



ใบรับรองวิทยานิพนธ์
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต(การใช้ที่ดินและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน)

ปริญญา

การใช้ที่ดินและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน

โครงการสหวิทยาการระดับบัณฑิตศึกษา

สาขา

ภาควิชา

เรื่อง การเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของราษฎรหลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคม
เข้าสู่ชุมชน ตำบลแหลมสน อำเภอลงู จังหวัดสตูล

Changes of People Livelihood after Transportation Development
in Tambol Laemson Amphoe La-ngu Changwat Satun

นามผู้วิจัย นางสาวศิริวรรณ คลั่งข้อง

ได้พิจารณาเห็นชอบโดย

ประธานกรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์วิพัทธ์ จินตนา, Ph.D)

กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ปิ๊ด กันตังกุล, Ph.D.)

กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประสงค์ สงวนธรรม, วท.ม.)

ประธานสาขาวิชา

(รองศาสตราจารย์พรรณนภา ศักดิ์สูง, Ph.D.)

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์รับรองแล้ว

(รองศาสตราจารย์วินัย อาจคงหาญ, M.A.)

คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

วันที่ ๕ เดือน มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๐

วิทยานิพนธ์

เรื่อง

การเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของราษฎรหลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ชุมชน
ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล

Changes of People Livelihood after Transportation Development in Tambol Laemson Amphoe
La-ngu Changwat Satun

โดย

นางสาวศิริวรรณ คลังข้อง

เสนอ

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

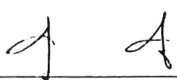
เพื่อความสมบูรณ์แห่งปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การใช้ที่ดินและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน)

พ.ศ. 2550

ศิริวรรณ คลังช่อง 2550: การเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของราษฎรตำบลแหลมสน อำเภอลง
จังหวัดสตูล หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ชุมชน ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (การใช้
ที่ดินและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน) สาขาวิชาการใช้ที่ดินและการจัดการ
ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน โครงการสหวิทยาการระดับบัณฑิตศึกษา ปรธานกรรมการที่ปรึกษา:
ผู้ช่วยศาสตราจารย์พิทักษ์ จินตนา, Ph.D. 63 หน้า.

การศึกษาครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสำรวจสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม ลักษณะการใช้ที่ดินและการ
จัดการทรัพยากรธรรมชาติ ของราษฎรที่อาศัยอยู่ในตำบลแหลมสน อำเภอลง จังหวัดสตูล และประเมินการ
เปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของราษฎรในช่วงก่อนและหลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ชุมชน โดย
สัมภาษณ์ครัวเรือนตัวอย่าง จำนวน 87 ครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ 15 ของครัวเรือนทั้งหมด จาก 4 หมู่บ้าน ได้แก่
หมู่ที่ 2 บ้านกาแบง หมู่ที่ 3 บ้านบูโบย หมู่ที่ 4 บ้านสนกลาง และหมู่ที่ 6 บ้านสนใหม่ ซึ่งอาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษา
ไม่น้อยกว่า 12 ปี ทำการวิเคราะห์ข้อมูลทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ โดยใช้ค่าสถิติอย่างง่าย

ผลจากการสุ่มตัวอย่างตัวแทนครัวเรือน ซึ่งประกอบด้วยผู้ที่มีการศึกษาในระดับประถมศึกษาร้อยละ
79 มีอาชีพประมงเป็นอาชีพหลักร้อยละ 67 อาชีพอื่น ๆ ได้แก่ ค้าขายและเกษตรกรรม มีรายได้เฉลี่ย 20,000
บาทต่อปี (เฉพาะของผู้ให้สัมภาษณ์) พื้นที่ทำกินโดยเฉลี่ยมี 2.5 ไร่ต่อครัวเรือน ส่วนใหญ่มีเอกสารสิทธิ์ตาม
ประมวลกฎหมายที่ดิน กลุ่มตัวอย่างได้ประเมินว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ชุมชนในปี พ.ศ. 2536 มีผล
ทำให้วิถีการดำรงชีวิตของราษฎรในชุมชนเปลี่ยนแปลงไปทั้งในทางบวกและทางลบ ในทางบวก ผู้ให้สัมภาษณ์
เห็นว่ามีผลต่อการมีโอกาสในการศึกษาและการพัฒนาส่งเสริมศาสนาในระดับมาก (คะแนนเฉลี่ย 3.60 และ
3.34 คะแนน ตามลำดับ) มีผลทำให้การบริการสาธารณสุขดีขึ้น มีรายได้ดีขึ้น และทำให้มีความหลากหลายของ
อาชีพ ในระดับปานกลาง (คะแนนเฉลี่ย 2.68, 2.51 และ 2.46 คะแนน ตามลำดับ) และมีผลทำให้มีจำนวนร้านค้า
มากขึ้นในระดับน้อย (คะแนนเฉลี่ย 1.82 คะแนน) และในทางลบ ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่า การสร้างถนนมีผลใน
ระดับน้อย ต่อการที่ชนิดและจำนวนของสัตว์น้ำลดลง การขายที่ให้กับนายทุน การมีอุบัติเหตุบนท้องถนนมาก
ขึ้น และต่อการมีคนแปลกหน้าเข้ามาในท้องถิ่นมากขึ้น (คะแนนเฉลี่ย 1.98, 1.03, 0.94 และ 0.75 คะแนน
ตามลำดับ) นอกจากนั้น กลุ่มตัวอย่างยังเห็นว่าการสร้างถนนเข้าสู่ชนบทที่ห่างไกลมีส่วนช่วยอย่างมากในการ
พัฒนาในด้านต่าง ๆ ที่ทำให้วิถีการดำรงชีวิตของราษฎรเปลี่ยนแปลงไปให้ทางที่ดียิ่งขึ้นได้


ลายมือชื่อนิสิต

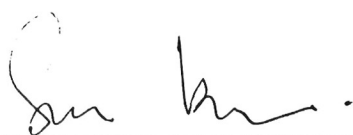

ลายมือชื่อประธานกรรมการ

22 / พ.ค. / 2550

Sirawan Klang-kong 2007: Changes of People Livelihood after Transportation Development in Tambol Laemson Amphoe La-ngu Changwat Satun. Master of Science (Sustainable Land Use and Natural Resource Management), Major Field: Sustainable Land Use and Natural Resource Management, Interdisciplinary Graduate Program. Thesis Advisor: Assistant Professor Vipak Jintana, Ph. D. 63 pages.

The study aimed to investigate socio-economics status, land use and natural resources utilization of local people in Tambol Laemson, Amphoe La-ngu, Changwat Satun. Changes of people livelihood after transportation developemnt in 1993 were assessed. Four villages namely Mu 2 Ban Ga-bank, Mu 3 Ban Buboui, Mu 4 Ban Son-glang and Mu 6 Ban Son-mai were selected for this study. Fifteen percent of the total households those living in the study area more than 12 years were randomly selected for interview. Quantitative and qualitation data were collected and analysed using a simple statistic method.

Most of the respondents (79%) finished elementary school. Sixty seven percent engaged fisherman as a major occupation. Other occupations were such as trade and agriculture. Each household owned by average 2.5 rai of land mostly with the land title. Average income per head of the respondent was 20,000 Bath. The respondents evaluated that the transportation development in 1993 affected their livelihood both in positive ways and negative ways. Positively, the respondents indicated that the road brough about the opportunity in education and promotion of religion at high levels (3.60 snd 3.34 points respectively). The road supported a better health services, better income and diverse occupations at moderate levels (2.68, 2.51 and 2.46 points repectively). However, it contributed to the increase of local shop at a low level (1.82 point). On the other hand, the respondents descried the negatively impacts from the road at low level on the decrease of species and population of aquatic animals, change of land ownership, traffic accident, and increase of stranger in community (1.98, 1.03, 0.94 and 0.75 point respectively). In addition, the respondents expressed that the constructed road was very helpful in strengthening the capacity of villagers. Accessibility to the rural area shall induce various development projects for the better off local people livelihood.



Student's signature

 22 / 05 / 2007

Thesis Advisor's signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยความช่วยเหลืออย่างดีจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ วิพัทธ์ จินตนา ประธานกรรมการที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ปิติ กันตังกุล กรรมการวิชาเอก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ประสงค์ สงวนธรรม กรรมการสาขาวิชาการ รองศาสตราจารย์ รังสฤษดิ์ กาวีตะ และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ รัชณี โพธิ์แทน ผู้แทนบัณฑิตวิทยาลัย ที่กรุณาให้คำปรึกษาแนะนำ และตรวจแก้ไขข้อบกพร่องวิทยานิพนธ์ ให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น ผู้วิจัยใคร่ขอขอบพระคุณทุกท่านเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอขอบคุณราษฎรตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล ทุกท่านที่เอื้อเฟื้อให้ข้อมูลอันเป็นประโยชน์ และขอขอบคุณน้องไหมมูนี่ะ น้องปวิณ์ คลังช่อง และน้องๆ ที่ช่วยเหลือในการเก็บข้อมูล

ขอขอบคุณผู้บังคับบัญชาทุกท่านที่อนุญาตให้ผู้วิจัยสามารถทำงานควบคู่พร้อมกับการศึกษาต่อในระดับปริญญาโทจนสำเร็จในที่สุด

ขอขอบคุณญาติและพี่น้องทุกคน ที่ได้ให้ความห่วงใยและช่วยเหลือในการดูแลเด็กหญิงสิลิษา แต่งอ่อนในระหว่างการศึกษาวิจัย

คุณค่าและประโยชน์ที่เกิดจากงานวิจัยชิ้นนี้ ขอมอบให้กับพ่อ แม่และครูอาจารย์

ศิริวรรณ คลังช่อง

พฤษภาคม 2550

สารบัญ

หน้า

สารบัญตาราง	(3)
สารบัญภาพ	(7)
บทที่ 1 บทนำ	
ความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์การวิจัย	2
นิยามศัพท์	2
บทที่ 2 การตรวจเอกสาร	4
ความหมาย แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ที่ดิน	4
ความสำคัญของถนนต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม	6
แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาไปกับการเปลี่ยนแปลงของชุมชน	7
ชุมชนประมงพื้นบ้านภาคใต้ในการจัดการทรัพยากรชายฝั่ง	10
สภาพทั่วไปของตำบลแหลมสน	13
บทที่ 3 วิธีการวิจัย	21
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	22
ระยะเวลาในการวิจัย	23
การวิเคราะห์ข้อมูล	23
บทที่ 4 ผลการศึกษา	24
ตอนที่ 1 ข้อมูลทางเศรษฐกิจและสังคมของประชาชน	24
ตอนที่ 2 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของประชาชน	30
ตอนที่ 3 ความเห็นการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของประชาชน	
หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคม	42

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา	49
สรุปผลการศึกษา	49
ข้อเสนอแนะจากการศึกษา	50
 เอกสารและสิ่งอ้างอิง	 51
 ภาคผนวก	 54
 ประวัติการศึกษาและการทำงาน	 63

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	จำนวนครัวเรือนใน 6 หมู่บ้าน ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล	20
2	การกระจายของจำนวนกลุ่มตัวอย่าง ในแต่ละหมู่บ้าน	22
3	ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง	24
4	อาชีพของกลุ่มตัวอย่าง	25
5	รายได้ของกลุ่มตัวอย่าง (บาท/คน/ปี)	26
6	รายจ่ายของกลุ่มตัวอย่าง (บาท/คน/ปี)	26
7	สภาพทางการเงินของกลุ่มตัวอย่าง	27
8	สาเหตุการเป็นหนี้ของกลุ่มตัวอย่าง	27
9	แหล่งเงินกู้ของกลุ่มตัวอย่าง	28
10	ขนาดพื้นที่ถือครองของกลุ่มตัวอย่าง	29
11	ขนาดพื้นที่ถือครองของครัวเรือนตัวอย่างแยกตามชนิดเอกสารสิทธิ์	29
12	การเปลี่ยนแปลงอาชีพในช่วงปี 2536-2549 ของกลุ่มตัวอย่าง	31
13	คะแนนความเห็นด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงอาชีพ	31

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
14	รายการการเปลี่ยนแปลงการถือครองที่ดินของกลุ่มตัวอย่าง	33
15	สัดส่วนความเห็นและระดับคะแนนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงขนาดพื้นที่และจำนวนแปลง ของกลุ่มตัวอย่างในช่วงปี 2536-2549	33
16	สัดส่วนความเห็นและระดับคะแนนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของเอกสารสิทธิ์ที่ดินของกลุ่มตัวอย่างในช่วงปี 2536-2549	34
17	การเปลี่ยนแปลงการผลิตทางการเกษตรในช่วงปี 2536-2549 ของกลุ่มตัวอย่าง	35
18	สัดส่วนความเห็นและระดับคะแนนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการผลิตทางการเกษตรของกลุ่มตัวอย่างในช่วงปี 2536-2549	36
19	การเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีในช่วงปี 2536-2549ของกลุ่มตัวอย่าง	37
20	สัดส่วนความเห็นและระดับคะแนนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีของกลุ่มตัวอย่างในช่วงปี 2536-2549	38
21	การเปลี่ยนแปลงการพึ่งพิงทรัพยากรในช่วงปี 2536-2549ของกลุ่มตัวอย่าง	39

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่		หน้า
22	สัดส่วนความเห็นและระดับคะแนนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการพึ่งพิงทรัพยากรของกลุ่มตัวอย่างในช่วงปี 2536-2549	40
23	การเปลี่ยนแปลงรูปทรงและบริเวณที่ตั้งบ้านเรือนในช่วงปี 2536-2549ของกลุ่มตัวอย่าง	41
24	สัดส่วนความเห็นและระดับคะแนนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงรูปทรงและบริเวณที่ตั้งบ้านเรือนของกลุ่มตัวอย่างในช่วงปี 2536-2549	41
25	คะแนนความเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจในทางบวก หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล	42
26	คะแนนความเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจในทางลบ หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล	43
27	คะแนนความเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมในทางบวก หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล	44
28	คะแนนความเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมในทางลบ หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล	45

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
29	คะแนนความเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านสิ่งแวดล้อม ในทางบวก หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล 46
30	คะแนนความเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านสิ่งแวดล้อม ในทางลบ หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล 48

สารบัญภาพ

ภาพที่		หน้า
1	ที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อ ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล	15
2	การพัฒนาถนนสายปายใหญ่-บูโบย ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล	17
3	แผนที่พื้นที่แสดงถนน อำเภอละงู จังหวัดสตูล	17

บทที่ 1

บทนำ

ความสำคัญของปัญหา

ก่อนเริ่มแผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ ฉบับที่ 1 เมื่อปี พ.ศ. 2504 ประเทศไทยยังไม่มี การพัฒนามากนัก การคมนาคมขนส่งและความเจริญยังเข้าไปไม่ถึงชุมชนที่อยู่ห่างไกล โดยเฉพาะตาม พื้นที่ชายฝั่งทะเล ทั้งภาคตะวันออก ภาคกลาง และภาคใต้ ซึ่งในขณะนั้น พื้นที่ต่าง ๆ ดังกล่าวมี ทรัพยากรชายฝั่งและป่าชายเลนที่อุดมสมบูรณ์ขึ้นอยู่กระจายทั่วไป ทรัพยากรเหล่านี้มีคุณค่าและมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อวิถีการดำรงชีวิตของประชาชน ทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนคุณค่าด้านบริการต่อระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อมของชุมชนชายฝั่ง

ผลจากการพัฒนาประเทศที่ดำเนินต่อเนื่องกันมานานเกือบครึ่งศตวรรษ จนถึงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2550-2554) ประเทศไทยได้มีการพัฒนาเป็นอย่างมาก ขณะเดียวกันทรัพยากรธรรมชาติทั้งหลาย รวมถึงทรัพยากรป่าชายเลนได้ถูกบุกรุกทำลายจากการ ประกอบอาชีพที่หลากหลายของภาคเอกชน ประกอบกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ ภาครัฐบาลในพื้นที่ชายฝั่ง มีการก่อสร้างเส้นทางเข้าไปยังพื้นที่ที่อยู่ห่างไกลเพื่อให้สะดวกในการ ติดต่อกับสังคมภายนอกมากขึ้น ผลจากการพัฒนาดังกล่าว ทำให้พื้นที่ป่าชายเลนของประเทศลดลง ไปมากกว่าครึ่ง จากที่เคยมีอยู่ ประมาณ 2.3 ล้านไร่ ในปี พ.ศ. 2504 เหลือเพียง 1.05 ล้านไร่ในปี พ.ศ. 2543 (กรมป่าไม้, 2544) สำหรับพื้นที่ป่าชายเลนของตำบลแหลมสนในปัจจุบันมีอยู่ประมาณ 9,700 ไร่ (สถานีพัฒนาทรัพยากรป่าชายเลนที่ 37 ทุ่งหว้า สตูล, 2549)

แนวความคิดเกี่ยวกับนิเวศพัฒนา (eco-development) เป็นแนวคิดที่มุ่งประสานการอนุรักษ์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเข้ากับการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โดยมีหลักการว่า ทำอย่างไรจึงให้เกิดประโยชน์สูงสุด แต่ไม่มีผลกระทบทำให้เกิดการทำลายสภาพสิ่งแวดล้อม หรือ ให้เกิดผลเสียหายนต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด เป็นกระบวนการพัฒนาพื้นที่อย่างเป็นระบบ มีการใช้ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่เหมาะสมกับสภาพของชุมชนและสิ่งแวดล้อมในท้องถิ่น เพื่อ ตอบสนองความต้องการของประชาชน ทั้งในด้านเศรษฐกิจและสังคม และเพื่อพัฒนาคุณภาพ สิ่งแวดล้อมควบคู่กันไปอย่างเหมาะสมและยั่งยืนด้วย (สำนักวิจัยสถาบันพัฒนาบริหารศาสตร์, 2541)

จังหวัดสตูลเป็นจังหวัดที่มีอาณาเขตติดต่อกับชายฝั่งทะเลอันดามัน ตั้งอยู่บริเวณตอนใต้สุดของภาคใต้ฝั่งตะวันตก มีทรัพยากรชายฝั่งโดยเฉพาะป่าชายเลนอยู่จำนวนมากคิดเป็นอันดับที่สองของประเทศ ในช่วงปี พ.ศ. 2504-2543 พื้นที่ป่าชายเลนลดลง ร้อยละ 28 จาก 253,612 ไร่ เหลือเพียง 183,400 ไร่ (กรมป่าไม้, 2544) ส่วนหนึ่งเกิดจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในชุมชนที่อยู่ห่างไกล เพื่อยกระดับการดำรงชีวิตของประชาชนในพื้นที่เหล่านั้นให้สามารถพัฒนาดีขึ้น ได้แก่ การก่อสร้างท่าเทียบเรือ การสร้างเส้นทางคมนาคม และสาธารณูปโภคต่าง ๆ เป็นต้น การศึกษานี้มีเป้าหมายเพื่อประเมินการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของราษฎร ภายหลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ชุมชน ในพื้นที่ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาสภาวะทางเศรษฐกิจและสังคมของราษฎรที่อาศัยอยู่ในตำบลแหลมสน จังหวัดสตูล
2. เพื่อศึกษาลักษณะการใช้ที่ดินและการจัดการทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่
3. เพื่อประเมินการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของราษฎรในช่วงก่อนและหลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ชุมชนตำบลแหลมสน จังหวัดสตูล

