

บทที่ 7

สรุปผลและอภิปรายผลการศึกษา

ในบทนี้ ผู้วิจัยจะได้สรุปผลการศึกษา ตลอดจนการนำเสนอนโยบาย และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อพัฒนาพื้นที่โดยรอบของโครงการถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 โดยการนำผลการศึกษามาเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมทั้งผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งอนามัยสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในบริเวณทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 หรือสายมอเตอร์เวย์ฝั่งตะวันออกมาใช้เป็นตัวแบบในการศึกษาผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งอนามัยสิ่งแวดล้อมของชุมชนจากกลุ่มตัวอย่างในบริเวณพื้นที่ที่คาดว่าจะก่อสร้างถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 81 หรือที่นิยมเรียกว่า "มอเตอร์เวย์สายบางใหญ่-กาญจนบุรี" หรือ "มอเตอร์เวย์สายตะวันตก"

1.สรุปผลการศึกษา

1.1 การเปลี่ยนแปลงใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

ผลการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะ 5 กิโลเมตร จากเส้นทางมอเตอร์เวย์ จากพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 916.18 ตารางกิโลเมตร พบว่า ในปี พ.ศ.2545 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรมมากที่สุดคือ 541.02 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 59.05 ในขณะที่พื้นที่เมืองและสิ่งก่อสร้างมีพื้นที่ 294.58 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 32.15 ของพื้นที่ทั้งหมด ต่อมาในปี พ.ศ.2552 พบว่าพื้นที่เกษตรกรรมลดลง 123.62 ตารางกิโลเมตร ทำให้เหลือพื้นที่ 417.40 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 45.56 ในทางตรงกันข้ามพบว่า พื้นที่เมืองและสิ่งก่อสร้างมีพื้นที่เพิ่มขึ้น 46.57 ตารางกิโลเมตร ทำให้มีพื้นที่เป็น 341.15 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 37.24 ของพื้นที่ทั้งหมด แต่ปี พ.ศ.2558 กลับพบว่าพื้นที่เกษตรกรรมเพิ่มขึ้นเล็กน้อย คือ 10.07 ตารางกิโลเมตร รวมเป็น 427.47 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 46.66 เช่นเดียวกับพื้นที่เมืองและสิ่งก่อสร้างเพิ่มขึ้น 6.69 ตารางกิโลเมตร ทำให้มีพื้นที่ 347.84 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 37.97 ของพื้นที่ทั้งหมด

ดังนั้น สรุปได้ว่า ในช่วงปี พ.ศ.2545 - 2558 พบว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะ 5 กิโลเมตร จากเส้นทางมอเตอร์เวย์ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการเกษตรกรรมมากที่สุด แต่มีแนวโน้มลดลงจาก 514.02 ตารางกิโลเมตรในปี พ.ศ.2545 เหลือ 427.47 ตารางกิโลเมตรในปี พ.ศ.2558 ซึ่งลดลง 86.55 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 16.83 ในขณะที่การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเมืองและสิ่งก่อสร้างมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจาก 294.58 ตารางกิโลเมตรในปี พ.ศ.2545 เป็น 347.84 ตารางกิโลเมตรในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งมีพื้นที่เพิ่มขึ้น 53.26 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 18 โดยเฉพาะจังหวัดชลบุรี และฉะเชิงเทรา ที่พัฒนามาเป็นพื้นที่เขตอุตสาหกรรมที่สำคัญของภูมิภาคตะวันออก ดังนั้นเมื่อมีการเชื่อมโยงกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 จึงส่งผลให้เกิดการขยายตัวอย่างรวดเร็ว

นอกจากนี้ผลการศึกษายังพบว่าระยะทางจากแนวสายทางมีผลการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินของการขยายพื้นที่เมืองและสิ่งปลูกสร้างในระยะ 3-4 และ 4-5 กิโลเมตร เป็นส่วนใหญ่ ทั้งนี้ส่วนหนึ่งน่าจะเกิดจากการขยายพื้นที่บริเวณใกล้ถนนเกิดขึ้นได้ยาก เนื่องจากการปิดเส้นทางเชื่อมโยงกับพื้นที่โดยการกั้นเส้นทางจึงส่งผลให้ที่ดินที่ติดทางหลวงพิเศษไม่รับผลประโยชน์ในการเชื่อมต่อในการเดินทางหากไม่มีจุดเชื่อมโยงกับเส้นทางในท้องถิ่นในบริเวณดังกล่าว ซึ่งอาจจะพิจารณาเป็นข้อดีหาก

จะต้องการอนุรักษ์พื้นที่เกษตรกรรมบริเวณนั้นไว้ ทั้งนี้จำเป็นต้องศึกษาและพิจารณาควบคู่ไปกับระบบการผลิตและด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนไปด้วย

1.2. การเปลี่ยนแปลงใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณทางหลวงพิเศษหมายเลข 81

จากผลการศึกษาการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะ 5 กิโลเมตร จากแนวเส้นทางก่อสร้างมอเตอร์เวย์ จากพื้นที่ทั้งหมด 1243.53 ตารางกิโลเมตร พบว่า ในปี พ.ศ.2545 มีการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทเกษตรกรรมมากที่สุดคือ 899.82 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 72.36 ในขณะที่พื้นที่เมืองและสิ่งก่อสร้างมีพื้นที่ 215.59 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 17.34 ของพื้นที่ทั้งหมด ต่อมาในปี พ.ศ.2552 พบว่าพื้นที่เกษตรกรรมลดลงกว่า 124.33 ตารางกิโลเมตร ทำให้เหลือพื้นที่ 775.49 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 62.36 ในทางตรงกันข้ามพบว่า พื้นที่เมืองและสิ่งก่อสร้างมีพื้นที่เพิ่มขึ้น 58.14 ตารางกิโลเมตร ทำให้มีพื้นที่เป็น 273.73 ตารางกิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 22.01 ของพื้นที่ทั้งหมด ส่วนปี พ.ศ. 2558 พบว่ามีพื้นที่เกษตรกรรมเพิ่มขึ้นเล็กน้อย คือ 1.38 ตารางกิโลเมตร รวมเป็น 776.87 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 62.47 โดยพื้นที่เมืองและสิ่งก่อสร้างยังเพิ่มขึ้นต่อเนื่องอีก 6.63 ตารางกิโลเมตร ทำให้มีพื้นที่ 280.36 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 22.55 ของพื้นที่ทั้งหมด

ทั้งนี้ผลการศึกษา สามารถสรุปได้ว่า ในช่วงปี พ.ศ.2545 พ.ศ.2552 และ พ.ศ.2558 การใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะ 5 กิโลเมตร จากแนวทางการก่อสร้างเส้นทางก่อสร้างมอเตอร์เวย์ มีการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมมากที่สุด แต่ลดลงอย่างต่อเนื่องจาก 899.82 ตารางกิโลเมตรในปี พ.ศ.2545 เหลือ 776.87 ตารางกิโลเมตรในปี พ.ศ.2558 ซึ่งลดลงกว่า 122.95 ตารางกิโลเมตร หรือร้อยละ 13.66 ในขณะที่พื้นที่เมืองและสิ่งก่อสร้างมีพื้นที่เพิ่มขึ้นจาก 215.59 ตารางกิโลเมตรในปี พ.ศ.2545 เป็น 280.36 ตารางกิโลเมตรในปี พ.ศ.2558 ซึ่งมีพื้นที่เพิ่มขึ้น 64.77 ตารางกิโลเมตร หรือกว่าร้อยละ 30 โดยเฉพาะในจังหวัดนนทบุรีซึ่งรองรับการขยายตัวจากกรุงเทพมหานคร ในขณะที่จังหวัดราชบุรีและกาญจนบุรีก็มีการขยายพื้นที่เมืองและสิ่งก่อสร้างมากพอสมควร

1.3. การเปลี่ยนแปลงของชุมชนในด้านเศรษฐกิจ สังคม และอนามัยสิ่งแวดล้อมของชุมชน บริเวณถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 7

ผลการศึกษาพบว่า ภายหลังจากมีการสร้างและเปิดการใช้งานถนนมอเตอร์เวย์สายตะวันออกแล้ว พบว่าเมื่อเปรียบเทียบกับ 10 ปีที่ผ่านมา มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาในชุมชนตัวอย่าง โดยเฉพาะการลดลงของพื้นที่เกษตรกรรม ในขณะที่พื้นที่ส่วนหนึ่งถูกพัฒนาเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม ตลอดจนที่อยู่อาศัยและบริการเพื่อรองรับการย้ายถิ่นจากแรงงานที่ย้ายเข้ามาอาศัยในพื้นที่ เช่น บ้านเช่า รวมทั้งประกอบธุรกิจร้านค้า อย่างไรก็ตามทิศทางการถือครองที่ดินของกลุ่มครัวเรือนตัวอย่างไม่ได้เปลี่ยนแปลงมากนัก

ในส่วนการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจพบว่า อาชีพหลักของผู้ให้สัมภาษณ์ เมื่อเปรียบเทียบกับ 10 ปี กับในปัจจุบัน พบว่า การเปลี่ยนแปลงอาชีพหลักจากอาชีพเกษตรกรรม มาเป็นอาชีพต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโรงงานอุตสาหกรรม เช่น การสร้างบ้านเช่าแก่พนักงาน/คนงานโรงงาน การซื้อของโรงงานไปขาย และการทำงานในโรงงานพนักงานเอกชน และการรับจ้างทั่วไป จึงอาจกล่าวได้ว่าเป็นผลสืบเนื่องมาจากการมีโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นในพื้นที่ โดยประชาชนมีรายได้ดีและการเป็นอยู่ดีกินดีขึ้น แต่ในขณะเดียวกันครอบครัวส่วนใหญ่กลับมีการออมเงินน้อยลงกว่าเดิมสืบเนื่องจากสาเหตุที่สำคัญคือ รายจ่ายของครัวเรือนเพิ่มขึ้นและค่าครองชีพที่สูงขึ้น

