิพากษาศาลชั้นปกครองชั้นต้น เรื่องคดี

พิพาทเกี่ยวกับหน่วยงานทางปกครองกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายและการละเมิดของหน่วยงานปกครองอันเกิดจากการใช้อำนาจตามกฎหมาย, 2556)

โดยในช่วงเวลาของการก่อสร้างโครงการในบริเวณพื้นที่ดังกล่าวจำเป็นต้องมีการปฏิบัติตามมาตรการต่างๆ ที่ได้ศึกษาและวิเคราะห์ไว้และได้รับอนุมัติโดยมติของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มติของคณะรัฐมนตรี พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม พ.ศ.2535 ของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมถึงพระราชบัญญัติควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 ของกรมโยธาธิการและผังเมืองที่ถือบังคับใช้โดยท้องถิ่น (กรุงเทพมหานครโดยสำนักงานเขตบางพลัดและเทศบาลเมืองบางกรวย) แต่พบว่าโครงการดังกล่าวมีการก่อสร้างเปลี่ยนแปลงไปจากรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ก่อให้เกิดความขัดแย้งระหว่างเจ้าของโครงการ คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม กับชุมชนบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่มีการร้องเรียน ร้องทุกข์ การชุมนุมของประชาชน และการนำเสนอข่าวสารผ่านสถานีโทรทัศน์ ตลอดจนการดำเนินคดีทางศาลปกครอง ส่วนหนึ่งของปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้น มาจากการขาดการเข้ามีส่วนร่วมของประชาชนอย่างแท้จริง (คำพิพากษาศาลชั้นปกครองชั้นต้น เรื่องคดีพิพาทเกี่ยวกับหน่วยงานทางปกครองกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายและการละเมิดของหน่วยงานปกครองอันเกิดจากการใช้อำนาจตามกฎหมาย, 2556)

การศึกษาวิจัยครั้งนี้จึงมุ่งเน้นที่จะศึกษากระบวนการ วิธีการ และระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ ในการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในกรณีศึกษาประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกรวยกับโครงการรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน บริเวณสถานีบางบำหรุ เพื่อเสนอแนะแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนอันเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จในการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมอันเป็นประโยชน์ในการดำเนินโครงการอื่นๆ ของรัฐต่อไปในอนาคต

2. ความมุ่งหมายและวัตถุประสงค์

2.1 **ความมุ่งหมาย** ศึกษาถึงความเหมาะสมของกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ ในการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ และแนวทางพัฒนามีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ

2.2 วัตถุประสงค์

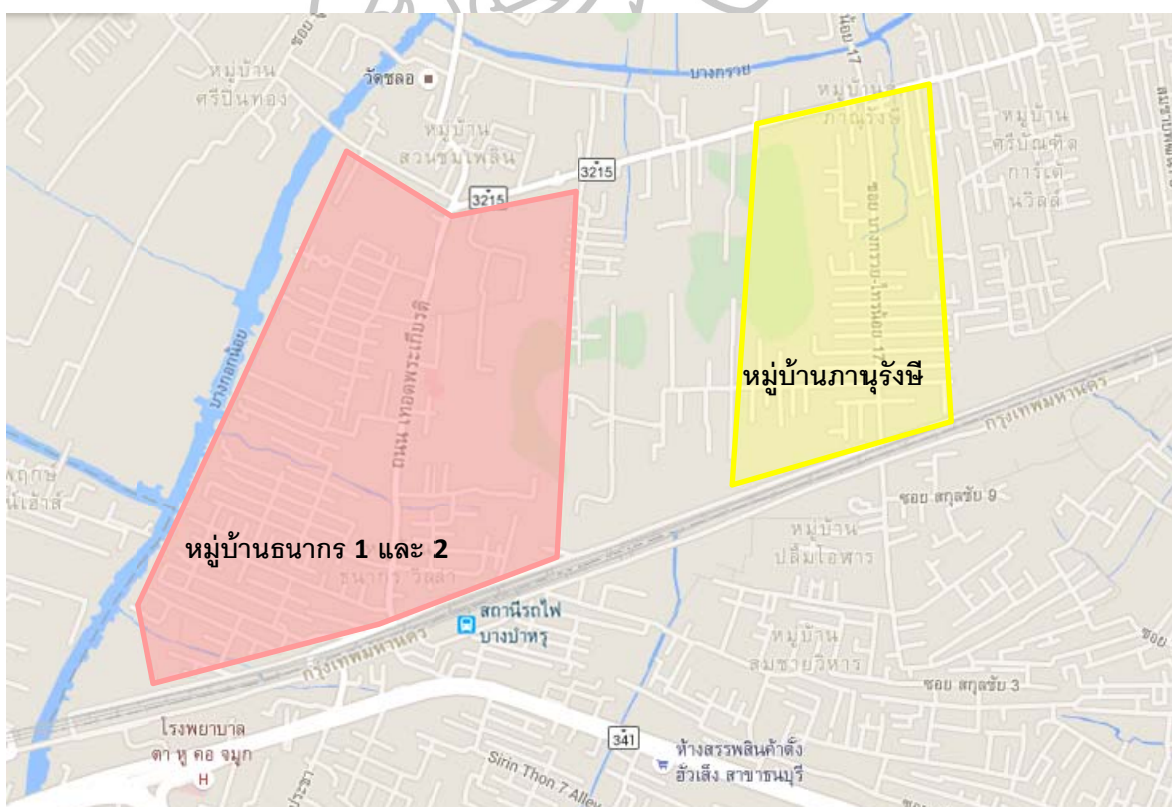
2.2.1 เพื่อศึกษาทฤษฎี แนวความคิด และกฎหมาย ตลอดจนทั้งงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.2.2 เพื่อสำรวจและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย (บริเวณสถานีบางบำหรุ) ต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ในด้านระดับการมีส่วนร่วม และความเป็นไปได้ของการมีส่วนร่วมที่ประชาชนต้องการ

2.2.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางของการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อโครงการพัฒนาระบบรางขนาดใหญ่ของรัฐ

3. ขอบเขตการวิจัย

3.1 **ขอบเขตด้านพื้นที่** พื้นที่ศึกษาในการวิจัยครั้งนี้ คือ ในเขตเทศบาลเมืองบางกรวยบริเวณเลียบบขนานเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) สถานีบางบำหรุ ในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ประกอบด้วย 2 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนหมู่บ้านธนากร 1 และ 2 (1,100 ครัวเรือน) และชุมชนหมู่บ้านภาณุรังษี (580 ครัวเรือน) (ภาพที่ 3)



ภาพที่ 3 ขอบเขตและที่ตั้งพื้นที่ศึกษา บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบางบำหรุ เทศบาลเมืองบางกรวย
ที่มา: ปรับปรุงภาพถ่ายทางอากาศจาก Google Maps, 2558

3.2 ขอบเขตทางด้านเนื้อหา

3.2.1 ศึกษาทฤษฎี แนวความคิด และกฎหมาย ตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน

3.2.2 ศึกษาทฤษฎี แนวความคิดเกี่ยวกับการการบังคับใช้กฎหมาย สิ่งแวดล้อม การศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.2.3 ศึกษาความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษาเกี่ยวกับกระบวนการมีส่วนร่วมต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

3.2.4 เสนอแนะแนวทางของการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐเพื่อให้บรรลุผลสำเร็จตามมาตรการการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4. ปัญหาการวิจัย

4.1 การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ที่ผ่านมามีกระบวนการและวิธีการดำเนินการอยู่ในระดับใดเหมาะสมหรือไม่

4.2 รูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐที่เหมาะสมควรเป็นอย่างไร

5. กระบวนการวิจัย

ประกอบด้วย 6 ขั้นตอน ดังนี้

5.1 การเสนอหัวข้อและเค้าโครงการวิจัยเกี่ยวกับกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐกรณีศึกษาประชาชนเทศบาลเมืองบางกรวยกับโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) บริเวณสถานีบางบำหรุ

5.2 การศึกษาทฤษฎี ทบทวนเอกสารและผลงานการวิจัยที่เกี่ยวข้องต่างๆ จากข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ ได้แก่ แนวคิดและทฤษฎีในการมีส่วนร่วมของประชาชน รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาออกแบบ โครงการระบบทางด่วนทดแทนสายพญาไทย-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรมราชชนนี และการบังคับใช้กฎหมายสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง

5.3 การออกแบบการวิจัย ด้วยการกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นหลัก การเลือกพื้นที่ศึกษา กำหนดประชากรตัวอย่างและวิธีการสุ่มตัวอย่าง รวมทั้งเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเพื่อวิเคราะห์ข้อมูล

5.4 การดำเนินการวิจัย ศึกษาลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่ที่ได้จากการสำรวจ พร้อมทั้งรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างด้วยแบบสอบถาม

5.5 การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้รวบรวมทั้งข้อมูลเชิงพื้นที่และการวิเคราะห์แบบสอบถาม

5.6 การสรุปผลการวิจัย และอภิปรายผล พร้อมข้อเสนอแนะ

6. วิธีการวิจัย

วิธีการศึกษามี 2 วิธี ได้แก่ วิธีการที่ใช้ในขั้นตอนการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูล และขั้นตอนการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

6.1 การศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูล ใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล 2 ส่วน ได้แก่

1) ข้อมูลปฐมภูมิ ได้แก่ ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพื้นที่ และข้อมูลจากการเก็บแบบสอบถามเกี่ยวกับประสบการณ์การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) รวมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงจากการดำเนินการ และ 2) ข้อมูลทุติยภูมิ เช่น ข้อมูลที่มาจากหนังสือ รายงานการศึกษา และเอกสารต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรมราชชนนี รายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2549 คำพิพากษาศาลชั้นปกครองชั้นต้น เรื่องคดีพิพาทเกี่ยวกับหน่วยงานทางปกครองกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายและการละเมิดของหน่วยงานปกครองอันเกิดจากการใช้อำนาจตามกฎหมาย รายงานโครงการวางผังพัฒนาและเชื่อมต่อกิจกรรมการใช้พื้นที่ย่านบางบำหรุ

6.2 การวิเคราะห์ข้อมูล โดยนำข้อมูลที่รวบรวมได้จากเอกสารที่เกี่ยวข้อง การสำรวจ และการแจกแบบสอบถามมาวิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนาและการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปวิเคราะห์ข้อมูลและนำค่าทางสถิติมาวิเคราะห์ ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าฐานนิยม (mode) และค่าเฉลี่ยเลขคณิต (mean) เพื่อให้ทราบถึงความคิดเห็นต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย (บริเวณสถานีบางบำหรุ) ต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ทั้งนี้เพื่อใช้ในการเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ กับรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทน

สายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรม
ราชชนนี

7. นิยามศัพท์ที่ใช้ในงานวิจัย

การมีส่วนร่วมของประชาชน หมายถึง หลักการสากลที่อารยประเทศให้ความสำคัญ และเป็นประเด็นหลักที่สังคมไทยให้ความสนใจเพื่อพัฒนาการเมืองเข้าสู่ระบอบประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วมตามหลักธรรมมาภิบาลที่ภาครัฐจะต้องเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนรับรู้ ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ เพื่อสร้างความโปร่งใสและเพิ่มคุณภาพการตัดสินใจของภาครัฐให้ดีขึ้น และเป็นที่ยอมรับร่วมกันของทุกฝ่าย

ผู้มีส่วนได้เสีย หมายถึง ผู้ที่มีโอกาสได้รับผลกระทบซึ่งอาจเป็นความเดือดร้อน หรือความเสียหายจากการดำเนินการโครงการ ตลอดจนผู้อาจได้ประโยชน์จากโครงการนั้นๆ

การมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม หมายถึง การที่ประชาชนอาจได้รับผลกระทบจากโครงการหนึ่งๆ องค์กรพัฒนาเอกชน และหน่วยงานต่างๆ รวมทั้งผู้สนใจได้มีโอกาสรับรู้ข่าวสาร สามารถเข้าร่วมแสดงความคิดเห็น นำเสนอข้อมูล หรือโต้แย้ง ตลอดจนร่วมแลกเปลี่ยนความเห็น ซึ่งจัดว่าจะต้องมีส่วนร่วมในทุกๆ กระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

8. ผลที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

8.1 ทำให้ทราบกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย (บริเวณสถานีบางบำหรุ) ต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ในด้านระดับการมีส่วนร่วม และความเป็นไปได้ของการมีส่วนร่วมที่ประชาชนต้องการ

8.2 ทำให้ทราบกระบวนการและวิธีการดำเนินการที่เหมาะสมของระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ

8.3 ใช้เป็นแนวทางของการมีส่วนร่วมของประชาชนอันเป็นปัจจัยสู่ผลสำเร็จในการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ

9. การนำเสนอผลการวิจัย

9.1 รายงานฉบับสมบูรณ์ขนาด A4 ตามรูปแบบของบัณฑิตและแผ่นบันทึกข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

9.2 บทความทางวิชาการสรุปย่อการวิจัย เพื่อเผยแพร่ในวารสารหรือการประชุมทางวิชาการ



บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การค้นคว้าอิสระเรื่อง กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรัฐ กรณีศึกษา : ประชาชนเทศบาลเมืองบางกวยกับโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน บริเวณสถานีรถไฟบางบำหรุ มีการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชน
- แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- .แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ระเบียบ ข้อกำหนด หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- กรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง

1. แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชน

1.1 ความหมายและคำจำกัดความ สำหรับความหมายของการมีส่วนร่วม มีนักวิชาการทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศที่มีความรู้ ความสามารถ และทำวิจัย แต่งตำราเกี่ยวกับเรื่องนี้มานาน ได้ให้ความหมายของการมีส่วนร่วม ดังนี้

Arnstien (1969) การมีส่วนร่วม หมายถึง การเข้าไปมีส่วนร่วมโดยไม่มีบทบาทอะไรเลย ย่อมไม่ได้ผลการมีส่วนร่วมที่มีคุณภาพนั้น ผู้เข้าร่วมจะต้องรู้จักใช้อำนาจและสามารถควบคุมกิจกรรมนั้นได้จึงจะทำให้เกิดผลอย่างมีประสิทธิภาพ

Berkley (1975) การมีส่วนร่วม หมายถึง การที่ผู้นำเปิดโอกาสให้ผู้ตามทุกคนเข้ามามีส่วนร่วมตัดสินใจในการทำงานเท่าที่จะสามารถกระทำได้

William Erwin (1976) การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในการดำเนินงานพัฒนา ร่วมคิด ร่วมตัดสินใจ แก้ปัญหาของตนเอง

Cohen & Uphoff (1981) การมีส่วนร่วม หมายถึง สมาชิกของชุมชนต้องเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องใน 4 มิติ ได้แก่ 1) การมีส่วนร่วมการตัดสินใจว่าควรทำอะไรและทำอย่างไร 2) การมีส่วนร่วมเสียสละในการพัฒนา รวมทั้งลงมือปฏิบัติตามที่ได้ตัดสินใจ 3) การมีส่วนร่วมในการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงาน 4) การมีส่วนร่วมในการประเมินผลโครงการ

United Nations (1981) การมีส่วนร่วม หมายถึง การเข้าร่วมอย่างกระตือรือร้น และมีพลังของประชาชนในด้านต่างๆ ได้แก่ ในการตัดสินใจเพื่อกำหนดเป้าหมายของสังคมและการจัดสรรทรัพยากรเพื่อให้บรรลุเป้าหมาย และปฏิบัติตามแผนการหรือโครงการต่างๆ ด้วยความเต็มใจ

Putti (1987) การมีส่วนร่วม หมายถึง พื้นฐานของกิจกรรมต่างๆ ที่จะส่งผลให้การบริหารจัดการมีลักษณะกว้าง ซึ่งเป็นทางหนึ่งที่จะทำให้การมีส่วนร่วมขยายไปสู่การปฏิบัติงานในระดับล่างขององค์การ

นิคม ผัดแสน (2540) การมีส่วนร่วม หมายถึง การที่ประชาชนได้คิดค้นแนวทางขึ้นเอง เป็นผู้กำหนดการตัดสินใจ คิดค้นปัญหา และการดำเนินการในขั้นตอนต่างๆ เช่น แสดงความคิดเห็น เสนอแนะ และสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ

อุทัย บุญประเสริฐ (2542) การมีส่วนร่วม หมายถึง การเปิดโอกาสให้สมาชิกของชุมชนและประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมตัดสินใจในกิจกรรมใดๆ ให้ความช่วยเหลือและมีอิทธิพลต่อการดำเนินกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อประชาชน

พีระ พรนอม (2544) การมีส่วนร่วม หมายถึง เป็นการกระจายอำนาจให้ประชาชนได้มีโอกาสเข้ามามีส่วนร่วมในการพิจารณาปัญหาความต้องการร่วมกัน ในการตัดสินใจร่วมกัน วางแผนดำเนินงานหรือแก้ไขปัญหาร่วมกัน ดำเนินการหรือปฏิบัติงานร่วมกัน ตลอดจนรับรู้ผลดี เสียจนเกิดความภาคภูมิใจร่วมกัน

สมยศ นาวิการ (2545) การมีส่วนร่วมหมายถึงกระบวนการของการให้ผู้ได้บังคับบัญชาได้มีส่วนเกี่ยวข้องในกระบวนการตัดสินใจ (Participative Management) เน้นการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องอย่างแข็งขันของบุคคล PM ใช้ความคิดสร้างสรรค์ และความเชี่ยวชาญของพวกเขาในการแก้ปัญหาของการบริหาร

นรินทร์ชัย พัฒนพงศา (2546) การมีส่วนร่วม หมายถึง การที่ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดที่ไม่เคยได้เข้าร่วมในกิจกรรมต่างๆ หรือเข้าร่วมการตัดสินใจหรือเคยเล็กน้อยได้เข้าร่วมด้วยมากขึ้น เป็นไปอย่างมีอิสรภาพ เสมอภาค มิใช่เพียงมีส่วนร่วมอย่างผิวเผินแต่เข้าร่วมด้วยแท้จริงยิ่งขึ้น

จิราภรณ์ ศรีคำ (2547) การมีส่วนร่วม หมายถึง การที่บุคคลที่มีความสนใจหรือมีส่วนเกี่ยวข้องในเรื่องเดียวกันเข้ามาร่วมกัน เพื่อปฏิบัติการกิจ ไม่ว่าจะเป็นการวางแผน การดำเนินงาน การรับทราบผลการดำเนินงาน การติดตามประเมินผล หรือร่วมกันทำกิจกรรมต่างๆ เพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่ได้ตกลงกันได้

จินตนา สุัจจามันท์ (2549) การมีส่วนร่วม หมายถึง กระบวนการดำเนินงานรวมพลังประชาชนกับองค์กรของรัฐหรือองค์กรเอกชนเพื่อประโยชน์ในการพัฒนาหรือแก้ปัญหาของชุมชน โดยให้สมาชิกเข้ามามีส่วนร่วมวางแผน ปฏิบัติและประเมินงาน เพื่อแก้ปัญหาของชุมชน

ทรงวุฒิ เรื่องวาทศิลป์ (2550) การมีส่วนร่วม หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมทุกประการตามกำลังความสามารถของสมาชิก ไม่ว่าจะเป็นการตัดสินใจ การดำเนินกิจกรรม การติดตามตรวจสอบ และการประเมินผลร่วมกัน นำผลที่ได้มาปรับปรุงแก้ไขพัฒนางานในกลุ่มให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

สัญญา เคนาภูมิ (2551) การมีส่วนร่วม หมายถึง การที่สมาชิกได้มีโอกาสร่วมคิดร่วมตัดสินใจ ร่วมวางแผน ร่วมปฏิบัติตามโครงการ ร่วมติดตามประเมินผลเพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่พึงประสงค์ ทั้งนี้ การมีส่วนร่วมจะต้องมาจากความสมัครใจ พึงพอใจ และได้รับผลประโยชน์ที่เกิดจากชุมชนโดยส่วนรวมร่วมกัน

เมตต์ เมตต์การุณจิต (2553) การมีส่วนร่วม หมายถึง การเปิดโอกาสให้บุคคลหรือกลุ่มบุคคลเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรม ไม่ว่าจะเป็นทางตรงหรือทางอ้อม ในลักษณะของการร่วมรับรู้ ร่วมคิด ร่วมทำ ร่วมตัดสินใจ ร่วมติดตามผล

โดยสรุป การมีส่วนร่วม หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การดำเนินกิจกรรม การติดตามตรวจสอบ และการประเมินผลร่วมกันเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและเสมอภาค นำผลที่ได้มาปรับปรุงแก้ไขพัฒนางานเพื่อพัฒนาหรือใช้ความคิดสร้างสรรค์และความเชี่ยวชาญของแต่ละคนในการแก้ปัญหาของชุมชนและพัฒนางานในกลุ่มให้มีความโปร่งใสและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

1.2 กระบวนการมีส่วนร่วม

เมื่อกล่าวถึงกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนแล้ว จะต้องนึกถึงกระบวนการที่จะให้ประชาชนได้เข้ามามีบทบาทในทุกขั้นตอนของการมีส่วนร่วม เพราะอย่างน้อยที่สุดประชาชนจะต้องได้รับรู้ขั้นตอนการดำเนินการต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นขั้นตอนการตัดสินใจ ขั้นตอนการดำเนินงาน และขั้นตอนในการประเมินผลงาน เพื่อให้รับรู้ถึงความเป็นไปในกิจกรรมสาธารณะต่างๆ ซึ่งมีผลกระทบต่อประชาชนทั้งทางตรงและทางอ้อม ดังนั้น กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนมีนักวิชาการที่ได้ทำการวิจัย ได้กล่าวถึงกระบวนการมีส่วนร่วมตามประเด็นสำคัญต่างๆ ดังนี้

ถวิลวดี บุรีกุล (2543) ได้กล่าวถึงกระบวนการมีส่วนร่วมที่นำมาประมวลเป็นระดับไว้ได้อย่างน่าสนใจ โดยถวิลวดี ได้ทำวิจัยเรื่องประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม และได้ข้อสรุปถึงกระบวนการมีส่วนร่วม ควรจะมีลำดับขั้นประกอบไปด้วย การให้ข้อมูล การเปิดรับความคิดเห็นของประชาชน การปรึกษาหารือการวางแผนร่วมกัน การร่วมปฏิบัติและการควบคุมติดตามโดยประชาชน โดยเป็นการเริ่มจากการสื่อสารทางเดียว ซึ่งเป็นการให้ข้อมูลแต่เพียงอย่างเดียวไปจนถึงสื่อสารสองทางที่เป็นการปรึกษาหารือ ร่วมคิด ร่วมวางแผน และเมื่อสื่อสารกันเข้าใจตรงกันแล้ว จึงเป็นการร่วมทำ และในที่สุดเป็นการร่วมติดตามควบคุม ซึ่งนับเป็นขั้นตอนของการมีส่วนร่วมสูงสุด

อภิญา กังสนารักษ์ (2544) ได้นำเสนอกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนว่า ชุมชนต้องมีส่วนร่วมใน 4 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การมีส่วนร่วมในการริเริ่มโครงการ ร่วมค้นหาปัญหาและสาเหตุของปัญหาภายในชุมชน ร่วมตัดสินใจกำหนดความต้องการและร่วมลำดับความสำคัญของความต้องการ 2) การมีส่วนร่วมในขั้นการวางแผน กำหนดวัตถุประสงค์วิสัยทัศน์วิธีการแนวทางการดำเนินงาน รวมถึงทรัพยากรและแหล่งวิทยาการที่จะใช้ในโครงการ 3) การมีส่วนร่วมในขั้นตอนการดำเนินโครงการ ทำประโยชน์ให้แก่โครงการ โดยร่วมช่วยเหลือด้านทุนทรัพย์ วัสดุอุปกรณ์ และแรงงาน 4) การมีส่วนร่วมในการประเมินผลโครงการ เพื่อให้รู้ว่าผลจากการดำเนินงานบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้หรือไม่ โดยสามารถกำหนดการประเมินผลเป็นระยะต่อเนื่องหรือประเมินผลรวมทั้งโครงการในคราวเดียวก็ได้

ประพันธ์ สร้อยเพชร (2547) ได้กล่าวว่า การมีส่วนร่วมที่แท้จริงน่าจะประกอบด้วย 4 ขั้นตอนหลัก คือ 1) การค้นหาปัญหา และสาเหตุ 2) การวางแผนดำเนินงาน 3) การลงทุนและการปฏิบัติงาน 4) การติดตามและประเมินผล

สำนักงานปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (2548) ได้ชี้ให้เห็นถึงประเด็นสำคัญของกระบวนการมีส่วนร่วมที่มีความลึกลงไปอีก ได้แก่ 1) การตัดสินใจและผลกระทบที่สำคัญ 2) การตัดสินใจจะมีผลกระทบต่อบางคนมากกว่าคนอื่น 3) การตัดสินใจจะมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของบางคนหรือกลุ่มคนที่มีอยู่เดิม 4) การตัดสินใจที่เกี่ยวข้องกับเรื่องที่มีความขัดแย้งอยู่ก่อนแล้ว 5) ความจำเป็นเพื่อให้มีการสนับสนุนต่อผลการตัดสินใจ

อดิน รพีพัฒน์ (2547) ได้แบ่งขั้นตอนการมีส่วนร่วมออกเป็น 4 ขั้นตอน คือ 1) การกำหนดปัญหา สาเหตุของปัญหา ตลอดจนแนวทางแก้ไข 2) การตัดสินใจเลือกแนวทางและวางแผนพัฒนา แก้ไขปัญหา 3) การปฏิบัติงานในกิจกรรมการพัฒนาตามแผน 4) การประเมินผลงานกิจกรรมการพัฒนา

Cohen, J.M., & Uphoff, N.T. (1980) จะเห็นว่า มีความเป็นระบบในเรื่องของ ประเด็นสำคัญ โดยเขาได้มีการนำเอากระบวนการมีส่วนร่วมจากนักวิชาการทั้งหลายมาประมวล เป็นแนวคิดหลัก และได้จำแนก รูปแบบกระบวนการมีส่วนร่วม ดังนี้

ขั้นที่ 1 การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) ในกระบวนการของการตัดสินใจนั้น ประการแรกสุดที่ต้องกระทำ คือ การกำหนดความต้องการและการจัดลำดับ ความสำคัญ ต่อจากนั้นก็เลือกนโยบายและประชาชนที่เกี่ยวข้อง การตัดสินใจนี้เป็นกระบวนการ ต่อเนื่องที่ต้องดำเนินการไปเรื่อยๆ ตั้งแต่การตัดสินใจในช่วงเริ่มต้น การตัดสินใจในช่วงดำเนินการ วางแผน และการตัดสินใจในช่วงการปฏิบัติตามแผนที่วางไว้

ขั้นที่ 2 การมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน (Implementation) ในส่วนที่เป็น องค์ประกอบของการดำเนินงานโครงการนั้นได้มาจากคำถามว่าใครจะทำประโยชน์ให้แก่โครงการ ได้บ้างและจะทำประโยชน์ได้โดยวิธีใด เช่น การช่วยเหลือด้านทรัพยากร การบริหารงานและการ ประสานงานและการขอความช่วยเหลือ เป็นต้น

ขั้นที่ 3 การมีส่วนร่วมในการรับผลประโยชน์ (Benefits) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ ผลประโยชน์นอกจากความสำคัญของผลประโยชน์ในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพแล้ว ยังจะต้อง พิจารณาถึงการกระจายผลประโยชน์ภายในกลุ่มด้วย ผลประโยชน์ของโครงการนี้รวมทั้งผลที่เป็น ประโยชน์ทางบวกและผลที่เกิดขึ้นในทางลบที่เป็นผลเสียของโครงการ ซึ่งจะเป็นประโยชน์และเป็น โทษต่อบุคคลและสังคมด้วย

ขั้นที่ 4 การมีส่วนร่วมในการประเมินผล (Evaluation) การมีส่วนร่วมในการ ประเมิน ผลนั้นสิ่งสำคัญจะต้องสังเกต คือ ความเห็น (Views) ความชอบ (Preferences) และความ คาดหวัง (Expectation) ซึ่งมีอิทธิพลสามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลในกลุ่มต่างๆ ได้

โดยสรุป กระบวนการมีส่วนร่วมในงานวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจะมุ่งให้ความสนใจถึง กระบวนการมีส่วนร่วมในประเด็น การมีส่วนร่วมในการรับรู้โครงการ รับรู้ปัญหา ค้นหาสาเหตุ และ ความต้องการ การมีส่วนร่วมในการวางแผนและดำเนินการ การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ มีส่วน ร่วมในการปฏิบัติการ การมีส่วนร่วมในการประเมินผล มีส่วนร่วมในการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์

1.3 ประเภทการมีส่วนร่วม

เฉลียว บุรีภักดี และคนอื่นๆ (2545) สรุปได้ว่า การมีส่วนร่วมของชุมชน แบ่งเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1) การมีส่วนร่วมแบบชายขอบ (Marginal Participation) เป็นการมีส่วนร่วมที่เกิดจากความสัมพันธ์เชิงอำนาจไม่เท่าเทียมกัน กล่าวคือ ฝ่ายหนึ่งรู้สึกด้อยอำนาจกว่า มีทรัพยากรหรือความรู้ด้อยกว่าอีกฝ่ายหนึ่ง เป็นต้น

2) การมีส่วนร่วมแบบบางส่วน (Partial Participation) เป็นการมีส่วนร่วมที่เกิดจากการกำหนดนโยบายของรัฐ โดยไม่รู้ความต้องการของประชาชน ดังนั้น การมีส่วนร่วมจึงเป็นเพียงประชาชนได้ร่วมแสดงความคิดเห็นในการดำเนินกิจกรรมบางส่วนบางเรื่องเท่านั้น

3) การมีส่วนร่วมแบบสมบูรณ์ (Full Participation) เป็นการมีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของการพัฒนาด้วยความเท่าเทียมกันทุกฝ่าย จัดเป็นการมีส่วนร่วมในการพัฒนาอย่างแท้จริงของประชาชนตามแนวความคิดและหลักการพัฒนาชุมชน เมื่อนำมาใช้ในการเรียนรู้จะสนับสนุนและส่งเสริมให้กระบวนการเรียนรู้ร่วมกันของชุมชนดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ

จักร พิสุทธิ (2547) ศึกษาเรื่องชุมชนกับการมีส่วนร่วมจัดการศึกษา สรุปได้ว่า การมีส่วนร่วมของชุมชน แบ่งเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1) ลักษณะการมีส่วนร่วมจากความเกี่ยวข้องทางด้านเหตุผล โดยการเปิดโอกาสให้สังคม องค์กรต่างๆ ในชุมชน ประชาชนมีบทบาทหลักตามสิทธิ หน้าที่ในการเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินงาน ตั้งแต่การคิดริเริ่ม การพิจารณาตัดสินใจ วางแผน การร่วมปฏิบัติและการรับผิดชอบในผลกระทบบที่เกิดขึ้น รวมทั้งส่งเสริม ชักนำ สนับสนุนให้การดำเนินงานเกิดผล ประโยชน์ต่อชุมชนตามจุดมุ่งหมายที่กำหนดด้วยความสมัครใจ

2) ลักษณะการมีส่วนร่วมจากความเกี่ยวข้องทางด้านจิตใจ เป็นการมีส่วนร่วมของชุมชนที่การเกี่ยวข้องทางด้านจิตใจ อารมณ์ รวมทั้ง ค่านิยมของประชาชนเป็นเครื่องชี้นำตนเองให้เข้ามามีส่วนร่วม แสดงความคิดเห็นริเริ่มสร้างสรรค์ การกระทำให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ ทำให้ผู้ที่เข้ามามีส่วนร่วม เกิดความผูกพัน มีความรู้สึกรับผิดชอบต่อกิจกรรมที่ดำเนินงานด้วยความสมัครใจ

จินตนา สุขจรรย์ (2549) ได้แบ่งประเภทของการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ 2 ประเภท ได้แก่

1) การมีส่วนร่วมที่แท้จริง (Genuine Participation) เป็นการเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในโครงการตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งจบโครงการ เริ่มตั้งแต่ร่วมศึกษาปัญหาและความต้องการ ร่วมหาวิธีแก้ปัญหา ร่วมวางนโยบายและแผนงาน ร่วมตัดสินใจการใช้ทรัพยากรที่มีอยู่และร่วมปฏิบัติตามแผนที่กำหนดไว้ และร่วมประเมินผลโครงการ

2) การมีส่วนร่วมที่ไม่แท้จริง (No Genuine Participation) เป็นการมีส่วนร่วมเพียงบางส่วนโดยเฉพาะเข้าร่วมในการปฏิบัติตามโครงการที่ได้มีการกำหนดไว้แล้ว เช่น การเข้าเป็นสมาชิก หรือการร่วมเสียสละแรงงาน

นิรันดร์ จงวุฒิเวศย์ (อ้างในสิริพัฒน์ ลากิจิตร, 2550) ได้สรุปรูปแบบของการมีส่วนร่วมดังนี้

1) การที่ประชาชนมีส่วนร่วมโดยตรง (Direct Participation) โดยผ่านองค์กรที่จัดตั้งโดยประชาชน (Inclusive Organization) การรวมกลุ่มเยาวชนต่างๆ

2) การที่ประชาชนมีส่วนร่วมทางอ้อม (Indirect Participation) โดยผ่านองค์กรผู้แทนของประชาชน (Representative Organization) กรรมการของกลุ่มหรือชุมชน

3) การที่ประชาชนมีส่วนร่วมโดยเปิดโอกาสให้ (Open Participation) โดยผ่านองค์กรที่ไม่ใช่ผู้แทนของประชาชน (Non-Representative Organization) เช่น สถาบันหรือหน่วยงานที่เชิญชวน หรือเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมเมื่อไรก็ได้ทุกเวลา

เมตต์ เมตต์การุณจิต (2553) ได้กล่าวถึงประเภทของการมีส่วนร่วมโดยสามารถจำแนกการมีส่วนร่วมออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

1) การมีส่วนร่วมโดยตรง การมีส่วนร่วมในการบริหารเป็นเรื่องที่เกี่ยวกับการตัดสินใจเป็นสำคัญ ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบกิจกรรมโดยตรง เปิดโอกาสให้บุคคลอื่นเข้ามามีส่วนร่วมในรูปของกรรมการที่ปรึกษาที่ให้ข้อคิด ข้อเสนอแนะ เพราะกิจกรรมบางอย่างอาจมีอุปสรรค ไม่สามารถแก้ปัญหาให้ลุล่วงไปได้ด้วยดี จึงให้บุคคลอื่นเข้ามาช่วยในการตัดสินใจ เพื่อให้ผลการตัดสินใจเป็นที่ยอมรับแก่คนทั่วไป การมีส่วนร่วมโดยตรงจึงมีสาระสำคัญอยู่ที่ว่าเป็นการร่วมอย่างเป็นทางการและมักทำเป็นลายลักษณ์อักษร เช่น คำสั่งแต่งตั้ง หนังสือเชิญประชุม บันทึกการประชุม เป็นต้น

2) การมีส่วนร่วมโดยอ้อม การมีส่วนร่วมโดยอ้อมเป็นเรื่องของการทำกิจกรรมให้บรรลุเป้าหมายอย่างไม่เป็นทางการ โดยไม่ได้ร่วมในการตัดสินใจในกระบวนการบริหาร แต่เป็นเรื่องของการให้การสนับสนุน ส่งเสริมให้บรรลุเป้าหมายเท่านั้น เช่น การบริจาคเงิน ทรัพย์สิน วัสดุอุปกรณ์ แรงงาน เข้าช่วยสมทบ ไม่ได้เข้าร่วมประชุมแต่ยินดีร่วมมือ เป็นต้น

โดยสรุป ประเภทการมีส่วนร่วมในงานวิจัยครั้งนี้ สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1) การมีส่วนร่วมโดยตรง หมายถึง ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมกับกิจกรรมอย่างเป็นทางการตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งจบโครงการ 2) การมีส่วนร่วมโดยอ้อม หมายถึง ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมกับกิจกรรมอย่างไม่เป็นทางการ ได้ร่วมแสดงความคิดเห็นในการดำเนินกิจกรรมบางส่วน บางเรื่องเท่านั้น

1.4 ระดับและลักษณะการมีส่วนร่วม

ระดับและลักษณะการมีส่วนร่วมพิจารณาได้หลากหลายประเด็น ขึ้นอยู่กับว่าจะสนใจศึกษาในประเด็นบ้างประเด็น โดยประเด็นที่น่าสนใจในงานวิจัยครั้งนี้ คือ การเน้นลักษณะการมีส่วนร่วมในประเด็นที่เกิดจากกิจกรรม เช่น การเข้าร่วมแสดงความคิดเห็นในประโยชน์สาธารณะ การเข้าร่วมในการตัดสินใจ การวางแผน และร่วมตรวจสอบในลักษณะองค์กรชุมชน ฯลฯ และการเน้นการศึกษาในลักษณะของการบริหารที่เกิดจากการดำเนินงานในทางนโยบายและในทางปฏิบัติการโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐร่วมกับชุมชน ดังมีนักวิชาการได้ให้ความเห็น เช่น ทฤษฎีการมีส่วนร่วมของ Arnstein (1969) ที่ได้แบ่งระดับไว้ 8 ระดับ เรียกว่า “ขั้นบันไดการมีส่วนร่วมของพลเมือง” หรือ “Ladder of Citizen Participation” ประกอบด้วย 1) ขั้นการควบคุม (Manipulation) 2) ขั้นการรักษา (Therapy) ซึ่งเป็นขั้นที่ไม่เกิดการมีส่วนร่วมขึ้น แต่เป็นการให้ความรู้และให้ความช่วยเหลือเท่านั้น 3) ขั้นการให้ข้อมูล (Informing) ประชาชนจะได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการตัดสินใจของผู้มีอำนาจแต่ไม่เปิดโอกาสให้ความคิดเห็น 4) ขั้นการรับฟังความคิดเห็น (Consultation) ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นได้ตามที่ผู้มีอำนาจเปิดโอกาส 5) ขั้นการปรักษาหรือ (Placation) เป็นการมีส่วนร่วมระดับที่สูงขึ้น ประชาชนได้แสดงความคิดเห็นในเชิงแนะนำ แต่อำนาจตัดสินใจยังถูกจำกัด 6) ขั้นการเป็นหุ้นส่วน (Partnership) ประชาชนมีความรับผิดชอบร่วมกับผู้มีอำนาจในการวางแผนและรับผิดชอบต่อผลที่จะเกิดขึ้น 7) ขั้นมอบหมายอำนาจ (Delegated Power) ประชาชนได้รับอำนาจในการตัดสินใจส่วนใหญ่ และ 8) ขั้นอำนาจพลเมือง (Citizen Control) เป็นขั้นที่ให้อำนาจการตัดสินใจและการจัดการทั้งหมดแก่ประชาชนเต็มที่

แนวคิดของ Campbell & Ramseyer (อ้างใน จิราภรณ์ ศรีคำ, 2547) ได้แบ่งลักษณะการมีส่วนร่วมของประชาชนได้ 5 ลักษณะ ได้แก่ 1) ลักษณะที่ไม่มีส่วนร่วมเลย 2) ลักษณะที่มีส่วนร่วมน้อย 3) ลักษณะที่มีส่วนร่วมปานกลาง 4) ลักษณะที่มีส่วนร่วมมาก 5) ลักษณะที่มีส่วนร่วมมากที่สุด

Huntington & Nelson (1975) เห็นว่า ลักษณะการมีส่วนร่วมของประชาชนจะพิจารณาจาก กิจกรรม และการบริหาร ซึ่งจะต้องมีการศึกษาควบคู่กันไป ในระดับกิจกรรมนั้น จะเป็นพื้นฐานเบื้องต้นของการทำให้ประชาชนได้มีโอกาสเข้ามามีส่วนร่วมมากที่สุด ส่วนในด้านการบริหารนั้น จะเป็นลักษณะของผู้มีอำนาจหน้าที่ที่จะเปิดทางให้ประชาชนได้มีโอกาสแสดงความคิดเห็น หรือแสดงออกถึงเข้าร่วมในกิจกรรม โดย Huntington & Nelson ได้มีหลักการพิจารณาถึงลักษณะการมีส่วนร่วม ดังนี้

1) กิจกรรม ลักษณะของการมีส่วนร่วมประเภทนี้ให้ดูจากกิจกรรมที่เข้าร่วม เช่น ด้านการเมือง อาจพิจารณาจากการมีส่วนร่วมของประชาชนในการเลือกตั้ง การลงประชามติ การประท้วง กรณีที่รัฐมีโครงการที่มีผลกระทบต่อประชาชน เป็นต้น ว่าสามารถกระทำได้เพียงใด

2) ระดับการบริหาร โครงสร้างขององค์กรหนึ่งจะต้องมีสายการบังคับบัญชา ดังนั้น การมีส่วนร่วมจะพิจารณาได้จาก

- ในแนวราบ ทุกแผนกทุกฝ่ายจะมีความเสมอกันในตำแหน่ง ดังนั้น การมีส่วนร่วมในแนวราบจึงเป็นไปได้ไปอย่างหลวมๆ ไม่จริงจัง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะมีสถานะหรือตำแหน่งเท่ากัน

- ในแนวตั้ง เป็นการมีส่วนร่วมตามสายการบังคับบัญชา เช่น มีหัวหน้าลูกน้อง มีฝ่าย แผนกต่างๆ ลดหลั่นกันไป เป็นต้น การทำงานจึงมีการตรวจสอบตามลำดับชั้น การแสวงหาผลประโยชน์เพื่อตนเองหรือผู้อื่นจะได้รับการตรวจสอบจากผู้บังคับบัญชา

- การมีส่วนร่วมทั้งแนวราบและแนวตั้งนั้น ในบางครั้งจะต้องทำงานร่วมกับผู้บังคับบัญชาและเพื่อนร่วมงานในแผนกอื่น จึงต้องแสดงบทบาทตาสถานภาพของแนวราบและแนวตั้ง

ไพบุลย์ วัฒนศิริธรรม และพรพนทิพย์ เพชรมาก (2551) ได้กล่าวถึงลักษณะการมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนไว้ใน เอกสารประกอบการสอนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาเมืองและชนบท โดยได้ข้อสรุปลักษณะการมีส่วนร่วมแบ่งออกเป็น 6 ลักษณะ ได้แก่

1) การรับรู้ข่าวสาร (Public Information) การมีส่วนร่วมแบบนี้ ประชาชนเป็นผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย และบุคคลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องได้รับการแจ้งให้ทราบถึงรายละเอียดของโครงการที่จะดำเนินการ รวมทั้งผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ทั้งนี้ การแจ้งข่าวสารดังกล่าวจะต้องเป็นการแจ้งก่อนที่จะมีการตัดสินใจดำเนินการ

2) การปรึกษาหารือ (Public Consultation) เป็นรูปแบบของการมีส่วนร่วมที่มีการจัดการหารือระหว่างผู้ดำเนินการโครงการกับประชาชนที่เกี่ยวข้องและได้รับผลกระทบ เพื่อรับฟังความคิดเห็นและการตรวจสอบข้อมูลเพิ่มเติม นอกจากนี้ ยังเป็นช่องทางการกระจายข่าวสารข้อมูลไปยังประชาชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้เกิดความเข้าใจ และเพื่อให้มีการให้ข้อเสนอแนะเพื่อประกอบทางเลือกการตัดสินใจ

3) การประชุมรับฟังความคิดเห็น (Public Meeting) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ประชาชนและฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับโครงการหรือกิจกรรมและผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจ ใช้เวทีสาธารณะในการทำความเข้าใจ การประชุมรับฟังความคิดเห็นมีหลายวิธีการ เช่น การประชุมระดับชุมชน (Community Meeting) การประชุมรับฟังความคิดเห็นเชิงวิชาการ (Technical Meeting)

