

การเปลี่ยนแปลงทางสภาพเศรษฐกิจ สังคม และแหล่งผลิตอาหารคนเมือง
อันเนื่องมาจากการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง กรณีศึกษาบริเวณสามแยกบางใหญ่
ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

CHANGE OF ECONOMIC, SOCIAL AND URBAN FOOD PRODUCTION DUE TO
THE MRT SKY-TRAIN PURPLE LINE CONSTRUCTION: A CASE STUDY IN
BANGYAI INTERSECTION AREA, SAO THONG HIN, BANG YAI,
NONTHABURI.



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง

พ.ศ. 2561

KMITL-2018-AR-M-001-007

การเปลี่ยนแปลงทางสภาพเศรษฐกิจ สังคม และแหล่งผลิตอาหารคนเมือง
อันเนื่องมาจากการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ภูมิศึกษาบริเวณสามแยกบางใหญ่
ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

CHANGE OF ECONOMIC, SOCIAL AND URBAN FOOD PRODUCTION DUE TO
THE MRT SKY-TRAIN PURPLE LINE CONSTRUCTION: A CASE STUDY IN
BANGYAI INTERSECTION AREA, SAO THONG HIN, BANG YAI,
NONTHABURI.



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาการวางแผนภาคและเมืองมหบัณฑิต
สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
พ.ศ. 2561

KMITL-2018-AR-M-001-007

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

CHANGE OF ECONOMIC, SOCIAL AND URBAN FOOD PRODUCTION DUE TO
THE MRT SKY-TRAIN PURPLE LINE CONSTRUCTION: A CASE STUDY IN
BANGYAI INTERSECTION AREA, SAO THONG HIN, BANG YAI,
NONTHABURI.



A THESIS SUBMITTED IN PARTIAL FULFILMENT
OF THE REQUIREMENT FOR THE DEGREE OF MASTER OF
URBAN AND REGIONAL PLANNING PROGRAM IN URBAN AND ENVIRONMENTAL PLANNING
FACULTY OF ARCHITECTURE
KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

2018

KMITL-2018-AR-M-001-007

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



COPYRIGHT 2018

FACULTY OF ARCHITECTURE

KING MONGKUT'S INSTITUTE OF TECHNOLOGY LADKRABANG

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์
สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง
ใบรับรองวิทยานิพนธ์

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การเปลี่ยนแปลงทางสภาพเศรษฐกิจ สังคม และแหล่งผลิตอาหารคนเมือง
อันเนื่องมาจากการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง กรณีศึกษาบริเวณสามแยกบางใหญ่
ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี
CHANGE OF ECONOMIC, SOCIAL AND URBAN FOOD PRODUCTION DUE
TO THE MRT SKY-TRAIN PURPLE LINE CONSTRUCTION: A CASE STUDY
IN BANG YAI INTERSECTION AREA, SAO THONG HIN, BANG YAI,
NONGTHABURI

นักศึกษา

นางนันทนาสน์ ศิริลักษณ์

รหัสประจำตัว

56602031

ปริญญา

การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต

สาขาวิชา

การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณัฐกฤษฐ์ นบนอบ

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

-

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์		ลายมือชื่อ
รองศาสตราจารย์ ดร.นิติชาญ	ปลื้มอารมณ์	
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณัฐกฤษฐ์	นบนอบ	
รองศาสตราจารย์ ดร.อมร	กฤษณพันธ์	
ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปนายุ	ไชยรัตนานนท์	
รองศาสตราจารย์ ดร.ประพัทธ์พงษ์	อุปลา	

วัน / เดือน / ปี ที่สอบ 21 มิถุนายน 2561

สถานที่สอบ กลุ่มวิชาการวางแผนภาคและเมือง

คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์รับรองแล้ว

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.อันธิกา สวัสดิ์ศรี)

คณบดีคณะสถาปัตยกรรมศาสตร์

วันที่ 25 เดือน กรกฎาคม พ.ศ. 2561

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การเปลี่ยนแปลงทางสภาพเศรษฐกิจ สังคม และแหล่งผลิตอาหารคนเมือง อันเนื่องมาจากการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงกรณีศึกษาบริเวณสามแยกบางใหญ่ ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี
นักศึกษา	นันทนาสน์ ศิริลักษณ์
รหัสประจำตัว	56602031
ปริญญา	การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต
สาขาวิชา	การวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม
พ.ศ.	2561
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณัฐกฤษฐ นบนอบ

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี โดยศึกษาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินต่อวิถีชีวิตด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมของชุมชน รวมถึงผลกระทบที่เกิดจากการเคลื่อนย้ายแหล่งผลิตอาหารของคนเมือง การศึกษาค้นคว้านี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน อันเนื่องมาจากการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าซึ่งมีผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินและวิถีการดำเนินชีวิต โดยใช้การศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้เก็บรวบรวมไว้แล้ว และใช้ข้อมูลปฐมภูมิกับข้อมูลทุติยภูมิ เช่น วิธีการสำรวจ การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก และการสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วม เพื่อนำข้อมูลที่ได้ทั้งหมดมาวิเคราะห์และสังเคราะห์ร่วมกัน

ผลของการศึกษาจะทำให้ทราบถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินของครัวเรือนที่อาศัยอยู่บริเวณการสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ในช่วงปี พ.ศ. 2547 - 2557 รวมถึงการคาดการณ์การใช้ประโยชน์ที่ดินในปี พ.ศ. 2567 ซึ่งจะ เป็นแนวทางการควบคุมและการพัฒนา เช่น การพัฒนาด้านที่อยู่อาศัยเพื่อปรับปรุงนโยบายการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่อ่อนไหวของเมืองที่จะต้องเป็นไปอย่างถูกต้องและเหมาะสมเพื่อเป็นการป้องกันมิให้เกิดผลกระทบกับพื้นที่ และยังมีไว้เพื่อป้องกันการสูญเสียเอกลักษณ์ของเมืองในพื้นที่ดังกล่าวต่อไปในอนาคต

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

Thesis	Change of economic, social and urban food production due to the MRT sky-train purple line construction: A case study in Bangyai intersection area, Sao thong hin, Bang yai, Nonthaburi.
Student	Nindnas Sirilaksna
Student ID	56602031
Degree	Master of urban and regional planning
Programme	Urban and environmental planning
Year	2018
Thesis Advisor	Associate Professor Dr. Nattakit Knobnob

ABSTRACT

The purpose of this research is to investigate the trend of land use change around the Purple Line mass rapid transit station by studying the effect of land use change on social, economic, and environment. This research is also tend to investigate the effect on food supply for the cities caused by the movement of food production area in Bangkok metropolis at Sao Thong Hin Sub-district, Bang Yai District, Nonthaburi Province. Both qualitative and quantitative methods will be used in this study in order to indicate the change in social, economic, environment and land use change by development of mass rapid transit station. The methods include survey, in-depth interview, participatory observation and documentary data analysis.

The result from the study indicates change in land use of the households living near the Purple Line mass rapid transit station connecting the Bang Yai Intersection to the Bang Yai Market, Bang Yai District, Nonthaburi Province during 2004 - 2014. In addition, the result from this research may allow us to predict the trend of land use change in 2024 which can be used as a guideline in controlling and developing of the community such as household development policy for land use in sensitive area of the city. Moreover, this research is needed in order to prevent the impact and the less of city identity on the area caused by household development.

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาของ ผศ.ดร.ณัฐกฤษฐ นบนอบ ผู้เป็นอาจารย์ที่ปรึกษา ที่ได้ให้คำปรึกษา เสนอแนะ และแก้ไขข้อบกพร่องของวิทยานิพนธ์จนจบเรียบเรียงสำเร็จเป็นรูปเล่ม รวมถึง ผศ.ดร.วันเพ็ญ เจริญตระกูลปิติ ผู้ที่ให้คำปรึกษา ช่วยเหลือและให้การสนับสนุนข้อมูลความรู้ด้านภูมิศาสตร์สารสนเทศในวิทยานิพนธ์เล่มนี้ ผู้วิจัยจึงขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ที่กล่าวนามไว้ข้างต้น ด้วยความเคารพอย่างสูง

ขอกราบขอบพระคุณ คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ทุกท่าน สำหรับข้อคิดและคำแนะนำในการสอบวิทยานิพนธ์ ตลอดจนอาจารย์ประจำภาควิชาการวางแผนภาคและเมืองทุกท่านที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาให้ความรู้แก่ผู้วิจัย

ขอขอบพระคุณ ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ และบุคลากรของหน่วยงานของรัฐ อันได้แก่ สำนักงานการช่าง ส่วนควบคุมอาคารและผังเมือง สำนักงานเทศบาลนครจังหวัดนนทบุรี สำนักงานที่ดินจังหวัดนนทบุรี สาขาบางใหญ่ เทศบาลตำบลเสาชงหิน ที่อนุเคราะห์ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อการวิจัยครั้งนี้เป็นอย่างมาก

นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณ บิดา มารดาของผู้วิจัยที่สนับสนุนและให้โอกาสในการศึกษาทุกระดับแบบเสมอมา รวมถึงน้องเบสท์ ยุทธ นิ พีไม้เข็ม และพีทภ ที่ให้กำลังใจและช่วยเหลือในการวิจัยครั้งนี้มาโดยตลอด ทั้งผู้ให้กำลังใจทุก ๆ ท่านที่ไม่ได้เอ่ยนามในที่นี้ด้วย

ผู้วิจัยมีความซาบซึ้งใจในความกรุณาอันดีเยี่ยมจากทุกท่านที่ได้กล่าวมา และขอกราบขอบพระคุณมา ณ โอกาสนี้ ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจต่อไป

นินทนาสน์ ศิริลักษณ์

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	I
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	II
กิตติกรรมประกาศ.....	III
สารบัญ	IV
สารบัญตาราง	VII
สารบัญรูป	IX
บทที่ 1 บทนำ	
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	6
1.3 ขอบเขตของการศึกษา.....	7
1.4 การวิจัยและการดำเนินงานวิจัย.....	7
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	9
1.6 นิยามศัพท์.....	9
บทที่ 2 ทบทวนวรรณกรรม	
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความเป็นเมือง.....	12
2.1.1 ปรัชญาการเป็นเมือง	12
2.1.2 ผลของกระบวนการการเป็นเมือง	13
2.1.3 ความหมายของกระบวนการการเป็นเมือง	15
2.1.4 ข้อวิพากษ์ของกระบวนการการเป็นเมือง.....	17
2.1.5 แนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวกับการขยายตัวของเมือง	19
2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาไปสู่การเปลี่ยนแปลงของชุมชนชนเมือง.....	22
2.3 ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน	25
2.3.1 ด้านกายภาพ.....	28
2.3.2 ด้านเศรษฐกิจ	29
2.3.3 ด้านสังคม.....	36
2.4 ผลกระทบของการคุกคามพื้นที่การเกษตร	41
2.4.1 ด้านการเป็นแหล่งอาหาร	44

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.4.2 ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	45
2.4.3 ด้านสิ่งแวดล้อม	47
2.4.4 ด้านระบบนิเวศ	50
2.5 ประโยชน์ของพื้นที่เกษตรกรรม (ชานเมือง)	58
2.6 แบบจำลองมาร์คอฟ (Markov Model)	60
2.7 นโยบายจังหวัดนนทบุรี ในช่วงปี พ.ศ. 2557-2560.....	61
2.8 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	63
2.9 กรอบแนวคิดในการวิจัย	68
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการ	
3.1 แหล่งข้อมูล	70
3.2 การศึกษาข้อมูลจากเอกสารและบุคคล.....	71
3.3 การศึกษาข้อมูลจากประชากร	71
3.4 ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย	74
3.5 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา	75
3.6 การทดสอบเครื่องมือ	77
3.7 การตรวจสอบข้อมูล	81
3.8 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	81
บทที่ 4 ผลการศึกษา	
4.1 ข้อมูลประชากร.....	83
4.2 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า).....	86
4.3 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงด้านสังคม (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า).....	96
4.4 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน	106
4.5 ข้อมูลผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้า.....	107
4.6 การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง.....	118
4.7 แผนที่ทางกายภาพและการคาดการณ์พื้นที่ในอนาคต	122
บทที่ 5 สรุปผลการศึกษาและเสนอแนะ	
5.1 สรุปผลการศึกษาจากข้อมูลแบบสอบถาม	129

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.2 สรุปผลการศึกษาจากการสัมภาษณ์.....	134
5.3 สรุปผลการคาดการณ์การใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต	137
5.4 อภิปราย	138
5.5 ข้อเสนอแนะ	139
บรรณานุกรม	141
ภาคผนวก	146
ประวัติผู้เขียน	165



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
2.1 สรุปแนวคิดกระบวนการกลายเป็นเมือง.....	19
2.2 สรุปแนวคิดการขยายตัวของเมือง	21
2.3 สรุปสาเหตุการขยายตัวของชุมชนชนเมือง.....	24
2.4 สรุปแนวคิดสาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน	27
2.5 สรุปแนวคิดผลกระทบจากการใช้ประโยชน์ที่ดิน – มิติด้านเศรษฐกิจ	33
2.6 สรุปแนวคิดผลกระทบจากการเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดิน – มิติด้านสังคม.....	40
2.7 สรุปแนวคิดด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	46
2.8 สรุปแนวคิดมิติการเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อม	48
3.1 จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้าน	73
3.2 แสดงตัวแปรและข้อมูลการวิจัย	78
4.1 จำนวนและร้อยละของข้อมูลประชากรผู้ให้ข้อมูล	84
4.2 จำนวนและร้อยละของข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ.....	87
4.3 จำนวนและร้อยละของข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจด้านการทำเกษตรกรรมของ ครัวเรือน.....	89
4.4 แสดงค่าความสัมพันธ์ของปีที่ครัวเรือนทำเกษตรกรรมของครัวเรือนก่อนและหลังการสร้าง รถไฟฟ้า.....	90
4.5 แสดงค่าสถิติ t-test dependent ในการเปรียบเทียบจำนวนปีที่ครัวเรือนทำเกษตรกรรมก่อนและ หลังการสร้างรถไฟฟ้า.....	91
4.6 จำนวนและร้อยละของข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจด้านรายได้	92
4.7 แสดงความสัมพันธ์ของรายได้ของครัวเรือนก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า.....	94
4.8 แสดงค่าสถิติ t-test dependent ในการเปรียบเทียบรายได้ของครัวเรือนก่อนและหลังการสร้าง รถไฟฟ้า.....	95
4.9 จำนวนและร้อยละของข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทางสังคม (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า) ..	96
4.10 ค่าเฉลี่ยระดับความสัมพันธ์ในชุมชน (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า)	98
4.11 ค่าเฉลี่ยระดับความสัมพันธ์ในชุมชน (หลังการสร้างรถไฟฟ้า).....	99
4.12 แสดงความสัมพันธ์ในชุมชนก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า	99

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษา VII เท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สารบัญตาราง(ต่อ)

ตารางที่	หน้า
4.13 แสดงค่าสถิติ t-test dependent ในการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ในชุมชน (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า).....	100
4.14 ค่าเฉลี่ยระดับความสัมพันธ์ในชุมชนด้านขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชน (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า).....	102
4.15 ค่าเฉลี่ยระดับความสัมพันธ์ในชุมชนด้านขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชน (หลังการสร้างรถไฟฟ้า).....	103
4.16 แสดงขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชนก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า...	104
4.17 แสดงค่าสถิติ t-test dependent ในการเปรียบเทียบขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมใน ชุมชน (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า).....	105
4.18 จำนวนและร้อยละของข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	107
4.19 ข้อมูลลักษณะการถือครองและการใช้ที่ดิน.....	109
4.20 ระดับผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ.....	112
4.21 ระดับผลกระทบทางด้านสังคม.....	113
4.22 ระดับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม.....	115
4.23 ระดับผลกระทบทางด้านระบบนิเวศ.....	117
4.24 ข้อมูลเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี.....	123

สารบัญรูป

รูปที่	หน้า
1.1 แผนที่จังหวัดนนทบุรี	2
1.2 ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดนนทบุรี พ.ศ. 2556 (ส่วนสีเขียว คือ พื้นที่ฝั่งตะวันตกที่เป็นพื้นที่ชนบทและเกษตรกรรม).....	3
1.3 ตารางแสดงพื้นที่ตำบลและพื้นที่การเกษตร ปี พ.ศ. 2554 – 2558	4
1.4 แผนภูมิแสดงพื้นที่ตำบลและพื้นที่การเกษตรปี พ.ศ. 2554 – 2558	5
2.1 กราฟแสดงช่องว่างระหว่างรายได้ของเมืองและชนบท ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 – 2553	12
2.2 กราฟแสดงแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรโลกใน 100 ปี.....	13
2.3 กราฟแสดงราคาที่อยู่อาศัยในเมืองใหญ่	15
4.1 เปรียบเทียบภาพถ่ายทางอากาศปี พ.ศ. 2545 ปี พ.ศ. 2547 และปี พ.ศ. 2557, Google Earth	122
4.2 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ปี พ.ศ. 2545	125
4.3 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ปี พ.ศ. 2547	126
4.4 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ปี พ.ศ. 2557	127
4.5 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ปี พ.ศ. 2567	128
5.1 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน ตามช่วงเวลาระหว่าง ปี พ.ศ. 2547, 2557 และ 2567 ...	138

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 1

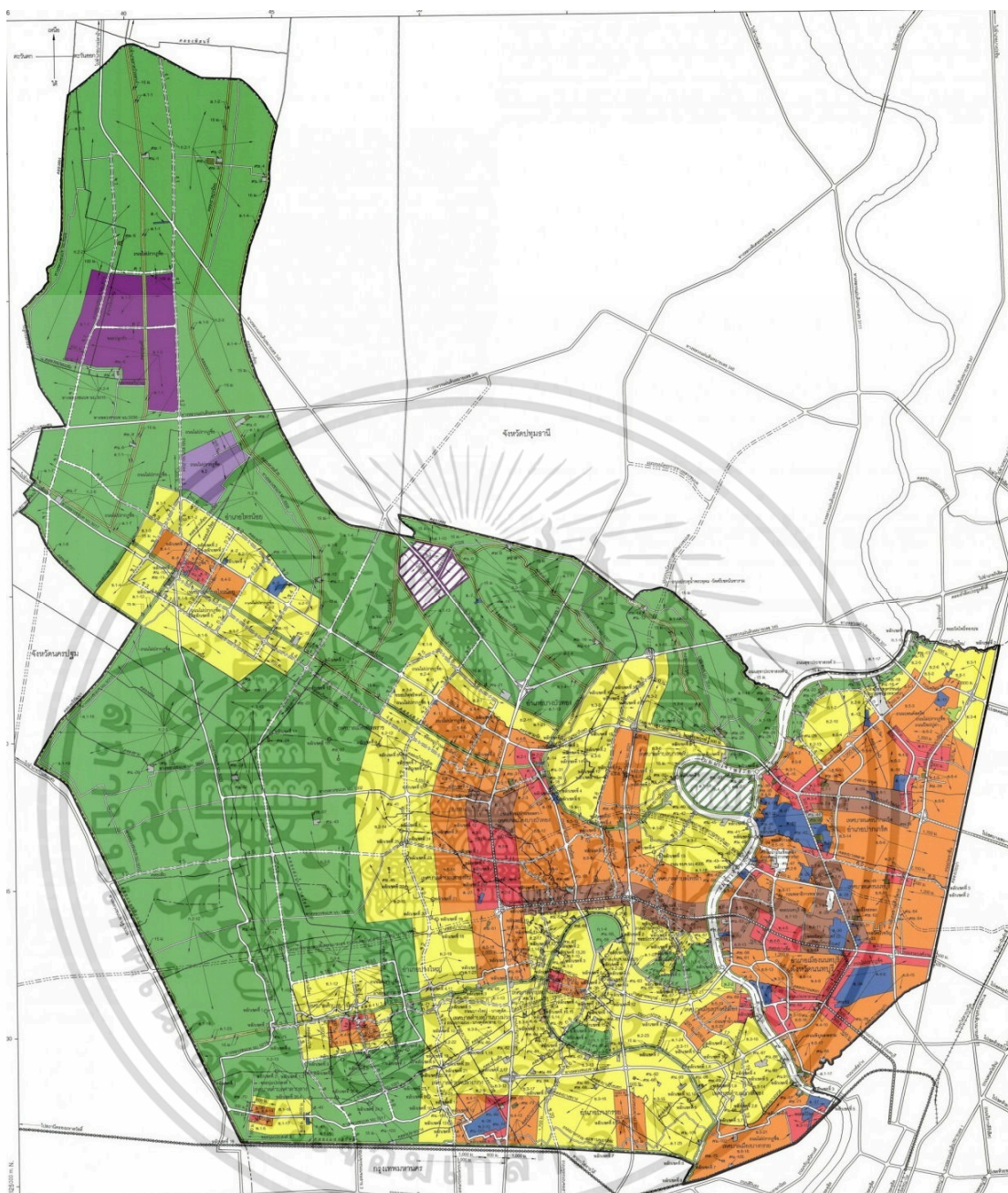
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองเอกนครเพียงเมืองเดียวของประเทศเป็นเมืองศูนย์กลางของความเจริญในทุก ๆ ด้าน เป็นผลมาจากแนวโน้มของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2504 – 2509) ที่มุ่งเน้นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจเป็นหลัก ส่งผลให้ประเทศมีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปอย่างรวดเร็ว และด้วยเหตุนี้จึงดึงดูดให้ผู้คนจากภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งในและนอกของประเทศอพยพเข้ามาอาศัยศึกษาหาความรู้ตลอดจนประกอบอาชีพที่กรุงเทพมหานครกันเป็นจำนวนมาก ทำให้กรุงเทพมหานครต้องเผชิญกับปัญหาต่าง ๆ อาทิ ปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาน้ำเสีย ปัญหามลพิษ ปัญหาฝุ่นละออง ปัญหาความแออัด และปัญหาการขาดแคลนที่อยู่อาศัย เกิดเป็นแหล่งชุมชนแออัดและความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยของบ้านเมือง (สำนักนโยบายและแผนกรุงเทพมหานคร, 2545) จากปัญหาดังกล่าวข้างต้น กรุงเทพมหานคร จึงมีความจำเป็นต้องขยายเมืองทั้งในด้านสถานที่ราชการ ตลอดจนที่อยู่อาศัยของประชากร สู่เมืองรอบๆ ดังนั้นในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2525-2529) จึงได้กำหนดให้พื้นที่ที่เป็นเมืองบริวารรอบนอกเขตกรุงเทพมหานคร โดยการนำมาผนวกกันแล้วเรียกว่า “กรุงเทพมหานครและปริมณฑล” และได้กำหนดบทบาทหน้าที่ของแต่ละพื้นที่ไว้อย่างชัดเจน โดยในห้าจังหวัดปริมณฑลพบว่า จังหวัดนนทบุรีเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ติดต่อกับกรุงเทพมหานครมากที่สุด มีสภาพทางภูมิศาสตร์ที่คล้ายคลึงกัน ประกอบกับการคมนาคมขนส่งที่สะดวกทั้งทางน้ำและทางบก

จังหวัดนนทบุรี ตั้งอยู่ห่างจากกรุงเทพมหานคร 20 กิโลเมตร เป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่บนฝั่งตะวันตกของแม่น้ำพระยา พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม มีคลองจำนวนมากทั้งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและถูกขุดขึ้นมาในยุคสมัยต่าง ๆ คลองแต่ละสายเชื่อมต่อกันและใช้เป็นเส้นทางในการสัญจรไปมาระหว่างหมู่บ้าน ตำบลและจังหวัด เกิดเป็นชุมชนที่หนาแน่นตามริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา และจากสภาพภูมิประเทศของจังหวัดที่ตั้งอยู่ริมฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา จึงทำให้สภาพพื้นที่มีแหล่งน้ำอุดมสมบูรณ์เหมาะสำหรับการเกษตร ดังนั้นอาชีพส่วนใหญ่ของประชากรจังหวัดนนทบุรี คือ การทำเกษตรกรรม อาทิ การทำนาข้าว ทั้งข้าวนาปีและนาปรัง การทำสวนผลไม้ มะพร้าว มะม่วง มังคุด กล้วยน้ำว้า และการเพาะปลูกผัก เช่น ผักคะน้า ผักบุ้งจีน ผักกาดหอม เป็นต้น ผลไม้ที่สร้างชื่อเสียงให้กับจังหวัดนนทบุรีมากที่สุดคือทุเรียนและคนทั่วไปมักเรียกว่า “ทุเรียนเมืองนนท์” จังหวัดนนทบุรีเป็นจังหวัดที่มีแม่น้ำเจ้าพระยาไหลผ่านได้แบ่งพื้นที่ของจังหวัดออกเป็น 2 ฝั่ง คือ พื้นที่ด้านฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา มีพื้นที่ 3 ใน 4 ของจังหวัด พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบลุ่ม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ที่มา: สำนักงานจังหวัดน่านทบุรี

รูปที่ 1.2 ผังการใช้ประโยชน์ที่ดินจังหวัดน่านทบุรี พ.ศ. 2556

การรองรับการขยายตัวในด้านที่อยู่อาศัยของจังหวัดน่านทบุรี เริ่มแรกพบว่ามี การขยายตัวทางฝั่งตะวันตก โดยมีการลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์ ประเภทที่อยู่อาศัย โรงงานอุตสาหกรรม และอาคารพาณิชย์จำนวนมาก อันเป็นผลมาจากความต้องการด้านที่อยู่อาศัยของประชากรในพื้นที่ รวมทั้งผู้ที่เข้ามาทำงานในพื้นที่และผู้ที่ต้องการบ้านพักอาศัยในราคาที่ไม่แพง และความต้องการการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม ยังคงมีการใช้ประโยชน์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่ดินเพื่อเกษตรกรรม และชนบทเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้พื้นที่ฝั่งตะวันตกของจังหวัดซึ่งเป็นพื้นที่ปดยังไม่ได้รับการพัฒนา (จิตชัย เผ่าอินจันทร์, 2531) จะเห็นว่าพื้นที่ เช่น ในบางอำเภอซึ่งเคยเป็นสวนผลไม้และมีอาณาเขตติดกับกรุงเทพมหานครจะค่อย ๆ เปลี่ยนแปลงไปเป็นที่อยู่อาศัยของประชาชนที่ย้ายถิ่นมาจากทุกภูมิภาคของประเทศ นอกจากนี้ยังเป็นที่ยอมรับการขยายตัวในด้านอุตสาหกรรมและธุรกิจจากกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะพื้นที่บางส่วนของอำเภอเมือง ปากเกร็ด บางกรวย บางใหญ่และบางบัวทอง ได้มีการจัดสรรพื้นที่เพื่อก่อสร้างเป็นที่อยู่อาศัยและโรงงานอุตสาหกรรมเพิ่มมากขึ้น การขยายตัวดังกล่าวทำให้พื้นที่เพื่อการเกษตรของจังหวัดนนทบุรีจากข้อมูล ในปี พ.ศ. 2554 ที่มีพื้นที่ทั้งหมด 391,585.38 ไร่ มีพื้นที่การเกษตร 298,716 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 76 ของพื้นที่จังหวัด และในปี พ.ศ. 2558 มีพื้นที่การเกษตรลดลงเป็น 251,169 ไร่ คิดเป็นร้อยละ 64 ของพื้นที่จังหวัด (สำนักงานเกษตรจังหวัดนนทบุรี, [ออนไลน์]. 12 กุมภาพันธ์ 2558) ปรากฏดังรูปที่ 1.3 และ 1.4

พื้นที่ตำบล และ พื้นที่ทางการเกษตร
จังหวัดนนทบุรี

หน่วย : ไร่

รายการ อำเภอ	2554			2555			2556			2557			2558		
	พื้นที่ ตำบล	การเกษตร	อัตราส่วน	พื้นที่ ตำบล	การเกษตร	อัตราส่วน	พื้นที่ ตำบล	การเกษตร	อัตราส่วน	พื้นที่ ตำบล	การเกษตร	อัตราส่วน	พื้นที่ ตำบล	การเกษตร	อัตราส่วน
โพธิ์น้อย	138,137.50	186,164.00	134.767	138,137.50	186,164.00	134.767	138,137.50	140,755.00	101.895	138,137.50	140,755.00	101.895	138,137.50	140,755.00	101.895
บางกรวย	38,256.25	13,383.00	34.983	38,256.25	13,383.00	34.983	38,256.25	26,757.50	69.943	38,256.25	26,757.50	69.943	38,256.25	26,757.50	69.943
บางบัวทอง	68,437.50	40,106.00	58.602	68,437.50	40,106.00	58.602	68,437.50	38,896.75	56.835	68,437.50	38,896.75	56.835	68,437.50	38,896.75	56.835
บางใหญ่	58,456.25	35,433.00	60.615	58,456.25	35,433.00	60.615	58,456.25	33,847.50	57.902	58,456.25	33,847.50	57.902	58,456.25	33,847.50	57.902
ปากเกร็ด	56,571.88	22,076.00	39.023	56,571.88	22,076.00	39.023	56,575.00	10,912.25	19.288	56,575.00	10,912.25	19.288	56,575.00	10,912.25	19.288
เมือง นนทบุรี	31,725.00	1,554.00	4.898	31,725.00	1,554.00	4.898	31,725.00	0	๗/๖	31,725.00	0	๗/๖	31,725.00	0	๗/๖
รวม	391,584.38	298,716.00	76.284	391,584.38	298,716.00	76.284	391,587.50	251,169.00	64.141	391,587.50	251,169.00	64.141	391,587.50	251,169.00	64.141

ที่มา: พื้นที่ตำบลจากที่ทำการปกครองจังหวัด, พื้นที่ทางการเกษตรจากสำนักงานเกษตรจังหวัด, สท.กษ. จว.

ที่มา: ปี 2558 ข้อมูลถึงเดือนกุมภาพันธ์

รูปที่ 1.3 ตารางแสดงพื้นที่ตำบลและพื้นที่การเกษตร ปี พ.ศ. 2554 - 2558

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ที่มา : สำนักงานเกษตรจังหวัดนนทบุรี ปี 2558 ข้อมูลถึงเดือนกุมภาพันธ์

รูปที่ 1.4 แผนภูมิแสดงพื้นที่ตำบลและพื้นที่การเกษตรปี พ.ศ. 2554 - 2558

และเมื่อพิจารณาถึงความเหมาะสมของดินและสภาพพื้นที่ของจังหวัดนนทบุรีที่มีน้ำล้อมรอบแล้ว กล่าวได้ว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์จากที่ดินจากเกษตรกรรมเป็นสิ่งปลูกสร้างของจังหวัดนนทบุรีเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ไม่เหมาะสม (ฤศิกร ทับทิมทอง, 2536) พบว่า พื้นที่จังหวัดนนทบุรีมีความอุดมสมบูรณ์สูง เหมาะแก่การใช้ประโยชน์ด้านการเกษตร เนื่องจากการทำเกษตรกรรมหมายถึง การมีแหล่งอาหารให้กับคน โดยเฉพาะคนที่อาศัยในเมือง นอกจากนี้ยังมีความสำคัญต่อประเทศชาติในด้านการเมืองเป็นอย่างมาก (เพราะทุกประเทศจะต้องมีการเกษตรกรรมเป็นพื้นฐาน) อย่างน้อยที่สุดก็ต้องมีการผลิตอาหารให้เพียงพอแก่การบริโภคภายในประเทศ ประเทศที่มีประสิทธิภาพการผลิตสูงย่อมหมายถึงความมั่นคงทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชน ดังนั้นการลดลงของพื้นที่ทางการเกษตรจึงส่งผลถึงความมั่นคงทางอาหารของประเทศด้วยเช่นกัน นอกจากนี้การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรดินที่เปลี่ยนแปลงไปอาจไปมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมก็กลับมาก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ทรัพยากรดินอีก โดยทั่วไป มักเป็นผลทางด้านลบคือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินไปจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อ การคงอยู่ของที่ดินเพื่อการเกษตร โดยเฉพาะการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรเปลี่ยนแปลงไปเป็นหมู่บ้าน จัดสรรและโรงงานอุตสาหกรรม ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจนที่สุดคือปัญหาน้ำเสีย ซึ่งมีผลต่อ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยามให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การผลิตเป็นอย่างมากเพราะน้ำเป็นทรัพยากรที่สำคัญในการทำเกษตร แต่ในสภาพปัจจุบัน คุณภาพน้ำที่ใช้ในการเกษตรในพื้นที่ยังมีคุณภาพที่สามารถใช้ในทางการเกษตรกรรมได้อยู่ถึงแม้ว่าคุณภาพน้ำต่ำลงกว่าเดิมก็ตาม แต่จากที่หมู่บ้านจัดสรรและโรงงานเริ่มเข้ามาตั้งในเขตพื้นที่ใกล้เคียงจำนวนมากขึ้น ปัญหาน้ำเสียก็มีแนวโน้มเกิดขึ้นได้อย่างมากในอนาคต (พรวิทย์ ผาติวุฒิ, 2541)

ทั้งนี้การที่มีการสร้างรถไฟฟ้าเข้ามาในพื้นที่เห็นได้อย่างชัดเจนว่า รถไฟฟ้าเป็นตัวเร่งการขยายตัวของพื้นที่เมืองสู่พื้นที่โดยรอบ ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหว (Sensible Areas) เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญกับการดำรงชีวิตของคนกรุงเทพมหานคร เพราะเป็นแหล่งใหญ่ในการผลิตอาหาร ในขณะที่ตัวกันยังส่งผลต่อวิถีการดำเนินชีวิต ระบบสังคม และวัฒนธรรมของคนในพื้นที่ โดยเฉพาะชุมชนบริเวณโดยรอบรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่ยังมีวิถีชีวิตแบบเดิมและสภาพแวดล้อมยังมีคุณภาพที่ดี แต่อาจต้องเปลี่ยนแปลงระบบสังคมเศรษฐกิจของชุมชน และผลกระทบจากการขยายตัวของเมือง ซึ่งอาจมีมากขึ้นหากมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง จึงเป็นที่มาของการศึกษาในครั้งนี้

ผู้ศึกษาจึงสนใจที่จะทำการศึกษาผลกระทบของการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและวิถีการดำเนินชีวิต : กรณีศึกษาพื้นที่แหล่งผลิตอาหารตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ซึ่งผลของการศึกษาสามารถเป็นแนวทางในการกำหนดการวางแผนพัฒนาชุมชนชนบทกึ่งเมืองของจังหวัดนนทบุรี

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

- 1.2.1. ศึกษาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินต่อวิถีชีวิตด้านเศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อมของชุมชนใน ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี
- 1.2.2. ศึกษาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงการเคลื่อนย้ายแหล่งผลิตอาหารของคนเมืองใน กรุงเทพมหานครจากแหล่งผลิตอาหารบริเวณ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี
- 1.2.3. ศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี โดยใช้วิธี Markov Model
- 1.2.4. ผลการศึกษาจะเป็นประโยชน์ทางวิชาการและอาจใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาทางนโยบาย ด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ที่ดินในท้องถิ่นของ อ.บางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

ขอบเขตการศึกษาแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

1.3.1. ขอบเขตของพื้นที่ศึกษา ซึ่งได้แก่ พื้นที่ใน ต.เสาชิงหิน อ.บางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี โดยมีผู้ศึกษาจากชุมชนที่ยังคงมีการทำเกษตรกรรมและได้รับผลกระทบจากการสร้างสถานีรถไฟสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ และพื้นที่เป้าหมายที่รับอาหารจากพื้นที่แหล่งอาหารใน ต.เสาชิงหิน อ.บางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

1.3.2. ขอบเขตของเนื้อหาในการศึกษา โดยทำการศึกษาเกี่ยวกับ

- ศึกษาทางด้านสภาพทั่วไป และลักษณะของพื้นที่ศึกษา
- ศึกษาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนแปลงการใช้

ประโยชน์ที่ดิน

1.4 วิธีวิจัยและการดำเนินงานการวิจัย

1.4.1. การศึกษาข้อมูลจากเอกสาร รวบรวมข้อมูลเบื้องต้นจากเอกสารทางราชการและวิชาการข้อมูลเอกสารทางราชการ ได้แก่ ข้อมูลจำนวนครัวเรือนจำนวนประชากร ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน ข้อมูลการคมนาคมขนส่ง ประวัติหมู่บ้าน เป็นต้น เอกสารทางวิชาการ เช่น หลักการแนวคิดทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจสังคมและการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อนำแนวคิดทฤษฎีมาเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา

1.4.2. การศึกษาข้อมูลจากบุคคล พูดคุยสอบถามแบบไม่เป็นทางการกับผู้นำหมู่บ้านผู้นำอาวุโสศึกษาประวัติความเป็นมาของแต่ละหมู่บ้านการประกอบอาชีพสภาพเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อมในหมู่บ้านข้อมูลเบื้องต้นที่ได้นำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดประเด็นคำถามก่อนที่จะลงไปเก็บข้อมูล

ขอบเขตด้านประชากรและตัวอย่าง

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาคั้งนี้ได้กำหนดเป็น 2 กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ 1 คือกลุ่มครัวเรือน ที่ตั้งบ้านเรือนอาศัยอยู่โดยรอบ บริเวณสถานีรถไฟสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ โดยตั้งบ้านเรือนอยู่ในพื้นที่ที่ศึกษาก่อนปี พ.ศ. 2547 เพราะเป็นปีก่อนที่จะมีการวางแผนรถไฟสายสีม่วง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ขึ้น ชุมชนที่อาศัยตั้งแต่ก่อน ปี พ.ศ. 2547 เป็นชุมชนดั้งเดิมที่อยู่มานานแต่บรรพบุรุษ จะสร้างถึงความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งก่อนที่จะมีการสร้างรถไฟฟ้าจนถึงช่วงเริ่มวางแผนและกำลังก่อสร้างเป็นอย่างดี (บันทึกการประชุมคณะกรรมการ รฟม. วันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2548 ได้พิจารณาเพื่อออกแบบโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ในส่วนที่เป็นทางยกระดับ โดยส่วนที่เป็นใต้ดินจะออกแบบไปพร้อมกับการก่อสร้างในเวลาเดียวกัน, สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, [ออนไลน์]. 21 ตุลาคม 2558) โดยพื้นที่ตำบลเสาชิงหิน อำเภอบางใหญ่แบ่งเขตการปกครองเป็น 8 หมู่บ้าน ประกอบด้วยหมู่บ้าน หมู่1 บ้านคลองอ้อม 676 ครัวเรือน, หมู่2 บ้านคลองบางใหญ่ 97 ครัวเรือน, หมู่3 บ้านคลองเสาชิงหิน 503 ครัวเรือน, หมู่4 บ้านคลองบางกระบือ 608 ครัวเรือน, หมู่5 บ้านคลองช่อลัด 5,824 ครัวเรือน, หมู่6 บ้านคลองพุทรา 8,059 ครัวเรือน, หมู่7 บ้านคลองบางเคื่อ 1,522 ครัวเรือน หมู่8 บ้านลาดตะเฒ่า 3,496 ครัวเรือน ทั้งหมด 20,785 ครัวเรือน โดยดุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ก่อนปี 2547 จำนวน 392 ตัวอย่าง

กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 10 คน คือ กลุ่มผู้นำชุมชนและผู้นำท้องถิ่น ได้แก่ ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน นายกองค้การบริหารตำบล ผู้นำกลุ่มอาชีพ เป็นต้น กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป็นเวลามากกว่า 10 ปี กลุ่มบุคคลที่รับผลผลิตทางการเกษตร คือ กลุ่มพ่อค้าคนกลางที่เป็นผู้รับผลผลิตทางการเกษตร เป็นต้น

1.4.3 ขอบเขตด้านเนื้อหา

ด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ การประกอบอาชีพ รายได้ หนี้สิน เงินออม การถือทรัพย์สิน

ด้านสังคม ได้แก่ การศึกษา แบบแผนการบริโภค การคมนาคม วัฒนธรรม ประเพณี ความมีส่วนร่วม ความขัดแย้ง การเมืองการปกครอง