นอกจากนี้ยังพบว่าโอกาสในการศึกษาต่อภาคบังคับของบุตรหลานมีมากขึ้นในการศึกษา ทั้งในระดับมัธยมศึกษา/ปวช. ระดับ ปวส. และอุดมศึกษา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่บ้านหนองซำซาก จังหวัด

ชลบุรี จึงอาจจะกล่าวได้ว่าการพัฒนาอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นตามมาภายหลังการสร้างทางหลวงพิเศษมีส่วนสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาการศึกษาในท้องถิ่นในภูมิภาค ในขณะที่ประเด็นดังกล่าวไม่มีผลต่อชุมชนในเขตกรุงเทพมหานครมากนัก ซึ่งมีโอกาสทางการศึกษาดีอยู่แล้ว

ในขณะที่ความสัมพันธ์ของสมาชิกภายในครัวเรือนพบว่า มีมากกว่าในอดีต ได้แก่ การมีญาติผู้ใหญ่อยู่ประจำครอบครัวมากขึ้น การมีเวลาให้ครอบครัวมากกว่าเดิม การปรึกษาหารือขอความคิดเห็นร่วมกันของสมาชิกครอบครัวมากขึ้น และการมีโอกาสนัดพบพร้อมกันเพื่อทำกิจกรรมร่วมกันของครอบครัวมากขึ้นและชุมชนในพื้นที่ศึกษา ในส่วนของความร่วมมือในชุมชนในอดีต พบว่า ประชาชนให้ความร่วมมือกันดีมาก โดยเฉพาะในบริเวณชุมชนวัดราชโกษา และหมู่บ้านใหญ่ ในกิจกรรมต่าง ๆ ที่สำคัญ คือ การขุดลอกคูคลอง ทางด้านความร่วมมือในปัจจุบัน ปรากฏว่าในบริเวณชุมชนวัดราชโกษาและหมู่บ้านหนองข้าซาก ประชาชนได้รับความรู้ความเข้าใจและการช่วยเหลือจากหลายหน่วยงาน/กระทรวง ตลอดจนมีการให้ข้อมูลหรือกระจายข้อมูลข่าวสารอย่างทั่วถึง ซึ่งทำให้ประชาชนมาเข้าร่วมทำกิจกรรมมากขึ้น

อย่างไรก็ดีผู้นำท้องถิ่นและกลุ่มตัวอย่างต่างแสดงความคิดเห็นตรงกันว่า การเปลี่ยนแปลงของพื้นที่จากพื้นที่เกษตรกรรมเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมเป็นส่วนหนึ่งนำไปสู่ปัญหาชุมชนแออัด มีการอพยพแรงงานเข้ามาในชุมชน และเห็นด้วยที่ทำให้เกิดปัญหาสังคม เช่น การลักขโมย ยาเสพติดและวัยรุ่นมั่วสุมในพื้นที่ ในส่วนปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของสมาชิกในชุมชน พบว่า ปัญหามลพิษทางน้ำ มลพิษทางอากาศโดยเฉพาะฝุ่นละออง และปัญหาเสียงดังและอุบัติเหตุจากการจราจร กลายเป็นปัญหาสำคัญที่มีมากขึ้นอันสืบเนื่องที่เกิดขึ้นจากการมีการจราจร อุตสาหกรรม และความเป็นเมืองที่สูงขึ้น

1.4.สภาพเศรษฐกิจ สังคม และอนามัยสิ่งแวดล้อมของชุมชนในแนวก่อสร้างถนนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 81

ผลการศึกษาพบว่าประชากรโดยทั่วไปในพื้นที่ที่ศึกษามีสภาพโครงสร้างครัวเรือน มีสมาชิกครัวเรือนเฉลี่ย 3.7 คน โดยอยู่ในวัยแรงงานร้อยละ 70 แต่มีผู้สูงอายุและเด็กก่อนวัยทำงาน คิดเป็นร้อยละ 19 และ 11 ตามลำดับ ซึ่งเป็นส่วนที่มีจำนวนมากพอสมควรและสังคมต้องดูแลสวัสดิการมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ประชากรส่วนใหญ่ได้รับการศึกษาระดับประถมศึกษา ส่วนอาชีพหลักเป็นเกษตรกรและยังมีส่วนมีอาชีพอื่น ๆ เช่น การรับจ้างทั่วไป พนักงานในโรงงานอุตสาหกรรม และการค้าขาย ฯลฯ แต่มีสภาพการว่างงานประมาณถึงร้อยละ 9 ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากปัญหาย้ายถิ่นในปัจจุบัน

