

บทที่ 1

บทนำ

1.ความสำคัญและที่มาของปัญหาที่ทำการวิจัย

การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยในปัจจุบันได้ส่งผลให้เกิดการความต้องการใช้ที่ดินเป็นอย่างมาก อย่างไรก็ตามการที่การพัฒนาเศรษฐกิจที่ผ่านมาได้ส่งผลกระทบต่อการใช้ตัวของเมืองเป็นอย่างมาก ส่งผลให้การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของประเทศไทยขาดการวางแผนที่ดี ดังเช่นกรณีของการสูญเสียที่ดินทางการเกษตร รวมทั้งน้ำท่วมในปี พ.ศ.2554 ที่ผ่านมานี้ ซึ่งปัญหาดังกล่าวได้รับความสนใจมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตามการพัฒนาองค์ความรู้ในการวิจัยอันจะนำมาสู่การพัฒนานโยบายและมาตรการต่างๆ ในการวางแผนและจัดการใช้ที่ดินยังคงขาดความชัดเจน ซึ่งหนึ่งในโครงการพัฒนาเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่ได้รับความสนใจจากรัฐบาลปัจจุบันก็คือ โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายในประเทศสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมาและโครงการต่อเนื่องอื่นๆในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจังหวัดกาญจนบุรี

โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายเป็นโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรม และเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างประเทศไทยกับเมียนมา (Dawei Deep Sea Port & Industrial Estate Project and Trans-border Corridor Link) โดยเป็นโครงการความร่วมมือขนาดใหญ่ระหว่างไทยกับเมียนมา คาดการณ์กันว่า หากโครงการนี้แล้วเสร็จ จะเป็นประตูเศรษฐกิจ (Gate Way) แห่งใหม่ของโลก เชื่อมโยงระหว่างตะวันตกและตะวันออก ซึ่งโครงการนี้ถือเป็นศูนย์กลางระบบ โลจิสติกส์และการค้าขนาดใหญ่ของภูมิภาค เชื่อมโยงการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และประเทศในแถบทะเลจีนใต้ ผ่านทะเลอันดามันไปสู่มหาสมุทรอินเดีย ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถส่งสินค้าทั้งไปและกลับทางน้ำ ผ่านไปสู่กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา ซึ่งจะช่วยให้ประหยัดต้นทุนและระยะเวลาในการขนส่งได้อย่างมาก ช่วยพัฒนาการค้า การลงทุน และเศรษฐกิจในภูมิภาคให้เจริญเติบโตในระยะยาวต่อไป (Dawai Development Company Limited, 2013)

ในการนี้ เพื่อที่จะพัฒนาระบบการขนส่งและเชื่อมต่อระบบการขนส่งระหว่างประเทศไทยและเมียนมา จึงมีการริเริ่มการพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 (กรุงเทพมหานคร - กาญจนบุรี) หรือที่นิยมเรียกว่า "มอเตอร์เวย์สายบางใหญ่ - บ้านโป่ง - กาญจนบุรี (มอเตอร์เวย์ฝั่งตะวันตก)" เป็นโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมต่อกรุงเทพมหานคร ผ่านทางจังหวัดนนทบุรีกับจังหวัดทางภาคตะวันตก และยังสามารถเดินทางไปยังสาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่าได้สะดวกยิ่งขึ้น รวมระยะทาง 100 กิโลเมตร โดยแนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 จะแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 บางใหญ่ - บ้านโป่ง ระยะทาง 51 กิโลเมตร ก่อสร้างเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร เมื่อปริมาณการจราจรเพิ่มจะขยายเป็น 8 ช่องจราจร โดยมีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (กาญจนบุรี - ราชบุรี) บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ ไปจนถึงทางแยกต่างระดับบ้านโป่ง โดยจะเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 (นครปฐม - ชะอำ) และช่วงที่ 2 บ้านโป่ง - กาญจนบุรี ระยะทาง 47 กิโลเมตร โดยเส้นทางนี้สามารถลดระยะเวลาในการเดินทางจากจังหวัดนนทบุรี - จังหวัดกาญจนบุรี จากเดิม 2 ชั่วโมง เหลือเพียง 55 นาที และมีความปลอดภัยมากกว่าเดิม