นิยามศัพท์

ในการศึกษาครั้งนี้ มีคำสำคัญ (keywords) ซึ่งผู้วิจัยเห็นควรได้กำหนดคำนิยามไว้ ดังนี้

วิถีการดำรงชีวิต เป็นแบบแผนในการดำเนินชีวิตของคนกลุ่มหนึ่งหรือสังคมหนึ่งที่ได้สร้างขึ้น มีการปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสม และปฏิบัติสืบต่อกันมา (คำานวน นวลสนอง, 2538) ในที่นี้ หมายถึง ลักษณะทางเศรษฐกิจสังคมของราษฎรในชุมชนที่ศึกษา การใช้ประโยชน์ที่ดิน ตลอดจนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ข้อมูลที่ใช้อธิบายวิถีการดำรงชีวิต ได้แก่ อาชีพ รายได้ การครอบครองที่ดิน การใช้ประโยชน์ที่ดินและทรัพยากรธรรมชาติ การศึกษา สาธารณะสุข ประเพณี ความเชื่อ เป็นต้น

การเปลี่ยนแปลง หมายถึง การเปลี่ยนสภาพของสิ่งหนึ่งสิ่งใดจากเดิมไปสู่สิ่งใหม่ที่แตกต่างกัน โดยไม่เจาะจงว่าเปลี่ยนไปแล้วจะดีขึ้นกว่าเดิมหรือไม่ ในที่นี้การเปลี่ยนแปลงหมายถึงการเปลี่ยนแปลงการวิถีการดำรงชีวิตตามนิยามข้างต้น

ราษฎร หมายถึง ประชาชนที่อยู่อาศัยและทำมาหากินอยู่ในพื้นที่หนึ่งเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน ในที่นี้หมายถึงผู้ที่อยู่ในเขตตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล เป็นระยะเวลาไม่น้อยกว่า 12 ปี ในขณะที่ทำการศึกษา

อาชีพหลัก หมายถึง งานหรือกิจกรรมที่ราษฎรทำเป็นประจำ โดยได้รับผลตอบแทนเป็นเงิน ค่าจ้าง หรือผลผลิตมากที่สุดเมื่อเทียบกับงานหรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ทำ

อาชีพรอง หมายถึง งานหรือกิจกรรมอื่น ๆ ที่ไม่ใช่งานประจำ หรืองานนอกเหนือจากอาชีพหลัก

ขนาดพื้นที่ถือครอง หมายถึง จำนวนแปลงที่ดินและขนาดที่ดินในครอบครองเพื่อการใช้เป็นที่อยู่อาศัยและประกอบอาชีพของราษฎร ทั้งที่มีเอกสารสิทธิ์และไม่มีเอกสารสิทธิ์

การพัฒนาเส้นทางคมนาคม ในการศึกษา หมายถึง การก่อสร้างถนนเชื่อมต่อระหว่างอำเภอละงูกับหมู่บ้านต่าง ๆ ในตำบลแหลมสน ซึ่งได้ดำเนินการในปี พ.ศ. 2536

บทที่ 2

การตรวจเอกสาร

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้ทำการศึกษาได้ตรวจสอบเอกสารทั้งทางด้านแนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษา ภายใต้อำนาจข้อต่างๆ ดังนี้

1. ความหมาย แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ที่ดิน
2. ความสำคัญของถนนต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม
3. แนวความคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากับการเปลี่ยนแปลงของชุมชน
4. ชุมชนประมงพื้นบ้านภาคใต้ในการจัดการทรัพยากรชายฝั่ง
5. สภาพทั่วไปของตำบลแหลมสน

ความหมาย แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ที่ดิน

ความหมายของที่ดิน

คำว่า ที่ดิน (land) หมายถึง พื้นที่ (space) อันเป็นแหล่งประกอบกิจกรรมของมวลมนุษยชาติทุกประเภท ที่ดินในตัวของมันเองจัดเป็นทรัพยากรที่มีจำนวนจำกัด ส่วนมากสามารถใช้ประโยชน์ได้ทั้งสิ้น ไม่อย่างใดก็อย่างหนึ่ง แม้แต่ที่ว่างเปล่า ห้วย หนอง คลอง บึง ในความคิดเกี่ยวกับที่ดินที่มีอยู่อย่างจำกัด การนำที่ดินมาใช้ให้เกิดประโยชน์ได้ทุกประเภทนั้นจึงนำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงที่ดินเป็นประเภทต่าง ๆ เช่น การใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย การเกษตรกรรม และการสร้างถนนหนทาง (ประพันธ์, 2520) ในปัจจุบัน การเพิ่มขึ้นของประชากร มีผลกระทบอย่างมากต่อการใช้ที่ดิน ทั้งเพื่อสนองความต้องการหรือสนองกิจกรรมต่างๆ ที่จำเป็นต่อการดำรงชีวิต เป็นเหตุให้มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินอย่างรวดเร็ว

ประเภทการใช้ที่ดิน

Webster (1958) ได้แบ่งการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็น 5 ประเภท ดังนี้

1. พื้นที่อนุรักษ์ (reservation area) ได้แก่ บริเวณที่มีพื้นที่เป็นธรรมชาติ มีภูมิประเทศงดงาม ที่สงวนพันธุ์สัตว์ป่า และพื้นที่พักผ่อนหย่อนใจ
2. พื้นที่ที่ใช้เป็นแหล่งผลิต (production area) ได้แก่ บริเวณพื้นที่เกษตรกรรม พืชพันธุ์เลี้ยงสัตว์ ป่าไม้ และแหล่งน้ำ เป็นต้น
3. พื้นที่ใช้เป็นแหล่งอุตสาหกรรม (industrial area) ได้แก่ พื้นที่ท่าเหมืองแร่ โรงงานผลิตสินค้าต่าง ๆ
4. พื้นที่ใช้เป็นที่อยู่อาศัยและประกอบกิจกรรมต่าง ๆ เกี่ยวกับชีวิตประจำวัน (residential area) ได้แก่ บริเวณที่อยู่อาศัย ร้านค้า โรงเรียน สถาบันต่างๆ และที่พักผ่อนหย่อนใจ
5. พื้นที่ใช้เป็นเส้นทางคมนาคมและขนส่ง เช่น ถนนประเภทต่าง ๆ บริเวณแนวก่อสร้างสาธารณูปโภค รวมถึงพวกที่ใช้ทอเป็นเส้นทางขนส่ง เป็นต้น

การใช้ที่ดินเพื่อสาธารณะประโยชน์

Webster (1958) กล่าวถึงการใช้ที่ดินเพื่อประโยชน์ของส่วนรวมถือว่าเป็นพื้นที่ที่สำคัญที่สุดสำหรับชุมชน ซึ่งได้แก่ ถนน เส้นทางขนส่ง อาคารที่เกี่ยวข้องกับสาธารณูปโภค อาคารสาธารณะต่าง ๆ โรงเรียน สถานศึกษา สนามเด็กเล่น และสวนสาธารณะ เป็นต้น การสร้างถนนเป็นการใช้ที่ดินที่สำคัญที่สุด เนื่องจากมีความจำเป็น ดังนี้

1. เป็นช่องทางที่ให้แสงสว่างและอากาศแก่อาคารบ้านเรือน
2. เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งอย่างรวดเร็ว
3. เป็นช่องทางที่สามารถใช้ป้องกันไฟ
4. เป็นตัวกำหนดขนาดและรูปร่างของการตั้งอาคารบ้านเรือน

5. อาจเป็นที่วิ่งเล่นของเด็กในบางโอกาส
6. ผิวถนนใช้เป็นเส้นทางจราจรของรถและใช้เป็นทางเท้า
7. ริมถนนใช้เป็นที่ตั้งตู้เสาไฟฟ้าและเสาโทรเลข
8. ได้พื้นถนนใช้วางท่อระบายน้ำ สายโทรศัพท์

ความสำคัญของถนนต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

อดุลย์ เชาวราทิน (2527) ได้ให้ข้อคิดว่าการที่จะให้ประเทศมีความเจริญอย่างทั่วถึง จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีการพัฒนา การพัฒนาช่วยให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมของประชาชน ซึ่งการพัฒนาควรทำทั้งปัจจัยหลักและปัจจัยรอง เพื่อให้ได้ทำหน้าที่สอดคล้องทันต่อเหตุการณ์ซึ่งกันและกัน ปัจจัยหลักประกอบด้วย 3 ประการ คือ ปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน ปัจจัยการผลิต และปัจจัยประชากร องค์การต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับปัจจัยโครงสร้างพื้นฐาน ถนน และแหล่งน้ำ ที่มีความสำคัญอยู่ในระดับต้น เนื่องจากถนนเป็นสื่อเบื้องต้นของการคมนาคมขนส่งจากแหล่งผลิตสู่ตลาด ในปัจจุบัน ชีวิตประจำวันของประชาชนจำนวนมากเกี่ยวข้องอยู่กับถนนและรถยนต์ทุกวัน ทั้งการเดินทางติดต่อธุรกิจ เดินทางไปทำงานและขนส่งสินค้า ล้วนแต่ใช้ถนนเป็นเส้นทางคมนาคม ฉะนั้น การพัฒนาสร้างถนนจึงเป็นสิ่งสำคัญในการพัฒนาประเทศมากที่สุดประการหนึ่ง เพราะจะเอื้ออำนวยประโยชน์ในด้านการให้บริการประชาชนในท้องถิ่น พร้อมกับสนับสนุนท้องถิ่นห่างไกลให้เจริญก้าวหน้าโดยเร็ว ส่งเสริมให้ประชาชนกินดีอยู่ดี เป็นการสร้างความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคม และความมั่นคงให้แก่ประเทศชาติ (จิรพัฒน์, 2527) สอดคล้องกับที่ สุนันทา และคณะ (2531) ได้กล่าวถึงการพัฒนาในยุคนี้ว่า เป็นยุคที่มีการพัฒนาทางด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของชุมชนเมืองเป็นอย่างมาก ทำให้ชุมชนเมืองขยายออกไปสู่เขตชานเมืองและชนบทมากขึ้น และการพัฒนาที่สำคัญที่นำไปสู่การขยายตัวของชุมชนเมืองก็คือ การสร้างถนน ดังนั้น ถนนจึงมีความสำคัญโดยตรงแก่บ้านเมือง รวมทั้งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับความเป็นอยู่ของมนุษย์

Hawley (1950) ให้ความเห็นว่า เมื่อมีการคมนาคมติดต่อสะดวกขึ้น ทำให้เมืองกับเขตรอบนอกมีความสัมพันธ์กันมากขึ้น มีการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการ การเพิ่มขึ้นของการแบ่งงานกันทำ และการเกิดของเมืองในชนบท เป็นกลไกในการบริหารพร้อมกับการคมนาคมติดต่อสื่อสาร การจัดองค์กรที่มีประสิทธิภาพ จะทำให้เกิดโครงข่ายการคมนาคมและบริการด้านสถาบันต่างๆ เช่น การตลาด สินเชื่อ การค้าปลีก การศึกษา การสาธารณสุข และอื่นๆ

แนวความคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนากับการเปลี่ยนแปลงของชุมชน

อาภรณ์ จันทรสมวงศ์ (2541) ได้ศึกษาวิถีชีวิตและสวนไทยในบริบทการพัฒนาในจังหวัดสมุทรสงคราม พบว่า การเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของชุมชนชาวสวน แบ่งออกเป็น 3 ช่วง คือ 1) ก่อน พ.ศ.2510 เป็นช่วงที่ยังพึ่งพาฐานทรัพยากรในท้องถิ่นอยู่มาก 2) พ.ศ.2510-2530 เกษตรกรได้เปลี่ยนแปลงปรับตัวให้เข้ากับวิถีชีวิตสมัยใหม่อย่างเต็มตัว เนื่องจากการสร้างโครงสร้างพื้นฐาน 3) พ.ศ.2530-2540 เป็นผลสืบเนื่องมาจากช่วงที่ 2 แต่จะเปลี่ยนแปลงไปเร็วขึ้น เช่น สวนมีการปลูกพืชเชิงเดี่ยวมากขึ้น ขณะที่สวนจำนวนมากไม่ได้รับการดูแล คราวเรือนชาวสวนมีอาชีพที่หลากหลายมากขึ้น

Smelser (1963) เห็นการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในประเทศกำลังพัฒนาว่าเป็นกระบวนการสู่ความทันสมัย ซึ่งเกี่ยวข้องกับกระบวนการ 4 อย่างที่แตกต่างกันแต่มีความเกี่ยวเนื่องกันคือ

1. ทางด้านเทคโนโลยี สังคมเปลี่ยนจากการใช้เทคนิคง่ายๆ และดั้งเดิมไปสู่การใช้ความรู้ทางวิทยาศาสตร์
2. ทางด้านเกษตรกรรม สังคมเปลี่ยนจากการทำการเกษตรเพื่อยังชีพไปสู่การผลิตสินค้าเกษตรเพื่อการค้า ซึ่งรวมถึงการปลูกพืชเชิงเดี่ยว การซื้อสินค้าที่ไม่ใช่สินค้าเกษตรในตลาดและว่าจ้างแรงงานเพื่อการเกษตร
3. ทางด้านอุตสาหกรรม สังคมจะเปลี่ยนจากการใช้แรงงานมนุษย์และสัตว์ไปสู่การทำอุตสาหกรรมอย่างแท้จริง นั่นคือ การที่คนทำงานเพื่อค่าจ้างแรงงาน โดยการใช้เครื่องจักรกลเพื่อผลิตสินค้า
4. ทางด้านการจัดการนิเวศวิทยา จะเกิดการเปลี่ยนจากการตั้งถิ่นฐานที่กระจายไปในพื้นที่เพาะปลูกและหมู่บ้านไปสู่การตั้งถิ่นฐานในเมือง

ความสูญเสียอันเกิดจากการเปลี่ยนแปลง

ในความเปลี่ยนแปลงจะมีความสูญเสียเช่นกัน ที่เห็นได้ชัดคือ ทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และทางด้านจิตวิทยา

Pareto (1975) กล่าวว่า เมื่อทางเลือกใหม่ถูกสร้าง หรือกำหนดขึ้น ก็มักจะต้องมีบางอย่างสูญเสียไป

Mishan (1977) เห็นว่าทุกสังคมล้วนมีอัตราการเติบโตที่ต่างกัน อัตราการเติบโตที่ต่างกัน ไปเหล่านี้ ล้วนมีความสูญเสียเกี่ยวข้องด้วย ยิ่งอัตราการเติบโตสูงมากเพียงใด ยิ่งเกิดความสูญเสียต่อประชากรและแหล่งทรัพยากรของสังคมนั้นมากขึ้นเพียงนั้น อาจกล่าวได้ว่า การเติบโตที่พอเหมาะเป็นวิธีที่จะทำให้ประโยชน์จากการพัฒนาค่อยเป็นค่อยไปสมดุลกับการสูญเสีย โดยอุดมคติแล้วจุดมุ่งหมายของสังคมควรมุ่งไปที่การสร้างอัตราการพัฒนาในระดับที่จะเกิดผลดีที่สุดมากกว่า การผลักดันให้อัตราการพัฒนาก้าวไกลไปถึงขีดสุด จึงควรมุ่งเน้นการพัฒนาไปที่สินค้าและบริการ ให้ดีที่สุดมากกว่าการมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาให้มากที่สุด

สมศักดิ์ ศรีสันติสุข (2528) อธิบายถึงผลกระทบที่ปรากฏทางสังคมชนบทในประเทศไทยที่กำลังพัฒนารวมทั้งประเทศไทยว่าเป็นไปตามหลักทฤษฎีเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงไปสู่ความเป็นเมือง สามารถพบได้ในสังคมชนบทหลายอย่าง ดังนี้

1. การเปลี่ยนแปลงทางด้านประชากร

ที่เห็นได้ชัดคือการย้ายถิ่น เช่น เมื่อชาวชนบทย้ายถิ่นเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ไม่เพียงแต่จะมีผลต่อชีวิตความเป็นอยู่ในชนบทเท่านั้น แต่ยังมีผลต่อชุมชนเมืองด้วย เพราะการที่ชาวชนบทได้ย้ายถิ่นออกไปทำงานต่างถิ่นนั้น เนื่องจากการคมนาคมติดต่อระหว่างหมู่บ้านกับเมืองสะดวกขึ้น แสดงว่าสังคมชนบทได้เริ่มมีความเจริญจากการติดต่อจากโลกภายนอกมากขึ้น

2. การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ

เป็นลักษณะที่ทำให้ชาวชนบทมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นกว่าเดิม เป็นการพัฒนาท้องถิ่นจากเจ้าหน้าที่หน่วยราชการต่าง ๆ เช่น มีการส่งเสริมวิธีการหรือเทคนิควิธีการเกษตรสมัยใหม่ หรือมี

โรงงานอุตสาหกรรมหลายประเภทไปตั้งอยู่ในเขตชนบท ทำให้ชาวชนบทที่อยู่ใกล้เคียงมีงานทำ มีรายได้เพิ่มขึ้นนอกเหนือจากการทำนา นอกจากนั้น การพัฒนาถนนหนทางเข้าไปสู่หมู่บ้านนับว่ามีความสำคัญต่อการที่สังคมชนบทเปลี่ยนไปสู่ความทันสมัยเป็นอย่างมาก

3. การเปลี่ยนแปลงทางสังคม

เป็นการเปลี่ยนรูปแบบโครงสร้างและพฤติกรรมทางสังคม เช่น การเปลี่ยนจากระบบครอบครัวขยายเป็นระบบครอบครัวเดี่ยว การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางการเมืองจากระบบเผด็จการเป็นระบบประชาธิปไตย การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการแบ่งชั้นจากระบบไพร่เป็นระบบสามัญชน การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจจากระบบเกษตรกรรมเป็นอุตสาหกรรม เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงรูปแบบของพฤติกรรมทางสังคม เช่น การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการผลิต จากการผลิตเพื่อการบริโภคเป็นผลิตเพื่อขาย การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเลี้ยงดูบุตร จากแบบบังคับเป็นแบบให้อิสระเสรี นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมทางสังคม อาจรวมถึงการเปลี่ยนแปลงในเชิงปริมาณของพฤติกรรม เช่น การเพิ่มขึ้นหรือลดลงของอัตราการหย่าร้าง อัตราการมีเพศสัมพันธ์ก่อนแต่ง อัตราการย้ายถิ่นฐาน มีการทำงานต่างถิ่นมากขึ้น อัตราการใช้เครื่องจักรกลในภาคเกษตรกรรม อัตราการก่ออาชญากรรม เป็นต้น