4) การประชาพิจารณ์ (Public Hearing) เป็นการประชุมที่มีขั้นตอนการดำเนินงานที่เป็นระบบ และมีความชัดเจนมากขึ้น เป็นเวทีในการเสนอข้อมูลอย่างเปิดเผยไม่มีการปิดบังของผู้ที่มีส่วนได้และส่วนเสียของโครงการ การประชาคมและคณะกรรมการจัดประชุมจะต้องมีองค์ประกอบของผู้เข้าร่วมที่เป็นที่ยอมรับ มีหลักเกณฑ์และประเด็นในการพิจารณาที่ชัดเจน และมีการแจ้งให้ทุกฝ่ายทราบอย่างชัดเจน

5) การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ (Decision Making) เป็นเป้าหมายสูงสุดของการมีส่วนร่วมของประชาชนให้ประชาชนเป็นผู้ตัดสินใจต่อประเด็นปัญหานั้นๆ ซึ่งอาจจะดำเนินการโดยการเลือกตัวแทนเข้าไปเป็นกรรมการที่มีอำนาจการตัดสินใจ

6) การใช้กลไกทางกฎหมาย รูปแบบนี้ไม่ถือว่าเป็นการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยตรงในเชิงการป้องกันและแก้ไข แต่เป็นลักษณะของการเรียกร้องและการป้องกันสิทธิของตนเองอันเนื่องมาจากการไม่ได้รับความเป็นธรรม เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ที่ตนเองควรจะได้รับ ซึ่งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยได้ให้หลักเรื่องการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้หลายประการ และประชาชนสามารถใช้สิทธิตามรัฐธรรมนูญทั้งในรูปแบบของปัจเจกหรือในรูปแบบกลุ่ม องค์การ ตามที่กฎหมายบัญญัติไว้

โดยสรุป ลักษณะการมีส่วนร่วม ประกอบด้วย 1) การมีส่วนร่วมในระดับกิจกรรม ได้แก่ การรับรู้ข่าวสาร การปรึกษาหารือ การประชุมรับฟังความคิดเห็น การประชาพิจารณ์ การลงประชามติ และ 2) การมีส่วนร่วมในระดับการบริหาร ได้แก่ การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การใช้กลไกทางกฎหมาย ในประเด็นการมีส่วนร่วมในระดับการบริหารนี้ ยังจะต้องพิจารณาจากในแนวราบ ทุกแผนกทุกฝ่ายจะมีความเสมอกันในตำแหน่ง และในแนวตั้งเป็นการมีส่วนร่วมตามสายการบังคับบัญชา

1.5 ปัจจัยที่ทำให้เกิดการมีส่วนร่วม

การที่ชุมชนจะเข้ามามีส่วนร่วมนั้น มีปัจจัยที่ส่งผลให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม ซึ่งมีนักวิชาการได้เสนอแนวคิด ดังนี้

Koufman (1949) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาชุมชนในชนบท พบว่า อายุ เพศ การศึกษา ขนาดของครอบครัว อาชีพ รายได้และระยะเวลาการอยู่อาศัยในท้องถิ่น มีความสัมพันธ์กับระดับการมีส่วนร่วมของประชาชน

ประยูร ศรีประสาธน์ (2542) ได้นำเสนอปัจจัยที่ส่งผลต่อการมีส่วนร่วม ประกอบด้วย 3 ปัจจัย ได้แก่ 1) ปัจจัยส่วนบุคคล เช่น อายุ เพศ เป็นต้น 2) ปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจ เช่น การศึกษา อาชีพ รายได้ และการเป็นสมาชิกกลุ่ม เป็นต้น 3) ปัจจัยด้านการสื่อสาร เช่น การรับข่าวสารจากสื่อมวลชนและสื่อบุคคล เป็นต้นและมีความสอดคล้องกับ สุทธิ วรประดิษฐ์ (2553) ได้ศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชน และได้นำเสนอปัจจัยที่มีส่วนในการผลักดันให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม แบ่งออกเป็น 3 ประเด็น ได้แก่ 1) ลักษณะส่วนบุคคล เช่น เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ต่างๆ เป็นต้น 2) ลักษณะทางเศรษฐกิจ เช่น อาชีพ รายได้ เป็นต้น และ 3) การได้รับข้อมูลข่าวสาร เช่น ความถี่ในการรับรู้ข่าวสาร และแหล่งที่มาของข่าวสาร เป็นต้น

Leader (อ้างใน จิราภรณ์ ศรีคำ, 2547) ได้สรุปปัจจัยที่ทำให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมหรือไม่มีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ไว้ว่า บุคคลหรือกลุ่มบุคคลจะเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมใดๆ ก็ต่อเมื่อกิจกรรมนั้นสอดคล้องกับความเชื่อพื้นฐาน ทศนคติ และค่านิยมของตน มีคุณค่าสอดคล้องกับกับผลประโยชน์ของตน มีเป้าหมายที่จะส่งเสริมและปกป้องรักษาผลประโยชน์ของตน สอดคล้องกับสิ่งที่ตนได้มาหรือหวังเอาไว้ และบุคคลหรือกลุ่มบุคคลจะไม่เข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมใดก็ต่อเมื่อตนเองได้มีประสบการณ์ที่เป็นอดีตต่อเรื่องนั้นๆ มาแล้ว และบุคคลหรือกลุ่มบุคคลจะเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมใดๆ ย่อมขึ้นอยู่กับความคิดเห็นของตนเป็นใหญ่ ขึ้นอยู่กับอุปนิสัยและจารีตประเพณี ขึ้นอยู่กับโอกาสที่จะอำนวยความสะดวกพร้อมทั้งการเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมใดๆ ของบุคคลและกลุ่มบุคคลจะกระทำโดยการบีบบังคับหาได้ไม่ นอกจากนี้บุคคลและกลุ่มบุคคลจะเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมใดๆ ก็ต่อเมื่อได้รับการสนับสนุน กระตุ้นยั่วยุและจูงใจให้เกิดขึ้น

โดยสรุปปัจจัยที่ทำให้เกิดการมีส่วนร่วม ประกอบด้วย 1) ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ต่างๆ 2) ปัจจัยด้านชุมชน ได้แก่ ชุมชนให้การสนับสนุนและเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วม เลือกลงให้เป็นตัวแทน ชุมชนมีความสามัคคี และมีกลุ่มต่างๆ ที่สนับสนุนผลักดันการมีส่วนร่วม 3) ปัจจัยด้านองค์การ ได้แก่ บรรยากาศองค์การ การติดต่อสื่อสาร กฎระเบียบ การเอาใจใส่กระตือรือร้นในการแก้ปัญหา มีประชาธิปไตยประชาคม 4) ปัจจัยด้านทัศนคติ ได้แก่ เจตคติต่อการมีส่วนร่วม และแรงจูงใจในการทำงาน

1.6 ขั้นตอนในการมีส่วนร่วม

James L. Creighton เสนอแนวทางการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน 3 ขั้น ได้แก่

ขั้นที่ 1 การวิเคราะห์การตัดสินใจ มีการกำหนดองค์ประกอบสำคัญของการมีส่วนร่วมทั้งหมด ได้แก่ ขั้นตอนต่าง ๆ ของกระบวนการมีส่วนร่วม ปัจจัยต่าง ๆ ที่จะส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นและความโปร่งใสของกระบวนการ และตารางเวลาสำหรับกิจกรรมต่าง ๆ ของกระบวนการมีส่วนร่วม รวมถึงการวิเคราะห์ความสำคัญของกระบวนการมีส่วนร่วมต่อกระบวนการตัดสินใจ

ขั้นที่ 2 การวางแผนกระบวนการ (Process Planning) กำหนดกิจกรรม และเทคนิคการมีส่วนร่วม โดยจำเป็นต้องวิเคราะห์หาเทคนิคการมีส่วนร่วมที่มีความเหมาะสม บรรลุผลได้จริง และสามารถเชื่อมโยงไปสู่ขั้นตอนการตัดสินใจได้ รวมถึงการกำหนดผู้มีส่วนได้เสียจากการตัดสินใจนั้นๆ และสถานที่จัดกิจกรรมต่างๆ

ขั้นที่ 3 การปฏิบัติตามแผน นำแผนและกิจกรรมการมีส่วนร่วมต่างๆ ที่กำหนดไว้ทั้งหมดไปปฏิบัติจริง แล้วทำการประเมินผลของกิจกรรมการมีส่วนร่วม ซึ่งข้อมูลที่ได้จะนำไปใช้ประโยชน์

สถาบันพระปกเกล้า¹ แสดงลักษณะการมีส่วนร่วมของประชาชนในช่วงต่างๆ ของการดำเนินงานโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอย่างมีส่วนร่วม ดังนี้ (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 ลักษณะการมีส่วนร่วมของประชาชนในช่วงต่างๆของการดำเนินงานโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานอย่างมีส่วนร่วม

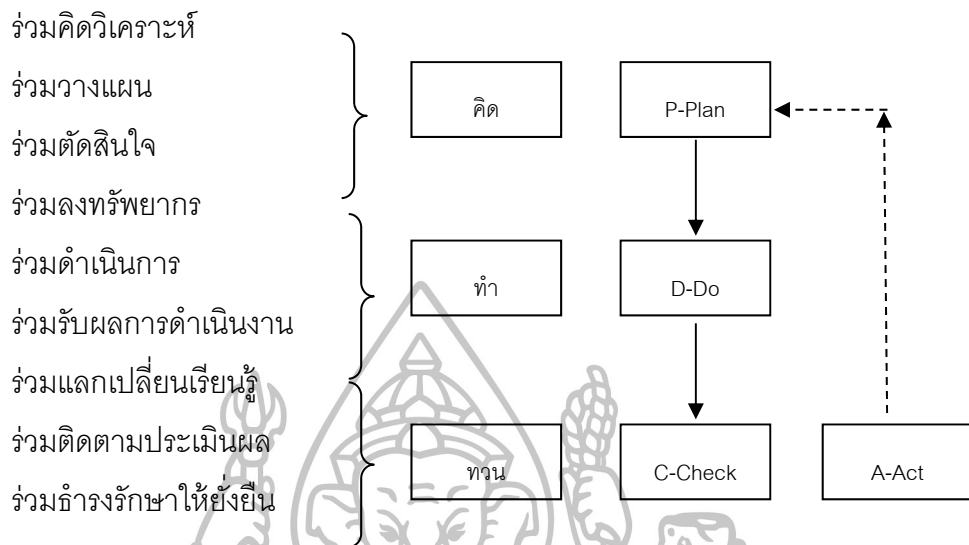
การดำเนินการ	ช่วงก่อนดำเนินการ	ช่วงดำเนินการ	ช่วงดำเนินการเสร็จสิ้น
ลักษณะการมีส่วนร่วม			
ให้ข้อมูลข่าวสาร	อบจ.ชี้แจงการดำเนินโครงการแก่ประชาชนรวมถึงเจ้าของที่ดินที่ในบริเวณที่จะมีการดำเนินโครงการเกี่ยวกับการอุทกที่ดินและผลอาสและตอบข้อซักถามของประชาชน	-	อบจ. มีการอธิบายรายละเอียดโครงการให้ประชาชนทราบก่อนตรวจสอบผลงาน

¹ บันทึกเรื่องเด่นรางวัลพระปกเกล้า'52 ด้านความโปร่งใสและส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน. กรุงเทพฯ : สถาบันพระปกเกล้า, 2553.

การดำเนินการ	ช่วงก่อนดำเนินการ	ช่วงดำเนินการ	ช่วงดำเนินการ เสร็จสิ้น
ลักษณะการมีส่วนร่วม รับฟังความคิดเห็น	1) ประชาชนสามารถเสนอโครงการให้ อบจ. ได้โดยผ่านการจัดทำประชาคมของ อบท. ในระดับ อบต. และเทศบาล*การเสนอโครงการ โดยตรงจากการที่ อบจ. กระบี่ ได้ลงพื้นที่รับฟังปัญหาความเดือดร้อนและความต้องการของประชาชน 2) การจัดเวทีสาธารณะรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการดำเนินโครงการพร้อมกับให้ประชาชนตอบแบบสอบถาม	-	ประชาชนตอบแบบสอบถามประเมินความพึงพอใจต่อการบรรลุวัตถุประสงค์ของโครงการ และผลการดำเนินโครงการของ อบจ.
เข้ามาจับทบทวน	-	ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมตรวจสอบการทำงานของผู้รับเหมา / ผู้รับผิดชอบโครงการเป็นหูเป็นตาให้กับ อบจ. กระบี่ ตรวจสอบการส่งมอบงานแต่ละงวดของผู้รับเหมา/ผู้รับผิดชอบโครงการ และสามารถท้วงติงหรือร้องเรียนมายัง อบจ. กระบี่ ได้กรณีที่พบสิ่งผิดปกติ	-
สร้างความร่วมมือ	-	-	ประชาชนเข้าร่วมเป็นกรรมการตรวจการจ้างตามกฎหมายระบุ
เสริมอำนาจ Empower	-	-	-

ที่มา: สถาบันพระปกเกล้า, 2553

ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของชุมชน



1.7 เครื่องมือที่ใช้ในการมีส่วนร่วม

1.7.1 เทคนิคการให้ข้อมูลข่าวสาร ประกอบด้วย

- การนำเสนอเป็นเอกสารข้อเท็จจริง (Fact sheet)
- จดหมายข่าว (Newsletter)
- การ์ตูน (Cartoon)
- แผ่นพับ (Folder)
- รายงานการศึกษา หรือบรรยายสรุป
- การเปิด website ให้ข้อมูลข่าวสาร
- การมีบอร์ดประกาศในหมู่บ้าน หรือป้ายนิเทศ (Notice board)
- การจัดนิทรรศการ
- โบราณหนังสือพิมพ์
- การสื่อสารผ่านทางวิทยุกระจายเสียง
- การสื่อสารผ่านทางโทรทัศน์ เช่น โฆษณา สารคดี วีดีทัศน์ ฯลฯ
- การกระจายข่าวชุมชน หรือหอกระจายข่าว
- การแถลงข่าว
- การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสาร
- การจัดทัศนศึกษา/การให้เข้าเยี่ยมชมโครงการ (Study tour)

1.7.2 เทคนิคการมีส่วนร่วม

- การสัมภาษณ์รายบุคคล
- การสำรวจความคิดเห็น
- การสนทนากลุ่มย่อย (Focus group)
- การจัดเวทีสาธารณะ
- การประชุมระดมสมอง/แลกเปลี่ยนความคิดเห็น
- การสัมมนา
- การประชุมรับฟังความคิดเห็น หรือการประชุมเชิงปฏิบัติการ
- การแสดงความคิดเห็นผ่าน website
- การจัดเวทีเสวนาประชาชน
- การจัดทำประชาพิจารณ์ (Public hearing)
- การลงคะแนนเสียง/การหยั่งเสียง
- การทำ/จัดตั้งโทรศัพท์สายด่วน
- การประชุมเชิงปฏิบัติการ
- การจัด forum
- การจัดเวทีผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย
- การจัดตั้งคณะกรรมการที่ปรึกษาภาคประชาชน
- การจัดทำแผนที่ความคิดและสร้างอนาคตร่วมกัน
- การตั้งทีมออกไปพบประชาชนในพื้นที่

โดยสรุป การมีส่วนร่วม (Participation) จึงเป็นกระบวนการที่คน ครอบครัว หรือองค์กรในชุมชนเข้ามามีส่วนในการคิด การตัดสินใจการวางแผนดำเนินการพัฒนาครอบครัวและชุมชนของตนเองโดยหลักการที่แท้จริงของการมีส่วนร่วมคือการมีส่วนร่วมในลักษณะของความรู้สึกร่วมเป็นเจ้าของ ร่วมคิด ร่วมปฏิบัติ ร่วมประเมินตรวจสอบและร่วมรับผิดชอบถึงผลประโยชน์และโทษที่เกิดขึ้น โดยลักษณะของการมีส่วนร่วม มี 4 ด้าน ได้แก่

- 1) ด้านการมีส่วนร่วมในการวางแผนและตัดสินใจ หมายถึง การร่วมคิด ค้นหา และตัดสินใจหรือการกำหนดรายละเอียดของสิ่งที่จะดำเนินการ
- 2) ด้านการร่วมปฏิบัติการในกิจกรรมโครงการ หมายถึง การที่มีส่วนเข้ามามีส่วนดำเนินการโครงการ ร่วมแรง ร่วมสมทบค่าใช้จ่าย การให้ข้อมูลที่จำเป็นตลอดจนการเข้าร่วมเป็นส่วน

หนึ่งของคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินโครงการ ร่วมในการบริหารงานหรือการประสานงาน

3) ด้านการรับผลประโยชน์ หมายถึง การได้รับผลประโยชน์จากการเข้ามามีส่วนร่วม ในโครงการพัฒนา เช่น มีรายได้เพิ่มขึ้น มีการกระจาย โอกาสทางการพัฒนา การรับความรู้ แนวความคิด และการช่วยเหลือด้านต่างๆมากขึ้น เป็นต้น

4) ด้านการตรวจสอบและประเมินผล หมายถึง การที่ประชาชนเข้าร่วมเพื่อการประเมินผลการดำเนินโครงการ โดยอาจดำเนินการผ่านกระบวนการทางการเมือง หรือสื่อสารมวลชนต่างๆ

2. แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2.1 ความหมายและคำจำกัดความ

สำหรับความหมายของการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีนักวิชาการทั้งชาวไทย และชาวต่างประเทศ ได้ให้ความหมายของการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังนี้

เกษม จันทรแก้ว (2542) ให้ความหมายว่า เป็นกิจกรรมประเภทหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการแยกแยะผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เป็นวิธีการศึกษาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากโครงการพัฒนา หรือปรากฏการณ์ธรรมชาติที่อาจเกิดขึ้น และเป็นเครื่องมือที่ใช้ประกอบในการจัดการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผลของการใช้เครื่องมือจะให้แผนการแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และระบบตรวจสอบประเมินผลของการดำเนินโครงการ

UNEP (1998) อ้างถึงใน กนกพร สว่างแจ้ง (2545) ให้ความหมายว่า เป็นการศึกษาเพื่อคาดการณ์ผลที่จะเกิดต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการของโครงการ อีกทั้งเสนอแนะวิธีลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการ เพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการอย่างเหมาะสม โดยไม่ทำลายทรัพยากรสิ่งแวดล้อม

นิตยา ภูแสนธนาสาร (2545) สรุปว่า การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นกระบวนการวางแผนโดยใช้หลักวิชาการในการทำนายหรือคาดการณ์ผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบก่อนมีโครงการ มีการวิเคราะห์และอธิบายความเป็นไปได้ของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทุก ๆ ด้าน ทั้งด้านทรัพยากรกายภาพ ชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์และคุณภาพชีวิตของมนุษย์ มีการออกข้อกำหนดเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมมีการจัดทำมาตรการลดผลกระทบและเฝ้าระวังการเปลี่ยนแปลงทางสิ่งแวดล้อม และเพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจ

โดยสรุป การจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นกระบวนการวางแผนเพื่อใช้หลักวิชาการในการทำนายหรือคาดการณ์ผลที่คาดว่าจะเกิดผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบช่วงระหว่างดำเนินโครงการ มีการวิเคราะห์และอธิบายความเป็นไปได้ของผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นทุก ๆ ด้าน ทั้งด้านทรัพยากรกายภาพ ชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์และคุณภาพชีวิตของชาวบ้านในชุมชน มีการออกข้อกำหนดมาตรการ ลดผลกระทบและการเฝ้าระวังการเปลี่ยนแปลงทางสิ่งแวดล้อมและเป็นแนวทางในการตัดสินใจ โดยการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพและเกิดประสิทธิผลจะต้องมีองค์ประกอบของการพัฒนาที่ยั่งยืน มีหลักการที่มั่นคงและมีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดย นิตยา ภูแสนธนาสาร (อ้างแล้ว) กล่าวว่าหลักการสำคัญในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การมีส่วนร่วม มีความโปร่งใส มีความแน่นอน สามารถอธิบายได้ เชื่อถือได้ เป็นต้น และจะต้องมีความเข้าใจในดัชนีสิ่งแวดล้อม หลักเกณฑ์ทางสิ่งแวดล้อมและการศึกษาค่ามาตรฐานทางสิ่งแวดล้อม

2.2 มิติของกระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

กระบวนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะเน้นที่การวิเคราะห์ปัญหาความขัดแย้งหรือข้อจำกัดด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่อาจมีผลต่อความเป็นไปได้ (หรือเป็นไปได้หรือไม่) ของโครงการ โดยจะวิเคราะห์และประเมินถึงผลกระทบทั้งทางบวกและลบที่โครงการอาจมีต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อมและชุมชนโดยรอบ อาจถือได้ว่าการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมเป็นกระบวนการทำความเข้าใจให้ปรากฏ (Fact finding) เพื่อให้ทุกฝ่ายสามารถรู้ล่วงหน้าถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นหากมีการดำเนินโครงการ ตลอดจนช่วยในการกำหนดมาตรการลดผลกระทบ และแนวทางปรับปรุงแก้ไขรูปแบบโครงการ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมและสังคมโดยรอบ เพื่อให้เกิดสัมฤทธิ์ผลสูงสุดโดยหลักการผลการศึกษาระเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจะต้องนำมาเผยแพร่ ให้ทุกฝ่ายได้ช่วยกันตัดสินใจเริ่มตั้งแต่ผู้ประกอบการ หน่วยงานรัฐที่กำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตลอดจนประชาชนผู้อาจได้รับผลกระทบจากโครงการ สำหรับในประเทศไทยการสื่อสารดังกล่าวมาโดยการจัดทำรายงานการศึกษาเพื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ (บางครั้งก็เรียกว่า รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือรายงานการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม) ซึ่งผู้ประกอบการจะต้องจัดทำเพื่อนำเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาแม้กระบวนการจัดทำในแต่ละประเทศจะแตกต่างกันบ้างแต่เป็นที่ยอมรับกันว่า การประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม เป็นเครื่องมือสำคัญที่สามารถช่วยในการ

ตัดสินใจได้ว่า โครงการควรจะถูกยกเลิกหรือเดินหน้าต่อไปและในกรณีที่เห็นว่าควรจะเดินหน้าต่อไปก็สามารถช่วยขัดเกลาปรับปรุงโครงการให้สามารถดำเนินไปตามวัตถุประสงค์ที่วางไว้อย่างราบรื่นขึ้น เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและเป็นที่ยอมรับของสังคมมากขึ้น (UNEP, อ้างแล้ว)

2.3 องค์ประกอบของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของประเทศไทยในปัจจุบันประกอบด้วยการศึกษาที่จะต้องครอบคลุมระบบสิ่งแวดล้อมทั้ง 4 ด้าน ตามแนวคิดของ US Congress (1970) ใน The National Environment Policy Act (U.S.NEPA) ซึ่งถูกเรียกว่า “Four Tier System” ได้แก่

- 1) ทรัพยากรทางกายภาพ เป็นการศึกษาถึงผลกระทบของทรัพยากรที่ไม่มีชีวิต เช่น ดิน น้ำ อากาศ และมลพิษ ว่าส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างไร
 - 2) ทรัพยากรทางชีวภาพ เป็นการศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ที่มีต่อระบบนิเวศ เช่น ป่าไม้ สัตว์ป่า สัตว์น้ำ ปะการัง เป็นต้น
 - 3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ เป็นการศึกษาถึงการใช้จ่ายจากทรัพยากรทั้งกายภาพและชีวภาพของมนุษย์ เช่น การใช้จ่ายที่ดิน การเกษตรกรรม ระบบสาธารณสุข ภาครัฐว่าได้รับผลกระทบอย่างไรบ้าง
 - 4) คุณภาพชีวิต เป็นการศึกษาถึงผลกระทบที่จะเกิดต่อมนุษย์ชุมชน ระบบเศรษฐกิจ การประกอบอาชีพ วัฒนธรรมประเพณี ความเชื่อ ค่านิยม คุณค่าความสวยงาม เป็นต้น
- สำหรับการศึกษาด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิตถือว่าเป็นเรื่องของการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม (Social Impact Assessment: SIA)

2.4 การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม

สนธิ วรรณแสงและคณะ (2541) กล่าวว่า การจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วยขั้นตอนที่สำคัญ 4 ขั้นตอน ดังนี้

- 1) การจำแนกชนิดของผลกระทบ (Impact Identification) เป็นการอธิบายเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมในปัจจุบันในบริเวณที่ตั้งโครงการว่ามีสภาพเป็นอย่างไร มีคุณภาพอย่างไร โดยจำแนกตามระบบ Four Tier System นอกจากนี้ จะต้องอธิบายเกี่ยวกับโครงการว่าจะมีกิจกรรมอะไรบ้างที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทั้งในช่วงก่อสร้างและดำเนินโครงการ วิธีการที่

นิยมใช้ในการจำแนกชนิดผลกระทบ ได้แก่ การตั้งคณะกรรมการเฉพาะกิจ (Ad hoc Committee) การใช้แผนภาพเชิงซ้อน (Overlays) การเช็ครายการ (Check - list) การใช้เมตริกซ์ (Matrices) การวิเคราะห์แบบสายใยเชื่อมโยงความสัมพันธ์ (Network) เป็นต้น

2) การวัดขนาด หรือทำนายผลกระทบที่จะเกิดขึ้น (Impact Prediction) เป็นการคาดการณ์หรือทำนายถึงการเปลี่ยนแปลงของสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากโครงการ อาจใช้วิธีวิเคราะห์โดยการอธิบาย (Descriptive analysis) การใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Simulation or Mathematical Modeling) การกำหนดระบบชั้นให้คะแนน (Rating System) เป็นต้น

3) การประเมินผลกระทบ (Impact Evaluation) เป็นขั้นตอนสุดท้ายหลังจากที่ทราบขนาดของผลกระทบของตัวแปรทรัพยากรสิ่งแวดล้อมแต่ละตัวแล้ว ได้แก่ การรวบรวมผลกระทบของตัวแปรทั้งหมดเพื่อพิจารณาผลกระทบทั้งโครงการว่ามีผลดีหรือผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมอย่างไรบ้าง

4) การเสนอมาตรการป้องกันและลดผลกระทบและการติดตามตรวจสอบ (Mitigation Plan and Monitoring) เมื่อประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วพบว่ามีความสำคัญ จำเป็นต้องมีมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ ซึ่งอาจดำเนินการได้ดังนี้

- การเปลี่ยนที่ตั้งของโครงการ การย้ายเส้นทาง การเปลี่ยนกระบวนการผลิต วัตถุประสงค์ วิธีดำเนินงาน เปลี่ยนการออกแบบทางวิศวกรรม
- การควบคุมมลพิษให้เข้มงวดยิ่งขึ้นโดยเพิ่มระบบบำบัดหรือการเน้นการจัดการของเสีย เช่น การลดปริมาณของเสีย การหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ การใช้ซ้ำ รวมถึงการนำเทคโนโลยีที่สะอาดเข้ามาใช้
- การเตรียมแผนฟื้นฟูและชดเชยแก่ชุมชนที่ได้รับผลกระทบ เช่น การตั้งถิ่นฐานใหม่ การสร้างถนน ชดเชยการปลูกป่า เป็นต้น

จากทฤษฎีและแนวคิดดังกล่าวผู้วิจัยได้สรุปเพื่อนำมาใช้ คือ เรื่องการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้น การประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมนับเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งที่สามารถช่วยประคับประคองการพัฒนาให้ดำเนินไปตามแนวทางข้างต้นได้ กล่าวคือกระบวนการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม จะคาดการณ์ล่วงหน้าถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนา ซึ่งมักจะเกิดจากการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ขาดปัญญา ก่อให้เกิดปัญหาผลกระทบต่อคุณภาพน้ำ คุณภาพอากาศ ความหลากหลายทางชีวภาพ สังคม วัฒนธรรม สุขภาพ คุณภาพชีวิต และอื่นๆ อีกมากมาย อันจะนำมาซึ่งสู่การใช้

ทรัพยากรธรรมชาติโดยเปล่าประโยชน์ สร้างปัญหาให้กับอนุชนรุ่นหลังที่จะต้องดำรงชีพอยู่ภายใต้ระบบอุ้มชูชีวิตที่ด้อยคุณภาพ กระบวนการการประเมินผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม จะเข้าไปวิเคราะห์ ระบุ แจกแจง ให้ทราบถึงสาเหตุ ขนาดและความรุนแรงของผลกระทบต่างๆ และเสนอแนะมาตรการลดและป้องกันผลกระทบดังกล่าว เพื่อนำไปสู่การดำรงไว้ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติ และต้นทุนทางสังคมที่มีปริมาณและคุณภาพเหมือนเดิม หรืออีกนัยหนึ่งนำไปสู่ การพัฒนาที่ยั่งยืน

2.5 ประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ปัจจุบันมีการประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมประกาศเรื่อง กำหนดประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการซึ่งต้องจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติและแนวทางการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยต้องเสนอรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อเจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายในการพิจารณาสิ่งอนุมัติ ออกใบอนุญาต หรือต่ออายุใบอนุญาต ให้ดำเนินโครงการหรือกิจการ และเสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อมเพื่อผลการพิจารณาก่อนเจ้าหน้าที่อนุญาตให้ดำเนินการ จำนวน 35 ประเภทโครงการ/กิจกรรม ดังนี้ (ตารางที่ 2)

2.6 ขั้นตอนการดำเนินการจัดทำการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมได้มีแนวทางพอสังเขป สำหรับการจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นการศึกษาผลกระทบของกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นอันอาจส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม และทรัพยากรบริเวณพื้นที่โครงการพัฒนาและรอบโครงการ การศึกษาจะต้องมีประเด็นและระดับความละเอียดของการศึกษาแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับลักษณะและที่ตั้งของโครงการเป็นสำคัญ การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมนับเป็นงานทางเทคนิคซึ่งอยู่บนพื้นฐานของการคาดการณ์ถึงความเปลี่ยนแปลงที่อาจจะเกิดขึ้นตามหลักวิชาการ คือจะต้องชี้ให้เห็นถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรต่างๆ อย่างชัดเจน และจะต้องเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมไว้อย่างเหมาะสมและตรงประเด็น ประการสำคัญรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมควรมีลักษณะเป็นเอกสารที่มีความถูกต้องชัดเจนและเข้าใจง่าย อย่างไรก็ตามต้องมีการเสนอวิธีการศึกษาและรายละเอียดทางวิชาการพร้อมการอ้างอิงไว้ในรายงานอย่างสมบูรณ์เพียงพอต่อการพิจารณาด้วย (ภาพที่ 4)

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	หลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ
2	<p>1.5 โครงการเหมือนแรงแอื่น ๆ</p> <p>นอกเหนือจากที่กำหนดไว้แล้วในข้อ 1.1 ถึง 1.4 และไม่หมายความถึงโครงการเหมือนแรงแดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) โครงการเหมือนแรงแทรายแก้วหรือทรายซิลิกา 2) โครงการเหมือนแรงแดินอุตสาหกรรมชนิดดินซีเมนต์ 3) โครงการเหมือนแรงแดินเหนียวสี 4) โครงการเหมือนแรงแดินมาร์ล 5) โครงการเหมือนแรงแบอลเคลย์ 6) โครงการเหมือนแรงแดินทนไฟ 7) โครงการเหมือนแรงแดินเบา <p>2 การพัฒนาปิโตรเลียม</p> <p>2.1 การสำรวจปิโตรเลียม โดยวิธีการเจาะสำรวจ</p> <p>2.2 การผลิตปิโตรเลียม</p>	<p>ทุกขนาด</p> <p>ทุกขนาด</p> <p>ทุกขนาด</p>	<p>ให้เสนอในชั้นขอประทานบัตร</p> <p>ให้เสนอในขั้นตอนการขอรับความเห็นชอบจากหน่วยงานผู้รับผิดชอบหรือหน่วยงานผู้อนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียม</p> <p>ให้เสนอในขั้นตอนการขอรับความเห็นชอบจากหน่วยงานผู้รับผิดชอบหรือหน่วยงานผู้อนุญาตตามกฎหมายว่าด้วยปิโตรเลียม</p>
3	<p>โครงการระบบขนส่งปิโตรเลียมและน้ำมันเชื้อเพลิงทางท่อ</p> <p>ยกเว้น</p> <p>3.1 โครงการระบบขนส่งก๊าซธรรมชาติทางท่อนบกกที่มีความดันใช้งานสูงสุดน้อยกว่าหรือเท่ากับยี่สิบบาร์และมีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางของท่อน้อยกว่าหรือเท่ากับสิบหกนิ้วในทุกพื้นที่ แต่ไม่รวมถึงพื้นที่ที่มีมติคณะรัฐมนตรีหรือกฎหมายกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น</p>	<p>ทุกขนาด</p>	<p>ให้เสนอในชั้นขอใบอนุญาตหรือชั้นขอรับความเห็นชอบจากหน่วยงานผู้รับผิดชอบ</p>

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	หลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ
	3.2 โครงการระบบขนส่งก๊าซธรรมชาติทางท่อบนบกที่มีความดันใช้งานสูงสุดมากกว่าสี่สิบบาร์ขึ้นไป และมีขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางของท่อมากกว่าสิบหกนิ้วขึ้นไปที่อยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรม		
4	นิคมอุตสาหกรรมตามกฎหมายว่าด้วยการนิคมอุตสาหกรรมหรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับนิคมอุตสาหกรรมหรือโครงการจัดสรรที่ดินเพื่อการอุตสาหกรรม	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ
5	อุตสาหกรรมปิโตรเลียมที่มีกระบวนการผลิตทางเคมี	ที่มีกำลังการผลิตตั้งแต่ 100 ตันต่อวัน ขึ้นไป	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้างเพื่อประกอบกิจการ หรือยื่นขออนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่กรณี
6	อุตสาหกรรมกลั่นน้ำมันปิโตรเลียม	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้างเพื่อประกอบกิจการ หรือยื่นขออนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่กรณี
7	อุตสาหกรรมแยกหรือแปรสภาพก๊าซธรรมชาติ	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้างเพื่อประกอบกิจการ หรือยื่นขออนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่กรณี
8	อุตสาหกรรมคลอ – แอลคาไลน์ (Chlor – alkaline industry) ที่ใช้โซเดียมคลอไรด์ (NaCl) เป็นวัตถุดิบในการผลิต โซเดียมคาร์บอเนต (Na ₂ CO ₃) โซเดียมไฮดรอกไซด์ (NaOH) กรดไฮโดรคลอริก (HCl) คลอรีน (Cl ₂) โซเดียมไฮโปคลอไรต์ (NaOCl) และปูนคลอรีน (Bleaching Powder)	ที่มีกำลังผลิตสารดังกล่าว แต่ละชนิดหรือรวมกัน ตั้งแต่ 100 ตันต่อวัน ขึ้นไป	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้างเพื่อประกอบกิจการ หรือยื่นขออนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่กรณี
9	อุตสาหกรรมผลิตปูนซีเมนต์	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้างเพื่อประกอบกิจการหรือยื่นขออนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่กรณี

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	หลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ
10	อุตสาหกรรมผลิตเยื่อกระดาษ	ที่มีกำลังผลิตตั้งแต่ 50 ตันต่อวัน ขึ้นไป	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้าง เพื่อประกอบกิจการหรือยื่นขอ อนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่ กรณี
11	อุตสาหกรรมที่ผลิตสารออกฤทธิ์หรือสารที่ใช้ ป้องกันหรือกำจัดศัตรูพืชหรือสัตว์โดยใช้ กระบวนการทางเคมี	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้าง เพื่อประกอบกิจการหรือยื่นขอ อนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่ กรณี
12	อุตสาหกรรมผลิตปุ๋ยเคมีโดยกระบวนการทางเคมี	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้าง เพื่อประกอบกิจการหรือยื่นขอ อนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่ กรณี
13	อุตสาหกรรมประกอบกิจการเกี่ยวกับน้ำตาลดังต่อไปนี้ 13.1 การทำน้ำตาลทรายดิบ น้ำตาล ทรายขาว น้ำตาลทรายขาวบริสุทธิ์ 13.2 การทำกลูโคส เดกซ์โทรส ฟรักโทส หรือ ผลิตภัณฑ์อื่นที่คล้ายคลึงกัน	ทุกขนาด ที่มีกำลังผลิตตั้งแต่ 20 ตันต่อวัน ขึ้นไป	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้าง เพื่อประกอบกิจการหรือยื่นขอ อนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่ กรณี ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้าง เพื่อประกอบกิจการหรือยื่นขอ อนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่ กรณี
14	อุตสาหกรรมเหล็ก หรือเหล็กกล้า	ที่มีกำลังผลิตแต่ละ โครงการ/กิจการ หรือ ทุกโครงการ/กิจการรวมกัน ตั้งแต่ 100 ตันต่อวันขึ้นไป	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้าง เพื่อประกอบกิจการหรือยื่นขอ อนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่ กรณี
15	อุตสาหกรรมถลุงหรือแต่งแร่ หรือหลอมโลหะ ซึ่งมิใช่อุตสาหกรรมเหล็กหรือเหล็กกล้า	ที่มีกำลังผลิตตั้งแต่ 50 ตันต่อวัน ขึ้นไป	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้าง เพื่อประกอบกิจการหรือยื่นขอ อนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่ กรณี

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	หลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ
16	<p>อุตสาหกรรมผลิตสุรา แอลกอฮอล์ รวมทั้งผลิตเบียร์และไวน์</p> <p>16.1 อุตสาหกรรมผลิตสุรา แอลกอฮอล์</p> <p>16.2 อุตสาหกรรมผลิตไวน์</p> <p>16.3 อุตสาหกรรมผลิตเบียร์</p>	<p>ที่มีกำลังผลิตตั้งแต่ 40,000 ลิตรต่อเดือน (คิดเทียบที่ ๒๘ ดีกรี)</p> <p>ที่มีกำลังการผลิตตั้งแต่ 600,000 ลิตรต่อเดือน</p> <p>ที่มีกำลังการผลิตตั้งแต่ 600,000 ลิตรต่อเดือน</p>	<p>ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้างเพื่อประกอบกิจการหรือยื่นขออนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่กรณี</p> <p>ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้างเพื่อประกอบกิจการหรือยื่นขออนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่กรณี</p> <p>ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้างเพื่อประกอบกิจการหรือยื่นขออนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่กรณี</p>
17	<p>โรงงานปรับปรุงคุณภาพของเสียรวมเฉพาะสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้วตามกฎหมายว่าด้วยโรงงาน</p>	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้างเพื่อประกอบกิจการหรือยื่นขออนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่กรณี
18	โรงไฟฟ้าพลังความร้อน	ที่มีกำลังผลิตกระแสไฟฟ้าตั้งแต่ 10 เมกะวัตต์ขึ้นไป	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้างเพื่อประกอบกิจการหรือยื่นขออนุญาตประกอบกิจการ แล้วแต่กรณี
19	ระบบทางพิเศษตามกฎหมายว่าด้วยการทางพิเศษหรือโครงการที่มีลักษณะเช่นเดียวกับทางพิเศษ	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ
20	<p>ทางหลวงหรือถนน ซึ่งมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง ที่ตัดผ่านพื้นที่ ดังต่อไปนี้</p> <p>20.1 พื้นที่เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าและเขตห้ามล่าสัตว์ป่าตามกฎหมายว่าด้วยการสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า</p> <p>20.2 พื้นที่เขตอุทยานแห่งชาติตามกฎหมายว่าด้วยอุทยานแห่งชาติ</p>	<p>ทุกขนาด</p> <p>ทุกขนาด</p>	<p>ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ</p> <p>ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ</p>

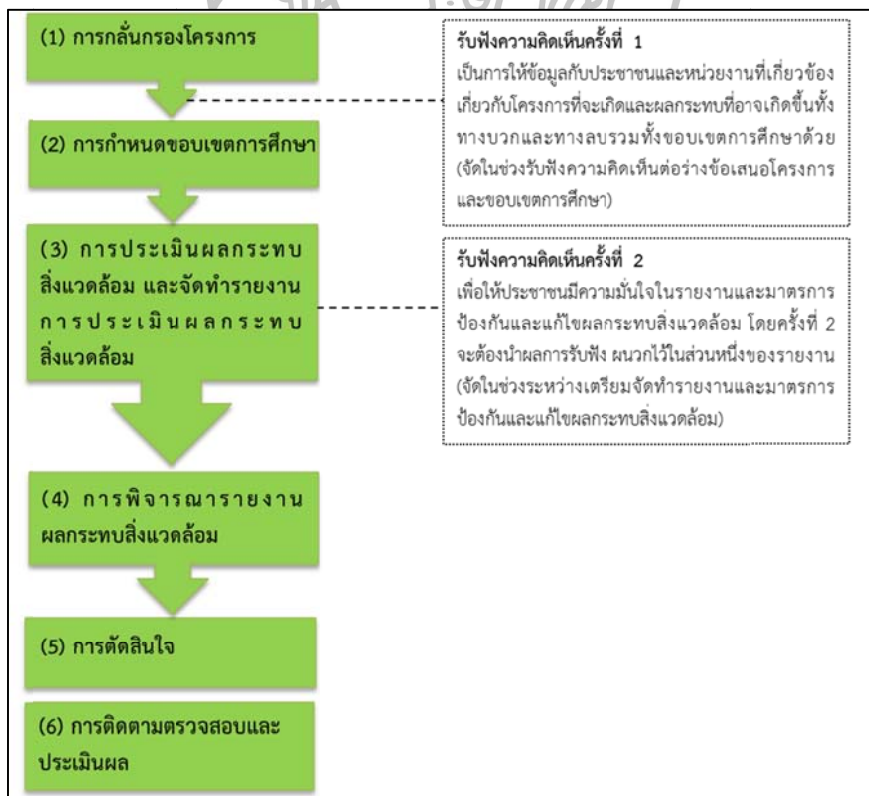
ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	หลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ
	20.3 พื้นที่เขตลุ่มน้ำชั้น 2 ตามที่คณะรัฐมนตรี มีมติเห็นชอบแล้ว 20.4 พื้นที่เขตป่าชายเลนที่เป็นป่าสงวนแห่งชาติ 20.5 พื้นที่ชายฝั่งทะเลในระยะ 50 เมตร ห่างจากระดับน้ำทะเลขึ้นสูงสุดตามปกติทางธรรมชาติ 20.6 พื้นที่ที่อยู่ในหรือใกล้พื้นที่ชุ่มน้ำที่มี ความสำคัญระหว่างประเทศ หรือแหล่งมรดก โลกที่ขึ้นบัญชีแหล่งมรดกโลกตามอนุสัญญา ระหว่างประเทศในระยะทาง 2 กิโลเมตร 20.7 พื้นที่ที่ตั้งอยู่ใกล้โบราณสถาน แหล่ง โบราณคดี แหล่งประวัติศาสตร์ หรืออุทยาน ประวัติศาสตร์ตามกฎหมายว่าด้วยโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุและพิพิธภัณฑสถาน แห่งชาติ ในระยะทาง 2 กิโลเมตร	ทุกขนาด ทุกขนาด ทุกขนาด ทุกขนาด ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขอ อนุญาตโครงการ ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขอ อนุญาตโครงการ ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขอ อนุญาตโครงการ ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขอ อนุญาตโครงการ ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขอ อนุญาตโครงการ
21	ระบบขนส่งมวลชนที่ใช้ราง	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขอ อนุญาตโครงการ
22	ท่าเทียบเรือ	รับเรือขนาดตั้งแต่ 500 ตันกรอส หรือความยาว หน้าท่า ตั้งแต่ 100 เมตร หรือมีพื้นที่ท่าเทียบเรือ รวม ตั้งแต่ 1,000 ตาราง เมตร ขึ้นไป	ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขอ อนุญาตโครงการ
23	ท่าเทียบเรือสำราญกีฬา	ที่รองรับเรือได้ตั้งแต่ 50 ลำ หรือ 1,000 ตาราง เมตร ขึ้นไป	ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขอ อนุญาตโครงการ
24	การถมที่ดินในทะเล	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขอ อนุญาตโครงการ
25	การก่อสร้างหรือขยายสิ่งก่อสร้างบริเวณหรือในทะเล 25.1 รอดักทราย เชือกกันทรายและคลื่น รอบังคับกระแสน้ำ	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขอ อนุญาตโครงการ