ส่วนการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และชุมชน ปรากฏว่าในปัจจุบันสภาพการถือครองที่ดินลดลงเล็กน้อย โดยเฉลี่ย 4.8ไร่/ครัวเรือน ซึ่งถือว่าการถือครองที่ดินขนาดเล็ก สามารถจำแนกเป็นพื้นที่เพาะปลูกข้าว พืชไร่ และผักชนิดต่าง ๆ คิดเป็นร้อยละ 70 และมีการขยายพื้นที่ในการสร้างที่อยู่อาศัยของประชาชนเพิ่มขึ้นบางส่วน คิดเป็นร้อยละ 24 และส่วนที่เหลือเป็นพื้นที่สำหรับพัฒนาเป็นโรงงานอุตสาหกรรมและแปรรูปการเกษตร เป็นต้น การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวก่อให้เกิดแรงงาน-คนงานอพยพเข้ามาในชุมชนและมีสภาพแออัดมากขึ้น แต่โดยทั่วไปกลับทำให้สภาพเศรษฐกิจกระตุ้นขึ้น เพราะทำให้เกิดการรับจ้างทำงานในโรงงานมากขึ้น การค้าขายสินค้าดีขึ้น ซึ่งมีผลกระทบต่อยาได้ของครอบครัวและชุมชนเพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยเฉพาะในพื้นที่ศึกษาสมาชิกในครัวเรือนมีโอกาสศึกษาสูงขึ้น ตลอดจนสภาพเป็นอยู่ของประชาชนดีขึ้น สมาชิกครอบครัวมีเวลาให้กันมากกว่าเดิม และเข้าร่วมกิจกรรมกับเพื่อนบ้านเพื่อพัฒนาสังคมและท้องถิ่นมากขึ้นด้วย

แต่ในขณะที่พิจารณาในส่วนของการใช้จ่ายของครัวเรือนที่สูงมากขึ้น ได้แก่ ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น สินค้าอุปโภคบริโภคแพงขึ้น และค่าใช้จ่ายอื่นในครอบครัวสูงขึ้นมากขึ้น เป็นต้น ซึ่งเป็นผลทำให้สัดส่วน

รายได้ครัวเรือนทั้งหมดลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับในอดีต จึงทำให้เงินออมของครอบครัวลดลงและประชาชนมีความจำเป็นต้องกู้เงินจากแหล่งสถาบันการเงินต่าง ๆ เพื่อการลงทุนและค่าใช้จ่ายในครอบครัวมากยิ่งขึ้น นอกจากนี้ในบริเวณชุมชนบ้านหนองขี้แรด จังหวัดกาญจนบุรี และบ้านอ้ออเขียว จังหวัดราชบุรี ได้มีการพัฒนาที่ดินเป็นโรงงานประเภทต่าง ๆ อาทิ โรงงานน้ำตาล โรงงานปุ๋ยอินทรีย์ โรงงานส่งออกผลไม้และโรงสีข้าว ฯลฯ ซึ่งก่อให้เกิดการอพยพคนงานย้ายเข้ามาในท้องถิ่น และทำให้เกิดมลพิษทางอากาศ และน้ำเสียต่อพื้นที่สำหรับการเพาะปลูกพืช ส่งผลกระทบไม่ดีต่อสุขภาพ ด้านการทำงาน และคุณภาพชีวิตของประชาชนท้องถิ่นเป็นอย่างมาก

2.การอภิปรายผลการศึกษา

ผลจากการศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินข้างต้นชี้ให้เห็นว่า การสร้างถนนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ได้ส่งผลให้เกิดผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงในบริเวณที่อยู่จุดเชื่อมต่อโยงระหว่างเส้นทางดังกล่าวกับถนนในท้องถิ่นนั้น โดยการเปลี่ยนแปลงส่วนใหญ่เป็นการลดลงของพื้นที่เกษตรกรรมมาเป็นพื้นที่เมือง และเขตอุตสาหกรรม ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยในต่างประเทศของ Muller, K. *et.al.* (2010) ซึ่งศึกษาผลการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินจากการสร้างมอเตอร์เวย์ในประเทศสวิตเซอร์แลนด์ และ งานของ Villarroya, A. และ Puig, J. (2012) ที่ศึกษาถึงผลของการสร้างถนนมอเตอร์เวย์ในพื้นที่ Navarre ในประเทศสเปน งานทั้ง 2 ชิ้น ต่างพบว่าภายหลังจากการสร้างถนนมอเตอร์เวย์เพื่อเชื่อมต่อโยงระหว่างภูมิภาคแล้วได้ก่อให้เกิดการขยายตัวของพื้นที่เมืองและเขตอุตสาหกรรมเป็นอย่างมากตลอดเส้นทาง โดยเฉพาะจากทางเชื่อมโยงกับท้องถิ่น

ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ภายหลังจากมีการสร้างและเปิดการใช้งานถนนมอเตอร์เวย์สายตะวันออกแล้ว พบว่าเมื่อเปรียบเทียบกับ 10 ปีที่ผ่านมา การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวเกิดโดยตรงจากราคาที่ดินที่สูงขึ้นเนื่องจากระบบการจราจรที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ส่งผลทำให้ที่ดินสามารถเข้าถึงได้ (Accessibility) อย่างมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดการลงทุนจากนักลงทุนทั้งด้านอุตสาหกรรม และคลังเก็บและกระจายสินค้ามากขึ้น นอกจากนี้สมาชิกในชุมชนบางส่วนที่เล็งถึงโอกาสในการประกอบอาชีพที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมเช่น การลงทุนสร้างบ้านหรือพาหนะให้เช่า ตลอดจนธุรกิจต่อเนื่องอื่นๆ นอกจากนี้ผลกระทบทางอ้อมที่เกิดขึ้นและส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเกิดเนื่องจากการที่สมาชิกในชุมชนเปลี่ยนอาชีพมาเป็นแรงงานในโรงงานอุตสาหกรรม ตลอดจนธุรกิจอื่นๆในพื้นที่แทนการเป็นเกษตรกรเหมือนในอดีต และยังพบว่าปัญหาน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวอย่างรวดเร็วของชุมชน รวมทั้งภาคอุตสาหกรรมได้ก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางน้ำ ซึ่งไม่สามารถนำไปใช้ในภาคการเกษตรได้ทั้งการเพาะปลูกและการทำการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ

ในส่วนการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคมและอนามัยสิ่งแวดล้อมพบว่า ผลจากการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษาในชุมชนจากพื้นที่เกษตรมาเป็นพื้นที่อุตสาหกรรมและพาณิชยกรรม ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านอาชีพหลักของผู้ให้สัมภาษณ์จากอาชีพเกษตรกรรม มาเป็นอาชีพต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโรงงานอุตสาหกรรมโดยประชาชนมีรายได้ดีและการเป็นอยู่ดีขึ้น แต่ในขณะเดียวกันครอบครัวส่วนใหญ่กลับมีการออมเงินน้อยลงกว่าเดิมสืบเนื่องจากสาเหตุที่สำคัญคือ รายจ่ายของครัวเรือนเพิ่มขึ้นและค่าครองชีพที่สูงขึ้น โดยสมาชิกในครอบครัวมีโอกาสในการศึกษาต่อภาคบังคับของบุตรหลานมีมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานของ ธนพรรณ สุนทร (2539) ซึ่งได้ศึกษาเรื่องผลกระทบ

สภาพเศรษฐกิจ – สังคม อันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงสภาวะแวดล้อมบริเวณเขตอุตสาหกรรม จังหวัดปทุมธานี และพบปรากฏการณ์ในลักษณะเดียวกัน

อย่างไรก็ดีจากการมีโรงงานอุตสาหกรรมมากขึ้น ส่งผลให้เกิดการอพยพแรงงานเข้ามาในชุมชนเพิ่มขึ้นในพื้นที่ นำไปสู่ปัญหาสังคมและสิ่งแวดล้อมต่างๆ เช่น ปัญหาการเกิดชุมชนแออัด การลักขโมยยาเสพติดและวัยรุ่นมั่วสุมในพื้นที่ ในส่วนปัญหาสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลต่อสุขอนามัยของสมาชิกในชุมชนพบว่า ปัญหามลพิษทางน้ำ มลพิษทางอากาศโดยเฉพาะฝุ่นละออง และปัญหาเสียงดังและอุบัติเหตุจากการจราจร กลายเป็นปัญหาสำคัญที่มีมากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับงานของธนพรรณ สุนทร (2539) และลักษณะ เศรษฐกิจ (2543) ซึ่งได้ศึกษาปัญหาพิเศษทางนโยบายสาธารณะ เรื่องผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมจากการดำเนินนโยบายสร้างทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) ที่มีต่อชุมชนข้างทาง กรณีศึกษาทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่ ซึ่งต่างก็พบว่าปัญหาสังคมและสิ่งแวดล้อมเป็นปัญหาอันสืบเนื่องที่เกิดขึ้นจากการมีการจราจร อุตสาหกรรม และความเป็นเมืองที่สูงขึ้น

3. ข้อเสนอแนะเชิงเสนอนโยบาย และมาตรการที่เกี่ยวข้องเพื่อพัฒนาพื้นที่โดยรอบของโครงการถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 81

จากการพิจารณา ผลการศึกษาการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นภายหลังการสร้างทางหลวงพิเศษหรือมอเตอร์เวย์ระหว่างเมือง พบว่ามีผลกระทบต่อพื้นที่สูงมากทั้งในด้านบวกและด้านลบ ดังนั้นในการวางแผนการดำเนินการก่อสร้างโครงการถนนทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 นั้น รัฐควรคำนึงถึงบริบทของพื้นที่ ยุทธศาสตร์จังหวัด รวมทั้งวิถีชีวิตของคนในท้องถิ่นที่จะได้รับผลกระทบ ดังนี้