การเปลี่ยนแปลงทางสังคม มีความหมายครอบคลุมถึงการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมด้วย เรียกว่า การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม โดยรวมถึงการเปลี่ยนแปลงทางวัตถุ เช่น เครื่องมือ เครื่องใช้ สิ่งก่อสร้าง ยานพาหนะหรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เข้ามาสู่วิถีชีวิตประจำวัน

การดำรงชีพของมนุษย์ในระยะแรก ๆ ต้องพึ่งพาอาศัยธรรมชาติเป็นสำคัญ เช่น เข้าป่าล่าสัตว์ และหาอาหารจากป่ามาบริโภค ต่อมาสิ่งที่มีอยู่ตามธรรมชาติได้ลดลงไม่เพียงพอกับความต้องการของมนุษย์ที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ มนุษย์จึงเริ่มแสวงหาวิธีการผลิต เพื่อทดแทนธรรมชาติที่ขาดหายไป เริ่มตั้งแต่การปลูกพืชและเลี้ยงสัตว์ เพื่อใช้ยังชีพ ต่อมา มีการขยายการผลิตทำให้สินค้าเหลือจากการบริโภค มีการแลกเปลี่ยนสินค้ากัน เมื่อมีผลผลิตมากขึ้นก็หาวิธีการแปรรูปสินค้าให้เก็บไว้ได้นาน มีการใช้เครื่องจักรกลมากขึ้น ผลผลิตเพิ่มขึ้น มีการขยายตลาดมากขึ้น (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2545)

สังคมมนุษย์มีลักษณะเช่นเดียวกับปรากฏการณ์ธรรมชาติต่าง ๆ มีการเปลี่ยนแปลง บางสังคมเปลี่ยนแปลงช้า ขณะที่บางสังคมเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ในอดีต สังคมส่วนใหญ่เปลี่ยนแปลงช้า ๆ จนเกือบไม่มีอะไรเปลี่ยนอย่างสำคัญในรอบร้อยปี แต่ในระยะประมาณร้อยปีที่แล้ว สังคมจำนวนหนึ่งเปลี่ยนแปลงอย่างมากจากสภาพสังคมแบบโบราณเป็นสมัยใหม่ จากสังคมเกษตรกรรมมาเป็นสังคมอุตสาหกรรมสังคมชนบทเปลี่ยนเป็นสังคมเมือง (มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2545)

4. การเปลี่ยนแปลงทางด้านวัฒนธรรม

สิ่งที่บ่งบอกถึงการเปลี่ยนแปลงด้านนี้ที่เห็นได้ชัด ได้แก่ การที่ชาวชนบทในหมู่บ้านมีการปลูกบ้านเรือนสมัยใหม่ เช่น ปลูกบ้านสองชั้นชั้นล่างต่อแบบตึก เครื่องใช้ภายในครัวเรือนเป็นแบบสมัยใหม่ขึ้น บางบ้านมีโทรทัศน์ ตู้เย็น พัดลม และอื่น ๆ แม้แต่เทคนิคในการทำก็เปลี่ยนมาใช้เครื่องจักรเพิ่มขึ้น แสดงว่าการรับสิ่งใหม่ ๆ ไม่ว่าจะเป็นในด้านเกษตรกรรมหรือไม่ใช่เกษตรกรรมเป็นกระบวนการสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงด้านวัฒนธรรม ตลอดจนการกระจายวัฒนธรรมจากในเมืองเข้าสู่ชนบท

ชุมชนประมงพื้นบ้านภาคใต้ในการจัดการทรัพยากรชายฝั่ง

ภูมิประเทศและทรัพยากรของภาคใต้

ประเทศไทยมีพื้นที่ชายฝั่งทะเล ทั้งด้านอ่าวไทยและด้านทะเลอันดามันยาวรวมกันทั้งหมดประมาณ 2,600 กิโลเมตร เป็นพื้นที่ที่อุดมไปด้วยป่าชายเลนและทรัพยากรชายฝั่งมากมาย ทั้งสัตว์น้ำและแนวปะการัง

ลักษณะภูมิประเทศของภาคใต้ ประกอบด้วยที่ราบชายฝั่งทะเลและสันเขา เทือกเขาที่สำคัญได้แก่ เทือกเขาภูเก็ตที่วางตัวอยู่ในแนวตะวันออกเฉียงเหนือและตะวันตกเฉียงใต้ทางชายฝั่งภาคตะวันตก ส่วนเทือกเขานครศรีธรรมราชเป็นเทือกเขาที่ตั้งอยู่บริเวณตอนกลางของแผ่นดิน ทอดตัวตามแนวเหนือใต้ และเทือกเขาสันกาลาคีรีที่ทอดตัวตามแนวตะวันตกตะวันออก

ที่ราบชายฝั่งทะเลด้านตะวันตกและตะวันออกมีความแตกต่างกันอย่างมาก โดยเฉพาะตะวันตกจะมีเทือกเขาทอดตัวชิดกับชายฝั่ง ทำให้ชายฝั่งแคบและเต็มไปด้วยเกาะมากมาย เช่น เกาะ

ภูเก็ต หมู่เกาะลันตา หมู่เกาะสิมิลัน ส่วนชายฝั่งด้านตะวันออกนั้นกว้าง มีหาดทรายเหยียดยาวและทอดตัลงสู่ทะเลลึก

ภาคใต้เป็นพื้นที่เปิดรับมรสุมทั้งสองด้าน โดยในช่วงเดือนพฤษภาคมถึงเดือนกันยายน ชายฝั่งด้านตะวันตกจะได้รับลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ในขณะที่ชายฝั่งด้านตะวันออกจะได้รับลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือในช่วงเดือนตุลาคมถึงเมษายน ทำให้ภาคใต้มีเพียงสองฤดู คือ ฤดูร้อนกับฤดูฝน

การตั้งถิ่นฐานและชุมชนภาคใต้

ด้วยเหตุที่ภาคใต้ฝั่งตะวันตกมีพื้นที่ราบค่อนข้างน้อย ชุมชนจึงค่อนข้างกระจุกกระจายอยู่ตามชายฝั่งแคบๆ และตามเกาะน้อยใหญ่ต่างในท้องทะเลอันดามัน การดำรงชีวิตส่วนใหญ่จึงอาศัยท้องทะเลเป็นแหล่งทำมาหากิน เช่น การทำประมง การเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ ส่วนด้านฝั่งตะวันออกก็มีลักษณะเป็นพื้นที่ราบ จึงมีการประกอบอาชีพเพาะปลูกควบคู่ไปกับการทำประมงและการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ การตั้งชุมชนในฝั่งตะวันออกนี้ยึดแม่น้ำเป็นสำคัญ เช่น แม่น้ำตาปี

เครื่องมือประมงพื้นบ้าน

เครื่องมือที่ชาวบ้านใช้กันเป็นแบบที่เรียกกันว่า เครื่องมือประมงพื้นบ้าน เป็นเครื่องมืออย่างง่าย ๆ ทำจากวัสดุธรรมชาติที่หาได้ในท้องถิ่น เช่น นาง เป็นเครื่องมือประมงที่ทำจากหวาย ใช้ในการกรองหรือช้อนกุ้งในคลอง หอย คือ ตาอวนที่ถักจากใยปอ สัมปิง ทำจากไม้ไผ่ที่ตัดเป็นปากฉลาม ใช้สำหรับแทงปลาและกุ้งกุลาดำ เบ็ดสายตกปู ซึ่งเป็นสายที่ทำจากปอ นำเหยื่อมาผูกแล้วสามารถใช้ในการเดินตกปูตามริมคลองได้ ซี่หูลิง เป็นอุปกรณ์ใช้สำหรับเวลาเดินอวนรุนกุ้งเคยตามชายหาด ทำจากใบลานสานประกบกับไม้ไผ่ เรือเคียวกุ้ง สร้างจากไม้ไผ่และหวายสำหรับรุนกุ้งแซบวีย เคียวกุ้ง ทำจากไม้ไผ่ ใช้สำหรับขุดดินเพื่อไล่กุ้งคิดขึ้นเรือ ไชตานกเป่ล่า และ ไชหัวหมู เป็นเครื่องมือจับปลาหมึกที่ทำด้วยไม้ไผ่และหวาย เบ็ดทง ใช้สำหรับตกปลาในคลอง ตาเบ็ดทำจากก้านร่มและใช้เชือกปอทำเป็นสายเบ็ด สวิง ทำจากป่านหรือหวาย โพงพาง เป็นเครื่องมือจับสัตว์น้ำที่ติดตั้งอยู่กับที่ กว้างประมาณ 2 เมตร ใช้วางในคลอง โป๊ะเป็นเครื่องมือประมงประจำที่ขนาดใหญ่จะสร้างไว้ในทะเล

วงจรรรรมชาติกับวิถีชีวิตประมงชายฝั่ง

การทำประมงพื้นบ้านเป็นการทำประมงขนาดเล็กเรือที่ใช้ส่วนใหญ่เป็นเรือหางยาว หรือที่ชาวประมงทางฝั่งอันดามันเรียกว่า เรือหัวโทง เครื่องมือที่ใช้เป็นเครื่องมือประมงพื้นบ้านที่มีขนาดเล็ก เช่น แห เบ็ด หอยตักปู (ไซปูดำ) เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีการทำประมงริมหาดโดยไม่ต้องออกเรือ เช่น การเดินเก็บหอย การรูดกุ้งเคย รวมถึงการทำโป๊ะและโพงพาง

ฤดูกาลจับสัตว์น้ำแต่ละชนิดนั้นจะแตกต่างกันไป อุปกรณ์ที่ชาวประมงใช้มีหลากหลายตามชนิดของสัตว์น้ำ เมื่อหมดฤดูกาลของเครื่องมือชนิดหนึ่ง ก็เปลี่ยนไปใช้เครื่องมืออีกชนิดหนึ่งสลับกัน หรือบางทีก็ใช้เครื่องมือพร้อมๆ กันหลายชนิดในการออกจับสัตว์น้ำ เช่น วางอวนปูเสร็จก็ไปวางอวนกุ้งต่อ หรือเมื่อวางอวนลอยเสร็จในตอนบ่าย ตกเย็นก็มาดักปลาในโป๊ะต่อ เป็นต้น

ภูมิปัญญาลูกทะเล

ด้วยถิ่นที่อยู่อาศัยและแหล่งทำมาหากินล้วนอยู่กับทะเลตลอดชีวิต ชาวประมงพื้นบ้านจึงมีความรู้ที่เกิดจากการสังเกตและเรียนรู้เกี่ยวกับทะเลเป็นอย่างดี การทำการประมงจึงขึ้นอยู่กับปรากฏการณ์ธรรมชาติ สภาพแวดล้อมทางทะเล ธรรมชาติของสัตว์น้ำ และความเหมาะสมของเครื่องมือแต่ละชนิดเป็นอย่างมาก

ช่วงน้ำ เป็นสภาพการขึ้นลงของน้ำทะเล มีอยู่ 2 ลักษณะ คือ น้ำใหญ่ (น้ำเป็น) เป็นช่วงระยะเวลาข้างขึ้นและข้างแรมในรอบ 15 วัน ที่กระแสน้ำไหลเชี่ยว การขึ้นลงของน้ำในช่วงนี้จะสูงมากและลงต่ำมาก ช่วงน้ำใหญ่ ได้แก่ ช่วง 12-15 ค่ำ และ 1-5 ค่ำ ทั้งข้างขึ้นและข้างแรม ส่วนอีกช่วงหนึ่ง คือ น้ำตาย เป็นช่วงระยะเวลา 15 วันเช่นเดียวกับน้ำใหญ่ แต่กระแสน้ำจะไม่เชี่ยว และมีความแตกต่างของระดับน้ำขึ้นน้ำลงไม่มากนัก ได้แก่ ช่วง 6-11 ค่ำ ทั้งข้างขึ้นและข้างแรม ในรอบหนึ่งเดือนจึงมีน้ำใหญ่ 2 รอบ และรอบน้ำตาย 2 รอบ ช่วงน้ำมีอิทธิพลต่อการจับสัตว์น้ำเป็นอย่างมาก สัตว์น้ำบางชนิดจับได้มากเฉพาะช่วงน้ำใหญ่หรือน้ำตายเท่านั้น เช่น ชาวประมงพื้นบ้านจะวางอวนปลาหลังเขียวในช่วงน้ำตายประมาณ 5-13 ค่ำ

นอกจากนี้แล้วการเข้าใจธรรมชาติของสัตว์แต่ละชนิด เช่น แหล่งที่อยู่อาศัย การแพร่พันธุ์ ลักษณะนิสัย ชนิดอาหารและการหาอาหาร ลักษณะความขุ่น-ใสของน้ำทะเล สภาพของท้องทะเล สภาพลมฟ้าอากาศ ก็มีผลต่อปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้

ศาสนาอิสลามกับการทำประมงพื้นบ้าน

ชาวประมงพื้นบ้านในจังหวัดสตูลเกือบทั้งหมดเป็นชาวมุสลิม มีวิถีชีวิตที่เรียบง่าย และดำเนินตามหลักคำสอนของศาสนา มีความเชื่อบนพื้นฐานการใช้ทรัพยากรอย่างสมดุล เพื่อให้ลูกหลานได้มีใช้ต่อไปในอนาคต สังเกตได้จากเครื่องมือประมงที่ประดิษฐ์เองอย่างง่าย ๆ

ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลง

ปัจจุบันมีรูปแบบการทำประมงพาณิชย์ขนาดใหญ่ ที่มีศักยภาพในการจับสัตว์น้ำสูงกำลังส่งผลกระทบที่คุกคามต่อระบบนิเวศทางทะเลอย่างรุนแรง วิถีชีวิตชาวประมงพื้นบ้านโดยส่วนใหญ่กำลังเผชิญหน้ากับการแข่งขันทรัพยากรธรรมชาติกับเรือประมงขนาดใหญ่

เรือปั่นไฟปลากะตัก

เป็นเรือประมงที่ใช้แสงไฟล่อปลากะตักเพื่อให้เข้ามาติดอวน แล้วยกอวนขึ้น แต่ละลำใช้ไฟประมาณ 45 ดวง แต่ถ้าเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ ก็จะใช้ไฟประมาณ 70 ดวง แสงไฟจากเรือปั่นไฟลำหนึ่งสามารถส่องไปได้ไกลประมาณ 1 กิโลเมตร และสามารถส่องลึกไปถึงผิวดินใต้ทะเล ซึ่งมีผลต่อสัตว์และพืชในทะเล เช่น ปลา ปะการัง หญ้าทะเล (พิเชษฐ์ และปิยนุตร, 2546)

สภาพทั่วไปตำบลแหลมสน

1. ประวัติความเป็นมาของตำบลแหลมสน

ประวัติความเป็นมาของตำบลแหลมสน สันนิษฐานว่ามีคนอพยพจากถิ่นอื่นมาตั้งหลักแหล่งเพื่อประกอบอาชีพประมง ค้าขาย และทำสวนมะพร้าว ที่บริเวณหัวแหลมบูกอยซึ่งอยู่ใกล้ทะเลและมีคลองบูกอยซึ่งเป็นคลองขนาดใหญ่ สามารถข้ามคลองไปยังสุโหงมูโละและคันหยงละโน้ได้ต่อมา บริเวณนี้กลายเป็นชุมชนขนาดใหญ่ขึ้น มีทั้งคนไทยพุทธ ไทยมุสลิม และคนไทยเชื้อสายจีนอาศัยอยู่ร่วมกันฉันท์พี่น้อง มีการขยายขยายชุมชนไปตามที่ต่าง ๆ จนกลายเป็นหมู่บ้านหลายหมู่บ้าน รวมกันเป็นตำบลแหลมสน

ชื่อของตำบลน่าจะมาจาก บริเวณที่ตั้งและลักษณะของพื้นที่คล้ายเกาะอยู่ใกล้ฝั่งอันดามัน มีหาดทรายเป็นแนวยาว พื้นที่บางส่วนเป็นแหลมยื่นออกไปทางทะเล มองเห็นต้นสนทะเลยืนต้นเรียงรายไปตามแนวชายฝั่งสวยงาม จึงเรียกบริเวณนี้ว่า ตำบลแหลมสน ชาวตำบลแหลมสนมักตั้งถิ่นฐานตามทำเลที่เหมาะสมในการประกอบอาชีพ เช่น บริเวณริมชายหาด บริเวณท่าเรือ และบริเวณทุ่งนา บ้างก็สร้างบ้านเรือนอยู่กันเป็นกลุ่มหนาแน่น บ้างก็กระจัดกระจายตามพื้นที่ทำกิน ตามแนวถนนโดยเฉพาะถนนสายหลักที่ผู้คนมักนิยมสร้างบ้านเรือนอยู่สองข้างทาง วิถีชีวิตของชาวตำบลแหลมสนซึ่งอยู่ท่ามกลางธรรมชาติ เป็นสภาพชนบทค่อนข้างเรียบง่าย ภายใต้วฒฒนธรรมแบบอิสลาม มีมัสยิดเป็นศูนย์กลางของชุมชน

ในปี พ.ศ. 2538 ตำบลแหลมสนได้เปลี่ยนเป็นสภาตำบลแหลมสน และในวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2540 เปลี่ยนเป็นองค์การบริหารส่วนตำบลแหลมสน ซึ่งประกอบด้วย 6 หมู่บ้าน ได้แก่ หมู่ที่ 1 ดันหยงละไน้ หมู่ที่ 2 กาเบง หมู่ที่ 3 บุนโบาย หมู่ที่ 4 สนกลาง หมู่ที่ 5 สุโงมูโชะ และ หมู่ที่ 6 สนมใหม่

2. สัญลักษณ์ตำบลแหลมสน

สัญลักษณ์ของตำบลแหลมสน คือ รูปเรือใบ ซึ่งหมายถึง ลักษณะที่ตั้งซึ่งมีภูมิประเทศเป็นเกาะ เรือจึงเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดในการดำเนินชีวิตประจำวัน ที่ช่วยเหลือชาวตำบลแหลมสนตลอดมา ทำให้บุคคลภายนอกได้รู้จักชาวตำบลแหลมสนเป็นอย่างดี คำขวัญของตำบล มีอยู่ว่า “แหลมสนร่มเย็น แลเห็นตะวันตกน้ำ หาดทรายสวยงาม ผู้คนมีน้ำใจ รักษาว่ายนน้ำประเพณี”

3. ข้อมูลทั่วไปของตำบลแหลมสน

ข้อมูลทั่วไปของตำบลแหลมสน ประกอบด้วย ที่ตั้ง อาณาเขต สภาพภูมิประเทศ สภาพภูมิอากาศ การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค ทรัพยากรธรรมชาติ ข้อมูลการปกครอง

