

บทที่ 2

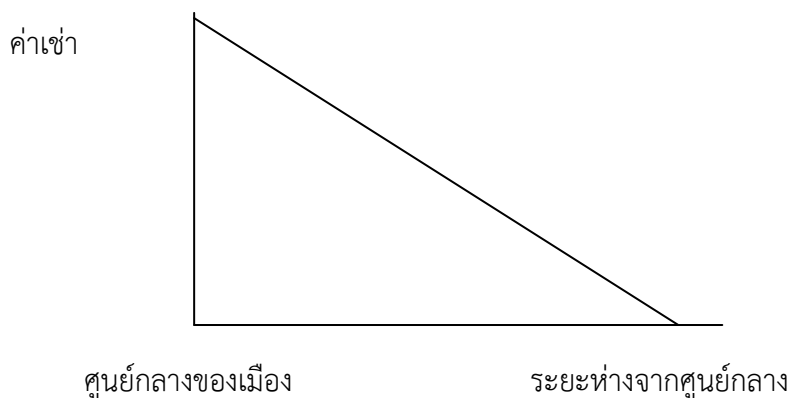
การทบทวนวรรณกรรม/สารสนเทศ (Information) ที่เกี่ยวข้อง

1.แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน

1.1 ทฤษฎีค่าเช่าที่ดิน (Land rent theory)

ทฤษฎีค่าเช่าที่ดินของ David Ricardo และทฤษฎีการใช้ที่ดินทางการเกษตรของ Von Thunen ที่กล่าวว่า ค่าเช่าที่ดินเป็นส่วนที่เหลือของรายได้ที่ได้จากการขายผลผลิต ซึ่งได้มาจากการใช้ที่ดินแปลงดังกล่าว Ricardo อาศัยการแบ่งกลุ่มของที่ดินที่มีอยู่ในบริเวณหนึ่งๆ ออกเป็นกลุ่มๆ ตามระดับหรือชั้นของความอุดมสมบูรณ์ ที่ดินที่มีความอุดมสมบูรณ์มากที่สุดจะเป็นกลุ่มที่ถูกนำมาใช้ก่อนเพื่อน เนื่องจาก มีผลิตภาพโดยเปรียบเทียบสูงสุด (วัดจากอัตราส่วนระหว่างปัจจัยที่ดินและปัจจัยที่ไม่ใช่ที่ดินกับผลผลิตที่ได้จะได้อัตราส่วนต่ำกว่าที่ดินกลุ่มอื่นที่เหลือ) Ricardo สมมติด้วยว่า ค่าจ้างแรงงานและราคาปัจจัยที่ไม่ใช่ที่ดินทุกอย่างต่างถูกกำหนดในตลาดที่มีการแข่งขันอย่างสมบูรณ์ ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าค่าเช่าที่ดินก็คือ รายรับส่วนที่เหลือ (residual revenue) หลังจากหักค่าตอบแทนที่จ่ายให้กับปัจจัยที่ไม่ใช่ที่ดินทุกอย่าง (ในราคาที่มีการแข่งขัน) ออกหมดแล้ว และค่าเช่าที่ดินดังกล่าวจะเป็นสัดส่วนโดยตรงของผลต่างระหว่างผลิตภาพของที่ดินแปลงดังกล่าวกับผลิตภาพของที่ดินในกลุ่มที่มีระดับความอุดมสมบูรณ์น้อยที่สุดที่มีการนำมาใช้ทำการผลิต ทฤษฎีค่าเช่าของ Ricardo ประยุกต์ได้ดีสำหรับที่ดินในภาคเกษตร แต่จะไม่สอดคล้องกับกรณีของที่ดินในเขตเมือง ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีว่าสาเหตุของมูลค่าที่ดินสูงมากในเมืองใหญ่ๆ ไม่ใช่ความอุดมสมบูรณ์ของที่ดินแน่ๆ แต่เราก็สามารถดัดแปลงทฤษฎีของ Ricardo ให้สัมพันธ์กับเศรษฐศาสตร์เมืองได้โดยการแทนที่ความอุดมสมบูรณ์ของที่ดินด้วยระยะทางที่ที่ดินแต่ละแปลงห่างออกไปจากศูนย์กลางของเมือง

ทั้งนี้เราสามารถพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางจากศูนย์กลางของเมืองกับราคาที่ดิน โดยอาศัยข้อสมมติของ Von Thunen ดังนี้ (1) เมืองที่ทำการพิจารณาถูกล้อมรอบทุกทิศทางด้วยพื้นที่ราบ ซึ่งมีความอุดมสมบูรณ์เท่าเทียมกันทุกตารางพื้นที่ (2) อาหารที่ใช้เลี้ยงดูคนในเมืองทั้งหมดทำการปลูกบนพื้นที่ราบดังกล่าว และ (3) ส่วนของที่ราบซึ่งไม่ได้ใช้ในการผลิตอาหารไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์อย่างอื่นได้ เราสามารถทำการวิเคราะห์เกี่ยวกับค่าเช่าที่ดินในเขตเมืองได้โดยกำหนดให้ด้วยการขนส่งอาหารจากจุดใดๆ ก็ตามบนที่ราบมายังตัวเมืองสามารถกระทำได้โดยเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งต่อตัน - กิโลเมตร คงที่ ดังนั้น ที่ดินที่อยู่ไกลจากเมืองที่สุด ซึ่งมีการนำมาใช้ทำการผลิตก็จะมีค่าเช่าเป็นศูนย์ ส่วนที่ดินที่อยู่ใกล้เข้ามาจะมีค่าเช่าเป็นบวกและเพิ่มขึ้นเชิงเส้นตรงตามระยะทางที่เข้าใกล้ตัวเมืองมากขึ้นเป็นลำดับ ค่าความชันของความสัมพันธ์ระหว่างระยะทางและค่าเช่าเป็นสัดส่วนโดยตรงกับค่าขนส่งต่อตัน - กิโลเมตร และบรรดาที่ดินทุกแปลงที่อยู่ห่างออกไปจากตัวเมืองเป็นระยะทางเท่าๆ กัน ก็จะมีค่าเช่าในอัตราที่เท่ากันด้วย



ภาพที่ 2.1 ค่าเช่าที่ดินในเขตเมือง

1.2 ทฤษฎีการใช้ที่ดิน

ทรัพยากรที่ดินถือว่าเป็นทรัพยากรที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ และอยู่ห่างไกลจากจุดศูนย์กลางของเศรษฐกิจที่แตกต่างกัน จะต้องเสียค่าขนส่งในการนำเอาผลิตภัณฑ์มาสู่ศูนย์กลางของธุรกิจ แหล่งที่ตั้ง (Location) ของทรัพยากรที่ดินจึงมีบทบาทสำคัญในการใช้ที่ดินเชิงเศรษฐกิจ ซึ่งมีผลกระทบต่อค่าเช่าและมูลค่าของที่ดิน ความต้องการการใช้ที่ดินขึ้นอยู่กับความเหมาะสมเพื่อตอบสนองประโยชน์สูงสุดของผู้ใช้ ทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภค แนวความคิดที่สามารถประยุกต์ใช้ได้กับการใช้ทรัพยากรที่ดิน ได้แก่