3.1. นโยบาย และมาตรการที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน

รัฐควรมีการวางแผนการพัฒนาพื้นที่ผ่านการบูรณาการกันระหว่างหน่วยงานของรัฐทั้งส่วนกลางและท้องถิ่น โดยอาจจะจัดตั้งในรูปของศูนย์การประสานงาน ทั้งนี้อาจจะประสานการทำงานร่วมกันผ่านหน่วยงานกลางเช่น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เพื่อให้โครงการที่ทำงานในลักษณะเดียวกันลดความซ้ำซ้อนหรือประสานไปในทิศทางเดียวกัน เช่น โครงการทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 ของกรมทางหลวง กับโครงการรถไฟรางคู่เพื่อการขนส่งสินค้า ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีการกำหนดเส้นทางในพื้นที่ใกล้เคียงกันและมีวัตถุประสงค์ในลักษณะเดียวกันทั้งนี้เพื่อก่อให้เกิดการใช้บประมาณอย่างมีประสิทธิภาพ

1. นโยบาย และมาตรการเพื่อการส่งเสริมเศรษฐกิจทางด้านอุตสาหกรรม ผลจากการศึกษาในรายงานชิ้นนี้ รวมทั้งงานวิจัยในอดีตทั้งในและต่างประเทศต่างได้ข้อสรุปตรงกันว่า ผลจากการพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษได้ส่งผลดีต่อการลงทุนต่อภาคอุตสาหกรรม เนื่องจากเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง ลดต้นทุนและเวลาได้ดี อีกทั้งยังส่งผลให้เข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ได้ง่ายขึ้น อย่างไรก็ตามการขนส่งไม่ใช่เพียงปัจจัยเดียวที่จะส่งต่อความสำเร็จดังกล่าวได้ ดังนั้นภาครัฐควรจะต้องมีนโยบายอย่างชัดเจนในการกำหนดพื้นที่ส่งเสริมการลงทุน อาทิ ในรูป เขตประกอบการอุตสาหกรรม หรือคลังสินค้า ซึ่งในปัจจุบันจังหวัดกาญจนบุรีได้ถูกประกาศเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษไปแล้ว ในขณะที่พื้นที่จังหวัดที่ทางหลวงพิเศษผ่านและเชื่อมโยงที่เหลือ รัฐยังไม่มีมาตรการส่งเสริมที่ชัดเจน ซึ่งจะทำให้มาตรการส่งเสริมการลงทุนมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ซึ่งภาครัฐโดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย ควรจะได้ทำการศึกษาในรายละเอียดในการกำหนดพื้นที่และมาตรการที่ชัดเจนร่วมกัน

2.นโยบาย และมาตรการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ในงานวิจัยนี้ไม่ได้ทำการศึกษาต่อประเด็นดังกล่าวโดยตรง อย่างไรก็ตามการสำรวจพื้นที่ศึกษาพบว่าการพัฒนากระบวนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองช่วยให้ระบบการขนส่งมีประสิทธิภาพสูงขึ้น ทำให้เกิดโอกาสการท่องเที่ยวมากขึ้น ดังกรณีของพื้นที่ใกล้เคียงของชุมชนวัดราชโกลา เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร ซึ่งพบว่าเกิดธุรกิจที่ต่อเนื่องกับกิจกรรมการท่องเที่ยวเป็นจำนวนมากทั้งร้านอาหารและขายของที่ระลึกให้แก่นักท่องเที่ยว ดังนั้นการเชื่อมทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 เข้ากับถนนที่ตัดไปยังเมืองทวายของประเทศเมียนมา จะส่งผลดีต่อโอกาสการส่งเสริมการท่องเที่ยวของทั้งสองประเทศ ดังนั้นภาครัฐควรได้มีการวางมาตรการในการกำหนดพื้นที่และส่งเสริมกิจกรรมต่างๆด้านการท่องเที่ยวให้ชัดเจนทั้งด้านสินค้าทางการท่องเที่ยว ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆในพื้นที่ที่โครงการทางหลวงพิเศษดังกล่าวเชื่อมโยง โดยอาจผสมผสานความร่วมมือระหว่างกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ ในการกำหนดตลาด สินค้า กิจกรรม ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ที่พัก และร้านอาหารของที่ระลึกร่วมกันอันส่งผลดีต่อเศรษฐกิจทั้งภาพรวมและท้องถิ่นด้วย