ด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ น้ำ ดิน เสียง อากาศ ขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล

ด้านการใช้ที่ดิน ได้แก่ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากอดีต ปัจจุบัน และอนาคต

1.4.4 ขอบเขตด้านเวลาที่ใช้ในการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน อันเนื่องมาจากการสร้างสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ในช่วงปี พ.ศ. 2547 – 2557

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1.5.1. ทราบถึงสภาพวิถีชีวิตด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินของครัวเรือนที่อาศัยอยู่บริเวณสถานีรถไฟสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ในช่วงปี พ.ศ. 2547 – 2557

1.5.2. แนวทางการเชื่อมโยงการพัฒนาทางนโยบายระหว่างการใช้ประโยชน์ที่ดิน – สังคม (พื้นที่อาหารคนเมือง) ในพื้นที่อ่อนไหวของเมือง

1.6 นิยามศัพท์

ครัวเรือน หมายถึง ประชาชนที่ตั้งบ้านเรือนอยู่บริเวณสองข้างถนนนครอินทร์ตั้งแต่สถานีรถไฟสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี

การเปลี่ยนแปลง หมายถึง สิ่งที่เกิดขึ้นกับครัวเรือนอันเนื่องมาจากการสร้างสถานีรถไฟสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ในช่วงปี พ.ศ. 2547 – 2557 ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมจากการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต

วิถีการดำเนินชีวิต หมายถึง วิถีชีวิตของครัวเรือนในหมู่บ้านในช่วงปี พ.ศ. 2547-2557 ด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ การประกอบอาชีพ รายได้ หนี้สิน เงินออม การถือทรัพย์สิน ด้านสังคม ได้แก่ การศึกษา แบบแผนการบริโภค การคมนาคม วัฒนธรรมประเพณี ความมีส่วนร่วม ความขัดแย้ง การเมืองการปกครองและด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ น้ำ ดิน เสียง อากาศ ขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล

พื้นที่อ่อนไหว หมายถึง พื้นที่ที่เสี่ยงต่อการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินของครัวเรือนที่ทำอาชีพเกษตรกรรมอันเนื่องมาจากการสร้างสถานีรถไฟสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ในช่วงปี พ.ศ. 2547 – 2557

แหล่งผลิตอาหารคนเมือง หมายถึง พื้นที่เกษตรกรรมใน ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ที่เป็นแหล่งปลูกพืช ผัก ผลไม้ และข้าว ส่งขายให้คนเมืองได้บริโภค

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ หมายถึง การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของครัวเรือน ได้แก่ การผลิต แรงงาน รายได้ รายจ่าย ทรัพย์สิน เงินออม และหนี้สินของครัวเรือนอันเนื่องมาจากการ

สร้างสถานีรถไฟฟ้ายาวเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ ตำบล
เสาชิงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

การเปลี่ยนแปลงทางสังคม หมายถึง การเปลี่ยนแปลงแบบแผนหรือวิถีการดำรงชีวิตของ
ครัวเรือน เช่น การศึกษา ความสัมพันธ์กันภายในครอบครัว กับชุมชน เพื่อนบ้าน สุขภาพอนามัย
การย้ายเข้า-ออก อันเนื่องมาจากการสร้างสถานีรถไฟฟ้ายาวเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยก
บางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ ต.เสาชิงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ในช่วงปี พ.ศ. 2547 – พ.ศ. 2557

การเปลี่ยนแปลงทางสิ่งแวดล้อม หมายถึง การเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ น้ำ
อากาศ ดิน เสียง ขยะ และภูมิทัศน์ อันเนื่องมาจากการสร้างสถานีรถไฟฟ้ายาวเชื่อมต่อบริเวณ
สถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ ต.เสาชิงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ในช่วงปี พ.ศ.
2547 – พ.ศ. 2557

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน หมายถึง แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้
ประโยชน์ที่ดินที่เกิดขึ้นในอดีต ปัจจุบัน และอนาคต บริเวณสถานีรถไฟฟ้ายาวเชื่อมต่อบริเวณ
สถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ ต.เสาชิงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี

บทที่ 2

ทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาผลกระทบของการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและวิถีการดำเนินชีวิต กรณีศึกษาพื้นที่แหล่งผลิตอาหารตำบลเสาชิงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี โดยมีแนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องดังนี้

- 2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความเป็นเมือง
 - 2.1.1 ปรัชญาการเป็นเมือง
 - 2.1.2 ผลของกระบวนการการเป็นเมือง
 - 2.1.3 ความหมายของกระบวนการการเป็นเมือง
 - 2.1.4 ข้อวิพากษ์ของกระบวนการการเป็นเมือง
 - 2.1.5 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการขยายตัวของเมือง
- 2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาไปสู่การเปลี่ยนแปลงของชุมชนชนเมือง
- 2.3 ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน
 - 2.3.1 ด้านกายภาพ
 - 2.3.2 ด้านเศรษฐกิจ
 - 2.3.3 ด้านสังคม
- 2.4 ผลกระทบของการคุมคามพื้นที่การเกษตร
 - 2.4.1 ด้านการเป็นแหล่งอาหาร
 - 2.4.2 ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน
 - 2.4.3 ด้านสิ่งแวดล้อม
 - 2.4.4 ด้านระบบนิเวศ
- 2.5 ประโยชน์ของพื้นที่เกษตรกรรม (ชนเมือง)
- 2.6 แบบจำลองมาร์คอฟ (Markov Model)
- 2.7 นโยบายจังหวัดนนทบุรีในช่วงปี พ.ศ. 2557-2560
- 2.8 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง
- 2.9 กรอบแนวคิดในการวิจัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

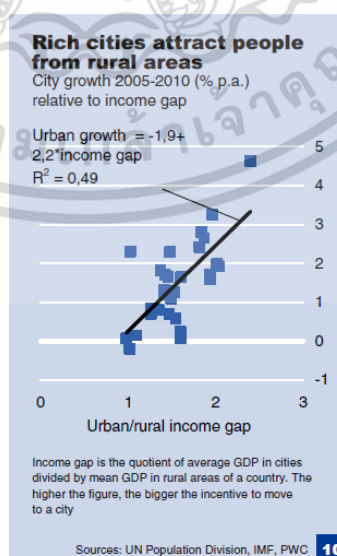
2.1 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับความเป็นเมือง

Gould and Kobb (1964:739 อ้างใน <http://www.dpt.go.th/Sub-web/itdb/txt/pop/urban4.htm>) อธิบายว่า ความเป็นเมืองมีหลายความหมายดังนี้

1. การกระจาย (Diffused) ของอิทธิพลสังคมเมืองไปสู่สังคมชนบท คำว่า “อิทธิพล” ที่ได้กระจายไปนั้นหมายถึงชนบทธรรมเนียมและลักษณะ (Trait) ของเมือง
2. ปรัชญาการณของลักษณะสังคมเมืองที่เกิดขึ้น กล่าวคือ การปฏิวัติทางด้านวัฒนธรรมในเขตชนบทได้กลายเป็นวัฒนธรรมแบบสังคมเมือง
3. เป็นกระบวนการของประชากรที่มารวมกันอยู่อย่างหนาแน่น มีความหมายสำคัญที่ว่าเป็นกระบวนการหนึ่งของการเคลื่อนไหวกจากที่ไม่ใช่สังคมเมืองไปเพื่อให้ถึงความสมบูรณ์ของลักษณะเมืองของประชาชนที่มารวมอยู่อย่างหนาแน่น
4. เป็นกระบวนการของการรวมตัวอยู่อย่างหนาแน่นของประชากรซึ่งในอัตราของประชากรในเมือง ต่อประชากรทั้งหมดที่เพิ่มขึ้น

2.1.1 ปรัชญาการณการเป็นเมือง

ในประเทศต่างๆ แรงงานข้ามชาติส่วนใหญ่ที่มีการเคลื่อนย้ายคนจากพื้นที่ชนบทเข้ามาในเขตเมือง ทำให้เกิดปัญหาช่องว่างระหว่างรายได้ของเมืองและชนบท โดยเฉพาะอย่างยิ่งในความเป็นจริงสำหรับมหานครที่มีขนาดใหญ่ ความแตกต่างระหว่างรายได้ในเมืองและชนบทยิ่งชัดเจน ปรากฏดังรูปที่ 2.1

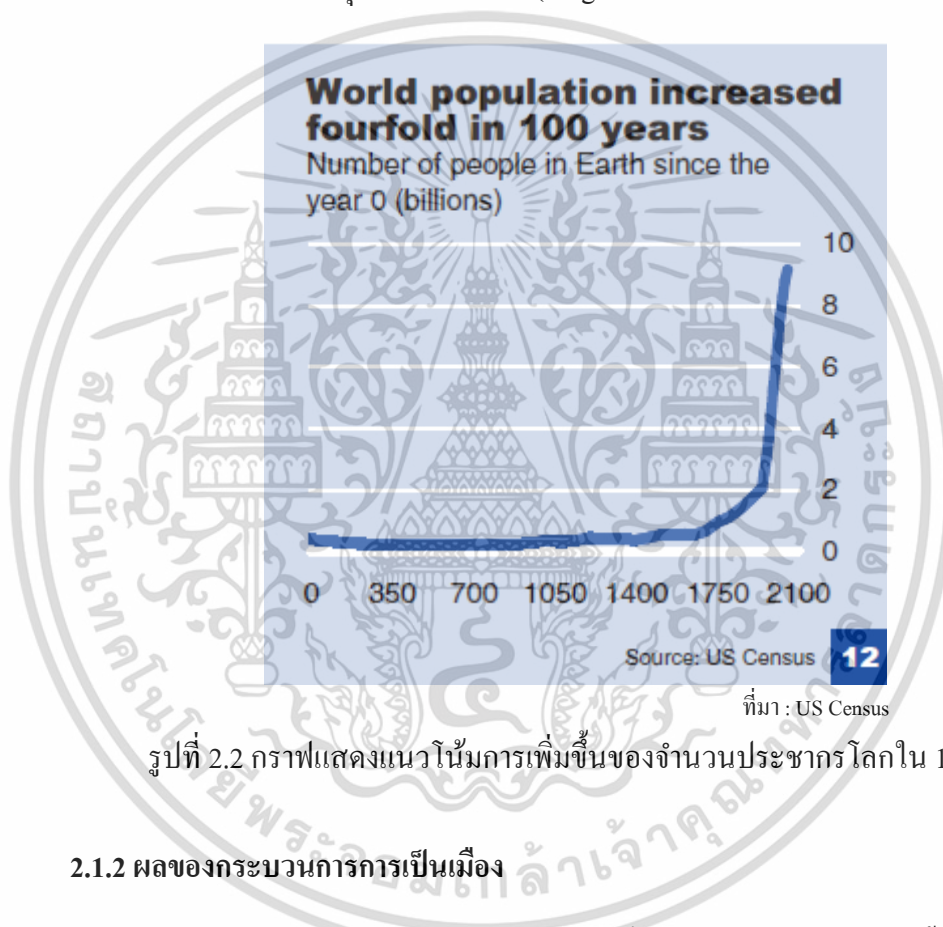


ที่มา : UN Population Division, IMF, PWC

รูปที่ 2.1 กราฟแสดงช่องว่างระหว่างรายได้ของเมืองและชนบท ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 - 2553 เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาตจากเจ้าของลิขสิทธิ์ใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สาเหตุการเกิดมหานครนั้น มีหลายปัจจัยดังนี้

การเติบโตของประชากร : ทศวรรษที่ผ่านมาประชากรโลกมีจำนวนไม่ถึงหนึ่งพันล้าน จนกระทั่งปี ค.ศ. 1750 (พ.ศ. 2293) เป็นต้นไป ในเวลาไม่ถึง 200 ปี ประชากรมีจำนวนเพิ่มขึ้นถึงสองพันล้าน ปรากฏดังรูปที่ 2.2 โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากสงครามโลกครั้งที่สอง ประชากรโลกมีจำนวนเพิ่มขึ้นมาก เฉลี่ยประมาณ 2% ต่อปี จากเดิม 0.5% ต่อปี และภายใน 70 ปี ผู้คนจำนวนมากในโลกเพิ่มขึ้นรวมเกือบ 7 พันล้าน เป็นผลมาจากการลดลงของอัตราการเสียชีวิตของเด็กแรกเกิด ความก้าวหน้าทางการแพทย์และสุขอนามัยที่ดีขึ้น (Megacities: Deutsche Bank Research)



รูปที่ 2.2 กราฟแสดงแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรโลกใน 100 ปี

2.1.2 ผลของกระบวนการการเป็นเมือง

ผลของกระบวนการการเป็นเมืองส่งผลให้เกิดผลทั้งด้านบวกและด้านลบ ดังนี้

ด้านบวก

ภาคเกษตรกรรม : เมืองนั้นได้รับผลประโยชน์จากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ทำให้ส่วนที่เป็นทั้งกำไรจากการผลิตในภาคเกษตรและโอกาสการจ้างงานใหม่ในอุตสาหกรรม การลงทุนมากขึ้นในภาคเกษตรความจำเป็นในการใช้แรงงาน และในเวลาเดียวกัน แนวโน้มเงินทุนในเมืองเพิ่มในระดับที่สูงขึ้น การจ้างลูกจ้างทำงานจึงเป็นปัจจัยผลักดันในเขตพื้นที่ชนบท และมีการกระจายแรงงานขยายให้เขตเมือง

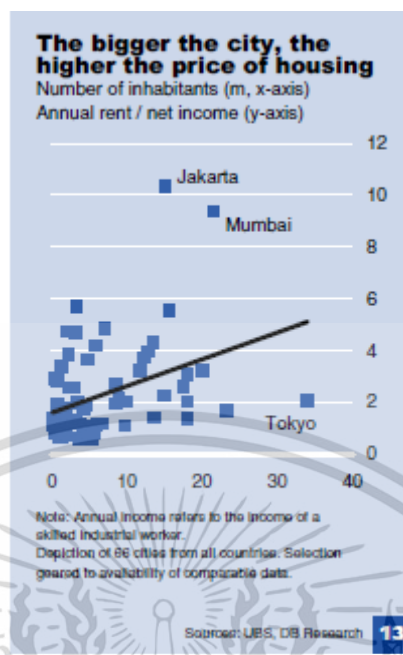
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเปิดเขตเศรษฐกิจ : ทั้งสองปัจจัยการเจริญเติบโตที่ถูกเสริมด้วยการเปิดตัวของตัวเลขการเติบโตของเศรษฐกิจในศตวรรษที่ 20 นี้ ไม่ใช่เพียงแต่จะเปิดตลาดสินค้าเพื่อลดอุปสรรคทางการค้าที่ลดลง แต่ยังมีข้อจำกัดน้อยลงอีกด้วย ในปัจจัยการผลิตแรงงานและทุนนี้ ทำให้มีการหลั่งไหลของแรงงานชนบทเข้ามาในเมือง และโดยทั่วไปมีแนวโน้มที่จะหนุนให้เมืองขยายขึ้น เพราะเป็นแหล่งผลิตสินค้าส่งออก ทำให้ผลผลิตเป็นตัวขับเคลื่อนต่อการเจริญเติบโตเมือง ยกตัวอย่างเช่น เมืองเซินเจิ้นของจีน เดิมเป็นเมืองเล็กๆ จนถึงปี ค.ศ. 1980 (พ.ศ.2523) แต่หลังจากที่ถูกกำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษอย่างแท้จริง ทำให้ได้รับผลประโยชน์จากทำเลที่ตั้งที่อยู่บนสามเหลี่ยมปากแม่น้ำและการค้าเสรีที่อำนวยความสะดวกให้เมือง

โอกาสสำหรับนักลงทุน : ในอนาคตจะมีแนวโน้มว่าเมืองที่กลายเป็นมหานครนั้น จะทำกำไรจากการเปิดการค้า คือ เพิ่มโอกาสในการลงทุนมากขึ้น และไม่เพียงแต่สำหรับนักลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ แต่ยังรวมถึงนักธุรกิจที่ใช้ประโยชน์จากอสังหาริมทรัพย์หรือพื้นที่ที่เข้าไปทำธุรกิจนั้นๆด้วย

ค้ำฉนวน

โดยความเป็นจริงของมหานครหาปัญหาที่นั่น ทีมวิจัย Deutsche Bank กล่าวว่าถ้าจะเปรียบเมืองก็เหมือนสโมสร (club) เพราะสโมสรที่น่าดึงดูดใจ ผู้คนจึงอยากที่จะมาสโมสร เพราะคิดว่าสโมสรน่าสนใจ น่าตื่นตาตื่นใจ มีกิจกรรมให้ทำหลากหลาย ซึ่งสโมสรหรือที่เราเปรียบเทียบกับเมือง เมื่อคนหลั่งไหลเข้ามาก็เกิดการแออัดยัดเยียดในพื้นที่ที่จำกัด ซึ่งเมืองที่มีพื้นที่ของการรวมตัวกันของประชากรและการรวมตัวกัน หมายความว่า จะกลายเป็นทรัพยากรที่หายาก อาจคิดได้ว่าเมืองที่เป็นเหมือนสโมสรได้ถึงขีดจำกัด บางอย่าง ถึงแม้ว่าสมาชิกในสโมสรปัจจุบันยินดีความสุขที่จะได้ต้อนรับสมาชิกใหม่เพราะพวกเขาช่วยยกระดับการใช้ชีวิตในสโมสร แต่ความสุขของสโมสรไม่มี ดังนั้นแล้ว การที่จะควบคุมการอพยพย้ายถิ่นเข้ามาในเมืองทำได้ยาก จึงอาจกลายเป็นแออัดและการแข่งขันก็เพิ่มขึ้นด้วย ในท้ายที่สุดอาจหมายถึง ต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้น ทำให้ค่าครองชีพสูง ราคาอสังหาริมทรัพย์สูง แรงงานที่เพิ่มเข้ามาใหม่ก็จะแออัดอยู่ในที่อยู่อาศัยที่มีราคาถูก อาจทำให้คุณภาพชีวิตลดลง ซึ่งสถานการณ์เช่นนี้จะกลายเป็นปัญหาไม่ได้เป็นเพียงความขาดแคลนของที่พักอาศัยเท่านั้น อาจส่งผลไปถึงทุกประเภทของการใช้สถานที่ให้บริการ สำหรับผู้คนที่กำลังทรัพย์นั้นยินดีที่จะจ่ายในราคาที่สูงเพื่อที่จะแลกกับการได้อาศัยอยู่ในพื้นที่เขตเมืองชั้นใน ซึ่งมีทั้งสำนักงาน ห้างสรรพสินค้า ทั้งหมดนี้แสดงให้เห็นว่า ราคาอสังหาริมทรัพย์ในเมืองใหญ่สูงกว่าในเมืองเล็ก (Megacities: Deutsche Bank Research) ปรากฏดังรูปที่ 2.3



ที่มา : UBS, DB Research

รูปที่ 2.3 กราฟแสดงราคาที่อยู่อาศัยในเมืองใหญ่

โดยทั่วไปถือว่า การย้ายไปในมหานครเกิดจากการสมัครใจ เช่นในกรณีที่เราเห็นได้ชัด คือ ความคาดหวังของแรงงานข้ามชาติ เมืองมีบทบาทสำคัญที่ทำให้พวกเขาแสวงหาโอกาสในการได้รับการขึ้นค่าตอบแทนสุทธิที่สูงขึ้น มันเป็นเพราะโอกาสในการใช้ชีวิตในเมืองใหญ่ที่ให้ความคาดหวังว่าคุณภาพชีวิตจะดีขึ้น ยกตัวอย่างเมืองขนาดใหญ่อย่างมุมไบ, เซาเปาโล และเม็กซิโกซิตี มีปัญหามากมายในเมือง เช่น อสังหาริมทรัพย์ราคาแพง มลพิษ จราจร ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ การเกิดอาชญากรรมและในที่สุดปัญหาพื้นฐานเหล่านี้ ส่งผลให้เกิดความยากลำบากในการปกครองมหานคร

จากที่กล่าวมาข้างต้น กระบวนการการกลายเป็นเมืองนั้น ตั้งแต่ในอดีตจนถึงอนาคต พบว่าจำนวนประชากรในเมืองเติบโตขึ้นและจะสูงขึ้นเรื่อยๆ พื้นที่ชนบทที่มีคนอาศัยอยู่จะน้อยลง ซึ่งส่วนใหญ่ของปรากฏการณ์กระบวนการการกลายเป็นเมืองส่วนใหญ่เกิดขึ้นมักเกิดขึ้นในทวีปเอเชีย โดยเฉพาะเมืองที่เป็นมหานคร(ประชากรมากกว่า 8 ล้านคน) ซึ่งกรุงเทพมหานครก็เป็นเมืองที่เข้าข่าย เนื่องจากการรวมพื้นที่กรุงเทพมหานครเข้ากับปริมณฑลจะทำให้มีประชากรเท่ากับเมืองขนาดใหญ่อย่างมหานครได้ ดังทฤษฎีต่อไปนี้

2.1.3 ความหมายของกระบวนการการเป็นเมือง

Hawley (1981 อ้างใน คารณี ถวิลพิพัฒน์กุล, 2539) ให้คำจำกัดความของกระบวนการกลายเป็นเมือง (Urbanization) ว่าเป็นการเคลื่อนไหวจากหน่วยเรียบง่าย และมีความเป็นท้องถิ่นสูง เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ไปสู่ระบบที่ซับซ้อนและมีการขยายอาณาบริเวณออกไปโดยมีการจัดองค์กรแบบเมือง การที่อัตราและระดับของกระบวนการเป็นเมืองจะเพิ่มขึ้นได้นั้น ขึ้นอยู่อย่างมากกับเทคโนโลยีที่ใช้เกี่ยวกับการจัดองค์กรเพื่อให้ทุกๆ ส่วนประสานสัมพันธ์กัน

Edwin Eames and Judith Goode (อ้างใน ปรีชา คุวินทร์พันธ์, 2545) กล่าวว่า กระบวนการกลายเป็นเมือง หมายถึง การอพยพทางประชากรจากเขตที่ไม่ใช่เมืองไปยังเขตเมืองหรือเนื่องมาจากการขยายตัวของเขตที่อยู่อาศัยที่ไม่ใช่เมืองมาก่อนทั้งในด้านรูปแบบและการหน้าที่ (Forms และ Functions) ของการตั้งถิ่นฐานนั้นๆ จนเกิดเป็นชุมชนเมืองขึ้น

โดยปัจจัยการเกิดความเป็นเมืองสามารถพิจารณากระบวนการเกิดเมืองในแง่ของกระบวนการและปัญหาของการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในขณะที่เศรษฐกิจชนบทถูกเปลี่ยนแปลงสภาพไปสู่เศรษฐกิจเมือง ดังนั้น กระบวนการเกิดเป็นเมือง จึงเกี่ยวข้องกับการแปลงสภาพประชากร กระบวนการผลิต และสภาพแวดล้อมทางสังคมการเมือง ของเศรษฐกิจชุมชน ซึ่งมีการกระจายตัวอย่างสม่ำเสมอบนพื้นที่ มีลักษณะการใช้แรงงานเข้มข้น และมีความเป็นปัจเจกภาพสูง ไปสู่ฐานะของเศรษฐกิจเมือง ซึ่งมีการกระจุกตัวกันบนพื้นที่ค่อนข้างมาก มีความชำนาญเฉพาะอย่างในการผลิตสินค้าและการบริการสูง และมีการพึ่งพาต่อกันระหว่างภาคเอกชนและภาครัฐบาลอย่างใกล้ชิดที่สำคัญก็คือ เศรษฐกิจเมืองมีการพัฒนาด้านเทคโนโลยี นวัตกรรม (Innovation) และลักษณะของการประกอบการในระดับสูงนอกจากนี้ สิ่งที่สัมพันธ์กับกระบวนการเกิดเมือง โดยเฉพาะ คือ การกระจุกตัวกันของประชาชนบนพื้นที่เพิ่มขึ้นหรือที่เรียกว่า ความหนาแน่น (Density) ซึ่งนำไปสู่ความสัมพันธ์ทางพื้นที่อย่างใกล้ชิดของผู้ประกอบการทางเศรษฐกิจ ความสัมพันธ์ทางพื้นที่อย่างใกล้ชิด ประกอบกับความชำนาญทางการผลิตเฉพาะอย่างส่งผลให้เกิดการพึ่งพาต่อกัน ระหว่างผู้ประกอบการต่างๆ ในชุมชนเมือง ความหนาแน่นของประชากรทำให้เกิดการแลกเปลี่ยนสินค้าและการบริการร่วมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งส่งผลต่อการขยายตัวของโครงสร้างพื้นฐานทางสังคม และการเพิ่มงบประมาณของรัฐบาล (Werner Z. Hirsch, 1973 อ้างใน กฤษ เพิ่มพันจิตต์, 2536) นอกจากนี้แนวคิดและทฤษฎีที่เกี่ยวกับความเป็นเมืองแล้ว อีกปัจจัยที่สามารถวัดถึงความเป็นเมืองของสถานที่หรือเมืองต่างๆ ได้นั้นคือ ระดับความเป็นเมือง (Urbanization Level) ซึ่งระดับความเป็นเมืองมีวิธีการวัดอย่างง่าย ๆ วิธีหนึ่ง คือ การหาอัตราส่วนหรือร้อยละของประชากรที่อาศัยอยู่ในแหล่งที่จัดว่าเป็นเขตเมืองหรือชุมชนเมืองต่อจำนวนประชากรทั้งหมด แต่ว่าการเปรียบเทียบความเป็นเมืองระหว่างประเทศต่างๆ นั้นประสบความสำเร็จยากลำบาก เพราะว่าความหมายของเขตชุมชนเมืองนั้นแตกต่างกันไปตามประเทศต่างๆ และแม้แต่ประเทศไทยเองก็จะเห็นว่า เขตชุมชนเมืองของกรุงเทพมหานครครอบคลุมทุกเขต ในขณะที่เขตชุมชนเมืองของจังหวัดต่างๆ นั้นครอบคลุมเฉพาะเขตเทศบาลเท่านั้น (เสน่ห์ ญาณสาร, 2547) ระดับความเป็นเมืองหรืออัตราส่วนของคนที่อาศัยอยู่ในเมืองจะมากขึ้นจาก

การขยายตัวของขนาดชุมชนเมือง หรือการกำหนดเขตชุมชนเมืองใหม่ การขยายพื้นที่ของเมือง หรือเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้โดยไม่ผิดเงื่อนไขใดๆ ไม่ว่าการณีใดๆ ทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นคร หรือมหานคร การสร้างเมืองหรือชุมชนเมืองการสร้างเมืองใหม่ย่อมทำให้มีจำนวนชุมชนเมืองเพิ่มมากขึ้น และทำให้มีผู้นอพยพเข้าไปตั้งถิ่นฐานหรืออาศัยอยู่ในเมืองนั้น การยกหรือเลื่อนฐานะบางชุมชนให้เป็นเมืองการยกฐานะของชุมชนก็ทำให้ระดับของความเป็นเมืองสูงขึ้นเช่นกัน เช่น การยกฐานะขององค์การบริหารส่วนตำบลให้เป็นเทศบาลตำบลหรือเทศบาลเมือง หรือการยกฐานะของบางอำเภอให้เป็นจังหวัด ทำให้มีเทศบาลเมืองเพิ่มขึ้น (ซึ่งแต่เดิมอาจมีฐานะเป็นเพียงแค่ องค์การบริหารส่วนตำบลเท่านั้น) การเพิ่มขึ้นของประชากรโดยธรรมชาติในอัตราที่สูงของประชากรในเขตชุมชนเมืองในบางชุมชนเมืองอัตราเกิดของประชากรสูงในขณะที่อัตราการตายต่ำ เนื่องมาจากการแพทย์และอนามัยที่ดีขึ้น ทำให้อัตราการเพิ่มของประชากรสูง และจำนวนประชากรเมืองเพิ่มมากขึ้น รวมถึงการอพยพย้ายถิ่นของประชากรจากชนบทเข้าไปอาศัยอยู่ในเมือง นอกเหนือจากการเพิ่มขึ้นของประชากรโดยธรรมชาติในเขตเมืองแล้ว การเคลื่อนย้ายของประชากรจากชนบทเข้าสู่เมืองก็มีส่วนทำให้ค่าความเป็นเมืองสูงขึ้น เหตุที่ประชากรจากชนบทเข้าไปอาศัยอยู่ในเมืองก็เพราะในชนบทมีการว่างงานในภาคเกษตรกรรม กิจกรรมการเกษตรสมัยใหม่มีการใช้เครื่องจักรช่วย ดังนั้นแรงงานในชนบทจึงเหลือเฟือ ในชนบทมีโอกาสการจ้างงานน้อยและค่าแรงต่ำ ในขณะที่ในเมืองโอกาสการจ้างงานมีมากกว่าและค่าแรงสูงกว่า เช่น มีการขยายกิจการอุตสาหกรรม และการก่อสร้างอาคารต่างๆ ตลอดจนมีการขยายตัวทางด้านการค้าและบริการทำให้ต้องการแรงงานมาก นอกจากนี้ในเมืองยังมีโครงสร้างบริการพื้นฐานที่ดีและพอเพียง ความก้าวหน้าทางด้านการศึกษา สาธารณสุข การศึกษา วัฒนธรรม และสิ่งบันเทิงต่างๆ ทำให้คนต้องการอาศัยอยู่ในเขตเมือง

2.1.4 ข้อวิพากษ์ของกระบวนการการเป็นเมือง

การพิจารณาเปรียบเทียบขอบเขตพื้นที่ทางกายภาพของชุมชนเมืองนั้น และขอบเขตของชุมชนเมืองที่กำหนดตามกฎหมาย ถ้าหากว่าพื้นที่ของเมืองตามกฎหมายเล็กกว่าพื้นที่ทางกายภาพของเมือง แสดงว่าเมืองนั้นมีความเป็นเมืองสูงมากและเรียกเมืองประเภทนี้ว่า เมืองที่มีขอบเขตความเป็นเมืองน้อยกว่าความเป็นจริง (Under bound city) ถ้าหากว่าพื้นที่ของเมืองตามกฎหมายใหญ่กว่าพื้นที่ทางกายภาพของเมือง แสดงว่าเมืองนั้นมีความเป็นเมืองต่ำ และเรียกเมืองประเภทนี้ว่า เมืองที่มีขอบเขตความเป็นเมืองเกินความเป็นจริง (over bound city) และถ้าหากว่าพื้นที่ของเมืองตามกฎหมายมีขนาดเท่ากับพื้นที่ทางกายภาพของเมือง แสดงว่าเมืองนั้นมีความเป็นเมืองสูงพอสมควร และเรียกเมืองประเภทนี้ว่า เมืองที่มีขอบเขตความเป็นเมืองที่ตรงกับความเป็นจริง (true bound city)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในส่วนของแนวความคิดของที่ศึกษาถึงความเป็นเมืองในยุโรป ได้ประมวลแนวคิดและรากฐานเมืองในยุโรป ซึ่งสะท้อนให้เห็นประเด็นหลักๆ อยู่ 2-3 ประเด็น คือ

2.1.4.1. เมืองในสังคมตะวันตกจำนวนมากมีรากฐานก่อตั้งมาจากกลุ่มพ่อค้า ซึ่งภายหลังพัฒนามาเป็นชนชั้นกลาง มีการบริหารจัดการกันเองมาในอดีต แม้เมืองจะถูกบริหารจัดการโดยกลุ่มนักการเมืองไปบ้างในระยะหลัง แต่ประชาชนก็เรียกร้องจนกระทั่งต้องมีกระบวนการให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตัดสินใจในการดำเนินทิศทางการพัฒนาเมืองมากขึ้น

2.1.4.2. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับเมืองมีความเป็นพลวัต ปรับเปลี่ยนไปตามกาลเวลาและกระแสสังคม ซึ่งถูกครอบงำโดยบริบททางเศรษฐกิจ-สังคม-การเมือง เมืองในอุดมคติ (Utopia) ถูกเขียนขึ้นในคริสต์ศตวรรษที่ 16 แต่ยังไม่ปรากฏว่ามีเมืองใดใกล้เคียงความเป็นเมือง Utopia ที่ประชาชนมีสิทธิเสรีภาพ และอำนาจในการกำหนดทิศทางของตนเองอย่างเต็มที่ เมืองที่เต็มไปด้วยปัญหาในปัจจุบันอยู่ภายใต้อิทธิพลการตัดสินใจของกลไกทางการตลาดที่ไม่ได้มองผลประโยชน์ของสังคม (Social benefit) อย่างที่ควรจะเป็น

2.1.4.3. ที่ผ่านมามีการพัฒนาโดยนักคิดในเชิงกายภาพ โดยเฉพาะเมื่อ Frank Lloyd Wright เน้นให้เมืองควรมีถนนหนทางที่สะดวกสบาย จึงเป็นแบบแผนที่ทำให้เมืองต่างๆ พึ่งพาพาหนะส่วนตัว ซึ่งย่อมสะดวกกว่าการเดินทางด้วยการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ วิธีคิดดังกล่าวนำไปสู่การใช้พลังงานอย่างสิ้นเปลือง และการตัดขาดสังคมมนุษย์กับเพื่อนบ้านของตน การทำลายสภาพความเป็นเมืองเก่าแก่และวิถีชีวิตดั้งเดิม และการทำให้ช่องว่างระหว่างคนจนและคนรวยในสังคมเมืองเด่นชัดขึ้น

การขยายตัวของเมืองเกิดเนื่องจากการพัฒนาของอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นแนวโน้มที่เริ่มจากในยุโรปและอเมริกาเหนือ แต่ปัจจุบันกำลังขยายตัวไปทั่วโลก โตเกียว โยโกฮามา ฮองกง ไชคิง เม็กซิโกซิตี เซาเปาโล และเมืองใหญ่อื่น อีกจำนวนมากล้วนแต่มีการขยายตัวของเมือง พร้อมๆ กับการขยายตัวของอุตสาหกรรมในลักษณะเดียวกัน ในประเทศกำลังพัฒนา การขยายตัวของอุตสาหกรรมได้เพิ่มโอกาสในการจ้างงานและโอกาสทางการค้าสำหรับประชาชนในชนบทที่กำลังประสบกับปัญหาความตกต่ำของมาตรฐานการครองชีพ อันเนื่องมาจากการขาดแคลนที่ดิน สิ่งแวดล้อมในชนบทที่เสื่อมโทรม และการเปลี่ยนจากเกษตรกรรมเป็นอุตสาหกรรม แต่ต่อมาการขยายตัวของเมืองได้ดำเนินไปโดยเอื้ออำนวยโอกาสให้แก่ผู้ที่อพยพน้อยลงไปทุกที (ดวงจันทร์ อาภาวัชรุตม์ เจริญเมือง, 2545)

ตารางที่ 2.1 สรุปแนวคิดกระบวนการกลายเป็นเมือง

นิยามแนวคิด	การขยาย ขนาดของ พื้นที่เมืองสู่ ชนบท	สังคมที่ เรียบง่าย ไปสู่สังคม ที่มี ระเบียบ แบบแผน	การ เปลี่ยนแปลง จากการ ประกอบ อาชีพ	การ เปลี่ยนแปลง ของพื้นที่	มีการใช้ เทคโนโลยี และ นวัตกรรม ต่างๆ ใน ชีวิตประจำวัน
Gould and Kobb	☆	☆			
Hawley	☆	☆			☆
Edwin Eames and Judith Goode	☆		☆		
Werner Z. Hirsch	☆	☆	☆	☆	☆
เสน่ห์ ญาณสาร	☆	☆	☆	☆	☆
ดวงจันทร์ อาภาวัช รุตม์ เจริญเมือง	☆	☆	☆	☆	

จะเห็นได้ว่า กระบวนการกลายเป็นเมือง (Urbanization) หมายถึง การขยายขนาดของพื้นที่เมืองออกไปสู่พื้นที่ชนบท ซึ่งทำให้การดำรงชีวิตของประชากรมีการเปลี่ยนแปลงไป จากสังคมที่เรียบง่ายไปสู่สังคมที่มีระเบียบแบบแผนมีการแบ่งหน้าที่กันทำ ทำให้วิถีชีวิตเกิดการเปลี่ยนแปลงจากการประกอบอาชีพแบบเกษตรกรรมเปลี่ยนเป็นแบบอุตสาหกรรม รวมถึงมีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมต่างๆ ในชีวิตประจำวัน ซึ่งจากกระบวนการของการกลายเป็นเมืองนั้น

2.1.5 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการขยายตัวของเมือง

ความเป็นเมือง เป็นกระบวนการทางนิเวศวิทยาอย่างหนึ่งที่มีรูปแบบการใช้ที่ดินและการขยายตัวของเมืองแตกต่างกันออกไป รูปแบบของกระบวนการทางนิเวศวิทยาที่นิยมนำมาใช้อธิบายการขยายตัวของเมือง มีทฤษฎีหลัก 3 ทฤษฎี ดังนี้ (Wilson and Schulz, 1978: 42-47 อ้างถึงใน วันดี ธาดาเสวี, 2548)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.1.5.1. ทฤษฎีรูปดาว (Star Theory) เสนอโดย Richard M. Hurd อธิบายว่าการขยายตัวของเมืองนั้นเกิดมาจากบริเวณศูนย์กลางของเมืองที่รวมเส้นทางคมนาคมหลักของเมือง อิทธิพลของเส้นทางคมนาคมจะมีผลทำให้เมืองขยายตัวออกไปตามเส้นทางรถยนต์ รถใต้ดิน และรถไฟ ประชาชนส่วนใหญ่จะนิยมอาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่นบริเวณใกล้เคียงกับเส้นทางคมนาคมดังกล่าวที่สามารถเดินทางไปถึงได้สะดวก ต่อมาภายในเมืองได้มีการพัฒนาเส้นทางคมนาคมดีขึ้น ประชาชนภายในเมืองใช้รถยนต์กันมากขึ้น พื้นที่ว่างที่อยู่ระหว่างเส้นทางคมนาคมก็จะมีประชาชนเข้าไปอาศัยอยู่กันอย่างหนาแน่นมากขึ้น พื้นที่ว่างดังกล่าวก็เชื่อมต่อกันเป็นพื้นที่เดียวกัน

2.1.5.2. ทฤษฎีวงแหวน (Concentric Zone Theory) โดย Ernest W. Burgess อธิบายว่าการขยายตัวของเมืองจะมีลักษณะเป็นรูปวงแหวนเป็นรัศมีวงกลมต่อเนื่องจากเขตศูนย์กลาง และแบ่งพื้นที่ของเมืองออกเป็น 5 เขต ดังนี้

- เขตที่ 1 เป็นเขตศูนย์กลางธุรกิจ (The Central Business District: C.B.D) ประกอบด้วยร้านค้า ห้างสรรพสินค้า โรงภาพยนตร์ โรงแรม ธนาคาร และสำนักงานทางเศรษฐกิจ การปกครอง กฎหมาย เป็นต้น เป็นเขตที่มีคนหนาแน่นเวลากลางวัน เพื่อทำธุรกิจและงานตามหน่วยงานต่างๆ มีคนจำนวนน้อยที่ตึงบ้านเรือนอยู่อย่างถาวร เพราะส่วนใหญ่จะเดินทางไปพักอยู่ที่เขตรอบนอก

- เขตที่ 2 เป็นเขตศูนย์กลางการขนส่ง (The zone in transition) บางครั้งอาจเรียกว่าเป็นเขตการขายส่งและอุตสาหกรรมเบา (Wholesale and light manufacturing zone) รวมทั้งเป็นย่านโรงงานอุตสาหกรรมเก่าๆ เป็นเขตที่มีปัญหาสังคมจำนวนมาก เช่น มีอัตราการก่ออาชญากรรมสูง เป็นบริเวณของกลุ่มคนที่มีฐานะทางเศรษฐกิจต่ำอพยพมาจากชนบท พักอาศัยอยู่ในบ้านราคาถูก และทรุดโทรมใกล้ๆ โรงงานอุตสาหกรรม เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางไปทำงาน แต่เมื่อคนกลุ่มนี้มีฐานะทางเศรษฐกิจดีขึ้น ก็จะย้ายออกไปอยู่ในที่แห่งใหม่ กรรมสิทธิ์ในการครอบครองที่ดินในเขตนี้จะเป็นของชนชั้นสูงที่ดำเนินกิจการในลักษณะของการให้ผู้อื่นเช่า ผู้พักอาศัยในเขตนี้จำนวนน้อยที่มีที่ดินเป็นของตนเอง