- 1) ความได้เปรียบเสียเปรียบทางเศรษฐกิจ
- 2) ความสำคัญของระยะทางของทรัพยากรที่ดิน
- 3) ความแตกต่างทางคุณภาพของทรัพยากรที่ดิน
- 4) ผลกระทบจากเมืองบริวารและตลาดอื่นๆ
- 5) แหล่งที่ตั้งของการใช้ที่ดิน

1.3 การวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land use planning)

เป็นการกำหนดทางเลือกในการจัดการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งถือว่าเป็นทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดในการพัฒนาตนเองให้ได้ประโยชน์สูงสุดไปจนถึงคนในรุ่นต่อไป การใช้ประโยชน์ที่ดินให้ได้ประโยชน์สูงสุดมีหลักเกณฑ์ดังนี้

- 1) คำนึงถึงคุณสมบัติทางกายภาพ ทางเคมี และทางชีวภาพของที่ดินนั้นๆ
- 2) มีการจัดการแก้ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับที่ดินให้ลุล่วงหรือมีอยู่น้อยในระดับที่เป็นที่ยอมรับได้

- 3) คำนึงถึงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อประโยชน์หลายๆด้านพร้อมกันไป
 - 4) นำหลักการทางนิเวศวิทยามาใช้ประโยชน์ในการวางแผนการใช้ที่ดิน
 - 5) คำนึงถึงลักษณะทางสังคมและเศรษฐกิจของผู้เป็นเจ้าของที่ดิน
 - 6) มุ่งการพัฒนาประเทศและยกระดับคุณภาพชีวิตที่ดีของประชากรโดยส่วนรวม
- เป้าหมายของการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินและการจัดการ มีดังนี้

- 1) เพื่อลดอัตราการสูญเสียทรัพยากรที่ดิน
- 2) เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเต็มที่
- 3) เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดของเสียและมลพิษ

4) เพื่อให้มีการใช้ทรัพยากรที่ดินอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนโดยไม่ให้เกิดการเสื่อมโทรม และไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอื่นในทางลบ

1.4 ข้อพิจารณาในการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์พื้นที่ (Land Use Change Consideration)

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินจากเดิมเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินชนิดใหม่จำเป็นต้องพิจารณา ประเมินความเหมาะสมของพื้นที่ในปัจจัยต่างๆ ดังนี้คือ

1.4.1 สถานการณ์ในปัจจุบัน

- 1) การจัดที่ดินในปัจจุบันเป็นอย่างไร จะมีผลกระทบหรือไม่หากการจัดการที่ดินแบบเดิมต่อไปโดยไม่มีการเปลี่ยนแปลง
- 2) วิธีการจัดการที่ดินในปัจจุบันมีอะไรบ้างที่สามารถปรับปรุงแก้ไข
- 3) หากเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันเป็นอย่างอื่นจะเกิดผลกระทบต่อพื้นที่นั้นด้านกายภาพ ชีวภาพและเศรษฐกิจสังคมอย่างไร
- 4) การใช้ประโยชน์ชนิดใดให้ผลประโยชน์ตอบแทนดีที่สุดและก่อให้เกิดผลประโยชน์อย่างอื่นด้วย
- 5) เปรียบเทียบผลกระทบในการใช้ประโยชน์ที่ดินในแต่ละประเภทที่เลือกกว่า
- 6) การใช้ประโยชน์แต่ละประเภทเกิดผลกระทบทางด้านกายภาพ ชีวภาพและเศรษฐกิจ สังคมอย่างไรบ้าง การลงทุนในกิจการนั้นๆ มีปัจจัยอะไรบ้างในอันที่จะได้มาซึ่งผลผลิตตามต้องการและจะเกิดผลอะไรตามมา

1.4.2 สถานการณ์ในอนาคต

หากมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นแบบใหม่แล้วจะต้องคำนึงถึงข้อจำกัด ดังนี้คือ

- 1) จะเปลี่ยนแปลงไปมากน้อยเพียงใด
- 2) มีความจำเป็นอย่างยิงเพียงใด
- 3) ปัญหาและสาเหตุที่ต้องเปลี่ยนแปลง
- 4) เป็นการเปลี่ยนแปลงแบบถาวรซึ่งต้องลงทุนสูงอย่างถาวร จนจำเป็นที่จะต้องมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเหล่านี้

การประเมินค่าของพื้นที่ไม่สามารถบอกได้ว่า ควรมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ในที่ดินนั้นหรือไม่ แต่จะเป็นการเสนอข้อมูลซึ่งใช้ในการเสนอข้อมูลซึ่งใช้เป็นรากฐานในการตัดสินใจเพื่อให้ได้รับประโยชน์สูงสุด ดังนั้นผลของการประเมินค่าพื้นที่ตามปกติมักจะให้ทางเลือกของศักยภาพของพื้นที่ไว้มากกว่า 2 แบบ ขึ้นไปในแต่ละที่ดิน รวมทั้งจะบอกให้ทราบถึงผลดีผลเสียซึ่งจะเกิดตามมาจากการใช้ประโยชน์ที่ดินแต่ละอย่างเอาไว้ด้วย

ดังนั้นการประเมินค่าของพื้นที่ จึงมีความสำคัญต่อการตัดสินใจวางแผนในการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสมถูกต้องมากที่สุดเพื่อจะได้กำหนดแนวทางในการเพื่อที่จะแก้ไขปรับปรุงการใช้ประโยชน์ที่ดินนั้นๆ รวมทั้งผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นด้วย เพื่อให้การใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติดำเนินไปอย่างมีคุณค่าได้นานเท่าที่จะทำได้

2.แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของชุมชน

2.1. การเปลี่ยนแปลงของชุมชน

เนื่องจากชุมชนมีลักษณะที่เป็นพลวัต (Dynamic) ทั้งนี้ เพราะสภาพแวดล้อมมีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา วิธีการดำรงชีวิตจึงต้องเปลี่ยนไปเพื่อให้เข้ากับสภาวะใหม่ที่เกิดขึ้น ซึ่งการเปลี่ยนแปลงนั้นอาจจะดีขึ้นหรือเลวลงก็ได้

“การเปลี่ยนแปลง” หมายถึง การที่สิ่งใดสิ่งหนึ่งได้แปรสภาพจากที่เคยเป็นอยู่ มาเป็นสภาพใหม่ โดยมีองค์ประกอบของเวลาเป็นเครื่องกำหนดธรรมชาติของการเปลี่ยนแปลง มีลักษณะที่ต่างกันไปตามความเข้าใจของนักคิดต่างๆ ซึ่งเป็นเรื่องของข้อสมมติ (Assumption) ตามที่ Robert Nisbet (1969) ได้กล่าวไว้ว่า การเปลี่ยนแปลงเป็นเรื่องของธรรมชาติ (Natural) การเปลี่ยนแปลงมีอยู่ตลอดเวลา (Immanent) การเปลี่ยนแปลงเป็นการต่อเนื่อง (Continuous) การเปลี่ยนแปลงเป็นแบบเดียวกัน (Uniform) และการเปลี่ยนแปลงเป็นสิ่งที่จำเป็น (Necessary) (โกวิทย์ พวงงาม, 2553)