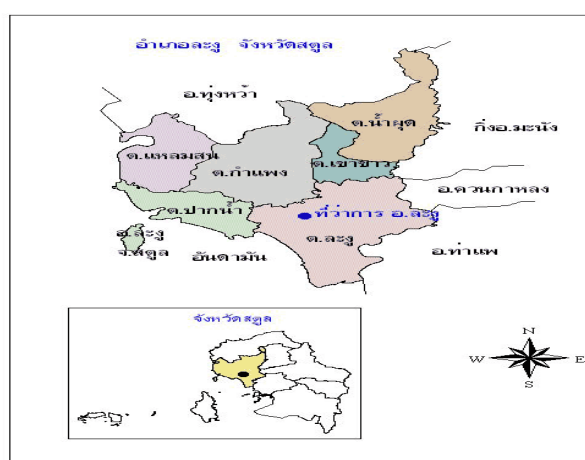
3.1 ที่ตั้ง

ตำบลแหลมสน ตั้งอยู่ในอำเภอละงู จังหวัดสตูล อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศใต้ประมาณ 1,000 กิโลเมตร องค์การบริหารส่วนตำบลแหลมสน มีที่ตั้งอยู่ในหมู่ที่ 3 บุนโบาย ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล รหัสไปรษณีย์ 91110

อาณาเขต ตำบลแหลมสน มีอาณาเขตติดต่อ ดังนี้

ทิศเหนือ ติดต่อกับบ้านราไว ตำบลขอนแก่น อำเภอทุ่งหว้า
 ทิศใต้ ติดต่อกับบ้านบ่อเจ็ดลูก ตำบลปากน้ำ อำเภอละงู
 ทิศตะวันออก ติดต่อกับบ้านตูแตห่า ตำบลกำแพง อำเภอละงู
 ทิศตะวันตก ติดต่อกับทะเลอันดามัน มหาสมุทรอินเดีย

(อบต.ตำบลแหลมสน, 2548)



ภาพที่ 1 ที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อของตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล
 ที่มา:สำนักงานจังหวัดสตูล (2549)

3.2 อาณาเขต

ตำบลแหลมสน มีพื้นที่ที่เป็นผืนดินทั้งหมดประมาณ 10,066 ไร่ หากรวมพื้นที่ที่เป็นผืนน้ำด้วย มีพื้นที่ทั้งหมด 21,412.5 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 11 ของพื้นที่อำเภอละงู แบ่งออกเป็นรายหมู่บ้านได้ดังนี้ หมู่ที่ 1 ดันหยงลาไฉ มีเนื้อที่ 1,295 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 13 ของพื้นที่ หมู่ที่ 2 กาเบง มีเนื้อที่ 1,500 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 15 ของพื้นที่ตำบล หมู่ที่ 3 บุษบอย มีเนื้อที่ 1,200 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 12 ของพื้นที่ตำบล หมู่ที่ 4 สุโหลงมุไซะ มีเนื้อที่ 1,671 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 17 ของพื้นที่ตำบล หมู่ที่ 5 ดันหยงลาไฉ มีเนื้อที่ 2,950 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 29 ของพื้นที่ตำบล และหมู่ที่ 6 สนใหม่ มีเนื้อที่ 1,450 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 14 ของพื้นที่ตำบล

3.3 สภาพภูมิประเทศ

สภาพภูมิประเทศโดยทั่วไปของตำบลแหลมสนเป็นที่ราบชายฝั่งทะเล มีเกาะแก่งกระจายตามชายฝั่งทะเลอันดามัน ทรัพยากรสำคัญ ได้แก่ ป่าชายเลน ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในเขตป่าชายเลนจังหวัดสตูล ตอนที่ 1 ระดับความสูงของพื้นที่โดยทั่วไปประมาณ 1-2 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง มีเนินเขากระจายอยู่ทางทิศใต้ของตำบล มียอดเขาสูงสุด สูงประมาณ 252 เมตรเหนือระดับน้ำทะเลปานกลาง

3.4 สภาพภูมิอากาศ

บริเวณตำบลแหลมสนได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้ และมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือ ลักษณะอากาศ แบ่งเป็น 2 ฤดู คือ ฤดูร้อน ช่วงระยะเวลาตั้งแต่กลางเดือนธันวาคมจนถึงกลางเดือนพฤษภาคม อุณหภูมิ เฉลี่ย 33 องศาเซลเซียส ปริมาณน้ำฝน 1,500 มิลลิเมตร และฤดูฝน ช่วงระยะเวลาตั้งแต่กลางเดือนพฤษภาคมถึงเดือนธันวาคม มีอุณหภูมิเฉลี่ย 29 องศาเซลเซียส ปริมาณน้ำฝน 2,730 มิลลิเมตร

3.5 การคมนาคม

ทางบก ในปี พ.ศ. 2534 ถนนในตำบลแหลมสนเป็นเพียงทางดินแคบๆในป่าชายเลนซึ่งใช้แรงงานชาวบ้านช่วยกันเอาดินมาถมขนาดกว้างประมาณ 1 เมตร ทำให้เป็นถนนที่พอจะเดินทางได้แต่ไม่ค่อยสะดวกมากนัก โดยเฉพาะในฤดูฝนจะเป็นโคลนเลน ต่อมาในปี พ.ศ. 2535 ฐานทัพเรือเข้ามาตั้งในตำบลแหลมสน จึงมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมโดยหน่วยงานของ รพช. สด. 4029 จากถนนสายเล็กๆ เป็นถนนลูกรังมีความกว้างประมาณ 2 เมตร หลังจากนั้นมา ในปี พ.ศ. 2536 ถึงปี พ.ศ. 2545 ถนนสายปีใหญ่-บูโบย ขยายขนาดของความกว้างเป็น 4 เมตร ในปี พ.ศ. 2546 ถึงปี พ.ศ. 2547 การพัฒนาเส้นทางสายนี้ก็ยังคงดำเนินไปจนได้ขนาดความกว้างเป็น 5 เมตร ปี พ.ศ. 2548 มีการขยายไหล่ทางออกข้างละ 2.5 เมตร ผิวจราจรกว้าง 5 เมตร (ภาพที่ 2) ในปี พ.ศ. 2549 มีการพัฒนาเป็นถนนลาดยาง รพช. สด. 4029 สายปีใหญ่-บูโบย ระยะทาง 15.065 กิโลเมตร แยกจากถนนลาดยาง รพช. สด. 2026 สายปากปิ๊ง-ตูเตหรี ระยะทาง 6.978 กิโลเมตร มีถนนลาดยางในหมู่บ้าน จำนวน 2 สาย ถนนคอนกรีตเสริมเหล็ก 4 สาย ถนนลูกรัง/หินคลุก จำนวน 14 สาย ถนนดิน 9 สาย สะพานคอนกรีตเสริมเหล็ก 2 สะพาน (ภาพที่ 2-3)



พ.ศ.2546-2547

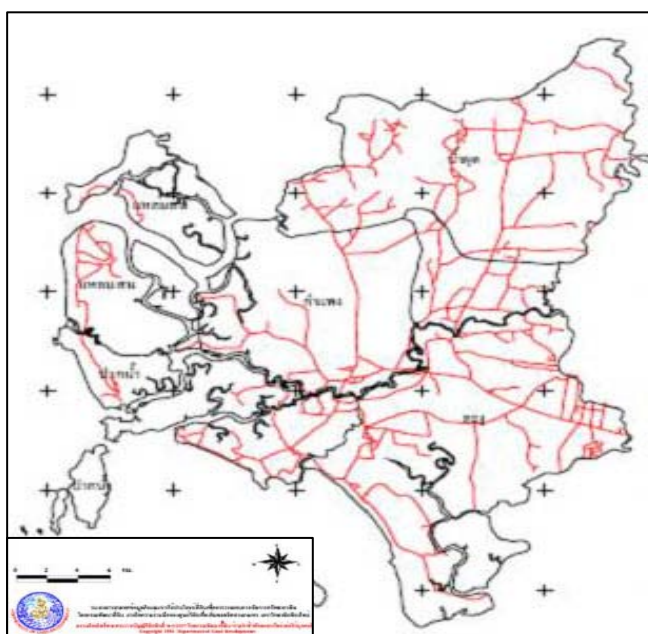


พ.ศ.2548



พ.ศ.2549

ภาพที่ 2 การพัฒนาถนนสายปีใหญ่-นุโบย ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล



ภาพที่ 3 แผนที่แสดงถนน อำเภอละงู จังหวัดสตูล

ที่มา: ดัดแปลงมาจากกรมพัฒนาที่ดิน

ทางน้ำ เนื่องจากตำบลแหลมสน มีสภาพพื้นที่ติดชายฝั่งทะเลและบ้างก็เป็นเกาะ การคมนาคมทางน้ำจึงเป็นเส้นทางที่สำคัญในการสัญจรไปมาระหว่างหมู่บ้านกับตำบลอื่น โดยเดินทางด้วยเรือจากท่าเทียบเรือหมู่ที่ 12 ตูแตหฺร่า ตำบลกำแพง หรือท่าเทียบเรือหมู่ที่ 3 นุโบย เพื่อเดินทางไปยังท่าเทียบเรือหมู่ที่ 1 ดันหยลงะไน้ และหมู่ที่ 5 สุโหลงมุโจะ และยังสามารถเดินทางออกทะเลเพื่อไปเกาะต่างๆของอำเภอละงู

การโทรคมนาคม การคมนาคมตำบลแหลมสน มีตู้ไปรษณีย์ 1 ตู้ มีโทรศัพท์สาธารณะ จำนวน 4 ตู้

3.6 สาธารณสุข

สถานบริการด้านสาธารณสุขของตำบลแหลมสน มีสถานอนามัยประจำตำบล 1 แห่ง มีการใช้ส้วมซึมร้อยละ 90 หญิงมีครรภ์ได้รับการดูแลก่อนคลอด มีการฉีดวัคซีนครบ ได้รับการคลอดและดูแลหลังคลอดบรรลุนิติภาวะ ร้อยละ 100 มีการใช้ยาที่ถูกต้องเหมาะสม จำนวนร้อยละ 92

3.7 สถาบันและองค์การทางศาสนา

ในด้านสถาบันและองค์การทางศาสนามีมัสยิด 6 แห่ง ฌาปนสถานมีจำนวน 2 แห่ง

3.8 สถาบันทางการศึกษา

ในตำบลแหลมสนมีโรงเรียนระดับประถมศึกษา 5 แห่ง ในหมู่ที่ 1 บ้านต้นหยงลาไ้ มีจำนวนครู 6 คน จำนวนนักเรียน 69 คน จำนวนห้องเรียน 8 ห้อง หมู่ที่ 2 บ้านกาเบง จำนวนครู 7 คน จำนวนนักเรียน 72 คน จำนวนห้องเรียน 8 ห้อง หมู่ที่ 3 บ้านบุโบยจำนวนครู 16 คน จำนวนนักเรียน 288 คน จำนวนห้องเรียน 11 ห้อง หมู่ที่ 4 บ้านสนกลาง จำนวนครู 2 คน จำนวนนักเรียน 40 คน จำนวนห้องเรียน 1 ห้อง หมู่ที่ 5 บ้านสุไหงมุโจะจำนวนครู 4 คน จำนวนนักเรียน 33 คน จำนวนห้องเรียน 8 ห้อง มีศูนย์อบรมเด็กก่อนเกณฑ์ 3 แห่ง ซึ่งอยู่ในหมู่ 2 กาเบง และหมู่ 4 บ้านสนกลางมีศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 1 แห่ง อยู่ในหมู่ 3 บ้านบุโบย

3.9 ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ดิน มีอยู่ 4 ประเภท ได้แก่

1. ดินทราย ได้แก่ ดินบริเวณสันหาดและสันทราย เกิดจากการทับถมของทรายโดยการกระทำของคลื่น หรือกระแสน้ำทะเล

2. ดินป่าชายเลน ได้แก่ ดินบริเวณที่ราบลุ่มน้ำท่วมถึง เพื่อใช้ทำการเพาะปลูก เช่น ทำนา ปลูกมะพร้าว แตงโม ฯลฯ และ เลี้ยงสัตว์

3. ดินบริเวณเนินภูเขา คือ ดินที่อยู่ทางด้านทิศตะวันตกของตำบล หมู่ที่ 1 ดันหยงลาไน้ มีลักษณะเป็นภูเขาเหมาะแก่การปลูกยางพารา

4. ดินบริเวณภูเขา คือ ดินที่อยู่ทางด้านทิศตะวันออกของตำบลเชื่อมต่อกับตำบลกำแพง ซึ่งมีลักษณะเป็นภูเขาสูง

แหล่งน้ำ

สำหรับแหล่งน้ำธรรมชาติในตำบลแหลมสน มีบึงและหนองน้ำ จำนวน 14 แห่ง นอกจากนี้ ยังมีแหล่งน้ำที่สร้างขึ้น เช่น บ่อน้ำตื้น น้ำบาดาล สระเก็บน้ำ และเนื่องจากพื้นที่ศึกษา มีฝนตกชุกเกือบตลอดปี การทำเกษตรกรรมส่วนมากพึ่งพิงน้ำฝนเป็นหลัก แต่ละครัวเรือนมีภาชนะเก็บน้ำฝนเพื่อใช้ในการอุปโภค-บริโภค

ทรัพยากรป่าไม้

ทรัพยากรที่สำคัญในพื้นที่ตำบลแหลมสน ได้แก่ รั้งนกนางแอ่น ซึ่งพบในเกาะลამะ และ เกาะตุ่งกู ทรัพยากรป่าไม้ส่วนใหญ่เป็นป่าชายเลนโดยมีป่าเบญจพรรณและป่าชายหาดขึ้นกระจายอยู่ตามภูเขาและบริเวณหาดทรายชายทะเล ในตำบลแหลมสนมีป่าชายเลนที่อุดมสมบูรณ์ มีโครงการการปลูกทดแทนของสมเด็จพระบรมราชินีนาถ อยู่ในเขตป่าสงวนแห่งชาติ พันธุ์ไม้ที่สำคัญ ประกอบด้วย ไม้สกุลโกงกาง และ ไม้สกุลแสม

แหล่งท่องเที่ยว

ในตำบลแหลมสนมีชายหาดและเกาะที่มีความเหมาะสมที่จะส่งเสริมเป็นแหล่งท่องเที่ยว แต่ยังขาดงบประมาณในการปรับปรุง พัฒนาให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวและถนนที่จะเดินทาง รวมทั้งยังขาดการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่อง จึงไม่ได้รับความนิยมจากบุคคลทั่วไปที่จะเดินทางมาเที่ยวในตำบลแหลมสน

4. ข้อมูลประชากร

ตำบลแหลมสนมีจำนวนประชากรทั้งหมด 3,438 คน แบ่งเป็นเพศชาย 1,735 คน เพศหญิง 1,703 คน ความหนาแน่นเฉลี่ยของประชากร เท่ากับ 254 คนต่อตารางกิโลเมตร ความหนาแน่นเฉลี่ยของจำนวนครัวเรือน เท่ากับ 57 หลังคาเรือนต่อตารางกิโลเมตร จำนวนครัวเรือนในตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล อยู่ในหมู่บ้านทั้งสิ้น 6 หมู่บ้าน มีครัวเรือน 765 ครัวเรือน เป็นหมู่บ้านที่ตั้งอยู่บนเกาะ 2 หมู่บ้านคือ หมู่ที่ 1 บ้านตันหยงลาไน้ และหมู่ที่ 5 บ้านสุโหงมุไซ๊ะ มีจำนวนครัวเรือน 189 ครัวเรือน รายละเอียดจำนวนครัวเรือนของหมู่บ้านต่าง ๆ ในตำบลแหลมสน (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 จำนวนครัวเรือน 6 หมู่บ้านตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล

หมู่ที่	ชื่อหมู่บ้าน	จำนวนครัวเรือน	ร้อยละ
1	บ้านตันหยงลาไน้	92	12.03
2	บ้านกาแบง	133	17.40
3	บ้านบุโบย	223	29.15
4	บ้านสนกลาง	105	13.72
5	บ้านสุโหงมุไซ๊ะ	97	12.67
6	บ้านสนใหม่	115	15.03
รวม		765	100

ที่มา: อบต. ตำบลแหลมสน (2548)

โครงสร้างทางสังคม

ด้านยาเสพติด ไม่ค่อยมีปัญหามากนักเพราะประชาชนให้ความสนใจและเคร่งครัดในด้านศาสนาทำให้เยาวชนห่างไกลยาเสพติด

บทที่ 3

วิธีการวิจัย

จากแนวคิด ทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในบทที่ 2 ผู้วิจัยได้สรุปกรอบแนวความคิดของการวิจัยเพื่อหาคำตอบว่า การพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลทำให้วิถีการดำรงชีวิตประชาชนในพื้นที่เปลี่ยนแปลงไปหรือไม่อย่างไร โดยมีวิธีการศึกษาประกอบด้วย การสนทนอย่างไม่เป็นทางการกับผู้นำชุมชน ได้แก่ อบต. ผู้ใหญ่บ้าน และผู้สูงอายุในชุมชน การสังเกต และการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือนตามแบบสัมภาษณ์ที่พัฒนาขึ้น รายละเอียดของแบบสัมภาษณ์ออกเป็น 3 ตอน ดังนี้ (ภาคผนวก)

ตอนที่ 1 ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคม ประกอบด้วย ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ จำนวนสมาชิกในครัวเรือน

ตอนที่ 2 ข้อมูลการใช้ที่ดินและการใช้ทรัพยากร ประกอบด้วย ข้อมูลเกี่ยวกับจำนวนและขนาดพื้นที่ถือครอง ขนาดพื้นที่เพาะปลูก ระบบการผลิต (ได้แก่ การปลูกพืช การเลี้ยงสัตว์ การทำประมง) ปริมาณการผลิต จำนวนสัตว์น้ำที่จับได้ การใช้ประโยชน์หรือการพึ่งพิงทรัพยากรธรรมชาติป่าชายเลน เป็นต้น

ตอนที่ 3 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของประชาชน เป็นข้อมูลเกี่ยวกับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของสภาวะการณ์ โดยให้ผู้สัมภาษณ์ประเมินการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับวิถีการดำเนินชีวิตที่เกิดขึ้นหลังจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ชุมชน ในปี พ.ศ. 2536 โดยเทียบกับสภาวะการณ์ในปัจจุบัน (ขณะศึกษา) โดยใช้ ปัจจัยชี้วัดทางเศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรม

การคัดเลือกพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาที่ผู้วิจัยได้เลือกสำหรับการศึกษาในครั้งนี้ ประกอบด้วยหมู่บ้านในตำบลแหลมสน อำเภอละลุ จังหวัดสตูล จำนวน 4 หมู่บ้านจากทั้งหมด 6 หมู่บ้าน เนื่องจากอีก 2 หมู่บ้านมีสภาพพื้นที่เป็นเกาะ

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรเป้าหมายในการศึกษาครั้งนี้ เป็นหัวหน้าครัวเรือนที่มีการตั้งถิ่นฐานที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล ไม่น้อยกว่า 12 ปี ซึ่งจำนวนครัวเรือนทั้งหมดใน 4 หมู่บ้านเป้าหมายที่เลือกศึกษามีอยู่จำนวน 576 ครัวเรือน เมื่อใช้เกณฑ์ร้อยละของประชากรที่ทราบจำนวนแน่นอนแล้วสำหรับการกำหนดขนาดตัวอย่างตามที่ยุทธ (2546) ได้กำหนดไว้ ดังนี้

ประชากรที่มีขนาดหลักร้อยละ ใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 15-30