- เขตที่ 3 เป็นเขตที่อยู่อาศัยของผู้ใช้แรงงาน (The zone of workingmen's homes) ที่ย้ายออกมาจากเขตศูนย์กลางขนส่ง สภาพที่อยู่อาศัยของในเขตนี้จะมีสภาพดีกว่าคนที่อาศัยอยู่ในเขตศูนย์กลางการขนส่ง บ้านเรือนจะปลูกอยู่ในเขตศูนย์กลางขนส่ง บ้านเรือนจะปลูกอยู่ในระยะห่างกันไม่ชิดติดกันเหมือนสลัม และเมื่อครอบครัวใดมีฐานะดีขึ้นก็จะย้ายออกไปอยู่ในเขตชนชั้นกลางต่อไป

- เขตที่ 4 เป็นเขตชนชั้นกลาง (The middle class zone) มีที่พักอาศัยประเภทห้องชุด โรงแรม บ้านเดี่ยวสำหรับครอบครัวเดี่ยว ผู้พักอาศัยอยู่ในเขตนี้ส่วนใหญ่เป็นชนชั้นกลางเจ้าของธุรกิจขนาดเล็ก ผู้ประกอบวิชาชีพอิสระ พ่อค้า และรวมถึงชนชั้นผู้บริหารระดับกลาง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่หรือใช้ในการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- เขตที่ 5 เป็นเขตที่พักอาศัยชานเมือง (The commuters' zone) มีเส้นทางคมนาคมที่สะดวกในการเดินทางเข้าไปทำงานหรือประกอบธุรกิจในเมือง เขตนี้จะมีทั้งชนชั้นกลางค่อนข้างสูง และชนชั้นสูง ที่เดินทางด้วยรถประจำทางและรถส่วนตัวเข้าไปทำงานเมืองและกลับออกมาพักอาศัยในเขตนี้

2.5.1.3. ทฤษฎีเสี้ยววงกลม (Sector Theory) เสนอโดย Homer Hoyt (1939) อธิบายว่า รูปแบบของการขยายตัวของเมืองจะเหมือนกับเสี้ยววงกลมหรือรูปขนมพาย (Pie-shaped) และในแต่ละเมืองจะพบว่า การขยายตัวของเมืองออกไปยังพื้นที่ด้านนอก จะเป็นรูปเสี้ยววงกลมหนึ่งวงกลม หรือมากกว่าหนึ่งเสี้ยววงกลมและการขยายตัวของเมืองจะมีลักษณะดังนี้

- การขยายตัวของเมืองจะขยายออกไปตามเส้นทางการคมนาคมขนส่ง ที่เชื่อมไปยังศูนย์กลางทางการค้าและที่อยู่อาศัยบริเวณอื่นๆ

- การขยายตัวของเมืองจะขยายออกไปตามพื้นที่สูงและแม่น้ำลำคลองในเขตพัฒนาอุตสาหกรรม

- การขยายตัวของเมืองจะขยายออกไปตามที่อยู่อาศัยของชุมชนชั้นสูงขอบเขตที่สังคมห้องพักอาศัยราคาสูงมักจะเกิดขึ้นในบริเวณย่านธุรกิจใกล้ๆ กับเขตที่อยู่อาศัยเก่า เขตที่อยู่อาศัยค่าเช่าราคาสูง จะตั้งอยู่ติดกับเขตที่อยู่อาศัยค่าเช่าราคาปานกลาง

ตารางที่ 2.2 สรุปแนวคิดการขยายตัวของเมือง

นิยามแนวคิด	มีการขยายตัวของเมืองตามเส้น ในเขตพัฒนาอุตสาหกรรม	เกิดความไม่เท่าเทียมกันระหว่างชนชั้น	ผู้มีรายได้น้อยอาศัยในเขตทรุดโทรม
Wilson and Schulz	☆		
Richard M. Hurd	☆		
Ernest W. Burgess	☆	☆	☆
Homer Hoyt	☆		

สรุปได้ว่าสามทฤษฎีข้างต้น อธิบายให้เห็นถึงสาระสำคัญของการใช้พื้นที่ เขตเมือง และการเติบโตของเมือง โดยการแบ่งเขตพื้นที่ตามคุณสมบัติของประชากรบนพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ ที่มีการขยายตัวของเมืองตามเส้นทางคมนาคม พื้นที่สูงและแม่น้ำลำคลองในเขตพัฒนาอุตสาหกรรม ซึ่งก่อให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันระหว่างชนชั้นกลางค่อนข้างสูงและชนชั้นสูงที่พักอาศัยเขตชานเมืองกับกลุ่มผู้ใช้แรงงานและผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลางที่อพยพมาจากชนบทพักอาศัยอยู่ในบ้าน

ราคาถูกและทรุดโทรมใกล้ๆ โรงงานอุตสาหกรรม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับการพัฒนาไปสู่การเปลี่ยนแปลงของชุมชนชนเมือง

การขยายตัวของชนเมือง (Suburbanization) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการขยายตัวของเมือง มีสาเหตุปัจจัยที่เกิดจากชนเมืองมีประชากรเคลื่อนย้ายเข้าไปตั้งถิ่นฐานหนาแน่นมากขึ้น มีความเจริญทั้งด้านสาธารณูปโภค และอุปโภค สิ่งเหล่านี้เป็นเครื่องชี้ส่วนหนึ่งของลักษณะกระบวนการกลายเป็นเมือง (กรมโยธาธิการและผังเมือง, [ออนไลน์]. 17 กุมภาพันธ์ 2557) ชนเมืองเป็นพื้นที่ที่อยู่รอบๆ เมืองมีประชากรอาศัยอยู่รวมกันหนาแน่นน้อยกว่าเมืองแต่มากกว่าชนบท ประชากรในเขตชนเมืองสามารถเดินทางเข้าไปทำงานในเมืองแบบไปเช้าเย็นกลับได้ เป็นการพัฒนาทางด้านสภาพแวดล้อมทางกายภาพของชุมชนเมืองเป็นอย่างมาก ทำให้ชุมชนเมืองขยายออกไปสู่ชนเมืองมากขึ้นและการพัฒนาที่สำคัญที่นำไปสู่การขยายตัวของชุมชนเมืองก็คือ การสร้างถนน ถนนจึงนับได้ว่าเป็นการเปิดการใช้พื้นที่เมืองอย่างทันสมัยเป็นครั้งแรกเพราะทำให้เกิดมีชุมชนพาณิชยกรรมและอุตสาหกรรมเกิดขึ้นในระบบของเมือง ดังนั้น ถนนจึงมีความสำคัญโดยตรงแก่บ้านเมืองรวมทั้งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับความเป็นอยู่ของมนุษยชาติทั่วโลกในขณะนี้ (สุนันทา สุวรรณโณคม และคณะ, 2531)

โดยทฤษฎีเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงไปสู่ความเป็นเมือง ดังนี้

1. การเปลี่ยนแปลงทางด้านประชากร ที่เห็นได้ชัดเจนคือการย้ายถิ่น เช่น การย้ายถิ่นของชาวชนบทเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ไม่เพียงแต่จะมีผลต่อชีวิตความเป็นอยู่ในชนบทเท่านั้น แต่ยังมีผลต่อชุมชนเมืองด้วย เพราะการที่ชาวชนบทได้ย้ายถิ่นออกไปทำงานต่างถิ่นนี้เนื่องจากการคมนาคมติดต่อระหว่างหมู่บ้านและเมืองสะดวกขึ้น สังคมชนบทเริ่มมีความเจริญจากการติดต่อจากโลกภายนอก

2. การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ เป็นลักษณะของการที่ชาวชนบทมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นกว่าเดิม เป็นการพัฒนาท้องถิ่นจากเจ้าหน้าที่หน่วยงานราชการต่าง ๆ เช่น มีการส่งเสริมวิธีการหรือเทคนิควิธีการเกษตรสมัยใหม่ หรือมีโรงงานอุตสาหกรรมหลายประเภทไปตั้งอยู่ในเขตชนบททำให้ชาวชนบทที่อยู่ใกล้มีงานทำมีรายได้เพิ่มขึ้นนอกเหนือจากการทำนา นอกจากนี้การพัฒนาถนนหนทางต่าง ๆ เข้าไปสู่หมู่บ้านนับว่ามีความสำคัญต่อการที่สังคมชนบทเปลี่ยนไปสู่ความทันสมัย

3. การเปลี่ยนแปลงทางสังคม เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นกับชาวชนบทในลักษณะความสัมพันธ์แบบเดิมบางอย่างเปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งค่านิยมทางสังคม เช่น ชาวชนบทได้เล็งเห็นถึงประโยชน์ของการศึกษามากขึ้น โดยนิยมส่งบุตรหลานให้เรียนต่อในระดับที่สูงขึ้น นอกจากนี้หนุ่มสาวมีค่านิยมที่จะไปทำงานในเมืองใหญ่มากขึ้นด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. การเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรม สิ่งที่น่าบ่งบอกถึงการเปลี่ยนแปลงด้านนี้ เห็นได้อย่างชัดเจนว่าชาวชนบทในหมู่บ้าน มีการปลูกบ้านเรือนสมัยใหม่ เช่น การปลูกบ้านสองชั้น ชั้นล่างก่อเป็นตึก เครื่องใช้ภายในครัวเรือนสมัยใหม่ขึ้น มีโทรทัศน์ ตู้เย็น พัดลม และสิ่งอำนวยความสะดวกแบบสังคมเมือง แม้เทคนิคในการทำาก็เปลี่ยนมาใช้เครื่องจักรเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ แสดงว่าเป็นการรับสิ่งใหม่ ๆ ไม่ว่าจะในด้านเกษตรกรรม หรือไม่ใช่เกษตรกรรม เป็นกระบวนการเปลี่ยนแปลงด้านวัฒนธรรม ตลอดจนการกระจายวัฒนธรรมแบบสังคมเมืองไปสู่สังคมชนบท (สมศักดิ์ ศรีสันติสุข, 2536)

ส่วนสาเหตุของการเติบโตของชนเมืองที่อยู่ภายใต้อิทธิพลของเมืองขนาดใหญ่ กล่าวโดยสรุปว่า

1. การเพิ่มขึ้นของประชากรของเมืองในอัตราที่รวดเร็ว อันเนื่องมาจากการพัฒนาในระดับประเทศ ทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำระหว่างชนบทและเมือง เป็นปัจจัยที่ทำให้ประชากรเข้าสู่เมืองจนเกินความสามารถที่จะรองรับได้ จึงเกิดการขยายตัวของเมืองออกสู่พื้นที่รอบนอก

2. ความเหมาะสมของพื้นที่รอบนอก ได้แก่ การมีพื้นที่ว่างและการมีเส้นทางคมนาคม ซึ่งแต่เดิมมีเพื่อเชื่อมโยงชุมชนเมืองหลักกับชุมชนรอบนอก เขตพื้นที่รอบนอกดังกล่าวจึงเหมาะสมแก่การรองรับกิจกรรม ที่อยู่อาศัย การผลิต การให้บริการสำหรับประชาชนที่เพิ่มขึ้นเกิดตลาดขนาดใหญ่ขึ้น เกิดโอกาสและความเหมาะสมในการผลิตและลงทุนของภาคเอกชน

3. นโยบายและการบริหารของรัฐในด้านการพัฒนาเมือง การขึ้นนำพัฒนาจากการลงทุนโครงสร้าง เช่น การสร้างถนนเชื่อมต่อระหว่างศูนย์กลางเมือง และมาตรการแรงจูงใจ เช่น การลดภาษีเพื่อส่งเสริมที่อยู่อาศัยและอุตสาหกรรมชนเมือง (Anderson, Kanarglov and Miller, 1996) ถือได้ว่าเป็นแรงเสริมที่ก่อให้เกิดการขยายตัวออกสู่ชนเมือง เนื่องจากไม่มีการวางแผนพัฒนารองรับเกี่ยวกับขนาดและการขยายตัวของเมือง รวมทั้งการผลักดันอุตสาหกรรม ซึ่งเป็นแหล่งงานสำคัญของประชากรให้ตั้งในเขตนอกเมือง

4. กระบวนการพัฒนาเมืองและการให้บริการของรัฐแก่ประชากร ตลอดจนการควบคุมดูแลดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอ เนื่องจากสาเหตุหลายประการ เช่น การขาดแคลนทรัพยากร ปัญหาทางด้านการบริหารและการจัดการ เป็นต้น (พันชิวส์ สัมพันธ์พานิช, 2541)

ตารางที่ 2.3 สรุปสาเหตุการขยายตัวของชุมชนชนเมือง

นิยามแนวคิด	การย้ายถิ่นฐาน	ชุมชนชนเมือง วิถีชีวิต ความเป็นอยู่ แบบคนเมือง	การพัฒนาจากนโยบายรัฐ	การพัฒนาจากการลงทุน	เทคนิคการเกษตรแบบทันสมัย
กรมโยธาธิการและผังเมือง				☆	☆
อดุลย์ เชาว์วาทีน		☆		☆	☆
สุนันทา สุวรรณโณดม และคณะ	☆		☆		
สมศักดิ์ ศรีสันติสุข	☆	☆	☆		☆
พันธวัต สัมพันธ์พานิช	☆		☆		☆

จากแนวคิดข้างต้นสรุปได้ว่า การขยายตัวของชนเมืองเป็นผลที่ต่อเนื่องมาจากการขยายตัวของเมือง เป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการที่ประชากรได้มีการเคลื่อนย้ายเข้าไปตั้งถิ่นฐานอยู่กันอย่างหนาแน่นบริเวณแถบชนเมืองทั้งนี้การพัฒนานั้นก็มีส่วนหนึ่งที่มาจากนโยบายการพัฒนาของรัฐ เช่น การสร้างถนน เมื่อมีถนนเข้าถึง ความเจริญก็ไปถึงด้วย และทำให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในพื้นที่เขตชนเมือง ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงค่านิยมในด้านต่าง ๆ เช่น วิถีชีวิตความเป็นอยู่แบบคนเมืองการทำงาน การเดินทาง การดำเนินชีวิตประจำวันผูกพันกับเวลา มีความเป็นปัจเจกบุคคลและพึ่งตนเอง ความผูกพันภายในครอบครัวและเพื่อนบ้านมีน้อย ใช้เงินกำหนดราคาและคุณค่าการได้มาซึ่งเครื่องอุปโภค บริโภค และสิ่งของต่าง ๆ การอาศัยอยู่ในสภาพแวดล้อมที่สร้างสรรค์โดยมนุษย์มากกว่าสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ เช่น อาคาร และสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ รวมถึงการทำเกษตรกรรมก็เลือกที่จะใช้เครื่องจักร เครื่องยนต์ เพื่อทุนแรงและเพิ่มความสะดวกสบาย ทั้งนี้ ยังมีวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับสาเหตุการขยายตัวของเมือง ดังนี้

พรพรรณ สุรนนท์ (2522) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมในชุมชนเขตลาดกระบัง กรณีศึกษากระบวนการและผลของการขยายชุมชนไปสู่ชนเมือง ผลการศึกษาพบว่า เดิมในเขตลาดกระบังจะใช้คลองในการสัญจรไปมาแทนถนนเพราะถนนตัดเข้าไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ไม่ถึง ผู้ที่ประกอบการค้าจะซื้อสินค้าจากที่อื่น เพื่อนำมาขายโดยการพายเรือขายของในลำคลอง มาดำเนินกิจการ โดยการเปิดร้านค้าในบริเวณตลาดที่เริ่มมีการก่อสร้างเมื่อมีถนนเข้ามาในบริเวณ ศูนย์กลางชุมชนแห่งนี้ ส่วนทางด้านสังคมพบว่า ประชากรที่อยู่ในชุมชนส่วนใหญ่ปัจจุบันนี้ไม่ใช่ ชาวลาดกระบัง โดยกำเนิด แต่เป็นผู้ที่มีภูมิลำเนาเดิมจากชุมชนอื่น ส่วนใหญ่มาจากบริเวณอื่น ๆ ใน กรุงเทพมหานครมากที่สุด โดยให้เหตุผลว่า ต้องการเปลี่ยนที่อยู่ใหม่เพื่อหลีกเลี่ยงความแออัดในใจ กลางเมือง

วิโรจน์ อยู่วนิชชานนท์ (2531) ได้ศึกษาการวิเคราะห์รูปแบบการขยายตัวของเมือง การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินแต่ละประเภท วิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการใช้ที่ดินแต่ละประเภทในเมืองนครราชสีมา และเสนอรูปแบบโครงสร้างของเมืองนครราชสีมา ในช่วงปี พ.ศ. 2512 และ 2528 กรณีศึกษาเทศบาลเมืองนครราชสีมา กล่าวว่า รูปแบบการใช้ที่ดินมีลักษณะปะปนประเภท ชนิดของการใช้ที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ คือ การใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัย และการใช้ที่ดินเพื่ออุตสาหกรรม ลักษณะการขยายตัวเป็นแนวยาวไปตามสองฟากของเส้นทางคมนาคมคือ ถนน สำหรับโครงสร้างของเมืองสอดคล้องกับแบบจำลองรูปเลี้ยว และได้พบว่ามีย่านธุรกิจการค้า กลางเมืองและย่านที่พักอาศัยของผู้มีรายได้สูง ได้ตั้งอยู่ใกล้กับย่านธุรกิจการค้ากลางเมืองแทนที่จะตั้งอยู่ห่างไกลออกไป ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ที่ดินโดยส่วนรวมพบว่า กลุ่มปัจจัยที่มีอิทธิพล เรียงลำดับตามความสำคัญ คือ ปัจจัยทางกายภาพ ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ และปัจจัยทางด้านสังคม ซึ่งได้แก่ การเป็นทำเลที่ดีในการประกอบอาชีพ เป็นทรัพย์สินที่มีอยู่เดิม ที่ดินราคาถูกและสถานที่ กว้างขวาง

2.3 ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน

การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน คือ การที่สภาพของที่ดินถูกทำเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เช่น การเปลี่ยนแปลงที่ดินจากพื้นที่ป่าเป็นพื้นที่เกษตรกรรม การเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่เกษตร เป็นพื้นที่เกษตรที่ดีกว่าการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่เกษตรเป็นที่อยู่อาศัย โรงงานอุตสาหกรรม (ยุทธนา ตรีบันพฤกษ์, 2540) หรือการใช้ที่ดินที่มีการเปลี่ยนแปลงจากประเภทหนึ่งไปเป็นอีกประเภทหนึ่ง เช่น การเปลี่ยนแปลงจากสภาพป่าเป็นพื้นที่เกษตรกรรม จากพื้นที่เกษตรกรรมเป็นที่อยู่อาศัย และแหล่งน้ำ (สุพรรณิ ทักษิณสัมพันธ์, 2547) ทั้งนี้การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ในชนบทโดยจำแนกการเปลี่ยนแปลงออกเป็น 1) การนำที่ดินในชนบทมาพัฒนาเป็นเมือง เป็นแหล่งอุตสาหกรรม การสร้างสนามบินและถนน การสร้างอ่างเก็บน้ำ 2) การนำที่ดินในชนบทมาใช้ เพื่อเป็นพื้นที่ป่า อุทยานแห่งชาติ เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า 3) การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่เป็นพื้นที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเกษตรเป็นการใช้ที่ดินเพื่อการสร้างการขนส่ง ใช้เป็นพื้นที่สำหรับพักผ่อนหรือสถานที่ออกกำลังกาย ที่อยู่อาศัย ที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมและกิจกรรมอื่นๆ (สมเจตน์ จันทรวัฒน์, 2524 อ้างถึงใน จันทรจิรา จิระราชวโร, 2548)

จากที่กล่าวมาข้างต้นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินสามารถสรุปได้ว่า การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน หมายถึง การนำที่ดินนั้น ๆ ไปใช้ประโยชน์ในด้านต่าง ๆ ที่แตกต่างไปจากเดิม ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและสามารถนำมาเปรียบเทียบกันได้ในช่วงเวลาที่ต่างกันเพื่อดูการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

สาเหตุที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินนั้น พบว่า สาเหตุที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน คือการพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานในรูปแบบของระบบการคมนาคมทางถนน การเพิ่มจำนวนประชากร การขยายตัวของเมือง การขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมและที่พักอาศัย และการขยายตัวของพื้นที่ทำการเกษตร [สุริรัตน์ ฦ นกร (2526), สายัณห์ มั่นมะโน (2533) อ้างถึงใน วิระณี แสงจันทร์, 2542), ยุทธนา ตรีบัณฑิต (2540: 17)]

โดยมีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

อุไร อร่ามวงศ์ตระกูล (2529: 136) ได้ทำการศึกษา รูปแบบการตั้งถิ่นฐานการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตเมือง ศึกษาเฉพาะกรณีเขตเทศบาลเมืองกำแพงเพชร พบว่า สาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินมาจากหลายสาเหตุได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐานในรูปแบบของระบบการคมนาคมทางบก การเพิ่มจำนวนประชากรและการขยายตัวของอาคารที่พักอาศัย

สายัณห์ มั่นมะโน (2533) ศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี พ.ศ. 2523 และ พ.ศ. 2530 โดยมีจุดประสงค์เพื่อทราบข้อมูลพื้นฐานลักษณะทางกายภาพประชากร เศรษฐกิจละสังคม พร้อมทั้งศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตลอดจนการขยายตัวของเทศบาลเมืองบางบัวทอง เพื่อที่จะใช้ในการวางแผนพัฒนาเทศบาลเมืองต่อไป

การศึกษาใช้การแปลภาพถ่ายทางอากาศบริเวณเขตเทศบาลเมืองบางบัวทองปี 2523 และ 2530 เป็นเครื่องมือในการหาพื้นที่การใช้ที่ดินแต่ละประเภทตลอดจนการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ส่วนข้อมูลพื้นฐานลักษณะบางประการทางเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งความคิดเห็นของประชากร ปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและความต้องการของประชากร ซึ่งศึกษาจากการสัมภาษณ์ สำหรับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินก็อาศัยข้อมูลจากภาพถ่ายทางอากาศและข้อมูลจากการสัมภาษณ์ประชากร

ผลการศึกษาพบว่า มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเล็กน้อย ที่สังเกตได้อย่างชัดเจนคือที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นและพื้นที่เพื่อการเกษตรลดลง พื้นที่ว่างเปล่าลดลง ส่วนความคิดเห็นของประชากร เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ในการศึกษาไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนใหญ่พอใจกับความเป็นอยู่รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงของเทศบาลฯและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะพบว่าแนวโน้มการใช้ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น ส่วนพื้นที่เพื่อการเกษตรและพื้นที่ว่างเปล่ามีแนวโน้มลดลงทิศทางการขยายตัวของชุมชนจะขยายออกจากที่พักอาศัยหนาแน่นและเป็นศูนย์กลางทางการค้าของเทศบาลฯและจะขยายตามแนวถนนหลักและจะขยายตัวตามแนวถนนต่าง ๆ ภายในเขตเทศบาล

อดิสร เสมแย้ม (2540) ได้ศึกษากระบวนการเปลี่ยนแปลงจากชุมชนชานานาเป็นชุมชนเมือง : กรุงเทพมหานคร พบว่า การเปลี่ยนแปลงไปสู่ความเป็นชุมชนชานเมืองเกิดจากกระบวนการขยายชุมชนไปสู่ชานเมืองของกรุงเทพมหานคร อันมีปัจจัยสำคัญจากราคาที่ดินซึ่งต่ำ จึงเป็นเงื่อนไขสำคัญในการลงทุนของนักจัดสรรที่ดินรวมถึงเส้นทางคมนาคมใหม่ ๆ ที่ตัดผ่าน การเปลี่ยนแปลงนี้ส่งผลกระทบต่อให้ชานานาต้องปรับตัวให้เข้ากับสภาวะแวดล้อมใหม่ด้วยการสร้างเอกลักษณ์ของตนเองขึ้นเป็นแบบแผนชีวิตที่อยู่กึ่งกลางระหว่างเมืองกับชนบท เรียกว่า แบบแผนชีวิตชานเมือง ความรู้สึกเป็นชุมชนเดียวกันจะปรากฏให้เห็นในกลุ่มผู้ที่เคยเป็นชานานามาก่อน แต่ความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้านที่เข้ามาอยู่ใหม่จะมีลักษณะผิวเผิน ชาวบ้านยังคงยึดความสัมพันธ์เดิมในกลุ่มอันเป็นความสัมพันธ์ที่มีลักษณะของความเป็นเครือญาติและเพื่อนบ้านในละแวกเดียวกัน แม้ปัจจุบันเครือข่ายทางสังคมดังกล่าวจะมีลักษณะค่อนข้างหลวม แต่มีความสำคัญในแง่ของการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกันยามมีปัญหาซึ่งช่วยรองรับให้บุคคลสามารถปรับตัวได้ท่ามกลางความเปลี่ยนแปลง

ยุทธนา ตรีบันพฤกษ์ (2540) ศึกษาเรื่องการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตตำบลคลองแห อำเภอลำปาง จังหวัดสงขลา พบว่า สาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่สำคัญได้แก่การเพิ่มจำนวนประชากร การพัฒนาโครงสร้างขั้นพื้นฐาน การขยายตัวของที่อยู่อาศัย การขยายตัวของหน่วยงานภาครัฐ การขยายตัวของพาณิชย์กรรมและบริการ และการขยายตัวของพื้นที่ทำสวน สำหรับลักษณะของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่สำคัญ ได้แก่ พื้นที่นาลดลงโดยเปลี่ยนเป็นนาไร่สวน ที่อยู่อาศัย ถนน และแหล่งพาณิชย์กรรมและบริการ พื้นที่ป่าโปร่งหมดไปโดยเปลี่ยนเป็นสวนนา ที่อยู่อาศัย และถนน ส่วนผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ได้แก่ สิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม การใช้ที่ดินไม่เป็นระบบ ราคาที่ดินสูงขึ้นมาก ผลผลิตข้าวลดลงแต่ยางพาราสูงขึ้น และโจรผู้ร้ายมีมากขึ้น

ตารางที่ 2.4 สรุปแนวคิดสาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน

นิยามแนวคิด	การเพิ่มขึ้นของประชากร	การขยายตัวหรือการพัฒนาตัวของเมือง	ขาดการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสม
สุริรัตน์ ฒ นกร		☆	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่สามารถเผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.4 (ต่อ)

นิยามแนวคิด	การเพิ่มขึ้นของประชากร	การขยายตัวหรือการพัฒนาตัวของเมือง	ขาดการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสม
อุไร อรามวงศ์ตระกูล		☆	
สายัณห์ มั่นมะโน	☆	☆	☆
ยุทธนา ตระบันพฤกษ์	☆	☆	☆

จากสาเหตุการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินข้างต้น ผู้ศึกษาสามารถสรุปได้ว่าสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินมีสาเหตุดังนี้

1) การเพิ่มขึ้นของประชากร ทำให้เกิดความต้องการในด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้นและต้องมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อรองรับกับจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ไม่ว่าจะเป็นที่อยู่อาศัยหรือแหล่งอาหาร

2) การขยายตัวหรือการพัฒนาตัวของเมือง ทำให้เกิดการพัฒนาคอนกรีตพื้นฐานตามมา ไม่ว่าจะเป็นระบบคมนาคม ระบบสาธารณูปโภค ซึ่งมีส่วนที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินได้ทั้งสิ้น

3) ขาดการควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เหมาะสม ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินได้อย่างรวดเร็วและไม่เป็นระเบียบ เช่น การนำพื้นที่ที่เหมาะสมด้านการเกษตรมาสร้างเขตอุตสาหกรรม ศูนย์การค้า

2.3.1 ด้านกายภาพ

จากสาเหตุข้างต้น ทำให้เกิดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในด้านต่างๆ ดังนี้

1) ผลกระทบต่อด้านเกษตรกรรม การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินนั้นส่งผลให้พื้นที่เกษตรกรรมมีจำนวนลดลงซึ่งส่วนจากการซื้อที่ดินของนายทุนเพื่อเก็งกำไรโดยไม่นำมาใช้ประโยชน์แต่อย่างใด ซึ่งการลดลงของพื้นที่เกษตรกรรมนั้นจะส่งผลกระทบในด้านต่าง ๆ ดังนี้

- (1) ปริมาณผลผลิตทางการเกษตรมีจำนวนลดลง
- (2) เกิดปัญหาการไร้ที่ทำกินของเกษตรกร
- (3) เกิดปัญหาการบุกรุกพื้นที่ป่าไม้เพื่อใช้ในการทำการเกษตรกรรม

2) ผลกระทบต่อเจ้าของที่ดินและชุมชน เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินส่งผลให้คนในชุมชนมีพื้นที่เพื่อใช้ประกอบอาชีพลดลง หรือบางคนอาจไม่มีที่อยู่อาศัยหรือที่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทำกินส่งผลให้ต้องอพยพออกจากพื้นที่เพื่อหาอาชีพใหม่ เช่น การอพยพเข้าพื้นที่เมือง ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองเพิ่มขึ้น เกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตและวัฒนธรรม

2.3.2 ด้านเศรษฐกิจ

ในการดำรงชีวิตของมนุษย์ไม่ว่าจะเป็นยุคสมัยใด จะมีความเป็นอยู่อย่างเรียบง่ายหรือซับซ้อน ล้วนแล้วต้องการปัจจัยที่สำคัญ 4 ประการ คือ อาหาร ที่อยู่อาศัย เครื่องนุ่งห่ม และยารักษาโรค ซึ่งสิ่งเหล่านั้นล้วนมาจากทรัพยากรทั้งที่เป็นธรรมชาติและที่มนุษย์คิดประดิษฐ์ขึ้นมาในภายหลัง มนุษย์ในยุคแรก ๆ นั้นมีความเป็นอยู่อย่างง่าย ๆ เมื่อหิว เข้าป่าหาอาหาร จับสัตว์ เก็บผัก เก็บผลไม้ เมื่อกาลเวลาหมุนเวียนเปลี่ยนไปจำนวนประชากรโลกเพิ่มมากขึ้นได้ทำให้วิถีการได้มาซึ่งปัจจัย 4 มีความยุ่งยากยิ่งขึ้นจากทรัพยากรธรรมชาติที่ไม่มีผู้ใดเป็นเจ้าของ เริ่มมีการจับจองป้องกันไม่ให้คนอื่นเข้ามาหาประโยชน์ เกิดการแบ่งสรรทรัพยากรที่ดิน แหล่งน้ำ ทะเล เป็นอาณาเขตประเทศ ตลอดจนอาณาบริเวณเลือกสวนไร่นาของประชาชนในสังคม ซึ่งการจัดสรรทรัพยากรเพื่อตอบสนองความต้องการของคนในสังคมนั้นต่อมาได้รับการขยับฐานะขึ้นเป็นศาสตร์อีกศาสตร์หนึ่ง เรียกว่า เศรษฐศาสตร์

แต่เดิมการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจการเปลี่ยนแปลงการผลิต จากการล่าสัตว์ เปลี่ยนมาเป็นการนำสัตว์มาเลี้ยง การเพาะปลูกแบบเร่ร่อน เปลี่ยนเป็นเพาะปลูกในที่โล่งและเป็นหลักแหล่ง และปลูกพืชหลากหลายชนิด การเลี้ยงสัตว์เพื่อบริโภคและใช้แทนแรงงาน เปลี่ยนมาเป็นเลี้ยงสัตว์เพื่อการค้า การทำการเกษตรแบบเก่าหรือดั้งเดิมที่ใช้เทคโนโลยีแบบเก่า ได้พัฒนาเปลี่ยนเป็นนำเอาเทคโนโลยีแบบใหม่เข้ามาใช้ มีการลงทุนในการทำการเกษตรสูงขึ้น มีการจ้างแรงงานจากภายนอก มีระบบการจัดการที่ซับซ้อนมากขึ้นและมีการนำเอาระบบการแลกเปลี่ยนหรือเงินตราเข้ามาเกี่ยวข้อง ทำให้มีการแลกเปลี่ยนหรือการจำหน่ายจ่ายแจกสิ่งของ การแลกเปลี่ยนหรือการจำหน่ายจ่ายแจกสิ่งของผลิตผลกันในระหว่างคนที่อาศัยใกล้เคียงกัน แรกทีเดียวทำกันในระหว่างคนที่รู้จักกันสองคน ต่อมาก็ทำกันระหว่างกลุ่มและระหว่างสังคมเป็นการแลกเปลี่ยนที่ไม่มีระบบการตลาดแต่เป็นพฤติกรรมง่าย ๆ ไม่มีสื่อกลางในการแลกเปลี่ยน ไม่มีระบบการค้าและราคา แต่เมื่อเวลาผ่านไปจากการแลกเปลี่ยนง่าย ๆ ก็กลายเป็นซับซ้อนมากขึ้น การพึ่งพาอาศัย เป็นลักษณะการให้และการรับโดยไม่มีเงินตราเข้ามาเกี่ยวข้อง เป็นการแลกเปลี่ยนของต่อของและการบริการด้วยน้ำใจโดยไม่หวังผลตอบแทน (นิยพวรรณ (ผลวัฒน์) วรรณศิริ, 2536)

ระบบเศรษฐกิจเป็นพื้นฐานทางสังคมที่สำคัญระบบหนึ่ง เนื่องจากมนุษย์ต้องบำบอดความต้องการในด้านความหิวและความกระหาย อันเป็นธรรมชาติอย่างหนึ่งของมนุษย์ ทำให้มนุษย์ต้องแสวงหาสิ่งของหรืออาหารบริโภค ความต้องการได้มีการพัฒนาไปเรื่อย ๆ จนถึงได้สร้างแบบแผนเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พฤติกรรม ซึ่งได้แก่ กฎเกณฑ์ ข้อบังคับ ระเบียบต่าง ๆ เพื่อให้ผลผลิตที่ได้มานั้นให้ประโยชน์อย่าง ยุติธรรมแก่สมาชิกในสังคมให้มากที่สุด ดังนั้นหน้าที่ของระบบเศรษฐกิจ ได้แก่ การผลิต การ แจกจ่าย การบริโภค การแลกเปลี่ยน การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ จึงเป็นการเปลี่ยนแปลง โครงสร้างทางเศรษฐกิจทำให้เห็นถึงระบบการเปลี่ยนแปลงในอัตรระดับชุมชน หมู่บ้านเป็นระบบ เศรษฐกิจแบบดั้งเดิม ทั้งในด้านการผลิต การแลกเปลี่ยน การบริโภคและการแจกจ่าย ก็เพื่อใช้ อุปโภคบริโภคพอประทังชีวิตและเพียงพอภายในครอบครัวเท่านั้น ปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงไป เป็นระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยมผสมในลักษณะของเศรษฐกิจแบบเงินสดมากขึ้น กิจกรรมต่าง ๆ ในทางเศรษฐกิจ ไม่ว่าจะเป็นในด้านการถือครองที่ดิน รายได้ อาชีพต่าง ๆ และการแลกเปลี่ยน แร่งงาน มีความสำคัญในสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ (สมศักดิ์ ศรีสันติสุข, 2528) ทั้งนี้ การเปลี่ยนแปลงรายได้ที่เป็นตัวเงินเพิ่มขึ้นจากการทำงานเพื่อเพิ่มรายได้ในขณะที่รายจ่ายก็เพิ่มขึ้น ด้วย มีการติดต่อกับศูนย์กลางเพื่อเพิ่มความเจริญ มีการค้าขายการผลิตและสวดส่องหาโอกาสใน การทำงานเพื่อเพิ่มรายได้ แม้จะมีข้อจำกัดในเรื่องทุนและความรู้ทางวิชาการ ด้านนโยบายมีการ บุกเบิกที่ดินแปลงใหม่เพื่อให้เพิ่มรายได้มากขึ้น ชุมชนได้รับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ บริการขั้นพื้นฐานของรัฐ คือ ถนน ประปา และไฟฟ้า ทำให้มีการติดต่อกับศูนย์กลางความเจริญได้ สะดวกรวดเร็วขึ้น สภาพรายได้ของชุมชนจะอยู่ในระดับสูงขึ้นจากการเพิ่มปริมาณกิจกรรมการ ปลูกพืชและการรับจ้าง (สมยศ พุ่มหว่า, 2534)

จากที่กล่าวมา การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจมีผลทำให้พฤติกรรมการบริโภคเปลี่ยนแปลง ตามไปด้วย เช่น การบริโภคสิ่งของและอาหารที่หาหรือผลิตได้ตามธรรมชาติ แล้วค่อย ๆ รับเทคนิค วิธีการต่าง ๆ ที่ได้เห็นหรือลอกเลียนแบบจากชุมชนภายนอกเข้ามาในชุมชน เพราะชาวบ้านมีการ บริโภคสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น มีสินค้าหลากหลาย ทำให้ประชาชนมีโอกาสเลือกบริโภคสินค้า และบริการได้มากขึ้น และชาวบ้านได้นำวัฒนธรรมการบริโภคของสังคมเมืองมาใช้ในชุมชนมากขึ้น ไม่ว่าจะชนิดของสินค้าและวิธีการบริโภค

2.3.2.1 ผลจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ

การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคม ส่งผลต่อสังคมไทยและวิธีการ ดำรงชีวิตของคนในสังคม ตลอดจนการก่อให้เกิดปัญหาแก่คนในสังคม คือ

1. ปัญหาความยากจนและปัญหาการกระจายรายได้ การพัฒนาที่ผ่านมาจะประสบผลสำเร็จ ในการขยายตัวของเศรษฐกิจแต่ปรากฏว่าสภาพความยากจนของประชาชน โดยเฉพาะในชนบท กลับทวีความรุนแรงขึ้น ส่วนปัญหาการกระจายรายได้ระหว่างเขตมหานครและส่วนภูมิภาคมีความ แตกต่างกันมาก

2. ปัญหาการปรับตัวไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง สภาพเศรษฐกิจสังคมที่เปลี่ยนแปลงอย่าง รวดเร็วส่งผลให้เกิดความแออัดของเมืองและมีสถานการณ์ต่าง ๆ ตามมา เช่น ค่าครองชีพสูงขึ้น เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ความห่างเหินไม่เข้าใจกันระหว่างสมาชิกในครอบครัว การรับและการเลียนแบบวัฒนธรรมตะวันตกโดยไม่มีกรจำแนก ส่งผลให้ประชาชนเกิดความเครียด ไม่พอใจในสภาพแวดล้อมที่เป็นอยู่และแสวงหาทางออกด้วยวิธีต่าง ๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหาทางสังคมอื่น ๆ ตามมา (ปทุมมาส แดงบุปผาม 2535)

3. ปัญหาการขาดโอกาสและบริการในการดำรงชีวิต การพัฒนาที่ผ่านมาแม้ว่าจะประสบผลสำเร็จในเชิงปริมาณ คือ การเพิ่มของบริการสังคมต่าง ๆ แต่ในเชิงคุณภาพและประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการกระจายบริการสังคมยังคงรวมตัวอยู่ที่กรุงเทพมหานครและเขตเมืองใหญ่ มีปัญหา ดังนี้

3.1 ด้านสาธารณสุข ในวิถีชีวิตและสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้แบบแผนการเจ็บป่วยของประชาชนเปลี่ยนแปลงด้วย เป็นโรคที่เกิดจากการเปลี่ยนสภาพแวดล้อมทางสังคมมากขึ้นอย่างรวดเร็ว การบริการทางการแพทย์และสาธารณสุขเป็นแบบลักษณะการตั้งรับทำให้ประชาชนไม่สามารถเข้าถึงบริการ