โดยการเปลี่ยนแปลงนั้น มีทั้งการเปลี่ยนแปลงทางสังคม การเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรม การเปลี่ยนแปลงทางการเมือง และการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ โดยการเปลี่ยนแปลงทางสังคม คือการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างและหน้าที่ของสังคม โดยการเปลี่ยนแปลงทางสังคมถือเป็นส่วนหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรม การเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรม หมายถึง การเปลี่ยนแปลงทุกอย่างที่เกิดขึ้นในวัฒนธรรมทุกสาขา เช่นเดียวกับการเปลี่ยนแปลงในรูปแบบและกฎเกณฑ์ของการจัดระเบียบทางสังคม (Kingsley Davis, 1949 อ้างถึงใน โกวิทย์ พวงงาม, 2553)

2.2 ลักษณะการเปลี่ยนแปลงของชุมชน

ลักษณะโดยทั่วไปของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในชุมชน สามารถแบ่งได้ 2 ลักษณะ ดังนี้

2.2.1 ลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางปริมาณและคุณภาพของตัวคน ในการเปลี่ยนแปลงทางปริมาณนั้น เป็นการเปลี่ยนแปลงที่สามารถวัดได้ในเชิงตัวเลข เช่น การเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากร ส่วนการเปลี่ยนแปลงทางคุณภาพของตัวคนหรือการเปลี่ยนแปลงลักษณะคุณสมบัติของบุคคลที่เป็นสมาชิกของชุมชนและกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์ในชุมชนนั้น มีลักษณะดังนี้ (โกวิทย์ พวงงาม, 2553)

1) ลักษณะคุณสมบัติของบุคคลที่เป็นลักษณะตามธรรมชาติ ได้แก่ เพศ และวัย ที่มีลักษณะและความสามารถทางธรรมชาติซึ่งภาพแตกต่างกัน อันจะกำหนดบทบาทและสถานการณ์หน้าที่การทำงานของสมาชิก นอกจากนี้บุคคลยังมีลักษณะหรือคุณสมบัติเฉพาะตัว เช่น สภาพของพันธุกรรม ที่กำหนดลักษณะร่างกาย จิตใจ สติปัญญา และความถนัดเฉพาะทางที่แต่ละคนมีไม่เหมือนกัน และอาจเปลี่ยนแปลงไม่ได้ แต่คุณสมบัติบางอย่างที่เกิดจากการปรุงแต่งด้วยการฝึกอบรมและอิทธิพลของสิ่งแวดล้อม เช่น ความรู้ความเข้าใจ ทักษะความชำนาญ ทศนคติด้านต่าง ๆ ที่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามสภาพแวดล้อม ทรัพยากรและวิธีการแบ่งสรรทรัพยากรของชุมชน ที่บุคคลสามารถรับ แล้วไปเปลี่ยนแปลงสภาพชีวิตของตัวบุคคลเอง

2) ลักษณะของกลุ่มบุคคลที่ใกล้เคียงกับกลุ่มธรรมชาติที่สุด คือ กลุ่มครอบครัว ซึ่งอาจขยายเป็นกลุ่มเครือญาติที่มีความสัมพันธ์สืบเนื่องกัน นอกจากนี้ยังมีกลุ่มเพื่อนที่อยู่ร่วมกันเพื่อผลประโยชน์ทางอาชีพ การเมือง และความศรัทธาทางศาสนา ซึ่งกลุ่มเหล่านี้มีพื้นฐานตามกลุ่มธรรมชาติมากที่สุด แต่ก็สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามสถานที่ เวลา และการกำหนดทางวัฒนธรรมของแต่ละชุมชน

ส่วนกลุ่มอื่นๆ เช่น กลุ่มทางเศรษฐกิจ การปกครอง และศาสนา เป็นต้น จะเกิดขึ้นตามเงื่อนไขปัจจัยที่มนุษย์กำหนดขึ้นใหม่ภายหลัง ตามความเหมาะสมตามสภาพชีวิตที่ต่างกันไปแล้วละชุมชน

2.2.2 ลักษณะการเปลี่ยนแปลงทางปริมาณและคุณภาพของอุปกรณ์และวิธีการดำรงชีวิต เป็นการเปลี่ยนแปลงจำนวนและลักษณะของปัจจัยต่างๆ ที่มนุษย์ต้องใช้ในการดำรงชีวิต เช่น บ้านเรือน ถนน เป็นต้น โดยขึ้นอยู่กับจำนวนสมาชิกที่ใช้ประโยชน์หรือความจำเป็นใช้สอย ส่วนลักษณะหรือคุณสมบัติของวัตถุปัจจัยต่างๆ จะเปลี่ยนแปลงได้ด้วยการประดิษฐ์คิดค้นของสมาชิกในชุมชน หรือการแทรกซึมเข้ามาจากชุมชนอื่น ซึ่งทำให้เกิดกิจกรรมต่างๆ เกิดการเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย

2.3 ทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงของชุมชน

การเปลี่ยนแปลงของสังคมและชุมชนเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นตลอดเวลา ซึ่งรูปแบบของการเปลี่ยนแปลงมีทฤษฎีที่สำคัญในการอธิบายรูปแบบการเปลี่ยนแปลง ดังนี้

2.3.1 ทฤษฎีวิวัฒนาการ (Evolution Theory) เป็นทฤษฎีที่นำทฤษฎีวิวัฒนาการสิ่งมีชีวิตของ ชาร์ลส์ ดาร์วิน (Charles Darwin) นักชีววิทยาชาวอังกฤษมาเป็นแนวทางในการอธิบายการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรมว่ามีลักษณะเช่นเดียวกัน คือ เริ่มต้นจากสภาพโบราณล้าหลัง มีโครงสร้างแบบง่าย ๆ ไปสู่โครงสร้างที่ซับซ้อนมากขึ้น และไม่มีที่สิ้นสุด เป็นวิวัฒนาการอย่างช้าๆ แบบค่อยเป็นค่อยไปตามสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป เพื่อความอยู่รอด สิ่งมีชีวิตจึงต้องปรับตัวให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมตลอดเวลา และต้องมีการต่อสู้ตามกฎแห่งการเลือกสรรทางธรรมชาติ (Law of Natural Selection) กล่าวคือ สิ่งมีชีวิตที่สามารถปรับตัวให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมได้เท่านั้นจึงจะมีชีวิตรอดได้ สิ่งมีชีวิตต่าง ๆ จะเพิ่มปริมาณมากขึ้น เกิดการต่อสู้แข่งขันกับพวกเดียวกันและกับสิ่งมีชีวิตชนิดอื่นๆ สิ่งมีชีวิตที่แข็งแกร่งกว่าเท่านั้นจึงจะมีชีวิตอยู่รอดและวิวัฒนาการสืบต่อไป