ประชากรที่มีขนาดหลักพัน ใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 10-15

ประชากรที่มีขนาดหลักหมื่น ใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 5-10

ในการศึกษานี้ ผู้วิจัยใช้ขนาดกลุ่มตัวอย่างร้อยละ 15 เมื่อจำนวนครัวเรือนทั้งหมดของ 4 หมู่บ้าน ในตำบลแหลมสน มีทั้งหมด 576 ครัวเรือน ซึ่งจะได้ขนาดตัวอย่างจำนวน 87 ครัวเรือน และเมื่อทำการกระจายไปตามหมู่บ้านต่าง ๆ ดังตารางที่ 2 จะได้ขนาดตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้าน ดังนี้ บ้านกาแบง 20 ตัวอย่าง บ้านนุโบย 34 ตัวอย่าง บ้านสนกลาง 16 ตัวอย่าง และบ้านสนใหม่ 17 ตัวอย่าง

ตารางที่ 2 การกระจายจำนวนตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้านที่ศึกษา

ลำดับที่	ชื่อหมู่บ้าน	จำนวนครัวเรือน	จำนวนตัวอย่าง
1	บ้านกาแบง	133	20
2	บ้านนุโบย	223	34
3	บ้านสนกลาง	105	16
4	บ้านสนใหม่	115	17
	รวม	576	87

ที่มา: คำนวณตามเกณฑ์ของยุทธ (2546)

ระยะเวลาในการทำวิจัย

ระยะเวลาในการดำเนินงานวิจัยครั้งนี้ ประมาณ 1 ปี 2 เดือน เริ่มตั้งแต่ เดือนมีนาคม 2549 ถึง เดือนพฤษภาคม 2550 โดยแบ่งเป็น การตรวจเอกสารและสำรวจข้อมูลพื้นฐาน 6 เดือน การสำรวจภาคสนาม 4 เดือน และรวบรวมวิเคราะห์ข้อมูล 4 เดือน

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณ ใช้ค่าสถิติอย่างง่าย เช่น ค่าเฉลี่ย (mean) ค่าร้อยละ (percentage) ในการวิเคราะห์ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ได้แก่ การจำแนกกลุ่มตัวอย่างตามระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ รายจ่าย การผลิตทางการเกษตร เป็นต้น

2. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยการวิเคราะห์เนื้อหาจากข้อมูลทหิตะภูมิ ได้แก่ เอกสาร รายงานต่าง ๆ ข้อมูลปฐมภูมิที่ได้จากการสัมภาษณ์เพื่อนำมาประกอบการอธิบายเชิงพรรณนา สำหรับแบบสัมภาษณ์การวัดความคิดเห็นของราษฎรที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ในส่วนนี้เป็นคำถามปลายเปิดแบบมีตัวเลือก 5 คำตอบ โดยมีคำตอบให้เลือกตอบ คือ เห็นด้วยหรือมีผลมากที่สุด เห็นด้วยหรือมีผลมาก เห็นด้วยหรือมีผลปานกลาง เห็นด้วยหรือมีผลน้อย และไม่เห็นด้วยหรือไม่มีผล โดยกำหนดเกณฑ์ให้คะแนน ดังนี้

ความคิดเห็น	ระดับคะแนนความเห็น
ไม่เห็นด้วยหรือเห็นว่าไม่มีผล	มีระดับคะแนนเป็น 0
เห็นด้วยน้อยหรือเห็นว่าไม่มีผล	มีระดับคะแนนเป็น 1
เห็นด้วยปานกลางหรือเห็นว่ามีผลปานกลาง	มีระดับคะแนนเป็น 2
เห็นด้วยมากหรือเห็นว่ามีผลมาก	มีระดับคะแนนเป็น 3
เห็นด้วยมากที่สุดหรือเห็นว่ามีผลมากที่สุด	มีระดับคะแนนเป็น 4

การคำนวณค่าคะแนนเฉลี่ยของแต่ละประเภทความเห็น

$$\text{คะแนนเฉลี่ยของแต่ละประเภทความเห็น} = \frac{\sum \text{ระดับคะแนน} \times \text{จำนวนผู้แสดงความเห็นแต่ละระดับคะแนน}}{\text{จำนวนผู้แสดงความเห็นทั้งหมดในแต่ละประเภทความเห็น}}$$

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ตอนที่ 1 ข้อมูลทางเศรษฐกิจและสังคมของประชาชน

ระดับการศึกษา

จากการสำรวจตัวอย่างจำนวน 87 ราย ในตำบลแหลมสน อำเภอละกู จังหวัดสตูล พบว่า หัวหน้าครัวเรือนจำนวน 47 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 54 มีการศึกษาในระดับประถมศึกษาตอนต้น จำนวนที่จบการศึกษาระดับประถมศึกษาตอนปลาย จำนวน 22 ราย คิดเป็นร้อยละ 25 จำนวนที่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 5 ราย คิดเป็นร้อยละ 6 จำนวนที่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย จำนวน 6 ราย คิดเป็นร้อยละ 7 จำนวนที่จบระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง จำนวน 1 ราย คิดเป็นร้อยละ 1 และไม่ได้เรียนหนังสือ จำนวน 6 รายคิดเป็นร้อยละ 7 (ตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 ระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง

ระดับการศึกษา	จำนวนผู้ตอบ (ราย)	ร้อยละ
ไม่ได้รับการศึกษา	6	6.89
ประถมศึกษาตอนต้น	47	54.02
ประถมศึกษาตอนปลาย	22	25.30
มัธยมศึกษาตอนต้น	5	5.74
มัธยมศึกษาตอนปลาย	6	6.90
ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง	1	1.15
รวม	87	100

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

อาชีพ

เนื่องจากสภาพภูมิประเทศของตำบลแหลมสนที่อยู่ติดกับทะเล ซึ่งเอื้ออำนวยในการประกอบอาชีพประมง อาชีพหลักของครัวเรือนตัวอย่างจึงเป็นอาชีพประมงมากที่สุด คือ 58 ราย คิดเป็นร้อยละ 67 รองลงมาเป็นอาชีพค้าขาย จำนวน 15 ราย คิดเป็นร้อยละ 17 สำหรับผู้ที่มีอาชีพรับจ้างทำการเกษตร และผู้ที่ไม่ประกอบอาชีพเป็นหลักแหล่ง มีอยู่จำนวน 6, 4 และ 4 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 7, 5 และ 5 ตามลำดับ โดยผู้ที่ไม่มีอาชีพเป็นหลักแหล่งเป็นหัวหน้าครัวเรือนที่เป็นผู้สูงอายุ (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 อาชีพของกลุ่มตัวอย่าง

อาชีพ	จำนวนผู้ตอบ (ราย)	ร้อยละ
ประมง	58	66.66
ค้าขาย	15	17.24
รับจ้าง	6	6.90
ทำการเกษตร	4	4.60
ไม่มีอาชีพ	4	4.60
รวม	87	100

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

รายได้

จากการสำรวจ พบว่า หัวหน้าครัวเรือนตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 61 มีรายได้น้อยกว่า 20,000 บาทต่อปี ประมาณหนึ่งในสามมีรายได้ 20,000-25,000 บาทต่อปี และมีเพียงร้อยละ 6 เท่านั้นที่มีรายได้มากกว่า 25,000 บาทต่อปี (ตารางที่ 5)

ตารางที่ 5 รายได้ของกลุ่มตัวอย่าง

ระดับรายได้บาท/คน/ปี	จำนวนผู้ตอบ (ราย)	ร้อยละ
น้อยกว่า 20,000	53	60.92
20,000-25,000	29	33.34
มากกว่า 25,000	5	5.74
รวม	87	100

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

รายจ่าย

จากการสำรวจ พบว่า จำนวนหัวหน้าครัวเรือนตัวอย่างที่มีรายจ่ายน้อยกว่า 20,000 บาทต่อปี มีจำนวน 63 รายหรือคิดเป็นร้อยละ 72 ขณะที่ร้อยละ 23 ของกลุ่มตัวอย่างมีรายจ่าย 20,000-25,000 บาทต่อปี และร้อยละ 5 มีรายจ่ายมากกว่า 25,000 บาทต่อปี (ตารางที่ 6)

ตารางที่ 6 รายจ่ายของกลุ่มตัวอย่าง

ระดับรายจ่ายบาท/คน/ปี	จำนวนผู้ตอบ (ราย)	ร้อยละ
น้อยกว่า 20,000	63	72.41
20,000-25,000	20	22.99
มากกว่า 25,000	4	4.60
รวม	87	100

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

สภาพทางการเงิน

จำนวนครัวเรือนตัวอย่างที่มีเงินออม จำนวน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 10 มีหนี้สิน 47 ราย คิดเป็นร้อยละ 55 ไม่มีเงินออมและไม่มีหนี้สิน 22 ราย คิดเป็นร้อยละ 25 มีเงินออมและมีหนี้สิน 9 ราย คิดเป็นร้อยละ 10 (ตารางที่ 7) และ (ภาพที่ 4)

ตารางที่ 7 สภาพทางการเงินของกลุ่มตัวอย่าง

สภาพทางการเงิน	จำนวนผู้ตอบ (ราย)	ร้อยละ
มีเงินออม	9	10
มีหนี้สิน	47	55
ไม่มีเงินออมและไม่มีหนี้สิน	22	25
มีเงินออมและมีหนี้สิน	9	10

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

สาเหตุการมีหนี้สิน

เนื่องจากสภาพวิถีชีวิตในปัจจุบันที่มีการเปลี่ยนแปลงมากขึ้นในหลายด้าน ทั้งที่เกิดจากการสร้างถนนเข้าสู่ชุมชน สินค้าอุปโภคบริโภคทั้งที่จำเป็นและไม่จำเป็นมีมากขึ้น ทำให้ราษฎรมีโอกาสที่เป็นหนี้มีมากขึ้นกว่าในอดีต ประกอบกับแหล่งเงินกู้มีมากขึ้น โอกาสและสิทธิ์ในการกู้ยืมมีมากขึ้น จึงพบว่า จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 56 ครัวเรือนที่มีหนี้สิน ส่วนใหญ่เป็นหนี้เพื่อการประกอบอาชีพ 48 ราย หรือร้อยละ 86 และมีหนี้สินเพื่อการศึกษาของบุตรจำนวน 8 ราย หรือร้อยละ 14 (ตารางที่ 8)

ตารางที่ 8 สาเหตุการเป็นหนี้ของกลุ่มตัวอย่าง

สาเหตุการเป็นหนี้	จำนวนผู้ตอบ (ราย)	ร้อยละ
เพื่อการประกอบอาชีพ	48	86
เพื่อการศึกษาของบุตร	8	14
รวม	56	100

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

แหล่งเงินกู้

จากกลุ่มตัวอย่าง 56 ครัวเรือนที่มีหนี้สิน ส่วนใหญ่ร้อยละ 62 ระบุว่ากู้ยืมจากกองทุนหมู่บ้าน ร้อยละ 20 กู้จากธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์ และร้อยละ 18 กู้จากนายทุนและญาติ (ตารางที่ 9)

ตารางที่ 9 แหล่งเงินกู้ของกลุ่มตัวอย่าง

แหล่งเงินกู้	จำนวนผู้ตอบ (ราย)	ร้อยละ
กองทุนหมู่บ้าน	35	62
ธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์	11	20
นายทุนและญาติ	10	18
รวม	56	100

ที่มา:จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

การถือครองที่ดิน

จากการสำรวจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 93 มีที่ดินถือครอง ขณะที่ร้อยละ 7 ไม่มีที่ดินถือครอง โดยผู้ที่ไม่มีที่ดินสร้างบ้านเรือนอยู่ตามป่าชายเลนหรือบริเวณชายหาด จำนวนแปลงที่ดินที่ถือครองของผู้มีที่ดินส่วนใหญ่ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 38 มีแปลงเดียว ร้อยละ 29 มี 2 แปลง และร้อยละ 26 มีมากกว่า 2 แปลง ครัวเรือนที่มีขนาดพื้นที่ถือครองมากกว่า 5 ไร่ มีมากถึงร้อยละ 41 ครัวเรือน ขณะที่ร้อยละ 39 มีพื้นที่ถือครองน้อยกว่า 1-5 ไร่ และมีเพียงส่วนน้อยแค่ร้อยละ 13 ที่มีที่ดินน้อยกว่า 1 ไร่ การถือครองที่ดินของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ร้อยละ 5 ของกลุ่มตัวอย่างครอบครองที่ดินจำนวนรวม 5 ไร่โดยไม่มีเอกสารสิทธิ์ ร้อยละ 5 ครอบครองที่ดินจำนวนรวม 38 ไร่โดยมีเอกสารสิทธิ์เป็น นส3. และมีมากถึงร้อยละ 90 ที่ครอบครองที่ดินที่มีโฉนด มีขนาดพื้นที่รวม 584 ไร่ (ตารางที่ 10-11)

ตารางที่ 10 ขนาดพื้นที่ถือครองกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะการถือครอง	จำนวนครัวเรือน	ร้อยละ
ไม่มีที่ดินถือครอง	6	6.89
มีที่ดินถือครอง	81	93.11
จำนวนแปลงที่ถือครอง		
1 แปลง	33	37.93
2 แปลง	25	28.74
มากกว่า 2 แปลง	23	26.44
ขนาดพื้นที่ถือครอง		
น้อยกว่า 1 ไร่	11	12.64
1-5 ไร่	34	39.08
มากกว่า 5 ไร่	36	41.38

ที่มา: จากการสัมภาษณ์ครัวเรือน

ตารางที่ 11 ขนาดพื้นที่ถือครองของครัวเรือนตัวอย่างแยกตามประเภทของเอกสารสิทธิ์

ประเภทเอกสารสิทธิ์	จำนวนครัวเรือน	ร้อยละ	ขนาดพื้นที่ถือครองรวมทั้งหมด (ไร่)
โฉนด	73	90.12	584
นส.3	4	4.94	38
ไม่มีเอกสารสิทธิ์	4	4.94	5
รวม	81	100	627

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

ตอนที่ 2 การเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของประชาชน

การเปลี่ยนแปลงด้านอาชีพ

จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง พบว่า การพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลมากที่สุดทำให้มีการประกอบอาชีพค้าขายมากขึ้น จากปี 2536 มีเพียง 9 ราย เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2549 เพิ่มขึ้นเป็น 15 ราย โดยเพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 67 ซึ่งในปี 2536 กลุ่มตัวอย่างเคยประกอบอาชีพเกษตร และอาชีพประมงมาก่อน เนื่องจากอายุมากขึ้นและต้นทุนในการปลูกข้าวมากขึ้น ประกอบกับบ้านเรือนตั้งอยู่ในทำเลที่เหมาะสมกับการค้าขาย จึงคิดว่าอาชีพค้าขายเป็นอาชีพที่เหมาะสมที่สุด เมื่อวิเคราะห์ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว พบว่า ผู้ให้ข้อมูลเห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลต่อการเพิ่มขึ้นของผู้ประกอบอาชีพค้าขาย โดยมีค่าเฉลี่ยของระดับคะแนนเท่ากับ 3.67 คะแนน ส่วนอาชีพเกษตรกรรมพบว่ามีจำนวนลดลงเมื่อเทียบกับปี 2536 ที่มีผู้ประกอบอาชีพเกษตรกรรมจำนวน 10 ราย แต่ในปี 2549 เหลือเพียง 4 ราย ลดลงจากเดิมร้อยละ 60 ซึ่งอาจเป็นผลเนื่องจากมีโอกาสเลือกอาชีพอื่นได้มากขึ้น ประกอบกับที่ดินส่วนใหญ่เป็นดินทราย ดินเลน และมีสภาพน้ำเค็มจึงไม่เหมาะกับการทำการเกษตร เมื่อวิเคราะห์ความคิดเห็นพบว่าส่วนใหญ่เห็นว่าการสร้างถนนมีผลต่อการลดลงของผู้ทำอาชีพทำการเกษตร โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.83 คะแนน ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพประมงเห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมว่ามีผลกับอาชีพประมงมากถึงมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยระดับคะแนนเท่ากับ 3.50 คะแนน จำนวนผู้ประกอบอาชีพประมงมีมากขึ้นกว่าเดิมจำนวน 2 ราย โดยในปี 2536 มีผู้ประกอบอาชีพประมงจำนวน 56 ราย ในปี พ.ศ.2549 มีผู้ประกอบอาชีพประมงเพิ่มขึ้นเป็น 58 ราย ขณะที่อาชีพรับจ้างที่พบในตำบลแหลมสนส่วนมากเป็นการรับจ้างคัดแยกปลาและปู นอกจากนี้ ยังมีการรับจ้างซ่อมเรือ และก่อสร้าง จากการสัมภาษณ์ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เห็นว่า การพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงอาชีพรับจ้างในระดับน้อยถึงปานกลาง โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 1.75 คะแนน ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ไม่มีอาชีพเป็นหลักแหล่งนั้นไม่ได้มีผลมาจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคม แต่เป็นกลุ่มตัวอย่างที่อยู่ในวัยชรา ซึ่งในปี 2536 เคยประกอบอาชีพประมงมาก่อน สำหรับระดับความคิดเห็นที่สำรวจเฉพาะครัวเรือนที่มีการเปลี่ยนแปลงอาชีพส่วนใหญ่เห็นว่า การพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลมากต่อการเปลี่ยนแปลงอาชีพของตน (ตารางที่ 12-13)

ตารางที่ 12 การเปลี่ยนแปลงอาชีพในช่วงปี 2536-2549 ของครัวเรือนตัวอย่าง

อาชีพ	ปริมาณการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย			จำนวนตัวอย่างที่เปลี่ยนแปลง
	ปี 2536	ปี 2549	± ร้อยละ	ครัวเรือน
ประมง	56	58	+4	2
ค้าขาย	9	15	+67	6
รับจ้าง	10	6	-40	4
เกษตร	10	4	-60	6
ไม่มีอาชีพ	0	4	+100	4

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

ตารางที่ 13 คะแนนความเห็นด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง

อาชีพ	สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่แสดงความคิดเห็นระดับคะแนนต่างๆ					คะแนนเฉลี่ย
	0	1	2	3	4	
ประมง	0	0	0	1(50)	1(50)	3.50
ค้าขาย	0	0	0	2(33.33)	4(66.67)	3.67
รับจ้าง	0	1(25)	3(75)	0	0	1.75
เกษตร	0	0	0	1(16.66)	5 (83.33)	3.83
ไม่มีอาชีพ	4(100)	0	0	0	0	0.00

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ออกความเห็นในแต่ละประเภทการผลิต
0 ไม่มีผล, 1 มีผลน้อย, 2 มีผลปานกลาง, 3 มีผลมาก, 4 มีผลมากที่สุด