3.2 ด้านการมีงานทำ พบว่า ผู้ไม่มีงานทำส่วนใหญ่เป็นผู้ขาดโอกาสทางการศึกษา ซึ่งมักเป็นผู้ที่ยากจน ขาดโอกาสหรือเค็ดรื้อนทางเศรษฐกิจส่วนใหญ่เป็นแรงงานประเภทไร้ฝีมือ

3.3 ด้านที่อยู่อาศัย ในกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่มีการกระจุกตัวของที่อยู่อาศัยบนพื้นที่ หลายส่วนเป็นแหล่งชุมชนแออัดเกิดขึ้นจำนวนมาก ซึ่งนับวันจะทวีความรุนแรง คนยากจนที่อพยพเคลื่อนย้ายจากชนบทและมาอาศัยอยู่ในแหล่งชุมชนแออัดจะถูกไล่ที่กลายเป็นคนเร่ร่อนและเกิดกรณีการบุกรุกที่ดินแหล่งใหม่เพิ่มมากยิ่งขึ้น

3.4 ด้านความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน จะมีความสั่นคลอนเป็นอันมาก เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของสังคมและสิ่งแวดลอม ทำให้บางคนปรับตัวไม่ทัน (ยุวัฒน์ วุฒิเมธีและคณะ, 2537)

ได้สรุปว่าการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในชนบท อาจมองเห็นได้ง่ายจากการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ซึ่งทำให้ชาวชนบทต้องเสียค่าใช้จ่ายมากขึ้นในขณะที่รายได้ไม่เพิ่มเท่าที่ควร ทรัพยากรธรรมชาติของท้องถิ่นถูกนำไปใช้ร่อยหรอลงไปมาก ทรัพยากรบางอย่างอาจหมดสิ้นไปหรือเหลือน้อยลง เช่น ป่าไม้ แร่ธาตุทั้งหลาย ทั้งนี้มองว่าโอกาสทางเศรษฐกิจยังไม่ยุติธรรม ยิ่งพัฒนาชาวชนบทที่ยากจน ยิ่งทำงานมากยิ่งขึ้นได้ผลตอบแทนน้อย เพราะการเอารัดเอาเปรียบชาวชนบทมีมากขึ้น เช่น การรับซื้อผลผลิตทางการเกษตรในราคาที่ต่ำในขณะที่ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น แต่กลับขายสินค้าสำเร็จรูปในราคาที่แพง

โดยมีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับผลจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ดังนี้

สุทธิ สังข์หิรัญ (2542) ได้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจของชาวบ้านในชุมชนคุชูด ตำบล

คุชูด อำเภอสะเทิงพระ จังหวัดสงขลา ได้กล่าวถึงผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจไว้ว่า เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ในการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ชาวบ้านมีรายได้สูงขึ้น เป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงการผลิตจากการทำนาและ/หรือทำประมงไปเป็นการทำไร่ทำนาสวนผสมและการทำงานรับจ้าง คริวเรือนในชุมชนมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า ยวดยานพาหนะ เครื่องมือสื่อสาร มีรายจ่ายเพิ่มขึ้น เนื่องจากความต้องการในการบริโภคมากขึ้น เช่น เครื่องอุปโภคบริโภค สิ่งอำนวยความสะดวก และมีภาระหนี้สินสูงขึ้น เนื่องจากรายได้มีไม่เพียงพอต่อรายจ่ายในครอบครัว ทำให้เกิดการกู้หนี้ยืมสินไปใช้จ่ายหรือซื้อของใช้แบบผ่อนหรือเครดิต เช่น รถยนต์ เครื่องไฟฟ้า เป็นต้น

ภัทรนันท์ ไชยประภา (2542) ได้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจในตำบลเกาะนางคำ อำเภอปากพะยูน จังหวัดพัทลุง ตั้งแต่มีการสร้างสะพานเชื่อมเกาะ ได้กล่าวถึงผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจไว้ว่า ด้านฐานะทางเศรษฐกิจ ชาวบ้านมีรายได้เพิ่มขึ้น จากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของชาวบ้าน ส่งผลให้ชาวบ้านมีการนำเอาเทคโนโลยีใหม่ ๆ เข้ามาใช้ในการผลิต ทำให้ได้ผลผลิตจำนวนมากและมีคุณภาพ เพียงพอกับความต้องการของประชาชนและจากการขยายตลาดภายในหมู่บ้านไปสู่ระหว่างหมู่บ้าน ตำบล ชุมชน ส่งผลให้ผลผลิตจำหน่ายได้มากและหลายชนิดขึ้น ด้านรายจ่ายของประชาชนเพิ่มสูงขึ้นและมีการกู้หนี้ยืมสินมากขึ้น รายจ่ายในการผลิตเพิ่มมากขึ้นและเกิดภาระการเป็นหนี้สิน จากการที่ทรัพยากรลดน้อยลงไม่เพียงพอต่อการผลิตเพื่อขาย มีการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการผลิตส่งผลให้ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้นประชาชนได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น ร้านค้าในหมู่บ้านมีจำนวนเพิ่มขึ้น จำหน่ายสินค้าที่ทันสมัย ประชาชนเลือกบริโภคสินค้าได้หลากหลายมากขึ้น มีโอกาสเลือกบริโภคเครื่องใช้ไฟฟ้าและเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้มากขึ้น เกิดระบบราคาเงินตรา การเก็บออมและการกู้หนี้ยืมสินขึ้นในตำบล

สัญญา ศรีคงทอง (2546) ได้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจของชุมชนสทั้งหมด ตำบลสทั้งหมด อำเภอลำสนธิ จังหวัดสงขลาตั้งแต่สมัยเริ่มมาจนถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2465-2546) ได้กล่าวถึงผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจไว้ว่า ด้านฐานะทางเศรษฐกิจ ทำให้ชาวบ้านมีรายได้สูงขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจของชุมชน เช่น การเปลี่ยนแปลงการประกอบอาชีพหรือปรับปรุงอาชีพของชาวบ้านในชุมชน ชาวบ้านมีรายจ่ายสูงขึ้น เนื่องจากความต้องการในการบริโภคมีมากขึ้น เช่น จากเครื่องอุปโภคบริโภค จากสิ่งอำนวยความสะดวก ชาวบ้านมีภาระหนี้สินสูงขึ้น เช่น จากการใช้เครื่องมือในการผลิตที่ทันสมัยยิ่งขึ้น ทำให้ชาวบ้านต้องลงทุนสูงหรือการซื้อของใช้แบบผ่อนหรือเครดิต เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า รถจักรยานยนต์ รถยนต์ เป็นต้น จากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของชุมชน ทำให้ชาวบ้านมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น เช่น เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องมือสื่อสาร เทคโนโลยีที่ทันสมัย ยวดยานพาหนะ เป็นต้น

ตารางที่ 2.5 สรุปแนวคิดผลกระทบจากการใช้ประโยชน์ที่ดิน – มิติด้านเศรษฐกิจ

นิยามแนวคิด	ระบบเศรษฐกิจได้เปลี่ยนแปลงไปอันเนื่องมาจากการพัฒนา	เกิดการเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิตของชาวชนบทและการทำมาหากิน	การใช้แรงงานมนุษย์เป็นการใช้เครื่องจักร	ต้นทุนการผลิตสูงขึ้นและการเปลี่ยนแปลงด้านรายได้รายจ่าย	ทรัพยากรชุมชนถูกนำมาใช้ในกิจกรรมทางเศรษฐกิจ
ปทุมมาศ แดงบุปผา	☆	☆		☆	
ยุวัฒน์ วุฒิเมธี และคณะ	☆			☆	☆
สุธี สังข์หิรัญ	☆	☆		☆	
ภัทรนันท์ ไชยประภา	☆	☆	☆	☆	
ลัญญา ศรีคงทอง	☆	☆	☆	☆	

เมื่อระบบเศรษฐกิจซึ่งเป็นระบบพื้นฐานในโครงสร้างทางสังคมได้เปลี่ยนแปลงไปอันเนื่องมาจากการพัฒนา ย่อมทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในวิถีชีวิตของชาวชนบท ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการทำมาหากิน เกิดอาชีพใหม่ ๆ เปลี่ยนแปลงทางด้านการผลิต จากการใช้แรงงานมนุษย์เป็นการใช้เครื่องจักร ต้นทุนการผลิตสูงขึ้น การเปลี่ยนแปลงด้านรายได้ รายจ่าย การบริโภคสินค้าจากนอกท้องถิ่นมากขึ้น การเปลี่ยนแปลงในทรัพย์สิน การถือครองที่ดิน ทรัพยากรของชุมชนถูกนำมาใช้ในกิจกรรมทางเศรษฐกิจมากขึ้น ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนทั้งในด้านบวกและด้านลบ

ทั้งนี้ยังมีวรรณกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับมิติด้านเศรษฐกิจ ดังนี้

ลักษณะ เสียมจิตต์ (2543) ได้ทำการศึกษาเรื่องผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมจากการดำเนินนโยบายสร้างทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) ที่มีต่อชุมชนข้างทาง: ศึกษากรณีทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่ สรุปผลดังนี้

ผลกระทบทางเศรษฐกิจ พบว่า นโยบายสร้างทางหลวงพิเศษ (มอเตอร์เวย์) ที่มีต่อชุมชนข้างทางส่งผลกระทบทางเศรษฐกิจ ดังนี้ รายได้จากอาชีพหลักเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่มาจากอาชีพรับจ้าง ทั้งนี้เนื่องจากการสร้างถนนสายนี้ทำให้หัวหน้าครัวเรือนเดินทางไป-กลับสะดวกมากขึ้น ประกอบเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กับวิถีชีวิตที่เป็นแบบเกษตรเปลี่ยนเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับแรงงานมากขึ้น ในส่วนของรายได้รวมต่อปีของหัวหน้าครัวเรือนพบว่ารายได้รวมเฉลี่ยเพิ่มขึ้นมากทั้ง ๆ ที่หลังการสร้างทางจะทำให้หัวหน้าครัวเรือนไม่มีรายได้จากอาชีพรอง แสดงว่าหลังการสร้างถนนทางครัวเรือนตื่นตัวกับการเดินทางสะดวก ทำให้เกิดการจ้างงาน ในด้านรายจ่ายของครัวเรือน พบว่ามีรายจ่ายรวมใกล้เคียงกับรายได้รวม โดยค่าใช้จ่ายส่วนใหญ่ใช้จ่ายเพื่อการศึกษาของบุตรหลานและการบริโภค นอกจากนี้หัวหน้าครัวเรือนยังมีภาระหนี้สินเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว สามารถเดินทางไปซื้อสินค้าในเมืองได้สะดวก สำหรับการกู้ยืมหนี้สินส่วนใหญ่กู้ยืมจากญาติพี่น้อง หลังการสร้างทางพบว่าการเช่าที่ดินเพิ่มมากขึ้นและการขายที่ดินเพิ่มมากขึ้นด้วย

ผลกระทบทางสังคม หลังการสร้างทางพบว่าครัวเรือนได้ส่งบุตรหลานศึกษาต่อสูงขึ้น การตั้งบ้านเรือนอยู่ในย่านชุมชน เนื่องจากการเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว ทั้งด้านการประกอบอาชีพและการศึกษาของบุตรหลาน ลักษณะของบ้านเรือนเป็นตึกแถวและบ้านจัดสรร มีการย้ายเข้ามาว่าการย้ายออก ซื้อเครื่องอำนวยความสะดวกในชีวิตประจำวัน เช่น โทรทัศน์ รถจักรยานยนต์ ตู้เย็น รถยนต์ เพิ่มขึ้น เนื่องจากมีรายได้เพิ่มขึ้นและมีความเป็นอยู่ที่ทันสมัยขึ้น

ประดิษฐ์ เทศแก้ว (2543) ได้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจของชุมชนสองข้างทางหลวงสายท่าพระ-โกสุมพิสัย ภูมิศึกษาชุมชนบ้านสว่าง ตำบลคอนหัน อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ผลการศึกษาพบว่า สภาพเศรษฐกิจปัจจุบันของชาวบ้านสว่างเปลี่ยนแปลงจากการผลิตแบบยังชีพมาเป็นการผลิตเพื่อขายมากขึ้น มีการพึ่งพาระบบตลาดและสังคมภายนอก บางครั้งการผลิตเกษตรกรรมลดลง ใช้ต้นทุนสูง ราคาไม่แน่นอนจึงทำให้ชาวบ้านหาอาชีพอื่นทดแทนจึงเกิดระบบนายทุนขึ้นทั้งภายในและภายนอกหมู่บ้าน การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรมของบ้านสว่างในปัจจุบันไม่ค่อยเปลี่ยนแปลง แต่ระบบความสัมพันธ์แบบเครือญาติภายในหมู่บ้านลดลง การจ้างงานเข้ามามีบทบาทแทนการช่วยเหลือกัน ไม่เหมือนในอดีต การรับข่าวสารจากภายนอกมีมากขึ้น เพราะมีถนน ไฟฟ้า และเทคโนโลยีต่าง ๆ เข้ามาทำให้แต่ละครอบครัวมีเครื่องอำนวยความสะดวกในการดำรงชีวิตประจำวันดีขึ้น

ผลทางเศรษฐกิจ พบว่า มีการเปลี่ยนแปลงไปสู่ความทันสมัย ด้านวิธีการผลิต รูปแบบการผลิต เทคโนโลยีและการบริโภค มีการกู้เงินจากธนาคารเพื่อการเกษตรและสหกรณ์การเกษตรมาลงทุนซื้อเครื่องมือทางการเกษตรและเครื่องอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ส่วนการค้าผลไม้ริมทางหลวงนั้นมีการนำผลผลิตจากสวนของชาวบ้านเองซึ่งเป็นผลไม้ตามฤดูกาลและมีบางส่วนไปรับซื้อมาจากตลาดกลางผลไม้ในตัวเมืองขอนแก่นนำมาวางทำให้มีรายได้หมุนเวียนใช้จ่ายในครอบครัว ดังนั้นการคมนาคม โดยเฉพาะการสร้างถนนสายท่าพระ-โกสุมพิสัย จึงมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของชุมชนบ้านสว่างเป็นอย่างยิ่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ปราชญ์ อุทานวรพจน์ (2545) ได้ศึกษาความโน้มเอียงการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนตำบลคลองพระอุดม อันเนื่องมาจากโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม ผลการวิจัย ดังนี้

1. ความโน้มเอียงการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนตำบลคลองพระอุดมอันเนื่องมาจากโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม พบว่า เศรษฐกิจของชาวชุมชนตำบลคลองพระอุดมมีแนวโน้มจะดีขึ้น เนื่องจากส่วนใหญ่มีความเห็นว่าการเดินทางจะสะดวกปลอดภัยและรวดเร็วขึ้น เพราะไม่ต้องเดินทางข้ามฟากโดยเรือเพียงอย่างเดียว ซึ่งทำให้ประหยัดเวลา ค่าใช้จ่ายและสามารถนำผลผลิตทางการเกษตรไปยังตลาดได้อย่างรวดเร็วขึ้น ตลอดจนราคาที่ดินจะสูงขึ้นและเกิดอาชีพใหม่แก่ชาวชุมชนภายหลังจากที่สะพานสร้างเสร็จแล้ว ทางด้านสังคมพบว่า การคมนาคมติดต่อกันจะสะดวกสบายส่งผลให้ชุมชนได้รับการบริการทางด้านโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มขึ้นและการปรับสภาพความเป็นอยู่จะเปลี่ยนจากชนบทเป็นเมืองบริวารของเมืองใหญ่

2. วิถีชีวิตก่อนดำเนินการสร้างสะพานและถนนพบว่า สภาพแวดล้อมเดิมของชุมชนนี้มีสภาพเป็นพื้นที่นาและสวนผลไม้ และมีที่อยู่อาศัยกระจายอยู่ทั่วไปสองฝั่งคลอง ส่วนชายแม่น้ำจะมีการตั้งถิ่นฐานหนาแน่น การสัญจรภายในเป็นถนนพื้นอ่อน มีวัดเป็นศูนย์รวมกิจกรรม วัฒนธรรม ประเพณี ใช้การคมนาคมทางเรือและเดินเท้า เมื่อมีถนนตัดเข้าหมู่บ้านทำให้การเดินทางเข้า-ออกพื้นที่สะดวกยิ่งขึ้น เดิมชาวชุมชนส่วนใหญ่ทำการเกษตรเป็นอาชีพหลัก ต่อมาผลผลิตทางการเกษตรให้ผลตอบแทนไม่มากนัก มีการขายที่ดินบางส่วน เนื่องจากเกิดน้ำท่วมจึงเปลี่ยนไปประกอบอาชีพอื่น ๆ ได้แก่ ทำงานบริษัทเอกชน โรงงานรับจ้างทั่วไป ค้าขาย แต่ยังคงมีประชาชนที่ประกอบอาชีพเป็นเกษตรกรควบคู่ไปด้วย ผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนนี้ส่วนใหญ่สืบทอดมาตั้งแต่พ่อแม่ปู่ย่าตายาย จึงทำให้มีความสนิทสนมกันดีทุกบ้านและมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือซึ่งกันและกันดีในทุกเรื่อง

3. ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนต่อเชื่อม พบว่าส่วนใหญ่เห็นด้วยอย่างยิ่ง เพราะนอกจากจะทำให้การเดินทางสะดวกปลอดภัยและรวดเร็วแล้ว ยังเปิดโอกาสให้มีการพัฒนาการใช้ที่ดินในกิจกรรมต่าง ๆ ให้มีศักยภาพสูงขึ้น

วันชัย วัฒนศิริ (2545) ทำการศึกษาเรื่องความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3 (สุขุมวิท) ที่มีต่อประชาชน 2 ช้างทาง มีวัตถุประสงค์เพื่อ ศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 สายชลบุรี-พัทยา ตอน 12 และมีวัตถุประสงค์

ของศึกษาถึงมาตรการป้องกันและลดผลกระทบระหว่างการก่อสร้างว่ามีประสิทธิภาพหรือไม่อย่างไร เป็นการศึกษาเชิงพรรณนา ประชากรที่ศึกษาได้แก่ประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณ 2 ช้างทาง

ผลการศึกษาพบว่าผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม ที่เกิดจากการก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3 (สุขุมวิท) ด้านการประกอบอาชีพไม่มีผลกระทบต่อประชาชน แต่ประชาชนเปลี่ยนอาชีพหันไปประกอบอาชีพรับจ้างซึ่งเป็นงานที่หาง่าย สำหรับรายได้พบว่าลดลง ด้านสุขภาพคนในครอบครัวพบว่าผลกระทบต่อระบบหายใจเนื่องจากฝุ่นละอองจากการขยายถนนในเรื่องอุบัติเหตุ มีผลกระทบไม่มากนัก เนื่องจากบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างมีระบบป้องกันภัยในการทำป้ายติดสัญญาณไฟ เพื่อให้สะดวกต่อผู้ใช้ถนน ด้านสิ่งแวดล้อมพบว่า มีผลกระทบด้านฝุ่นละออง การสั่นสะเทือนและเสียงของเครื่องจักรขณะที่กำลังทำงาน ด้านการจราจร พบว่า มีบ้างเล็กน้อย มาตรการลดผลกระทบมีการใช้ป้ายจราจรเพื่อบอกสัญญาณ มีการทำสะพานลอยเพื่อให้ประชาชนปลอดภัยขณะข้ามถนน มีการสร้างทางเบี่ยง ทางเลี่ยงเพื่อให้ประชาชนที่สัญจรไปมาสะดวกในการเดิน

สำหรับข้อเสนอแนะต่อการลดผลกระทบจากการก่อสร้างพบว่าผู้รับเหมาควบคุมพนักงานให้ปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง เพื่อให้ประชาชนที่สัญจรไป-มา ปลอดภัยมีการประสานกับตำรวจจราจรในพื้นที่เพื่อให้การสัญจรบนท้องถนนคล่องตัวด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า มีปัญหาด้านมลพิษทางเสียงรถยนต์และควันพิษจากเครื่องยนต์

2.3.3 มิติด้านสังคม

2.3.3.1 สาเหตุการเปลี่ยนแปลงทางสังคม

การเปลี่ยนแปลงทางสังคมย่อมเกิดขึ้นได้เสมอ ไม่มีสังคมใดที่จะไม่มีการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้เพราะสภาพแวดล้อมในการดำรงชีวิตของมนุษย์มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา ดังนั้นมนุษย์จึงต้องปรับเปลี่ยนวิถีการดำรงชีวิตเพื่อให้เข้ากับสภาพใหม่ที่เกิดขึ้น (สุริชัย หวันแก้ว, 2553) โดยมีปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคม คือ ปัจจัยทางสภาพแวดล้อมธรรมชาติที่เปลี่ยนแปลงอย่างรุนแรงก็เป็นเหตุให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของมนุษย์ เช่นความแห้งแล้งหรือแผ่นดินไหว อาจทำให้เกิดการอพยพและการตั้งถิ่นฐานใหม่ สังคมที่ตั้งอยู่ในทำเลเหมาะสม เช่น ปากน้ำ ชายฝั่งทะเล หรือเป็นจุดศูนย์กลางเส้นทางคมนาคมระหว่างประเทศมักเจริญกว่าเขตอื่น ๆ (เฉลียว ฤกษ์รุจิพิมล, 2550) รวมถึงปัจจัยทางประชากร ขนาดและองค์ประกอบทางประชากร เป็นปัจจัยสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคม สังคมที่มีประชากรน้อยเกินไปหรือลดจำนวนลงมากสังคมนั้นอาจสลายตัวได้ ในขณะที่สังคมที่มีประชากรมากเกินไป หรือมีอัตราการเพิ่มของประชากรอยู่ในระดับสูงอาจประสบกับปัญหาการพัฒนาประเทศ เนื่องจากมีภาระในการเลี้ยงดูประชากรมาก ประชากรที่อาศัย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อยู่ตามชนบทมักใช้ชีวิตแบบประเพณีมากกว่าประชากรที่อยู่รวมกันหนาแน่นในเขตเมือง การจัดการบริการสาธารณะต่างๆ ทำได้ยากในเขตชนบท สังคมที่ประชากรประกอบด้วยคนวัยเด็กและวัยชราในสัดส่วนสูงเมื่อเทียบกับกลุ่มวัยทำงานย่อมเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ กลุ่มคนที่ชอบย้ายถิ่นมักมีโอกาสยกระดับความเป็นอยู่มากกว่ากลุ่มคนที่ไม่ย้ายถิ่น (สำเร็จ แก้วเรืองฤทธิ์, 2551) ซึ่งโลกทัศน์ของคนในสังคม สามารถกำหนดการเปลี่ยนแปลงทางสังคม บางสังคมยึดถือคิดเป็นหลักในการดำเนินชีวิต ยึดถือคำสอนและประเพณีดั้งเดิมให้กับคนรุ่นหลัง โดยมองว่าเป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์ การฝ่าฝืนประเพณีเป็นความผิดและอันตรายต่อสังคม การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตเป็นแบบใหม่ในสังคมกระทำได้ยากหรือช้า แม้ว่าการมีนวัตกรรมหรือเทคโนโลยีใหม่ โดยการประดิษฐ์ขึ้นเองในสังคมหรือโดยการรับสิ่งใหม่จากสังคมอื่นเข้ามาใช้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคมได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเทคโนโลยีใหม่ทางการผลิต เช่น การใช้เครื่องจักรกลในการเกษตรแทนการใช้แรงงานคนและสัตว์ทำให้เกิดการทำไร่ขนาดใหญ่และลดการใช้แรงงาน เกิดการย้ายแรงงานจากชนบทเข้าสู่เมือง การมีรถยนต์ใช้ทำให้การขนส่งและการค้าขายขยายตัวอย่างกว้างขวาง เมืองกับชนบทที่มีการติดต่อกันมากขึ้น ผู้หญิงสามารถเดินทางได้สะดวกและออกไปทำงานนอกบ้านมากขึ้น เทคโนโลยีการสื่อสารสมัยใหม่ทำให้เกิดการแพร่ข่าวสาร ความรู้ การโฆษณาสู่มวลชนอย่างกว้างขวางทำให้เกิดวัฒนธรรมมวลชนกระจายทั่วไป กรรมวิธีการผลิตแบบใหม่แพร่เข้าไปในชนบท ชวนาใช้เครื่องทุ่นแรงมากขึ้น เช่น การใช้เครื่องเกี่ยวข้าวทำให้ประเพณีขอแรงการลงแขกเกี่ยวข้าวน้อยลง ความสัมพันธ์ในชนบทมีลักษณะเป็นการใช้เงินว่าจ้างมากขึ้น ชวนาต้องทำงานมากขึ้นเพื่อจ่ายค่าจ้างและการลงทุนอื่นๆ ในการทำงาน วิถีชีวิตชวนาถูกดึงเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจแบบตลาดมากขึ้น (เกรียงศักดิ์ ราชโคตร, 2551)

จากที่กล่าวมาข้างต้นโดยสรุป ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงทางสังคม ได้แก่ ปัจจัยทางด้านเทคโนโลยี การประดิษฐ์สิ่งใหม่ ๆ ขึ้นมาทำให้การดำรงชีวิตของมนุษย์เปลี่ยนแปลงไป เช่น เครื่องมือ เครื่องจักร ที่ใช้ในกระบวนการผลิตสินค้า ทำให้มีสินค้าแปลกใหม่ส่งผลให้การดำรงชีวิตของมนุษย์มีความสะดวกสบายขึ้น ปัจจัยทางด้านภูมิศาสตร์ อิทธิพลของดวงดาวและดวงอาทิตย์ ได้ส่งผลด้านความเชื่อของมนุษย์และอาจเปลี่ยนแปลงการดำรงชีวิตของมนุษย์ได้ทราบเท่าที่มนุษย์ยังให้ความสำคัญกับ โชคชะตาและการเปลี่ยนแปลงของดวงดาว ปัจจัยทางด้านประชากร การเพิ่มขึ้นและการลดลงของประชากร ได้ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของสังคม สังคมที่ประชากรเพิ่มขึ้นอาจก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ของประชากรได้ เช่น การว่างงาน การขาดแคลนที่อยู่อาศัย การแย่งกันทำมาหากิน ปัจจัยทางด้านวัฒนธรรม ได้แก่ การขยายตัวของวัฒนธรรม การเลียนแบบวัฒนธรรม การยืมวัฒนธรรมและการผสมผสานของวัฒนธรรมจะเป็นผลให้โครงสร้างทางสังคมเปลี่ยนแปลงไป เช่น การเลียนแบบวัฒนธรรมการ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บริโภคอาหารแบบตะวันตก การแต่งกายแบบเกาหลี ทรงผมแบบญี่ปุ่นของวัยรุ่น การสร้างบ้านเรือนแบบไทยผสมฝรั่ง เป็นต้น

2.3.3.2 ผลจากการเปลี่ยนแปลงทางสังคม

การเปลี่ยนแปลงทางสังคม ทำให้สังคมมีความเจริญแต่ในการเปลี่ยนแปลงนั้นแม้จะมีผลในด้านบวกก็มีผลในด้านลบเช่นกัน ซึ่งการเปลี่ยนแปลงทางสังคมอาจทำให้สังคมเสียระเบียบและก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับสังคมได้ โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงที่เป็นไปอย่างรวดเร็วจนผู้คนในสังคมไม่สามารถปรับเปลี่ยนได้ทันกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น (พริทกา อ่อนเกิด, 2550) กล่าวคือ ผลที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางสังคมเป็นสังคมเมือง ทำให้วิถีชีวิตเปลี่ยนไป มีอาชีพต่าง ๆ เกิดขึ้นมากมาย การติดต่อสัมพันธ์กันเปลี่ยนแปลงไป ผู้คนต้องดิ้นรนเพื่อช่วยเหลือตนเอง วิถีชีวิตแบบใหม่อาจทำให้มีปัญหาในการปรับตัว กลายเป็นคนว่างงานและอาจมีปัญหาทางเศรษฐกิจ และจากการเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยี ความเจริญทางด้านเทคโนโลยี ทำให้เกิดการประดิษฐ์เครื่องจักร เครื่องทุ่นแรงต่าง ๆ ที่สามารถนำมาแทนแรงงานคนและสัตว์ เมื่อแรงงานถูกทดแทนด้วยเครื่องจักร อาจก่อให้เกิดปัญหาการว่างงาน นอกจากนี้การใช้เทคโนโลยีอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมได้ แม้ผลจากการเปลี่ยนแปลงบรรทัดฐานทางสังคม เช่น การเปลี่ยนแปลงระบบการปกครองจากระบบเผด็จการไปเป็นประชาธิปไตย ถ้าประชาชนยังยึดมั่นผูกพันอยู่กับระบบเดิมย่อมจะมีการต่อต้านเกิดขึ้นหรือถ้าผู้คนยังไม่พร้อมกัน อาจทำให้เกิดการล่าหลังทางวัฒนธรรม เช่น การมีเครื่องใช้ไฟฟ้าแต่มีการสูญเสียจากการใช้เครื่องใช้ไฟฟ้าที่เกิดกับชีวิตและทรัพย์สิน มีโรงงานผลิตพลังงานปรมาณู มีโรงงานผลิตยาปราบศัตรูพืช แต่ไม่รู้จักใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ หรือใช้อย่างไม่ถูกต้องก็อาจก่อให้เกิดปัญหาได้

ดังกล่าวมาข้างต้นมีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องผลจากการเปลี่ยนแปลงทางสังคม ดังนี้

พันธวิศ สัมพันธ์พานิช (2541) การเพิ่มขึ้นของประชากรของจังหวัดนนทบุรี ได้ก่อให้เกิดผลกระทบทางสังคม ดังนี้

1. ด้านแรงงาน ผลกระทบด้านบวก การทำงานภาคอุตสาหกรรม ต้องการบุคลากรที่มีคุณภาพและมีความชำนาญเพิ่มขึ้น ดังนั้นในการพัฒนาระดับคุณภาพทางการศึกษาของประชากรมีแนวโน้มสูงขึ้น รวมถึงทำให้ประชากรมีรายได้สูงขึ้นมากกว่าภาคการเกษตร สามารถเสริมสร้างคุณภาพชีวิตของประชากรในจังหวัดโดยรวมมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

ผลกระทบด้านลบ การที่ประชากรเคลื่อนย้ายจากภาคการเกษตรสู่ภาคอุตสาหกรรม ทั้งที่เป็นแรงงานที่มาจากจังหวัดนนทบุรีและแรงงานที่มาจากจังหวัดอื่นอพยพเข้ามาในพื้นที่จังหวัดนนทบุรี ทำให้ประชากรโดยรวมของจังหวัดเพิ่มขึ้น โดยอาจส่งผลกระทบทางด้านปัญหาครอบครัว สถาบันครอบครัวถือว่ามีความสำคัญมาก แต่การที่ผู้ปกครองเข้าทำงานในภาคอุตสาหกรรมมากขึ้น

ทำให้ไม่มีเวลาในการอบรมดูแล เลี้ยงดูบุตร ทำให้เด็กขาดความอบอุ่นเกิดเป็นปัญหาทางครอบครัว เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เพื่อการเรียนการสอนเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต การนำเอกสารนี้ไปใช้โดยไม่ได้รับอนุญาตถือว่าผิดกฎหมาย และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ที่สังคมต้องแบกรับภาระในรูปแบบต่าง ๆ และส่งผลให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินของคนในสังคม เกิดปัญหาอาชญากรรม การปล้นจี้ต่าง ๆ จนกลายเป็นปัญหาทางสังคมที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้

2. การจราจร จากสภาพการคมนาคมที่สามารถติดต่อสัญจรได้อย่างสะดวกสบายเชื่อมต่อกันได้ทั้งในเมืองและรอบนอก ประกอบกับจำนวนประชากรที่มีแนวโน้มเพิ่มจำนวนขึ้นต้องพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลและรถประจำทางในการสัญจรไปมาสูงขึ้น จึงมีผลกระทบต่ออาการจราจรโดยตรง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเช้าและเย็น ในเขตชุมชนใหญ่ เช่น เขตบริเวณอำเภอเมืองและในเขตเทศบาลเมือง บริเวณที่มีปัญหาการจราจรติดขัดอย่างรุนแรง ทำให้มีแนวโน้มการเกิดปัญหาของคุณภาพชีวิตที่ต่ำลง เกิดความเครียด อันก่อให้เกิดปัญหาด้านสุขภาพตามมา

3. ที่อยู่อาศัย จากการที่จังหวัดนนทบุรีมีอาณาเขตติดต่อกับกรุงเทพมหานคร ทำให้จังหวัดนนทบุรีกลายเป็นส่วนหนึ่งของกรุงเทพมหานคร ไปโดยปริยายและคนทุกคนขึ้นไม่สามารถปฏิเสธได้กับการเปลี่ยนแปลงและการปรับปรุงโครงการคมนาคมต่าง ๆ หลายสาย หลายเส้นทาง จึงทำให้จังหวัดนนทบุรีเป็นเมืองที่เป็นพื้นที่รองรับการอพยพของประชากรในทุกภูมิภาค แต่เดิมความหนาแน่นของประชากรจะอยู่บริเวณอำเภอเมือง อำเภอปากเกร็ดและอำเภอบางกรวย เท่านั้น แต่ปัจจุบันการขยายตัวของสังคมเมืองมีมากขึ้น จนถึงพื้นที่อำเภอบางใหญ่ และบางส่วนของอำเภอไทรน้อย โดยลักษณะการใช้ประโยชน์ของที่ดินส่วนใหญ่ จะเป็นการใช้ประโยชน์ในรูปแบบของที่อยู่อาศัย การพาณิชย์และการอุตสาหกรรม เป็นต้น สามารถเห็นได้อย่างชัดเจนในบริเวณที่มีการขยายตัวของสังคมเมืองดังกล่าว บริเวณบนเส้นทางคมนาคมสายต่าง ๆ การจัดสรรพื้นที่อาศัยนี้ได้สอดคล้องกับนโยบายของรัฐที่กำหนดจังหวัดนนทบุรี เป็นพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 8 การเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยเป็นไปในหลายลักษณะ ทั้งบ้านเดี่ยว ทาวน์เฮาส์ หอพัก บ้านเช่า ตลอดจนสิ่งปลูกสร้างที่เป็นแฟลตอพาร์ทเมนท์ เป็นเหตุให้ที่อยู่อาศัยในเมือง เกิดความแออัดกลายเป็นแหล่งเสื่อมโทรม และสามารถเชื่อมโยงให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ต่อไปได้อีก เช่น ปัญหาสุขภาพอนามัย โรคติดต่อ และอื่น ๆ เป็นต้น

สุทธิ สังข์หิรัญ (2542) ได้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจของชาวบ้านในชุมชนคูขุด ตำบลคูขุด อำเภอสะทิงพระ จังหวัดสงขลา ได้กล่าวถึงผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลง ด้านสังคมและวัฒนธรรม พบว่า ความสัมพันธ์ภายในครอบครัวและชุมชนลดลง มีการเคลื่อนย้ายแรงงานมากขึ้น มีการรวมกลุ่มในชุมชนมากขึ้น เช่น กลุ่มประมงอาสา กลุ่มออมทรัพย์ มีการพึ่งพาชุมชนภายนอกมากขึ้น เช่น เครื่องมือในการผลิต การขายผลผลิต เครื่องอุปโภคบริโภค เป็นต้น มีปัญหาสังคมมากขึ้น เช่น ปัญหาความยากจน ปัญหาหนี้สิน ปัญหาเด็กและเยาวชนติดยาเสพติด เป็นต้น

ภัทรนันท์ ไชยประภา (2542) ได้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจในตำบลเกาะนางคำ อำเภอปากพะยูน จังหวัดพัทลุง ตั้งแต่มีการสร้างสะพานเชื่อมเกาะ ได้กล่าวถึงผลกระทบด้านสังคม เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้จะต้องแจ้งขออนุญาต ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

และวัฒนธรรม ไว้ว่า ความสัมพันธ์ภายในครอบครัวและภายในชุมชนลดน้อยลง เกิดการติดต่อสัมพันธ์ภายในหมู่บ้าน ระหว่างหมู่บ้าน ชุมชนเมืองและต่างประเทศมากขึ้น ทำให้ประชาชนนำผลผลิตออกจำหน่ายและพบปะพูดคุยกับบุคคลหลาย ๆ ฝ่าย เช่น พ่อค้าคนกลาง นักธุรกิจ เป็นต้น เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงาน จากการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจส่งผลให้มีการลดจำนวนแรงงาน ทำให้แรงงานส่วนหนึ่งต้องไปทำงานนอกชุมชนจากการที่ประชาชนมีการคมนาคมที่สะดวกทำให้มีโอกาสติดต่อกับภายนอกชุมชนมากขึ้น ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานระหว่างตำบลสูงขึ้น ประชาชนต้องพึ่งพาชุมชนภายนอกมากขึ้น เช่น เครื่องมือในการผลิต การขายผลผลิต เครื่องอุปโภคบริโภคและสินค้าจากในเมืองมากขึ้น เป็นต้น

สัญญา ศรีคงทอง (2546) ได้ศึกษาการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจของชุมชนสทิ่งหม้อ ตำบลสทิ่งหม้อ อำเภอสิงหนคร จังหวัดสงขลาตั้งแต่สมัยเรือเมล์ช่วง พ.ศ. 2465-2546 ได้กล่าวถึงผลกระทบด้านสังคมและวัฒนธรรมไว้ว่า ความสัมพันธ์ในครอบครัวและชุมชนลดลง มีการเคลื่อนย้ายแรงงานมากขึ้น มีการรวมกลุ่มในชุมชนมากขึ้น เช่น กลุ่มเครื่องปั้นดินเผา กลุ่มน้ำตาลแว่น กลุ่มอ้อมทรัพย์ เป็นต้น มีการพึ่งพาชุมชนภายนอกมากขึ้น ทำให้ชาวบ้านมีสิ่งอำนวยความสะดวกมากขึ้น เช่น เครื่องมือเครื่องใช้ เทคโนโลยีในการผลิต การขายผลผลิต เครื่องอุปโภคบริโภค เป็นต้น และสังคมมีปัญหามากขึ้น เช่น ปัญหาความยากจน อุบัติเหตุและปัญหาหนี้สิน เป็นต้น

ตารางที่ 2.6 สรุปแนวคิดผลกระทบจากการเปลี่ยนการใช้ประโยชน์ที่ดิน – มิติด้านสังคม ด้านบวก

นิยามแนวคิด	ความรู้ วิทยาการและเทคโนโลยีใหม่ๆ สามารถนำไปปรับใช้กับการประกอบอาชีพ	การติดต่อกับสังคมภายนอกทำให้สามารถขยายตลาดและขายผลผลิตได้มากขึ้น	มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น
พจนานุกรม อ่อนเกิด	☆	☆	
พันธวิศ สัมพันธ์พานิช	☆		☆
สุธี สังข์หิรัญ	-	-	-
ภัทรนันท์ ไชยประภา		☆	
สัญญา ศรีคงทอง	☆	☆	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 2.6 (ต่อ)

ด้านลบ

นิยามแนวคิด	การรับวัฒนธรรมใหม่เข้ามาในสังคมทำให้วัฒนธรรมเดิมสูญไป	ค่าใช้จ่ายสูงขึ้น เกิดปัญหาภาระหนี้สิน	เกิดปัญหาทางสังคม
พหุภคา อ่อนเกิด	☆		☆
พันธวัศ ลัมพันธ์พานิช	☆		☆
สุธี สังข์หิรัญ	☆	☆	☆
ภัทรนันท์ ไชยประภา	☆		
ลัญญา ศรีคงทอง		☆	☆

สรุปได้ว่า ผลของการเปลี่ยนแปลงมีทั้งด้านบวก คือ คนในสังคมได้รับประโยชน์ เช่น ได้รับความรู้ วิทยาการและเทคโนโลยีใหม่ ๆ สามารถนำไปปรับใช้กับการประกอบอาชีพ ทำให้ผลผลิตในชุมชนเพิ่มขึ้น การติดต่อกับสังคมภายนอกทำให้สามารถขยายตลาด ขายผลผลิตได้มากขึ้นมีรายได้เพิ่มขึ้น ส่งผลให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