นักสังคมศาสตร์ได้นำทฤษฎีวิวัฒนาการมาประยุกต์ใช้เพื่ออธิบายการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรมว่ามีลักษณะเช่นเดียวกับวิวัฒนาการของสิ่งมีชีวิต โดยสังคมและวัฒนธรรมของมนุษย์จะเริ่มจากสังคมโบราณที่มีความล้าหลัง มีโครงสร้างง่าย ๆ ไม่ซับซ้อน แล้วค่อยๆ เปลี่ยนแปลงไปสู่ความทันสมัยที่มีโครงสร้างสลับซับซ้อนมากขึ้น และไม่มีที่สิ้นสุด (สนธยา พลศรี, 2547)

2.3.2 ทฤษฎีแห่งการสมดุล (Equilibrium Theory) แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

1) ทฤษฎีความล้าหลังทางวัฒนธรรม (Culture Lag Theory) โดย วิลเลียม เอฟ ออกเบิร์น (William F. Ogburn) นักทฤษฎีชาวอเมริกา มีสาระสำคัญ คือ (สนิท สมักรการ, 2525 อ้างถึงใน โกวิท พงงาม, 2551)

1.1) ประเภทของวัฒนธรรมมี 2 ประเภท คือ วัฒนธรรมทางวัตถุ (Material Cultural) เช่น สิ่งประดิษฐ์ เครื่องใช้ต่างๆ และวัฒนธรรมที่ไม่ใช่วัตถุ (Non-Material Cultural) ได้แก่ แบบอย่างทางพฤติกรรมและแบบอย่างทางความคิด ความเชื่อต่างๆ เช่น บรรทัดฐานทางสังคม ขนบธรรมเนียม ประเพณี ค่านิยม อุดมการณ์ เป็นต้น

1.2) การเกิดความล้าหลังทางวัฒนธรรม เกิดจากความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคม กล่าวคือ การเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมเป็นตัวการสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคม เมื่อสังคมรับวัฒนธรรมจากสังคมอื่นเข้ามา จะรับวัฒนธรรมทางวัตถุและวัฒนธรรมที่ไม่ใช่วัตถุเสมอ โดยวัฒนธรรมทางวัตถุจะเปลี่ยนแปลงเร็วกว่าเนื่องจากผลประโยชน์ที่มีอยู่กับวัฒนธรรมเดิม ความกลัวการเปลี่ยนแปลงของคนในสังคม ทำให้เกิดการยอมรับวัฒนธรรมทางวัตถุมากกว่า และเจริญก้าวหน้ากว่าวัฒนธรรมที่ไม่ใช่วัตถุ

2) ทฤษฎีโครงสร้างและหน้าที่ (Structural and Functional Theory) โดย เฮอร์เบิร์ต สเปนเซอร์ (Herbert Spenser) ทฤษฎีนี้ถือว่าสังคมเป็นเหมือนกับสิ่งมีชีวิตอย่างหนึ่ง (Biological Organism) ดังนี้

2.1) สังคมมีอาณาเขตแน่นอน วางระเบียบตนเองและควบคุมตนเอง (Self-Regulating) และมีแนวโน้มที่ส่วนประกอบต่างๆ จะพึ่งพาอาศัยกันและรักษาดุลยภาพไว้ได้

2.2) ระบบที่บำรุงรักษาตนเองจะเหมือนกันอินทรีย์ทั้งหลาย สังคมมีความต้องการจำเป็นจำนวนหนึ่ง (Need or Requisites) ซึ่งเมื่อสนองได้แล้วจะทำให้สังคมดำรงชีวิตอยู่ได้ สามารถพึ่งพากันได้ และรักษาดุลยภาพไว้ได้

2.3) การวิเคราะห์ระบบที่บำรุงรักษาตนเอง ควรมุ่งสนองความต้องการจำเป็นของส่วนประกอบต่างๆ ของสังคม ซึ่งจะส่งผลต่อการรักษาความพึ่งพากันและดุลยภาพด้วย

2.4) สังคมต้องมีโครงสร้างแบบใดแบบหนึ่งขึ้นมา เพื่อเป็นหลักประกันให้มีการพึ่งพา (Homeostasis) ดุลยภาพ (Equilibrium) และการมีชีวิต (Survival)

2.4 ปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชน

การเปลี่ยนแปลงของชุมชนมักเกิดขึ้นด้วยสาเหตุหลายประการที่เกี่ยวข้องกัน การเปลี่ยนแปลงในส่วนหนึ่งของชุมชน อาจมีผลกระทบให้ส่วนอื่นของชุมชนเกิดการเปลี่ยนแปลงไปด้วย ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชน มีดังนี้ (โกวิทย์ พวงงาม, 2553)

2.4.1 ปัจจัยทางชีววิทยา (Biological) หมายถึง องค์ประกอบต่างๆ ซึ่งกำหนดสมาชิกของสังคม ชุมชน มาจากคุณภาพทางด้านพันธุกรรมที่ถ่ายทอดมาจากบรรพบุรุษ จึงแตกต่างกันไปทางด้านคุณภาพและศักยภาพของมนุษย์ในแต่ละสังคม ซึ่งมีผลต่อความสามารถของสังคมในการเปลี่ยนแปลง และการแสดงออกทางแนวความคิดและคุณสมบัติอื่นๆ

2.4.2 ปัจจัยทางประชากร (Population) กล่าวคือ ชุมชนที่มีประชากรเพิ่มขึ้นอย่างมากนั้น จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประชากร อัตราการเกิด การตาย การย้ายถิ่นฐาน และปริมาณเพศ ก็ย่อมมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคม ทั้งการเกิดภาวะการณ์ต่างๆ ปัญหาสังคม และการพัฒนาโดยรวมด้วย

2.4.3 ปัจจัยทางกายภาพ (Physical) เป็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับสภาพทางภูมิศาสตร์ ดาราศาสตร์ สิ่งแวดล้อมทางกายภาพ โดยสิ่งเหล่านี้อาจส่งผลต่อชีวิตของคนด้านการประกอบอาชีพ การตั้งถิ่นฐาน นอกจากนี้ปัจจัยทางภูมิศาสตร์ ทรัพยากรธรรมชาติ ภูมิอากาศ ทำเลที่ตั้ง และภูมิประเทศ สิ่งเหล่านี้ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมชุมชนทั้งสิ้น และทำให้มนุษย์มีอารยธรรมที่แตกต่างหรือคล้ายคลึงกันด้วย

2.4.4 ปัจจัยทางวัฒนธรรม (Cultural) จากการที่บุคคลติดต่อกันทั้งทางตรงและทางอ้อม ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของวัฒนธรรม การเลียนแบบ การยืมวัฒนธรรม รวมทั้งการผสมผสานทางวัฒนธรรม ทั้งวัฒนธรรมที่เป็นวัตถุและไม่ใช่วัตถุ สิ่งเหล่านี้ย่อมส่งผลซึ่งกันและกันแล้วทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในชุมชนหรือสังคม ทั้งนี้สัจใจคอ ความรู้สึก รสนิยม แบบของที่อยู่อาศัย ภาษา เครื่องแต่งกาย ฯลฯ เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม หากวัฒนธรรมใดวัฒนธรรมหนึ่งเปลี่ยนแปลงเร็วหรือช้าเกินไป ก็จะทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างวัฒนธรรมทั้งสอง นำไปสู่การเกิดปัญหาสังคมในด้านต่างๆ ได้