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	หลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ
	25.2 แนวเชื่อมกันคลื่นนอกฝั่งทะเล	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขอ อนุญาตโครงการ
26	โครงการระบบขนส่งทางอากาศ 26.1 ก่อสร้างหรือขยายสนามบินหรือที่ขึ้นลง ชั่วคราว เพื่อการพาณิชย์ 26.2 สนามบินน้ำ	ที่มีขนาดความยาวของ ทางวิ่งตั้งแต่ 1,100 เมตร ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขอ อนุญาตโครงการ ให้เสนอในชั้นขออนุญาตจัดตั้ง หรือขออนุญาตขึ้น-ลงอากาศยาน
27	อาคาร ตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคารซึ่งมีลักษณะที่ตั้ง หรือการใช้ประโยชน์ในอาคาร อย่างหนึ่งอย่างใด ดังนี้ 27.1 อาคารที่ตั้งริมแม่น้ำ ฝั่งทะเล ทะเลสาบ หรือชายหาด หรือที่อยู่ใกล้หรือในอุทยาน แห่งชาติ หรืออุทยานประวัติศาสตร์ ซึ่งเป็น บริเวณที่อาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพ สิ่งแวดล้อม 27.2 อาคารที่ใช้ในการประกอบธุรกิจค้าปลีกหรือค้าส่ง	ความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตร ขึ้นไป หรือมีพื้นที่ รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่ง ชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 ตาราง เมตร ขึ้นไป ความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตร ขึ้นไป หรือมีพื้นที่ รวมกันทุกชั้นหรือชั้นหนึ่ง ชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 ตาราง เมตร ขึ้นไป	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้าง หรือหากใช้วิธีการแจ้งต่อเจ้า พนักงานท้องถิ่นตามกฎหมายว่า ด้วยการควบคุมอาคาร โดยไม่ยื่น ขอรับใบอนุญาตให้เสนอรายงานใน ชั้นการแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้าง หรือหากใช้วิธีการแจ้งต่อเจ้า พนักงานท้องถิ่นตามกฎหมายว่า ด้วยการควบคุมอาคาร โดยไม่ยื่น ขอรับใบอนุญาตให้เสนอรายงานใน ชั้นการแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น
	27.3 อาคารที่ใช้เป็นสำนักงานหรือที่ทำการของเอกชน	ความสูงตั้งแต่ 23.00 เมตรขึ้นไป หรือมีพื้นที่ รวมกันทุกชั้น หรือชั้นหนึ่ง ชั้นใดในหลังเดียวกัน ตั้งแต่ 10,000 ตาราง เมตร ขึ้นไป	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้าง หรือหากใช้วิธีการแจ้งต่อเจ้า พนักงานท้องถิ่นตามกฎหมายว่า ด้วยการควบคุมอาคาร โดยไม่ยื่น ขอรับใบอนุญาตให้เสนอรายงานใน ชั้นการแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น
28	การจัดสรรที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยหรือเพื่อประกอบการพาณิชย์ ตามกฎหมายว่าด้วยการจัดสรรที่ดิน	จำนวนที่ดินแปลงย่อย ตั้งแต่ 500 แปลง หรือ เนื้อที่เกินกว่า 100 ไร่	ให้เสนอในชั้นขออนุญาตจัดสรร ที่ดินตามกฎหมายว่าด้วยการ จัดสรรที่ดิน

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	หลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ
29	<p>โรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลตามกฎหมายว่าด้วยสถานพยาบาล</p> <p>29.1 กรณีตั้งอยู่ใกล้แม่น้ำ ฝั่งทะเล ทะเลสาบ หรือชายหาด ในระยะ 50 เมตร</p> <p>29.2 กรณีโครงการที่ไม่อยู่ในข้อ ๒๙.๑</p>	<p>ที่มีเตียงสำหรับผู้ป่วยไว้ค้างคืนตั้งแต่ 30 เตียงขึ้นไป</p> <p>ที่มีเตียงสำหรับผู้ป่วยไว้ค้างคืนตั้งแต่ 60 เตียงขึ้นไป</p>	<p>ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้างหรือหากใช้วิธีการแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร โดยไม่ยื่นขอรับใบอนุญาตให้เสนอรายงานในชั้นการแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น</p> <p>ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้างหรือหากใช้วิธีการแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร โดยไม่ยื่นขอรับใบอนุญาตให้เสนอรายงานในชั้นการแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น</p>
30	<p>โรงแรมหรือสถานที่พักตากอากาศตามกฎหมายว่าด้วยโรงแรม</p>	<p>ที่มีจำนวนห้องพักตั้งแต่ 80 ห้อง ขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอยตั้งแต่ 4,000 ตารางเมตร ขึ้นไป</p>	<p>ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้างหรือหากใช้วิธีการแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร โดยไม่ยื่นขอรับใบอนุญาตให้เสนอรายงานในชั้นการแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น</p>
31	<p>อาคารอยู่อาศัยรวมตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร</p>	<p>ที่มีจำนวนห้องพักตั้งแต่ 80 ห้อง ขึ้นไป หรือมีพื้นที่ใช้สอย ตั้งแต่ 4,000 ตารางเมตรขึ้นไป</p>	<p>ให้เสนอในชั้นขออนุญาตก่อสร้างหรือหากใช้วิธีการแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่นตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมอาคาร โดยไม่ยื่นขอรับใบอนุญาตให้เสนอรายงานในชั้นการแจ้งต่อเจ้าพนักงานท้องถิ่น</p>
32	<p>การชลประทาน</p>	<p>ที่มีพื้นที่การชลประทานตั้งแต่ 80,000 ไร่ ขึ้นไป</p>	<p>ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ</p>
33	<p>โครงการทุกประเภทที่อยู่ในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น 1</p>	<p>ทุกขนาด</p>	<p>ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ</p>

ลำดับ	ประเภทโครงการหรือกิจการ	ขนาด	หลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ
34	การผันน้ำข้ามลุ่มน้ำ ดังต่อไปนี้ 34.1 การผันน้ำข้ามลุ่มน้ำหลัก ยกเว้นกรณีภัยพิบัติ หรือมีผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ ที่เป็นการดำเนินการชั่วคราว	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ
	34.2 การผันน้ำระหว่างประเทศ ยกเว้นกรณีภัยพิบัติ หรือมีผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ ที่เป็นการดำเนินการชั่วคราว	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ
35	ประตุน้ำในแม่น้ำสายหลัก	ทุกขนาด	ให้เสนอในชั้นขออนุมัติหรือขออนุญาตโครงการ

ที่มา: ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



ภาพที่ 4 ขั้นตอนการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการทั่วไป

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

2.7 ผู้มีสิทธิจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผู้มีสิทธิขอรับใบอนุญาตทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ได้แก่

- 1) สถาบันการศึกษาระดับอุดมศึกษาหรือสถาบันวิจัย ซึ่งมีฐานะเป็นนิติบุคคลตามกฎหมายไทย
- 2) นิติบุคคลซึ่งจดทะเบียนตามกฎหมายไทย หรือบริษัทที่ปรึกษา โดยต้องมีบุคคลตามที่กำหนดตลอดเวลาได้รับอนุญาต คือ ผู้ชำนาญการอย่างน้อย 1 คน และเจ้าหน้าที่อย่างน้อย 3 ราย
- 3) นิติบุคคล ซึ่งได้จดทะเบียนตามกฎหมายต่างประเทศ แต่นิติบุคคลดังกล่าวต้องมีนิติบุคคลตาม 1) หรือ 2) ซึ่งได้รับใบอนุญาตเป็นผู้มีสิทธิทำรายงานการวิเคราะห์เข้าร่วมทำรายงานด้วย
- 4) รัฐวิสาหกิจ ซึ่งมีกฎหมายเฉพาะจัดตั้งขึ้นเฉพาะ ในกิจการของรัฐวิสาหกิจนั้น
- 5) สมากรเหมืองแร่ ตามกฎหมายว่าด้วยสมาคมเหมืองแร่ เฉพาะแต่ในกิจการของสมาชิก

2.8 ขั้นตอนการเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เมื่อเจ้าของโครงการหรือกิจการของเอกชน และโครงการที่ไม่ต้องเสนอขอรับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีประเภทที่ต้องทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมตั้งเลือกสถานที่ตั้งโครงการ ควรดำเนินการเป็นขั้นตอน ดังนี้

- 1) จ้างวิศวกรที่ปรึกษา เพื่อดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study, FS) และออกแบบโครงการ พร้อมจ้างนิติบุคคลหรือหน่วยงานที่ได้รับอนุญาตให้ทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมควบคู่กันไปด้วย โดยต้องมีการประสานงานของทั้ง 2 กลุ่มอย่างดี และต้องส่งรายงานก่อนการก่อสร้าง
- 2) ส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ต่อสำนักนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม เพื่อตรวจสอบความถูกต้องและความครบถ้วนของรายงาน ถ้าไม่ถูกต้องให้แจ้งต่อผู้ขออนุญาตภายใน 15 วัน ถ้ารายงานถูกต้องหรือได้รับการแก้ไขแล้ว จะสรุปผลการพิจารณาเบื้องต้นเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการ พิจารณาต่อไปภายใน 30 วัน

3) คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ที่ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติซึ่งประกอบด้วยผู้ทรงคุณวุฒิหรือผู้เชี่ยวชาญในสาขาวิชาการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจตามกฎหมายสำหรับโครงการนั้นหรือผู้แทนร่วมเป็นกรรมการ โดยต้องพิจารณาให้เสร็จภายใน 45 วัน หลังได้รับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม ถ้าพิจารณาไม่เสร็จภายในกำหนด ให้ถือว่าเห็นชอบแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ซึ่งมีอำนาจตามกฎหมายส่งอนุญาตแก่เจ้าของโครงการได้ ในกรณีที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการไม่ให้ความเห็นชอบ เจ้าหน้าที่ต้องรอการอนุญาตไว้ก่อน และเจ้าของโครงการเสนอรายงานตามที่คณะกรรมการชำนาญการให้แก้ไข เพิ่มเติม โดยคณะกรรมการต้องพิจารณาให้เสร็จภายใน 30 วัน

4) การดำเนินโครงการก่อสร้าง และเปิดดำเนินการ ส่วนโครงการของรัฐ รัฐวิสาหกิจ และโครงการร่วมกับเอกชน ซึ่งต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ภายหลังจากคณะกรรมการชำนาญการพิจารณาเห็นชอบแล้ว ต้องผ่านคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ให้ความคิดเห็นและให้คณะรัฐมนตรีพิจารณารายงานเป็นขั้นสุดท้ายก่อนอนุญาตให้ดำเนินการ โดยแต่ละขั้นตอนไม่มีการกำหนดระยะเวลา

2.9 รายละเอียดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รายละเอียดที่ต้องศึกษา หรือแสดงในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม แบ่งเป็นหัวข้อดังนี้รายละเอียดโครงการของผู้ประกอบกิจการที่ต้องแสดงประกอบด้วย

1) สถานที่ตั้งและขนาดโครงการ โดยแสดงขอบเขตพื้นที่โครงการอย่างชัดเจน อาคารหรือสิ่งก่อสร้าง การใช้ที่ดิน เป็นต้น

2) ประเภทของโครงการหรือกิจการ แสดงลักษณะของกิจกรรมหรือขบวนการผลิตภายในโครงการอย่างชัดเจนเพื่อการวิเคราะห์ผลกระทบในประเด็นหลัก เช่น ประเภทวัตถุดิบ การขนส่งวัตถุดิบ ขั้นตอนการผลิตภายใน เป็นต้น

รายละเอียดสภาพแวดล้อมปัจจุบันของพื้นที่ที่ตั้งโครงการ เป็นการศึกษาข้อมูลสภาพแวดล้อม ในปัจจุบันก่อนมีโครงการ เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมเมื่อมีโครงการต่อไป มีประเด็นการศึกษา ดังนี้

1) พื้นที่ศึกษา แบ่งพื้นที่การศึกษาเป็น 3 พื้นที่ คือ บริเวณพื้นที่โครงการ (Project Area) เป็นพื้นที่ตั้งของโครงการ พื้นที่ใกล้เคียง (Vicinity Area) เป็นพื้นที่ที่อยู่รอบพื้นที่

โครงการ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ พื้นที่ในรัศมี 5 กิโลเมตร รอบโครงการ และพื้นที่ถัดออกมาจากกลุ่มแรกในรัศมีไม่เกิน 10 กิโลเมตร พื้นที่อ้างอิง (Reference Area) ได้แก่ พื้นที่ที่นอกเหนือจากพื้นที่โครงการและพื้นที่ใกล้เคียง ใช้อ้างอิงหรือกล่าวถึงในการวิเคราะห์ผลกระทบ เช่น อ่างเก็บน้ำแหล่งโบราณคดี สถานที่ท่องเที่ยว เป็นต้น

2) หัวข้อศึกษา การศึกษารายละเอียดของระบบสิ่งแวดล้อมในปัจจุบัน ไม่มีข้อกำหนดในแต่ละประเภทโครงการแต่โดยทั่วไปแบ่งหัวข้อศึกษาออกเป็น 4 ด้าน ดังนี้

(1) ทรัพยากรด้านกายภาพ (Physical Resources) เป็นสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับสิ่งไม่มีชีวิต แบ่งเป็นการศึกษารายละเอียดดังนี้

- ทรัพยากรที่อยู่บนบก เช่น ดิน ทรัพยากรแร่ธาตุ เป็นต้น
- ทรัพยากรที่อยู่ในน้ำ เช่น น้ำผิวดิน น้ำใต้ดิน เป็นต้น
- สิ่งแวดล้อมอากาศและเสียง เช่น ปริมาณฝนตก อุณหภูมิ เป็นต้น

(2) ทรัพยากรด้านนิเวศวิทยา (Ecological Resources) สิ่งแวดล้อมที่มีชีวิตในระบบสิ่งแวดล้อมของพื้นที่ศึกษา ได้แก่ ทรัพยากรนิเวศวิทยานบนบก เช่น ป่าไม้ สัตว์ป่า เป็นต้น ทรัพยากรนิเวศทางน้ำ ได้แก่ พืชและสัตว์ในน้ำ เป็นต้น

(3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ (Human Use Value) เป็นสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาให้เกิดประโยชน์แก่มนุษย์ เช่น การใช้น้ำ การคมนาคม การใช้ประโยชน์จากที่ดิน เป็นต้น

(4) คุณภาพชีวิต (Quality of Life) เป็นสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับความเป็นอยู่ของมนุษย์ มีความสำคัญมาก ประเด็นที่ศึกษา เช่น สภาพเศรษฐกิจและสังคม การสาธารณสุข และ อาชีวอนามัย ประวัติศาสตร์ เป็นต้น

วิธีการจัดการข้อมูลสิ่งแวดล้อม

1) การรวบรวมข้อมูล วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล มีความแตกต่างกันตามหัวข้อที่ศึกษา วิธีการเก็บข้อมูลต้องได้มาตรฐาน และผู้เก็บรวบรวมข้อมูลควรเป็นนักวิชาการ หรือผู้มีความรู้ในสาขาที่เกี่ยวข้องกับ รายละเอียดสภาพแวดล้อมมาทำการศึกษา สามารถใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลได้หลายรูปแบบ ได้แก่ การสอบถามหรือสัมภาษณ์ การสำรวจภาคสนาม วิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากแหล่งที่เชื่อถือได้ในพื้นที่

2) การวิเคราะห์และนำเสนอข้อมูล ข้อมูลที่ได้จะมีการนำมาวิเคราะห์ โดยอาศัยความรู้ทางสถิติและคณิตศาสตร์เข้าช่วย ปัจจุบันมีการนำระบบคอมพิวเตอร์มาช่วยในการวิเคราะห์ และนำเสนออย่างเป็นระบบ เช่น ตาราง แผนภาพประกอบ แผนที่ รูปกราฟ เป็นต้น

2.10 การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นการศึกษาวิเคราะห์และประเมินผลกระทบโครงการที่อาจจะเกิดขึ้นต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและทรัพยากร ที่มีอยู่ในบริเวณพื้นที่และบริเวณรอบ ๆ โครงการ ต้องวิเคราะห์ถึงผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ในระยะสั้นและระยะยาว เป็นการคาดการณ์ถึงความเปลี่ยนแปลงที่อาจจะเกิดขึ้นตามหลักวิชาการ โดยใช้นักวิชาการ หรือผู้มีประสบการณ์เฉพาะด้านมาวิเคราะห์ ในแต่ละประเด็นการวิเคราะห์ภาพรวม ผู้ชำนาญการ เป็นผู้ตรวจสอบและประเมินผลการวิเคราะห์ของนักวิชาการแต่ละสาขา และสรุปผลการประเมิน

1) ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีขั้นตอนดำเนินการ ดังนี้

- การประเมินตัวแปรสิ่งแวดล้อมที่ถูกกระทบ
- การประเมินองค์ประกอบของโครงการ ที่อาจเป็นต้นเหตุของผลกระทบต่อตัวแปรสิ่งแวดล้อม
- การพิจารณาพื้นที่ใกล้เคียงที่อาจถูกผลกระทบ
- การประเมินสภาพแวดล้อมในปัจจุบันก่อนมีโครงการ
- การประเมินสภาพแวดล้อมในอนาคตถ้าไม่มีโครงการ
- การประเมินสภาพแวดล้อมในอนาคตถ้ามีโครงการ
- การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบ สภาพแวดล้อมในกรณี

ที่มีโครงการกับไม่มีโครงการ

2) วิธีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่เป็นที่ยอมรับและนิยมใช้ใน

ประเทศไทยมี 8 วิธี คือ

- แบบเช็ครายการ (Check lists)
- ระบบประเมินค่าสิ่งแวดล้อม (Environmental evaluation)
- เมตริกซ์ (Matrices)
- การวิเคราะห์แบบสายใยเชื่อมโยงความสัมพันธ์ (Networks)
- แผนภาพเชิงซ้อน (Overlay)
- ดัชนีสิ่งแวดล้อม (Environmental indices)
- การวิเคราะห์ต้นทุนและผลกำไร (Cost-benefit analysis)
- การวิเคราะห์แบบจำลองเปรียบเทียบ (Simulation modeling

workshop)

3) การกำหนดมาตรการเกี่ยวกับผลกระทบของโครงการ

การกำหนดมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นได้มีข้อรายละเอียดควรพิจารณา คือ

- ตรวจสอบมาตรการควบคุมและป้องกันที่เจ้าของโครงการ ได้เตรียมการไว้ให้มีประสิทธิภาพเพื่อลดและหลีกเลี่ยงปัญหาผลกระทบ
- มาตรการชดเชยที่เหมาะสม ในกรณีไม่สามารถหลีกเลี่ยง การเกิดผลกระทบได้แก่ผู้ได้รับผลกระทบ

4) การกำหนดมาตรการติดตามตรวจสอบการป้องกันผลกระทบ เพื่อให้เจ้าของโครงการได้ระวังในระบบการควบคุมและป้องกันปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นหน้าที่ของเจ้าของโครงการที่ต้องยอมรับและปฏิบัติตาม เช่น การควบคุมระบบบำบัดของเสีย การปล่อยของเสียออกจากโครงการ เป็นต้น

3. แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สนธิและคณะ (2541) ได้กล่าวถึง การมีส่วนร่วมของประชาชน ว่าในปัจจุบันประชาชนรวมทั้งกลุ่มองค์กรต่างๆ ได้พยายามแสดงออกถึงความต้องการของตนในอันที่จะร่วมกันพิทักษ์หรือป้องกันปัญหาสิ่งแวดล้อม อันอาจจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ที่ผ่านมาได้เริ่มมีการรวมกลุ่มกันต่อต้านโครงการต่างๆ หลายโครงการ เช่น เขื่อนน้ำโจน โรงงานแทนทาลัม โครงการทางด่วนซึ่งจะตัดผ่านบริเวณชุมชนบ้านครัว โครงการจัดการสารอันตรายของบริษัทเจนโก้ โครงการโรงไฟฟ้าหางดง เป็นต้น หลายโครงการไม่สามารถดำเนินการให้ลุล่วงไปได้บางโครงการต้องเสียเวลาในการดำเนินงานไปอย่างมาก ดังนั้นจึงนับว่าเป็นเรื่องสำคัญที่นักพัฒนาหรือผู้บริหารควรจะได้เห็นสำคัญในการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน หรือสาธารณชนตั้งแต่ขั้นต้น เพื่อให้ทราบถึงผลดีผลเสียความจำเป็นรวมทั้งผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากพัฒนาโครงการ มีการรับฟังความเห็นของประชาชนหรือร่วมปรึกษาหารือ นักพัฒนา หรือผู้บริหาร จะได้รับทราบความต้องการของชุมชน และนำมาปรับแผนการดำเนินโครงการให้เหมาะสม และทำให้เกิดการทำงานร่วมกันอย่างสอดคล้อง เป็นการช่วยลดปัญหาความขัดแย้งและการพัฒนาโครงการใดๆ ขึ้นมาก็จะเป็นการพัฒนาเพื่อประชาชน และสนองความต้องการของประชาชนส่วนใหญ่โดยแท้จริง

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 67 วรรค 2 ที่บัญญัติไว้ว่า “การดำเนินโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ จะกระทำมิได้ เว้นแต่จะได้ศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนในชุมชน และจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้เสียก่อน...” ประกอบกับพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 6 ได้ระบุถึงสิทธิและหน้าที่ของประชาชนว่าสามารถรับทราบข้อมูลและข่าวสารในเรื่องเกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เว้นแต่ข้อมูลและข่าวสารที่ทางราชการถือว่าเป็นความลับหรือความลับเกี่ยวกับสิทธิส่วนบุคคล สิทธิในทรัพย์สินหรือสิทธิในทางการค้า เป็นต้น และประชาชนมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหายในกรณีที่ได้รับ ความเสียหายจากอันตรายจากการแพร่กระจายมลพิษจากโครงการที่ริเริ่มหรือดำเนินการโดยส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจและประชาชนยังสามารถกล่าวโทษผู้กระทำผิด อันเป็นการละเมิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมมลพิษ หรือการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ นอกจากนี้ มาตรา 7 ยังระบุถึงสิทธิขององค์เอกชนในการขอจดทะเบียนเป็นองค์เอกชนด้านการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ อย่างไรก็ตามในพระราชบัญญัติฯ ฉบับนี้ มิได้มีการระบุเรื่องสิทธิของประชาชนในการเข้ามามีส่วนร่วมกับกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด ในขณะที่ต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา แคนาดา หรือกลุ่มสหภาพยุโรปได้เปิดโอกาสให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ดังกล่าวในภายหลัง

3.1 วัตถุประสงค์ของการให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม

- 1) เพื่อเป็นการเผยแพร่ข้อมูลโครงการ ข้อเท็จจริง ซึ่งรวมทั้งข้อดีและข้อจำกัดของโครงการไปประชาชนในพื้นที่ตลอดจนกลุ่มต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นสื่อมวลชน องค์การ พัฒนาเอกชน ประชาชนทั่วไป นักวิชาการ ผู้ประกอบการ เป็นต้น เป็นการสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน
- 2) เพื่อเป็นเครื่องมือสนับสนุนหรือช่วยในการตัดสินใจในการพัฒนาโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือผลกระทบต่อประชาชนอย่างมาก เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ตลอดจนกลุ่มต่างๆ จะได้ร่วมกันพิจารณาไตร่ตรอง และแสดงความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ ซึ่งผู้บริหารจะได้นำไปประกอบการพิจารณาตัดสินใจว่าสมควรจะดำเนินโครงการหรือไม่ หรือจะดำเนินการอย่างไรต่อไป

3.2 ประโยชน์ของการมีส่วนร่วมของประชาชน

- 1) ช่วยให้การดำเนินโครงการ (Project implementation) ง่ายขึ้น ประชาชนให้ความร่วมมือและช่วยลดความขัดแย้งในภายหลัง
- 2) ช่วยให้การบริหารโครงการมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
- 3) ทำให้การพัฒนาโครงการมีความน่าเชื่อถือและมีความชัดเจนมากขึ้น
- 4) เสริมสร้างให้ประชาชนได้มีสิทธิและเสียงในการแสดงความคิดเห็นและการพัฒนาประเทศ

3.3 ผู้มีส่วนร่วมในการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การจัดการมีส่วนร่วมของประชาชน จะต้องกำหนดกลุ่มคนที่ควรจะต้องเข้ามามีส่วนร่วม ซึ่งจะแตกต่างกันไปขึ้นกับแต่ละโครงการ เช่น โครงการพัฒนาขนาดใหญ่หรือโครงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับต่างประเทศ ผู้ที่จะเข้ามามีส่วนร่วมจะมีมากมาย ทั้งภายในและต่างประเทศ อย่างไรก็ตามอาจกล่าวสรุปได้ว่าผู้ที่มีส่วนร่วมควรจะต้องมีความหมายรวมถึงกลุ่มต่างๆ ดังนี้

- 1) ประชาชนผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการโดยตรง หรือเป็นผู้อาศัยในเขตพื้นที่โครงการ และอาจต้องมีการอพยพ โยกย้ายหรือได้รับผลกระทบจากโครงการมากกว่ากลุ่มอื่น
- 2) ประชาชนผู้ที่ได้รับผลกระทบรองลงมา หมายถึงไม่ได้อยู่ในเขตพื้นที่โครงการ แต่ยังคงได้รับผลกระทบในทางใดทางหนึ่ง
- 3) ผู้ชำนาญการ หรือนักวิชาการ ที่มีความรู้ในประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อาจจะเกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ
- 4) ผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากโครงการ อาจเป็นกลุ่มทางธุรกิจอุตสาหกรรม กลุ่มเกษตรกร ฯลฯ
- 5) เจ้าของโครงการ ซึ่งจะต้องเป็นผู้ให้ข้อมูลข่าวสารที่แท้จริงแก่ประชาชน
- 6) ผู้ตัดสินใจโครงการ
- 7) ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง รวมทั้งนักการเมืองในภาครัฐหรือท้องถิ่น
- 8) สาธารณชนทั่วไป
- 9) สื่อมวลชน

3.4 ปัจจัยการจัดการมีส่วนร่วมของประชาชน ประกอบด้วยปัจจัยพื้นฐาน 5 ประการ ที่จะทำให้การจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่

- 1) การจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนร่วมที่เหมาะสม
 - 2) การให้ข้อมูลที่มีความถูกต้อง เข้าใจง่าย เข้าเรื่องและความเหมาะสมแก่เวลา
 - 3) ต้องมีการสนทนาหรือแลกเปลี่ยนทัศนคติระหว่างผู้รับผิดชอบโครงการ หรือนโยบาย แผนงานกับผู้ที่ได้รับผลกระทบในรูปแบบของการประชุม สัมมนา การจัดรับฟังความเห็น หรือมีการติดต่อโดยตรง
 - 4) ต้องมีการคำนึงถึงความเห็นของประชาชนที่เสนอไว้
 - 5) ต้องมีการตอบสนอง (Feedback) ต่อความเห็นหรือท่าทีของประชาชน
- ทั้งนี้การจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างเปิดเผยจริงใจ จะช่วยให้ประชาชนมีความเชื่อมั่นต่อกระบวนการตัดสินใจ

3.5 รูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนมีหลายรูปแบบ ขึ้นอยู่กับขั้นตอนการดำเนินโครงการ ความสามารถในการรับรู้ข่าวสารของประชาชน และวัตถุประสงค์ในการจัดแต่ละครั้ง รูปแบบต่างๆ สรุปได้ดังนี้

- 1) การเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อต่างๆ เช่น จดหมายข่าว แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ การติดต่อทางโทรศัพท์ การโฆษณาหรือตีพิมพ์ประกาศ ซึ่งผู้จัดการมีส่วนร่วมของประชาชนควรเลือกสื่อที่เหมาะสมเช่น ในพื้นที่ที่ชาวบ้านส่วนใหญ่อ่านหนังสือไม่ออก การตีพิมพ์ประกาศหรือการลงหนังสือพิมพ์จะเหมาะสมน้อยกว่าการออกวิทยุ หรือออกกระจายข่าวในหมู่บ้าน เป็นต้น
- 2) การจัดตั้งศูนย์ข้อมูลข่าวสาร (Information center) โดยประชาชนสามารถเข้าเยี่ยมชมศูนย์ ขอข้อมูลข่าวสารของโครงการจากเจ้าหน้าที่ของศูนย์ สามารถให้ข้อคิดเห็น ข้อมูล หรือซักถาม ศูนย์ดังกล่าวอาจแสดงแผนที่จัดทำแบบจำลองของโครงการเพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าใจภาพโดยรวมของโครงการได้
- 3) การร่วมปรึกษาหารือกับชุมชน (Public consultation) เช่น การเข้าพบผู้แทนประชาชน กำนัน ผู้ใหญ่บ้านองค์กรเอกชนในท้องถิ่น เพื่อให้ข้อมูลเบื้องต้นและบันทึกข้อคิดเห็นจากชุมชน รวมทั้งอาจมีการทำแบบสอบถามความเห็นด้วยก็ได้

4) การจัดประชุม สัมมนา (Public meeting) โดยมีผู้ที่เกี่ยวข้องกับพัฒนาโครงการกลุ่มต่างๆ ทั้งผู้ที่ได้รับประโยชน์ ผู้เสียประโยชน์ รวมทั้งผู้ที่ได้รับผลกระทบ องค์กรเอกชน นักวิชาการ ผู้สื่อข่าว ผู้แทนกลุ่มธุรกิจ เป็นต้น เข้าร่วมซักถามและแสดงความคิดเห็น

5) การจัดตั้งคณะกรรมการบริการชุมชน (Community jaison committee) เพื่อเป็นผู้ให้ข้อมูลและแลกเปลี่ยนความเห็นด้านต่างๆ กับชุมชน ซึ่งจะเป็นการติดต่อสื่อสารแบบ 2 ทางระหว่างเจ้าของโครงการกับชุมชน ชุมชนจะได้พิจารณาและให้ความเห็นต่อข้อมูล โครงการ และผลการศึกษา การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทำให้ทราบถึงประเด็นที่ประชาชนให้ความสนใจนอกจากนี้อาจมีรูปแบบอื่นๆ เช่น การประชุมโต๊ะกลมร่วมกับผู้แทนองค์กรเอกชนที่ให้ความสนใจต่อการดำเนินโครงการ เป็นต้น

3.6 ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของประเทศต่างๆ อาจแตกต่างกันบ้างตามการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของแต่ละประเทศ แต่ในหลักการควรเปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วม ตั้งแต่ขั้นตอนของโครงการ ซึ่งหมายถึงขั้นริเริ่มโครงการหรือก่อนที่จะมีการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในประเทศสหรัฐอเมริกา ประชาชนมีส่วนร่วมในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (สถาบันนโยบายศึกษา, 2539 อ้างโดย สนธิและคณะ, 2541) โดยมีรายละเอียดของแต่ละขั้นตอน ดังนี้

1) ขั้นตอนการจัดทำรายงาน มีการให้ข้อมูลเบื้องต้นของโครงการแก่ประชาชน ได้แก่ ผู้มีอำนาจตัดสินใจ นักการเมืองระดับต่างๆ องค์กรเอกชน สภาหอการค้า กลุ่มเกษตรกร กลุ่มอุตสาหกรรม ผู้แทนชนพื้นเมือง โดยใช้รูปแบบการออกวิทยุหรือโทรทัศน์มีการทำเอกสารเผยแพร่ การส่งจดหมายข่าว เป็นต้น

2) ขั้นร่างรายงาน ครั้งที่ 1 เป็นการให้ข้อมูลกลับกลุ่มเดียวกับขั้นตอนที่ 1 โดยเป็นข้อมูลเกี่ยวกับผลการศึกษาทางเลือกในการดำเนินโครงการ และมีการทำเอกสารเผยแพร่

3) ขั้นร่างรายงาน ครั้งที่ 2 เป็นการให้ข้อมูลทางเลือก และข้อมูลมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการมีการทำเอกสารเผยแพร่ รวมทั้งเป็นการเตรียมตัวทำประชาสัมพันธุ์ต่อไป

4) ขั้นตอนการพิจารณารายงาน ดังนั้นจะเห็นได้ว่า การจัดการมีส่วนร่วมของประชาชน (Public participation) จึงเป็นขั้นตอนที่แตกต่างกับประชาพิจารณ์ (Public

hearing) โดยการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นการให้ประชาชนได้เข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่ขั้นแรก ของโครงการและตามขั้นตอนต่างๆ ของการพัฒนาโครงการ ส่วนการทำประชาพิจารณ์ในรัฐ Quebec แคนาดา จะมีบรรยากาศคล้ายกับศาลประกอบด้วยกลุ่มคน 4 ฝ่าย คือ คณะกรรมการ ประชาพิจารณ์ฝ่ายเจ้าของโครงการเป็นผู้ตอบคำถามประชาชน ผู้แทนประชาชนที่จะซักถามคน ละ 2 คำถาม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ช่วยเสริมข้อมูลในกรณีที่คณะกรรมการประชา พิจารณ์ซักถาม ทั้งนี้การซักถามและการตอบคำถามจะถูกควบคุมโดยคณะกรรมการประชา พิจารณ์ ผลการจากประชาพิจารณ์คณะกรรมการประชาพิจารณ์จะนำเสนอต่อหน่วยงานผู้ พิจารณารายงานฯ และเสนอต่อคณะรัฐมนตรีตัดสินขั้นสุดท้าย

4. ระเบียบ ข้อกำหนด หรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

4.1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550

มาตรา 57 บุคคลย่อมมีสิทธิได้รับข้อมูล คำชี้แจงและเหตุผลจากหน่วย ราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจหรือราชการส่วนท้องถิ่น ก่อนการอนุญาตหรือการดำเนิน โครงการหรือกิจกรรมใดที่อาจมีผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิต หรือส่วนได้เสียสำคัญอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับตนหรือชุมชนท้องถิ่น และมีสิทธิแสดงความคิดเห็นต่อ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปประกอบการพิจารณาในเรื่องดังกล่าว

การวางแผนพัฒนาสังคม เศรษฐกิจ การเมือง และวัฒนธรรม การเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ การวางผังเมือง การกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการออกกฎที่อาจมี ผลกระทบต่อส่วนได้เสียสำคัญของประชาชน ให้รัฐจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของ ประชาชนอย่างทั่วถึงก่อนดำเนินการ

มาตรา 66 บุคคลซึ่งรวมกันเป็นชุมชน ชุมชนท้องถิ่นหรือชุมชนท้องถิ่น ตั้งเดิมย่อมมีสิทธิอนุรักษ์หรือฟื้นฟูจารีตประเพณี ภูมิปัญญาท้องถิ่น ศิลปวัฒนธรรมอันดีของ ท้องถิ่นและของชาติและมีส่วนร่วมในการจัดการ การบำรุงรักษา และการใช้ประโยชน์จาก ทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม รวมทั้งความหลากหลายทางชีวภาพอย่างสมดุลและยั่งยืน

มาตรา 67 สิทธิของบุคคลที่จะมีส่วนร่วมกับรัฐและชุมชนในการอนุรักษ์ บำรุงรักษา และการได้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและ ความหลากหลายทางชีวภาพ และใน การคุ้มครอง ส่งเสริม และรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ดำรงชีพอยู่ได้อย่างปกติและต่อเนื่อง

ในสิ่งแวดล้อมที่จะไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัย สวัสดิการ หรือคุณภาพชีวิตของตน
ย่อมได้รับความคุ้มครองตามความเหมาะสม

การดำเนินโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชน
อย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติและสุขภาพ จะกระทำมิได้ เว้นแต่
จะได้ศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนในชุมชนและ
จัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสียก่อน รวมทั้งได้ให้องค์การ
อิสระซึ่งประกอบด้วยผู้แทนองค์การเอกชนด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพและผู้แทนสถาบันอุดมศึกษา
ที่จัดการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมหรือทรัพยากรธรรมชาติหรือด้านสุขภาพ ให้ความเห็นประกอบก่อน
มีการดำเนินการดังกล่าว

สิทธิของชุมชนที่จะฟ้องหน่วยงานราชการ หน่วยงานของรัฐ รัฐวิสาหกิจ
ราชการส่วนท้องถิ่นหรือองค์กรอื่นของรัฐที่เป็นนิติบุคคล เพื่อให้ปฏิบัติหน้าที่ตามบทบัญญัตินี้
ย่อมได้รับความคุ้มครอง

4.1.2 กฎหมายและประกาศอื่นที่เกี่ยวข้อง

- 1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม อันที่เกี่ยวข้อง
- 2) ประกาศกรมควบคุมมลพิษ เรื่องการกำหนดคุณภาพแม่น้ำสายหลัก
- 3) ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่องหน้าผู้ประกอบการ
- 4) กฎหมายและประกาศอื่นที่เกี่ยวข้อง

5. กรณีศึกษาที่เกี่ยวข้อง

5.1 การมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อม ชุมชนจอมทอง อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่

5.1.1 การมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางผังเมืองเพื่อจัดการ สิ่งแวดล้อม

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเรื่องการวางผังเมืองชุมชนของประชาชน
ส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลข่าวสารจากเอกสารประชาสัมพันธ์ ส่งผลให้ประชาชนยังขาดความรู้และ
ความเข้าใจเกี่ยวกับการวางผังเมืองชุมชน ยังเห็นว่าการวางผังเมืองของชุมชนเป็นหน้าที่ของ
หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นผู้ดำเนินการ เพราะเป็นหน้าที่ ที่รัฐจะต้องปฏิบัติ
และควบคุมดูแลประชาชนซึ่งเป็นเพียงผู้ที่ได้รับการอำนวยความสะดวกและให้ความร่วมมือเป็น
บางครั้ง

ในการมีส่วนร่วมของประชาชนตำบลจอมทองส่วนใหญ่มีส่วนร่วมค่อนข้างน้อยหรือนานๆ ครั้งในแทบทุกด้าน ทั้งการร่วมคิดและแสดงความคิดเห็นของประชาชนต่อการวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อมชุมชนการมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ การมีส่วนร่วมในการปฏิบัติการวางผังเมืองชุมชนของประชาชนเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อมชุมชนการมีส่วนร่วมในผลประโยชน์ของประชาชนต่อการวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อมชุมชน ตลอดจนการมีส่วนร่วมในการติดตามผลการวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อมชุมชนจอมทอง

5.1.2 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อมของชุมชน

1) **ปัจจัยภายใน** ที่ส่งผลกระทบต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อมชุมชน ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ ความรู้และความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับการวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อม ปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจ คือ อาชีพ และการเป็นสมาชิกกลุ่ม ปัจจัยด้านการสื่อสาร คือ การรับข้อมูลข่าวสารจากสื่อมวลชนแขนงต่างๆ และสื่อบุคคล โดยเฉพาะเจ้าหน้าที่ของกรมโยธาธิการและผังเมือง ผู้นำองค์กร ผู้นำชุมชน ปัจจัยด้านการเมืองและแนวนโยบายและแผน คือ การเปลี่ยนแปลงผู้นำองค์กรท้องถิ่น หรือผู้นำชุมชน

2) **ปัจจัยภายนอก** ที่ส่งผลกระทบต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อมชุมชน ได้แก่ ปัจจัยด้านสังคมและการเมือง คือ ความเคลื่อนไหวทางการเมืองของประเทศเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปรับแนวนโยบายขององค์กรท้องถิ่น และปัจจัยด้านการวางผังเมืองจากส่วนกลางและกฎหมายผังเมือง คือ การดำเนินการวางผังเมือง ชุมชนที่ต้องเป็นไปตามผังที่ส่วนกลางได้กำหนดมา ตลอดจนกฎหมายผังเมืองที่กำหนดไว้ บางข้ออาจดำเนินการไม่ได้ตามที่กำหนด เนื่องจากไม่สอดคล้องกับความต้องการของประชาชนและไม่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมของชุมชน ประชาชนจึงไม่เห็นด้วยและไม่ได้เข้ามามีส่วนร่วมอย่างจริงจังในขั้นตอนของการวางผังเมือง ปล่อยให้เป็นที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานภาครัฐและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

5.1.3 ปัญหาและอุปสรรคในการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อม

ปัญหาและอุปสรรคในการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อมชุมชนจอมทอง ส่วนใหญ่เป็นปัญหาและอุปสรรคในระดับปานกลาง อันเกิดจากการเปลี่ยนแปลงผู้นำองค์กรท้องถิ่น หรือผู้นำชุมชนจึงมีการเปลี่ยนแปลงแนวนโยบาย

วิสัยทัศน์และบทบาทขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น การวางผังเมืองมุ่งเน้นด้านเศรษฐกิจ หรือ โครงสร้างทางสังคมมากกว่าการรักษาสิ่งแวดล้อมของชุมชน ขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน อย่างแท้จริง แนวนโยบายของรัฐที่ไม่สอดคล้องกับสภาพชุมชนส่งผลให้การวางผังเมืองไม่ สอดคล้องกับความต้องการของชุมชน

5.1.4 แนวทางการส่งเสริมและพัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชนใน การวางผังเมืองเพื่อจัดการสิ่งแวดล้อม

การมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตชุมชนจอมทองในการวางผังเมืองเพื่อ การจัดการสิ่งแวดล้อมชุมชน สามารถสรุปผลการศึกษาค้นคว้าได้ว่าควรมีการส่งเสริมและพัฒนาการมี ส่วนร่วมของประชาชนและหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชนในพื้นที่อย่างจริงจังและต่อเนื่อง โดย ควรมีการให้ความรู้และเสริมสร้างความเข้าใจให้แก่ประชาชนเกี่ยวกับการวางผังเมืองชุมชนเพื่อ การจัดการสิ่งแวดล้อม หน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบและมีความเกี่ยวข้องกับการ ดำเนินการวางผังเมืองชุมชนควรมีการรณรงค์ เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้แก่ชุมชนได้รับรู้ถึงข้อมูล ข่าวสารเกี่ยวกับการวางผังเมืองในช่องทางต่างๆ ให้มากขึ้น ควรมีการประสานงานร่วมกันระหว่าง หน่วยงานภาครัฐ เอกชนและประชาชนในการหาแนวทางและดำเนินการวางผังเมืองเพื่อการ จัดการสิ่งแวดล้อมของชุมชน และในการวางผังเมืองควรคำนึงถึงสภาพสังคมและวัฒนธรรมของ ชุมชนเป็นหลักเพื่อให้การวางผังเมืองมีความสอดคล้องกับสภาพชุมชน

5.2 กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการสิ่งแวดล้อมจาก โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐ

5.2.1 วิทยา บุญศิริ และ ศุภวัฒน์กร วงศ์ธนวิสุ: การสร้างการมีส่วน ร่วมของประชาชนในด้านโครงสร้างพื้นฐานขององค์การบริหารส่วนตำบลเขาพระ อำเภอ รัตภูมิ จังหวัดสงขลา

การศึกษาการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในด้านโครงสร้างพื้นฐาน ขององค์การบริหารส่วนตำบลเขาพระ อำเภอรัตภูมิ จังหวัดสงขลา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาการ สร้างการมีส่วนร่วม โดยการนำกระบวนการที่เรียกว่า “การสานเสวนาประชา” มาเป็นเครื่องมือใน การสร้างการมีส่วนร่วมด้านโครงสร้างพื้นฐานขององค์การบริหารส่วนตำบลเขาพระ โดยผู้ศึกษาได้ ทำการศึกษาจากการเข้าร่วมการสานเสวนาประชา จากประชาชน แกนนำชุมชน นายกองดีการ บริหารส่วนตำบล สมาชิกสภาองค์การบริหารส่วนตำบล กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน ข้าราชการ/พนักงาน ส่วนตำบล ตลอดจนหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ในเขตอำเภอรัตภูมิที่มีส่วนเกี่ยวข้อง กระบวนการ ดังกล่าวเริ่มต้นด้วยการกำหนดกลุ่มเป้าหมายร่วมการสานเสวนาประชา แสวงหาผู้นำการอภิปราย

(Moderator) วิทยากรกระบวนการ(Facilitator) และผู้อำนวยความสะดวก จากนั้นนำเสนอทางเลือกที่ได้จากการสังเคราะห์องค์ความรู้ โดยเสนอทางเลือกเกี่ยวกับการสร้างการมีส่วนร่วมที่ประสบผลสำเร็จของโครงการและหน่วยงานต่างๆ จำนวน 3 ทางเลือก ซึ่งได้แก่ ทางเลือกที่ 1 การบริหารราชการแบบมีส่วนร่วม ตามแนวทางของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ, ทางเลือกที่ 2 กรณีจังหวัดยโสธร, ทางเลือกที่ 3 กรณีจังหวัดพิจิตร

ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มผู้เข้าร่วมในการสานเสวนาประชาลงชั้นทามติ ร่วมกัน เลือกทางเลือกที่ 2 กรณีจังหวัดยโสธรโครงการส่งเสริมการสร้างระบบการบริหารราชการแบบมีส่วนร่วมระดับจังหวัดยโสธร เรื่อง “การอนุรักษ์แหล่งน้ำธรรมชาติแบบมีส่วนร่วม บ้านโพทนันทน์ ตำบลโพทนันทน์ อำเภอคางเคียนแก้ว จังหวัดยโสธร” มาเป็นต้นแบบในการสร้างการมีส่วนร่วม ด้านโครงสร้างพื้นฐานขององค์การบริหารส่วนตำบลเขาพระ นั่นคือ ได้รับความรู้ ทำ เข้าใจ พอใจ ทำ ต่อเนื่อง โดยการมีส่วนร่วมดังกล่าวเกิดจากการนำกระบวนการ “สานเสวนาประชา” มาใช้เป็นเครื่องมือช่วยสร้างกระบวนการเรียนรู้และสร้างความเข้าใจร่วมกันของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกฝ่าย ในการบริหารจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐานขององค์การบริหารส่วนตำบลเขาพระ

5.2.2 กรกฤต อินธิโส และ ดร. ธรรมนิตย์ วราภรณ์: การมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานโครงสร้างพื้นฐานขององค์การบริหารส่วนตำบลอาจสามารถ อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม

ผลการศึกษากการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานด้านโครงสร้างพื้นฐานขององค์การบริหารส่วนตำบลอาจสามารถ อำเภอเมือง จังหวัดนครพนมอยู่ในระดับปานกลาง นอกจากนี้ ผู้วิจัยระบุว่าปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยแวดล้อมมีผลต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนในการบริหารงานโครงสร้างพื้นฐานขององค์การบริหารส่วนตำบลอาจสามารถ อำเภอเมือง จังหวัดนครพนม ผู้นำชุมชนควรนำข้อสังเกตที่ได้จากการศึกษารั้งนี้ไปใช้ในการบริหารงานโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านการกำหนดความต้องการ ด้านการวางแผนดำเนินงานและด้านการติดตามและประเมินผล เพื่อประชาชนจะได้รับประโยชน์จากโครงการตรงตามความต้องการของประชาชนอย่างแท้จริง

5.2.3 เครือข่ายธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ประเทศไทย (2557): คู่มือ การมีส่วนร่วมของประชาชนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม, มีนาคม 2557

โครงการบ่อบำบัดน้ำเสียคลองด่าน อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ เนื่องจากใน พ.ศ. 2538 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบในโครงการจัดการน้ำเสียเขตควบคุมมลพิษ จังหวัดสมุทรปราการ โดยวางแผนดำเนินการก่อสร้างระบบบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากบ้านเรือนและโรงงานอุตสาหกรรมของจังหวัดสมุทรปราการ ให้ตั้งอยู่ในคลองด่าน อ.บางบ่อ

ต่อมา พ.ศ. 2541 ประชาชนในพื้นที่ต่อต้าน เนื่องจากหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินโครงการ ไม่ได้แจ้งให้ประชาชนทราบ อีกทั้งมีใช้น้ำเสียที่เกิดจากพื้นที่ต้น ประกอบกับการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ที่กำหนดเป็นพื้นที่สีเขียว จึงหากปล่อยให้ก่อสร้างเกรงว่าอาจเกิดผลเสียต่อสิ่งแวดล้อมในอนาคต ประชาชนเกิดการรวมกลุ่มเพื่อจัดการปัญหาด้วยกระบวนการมีส่วนร่วม ดังนี้

- ศึกษาสิทธิและกฎหมายที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการเรียกร้องสิทธิ
- กลุ่มแกนนำทำการศึกษาถึงสิทธิของประชาชนและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนวิธีการเรียกร้องสิทธิ
- ใช้สิทธิในการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารของราชการ เพื่อจัดทำเอกสารคัดค้าน
- จัดทำหนังสือร้องเรียนไปยังหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง
- ยื่นหนังสือร้องทุกข์ต่อผู้นำของแต่ละองค์กรที่เกี่ยวข้อง

ปัญหาและอุปสรรคของกรณีบ่อน้ำบาดน้ำเสียคลองด่าน 1) ปัญหาการเข้าถึงข้อมูลของราชการ ทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ได้จัดหาข้อมูลไว้ให้ประชาชนชนตามที่ระบุใน พรบ. การเข้าถึงข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 2) ปัญหาเจ้าหน้าที่ของรัฐไม่มีความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติงานตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสารของราชการ พ.ศ. 2540 ส่งผลให้บทพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ และส่งผลให้การใช้สิทธิในการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารของชาวบ้านไม่ประสบความสำเร็จ ประการที่สาม ปัญหาการทำให้สาธารณชนยอมรับ และรับทราบปัญหาที่เกิดขึ้นว่าบ่อน้ำบาดน้ำเสียนั้นมันอยู่ในที่ที่ไม่ควรและ 3) ปัญหาการทุจริตคอร์รัปชันที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างบ่อน้ำบาดน้ำเสีย

5.3 การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในต่างประเทศ

5.3.1 ประเทศจีน กฎหมายการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมบังคับให้มีการประเมินผลกระทบที่จะมีต่อสิ่งแวดล้อมให้เรียบร้อย ก่อนที่จะดำเนินการก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตาม หากเจ้าของโครงการหรือผู้พัฒนาตี้อ่างไม่ดำเนินการประเมินและจัดส่งผลการประเมินฯ บทลงโทษอย่างมากก็คือ สำนักงานปกป้องสิ่งแวดล้อม (EPB) จะบังคับให้ผู้พัฒนาโครงการทำการประเมินตามมาในภายหลังได้ และถ้าผู้พัฒนาไม่ยอมทำภายในเวลาที่กำหนดให้ EPB จึงจะปรับผู้พัฒนาได้ และค่าปรับอย่างสูงกำหนดไว้มากที่สุดไม่เกิน 25,000 ดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 850,000 บาท) ซึ่งเป็นมูลค่าเพียงน้อยนิดเมื่อเทียบกับมูลค่าของโครงการ การขาดกลไกและมาตรการที่เข้มงวด มีผลทำให้จำนวนโครงการที่ไม่ยอมส่งผลประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมก่อนลงมือก่อสร้างทวีจำนวนเป็นอย่างมาก

องค์การปกป้องสิ่งแวดล้อมระดับรัฐ (SEPA) ของจีนได้ใช้กฎหมายระงับการก่อสร้างไป 30 โครงการเมื่อ พ.ศ. 2547 รวมทั้งโครงการโรงไฟฟ้าพลังน้ำ 3 โครงการของบริษัทโครงการ "เขื่อนซานเสียดำป่า" (เขื่อนสามผา) แต่ถึงกระนั้น ในหนึ่งเดือนต่อมา โครงการที่ถูกระงับทั้ง 30 โครงการก็สามารถเริ่มก่อสร้างต่อไปได้ นับว่าได้ผ่านการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมไปแล้ว และดูไม่ออกด้วยซ้ำว่าการก่อสร้างโครงการใหญ่ๆ ได้เคยถูกระงับมาแล้ว

การสอบสวนร่วมระหว่าง SEPA และกระทรวงที่ดินและทรัพยากรเมื่อ พ.ศ. 2547 แสดงให้เห็นว่า ร้อยละ 30 ถึง 40 ของโครงการทำเหมืองเท่านั้นที่ผ่านกระบวนการขั้นตอนที่กำหนดของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในขณะที่โครงการในพื้นที่อื่น ๆ ผ่านการประเมินเพียงร้อยละ 6 ถึง 7 ซึ่งเป็นการอธิบายว่าเหตุใดจีนจึงมีอุบัติเหตุในการทำเหมืองมากมายในช่วงหลายปีที่ผ่านมา

ศาสตราจารย์หวาง คานฟา (Wang Canfa) ผู้อำนวยการศูนย์ช่วยเหลือผู้ประสบภัยพิบัติสิ่งแวดล้อมแห่งมหาวิทยาลัยรัฐศาสตร์และกฎหมายให้ความเห็นว่า ถ้าทั้ง SEPA เองไม่ยอมรับประกันการบังคับใช้กฎหมายและข้อบังคับทางสิ่งแวดล้อม และว่าอัตราการบังคับใช้กฎหมายและข้อบังคับสิ่งแวดล้อมนับได้อย่างมากก็เพียงร้อยละ 10 เท่านั้น

5.3.2 สหภาพยุโรป ในปัจจุบันมีการใช้บังคับอยู่และได้กำหนดแนวทางการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมให้เป็นแบบผสม คือ ภาคบังคับ และภาคตามควร ภายใต้แนวทางของสหภาพฯ การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจะต้องจัดทำ การประเมินตามข้อกำหนด ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มหลักที่จะต้องเน้น 7 กลุ่ม ประกอบด้วย

- 1) รายละเอียดเกี่ยวกับโครงการ
 - (1) รายละเอียดที่เฉพาะเจาะจงของโครงการและที่ตั้ง
 - (2) การแบ่งย่อยส่วนประกอบของโครงการออกเป็นส่วนหลักๆ เช่น การก่อสร้าง การดำเนินการ การหยุดการดำเนินการ
 - (3) ในแต่ละองค์ประกอบให้แจ้งแหล่งที่จะรบกวนหรือกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
 - (4) ในแต่ละองค์ประกอบจะต้องแจ้งถึงสิ่งป้อนเข้าและผลปล่อยออก เช่น ขยะ ของเสีย

2) ทางเลือกที่ได้รับการพิจารณาแล้ว ตรวจสอบทางเลือกที่ได้รับการพิจารณาแล้ว เช่น ในโรงผลิตไฟฟ้าแบบชีวมวลที่พิจารณาจะให้ป็นแหล่งพลังงานแก่ท้องถิ่นหรือแก่ระดับชาติ

3) รายละเอียดของสิ่งแวดล้อม แจงรายละเอียดทุกแง่มุมของสิ่งแวดล้อมที่อาจได้รับผลกระทบการโครงการพัฒนานี้ เช่น ประชากร สัตว์และพืช อากาศ ดิน น้ำ มนุษย์ ภูมิทัศน์ มรดกทางวัฒนธรรม รายละเอียดในหมวดนี้ควรให้ผู้เชี่ยวชาญในท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการเพื่อให้ได้ผลดีที่สุด เช่น “อาร์เอสพี” ในสหราชอาณาจักร

4) รายละเอียดผลกระทบสำคัญที่มีผลต่อสิ่งแวดล้อม คำว่า “สำคัญ” ในที่นี้มีความสำคัญมาก เนื่องจากระดับการให้ความสำคัญมีความผันแปรได้มากจะต้องมีการให้นิยามของคำว่า “สำคัญ” วิธีการที่ใช้บ่อยมาก คือ “แมแมบลิโอโพลด์” หรือ ลีโอโพลด์เมทริกซ์ (Leopold matrix) เป็นเครื่องมือที่นำมาใช้ในการตรวจสอบอย่างเป็นระบบในศักยภาพของปฏิสัมพันธ์ เช่น ในการสร้างลานกลุ่มกังหันลม (wind farm) ผลกระทบที่สำคัญอาจได้แก่การปะทะกับฝูงนก

5) การบรรเทาผลกระทบ ส่วนที่เป็นประโยชน์ที่สุดของการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเมื่อแสดงรายละเอียดผลกระทบสำคัญที่มีผลต่อสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จก็จะได้เห็นว่าผลกระทบที่รุนแรงที่สุดจะเกิดในส่วนใด ใช้ข้อมูลที่ได้ในส่วนนี้มาพัฒนาวิธีหลีกเลี่ยงหรือลดผลกระทบ ทำเรื่องในหมวดนี้ร่วมกับเจ้าของโครงการเนื่องจากเป็นผู้รู้รายละเอียดของโครงการมากที่สุด ใช้ตัวอย่างการสร้างลานกลุ่มกังหันลม อาจได้แก่การพักการใช้กังหันลมในฤดูผสมพันธุ์ของนก

6) การสรุปด้านที่ไม่ใช่เทคนิค การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจะถือเป็นเรื่องสาธารณะและจะต้องนำมาใช้ในกระบวนการตัดสินใจ การเปิดเผยและแจกจ่ายข้อมูลต่อสาธารณชนถือเป็นสิ่งสำคัญ เนื้อหาในหมวดนี้เป็นการสรุปที่ไม่ต้องใช้ศัพท์เฉพาะทางเทคนิคหรือการแสดงผลแผนภูมิที่ซับซ้อนควรให้ประชาชนทั่วไปที่จำเป็นต้องรับทราบเข้าใจได้ง่าย

7) การขาดความรู้ความชำนาญ / ความยุ่งยากทางเทคนิค หมวดนี้มีไว้สำหรับให้ข้อเสนอแนะส่วนที่ยังอ่อนในด้านความรู้ สามารถนำไปใช้กำหนดเน้นเรื่องที่ต้องทำการวิจัยในอนาคต เจ้าของโครงการบางรายเห็นว่าการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมนี้เป็นพื้นฐานขั้นต้นที่ดีสำหรับการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ตนต้องทำในขั้นตอนต่อไป

5.3.3 สหรัฐอเมริกา กฎหมายสิ่งแวดล้อมแห่งสหรัฐฯ การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม บ่งถึงด้วยวลีว่า “ข้อแถลงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม” (Environmental Impact Statement - EIS) ซึ่งมีต้นตอมาจาก กฎหมายนโยบายสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (National Environmental Policy Act - NEPA) ที่ประกาศใช้เมื่อ พ.ศ. 2512 การปฏิบัติการของหน่วยงานกลางบางหน่วยจึงยังต้องเป็นไปตามกฎหมายฉบับนี้อยู่ ทำให้เกิดความเข้าใจผิดว่ากฎหมายเดิมไม่ห้ามหน่วยงานกลางของสหรัฐฯ หรือผู้รับสัมปทานจากรัฐบาลกลางให้ทำสิ่งที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ และไม่มีบทลงโทษสำหรับ “ข้อแถลงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม” ที่นำส่ง กฎหมายนโยบายสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต้องการเพียงให้ข้อแถลงที่พอรับฟังได้ว่าจะมีผลกระทบนั้นได้รับการเปิดเผยล่วงหน้า ซึ่งเป็นข้อบังคับเพียงประการเดียว

ตามปกติ หน่วยงานจะแจกจ่าย “ร่างข้อแถลงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม” (DEIS) เพื่อให้มีการวิพากษ์วิจารณ์ ผู้สนใจและสาธารณชนจะมีโอกาสแสดงความคิดเห็นต่อร่าง จากนั้น หน่วยงานก็จะรับรองผลเป็น “ข้อแถลงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมขั้นสุดท้าย” (FEIS) บางครั้ง หน่วยงานอาจแจกจ่าย “ข้อแถลงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมส่วนเพิ่ม” (SEIS) ให้ประชาชนได้รับทราบ

ความเพียงพอหรือไม่ของข้อแถลงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม หรือ EIS อาจนำเข้าสู่กระบวนการในศาลได้ โครงการใหญ่ๆ จึงมักถูกต่อต้าน เนื่องจากความบกพร่องของหน่วยงานในการจัดเตรียมข้อแถลงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ดีพอ ตัวอย่างที่โด่งดังได้แก่โครงการถมขยะเวสต์เวย์ และโครงการก่อสร้างทางหลวงตามแม่น้ำฮัดสันในนครนิวยอร์ก ตัวอย่างที่ชัดเจนอีกตัวอย่างหนึ่งได้แก่กรณีที่เซียร์วาคลับฟ้องกรมทางหลวงแห่งรัฐเนวาดาที่ปฏิเสธคำขอให้กรมฯ ออก “ข้อแถลงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมส่วนเพิ่ม” (SEIS) ว่าด้วยการปลดปล่อยและมลพิษของยานยนต์ที่เพิ่มจากการขยายทางหลวงสาย 95 ผ่านลาสเวกัสให้ประชาชนได้รับทราบการดำเนินคดีถึงศาลมีผลให้ต้องหยุดการก่อสร้างไว้ก่อนจนกว่าศาลจะตัดสิน กรณีนี้ตกลงยอมความกันได้ก่อนศาลมีคำตัดสิน

รัฐบาลระดับรัฐในหลายรัฐได้ยอมรับกฎหมายสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ นำมาใช้บังคับในกฎหมายของรัฐที่บังคับให้ต้องมีการจัดทำข้อแถลงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการบางโครงการของรัฐ และในกฎหมายของรัฐบางฉบับได้กล่าวถึงสิ่งที่ต้องมีการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโดยใช้วลีว่า “รายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม” หรือ “การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม” เช่น กฎหมายคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งรัฐแคลิฟอร์เนีย (California

Environmental Quality Act -CEQA) ที่บังคับให้ต้องจัดทำรายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (EIR)

ข้อบังคับที่ใช้บังคับของรัฐต่างๆ มีผลที่ทำให้ได้ข้อมูลจำนวนมากที่ไม่เฉพาะผลกระทบที่มีต่อโครงการเฉพาะราย แต่ยังช่วยอธิบายให้ความกระจ่างทางวิทยาศาสตร์ที่ยังไม่เคยได้รับการศึกษาวิจัยที่ดีพอมาก่อน ตัวอย่างเช่น รายงานผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ทำส่งเมืองมอนเทอเรย์ รัฐแคลิฟอร์เนีย ที่มีข้อมูลสำคัญที่เผยให้เห็นรายชื่อชนิดของสิ่งมีชีวิตใกล้สูญพันธุ์ของหน่วยงานรัฐบาลกลางที่เรียกกันว่า “ฮิกแมนโพเทนต์ิลลา” (Hickman's potentilla) หรือรายชื่อพืชสมุนไพรชายฝั่งชนิดใกล้สูญพันธุ์ยังขาดดอกไม้ป่าที่เป็นพืชถิ่นเดียวตระกูลกุหลาบที่หายากมากที่มีขึ้นอยู่เฉพาะถิ่นนี้

6. สรุป

การศึกษา ทฤษฎี แนวคิด เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา โดยได้ทำการศึกษาแนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชน แนวคิดเกี่ยวกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม แนวคิดเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมรวมถึงระเบียบ ข้อกำหนด และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ได้ศึกษาจากกรณีศึกษาที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ พบว่า กระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นขั้นตอนที่สำคัญและมีเครื่องมือช่วยสร้างกระบวนการเรียนรู้และสร้างความเข้าใจร่วมกันของกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่หลากหลาย โดยปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วม ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล เช่น ความรู้และความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับโครงการ เป็นต้น ปัจจัยทางสังคมและเศรษฐกิจ เช่น อาชีพ และการเป็นสมาชิกกลุ่ม เป็นต้น ปัจจัยด้านการสื่อสาร เช่น การรับข้อมูลข่าวสารจากสื่อมวลชนแขนงต่างๆ เป็นต้น

บทที่ 3 การออกแบบการวิจัย

การออกแบบการวิจัย เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยและอธิบายวิธีการศึกษาแต่ ละขั้นตอนด้วยการตั้งคำถาม สมมติฐานและใช้ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาสนับสนุนสมมติฐาน และการ ดำเนินการวิจัยตามกระบวนการวิจัย ซึ่งเนื้อหาของ การออกแบบการวิจัย ประกอบด้วยกรอบ แนวความคิด และทฤษฎี การกำหนดปัญหาการวิจัย การกำหนดขนาดประชากรและกลุ่มตัวอย่าง เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย วิธีการที่ใช้ในการวิจัย และการสรุปผลการวิจัย โดยมีรายละเอียดในแต่ละ ขั้นตอน ดังนี้

1. กรอบแนวความคิด และทฤษฎี

การศึกษาแนวความคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย เพื่อเป็นกรอบในการ รวบรวมข้อมูลทฤษฎี และเอกสารที่เกี่ยวข้อง ในการกำหนดตัวแปรและค่านิยมที่ต้องการในการ วิจัย และเป็นกรอบในการกำหนดกลุ่มตัวอย่างในการวิจัย รวมทั้งกำหนดเครื่องมือที่จะวัดและ วิเคราะห์ข้อมูล โดยสามารถสรุปกรอบแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แนวคิดเกี่ยวกับการมี ส่วนร่วมของประชาชนที่ศึกษาเกี่ยวกับกระบวนการมีส่วนร่วม ที่ทำให้ทราบ ประเภทการมีส่วน ร่วม ปัจจัยที่ทำให้เกิดการมีส่วนร่วม ขั้นตอนในการมีส่วนร่วม เครื่องมือที่ใช้ในการมีส่วนร่วม และ ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชน ตามแนวคิดการมีส่วนร่วมของประชาชนของ Arnstein (1969) ที่นำเสนอตัวแบบ “ขั้นบันไดการมีส่วนร่วมของพลเมือง” หรือ “Ladder of Citizen Participation” ทำให้เห็นถึงกระบวนการที่ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องมีโอกาสได้รับทราบข้อมูล การเข้าร่วมแสดง ความคิดเห็น หรือเสนอปัญหาหรือผลกระทบต่อพื้นที่ ไปจนถึงการร่วมเสนอแนวทางในการแก้ไข ปัญหาและร่วมในกระบวนการตัดสินใจ และแนวคิดเกี่ยวกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เห็นถึงกระบวนการจัดทำและขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เมื่อเกิดการก่อสร้างโครงการที่ต้องมีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมขึ้น นอกจากนี้ยังศึกษา กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้แก่ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 67 วรรค 2 ที่ระบุให้โครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชน และสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรงศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของ ประชาชนในชุมชน และจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้เสียก่อน

2. กระบวนการวิจัย

ประกอบด้วย 6 ขั้นตอน ดังนี้

2.1 การกำหนดปัญหาการวิจัย การกำหนดคำถามของนักวิจัยเพื่อค้นคว้าหาคำตอบของแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ โดยศึกษาข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับแนวคิดและทฤษฎีการมีส่วนร่วมของประชาชน รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการ เป็นต้น ผู้วิจัยจึงได้กำหนดปัญหาการวิจัย ดังนี้

2.1.1 การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ที่ผ่านมามีกระบวนการและวิธีการดำเนินการอยู่ในระดับใดเหมาะสมหรือไม่

2.1.2 จากบทเรียนจากโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) สามารถสร้างรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐที่เหมาะสมได้อย่างไร

2.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลและประมวลผลเบื้องต้น ซึ่งจะศึกษาและทบทวนทฤษฎี เอกสาร และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่างๆ ได้แก่ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายช่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรมราชชนนี รายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2549 คำพิพากษาศาลชั้นปกครองชั้นต้น เรื่องคดีพิพาทเกี่ยวกับหน่วยงานทางปกครองกระทำโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายและการละเมิดของหน่วยงานปกครอง อันเกิดจากการใช้อำนาจตามกฎหมาย รายงานโครงการวางผังพัฒนาและเชื่อมต่อกิจกรรมการใช้พื้นที่ย่านบางบำหรุ จากข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ รวมถึงการลงพื้นที่ภาคสนามเพื่อรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบริบทของพื้นที่วิจัย และเก็บรวบรวมความคิดเห็นความต้องการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยใช้แบบสอบถามที่ออกแบบไว้ตามกรอบแนวคิดในกระบวนการมีส่วนร่วม

2.3 การออกแบบการวิจัย ประกอบด้วย

2.3.1 การกำหนดตัวแปรการวิจัย เพื่อใช้ในการเปรียบเทียบตัวแปรระหว่างวิธีการและระดับการมีส่วนร่วมในโครงการฯ กับวิธีการและระดับการมีส่วนร่วมตามที่กฎหมายกำหนดไว้เพื่อประเมินตอบปัญหาการวิจัยในการหากระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการ

จัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยกำหนดตัวแปรต้น คือ รูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ที่ผ่านมา ตัวแปรตาม คือ ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชน ซึ่งความสัมพันธ์ของทั้งสองตัวแปร คือ รูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ที่ผ่านมา ส่งผลให้ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนยังไม่เหมาะสมเท่าที่ควร จำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาเพื่อหาแนวทางสร้างรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมต่อไป

2.3.2 การกำหนดกรอบการวิจัย เพื่อเป็นกรอบการรวบรวมข้อมูลและการกำหนดตัวแปรที่จะต้องใช้ในการวิจัย รวมทั้งเป็นกรอบในการกำหนดตัวอย่างประชากรในการศึกษา และเครื่องมือที่ใช้ในการวัดและวิเคราะห์สำหรับการวิจัย

2.4 การดำเนินการวิจัย

2.4.1 ศึกษารวบรวมข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ รวมถึงกฎหมายและข้อบังคับเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนระหว่างดำเนินโครงการฯ

2.4.2 จัดเตรียมแบบสอบถามเพื่อลงพื้นที่

2.4.3 ลงพื้นที่เพื่อทำการสำรวจภาคสนามและแจกแบบสอบถาม

2.4.4 รวบรวมผล จัดระบบหมวดหมู่ และนำเสนอข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม

2.4.5 การวิเคราะห์ข้อมูล เป็นการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากการศึกษาและทบทวนทฤษฎี เอกสาร และผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่างๆ การลงสำรวจพื้นที่ รวมทั้งการแจกแบบสอบถาม โดยใช้สถิติเชิงพรรณนาและการวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปวิเคราะห์ข้อมูลและนำค่าทางสถิติมาวิเคราะห์เพื่อการสังเคราะห์ข้อมูลร่วมกับข้อมูลที่ได้จากการรวบรวมเอกสาร และการสำรวจพื้นที่ศึกษา

2.4.6 การสรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ เป็นการสรุปผลที่ได้จากการวิจัย โดยจัดทำเป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ขนาด A4 ตามรูปแบบของบัณฑิตและแผ่นบันทึกข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ และบทความทางวิชาการสรุปย่อการวิจัย เพื่อเผยแพร่ในวารสารหรือการประชุมทางวิชาการ

3. ประชากร กลุ่มตัวอย่าง และการสุ่มตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ผู้วิจัยเลือกศึกษาในครั้งนี้ คือประชากรที่อาศัยอยู่บริเวณเส้นเลียบขนานเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) สถานีบางบำหรุ ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ซึ่งเป็นบริเวณที่ได้รับผลกระทบระหว่างการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เนื่องจากเป็นย่านชุมชนที่อยู่อาศัยของประชาชนที่ตั้งอยู่เป็นรัศมีเลียบคูขนานไปกับการก่อสร้างในเขตทางรถไฟ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

3.1 ประชากรในการวิจัย การกำหนดประชากรที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย คือ ประชากรที่อาศัยอยู่บริเวณเส้นเลียบขนานเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) สถานีบางบำหรุ ในเทศบาลเมืองบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ประกอบด้วย 2 ชุมชน ได้แก่ ชุมชนหมู่บ้านธนากร 1 และ 2 (1,100 ครัวเรือน) และชุมชนหมู่บ้านภาณุรังษี (580 ครัวเรือน)

3.2 กลุ่มตัวอย่างในการวิจัย การกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาจะใช้วิธีการเก็บข้อมูลด้วยวิธีการสุ่มแบบตามสะดวก (convenience sampling) จากจำนวนผู้อยู่อาศัยทั้งหมด โดยใช้สูตรการคำนวณหาไร์ ยามาเน่ (Taro Yamane, 1973 อ้างในบุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธิ์, 2535) และได้กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่าง คือ 10% และค่าความเชื่อมั่น 95% ซึ่งกลุ่มตัวอย่างคำนวณได้ตามสูตร ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + Nd^2}$$

กำหนดให้ n = จำนวนประชากรตัวอย่างที่ต้องการศึกษา

d = ระดับความมีนัยสำคัญ

N = จำนวนประชากรทั้งหมด

จากจำนวนประชากรชุมชนหมู่บ้านธนากร 1 และ 2 (1,867 คน) และชุมชนหมู่บ้านภาณุรังษี (1,727 คน) รวมกันเท่ากับ 3,594 คน เมื่อแทนค่าลงในสูตรจะได้จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 98 คน เพื่อความเหมาะสม ผู้วิจัยจึงปรับตัวเลขกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 175 คน

3.3 การสุ่มตัวอย่าง

วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่ใช้ความน่าจะเป็น (Nonprobability Sampling) โดยการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling) เป็นการเลือกแจกแบบสอบถามแลพุดคุยกับกลุ่มตัวอย่างเพื่อให้ได้จำนวนตามต้องการโดยไม่มีหลักเกณฑ์ จะเป็นใครก็ได้ที่สามารถให้ข้อมูลได้ ทั้ง 2 ชุมชน รวม 175 คน

4. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

4.1 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่

4.1.1 เครื่องมือทางวิทยาศาสตร์ เช่น กล้องถ่ายภาพ คอมพิวเตอร์ เป็นต้น

4.1.2 เครื่องมือทางสังคมศาสตร์ ซึ่งผู้ศึกษาได้รวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างโดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อทราบรูปแบบการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ที่เหมาะสม โดยแบ่งออกเป็น 5 ส่วนหลัก ได้แก่

ส่วนที่ 1 ข้อมูลด้านประชากร ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา ระยะเวลาการอยู่อาศัยในชุมชน

ส่วนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจต่อระเบียบข้อบังคับและกฎหมายเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ส่วนที่ 3 การรับทราบข้อมูลและประสบการณ์การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) รวมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการ

ส่วนที่ 4 ระดับความพึงพอใจและอุปสรรคต่อการมีส่วนร่วมกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

ส่วนที่ 5 ความต้องการใช้สิทธิของประชาชนในการมีส่วนร่วมต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ตามหลักการมีส่วนร่วมของประชาชน 5 ระดับ ได้แก่ การเข้าถึงข้อมูล การรับฟังความคิดเห็น การเกี่ยวข้อง ความร่วมมือ และการเสริมพลังอำนาจแก่ประชาชน

4.2 การกำหนดรูปแบบคำถามจากแบบสอบถาม ประกอบด้วย

4.2.1 คำถามแบบตรวจสอบรายการ (Check-List)

4.2.2 คำถามแบบมาตรฐานส่วนประเมินค่า (rating scale) ตามวิธีของ Likert's scales (ตารางที่ 3)

4.2.3 คำถามแบบสอบถามปลายเปิด (Open-Ended) (ในประเด็นข้อเสนอแนะในกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน)

ตารางที่ 3 เกณฑ์การวัดแบบมาตรฐานส่วนประเมินค่าน้ำหนักคะแนน

ระดับความคิดเห็น	ค่าน้ำหนักคะแนน
มากที่สุด	5
มาก	4
ปานกลาง	3
น้อย	2
น้อยที่สุด	1

5. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อใช้ในการวิจัยครั้งนี้ โดยมีแหล่งที่มาของข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา 2 ส่วน คือ ข้อมูลปฐมภูมิ และข้อมูลทุติยภูมิ ดังนี้

5.1 **ข้อมูลปฐมภูมิ** เป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพื้นที่และข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.1.1 ข้อมูลที่ได้จากการสำรวจพื้นที่ ประกอบไปด้วยข้อมูลลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ และจัดทำแผนที่ประกอบเพื่อให้สามารถเข้าใจพื้นที่ได้มากขึ้น

5.1.2 ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างด้วยตัวเอง โดยใช้แบบสอบถาม เก็บจากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 175 ชุด โดยจะให้กลุ่มตัวอย่างกรอกข้อมูลลงในแบบสอบถามตามที่คุณวิจัยได้จัดทำขึ้น

5.2 **ข้อมูลทุติยภูมิ** โดยการศึกษาข้อมูลจากการค้นคว้าเอกสารที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัยทั้งที่เป็นข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ที่ได้จากหน่วยงานของทางราชการ วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง สิ่งพิมพ์ บทความรายงาน และเอกสารวิชาการต่างๆ เพื่อนำมาเป็นแนวทางในการศึกษาต่อไป

6. การวิเคราะห์ข้อมูล

วัตถุประสงค์ของการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนและผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงจากการดำเนินโครงการฯ กับที่ระบุในรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนสายพญาไทย-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรมราชชนนี โดยแบ่งการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

6.1 ข้อมูลปฐมภูมิที่เป็นข้อมูลที่ได้จากการสำรวจ เกี่ยวกับลักษณะทางกายภาพ เศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่ โดยทำการแสดงออกมาในรูปแบบของการพรรณนา รูปภาพ แผนที่ และตาราง เป็นต้น

6.2 ข้อมูลปฐมภูมิที่เป็นข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม ประกอบด้วย 5 ส่วนหลัก ใช้การวิเคราะห์ด้วยสถิติพรรณนาโดยใช้ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าฐานนิยม (mode) ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (mean) ในการวิเคราะห์ข้อมูลพื้นฐานที่ได้มา และใช้ค่าเฉลี่ยเลขคณิตเป็นเกณฑ์ในการแบ่งระดับการประเมินระดับความคิดเห็นของประชาชนออกเป็น 5 ระดับ (อ้างอิง กรรถนสูตร, 2540) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 1.00-1.49 กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ น้อยที่สุด

ค่าเฉลี่ย 1.50-2.49 กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ น้อย

ค่าเฉลี่ย 2.50-3.49 กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ ปานกลาง

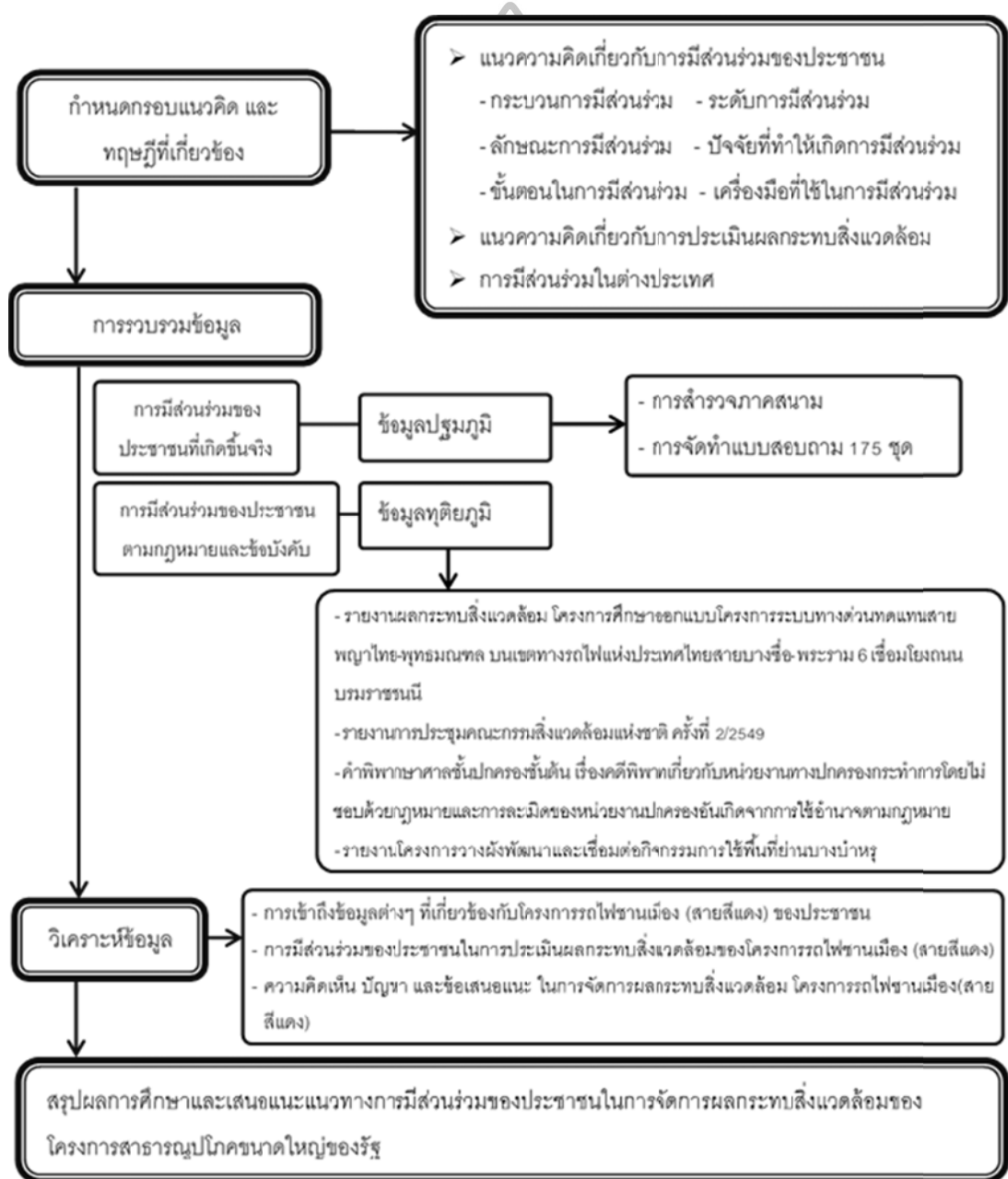
ค่าเฉลี่ย 3.50-4.49 กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ มาก

ค่าเฉลี่ย 4.50-5.00 กำหนดให้อยู่ในเกณฑ์ มากที่สุด

6.3 ข้อมูลทุติยภูมิ ได้แก่ เอกสารข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ ได้แก่ รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนสายพญาไทย-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรมราชชนนี รายงานการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2549 คำพิพากษาศาลชั้นปกครองชั้นต้น เรื่องคดีพิพาทเกี่ยวกับหน่วยงานทางปกครองกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายและการละเมิดของหน่วยงานปกครองอันเกิดจากการใช้อำนาจตามกฎหมาย รายงานโครงการวางผังพัฒนาและเชื่อมต่อกิจกรรมการใช้พื้นที่ย่านบางบำหรุ นำมาแสดงข้อมูลในรูปแบบพรรณนา แผนที่และตาราง พร้อมกับการบรรยายเชิงพรรณนา

7. สรุป

การออกแบบการวิจัยสำหรับการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้ได้กำหนดกรอบแนวคิดเกี่ยวกับระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และกำหนดปัญหาในการวิจัย และแนวทางในการดำเนินการวิจัยได้อย่างเหมาะสม นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังได้ออกแบบสอบถามเพื่อที่จะนำไปศึกษาข้อมูลจากประชาชนในบทต่อไป (แผนภูมิที่ 1)



แผนภูมิที่ 1 กระบวนการวิจัย

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

บทที่ 4 สภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา

การศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ศึกษา คือ โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ดลิ่งชัน บริเวณสถานีบางบำหรุ เทศบาลเมืองบางกรวย จังหวัดนนทบุรี โดยจะนำเสนอเป็น 2 ส่วน คือ 1) ส่วนที่รายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ดลิ่งชัน และ 2) ส่วนที่เกี่ยวข้องกับลักษณะทางกายภาพโดยรอบของสถานที่ศึกษา บริเวณสถานีบางบำหรุ ซึ่งเป็นสถานีหนึ่งบนเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ดลิ่งชัน ในพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย จังหวัดนนทบุรี โดยได้เก็บรวบรวมข้อมูลที่สำคัญ ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ดลิ่งชัน

1.1 **ความเป็นมาของโครงการ** โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เป็นโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นส่วนหนึ่งของโครงการศึกษาและออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนโครงการทางด่วนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทย สายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงกับถนนบรมราชชนนี เพื่อแก้ปัญหาการจราจรระหว่างพื้นที่ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ตามนโยบายการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และการรถไฟแห่งประเทศไทย วางแผนดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหาจราจร

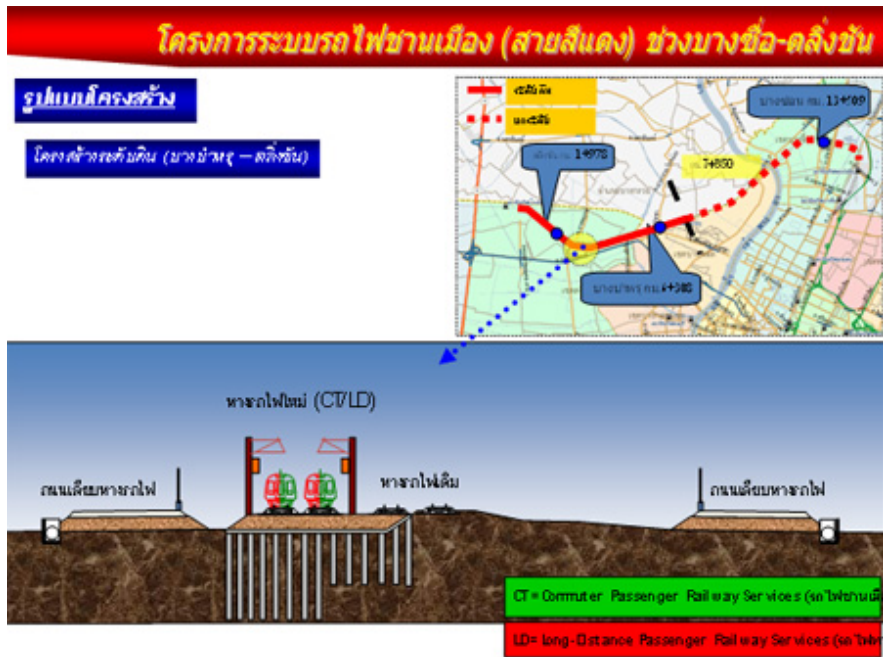
1.2 **ลักษณะและที่ตั้งของโครงการ** โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อนเป็นรถไฟทางคู่มือมีแนวเส้นทางตามแกนหลักทิศตะวันตก-ตะวันออก เป็นระยะทาง 127.5 กิโลเมตร อยู่ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยโครงสร้างทางวิ่งตามแนวสายทางช่วงดลิ่งชัน-บางซื่อ มีระยะทาง 15 กิโลเมตร เริ่มต้นเป็นทางรถไฟระดับดิน จุดเริ่มต้น (กิโลเมตรที่ 0.00 ของโครงการ) อยู่ระหว่างที่หยุดรถไฟบ้านฉิมพลีกับสถานีรถไฟชุมทางดลิ่งชัน ตรงกับช่วงปลายด้านทิศเหนือของถนนพุทธมณฑล สาย 1 จากนั้นแนวสายทางตรงไปทางทิศตะวันออกตามแนวทางรถไฟสายใต้ ผ่านสถานีรถไฟชุมทางดลิ่งชัน สถานีรถไฟบางบำหรุ จนถึงกิโลเมตรที่ 7+250 โครงสร้างเปลี่ยนเป็นทางยกระดับชนิดไม่มีหินรองทาง ผ่านสถานีบางกรวย-กฟผ. ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านสถานีรถไฟบางซื่อ และเข้าสู่สถานีกลางบางซื่อ (ภาพที่ 5)