ในทางกลับกันการติดต่อกับสังคมภายนอกก็อาจเกิดผลกระทบด้านลบ เช่น การรับวัฒนธรรมใหม่เข้ามาในสังคมทำให้วัฒนธรรมเดิมสูญไปได้ ได้แก่ การรับวัฒนธรรมบริโภคนิยม เกิดค่านิยมในการบริโภคสินค้าฟุ่มเฟือย ค่าใช้จ่ายสูงขึ้น เกิดปัญหาภาระหนี้สิน เกิดปัญหาทางสังคมตามมา เป็นต้น

2.4 ผลกระทบของการคุกคามพื้นที่เกษตร

การตั้งถิ่นฐานในอดีตมักเริ่มจากพื้นที่เกษตรกรรมชั้นดี มีลักษณะเป็นที่ราบลุ่มน้ำท่วมถึง เมื่อการตั้งถิ่นฐานขยายตัวออกไปเป็นเมือง เมืองก็พัฒนาอยู่บนพื้นที่เกษตรกรรมชั้นดีแต่เดิมนั่นเอง พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพฯ เช่น ทุ่งพญาไท และ ทุ่งบางกะปิ ก็เคยเป็นท้องนามาก่อน ปัจจุบันพื้นที่รอบๆ กรุงเทพฯ และปริมณฑลยังคงเป็นพื้นที่เกษตรกรรมชั้นดีที่ให้ ผลผลิตประเภทอาหารและยา เชื้อเพลิง เมล็ดพันธุ์และต้นกล้า ดอกและกิ่งประดับ อยู่อย่างสม่ำเสมอ

การใช้ประโยชน์ที่ดินที่ติดกับพื้นที่เกษตรกรรม ควรเป็นการใช้ประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับการทำการเกษตรหรือการใช้งานที่วางตัวเป็นแนวป้องกันผลกระทบได้ เช่น อาจใช้เป็นที่อยู่อาศัย ความหนาแน่นน้อยสำหรับแรงงานในภาคเกษตรกรรม หรือใช้เป็นที่อยู่อาศัยความหนาแน่นน้อย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

มากของเกษตรกรเจ้าของที่ดินเอง หรือ อาศัยผังเมืองเป็นเครื่องมือออกแบบให้พื้นที่สีเขียว ทางหลวงหรือถนนใหญ่เป็นแนวป้องกันระหว่างพื้นที่เกษตรกรรมกับการใช้งานประเภทอื่น

เมื่อมีการรื้อถอนพื้นที่เกษตรกรรมไม่ว่าจะถูกต้องตามกฎหมายหรือกระทำโดยอาศัยโอกาสจากความคลุมเครือของกฎหมายย่อมมีผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรม จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับ 1) ชนิด ขนาด และจำนวนของแนวป้องกัน (หลักแบ่งเขตพื้นที่เกษตรกรรม) 2) สัดส่วน รูปร่างและขนาดของพื้นที่ที่ไม่เกี่ยวข้องกับเกษตรกรรม และ 3) ความเป็นไปได้ในการจัดสรรที่ดินให้มีขนาดเล็กลง เมื่อที่ดินมีขนาดเล็กแล้วจะเป็นการยากที่จะรวบรวมกลับเป็นผืนใหญ่เพื่อใช้ในการเกษตรได้อีก แต่ก็มีแปลงที่ดินขนาดเล็กที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินที่สอดคล้องกับการทำการเกษตรได้ดังได้กล่าวไปแล้ว แต่มักจะมีจำนวนไม่มากนัก

การตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับการคุ้มครองพื้นที่การเกษตรในแนวทางของการพิจารณาว่าเมืองกำหนดลักษณะการใช้ที่ดิน และมูลค่าของที่ดินในพื้นที่ชนบท แสดงให้เห็นว่าผลกระทบของเมืองทำให้พื้นที่เกษตรกรรมบริเวณที่อยู่ติดกับเมืองมีมูลค่าที่จะใช้ทำประโยชน์ทางด้านเกษตรกรรมต่ำลงเพราะเป็นพื้นที่ที่คาดหวังว่า เมืองจะต้องขยายตัวออกมา พื้นที่บริเวณนี้จึงต้องให้มูลค่าตามมูลค่าของที่ดินในเขตเมืองไม่ใช่ตามมูลค่าที่ดินในชนบท ถ้าหากจะต้องมีการแข่งขันในเรื่องมูลค่าของที่ดินระหว่างที่ดินในเมืองกับที่ดินในชนบทแล้ว ฝ่ายที่ได้ชัยชนะจะต้องเป็นที่ดินในเมือง เพราะที่ดินในเมืองมีมูลค่าสูงกว่าที่ดินในชนบท การพิจารณาผลกระทบของพื้นที่เกษตรที่เมืองก่อกำเนิดขึ้นสอดคล้องอย่างมากกับการที่พื้นที่เมืองแผ่ขยายตัวกว้างขึ้นและที่ดินเกษตรกรรมถูกทิ้งไว้ว่างเปล่า โดยไม่ได้ทำประโยชน์ใด ๆ และขึ้นต่อมาก็จะเริ่มเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่กิจกรรมของเมืองในบางบริเวณและแผ่ขยายอาณาเขตออกเต็มพื้นที่ในที่สุด

สาเหตุที่มีการสูญหายและดำรงอยู่ของพื้นที่เกษตรกรรมการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่เกษตรกรรม มักสรุปว่า มีสาเหตุมาจากเมือง ที่จริงแล้วมีสาเหตุมาจากภายในพื้นที่เกษตรกรรมเองได้ การขยายตัวของเมืองก็เช่นกัน ไม่สามารถจะบุกรุกพื้นที่เกษตรกรรมทุกแห่งที่อยู่ใกล้เคียงได้สำเร็จ พื้นที่เกษตรกรรมบางแห่งยังคงยืนหยัดอยู่ได้ท่ามกลางสิ่งแวดล้อมแบบเมืองเขตปลูกผลไม้ใกล้เมืองใหญ่หลายแห่งในประเทศตะวันตก เช่น ฝรั่งเศส แคนาดา และสหรัฐอเมริกา ยืนยันในเรื่องนี้ การที่พื้นที่เกษตรกรรมจะถูกเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ไปได้นั้น มีแรงและความกดดันจากเมืองและที่ไม่ใช่เมืองเป็นตัวกระทำ ผลจากการกระทำก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแก่พื้นที่เกษตรกรรม เป็น 3 แบบ

แบบที่ 1 เปลี่ยนจากการใช้ทำไร่นาเป็นใช้ทำกิจกรรมเมืองหรือใช้ทำกิจกรรมที่ไม่ทำลายสุนทรียภาพของธรรมชาติ ได้แก่ สนามกอล์ฟ

แบบที่ 2 พื้นที่เกษตรกรรมยังคงใช้ทำการเกษตรต่อไป โดยที่ในการดำเนินการอาจเลือก

การทำเกษตรแบบยังชีพ (extensive) หรือแบบเข้ม (intensive) ซึ่งสำหรับการทำเกษตรแบบยังชีพ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

นั้น ต่อมาอาจไม่ลงทุนอีก ในที่สุดก็จะเปลี่ยนแปลงไปใช้ในกิจกรรมเมือง หรืออาจหยุดใช้ทำการเกษตรไปชั่วคราว ในที่สุดก็กลับมาทำเกษตรอีก สำหรับการทำการเกษตรแบบเข้มนั้นยังคงใช้ทำการเกษตรต่อไปได้เรื่อย ๆ

แบบที่ 3 เป็นการละทิ้งที่ดิน ปล่อยให้รกร้างไปเรื่อย ๆ โดยที่อาจจะกลับมาใช้ทำการเกษตรได้ใหม่

โดยการอนุমানพื้นที่เกษตรกรรมจะสูญหายหรือยังคงมีอยู่ใกล้เมืองขึ้นอยู่กับโครงสร้างทางกายภาพเศรษฐกิจ และสังคมของพื้นที่นั้นเป็นส่วนใหญ่ อิทธิพลของเมืองที่มีต่อพื้นที่เกษตรกรรมน่าจะเป็นทางอ้อมไม่ใช่ทางตรงเสียทีเดียว นอกจากนี้ผลกระทบของเมืองมีน้ำหนกกดดันต่อพื้นที่เกษตรกรรมแตกต่างกัน อนึ่ง พื้นที่เกษตรที่ยังคงมีอยู่ได้ มักไม่ใช่พื้นที่เกษตรแบบยั่งยืน แต่จะเป็นพื้นที่เกษตรกรรมที่ทำในเชิงอุตสาหกรรมและการค้า มีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบเข้มน มีการเพาะปลูกหนาแน่นบนเนื้อที่ถือครองขนาดเล็ก เพื่อให้มีผลผลิตจำนวนมากจะได้มีรายได้สูง ที่ดินอาจเป็นของตนเองและเช่าเพิ่มเติม พืชที่ปลูกเป็นพืชที่ตลาดต้องการตลอดทั้งปี จึงเป็นพื้นที่ปลูกในระยะเวลาสั้นให้ผลเร็ว จำพวก ผัก ไม้ดอก ไม้ประดับ รวมทั้งกิ่งพันธุ์ไม้ และผลไม้ ใช้แรงงานมากหรือต้องทุ่มเวลาดำเนินการมาก เกษตรกรมักมีความรู้ทางด้านการตลาดและการจัดจำหน่าย การสนับสนุนจากรัฐมักเป็นการปกป้องด้วยการกำหนดพื้นที่สีเขียวสนับสนุนด้านการจัดหาตลาด และเทคโนโลยีต่าง ๆ มากน้อยในแต่ละพื้นที่

โดยมีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับมิติด้านการคุ้มครองพื้นที่การเกษตร ดังนี้

วันดี วิศาลโกละ (2533) ได้ศึกษาเรื่องผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม ที่มีต่อชุมชนชนบทเนื่องมาจากการสร้างทางหลวงชนบทหมายเลข 306-01 (ถนนรัตนาธิบดี) ในจังหวัดนนทบุรี พบว่า หัวหน้าครัวเรือนส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการสร้างทางหลวงชนบทสายนี้ เพราะก่อให้เกิดความเจริญทางด้านเศรษฐกิจและสังคมให้แก่ชุมชนที่อาศัยอยู่ ซึ่งได้แก่ การได้รับความสะดวกจากการเดินทางเพื่อไปติดต่อกับชุมชนอื่น ไม่ว่าจะในด้านเวลาหรือรายจ่ายและสิ่งที่ได้รับประโยชน์อย่างมากในขณะนี้ ได้แก่ แนวโน้มของราคาที่ดินที่สูงขึ้นตลอดเวลาและจากการศึกษาพบว่า สภาพปัญหาของประชาชนในพื้นที่ที่ถนนตัดผ่านมีลักษณะแบบผสมผสาน เนื่องจากลักษณะของชุมชนดั้งเดิมยังต้องใช้น้ำในการอุปโภคและบริโภคทางการเกษตร เมื่อชุมชนหนาแน่นขึ้น น้ำเสียจากบ้านพักอาศัยที่มีจำนวนมากขึ้นและไหลลงแม่น้ำลำคลองทำให้น้ำเน่าเสีย ส่วนปัญหาทางด้านเศรษฐกิจ ประชากรส่วนใหญ่มีรายได้จากผลผลิตทางการเกษตร ปัญหาสำคัญคือ ภัยจากการผลิตและเงื่อนไขของราคาผลผลิต ดังนั้นผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องควรวางแนวทางช่วยเหลือเกษตรกรเพื่อเป็นการรักษา/คงไว้ซึ่งอาชีพทางการเกษตร ส่วนปัญหาทางด้านสังคมของชุมชน มีการพัฒนาไปสู่ความเจริญอย่างรวดเร็วและต้องการให้บุตรหลานของตนมี/เป็นเหมือนสังคมเมือง ซึ่งนับว่าค่านิยมแบบ

สังคมเมืองได้เข้ามามีบทบาทในการเปลี่ยนแปลงชีวิตของชุมชนชนบทเป็นอย่างมาก เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้า เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลัมพันธ์ ไชยะ (2536) ได้ศึกษาการขยายตัวของเมืองเข้าสู่พื้นที่เกษตรกรรม กรณีศึกษาเมืองเชียงใหม่ กล่าวว่า ปัญหาสำคัญของการขยายตัวของเมืองเชียงใหม่ ที่ส่งผลกระทบต่อเกษตรกร คือ ปัญหาในการใช้ที่ดินและปัญหาในเรื่องน้ำ ปัญหาแรงงาน ปัญหาหนี้สินของเกษตรกรซึ่งแนวทางการแก้ไขปัญหาในเรื่องนี้ในระยะสั้น ภาครัฐจะต้องมีมาตรการควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพต่อการขยายตัวของเมือง มีการวางแผนการใช้น้ำอย่างชัดเจน ตลอดจนหาแหล่งน้ำเพิ่มเติมเพื่อรองรับธุรกิจโรงแรม โรงงานอุตสาหกรรม และสนามกอล์ฟซึ่งใช้น้ำเป็นอันมาก ในระยะยาวรัฐจะต้องออกกฎหมายควบคุมการขยายตัวของเมืองอย่างรัดกุม โดยให้องค์กรท้องถิ่นเข้ามามีบทบาทให้มากขึ้น ในส่วนของปัญหาแรงงานรัฐควรที่จะมีการพัฒนาแรงงานเปลี่ยนอาชีพมาเป็นกรรมกร ได้รับการพัฒนาฝีมือให้เป็นกรรมกรที่มีความชำนาญเฉพาะด้านอันเป็นผลทำให้กรรมกรได้รับค่าแรงสูงขึ้น

พิศมัย พึ่งวิกรัย (2538) ได้ศึกษาเรื่องการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนชนบทในภาคกลาง อันเนื่องมาจากการพัฒนาอุตสาหกรรม ศึกษากรณีชุมชนหมู่ที่ 5 ตำบลคานหาม จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า การที่มีสวนอุตสาหกรรมโรจนะเข้ามาตั้งในพื้นที่ซึ่งแต่เดิมชาวบ้านประกอบอาชีพทำนาเป็นหลัก มีผลให้ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ชาวบางคนจึงขายที่ดินของตนให้แก่สวนอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังมีผลทำให้เกิดความหลากหลายในการประกอบอาชีพ ซึ่งผลทางตรง ได้แก่ การเป็นลูกจ้างในโรงงานอุตสาหกรรม ส่วนผลทางอ้อม ได้แก่ อาชีพบริการอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นตามมา ซึ่งมีรายได้ดีกว่าการทำนา ดังนั้น อาชีพการทำนาจึงลดลงอย่างรวดเร็วและมีแนวโน้มที่จะหมดไปจากชุมชนในอนาคตอย่างแน่นอน ผลของการศึกษายังพบอีกว่า สังคมอุตสาหกรรม เป็นสังคมใหม่ที่ระบบเศรษฐกิจมีพื้นฐานอยู่บนการพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ฉะนั้นแรงงานที่มีทักษะ ความรู้ ความชำนาญจะได้รับค่าจ้างและสวัสดิการสูงกว่าแรงงานที่ไร้ฝีมือ ในแง่ของความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้าน การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวก่อให้เกิดอาชีพใหม่แก่ชุมชน มีกฎเกณฑ์ ระเบียบการทำงานที่แน่นอนของลูกจ้างที่ทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม ทำให้คนในชุมชนมีเวลาให้กับครอบครัวและเวลาว่างที่จะมาจับกลุ่มคุยกับเพื่อนบ้านลดน้อยลง เพราะเมื่อมีเวลาว่างจากการทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม บุคคลเหล่านั้นจะให้เวลากับครอบครัวและการทำงานบ้านก่อนเป็นอันดับแรก ส่วนคนแก่จะมีภาระหน้าที่ในวันทำงานของบิดามารดา โดยช่วยดูแลบุตรหลานแทนบิดามารดาที่ต้องไปทำงานนอกบ้าน

2.4.1 ด้านการเป็นแหล่งอาหาร

ในปัจจุบันมีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจที่มุ่งพัฒนาภาคอุตสาหกรรมและบริการเป็นหลัก รวมถึงระบบการกระจายอาหารและกระจายอำนาจในระบบอาหาร ทั้งยังรวมถึงพื้นที่

อุตสาหกรรม หรือการใช้วิถีชีวิตแบบเมือง ซึ่งขอบเขตของเมืองนั้นต้องครอบคลุมพื้นที่ชั้นในชาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เมืองและปริมณฑล ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองใหญ่มากขึ้นจนพื้นที่เกษตรกรรมดั้งเดิมถูกรุกราน ซึ่งในอีก 17 ปีข้างหน้า (ปี 2573) ไทยจะมีพื้นที่เมืองเพิ่มขึ้นร้อยละ 60 ขณะที่เมืองในโลกจะเพิ่มขึ้นอีก 3 เท่า (มูลนิธิเกษตรกรรมยั่งยืน) หากเมืองขยายตัว พื้นที่เมืองและชนบทไม่มีขอบเขตที่ชัดเจนเช่นอดีต ซึ่งการขยายตัวของเมืองนั้นทำให้เกิดการถกเถียงของคนในสังคม ไม่ว่าจะเป็นประเด็นการบริหารจัดการน้ำ หรือ โครงสร้างพื้นฐานอื่น การรุกล้ำพื้นที่เกษตรกรรมส่งผลให้มีแนวคิดการยกระดับความมั่นคงทางอาหารในเมือง (Urban food security) แนวคิดนี้มองเกษตรในเมืองในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งที่จะหนุนเสริมให้เกิดความมั่นคงทางอาหารในเมือง กล่าวคือ

- (1) การมีแหล่งอาหารอยู่ (Food available) ซึ่งโยงถึงเรื่องการมีความสามารถในการพึ่งตนเองได้ทางอาหารสำหรับอาหารบางประเภททั้งยามปกติและยามวิกฤติ
- (2) การเข้าถึงอาหาร (Food accessibility) ซึ่งโยงถึงเรื่องการกระจายอาหาร
- (3) การมีอาหารให้บริโภคอย่างสม่ำเสมอ (Food stability) และ
- (4) การใช้ประโยชน์ในอาหาร (Food utility) หรือ การได้บริโภคอาหารที่มีโภชนาการ เช่น สด ปลอดภัย มีคุณภาพที่ดี มีคุณประโยชน์ต่อร่างกาย สร้างเสริมสุขภาพที่ดี และรู้แหล่งที่มา (มูลนิธิเกษตรกรรมยั่งยืน)

2.4.2 ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

จากการที่ประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว และมีการขยายตัวของเมืองรวมทั้งกิจกรรมต่างๆ จึงมีความต้องการพื้นที่ทำการเกษตรเพื่อเพิ่มผลผลิต การขยายพื้นที่การเกษตรกรรม และการขาดการควบคุมการใช้ที่ดินที่ถูกต้อง โดยการบุกรุกเขตป่าไม้ เพราะว่ามีเหตุจูงใจด้านการเกษตร เช่น ราคาผลผลิตสูงขึ้น และจากการที่พื้นที่มีการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ของรัฐบาลมากขึ้น รวมทั้งโครงการพัฒนาในพื้นที่เช่น การสร้างเขื่อน อ่างเก็บน้ำ ฝาย สิ่งเหล่านี้ย่อมส่งผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์จากที่ดิน นโยบายของภาครัฐและการที่เกษตรกรมีความรู้มีการศึกษาที่สูงขึ้น ย่อมทำให้พื้นที่เกษตรถูกเปลี่ยนแปลงอยู่ในรูปเขตการเพาะปลูกเพื่อการค้าขายเพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นนโยบายของรัฐบาลและตลาดสินค้าของเอกชน (ราตรี สมพงษ์, 2543)

ปัจจัยหรือสาเหตุที่ทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินนั้นจากหลากหลายปัจจัยประกอบกัน ทั้งปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ สังคมการเมือง จำนวนประชากร รวมถึงพฤติกรรมของเจ้าของที่ดินล้วนเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

- 1) การหวังเก็งกำไร ผู้ที่ให้ราคาที่ดินสูงสุดอาจจะเป็นผู้ที่ได้ใช้ประโยชน์จากที่ดินแปลงนั้นตามความต้องการของตนเอง
- 2) สาเหตุทางการเมืองต่าง ๆ เช่น ภาษีที่ดิน ภาษีมรดก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

- 3) ลักษณะทำเลที่ตั้งของที่ดินแต่ละแปลง ลักษณะที่ดิน การระบายน้ำ
- 4) ปัจจัยด้านเวลาและการพัฒนาปรับปรุงที่ดินของเจ้าของที่ดิน
- 5) ลักษณะการเข้าถึง การคมนาคมและการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- 6) การขยายตัวทางเศรษฐกิจและความเจริญทางสังคมทั่วไป
- 7) การควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินการแบ่งเขตการใช้ที่ดินออกเป็นประเภทต่าง ๆ ตามความเหมาะสม [รัฐติการ คำบุศย์ (2548), มานพ พงศทัต 2524 อ้างถึงใน จันทรจิรา จิระราชวโร (2548) และ ชีรگانต์ ศรีไทยรักษ์ (2549)]

ตารางที่ 2.7 สรุปแนวคิดด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

นิยามแนวคิด	ความต้องการของเจ้าของที่ดิน	การขยายตัวของเศรษฐกิจ	การเพิ่มขึ้นของประชากรและระดับการศึกษา	ขนาดการถือครองที่ดิน	ลักษณะของเส้นทางคมนาคมในพื้นที่	ความสามารถในการเข้าถึงนโยบายของภาครัฐ
รัฐติการ คำบุศย์	☆				☆	
ราตรี สมพงษ์			☆			☆
มานพ พงศทัต		☆				☆
ชีรگانต์ ศรีไทยรักษ์			☆	☆		

จากความคิดเห็นของทั้งหมดนั้นจะสอดคล้องกันเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินสรุปได้ว่า การใช้ประโยชน์ที่ดิน เกิดจากปัจจัยต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นความต้องการของเจ้าของที่ดิน การขยายตัวของเศรษฐกิจ การเพิ่มขึ้นของประชากร ระดับการศึกษา ขนาดการถือครองที่ดิน ลักษณะของพื้นที่ ความสามารถในการเข้าถึง นโยบายของภาครัฐ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้จะส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยปัจจัยที่ก่อให้เกิดที่ดินที่สำคัญ ได้แก่ การเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรตามความเจริญของสังคม ปัจจัยสำคัญรองลงมาคือ การให้บริการด้านคมนาคม เมื่อมีเส้นทางคมนาคมขนาดใหญ่มากรวมกันสถานที่นั้นสถานที่นั้นจะเป็นศูนย์กลางของกิจกรรมในเมือง และปัจจัยสุดท้ายคือ ราคาที่ดินเนื่องจากราคาที่ดินสูงจะได้ผลตอบแทนจากการทำกิจกรรมสูงตามขึ้นด้วย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.4.3 ด้านสิ่งแวดล้อม

สิ่งแวดล้อมทำให้เกิดสิ่งมีชีวิตและทำให้สิ่งมีชีวิตดำรงอยู่ได้ สิ่งแวดล้อมไม่ว่าจะเป็นลักษณะใดก็ตามล้วนมีอิทธิพลต่อชีวิตของมนุษย์ เป็นตัวกำหนดลักษณะการดำรงชีวิตและคุณภาพชีวิต สิ่งแวดล้อมที่แตกต่างกันทำให้มนุษย์มีลักษณะการดำรงชีวิตและคุณภาพชีวิตที่แตกต่างกัน (มีชัย, 2536) สิ่งแวดล้อมนั้นมีความสัมพันธ์กับมนุษย์ทั้งทางตรงและทางอ้อม ทั้งแนวลึกและแนวกว้าง ทั้งทางบวกและทางลบ จึงทำให้มนุษย์กับสิ่งแวดล้อมมีความสัมพันธ์ต่อกันและกัน สิ่งแวดล้อมยังเอื้อต่อปัจจัยความเป็นอยู่ของมนุษย์ คือ อาหาร ที่อยู่อาศัย ยารักษาโรค เครื่องนุ่งห่ม พลังงาน ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และความสะอาดสบาย นอกเหนือจากนี้มนุษย์ใช้สิ่งแวดล้อมสร้างวัฒนธรรมของตนเองในเรื่องความเชื่อ การกิน การแต่งกาย วิถีชีวิต การตั้งถิ่นฐาน และสถาปัตยกรรม (เกษม, 2540)

จากที่กล่าวมาข้างต้น โดยสรุปสิ่งแวดล้อม หมายถึง สิ่งที่อยู่รอบตัวของมนุษย์ทั้งสิ่งแวดล้อมที่เป็นธรรมชาติ เช่น แม่น้ำ ผืนดิน ป่าไม้ ทะเล แร่ธาตุ และที่ไม่ใช่ธรรมชาติ บ้านเรือน รถยนต์ ถนน เป็นต้น สิ่งแวดล้อมมีความสำคัญกับการดำรงชีวิตของมนุษย์เพราะมนุษย์นำสิ่งแวดล้อมมาใช้ในการดำรงชีวิตตน

การดำรงชีวิตของมนุษย์มีความสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกับสิ่งมีชีวิตอื่นๆ แต่มนุษย์มีลักษณะพิเศษที่แตกต่างไปจากสิ่งมีชีวิตอื่นๆ โดยมนุษย์ มีความสามารถในการประดิษฐ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ มาบริหารจัดการสิ่งแวดล้อมให้เป็นไปตามความต้องการในขณะที่สิ่งมีชีวิตอื่นๆ ทำได้แต่เพียงปรับตัวให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมเพื่อความอยู่รอด ดังนั้นการดำรงชีวิตของมนุษย์จึงมีบทบาทสำคัญในการเปลี่ยนแปลงสิ่งแวดล้อม และทำให้เกิดผลกระทบต่อชีวิตอื่นๆ รวมทั้งชีวิตของมนุษย์ด้วย ซึ่งการเปลี่ยนแปลงเป็นเรื่องปกติที่เกิดขึ้นอยู่ในสภาพแวดล้อม ซึ่งอาจเกิดกระบวนการธรรมชาติ เช่น แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด จากกระแสลม กระแสน้ำ รวมทั้งการกระทำของสิ่งมีชีวิตทั้งหลายโดยเฉพาะมนุษย์ เช่น การตัดไม้ทำลายป่า การถมแหล่งน้ำ การสร้างเขื่อน เป็นต้น ผลที่เกิดขึ้นตามมาไม่ว่าจะดีหรือเลว ลบหรือบวก เรียกว่าผลกระทบ ผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจเกิดผลดีแก่คนบางกลุ่ม แต่อาจจะเกิดผลเสียแก่คนบางกลุ่มหรือบางคน ซึ่งการพัฒนาใด ๆ ย่อมต้องเกิดผลกระทบบ้างไม่มากนักน้อย และจะส่งผลกระทบต่อคุณธรรมและกระบวนการทางธรรมชาติต่าง ๆ (บุญจง ขาวสิทธิวงษ์, 2542)

ปัจจัยที่ทำให้สิ่งแวดล้อมเกิดการเปลี่ยนแปลง มีสาเหตุ คือ การเพิ่มขึ้นประชากร มีแนวโน้มสูงขึ้นในปัจจุบันและการเพิ่มของประชากรก็ยังคงอยู่ในอัตราทวีคูณ (Exponential growth) ทำให้ความต้องการในการพยายามแสวงหาและทรัพยากรธรรมชาติมาใช้เพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ส่วนการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ ความเจริญทางด้านเศรษฐกิจ ทำให้มาตรฐานการดำรงชีวิตเปลี่ยนแปลง เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยามให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ไป มีการบริโภครักษาพยาบาลเกิดความจำเป็นขั้นพื้นฐานของชีวิตสังคมในปัจจุบัน นอกจากนี้การบีบคั้นทางเศรษฐกิจเป็นแรงผลักดันให้คนบางกลุ่มฉวยโอกาสกอบโกยผลประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ จนทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมถูกทำลายจนเสียหายหมด ทั้งความเจริญก้าวหน้าทางด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เป็นสิ่งที่ส่งเสริมให้วิธีการนำเอาทรัพยากรมาใช้ได้ง่ายขึ้นและมากขึ้น และการก่อสร้างสิ่งต่าง ๆ เช่น การสร้างถนน เขื่อน เป็นต้น ทำให้เกิดการทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด้วยความไม่รู้หรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ รวมถึงการดำเนินนโยบายของรัฐบาลขาดประสิทธิภาพ เห็นความสำคัญของการจัดการทรัพยากรธรรมชาติน้อยมาก แม้ว่าจะมีกฎหมายเป็นเครื่องมือ และมีหน่วยงานรับผิดชอบในการจัดการทรัพยากรธรรมชาติแล้วก็ตาม (ราตรี พารา, 2540)

ตารางที่ 2.8 สรุปแนวคิดมิติการเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อม

นิยามแนวคิด	เกิดขึ้นได้ทั้งจาก การกระทำของ มนุษย์และจาก ธรรมชาติ	การนำความ เจริญอย่าง สังคมเมืองเข้า มาในชุมชน ชนบท	เกิดการ เปลี่ยนแปลงใน พฤติกรรม การบริโภค	นิยาม เกิด ปัญหาต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อม
บุญจง ขาวสิทธิพงษ์	☆	☆		☆
ราตรี พารา	☆	☆	☆	

จากที่กล่าวมาข้างต้น โดยสรุป การเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อม ย่อมเกิดขึ้นได้ทั้งจากการกระทำของมนุษย์และจากธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวย่อมมีผลต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ ซึ่งจะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับสภาพการเปลี่ยนแปลง เช่น การตัดถนน เป็นการนำความเจริญอย่างสังคมเมืองเข้ามาในชุมชนชนบท เกิดการเปลี่ยนแปลงในพฤติกรรมบริโภค ตามอย่างลัทธิบริโภคนิยม เกิดปัญหาต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การเน่าเสียของน้ำ การเพิ่มขึ้นของปริมาณขยะพิษ เป็นต้น

กิจกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ บนพื้นฐานของการผลิตและการบริโภค ได้มีการนำเอาทรัพยากรธรรมชาติมาใช้จำนวนมาก ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในระยะที่ผ่านมาอัตราสูงมาก ทำให้มีการระดมทรัพยากรธรรมชาติโดยเฉพาะ ป่าไม้ ที่ดิน แหล่งน้ำ แร่ธาตุ มาใช้อย่างสิ้นเปลืองและไม่มีประสิทธิภาพ ส่งผลให้เกิดความร่อยหรอและเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติ ปัญหาที่เกิดจากสิ่งแวดล้อม ส่งผลกระทบให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่

เกิดความเสียหายต่อการดำรงชีวิต ซึ่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจำแนกได้ 2 ทาง คือ ผลกระทบด้านเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บวก หมายถึง ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมในลักษณะการพัฒนาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ผลกระทบด้านลบ หมายถึงความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมในลักษณะการทำลายคุณภาพ (วศิน อิงคพัฒนากุล, 2548)

จากที่กล่าวมาข้างต้น โดยสรุป ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อม เป็นผลกระทบที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ โดยจะมีผลโดยตรงต่อความเป็นอยู่และคุณภาพของชีวิตมนุษย์ ซึ่งได้มีงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงด้านสิ่งแวดล้อม

พรนิภา อ่อนเกิด (2550) ได้ศึกษาการขยายตัวของเมืองต่อวิถีชีวิตชุมชนตำบลท่าทราย เขตเทศบาลนครนนทบุรี พบว่า ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการขยายตัวของเมือง สรุปได้ดังนี้

1. ปัญหาแหล่งน้ำตามธรรมชาติเน่าเสีย เกิดจากการปล่อยน้ำทิ้งของบ้านเรือน หมู่บ้านจัดสรรและตลาด ส่งกลิ่นเหม็นและไม่สามารถนำมาใช้อุปโภคบริโภคได้
2. การสร้างถนน สร้างบ้านเรือนทับเส้นทางน้ำธรรมชาติ ทำให้คลองตื้นเขินและอุดตัน การปิดประตูน้ำที่ปากคลองถาวรเพื่อป้องกันน้ำท่วม ทำให้การระบายน้ำไม่เป็นไปตามธรรมชาติ เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้น้ำเน่าเสีย
3. ปัญหาขยะและสิ่งปฏิกูลอุดตัน ขวางทางระบายน้ำ ทำให้เกิดน้ำท่วมขังในบางพื้นที่ และน้ำท่วมในฤดูฝน
4. การลดลงอย่างรวดเร็วของต้นไม้และพื้นที่เกษตรกรรม เพื่อใช้พื้นที่ในการสร้างที่อยู่อาศัยและสถานที่ต่าง ๆ ทำให้ชุมชนขาดอากาศบริสุทธิ์และความร่มรื่นของต้นไม้
5. ปัญหามลพิษทางอากาศมีสูงขึ้น เช่น ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ควันพิษจากท่อไอเสียรถยนต์ ส่งผลกระทบต่อคนในชุมชนเจ็บป่วยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจและเพิ่มความเครียดทางจิตใจมากขึ้นเรื่อย ๆ
6. ปัญหาขยะตกค้างและส่งกลิ่นเหม็น เนื่องจากระบบการจัดเก็บไม่สามารถทำได้ทันกับปริมาณขยะที่เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากรถขยะมีจำนวนน้อย

พันธวิศ สัมพันธ์พานิช (2541) ได้ศึกษาผลกระทบที่มีต่อระบบวนเกษตรแบบสวนบ้านบริเวณอำเภอเมือง จังหวัดนนทบุรี พบว่า ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม อันเนื่องมาจากการขยายตัวของสังคมเมือง สรุปได้ดังนี้

1. มลพิษทางน้ำ เกิดจากการปล่อยน้ำเสียจากบ้านพักอาศัย หมู่บ้านจัดสรรและโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ โดยขาดการบำบัดก่อนที่จะลงสู่แม่น้ำลำคลองส่วนรวม ซึ่งส่งผลกระทบต่อคนในชุมชน โดยเฉพาะผู้ที่อาศัยอยู่ริมคลองสายต่าง ๆ โดยคุณภาพของน้ำในอำเภอเมืองนนทบุรี ไม่สามารถใช้น้ำเพื่อการอุปโภคบริโภคได้จากคลองสายต่าง ๆ ของพื้นที่ได้แล้ว

2. มลพิษทางเสียง ที่เกิดจากการจราจรที่คับคั่งและหนาแน่นขึ้น มีปริมาณการใช้รถยนต์มากขึ้นทุกปี ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านเสียงรบกวน โดยเฉพาะผู้ที่อยู่บริเวณถนนทางหลวงสายหลักต่าง ๆ ซึ่งจะมีการจราจรที่หนาแน่นมาก โดยเฉพาะในช่วงเช้าและเย็น ทำให้ต้องรับฟังเสียงรถยนต์ต่าง ๆ เป็นชีวิตประจำวัน โดยกลายเป็นความเคยชิน ที่อาจเป็นอันตรายต่อการทำงานทางด้านการรับฟังของหูเป็นอย่างมาก อีกทั้งยังก่อให้เกิดความเครียดโดยไม่รู้ตัว

3. มลพิษทางอากาศ ซึ่งเป็นผลมาจาก คิว้นจากท่อไอเสียรถยนต์ ซึ่งสามารถก่อให้เกิดผลกระทบต่อสุขภาพอย่างมาก สาเหตุเกิดจากการจราจร จากโรงงานอุตสาหกรรมที่ปล่อยควันพิษต่าง ๆ ซึ่งเป็นผลผลิตที่เหลือทิ้งจากการผลิต โดยขาดความรับผิดชอบต่อสังคม รวมทั้งฝุ่นละอองต่าง ๆ จากการก่อสร้างที่อยู่อาศัย อาคารสำนักงาน ถนนสายต่าง ๆ ซึ่งผู้ที่อยู่บริเวณทางหลวงสายหลักจะได้รับผลกระทบเป็นอย่างมาก

4. มลพิษทางด้านกลิ่นต่าง ๆ ซึ่งเกิดจาก ปัญหาน้ำเน่า ปัญหาขยะมูลฝอยสิ่งปฏิกูลต่าง ๆ ที่มีการกำจัดที่ไม่ถูกสุขลักษณะ

5. มลพิษทางด้านมลพิษอื่น เช่น การเกิดชุมชนแออัดต่าง ๆ โดยเฉพาะตามชุมชนแออัดบริเวณริมแม่น้ำและยังเป็นแหล่งที่ก่อให้เกิดปัญหาอื่น ๆ ได้มากมาย เช่น ปัญหาขยะ ปัญหาน้ำเสีย และปัญหาอาชญากรรมต่าง ๆ เป็นต้น

2.4.4 ด้านระบบนิเวศ

ทุกวันนี้เขตเมืองมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นไม่ใช่แค่เมืองหลวงอย่างกรุงเทพมหานครเท่านั้น จังหวัดอื่นๆ โดยเฉพาะในเขตปริมณฑลอย่างนนทบุรี เขตเมืองก็ขยายตัวเพิ่มขึ้นเช่นกัน เมื่อเขตเมืองขยายตัวไปทับพื้นที่การเกษตร ระบบนิเวศจะมีการเปลี่ยนแปลง จากเดิมน้ำจะไหลผ่านไปตามร่องสวน ถ้าน้ำไหลเร็วและแรงจะเป็นการเติมออกซิเจนในน้ำ น้ำก็จะไม่เสีย แต่ปัจจุบันมีหมู่บ้านจัดสรรขวางทางน้ำทำให้น้ำเน่าเสีย แหล่งน้ำหายไปหรือการเกิดปัญหาน้ำเน่าเสียจากโรงงานอุตสาหกรรมและขยะจากชุมชนเมือง (มูลนิธิเกษตรกรรมยั่งยืน) การที่เขตเมืองลุกล้ำทับพื้นที่การเกษตรทำให้คุณค่าและลักษณะเฉพาะหายไป อย่างเช่น ทุเรียนเมืองนนท์จะปลูกได้ดีก็ต้องปลูกที่เมืองนนท์ ส้มบางมดจะหวานก็ต้องปลูกที่บางมด เมื่อพื้นที่ที่เหมาะสมกับการทำเกษตรกรรมแต่ถูกนำมาสร้างเมือง เมื่อเรานำไปใช้อย่างไม่เหมาะสมเท่ากับว่าเราทำลายทรัพยากรดินที่ธรรมชาติให้มาในด้านของสิ่งแวดล้อมถ้าระบบนิเวศมีความซับซ้อนมากๆ ระบบนิเวศนั้นจะแข็งแรง เมื่อเกิดปัญหาขึ้นมาธรรมชาติสามารถจัดการเองได้ และเมื่อความหลากหลายหายไป ความสมดุลของธรรมชาติก็หายไปด้วยเช่นกัน เมื่อเมืองขยายตัวจนทำการเกษตรไม่ได้ทำให้ต้องย้ายไปทำที่อื่น ส่งผลต่อการขนส่งถือเป็นการเพิ่มการใช้พลังงานทำให้เกิดปรากฏการณ์โลกร้อน ก๊าซ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เรือนกระจก นอกจากนี้ยังมีการใช้สารเคมี เกิดปัญหาสารเคมีตกค้างกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน และคนยังเข้าถึงอาหารการกินได้ยากขึ้น อาจส่งผลถึงการขาดแคลนอาหารในอนาคต

ความเป็นเมืองและผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพ ความหลากหลายทางชีวภาพในเมือง คือ ความหลากหลาย ความมั่งคั่งของสิ่งมีชีวิต ความหลากหลายของถิ่นที่อยู่อาศัย ซึ่งพบและอยู่ในบริเวณที่มนุษย์ตั้งถิ่นฐาน ความหลากหลายทางชีวภาพนี้เกิดขึ้นตั้งแต่ในเขตชนบทจนถึงใจกลางเมืองทั้งในภาพรวมของพื้นที่ และระดับถิ่นที่อยู่อาศัย โดยรวมถึงพื้นที่ส่วนที่เหลืออยู่ของพื้นที่ธรรมชาติ พื้นที่ภูมิทัศน์ทางการเกษตร เช่น พื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการเพาะปลูก หรือพื้นที่ชุมชนเมือง-อุตสาหกรรม เช่น ใจกลางเมือง พื้นที่อยู่อาศัย สวนอุตสาหกรรม พื้นที่รถไฟ สวนสาธารณะ เป็นต้น