2.4.5 ปัจจัยทางด้านเทคโนโลยี (Technological) การใช้เทคโนโลยีหรือสิ่งประดิษฐ์ใหม่ เป็นสาเหตุให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในสถาบันและประเพณีบางอย่าง เพิ่มความสลับซับซ้อนของ

วัฒนธรรม และชีวิตมนุษย์จะสับสนขึ้นตามเนื้อหาของวัฒนธรรมนั้น เป็นเหตุให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ทั้งการเพิ่มผลผลิต การกระจายสินค้าและบริการ และทำให้โครงสร้างทางสังคมมีการปรับตัวให้เป็นไปตามสิ่งเหล่านี้ กล่าวได้ว่าเทคโนโลยีเปลี่ยนแปลงสังคมโดยการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อม และมนุษย์ต้องปรับตัวให้ได้

2.4.6 ปัจจัยด้านขบวนการทางสังคม (Social Movement) ขบวนการทางสังคมทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคม ทั้งนี้ เพราะขบวนการทางสังคมใดๆ ก็ตาม เมื่อได้ดำเนินการแล้ว จะสำเร็จหรือไม่ก็ตาม จะมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างใดอย่างหนึ่งเสมอ เนื่องจากการกระทำร่วมกันของกลุ่มคนที่มีอุดมการณ์ตรงกัน เพื่อต้องการให้มีการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างของสังคม ซึ่งอาจจะเป็นการออกกฎหมาย หรือการยับยั้งการดำเนินนโยบายบางอย่างของรัฐบาล การที่จะบำบัดความต้องการนี้ได้ จึงต้องมีการเปลี่ยนแปลงบางสิ่งบางอย่าง

2.4.7 ปัจจัยทางจิตวิทยา (Psychological) กล่าวได้ว่าสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงทางสังคมมาจากจิตใจของมนุษย์ เพราะโดยธรรมชาติของมนุษย์ชอบที่จะเปลี่ยนแปลง ค้นคว้าสิ่งใหม่ๆ หาประสบการณ์ใหม่ๆ มนุษย์ในทุกสังคมมีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงขนบธรรมเนียม จารีตประเพณีของตน ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงแบบค่อยเป็นค่อยไป

2.4.8 ปัจจัยอื่นๆ (Other) นอกจากปัจจัยต่างๆ ที่กล่าวมา ยังมีปัจจัยอื่นๆ อีก เป็นต้นว่า ปัจจัยทางเศรษฐกิจ ปัจจัยทางการศึกษา ปัจจัยทางการเมืองและการทหาร ปัจจัยทางศาสนาและอุดมการณ์ ความคิด ความเชื่อ ซึ่งล้วนแต่สามารถทำให้สังคมชุมชนเกิดการเปลี่ยนแปลงได้

นอกจากนี้ ยังสามารถแบ่งปัจจัยของการเปลี่ยนแปลงทางสังคมออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ๆ ได้ คือ ปัจจัยภายใน และปัจจัยภายนอก

1) ปัจจัยภายใน (Internal Factor) คือสิ่งต่าง ๆ ภายในสังคมที่เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงขึ้นภายในชุมชน ซึ่งแบ่งได้ 2 ลักษณะ คือ

1.1) ปัจจัยทางธรรมชาติ รวมทั้งสภาพทางภูมิศาสตร์และดาราศาสตร์ ได้แก่ ความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติที่ทำให้ธรรมชาติและสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป เช่น สภาพภูมิประเทศ ภูมิอากาศ การโคจรของดาว ทรัพยากรธรรมชาติ เป็นต้น

1.2) ปัจจัยทางสังคม เป็นการเปลี่ยนแปลงลักษณะหรือความแตกต่างขององค์ประกอบของประชากร เช่น การเพิ่มลดของจำนวนประชากร จากการเกิด ตาย ย้ายถิ่น อายุ เพศ การศึกษา กระบวนการเคลื่อนไหวทางสังคมและการกระทำของปัจเจกชนในสังคม เช่น การขัดแย้ง การแข่งขัน ความร่วมมือในรูปแบบต่าง ๆ เป็นต้น

1.3) ปัจจัยทางวัฒนธรรม ได้แก่ ศาสนา อุดมการณ์ ความคิด ความเชื่อ เทคโนโลยี เป็นต้น

1.4) ปัจจัยทางเศรษฐกิจ เนื่องจากมนุษย์จะต้องทำมาหากิน จึงต้องมีการประกอบอาชีพ มีความต้องการในด้านวัสดุอุปกรณ์ในการผลิตสินค้าและบริการ

1.5) ปัจจัยทางการเมือง เช่น นโยบายทางการเมือง การออกกฎหมาย การบริหารและการทหาร เป็นต้น

2) ปัจจัยภายนอก (External Factor) เป็นปัจจัยที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงภายนอกที่เห็นได้ชัด ได้แก่

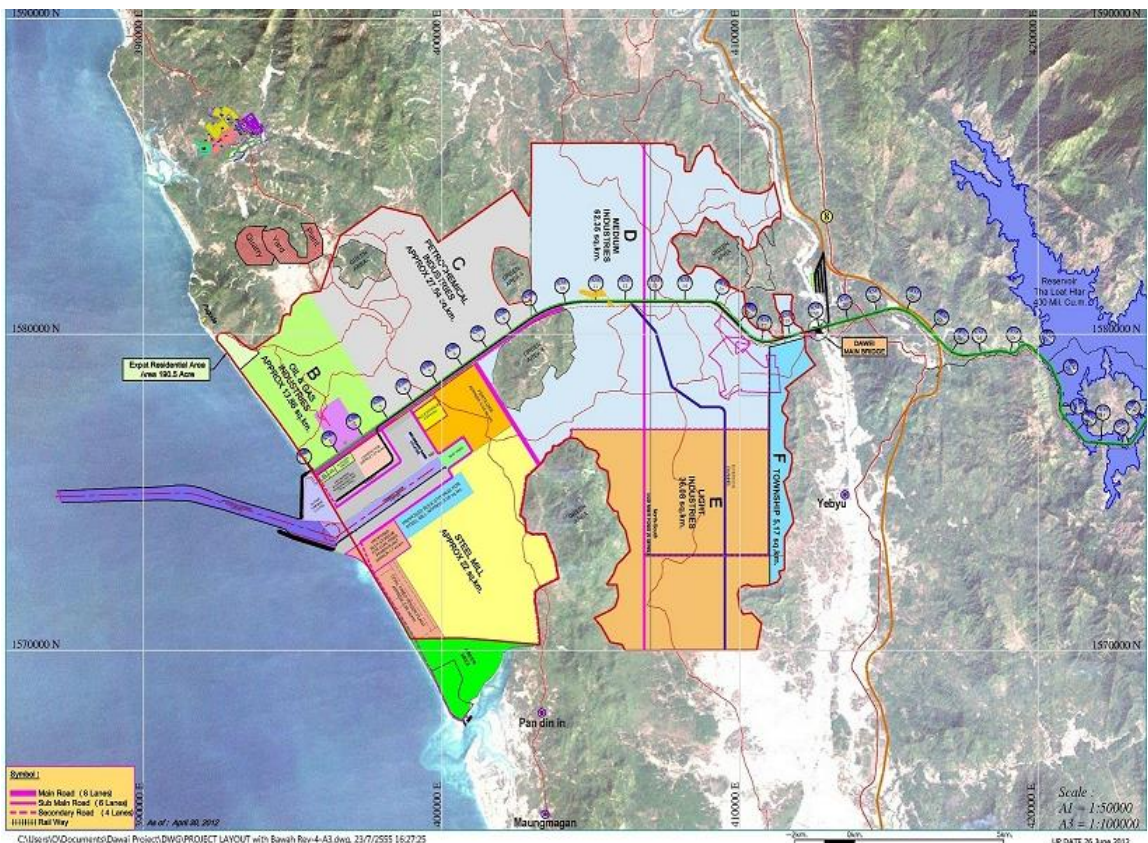
2.1) การติดต่อระหว่างสังคมที่หลากหลาย เช่น การติดต่อค้าขาย การศึกษาระหว่างกัน การท่องเที่ยว การเผยแพร่ศาสนา การยืมหรือการรับเอาวัฒนธรรมอื่นมาใช้ การแลกเปลี่ยนวัฒนธรรมกับชาติอื่น การแพร่กระจายทางวัฒนธรรม เป็นต้น