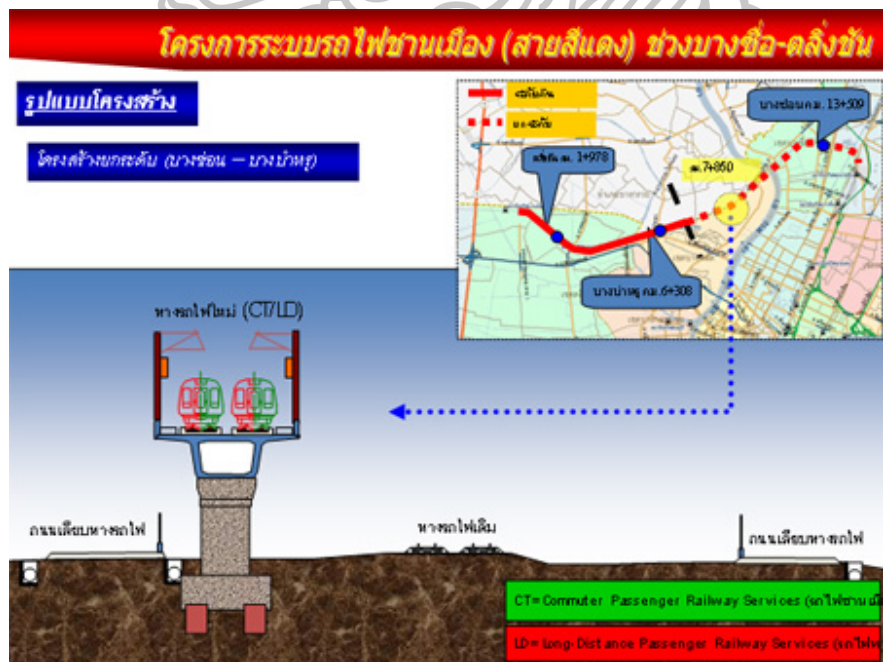
ภาพที่ 5 โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ตลิ่งชัน
ที่มา : <http://www.railway.co.th> สืบค้นเมื่อ 2 เมษายน 2558

โครงสร้างระดับดินเริ่มต้นจากบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนสวนผัก ไปตามแนวเส้นทางรถไฟ สายใต้ ผ่านถนนราชพฤกษ์ ข้ามคลองบางกอกน้อย ไปจนถึงซอยหมู่บ้านภาณุรังสี จังหวัดนนทบุรี มีระยะทางประมาณ 7.560 กิโลเมตร โดยมีรั้วกั้นตลอดสองข้างทางเพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินรถ และความปลอดภัยของผู้ใช้รถยนต์ โดยสามารถไปกลับรถได้ที่ทางกลับรถที่ได้สร้างไว้ จากนั้นจะเป็นโครงสร้างยกระดับ ข้ามถนนจรัลสนิทวงศ์ แม่น้ำเจ้าพระยา ถนนพระราชานุสาวรีย์สาย 1 ถนนกรุงเทพ - นนทบุรี ถนนประชาชื่น ข้ามคลองประปา สิ้นสุดที่จุดเชื่อมต่อกับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต ที่สถานีกลางบางซื่อ ระยะทางประมาณ 7.703 กม. โดยมีการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา

สำหรับบริเวณพื้นที่ศึกษา คือ บริเวณสถานีบางบำหรุเป็นสถานีระดับดินที่จะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีแดง (บางบำหรุ-บางกะปิ) และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายใต้ มีถนนเลียบริมทางรถไฟ (Local Road) ตลอดแนวของรถไฟ โดยเริ่มต้นที่ถนนจรัลสนิทวงศ์ วิ่งเลียบริมสองข้างทางรถไฟผ่านสถานีบางบำหรุ สถานีตลิ่งชัน และไปสิ้นสุดบริเวณถนนสวนผักก่อนถึงสถานีบ้านฉิมพลี (ภาพที่ 6 และ 8)



ภาพที่ 6 รูปแบบโครงสร้างระดับดิน ช่วงบางน้ำจืด – ตลิ่งชัน
ที่มา : <http://www.railway.co.th> สืบค้นเมื่อ 2 เมษายน 2558



ภาพที่ 7 รูปแบบโครงสร้างยกระดับ ช่วงบางซื่อ – บางน้ำจืด
ที่มา : <http://www.railway.co.th> สืบค้นเมื่อ 2 เมษายน 2558



ภาพที่ 8 โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) บริเวณสถานีบางบำหรุ
ที่มา : <http://www.railway.co.th> สืบค้นเมื่อ 2 เมษายน 2558

1.3 การก่อสร้าง

โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ดับขัน พื้นที่โครงการส่วนใหญ่อยู่บนเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย มีรายละเอียดเบื้องต้น ดังนี้

1) งานก่อสร้างอาคารสถานีรถไฟดับขัน บางบำหรุ บางซื่อ และย่านสถานี

2) งานโครงสร้างทางรถไฟ และงานระบบรางขนาด 1 เมตร ระยะทาง 15.26 กิโลเมตร

3) งานระบบไฟฟ้าและเครื่องกลภายในอาคาร

4) ถนนเลียบทางรถไฟ (Local Road) ตลอดแนว 2 ข้างทางรถไฟ พร้อมงานที่เกี่ยวข้องระยะทางรวมประมาณ 21.76 กิโลเมตร แบ่งเป็น 2 ช่วง คือ บริเวณถนนประชาชื่น วังเลียบทางรถไฟไปทางทิศตะวันตกสิ้นสุดก่อนข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และบริเวณถนนจรัญสนิทวงศ์ วังเลียบทางรถไฟไปทางทิศตะวันตกผ่านสถานีบางบำหรุ ดับขัน ฉิมพลี สิ้นสุดบริเวณทางตัดผ่านระหว่างทางรถไฟกับถนนวงแหวนรอบนอก

5) งานระบบสาธารณูปโภค

6) งานรื้อย้ายชุมชนที่อยู่ในเขตพื้นที่โครงการ

1.4 การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วม

โครงการได้ดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และได้ผ่านความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ 7 มิถุนายน 2549 และเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2550 คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ตลิ่งชัน โดยโครงการได้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วม โดยเน้นการสร้างความเข้าใจกับประชาชนจำนวนมากผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วม ประกอบด้วย การสนทนากลุ่มย่อยและการสัมมนาเพื่อแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับกลุ่มเป้าหมาย ควบคู่กับการประชาสัมพันธ์ในทุกขั้นตอนของการพัฒนาโครงการฯ โดยเริ่มตั้งแต่ขั้นตอนการกำหนดแนวทางเลือกทั้งหมดของโครงการ ไปจนถึงขั้นตอนที่ได้มีการคัดเลือกแนวทางที่เหมาะสม และขั้นตอนหลังจากที่ได้ประเมินผลกระทบและเสนอแนะมาตรการลดผลกระทบ ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินงาน 4 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การเตรียมงาน 2) การดำเนินงานในขั้นตอนการพิจารณาโครงการเบื้องต้น 3) การดำเนินงานขั้นตอนที่คัดเลือกแนวสายทางที่เหมาะสม และ 4) การดำเนินงานในขั้นตอนการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด ทั้งนี้โครงการมีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นประชาชน ทั้งระดับเขต/อำเภอ และกลุ่มย่อยรวม 8 รายการ ได้แก่

- 1) การประชุมชี้แจงโครงการในระดับเขต/อำเภอ ครั้งที่ 1 (ดำเนินการรวม 5 ครั้ง) ระหว่างวันที่ 3-9 มีนาคม 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุม 17 คน
- 2) การสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 1 วันที่ 24 มีนาคม 2547 มีผู้เข้าร่วมประชุม 210 คน
- 3) การสนทนากลุ่มย่อยครั้งที่ 1 (ดำเนินการรวม 9 ครั้ง) ระหว่างวันที่ 8 เมษายน - 3 มิถุนายน 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุม 557 คน
- 4) การประชุมชี้แจงโครงการในระดับเขต/อำเภอ ครั้งที่ 2 (ดำเนินการรวม 8 ครั้ง) ระหว่างวันที่ 8 เมษายน - 3 มิถุนายน 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี
- 5) การสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 2 วันที่ 7 ตุลาคม 2547 มีผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งหมด 308 คน ส่วนใหญ่เป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการรื้อย้ายหรือเวนคืน ผู้เข้าร่วมสัมมนาจึงให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และซักถาม เพื่อให้ชี้แจงเหตุผลและแนวคิดในการกำหนดตำแหน่งทางขึ้น-ลง หรือทางแยกต่างระดับในช่วงที่ต้องมีการเวนคืน โดยชาวบ้านที่ต้อง

โดนเวนคืนเกรงว่าจะไม่ได้รับความเป็นธรรม ทั้งนี้ได้เสนอให้คำนึงถึงค่าเสียโอกาสในการประกอบชีพและวิถีชีวิตที่ต้องเปลี่ยนไปร่วมในการกำหนดค่าชดเชยด้วย และหากมีการพัฒนาโครงการจริง ผู้เข้าร่วมสัมมนาขอให้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุด

6) **การสนทนากลุ่มย่อยครั้งที่ 2** (ดำเนินการรวม 10 ครั้ง) ระหว่างวันที่ 9-17 ตุลาคม 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุม 930 คน ส่วนใหญ่เป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการรื้อย้ายหรือเวนคืน ดังนั้นส่วนใหญ่จึงเป็นการซักถามบริเวณที่ถูกรื้อย้ายและเวนคืน รวมถึงร่วมกันพิจารณาแผนปฏิบัติการลดผลกระทบด้านการรื้อย้าย

7) **การสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 3** จัดขึ้นในวันที่ 23 พฤศจิกายน 2547 มีผู้เข้าร่วมประชุม 376 คน ส่วนใหญ่เป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการรื้อย้ายหรือเวนคืน ดังนั้นผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่จึงให้ข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ และซักถาม เพื่อให้ที่ปรึกษานำข้อเสนอแนะกลับไปทบทวนการออกแบบในชั้นรายละเอียด โดยหลีกเลี่ยงบริเวณพื้นที่ที่อยู่อาศัย โดยแนะนำให้เวนคืนบริเวณพื้นที่ว่างให้มากที่สุด นอกจากนี้ชาวบ้านเกรงว่าจะไม่ได้รับความเป็นธรรมจากการเวนคืน จึงมีการเสนอให้พัฒนาเฉพาะระบบราง เนื่องจากจะไม่มีเวนคืนบ้านเรือนของประชาชนนอกเขตทางรถไฟ และเสนอให้การดำเนินการใดๆ เจ้าของโครงการควรคำนึงถึงการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็นสำคัญ

8) **การดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณทางแยกต่างระดับกาญจนภิเษก** เป็นการจัดประชุมเพื่อชี้แจงโครงการต่อประชาชนที่คาดว่าจะต้องถูกเวนคืนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง หากมีการก่อสร้างทางแยกต่างระดับกาญจนภิเษก จัดขึ้นในวันที่ 27 กันยายน 2548 มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด 77 คน ส่วนใหญ่เป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยตรงจากการรื้อย้ายหรือเวนคืน

หลังจากการจัดประชุมชี้แจงโครงการในระยะศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมแล้วเสร็จ สามารถกล่าวได้ว่าหัวหน้าส่วนราชการของสำนักงานเขต/อำเภอตามแนวเส้นทาง ส่วนใหญ่ต่างรับทราบเกี่ยวกับโครงการ สำหรับกลุ่มผู้นำชุมชนและประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงในรูปของการสูญเสียที่ดินหรือรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง เป็นกลุ่มที่รับทราบข้อมูลโครงการค่อนข้างละเอียดในช่วงหลังของการดำเนินงานสนทนากลุ่มย่อยที่ดำเนินการแล้วเสร็จในเดือนพฤศจิกายน 2547

สำหรับทัศนคติต่อโครงการ ผู้เข้าร่วมส่วนใหญ่มองเห็นถึงความจำเป็นของการมีโครงการ เมื่อพิจารณาจากความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ที่ได้รับ ส่วนใหญ่เสนอความคิดเห็นในพิจารณาศึกษาโครงการอย่างรอบคอบเพื่อให้ส่งผลกระทบในระดับต่ำ แต่เกิดประโยชน์สูงสุด โดยได้รับความร่วมมือในด้านการประสานงาน นัดหมาย และอำนวยความสะดวกในการประชุมชี้แจง บ่งชี้ให้เห็นว่าส่วนใหญ่ยอมรับและมีทัศนคติที่ดีต่อโครงการ แม้ว่ากลุ่มของผู้ได้รับผลกระทบมีความกังวลอยู่บ้าง ซึ่งมาจากประสบการณ์ที่ได้รับจากโครงการอื่นๆ แต่สามารถสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องได้ด้วยการดำเนินการมีส่วนร่วมและประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง

2. ข้อมูลทั่วไปของเทศบาลเมืองบางกรวย

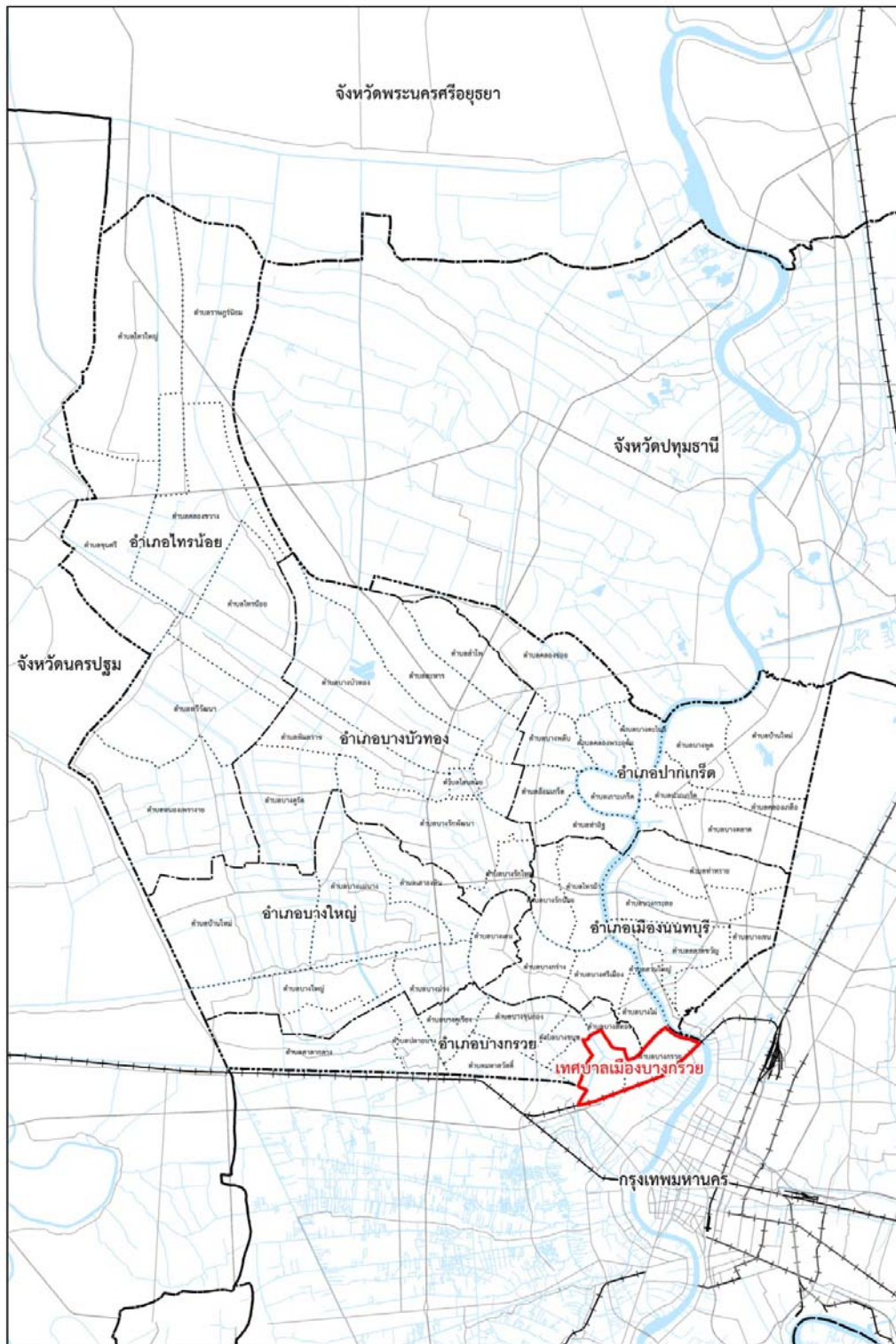
2.1 ข้อมูลทั่วไปเทศบาลเมืองบางกรวย

2.1.1 ประวัติของเทศบาลเมืองบางกรวย เทศบาลเมืองบางกรวย อำเภอเมืองบางกรวย จังหวัดนนทบุรี จัดตั้งขึ้นตามพระราชกฤษฎีกาการจัดตั้งสุขาภิบาลวัดชลอ และสุขาภิบาลบางกรวย ขึ้นเป็นเทศบาลตำบลบางกรวย เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ.2537 ครอบคลุมพื้นที่ตำบลบางกรวย ประกอบด้วย 9 หมู่บ้าน และตำบลวัดชลอ ประกอบด้วย 10 หมู่บ้าน มีพื้นที่รวม 8.40 ตารางกิโลเมตร เดิมนั้นอาชีพของประชากรส่วนใหญ่ จะประกอบอาชีพเพาะปลูก แต่ในปัจจุบันพื้นที่เดิมที่เคยเป็นสวนผลไม้ และมีเขตติดต่อกับกรุงเทพมหานครค่อยๆ เปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่อยู่อาศัยของประชาชนในรูปบ้านจัดสรร และโรงงานอุตสาหกรรม

สภาพพื้นที่ส่วนใหญ่ เป็นชุมชนเมืองที่มีประชากรอยู่อย่างหนาแน่น มีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ต่อมาเมื่อวันที่ 17 ธันวาคม 2545 ได้มีพระราชกฤษฎีกา (เล่มที่ 119 ตอนที่ 122 ก. ลงวันที่ 16 ธันวาคม 2545) จัดตั้งเทศบาลเมืองบางกรวยโดยเปลี่ยนแปลงฐานะจากตำบลบางกรวย เป็นเทศบาลเมืองบางกรวย

2.1.2 ที่ตั้งและอาณาเขตของเทศบาลเมืองบางกรวย เทศบาลเมืองบางกรวย ตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองบางกรวย จังหวัดนนทบุรี มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ข้างเคียง ดังนี้ (ภาพที่ 9)

ทิศเหนือ ติดต่อกับ ตำบลบางสีทอง ตำบลบางไผ่ ตำบลบางขนุน
 ทิศใต้ ติดต่อกับ กรุงเทพมหานคร (บางขุนนนท์ บางบำหรุ บางกอกน้อย)
 ทิศตะวันตก ติดต่อกับ ตำบลบางขนุน ตำบลมหาสวัสดิ์
 ทิศตะวันออก ติดต่อกับ กรุงเทพมหานคร (บางพลัด บางอ้อ และแม่น้ำเจ้าพระยา)



ภาพที่ 9 ขอบเขตของเทศบาลเมืองบางกรวย

ที่มา : กรมการปกครอง, 2554

2.2 ลักษณะทางด้านกายภาพของพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย

2.2.1 ลักษณะภูมิอากาศของพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย มีฤดูฝน ในช่วงเดือนพฤษภาคมจนถึงประมาณเดือนตุลาคม เนื่องจากได้รับอิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ฤดูหนาว ในช่วงเดือนพฤศจิกายนจนถึงประมาณกลางเดือนกุมภาพันธ์ ได้รับอิทธิพลของลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งเป็นลมหนาวและอากาศแห้ง และฤดูร้อนอยู่ในช่วงเดือนกุมภาพันธ์จนถึงเดือนพฤษภาคม โดยมีอุณหภูมิสูงสุดประจำปีในเดือนเมษายน และมีฝนตกน้อยเป็นครั้งคราว ในช่วงฤดูร้อน มีปริมาณฝนรายเดือนเฉลี่ยมีค่าผันแปรระหว่าง 2.5-227.8 มิลลิเมตร ในเดือนกันยายนเป็นเดือนที่มีปริมาณฝนสูงสุดและเดือนธันวาคมเป็นเดือนที่มีปริมาณฝนต่ำสุด โดยปริมาณฝนเฉลี่ยทั้งปีเท่ากับ 1,152.4 มิลลิเมตร

2.2.2 ลักษณะภูมิประเทศของพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย สภาพพื้นที่โดยทั่วไปเป็นที่ราบลุ่มติดริมแม่น้ำเจ้าพระยา มีคลองไหลผ่านหลายสาย เช่น คลองบางกอกน้อย คลองบางกรวย มีระดับความสูงของพื้นดินเฉลี่ยประมาณ 2 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง เมื่อถึงฤดูฝนทำให้เกิดภาวะน้ำท่วมขังบริเวณที่อยู่อาศัย และพื้นที่ประกอบอาชีพของประชาชนสร้างความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเป็นประจำเกือบทุกปี

2.3 ลักษณะทางประชากรของพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย พ.ศ. 2557 มีประชากรทั้งหมดจำนวน 29,989 คน มีบ้านจำนวน 9,675 หลังคาเรือน และมีชุมชนในเขตการปกครอง จำนวน 47 ชุมชน (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 จำนวนประชากรและบ้านในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย

ชื่อชุมชน	จำนวนครัวเรือน (หลัง)	จำนวนประชากรทั้งหมด (คน)	ชาย (คน)	หญิง (คน)
สุขใจ	67	226	104	122
ริมคลองบางกรวย	67	219	105	114
ทิพย์เนตรสามัคคี	50	261	107	154
วัดโพธิ์เผือก	98	466	228	238
หมู่บ้านรัตนวรรณ	114	296	134	162
หมู่บ้านสินธรา	114	509	244	265
หมู่บ้านครูเซนต์คาเบรียล	109	362	164	198
นครอินทร์พัฒนา	125	525	249	276
วัดกัลยา	104	595	201	394
สุนทรศิริ	59	234	110	124
รุ่งโรจน์	66	284	123	161
โรงหล่อพัฒนา	90	350	187	163

ชื่อชุมชน	จำนวนครัวเรือน (หลัง)	จำนวนประชากรทั้งหมด (คน)	ชาย (คน)	หญิง (คน)
วัดลุ่มคงคาราม	350	942	459	483
วัดสวนใหญ่	238	965	467	498
ร่วมใจพัฒนา	152	436	220	216
ศรีบัณฑิต 2 - ทวีสุข	66	231	90	141
วัดท่าบางสีทอง	140	717	331	386
หมู่ 7 ตำบลวัดชลอ	160	619	278	341
สินพัฒนา	148	448	189	259
วัดสำโรง	169	728	343	385
สมปวารณา	118	433	188	245
ร่วมโพธิ์วัดเชิง	116	532	261	271
สุขาวดี	148	508	234	274
วัดจันทร์	140	677	331	346
ริมทางรถไฟ	91	501	235	266
วัดสนามนอก	211	1095	512	583
โค้งมะขาม	277	969	452	517
ลุ่มเจ้าพระยา	97	457	222	235
วัดโตนด	86	330	148	182
วัดเกต	78	413	216	197
หมู่บ้านเทพประทาน	339	1018	469	549
วัดโพธิ์บางไค	178	720	358	362
สังฆนิมิตพัฒนา	314	918	431	487
ตลาดศรีบางกรวย	84	344	149	195
หมู่บ้านภาณุรังษี	571	1727	823	904
หมู่บ้านสมชายพัฒนา	231	1016	447	569
สมชายพัฒนาคอนโด	773	951	430	521
หมู่ที่ 6 วัดพิบูลทอง	497	1078	504	574
หมู่บ้านธนากร 2	1092	1867	815	1052
ริมสวน	56	248	114	134
หมู่บ้านสวนศรีบัณฑิต	70	171	72	99
หมู่บ้านเกษราวิลล์	210	505	229	276
ตลาดศรีบางกรวย หมู่ 1	262	339	157	182
หมู่บ้านสมชายพัฒนา 2	613	2200	968	1232
หมู่บ้านศรีบัณฑิต 3	172	643	283	360
หมู่บ้านลุ่มพัฒนา	97	385	212	173
วัดชลอ หมู่ 3	268	531	233	298

ที่มา : แผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2555-2557) เทศบาลเมืองบางกรวย, 2558

2.4 ระบบการคมนาคมและขนส่งของพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย

2.4.1 **โครงข่ายระบบถนนของพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย** มีโครงข่ายระบบถนนที่สำคัญเชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานคร จังหวัด อำเภอบางกรวย-ไทรน้อย ถนนหมายเลข 3215 เป็นถนนลาดยางขนาด 2 ช่องทาง ยาวประมาณ 5.3 กิโลเมตร ถนนบางกรวย-จงถนนอม กว้างเฉลี่ย 12 เมตร ยาวประมาณ 23 กิโลเมตร มีส่วนที่เป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก 7 กิโลเมตร ลาดยาง 16 กิโลเมตร ถนนสุขาภิบาล 1, 2, 3 รวมทั้งหมุดยาวประมาณ 800 เมตร ถนนเทอดพระเกียรติ ซึ่งเริ่มต้นจากทางแยกถนนบางกรวย-ไทรน้อย ทางรถไฟสายใต้ยาวประมาณ 2 กิโลเมตร

2.4.2 **โครงข่ายการสัญจรทางน้ำของพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย** มีลำคลอง 18 สาย ที่ใช้เป็นเส้นทางคมนาคม ได้แก่ คลองบางกอกน้อยคลองบางกรวย คลองวัดจันทร์ คลองไฟไหม้ คลองวัดสนามนอก คลองวัดสวนใหญ่ คลองเข้าหมู่บ้านผู้การรงค์ คลองวัดสำโรง คลองโรงโขน คลองโค้งทิวโรจน์ คลองวัดโพธิ์เผือก คลองโค้งยี่หวีเฮาส์ คลองข้างบ้านจำจิต คลองหมู่บ้านศรีบัณฑิต 3 คลองซอย 28 หมู่บ้านเทพประทาน คลองวัดลุ่ม คลองซอย 16 หมู่บ้านเทพประทาน และคลองซอย 10 หมู่บ้านเทพประทาน

2.4.3 **ระบบรถโดยสารสาธารณะของพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย** มีปริมาณการจราจรในเขตเมืองค่อนข้างสูงในเวลาเร่งด่วนการจราจรติดขัดมาก โดยเฉพาะบริเวณถนนบางกรวย-ไทรน้อย ถนนเทอดพระเกียรติและถนนบางกรวย-จงถนนอมเพราะอาณาเขตเทศบาลเมืองบางกรวยติดต่อกับกรุงเทพมหานคร จึงมีผู้ใช้ยานพาหนะ เช่น เส้นทางลัดในการเดินทาง ประกอบกับถนนทุกสายมีพื้นผิวการจราจรคับแคบไม่ได้มาตรฐาน

พื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย มีระบบรถโดยสารสาธารณะให้บริการในพื้นที่จำแนกตามประเภทรถโดยสาร ได้ดังนี้

ทางบก รถประจำทางที่ผ่านเทศบาลเมืองบางกรวย เป็นรถร่วม ขสมก. ได้แก่ สายท่าบ้านนันทน์ – บางกรวย (รถเมล์เล็ก) สายบางบัวทอง – ท่าบ้านนันทน์ (สาย 1003 รถเมล์เล็ก) สายพระรามหก – วัดโตนด (รถสองแถวเล็ก) สายบางบัวทอง – พาดำปิ่นเกล้า (รถตู้) สายบางบัวทอง – ไทรน้อย (รถตู้) สายพระราม 7 – วัดชะลอ (รถเมล์เล็ก)

ทางน้ำ มีท่าเทียบเรือจำนวน 7 แห่ง ดังนี้ ท่าเทียบเรือวัดสักใหญ่ 1 แห่ง ท่าเทียบเรือวัดโพธิ์บางโอ 1 แห่ง ท่าเทียบเรือหมู่บ้านหัวแหลม 1 แห่ง ท่าเทียบเรือวัดชะลอ 2 แห่ง ท่าเทียบเรือหน้าอำเภอบางกรวย 1 แห่ง ท่าเทียบเรือวัดเกตุ 1 แห่ง ท่าเทียบเรือวัดพิบูลทอง 1 แห่ง

2.5 โครงสร้างพื้นฐานและบริการทางสังคมของพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย

2.5.1 โครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย

1) เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย ประกอบด้วย

(1) การบริการโทรศัพท์ประจำที่หรือโทรศัพท์พื้นฐาน การให้บริการโทรศัพท์ของเทศบาลเมืองบางกรวย มีสำนักบริการโทรศัพท์ บริษัท ทีไอที จำกัด (มหาชน) ให้บริการโทรศัพท์กับหน่วยงานทั้งภาครัฐและเอกชน

(2) การบริการด้านไปรษณีย์ มีที่ทำการไปรษณีย์บางกรวย บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด จำนวน 1 แห่ง

2) การบริการด้านการไฟฟ้า ในเขตชุมชนเทศบาลเมืองบางกรวย ได้รับบริการไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงบางใหญ่

3) การบริการด้านการประปา หน่วยงานที่ให้บริภรณ์น้ำประปาในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย คือการประปาสาขาบางบัวทอง การประปานครหลวง

2.5.2 การบริการทางสังคมของพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย

1) การให้บริการทางด้านสาธารณสุข โดยภาพรวมของพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย มีสถานพยาบาล 44 แห่ง จำแนกเป็นสถานพยาบาลของรัฐ 43 แห่ง โรงพยาบาลเอกชน 1 แห่ง (ตารางที่ 5)

2) การให้บริการด้านการศึกษา ไม่มีโรงเรียนเทศบาลในสังกัด มีแต่ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กจำนวน 7 แห่ง ซึ่งขอใช้อาคารเรียนของโรงเรียนในเขตเทศบาล การจัดตั้งชื่อศูนย์พัฒนาเด็กเล็กเป็นชื่อเดียวกันกับชื่อโรงเรียนที่ขอใช้สถานที่ ได้แก่ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดชะลอ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดจันทร ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดเชิงกระบือ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดสำโรง ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดลุ่มคงคารามและศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดสนามนอก

สำหรับในเขตเทศบาลนั้นมีโรงเรียนทั้งหมด 13 แห่ง ได้แก่ โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการเขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษานนทบุรี เขต 1 จำนวน 3 แห่ง โรงเรียนในสังกัดสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการศึกษาเอกชน จำนวน 1 แห่ง โรงเรียนในสังกัดองค์การบริหารส่วนจังหวัดนนทบุรี จำนวน 4 แห่ง และโรงเรียนในสังกัดเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 3 นนทบุรี – พระนครศรีอยุธยา จำนวน 1 แห่ง โรงเรียนในสังกัดสำนักบริหารการศึกษาพิเศษ สพฐ. จำนวน 1 แห่ง

3) ศาสนสถาน ในพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวยมีผู้นับถือศาสนาพุทธ คิดเป็นร้อยละ 97 ของประชากรทั้งหมด ศาสนาอิสลามและศาสนาคริสต์ และศาสนาอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 3 ของประชากรทั้งหมด ศาสนสถานในพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 17 แห่ง ได้แก่ วัดสำโรง วัดโพธิ์เผือก วัดจันทร์ วัดลุ่มคงคาราม วัดเชิงกระบือวัดพิบูลทอง วัดสนามนอก วัดสนามใน วัดชะลอ วัดกล้วยวัดสวนใหญ่ วัดกระโจมทอง วัดโพธิ์บางโอ วัดท่าบางสีทอง วัดสักใหญ่ วัดเกตุ และวัดไทรนาค

ตารางที่ 5 สถานพยาบาลแต่ละประเภทในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย

หน่วยงาน	ประเภทหน่วยงาน	จำนวน (แห่ง)
ภาครัฐ	สำนักงานสาธารณสุขอำเภอ	1
	โรงพยาบาลในเขตพื้นที่สังกัดกระทรวงสาธารณสุข	1
	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพประจำตำบล	2
	ศูนย์บริการสาธารณสุข	1
	ศูนย์สุขภาพชุมชน	1
	ศูนย์สาธารณสุขมูลฐานชุมชนเทศบาล	37
ภาคเอกชน	โรงพยาบาลเอกชน	1
รวม		44

ที่มา : เทศบาลเมืองบางกรวย, 2558

3. สภาพทั่วไปโดยรอบพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) บริเวณสถานีบางบำหรุ

โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) บริเวณสถานีบางบำหรุ ตั้งอยู่คาบเกี่ยวในพื้นที่แขวงบางพลัด เขตบางพลัด กรุงเทพมหานคร และพื้นที่เทศบาลเมืองบางกรวย อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ในการศึกษาคั้งนี้ทางผู้ศึกษาได้เลือกกรอบพื้นที่ศึกษาเฉพาะในเขตจังหวัดนนทบุรี ซึ่งตั้งอยู่ทางทิศเหนือของแนวเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) บริเวณสถานีบางบำหรุ

3.1 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา บริเวณพื้นที่ศึกษาเดิมเป็นพื้นที่เกษตรกรรม มีลำน้ำที่ตั้งอยู่บริเวณพื้นที่โครงการฯ คือ คลองบางกอกน้อย ทอดตัวในแนวเหนือ-ใต้ ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของพื้นที่ศึกษา และคลองบางกรวย ทอดตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่ศึกษา เมื่อมีการขยายตัวของเมืองพื้นที่นี้ถูกพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัยที่รองรับการขยายตัวของเมือง เกาะอยู่ตามแนวเส้นทางสายต่างๆ แต่ยังคงเห็นพื้นที่เกษตรที่แทรก

ตัวอยู่ตามรอยต่อของพื้นที่ชุมชนต่างๆ ลักษณะของที่อยู่อาศัยในบริเวณนี้ส่วนใหญ่เป็นหมู่บ้านจัดสรร และบ้านเดี่ยว โดยโครงการหมู่บ้านจัดสรรที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการฯ และเป็นพื้นที่ศึกษาหลัก ได้แก่ (ภาพที่ 10 ถึง 12)

3.1.1 ชุมชนหมู่บ้านธนากรวิลล่า 2 ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) สถานีบางบำหรุ เป็นหมู่บ้านจัดสรรที่มีลักษณะเป็นทาวน์เฮ้าส์และบ้านเดี่ยว ความสูงอาคารตั้งแต่ 1-2 ชั้น มีจำนวนครัวเรือน 1,092 หลังคาเรือน ประชากร 1,867 คน ถนนเชื่อมต่อหลักสู่ชุมชน คือ ถนนเทอดพระเกียรติ

3.1.2 ชุมชนหมู่บ้าน ส.ภาณุรังสี ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือของพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) สถานีบางบำหรุ เป็นโครงการหมู่บ้านจัดสรรที่มีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น มีจำนวนครัวเรือน 571 หลังคาเรือน ประชากร 1,727 คน ถนนเชื่อมต่อหลักสู่ชุมชน คือ ถนนซอยบางกรวย-ไทรน้อย 17



ภาพที่ 10 ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ศึกษา

ที่มา: ปรับปรุงภาพถ่ายทางอากาศจาก Google Maps, 2558



ภาพที่ 11 สภาพหมู่บ้านบ้านธนากรวิลล่า 2

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558



ภาพที่ 12 สภาพหมู่บ้าน ส.ภาณุรังษี

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

ตารางที่ 6 จำนวนประชากรและบ้านในพื้นที่ศึกษา

ชื่อชุมชน	จำนวนครัวเรือน (หลัง)	จำนวนประชากรทั้งหมด (คน)	ชาย (คน)	หญิง (คน)
หมู่บ้านภาณุรังษี	571	1,727	823	904
หมู่บ้านธนากร 2	1,092	1,867	815	1052

ที่มา : แผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. 2557-2559) เทศบาลเมืองบางกรวย, 2558

3.2 ลักษณะโครงข่ายคมนาคมโดยรอบพื้นที่ หากพิจารณาให้โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) บริเวณสถานีบางบำหรุเป็นพื้นที่หลัก โครงข่ายถนนที่เชื่อมกับตัวพื้นที่โครงการฯ ส่วนใหญ่เป็นถนนสายรอง และถนนสายย่อย ซึ่งเชื่อมต่อไปยังถนนสายหลักของพื้นที่อำเภอบางกรวยและกรุงเทพมหานครที่ตั้งอยู่บริเวณรอบนอกของพื้นที่โครงการฯ ประกอบด้วย (ภาพที่ 13 ถึง 15)

3.2.1 ถนนสายหลัก ได้แก่

ถนนสิรินธร ลักษณะเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร กว้าง 40 เมตร วางตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตกมี เริ่มจากถนนจรูญสูทวงศ์ตัดกับถนนราชวิถีที่สี่แยกบางพลัด ไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ข้ามคลองบางบำหรุ เมื่อผ่านซอยสิรินธร 2 (สมชายพัฒนา) จึงโค้งไปทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ จากนั้นตัดผ่านถนนรุ่งประชา ก่อนจะไปบรรจบกับถนนบรมราชชนนีที่ทางแยกต่างระดับสิรินธร โดยตลอดสายยังถือเป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองระหว่างแขวงบางพลัดกับแขวงบางบำหรุ

ถนนจรูญสูทวงศ์ เป็นถนนที่ทอดตัวในแนวตะวันตกเฉียงใต้-ตะวันออกเฉียงเหนือ ขนาด 6 ช่องจราจร สภาพถนนค่อนข้างดี มีการใช้งานอย่างหนาแน่น เนื่องจากเป็นถนนสายหลักของพื้นที่

ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3215 (บางกรวย-ไทรน้อย) เป็นเส้นทางคมนาคมสำคัญสายหนึ่งบนพื้นที่ฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาในจังหวัดนนทบุรีเนื่องจากตัดผ่านเกือบทุกอำเภอของจังหวัด ได้แก่ อำเภอบางกรวย อำเภอเมืองนนทบุรี อำเภอบางใหญ่ อำเภอบางบัวทอง และอำเภอไทรน้อยตามลำดับ ถนนบางกรวย-ไทรน้อยในพื้นที่โครงการ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร วางตัวแนวตะวันออก-ตะวันตก ตัดกับซอยบางกรวย-ไทรน้อย 17 (ภาณุรังษี) บรรจบถนนเทอดพระเกียรติ



ภาพที่ 13 สภาพถนนถนนสิรินธร

ที่มา: ภาพถ่ายจาก Google Street View, 2558



ภาพที่ 14 สภาพถนนจรรัษฎนิตวงศ์

ที่มา: ภาพถ่ายจาก Google Street View, 2558



ภาพที่ 15 สภาพทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3215 (บางกรวย-ไทรน้อย)

ที่มา: ภาพถ่ายจาก Google Street View, 2558

3.2.2 ถนนสายรอง ได้แก่ (ภาพที่ 16 ถึง 18)

ถนนเทอดพระเกียรติ ถนนเทอดพระเกียรติ เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ทอดตัวในแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมถนนบางกรวย-ไทรน้อยกับถนนรุ่งประชาและถนนสิรินธร

ถนนซอยบางกรวย-ไทรน้อย 17 เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ทอดตัวในแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมถนนบางกรวยไทรน้อยกับถนนเลียบทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง

ถนนเลียบเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ทอดตัวในแนวตะวันออก-ตะวันตก เลียบตลอดทั้งทางทิศเหนือและทิศใต้ของแนวเส้นทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง จนบรรจบกับถนนจรรัษฎนิตวงศ์



ภาพที่ 16 สภาพถนนเทอดพระเกียรติ

ที่มา: ภาพถ่ายจาก Google Street View, 2558



ภาพที่ 17 สภาพถนนซอยบางกรวย-ไทรน้อย 17

ที่มา: ภาพถ่ายจาก Google Street View, 2558



ภาพที่ 18 สภาพถนนเลียบเส้นทางรถไฟขานเมืองสายสีแดง

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

3.2.3 ถนนสายย่อย ได้แก่ (ภาพที่ 19 ถึง 21)

ถนนรุ่งประชา เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร ทอดตัวในแนวเหนือ-ใต้ เชื่อมถนนเทอดพระเกียรติกับถนนสิรินธร สภาพค่อนข้างทรุดโทรม และแคบเป็นบางช่วง เนื่องจาก

เป็นถนนที่เชื่อมต่อถนนสิรินธรไปยังพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง สถานีบางบำหรุ และพื้นที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ทำให้มีการใช้งานเป็นจำนวนมาก ทำให้บางครั้งเกิดปัญหาการจราจรติดขัด

ถนนซอยสิรินธร 4 เป็นถนนในชุมชนขนาด 2 ช่องจราจร สภาพถนนค่อนข้างแคบ เนื่องจากเป็นถนนที่เชื่อมต่อถนนสิรินธรไปยังพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง สถานีบางบำหรุ และพื้นที่อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี ทำให้มีการใช้งานเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่ บางส่วนเกิดจากการจอดรถกีดขวางช่องจราจรของผู้อยู่อาศัยในพื้นที่นั้น

ถนนซอยเจริญสนิทวงศ์ 75 เป็นถนนขนาด 2 ช่องจราจร มีสภาพถนนค่อนข้างแคบทอด ตัวในแนวเหนือ-ใต้ ลัดเลาะไปตามพื้นที่ชุมชน เชื่อมถนนสิรินธร กับถนนเลียบเส้นทางรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงทางทิศใต้