ความหลากหลายของพืชและสัตว์ในชุมชนเมืองแสดงถึงรูปแบบที่น่าสนใจ คือ จำนวนของชนิดพันธุ์พืชในพื้นที่เมืองมักเกี่ยวข้องกับขนาดของประชากร - อายุของเมืองส่งผลต่อความมากมายของชนิดพันธุ์ขนาด เมืองเก่าจะมีชนิดพันธุ์พืชมากกว่าเมืองที่ขนาดใหญ่หรือเมืองใหม่ ความหลากหลายทางชีวภาพอาจเกี่ยวข้องกับความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ เมืองหลายแห่ง ตั้งอยู่ในพื้นที่ที่มีความหลากหลายทางชีวภาพสูง อาทิเช่น พื้นที่ราบลุ่ม ปากแม่น้ำและ ชายฝั่งทะเล การขยายตัวของชุมชนและการแยกส่วนของแหล่งที่อยู่อาศัยกำลังเกิดการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะแหล่งที่อยู่อาศัยที่มีคุณค่าต่อการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพ

การขยายตัวของเมืองอาจส่งผลกระทบต่อความหลากหลายทางชีวภาพของแหล่งน้ำจืด ในขณะเดียวกันหลายๆ เมือง อาจมีพื้นที่สำคัญพิเศษเพื่อการอนุรักษ์ชนิดพันธุ์ที่ถูกคุกคามหรือแหล่งที่อยู่อาศัย พืชพรรณพื้นเมืองหลายชนิดที่ สามารถอยู่รอดได้เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศ ดินหรือปัจจัยอื่นๆ ที่ไม่เหมาะสมต่อการพัฒนาเป็นที่อยู่อาศัย อุตสาหกรรมหรือพื้นที่เชิงพาณิชย์อาจเป็นพื้นที่ที่ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์หรือเป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญทางวัฒนธรรมหรือไม่ถูกใช้มาเป็นเวลานาน

ความเป็นเมืองและบริการจากระบบนิเวศ (Urbanization and Ecosystem Service) บริการจากระบบนิเวศเกิดได้ทั้งจากทางตรงและทางอ้อมซึ่งส่งผลต่อความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์เมือง ดำรงอยู่ได้ด้วยระบบนิเวศและสิ่งแวดล้อม ซึ่งจัดหาสินค้าและบริการที่อำนวยความสะดวก สังคมและความยั่งยืน ของสิ่งแวดล้อม ระบบนิเวศมีบทบาทสำคัญต่อสภาพภูมิอากาศ ป้องกันภัยธรรมชาติ พลังงาน สนับสนุนภาค การเกษตร ป้องกันการพังทลายของดิน รวมถึงด้านการนันทนาการ เป็นต้น สวนสาธารณะในเมืองและพืชพรรณ ธรรมชาติสามารถช่วยลดอุณหภูมิภายในเมือง รวมถึง

ปรับปรุงคุณภาพอากาศ การขยายพื้นที่ซึ่งน้ำไม่สามารถซึมผ่านได้ส่งผลกระทบต่อปริมาณน้ำเท่าที่

เกิดขึ้นในช่วงฤดูฝน ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุทกภัยง่ายขึ้น การอุ้มน้ำของต้นไม้และพืชพรรณธรรมชาติ

อื่นๆ หรือการซึมของน้ำลงสู่ดินในพื้นที่ชุมชนจะมีส่วนช่วยในการลดผลกระทบจากอุทกภัยได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ทางการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลกระทบจากชุมชนต่อระบบนิเวศธรรมชาติ ทำให้เป็นสาเหตุของการเสื่อมดุลของระบบนิเวศ
 ชานเมือง ดังนี้

1. การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร

การบริโภคของมนุษย์ คือ สาเหตุสำคัญของการเกิดปัญหามลภาวะ การเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง
 จำนวนประชากรทำให้เกิดการบริโภคอย่างไม่มีที่สิ้นสุดมีผลต่อภาวะขาดแคลนทรัพยากร เนื่องจาก
 สิ่งมีชีวิตในระบบนิเวศทั่วไปมีความจำเป็นพื้นฐานในการดำรงชีวิต คือ ต้องการอาหาร น้ำ และพื้นที่
 ในการดำรงชีวิตเพื่อการอาศัยและการหลบภัย ซึ่งจะมีความแตกต่างกันตามแต่ละชนิด แต่เมื่อจำนวน
 ประชากรเพิ่มขึ้นเกินกว่าสมรรถนะสูงสุดที่ระบบ ในสิ่งแวดล้อมนั้นจะรองรับได้ จำนวนของ
 สิ่งมีชีวิตนั้น ๆ จะลดลงเองตามหลักของธรรมชาติ โดยอาจเกิดการอดตาย เกิดโรค ระบาด ถูกล่า
 หรือย้ายถิ่น ไปอยู่แห่งใหม่ เพื่อให้เกิดความสมดุลในระบบนิเวศนั้น การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร
 มนุษย์ก็เช่นเดียวกัน เมื่อเกินกว่าสมรรถนะสูงสุดที่ระบบในสิ่งแวดล้อมนั้นจะรองรับได้ ก็จะเกิด
 ภาวะขาดแคลนอาหาร เกิดโรคติดต่อ เกิดการย้ายถิ่นที่อยู่ รวมถึงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทาง
 สังคม เช่น การเปลี่ยนแปลงวัฒนธรรมและสังคม เป็นต้น

2. การขยายตัวของเมือง

ความหนาแน่นของประชากรในเมืองที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เกิดจากการย้ายถิ่นฐานเพื่อ
 ประกอบอาชีพและความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ทำให้เกิดปัญหามลภาวะต่าง ๆ เช่น เกิดความ
 แออัดของที่พักอาศัย มีการ ขยายตัวของที่พักอาศัยและอาคารในแนวตั้งจำพวกคอนโดมิเนียมและ
 ตึกสูง ซึ่งเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในเมืองใหญ่เกือบทุกแห่ง หากขาดการวางผังเมืองและขาดการวาง
 แผนการจัดการด้านสิ่งแวดล้อม จะทำให้เกิดภาวะแออัด ทำให้เกิดปัญหามลพิษ สิ่งแวดล้อมตามมา
 เช่น ปัญหาการกำจัดขยะมูลฝอย ปัญหาน้ำเสีย อากาศเสีย ขาดพื้นที่สีเขียวเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ
 และอากาศบริสุทธิ์ ฯลฯ และเมื่อเกินสมรรถนะของการรองรับได้ของเมือง จึงเกิดการดึงเอา
 ทรัพยากรธรรมชาติและวัตถุดิบต่าง ๆ จากชนบทเข้ามาป้อนความต้องการของคนในเมือง เช่น ใน
 จังหวัดกรุงเทพมหานคร เมืองหลวงของประเทศไทย มีผู้คนอาศัย อยู่อย่างหนาแน่น ส่วนใหญ่เป็น
 ประชากรแฝงที่ย้ายถิ่นฐานเพื่อมาประกอบอาชีพ ผู้ใช้แรงงานทุกระดับส่วนใหญ่มาจาก ชนบท
 พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสิ่งปลูกสร้างอาคารบ้านเรือน มีพื้นที่เกษตรกรรมน้อยมาก ทำให้ต้องนำผลผลิต
 อาหารเข้าสู่เมือง ขยะมูลฝอยจำนวนมากที่ไม่สามารถกำจัดได้หมดต้องนำออกไปทำลายนอก
 เมือง ตัวอย่างที่กล่าวมาเป็นผลทำให้ ทรัพยากรธรรมชาติของชนบททร่อยหรือหมดเร็วขึ้น และ
 เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดปัญหาการเปลี่ยนแปลงด้านโครงสร้าง ทางสังคมและวัฒนธรรมของ
 ชนบท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. การใช้วิธีการทำเกษตรแบบสมัยใหม่

การเกษตรในปัจจุบันมุ่งเพื่อการค้ามากขึ้น มีการใช้ปุ๋ยและยาฆ่าแมลงจำนวนมาก สารเหล่านี้จะตกค้างในดิน และอาจถูกชะล้างลงสู่แหล่งน้ำ ทำให้มีผลต่อชีวิตสัตว์ในดินและในน้ำ ขาดการจัดการสิ่งแวดล้อม การนำทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ประโยชน์โดยขาดการระมัดระวัง อาจก่อให้เกิด ภาวะขาดแคลนได้ หรืออาจกลายเป็นมลภาวะที่มีการปนเปื้อน ไม่สะอาดบริสุทธิ์ ทำให้ต้องมีค่าใช้จ่ายในการบำบัดมลพิษ ตามมา เช่น ปัญหาขยะมูลฝอย ปัญหาน้ำเสียในแหล่งท่องเที่ยว เป็นต้น ความยากง่ายในการประกอบกิจการ เช่น การลักลอบ ปล่อยน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ และไม่ยอมลงทุนใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมในการบำบัดน้ำเสีย ตลอดจนขาดจิตสำนึกใน การรักษาสภาพแวดล้อมและการอนุรักษ์พลังงาน เช่น การทิ้งขยะในพื้นที่สาธารณะ การใช้พลังงานไฟฟ้าที่ฟุ่มเฟือย ฯลฯ ก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ตามมา ปัญหามลภาวะเป็นปัญหาที่มีความสำคัญที่เกิดควบคู่กับการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและความเจริญก้าวหน้าของ เทคโนโลยีและเป็นปัญหาร่วมกันของทุกประเทศ เมื่อมีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว ปัญหามลภาวะก็ยิ่งก่อตัวและเพิ่มความรุนแรง มากยิ่งขึ้น ประเทศไทยกำลังประสบปัญหาดังกล่าวอยู่ในขณะนี้ ทั้งนี้การพัฒนาเศรษฐกิจ ในช่วงที่ผ่านมาได้ให้ความสำคัญกับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยมีการนำเอา ทรัพยากรธรรมชาติมาใช้ประโยชน์ แต่ไม่ได้มีการวางแผนการจัดการ สิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมเพื่อรองรับปัญหาที่จะเกิดขึ้น ทำให้ทรัพยากรธรรมชาติลดลงอย่างรวดเร็ว ส่วนที่เหลืออยู่ก็มีสภาพ เสื่อมโทรม แหล่งทรัพยากรบางแห่งไม่สามารถฟื้นฟูหรือคืนสภาพได้อีก ขณะเดียวกันปัญหามลภาวะในปัญหาก็มีแนวโน้ม เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชน และระบบนิเวศ ปัจจุบันหน่วยงานทั้งภาครัฐ ภาคเอกชนได้ ให้ความสนใจและให้การสนับสนุน การแก้ไขปัญหาเพิ่มเติมเพิ่มขึ้น ชนิดพันธุ์ต่างๆ มีวิวัฒนาการการปรับตัวเพื่อให้สามารถอยู่รอด ภายใต้อิทธิพลที่เกิดขึ้นจากการขยายตัว ของชุมชนเมือง เช่น ปรับเปลี่ยนแหล่งที่อยู่อาศัยจาก พื้นที่ธรรมชาติอยู่ในพื้นที่สวนสาธารณะ ในเขตเมืองและกลายเป็นพื้นที่ที่เป็นแหล่งที่อยู่อาศัยหลัก เช่น แมลงผสมเกสรหรือผึ้ง เป็นต้น ชนิดพันธุ์ใกล้สูญพันธุ์บางชนิดสามารถหาแหล่งที่อยู่อาศัยในระบบนิเวศเมืองเนื่องจากระบบนิเวศเดิมสูญหายไป นวัตกรรมใหม่ เช่น หลังคาสีเขียว หรือสวนแนวตั้ง อาจเป็นระบบนิเวศใหม่ที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อใช้ประโยชน์สำหรับการอนุรักษ์ความ หลากหลาย ทางชีวภาพในเมืองในอนาคต อย่างไรก็ตามความท้าทายเกี่ยวกับการขยายตัวของเมือง และความหลากหลายทาง ชีวภาพยังคงต้องการการปรับปรุงธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการในหลาย ระดับ โดยเฉพาะในระดับชุมชนเมือง การขาดเงินทุนสนับสนุนและกำลังคน รวมถึงความสามารถทาง วิชาการ จะต้องได้รับการพัฒนาและสนับสนุน อย่างเหมาะสมต่อไป (รศ.ดร.วศินา จันทศิริ และ ผศ.ศิริพิชญ์ วรรณภาส, มลภาวะและผลกระทบต่อระบบนิเวศ)

จากสาเหตุข้างต้นก่อให้เกิดผลกระทบทำให้เกิดปัญหาติดตามาดังนี้
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

1. ปัญหาดินเสื่อมโทรม

ในสภาพของป่าไม้ตามธรรมชาติจะมีสภาพของพืชที่มีความหลากหลายปกคลุมพื้นดิน พืชทั้งเล็กและใหญ่ได้ยึดดินไม่ให้ถูกชะล้าง บังแดดไม่ให้ได้รับผลกระทบของความร้อนจากแสงแดดมากเกินไป ใบ กิ่ง ก้าน ลำต้น เมื่อร่วงหล่นก็จะทับถมเป็นอินทรีวัตถุทับถมบนพื้นดิน ซึ่งนอกจากเป็นอาหารของพืชแล้วยังจะช่วยซับน้ำฝนไม่ให้ไหลบ่าลงสู่ที่ต่ำเร็วเกินไป รากของพืชนานาชนิดหยั่งลึกลงไปดินจะทำให้ดินมีสภาพโปร่ง และมีโพรงอากาศที่น้ำจะซึมลึกลงไปดินทำให้ดินบริเวณนั้นมีน้ำและความชื้นที่เหมาะสมกับการเจริญเติบโตของพืช นอกจากนี้ยังอุ้มน้ำฝนที่ตกลงมาไม่ให้ไหลบ่าลงสู่ที่ต่ำอย่างรวดเร็วจนอาจเกิดเป็นน้ำท่วมฉับพลันในพื้นที่ต่ำอีกด้วย (นวลศรี ทยาพัชร, 2527)

2. การเกิดระบาดของศัตรูพืช

การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมธรรมชาติที่มีความหลากหลายของสิ่งมีชีวิต ทั้งพืชและสัตว์ในสภาวะของการมีความสมดุลไม่มีการระบาดของสัตว์ และพืชชนิดใดในสภาพการณ์เช่นนี้ เพราะความหลากหลายของพืชจะทำให้เกิดความหลากหลายของสัตว์ซึ่งมีทั้งศัตรูพืช และศัตรูธรรมชาติ ที่คอยควบคุมประชากรซึ่งกันและกัน แต่เมื่อมีการปรับเปลี่ยนสภาพดังกล่าวให้เป็นการเกษตรแบบปลูกพืชเดี่ยวเช่นที่ได้ปฏิบัติกันในปัจจุบันเท่ากับเป็นการกำจัดสิ่งมีชีวิตต่าง ๆ ทั้งสัตว์และพืชที่มีอยู่เดิมในธรรมชาติให้หมดไป คงเหลือแต่พืชที่มนุษย์ปลูกขึ้นมาเท่านั้น ฉะนั้นสิ่งมีชีวิตที่อาศัยพืชที่มนุษย์ปลูกขึ้นมาก็คือ ศัตรูพืช เท่านั้นที่จะมีโอกาสขยายพันธุ์ได้ต่อไป ในทางตรงข้ามศัตรูธรรมชาติที่เป็นตัวห้ำ ตัวเบียนที่คอยควบคุมศัตรูพืชก็จะลดจำนวนมากเพราะสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป ในสภาพเช่นนี้ศัตรูพืชจึงเกิดระบาดอย่างไม่มีทางหลีกเลี่ยง (มนู โอมคุปต์ และ เล็ก มอญเจริญ, 2534)

3. การเพิ่มระบวมมากขึ้นของศัตรูพืช

เมื่อมีการระบาดของศัตรูพืชเกิดขึ้น เกษตรกรส่วนใหญ่ในปัจจุบันก็มักจะนิยมใช้สารเคมีกำจัดศัตรูพืช ที่มีจำหน่ายอย่างกว้างขวางมากมายทำการพ่นกำจัด เพราะได้ผลชะงัด รวดเร็ว ทันใจ ภายหลังพ่นสารเคมีไม่กี่นาทีศัตรูพืชก็จะตาย การใช้สารเคมีกำจัดศัตรูพืชนั้นไม่เพียงแต่จะกำจัดศัตรูพืชที่ต้องการกำจัดเท่านั้น แต่ศัตรูธรรมชาติก็จะถูกกำจัดไปด้วยและมักจะได้รับผลกระทบมากกว่าศัตรูพืช เพราะศัตรูธรรมชาติอยู่ในที่เปิดเผยมากกว่าศัตรูพืชซึ่งหลบซ่อนอยู่ในส่วนต่าง ๆ ของพืช ฉะนั้นในระยะยาวต่อไปศัตรูธรรมชาติก็จะลดลง เปิดโอกาสให้ศัตรูพืชขยายพันธุ์มากขึ้นกว่าเดิมเรื่อย ๆ สมิทซ์ และ แวน เดน บอสซ์ (1967) ได้อธิบายว่าภายหลังเมื่อมีการใช้สารกำจัดศัตรูพืช จะมีผลกระทบต่อประชากรของตัวห้ำ ตัวเบียน ที่ลดลงมากกว่าจำนวนประชากรของแมลงศัตรูพืช ฉะนั้นในเวลาต่อมาศัตรูพืชก็จะขยายพันธุ์เพิ่มมากขึ้น เพราะตัวห้ำ ตัวเบียน ซึ่งเดิมเคย

ควบคุมอยู่ลดจำนวนลง จึงเป็นสาเหตุทำให้ศัตรูพืชชนิดที่ต้องการกำจัดด้วยสารกำจัดศัตรูพืชกลับมีเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การระบาดเพิ่มมากขึ้นในในเวลาต่อมา นอกจากนี้ศัตรูพืชชนิดอื่น ๆ ซึ่งเดิมไม่เกิดระบาดเพราะมีตัวห้ำ ตัวเบียน คอยควบคุมก็ปรากฏว่าภายหลังการใช้สารกำจัดศัตรูพืชได้ทำให้ตัวห้ำ ตัวเบียน ถูกทำลายไป จึงเปิดโอกาสให้ศัตรูพืชชนิดใหม่ที่ไม่เคยระบาดเกิดระบาดมากขึ้นอีก

4. การสร้างความต้านทานของแมลงศัตรูพืชต่อสารกำจัดศัตรูพืช

โดยธรรมชาติของสิ่งมีชีวิตย่อมมีการปรับตัวเองให้อยู่รอด เพราะเหตุใดศัตรูพืชชนิดต่าง ๆ จำนวนมากที่สร้างความต้านทานต่อสารกำจัดศัตรูพืชได้อย่างรวดเร็ว นักกีฏวิทยา และชาวสวนผักทราบดีว่าหนอนใยผัก และหนอนหน้างเหนียว ๆ ล ๆ สามารถสร้างความต้านทานต่อสารกำจัดศัตรูพืชได้รวดเร็วเพียงใด ชาวสวนที่ปลูกพืชผัก และปลูกองุ่น ในปัจจุบันกำลังประสบปัญหานี้ อย่างหนัก ชาวสวนลงทุนปลูกองุ่นไร่ละเกือบสองแสนบาท ในจำนวนพวกนี้เป็นค่าสารกำจัดศัตรูพืชประมาณไร่ละ 30,000 บาท เมื่อกำจัดหนอนหน้างเหนียวไม่อยู่ก็หมายถึงการเป็นหนี้สินอย่างท่วมท้น

จากสิ่งที่เกิดขึ้นนี้ พอจะอธิบายได้ว่า ศัตรูพืชที่มีชีวิตจักรสั้น หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือสามารถจะขยายพันธุ์ได้หลายชั่ว (Generation) ต่อปี เช่น หนอนใยผัก หนอนหน้างเหนียว จะมีชั่วชีวิตครบรอบประมาณ 14-30 วัน นั่นหมายถึงการที่แมลงชนิดนี้สามารถจะขยายพันธุ์ที่ต้านทานต่อสารกำจัดศัตรูพืชได้เร็วเท่านั้น ทั้งนี้ เพราะภายหลังที่ใช้สารกำจัดไปแล้วประชากรของแมลงที่ต้านทานจะไม่ตาย ส่วนที่ตายไปก็คือแมลงที่อ่อนแอ ฉะนั้นฤดูต่อไปแมลงที่ต้านทานเท่านั้นที่มีโอกาสได้ขยายพันธุ์ จึงอธิบายเป็นเหตุผลว่าทำไมศัตรูพืชที่ขยายพันธุ์ในเวลาสั้นจึงสร้างความต้านทานต่อสารกำจัดแมลงได้รวดเร็ว

ผลกระทบจากข้อ 1 และ 2 ทำให้เกษตรกรต้องเพิ่มปริมาณของสารกำจัดศัตรูพืชมากขึ้น หรือจะต้องเปลี่ยนชนิดของสารบ่อยครั้ง และเพิ่มจำนวนมากขึ้นทำให้เกิดผลติดตามาคือค่าใช้จ่ายเพิ่มมากขึ้น บางท่านที่ไม่คุ้นเคยกับการลงทุนทางการเกษตรอาจจะไม่เชื่อว่า ในปัจจุบันชาวสวนส้มกับชาวสวนองุ่นในภาคกลาง จังหวัดปทุมธานี และจังหวัดราชบุรี สมุทรสาคร นั้นลงทุนค่าสารกำจัดศัตรูพืชสูงถึงไร่ละ 20,000-30,000 บาท และผลติดตามก็คือ สารตกค้างในสิ่งแวดล้อม และในพืชผลการเกษตร (บรรพต ณ ป้อมเพชร, 2524)

5. พิษตกค้างของสารกำจัดศัตรูพืชในสภาพแวดล้อม

จากปัญหาการระบาดเพิ่มมากขึ้น และการสร้างความต้านทานต่อสารเคมีกำจัดศัตรูพืช จึงเป็นสาเหตุทำให้เกษตรกรต้องใช้สารเคมีกำจัดศัตรูพืชเพิ่มขึ้นบ่อยครั้งขึ้น ปัญหาที่ติดตามมาก็คือพิษตกค้างของสารกำจัดศัตรูพืชในสภาพแวดล้อมในปริมาณที่มากขึ้น และยาวนานต่างกันออกไปตามชนิดของสารกำจัดศัตรูพืช เช่น ดี.ดี.ที. (D.D.T) เป็นต้น สลายตัวได้ช้ามาก โดยเฉพาะเมื่ออยู่ในดินแล้วจะมีพิษตกค้างได้นานเป็นปี ๆ สารกำจัดศัตรูพืชพวกสารประกอบฟอสฟอรัส แม้ว่าจะ

สลายตัวได้เร็วกว่าพวกแรกแต่ก็สามารถตกค้างอยู่ในดินได้นาน ไม่น้อยกว่า 3 เดือน หรือ 1 ฤดู เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์อื่นใดไม่ว่ากรณิใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เพาะปลูก สารพิษที่สกัดมาจากพืชนั้น สลายตัวได้ง่ายกว่าสารกำจัดศัตรูพืชชนิดอื่น ๆ ส่วนสารกำจัดศัตรูพืชชนิดที่มีส่วนผสมของปรอท ทองแดง ตะกั่ว และสารหนูนั้นเมื่ออยู่ในดินแล้วจะไม่สลายตัวเลย (ประยูร, 2517)

6. สารกำจัดศัตรูพืชตกค้างในโซ่อาหาร

สารกำจัดศัตรูพืชนอกจากจะอยู่ในดินที่ใช้ปลูกพืชหรือในดินที่ได้รับการฉีดพ่นสารกำจัดศัตรูพืชมาแล้ว สารกำจัดศัตรูพืชเหล่านี้ยังสามารถกระจายไปยังที่อื่นที่ไม่เคยมีการฉีดพ่นสารกำจัดศัตรูพืชมาก่อนด้วยการชะล้างของน้ำฝน หรือน้ำที่ใช้ในเกษตรกรรมต่าง ๆ หรือโดยลมทำให้สารกำจัดศัตรูพืชหมุนเวียนในระบบนิเวศน์และเข้าไปสะสมในสิ่งมีชีวิตต่าง ๆ ทางโซ่อาหาร เนื่องจากสารกำจัดศัตรูพืชส่วนมากจะไม่ละลายน้ำ ดังนั้นจึงตกตะกอน หรือปะปนในแม่น้ำลำคลอง ห้วยหนอง บึง ทะเล และมหาสมุทรต่าง ๆ และไปสะสมอยู่ในสิ่งมีชีวิตต่าง ๆ และมีผลทำให้แพลงตอนและสัตว์น้ำขนาดเล็กซึ่งเป็นโซ่อาหารของปลาและสัตว์น้ำอื่น ๆ ที่เป็นอาหารของมนุษย์ตายได้ จากการที่มีสารกำจัดศัตรูพืชสะสมอยู่ในลูกโซ่อาหารทำให้สิ่งมีชีวิต ได้รับสารกำจัดศัตรูพืชสะสมมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยการกินเป็นทอด ๆ เมื่อสารกำจัดศัตรูพืชสะสมถึงจุด ๆ หนึ่ง ที่สิ่งมีชีวิตไม่อาจทนได้ สิ่งมีชีวิตก็จะตายโดยเฉพะพวกแพลงตอนและสัตว์น้ำขนาดเล็กจะตายก่อนทำให้สมดุลธรรมชาติขาดไปและส่งผลกระทบต่อปลา และสัตว์น้ำอื่น ๆ ที่เป็นอาหารมนุษย์ สิ่งที่น่าวิตกคือ มนุษย์ซึ่งอยู่บนสุดของโซ่อาหาร มนุษย์กินทั้งสัตว์บก สัตว์น้ำ และพืชโดยไม่มีอะไรมากินมนุษย์ ดังนั้นมนุษย์จึงเป็นผู้ที่สะสมสารกำจัดศัตรูพืชได้มากกว่าสิ่งมีชีวิตอื่น ๆ นอกจากนั้นช่วงอายุของมนุษย์ก็จะยาวนาน โอกาสที่จะปรับตัวเข้ากับสารกำจัดศัตรูพืชต่าง ๆ ที่มีอยู่ในสิ่งแวดล้อมตามทฤษฎีของชาร์ล ดาร์วิน จึงน้อยกว่าสัตว์อื่น ๆ ดังนั้นถ้ามนุษย์ไม่ระมัดระวังในการใช้สารกำจัดศัตรูพืชมนุษย์จะเป็นสัตว์ที่สูญพันธุ์ไปจากโลกก่อนสัตว์อื่น (นาท, 2524)

7. สารกำจัดศัตรูพืชตกค้างในผลิตผลทางการเกษตร

การตกค้างของวัตถุมีพิษในการผลิตผลทางการเกษตรซึ่งใช้เป็นอาหารของมนุษย์ และสัตว์นั้น พูนสุข (2526) กล่าวว่า เป็นผลเนื่องมาจากการใช้วัตถุมีพิษทางการเกษตรที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ โดยเกษตรกรจะใช้วัตถุมีพิษชนิดใหม่ ๆ ที่มีพิษสูงและใช้ในปริมาณที่มากเกินไปหรือความจำเป็น ในขณะที่เดียวกันก็นิยมผสมวัตถุมีพิษหลาย ๆ ชนิดเข้าด้วยกัน ซึ่งนอกจากจะก่อให้เกิดการตกค้างของวัตถุมีพิษในการผลิตทางการเกษตรแล้วยังทำให้การลงทุนสูงขึ้นด้วย ส่วนการเก็บเกี่ยวผลิตผลนั้น เลอศักดิ์ (2521) พบว่าเกษตรกรในเขตท้องที่อำเภอดำเนินสะดวก และอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ทำการเก็บเกี่ยวโดยไม่คำนึงถึงการตกค้างของวัตถุมีพิษ วัตถุมีพิษเหล่านี้จะมีระยะเวลาในการสลายตัวประมาณ 3-7 วัน แต่เกษตรกรส่วนใหญ่จะเก็บเกี่ยวพืชผลในช่วง 1-3 วัน ภายหลังจากการใช้วัตถุมีพิษแล้ว จึงทำให้เกิดอันตรายได้ ทั้งนี้เนื่องจากขาดความรู้เกี่ยวกับคุณสมบัติในการสลายตัวของวัตถุมีพิษ ซึ่ง นิศ และ สุธรรม (2519) พบว่า การสะสมของยาฆ่าแมลงในผักโดยทั่วไป

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ในการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จะหมดฤทธิ์ภายใน 1-2 อาทิตย์ในฤดูฝน และ 2-3 อาทิตย์ในฤดูหนาว นอกจากนั้น นวลศรี (2527) ได้สำรวจปริมาณวัตถุพิษตกค้างในผลิตผลการเกษตรต่าง ๆ ได้แก่ ผัก ผลไม้ ข้าว ข้าวโพด ถั่วต่าง ๆ ตลอดจนพืชไร่อื่น ๆ และผลิตภัณฑ์การเกษตรประเภทนม ไข่ เนื้อสัตว์ ผลิตภัณฑ์สัตว์น้ำ เป็นต้น สรุปว่าพบวัตถุพิษประเภทคลอรีเนเตดไฮโดรคาร์บอน (Chlorinated Hydrocarbon) และออร์กาโนฟอสเฟต ตกค้างอยู่ประมาณ 90% ของตัวอย่างทั้งหมด โดยมีปริมาณแตกต่างกัน การตกค้างของวัตถุพิษในผลิตผลทางการเกษตรก่อให้เกิดการสะสมของวัตถุพิษตามห่วงโซ่อาหารและเป็นอันตรายต่อมนุษย์ซึ่งเป็นผู้บริโภคลำดับสุดท้าย โดยเฉพาะพืชผักมีจำนวนไม่น้อยที่มีวัตถุพิษตกค้างอยู่เกินค่าความปลอดภัยที่คณะผู้เชี่ยวชาญขององค์การอาหารและการเกษตรร่วมกับองค์การอนามัยโลก

8. ผลกระทบของอุตสาหกรรมการเกษตรต่อสภาพแวดล้อม

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาประเทศไทยได้ประสบกับมลภาวะการเน่าเสียของน้ำและอากาศที่เกิดจากโรงงานอุตสาหกรรมการเกษตร ก็ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมอย่างมากมาย ดังเช่น ในปี 2534 - 2535 ได้เกิดกรณีโรงงานน้ำตาลได้ปล่อยน้ำเสีย (กากน้ำตาล) ลงสู่แม่น้ำชี ในจังหวัดขอนแก่น มหาสารคาม ทำให้ปลาจำนวนมากตายไป จนเกิดกรณีการร้องเรียนของประชาชนต่อรัฐบาลที่เป็นฝ่ายควบคุมโรงงานดังกล่าวในปี 2536 เกิดกรณีการปล่อยน้ำเสียของโรงงานทำกระดาษฟีนิกซ์ที่จังหวัดขอนแก่น ลงสู่แม่น้ำ ทำให้เกิดอันตรายต่อปลาและสัตว์อื่น เป็นต้น เหตุการณ์เน่าเสียของน้ำในลำน้ำพอง ชี และมูล อันเนื่องมาจากโรงงานอุตสาหกรรมในจังหวัดขอนแก่น ได้แก่ โรงงานอุตสาหกรรมน้ำตาล และโรงงานผลิตเยื่อกระดาษจากชานอ้อยได้ปล่อยน้ำเสีย และสาร โบลาสเข้มข้นลงในลำน้ำพอง เป็นเหตุให้น้ำเสีย และสาร โบลาสแพร่กระจายไปตามลำน้ำความยาวถึง 30 กิโลเมตร ก่อให้เกิดสถานะน้ำเสียจนทรัพยากรสัตว์น้ำไม่สามารถมีชีวิตอยู่ได้ โดยน้ำเสียได้ไหลจากลำน้ำพองลงสู่แม่น้ำชี แม่น้ำมูล และไหลลงสู่แม่น้ำโขงที่จังหวัดอุบลราชธานี ผ่านจังหวัดต่างๆ 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร และอุบลราชธานี ซึ่งมีระยะทางกว่า 520 กิโลเมตร โดยผ่านพื้นที่การเกษตรรวม 215 อำเภอ 2,000 หมู่บ้าน สร้างความเสียหายในพื้นที่น้ำกว่า 33,000 ไร่ ซึ่งการไหลผ่านของน้ำเสียทำให้สัตว์น้ำประมาณ 60 ชนิด ต้องมีนมและตายไปเป็นจำนวนมาก ในขั้นต้นนี้จากรายงานของกรมประมง (2535) ได้ประเมินมูลค่าของพ่อพันธุ์สัตว์น้ำตายไปแล้วประมาณ 20 ล้านบาท ส่วนความเสียหายต่อเกษตรกรผู้เพาะเลี้ยงสัตว์น้ำ เกษตรกรผู้ประกอบอาชีพประมงขนาดเล็ก และความเสียหายของสัตว์น้ำวัยต่าง ๆ ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาหลายปีที่จะสามารถฟื้นตัวให้คงสภาพดังเดิมได้ แต่ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับสังคมก็คือ ชาวชนบทที่ได้อาศัยปลา และสัตว์น้ำอื่น ๆ เป็นอาหารและรายได้ ได้รับความกระทบกระเทือนอย่างมากในเหตุการณ์นี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อีกเหตุการณ์หนึ่งที่ได้เกิดขึ้นมาแล้วก็คือ ปัญหาน้ำเสียจากบ่อเลี้ยงกุ้งก้ามกรามในช่วงแล้ง ทั่วประเทศ (2536) ในปี 2530 เคยเกิดกรณีพิพาทระหว่างชาวนากับชาวนากุ้งในเขตพื้นที่ลุ่มน้ำภาค กลางตั้งแต่จังหวัดสุพรรณบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา นครปฐม จนถึงฉะเชิงเทรา ซึ่งมีพื้นที่ เพาะเลี้ยงกุ้งก้ามกรามประมาณ 50,000 ไร่ เฉพาะสุพรรณบุรีมีกว่า 30,000 ไร่ ปัญหาในครั้งนั้นเกิด จากชาวนากุ้งปล่อยน้ำเสียเข้าไปในนาข้าวทำให้ข้าวเกิดอาการข้าวเปลือก คั้นหักล้ม เมล็ดลีบจนถึง ไม่สามารถเก็บเกี่ยวผลผลิตได้เลย นอกจากนี้การเลี้ยงสัตว์ในลักษณะของอุตสาหกรรม เช่น การ เลี้ยงสุกรจำนวนมาก โดยไม่มีระบบการกำจัดน้ำเสีย ซึ่งเกิดจากมูลและปัสสาวะสุกรที่ตีพอ ก็จะ ก่อให้เกิดมลภาวะ

จากตัวอย่างที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่าเกษตรกรได้รับความเสียหายไม่ว่าจะเป็น เรื่องการดำเนินชีวิตประจำวัน ผลผลิตทางการเกษตร รายได้ของเกษตรกร ในระดับประเทศก็มี ผลเสียทำให้เศรษฐกิจของประเทศไม่ดีเท่าที่ควร ก็เพราะได้รับผลกระทบจากสภาวะแวดล้อมที่ เกิดขึ้นนี้เหมือนกัน

2.5 ประโยชน์ของพื้นที่เกษตรกรรม (ชานเมือง)

พื้นที่รอยต่อระหว่างเมืองกับชนบท ที่เรียกกันทั่วไปว่า ชายชานเมืองหรือพื้นที่ชายขอบ จัดเป็นพื้นที่เกษตรกรรมประเภทหนึ่งซึ่งมีลักษณะทางกายภาพที่มีใช้ชนบท อย่างแท้จริง แต่มี ลักษณะการใช้ที่ดินแบบเมืองผสมผสานอยู่ด้วย เรียกว่า พื้นที่เกษตรกรรมชานเมือง (สุวรรณา ธาตานิ ดิ และสุดา ภิรมย์แก้ว, 2526, อ้างใน วรัญญา แตรวิจิตร, 2537) พื้นที่รอยต่อระหว่างเมืองกับ ชนบทนี้เป็นพื้นที่ลักษณะเฉพาะ กล่าวคือ มีความแตกต่างกันในพื้นที่อย่างมาก บางส่วนคล้ายการ เติบโตของเมือง บางส่วนยังเป็นชนบท สาเหตุของการใช้ที่ดินที่ไม่ต่อเนื่องกันนี้ส่วนใหญ่มาจากการขยายตัวหรือรุกคืบของพื้นที่เมืองที่ได้รับการพัฒนาอย่างรวดเร็วและรุนแรงกว่าส่วนอื่น ๆ เข้า ไปในพื้นที่ชนบทเดิม พื้นที่รอยต่อดังกล่าวจึงมีความหลากหลายมาก เช่น มีทั้งหมู่บ้านเก่าและย่าน พัทยาอาศัยใหม่ที่ขยายตัวกว้างและรวดเร็ว (อังคณา น้อยสุวรรณ, 2537) พื้นที่เกษตรกรรมในพื้นที่ รอยต่อระหว่างเมืองกับชนบทจึงแตกต่างไปจากพื้นที่เกษตรกรรมใน ชนบทที่ห่างไกลเนื่องจาก ได้รับอิทธิพลจากความเป็นเมืองสูงทั้งทางด้านบวกและลบ มูลค่าของที่ดินอาจ สะท้อนให้เห็นถึง ความเป็นไปได้ในการพัฒนาเมือง ดังนั้น ที่ดินเกษตรกรรมจึงมักถูกใช้เพาะปลูกอย่างหนาแน่น เพื่อให้คุ้มค่ากับราคาที่ดินและสามารถแข่งขันกับการใช้ที่ดินประเภทอื่นได้ อย่างไรก็ตาม การ ใช้ ประโยชน์ด้านเกษตรกรรมในพื้นที่ชานเมืองนั้นมีแนวโน้มจะขึ้นอยู่กับความต้องการของตลาดใน พื้นที่ เมือง ซึ่งนั่นอาจเป็นเพราะว่ามีการแข่งขันกับการใช้ที่ดินเพื่อการอยู่อาศัย (สุวรรณา ธาตานิ ดิ และสุดา ภิรมย์แก้ว, 2526 อ้างใน วรัญญา แตรวิจิตร, 2537)

การใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรในพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานครนั้นเป็นกิจกรรมที่สืบเนื่องมาจาก อดีต ซึ่งสอดคล้องกับสภาพทางธรรมชาติของพื้นที่ (สุวรรณา ธาดานิติ, 2536) เนื่องจากกรุงเทพมหานครอยู่ในพื้นที่ราบลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนล่างและมีระดับต่ำ ส่วนที่เป็นพื้นที่เกษตรแต่เดิมจะมีทางน้ำไหลผ่านมากมายทั้งที่เป็นทางน้ำตามธรรมชาติและเป็นคู คลองที่ขุดขึ้นเพื่อใช้ในการชลประทาน ถึงแม้ว่าการใช้ที่ดินเพื่อการเกษตรจะเป็นกิจกรรมที่เหมาะสม และสอดคล้องกับสมรรถนะและธรรมชาติของพื้นที่กรุงเทพมหานครมากที่สุด