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่มีผลต่อการถือครองที่ดิน

จากการศึกษา พบว่า ในปี 2536 และ 2549 มีกลุ่มตัวอย่างเพียง 8 ราย หรือร้อยละ 9 ที่มีการเปลี่ยนแปลงการถือครองที่ดิน โดยกลุ่มดังกล่าวเคยถือครองที่ดินเฉลี่ย 4 แปลงต่อครัวเรือน และมีขนาดที่ดินที่ถือครองเฉลี่ย 6 ไร่ต่อครัวเรือน ขณะที่ในปี 2549 กลุ่มดังกล่าวมีจำนวนที่ดินถือครองลดลงถึงครึ่งหนึ่ง เหลือเพียง 2 แปลงต่อครัวเรือน ขนาดที่ดินเฉลี่ยต่อครัวเรือนก็ลดลงมากกว่าครึ่ง เหลือเพียง 2.5 ไร่เท่านั้น จากการสัมภาษณ์สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงในการถือครองที่ดินของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 8 ราย กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลที่ระดับมากที่สุด โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4 คะแนน โดยให้เหตุผลว่าการสร้างถนนผ่านที่ดินทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้นจึงขายให้ผู้อื่น

สำหรับเอกสารสิทธิในการถือครองที่ดินของราษฎรกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 81 ราย (ไม่รวมผู้ไม่มีที่ดินทำกิน จำนวน 6 ราย) ในปี 2536 ส่วนใหญ่มีเอกสารสิทธิประเภท นส.3 จำนวน 160 แปลง และไม่มีเอกสารสิทธิ จำนวน 10 แปลง ขณะที่ในปี 2549 เอกสารสิทธิในที่ดินของราษฎรกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เป็นโฉนด มากถึง 162 แปลง นส.3 จำนวน 6 แปลง และไม่มีเอกสารสิทธิ จำนวน 2 แปลง สำหรับสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงประเภทของเอกสารสิทธิในที่ดิน กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงที่ระดับมากที่สุดถึงมากที่สุด โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ย เท่ากับ 3.86 คะแนน (ตารางที่ 14-16) นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยอื่นเกี่ยวข้องด้วย เช่น นโยบายของรัฐในการออกโฉนดที่ดินให้แก่ราษฎร

ตารางที่ 14 การเปลี่ยนแปลงการถือครองที่ดินของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา

รายการ	ปี พ.ศ. 2536	ปี พ.ศ. 2549	จำนวนครัวเรือนที่ เปลี่ยนแปลง
ขนาดพื้นที่ (ไร่ต่อครัวเรือน)	6	2.5	8 (9.19)
จำนวนแปลงต่อครัวเรือน	4	2	8 (9.19)
ชนิดเอกสารสิทธิ์			
โฉนด (แปลง)	0	162	64 (73.56)
นส3. (แปลง)	160	6	4 (4.59)
ไม่มีเอกสารสิทธิ์ (แปลง)	10	2	8(9.19)

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บคือค่าร้อยละ

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

ตารางที่ 15 สัดส่วนความเห็นและระดับคะแนนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการสร้างถนนมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงขนาดพื้นที่และจำนวนแปลงของครัวเรือนในช่วงปี 2536-2549

ขนาดพื้นที่ และจำนวน แปลง	สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่แสดงความเห็นระดับคะแนนต่าง ๆ					คะแนน เฉลี่ย
	0	1	2	3	4	
ขนาดพื้นที่					8(100)	4.00
จำนวนแปลง					8(100)	4.00

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ออกความเห็นในแต่ละประเภทการผลิต

0 ไม่มีผล, 1 มีผลน้อย, 2 มีผลปานกลาง, 3 มีผลมาก, 4 มีผลมากที่สุด

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

ตารางที่ 16 สัดส่วนความเห็นและระดับคะแนนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการสร้างถนนมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงเอกสารสิทธิ์ที่ดินของครัวเรือนในช่วงปี 2536-2549

เอกสารสิทธิ์	สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่แสดงความเห็นระดับคะแนนต่าง ๆ					คะแนนเฉลี่ย
	0	1	2	3	4	
โฉนด				9(14)	55(86)	3.86
นส3.					4(100)	4.00
ไม่มี					2(100)	4.00

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ออกความเห็นในแต่ละประเภทการผลิต
0 ไม่มีผล, 1 มีผลน้อย, 2 มีผลปานกลาง, 3 มีผลมาก, 4 มีผลมากที่สุด

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

การเปลี่ยนแปลงการผลิตทางการเกษตรของครัวเรือนตัวอย่าง

จากการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงการผลิตทางการเกษตรของครัวเรือนตัวอย่าง ในช่วงปี 2536-2549 พบว่า ในปี 2549 มีการปลูกพืชเกษตร ได้แก่ ข้าว ยางพารา และพืชชนิดอื่นๆ จำนวน 39, 7 และ 24 ครัวเรือน หรือคิดเป็นร้อยละ 45, 8 และ 28 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดตามลำดับ โดยมีพื้นที่ปลูกเฉลี่ยประมาณ 2.9, 9.4 และ 1.6 ไร่ต่อครัวเรือน ตามลำดับ ขณะที่ในปี 2536 มีพื้นที่ปลูกข้าวและพืชอื่นๆ เฉลี่ยประมาณ 6.2 และ 2 ไร่ต่อครัวเรือน ตามลำดับ และยังไม่มีการปลูกยางพาราแต่อย่างใด ซึ่งจะเห็นได้ว่า พื้นที่ปลูกข้าวมีปริมาณลดลงมากกว่าครึ่ง (ร้อยละ 52) และพื้นที่ปลูกพืชชนิดอื่นๆ ลดลงประมาณหนึ่งในห้า (ร้อยละ 22) ในทางกลับกัน ก็มีการปลูกยางพาราซึ่งเป็นพืชชนิดใหม่ที่ไม่เคยมีการปลูกมาก่อนเพิ่มขึ้นในพื้นที่ (ตารางที่ 14)

สำหรับการเลี้ยงปศุสัตว์ พบว่า ในปี 2549 มีกลุ่มตัวอย่างที่มีการเลี้ยงโค กระบือ แพะ และสัตว์ปีก จำนวน 57, 15, 19 และ 43 ราย หรือคิดเป็นร้อยละ 66, 17, 22 และ 49 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดตามลำดับ โดยมีปริมาณสัตว์ที่เลี้ยงเฉลี่ยประมาณ 3.4, 0.4, 1.4 และ 24.9 ตัวต่อครัวเรือนตามลำดับ ขณะที่ในปี 2536 มีปริมาณสัตว์ที่เลี้ยงเฉลี่ยประมาณ 5.5, 6.1, 5.0 และ 8.4 ตัวต่อครัวเรือน ตามลำดับ ซึ่งจะเห็นได้ว่า การเลี้ยงสัตว์จำพวก โค กระบือ และแพะ มีปริมาณลดลงมากถึงร้อยละ 39, 93 และ 71 ตามลำดับ ขณะที่การเลี้ยงสัตว์ปีกมีปริมาณเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิมเกือบสองเท่าตัว (ตารางที่ 17)

ตารางที่ 17 การเปลี่ยนแปลงการผลิตทางการเกษตรในช่วงปี 2536-2549 ของครัวเรือนตัวอย่าง

ประเภทการผลิต	หน่วย	ปริมาณการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย			จำนวนตัวอย่างที่เปลี่ยนแปลง	
		ปี 2536	ปี 2549	± ร้อยละ	ครัวเรือน	ร้อยละ
การปลูกพืชเกษตร						
ข้าว	ไร่/ครัวเรือน	6.18	2.94	-52.49	39	44.83
ยางพารา		0.0	9.36	+100.00	7	8.05
พืชชนิดอื่นๆ		2.02	1.58	-21.65	24	27.59
การเลี้ยงปศุสัตว์						
โค	ตัว/ครัวเรือน	5.5	3.4	-38.61	57	65.52
กระบือ		6.1	0.4	-93.48	15	17.24
แพะ		5.0	1.4	-71.28	19	21.84
สัตว์ปีก		8.4	24.9	+196.68	43	49.43

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

ตารางที่ 18 เป็นผลการวิเคราะห์ความเห็นเกี่ยวกับอิทธิพลของการสร้างถนนต่อการเปลี่ยนแปลงการผลิตทางการเกษตรในช่วงปี 2536-2549 ของครัวเรือนตัวอย่าง ซึ่งพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าการเปลี่ยนแปลงระบบการปลูกพืชประเภทข้าว และพืชชนิดอื่น ๆ ของตนได้รับอิทธิพลจากการสร้างถนนเข้าสู่ชุมชนในระดับน้อยถึงปานกลาง โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 1.95 และ 1.79 คะแนน ตามลำดับ ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีการเปลี่ยนระบบการปลูกพืชไปเป็นการปลูกยางพาราส่วนใหญ่เห็นว่าการเปลี่ยนแปลงได้รับอิทธิพลจากการสร้างถนนเข้าสู่ชุมชนในระดับมาก สำหรับการเลี้ยงปศุสัตว์ ไม่ว่าจะเป็นการเลี้ยงโค กระบือ แพะ และสัตว์ปีก กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ที่มีการเปลี่ยนแปลงให้ความเห็นว่าจากการสร้างถนนเข้าสู่ชุมชนมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงของตนในระดับปานกลางถึงมาก โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.70, 2.53, 2.89 และ 2.33 คะแนน ตามลำดับ

ตารางที่ 18 สัดส่วนความเห็นและระดับคะแนนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการสร้างถนนมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการผลิตทางการเกษตรของครัวเรือนในช่วงปี 2536-2549

ประเภทการผลิต	สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่แสดงความเห็นระดับคะแนนต่าง ๆ					คะแนนเฉลี่ย
	0	1	2	3	4	
การปลูกพืชเกษตร						
ข้าว	1 (2.57)	4 (10.25)	30 (76.93)	4 (10.25)	-	1.95
ยางพารา	-	-	1 (14.28)	5 (71.44)	1 (14.28)	3.00
พืชชนิดอื่นๆ	2 (8.33)	3 (12.5)	17 (70.84)	2 (8.33)	-	1.79
การเลี้ยงปศุสัตว์						
โค	-	-	22 (38.60)	30 (52.63)	5 (8.77)	2.70
กระบือ	-	-	8 (53.30)	6 (40.00)	1 (6.70)	2.53
แพะ	-	-	5 (26.30)	11 (57.90)	3 (15.80)	2.89
สัตว์ปีก	-	-	30 (69.76)	12 (27.90)	1 (2.34)	2.33

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ออกความเห็นในแต่ละประเภทการผลิต

0 ไม่มีผล, 1 มีผลน้อย, 2 มีผลปานกลาง, 3 มีผลมาก, 4 มีผลมากที่สุด

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

การเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยี

จากตารางที่ 19 พบว่าในปี พ.ศ. 2536 มีการใช้ปุ๋ยเคมี 33 ราย ซึ่งใช้สำหรับนาข้าว ไร่รถไถนาเดินตาม 22 ราย ไม่มีการใช้สารกำจัดวัชพืช สารกำจัดแมลง วัคซีนในสัตว์เลี้ยง เครื่องพ่นสารเคมี และรถเกี่ยวข้าว ขณะที่ในปี พ.ศ. 2549 มีการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพิ่มมากขึ้น ได้แก่ ปุ๋ยเคมี ใช้สารกำจัดวัชพืช สารกำจัดแมลง วัคซีนในสัตว์เลี้ยง เครื่องพ่นสารเคมี รถไถนาเดินตาม และรถเกี่ยวข้าว จำนวน 48, 7, 7, 46, 7, 19 และ 19 ราย คิดเป็นร้อยละ 17.24, 8.05, 8.05, 52.87, 8.05, 3.45 และ 21.84 ตามลำดับ

ตารางที่ 19 การเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีเกษตรในช่วงปี 2536-2549 ของครัวเรือนตัวอย่าง

เทคโนโลยีเกษตร	จำนวนครัวเรือนที่เปลี่ยนแปลงเฉลี่ย			จำนวนตัวอย่างที่เปลี่ยนแปลง	
	ปี 2536	ปี 2549	± ร้อยละ	ครัวเรือน	ร้อยละ
การใช้ปุ๋ยเคมี	33	48	+45.46	15	17.24
การใช้สารกำจัดวัชพืช	0	7	+100	7	8.05
การใช้สารกำจัดแมลง	0	7	+100	7	8.05
การใช้วัคซีนกับสัตว์เลี้ยง	0	46	+100	46	52.87
การใช้เครื่องพ่นสารเคมี	0	7	+100	7	8.05
การใช้รถไถนาเดินตาม	22	19	-13.64	3	3.45
การใช้รถเกี่ยวข้าว	0	19	+100	19	21.84

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

เนื่องจากในปัจจุบันมีการคมนาคมที่สะดวก จึงมีผู้นำขางพารามาปลูกมากขึ้น จากการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ในครัวเรือนที่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้เทคโนโลยี ส่วนใหญ่เห็นว่าการใช้ปุ๋ยเคมี การใช้สารกำจัดวัชพืช การใช้สารเคมีเพื่อฆ่าแมลง และการใช้วัคซีนกับสัตว์เลี้ยง มีผลมาจากการสร้างถนนในระดับมากถึงมากที่สุด โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.26, 3.14, 3.28, และ 3.63 ตามลำดับ ขณะที่การใช้เครื่องพ่นสารเคมี การใช้รถเกี่ยวข้าว ใช้รถไถนาเดินตาม มีผลมาจากการสร้างถนนในระดับปานกลางถึงมาก โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.57, 3.33 และ 3.33 ตามลำดับ จึงนับว่าการสร้างถนนมีผลทำให้มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านการใช้เทคโนโลยีตามไปด้วย (ตารางที่ 20)

ตารางที่ 20 สัดส่วนความเห็นและระดับคะแนนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการสร้างถนนมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีของครัวเรือนในช่วงปี 2536-2549

เทคโนโลยี	สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่แสดงความเห็นระดับคะแนนต่าง ๆ					คะแนนเฉลี่ย
	0	1	2	3	4	
การใช้ปุ๋ยเคมี	1(6.66)		3(20)	1(6.66)	10(66.66)	3.26
การใช้สารกำจัดวัชพืช	1(14.28)			2(28.57)	4(57.15)	3.14
การใช้สารฆ่าแมลง		1(14.28)		2(28.57)	4(57.15)	3.28
ใช้วัคซีนกับสัตว์เลี้ยง		3(6.52)	2(4.34)	4(8.70)	37(80.44)	3.63
เครื่องฟ่นสารเคมี		1(14.28)	2(28.56)	3(42.88)	1(14.28)	2.57
รถไถนาเดินตาม				2 (66.67)	1(33.33)	3.33
รถเกี่ยวข้าว				10(52.64)	9(47.36)	3.33

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ออกความเห็นในแต่ละหัวข้อการเปลี่ยนแปลง

0 ไม่มีผล, 1 มีผลน้อย, 2 มีผลปานกลาง, 3 มีผลมาก, 4 มีผลมากที่สุด

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

การพึงพิงทรัพยากรป่าชายเลน

เนื่องจากตำบลแหลมสนมีทรัพยากรป่าชายเลนที่อุดมสมบูรณ์ วิธีการดำรงชีวิตของราษฎรในแต่ละวันจึงเกี่ยวข้องกับป่าชายเลนไม่มากนัก้อย จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างพบว่า ในปี พ.ศ. 2536 ร้อยละ 100 ของกลุ่มตัวอย่างทั้ง 87 ครัวเรือน มีการนำไม้ป่าชายเลนมาใช้ประโยชน์ มีการจับสัตว์น้ำ และเก็บหอย และร้อยละ 92 เก็บของป่าอื่น ๆ เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2549 ทุกครัวเรือนก็ยังนำไม้ในป่าชายเลนมาใช้ แต่มีการเก็บของป่า จับสัตว์น้ำ และเก็บหอยลดลง คิดเป็นร้อยละ 52, 25 และ 26 ตามลำดับ ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะว่าวิธีการดำรงชีวิตที่เปลี่ยนไป มีทางเลือกในด้านอาหารมากขึ้น ประกอบกับจำนวนและชนิดของทรัพยากรสัตว์น้ำในป่าชายเลนมีปริมาณลดลง (ตารางที่ 21)

ตารางที่ 21 การเปลี่ยนแปลงการพึงพิงทรัพยากรในป่าชายเลนในช่วงปี 2536-2549 ของครัวเรือน
ตัวอย่าง

การพึงพิงทรัพยากร	ปริมาณการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ย			จำนวนตัวอย่างที่เปลี่ยนแปลง	
	ปี 2536	ปี 2549	± ร้อยละ	ครัวเรือน	ร้อยละ
การใช้ประโยชน์จากไม้	87	87	0	0	0.00
เก็บของป่า	80	38	-52.5	42	48.28
จับสัตว์น้ำ	87	65	-25.25	22	25.29
เก็บหอย	87	64	-26.44	23	26.44

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

จากการผลวิเคราะห์ความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง เห็นด้วยว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมไม่มีผลต่อการใช้ประโยชน์จากไม้ในป่าชายเลน โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับศูนย์ ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีการเก็บของป่าเห็นว่ามีผลอยู่ในระดับน้อยถึงมากที่สุด โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.88 คะแนน สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่มีการจับสัตว์น้ำและเก็บหอยเห็นว่ามีผลอยู่ในระดับปานกลางถึงมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.27 และ 3.74 ตามลำดับ (ตารางที่ 22)

ตารางที่ 22 สัดส่วนความเห็นและระดับคะแนนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการสร้างถนนมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการพึ่งพิงทรัพยากรของครัวเรือนในช่วงปี 2536-2549

การพึ่งพิงทรัพยากร	สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่แสดงความเห็นระดับคะแนนต่าง ๆ					คะแนนเฉลี่ย
	0	1	2	3	4	
การใช้ประโยชน์						
จากไม้	100(0)					0.00
เก็บของป่า		2(4.76)	3(7.15)	35(83.33)	2(4.76)	2.88
จับสัตว์น้ำ			5(22.73)	6(27.27)	11(50)	3.27
เก็บหอย			2(8.70)	2(8.70)	19(82.60)	3.74

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ออกความเห็นในแต่ละหัวข้อการเปลี่ยนแปลง

0 ไม่มีผล, 1 มีผลน้อย, 2 มีผลปานกลาง, 3 มีผลมาก, 4 มีผลมากที่สุด

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

การเปลี่ยนแปลงลักษณะรูปทรงและบริเวณที่ตั้งของบ้านเรือน

จากการสังเกต เห็นว่าในปัจจุบัน ร้อยละ 78 ของครัวเรือนตัวอย่างใช้วัสดุประเภท กระเบื้อง เหล็ก อิฐ หิน ปูน และทราย ในการสร้างบ้านเรือน บางบ้านมีการล้อมรั้วแข็งแรงเพื่อความปลอดภัย เนื่องจากมีฐานะและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น การมีถนนที่สะดวกช่วยในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์สำหรับก่อสร้างบ้านเรือน ขณะที่ไม้หายากขึ้นและมีราคาสูงมากขึ้น ซึ่งจากการสอบถามผู้นำชุมชนและหัวหน้าครัวเรือน ทราบว่าในอดีต เมื่อปี พ.ศ. 2536 ลักษณะรูปแบบบ้านส่วนใหญ่ มุงหลังคาด้วยสังกะสีหรือใบจากที่ได้จากป่าชายเลน ฝาทำด้วยไม้กระดาน และไม้ไผ่สาน ซึ่งเป็นวัสดุที่หาได้ในท้องถิ่น บ้านมีลักษณะชั้นเดียว เป็นบ้านยกพื้นมีใต้ถุน และบ้านสองชั้น