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาระบบการขนส่งขนาดใหญ่โดยเฉพาะทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ได้ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อพื้นที่เป็นอย่างมาก ซึ่งนอกจากจะส่งผลในช่วงระยะก่อสร้างแล้วยังได้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในบริเวณพื้นที่ที่ถนนผ่านหรือเชื่อมโยง ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลง

การใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมทั้งผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจและสังคม ตลอดจนอนามัยสิ่งแวดล้อมของชุมชนอีกด้วย ซึ่งในประเทศไทยได้มีการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองมาแล้วคือ ถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 หรือสายมอเตอร์เวย์ฝั่งตะวันออก โดยมีระยะทางยาว 125.865 กิโลเมตร ทางสายนี้เป็นโครงข่ายทางหลวงที่มีความสำคัญในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งกับพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก เริ่มก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2537 ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดการจราจรตลอดสายเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ. 2541 และก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในฝั่งตะวันออกเป็นอย่างมาก

จากข้อมูลต้นจะเห็นได้ว่าถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 ที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคตจะส่งผลต่อการใช้ที่ดินในพื้นที่เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะพื้นที่ในจังหวัดที่เป็นเส้นทางที่ถนนจะตัดผ่าน ซึ่งโดยส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรที่สำคัญของประเทศไทย ดังนั้นการวิจัยการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน รวมทั้งผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งอนามัยสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในบริเวณทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 หรือสายมอเตอร์เวย์ฝั่งตะวันออกจะสามารถนำมาใช้เป็นตัวแบบในการศึกษา ซึ่งผลการศึกษาที่ได้จะถูกนำมาพัฒนาเป็นข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและมาตรการต่างๆสำหรับการพัฒนาพื้นที่และชุมชนบริเวณถนนมอเตอร์เวย์ตะวันตกหรือถนนทางหลวงหมายเลขพิเศษเลขที่ 81 ต่อไป

2.วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย

- 1.เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณพื้นที่ถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
- 2.เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณพื้นที่ที่จะก่อสร้างถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 81
- 3.เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งอนามัยสิ่งแวดล้อมของชุมชนบริเวณถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7
- 4.เพื่อศึกษาสภาพเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งอนามัยสิ่งแวดล้อมของชุมชนบริเวณพื้นที่ที่จะก่อสร้างถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 81
- 5.เพื่อศึกษานำเสนอแนะนโยบาย และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่โดยรอบของโครงการถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 81

3.ขอบเขตของโครงการวิจัย

1.ขอบเขตด้านเนื้อหาสาระ

1.1.การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละช่วงเวลา โดยจำแนกประเภทการใช้ที่ดินตามเกณฑ์ของกรมพัฒนาที่ดินโดยแบ่งประเภทการใช้ที่ดินเป็น 5 กลุ่ม ได้แก่ พื้นที่เกษตร พื้นที่เมืองและสิ่งก่อสร้าง แหล่งน้ำ ป่าไม้ และเบ็ดเตล็ด

1.2.สภาพเศรษฐกิจ สังคมและอนามัยสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ระบบเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน ลักษณะในการประกอบอาชีพ รายได้ การออม ภาวะหนี้สิน รวมทั้งความสัมพันธ์ของคนในครัวเรือนและชุมชน โอกาสทางการศึกษา ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างสุขภาพอนามัยของมนุษย์กับสิ่งแวดล้อมที่อยู่รอบตัวโดยเฉพาะจากปัญหามลภาวะและการจราจร

1.3.การเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจ สังคมและอนามัยสิ่งแวดล้อม ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงทางประชากร ลักษณะในการประกอบอาชีพ รายได้ การออม ภาวะหนี้สิน รวมทั้งความสัมพันธ์ของคนในครัวเรือนและชุมชน โอกาสทางการศึกษา ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างสุขภาพอนามัยของมนุษย์กับสิ่งแวดล้อมที่อยู่รอบตัวโดยเฉพาะจากปัญหามลภาวะ

2.ขอบเขตด้านพื้นที่

2.1.พื้นที่ที่ทำการศึกษาศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ในระยะห่างจากถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 เป็นระยะ 5 กิโลเมตร จะครอบคลุมตั้งแต่เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานครไปจนถึง อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี

2.2.พื้นที่ที่ทำการศึกษาศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ในระยะห่างจากบริเวณพื้นที่ที่จะก่อสร้างถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 เป็นระยะ 5 กิโลเมตร จะครอบคลุมตั้งแต่อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรีจนถึงอำเภอมืองกาญจนบุรี จังหวัดกาญจนบุรี ซึ่งอ้างอิงจากแผนที่ท้ายพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน เพื่อสร้างทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

2.3.พื้นที่ที่ทำการศึกษาศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งอนามัยสิ่งแวดล้อมของชุมชน จำนวน 3 แห่งได้แก่ ชุมชนวัดราชโกษา แขวงขุนทอง เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร ชุมชนบ้านหมี่ใหญ่ ตำบลแสนภูดาช อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา และชุมชนบ้านหนองข้าซาก ตำบลหนองข้าซาก อำเภอบ้านบึง จังหวัดชลบุรี

2.4.พื้นที่ที่ทำการศึกษาสภาพเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งอนามัยสิ่งแวดล้อมของชุมชน จำนวน 3 แห่งได้แก่ ชุมชนบ้านทัพหลวง ตำบลทัพหลวง อำเภอมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม ชุมชนบ้านอ้อฮีเขียว ตำบลกรับใหญ่ อำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี และชุมชนบ้านหนองขี้แรด ตำบลตะคร้ำเอน อำเภอดำรงวิทยารุ จังหวัดกาญจนบุรี

3.ขอบเขตด้านเวลา

3.1.ศึกษาศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในช่วงปี พ.ศ. 2545-2558

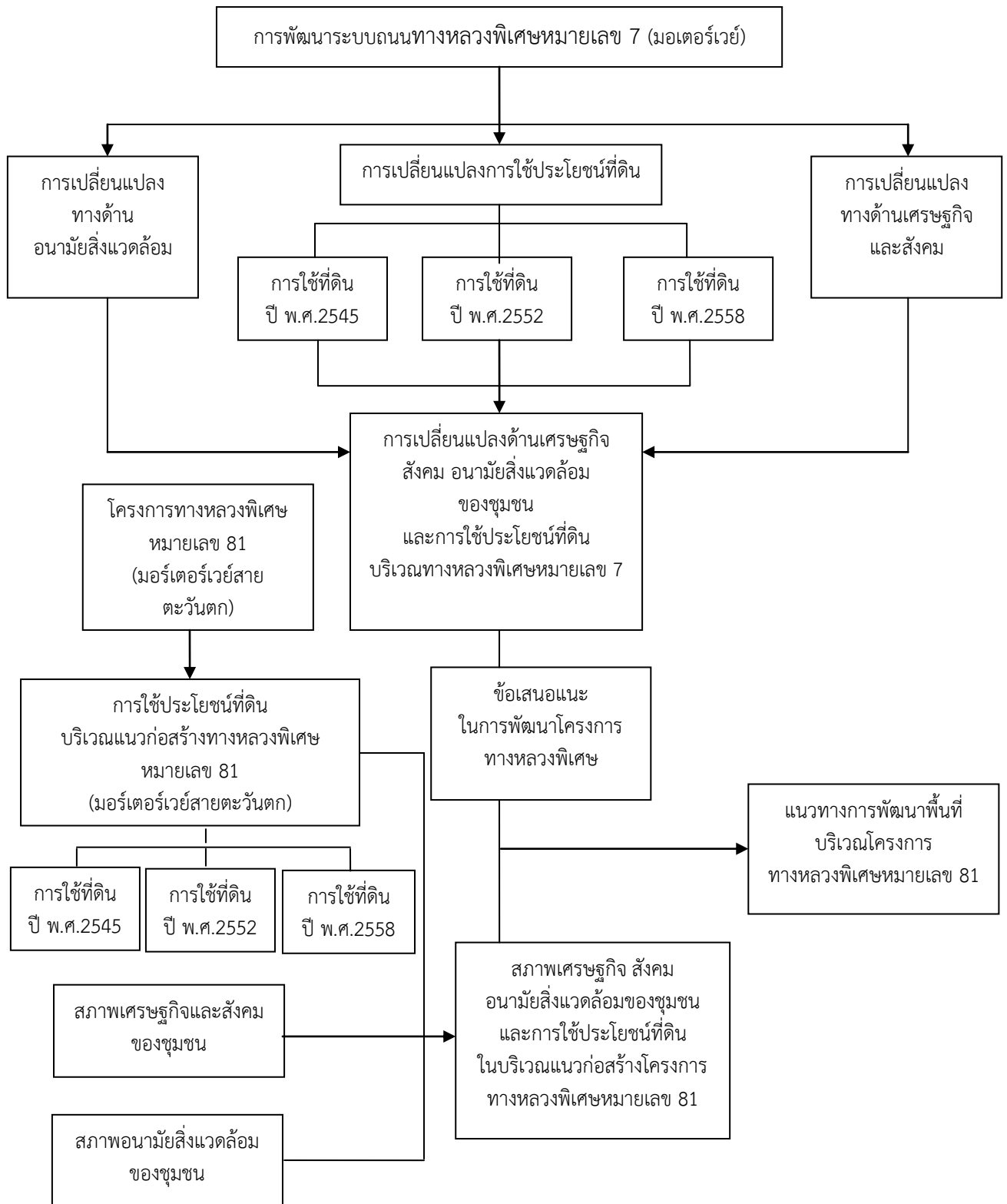
3.2.ศึกษาศึกษาการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งอนามัยสิ่งแวดล้อมของชุมชนบริเวณถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ระยะเวลาย้อนหลังตั้งแต่ปี 2548-2558