ในการศึกษาพื้นที่รอยต่อระหว่างเมืองกับชนบทนั้น สิ่งที่มีปรากฏและเกี่ยวข้องกันเสมอคือ กระบวนการกลายเป็นเมือง การกลายเป็นเมืองนี้เกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม และประชากรที่มีวิวัฒนาการการตั้งถิ่นฐาน โดยเปลี่ยนจากการอยู่อาศัยในเขตชนบทมาเป็นการอยู่อาศัยในเขตเมืองเพิ่มขึ้นตามลำดับ กระบวนการดังกล่าวเกิดขึ้นควบคู่กับปัญหาทางเศรษฐกิจและสังคมในเขตชุมชน เสมือนเฟืองจักรที่หมุนไปตามกันเป็นจังหวะเป็นขั้นตอน (สุนันทา สุวรรณคม, สุชาวัลย์ เสถียรไทย, ศิริวรรณ ศิริบุญและวิมลสิทธิ์ หรยางกูร, 2531) ดังจะเห็นได้ว่า เมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างทางเศรษฐกิจ เป็นระบบอุตสาหกรรมแทนที่ระบบเกษตรกรรม ความเป็นเมืองจะเกิดขึ้นหรือระดับความเป็นเมืองจะ เปลี่ยนแปลงและเมื่อใดก็ตามที่มีการหยุดยั้งหรือมีอัตราการพัฒนาในชุมชนนั้นต่ำลงระดับความเป็นเมือง และขนาดของเมืองก็จะแปรผันไปตามแกนของเศรษฐกิจและสังคมแต่จะไม่มีการหวนกลับไปสู่ระบบเดิม คือ ระบบเกษตรกรรมแบบเก่าได้อีก ในทางประวัติศาสตร์การกลายเป็นเมือง หมายถึง สัดส่วนที่เปลี่ยนแปลงไปของประชากร ที่อยู่ในพื้นที่ที่เรียกว่าเมือง เป็นกระบวนการที่ต้องเกิดขึ้นและมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจแล้วยังมีความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงทางสังคม ในแง่ที่มีการสร้างความทันสมัยให้แก่คนในชนบท โดยผ่านทาง การกระจายนวัตกรรมและสร้างความทันสมัยโดยผ่านทางสภาพแวดล้อมแบบเมือง (ดารณี ถวิลพิพัฒน์กุล, 2539) ในอีกแง่มุมหนึ่ง การกลายเป็นเมืองนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากการอพยพทางประชากรจากเขตที่ไม่ใช่เมืองไปยังเขตเมือง หรือ เนื่องมาจากการขยายตัวของเขตที่อยู่อาศัยที่ไม่ใช่เมืองมาก่อน ทั้งในด้านรูปแบบและหน้าที่ของการตั้งถิ่นฐานนั้นๆจนเกิดเป็นชุมชนเมืองขึ้น (Eames & Goode, 1977 อ้างใน ปรีชา คุวินทร์พันธุ์, 2545) พื้นที่เกษตรกรรมในบริเวณรอยต่อระหว่างเมืองกับชนบทนั้นจัดเป็นพื้นที่ที่จำเป็นสำหรับสุขภาพ และเสถียรภาพของเมืองใหญ่

พื้นที่เกษตรกรรมบนที่ดินที่มีความเหมาะสมอย่างยิ่ง สำหรับการเพาะปลูก เนื่องมาจากคุณภาพดินและสภาพดินฟ้าอากาศ และไม่ได้จำกัดแต่เพียงการเป็นพื้นที่เพาะปลูกเท่านั้น แต่ยังเป็นมาตรการในการจำกัดการขยายตัวของเมืองและการอนุรักษ์พื้นที่สีเขียวไปด้วย ดังนี้ 1. เป็นพื้นที่รองรับน้ำหลากก่อนระบายลงสู่อ่าวไทยและอาศัยถนนบางสายเป็นคันกั้นน้ำมิให้ หลากเข้าสู่ตัวเมือง 2. เป็นพื้นที่สกัดการขยายเมืองออกสู่ชนบทหรือพื้นที่เกษตรกรรมอันเป็นแหล่งผลิตอาหาร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ของกรุงเทพมหานครและพื้นที่ข้างเคียง 3. เป็นพื้นที่เพาะปลูกที่เหมาะสมกับลักษณะเกษตรกรรมประเภทต่างๆ ในทุกฤดู 4. เป็นพื้นที่สีเขียวเพื่อสร้างอากาศบริสุทธิ์ เปรียบเสมือนปอดให้กับประชาชนทั้งในและนอกบริเวณนั้น 5. เป็นพื้นที่ที่ใช้เพื่อการพักผ่อนหย่อนใจได้ รวมทั้งป้องกันความแออัดที่อาจเพิ่มขึ้นด้วย

นอกจากนี้ พื้นที่เกษตรกรรมบริเวณรอยต่อระหว่างเมืองกับชนบทของกรุงเทพมหานครดังกล่าวนี้ ยังมีไว้เพื่อป้องกันการสูญเสียเอกลักษณ์ของเมืองให้เกิดความชัดเจนในแนวทางการใช้ที่ดินของเมือง และการให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ แก่ชุมชนเมืองและชุมชนเกษตรกรรม ป้องกันการลดลงของพื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งเป็นแหล่งผลิตอาหารที่อยู่ใกล้เมืองที่สุด ป้องกัน การพัฒนาเมืองโดยขาดระเบียบหรือกระจายตัว รวมทั้งเพื่อรักษาสภาพแวดล้อมและความสมดุลใน ระบบนิเวศของเมืองอีกด้วย

2.6 แบบจำลองมาร์คอฟ (Markov Model)

แบบจำลอง คือ ตัวแทนของสรรพสิ่งอันใดอันหนึ่ง (เช่น วัตถุ เหตุการณ์ กระบวนการ ระบบ เป็นต้น) และมักจะถูกใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการคาดการณ์ และควบคุมสรรพสิ่งนั้น ๆ แบบจำลองทำหน้าที่ที่อธิบายถึงลักษณะของวัตถุ เหตุการณ์ กระบวนการ หรือระบบมากกว่าที่จะใช้บรรยายว่าสิ่งเหล่านั้นเป็นอย่างไร หรือเกิดขึ้นอย่างไร แบบจำลองมักจะถูกสร้างขึ้นมาเพื่อใช้หรือทำให้มองเห็นว่า ถ้าหากสิ่งนั้นหรือระบบถูกเปลี่ยนแปลงไปทางใดทางหนึ่ง หรือหลายทางจะมีผลกระทบต่อองค์ประกอบอื่น ๆ ของสิ่งนั้น (นิพนธ์, 2549)

แบบจำลองของมาร์คอฟ (Markov Model) เป็นทฤษฎีใช้ในการศึกษาเพื่อคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของข้อมูลที่จะเกิดขึ้นอนาคต ในการวิเคราะห์การใช้วิธีนี้จะต้องทราบสัดส่วนของการใช้ที่ดิน (land use proportion, V) ใน 2 ช่วงระยะห่างกันพอประมาณแล้วพิจารณาโอกาสของการเปลี่ยนแปลง (probability, P) ของการใช้ที่ดินรูปแบบต่าง ๆ จากเวลาหนึ่งไปอีกช่วงหนึ่ง โดยนำเอาโอกาสของการเปลี่ยนแปลง (P) ซึ่งอยู่ในรูปของ Matrix คูณกับสัดส่วน (V) ของเนื้อที่ของการใช้ที่ดินในระยะที่ 2 จะได้เนื้อที่การใช้ที่ดินรูปแบบต่าง ๆ ในระยะที่ 3 ซึ่งมีเวลาห่างกับระยะ 2 เท่ากับระยะที่ 2 ห่างกับระยะที่ 1 ปฏิบัติเช่นนี้ต่อไปจะได้อะไรระยะที่ 4, 5 จนถึงช่วงเวลาที่ต้องการ

ข้อดีของการใช้ Markov Chain Model ในการทำนายการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน คือ มีรูปแบบการคำนวณที่ง่าย ไม่ใช้ Matrix ที่ซับซ้อน ต้องการข้อมูลเพียงอย่างเดียวสามารถใช้ข้อมูลการสำรวจระยะไกลเพื่อติดตามการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน และง่ายในการดำเนินงานด้านระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ทำให้สามารถมองเห็นภาพรวมของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินประเภทต่าง ๆ ว่ามีแนวโน้มเช่นไร ซึ่งเป็นการลำดับของการเกิดเหตุการณ์ค่าความน่าจะเป็นของเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การเกิดเหตุการณ์แต่ละเหตุการณ์จะขึ้นอยู่กับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นก่อนหน้านั้น 1) เหตุการณ์ (Event) สิ่งนี้อาจเกิดขึ้นหรือการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น 2) สถานะหรือสถานะ (State) สภาพที่เป็นอยู่ในเวลาใดเวลาหนึ่ง ซึ่งสถานะนั้นอาจจะเปลี่ยนแปลงหรือไม่ เปลี่ยนแปลงก็ได้แต่ในระยะยาวสถานะนั้น ๆ จะคงที่ ทั้งนี้สามารถนำแบบจำลองนี้ไปใช้เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษาผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากการใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต เพื่อจะรองรับปัญหาและจัดการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

หลักการของ CA Markov มีดังนี้ (สุพิชชา, 2559)

1. การวิเคราะห์ข้อมูลด้วยแบบจำลอง จะใช้ข้อมูลโอกาสของการเปลี่ยนแปลงที่ได้จากการวิเคราะห์ Markov Chain Analysis ร่วมกับ CA Filter ขนาด 5x5 Neighborhood เพื่อหาความน่าจะเป็นของสิ่งปกคลุมดินในช่วงเวลาที่ต้องการศึกษา
2. CA Filter จะเคลื่อนที่ซ้อนทับกับข้อมูลของปีที่เริ่มทำการศึกษาก็ที่ละเซลล์จนครบทั้งพื้นที่ศึกษาจากนั้นจะเริ่มเคลื่อนที่ซ้อนทับที่ละเซลล์อีกครั้ง และจะเคลื่อนที่วนซ้ำไปจนครบตามจำนวนรอบเท่ากับช่วงเวลาที่ต้องการศึกษา
3. การวนซ้ำแต่ละครั้งประเภทสิ่งปกคลุมดินจะมีการเปลี่ยนแปลงหรือคงสภาพเดิมนั้น ขึ้นอยู่กับประเภทสิ่งปกคลุมดินของแต่ละพื้นที่โดยรอบตามทฤษฎี The Game of Life และ โอกาสการเปลี่ยนแปลงที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วย Markov Chain Analysis
4. เมื่อสิ้นสุดกระบวนการผลลัพธ์ที่ได้ คือ แผนที่สิ่งปกคลุมดินซึ่งประกอบด้วยพื้นที่ที่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงและพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบสิ่งปกคลุมดิน ซึ่งสามารถบอกลักษณะการเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดินในการวางแผนในอนาคตได้

2.7 นโยบายจังหวัดนนทบุรีในช่วงปี พ.ศ. 2557-2560

การพัฒนาจังหวัดในช่วงปี พ.ศ. 2557-2560 โดย “จังหวัดนนทบุรีเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยชั้นดีของคนทุกระดับ ประชาชนมีคุณภาพชีวิตดี มีความเข้มแข็งในการประกอบอาชีพ มีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ และมีความพร้อมในการรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน” จึงได้กำหนดวิสัยทัศน์ของจังหวัดนนทบุรี คือ “จังหวัดนนทบุรีเป็นเมืองที่อยู่อาศัยชั้นดีของคนทุกระดับโดยมีคุณภาพชีวิตที่ดีเยี่ยม และเป็นเมืองเศรษฐกิจสร้างสรรค์ที่มีคุณภาพและได้มาตรฐาน” (Nonthaburi as a city's finest home for all people with excellent quality of life. To be a city of creative economy, high quality and international standard) โดยมีพันธกิจหลัก 5 ประการ คือ 1. พัฒนาและบริหารจัดการจังหวัดนนทบุรีให้เป็นเมืองที่มีสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมแก่การเป็นอยู่อาศัยชั้นดี เพื่อประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่มีสุข 2. เสริมสร้างและพัฒนาจังหวัดนนทบุรีให้กลายเป็นเมืองแห่ง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อใช้ในการศึกษาเท่านั้น เมื่อผู้เห็นได้เห็นฉบับนี้ขอสงวนสิทธิ์ในการนำเอกสารนี้ไปใช้ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เศรษฐกิจสร้างสรรค์ เพื่อเพิ่มมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการอย่างให้มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล 3. พัฒนาจังหวัดนนทบุรีให้เป็นศูนย์กลางแห่งการค้านานาชาติ 4. สร้างเสริมสังคมนนทบุรีให้มีคุณธรรมนำความรู้สู่การดำรงชีวิตตามแนวปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และบริหารราชการตามหลักธรรมาภิบาล 5. เตรียมความพร้อมของจังหวัดรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนของประเทศไทยในปี 2558

นอกจากนั้นแล้วยังได้พิจารณาจากปัจจัย การเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลพื้นฐาน แนวทางการพัฒนาที่สามารถนำไปปฏิบัติได้จริงของภาคส่วนต่าง ๆ ของจังหวัดนนทบุรีรวมทั้ง แผนชุมชน เพื่อให้สอดคล้องกับแผนการพัฒนาจังหวัดนนทบุรีในระยะยาว จึงกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดนนทบุรีพ.ศ. 2557-2560 รวม 5 ประเด็น ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1. สร้าง พัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่จังหวัดนนทบุรีให้เป็นเมืองที่อยู่อาศัยชั้นดีรองรับการอยู่อาศัยของประชาชนอย่างมีความสุข

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2. เสริมสร้างและพัฒนาจังหวัดนนทบุรีให้กลายเป็นเมืองแห่งเศรษฐกิจสร้างสรรค์ในการผลิตภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม ภาคธุรกิจการค้าและการท่องเที่ยวที่มี คุณภาพได้มาตรฐานและมีมูลค่าเพิ่ม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3. สร้าง พัฒนา และส่งเสริมระบบเศรษฐกิจของจังหวัดนนทบุรีให้กลายเป็นศูนย์กลางแห่งการค้านานาชาติ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4. สร้างเสริมสังคมนนทบุรีให้มีความสุขและคุณธรรมนำความรู้สู่การดำรงชีวิตตามแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง รวมทั้งส่งเสริมการบริหารราชการตามหลักธรรมาภิบาล

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5. ส่งเสริมและพัฒนาจังหวัดรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
กรอบแนวคิดของแผนพัฒนาจังหวัดนนทบุรี 4 ปี (พ.ศ.2557-2560) ซึ่งจะมุ่งเน้นการพัฒนาใน 5 ด้านหลัก คือ การท่องเที่ยว ภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม ภาคธุรกิจการค้า และภาคประชาชนเพื่อการสร้างความพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยแต่ละภาคจะมีเป้าหมายสำหรับการพัฒนาโดยเน้น “การปรับสมดุลและเน้นเพื่อให้เกิดการพัฒนาภาคส่วนต่าง ๆ อย่างยั่งยืน” โดยภาคการท่องเที่ยวจะเน้นการ สร้างและพัฒนาห่วงโซ่มูลค่าของการท่องเที่ยว (Tourism Value Chain) โดยสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับแหล่ง ท่องเที่ยวของจังหวัดนนทบุรีรวมทั้ง สร้าง พัฒนาฟื้นฟูและอนุรักษ์ให้คงอยู่อย่างยั่งยืน ขณะที่ภาค เกษตรกรรมจะเน้นการสร้างซัพพลายเชนของระบบผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรตั้งแต่ต้นน้ำ-กลางน้ำ-ปลายน้ำ หลังจากนั้นจะมีการใส่แนวคิดห่วงโซ่มูลค่าในแต่ละกระบวนการของซัพพลายเชน โดยเน้นการเป็นแหล่งสร้าง มูลค่าเพิ่มให้กับ

ผลผลิตทางการเกษตรและสร้างซัพพลายเชน รวมทั้งสร้างและขยายโอกาสทางการตลาดได้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่โดยไม่ได้รับอนุญาต
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สำหรับภาคอุตสาหกรรมจะมีการปรับปรุงและแก้ไขการเป็นอุตสาหกรรมสะอาด (Green Industry) และเน้นกิจกรรมด้านความรับผิดชอบต่อสังคมของภาคอุตสาหกรรม (Corporate Social Responsibility-CSR) โดยพัฒนาให้เป็นแหล่งอุตสาหกรรมสะอาดที่ได้มาตรฐานด้านความปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อม และสามารถอยู่ร่วมกับชุมชนได้อย่างสมดุลและยั่งยืน ส่วนภาคธุรกิจการค้ำนั้นจะเน้นการรวมกลุ่มและสร้างเครือข่าย ผู้ประกอบการในจังหวัดนนทบุรีเพื่อสร้างซัพพลายเชนของภาคธุรกิจการค้ำซึ่งจะช่วยในการสร้างและยกระดับ คุณค่าเพิ่มให้กับการผลิตและจำหน่ายผลิตภัณฑ์ของภาคธุรกิจการค้ำที่เน้นธรรมาภิบาลและความรับผิดชอบต่อ สังคม และกลุ่มภาคีหลักที่สำคัญ สุดท้าย คือ ภาคประชาชนนั้นภายใต้แผนพัฒนาฉบับปีพ.ศ.2557-2560 จะมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อให้ประชาชนตระหนักในหน้าที่ความรับผิดชอบต่อ มีจิตสำนึกสาธารณะรักษุ่ชุมชนและท้องถิ่นของตนเอง รวมทั้งมีคุณธรรมและใช้ชีวิตตามแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงโดยมุ่งเน้นให้ประชาชนมี คุณภาพชีวิตที่ดี มีคุณธรรมนำความรู้สู่การดำรงชีวิตตามแนวปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง และเพื่อให้การพัฒนาจังหวัดดำเนินการควบคู่กับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

2.8 วรรณกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

ในการตรวจเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้ทบทวนวรรณกรรมที่สำคัญและสอดคล้องกับงานวิจัยที่ศึกษา โดยแบ่งเป็นประเด็นสำคัญ ๆ ดังนี้ การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน โดยการสร้างถนนทำให้ชุมชนขยายตัวอย่างรวดเร็ว สรุปได้ดังนี้

นิภาภรณ์ ภูจำนง (2542) ศึกษาผลกระทบจากการปรับปรุงถนนวิชรพลและถนนสายใหม่ต่อการพัฒนาทางกายภาพในพื้นที่ชานเมืองกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษา พบว่า ภายหลังจากการปรับปรุงถนน วิชรพลและถนนสายใหม่ จากการเป็นถนนในระดับท้องถิ่นที่ใช้สัญจรภายในชุมชนให้มีศักยภาพสูงขึ้นในการเป็นถนนในระดับสายรองนั้น ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพต่อพื้นที่ 2 ประการคือ ประการแรกในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน พบว่า การปรับปรุงถนนส่งผลให้พื้นที่ที่มีการเข้าถึงสูงขึ้น ทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนพักอาศัยเพิ่มสูงขึ้นตามอีก ทั้งพื้นที่เกษตรกรรมก็ลดลงอย่างรวดเร็ว ประการที่สอง ในด้านปริมาณการจราจร พบว่า ภายหลังจากการปรับปรุงถนน โดยการขยายถนนและการปรับปรุงโครงสร้างถนน อีกทั้งการปรับปรุงให้โครงข่ายถนนภายในพื้นที่ศึกษาสามารถเชื่อมต่อกับถนนสายหลักโดยรอบพื้นที่ศึกษาถึง 3 ด้าน ได้แก่ ถนนพหลโยธิน ถนนรามอินทรา และถนนลำลูกกา ก่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็วในการสัญจร ส่งผลให้มีปริมาณจราจรเข้ามาใช้เส้นทางในพื้นที่ศึกษาจำนวนมากในแง่ของการเป็นเส้นทางลัด ด้วยสภาพการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว จึงนำไปสู่การเกิดผลกระทบและสภาพปัญหาในด้านต่าง ๆ อันได้แก่ 1) ปัญหาการใช้ประโยชน์ที่ดินไร้ระเบียบโดยมีการตั้งถิ่นฐานของชุมชนกระจัดกระจายอยู่

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่ทางมูลนิธิเพื่อการพัฒนาเด็กได้จัดทำขึ้น เมื่อผู้ใช้อ่านเอกสารนี้แล้ว กรุณาแจ้งให้มูลนิธิเพื่อการพัฒนาเด็กได้รับทราบถึงข้อคิดเห็นของท่าน หากมีข้อสงสัยหรือต้องการข้อมูลเพิ่มเติม กรุณาติดต่อมูลนิธิเพื่อการพัฒนาเด็ก โทร. 02-2545454 หรือ e-mail: info@fdm.or.th

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดลอกเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ทั่วทั้งพื้นที่ 2) ปัญหาการเติบโตของชุมชนเกาะตัวหนาแน่นในบริเวณสองฝั่งถนนวัชรพลและถนนรัตนโกสินทร์สมโภชและบริเวณจุดเชื่อมต่อระหว่างถนนสายหลักกับถนนสายรอง 3) ปัญหาพื้นที่ว่างไม่มีการทำประโยชน์และปล่อยร้างเป็นจำนวนมาก 4) ปัญหาการจราจรติดขัดซึ่งเกิดจากการที่มีปริมาณจราจรจำนวนมากในช่วงเวลาเร่งด่วน ทั้งจากผู้ใช้รถภายในและภายนอกพื้นที่ศึกษาที่ใช้เส้นทางในพื้นที่เดินทางลัดผ่านไปยังถนนสายหลัก

จุฬารัตน์ นวลใย (2545) ศึกษารูปแบบการขยายตัวและแนวโน้มทิศทางการขยายตัวของการใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยของชุมชนเมืองนครศรีธรรมราชระหว่าง พ.ศ. 2538-2545 และศึกษาถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อรูปแบบการขยายตัวของที่อยู่อาศัยของเมืองนครศรีธรรมราช

ผลการศึกษาพบว่ารูปแบบการใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัย คือ มีการกระจุกตัวหนาแน่นตามเส้นทางคมนาคมสายหลัก มีลักษณะการกระจายตัวทางพื้นที่ของเมือง ในรูปแบบที่เป็นแนวยาว ส่วนลักษณะการใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538-2545 มีลักษณะของที่อยู่อาศัยที่เป็นที่อยู่อาศัยเพียงอย่างเดียว และที่อยู่อาศัยร่วมกับการค้า โดยมีลักษณะเป็นบ้านเดี่ยวและบ้านแฝด หมู่บ้านจัดสรร ตึกแถว อาคารพาณิชย์ หอพัก ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากเกษตรกรรมและพื้นที่ว่างมาเป็นที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น สำหรับชุมชนเมืองนครศรีธรรมราชมีการใช้ที่ดินเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยสอดคล้องกับโมเดลรูปเดี่ยว คือที่ใจกลางเมืองเป็นธุรกิจการค้าที่สำคัญรวมทั้งเป็นที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อย ส่วนผู้มีรายได้ปานกลางและผู้มีรายได้สูงจะมีการขยายตัวออกจากใจกลางเมือง และจะขยายไปตามถนนสายสำคัญ ได้แก่ ถนนราชดำเนิน ถนนพัฒนาการคูขวาง ถนนเฉลิมพระเกียรติ และมีแนวโน้มขยายตัวออกไปทางทิศตะวันออกและทางทิศเหนือ ส่วนปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเลือกที่อยู่อาศัย คือ ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วยราคาที่ดินที่มีผลต่อการขยายตัวของที่อยู่อาศัยเนื่องจากถ้าราคาที่ดินถูกก็จะมีผลทำให้ที่อยู่อาศัยราคาถูกลง ส่วนการประกอบอาชีพระดับรายได้ของประชากรมีผลต่อการตัดสินใจเลือกที่อยู่อาศัย ส่วนปัจจัยทางด้านกายภาพที่สำคัญ

การมีถนนหรือโครงการพัฒนาเข้ามายังชุมชนก่อให้เกิดความเจริญสู่ชุมชน ทำให้มีการย้ายเข้ามาอยู่อาศัยมากขึ้น ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ เช่น อาชีพทำการเกษตรลดลงและมีแนวโน้มจะหมดไปในอนาคต ในขณะที่เกษตรกรจะขายที่ดินทำกินเนื่องจากราคาสูงขึ้น และเปลี่ยนอาชีพไปรับจ้างทำงานในโรงงานอุตสาหกรรม ด้านการเปลี่ยนแปลงทางสังคม คริวเรือนจะมีเวลาน้อยลงและจะใช้เวลาส่วนใหญ่ภายในครอบครัว ความสนิทสนมกันภายในชุมชนจะลดลงเป็นความสัมพันธ์แบบผิวเผินอย่างเช่นสังคมเมือง

รัฐติการ กำบุศย์ (2548) ศึกษาเรื่องการท่องเที่ยวเกี่ยวกับการใช้และประโยชน์ที่ดินเกาะเกร็ด จังหวัดนนทบุรี พบว่า การพัฒนาด้านการท่องเที่ยวมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน โดยแบ่งพื้นที่การศึกษาเป็น 2 ส่วน คือ ส่วนที่หนึ่ง ได้แก่ กลุ่มหมู่บ้านที่ประกอบกิจกรรมในพื้นที่ท่องเที่ยว เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น เมื่ออนุญาตเห็นไปจะประโยชน์ด้านการศึกษา ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยตรงกับกลุ่มที่ไม่มีส่วนเกี่ยวกับกิจกรรมการท่องเที่ยว พบว่า ชุมชนที่เป็นกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินและการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อรองรับกิจกรรมท่องเที่ยวมากกว่าในพื้นที่กลุ่มที่ไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว โดยการเปลี่ยนแปลงกิจกรรมการใช้ที่ดินในรูปแบบภาคเกษตรกรรมมาเป็นที่อยู่อาศัยและแหล่งพาณิชยกรรม รวมทั้งอุตสาหกรรมในครัวเรือน เป็นการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน ส่วนผลกระทบอื่นๆ ที่ตามมาจากการพัฒนาการท่องเที่ยว ส่งผลให้รายได้ของประชาชนสูงขึ้น ส่วนอีกด้านหนึ่งก่อให้เกิดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ ปัญหาทางด้านเสียง ปัญหาน้ำเสีย ปัญหาขยะ

นคราญ วงศ์ตะวัน (2549) ศึกษาเรื่องปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ-สังคมที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน: กรณีศึกษาหมู่บ้านรอบผืนป่าดงพญาเย็น-เขาใหญ่ ผลการวิจัยพบว่า พื้นที่ป่าอนุรักษ์ที่ทำการศึกษาเกือบทุกแห่งยกเว้นอุทยานแห่งชาติปางสีดามีแนวโน้มลดลงโดยพื้นที่ป่าของอุทยานแห่งชาติทับลานลดลงมากที่สุด คือ 21,718 ไร่ แต่ตรงกันข้ามกับอุทยานแห่งชาติปางสีดาที่มีพื้นที่เพิ่มขึ้น 1,252 ไร่ สำหรับผลการศึกษาความสัมพันธ์ พบว่า รายได้จากภาคการเกษตรและอาชีพ มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ทำการเกษตร ส่วนผลศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางเศรษฐกิจต่อจำนวนครั้งของการเปลี่ยนแปลงชนิดพืช พบว่าไม่มีปัจจัยใดที่มีความสัมพันธ์ เมื่อทำการสำรวจสภาพปัญหาและความต้องการพื้นฐานของราษฎร พบว่าปัญหาสำคัญ 5 ประการที่ต้องการได้รับการช่วยเหลือเร่งด่วนตามลำดับความสำคัญ ได้แก่ รายได้น้อย ไม่เพียงพอ การตลาดและราคาผลผลิตตกต่ำ การสื่อสารที่ดินทำกินไม่เพียงพอ และการคมนาคม

ลิโรตม์ แดงภูมิ (2550) ได้ทำการศึกษาเรื่องผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม จากการก่อสร้างทางหลวงพิเศษสายวงแหวนด้านใต้ที่มีต่อผู้ประกอบการอาชีพเกษตรกรในพื้นที่ 2 ชำทาง ผลการศึกษาพบว่า เกษตรกรส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 45-54 ปี มีระดับการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย มีสมาชิกครอบครัวที่ประกอบอาชีพการเกษตร 1-2 คน โดยประกอบอาชีพเกษตรกรมา 5-10 ปี ใช้พื้นที่ดิน 3-6 ไร่ในการประกอบอาชีพ มีรายได้ 30,000-60,000 บาทต่อปี และ 60,000-90,000 บาทต่อปี มีหนี้สินอยู่ระหว่าง 20,000 -50,000 บาทต่อปี

ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม จากการก่อสร้างทางหลวงพิเศษสายวงแหวนด้านใต้ที่มีต่อผู้ประกอบการอาชีพเกษตรกรในพื้นที่ 2 ชำทาง กลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจในระดับน้อยและได้รับผลกระทบทางสังคมในระดับค่อนข้างน้อย โดยผลกระทบทางเศรษฐกิจที่มากที่สุด คือการที่ทรัพยากรธรรมชาติบริเวณนี้แย่งลง ส่วนด้านผลกระทบทางสังคมมี 3 ข้อ ได้แก่ สิ่งแวดล้อมทางสังคมแย่งลง ทำให้มีปัญหาทางสังคมมากขึ้น ส่วนทางด้านบวกของสังคม คือ ทำให้เวลาในการใช้ชีวิตประจำวันเปลี่ยนแปลงดีขึ้น

ปัจจัยที่มีผลกระทบ ได้แก่ จำนวนสมาชิกในครอบครัวที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมที่แตกต่างกันจะมีผลต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม โดยยังมีสมาชิกมากก็มีผลกระทบมาก ในขณะที่ความแตกต่างของรายได้จากการประกอบอาชีพมีผลทำให้ได้รับผลกระทบทางสังคมต่างกัน

กนกพล ทิมางกูง (2552) ได้ศึกษาผลกระทบของการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นผู้ชาย อายุ 51-60 ปี มีการศึกษาระดับประถมศึกษา ภูมิลำเนาเดิมอยู่ในเคหะบางพลี ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชนเคหะบางพลี มากกว่า 20 ปี จำนวนสมาชิกในครอบครัว 3-5 คน ปัจจุบันประกอบอาชีพหลักรับจ้าง/ลูกจ้าง รายได้ของครอบครัวประมาณ 10,001-20,000 บาทต่อเดือน ผลกระทบของถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ด้านสุขภาพ พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.31) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การสร้างถนนสายรองทำให้คนในชุมชนออกกำลังกายมากขึ้น มีค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบ อันดับสูงสุด (ค่าเฉลี่ย 4.36) อยู่ในระดับมากที่สุด รองลงมา ได้แก่ การสร้างถนนสายรองทำให้เกิดอาหารที่ไม่ถูกสุขลักษณะในชุมชน (ค่าเฉลี่ย 4.16) อยู่ในระดับมากและการสร้างถนนสายรองทำให้มีอาหารที่ถูกสุขลักษณะและเพียงพอต่อความต้องการของร่างกายมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย 4.12) ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบอันดับต่ำสุด คือ การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้การจัดกิจกรรมเพื่อความเพลิดเพลินและผ่อนคลายมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย 2.37) อยู่ในระดับน้อย

ด้านเศรษฐกิจ โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 3.02) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีอาชีพทางการเกษตรลดลง มีค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบอันดับสูงสุด (ค่าเฉลี่ย 4.41) อยู่ในระดับมาก รองลงมาได้แก่ การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้รายจ่ายในครอบครัวมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย 3.93) และการสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ราคาประเมินที่ดินเพิ่มขึ้นกับการสร้างถนนสายรองมีผลทำให้มีอาชีพค้าขายมากขึ้นมี (ค่าเฉลี่ย 3.86) อยู่ในระดับมาก ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบอันดับต่ำสุด คือ การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้หนี้สินของครัวเรือนเพิ่มขึ้น (ค่าเฉลี่ย 1.70) อยู่ในระดับน้อย

ด้านสังคม โดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 2.93) และเมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า การสร้างถนนสายรองมีผลทำให้ระดับการศึกษาของคนในชุมชนสูงขึ้น มีค่าเฉลี่ยระดับผลกระทบอันดับสูงสุด (ค่าเฉลี่ย 4.07) อยู่ในระดับมาก รองลงมา ได้แก่ การสร้างถนนสายรองทำให้ความสัมพันธ์ของคนในชุมชนแย่ลง (ค่าเฉลี่ย 3.75) และการสร้างถนนสายรองทำให้เกิดปัญหาครอบครัวมากขึ้นกับการสร้างถนนสายรองทำให้วัฒนธรรม ประเพณีต่างๆ เช่น วันลอยกระทง วันวิสาขบูชา ฯลฯ เปลี่ยนแปลงไปในทางที่แย่ลงมี (ค่าเฉลี่ย 3.69) อยู่ในระดับมาก ส่วนข้อที่มีค่าเฉลี่ย

ระดับผลกระทบอันดับต่ำสุด คือการสร้างถนนสายรองทำให้มีการใช้สิทธิ์เลือกตั้งทางการเมืองมากขึ้น (ค่าเฉลี่ย 2.02) อยู่ในระดับน้อย

Birgitta Gatersleben, Charlotte Clark, Alan Reeve, David Uzzell (2550) ได้ศึกษาผลกระทบของการเชื่อมโยงการขนส่งใหม่บนชุมชนที่อยู่อาศัย โดยการศึกษาครั้งนี้แสดงให้เห็นว่าในมิติของความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลคนที่สามารถมีบทบาทสำคัญในมุมมองของผู้คนเกี่ยวกับขอบเขตทางกายภาพในพื้นที่ที่พวกเขาอาศัยและพยายามที่จะเปลี่ยนแปลงขอบเขตดังกล่าวโดยการปรับปรุงการเชื่อมโยงการเดินทาง ศึกษาการตรวจสอบผลกระทบต่อการรับรู้ของการเชื่อมโยงที่ดินใหม่ในกรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร (ส่วนต่อขยายสายจูบิลี: JLE) โดยประชาชนในท้องถิ่นที่อาศัยอยู่ในพื้นที่กึ่งเก็บน้ำของห้าสถานีรถไฟใต้ดินใหม่ การเก็บข้อมูลทั้งก่อนการเปิดตัวของความเข้าใจใหม่ สายบนและอีก 2 ปีหลังจากที่เปิด มันก็แสดงให้เห็นว่าประชาชนในท้องถิ่นมีโอกาสที่จะเห็นแม่น้ำเทมส์เป็นสิ่งกีดขวางทางกายภาพ (ในแง่ของความสามารถในการเดินทางข้าม) หลังจากการเปิดของ JLE นอกจากนี้ผู้ตอบแบบสอบถามเชื่อว่า JLE ได้เดินทางไปยังพื้นที่อื่น ๆ ได้ง่ายขึ้น นี่สนับสนุนหนึ่งในวัตถุประสงค์หลักของ JLE ซึ่งคือการปรับปรุงโอกาสในการเดินทางสำหรับประชาชนและผู้ใช้ในพื้นที่ที่มีก่อนหน้านี้ค่อนข้างโดดเดี่ยว มันเป็นที่คาดว่าความรู้สึกของการแยกและความตั้งใจที่จะใช้ JLE จะแตกต่างกันระหว่างผู้ตอบแบบสอบถามขึ้นอยู่กับการดำเนินชีวิตของพวกเขาซึ่งจะเกี่ยวข้องกับความต้องการเดินทางที่แตกต่างกัน แต่ไม่มีความสัมพันธ์ เช่นก่อนที่พบ นี้แสดงให้เห็นว่าอย่างน้อยสำหรับผู้ตอบแบบสอบถามตรวจสอบในการศึกษาครั้งนี้ต้องการการเดินทางที่ไม่เกี่ยวข้องกับตัวแปรทางด้านประชากรศาสตร์เช่นการจ้างงานหรือองค์ประกอบที่ใช้ในครัวเรือนจุดมุ่งหมายที่สำคัญที่สองของ JLE คือการงอกใหม่ของชุมชนซึ่งมันจะทำหน้าที่ทางอ้อมโดยการช่วยในการปรับปรุงสิ่งแวดล้อมความสะอาดที่มีคุณภาพและพื้นที่ใกล้เคียงปรารถนา (TSG, 2004)

การศึกษาครั้งนี้แสดงให้เห็นว่าแม้ในพื้นที่ที่มีความแตกต่างที่เกิดขึ้นจริงระหว่างผู้คนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ที่แตกต่างกันอาจจะมีความแตกต่างดังกล่าวอาจมีอยู่ในหัวของผู้คน ความแตกต่างเหล่านี้มองว่าจะมีผลต่อทัศนคติของผู้คนที่มีความพยายามที่จะลดอุปสรรคทางกายภาพซึ่งอาจทำให้กลุ่มคนเหล่านี้ออกจากกัน มันเป็นสิ่งสำคัญที่จะใช้มุมมองดังกล่าวเข้าบัญชีที่เปิดขึ้นในพื้นที่ที่จะพัฒนาใหม่และดังนั้นจึงให้คนใหม่อาจถูกมองว่าเป็นภัยคุกคามโดยคนบางคน และดังนั้นจึงได้รับการต่อต้าน

Nahui Zhen, Bojie Fu, Yihe Lu, Zhenmin Zheng (2556) ศึกษานโยบายการใช้ที่ดินเป็นไปตามปกติหรือผลกระทบต่อการตอบสนองของผู้คนโดยตรงกับนโยบายอย่างไรก็ตามการวิจัยเกี่ยวกับผลกระทบของการดำเนินนโยบายเกี่ยวกับการทำมาหากินของผู้คนและกิจกรรมและการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ตามมาของพื้นที่ไม่สมบูรณ์ พบว่าแสดงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินที่เกิดขึ้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้เผยแพร่ขึ้นต้นการคำนวณว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ในYanchang มีทุ่งหญ้าเกิดขึ้นในปี1990 และ2008 และพื้นที่ป่ากร้างจาก44.1% มาอยู่ที่60.1% . และจาก17,7% เป็น18.4% ของพื้นที่ทั้งหมดตามลำดับพื้นที่การเกษตรและเมล็ดการผลิตรลดลงจาก57.3% เป็น20.7%. ต่อปี และจำนวนที่เพิ่มขึ้นของประชาชนในท้องถิ่นที่ต้องการจ้างงานในเมืองและเมือง. รายได้ไม่เพิ่มขึ้นและโครงสร้างรายได้ในท้องถิ่นขยับ อพยพรายได้คนงานมีส่วนร่วมมากที่สุดเพื่อความสมดุลของรายได้ของครัวเรือนทั้งหมด

ผลกระทบในระยะยาวของโครงการจีจีพีสิบสามปีหลังจากที่การดำเนินงาน โครงการจีจีพีได้นำผลประโยชน์สำหรับทั้งสภาพแวดล้อมและสำหรับส่วนมากของครอบครัวที่เข้าร่วม โครงการรัฐบาลชดเชยคนที่ที่มีเงินอุดหนุนมาตรฐาน 2400 หยวน / ไร่ / ปีในช่วงแรกค่าตอบแทนนี้เป็นมากกว่ารายได้ที่ได้จากการปลูกพืชบนที่ดินที่ลาดและจีจีพีได้รับการสนับสนุน โดยส่วนใหญ่ของผู้เข้าร่วม เมื่อเวลาผ่านไปมีการราคาที่เพิ่มขึ้นอย่างเห็นได้ชัดของอาหารที่บ้านและรายการที่อยู่อาศัยอื่นๆที่เกี่ยวข้องในประเทศจีนในอีกด้านหนึ่งซึ่งเป็นมาตรฐานจีจีพีลดลง 1,350 หยวน / ไร่ / ปีต่อไป ดังนั้นจึงมีเหตุผลที่จะต้องกังวลว่าผู้เข้าร่วมบางคนต้องการที่จะให้เงินอุดหนุนและกลับไปทำการเกษตร (วาย อัล 2006; และเจาที่ 2007) ที่จะรวมและรักษาผลประโยชน์สำหรับการปกป้องสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาทางสังคมจากโครงการจีจีพีมันเป็นสิ่งสำคัญยิ่งเพื่อให้แน่ใจว่าเกษตรกรผู้เข้าร่วม รายได้เมื่อเทียบกับเงินอุดหนุนที่ลดลงของจีจีพีคนมีแนวโน้มที่จะมีความเต็มใจที่จะพึ่งพาแหล่งการเกษตรค่อนข้างคงที่ของรายได้ (JY Xu 2006 และCao et al, 2007) นอกจากนี้การพัฒนาอุตสาหกรรม การเกษตรให้ผลตอบแทนสูงที่สามารถดึงดูดความสนใจของคนหนุ่มสาวที่จะกลับบ้าน