สำหรับการตั้งบ้านเรือน พบว่า ในปัจจุบันมีการตั้งหลักแหล่งบริเวณสองข้างถนนมากขึ้น บางรายที่มีฐานะดีแต่ไม่มีที่ดินคนก็มาซื้อที่เพื่อเปิดเป็นร้านขายของชำ หรือเพื่อความสะดวกที่จะทำอาชีพอื่น ๆ ได้ ขณะที่ในอดีต ส่วนใหญ่มักตั้งบ้านเรือนอยู่ในที่ดินที่บรรพบุรุษให้เป็นมรดกไว้ เช่น บริเวณทุ่งนา บริเวณชายหาด ในสวนมะพร้าว เป็นต้น (ตารางที่ 23)

ตารางที่ 23 การเปลี่ยนแปลงรูปทรงและบริเวณที่ตั้งบ้านเรือนในช่วงปี 2536-2549 ของครัวเรือนตัวอย่าง

รูปทรงและบริเวณที่ตั้งบ้านเรือน	จำนวนตัวอย่างที่มีการเปลี่ยนแปลง	
	ครัวเรือน	ร้อยละ
รูปทรงบ้าน	68	78.16
บริเวณที่ตั้ง	75	86.20

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

ในอดีต (ปี 2536) การคมนาคมขนส่งมีแต่ทางเรือเท่านั้น จึงไม่สะดวกในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างเหมือนกับในปัจจุบัน จากการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง เห็นว่า การพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลมากต่อการเปลี่ยนแปลงรูปทรงของบ้านในระดับปานกลางถึงมากที่สุด โดยมีระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.68 คะแนน และมีผลต่อการเลือกบริเวณที่ตั้งของบ้านเรือนในระดับน้อยถึงมากที่สุด โดยมีระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.76 คะแนน (ตารางที่ 24)

ตารางที่ 24 สัดส่วนความเห็นและระดับคะแนนที่กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการสร้างถนนมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะรูปทรงและบริเวณที่ตั้งบ้านเรือน ในช่วงปี 2536-2549

รูปทรงและบริเวณที่ตั้งบ้านเรือน	สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่แสดงความเห็นระดับคะแนนต่าง ๆ					คะแนนเฉลี่ย
	0	1	2	3	4	
รูปทรงบ้าน			7(10.3)	8(11.75)	53(77.95)	3.68
บริเวณที่ตั้ง		1(1.4)	3(4)	9(12)	62(82.60)	3.76

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ออกความเห็นในแต่ละหัวข้อการเปลี่ยนแปลง

0 ไม่มีผล, 1 มีผลน้อย, 2 มีผลปานกลาง, 3 มีผลมาก, 4 มีผลมากที่สุด

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

ตอนที่ 3 ความเห็นการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของกลุ่มตัวอย่างหลังการ พัฒนาเส้นทางคมนาคม

จากผลวิเคราะห์ความเห็นเกี่ยวกับผลของการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ในตำบลแหลมสน ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของราษฎร ในทางบวก กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้มีทางเลือกในการประกอบอาชีพมากขึ้นและทำให้มีรายได้มากขึ้น โดยมีผลในระดับปานกลางถึงมาก มีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.46 และ 2.51 คะแนน ตามลำดับ ในขณะที่การเปลี่ยนแปลงของจำนวนร้านค้า กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าได้รับอิทธิพลจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในระดับน้อยถึงปานกลาง โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 1.82 คะแนน (ตารางที่ 25)

ตารางที่ 25 คะแนนความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจใน
ทางบวก หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ตำบลแหลมสน อำเภอลงขัน จังหวัดสตูล

การเปลี่ยนแปลง ทางเศรษฐกิจใน ทางบวก	สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่แสดงความเห็นระดับคะแนนต่าง ๆ					คะแนน เฉลี่ย
	0	1	2	3	4	
ทางเลือกในการ ประกอบอาชีพมาก ขึ้น	14(16.1)	5(5.74)	11(12.64)	41(47.12)	16(18.40)	2.46
รายได้ดีขึ้น	18(20.69)	7(8.05)	9(10.34)	18(20.70)	35(40.22)	2.51
ร้านค้ามากขึ้น	26(29.98)	3(3.44)	23(26.40)	30(34.45)	5(5.73)	1.82

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ออกความเห็นในแต่ละหัวข้อการ
เปลี่ยนแปลง

0 ไม่มีผล, 1 มีผลน้อย, 2 มีผลปานกลาง, 3 มีผลมาก, 4 มีผลมากที่สุด

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

จากผลวิเคราะห์ความเห็นเกี่ยวกับผลของการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ในตำบล
แหลมสนที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ในทางลบ ส่วนใหญ่ (ร้อยละ 65.52) ไม่เห็นว่าการ
พัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลต่อการขายที่ให้กับนายทุน มีกลุ่มตัวอย่างส่วนน้อย (ร้อยละ 34.48)

เห็นว่าการขายที่ให้กับนายทุนมีผลจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในระดับที่มีผลมาก (3 คะแนน) โดยมีค่าเฉลี่ย 1.03 คะแนน (ตารางที่ 26)

ตารางที่ 26 คะแนนความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ
ในทางลบ หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล

การเปลี่ยนแปลง ทางเศรษฐกิจ ในทางลบ	สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่แสดงความเห็นระดับคะแนนต่าง ๆ					คะแนน เฉลี่ย
	0	1	2	3	4	
มีการขายที่ให้กับ นายทุนมากขึ้น	57(65.52)		30(34.48)			1.03

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ออกความเห็นในแต่ละหัวข้อการเปลี่ยนแปลง

0 ไม่มีผล, 1 มีผลน้อย, 2 มีผลปานกลาง, 3 มีผลมาก, 4 มีผลมากที่สุด

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

จากผลวิเคราะห์ความเห็นเกี่ยวกับผลของการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ในตำบลแหลมสน ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านศาสนา ในทางบวก พบว่า ร้อยละ 100 ของกลุ่มตัวอย่าง เห็นว่ามีการเข้าร่วมพิธีละหมาดมากขึ้น มีการพบปะพูดคุย มีโอกาสปรึกษาปัญหากันมากขึ้น ส่งผลให้คนในชุมชนมีความสามัคคีมากขึ้น จากการสัมภาษณ์ กลุ่มตัวอย่างให้ข้อมูลว่าทำให้การเดินทางสะดวกขึ้นเพราะมีถนนเชื่อมต่อกันเกือบทุกครัวเรือน ในอดีตส่วนมากจะทำพิธีละหมาดที่บ้านของแต่ละคน โอกาสได้พบหรือพูดคุยกันมีน้อย เพราะต่างคนก็ต่างประกอบอาชีพเพื่อเลี้ยงชีพ สำหรับความเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงในระดับมีผลมาก โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 4.00 คะแนน ส่วนความเห็นในด้านการคมนาคมที่สะดวกขึ้น คะแนนความเห็นอยู่ในระดับปานกลางถึงมากที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 3.26 คะแนน ความเห็นเกี่ยวกับการมีโอกาสด้านการศึกษามากขึ้น อยู่ในระดับที่ไม่มีผลมากถึงมากที่สุด โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.60 คะแนนมีการพัฒนาศาสนสถานมากขึ้น อยู่ในระดับมากถึงมากที่สุด โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.34 คะแนน และมีการบริการสาธารณสุขดีขึ้น อยู่ในระดับปานกลางถึงมาก โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.68 คะแนน เมื่อพิจารณาจากข้อมูลพื้นฐานของตำบลแหลมสน ที่มีการพัฒนาด้านสาธารณสุขมากขึ้น โดยมีโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการสนับสนุนเวชภัณฑ์

โครงการสนับสนุนสาธารณะสุขเคลื่อนที่ โครงการเพิ่มบุคลากรสาธารณะสุข โครงการฝึกอบรมและสนับสนุน อสม. โครงการฝึกอบรมสาธารณะสุขพื้นฐาน โครงการฝึกอบรมด้านอุปโภคบริโภค โครงการฝึกอบรมให้ความรู้ในการป้องกันโรคติดต่อ โครงการจัดซื้อวัสดุครุภัณฑ์ น้ายา สารเคมี โครงการบริการเจาะหากรูปลเลือด และโครงการฉีดวัคซีนป้องกันโรค ซึ่งโครงการเหล่านี้ล้วนแต่มีผลมาจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมทั้งสิ้น (ตารางที่ 27)

ตารางที่ 27 คะแนนความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในทางบวก
หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล

การเปลี่ยนแปลง ทางสังคมใน ทางบวก	สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่แสดงความเห็นระดับคะแนนต่าง ๆ					คะแนน เฉลี่ย
	0	1	2	3	4	
มีการเข้าร่วมพิธี ทางศาสนามากขึ้น	0(0)				87(100)	4
การคมนาคม สะดวกขึ้น	0(0)		14(16.10)	36(41.40)	37(42.50)	3.26
มีโอกาสใน การศึกษามากขึ้น	7(8.05)		1(1.20)	4(4.64)	75(86.25)	3.60
มีการพัฒนาศาสน สถานมากขึ้น	12(13.80)		3(3.45)	3(3.45)	69(79.30)	3.34
มีการบริการ สาธารณสุขดีขึ้น	10(11.50)		2(2.30)	70(80.55)	5(5.70)	2.68

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ออกความเห็นในแต่ละหัวข้อการเปลี่ยนแปลง

0 ไม่มีผล, 1 มีผลน้อย, 2 มีผลปานกลาง, 3 มีผลมาก, 4 มีผลมากที่สุด

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

จากผลวิเคราะห์ความเห็นเกี่ยวกับผลจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ในตำบลแหลมสน ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในทางลบ ซึ่งพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ไม่เห็นด้วยว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลทำให้มีคนแปลกหน้ามากขึ้นในท้องถิ่นของตน คะแนนความเห็นอยู่ในระดับ

ที่ไม่มีผลถึงระดับน้อย โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 0.75 และส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเป็นสาเหตุทำให้มีอุบัติเหตุมากขึ้น คะแนนความเห็นอยู่ที่ระดับที่ไม่มีผลถึงระดับที่มีผลน้อย โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 0.94 คะแนน การพัฒนาเส้นทางคมนาคมไม่มีผลทำให้เยาวชนติดยาเสพติดมากขึ้น โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 0.03 คะแนน การพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลทำให้มีโรคระบาดในคนและสัตว์มากขึ้น มีความเห็นอยู่ที่ระดับที่ไม่มีผลถึงระดับที่มีผลน้อย โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 0.71 คะแนน และการพัฒนาเส้นทางคมนาคมไม่มีผลทำให้มีอาชญากรรมมากขึ้น โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 0.01 คะแนน ซึ่งอยู่ในระดับที่น้อยจนเห็นผลไม่ค่อยชัดเจน แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า การพัฒนาเส้นทางคมนาคมจะไม่มีผลเลยทีเดียว (ตารางที่ 28)

ตารางที่ 28 คะแนนความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในทางลบ
หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ตำบลแหลมสน อำเภอลงู จังหวัดสตูล

การเปลี่ยนแปลง ทางสังคมในทางลบ	สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่แสดงความเห็นระดับคะแนนต่าง ๆ					คะแนน เฉลี่ย
	0	1	2	3	4	
คนแปลกหน้ามาก ขึ้น	57(65.51)	1(1.15)	23(26.44)	5(5.70)	1(1.20)	0.75
มีอุบัติเหตุมากขึ้น	57(65.51)		10(11.50)	18(20.69)	2(2.30)	0.94
มีเยาวชนติด ยาเสพติดมากขึ้น	84(96.55)	3(3.45)				0.03
มีโรคระบาด(ในคน และสัตว์)มากขึ้น	28(32.18)	56(64.36)	3(3.46)			0.71
มีอาชญากรรมมาก ขึ้น	86(98.85)	1(1.50)				0.01

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ออกความเห็นในแต่ละหัวข้อการเปลี่ยนแปลง

0 ไม่มีผล, 1 มีผลน้อย, 2 มีผลปานกลาง, 3 มีผลมาก, 4 มีผลมากที่สุด

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

จากผลวิเคราะห์ความเห็นเกี่ยวกับผลของการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ในตำบลแหลมสน ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงทางสิ่งแวดล้อมในทางบวก กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลดีทำให้มีโครงการอนุรักษ์ทรัพยากร เพราะในปัจจุบันมีโครงการเกี่ยวกับการบำรุงและรักษาทรัพยากรและสิ่งแวดล้อมหลายโครงการ เช่น โครงการก่อตั้งชมรมอนุรักษ์ทรัพยากร โครงการอนุรักษ์ฟื้นฟูทะเลไทย โครงการปลูกป่า โครงการจัดสร้างสวนสาธารณะ โครงการก่อสร้างผนังกันคลื่น โครงการก่อสร้างหินทิ้งกันคลื่น โครงการก่อสร้างคันกันน้ำ และโครงการก่อสร้างศูนย์ศึกษาธรรมชาติป่าชายเลน กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลอยู่ในระดับปานกลางถึงระดับมากที่สุด โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.03 คะแนน (ตารางที่ 29)

ตารางที่ 29 คะแนนความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางสิ่งแวดล้อมในทางบวก หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ตำบลแหลมสน อำเภอลงขัน จังหวัดสตูล

การเปลี่ยนแปลง ทางสิ่งแวดล้อมใน ทางบวก	สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่แสดงความเห็นระดับคะแนนต่าง ๆ					คะแนน เฉลี่ย
	0	1	2	3	4	
มีโครงการอนุรักษ์ ทรัพยากร			16(18.40)	52(59.77)	19(21.83)	3.03

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ออกความเห็นในแต่ละหัวข้อการเปลี่ยนแปลง

0 ไม่มีผล, 1 มีผลน้อย, 2 มีผลปานกลาง, 3 มีผลมาก, 4 มีผลมากที่สุด

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

จากผลวิเคราะห์ความเห็นเกี่ยวกับผลของการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ในตำบลแหลมสน ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงทางสิ่งแวดล้อมในทางลบ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลน้อยที่ทำให้ชนิดและจำนวนสัตว์น้ำที่จับได้ลดลง โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 1.98 คะแนน ซึ่งอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้มีการจับสัตว์น้ำได้จำนวนน้อยลง กลุ่มตัวอย่างให้ข้อมูลว่าเนื่องจากมีเรือปั่นไฟปลากะตักมากขึ้น สำหรับการพึ่งพิงทรัพยากรธรรมชาติที่มีน้อยลง การพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลในน้อยถึงปานกลาง โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 1.44 คะแนน ส่วนความเห็นเรื่องการมีขยะในท้องถิ่นมากขึ้น กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่าการสร้างถนนมีผลใน

ระดับปานกลาง โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.05 คะแนน ในขณะเดียวกันการพัฒนาเส้นทางคมนาคมกลับทำให้มีโครงการก่อสร้างแหล่งกำจัดขยะมูลฝอย เพื่อลดปริมาณของขยะในท้องถิ่น การพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลทำให้พื้นที่ทำการเกษตรลดลง กลุ่มตัวอย่างเห็นว่ามีผลน้อย โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 0.77 คะแนน ความเห็นเรื่องพื้นที่ป่าชายเลนลดลงเนื่องจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคม กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าไม่มีผลในระดับปานกลาง โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.31 คะแนน และพัฒนาเส้นทางคมนาคมทำให้มีแมลงศัตรูพืชระบาดมากขึ้น แมลงศัตรูพืชที่พบในตำบลแหลมสนคือแมลงค้ำหนามซึ่งระบาดในสวนมะพร้าว จากการสัมภาษณ์ได้ข้อมูลว่า ติดต่อมาจากต้นกล้าของปาล์มน้ำมัน กลุ่มตัวอย่างจึงให้คะแนนความเห็นว่าการถนนมีส่วนทำให้เกิดโรควดังกล่าวในระดับปานกลางถึงมาก โดยมีค่าระดับคะแนนเฉลี่ย 2.84 คะแนน (ตารางที่ 30)

ตารางที่ 30 คะแนนความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางสิ่งแวดล้อมในทาง
ลบ หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ตำบลแหลมสน อำเภอลง จังหวัดสุราษฎร์ธานี

การเปลี่ยนแปลง ทางสิ่งแวดล้อม ในทางลบ	สัดส่วนของกลุ่มตัวอย่างที่แสดงความเห็นระดับคะแนนต่าง ๆ					คะแนน เฉลี่ย
	0	1	2	3	4	
ชนิดและจำนวน						
สัตว์น้ำลดลง	42(48.28)		2(2.29)	3(3.44)	40(45.99)	1.98
มีการทิ้งพิง						
ทรัพยากรธรรมชาติ						
น้อยลง	46(52.88)		4(4.59)	31(35.63)	6(6.90)	1.44
มีขยะในท้องถิ่น						
มากขึ้น	21(24.14)	8(9.19)	7(8.04)	47(54.02)	4(4.61)	2.05
พื้นที่ทำการเกษตร						
ลดลง	54(62.06)	1(1.49)	25(28.73)	6(6.89)	1(1.49)	0.77
พื้นที่ป่าชายเลน						
ลดลง	15(17.24)	6(6.90)	9(10.34)	51(58.62)	6(6.90)	2.31
มีแมลงศัตรูพืช						
ระบาดมากขึ้น	11(12.64)	3(3.44)	12(13.79)	68(77.52)	4(4.61)	2.84

หมายเหตุ: ตัวเลขในวงเล็บเป็นค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างที่ออกความเห็นในแต่ละหัวข้อการ
เปลี่ยนแปลง

0 ไม่มีผล, 1 มีผลน้อย, 2 มีผลปานกลาง, 3 มีผลมาก, 4 มีผลมากที่สุด

ที่มา: จากการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษา

การศึกษาการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของราษฎร หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคม สายปีใหญ่-บุญบั้งผ่าน ตำบลแหลมสน อำเภอละงู จังหวัดสตูล โดยการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการสัมภาษณ์หัวหน้าครัวเรือน จำนวน 87 ครัวเรือน ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ติดต่อกันไม่น้อยกว่า 12 ปี การสนทนอย่างไม่เป็นทางการกับผู้นำชุมชน การสังเกตสภาวะทางเศรษฐกิจและสังคม ลักษณะการใช้ที่ดินและทรัพยากรธรรมชาติในพื้นที่ และประเมินการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของราษฎรในช่วงก่อนและหลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ชุมชน