4.นิยามศัพท์เฉพาะ

ทางหลวงพิเศษ หมายถึง ทางหลวงที่ได้ออกแบบเพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษ ซึ่งรัฐมนตรีได้ประกาศกำหนดให้เป็นทางหลวงพิเศษ และกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ (กรมทางหลวง, 2559)

อนามัยสิ่งแวดล้อม หมายถึง การจัดการกับปัจจัยในสิ่งแวดล้อมที่มีศักยภาพที่จะก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อสุขภาพ ทั้งของคนในรุ่นปัจจุบันและลูกหลานในอนาคต (WHO, 1993 อ้างถึงใน Hashim and Hashim, 2012)

5.กรอบแนวความคิดของโครงการวิจัย



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวความคิด (Conceptual Framework) ของโครงการวิจัย

จากแผนภูมิข้างต้นแสดงให้เห็นว่า ภายหลังจากการสร้างและเปิดใช้ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 หรือมอเตอร์เวย์ตะวันออก แล้วจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อพื้นที่ที่โครงการตั้งอยู่รวมทั้งพื้นที่ใกล้เคียงทั้งด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยเฉพาะการเปลี่ยนจากพื้นที่ทางการเกษตรมาเป็นพื้นที่เมือง อุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม ซึ่งการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวยังส่งผลต่อด้านเศรษฐกิจ สังคม รวมทั้งอนามัยสิ่งแวดล้อมของชุมชน ดังนั้นการศึกษาผลการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวจะสามารถนำมาสู่แนวทางการวางนโยบายและมาตรการทั้งด้านกายภาพ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อจะส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่และลดผลกระทบในเชิงลบที่อาจจะเกิดขึ้นกับโครงการทางหลวงพิเศษ สำหรับโครงการในลักษณะเดียวกัน ซึ่งในกรณีนี้ก็คือโครงการถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 81 เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่เป็นไปอย่างยั่งยืน

5.ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ได้องค์ความรู้จากการศึกษานโยบาย มาตรการ ตลอดจนแนวทางการพัฒนาทางหลวงพิเศษ อันนำมาสู่การวางแผนการใช้ที่ดินที่มีประสิทธิภาพที่ดียิ่งขึ้น
2. ได้ทราบถึงผลการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินบริเวณใกล้เคียงถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 อันนำมาสู่การสร้างต้นแบบ (Model) สำหรับโครงการประเภทเดียวกันต่อไป
3. ได้ทราบการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนบริเวณถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 อันนำมาสู่การลดผลกระทบเชิงลบสำหรับโครงการประเภทเดียวกันต่อไป
4. นำเสนอนโยบาย และมาตรการที่เกี่ยวข้องการใช้ที่ดินเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาและจัดการพื้นที่สำหรับโครงการถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 81 ให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่ (สพท.) ในสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