2.2) การกระทบกระทั่งระหว่างสังคม ตั้งแต่การล่าอาณานิคมจากชาติอื่น การขัดแย้งระหว่างชายแดน ความไม่สงบระหว่างประเทศ ไปจนถึงสงครามในรูปแบบต่างๆ ซึ่งล้วนแต่เป็นเหตุให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของชุมชนทั้งสิ้น

3.โครงการทวาย

3.1 ภาพรวมโครงการ

ทวาย ตั้งอยู่ทางตอนใต้ประเทศพม่า และอยู่ทางตะวันตกจากกรุงเทพฯ โดยมีระยะทางประมาณ 350 กิโลเมตร รัฐบาลพม่าได้ให้สิทธิในการพัฒนาพื้นที่ของโครงการทวายแก่บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เนื่องจากพื้นที่ดังกล่าวเป็นลักษณะ Greenfield และอยู่ภายใต้กฎหมาย Special Economic Zone จึงมีแผนที่จะพัฒนาทวายให้ศูนย์รวมของอุตสาหกรรมต่างๆ สาธารณูปโภค และโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ โครงการทวายจะประกอบไปด้วยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกนิคมอุตสาหกรรม และท่อส่งก๊าซธรรมชาติผ่านทางถนนเชื่อมโครงการทวาย - ประเทศไทย โดยท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 205 ตารางกิโลเมตร หรือ 50,675 เอเคอร์



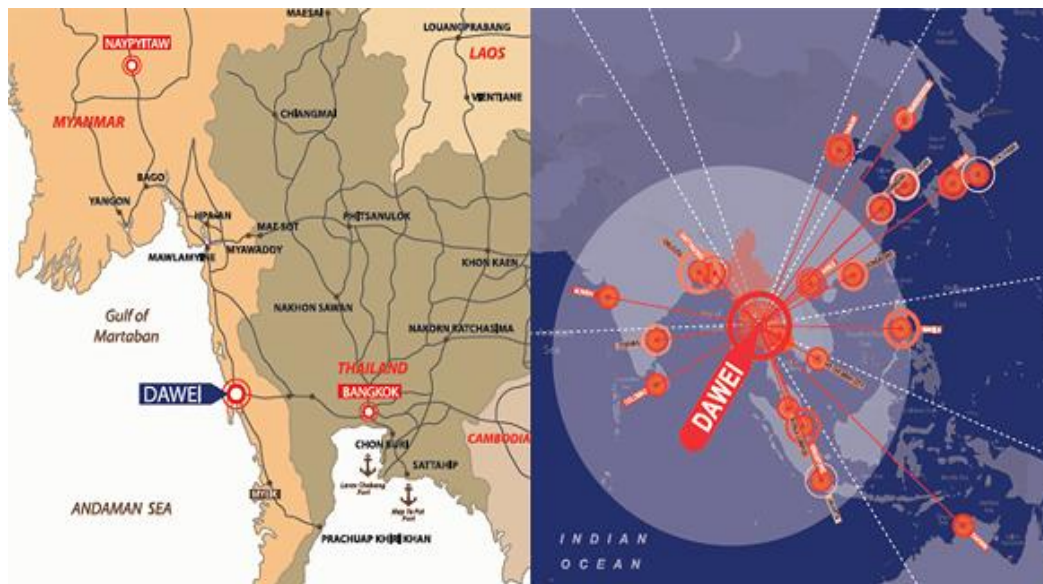
3.2 ความเป็นมาของโครงการ

การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายนิคมอุตสาหกรรมและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ จะส่งผลให้ทวายก้าวขึ้นมาเป็นศูนย์กลางการค้าของภูมิภาค ทั้งนี้เพื่อตอบสนองต่อการค้าที่เจริญก้าวหน้าและการ

เจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีนตอนใต้ และเพื่อตอบสนองความต้องการอย่างต่อเนื่องในการขนส่งทางทะเลในมหาสมุทร อินเดียและทะเลอันดามัน

รัฐบาลไทยและรัฐบาลแห่งสหภาพพม่าได้ลงนามในบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of understanding MOU) เมื่อวันที่ 19 พฤษภาคม 2551 ในการพัฒนาโครงการนิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือ น้ำลึกทวายและถนนเชื่อมต่อไปยังประเทศไทย บริษัท อิตาลีไทย ดีเวลอปเมนต์ จำกัด (มหาชน) (Italian-thai Development Public Company Limited “ITD”) ได้ลงพื้นที่ในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการและทำแผนงานพัฒนาให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ประโยชน์สำคัญของท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายนั้น คือ ทำหน้าที่เป็นประตูสู่การค้าใหม่ให้เส้นทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นทางเลือกให้กับอินเดีย จีน ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา ซึ่งจะช่วยลดการจราจรที่คับคั่งในช่องแคบมะละกา ลดเวลาการขนส่งและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และเป็นสถานที่ที่ได้เปรียบในการค้าเนื่องจากตรงเข้าถึงทะเลอันดามันและ มหาสมุทรอินเดียในการขนส่งสินค้า นอกจากนี้ในนิคมอุตสาหกรรมยังช่วยสร้างตลาดใหม่สำหรับการลงทุนของต่างประเทศ จากความต้องการที่เพิ่มขึ้นและการคมนาคมเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค ความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้า และการพัฒนาระหว่างประเทศในภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง



ภาพที่ 2.3 ที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกทวาย

ที่มา: Dawei Development Company Limited. (2013).