จากการศึกษา พบว่า ราษฎรในพื้นที่ศึกษาซึ่งส่วนใหญ่นับถือศาสนาอิสลาม หัวหน้าครัวเรือนร้อยละ 79 จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 67 ประกอบอาชีพประมงเป็นอาชีพหลัก มีรายได้เฉลี่ยประมาณ 20,000 บาทต่อคนต่อปี โดยมีรายได้เสริมจากอาชีพเกษตรกรรมมากกว่าครึ่ง (ร้อยละ 55) ของกลุ่มตัวอย่างระบุว่ามีหนี้สิน ส่วนใหญ่ ร้อยละ 86 กู้เพื่อการประกอบอาชีพ รองลงมา ร้อยละ 14 กู้เพื่อการศึกษาของบุตร สำหรับแหล่งเงินกู้ส่วนใหญ่ ร้อยละ 62 กู้จากกองทุนหมู่บ้าน ส่วนใหญ่ ร้อยละ 93 มีที่ดินทำกินเป็นของตัวเอง ซึ่งในจำนวนนี้ ร้อยละ 95 เป็นที่ดินมีเอกสารสิทธิ์ มีขนาดที่ดินถือครองโดยเฉลี่ย 2.5 ไร่ต่อครัวเรือน

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมเข้าสู่ชุมชนทั้ง 4 หมู่บ้าน ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของราษฎร ได้แก่ ด้านความหลากหลายในการประกอบอาชีพ โดยอาชีพทำนาและการปลูกพืชอื่น ๆ ลดลง มีการเปลี่ยนพื้นที่ทำนาเป็นพื้นที่ปลูกยางพาราจำนวน 65.5 ไร่ เนื่องจากยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจที่ทำรายได้ดีกว่าข้าว มีการเลี้ยงสัตว์ปีกมากขึ้น ขณะที่จำนวนการเลี้ยงโค กระบือ และแพะ ลดลง การพึ่งพิงทรัพยากรป่าชายเลนลดลง นอกจากนี้ การพัฒนาเส้นทางคมนาคมยังช่วยให้มีโอกาสในการศึกษามากขึ้น มีการนำเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาใช้มากขึ้น เช่น การใช้วัคซีนในทางปศุสัตว์ การใช้รถเกี่ยวข้าว มีการใช้ปุ๋ยเคมี สารเคมีกำจัดโรคแมลงและศัตรูพืชมากขึ้น มีการติดต่อสื่อสารสะดวกขึ้น มีหน่วยงานราชการเข้ามาส่งเสริมทางด้านอาชีพ ศาสนา วัฒนธรรม มีโครงการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและมีการส่งเสริมการท่องเที่ยวในท้องถิ่นมากขึ้น

จากการสอบถามความคิดเห็นของราษฎรกลุ่มตัวอย่าง เกี่ยวกับระดับผลกระทบอันเกิดจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน และการใช้ทรัพยากรดังกล่าว ปรากฏว่า ในภาพรวมความคิดเห็นของราษฎรส่วนใหญ่เห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมมีผลทำให้วิถีการดำรงชีวิตเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านบวกมากกว่าด้านลบ และมีความพึงพอใจที่มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ชุมชนของตนและชุมชนอื่น ๆ ในตำบลแหลมสน

ข้อเสนอแนะสำหรับพื้นที่ศึกษา

เศรษฐกิจ

กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคม มีส่วนช่วยเพิ่มทางเลือกในการประกอบอาชีพและสร้างรายได้ให้แก่ชุมชน ขณะเดียวกันพบว่าการเปลี่ยนมือในการถือครองที่ดินด้วย ซึ่งกลุ่มตัวอย่างเห็นว่ามีผลจากการพัฒนาถนนในระดับไม่มาก จึงน่าจะมีการศึกษาประเมินถึงสาเหตุของการเปลี่ยนมือในการถือครองที่ดินและผลดีผลเสียจากกรณีดังกล่าวต่อไป

สังคม

จากการสนทนากับผู้นำชุมชน ทำให้ทราบว่า ปัญหาสำคัญที่เกิดจากการมีเส้นทางคมนาคม นั่นคือ การเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน และเห็นว่า ควรมีการรณรงค์เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่อไป

สิ่งแวดล้อม

1. ปัญหาการลดลงของพื้นที่ป่าชายเลน และปัญหาขยะมูลฝอยที่มีแนวโน้มจะมีมากขึ้นในอนาคต ควรมีการเตรียมมาตรการป้องกันไว้
2. ปัญหาการลดลงของปริมาณสัตว์น้ำที่จับได้ น่าจะมีมาตรการที่เข้มงวดเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือในการจับสัตว์น้ำ เพื่อความยั่งยืนของอาชีพประมงพื้นบ้าน

เอกสารและสิ่งอ้างอิง

กรมป่าไม้. 2544. สถิติการป่าไม้ของประเทศไทย 2543. ส่วนศูนย์ข้อมูลกลาง สำนักสารนิเทศ กรมป่าไม้. กรุงเทพฯ.

กรมพัฒนาที่ดิน. 2543. แผนที่แสดงถนนอำเภอละงู จังหวัดสตูล.

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. 2545. มนุษย์กับสังคม. สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ กรุงเทพฯ. 282 หน้า.

คำนวน นวลสนอง. 2538. วิถีชีวิตที่เปลี่ยนไปอันเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงจากสังคมเกษตรกรรมสู่สังคมอุตสาหกรรมในภาคใต้: กรณีศึกษาจังหวัดสงขลา สถาบันทักษิณคดีศึกษา มหาวิทยาลัยทักษิณ.

จิรพัฒน์ โชติไกร. 2531. วิสวกรรมทาง. ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. กรุงเทพฯ.

ประพันธ์ เสวตนันท์. 2520. เศรษฐศาสตร์ภูมิภาค. กรุงเทพมหานครการพิมพ์. กรุงเทพฯ.

พิเชษฐ์ เดชผิว และ ปิยนุตร หล่อไกรเลิศ. 2546. ชุมชนกับธรรมชาติ. หจก.สำนักพิมพ์ฟิสิกส์ เซนเตอร์. กรุงเทพฯ. 168 หน้า

ยุทธ ไกยวรรณ. 2546. สถิติเพื่อการวิจัย. บริษัท พิมพ์ดี จำกัด, กรุงเทพฯ.

สถานีพัฒนาทรัพยากรป่าชายเลนที่ 37 ทุ่งหว้า-สตูล. 2549. ข้อมูลป่าชายเลนที่ 37. จังหวัดสตูล

สมศักดิ์ ศรีสันติสุข. 2528. สังคมวิทยาชนบท. ภาควิชาสังคมศาสตร์. คณะมนุษย์และสังคมศาสตร์. มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

สุนันทา สุวรรณโณคม, ศิริวรรณ ศิริบุญ, จันทร์เพ็ญ แสงเทียนฉาย และชาญวิทย์ วสยางกูร. 2531.

ความสัมพันธ์ระหว่างความเป็นเมืองกับการพัฒนาประเทศ. สถาบันประชากรศาสตร์.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. กรุงเทพฯ.

สำนักงานปลัดองค์การบริหารส่วนตำบลแหลมสน. 2547. **แผนพัฒนาองค์การบริหารส่วนตำบลประจำปี พ.ศ.2548.** 60 หน้า.

สำนักงานจังหวัดสตูล. 2549. **แผนที่จังหวัดสตูล.** (online) <http://satun.go.th>, 24 ธันวาคม 2549.

สำนักวิจัยสถาบันพัฒนาบริหารศาสตร์. 2541. **คุณภาพชีวิตคนเมืองในภาคใต้.** กรุงเทพฯ.

อดุลย์ เชาว์วาทิน. 2527. **ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคมเนื่องจากถนนชนบท.**

วิทยานิพนธ์ปริญญาโทวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิศวกรรมโยธา. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อาภรณ์ จันทร์สมวงศ์. 2541. **วิถีชีวิตและสวนไทยในบริบทการพัฒนา : กรณีศึกษาชุมชน**

ชาวสวนในจังหวัดสมุทรสงคราม. วิทยานิพนธ์ปริญญาโท, มหาวิทยาลัยมหิดล. นครปฐม.

Hawley, A.H. 1950. **Human Ecology : A Theory of Community Structure.** Newyork : Ronald Press Co.

Mishan, E. j. 1977. **The Economic Growth Debate : An Assessment.** London : G. Allen

Pareto, V. 1975 **The Mind and Society.** Vol. 4, Newyork : Hartcourt.

Smelser, N. J. 1968. **Essays in Sociological Explanation.** N.J. : Eaglewood Cliff, Prentice-hall, U.S.A.

Webster, D.H. 1958. **Urban Planning and Municipal Public Policy**. Harper & Row Publishers, Inc. New York.

ภาคผนวก

ภาคผนวก
แบบสัมภาษณ์

แบบสัมภาษณ์ครัวเรือน

โครงการวิจัยประกอบการทำวิทยานิพนธ์ระดับบัณฑิตศึกษา มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

เรื่อง

การเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของราษฎรตำบลแหลมสน

อำเภอละงู จังหวัดสตูล หลังการพัฒนาเส้นทางคมนาคม

ชื่อผู้ให้สัมภาษณ์.....บ้านเลขที่.....หมู่ที่.....วันที่สัมภาษณ์.....

คำแนะนำ โปรดกาเครื่องหมาย ☒ ลงใน () หรือ ☐ หรือเติมข้อความลงในช่องว่างที่ตรงกับข้อเท็จจริงเกี่ยวกับตัวของท่านตามความเหมาะสม

ตอนที่ 1 ข้อมูลสภาพทางเศรษฐกิจและสังคม

1. เพศ () ชาย () หญิง

2. อายุ.....ปี

3. ระดับการศึกษา

() ไม่ได้เรียนหนังสือ () ประถมศึกษาปีที่ 4 หรือ 6

() มัธยมศึกษาตอนต้น () มัธยมศึกษาตอนปลาย

() อนุปริญญา () ปริญญาตรี

() สูงกว่าปริญญาตรี

4. ศาสนา () พุทธ () อิสลาม () คริสต์

5. สถานภาพสมรส

() โสด () สมรสและอยู่ด้วยกัน

() สมรสแต่แยกกันอยู่ () หย่าร้างหรือม่าย

6. สถานภาพทางครอบครัว

() เป็นหัวหน้าครอบครัว () เป็นผู้อาศัย

() เป็นสมาชิกในครอบครัว (ระบุ).....

7. สถานภาพทางสังคม

() เป็นผู้นำชุมชน () ราษฎร

() กรรมการหมู่บ้าน () กรรมการกลุ่ม.....

8. ปัจจุบันมีอาชีพหลักที่สร้างรายได้แก่ครอบครัวมากที่สุด

- () รับราชการ () ค้าขาย
 () รับจ้าง () ปลุกพืช
 () เลี้ยงสัตว์ () ประมง
 () อื่นๆ (ระบุ).....

ก่อนปี 2536 ท่านประกอบอาชีพหลักอะไร?.....

9. อาชีพรอง

- () ไม่มี
 () มี (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)
 () รับราชการ () ค้าขาย
 () รับจ้าง () ปลุกพืช
 () เลี้ยงสัตว์ () ประมง
 () อื่นๆ (ระบุ).....

10. รายได้ต่อปี

- () ต่ำกว่า 20,000 บาท () 20,000-25,000 บาท
 () มากกว่า 25,000 บาท

11. รายจ่ายในครัวเรือนต่อปี ประมาณ

- () ต่ำกว่า 20,000 บาท () 20,000-25,000 บาท
 () มากกว่า 25,000 บาท

12. ปัจจุบันท่านมีเงินออมหรือไม่

- () ไม่มี
 () มี จำนวน.....บาท

13. ปัจจุบันท่านมีหนี้สินหรือไม่

- () ไม่มี
 () มี จำนวน.....บาท

14. แหล่งเงินกู้ของท่านคือ

- () ญาติพี่น้อง () นายทุน () ธ.ก.ส.
 () กองทุนหมู่บ้าน () อื่นๆ (ระบุ).....

ตอนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับการถือครองและการใช้ที่ดิน และการพึงพิงทรัพยากรธรรมชาติ

1. การถือครองที่ดิน

1. ท่านมีที่ดินในครอบครองหรือไม่

☐ ไม่มี (ข้ามไปตอบข้อ 2 ใหญ่)

☐ มี ท่านถือครองที่ดินทั้งหมดจำนวน.....แปลง เนื้อที่รวม.....ไร่

2. ลักษณะการถือครองที่ดินของท่าน

☐ เป็นเจ้าของ จำนวน.....ไร่

☐ เช่า จำนวน.....ไร่

☐ อื่น ๆ ระบุ.....จำนวน.....ไร่

3. ประเภทของที่ดินที่ท่านเป็นเจ้าของผู้ถือครอง

☐ ที่ดินมีเอกสารสิทธิ์ตามประมวลกฎหมายที่ดิน จำนวน.....ไร่

☐ ที่ ส.ท.ก. จำนวน.....ไร่

☐ ที่ ส.ป.ก. จำนวน.....ไร่

☐ ที่ป่า เสียภาษีบำรุงท้องที่ (ภ.บ.ท.) จำนวน.....ไร่

☐ ที่ดินอื่น ๆ ระบุ.....จำนวน.....ไร่

2. การใช้ประโยชน์ที่ดิน

ลำดับที่	การใช้ที่ดิน	จำนวน (ระบุนหน่วย)	ผลผลิตรวม (ระบุนหน่วย)	ผลผลิตเฉลี่ย/ปี (ระบุนหน่วย)	รายได้/ปี (บาท)	สถานที่ผลิต (ที่ดินตนเองหรือที่ สาธารณะ)
1	เลี้ยงโค					
2	เลี้ยงกระบือ					
3	เลี้ยงแกะ					
4	เลี้ยงแพะ					
5	เลี้ยงไก่					
6	เลี้ยงเป็ด					
7	ทำนาทุ่ง					
8	ทำนาข้าว					
9	ปลูกแตงโม					
10	ปลูกยางพารา					

3. การพึ่งพิงทรัพยากรธรรมชาติ

ลำดับที่	การพึ่งพิงทรัพยากรธรรมชาติ	ไม่ใช่	ใช่	เพื่อยังชีพ	การค้า	ปริมาณต่อปี
1	ตกปลา จากคลอง ชายฝั่ง ทะเล					
2	ตกปู จากคลอง ป่าชายเลน					
3	หาหอย จากชายหาด ชายเลน					
4	เก็บสาหร่าย จากคลอง ชายฝั่ง					
5	นำไม้จากป่าชายเลนมาเผาถ่าน					
6	นำไม้มาทำเครื่องใช้ในการประมง					
7	นำไม้มาสร้างบ้าน					
8	อื่น ๆ ระบุ					

หมายเหตุ: ให้ระบุหน่วยในช่องปริมาณต่อปีด้วยว่าเป็นเท่าไร เช่น กิโลกรัม หรือ บาท

ตอนที่ 3 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงวิถีการดำรงชีวิตของราษฎรตำบลแหลมสน

1. การเปลี่ยนแปลงขนาดและจำนวนของพื้นที่การถือครอง

[illegible]

2. การเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคม วัฒนธรรม และสภาพสิ่งแวดล้อมในการผลิต

สังคมและวัฒนธรรม

[illegible]

รายการเปลี่ยนแปลง	ปี 2536		ปี 2549		ท่านเห็นว่าการสร้างถนนมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงนี้ ระดับใด				
	มี จำนวน	ไม่มี	มี จำนวน	ไม่มี	ไม่มีผล	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด
2. เครื่องจักรกลการเกษตร (ระบุว่ามีหรือไม่มี)									
- รถไถเดินตาม									
- รถเกี่ยวข้าว									
-อื่น ๆ.....									
3. การใช้แรงงานสัตว์ (ระบุว่ามีหรือไม่มี)									
- โค (วัว)									
- กระบือ (ควาย)									
4. ความสะดวกในการคมนาคม (ระบุว่ามีหรือไม่มี)									
- ใช้เรือ									
- ใช้รถยนต์									
- ใช้รถจักรยานยนต์									
-อื่นๆ.....									

สภาพแวดล้อมในการผลิตทางการเกษตร

รายการเปลี่ยนแปลง	เมื่อ ปี 2536		ในรอบปี 2549		ท่านเห็นว่าการสร้างถนนมีผลต่อการเปลี่ยนแปลง นี้ระดับใด				
	มี จำนวน	ไม่มี	มี จำนวน	ไม่มี	ไม่มีผล	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มากที่สุด
1. การใช้ปุ๋ยเคมี									
2. การใช้สารเคมีปราบวัชพืช									
3. การใส่ยาฆ่าแมลงศัตรูพืช									
4. การใช้วัคซีนป้องกันโรคสัตว์									
5. การใช้เทคโนโลยีการผลิตอื่น ๆ									

3. ความเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในการดำรงชีวิตประจำวัน เมื่อมีการพัฒนาเส้นทางคมนาคม

ประเด็นความเห็น	เห็นด้วยมาก ที่สุด	เห็น ด้วย มาก	เห็นด้วย ปานกลาง	เห็น ด้วย น้อย	ไม่เห็น ด้วย	เนื่องจากอะไร (อธิบายความเห็น)
1. พื้นที่ป่าชายเลนลดลง						
2. ชนิดและจำนวนสัตว์น้ำที่จับได้ลดลง						

ประเด็นความเห็น	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยปานกลาง	เห็นด้วยน้อย	ไม่เห็นด้วย	เนื่องจากอะไร (อธิบายความเห็น)
3. พื้นที่ทำการเกษตรลดลง						
4. มีการขายที่ให้กับนายทุนมากขึ้น						
5. มีโอกาสในการศึกษามากขึ้น						
6. มีรายได้ดีขึ้น						
7. มีร้านค้ามากขึ้น						
8. มีทางเลือกในการประกอบอาชีพมากขึ้น						
9. มีคนแปลกหน้าในชุมชนมากขึ้น						
10. มีอุบัติเหตุจากการเดินทางมากขึ้น						
11. มีอาชญากรรมมากขึ้น						
12. มีโรคระบาด และโรคติดต่อมากขึ้น						
13. มีผู้ดัดยาเสพติดมากขึ้น						
14. มีการให้บริการด้านสาธารณสุขดีขึ้น						
15. มีการพัฒนาศาสนสถานดีขึ้น						
16. มีการเข้าร่วมพิธีทางศาสนามากขึ้น						

ท่านมีข้อคิดเห็นอื่น ๆ เกี่ยวกับพัฒนาเส้นทางคมนาคมในท้องถิ่นอย่างไร โปรดระบุเป็นข้อ ๆ

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

สัมภาษณ์โดย..... วันที่.....

ประวัติการศึกษาและการทำงาน

ชื่อ-นามสกุล	นางสาวศิริวรรณ คลังข่อง
วัน เดือน ปีเกิด	7 เมษายน 2510
สถานที่เกิด	จังหวัดสตูล
ประวัติการศึกษา	วิทยาศาสตรบัณฑิต (เกษตรศาสตร์) สาขาสัตวบาล มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม
ตำแหน่งหน้าที่การงานในปัจจุบัน	นักวิชาการเกษตร (พนักงานราชการ)
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	กลุ่มบริการส่งออกสินค้าเกษตร สำนักควบคุมพืชและ วัสดุการเกษตร กรมวิชาการเกษตร