3.นโยบาย และมาตรการเพื่อการป้องกันปัญหาด้านอุทกภัย การสร้างถนนในแนวตะวันออก-ตะวันตก ผ่านสภาพภูมิประเทศทางด้านภูมิภาคตะวันตกในพื้นที่เขตโครงการ ประกอบไปด้วยพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำ ที่ดอน และเขตภูเขาสูง ซึ่งการวิเคราะห์เรื่องปัญหาอุทกภัยเป็นเรื่องที่ควรได้รับความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะการก่อสร้างเส้นทางในแนวทางหลักของน้ำในช่วงน้ำหลากปลายฤดูฝน ทั้งนี้ควรคำนึงถึงแนวFloodway ของแต่ละจังหวัด โดยเฉพาะจังหวัดนนทบุรีและนครปฐมซึ่งอยู่ในเขตที่ราบ และประสบปัญหาน้ำท่วมอย่างมากในอุทกภัยในปี พ.ศ.2554 โดยอาจจะพิจารณาบูรณาการควบคู่ไปกับการวางผังเมืองรวมจังหวัดต่างๆที่อยู่ในโครงการ ทั้งนี้กรมทางหลวงในฐานะเจ้าของโครงการควรจะประสานความร่วมมือกับกรมโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดในการกำหนดแนวทางออกแบบ และวางแผนป้องกันรวมทั้งลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นร่วมกัน

4.นโยบาย และมาตรการเพื่อการป้องกันการสูญเสียพื้นที่เกษตร การใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันและอนาคตที่จะเกิดการเปลี่ยนแปลงจากภาคเกษตรไปเป็นเมืองและอุตสาหกรรม ควรพิจารณาควบคู่ไปกับการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่ใช้ที่ดินอย่างเข้มข้น (intensive farming) ทั้งการทำนา การปลูกพืชไร่ สวนผลไม้และผักตลอดจนการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ เนื่องจากพื้นที่ที่โครงการผ่านหลายแห่งอยู่ในระบบชลประทานที่ดี ซึ่งอาจจะได้รับผลกระทบอย่างสูงจากโครงการโดยเฉพาะบริเวณที่อยู่ใกล้เส้นทางเชื่อมโยงกับถนนในท้องถิ่น ในขณะที่หลายจังหวัดประกาศให้พื้นที่เป็นพื้นที่เกษตรกรรมในการผลิตอาหารที่สำคัญของประเทศ ดังนั้นอาจจะลดผลกระทบดังกล่าวได้โดยการลดจุดเชื่อมโยงลงในพื้นที่ที่อ่อนไหวต่อกิจกรรมดังกล่าว รวมทั้งจำกัดการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพทางเกษตรดังกล่าวในการส่งเสริมด้านอุตสาหกรรมและชุมชนขนาดใหญ่ โดยเป็นการผสมผสานความร่วมมือกันระหว่างกรมทางหลวงกับกรมโยธาธิการและผังเมือง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นระดับจังหวัด ร่วมกับภาคประชาสังคมในแต่ละพื้นที่ในการกำหนดแนวทางออกแบบ และวางแผนป้องกัน รวมทั้งลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นร่วมกัน

5.นโยบาย และมาตรการเพื่อการพัฒนาพื้นที่เมือง ผลจากการศึกษาพบว่า การพัฒนาทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 ส่งผลต่อการขยายตัวของพื้นที่เมืองมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในย่านที่มีการส่งเสริมอุตสาหกรรม ซึ่งก่อให้เกิดการจ้างงานในพื้นที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้เกิดการอพยพของคนจากพื้นที่อื่นๆเข้ามาอาศัยเป็นจำนวนมากทั้งในรูปของการย้ายถิ่นถาวร และชั่วคราว ทำให้เกิดการพัฒนาที่อยู่อาศัย เช่น โครงการบ้านจัดสรร และบ้านเช่าในพื้นที่เพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก ดังนั้นการกำหนดพื้นที่เมือง

ในผังเมืองรวม และผังเมืองเฉพาะจึงควรจะต้องพิจารณาจุดเชื่อมต่อหรือทางขึ้นลงของเส้นทางดังกล่าวเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะจุดที่มีการส่งเสริมการลงทุนและโครงการขนส่งอื่นๆร่วมด้วย อาทิ โครงการรถไฟรางคู่ อันจะส่งผลให้เป็นจุดศูนย์การของการขนส่ง และการขยายตัวชุมชนเป็นไปอย่างรวดเร็ว ดังนั้นกรมโยธาธิการและผังเมือง หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆระดับจังหวัด ร่วมกับภาคประชาสังคมในแต่ละพื้นที่ในการกำหนดแนวทางออกแบบ และวางแผนป้องกัน รวมทั้งลดผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นร่วมกัน

3.2.นโยบาย และมาตรการที่เกี่ยวข้องทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นต่อเนื่องจากการลงทุนจากภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม โดยเฉพาะการสร้างโรงงานอุตสาหกรรม ดังนั้นกระบวนการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นทั้งภาคประชาคมและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นจึงเป็นเรื่องสำคัญ โดยเฉพาะการเตรียมมาตรการลดผลกระทบ โดยผสานความร่วมมือกับภาครัฐ และเอกชนในพื้นที่ เช่น การกำหนดพื้นที่การลงทุนทางด้านอุตสาหกรรมและที่อยู่อาศัยเพื่อรองรับการลงทุนให้ชัดเจน อันจะนำไปสู่การลดความขัดแย้งระหว่างกัน