4.โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81

4.1 เส้นทาง

ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 (กรุงเทพมหานคร-กาญจนบุรี) หรือที่นิยมเรียกว่า "มอเตอร์เวย์สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี (มอเตอร์เวย์สายตะวันตก)" เป็นโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมต่อกรุงเทพมหานคร ผ่านทางจังหวัดนนทบุรีกับจังหวัดทางภาคตะวันตก และยังสามารถเดินทางไปสาธารณรัฐแห่งสหภาพพม่าได้สะดวกยิ่งขึ้น เส้นทางนี้สามารถลดระยะเวลาในการเดินทางจากจังหวัดนนทบุรี-จังหวัด กาญจนบุรี จากเดิม 2 ชั่วโมง เหลือเพียง 55 นาที และยังมีความปลอดภัยกว่า

อนึ่ง แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 ตามผลการศึกษาเดิมที่เคยศึกษาไว้ จะแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 2 ช่วง

ช่วงที่ 1 **บางใหญ่ - บ้านโป่ง** ระยะทาง 51 กิโลเมตร ก่อสร้างเป็นถนนขนาด 6 ช่องจราจร เมื่อปริมาณการจราจรเพิ่มจะขยายเป็น 8 ช่องจราจร มีจุดเริ่มต้นจากทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (กาญจนภิเษก) บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ ไปจนถึงทางแยกต่างระดับบ้านโป่ง โดยจะเชื่อมต่อกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 8 (นครปฐม-ชะอำ)

ช่วงที่ 2 **บ้านโป่ง - กาญจนบุรี** ระยะทาง 47 กิโลเมตร นับจากปลายทางแยกต่างระดับที่บริเวณบ้านโป่ง ด้านที่ออกมาทางกาญจนบุรี ในระยะแรกจะก่อสร้างเป็นทางหลวงพิเศษขนาด 4 ช่องจราจร มีทางเข้าออกจากโครงการเป็นทางแยกต่างระดับ 2 แห่ง คือ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3081 (ท่าเรือ-พระแท่นฯ) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 324 (กาญจนบุรี-อุทอง) เมื่อปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นจะขยายเป็น 6 ช่องจราจร มูลค่าการลงทุน 6,482 ล้านบาท ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน 657 ล้านบาท

4.2 ความคืบหน้า

กรมทางหลวงได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ซึ่งมีบริษัท MAA Consultant Co., Ltd. เป็นแกนนำ เพื่อดำเนินการออกแบบก่อสร้างโครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 ระยะทาง 98 กิโลเมตร จากนั้นในปีงบประมาณ 2553 จะจ้างออกแบบก่อสร้างอีก 1 โครงการใกล้เคียงกันคือ สาย นครปฐม - สมุทรสงคราม - ชะอำ

สำหรับเนื้องานที่บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการนั้น ประกอบด้วยงานศึกษาและทบทวนความเหมาะสมของแนวเส้นทางเดิมที่ได้ทำการศึกษา ไว้ ว่ามีความเหมาะสมหรือไม่ ควรปรับปรุงแนวเส้นทางที่บริเวณใดบ้างหรือไม่ ต้องออกแบบให้เหมาะสมสำหรับนำไปใช้ในการก่อสร้างจริง ต้องศึกษามาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ต้องทำการบูโหนด เพื่อสำรวจจำนวนอาคารบ้านเรือน สิ่งปลูกสร้างและที่ดินที่จะต้องเวนคืนว่ามีจำนวนเท่าไร ต้องจ่ายค่าจัดกรรมสิทธิ์เท่าใดบ้าง รวมถึงต้องข้อมูลสำหรับออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตพื้นที่ที่จะต้องเวนคืนด้วย นอกจากนั้นแล้วบริษัทที่ปรึกษา จะต้องดำเนินการคำนวณมูลค่าการลงทุนที่ชัดเจนอีกครั้งหนึ่งด้วย เนื่องจากผลการศึกษาเดิมได้ศึกษาไว้นานหลายปีแล้ว อีกทั้งปัจจุบันนี้ราคาค่าน้ำมัน ค่าวัสดุก่อสร้าง รวมถึงค่าขนส่งปรับตัวสูงขึ้น จึงคาดว่ามูลค่าโครงการจะปรับตัวสูงขึ้นด้วย ซึ่งในเบื้องต้นนี้คาดว่ามูลค่าโครงการจะเพิ่มสูงขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 30 หรือคิดเป็นเงินประมาณ 7,200 ล้านบาท

ทั้งนี้ในปี พ.ศ.2559 คณะรัฐมนตรีได้มีการอนุมัติกรอบงบประมาณเพื่อใช้ในการเร่งรัดการดำเนินงาน โดยเฉพาะการชดเชยให้เจ้าของที่ดินและทรัพย์สินที่พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตพื้นที่ที่จะต้องเวนคืนเพื่อการก่อสร้าง อย่างไรก็ตามการดำเนินการยังอยู่ในระหว่างทำความเข้าใจกับชุมชนที่เดือดร้อนจากปัญหาดังกล่าว เนื่องจากการดำเนินการศึกษาผลกระทบของโครงการด้านสิ่งแวดล้อมดำเนินการมาตั้งแต่ ปี พ.ศ.2552 ที่ผ่านมา



ภาพที่ 2.4 หลวงพิเศษหมายเลข 81

ที่มา: กรมทางหลวง. (2556).

5.โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

“ถนนกรุงเทพฯ-ชลบุรี” หรือ “ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7” (กรุงเทพมหานคร-พัทยา รวมทางแยกไปบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (บางบัว) และทางแยกเข้าท่าเรือแหลมฉบัง) หรือที่ชาวบ้านเรียกกันทั่วไปว่า “มอเตอร์เวย์” นั้น เป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายแรกของประเทศไทย มีระยะทางยาวประมาณ 126 กิโลเมตร เริ่มต้นจากกรุงเทพมหานครที่ถนนศรีนครินทร์ มีแนวทางตัดใหม่ไปทิศตะวันออกไปบรรจบทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 (เมืองพัทยา-ระยอง) ที่จังหวัดชลบุรี โดยแบ่งการก่อสร้างออกเป็น 13 ตอน ออกแบบและก่อสร้างเป็นทางหลวงพิเศษไม่มีทางเชื่อมควบคุมการเข้า-ออก เริ่มก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ.2537 ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดการจราจรตลอดสายเมื่อวันที่ 1 ธันวาคม พ.ศ.2541 (ปัจจุบันได้มีการก่อสร้างในส่วนเพิ่มเติมจากเดิมสิ้นสุดบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 36 เป็นสิ้นสุดที่ถนนสุขุมวิท (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3) บริเวณพัทยากลาง

ทางสายนี้เป็นโครงข่ายทางหลวงที่มีความสำคัญในการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งกับพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลภาคตะวันออก แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดคับคั่งในถนนสุขุมวิท และทางหลวงสายบางนา - บางปะกง และเป็นทางเชื่อมเข้าสู่ท่าอากาศยานสากลแห่งใหม่คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปัจจุบัน กรมทางหลวงมีโครงการก่อสร้างช่องจราจรหลักเพิ่มเติมบนทางหลวงพิเศษสาย กรุงเทพฯ - ชลบุรี ช่วงถนนศรีนครินทร์ - ทางเข้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็น 8 ช่องจราจร ไป - กลับ ข้างละ 4 ช่องจราจร ทั้งนี้ถนนสายนี้ได้รับการกำหนดให้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงเอเชียสาย AH 123 (บ้านน้ำพุร้อน-กาญจนบุรี - นครปฐม - กรุงเทพฯ - สมุทรปราการ - ฉะเชิงเทรา - ชลบุรี - ระยอง - จันทบุรี - ตราด)



ภาพที่ 2.5 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

ที่มา: กรมทางหลวง. (2556).