ภาพที่ 19 สภาพถนนรุ่งประชา

ที่มา: ภาพถ่ายจาก Google Street View, 2558



ภาพที่ 20 สภาพถนนซอยสีรินทร์ 4

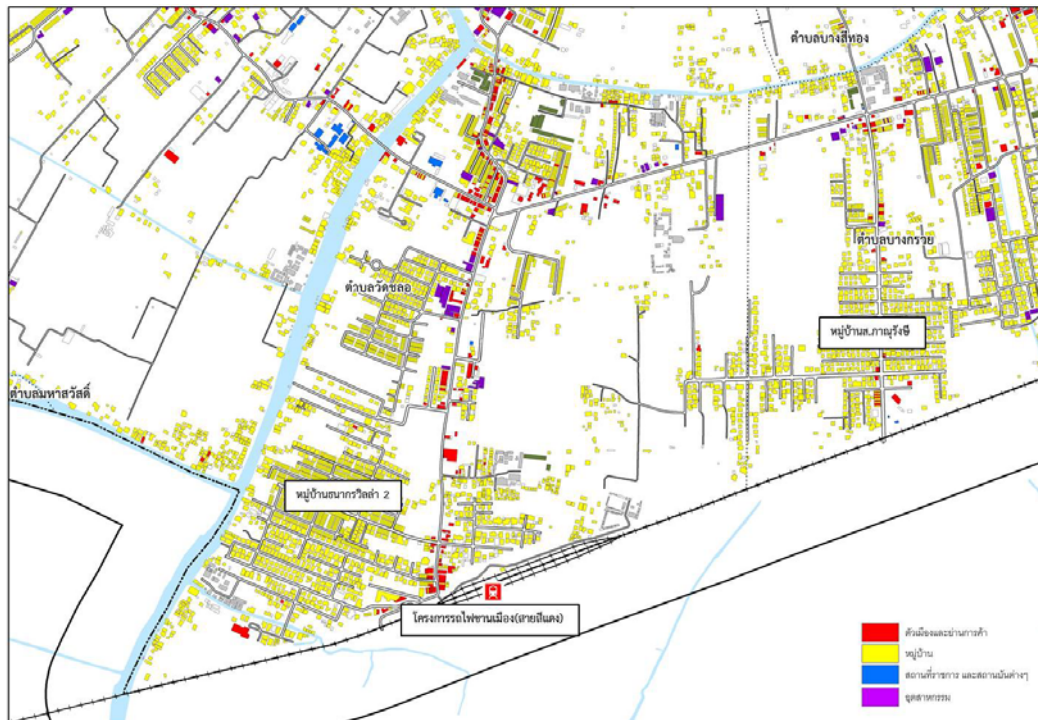
ที่มา: ภาพถ่ายจาก Google Street View, 2558



ภาพที่ 21 สภาพถนนซอยเจริญวงศ์ 75

ที่มา: ภาพถ่ายจาก Google Street View, 2558

3.3 การใช้ประโยชน์อาคารและที่ดิน ในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีการใช้ประโยชน์อาคารและที่ดินเป็นที่อยู่อาศัย เกาะตัวอยู่ตามแนวถนนสายย่อย ถนนซอย และถนนสายหลักบางเส้น เป็นที่อยู่อาศัยประเภทหมู่บ้านจัดสรร ในรูปแบบของบ้านเดี่ยวและทาวน์เฮ้าส์ รองลงมาเป็นแหล่งการค้าและพาณิชยกรรมธุรกิจบริการ อาคารอุตสาหกรรมขนาดเล็ก ที่มักจะเกาะตัวอยู่ตามแนวถนนทอดพระเกียรติ และถนนบางกรวย-ไทรน้อย (ภาพที่ 22 ถึง 24) โดยภาพรวมสภาพของพื้นที่ศึกษาเป็นพื้นที่รองรับการขยายตัวของกรุงเทพมหานครซึ่งมีอาณาเขตติดต่อกัน แต่ด้วยมีเส้นทางรถไฟเป็นแนวกันพื้นที่ศึกษากับกรุงเทพมหานคร ทำให้การเชื่อมต่อของโครงข่ายระบบถนนถึงกันยังไม่สมบูรณ์ และยังไม่เป็นระบบโครงข่ายที่ดี สำหรับผู้สัญจรไปมา อีกทั้งเมื่อมีการก่อสร้างสถานีรถไฟตามโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน บริเวณสถานีบางบำหรุ ซึ่งมีการปิดเส้นทางจราจรเพื่อกันพื้นที่การก่อสร้าง ทำให้การเชื่อมต่อของพื้นที่ศึกษาและกรุงเทพมหานครเป็นไปได้ยากมากยิ่งขึ้น สร้างความเดือดร้อนแก่ประชาชนผู้ใช้เส้นทางดังกล่าวเพื่อสัญจรไปมา



ภาพที่ 22 การใช้ประโยชน์อาคารในพื้นที่ศึกษา
ที่มา: กรมการปกครอง, 2558



ภาพที่ 23 สภาพที่อยู่อาศัยและอาคารพาณิชย์กรรมในพื้นที่ศึกษา
ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

4. การมีส่วนร่วมของประชาชนในการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ

จากการประชุมกลุ่มย่อยกับเทศบาลเมืองบางกรวย งานควบคุมงานก่อสร้าง โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2554 ณ ห้องประชุมชั้น 2 เทศบาลเมืองบางกรวย โดยมีประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย ที่ปรึกษาของการรถไฟฟ้า และการรถไฟฟ้า เข้าร่วมประชุม ประชาชนได้แสดงความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะในประเด็นที่การรถไฟฟ้า ปิดจุดตัดทางรถไฟกับถนนเทอดพระเกียรติ โดยที่ปรึกษาของทางการรถไฟฟ้า ได้เสนอการแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟ 3 รูปแบบ คือ การก่อสร้างสะพานยกระดับรถยนต์ข้ามทางรถไฟ การก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดรถยนต์ข้ามทางรถไฟ และการก่อสร้างสะพาน (เกือกม้า) รถยนต์ข้ามทางรถไฟ โดยการแก้ปัญหาจุดตัดในรูปแบบที่ 1 และ 2 จะต้องเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมประมาณ 200-300 เมตรต่อด้าน เพื่อให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ 2 ข้างทางบนถนนเทอดพระเกียรติสามารถเข้าออกได้ เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนน้อยที่สุดจึงเลือกวิธีการแก้ปัญหาจุดตัดด้วยสะพานกลับรถ (เกือกม้า) ซึ่งสามารถก่อสร้างได้ภายในเขตทางรถไฟทั้งหมด โดยเลือกจุดกลับรถบริเวณใต้สะพานข้ามคลองบางกอกน้อย (ห่างจากถนนเทอดพระเกียรติประมาณ 800 เมตร) และจุดกลับรถยกระดับพื้นใต้โครงสร้างทางวิ่งรถไฟยกระดับ (ห่างจากถนนเทอดพระเกียรติประมาณ 2.4 กิโลเมตร) ซึ่งสามารถรองรับทั้งประชาชนจากถนนเทอดพระเกียรติและหมู่บ้าน ส.ภาณุรังษี

การแก้ไขปัญหาการปิดจุดตัดทางรถไฟกับถนนเทอดพระเกียรติ ด้วยการก่อสร้างทางกลับรถยนต์ไว้ที่ได้สะพานข้ามคลองบางกอกน้อย ที่ห่างจากจุดตัดบริเวณถนนเทอดพระเกียรติเพียง 700 เมตร และได้ก่อสร้างถนนเลียบบางทางรถไฟฝั่งทิศใต้และทิศเหนือแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2555 ซึ่งช่วงระหว่างการก่อสร้างได้มีการปิดและเปลี่ยนเส้นทางถนนเทอดพระเกียรติเชื่อมถนนสิรินธรได้สร้างความเดือดร้อนแก่ประชาชนและทวีปัญหาการติดขัดด้านการจราจรและความปลอดภัยแก่ผู้สัญจร รวมถึงระยะทางสัญจรเข้าออกที่เพิ่มขึ้น จึงเกิดกรณีพิพาทระหว่างประชาชนกับทางการรถไฟฟ้า (ภาพที่ 25) จึงมีการฟ้องศาลปกครองโดยมีกระทรวงคมนาคมและการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทยเป็นผู้ถูกฟ้องคดี เมื่อ 26 เมษายน 2556 โดยขอให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้งสองระงับการปิดและเปลี่ยนเส้นทางถนนเทอดพระเกียรติเชื่อมถนนสิรินธรและแก้ปัญหาการจราจรจุดตัดนี้ โดยขอให้ศาลมีคำพิพากษาหรือคำสั่งดังนี้ (1) ระงับการปิดและเปลี่ยนเส้นทางถนนเทอดพระเกียรติเชื่อมถนนสิรินธรโดยให้ใช้เส้นทางเดิม และยกยกระดับรถไฟ รถดีเซลราง ถนนเลียบบางทางรถไฟ ตรงจุดตัดถนนเทอดพระเกียรติเชื่อมถนนสิรินธรให้สามารถเดินทางได้ในระดับพื้นดิน และ (2) หากผู้ถูกฟ้องคดีทั้ง 2 ดำเนินการตามคำขอ (1) ไม่ได้ ให้ผู้ถูกฟ้องคดีทั้ง 2 สร้างสะพานลยกลับรถยนต์ยกระดับที่มี

ลักษณะเป็นเกือกม้าจำนวน / สะพานลอย ที่เส้นทางขาออกจากถนนเทอดพระเกียรติไปถนนสิรินธรที่สถานีบางบำหรุ และที่เส้นทางขาเข้าจากถนนสิรินธรไปถนนเทอดพระเกียรติที่ริมสะพานบางกอกน้อย และ (3) ให้ผู้ผูกฟองคืดทั้ง 2 ชุดใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนผู้ฟองคืด ทั้งนี้ศาลพิจารณาเห็นว่าโครงการฯได้ก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จทั้งระบบแล้ว รวมทั้งการก่อสร้างทางกลับรถได้ สะพานข้ามคลองบางกอกน้อยได้ดำเนินการแล้วเสร็จเหลือเพียงเก็บรายละเอียดเท่านั้น และจำเป็นต้องมีการปิดเส้นทางเพื่อความปลอดภัยของประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจร จึงมีคำสั่งยกคำขอของผู้ฟองคืด สำหรับการก่อสร้างสะพานลอยกลับรถยกระดับทั้งเส้นทางขาเข้าและขาออกนั้น ไม่อาจกระทำได้ เนื่องจากได้ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดรวมถึงการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการดังกล่าว ประกอบกับขณะนั้นการก่อสร้างได้ดำเนินการมาเกือบแล้วจึงไม่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ แต่ศาลพิจารณาว่าการที่ผู้ผูกฟองคืดแก้ปัญหาจุดตัดทางรถไฟบริเวณถนนเทอดพระเกียรติด้วยวิธีดังกล่าว เป็นการใช้ดุลยพินิจไม่ชอบและเป็นการสร้างภาระให้เกิดแก่ประชาชนที่ใช้เส้นทางดังกล่าวเกินสมควร พิพากษาให้ผู้ผูกฟองคืดแก้ปัญหาการจราจรจุดตัดทางรถไฟบริเวณถนนเทอดพระเกียรติกับถนนสิรินธร โดยให้สร้างเป็นสะพานกลับรถยกระดับทั้งขาเข้าและขาออกให้มีระยะห่างจากจุดกลับรถระดับพื้นดินที่ต้องยกเลิกไป ใกล้เคียงที่กำหนดไว้เดิมและเป็นไปตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ฟองคืดและประชาชนที่ใช้เส้นทางดังกล่าวได้รับผลกระทบน้อยที่สุดและเป็นไปตามกฎหมาย ทั้งนี้ให้ดำเนินการแล้วเสร็จภายใน 1 ปี นับตั้งแต่คดีถึงที่สุด ค่าชออื่นนอกจากนี้ให้ยก



ภาพที่ 25 ชาวบ้านที่เดือดร้อนจากการปิดเส้นทางถนนเทอดพระเกียรติ

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

บทที่ 5 การดำเนินการวิจัย

การดำเนินการวิจัยครั้งนี้เพื่อเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ กับรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรมราชชนนี โดยเลือกพื้นที่ศึกษาบริเวณโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สถานีบางบำหรุ ซึ่งจะนำผลจากแบบสอบถามมาวิเคราะห์แยกรายละเอียดตามคำถามในแบบสอบถาม อธิบายผลการศึกษาด้วยเชิงพรรณนา ตาราง และแผนภูมิเพื่อให้เข้าใจเนื้อหาได้ง่ายขึ้น

1. การดำเนินการวิจัย

จากการลงพื้นที่ภาคสนามบริเวณโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สถานีบางบำหรุ ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ (หมู่บ้านจันทบุรี และหมู่บ้านธนากร ในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี) เพื่อรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบริบทของพื้นที่วิจัย และเก็บรวบรวมความคิดเห็นของประชาชนจากแบบสอบถาม จำนวน 175 ชุด เกี่ยวกับประสบการณ์การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน รวมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจริงจากการดำเนินการ เพื่อให้ทราบถึงความคิดเห็นต่อการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้น โดยลงพื้นที่ในช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ (เสาร์-อาทิตย์) ของเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2559

2. ผลที่ได้รับ

ผลการศึกษาจากการเก็บรวบรวมแบบสอบถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ โดยสรุปผลแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 2 ส่วนสำคัญ ได้แก่ ส่วนที่ 1 ข้อมูลด้านประชากรแสดงผลโดยการบรรยายเชิงพรรณนา และตาราง ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านการมีส่วนร่วมแสดงผลเช่นเดียวกับข้อมูลส่วนที่ 1 มีรายละเอียดผลการศึกษา ดังนี้

2.1 ข้อมูลด้านประชากร ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ชุมชน ที่อยู่อาศัย ระยะเวลาที่อยู่อาศัย โดยข้อมูลทั้งหมดได้มาจากผู้ได้รับผลกระทบจากโครงการข บริเวณหมู่บ้านภาณุรังษี และหมู่บ้านธนากร ในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี จำนวน 175 คน (ตารางที่ 7)

ตารางที่ 7 ข้อมูลด้านประชากร

ข้อมูลพื้นฐาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ข้อมูลพื้นฐาน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ			อายุ		
ชาย	84	48	ต่ำกว่า 20 ปี	21	12
หญิง	91	52	21-40 ปี	74	42
			41-60 ปี	68	39
			60 ปีขึ้นไป	12	7
รวม	175	100	รวม	175	100
ระดับการศึกษา			อาชีพ		
ประถมศึกษา	16	9	เกษตรกร	5	3
มัธยมศึกษา	54	31	นักศึกษา	26	15
ปริญญาตรี	89	57	ธุรกิจส่วนตัว	93	53
สูงกว่าปริญญาตรี	6	3	รับราชการ	28	16
			พนักงานบริษัท	23	13
รวม	175	100	รวม	175	100
ชุมชนที่อยู่อาศัย			ระยะเวลาที่อยู่อาศัย		
หมู่บ้านธนากร 1 และ 2	84	48	น้อยกว่า 10 ปี	4	2
หมู่บ้านภาณุรังษี	79	45	10-20 ปี	14	8
อื่นๆ	12	7	21-30 ปี	42	24
			มากกว่า 30 ปี	66	66
รวม	175	100	รวม	175	100

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

2.1.1 เพศ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 52 และเพศชาย จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 48

2.1.2 อายุ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุ 21-40 ปี จำนวน 74 คน คิดเป็นร้อยละ 42 รองลงมา ได้แก่ อายุ 41-60 ปี จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 39 อายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 21 คน คิดเป็นร้อยละ 12 และอายุ 60 ปีขึ้นไป จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 7

2.1.3 ระดับการศึกษา ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาระดับปริญญาตรี จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 57 รองลงมา ได้แก่ มัธยมศึกษาตอนต้น/ตอนปลาย/เทียบเท่า จำนวน 54 คน คิดเป็นร้อยละ 31 ประถมศึกษา จำนวน 16 คน คิดเป็นร้อยละ 9 และสูงกว่าระดับปริญญาตรี จำนวน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 3

2.1.4 อาชีพ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว จำนวน 93 คน คิดเป็นร้อยละ 53 รองลงมา ได้แก่ รับราชการ จำนวน 28 คน คิดเป็นร้อยละ 16 นักศึกษา จำนวน 26 คน คิดเป็นร้อยละ 15 พนักงานบริษัท จำนวน 23 คน คิดเป็นร้อยละ 13 และเกษตรกร จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 3

2.1.5 ชุมชนที่อยู่อาศัย ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านชนากร 1 และ 2 จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 48 รองลงมา และหมู่บ้านภาณุรังษี จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 45 และหมู่บ้านอื่น จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 7

2.1.6 ระยะเวลาที่อยู่อาศัย ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อาศัยอยู่ในหมู่บ้านเป็นระยะเวลามากกว่า 30 ปี จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 66 รองลงมา ได้แก่ ระยะเวลาอยู่อาศัย 21-30 ปี จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 24 ระยะเวลาอยู่อาศัย 10-20 ปี จำนวน 14 คน คิดเป็นร้อยละ 8 และน้อยกว่า 10 ปี จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 2

2.1.7 สรุป ข้อมูลด้านประชากรของผู้ตอบแบบสอบถามที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ บริเวณหมู่บ้านภาณุรังษี และหมู่บ้านชนากร ในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย อำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี จำนวน 175 คน พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 52 เป็นเพศชายร้อยละ 48 มีช่วงอายุระหว่าง 21-40 ปี ร้อยละ 42 และ 41-60 ปี ร้อยละ 39 ซึ่งเป็นช่วงวัยทำงาน โดยส่วนมากประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัวร้อยละ 53 และอยู่อาศัยในหมู่บ้านชนากรร้อยละ 48 และหมู่บ้านภาณุรังษีร้อยละ 45 เป็นเวลานานกว่า 30 ปี ร้อยละ 66

2.2 ข้อมูลด้านการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็น

ด้านการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย 4 ประเด็นสำคัญ ได้แก่ 1) ความรู้ความเข้าใจต่อระเบียบข้อบังคับและกฎหมายเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2) การรับทราบข้อมูลและประสบการณ์การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) รวมถึงผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) 3) ระดับความพึงพอใจและอุปสรรคต่อการมีส่วนร่วมกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) และ 4) ความต้องการใช้สิทธิของประชาชนในการมีส่วนร่วมต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.2.1 ความรู้ความเข้าใจต่อระเบียบข้อบังคับและกฎหมายเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจต่อระเบียบข้อบังคับและกฎหมายเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าประชากรกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 159 คน คิดเป็นร้อยละ 91 ไม่ทราบหรือไม่มีความรู้ความเข้าใจต่อระเบียบข้อบังคับและกฎหมายเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยแยกผลการวิเคราะห์ออกเป็น 5 ประเด็น ดังนี้ (ตารางที่ 8)

1) **ความหมายของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม** ประชากรกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 150 คน คิดเป็นร้อยละ 86 ไม่ทราบเกี่ยวกับความหมายของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีเพียงร้อยละ 7 ที่ทราบและทราบบางส่วนในสัดส่วนเท่ากัน

2) **ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม** ประชากรกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 154 คน คิดเป็นร้อยละ 88 ไม่ทราบเกี่ยวกับขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีเพียงร้อยละ 2 และ 10 ที่ทราบและทราบบางส่วน ตามลำดับ

3) **ระยะเวลาในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม** ประชากรกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 170 คน คิดเป็นร้อยละ 97 ไม่ทราบเกี่ยวกับระยะเวลาในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีเพียงร้อยละ 1 และ 2 ที่ทราบและทราบบางส่วน ตามลำดับ

4) **ประเภทของโครงการที่ต้องมีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม** ประชากรกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 94 ไม่ทราบเกี่ยวกับประเภทของโครงการที่ต้องมีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีเพียงร้อยละ 3 ที่ทราบและทราบบางส่วนในสัดส่วนเท่ากัน

5) กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประชากรกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 149 คน คิดเป็นร้อยละ 85 ไม่ทราบเกี่ยวกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีเพียงร้อยละ 6 และ 9 ที่ทราบและทราบบางส่วนตามลำดับ

ตารางที่ 8 ความรู้ความเข้าใจของประชาชนเกี่ยวกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ทราบ		ทราบบางส่วน		ไม่ทราบ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ความหมายของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	12	7	13	7	150	86
ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3	2	18	10	154	88
ผู้ที่เกี่ยวข้องในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	6	3	4	2	165	94
ระยะเวลาในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2	1	3	2	170	97
ประเภทของโครงการที่ต้องมีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	5	3	6	3	164	94
กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	10	6	16	9	149	85
ค่าเฉลี่ย	6	3	10	6	159	91

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

2.2.2 การรับทราบข้อมูลและประสบการณ์การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) รวมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการ ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามเกี่ยวกับการรับทราบข้อมูลและประสบการณ์การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยแยกผลการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ประเด็น ดังนี้ (ตารางที่ 9)

1) การรับทราบข้อมูลและข่าวสารที่เกี่ยวข้องก่อนที่จะมีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ตลิ่งชัน พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่คิดเป็นค่าเฉลี่ยร้อยละ 73 ไม่ทราบรายละเอียดต่างๆ ว่าจะมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ตลิ่งชัน สามารถอธิบายผลการศึกษา ดังนี้

(1) การดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่ทราบว่าจะมีการดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) จำนวน 124 คน คิดเป็นร้อยละ 71 มีประชาชนทราบข้อมูลบางส่วนว่าจะมีการก่อสร้าง จำนวน 34 คน คิดเป็นร้อยละ 19 และทราบว่ามีการก่อสร้าง จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 10 โดยแหล่งที่มาของข้อมูลส่วนใหญ่รับทราบข้อมูลจากเพื่อนบ้านมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 59 รองมา ได้แก่ เสียงตามสาย และการปิดประกาศ ใบปลิว คิดเป็นร้อยละ 24 และ 17 ตามลำดับ

(2) ความสำคัญของโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่ทราบความสำคัญของโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) จำนวน 110 คน คิดเป็นร้อยละ 63 ทราบและทราบบางส่วนว่าโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) มีความสำคัญต่อการคมนาคมขนส่งมวลชนในอนาคต เพียงร้อยละ 19 และ 18 ตามลำดับ

(3) แนวพื้นที่โครงการ/พื้นที่ก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง

(สายสีแดง) ซึ่งอยู่ในเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่ทราบว่าโครงการดังกล่าวมีแนวพื้นที่ผ่านบริเวณใด จำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 77 ทราบและทราบบางส่วนว่าแนวพื้นที่โครงการ/พื้นที่ก่อสร้างผ่านบริเวณใด เพียงร้อยละ 7 และ 16 ตามลำดับ

(4) รายละเอียดของการออกแบบผังส่วนที่เกี่ยวข้องกับสถานี

บางบำหรุ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่ทราบรายละเอียดของการออกแบบผังส่วนที่เกี่ยวข้องกับสถานีบางบำหรุ จำนวน 160 คน คิดเป็นร้อยละ 91 ทราบและทราบบางส่วนเกี่ยวกับรายละเอียดของการออกแบบผังส่วนที่เกี่ยวข้องกับสถานีบางบำหรุ เพียงร้อยละ 1 และ 7 ตามลำดับ

(5) รายละเอียดการปรับแก้ไขแบบการก่อสร้างในโครงการ

รถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่ทราบรายละเอียดการปรับแก้ไขแบบการก่อสร้างในโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) จำนวน 144 คน คิดเป็นร้อยละ 82 ทราบและทราบบางส่วนเกี่ยวกับรายละเอียดการปรับแก้ไขแบบการก่อสร้างในโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) เพียงร้อยละ 3 และ 14 ตามลำดับ

(6) ระยะเวลาก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่ทราบระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง จำนวน 145 คน คิดเป็นร้อยละ 83 ทราบและทราบบางส่วนเกี่ยวกับระยะเวลาดำเนินการก่อสร้าง เพียงร้อยละ 7 และ 10 ตามลำดับ

(7) ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

แดง) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ทราบผลกระทบจากโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

จำนวน 89 คน คิดเป็นร้อยละ 51 ทราบบางส่วนและไม่ทราบเกี่ยวกับผลกระทบจากโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ร้อยละ 24 และ 25 ตามลำดับ

(8) รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนสายพญาไทย-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรมราชชนนี (โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ดลิ่งชัน) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่ทราบว่าต้องมีรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ จำนวน 161 คน คิดเป็นร้อยละ 92 ทราบและทราบบางส่วนเพียงร้อยละ 1 และ 7 ตามลำดับ ซึ่งถือว่าเป็นจำนวนน้อยมาก

ตารางที่ 9 การรับทราบข้อมูลและข่าวสารที่เกี่ยวข้องก่อนที่จะมีการก่อสร้างโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)

ประเด็นการรับทราบข้อมูล	ทราบ		ทราบบางส่วน		ไม่ทราบ	
	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
การดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	17	10	34	19	124	71
ความสำคัญของโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	33	19	32	18	110	63
แนวพื้นที่โครงการ/พื้นที่ก่อสร้าง โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	13	7	28	16	134	77
รายละเอียดของการออกแบบผังส่วนที่เกี่ยวข้องกับสถานีบางบำหรุ	2	1	13	7	160	91
รายละเอียดการปรับแก้ไขแบบการก่อสร้างในโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	6	3	25	14	144	82
ระยะเวลาที่ก่อสร้างโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	12	7	18	10	145	83
ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	89	51	42	24	44	25
รายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนสายพญาไทย-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรมราชชนนี (โครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ดลิ่งชัน)	2	1	12	7	161	92
ค่าเฉลี่ย	22	12	26	15	128	73

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558



แผนภูมิที่ 2 คำร้อยละของแหล่งที่มาของข้อมูลที่ประชาชนรับทราบก่อนที่จะมีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)
ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

2) ประสบการณ์การมีส่วนร่วมกับการจัดการรับความคิดเห็นของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ที่ผ่านมา โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ชวบางชื่อ – ดลิ่งชั้น มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นประชาชนทั้งระดับเขต/อำเภอ และกลุ่มย่อยรวม 8 รายการ ได้แก่ การประชุมชี้แจงโครงการในระดับเขต/อำเภอ จำนวน 2 ครั้ง การสัมมนาทางวิชาการ จำนวน 3 ครั้ง การสนทนากลุ่มย่อย จำนวน 2 ครั้ง และการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณทางแยกต่างระดับกาญจนาภิเษก จำนวน 1 ครั้ง

(1) การรับทราบข้อมูลและข่าวสารเกี่ยวกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) พบว่าประชาชนในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ จำนวน 154 คน คิดเป็นร้อยละ 88 ไม่ทราบว่ามีการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) มีประชาชนเพียงร้อยละ 12 เท่านั้นที่ทราบว่ามีการจัดการรับฟังความคิดเห็น โดยส่วนใหญ่ทราบจากเพื่อนบ้านมากที่สุด ร้อยละ 43 รองลงมา ได้แก่ การปิดประกาศ/ใบปลิว/แผ่นพับ ร้อยละ 30 และ เสี่ยงตามสาย ร้อยละ 27 (ตารางที่ 10)

ตารางที่ 10 การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ทราบ	21	12
ไม่ทราบ	154	88
รวม	175	100

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558



แผนภูมิที่ 3 คำร้อยละของแหล่งที่มาของข้อมูลที่ประชาชนรับทราบเกี่ยวกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)
ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

(2) การมีส่วนร่วมในการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) พบว่าประชาชนในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่ ไม่ได้เข้าร่วมในการประชุมรับฟังความคิดเห็นจากการจัดประชุมทั้งสิ้น 8 รายการที่กล่าวมาข้างต้น โดยมีเพียง 2 รายการที่มีประชาชนในพื้นที่ศึกษาเข้าร่วมการประชุม ได้แก่ การสนทนากลุ่มย่อยครั้งที่ 1 (ดำเนินการรวม 9 ครั้ง) วันที่ 8 เมษายน - 3 มิถุนายน 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี มีจำนวนเพียง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 3 และการสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 2 วันที่ 7 ตุลาคม 2547 มีจำนวนเพียง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2 (ตารางที่ 11)

ตารางที่ 11 การมีส่วนร่วมกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ผ่านมา

ที่	การดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น	การมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็น			
		เคยเข้าร่วม		ไม่เคยเข้าร่วม	
		จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1	การประชุมชี้แจงโครงการในระดับเขต/อำเภอ ครั้งที่ 1 (ดำเนินการรวม 5 ครั้ง) วันที่ 3-9 มีนาคม 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี	0	0	175	100
2	การสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 1 วันที่ 24 มีนาคม 2547	0	0	175	100
3	การสนทนากลุ่มย่อยครั้งที่ 1 (ดำเนินการรวม 9 ครั้ง) วันที่ 8 เมษายน - 3 มิถุนายน 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี	5	3	170	97

ที่	การดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น	การมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็น			
		เคยเข้าร่วม		ไม่เคยเข้าร่วม	
		จำนวน (คน)	ร้อยละ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
4	การประชุมชี้แจงโครงการในระดับเขต/อำเภอ ครั้งที่ 2 (ดำเนินการรวม 8 ครั้ง) วันที่ 8 เมษายน - 3 มิถุนายน 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี	0	0	175	100
5	การสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 2 วันที่ 7 ตุลาคม 2547	3	2	171	98
6	การสนทนากลุ่มย่อย ครั้งที่ 2 (ดำเนินการรวม 10 ครั้ง) วันที่ 9-17 ตุลาคม 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี	0	0	175	100
7	การสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 3 วันที่ 23 พฤศจิกายน 2547	0	0	175	100
8	การดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณทางแยกต่างระดับกาญจนาภิเษก วันที่ 27 กันยายน 2548	0	0	175	100

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

3) ผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าเมือง (สายสีแดง) ผลการวิเคราะห์แบบสอบถามเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าเมือง (สายสีแดง) โดยแยกผลการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าเมือง (สายสีแดง) ดังนี้ (ตารางที่ 12)

(1) ความไม่สะดวกในการเดินทางในชีวิตประจำวัน พบว่าช่วงระหว่างการก่อสร้าง ประชาชนต้องใช้ระยะทางที่ไกลขึ้น ร้อยละ 76 และมีสิ่งกีดขวางในเส้นทางจราจร ร้อยละ 67 สำหรับหลังการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ผลกระทบเหล่านี้ลดลง ได้แก่ ประชาชนต้องใช้ระยะทางที่ไกลขึ้น ร้อยละ 43 และมีสิ่งกีดขวางในเส้นทางจราจร ร้อยละ 57

(2) ปัญหามลพิษจากโครงการฯ พบว่าช่วงระหว่างการก่อสร้าง ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศมากที่สุด ร้อยละ 83 รองลงมา ได้แก่ มลพิษทางเสียง ร้อยละ 81 และมลพิษทางน้ำ ร้อยละ 15 สำหรับหลังการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ผลกระทบเหล่านี้ลดลง ได้แก่ มลพิษทางเสียงมากที่สุด ร้อยละ 69 รองลงมา ได้แก่ มลพิษทางอากาศ ร้อยละ 41 และมลพิษทางน้ำ ร้อยละ 11

(3) ความไม่ปลอดภัยจากการดำเนินการโครงการฯ พบว่าช่วงระหว่างการก่อสร้างประชาชนต้องเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ร้อยละ 91 รองลงมา ได้แก่

ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย เช่น ต้นไม้ รั้วบ้าน เป็นต้น ร้อยละ 74 และการเกิดอาชญากรรม ร้อยละ 47 สำหรับหลังการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ผลกระทบเหล่านี้ลดลง ได้แก่ เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ร้อยละ 54 รองลงมา ได้แก่ การเกิดอาชญากรรม ร้อยละ 53 และทรัพย์สินได้รับความเสียหาย เช่น ต้นไม้ รั้วบ้าน เป็นต้น ร้อยละ 26

(4) **ความเดือดร้อนจากการเวนคืน** พบว่าช่วงระหว่าง การก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อ การเวนคืนพื้นที่ ร้อยละ 48 สำหรับหลังการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ผลกระทบเหล่านี้ลดลงโดยจะส่งผลกระทบต่อ การเวนคืนพื้นที่ ร้อยละ 11

ตารางที่ 12 ร้อยละของผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงระหว่าง การก่อสร้างและหลังการก่อสร้างเสร็จ

ผลกระทบ	ช่วงเวลา			
	ระหว่างการก่อสร้าง		หลังการก่อสร้างเสร็จ	
	มี	ไม่มี	มี	ไม่มี
ความไม่สะดวกในการเดินทางในชีวิตประจำวัน				
- ต้องใช้ระยะทางที่ไกลขึ้น	76	24	43	57
- มีสิ่งกีดขวางในเส้นทางจราจร	67	33	35	65
ปัญหามลพิษจากโครงการ				
- ทางเสียง	81	19	69	31
- ทางน้ำ	15	85	11	89
- ทางอากาศ	83	17	41	59
ความไม่ปลอดภัยจากการดำเนินการโครงการ				
- เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	91	9	54	46
- การเกิดอาชญากรรม	74	26	53	47
- ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย เช่น ต้นไม้ รั้วบ้าน เป็นต้น	62	38	26	74
ความเดือดร้อนจากการเวนคืน	48	52	11	89

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

2.2.3 **ระดับความพึงพอใจและอุปสรรคต่อการมีส่วนร่วมกับการจัดการ**
รับฟังความคิดเห็นของประชาชนโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

1) **ระดับความพึงพอใจต่อการมีส่วนร่วมกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)** พบว่าประชาชนในพื้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับน้อย โดยคิดเป็นร้อยละ 55 (รวมกับประชาชนที่ได้เข้าร่วม ประชุมที่ผ่านมามีจำนวน 8 คน) รองลงมา ได้แก่ มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับน้อยที่สุด คิดเป็น ร้อยละ 30 และมีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 14 (ตารางที่ 13)

ตารางที่ 13 ระดับความพึงพอใจต่อการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ระดับความพึงพอใจต่อการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มากที่สุด	0	0
มาก	0	0
ปานกลาง	25	14
น้อย	97	55
น้อยที่สุด	53	30
รวม	175	100

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

2) อุปสรรคในการมีส่วนร่วมกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) พบว่าประชาชนในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่คิดว่าการได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเป็นอุปสรรคต่อการมีส่วนร่วมมากที่สุด คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.40 รองลงมา ได้แก่ เนื้อหาในการจัดประชุม และช่วงเวลาในการจัดประชุม คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.19 เท่ากัน (ตารางที่ 14)

ตารางที่ 14 ประเด็นอุปสรรคที่มีผลต่อการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ประเด็นอุปสรรค	ค่าเฉลี่ย
ระยะทางจากที่พักอาศัย-สถานที่จัดประชุม	3.63
เนื้อหาในการจัดประชุม	4.19
สถานที่จัดประชุม	4.14
ช่วงเวลาในการจัดประชุม	4.19
ระยะเวลาในการจัดประชุม	3.67
ไม่ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการจัดประชุม	4.40

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

2.2.4 ความต้องการใช้สิทธิของประชาชนในการมีส่วนร่วมต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) พบว่าประชาชนในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีระดับความต้องการใช้สิทธิของประชาชนในการมีส่วนร่วมต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ด้านการเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมมากที่สุด คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.54 รองลงมา ได้แก่ การมีส่วนร่วมเกี่ยวข้อง

กับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.23 และการเข้าร่วมการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม คิดเป็นค่าเฉลี่ย 4.19 (ตารางที่ 15)

ตารางที่ 15 ประเด็นความต้องการต่อการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

ประเด็นความต้องการ	ค่าเฉลี่ย
การเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4.54
การให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3.92
การมีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4.23
การเข้าร่วมการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4.19

ที่มา: ผู้วิจัย, 2558

3. การวิเคราะห์ผลที่ได้รับ

การวิเคราะห์ผลที่ได้รับจากการศึกษาเพื่อตอบวัตถุประสงค์และปัญหาการวิจัย โดยศึกษาจากแนวคิดการมีส่วนร่วมของประชาชนซึ่งมีผู้ศึกษาไว้หลากหลายท่าน แต่ได้นำแนวคิดการมีส่วนร่วมของประชาชนของ Arnstein (1969) ที่นำเสนอตัวแบบ “ขั้นบันไดการมีส่วนร่วมของพลเมือง” หรือ “Ladder of Citizen Participation” ซึ่งประกอบด้วย 1) ขั้นการควบคุม (Manipulation) 2) ขั้นการรักษา (Therapy) ซึ่งเป็นขั้นที่ไม่เกิดการมีส่วนร่วมขึ้น แต่เป็นการให้ความรู้และให้ความช่วยเหลือเท่านั้น 3) ขั้นการให้ข้อมูล (Informing) ประชาชนจะได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการตัดสินใจของผู้มีอำนาจแต่ไม่เปิดโอกาสให้ความคิดเห็น 4) ขั้นการรับฟังความคิดเห็น (Consultation) ประชาชนสามารถแสดงความคิดเห็นได้ตามที่ผู้มีอำนาจเปิดโอกาส 5) ขั้นการปรึกษาหารือ (Placation) เป็นการมีส่วนร่วมระดับที่สูงขึ้น ประชาชนได้แสดงความคิดเห็นในเชิงแนะนำ แต่อำนาจตัดสินใจยังถูกจำกัด 6) ขั้นการเป็นหุ้นส่วน (Partnership) ประชาชนมีความรับผิดชอบร่วมกับผู้มีอำนาจในการวางแผนและรับผิดชอบต่อผลที่จะเกิดขึ้น 7) ขั้นมอบหมายอำนาจ (Delegated Power) ประชาชนได้รับอำนาจในการตัดสินใจส่วนใหญ่ และ 8) ขั้นอำนาจพลเมือง (Citizen Control) เป็นขั้นที่ให้อำนาจการตัดสินใจและการจัดการทั้งหมดแก่ประชาชนเต็มที่ ซึ่งแต่ละระดับขั้นบันไดได้สะท้อนอำนาจของประชาชนนั้น เปรียบเทียบกับผลการศึกษาจากแบบสอบถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ในกรณีศึกษาประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกรวยกับโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน บริเวณสถานีบางบำหรุ พบว่าการดำเนินการจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ผ่านมาเป็นการปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยเมื่อพิจารณาถึงระดับการมีส่วนร่วม

ของประชาชนในพื้นที่ศึกษาเป็นเพียงระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในระดับต้นๆ นั่นคือ ชั้นที่ 1-4 โดยประชาชนมีโอกาสได้รับข้อมูลข่าวสารโครงการในหลายรูปแบบ เช่น การปิดประกาศตามสถานที่ต่างๆ ทั้งสถานที่ราชการ และบริเวณพื้นที่โครงการ เสียงตามสาย ใบปลิว การบอกต่อจากเพื่อนบ้าน โดยรับทราบจากผู้นำชุมชนแล้วบอกต่อๆ กันมา แต่ผลการเข้าร่วมประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนในพื้นที่ศึกษากลับเข้าร่วมประชุมน้อยมาก แต่เมื่อโครงการมีการดำเนินการได้ส่งผลกระทบต่อชุมชนเป็นอย่างมาก ชุมชนจึงมีการรวมตัวและจัดตั้งกลุ่มคณะกรรมการขึ้นมาเรียกร้องและปกป้องสิทธิของคนในชุมชนจนถึงขั้นฟ้องร้องเป็นคดีความในชั้นศาล จึงอาจกล่าวได้ว่า ในกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนเทศบาลเมืองบางกรวยในการจัดการสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง อาจตั้งข้อสังเกตได้ว่า เมื่อแรกเริ่มทำรายงานใน พ.ศ. 2549 ประชาชนมีความตื่นตัวมากโดยเฉพาะเขตเมือง ซึ่งต้องมีการก่อสร้างเวนคืนที่ดิน ซึ่งประชาชนในเขตทางได้รับผลกระทบโดยตรง โดยในพื้นที่ศึกษาในแนวทิศใต้ของเขตทางรถไฟเป็นเขตบางพลัด กทม. ซึ่งเป็นย่านที่อยู่อาศัย ส่วนพื้นที่ทางด้านเหนือเป็นเขตเทศบาลเมืองบางกรวย จังหวัดนนทบุรี เป็นที่อยู่อาศัยหนาแน่นน้อยและพื้นที่โล่งของเอกชน เจ้าของที่ดินและผู้อยู่อาศัยย่อมพึงพอใจต่อโครงการดังกล่าว เนื่องจากช่วยส่งเสริมความสะดวกในการเดินทางด้วยรถไฟและส่งผลให้มูลค่าที่ดินเพิ่มขึ้น จนเมื่อโครงการมีการก่อสร้างใน พ.ศ. 2553 ได้ส่งผลกระทบต่อสร้างความเดือดร้อนแก่ประชาชนในชุมชนพื้นที่ศึกษาทั้งการจราจรบนถนนเทอดพระเกียรติไปยังถนนสิรินธร ซึ่งเป็นเส้นทางหลักของชุมชนและเป็นทางลัดเชื่อมไปยังถนนนครินทร์และสะพานพระราม 5 กับเขตบางพลัด กทม. เป็นส่วนหนึ่งที่ส่งผลให้ประชาชนในพื้นที่ศึกษามีความตื่นตัวที่จะรักษาสิทธิประโยชน์ของตนและชุมชน จากการสังเกตการณ์ในกิจกรรมการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในโครงการที่เข้ามาในพื้นที่บางกรวย เช่น การรับฟังความคิดเห็นของประชาชนในการออกแบบสะพานกลับรถของรถไฟที่จุดตัดถนนเทอดพระเกียรติ มีผู้สนใจเข้าร่วมประชุมซักถามโครงการก่อสร้างถนนวงแหวนเชื่อมโยงถนนจรัญสนิทวงศ์และถนนกาญจนาภิเษก โดยกรมทางหลวงชนบทที่ตัดผ่านพื้นที่อำเภอบางกรวย นับว่าเป็นบทเรียนสำคัญแก่หน่วยงานราชการและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อยกับกลุ่มนำกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างเป็นกิจจะลักษณะ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการพัฒนาและขจัดข้อขัดแย้งระหว่างรัฐและประชาชนลงได้ในระดับหนึ่ง

4. สรุป

จากการลงพื้นที่และการรวบรวมแบบสอบถามมาวิเคราะห์การมีส่วนร่วมของประชาชนและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ กับรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรมราชชนนี โดยเลือกพื้นที่ศึกษาบริเวณโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สถานีบางบำหรุ โดยผลการวิเคราะห์จากกลุ่มตัวอย่างที่ได้จากพื้นที่ศึกษาบริเวณโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน สถานีบางบำหรุ ชี้ให้เห็นว่าประชาชนยังขาดความรู้ความเข้าใจต่อระเบียบข้อบังคับและกฎหมายเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากขาดการรับทราบข้อมูลแลหรือได้รับข้อมูลไม่เพียงพอ ทำให้ไม่ได้เข้ามามีส่วนร่วมต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ในรูปแบบของการจัดประชุมต่างๆ กว่า 8 รายการที่ทางโครงการได้จัดขึ้น สำหรับผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินการโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) พบว่าส่วนใหญ่จะเป็นเรื่องของมลพิษทางเสียงจากเครื่องจักร รถบรรทุก มลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่น คาร์บอน ละอองจากการก่อสร้างและการบรรทุกของหนักของรถบรรทุกที่วิ่งผ่านตัวชุมชน ทั้งในช่วงระหว่างก่อสร้างและหลังก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยประชาชนในพื้นที่ศึกษามีระดับความพึงพอใจต่อการมีส่วนร่วมกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนน้อย และอุปสรรคสำคัญต่อการมีส่วนร่วมกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ได้แก่ การไม่ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ เนื้อหาในการจัดประชุมที่เข้าใจได้ยาก และช่วงเวลาในการจัดประชุมมักตรงกับเวลาทำงานของประชาชน สอดคล้องกับความคิดเห็นของประชาชนที่มีความต้องการการเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อรับทราบเนื้อหารายละเอียดของโครงการ รวมไปถึงการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการเข้าร่วมการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 6
การอภิปรายผลและข้อเสนอแนะ

1. การอภิปรายผลการศึกษา

กระบวนการมีส่วนร่วมภาคประชาชนในการจัดการผลกระทบการมีรถขนส่งมวลชนบริการสาธารณะ เช่น รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงวิ่งผ่านชุมชนเทศบาลบางกรวย ถือเป็นสิ่งที่น่ายินดี ชาวเทศบาลเมืองบางกรวยมีความตื่นตัวดีใจที่มีโครงการดังกล่าว แต่เมื่อมีการก่อสร้างงานโครงสร้างของการวางระบบรางรถไฟและถนนเลียบบางกรวยขนานทั้งสองข้าง ของเขตทางตลอดแนวของโครงการ ชาวชุมชนเทศบาลบางกรวยที่เคยใช้เส้นทางข้ามทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างบางกรวยและบางพลัด กรุงเทพมหานคร เริ่มเห็นความไม่ชอบมาพากลของการจัดการจราจรและเค้ายางของปัญหาการจราจรที่อาจเกิดวิกฤตขึ้นในอนาคต นั่นคือ การปิดและเปลี่ยนเส้นทางจราจร ที่ใช้ข้ามทางรถไฟ ไปเชื่อมโยงกับบางกรวย บางพลัดที่เคยใช้กันมา

ในโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง โดยการทางรถไฟ ก่อสร้างทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง ได้มีแผนการที่จะยกเลิกเส้นทางเดิม 2 จุด คือ 1.ยกเลิกและรื้อถอนสะพานข้ามทางรถไฟที่บริเวณหมู่บ้านภาณุรังษี ที่เชื่อมชอย 85 จรัญสนิทวงศ์ เขตบางพลัด 2.ยกเลิกจุดตัดระดับดินข้ามถนนที่ถนนเทอดพระเกียรติ ถนนรุ่งประชาเชื่อมถนนสิรินธร เขตบางพลัด และจะทำการจัดการจราจรใหม่ บังคับการเดินทางเส้นทางเดียว และอำนวยความสะดวกการใช้ถนนเลียบบางกรวยทั้ง 2 ข้างการสัญจรด้วยรถยนต์เข้าจากบางพลัดมายังบางกรวย จะบังคับเข้าที่ถนนรุ่งประชา ถนนสิรินธร วิ่งชิดซ้ายเลียบบางกรวยทางรถไฟ ใช้ U-turn under pass ลงอุโมงค์ลอดระดับใต้ทางรถไฟ แล้วเลี้ยวขวาขึ้นถนนเลียบบางกรวย ทางทิศใต้ของเขตทางรถไฟแล้วจึง สามารถเลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนเทอดพระเกียรติ หรือวิ่งตรงไปเพื่อไปยังทางแยกหมู่บ้านภาณุรังษี หรือ จะตรงไปเพื่อไปเชิงสะพานพระราม 7 การสัญจรด้วยรถยนต์เข้าออกจากบางกรวยไปบางพลัด เมื่อออกจากเทอดพระเกียรติ จะต้องถูกบังคับให้เลี้ยวซ้ายวิ่งเลียบบางกรวยทางรถไฟ เลยกหมู่บ้านภาณุรังษี ประมาณ 1 กิโลเมตร จึงจะมี U-turn ระดับดิน กลับรถไปยังอีกด้าน (ทิศใต้) ของเขตทางรถไฟ และวิ่งตรงไปเพื่อออกถนนรุ่งประชา และถนนสิรินธร ตามลำดับ

ประชาชนบางกรวยตั้งข้อสังเกตว่า

1) ระยะทางไกล การวิ่งเข้าและออกเทศบาลบางกรวย และเขตบางพลัด เคยใช้ระยะทางประมาณ 300 เมตร แต่ถูกปรับ เป็น 7.5 กิโลเมตร

2) อุโมงค์กลับรถที่เชิงสะพานรถไฟ ริมคลองบางกอกน้อยปากอุโมงค์ทางลาดความยาว 200 เมตร มีขนาดปากทางคับแคบมาก เพียง 3.30 เมตร เป็นช่อง ซอกหลืบ คับแคบ เสี่ยงต่ออุบัติเหตุและการจราจรติดขัด และอุโมงค์ที่อยู่ติดกับคลองบางกอกน้อย อยู่ในภาวะเสี่ยงภัยน้ำท่วมอย่างมาก หากขาดการบริหารจัดการที่ดี

ประชาชนเริ่มจับกลุ่มกันวิพากษ์วิจารณ์แลกเปลี่ยนความเห็น และเริ่มต้นโดยกลุ่มชุมชนในหมู่บ้านธรินภรณ์ประมาณ 53 ครอบครัว เป็นหมู่บ้านขนาดเล็ก อยู่ในสังกัดชุมชนนคร ของเทศบาลเมืองบางกรวย หมู่บ้านธรินภรณ์นัดประชุมลูกบ้านเพื่อแจ้งข่าวสาร การจัดการจราจรของการรถไฟ ในโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงที่บริเวณสถานีบางบำหรุ มีการแลกเปลี่ยนความรู้ความเข้าใจข้อสงสัยในความแปลกประหลาดของสภาพ U-turn under pass ที่ไม่ถูกต้องตามหลักมาตรฐานวิศวกรรมจราจร และมาตรฐานทางหลวงแผ่นดิน และการกำหนดเส้นทางใหม่ที่ไกลเกินเหตุ การเกิดจุดตัดใหม่ๆ อีกหลายจุด ในการบังคับใช้ระบบ one way ของถนนเลียบทางรถไฟเป็นการทวีความเดือดร้อน หลังจากนั้นลูกบ้านธรินภรณ์ได้มีมติเลือกกรรมการเข้ามา 10 ท่าน เพื่อทำการต่อสู้ให้มีการแก้ไขโครงการให้ถูกต้องคุ้มครองสิทธิของชุมชนบางกรวย

คณะกรรมการดังกล่าวคัดค้านการปิดเปลี่ยนเส้นทางถนนเทอดพระเกียรติ เชื่อมบางกรวยบางพลัด และได้ดำเนินการติดต่อประสานงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และแจ้งความเดือดร้อนที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตขณะเดียวกันได้มีการสืบค้นหารายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการนี้จนได้เอกสารสำคัญคือ รายงานการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับสมบูรณ์ และร่วมกันศึกษาข้อมูล โดยมุ่งเน้นเรื่องของผลกระทบด้านการคมนาคม การลดผลกระทบด้านการคมนาคม และพบว่า มีรายงานเรื่องของจุดตัดจราจรถนนเทอดพระเกียรติ และถนนหมู่บ้านภาณุรังษีซึ่งเป็น 2 ใน 5 จุดตัด ในช่วงเส้นทาง จากฉิมพลี ตลิ่งชัน บางกรวย ถึง สะพานพระราม 7

โดยในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (น.2-59 และ น.2-60) ได้นำเสนอ สภาพของจุดตัดของเส้นทางคมนาคมและการพิจารณาแก้ไขปัญหาจุดตัด ดังนี้

การแก้ไขปัญหาจุดตัดช่วงสะพานพระราม 6 – ถนนกาญจนาภิเษก

สภาพของจุดตัดในปัจจุบัน

ถนนภาณุรังษี เป็นถนนที่ใช้เข้าออกระหว่างหมู่บ้านภาณุรังษีกับถนนสีรินธร

ถนนเทอดพระเกียรติ เป็นถนนระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร ขนาดเขตทางประมาณ 20 เมตร จุดตัดนี้อยู่ห่างจากถนนสีรินธรที่ทอดตัวขนานกับทางรถไฟเพียงประมาณ 150 เมตร เท่านั้น สองข้างทางมีอาคารบ้านเรือนหนาแน่น

การพิจารณาแก้ไขปัญหาคัด

จากโครงข่ายถนนทั้งหมดสภาพโดยทั่วไปพบว่าไม่มีถนนที่ต้องแก้ไขปัญหาคัดทางรถไฟอยู่เป็นจำนวน 5 จุด เท่านั้น คือ ถนนภาณุรังษี ถนนเทอดพระเกียรติ ถนนชัยพฤกษ์ ซอยกระจำจ และถนนทุ่งมังกร ซึ่งสภาพของถนนเหล่านี้มีลักษณะคล้ายคลึงกันหลายประการ เช่น เป็นถนนขนาดเล็กที่ใช้เดินทางเข้าออก

ในการแก้ไขปัญหาคัดทั้ง 5 แห่ง ที่ปรึกษาได้เสนอแนะให้ทำสะพานลอยกลับรถ (U-turn Bridge) ซึ่งนอกจากจะใช้ในการสัญจรข้ามทางรถไฟแล้ว ยังสามารถช่วยรองรับในการเดินทางเข้าและออกกระบบของโครงการได้ทุกทิศทางอีกด้วย โดยตำแหน่งของสะพานลอยกลับรถที่รองรับจุดตัด ทั้ง 5 แห่ง

รายงานระบบงานระบบทางด่วนและ Local Road ราคาค่าก่อสร้าง (น.2-116 น.2-119) ราคาต่อหน่วยของ Overpass & Connection Road ดังนี้

งานระบบทางด่วนและ Local Road

ราคาค่าก่อสร้าง ทางด่วนยกระดับและ Local Road ประกอบด้วยโครงสร้างหลักและงานระบบหลักๆ เช่น ทางยกระดับขนาด 4 และ 6 ช่องจราจร พร้อม Ramp ขึ้น/ลง ขนาด 2 ช่องจราจร สะพาน U-Turn ขนาด 2 ช่องจราจร สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และ Local Road ขนาด 2 ช่องจราจร ในพื้นที่เขตทางของ รฟท. มีรายละเอียดดังนี้ สะพานรถไฟข้ามคลองบางกอกน้อย (2Track) ราคา 449.02 ล้านบาทต่อกิโลเมตร Overpass & Connection Road ราคา 23.10 ล้านบาทต่อจุด และสะพานลอยกลับรถ ราคา 19,000.00 บาทต่อตารางเมตร

ในรายงานบทที่ 5 เรื่องรายงานการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและแผนปฏิบัติการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (น.5-38) รายงานได้นำเสนอดังนี้

ถนนเทอดพระเกียรติ เป็นถนนระดับพื้นขนาด 2 ช่องจราจร ขนาดเขตทางประมาณ 20 เมตร ซึ่งในการก่อสร้างตัดผ่านถนนดังกล่าวนี้ ผู้รับเหมาจะต้องทำทางเบี่ยงชั่วคราวระหว่างการก่อสร้างผ่านจุดตัดซึ่งจะห่างจากจุดตัดเดิมประมาณ 20 – 30 เมตร เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถสัญจรไป-มาได้ดั้งเดิมระหว่างการก่อสร้างตัดผ่านจุดตัดดังกล่าวจนกว่าจะก่อสร้างเส้นทางหลักและสะพานกลับรถแล้วเสร็จจึงจะทำการปิดการสัญจรในช่วงที่ผ่านจุดตัดดังกล่าว ส่วนในระยะดำเนินการผู้ที่ใช้เส้นทางถนนเทอดพระเกียรติเดิมจะใช้ถนนเลียบทางรถไฟโครงการก่อนที่จะกลับรถบริเวณหมู่บ้านภาณุรังษี (ระยะห่างประมาณ 1,500 เมตร) เพื่อเดินทางเข้าเมือง

คณะกรรมการขอให้การรถไฟได้ชี้แจงโครงการโดยเป็นเรื่องการจัดการจราจรและโครงสร้างเส้นการจราจร โดยใช้ห้องประชุมของเทศบาลเมืองบางกวย เมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2554 มีตัวแทนการรถไฟ ตัวแทนบริษัทที่ปรึกษา บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง ประชาชนที่สนใจ เข้าร่วมฟังทั้งบางกวย ย่านชุมชนธนรินทร์และชุมชนภาณุรังสี โดยการรถไฟได้ให้ บริษัทที่ปรึกษาเป็นผู้ชี้แจงแทนทั้งหมดและยืนยันว่าได้ทำถูกต้อง ก่อสร้างตามรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม และผ่านการประชุมการรับฟังความคิดเห็นมาแล้ว ทั้งที่ขัดแย้งกับสภาพความเป็นจริง มีการอัดเสียงและทำบันทึกการประชุม แต่ตัวแทนการรถไฟและบริษัทที่ปรึกษา ขอรับความเห็นแย้งของประชาชนไปพิจารณา

ขณะเดียวกันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้เข้าทำการรื้อถอนทิวทำลายสะพานภาณุรังษีที่เกิดขวางการก่อสร้างทางรถไฟชานเมืองสายสีแดง โดยมีประชาชนร่วมยื่นประท้วงคัดค้านและบางส่วนขึ้นไปยื่น นั้ง ขวางอยู่บนสะพาน แต่ก็ไม่เป็นผล ถูกบังคับนำตัวลงมา ผู้รับเหมาปิดทางขึ้นลงและทิวทำลายผิวจราจรและโครงสร้างจนหมดสิ้นไปในเวลาต่อมา

การรถไฟยังคงดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ under pass ต่อไปไม่สนใจคำทักท้วงของคณะกรรมการคัดค้านการปิดเปลี่ยนเส้นทางเทอดพระเกียรติ กรรมการชุมชนภาณุรังษีจึงทำหนังสือร้องเรียนไปยังฝ่ายปกครอง อำเภอ ผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรี และดำเนินการฟ้องร้องต่อศาลเพื่อรักษาสิทธิทางกฎหมาย

เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน พ.ศ.2554 คณะกรรมการคัดค้านการปิดเปลี่ยนเส้นทาง ได้ทำหนังสือให้ตรวจสอบการดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์กัลปพฤกษ์และการจัดการจราจรใหม่ ให้เป็นไปตาม EIA ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย ในนามเจ้าของโครงการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะผู้จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปลัดกระทรวงคมนาคม ในฐานะหัวหน้าสูงสุดส่วนราชการกระทรวงคมนาคม โดยแนบเอกสาร ดังนี้ รายงานการประชุมการรถไฟกับประชาชนวันที่ 8 เมษายน พ.ศ.2554 ผังจราจรใหม่ของการรถไฟ วิเคราะห์สภาพปัญหาตามผังจราจรในข้อ 2 และสำเนารายงานวิเคราะห์ผลกระทบฉบับสมบูรณ์ (กรณีจุดตัด) ในโครงการนี้

เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม พ.ศ.2554 คณะกรรมการคัดค้าน ได้ทำหนังสือร้องเรียนถึงอนุกรรมการการขนส่งทางราง เรื่อง คัดค้านการปิดถนนเทอดพระเกียรติ เชื่อมโยงบางกวยบางพลัดและการก่อสร้างโครงการไม่ได้เป็นไปตามรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนแห่งชาติ เรื่องละเมิดสิทธิประชาชนในการปิดถนนเทอดพระเกียรติในโครงการรถไฟ

ชานเมืองสายสีแดง โดยก่อสร้างไม่ได้เป็นไปตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านการประสานงานจาก อ.สนธิ เลชวัฒน์ (อาจารย์พิเศษวิชา EIA หลักสูตรการวางแผนชุมชนเมือง และสภาพแวดล้อมมหัพพันิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร) และเป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการขนส่งทางราง

ผลตอบรับจากหนังสือร้องเรียน

อนุกรรมการการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม

หนังสือตอบกลับ 6 กันยายน 2554 ขอเชิญประชุมพิจารณา ร่วมกับอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางราง วันที่ 12 กันยายน พ.ศ.2554 เวลา 13.30 น. ห้องประชุม 114 ชั้น 1 อาคารรัฐสภา 2

ผลการประชุม นพ.จัตวรงค์ ธีระกนก ประธานอนุกรรมการการคมนาคมทางราง ได้เชิญ การรถไฟ (และบริษัทที่ปรึกษา) และสำนักนโยบายการขนส่งและจราจร เข้าชี้แจงได้ให้ผู้ร้องเรียนได้นำเสนอและ บริษัทที่ปรึกษาของการรถไฟ เป็นผู้ชี้แจงโดยผู้แทนของสำนักงานขนส่งและจราจรกล่าวสนับสนุนและข้าราชการของ สนช. สุภาพสตรีท่านหนึ่งได้กล่าวว่า ยังมีโครงการดีๆ จะมาลงที่บางกวยอีกมาก แต่หากว่าบางกวยมีปัญหาาก็ไม่ทราบว่าจะต้องทำอะไร คณะกรรมการตอบกลับว่า ไม่ได้คัดค้านตัวโครงการ แต่คัดค้านการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ไม่เป็นไปตามบทวิเคราะห์ ประธานกล่าวปิดประชุมโดยไม่มีเหตุผลรองรับใดๆ โดยกล่าวอ้างว่าน่าจะเกิดการเข้าใจผิด และการรถไฟจะชี้แจงภายหลัง

ข้อสังเกต ระหว่างประชุม คณะอนุกรรมการที่ร่วมประชุมพยายามกล่าวสนับสนุนการคัดค้าน แต่ไม่พูดออกเครื่องบันทึกการประชุม คณะอนุกรรมการฝ่ายของวุฒิสภาไม่เสนอสนับสนุน ชักถามใดๆ ในที่ประชุมเลย ทราบภายหลังว่า เป็นคณะทำงาน แต่งตั้งโดยพรรคการเมืองที่ควบคุมกระทรวงคมนาคมในขณะนั้น ทั้งคณะน่าจะถูกรวบงำโดยฝ่ายที่มีอำนาจในการนั้นให้ยุติเรื่องโดยเร็วที่สุด

คณะกรรมการสิทธิมนุษยชน (ระยะเวลา 4 ปี) ไม่มีผลตอบรับใด จนเมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน พ.ศ.2558 คณะกรรมการสิทธิมนุษยชนจึงแจ้งว่าได้ตรวจสอบแล้วปรากฏว่า ได้ตรวจสอบเมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน พ.ศ.2558 เรื่องถึงศาลปกครองแล้วคณะกรรมการสิทธิมนุษยชนไม่อาจใช้อำนาจตรวจสอบได้

ผลตอบรับจากหนังสือของคณะกรรมการคัดค้านไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
การรถไฟแห่งประเทศไทย หนังสือลงวันที่ 20 กันยายน พ.ศ.2554 ส่งเอกสารตอบ
 กลับยืนยันการก่อสร้างเป็นไปตามรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และอ้างอิงหลักวิชาการ
 และสถิติ และอ้างอิงว่าได้ดำเนินการตามขั้นตอนครบถ้วนจนนำไปสู่กระบวนการก่อสร้าง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งจราจร หนังสือตอบกลับวันที่ 5 ตุลาคม
 พ.ศ.2554 ให้การรถไฟเป็นผู้ชี้แจง

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ไม่มีผลตอบกลับ)

ปลัดกระทรวงคมนาคม ให้การรถไฟเป็นผู้ชี้แจง

ข้อสังเกต ทุกหน่วยงานไม่มีการตรวจสอบข้อเท็จจริง และตรวจสอบย้อนกลับ
 (Cross check) กลับปล่อยปะละเลยให้หน่วยงานที่กระทำผิดหรือสงสัยว่ากระทำผิดเป็นผู้ชี้แจง
 กับคู่กรณีเพียงฝ่ายเดียว

คณะกรรมการคัดค้านการปิดเปลี่ยนเส้นทางได้ประชุมร่วมกันและตัดสินใจดำเนินคดี
 กับกระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทย และร่วมกับชุมชนหมู่บ้านธนิภรณ์บริจาค
 เงิน 2,000 บาท เพื่อดำเนินการเรื่องคดีและรณรงค์เรื่องนี้ มอบหมายให้สำนักงานกฎหมายสุวัชชัย
 ทนายความเป็นที่ปรึกษากฎหมาย เป็นคดีแพ่งศาลปกครองกลาง คดีดำที่ ศ.11/2554 เมื่อ 16
 สิงหาคม 2554 เป็นแผนกคดีสิ่งแวดล้อมโดยมีเอกสารสำคัญ

วันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ.2554 คณะกรรมการคัดค้านส่งหนังสือร้องเรียนและเอกสาร
 ประกอบไปยังนายสุวัชชัย เลื่องบุญเลิศชัย ประธานกรรมการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 วุฒิสภา โดยการประสานเบื้องต้นของ นางสาวพิกุลแก้ว ไกรฤกษ์ สว.พิษณุโลก
 ประธานกรรมการการต่างประเทศ ได้กรุณาให้เข้าพบและนำเข้าชี้แจงข้อมูลเบื้องต้น

วันที่ 11 ตุลาคม พ.ศ.2554 เวลา 10.30 น. คณะกรรมการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมขอเชิญประชุมร่วม ผู้ร้องเรียนและหน่วยงานราชการที่
 เกี่ยวข้อง ณ ห้อง 102 อาคารรัฐสภา 2 จำนวน 6 ท่าน

ผลการประชุม

คณะกรรมการคัดค้านได้เสนอภาพสไลด์และเอกสารจากรายงานการวิเคราะห์
 ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประกอบกับภาพถ่ายจากการก่อสร้างของโครงการในปัจจุบันว่ามีได้
 สอดคล้องกัน การรถไฟโดยบริษัทที่ปรึกษายังคงยืนยันยืนยันว่าเป็นไปตามรายงานฯ และประชาชนมิได้
 เดือดร้อนจนเกิดเหตุ

คณะกรรมการการทวิพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเห็นว่ามีมูลเหตุแห่งความเดือดร้อนจริง จึงนัดหมายออกศึกษาดูงาน ณ สถานที่โครงการจริง ในวันอังคารที่ 27 ธันวาคม 2554 เวลา 10.00 น. ณ สถานีรถไฟบางบำหรุ เขตบางพลัด กทม. เพื่อศึกษาสภาพข้อเท็จจริงเกี่ยวกับผลกระทบจากแผนการเปลี่ยนแปลงเส้นทางถนนเทอดพระเกียรติเชื่อมถนนสิรินธร และการแก้ปัญหาจุดตัดโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงให้เป็นไปตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการตรวจสอบ

คณะกรรมการการทวิพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่ามีความเดือดร้อนจริงตามที่ประชาชนชาวบางกรวยร้องเรียนมา จึงมีหนังสือที่ สว. (กมธ.1) 0009/2660 ลงวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ.2555 ถึงบริษัทที่ปรึกษาโครงการให้ทำการปรับปรุงจุดกลับรถเชิงสะพานบางกอกน้อย จาก 1 ช่องจราจรเป็น 2 ช่องจราจร และปรับจัดตัดขาออกจากถนนเทอดพระเกียรติไปถนนสิรินธร จากจุดกลับรถระดับดินให้เป็นสะพานลอยกลับรถ โดยมีระยะเดินทางใกล้กว่าเดิม

ข้อสังเกต

คณะกรรมการการทวิพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมข้อสังเกตข้อแรกได้อย่างรวดเร็ว การรับฟังข้อมูลและการวางแผนการดำเนินงานมีประโยชน์มาก เพียงแต่เป็นอำนาจทางนิติบัญญัติไม่สามารถสั่งงานหน่วยงานราชการได้ตรงแบบอำนาจฝ่ายบริหาร (รัฐบาล) แต่เอกสารทั้งหมดมีประโยชน์มากในการประกอบหลักฐานการดำเนินคดีที่ศาลปกครอง

วันที่ 11 พฤษภาคม พ.ศ.2555 คณะกรรมการการทวิพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเชิญประชุมคณะกรรมการผู้ร้องเรียน การรถไฟแห่งประเทศไทย ระหว่างการดำเนินการทั้งหมด การรถไฟฯยังคงดำเนินการก่อสร้างตามกำหนดการเดิมอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกัน คณะกรรมการคัดค้านได้พยายามทำความเข้าใจในเรื่องของผลกระทบด้านการคมนาคมซึ่งเกิดจากการไม่ปฏิบัติตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้วยการจัดพิมพ์เอกสาร ใบปลิว แจกจ่ายประชาชนเพื่อรณรงค์ชาวบ้านและผู้ใช้เส้นทางถนนเทอดพระเกียรติ ตลอดจนรวบรวมรายชื่อ สำนับัตรประชาชน สำเนาทะเบียนบ้านผู้เดือดร้อนจากการนี้ เพื่อร้องเรียนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและส่งมอบประกอบคดีที่ศาลปกครอง

การรถไฟฯได้ประกาศกำหนดงานแล้วเสร็จและแผนการจัดจราจรใหม่ โดยปิดเส้นทางเดิม และมีการลงสัญญาจ้างมอบงานเมื่อ 18 กรกฎาคม พ.ศ.2555 (เร็วกว่ากำหนด) ตามแผนเดิมคือ เดือนตุลาคม พ.ศ.2555

คณะกรรมการคัดค้านได้วางแผนชุมนุมใหญ่ประท้วงคัดค้าน ในวันที่ 29 เมษายน พ.ศ.2555 ด้วยความร่วมมืออย่างดีจากกรรมการชุมชน สมาชิกสภาเทศบาลเมืองบางกรวย ในพื้นที่เกี่ยวข้องมีการทำหน่วยความรู้เคลื่อนที่ตามชุมชนต่างๆ ช่วงเดือนมีนาคมและต้นเมษายน เช่น ชุมชนวัดน่านอก (100 คน) ชุมชนวัดชะลอ (30 คน) ชุมชนหมู่บ้านธนากร (100 คน) จำนวนผู้เข้าร่วมกิจกรรมขึ้นอยู่กับสภาพพื้นที่ ระดับความเดือดร้อน เช่น ชุมชนวัดชะลอมีเส้นทางเข้าออกได้หลายทางจึงมีผู้ได้รับผลกระทบและเข้าร่วมประชุมน้อยกว่าชุมชนอื่นๆ เป็นต้น

ในทางการเมือง เมื่อวันที่ 25 เมษายน พ.ศ.2555 คณะกรรมการได้ติดต่อเข้าพบ รมช. คมนาคม ในขณะนั้น คือ พลตำรวจโท ชัช กุลดิติก โดยการประสานจากสมาชิกเทศบาลและเครือข่ายของแนวร่วมประชาชนเพื่อประชาธิปไตย (นปช.) ได้พบเพื่อร้องเรียนข้อเดือดร้อน โดยมี นายนายจร รุ่งฐานียกุล นายช่างใหญ่การรถไฟในฐานะผู้อำนวยการโครงการรถไฟสายสีแดงเข้ารับทราบ โดยมีการตกลงเบื้องต้นว่าจะคงการจราจรแบบเดิมไปก่อน ไม่มีการปิดเปลี่ยนเส้นทางสัญจรใดๆ ถึงแม้จะสิ้นสุดโครงการนี้

เมื่อวันที่ 29 เมษายน พ.ศ.2555 การจัดการชุมนุมประท้วงไม่ให้การรถไฟ เจ้าของโครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดง ปิดเส้นทางจราจรและทวงถามสะพานลอยกลับรถตามผลการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม มีเข้าร่วมชุมนุมเกือบพันคน มีผู้ลงชื่อพร้อมแนบสำเนาเอกสารส่วนบุคคลกว่า 700 คริวเรือน มีสื่อมวลชนหลายสถานีโทรทัศน์ เช่น ช่อง 3, 5, 7 และ TNN ในขณะนั้นได้เข้ามาทำข่าวการชุมนุมและเผยแพร่ออกสู่สาธารณะ การรถไฟได้ส่งผู้อำนวยการโครงการ ฝ่ายปกครองมีนายอำเภอบางกรวยและผู้ว่าราชการจังหวัดนนทบุรีในขณะนั้นมารับหนังสือร้องเรียน และรับข้อเสนอที่จะไม่ปิดเส้นทางเดิม ซึ่งเหตุผลข้อเท็จจริง เห็นว่าการชุมนุมต่อต้านมีประชาชนเข้าร่วมจำนวนมากเกือบพันคน และการเปิดให้บริการรถไฟสายสีแดงเองก็ไม่สามารถทำได้ เนื่องจากยังไม่มีระบบไฟฟ้าสำหรับการขับเคลื่อน เนื่องจากงานระบบไฟฟ้าอยู่ในระยะที่สอง คือ ระยะทางจากพระรามเจ็ดจนถึงสถานีบางซื่อ ซึ่งจะทำการก่อสร้างในอีก 2-3 ปีข้างหน้า

ในทางคดีปกครอง ศาลปกครองได้ตรวจสอบเอกสารหลักฐานที่ทั้งสองฝ่ายได้ยื่นและระหว่างสืบคดีได้ยื่นเพิ่มเติม เช่น เอกสารของเทศบาลเมืองบางกรวยที่แสดงว่าประชาชนเดือดร้อนขอให้มีการแก้ไขปัญหาจราจร เอกสารจากวุฒิสภาคณะกรรมการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ได้ให้ความเห็นกับบริษัทที่ปรึกษาโครงการรถไฟสายสีแดง หลังจากคณะกรรมการได้รับหนังสือร้องเรียนและตรวจสอบสภาพพื้นที่จริงๆ ของโครงการ สำเนารายชื่อประชาชนที่เดือดร้อนร้องเรียน ภาพข่าวจากสื่อมวลชน ที่สุดเมื่อ 26 เมษายน พ.ศ. 2556 ศาลปกครองได้มีคำ

พิพากษา คดีหมายเลขดำที่ ส.11/2554 คดีหมายเลขที่ ส.197/2556 ให้ผู้ถูกฟ้องคดีที่ 1 คือ กระทรวงคมนาคมและ ที่ 2 คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย แก้ปัญหาการจราจร จุดตัดทางรถไฟ บริเวณถนนเทอดพระเกียรติกับถนนสีรินทร โดยให้สร้างเป็นสะพานกลับรถยกระดับทั้งขาเข้าและขาออกให้มีระยะห่างจากจุดกลับรถระดับพื้นดินที่ต้องยกเลิกไปใกล้กว่าที่กำหนดไว้ และเป็นไปตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ผู้ฟ้องคดีทั้ง 4 และประชาชนที่ใช้เส้นทางดังกล่าวได้รับผลกระทบน้อยที่สุดและเป็นไปตามกฎหมาย ทั้งนี้ให้ดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน 1 ปี นับตั้งแต่คดีสิ้นสุด

และเมื่อดำเนินการวิจัยโดยการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนด้วยการทำแบบสอบถามของประชากรกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา จำนวน 175 คน เพื่อเปรียบเทียบการมีส่วนร่วมของประชาชนและผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ กับรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรมราชชนนี สามารถอภิปรายผลที่ได้จากการวิจัยและข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ

จากการกำหนดวัตถุประสงค์ของการศึกษาเพื่อสำรวจและประเมินกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย (บริเวณสถานีบางบัวใหญ่) ต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ในด้านระดับการมีส่วนร่วม และความเป็นไปได้ของการมีส่วนร่วมที่ประชาชนต้องการต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐที่เหมาะสม

โดยการวิเคราะห์เกี่ยวกับกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ได้พิจารณาภาพรวมของทุกกระบวนการในการมีส่วนร่วม ตั้งแต่ระดับการมีส่วนร่วมเทียมหรือการไม่มีส่วนร่วม (No power) การมีส่วนร่วมระดับพิธีกรรมหรือการมีส่วนร่วมบางส่วน (Degree of tokenism) และการมีส่วนร่วมระดับอำนาจเป็นของประชาชน (Degree of citizen power) สามารถอภิปรายผลการศึกษาได้ดังนี้

1.1 ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ที่ผ่านมามีได้ว่าประชาชนซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้มีส่วนร่วมน้อยมาก ที่ผ่านมามีได้จัดให้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นประชาชนทั้งระดับเขต/อำเภอ และกลุ่มย่อยรวม 8 รายการ ได้แก่ การประชุมชี้แจงโครงการในระดับ

เขต/อำเภอ จำนวน 2 ครั้ง การสัมมนาทางวิชาการ จำนวน 3 ครั้ง การสนทนากลุ่มย่อย จำนวน 2 ครั้ง และการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณทางแยกต่างระดับกาญจนาภิเษก จำนวน 1 ครั้ง แต่ประชาชนกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาไม่ได้เข้าร่วมในการประชุมรับฟังความคิดเห็นจากการจัดประชุมทั้งสิ้น 8 รายการที่กล่าวมาข้างต้น โดยมีเพียง 2 รายการที่มีประชาชนกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาเข้าร่วมการประชุม ได้แก่ การสนทนากลุ่มย่อยครั้งที่ 1 (ดำเนินการรวม 9 ครั้ง) วันที่ 8 เมษายน - 3 มิถุนายน 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 557 คน เป็นประชาชนกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา จำนวนเพียง 5 คน คิดเป็นร้อยละ 3 ของกลุ่มตัวอย่าง และคิดเป็นร้อยละ 0.90 ของผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด และการสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 2 วันที่ 7 ตุลาคม 2547 มีผู้เข้าร่วมประชุมทั้งสิ้น 308 คน เป็นประชาชนกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา จำนวนเพียง 3 คน คิดเป็นร้อยละ 2 ของกลุ่มตัวอย่าง และคิดเป็นร้อยละ 0.97 ของผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด เมื่อวิเคราะห์สาเหตุของการเข้ามามีส่วนร่วมของประชาชนน้อยได้ดังนี้

1.1.1 ความรู้ความเข้าใจในกระบวนการมีส่วนร่วมในการประเมินผล

กระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าประชากรกลุ่มตัวอย่างกว่าร้อยละ 91 ไม่ทราบหรือไม่มีความรู้ความเข้าใจต่อระเบียบข้อบังคับและกฎหมายเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทั้งในส่วนของความหมายของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ขั้นตอนการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะเวลาในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ประเภทของโครงการที่ต้องมีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม อาจเป็นเพราะการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมยังไม่เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายในวงกว้างสำหรับประชาชนทั่วไป ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญอย่างหนึ่งต่อการตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมในการดำเนินการต่างๆ ซึ่งจำเป็นต้องใช้ระยะเวลานานในการสร้างความรู้และทำความเข้าใจในกระบวนการมีส่วนร่วมของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เมื่อประชาชนไม่มีความรู้ความเข้าใจถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมจึงส่งผลให้การเข้าร่วมมีน้อยตามไปด้วย

1.1.2 การรับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ที่ผ่านมามีข้อได้ว่าเป็นที่ประชาชนได้รับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องน้อยมาก โดยพบว่าประชากรกลุ่มตัวอย่างกว่าร้อยละ 73 ไม่ทราบว่าจะมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน มีประชาชนทราบข้อมูลบางส่วนว่าจะมีการก่อสร้าง โดยแหล่งที่มาของข้อมูลส่วนใหญ่รับทราบข้อมูลจากเพื่อนบ้าน

มากที่สุด ซึ่งจากการพูดคุยระหว่างทำแบบสอบถาม พบว่าประชากรกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จะทราบต่อๆ กันมา จากปากต่อปาก โดยมีผู้นำชุมชนเป็นผู้กระจายข้อมูลให้ทราบ รองลงมา ได้แก่ เสียงตามสาย ทางโครงการฯ ได้จัดให้มีการสื่อวิทยุในช่วงก่อสร้างที่สำคัญพร้อมทั้งออกเสียงตามสายในชุมชน และการปิดประกาศ ใบปลิว ทางโครงการฯ ได้จัดให้มีป้ายประชาสัมพันธ์กิจกรรมก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการ และหน่วยงานรับผิดชอบ พร้อมทั้งอยู่และเบอร์โทรศัพท์ตามแนวเส้นทางโครงการในบริเวณที่น่าสนใจของคนส่วนใหญ่ และมีสื่อสิ่งพิมพ์ทั้งเอกสารสรุป แผ่นพับวางไว้ที่ศูนย์รับข้อมูล สำนักงานเขต และตัวแทนโครงการในชุมชน นอกจากนี้ประชากรกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ยังไม่ทราบเกี่ยวกับรายละเอียดการออกแบบผังส่วนที่เกี่ยวข้องกับสถานีบางบำหรุ รายละเอียดการปรับแก้ไขแบบการก่อสร้างในโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ระยะเวลาก่อสร้าง รวมถึงรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนสายพญาไทย-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรมราชชนนี (โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ดุสิตชั้น) ซึ่งการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบรับทราบนับว่าเป็นสิ่งสำคัญ แต่ที่ผ่านมายังขาดความทั่วถึงในการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบอย่างทั่วถึงกัน ทำให้ประชาชนกลุ่มตัวอย่างรับทราบข้อมูลข่าวสารน้อย จึงส่งผลให้ประชาชนกลุ่มตัวอย่างไม่เห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมจึงส่งผลให้การเข้าร่วมมีน้อยตามไปด้วย

1.1.3 รูปแบบการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นประชาชน ถึงแม้ที่ผ่านมาได้จัดให้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมรับฟังความคิดเห็นประชาชน และการประชุมกลุ่มย่อยจำนวนหลายครั้ง เนื่องจากพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการเป็นวงกว้างและระยะยาวตามแนวเส้นทางรถไฟ มีครัวเรือนที่ได้รับความเดือดร้อนมากมาย โดยจัดในรูปแบบการประชุมชี้แจงโครงการในระดับเขต/อำเภอ การสัมมนาทางวิชาการ การสนทนากลุ่มย่อย แต่ประชาชนในพื้นที่ศึกษาซึ่งเป็นหนึ่งในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการมีส่วนร่วมที่ได้นำมาใช้ในการประชุมรับฟังความคิดเห็น โดยมีเพียง 2 รายการที่มีประชาชนในพื้นที่ศึกษาเข้าร่วมการประชุม ได้แก่ การสนทนากลุ่มย่อยครั้งที่ 1 ซึ่งจัดในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตดุสิต ชั้น เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี และการสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 2

1.1.4 ความพึงพอใจและอุปสรรคต่อการมีส่วนร่วมกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 55 รองลงมา ได้แก่ มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับน้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 30 และมีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 14 จากการพูดคุยระหว่าง

ทำแบบสอบถาม พบว่าประชากรกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่รับทราบรายละเอียดข้อมูลว่ามีการจัดประชุมเพื่อรับฟังความคิดเห็นที่ผ่านมา ส่งผลให้ไม่ได้เข้าร่วมการประชุมดังกล่าว จึงมีความพึงพอใจต่อการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนของโครงการปานกลางถึงน้อยที่สุด สำหรับประชาชนกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาที่ได้เข้าร่วมประชุมจำนวน 8 คน พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับน้อยทั้งหมด สำหรับอุปสรรคในการมีส่วนร่วมกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ได้แก่ การได้รับข้อมูลเกี่ยวกับการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ที่ประชาชนกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาไม่ได้รับรายละเอียดข้อมูลอย่างทั่วถึง ประกอบกับมีความคิดเห็นว่าเนื้อหาในการจัดประชุมนั้นยากและประชาชนไม่เข้าใจ ซึ่งสอดคล้องกับระดับความรู้ความเข้าใจของประชาชนในกระบวนการมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและช่วงเวลาในการจัดประชุมที่มักตรงกับเวลาทำงานของประชาชนจึงส่งผลให้ประชาชนกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาไม่ยอมเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น

1.2 ผลกระทบที่เกิดจากการดำเนินการโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยภาพรวมเกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยในพื้นที่เกิดขึ้นมากในระหว่างการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงหลังก่อสร้างเสร็จ ทั้งผลกระทบด้านความสะดวกในการเดินทางในชีวิตประจำวัน โดยประชาชนต้องใช้ระยะทางที่ไกลขึ้น และมีสิ่งกีดขวางในเส้นทางจราจร ด้านปัญหามลพิษจากโครงการฯ ในระหว่างก่อสร้างที่ก่อให้เกิดมลพิษ เช่น ฝุ่นละอองจากก่อสร้าง และรถบรรทุกที่วิ่งผ่านชุมชน มลพิษทางเสียง และมลพิษทางน้ำ และด้านความปลอดภัยจากการดำเนินการโครงการฯ ที่ทำให้ประชาชนต้องเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย เช่น ต้นไม้ รั้วบ้าน เป็นต้น และเกิดการอาชญากรรมสำหรับความเดือดร้อนจากการเวนคืน พบว่าชุมชนที่อยู่บริเวณริมทางรถไฟซึ่งตั้งอยู่บนที่ดินของการรถไฟนั้น ต้องอพยพย้ายไปอยู่ที่ใหม่ โดยผลกระทบที่ลดลงมากที่สุดหลังการก่อสร้างเสร็จคือด้านปัญหามลพิษทางอากาศ รองลงมา คือ ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ส่วนปัญหาที่ลดลงน้อยที่สุด คือ ปัญหามลพิษทางน้ำ เนื่องจากการก่อสร้างมีการวางท่อระบายน้ำสูงกว่าพื้นที่อยู่อาศัยของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้แนวก่อสร้างทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน ส่วนหนึ่งไม่สามารถระบายน้ำออกจากพื้นที่ได้ ทำให้เกิดน้ำท่วมขังและน้ำเสีย

1.3 ความต้องการใช้สิทธิของประชาชนในการมีส่วนร่วมต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) พบว่าประชาชนในพื้นที่ศึกษาส่วนใหญ่มีระดับความต้องการใช้สิทธิของประชาชนในการมีส่วนร่วมต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ด้านการเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการ

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ การมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการเข้าร่วมการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2. ข้อเสนอแนะ

จากการอภิปรายผลการศึกษาระดับต้น สามารถสรุปได้ว่ากระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) ที่ผ่านมายังไม่มีความเหมาะสม เนื่องจากประชาชนที่เข้ามามีส่วนร่วมนั้นอยู่ในระดับน้อย และจะอยู่ในระดับการรับฟังความคิดเห็น สาเหตุเกิดจากปัจจัยหลายประการที่สำคัญ ได้แก่ การไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกระบวนการมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการประชาสัมพันธ์ในส่วนของ การดำเนินโครงการและการเปิดให้มีส่วนร่วมของประชาชนอย่างเหมาะสม จึงส่งผลให้ประชาชนไม่เห็นความสำคัญและไม่เข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการรับฟังความคิดเห็นต่างๆ ที่จัดขึ้น

สำหรับข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ ดังนี้

2.1 การให้ความรู้และการส่งเสริมให้ประชาชนเห็นความสำคัญของกระบวนการมีส่วนร่วม โดยการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้ที่เกี่ยวข้องให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบหรือกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบเบื้องต้นตั้งแต่ขั้นริเริ่มโครงการ ชี้แจงแผน ชี้แจงดำเนินโครงการ และชี้แจงประเมินโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกันและลดปัญหาความขัดแย้งที่มักเกิดขึ้นจากความเข้าใจไม่ตรงกันระหว่างเจ้าของโครงการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งรูปแบบการประชาสัมพันธ์สามารถดำเนินการได้หลากหลายวิธี เช่น จดหมาย วีดิทัศน์ สื่อออนไลน์ เสียงตามสาย บอร์ดประชาสัมพันธ์ สปอร์ตวิทยุ/โทรทัศน์ ผู้นำชุมชน หนังสือพิมพ์ เป็นต้น ทั้งนี้ต้องเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ในจุดที่ประชาชนสามารถมองเห็นและเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย และให้ระยะเวลาอย่างต่อเนื่อง

2.2 การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนให้มากขึ้น โดยการเริ่มต้นตั้งแต่ระยะแรกในการทำให้ประชาชนได้รับข้อมูลอย่างทั่วถึง อาจจะต้องใช้ระยะเวลาเพื่อให้ประชาชนได้ทำความเข้าใจ และศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม และจำเป็นต้องกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อโครงการอย่างครอบคลุม โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่ได้รับผลกระทบโดยตรงเป็นอันดับแรก ทั้งนี้สามารถเสนอแนะการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนได้อีกหลายแนวทางได้แก่

2.2.1 การสร้างความเข้มแข็งของชุมชน ชุมชนจะเข้มแข็งได้ก็ต้องสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมที่ประชาชนรู้สึกว่ามีส่วนร่วมแล้วเกิดประโยชน์ต่อชุมชนของเขา โดยผู้เข้าไปสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมจะต้องรับฟัง และนำเอาไปพิจารณาอย่างจริงจังในการตัดสินใจ

2.2.2 การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ กระบวนการมีส่วนร่วมทั้งหลายนั้นมีความสัมพันธ์กับคำว่า “ตัดสินใจ” กรณีโครงการที่ประชาชนรู้สึกว่ามีผลกระทบต่อเขามาก เขาต้องการมีส่วนร่วมที่จะนำไปสู่การตัดสินใจ หรือแม้แต่วางมติตัดสินใจด้วย เช่น การตัดสินใจเลือกสถานที่ตั้งโครงการ และแนวทางลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เป็นต้น ถ้าเปิดโอกาสให้ประชาชนตัดสินใจก่อน โดยให้เข้าใจถึงข้อดี ข้อด้อย ประโยชน์ที่จะได้รับ ผลเสียที่จะเกิดขึ้น โดยไม่รู้สึกกดดันให้ต้องยอมรับในตัวโครงการ