1.มาตรการที่เกี่ยวข้องทางด้านเศรษฐกิจ และสังคม โดยการวางมาตรการลดผลกระทบและบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ และปริมาณการจราจรที่มากขึ้น โดยเฉพาะชุมชนที่อยู่ในบริเวณที่ใกล้โครงการ ซึ่งอาจจะสูญเสียอาชีพหรือเกิดปัญหาสุขอนามัยตามมาในระยะยาว จึงควรมีมาตรการการบรรเทาหรือชดเชยผลกระทบจากการสร้างทาง โดยอาจจะเปิดโอกาสให้เข้ามาทำงานหรือจำหน่ายสินค้าในจุดพักรถที่เกิดขึ้น รวมทั้งกรมทางหลวงในฐานะเจ้าของโครงการ อาจจะมีมาตรการดูแลสุขภาพให้กับชุมชนในพื้นที่ อันจะนำไปสู่การเข้าใจอันดีระหว่างท้องถิ่นและภาครัฐมากยิ่งขึ้น

2.มาตรการในการส่งเสริมและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การวางแผนการใช้พื้นที่บริเวณปลายทางในจังหวัดกาญจนบุรี เนื่องจากโครงการดังกล่าวสามารถไปสนับสนุนการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษในจังหวัดกาญจนบุรีได้ อย่างไรก็ตามเนื่องจากจังหวัดกาญจนบุรียังคงให้ความสำคัญกับยุทธศาสตร์การเป็นพื้นที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ ดังนั้นการวางแผนโครงการที่ต่อเนื่องจากการขยายการลงทุนทางด้านอุตสาหกรรม โกดังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้าต่างๆควรจะต้องมีการกำหนดแนวเขตพื้นที่ให้ห่างจากเขตอุทยานแห่งชาติและป่าอนุรักษ์ซึ่งยังคงมีความอุดมสมบูรณ์ในพื้นที่ โดยอาจใช้กลไกการบังคับใช้กฎหมายผังเมืองรวมอย่างเคร่งครัด

4.ข้อจำกัดในการศึกษา

1.เนื่องจากโครงการดังกล่าวเป็นโครงการขนาดใหญ่ และมีผลกระทบในเชิงกว้าง ภายหลังคณะผู้วิจัยได้ลงพื้นที่สำรวจพบว่า การเก็บข้อมูลในแนวการก่อสร้างเป็นเรื่องที่ค่อนข้างยากเนื่องจากประชาชนส่วนหนึ่งแสดงการคัดค้านโครงการอย่างชัดเจน

2.โครงการดังกล่าวมีมูลค่าโครงการสูงมากทำให้การเข้าถึงเอกสารและรายละเอียดต่างๆผ่านผู้รับผิดชอบเป็นไปอย่างจำกัด ดังนั้นจากการขอรายละเอียดจากกรมทางหลวงก็ได้รับการอนุเคราะห์เอกสารบางส่วน เช่น แผนที่แนวเส้นทางแนบท้ายพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน แต่ไม่สามารถเข้าถึงรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้ ทำให้ไม่สามารถเปรียบเทียบความแตกต่างผลการศึกษาระหว่างกันได้

5. ข้อเสนอแนะในการศึกษาและวิจัย

1. ในอนาคตภายหลังจากเริ่มก่อสร้างและเปิดใช้งานทางหลวงพิเศษสายนี้ น่าจะมีการศึกษาและประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชุมชนว่ามีความเหมือนหรือแตกต่างกับทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 อย่างไร ทั้งนี้เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวางมาตรการที่รัดกุมและลดผลกระทบสำหรับเส้นทางอื่นๆที่จะก่อสร้างในระยะต่อไป

2. ในอนาคตจะก่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการขนส่งระหว่างกันมากขึ้น ดังนั้นหากมีการศึกษาโอกาสในการสร้างมูลค่าเพิ่มจากการเปิดใช้เส้นทางก็จะเป็นประโยชน์แก่ท้องถิ่นและภูมิภาคมากยิ่งขึ้น เช่น การศึกษาเส้นทางการท่องเที่ยวผ่านเส้นทาง นนทบุรี-นครปฐม-ราชบุรี-กาญจนบุรี และระหว่างประเทศไทยและเมียนมา คือ นนทบุรี-ทวาย เพื่อเป็นการสร้างสรรค์เศรษฐกิจระหว่างกันให้มากขึ้น โดยอาจจะศึกษาในรูปกลุ่มจังหวัด (Cluster) โดยเฉพาะการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และวัฒนธรรม ซึ่งในภูมิภาคนี้มีทรัพยากรทางการท่องเที่ยวอยู่มาก