จังหวัดกาญจนบุรี กำลังเผชิญกับ ความท้าทายจากโอกาสและแรงกดดันในการพัฒนาเป็น ศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาคตะวันตก เนื่องจากประการแรกจากการมีชายแดนติดต่อกับ มณฑลฉะเชิงเทรา สหภาพเมียนมา ซึ่งเป็นพื้นที่โครงการทำเรื่อน้ำลิกทวาย ประการที่สองสถานการณ์ใน สหภาพพม่าเริ่มคลี่คลาย ทำให้นานาชาติมีแนวโน้มสานสัมพันธ์กับสหภาพเมียนมา ประการที่สาม นโยบายรัฐบาลใหม่สหภาพเมียนมาให้ความสำคัญต่อโครงการทำเรื่อน้ำลิกทวาย ประการที่สี่ข้อจำกัด ของพื้นที่อุตสาหกรรมหลักของประเทศไทยเริ่มเด่นชัด ทำให้การเปิดพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่ทำได้ยาก ดังนั้นการผลักดันเส้นทางเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจระหว่างตะวันออกและตะวันตกจะมีสำคัญเป็น อย่างสูงในการส่งเสริมศักยภาพให้แก่ประเทศไทย

ลักษณะ เสี่ยมจิตร (2543). ได้ศึกษาปัญหาพิเศษทางนโยบายสาธารณะ เรื่องผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมจากการดำเนินนโยบายสร้างทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) ที่มีต่อชุมชนข้างทางกรณีศึกษาทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่ เพื่อหาแนวทางแก้ไขปรับปรุงผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้น โดยพบว่าการประกอบอาชีพหลักทางด้านการเกษตรลดลงแต่อาชีพเกี่ยวกับการจ้างแรงงานสูงขึ้น การถือครองที่ดินส่วนใหญ่ไม่เกิน 3 ไร่ รายได้โดยเฉลี่ยเพิ่มขึ้นแต่ในขณะเดียวกันภาวะหนี้สินก็เพิ่มขึ้นด้วย ส่วนผลกระทบทางด้านสังคม พบว่ามีการส่งบุตรหลานไปศึกษาต่อเพิ่มขึ้น การตั้งบ้านเรือนในย่านชุมชน มีเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะรถยนต์และรถจักรยานยนต์ การซื้อขายผลผลิตทางการเกษตรรวดเร็วขึ้น แต่สิ่งที่น่าเป็นห่วงคือผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม เนื่องจากปัญหามลพิษทางเสียงและควันพิษจากเครื่องยนต์ ในส่วนของแนวทางแก้ไขปรับปรุงนั้น หน่วยงานภาครัฐควรส่งเสริมอาชีพทั้งด้านการเกษตรและอาชีพตามความถนัดของประชาชน การตรวจสอบเครื่องยนต์เพื่อป้องกันมลพิษ การรณรงค์การปลูกป่าชุมชน รวมถึงการจัดประชุมชาวบ้านเพื่อทำความเข้าใจในการวางแผนผังเมืองและระเบียบชุมชน

Bryan, J. *et.al.* (1997) ได้ศึกษาผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการสร้างทางหลวงพิเศษทางภาคเหนือของเวลส์ (Wales) ผลการศึกษาพบว่า การก่อสร้างถนนมีบทบาทอย่างยิ่งต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างเมือง และได้ส่งผลให้เกิดการลงทุนและการขยายตลาดของโรงงานอุตสาหกรรมในภูมิภาค ก่อให้เกิดการจ้างงานและรายได้ในพื้นที่ดังกล่าว นอกจากนี้ยังส่งผลต่อการขยายตัวของนักท่องเที่ยวเนื่องจากต้นทุนและเวลาที่ลดลง ในขณะที่การเข้าถึงสามารถทำได้โดยสะดวกมากยิ่งขึ้น

Muller, K. *et.al.* (2010) ได้ศึกษาผลการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินจากการสร้างมอเตอร์เวย์ในประเทศสวิสเซอร์แลนด์ พบว่าภายหลังจากการสร้างถนนมอเตอร์เวย์เพื่อเชื่อมระหว่างภูมิภาคแล้วได้ก่อให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่เมืองและเขตอุตสาหกรรมเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณที่เป็นจุดทางออกของมอเตอร์เวย์ในระหว่างเส้นทาง อย่างไรก็ตามถึงดีทิลของผลของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินมาเป็นเมืองและอุตสาหกรรมจะลดลงเมื่อระยะห่างจากแนวถนนมากยิ่งขึ้น

Villarroya, A. และ Puig, J. (2012) ได้ศึกษาถึงผลของการสร้างถนนมอเตอร์เวย์ในพื้นที่ Navarre ในประเทศสเปน โดยศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินช่วงปี ค.ศ.1998-2010 ซึ่งพบว่า การสร้างถนนมอเตอร์เวย์มีผลต่อการเกิดการขยายตัวของพื้นที่เมืองและเขตอุตสาหกรรมใหม่ตลอดเส้นทาง ซึ่งมีโอกาสจะมีผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมได้ในอนาคต

MICHNIAK, D. *et.al.* (2015) ได้ศึกษาผลกระทบทางการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาถนนมอเตอร์เวย์และทางด่วน ซึ่งข้ามชายแดนระหว่างประเทศโปแลนด์และสโลวาเกีย ผลการศึกษาพบว่า การพัฒนาระบบการขนส่งดังกล่าวจะมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมและสนับสนุนการท่องเที่ยวทั้งจากประชากรของทั้งสองประเทศ นอกจากนี้ยังส่งผลต่อนักท่องเที่ยวจากประเทศอื่นๆ ในสหภาพยุโรปอีกด้วย ทั้งนี้เป็นผลมาจากประสิทธิภาพที่ลดเวลาในการเดินทาง ตลอดจนการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวได้ง่ายขึ้น อย่างไรก็ตามการเตรียมความพร้อมและมาตรการเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวในด้านอื่นๆ ก็มีความจำเป็น โดยเฉพาะการเตรียมความพร้อมทางด้านการรองรับนักท่องเที่ยวและยาพาหนะที่เพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อคุณภาพของสิ่งแวดล้อมในพื้นที่