2.2.3 การให้กลุ่มอิสระหรือกลุ่มที่เป็นกลางทำหน้าที่กำกับกระบวนการมีส่วนร่วมแทนเจ้าของโครงการ จะทำให้ประชาชนมีความรู้สึกที่ดีกว่าการนำเสนอโดยรัฐหรือเจ้าของโครงการที่มักจะนำเสนอแต่ส่วนดี และปกปิดไม่ยอมบอกข้อเสียของโครงการ หรืออย่างน้อยหน่วยงานก็ควรจะมีหน่วยส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน ที่เข้าใจกระบวนการ แทนการใช้หน่วยหรืองานประชาสัมพันธ์ของหน่วยงาน

2.2.4 การสร้างความร่วมมือ หรือการเป็นหุ้นส่วน (Partnership) ในการทำงาน นั่นคือ การริเริ่มโครงการให้ประชาชนผู้เอาใจได้รับผลกระทบหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้ตระหนักถึงความจำเป็นหรือปัญหาแล้วช่วยกันคิดหาทางออกของปัญหาโดยการร่วมร่างโครงการ จะทำให้ประชาชนรู้สึกเป็นเจ้าของโครงการ (Ownership)

2.2.5 การสร้างความไว้วางใจ โดยพยายามแก้ปัญหาความเข้าใจผิดต่างๆ แสดงให้เห็นเป้าหมายของการมีส่วนร่วม เจตนารมณ์ของกระบวนการที่จะหาทางออกที่ดีที่สุด ไม่ใช่พยายามจะผลักดันโครงการให้เกิดขึ้น แต่เป็นการมาร่วมคิดร่วมปรึกษาหาทางออกร่วมกัน ความสำเร็จของการมีส่วนร่วมคือรัฐและประชาชนได้มีการหาทางออกและเลือกทางออกที่เป็นที่พึงพอใจทั้งสองฝ่าย

2.2.6 การสร้างแรงจูงใจ เช่น กองทุนสนับสนุน เนื่องจากกระบวนการมีส่วนร่วมที่ผ่านมา ประชาชนมองว่าเป็นเรื่องเสียเวลาทำมาหากิน รัฐจึงจำเป็นต้องเข้าไปช่วยเหลือ เพราะประชาชนต้องเสียเวลาทำมาหากินในการมีส่วนร่วม

2.2.7 การรับเรื่องร้องเรียน โดยจัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผลกระทบที่เกิดขึ้น เช่น กล้องแสดงความคิดเห็น เป็นต้น และให้รีบดำเนินชี้แจง/แก้ไขปัญหาข้อร้องเรียนอย่างทันที่

2.3 การปรับรูปแบบการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นให้เหมาะสม การจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นถือว่าเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งในการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน สามารถดำเนินการได้หลายวิธี เช่น การจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ การประชุมกลุ่มย่อย การพบปะพูดคุยบุคคลสำคัญ การจัดการสัมมนา เป็นต้น ทั้งนี้รูปแบบการจัดประชุมดังกล่าวมักได้รับความร่วมมือจากประชาชนน้อย เนื่องจากจะจัดเป็นเชิงเป็นทางการในโรงแรม เนื้อหาการนำเสนอค่อนข้างยากด้วยภาษาวิชาการและศัพท์เทคนิคต่างๆ ทำให้ประชาชนไม่ยอมเข้าร่วม ดังนั้นจึงควรปรับรูปแบบการประชุมให้ใกล้ชิดกับประชาชนแต่ละกลุ่มมากยิ่งขึ้น โดยเลือกสถานที่จัดประชุมที่ใกล้เคียงกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเพื่อความสะดวกแก่ผู้เข้าร่วมการประชุม พร้อมทั้งควรสร้างบรรยากาศที่ดีเป็นกันเองกับประชาชนที่มาเข้าร่วมการประชุม



บทที่ 7 บทสรุป

บทสรุปการศึกษาการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ ในการจัดการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ในกรณีศึกษาประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกรวยกับโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน บริเวณสถานีบางบำหรุ เพื่อเสนอแนะแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนอันเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จในการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมอันเป็นประโยชน์ในการดำเนินโครงการอื่นๆ ของรัฐต่อไปในอนาคต

1. สรุปสาระสำคัญของงานวิจัย

สาระสำคัญของการศึกษากระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกรวย (บริเวณสถานีบางบำหรุ) ต่อการจัดการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ภายใต้วัตถุประสงค์การวิจัย เพื่อศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชน กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของประชาชน และการศึกษากระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกรวยกับโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน บริเวณสถานีบางบำหรุ เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ ในการจัดการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ พบว่าการมีส่วนร่วมของประชาชนในกระบวนการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ได้เป็นเพียงข้อแนะนำว่าควรมีการศึกษาเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการศึกษา หากแต่เป็นการบังคับให้ต้องดำเนินการตามข้อบังคับของกฎหมาย ได้แก่ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 มาตรา 67 วรรค 2 ที่บัญญัติไว้ว่า “การดำเนินโครงการหรือกิจกรรมที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงทั้งทางด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติ และสุขภาพ จะกระทำมิได้ เว้นแต่จะได้ศึกษาและประเมินผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนในชุมชน และจัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนผู้มีส่วนได้เสียก่อน...” ซึ่งเป็นการแสดงเจตนารมณ์ที่ชัดเจนของภาครัฐ ที่ให้ความสำคัญกับกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งขั้นตอนจะเป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน

คำแนะนำของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กฎหมายที่ได้กำหนดเกณฑ์ขั้นต่ำในเจ้าของโครงการดำเนินการตามกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนอย่างน้อย 2 ครั้ง ได้แก่ ครั้งแรก ดำเนินการในช่วงระหว่างการเริ่มต้นโครงการโดยการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างข้อเสนอโครงการและขอบเขตการศึกษา เพื่อให้ข้อมูลแก่ประชาชนเกี่ยวกับโครงการและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น รวมทั้งเสนอขอบเขตการศึกษา ครั้งที่สอง ดำเนินการในช่วงเตรียมจัดทำรายงานและมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความมั่นใจให้แก่ประชาชน

เมื่อเปรียบเทียบกับผลการศึกษารายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษา ออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนสายพญาไทย-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรมราชชนนี นั้นได้จัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทั้งสิ้น 8 รายการ ได้แก่ การประชุมชี้แจงโครงการในระดับเขต/อำเภอ ครั้งที่ 1 (ดำเนินการรวม 5 ครั้ง) วันที่ 3-9 มีนาคม 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี การสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 1 วันที่ 24 มีนาคม 2547 การสนทนากลุ่มย่อยครั้งที่ 1 (ดำเนินการรวม 9 ครั้ง) วันที่ 8 เมษายน - 3 มิถุนายน 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี การประชุมชี้แจงโครงการในระดับเขต/อำเภอ ครั้งที่ 2 (ดำเนินการรวม 8 ครั้ง) วันที่ 8 เมษายน - 3 มิถุนายน 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี การสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 2 วันที่ 7 ตุลาคม 2547 การสนทนากลุ่มย่อยครั้งที่ 2 (ดำเนินการรวม 10 ครั้ง) วันที่ 9-17 ตุลาคม 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี การสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 3 วันที่ 23 พฤศจิกายน 2547 และการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณทางแยกต่างระดับกาญจนาภิเษก วันที่ 27 กันยายน 2548 จะเห็นได้ว่าโครงการฯ ได้ดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนได้ตามที่กฎหมายกำหนด แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่กฎหมายกำหนดนั้น เมื่อเปรียบเทียบกับระดับการมีส่วนร่วมโดยทั่วไป เช่น ตามแนวคิดการมีส่วนร่วมของประชาชนของ Arnstein (1969) ที่นำเสนอตัวแบบ “ขั้นบันไดการมีส่วนร่วมของพลเมือง” หรือ “Ladder of Citizen Participation” ซึ่งประกอบด้วย 1) ขั้นการควบคุม (Manipulation) 2) ขั้นการรักษา (Therapy) 3) ขั้นการให้ข้อมูล (Informing) 4) ขั้นการรับฟังความคิดเห็น (Consultation) 5) ขั้นการปรึกษาหารือ (Placation) 6) ขั้นการเป็นหุ้นส่วน (Partnership) 7) ขั้น

มอบหมายอำนาจ (Delegated Power) และ 8) ใช้นอำนาจพลเมือง (Citizen Control) ซึ่งแต่ละระดับชั้นบันไดได้สะท้อนอำนาจของประชาชน และการจัดระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนที่เสนอ โดย International Association for Public Participation (2007) ซึ่งเป็นองค์กรรณานาชาติด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนที่ได้รับการยอมรับจากทั่วโลก ได้แบ่งระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนไว้ 5 ระดับ ได้แก่ 1) การให้ข้อมูลข่าวสาร 2) การรับฟังความคิดเห็น 3) การดึงเข้ามาเกี่ยวข้อง 4) การสร้างความร่วมมือ และ 5) การเสริมอำนาจประชาชน นั้นพบว่าการดำเนินการจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ผ่านมาเป็นการปฏิบัติเพื่อให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดจึงเป็นเพียงระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในระดับต้นๆ นั่นคือ ประชาชนมีโอกาสในการให้ข้อมูลความคิดเห็นที่ประกอบด้วยการให้ข้อมูลข่าวสารและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเท่านั้น ยังไม่ถึงระดับการเสริมอำนาจให้กับประชาชนได้มีส่วนร่วมในการตัดสินใจอย่างแท้จริง

ประกอบกับผลการศึกษาจากแบบสอบถามเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ในกรณีศึกษาประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกรวยกับโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน บริเวณสถานีบางบำหรุ พบว่าประชาชนมีส่วนร่วมในการรับฟังความคิดเห็นที่ทางโครงการฯ ได้จัดขึ้นให้มีน้อยอยู่ในระดับน้อยมาก แม้ทางโครงการจะจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นประชาชนทั้งระดับเขต/อำเภอ และกลุ่มย่อย แต่ประชาชนในพื้นที่ศึกษาไม่ได้เข้าร่วมในการประชุมรับฟังความคิดเห็นจากการจัดประชุมเท่าที่ควร ทั้งนี้เกิดจากการขาดความรู้ความเข้าใจในกระบวนการมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่มีผลต่อการตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วมในการดำเนินการต่างๆ ประกอบกับขาดการรับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) โดยพบว่าประชากรส่วนใหญ่ไม่ทราบว่าจะมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) มีประชาชนทราบข้อมูลเพียงบางส่วนว่าจะมีการก่อสร้าง ซึ่งรับทราบข้อมูลจากเพื่อนบ้าน เสียงตามสาย และการปิดประกาศ ใบปลิว ซึ่งการประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบรับทราบนับว่าเป็นสิ่งสำคัญ สอดคล้องกับความพึงพอใจและอุปสรรคต่อการมีส่วนร่วมกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) พบว่ามีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับน้อยและน้อยที่สุด โดยประชาชนมองว่าอุปสรรคในการมีส่วนร่วมกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ได้แก่ ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของประชาชน ที่อาจมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบน้อย ไม่เข้าถึงประชาชนทุกกลุ่ม หรือทั่วทุกพื้นที่ ประกอบกับเนื้อหาในการจัดประชุมที่ยากและประชาชนไม่เข้าใจ และช่วงเวลาในการจัดประชุมที่มักตรงกับ

เวลาที่งานของประชาชนจึงส่งผลให้เป็นอุปสรรคในการเข้าร่วมรับฟังความคิดเห็น จึงส่งผลให้ประชาชนมีความต้องการใช้สิทธิในการมีส่วนร่วมต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ด้านการเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ การมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการเข้าร่วมการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อม

2. ข้อเสนอแนะ

จากการอภิปรายผลการศึกษาข้างต้น สามารถสรุปได้ว่ากระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ที่ผ่านมายังไม่มีความเหมาะสม เนื่องจากประชาชนที่เข้ามามีส่วนร่วมนั้นอยู่ในระดับน้อย และจะอยู่ในระดับการรับฟังความคิดเห็น สาเหตุเกิดจากปัจจัยหลายประการที่สำคัญ ได้แก่ การไม่มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกระบวนการมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการประชาสัมพันธ์ในส่วนของการดำเนินโครงการและการเปิดให้มีส่วนร่วมของประชาชนอย่างเหมาะสม จึงส่งผลให้ประชาชนไม่เห็นความสำคัญและไม่เข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการรับฟังความคิดเห็นต่างๆ ที่จัดขึ้น

สำหรับข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางในการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ ดังนี้

2.1 การให้ความรู้และการส่งเสริมให้ประชาชนเห็นความสำคัญของกระบวนการมีส่วนร่วม โดยการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้ที่เกี่ยวข้องให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบหรือกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียได้รับทราบเบื้องต้นตั้งแต่ขั้นริเริ่มโครงการ ขึ้นวางแผน ขึ้นดำเนินโครงการ และขึ้นประเมินโครงการ เพื่อสร้างความเข้าใจที่ตรงกันและลดปัญหาความขัดแย้งที่มักเกิดขึ้นจากความเข้าใจไม่ตรงกันระหว่างเจ้าของโครงการและกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ซึ่งรูปแบบการประชาสัมพันธ์สามารถดำเนินการได้หลากหลายวิธี เช่น จดหมาย วิดีทัศน์ สื่อออนไลน์ เสียงตามสาย บอร์ดประชาสัมพันธ์ สปอร์ตวิทยุ/โทรทัศน์ ผู้นำชุมชน หนังสือพิมพ์ เป็นต้น ทั้งนี้ต้องเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ในจุดที่ประชาชนสามารถมองเห็นและเข้าถึงข้อมูลได้ง่าย และให้ระยะเวลาอย่างต่อเนื่อง

2.2 การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนให้มากขึ้น โดยการเริ่มต้นตั้งแต่ระยะแรกในการทำให้ประชาชนได้รับข้อมูลอย่างทั่วถึง อาจจะต้องใช้ระยะเวลาเพื่อให้ประชาชนได้ทำความเข้าใจ และศึกษาข้อมูลเพิ่มเติม และจำเป็นต้องกำหนดกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วน

เสียต่อโครงการอย่างครอบคลุม โดยให้ความสำคัญกับกลุ่มที่ได้รับผลกระทบโดยตรงเป็นอันดับแรก ทั้งนี้สามารถเสนอแนะการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนได้อีกหลายแนวทาง ได้แก่

2.2.1 การสร้างความเข้มแข็งของชุมชน ชุมชนจะเข้มแข็งได้ก็ต้องสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมที่ประชาชนรู้สึกว่ามีส่วนร่วมแล้วเกิดประโยชน์ต่อชุมชนของเขา โดยผู้เข้าไปสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมจะต้องรับฟัง และนำเอาไปพิจารณาอย่างจริงจังในการตัดสินใจ

2.2.2 การมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ กระบวนการมีส่วนร่วมทั้งหลายนี้มีความสัมพันธ์กับคำว่า “ตัดสินใจ” กรณีโครงการที่ประชาชนรู้สึกว่ามีผลกระทบต่อเขามาก เขาต้องการมีส่วนร่วมที่จะนำไปสู่การตัดสินใจ หรือแม้แต่วางตัดสินใจด้วย เช่น การตัดสินใจเลือกสถานที่ตั้งโครงการ และแนวทางลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้น เป็นต้น ถ้าเปิดโอกาสให้ประชาชนตัดสินใจก่อน โดยให้เข้าใจถึงข้อดี ข้อด้อย ประโยชน์ที่จะได้รับ ผลเสียที่จะเกิดขึ้น โดยไม่รู้สึกกดดันให้ต้องยอมรับในตัวโครงการ

2.2.3 การให้กลุ่มอิสระหรือกลุ่มที่เป็นกลางทำหน้าที่กำกับกระบวนการมีส่วนร่วมแทนเจ้าของโครงการ จะทำให้ประชาชนมีความรู้สึกที่ดีกว่าการนำเสนอโดยรัฐหรือเจ้าของโครงการที่มักจะนำเสนอแต่ส่วนดี และปกปิดไม่ยอมบอกข้อเสียของโครงการ หรืออย่างน้อยหน่วยงานก็ควรจะมีหน่วยส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชน ที่เข้าใจกระบวนการ แทนการใช้หน่วยหรืองานประชาสัมพันธ์ของหน่วยงาน

2.2.4 การสร้างความร่วมมือ หรือการเป็นหุ้นส่วน (Partnership) ในการทำงาน นั่นคือ การริเริ่มโครงการให้ประชาชนผู้อาจได้รับผลกระทบหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้ตระหนักถึงความจำเป็นหรือปัญหาแล้วช่วยกันคิดหาทางออกของปัญหาโดยการร่วมร่างโครงการ จะทำให้ประชาชนรู้สึกเป็นเจ้าของโครงการ (Ownership)

2.2.5 การสร้างความไว้วางใจ โดยพยายามแก้ปัญหาความเข้าใจผิดต่างๆ แสดงให้เห็นเป้าหมายของการมีส่วนร่วม เจตนารมณ์ของกระบวนการที่จะหาทางออกที่ดีที่สุด ไม่ใช่พยายามจะผลักดันโครงการให้เกิดขึ้น แต่เป็นการมาร่วมคิดร่วมปรึกษาหาทางออกร่วมกัน ความสำเร็จของการมีส่วนร่วมคือรัฐและประชาชนได้มีการหาทางออกและเลือกทางออกที่เป็นที่พึงพอใจทั้งสองฝ่าย

2.2.6 การสร้างแรงจูงใจ เช่น กองทุนสนับสนุน เนื่องจากกระบวนการมีส่วนร่วมที่ผ่านมา ประชาชนมองว่าเป็นเรื่องเสียเวลาทำมาหากิน รัฐจึงจำเป็นต้องเข้าไปช่วยเหลือ เพราะประชาชนต้องเสียเวลาทำมาหากินในการมีส่วนร่วม

2.2.7 การรับเรื่องร้องเรียน โดยจัดให้มีช่องทางรับเรื่องร้องเรียนผลกระทบที่เกิดขึ้น เช่น กล้องแสดงความคิดเห็น เป็นต้น และให้รีบดำเนินการชี้แจง/แก้ไขปัญหาคือเรื่องร้องเรียนอย่างทันทีทันด่วน

2.3 การปรับปรุงแบบการจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นให้เหมาะสม การจัดการประชุมรับฟังความคิดเห็นถือว่าเป็นเครื่องมืออย่างหนึ่งในการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน สามารถดำเนินการได้หลายวิธี เช่น การจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ การประชุมกลุ่มย่อย การพบปะพูดคุยบุคคลสำคัญ การจัดการสัมมนา เป็นต้น ทั้งนี้รูปแบบการจัดการประชุมดังกล่าวมักได้รับความร่วมมือจากประชาชนน้อย เนื่องจากจะจัดเป็นเชิงเป็นทางการในโรงแรม เนื้อหาการนำเสนอค่อนข้างยากด้วยภาษาวิชาการและศัพท์เทคนิคต่างๆ ทำให้ประชาชนไม่ยอมเข้าร่วม ดังนั้นจึงควรปรับปรุงแบบการจัดการประชุมให้ใกล้ชิดกับประชาชนแต่ละกลุ่มมากยิ่งขึ้น โดยเลือกสถานที่จัดประชุมที่ใกล้เคียงกับพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเพื่อความสะดวกแก่ผู้เข้าร่วมการประชุม พร้อมทั้งควรสร้างบรรยากาศที่ดีเป็นกันเองกับประชาชนที่มาเข้าร่วมการประชุม

3. ข้อบกพร่องในงานวิจัย

3.1 โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน มีจำนวน 4 สถานี ได้แก่ สถานีบางซื่อ สถานีบางบำหรุ สถานีตลิ่งชัน และสถานีบางกวาง-กฟผ. ซึ่งกลุ่มประชากรตัวอย่างในการศึกษาวิจัยครั้งนี้เลือกเพียงประชาชนในเขตเทศบาลเมืองบางกวาง (บริเวณสถานีบางบำหรุ) จำนวน 175 คน อาจไม่เพียงพอหรือไม่เห็นข้อเปรียบเทียบเกี่ยวกับความคิดเห็นด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

3.2 การศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้จัดทำขึ้นหลังจากมีการประชุมรับฟังความคิดเห็นประชาชนไปนานตั้งแต่ พ.ศ. 2549 ทำให้ประชาชนกลุ่มตัวอย่างอาจจำลำดับเหตุการณ์ได้ไม่ครบถ้วน และมีประชาชนเป็นจำนวนมากที่ไม่ได้เข้าร่วมการประชุมรับฟังความคิดเห็นก็ไม่มีวาทะประสงค์จะตอบคำถามแบบสอบถามเท่าที่ควร

4. ประโยชน์ที่ได้จากงานวิจัย

4.1 การจัดการมีส่วนร่วมของประชาชนมีหลายรูปแบบ ขึ้นอยู่กับขั้นตอนการดำเนินโครงการ ความสามารถในการรับรู้ข่าวสารของประชาชน และวัตถุประสงค์ในการจัดแต่ละครั้ง โดยสิ่งสำคัญที่สุดในการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วม ได้แก่ การเผยแพร่ข้อมูลผ่านสื่อต่างๆ เช่น จดหมาย แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ โทรศัพท์ การโฆษณาหรือติดประกาศ ซึ่ง

ผู้จัดการมีส่วนร่วมของประชาชนควรเลือกสื่อที่เหมาะสมกับประชาชนในพื้นที่และต้องให้ระยะเวลาพอสมควร เพื่อให้ประชาชนได้ทำความเข้าใจในตัวโครงการและตระหนักถึงความสำคัญของการมีส่วนร่วม

4.2 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 6 ได้ระบุถึงสิทธิและหน้าที่ของประชาชนที่สามารถรับทราบข้อมูลและข่าวสารในเรื่องเกี่ยวกับการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม เว้นแต่ข้อมูลและข่าวสารที่ทางราชการถือว่าเป็นความลับหรือความลับเกี่ยวกับสิทธิส่วนบุคคล สิทธิในทรัพย์สินหรือสิทธิในทางการค้า เป็นต้น แต่มิได้มีการระบุเรื่องสิทธิของประชาชนในการเข้ามามีส่วนร่วมกับกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่อย่างใด จึงควรมีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ประชาชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมกับกระบวนการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้มากกว่าการรับทราบข้อมูลและข่าวสาร

4.3 การศึกษาวิจัยครั้งนี้สามารถนำข้อมูลและแนวทางการมีส่วนร่วมของประชาชนอันเป็นปัจจัยสู่ความสำเร็จในการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมอันเป็นประโยชน์ในการดำเนินโครงการอื่นๆ ของรัฐต่อไปในอนาคต

5. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

5.1 การศึกษาวิจัยเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการดำเนินโครงการอื่นๆ ของรัฐ สามารถนำไปพัฒนาต่อยอดกับพื้นที่โครงการอื่นๆ เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมในการจัดให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้อย่างแท้จริง

5.2 การศึกษาวิจัยครั้งนี้ใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลปฐมภูมิและทุติยภูมิ พร้อมทั้งการลงพื้นที่สำรวจจริงในช่วงที่มีการก่อสร้าง จึงได้เห็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในชุมชนพื้นที่ศึกษา นอกจากนี้ยังใช้เครื่องมือแบบสอบถามเพื่อวิเคราะห์การมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ศึกษา ทั้งนี้ควรมีการเพิ่มเติมเรื่องแบบสัมภาษณ์ผู้ที่เชี่ยวชาญหรือตัวแทนชุมชนเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความเหมาะสมของการศึกษามากยิ่งขึ้น

6. สรุป

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้ยังไม่สมบูรณ์และพบข้อบกพร่องของการศึกษาอยู่บ้าง เนื่องจากระยะเวลาของการมีส่วนร่วมของประชาชนนับตั้งแต่มีการจัดทำรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เมื่อ พ.ศ. 2547 จนเริ่มมีการก่อสร้างในช่วง พ.ศ. 2553 ตลอดจนความซับซ้อนของโครงการฯ และระบบราชการไทย โดยการก่อสร้างของโครงการประกอบด้วย ถนนเลียบริมทางรถไฟ รถไฟสายใต้ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง และโครงการทางด่วนพิเศษ ซึ่งแต่ละหน่วยงานที่รับผิดชอบต่างออกแบบและดำเนินการก่อสร้างอย่างอิสระ ขาดการควบคุม กำกับ และวางแผนให้สอดคล้องกัน ระหว่างดำเนินการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ในพื้นที่ศึกษามีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานของโครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเสร็จและส่งมอบงานแล้ว พร้อมกับการก่อสร้างทางด่วนพิเศษที่จะเร่งรัดเปิดใช้ในช่วงต้นเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2559 ระยะเวลา นับตั้งแต่ พ.ศ. 2547-2559 เป็นเวลากว่า 12 ปี การย่อนทบทวนความรู้ความเข้าใจของประชาชนในเขตพื้นที่ศึกษาอาจคลาดเคลื่อนได้จากระยะเวลาผ่านมายาวนาน

ในช่วงของการก่อสร้างทางด่วนพิเศษ โดยใช้รายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับเดิม พ.ศ. 2547 ยังซับซ้อนขึ้นไปเมื่อการทางพิเศษ ทำการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการทางด่วนสายนี้ และพบว่าทางพิเศษ จะประสบภาวะขาดทุนหากดำเนินการก่อสร้างโครงการ จึงจำเป็นต้องเปลี่ยนรูปแบบเป็นระบบสัมปทานให้เอกชนเข้ามาดำเนินการแทน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการทั้งระยะก่อสร้างและดำเนินการ จึงใช้เวลายืดเยื้อออกไปอีก สร้างความเดือดร้อนให้กับประชาชนเป็นระยะเวลานาน แต่การสร้างความตื่นตัวในเรื่องของการรักษาสิทธิปกป้องผลประโยชน์ของบุคคลและชุมชนเป็นอย่างมาก

ข้อบกพร่องจากการศึกษาบางประการที่ควรเสริม คือ การสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญหรือตัวแทนชุมชน หรือผู้จัดทำรายงาน โดยเฉพาะในส่วนของการจัดการมีส่วนร่วมของประชาชน สำหรับโครงการนี้ เพื่อทราบแนวคิดและทัศนคติตลอดจนสภาพปัญหาในการทำโครงการอื่น และการทำวิจัยใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้

รายการอ้างอิง

- จินตนา สุัจจามันท์. (2549). การศึกษาและการพัฒนาชุมชน. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัย เชียงใหม่.
- จิราภรณ์ ศรีคำ. (2547). การมีส่วนร่วมของผู้ปกครองในการพัฒนาการจัดการศึกษาของ โรงเรียน วชิรวิทย์ ระดับประถมศึกษา จังหวัดเชียงใหม่. เชียงใหม่: มหาวิทยาลัย เชียงใหม่.
- ฉัตรไชย รัตน์ไชย. (2551). การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เฉลียว บุรีภักดี และคนอื่นๆ. (2545). ชุมชนวิชาการวิจัยชุมชน ชุมชนการเรียนรู้ด้วยตนเอง. หลักสูตรประกาศนียบัตรบัณฑิตการจัดการและประเมินโครงการ. นนทบุรี: เอส. อาร์. พรินติ้ง แมสโปรดักส์.
- ถวิลวดี บุรีกุล. (2550). ประชาธิปไตยแบบมีส่วนร่วม. นนทบุรี: สถาบันพระปกเกล้า.
- เทศบาลเมืองบางกรวย. (2557). แผนพัฒนาสามปี (พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๐) เทศบาลเมือง บางกรวย. เข้าถึงเมื่อ 30 พฤศจิกายน. เข้าถึงได้จาก <http://www.bangkruaicity.go.th/content/upload/file/plan%203%20year.pdf>
- นรินทร์ชัย พัฒนพงศา. (2546). การมีส่วนร่วม: หลักการพื้นฐาน เทคนิคและกรณีตัวอย่าง. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: สิริลักษณ์การพิมพ์.
- นิคม ผัดแสน. (2540). “การมีส่วนร่วมของคณะกรรมการโรงเรียนประถมศึกษาต่อการพัฒนา การศึกษาของกลุ่มโรงเรียนอุดรศึกษา สังกัดสำนักงานประถมศึกษาอำเภอเชียงดาว จังหวัดเชียงใหม่.” วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชาการวิจัยและสถิติ ทางการศึกษา มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- นรินทร์ จงวุฒิเวศย์. (2550). การมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาชนบท. กรุงเทพฯ: ศักดิ์โสภา.
- _____. (2554). บันทึกการประชุม “การประชุมกลุ่มย่อยกับเทศบาลบางกรวย งาน ควบคุมงานก่อสร้าง โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-ตลิ่ง ชัน”
- ประพันธ์ สร้อยเพชร. (2547). “การมีส่วนร่วมในการจัดการศึกษาของคณะกรรมการสถานศึกษา ขั้นพื้นฐาน ศูนย์โรงเรียนตำบลแช่ช้าง อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่.” วิทยานิพนธ์

การศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาการวิจัยและสถิติทางการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

พีระ พรนวม. (2544). “ศรัทธาต่อหลักการการมีส่วนร่วมในการจัดการศึกษาของผู้บริหารโรงเรียนสังกัดสำนักงานการประถมศึกษา อำเภอแม่ทา จังหวัดลำพูน.” วิทยานิพนธ์การบริหารการศึกษามหาบัณฑิต สาขาวิชาการวิจัยและสถิติทางการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

ไพบูลย์ วัฒนศิริธรรม และพรพนทิพย์ เพชรมาท. (2551). **การบริหารสังคม ศาสตร์แห่งศตวรรษเพื่อสังคมไทยและสังคมโลก**. กรุงเทพฯ: สถาบันพัฒนาองค์กรชุมชน.

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. (2557). **การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment : EIA)**. เข้าถึงเมื่อ 25 พฤศจิกายน. เข้าถึงได้จาก <http://www.slbmacorin.psu.ac.th/NEWS%206.html>

มูลนิธิสถาบันสิ่งแวดล้อมไทย. (2557). **คู่มือการมีส่วนร่วมของประชาชนในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม**. เข้าถึงเมื่อ 29 พฤศจิกายน. เข้าถึงได้จาก <http://www.tei.or.th/tai/2014-Book-EIA.pdf>

เมตต์ เมตต์การุณจิต. (2553). **การบริหารจัดการศึกษาแบบมีส่วนร่วม: ประชาชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และราชการ**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: บุ๊คพอยท์.

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ. (2557). **รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550**. เข้าถึงเมื่อ 30 พฤศจิกายน. เข้าถึงได้จาก <http://www.mua.go.th/users/he-commission/doc/law/Constitution2550.pdf>

สมยศ นาวิการ. (2545). **การบริหาร**. กรุงเทพฯ: ชาญวิทย์เซ็นเตอร์.

สัญญา เคนาภูมิ. (2551). “ความสำเร็จของวิสาหกิจชุมชนใน 4 จังหวัดชายแดนลุ่มน้ำโขง.”

วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตร์ดุสิต บัณฑิต สาขาวิชารัฐประศาสนศาสตร์ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ในพระบรมราชูปถัมภ์.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.(2549). “รายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการศึกษาออกแบบโครงการระบบทางด่วนทดแทนสายพญาไท-พุทธมณฑล บนเขตทางรถไฟแห่งประเทศไทยสายบางซื่อ-พระราม 6 เชื่อมโยงถนนบรมราชชนนี.”

ศาลปกครองกลาง. (2556). “คำพิพากษา คดีหมายเลขดำที่ ส.11/2554 คดีหมายเลขที่ ส.197/2556 เรื่อง คดีพิพาทเกี่ยวกับการที่หน่วยงานทางปกครองกระทำการโดยไม่ชอบด้วยกฎหมายและการกระทำละเมิดของหน่วยงานทางปกครองอันเกิดจากการใช้อำนาจตามกฎหมาย.”

อภิญา กังสนารักษ์. (2544). **รูปแบบการบริหารแบบมีส่วนร่วมในองค์กรที่มีประสิทธิผลระดับคณะของสถาบันอุดมศึกษา**. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อุทัย บุญประเสริฐ. (2542). **รายงานการวิจัย การศึกษาแนวทางการบริหารและการจัดการศึกษาของสถานศึกษาในรูปแบบการบริหารโดยใช้โรงเรียนเป็นฐาน**. กรุงเทพฯ: โครงการวิจัยภายใต้การสนับสนุนของสำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี.

ภาษาต่างประเทศ

Arnstien, S.R. (1969). "A Ladder of Citizen Participation." *Journal of the American Institute of Planners*. 35, 4 (July): 216-224.

Cohen, J.M., & Uphoff, N.T. (1981). *Rural Development Participation: Concept and Measure For Project Design Implementation and Evaluation*: Rural Development Committee Center for international Studies. New York: Cornell University Press.

Huntington, S. & Nelson, S. (1975). *No easy choice: political participation in developing countries*. New York: Harvard University Press.

Koufman, H.F. (1949). "Participation Organized Activities in Selected Kentucky Localities." *Agricultural Experiment Station Bulletins*. 4, 2: 5-50.

Putti. (1987). "Work values and organizational commitment: A study in the Asian context." *Human Relations*. 4, 2: 275-288.

United Nations. (1981). *Yearbook of International Trade Statistics*. United Nations: UN Press.

William, E. (1976). "Electoral Participation in a Low Stimulus Election." *Rural Development*. 4, 1 : 111-124.





แบบสอบถามความคิดเห็นการมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ดลิ่งชัน
บริเวณสถานีรถไฟบางบำหรุ

ตามแผนการค้นคว้าอิสระ “การศึกษาความเหมาะสมของกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนที่มีต่อโครงการพัฒนาสาธารณูปโภคขนาดใหญ่ของรัฐ ในการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ การศึกษาโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – ดลิ่งชัน บริเวณสถานีรถไฟบางบำหรุ” บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร สาขาวิชาวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม โดยนายบวรศุ บุญบรรเจิดศรี นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรการวางแผนชุมชนและสภาพแวดล้อมมหาบัณฑิต คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร ประกอบด้วยการเก็บรวบรวมข้อมูลการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ โดยใช้แบบสอบถามข้างล่างนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณที่ท่านให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลมา ณ ที่นี้

คำชี้แจง กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ หรือเติมข้อความลงในช่องว่างให้ครบถ้วนตามความเป็นจริง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลด้านประชากร

1. เพศ ชาย หญิง
2. อายุ ต่ำกว่า 20 ปี 21-40 ปี 41-60 ปี 60 ปีขึ้นไป
3. ระดับการศึกษาสูงสุด

<input type="checkbox"/> ประถมศึกษา	<input type="checkbox"/> มัธยมศึกษาตอนต้น/ตอนปลาย/เทียบเท่า
<input type="checkbox"/> ปริญญาตรี	<input type="checkbox"/> สูงกว่าปริญญาตรี
4. อาชีพหลัก

<input type="checkbox"/> เกษตรกร	<input type="checkbox"/> นักศึกษา
<input type="checkbox"/> ธุรกิจส่วนตัว	<input type="checkbox"/> รับราชการ
<input type="checkbox"/> พนักงานบริษัท	<input type="checkbox"/> อื่นๆ โปรดระบุ

5. อาศัยอยู่ในชุมชน

 หมู่บ้านธนากร 1 หมู่บ้านธนากร 2 หมู่บ้านภาณุรังษี อื่นๆ โปรดระบุ

6. ระยะเวลาการอยู่อาศัยอยู่ในชุมชน

 น้อยกว่า 10 ปี 10-20 ปี 21-30 ปี มากกว่า 30 ปี

ส่วนที่ 2 ความรู้ความเข้าใจของประชาชนต่อระเบียบข้อบังคับและกฎหมายเกี่ยวกับการมีส่วนร่วมในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ทราบ	ทราบบางส่วน	ไม่ทราบ
ท่านทราบหรือไม่ว่าการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมคืออะไร			
ท่านทราบหรือไม่ว่าการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีขั้นตอนอะไรบ้าง			
ท่านทราบหรือไม่ว่าการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมใช้เวลานานเท่าไร			
ท่านทราบหรือไม่ว่าโครงการประเภทใดที่ต้องมีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม			
ท่านทราบหรือไม่ว่าการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นกฎหมายที่อยู่ในพระราชบัญญัติใด			

ส่วนที่ 3 การรับทราบข้อมูลและประสบการณ์การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) รวมถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการ

3.1 การรับทราบข้อมูลและประสบการณ์การมีส่วนร่วมของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

ประเด็นการรับทราบข้อมูล	ทราบ	ทราบบางส่วน	ไม่ทราบ
1) ท่านทราบหรือไม่ว่าจะมีโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ท่านทราบจากแหล่งที่มาใด (หากไม่ทราบข้ามไปข้อถัดไป) <input type="checkbox"/> โทรทัศน์ <input type="checkbox"/> อินเทอร์เน็ต <input type="checkbox"/> เสียงตามสาย <input type="checkbox"/> เพื่อนบ้าน <input type="checkbox"/> การปิดประกาศ/ใบปลิว/แผ่นพับ <input type="checkbox"/> อื่นๆ (โปรดระบุ).....			
2) ท่านทราบถึงความสำคัญของโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) หรือไม่			
3) ท่านทราบหรือไม่ว่าโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) มีแนวพื้นที่โครงการ/พื้นที่ก่อสร้างอยู่บริเวณใด			
4) ท่านทราบรายละเอียดของการออกแบบผังส่วนที่เกี่ยวข้องกับสถานีบางบำหรุหรือไม่			
5) ท่านทราบรายละเอียดการปรับแก้ไขแบบการก่อสร้างในโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) หรือไม่			
6) ท่านทราบหรือไม่ว่าโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ใช้ระยะเวลาก่อสร้างนานเท่าไร			
7) ท่านทราบหรือไม่ว่าการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) จะส่งผลกระทบต่อไร่กับท่านบ้าง			
8) ท่านทราบหรือไม่ว่าโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ต้องมีรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม			

3.2 ประสบการณ์การมีส่วนร่วมกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ผ่านมา

3.2.1 ท่านทราบข้อมูลเกี่ยวกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนต่อการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) หรือไม่

ทราบ

ไม่ทราบ

3.2.2 ท่านทราบจากแหล่งที่มาใด (หากไม่ทราบข้ามไปข้อถัดไป)

โทรทัศน์

อินเทอร์เน็ต

เสียงตามสาย

เพื่อนบ้าน

การปิดประกาศ/ใบปลิว/แผ่นพับ

อื่นๆ (โปรด

ระบุ).....

3.3.3 ท่านได้เข้าร่วมรับฟังความคิดเห็นประชาชนทั้งระดับเขต/อำเภอ และกลุ่มย่อยรวม 8 รายการ หรือไม่

ที่	การดำเนินการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็น	เคย	ไม่เคย
1.	การประชุมชี้แจงโครงการในระดับเขต/อำเภอ ครั้งที่ 1 (ดำเนินการรวม 5 ครั้ง) วันที่ 3-9 มีนาคม 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี		
2.	การสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 1 วันที่ 24 มีนาคม 2547		
3.	การสนทนากลุ่มย่อยครั้งที่ 1 (ดำเนินการรวม 9 ครั้ง) วันที่ 8 เมษายน - 3 มิถุนายน 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี		
4.	การประชุมชี้แจงโครงการในระดับเขต/อำเภอ ครั้งที่ 2 (ดำเนินการรวม 8 ครั้ง) วันที่ 8 เมษายน - 3 มิถุนายน 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี		
5.	การสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 2 วันที่ 7 ตุลาคม 2547		
6.	การสนทนากลุ่มย่อยครั้งที่ 2 (ดำเนินการรวม 10 ครั้ง) วันที่ 9-17 ตุลาคม 2547 ในพื้นที่เขตบางซื่อ เขตตลิ่งชัน เขตบางพลัด เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร และอำเภอบางกรวย จังหวัดนนทบุรี		
7.	การสัมมนาทางวิชาการ ครั้งที่ 3 วันที่ 23 พฤศจิกายน 2547		
8.	การดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนบริเวณทางแยกต่างระดับกาญจนาภิเษก วันที่ 27 กันยายน 2548		

3.3.4 ท่านคิดว่าโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) มีผลกระทบต่อท่านและสิ่งแวดล้อมหรือไม่

ประเด็นปัญหา	ช่วงเวลา			
	ระหว่างการก่อสร้าง		หลังการก่อสร้างเสร็จ	
	มี	ไม่มี	มี	ไม่มี
ความไม่สะดวกในการเดินทางในชีวิตประจำวัน - ต้องใช้ระยะทางที่ไกลขึ้น - มีสิ่งกีดขวางในเส้นทางจราจร				
ปัญหามลพิษจากโครงการฯ - ทางเสียง - ทางน้ำ - ทางอากาศ				
ความไม่ปลอดภัยจากการดำเนินการโครงการฯ - เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ - การเกิดอาชญากรรม - ทรัพย์สินได้รับความเสียหาย เช่น ต้นไม้ รั้วบ้าน เป็นต้น				
ความเดือดร้อนจากการเวนคืน				

ส่วนที่ 4 ระดับความพึงพอใจและอุปสรรคต่อการมีส่วนร่วมกับการจัดการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

4.1 ท่านมีความพึงพอใจกับการร่วมประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ระดับใด

มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด

4.2 อะไรคืออุปสรรคในการเข้าร่วมการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)

- ระยะทางจากที่พักอาศัย-สถานที่จัดประชุม เนื้อหาในการจัดประชุม
- สถานที่จัดประชุม ระยะเวลาในการจัดประชุม
- ช่วงเวลาในการจัดประชุม
- อื่นๆ (โปรดระบุ).....

**ส่วนที่ 5 ความต้องการใช้สิทธิของประชาชนในการมีส่วนร่วมต่อการจัดการผลกระทบ
สิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)**

ประเด็นอุปสรรค	ระดับความคิดเห็นของประชาชน				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
1) ท่านต้องการเข้าถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)					
2) ท่านต้องการให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)					
3) ท่านต้องการมีส่วนร่วมเกี่ยวข้องกับการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)					
4) ท่านต้องการเข้าร่วมการจัดการผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)					

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

ขอขอบพระคุณในความร่วมมือที่ท่านได้เสียสละเวลาให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล นายบรัศ นุญบรรเจิดศรี

วัน/เดือน/ปี เกิด 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2500

ภูมิลำเนา จังหวัดชลบุรี

ประวัติการศึกษา

- ระดับประถมศึกษาถึงมัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนดาราสมุทร
- ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนอำนวยการศิลป์พระนคร
- ระดับปริญญาตรี สถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร
- ระดับปริญญาโท รัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
- ปัจจุบัน ศึกษาในระดับปริญญาโท สาขาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร

ประวัติการทำงาน

- กรรมการผู้จัดการ ห้างหุ้นส่วนจำกัด สหพรศิริสตีลหีบ
- ที่ปรึกษาบริษัทมิตรยนต์พัฒนา จำกัด
- รองนายกเทศมนตรีเทศบาลเมืองสตีลหีบ
- ปัจจุบัน กรรมการผู้จัดการ ห้างหุ้นส่วนจำกัด สหพรศิริพร้อมเพอร์ตี
- เจ้าของกิจการแสมสารวิลล่า