2.9 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ผู้ศึกษาได้ศึกษาผลกระทบของการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและวิถีการดำเนินชีวิต กรณีศึกษาพื้นที่แหล่งผลิตอาหารตำบลเสาชงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี โดยศึกษาจากวิถีชีวิตในด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เปลี่ยนแปลงไปอันเนื่องมาจากการสร้างสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี และกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัยจากตัวแปร 3 ด้าน คือ ตัวแปรที่เกี่ยวกับเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ดังนี้

1. ทางเศรษฐกิจ ศึกษาจาก อาชีพหลัก อาชีพรอง รายได้ ทรัพย์สิน เงินออม หนี้สิน การบริโภค

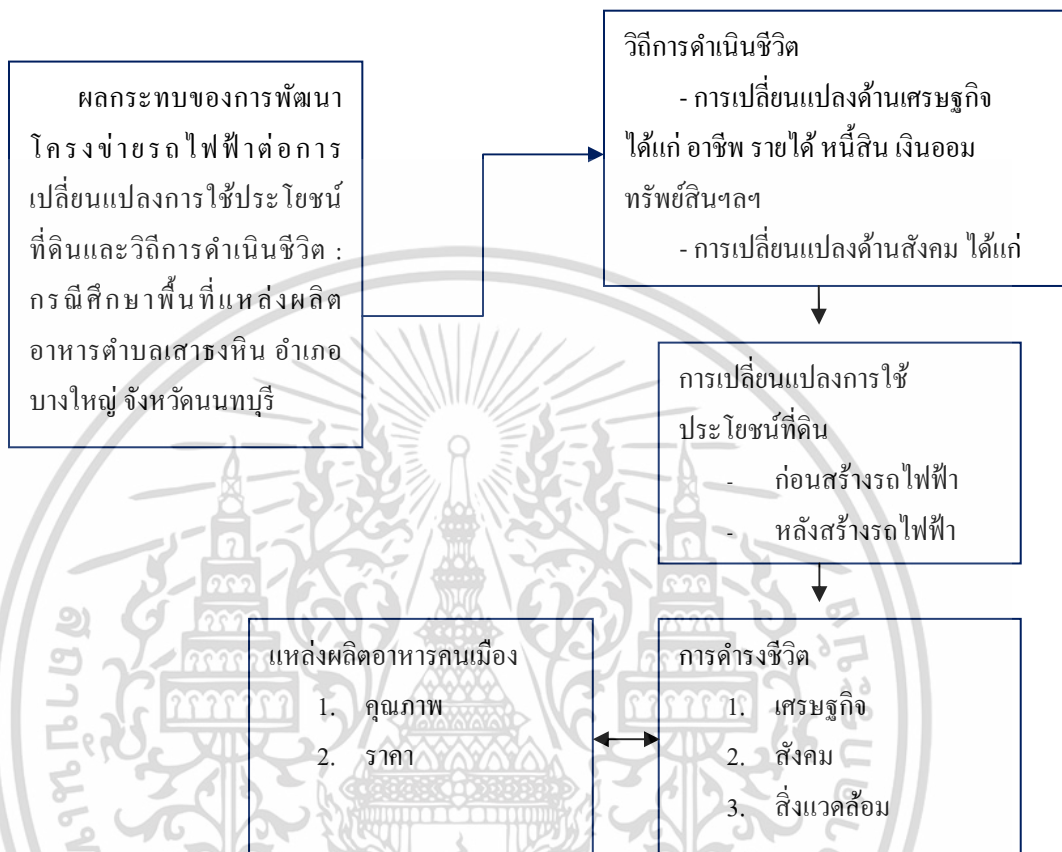
2. ทางสังคม ศึกษาจาก ระดับการศึกษา ขนบธรรมเนียมประเพณี การให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกัน การอพยพ การคมนาคม ความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้านและชุมชน สุขภาพ การจราจร 3. การใช้ที่ดิน ศึกษาจาก การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินตั้งแต่อดีต ปัจจุบัน อนาคต ดังภาพที่1 รวมถึง

ผลกระทบที่มีต่อแหล่งผลิตอาหารในพื้นที่
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนลิขสิทธิ์ไว้เพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ตัวแปรต้น

ตัวแปรตาม



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 3

วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงปริมาณ (Quantitative Study) และเชิงคุณภาพ (Qualitative Study) เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน อันเนื่องมาจากผลกระทบของการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน และวิถีการดำเนินชีวิต กรณีศึกษาพื้นที่แหล่งผลิตอาหารตำบลเสาชงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี โดยใช้การศึกษาข้อมูลที่เกี่ยวข้องจากแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ที่ได้เก็บรวบรวมไว้แล้ว (Secondary data) และการเก็บข้อมูลในท้องถิ่น (Primary data) โดยใช้วิธีการสำรวจ (Survey) การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth Interview) และการสังเกตการณ์แบบมีส่วนร่วมและไม่มีส่วนร่วม เพื่อนำข้อมูลที่ได้ทั้งหมดมาวิเคราะห์และสังเคราะห์ร่วมกัน

3.1 กำหนดแหล่งข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ได้กำหนดเป็น 2 กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ 1 คือกลุ่มครัวเรือน ที่ตั้งบ้านเรือนอาศัยอยู่บริเวณ 2 ช้าง บริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ โดยตั้งบ้านเรือนอยู่ในพื้นที่ที่ศึกษาก่อนปี พ.ศ. 2547 ในพื้นที่ตำบลเสาชงหิน อำเภอบางใหญ่แบ่งเขตการปกครองเป็น 8 หมู่บ้าน ประกอบด้วยหมู่บ้าน หมู่ 1 บ้านคลองอ้อม 676 ครัวเรือน, หมู่ 2 บ้านคลองบางใหญ่ 97 ครัวเรือน, หมู่ 3 บ้านคลองเสาชงหิน 503 ครัวเรือน, หมู่ 4 บ้านคลองบางกระบือ 608 ครัวเรือน, หมู่ 5 บ้านคลองชือลัด 5,824 ครัวเรือน, หมู่ 6 บ้านคลองพุทรา 8,059 ครัวเรือน, หมู่ 7 บ้านคลองบางเตือ 1,522 ครัวเรือน, หมู่ 8 บ้านลาดตะเข้ 3,496 ครัวเรือน ทั้งหมด 20,785 ครัวเรือน โดยสุ่มกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ก่อนปี 2547 จำนวน 392 ตัวอย่าง

กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน 10 คน คือ กลุ่มผู้นำชุมชนและผู้นำท้องถิ่น ได้แก่ ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน นายกองค้การบริหารตำบล ผู้นำกลุ่มอาชีพ เป็นต้น กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป็นเวลามากกว่า 10 ปี กลุ่มบุคคลที่รับผลผลิตทางการเกษตร คือ กลุ่มพ่อค้าคนกลางที่เป็นผู้รับผลผลิตทางการเกษตร เป็นต้น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3.2 การศึกษาข้อมูลจากเอกสารและบุคคล

3.2.1. การศึกษาข้อมูลจากเอกสาร รวบรวมข้อมูลเบื้องต้นจากเอกสารทางราชการและวิชาการ ข้อมูลเอกสารทางราชการ ได้แก่ ข้อมูลเฉพาะของหมู่บ้านที่ศึกษา เช่น ข้อมูลจำนวนครัวเรือน จำนวนประชากร ประวัติหมู่บ้าน เป็นต้น ข้อมูลทางวิชาการ เป็นการรวบรวมข้อมูลเอกสารทางวิชาการ เช่น หลักการ แนวคิด ทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม เพื่อนำแนวคิดทฤษฎีมาเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา

3.2.2. การศึกษาข้อมูลจากบุคคล โดยการเข้าไปแนะนำตัวผู้ศึกษากับผู้นำหมู่บ้าน ผู้นำอาวุโสและแจ้งวัตถุประสงค์ของการเข้ามาในหมู่บ้านได้รับทราบ หลังจากนั้นผู้วิจัยได้เข้าไปพูดคุย สอบถามแบบไม่เป็นทางการกับผู้นำหมู่บ้าน ผู้นำอาวุโส และประชาชนในหมู่บ้าน เป็นระยะ ๆ เพื่อสร้างความคุ้นเคยกับหมู่บ้าน ผู้ศึกษาได้ศึกษาประวัติความเป็นมาของแต่ละหมู่บ้าน การประกอบอาชีพ สภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมในหมู่บ้าน ข้อมูลเบื้องต้นที่ได้นำมาวิเคราะห์เพื่อกำหนดประเด็นคำถาม ก่อนที่จะลงไปเก็บข้อมูล

3.3 การศึกษาข้อมูลจากประชากร

ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษานี้ได้กำหนดเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 คือหัวหน้าครัวเรือน ที่ตั้งบ้านเรือนอาศัยอยู่บริเวณ 2 ช้าง สถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี โดยตั้งบ้านเรือนอยู่ในพื้นที่ที่ศึกษาก่อนปี พ.ศ. 2547 ได้แก่ พื้นที่ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ 8 หมู่บ้าน ประกอบด้วยหมู่บ้าน หมู่1 บ้านคลองอ้อม 676 ครัวเรือน, หมู่2 บ้านคลองบางใหญ่ 97 ครัวเรือน , หมู่3 บ้านคลองเสาธงหิน 503 ครัวเรือน, หมู่4 บ้านคลองบางกระบือ 608 ครัวเรือน, หมู่ 5 บ้านคลองจ้อลัด 5,824 ครัวเรือน, หมู่6 บ้านคลองพุทธา 8,059 ครัวเรือน, หมู่7 บ้านคลองบางเตือ 1,522 ครัวเรือน, หมู่8 บ้านลาดตะเข้ 3,496 ครัวเรือน ซึ่งจำนวนประชากรทั้งหมดในตำบลเสาธงหิน 20,785 ครัวเรือน โดยสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจงครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ก่อนปี 2547 ซึ่งการกำหนดขนาดของตัวอย่างโดยใช้สูตรของ Yamane (Yamane Taro, 1967:886-887) ในการคำนวณหากกลุ่มตัวอย่างที่เหมาะสม ดังนี้

$$\text{สูตร} \quad n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

n คือ ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

N คือ ขนาดของประชากรทั้งหมด (ครัวเรือน)

e คือ ความคาดเคลื่อนของการเลือกตัวอย่าง (ที่ระดับ 0.05)

$$\text{แทนค่า} \quad n = \frac{20,785}{1 + 20,785 (0.05)^2}$$

$$n = \frac{20,785}{52.9625}$$

$$n = 392 \quad \text{ครัวเรือน}$$

กลุ่มตัวอย่างที่คำนวณได้ 392 ครัวเรือน การคำนวณสัดส่วนกลุ่มตัวอย่างดังนี้

$$n_i = \frac{nN_i}{N}$$

n_i = จำนวนตัวอย่างที่จะสุ่มจากกลุ่มตัวอย่างแต่ละกลุ่ม

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด

N = จำนวนประชากรทั้งหมด

N_i = จำนวนประชากรในแต่ละกลุ่ม

$$\text{จำนวนตัวอย่างที่จะสุ่ม}(n_i) \text{ ในหมู่ 1 บ้านคลองอ้อม} = \frac{392 \times 676}{20,785} = 12.7 \text{ ครัวเรือน}$$

$$\text{จำนวนตัวอย่างที่จะสุ่ม}(n_i) \text{ ในหมู่ 2 บ้านคลองบางใหญ่} = \frac{392 \times 97}{20,785} = 1.8 \text{ ครัวเรือน}$$

$$\text{จำนวนตัวอย่างที่จะสุ่ม}(n_i) \text{ ในหมู่ 3 บ้านคลองเสาชงหิน} = \frac{392 \times 503}{20,785} = 9.4 \text{ ครัวเรือน}$$

$$\text{จำนวนตัวอย่างที่จะสุ่ม}(n_i) \text{ ในหมู่ 4 บ้านคลองบางกระบือ} = \frac{392 \times 608}{20,785} = 11.4 \text{ ครัวเรือน}$$

$$\text{จำนวนตัวอย่างที่จะสุ่ม}(n_i) \text{ ในหมู่ 5 บ้านคลองขี้ถัด} = \frac{392 \times 5,824}{20,785} = 109.8 \text{ ครัวเรือน}$$

$$\text{จำนวนตัวอย่างที่จะสุ่ม}(n_i) \text{ ในหมู่ 6 บ้านคลองพุทรา} = \frac{392 \times 8,059}{20,785} = 151.9 \text{ ครัวเรือน}$$

$$\text{จำนวนตัวอย่างที่จะสุ่ม}(n_i) \text{ ในหมู่ 7 บ้านบางเตือ} = \frac{392 \times 1,522}{20,785} = 28.7 \text{ ครัวเรือน}$$

$$\text{จำนวนตัวอย่างที่จะสุ่ม}(n_i) \text{ ในหมู่ 8 บ้านลาดตะเข้} = \frac{392 \times 3,496}{20,785} = 65.9 \text{ ครัวเรือน}$$

สรุปจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่จะสุ่มใน 8 หมู่บ้าน แสดงในตารางที่ 3.1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับบริการวิชาการเพื่อการศึกษาเท่านั้น เมื่ออนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.1 จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้าน

ที่	ตำบล	หมู่บ้าน	จำนวนครัวเรือน	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง	
				เดิม	ใหม่
1	บ้านคลองอ้อม	หมู่ที่ 1	676	12.7	30
2	บ้านคลองบางใหญ่	หมู่ที่ 2	97	1.8	30
3	บ้านคลองเสาธงหิน	หมู่ที่ 3	503	9.4	30
4	บ้านคลองบางกระบือ	หมู่ที่ 4	608	11.4	30
5	บ้านคลองขี้ปลัด	หมู่ที่ 5	5,824	109.8	110
6	บ้านคลองพุทธา	หมู่ที่ 6	8,059	151.9	152
7	บ้านบางเตือ	หมู่ที่ 7	1,522	28.7	29
8	บ้านลาดตะเข้	หมู่ที่ 8	3,496	65.9	66
รวม				391.6	<u>477</u>

*เนื่องจากจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ได้จากการคำนวณตามสูตรข้างต้นมีจำนวนน้อย ซึ่งอาจส่งผลให้ผลการวิเคราะห์ของแต่ละหมู่บ้านมีความแตกต่างกันและอาจทำให้เกิดความคลาดเคลื่อนสูง ผู้ศึกษาจึงปรับจำนวนกลุ่มตัวอย่างข้างต้น ของหมู่ 1, 2, 3 และ 4 เป็นจำนวน 30 ตัวอย่าง ในแต่ละหมู่บ้าน ดังนั้น จำนวนรวมกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดของการศึกษานี้จึงเป็น 477 กลุ่มตัวอย่าง

การเก็บข้อมูลจะเก็บจากหัวหน้าหรือผู้แทนครัวเรือนที่ตั้งบ้านเรือนอาศัยอยู่ในพื้นที่ที่ศึกษา ก่อนปี พ.ศ. 2547 และมีอายุมากกว่า 30 ปี โดยทำการศึกษา 1 คน ต่อ 1 ครัวเรือน ในการสุ่มเลือกกลุ่มตัวอย่างแต่ละหมู่บ้าน ใช้วิธีสุ่มแบบเจาะจง (Purposive sampling)

กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Information) ได้ศึกษาจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ รวมจำนวน 10 คน คือ กลุ่มผู้นำชุมชนและผู้นำท้องถิ่น ได้แก่ ผู้ใหญ่บ้าน กำนัน นายกองค้การบริหารตำบล ผู้นำกลุ่มอาชีพ เป็นต้น กลุ่มครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่เป็นเวลามากกว่า 10 ปี กลุ่มบุคคลที่รับผลผลิตทางการเกษตร คือ กลุ่มพ่อค้าคนกลางที่เป็นผู้รับผลผลิตทางการเกษตร เป็นต้น เป็นการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกรายบุคคล (In-depth interview) โดยใช้แนวคำถาม (Interview Guide) ที่เตรียมมาเป็นการซักถามพูดคุยกันระหว่างผู้สัมภาษณ์และผู้ให้สัมภาษณ์เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ต้องการ

3.4 ตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย

ในการกำหนดตัวแปรต่าง ๆ เพื่อผลกระทบของการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าต่อการเปลี่ยนแปลง การใช้ประโยชน์ที่ดินและวิถีการดำเนินชีวิต กรณีศึกษาพื้นที่แหล่งผลิตอาหารตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี ได้แบ่งกลุ่มตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาตามกรอบการวิจัยข้างต้น ออกเป็น 4 กลุ่มตัวแปร คือ ตัวแปรด้านวิถีการดำเนินชีวิตก่อนการสร้างรถไฟฟ้า ตัวแปรด้านแหล่งผลิตอาหารของคนเมือง ตัวแปรด้านความสัมพันธ์ของการดำรงชีวิตและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน และตัวแปรด้านแหล่งอาหารของคนเมือง โดยตัวแปรแต่ละตัวแปรสามารถอธิบายเพื่อนำไปสู่การชี้วัดในขั้นตอนการวิจัยต่อไป ดังนี้

3.4.1. ตัวแปรด้านวิถีการดำเนินชีวิตก่อนการสร้างรถไฟฟ้า ซึ่งจะสามารถบ่งบอกถึง

3.4.1.1 การเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ อาชีพ รายได้ หนี้สิน เงินออม
ทรัพย์สิน

3.4.1.2 การเปลี่ยนแปลงด้านสังคม ได้แก่ การศึกษา การคมนาคม วัฒนธรรม
ประเพณี

3.4.2. ตัวแปรด้านแหล่งผลิตอาหารของคนเมือง ซึ่งจะเป็นการบ่งบอกถึงศักยภาพของพื้นที่ที่ศึกษา แสดงถึงความเป็นย่านเกษตรกรรมในการผลิตอาหารให้กับคนเมือง โดยสามารถแสดงให้เห็นเป็นตัวชี้วัดได้จากผลผลิต คือ คุณภาพ ราคา และชนิดของผลผลิต ตามลำดับ

3.4.3. ตัวแปรด้านความสัมพันธ์ของการดำรงชีวิตและการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งเป็นตัวแปรที่สืบเนื่องมาจากความเป็นย่านเกษตรกรรมที่เป็นแหล่งผลิตอาหารของคนเมือง โดยตัวแปรด้านความสัมพันธ์จะเป็นตัวแปรที่แสดงความสัมพันธ์ต่างๆที่เกิดขึ้นหลังการสร้างรถไฟฟ้า ซึ่งสามารถแยกได้ออก 2 ลักษณะ คือ

3.4.3.1. การดำรงชีวิต ซึ่งจะส่งผลถึง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

3.4.3.2. การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน

3.4.4. ตัวแปรด้านแหล่งอาหารของคนเมือง ซึ่งสามารถแสดงออกได้ด้วยระดับของสินค้า คือ ราคา คุณภาพ ชนิดของอาหาร ตามลำดับ

3.5 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาวิจัยเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ เพื่อให้ได้ข้อมูล ผลการศึกษาที่เป็นจริงและสมบูรณ์ตามวัตถุประสงค์ที่กำหนด ในการเก็บรวบรวมข้อมูลใช้วิธีการผสมผสานหลายวิธีในการเก็บรวบรวมข้อมูล ทั้งนี้เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้อง ครบคลุมและตอบคำถามตามวัตถุประสงค์ที่ศึกษา ดังนี้

3.5.1. แบบสอบถาม (Questionnaire)

ผู้ศึกษาใช้แบบสอบถามในการศึกษาเชิงปริมาณ เพื่อศึกษาการเปลี่ยนแปลงสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน อันเนื่องมาจากการสร้างสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม ช่วงตลิ่งชัน-บางพลีใหญ่-ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ในวัตถุประสงค์ข้อที่ 2 โดยแบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษานี้เป็นแบบสอบถามที่กำหนดโครงสร้างคำถาม มีลักษณะผสมผสานระหว่างคำถามปลายปิด (Closed questionnaire) และคำถามปลายเปิด (Open questionnaire) เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องชัดเจนในการศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน จากความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่อันเนื่องมาจากการสร้างสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม ช่วงตลิ่งชัน-บางพลีใหญ่-ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี โดยมีเนื้อหาแบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับลักษณะส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส จำนวนสมาชิกในครอบครัว ลักษณะครอบครัว การศึกษา ภูมิลำเนาเดิม ระยะเวลาที่ตั้งถิ่นฐาน

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ สังคม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน ได้แก่ การประกอบอาชีพหลัก อาชีพเสริม รายได้ เงินออม หนี้สิน ลักษณะการตั้งบ้านเรือน การถือครองทรัพย์สิน การศึกษาของบุตรหลาน การเดินทาง การรับรู้ข่าวสาร ความสัมพันธ์กับชุมชน ขนบธรรมเนียมประเพณี สุขภาพอนามัย การเจ็บไข้ได้ป่วย การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในอดีต ปัจจุบันและอนาคต

3.5.2. การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview)

ผู้ศึกษาใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก ในการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบปลายเปิด ไม่มีโครงสร้างแน่นอน เพื่อให้ผู้ตอบมีอิสระในการตอบ โดยหัวข้อที่ศึกษาได้กำหนดไว้กว้าง ๆ

ล่วงหน้าและสามารถเปลี่ยนแปลงปรับปรุงคำถามได้หลังจากที่สัมภาษณ์ไปแล้วหรือขณะสัมภาษณ์ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

สัมภาษณ์ที่ใช้เป็นลักษณะการพูดคุยแบบเป็นกันเอง เพื่อให้ได้ข้อมูลครบตามความเป็นจริง คำถามประกอบการสัมภาษณ์ ประกอบด้วย

3.5.2.1 วิถีชีวิตของครัวเรือนในหมู่บ้านก่อนปี 2547 ในด้านเศรษฐกิจ สังคม และ การใช้ประโยชน์ของที่ดิน

3.5.2.2 การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และ การใช้ประโยชน์ที่ดิน อันเนื่องมาจากการสร้างสถานีรถไฟสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี (2547-2557)

3.5.2.3 ผลกระทบต่อแหล่งผลิตอาหารและผลผลิตทางการเกษตรหลังจากที่เริ่มมีการก่อสร้างรถไฟสายสีม่วงจนถึงปัจจุบัน

3.5.3. การสังเกตการณ์ (Observation)

3.5.3.1 การสังเกตแบบมีส่วนร่วม โดยใช้แบบฟอร์มแบบมีส่วนร่วม ซึ่งผู้ศึกษาเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ เช่น ร่วมงานประเพณีต่าง ๆ การร่วมพิธีกรรมทางศาสนาของครัวเรือนในพื้นที่ที่ศึกษาในช่วงการเก็บข้อมูล และการใช้บริการตามหน่วยงานต่าง ๆ ในหมู่บ้าน

3.5.3.2 การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Non-Participant Observation) โดยผู้วิจัยทำการสำรวจและสังเกตปรากฏการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในพื้นที่ที่ศึกษา เช่น แบบแผนการใช้ชีวิตประจำวันของครัวเรือนในหมู่บ้านและการมีส่วนร่วมในการทำกิจกรรมของครัวเรือนในหมู่บ้าน

3.5.4. การสร้างแบบจำลองมาร์คอฟ (Markov model)

ในการวิเคราะห์การใช้วิธีนี้จะต้องทราบสัดส่วนของการใช้ที่ดิน (Land use proportion, V) ใน 2 ช่วงระยะห่างกันพอประมาณ แล้วพิจารณาความน่าจะเป็นของการเปลี่ยนแปลง (probability, P) ของการใช้ที่ดินรูปแบบต่างๆจากเวลาหนึ่งไปช่วงเวลาหนึ่ง โดยนำเอาความน่าจะเป็นของการเปลี่ยนแปลง (P) ซึ่งอยู่ในรูปของ Matrix คูณกับสัดส่วน (V) ของเนื้อที่ของการใช้ที่ดินในระยะที่ 2 จะได้เนื้อที่การใช้ที่ดินรูปแบบต่างๆ ในระยะที่ 3 ซึ่งมีเวลาห่างกับระยะ 2 เท่ากับระยะที่ 2 ห่างกับระยะที่ 1 ปฏิบัติเช่นนี้ต่อไปจะได้ระยะที่ 4, 5 จนถึงช่วงเวลาที่ต้องการ (สถิติ วัชรกิตติ, 2523: 68)

สำหรับการประเมินหาการใช้ที่ดินรูปแบบต่างๆ ตามวิธีการของมาร์คอฟ มีรูปแบบทางคณิตศาสตร์ ดังนี้

สัดส่วนของการใช้ที่ดินในช่วงเวลาถัดไป = $(V_j) \times (P_{jk})$

$$(V_{jx}) \times (P_{jk}) = [V_1 \ V_2 \ V_3 \ \dots \ V_m]_2 \times \begin{pmatrix} P_{1,1} & P_{1,2} & P_{1,3} & \dots & P_{1,m} \\ P_{2,1} & P_{2,2} & P_{2,3} & \dots & P_{2,m} \\ P_{3,1} & P_{3,2} & P_{3,3} & \dots & P_{3,m} \\ \dots & \dots & \dots & \dots & \dots \\ P_{m,1} & P_{m,2} & P_{m,3} & \dots & P_{m,m} \end{pmatrix} = [V_1 \ V_2 \ V_3 \ \dots \ V_m]_1$$

เมื่อ $(V_j) \times (P_{jk})$ = สัดส่วนของการใช้ที่ดินในช่วงเวลาถัดไป

P_{jk} = ความน่าจะเป็นของการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจากระยะที่ 1 เป็นระยะที่ 2 ซึ่งอยู่ใน รูปของ Matrix

V_j = สัดส่วนของการใช้ที่ดินในระยะที่ 2 ซึ่งอยู่ในรูปของ Vector

J = ชนิดการใช้ที่ดินระยะที่ 1

k = ชนิดการใช้ที่ดินระยะที่ 2

3.6 การทดสอบเครื่องมือ

การศึกษานี้ ได้แบ่งการเก็บรวบรวมข้อมูลออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่

3.6.1. การเก็บรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร ศึกษาเอกสาร งานวิจัย หนังสือ บทความ แผนที่ รายงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งข้อมูลภาครัฐและเอกชน เช่น แผนยุทธศาสตร์จังหวัด แผนพัฒนาจังหวัด เพื่อเป็นข้อมูลในการศึกษาการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน

3.6.2. การเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนาม ผู้ศึกษาได้ออกสำรวจภาคสนาม เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเองและผู้ช่วย โดยใช้วิธีการดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 เป็นการสำรวจ สังเกตและเข้าพบผู้นำหมู่บ้าน โดยผู้ศึกษาได้เริ่มเข้าไปในหมู่บ้านและสังเกตสภาพแวดล้อมทั่วไปของหมู่บ้าน และได้นำข้อมูลจากการสำรวจ สังเกต รวมทั้งเอกสารมาทำการวิเคราะห์ร่วมกัน และตั้งประเด็นหัวข้อคำถามในการสัมภาษณ์

ขั้นตอนที่ 2 การสัมภาษณ์แบบเจาะลึกจากผู้ให้ข้อมูลหลัก ได้แก่ กำนัน ผู้ใหญ่บ้าน นายกองการบริหารส่วนตำบล ผู้นำกลุ่มต่าง ๆ และครัวเรือนที่ตั้งบ้านเรือนในพื้นที่ที่ศึกษามากกว่า 10 ปี ในเรื่องวิถีชีวิตของครัวเรือนในช่วงปี 2547-2557 และความคิดเห็นเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน รวมถึงสัมภาษณ์กลุ่มพ่อค้าคนกลางที่มา

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รับผลผลิตทางการเกษตรที่ได้รับผลกระทบ อันเนื่องมาจากการสร้างสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี

ขั้นตอนที่ 3 การเก็บข้อมูลภาคสนามโดยใช้แบบสอบถามที่ได้จัดทำไว้นำไปแจกหัวหน้าครัวเรือนหรือผู้แทนครัวเรือนที่ตั้งบ้านเรือนอาศัยอยู่สองข้างบริเวณสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณ สถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 392 ครัวเรือน

ในการศึกษาครั้งนี้เพื่อให้มีการเก็บข้อมูลตัวอย่างถูกต้อง จึงแสดงเครื่องมือการวิจัยดังนี้

ตารางที่ 3.2 แสดงตัวแปรและข้อมูลการวิจัย

ข้อมูล	วิธีการเก็บข้อมูล				
	ข้อมูลปฐมภูมิ			ข้อมูลทุติยภูมิ	
	แบบสอบถาม	สังเกต	สัมภาษณ์	แผนที่	เอกสาร
ภาพถ่าย					
ข้อมูลจำนวนครัวเรือน					✓
จำนวนประชากร					✓
ประวัติหมู่บ้าน					✓
ประชากร					
เพศ	✓				
อายุ	✓				
สถานภาพสมรส	✓				
จำนวนสมาชิกในครอบครัว	✓				
ลักษณะครอบครัว	✓				
การศึกษา	✓				
ภูมิลำเนาเดิม	✓				
ระยะเวลาที่ตั้งถิ่นฐาน	✓				
การเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ					
ก่อนสร้างรถไฟฟ้า					
อาชีพ	✓				
อาชีพเสริม	✓				
รายได้	✓				

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.2 (ต่อ)

ข้อมูล	วิธีการเก็บข้อมูล				
	ข้อมูลปฐมภูมิ			ข้อมูลทุติยภูมิ	
	แบบสอบถาม	สังเกต	สัมภาษณ์	แผนที่	เอกสาร
หนังสือ	✓				
เงินออม	✓				
ทรัพย์สิน	✓				
<u>หลังสร้างรถไฟฟ้า</u>					
อาชีพ	✓				
อาชีพเสริม	✓				
รายได้	✓				
หนังสือ	✓				
เงินออม	✓				
ทรัพย์สิน	✓				
<u>การเปลี่ยนแปลงด้านสังคม</u>					
<u>ก่อนสร้างรถไฟฟ้า</u>					
การเดินทาง			✓		
การรับรู้ข่าวสาร	✓		✓		
การคมนาคมการขนย้าย	✓		✓		
อาหาร	✓		✓		
ความสัมพันธ์กับชุมชน	✓		✓		
ขนบธรรมเนียมประเพณี	✓				
<u>หลังสร้างรถไฟฟ้า</u>					
การเดินทาง	✓		✓		
การรับรู้ข่าวสาร	✓		✓		
การคมนาคมการขนย้าย	✓		✓		
อาหาร	✓		✓		
ความสัมพันธ์กับชุมชน	✓		✓		
ขนบธรรมเนียมประเพณี	✓				
<u>การใช้ประโยชน์ที่ดิน</u>					
ลักษณะการตั้งบ้านเรือน	✓	✓		✓	
การทำเกษตรกรรม	✓	✓		✓	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้เฉพาะเพื่อการศึกษาค้นคว้าเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.2 (ต่อ)

ข้อมูล	วิธีการเก็บข้อมูล				
	ข้อมูลปฐมภูมิ			ข้อมูลทุติยภูมิ	
	แบบสอบถาม	สังเกต	สัมภาษณ์	แผนที่	เอกสาร
การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน					
อดีต				✓	
ปัจจุบัน				✓	
อนาคต				✓	
ผลกระทบ					
การควบคุมพื้นที่การเกษตรและแหล่งอาหาร					
การใช้ที่ดิน	✓		✓		
แหล่งน้ำ	✓		✓		
เกษตรกรรม	✓		✓		
- ผลผลิต					
การเกษตร					
- ที่ดินทำกินของ					
การเกษตร					
เศรษฐกิจ					
อาชีพ	✓				
รายได้	✓				
หนี้สิน	✓				
เงินออม	✓				
ทรัพย์สิน	✓				
สังคม					
ความสัมพันธ์ในชุมชน	✓		✓		
ความสัมพันธ์ในครอบครัว	✓				
การย้ายถิ่นฐาน	✓		✓		
ปัญหาสังคม	✓		✓		
สิ่งแวดล้อม					
สภาพแวดล้อม	✓		✓		
คุณภาพชีวิต	✓		✓		

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้เฉพาะในวงวิชาการเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้เผยแพร่ไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 3.2 (ต่อ)

ข้อมูล	วิธีการเก็บข้อมูล				
	ข้อมูลปฐมภูมิ			ข้อมูลทุติยภูมิ	
	แบบสอบถาม	สังเกต	สัมภาษณ์	แผนที่	เอกสาร
มลพิษ	✓		✓		
- อากาศ					
- น้ำ					
- กลิ่น					
- เสียง					
- มลทัศน์					
<u>ระบบนิเวศ</u>					
สภาพแวดล้อมทาง	✓		✓		
การเกษตร	✓		✓		
ที่อยู่อาศัยของสัตว์(เกษตร)	✓		✓		
การเพาะปลูกพืช	✓		✓		
นโยบายของรัฐในพื้นที่			✓		

3.7 การตรวจสอบข้อมูล

ข้อมูลที่ได้รวบรวมมาแล้วต้องมีความครบถ้วน ครอบคลุมตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา และสามารถตอบปัญหาของการศึกษาได้ ผู้ศึกษาได้ทำการตรวจสอบข้อมูลทุกครั้งที่ทำการศึกษา ข้อมูลหมู่บ้านแล้วกลับเข้าไปศึกษาข้อมูลเพิ่มเติมเป็นระยะ เพื่อให้ได้ข้อมูลครอบคลุมและมีความสมบูรณ์ที่สุดในการตอบปัญหาตามวัตถุประสงค์ของงานวิจัย

3.8 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลแบ่งเป็น 2 ส่วน ได้แก่

3.8.1. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณจากการสำรวจ ผู้วิจัยได้ทำการตรวจสอบความถูกต้อง และความสมบูรณ์ของคำตอบที่ได้รับจากแบบสอบถาม จากนั้นได้นำไปสร้างคู่มือลงรหัส เพื่อนำมาประมวลผล โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติเปรียบเทียบก่อนและหลังด้วย t-test และใช้สถิติพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ เพื่อให้ทราบลักษณะพื้นฐานทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างและความคิดเห็นของครัวเรือน ต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน อันเนื่องมาจากการสร้างสถานีรถไฟฟาสายสีม่วงจุด

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นิยมนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี เพื่อไปวิเคราะห์ร่วมกับผลการศึกษาเชิงคุณภาพ

3.8.2. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ โดยการรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก ใช้วิธีการตรวจสอบข้อมูลเพื่อความถูกต้อง โดยใช้วิธีสามเส้า (Triangle) คือ การสอบถามจากกลุ่มบุคคลที่มีบทบาท หน้าที่ต่างกันตั้งแต่ 3 คนขึ้นไปในเรื่องเดียวกันที่ผู้วิจัยมีข้อสงสัยและต้องการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล เพื่อให้ได้ข้อสรุปที่ถูกต้อง ชัดเจนและเชื่อถือได้ เพื่อให้งานวิจัยสมบูรณ์ เป็นที่ยอมรับและเชื่อถือได้ ข้อมูลจากการสังเกตการณ์ นำมาวิเคราะห์โดยใช้การวิเคราะห์เนื้อหาจากการอาศัยแนวคิด ทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน การวิเคราะห์ข้อมูลได้ทำไปพร้อมกับการเก็บข้อมูล โดยการจดบันทึกข้อมูลที่ได้จากการเก็บ แยกแยะไว้เป็นหมวดหมู่และจัดแบ่งเป็นหัวข้อ เพื่อช่วยให้เข้าใจได้ง่ายขึ้นและวิเคราะห์ว่าข้อมูลที่ได้มาเพียงพอที่จะอธิบายและตอบปัญหาตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาได้ โดยผู้ศึกษาได้แยกข้อมูลตามประเด็นที่ศึกษาและนำมาเสนอผลการวิเคราะห์ในรูปแบบของการบรรยายและสรุปเชิงวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์หรือข้อมูลเชิงปริมาณเพื่อขยายและอธิบายปรากฏการณ์ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบในด้านต่าง ๆ โดยการวิเคราะห์ข้อมูลจะแยกวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย

บทที่ 4

ผลการศึกษา

ผลการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และแหล่งผลิตอาหารคนเมืองอันเนื่องมาจากการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง กรณีศึกษาบริเวณสามแยกบางใหญ่ ต.เสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จ.นนทบุรี ผู้ศึกษานำเสนอผลการศึกษาแบ่งออกเป็น 7 ส่วน ดังนี้

- 4.1 ส่วนที่ 1 ข้อมูลประชากร
- 4.2 ส่วนที่ 2 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)
- 4.3 ส่วนที่ 3 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงด้านสังคม (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)
- 4.4 ส่วนที่ 4 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- 4.5 ส่วนที่ 5 ข้อมูลผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้า
- 4.6 ส่วนที่ 6 การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง
- 4.7 ส่วนที่ 7 แผนที่ทางกายภาพและการคาดการณ์พื้นที่ในอนาคต

4.1 ส่วนที่ 1 ข้อมูลประชากร

ข้อมูลประชากรในที่นี้ได้ศึกษาผู้ให้ข้อมูลเป็นเจ้าของบ้านหรือผู้อาศัย เพศ อายุ สถานภาพ จำนวนสมาชิกในครัวเรือน ลักษณะครอบครัว ระดับการศึกษา ภูมิลำเนาเดิม และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ ผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

การวิเคราะห์ตัวแปรด้านข้อมูลประชากร

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ให้ข้อมูลเป็นผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เป็นเจ้าของบ้าน เป็นเพศหญิงที่มีอายุมากกว่า 56 ปี สถานภาพสมรส และสมาชิกในครัวเรือนอยู่กัน 4 คนต่อครัวเรือน โดยเป็นครอบครัวขยาย ระดับการศึกษาผู้ให้ข้อมูลอยู่ในช่วงวุฒิปริญญาตรี ส่วนมากย้ายมาจากที่อื่น ไม่ได้อยู่แต่กำเนิด และมีระยะเวลาอยู่อาศัยในพื้นที่มากกว่า 10 ปีขึ้นไป (ตารางที่ 4.1)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของข้อมูลประชากรผู้ให้ข้อมูล

ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
N=477		
ผู้ให้ข้อมูลเป็น		
เจ้าบ้าน	246	51.6
ผู้อยู่อาศัย	231	48.4
เพศ		
ชาย	178	37.3
หญิง	299	62.7
อายุ (ปี)		
ต่ำกว่า 15	0	0
16-25	48	10.1
26-35	52	10.9
36-45	92	19.3
46-55	130	27.3
มากกว่า 56	155	32.5
สถานภาพ		
โสด	154	32.3
สมรส	253	53.0
หม้าย	38	8.0
หย่า	24	5.0
แยกกันอยู่	8	1.7
จำนวนสมาชิกในครัวเรือน (คน)		
1	16	3.4
2	68	14.3
3	123	25.8

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
	N=477	
4	154	32.3
5	50	10.5
6	42	8.8
7	10	2.1
8	12	2.5
10	2	0.4
ลักษณะครอบครัว		
ครอบครัวเดี่ยว	171	35.8
ครอบครัวขยาย	306	64.2
ระดับการศึกษา		
ไม่ได้ศึกษา	44	9.2
ต่ำกว่าประถมศึกษา	11	2.3
ประถมศึกษา	164	34.4
มัธยมศึกษาตอนต้น	60	12.6
มัธยมศึกษาตอนปลาย	54	11.3
ปวช.	16	3.4
ปวส.	18	3.8
ปริญญาตรี	110	23.1
สูงกว่าปริญญาตรี	0	0
ภูมิลำเนาเดิม		
อยู่มาแต่เกิด	190	39.8
ย้ายมาจากที่อื่น	287	60.2
ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ (ปี)		
1-2	10	2.1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
	N=477	
2-4	30	6.3
4-6	6	1.3
6-8	8	1.7
8-10	24	5.0
10 ขึ้นไป	399	83.6

4.2 ส่วนที่ 2 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ข้อมูลในส่วนนี้จะศึกษาการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ ทั้งก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า ไม่ว่าจะเป็น อาชีพหลัก อาชีพเสริม รายได้บุคคลต่อปี โดยแยกเป็นรายได้จากอาชีพหลักของครัวเรือนต่อปี รายได้จากอาชีพรองของครัวเรือนต่อปี แบ่งเป็นรายได้ในภาคการเกษตรของครัวเรือนต่อปี รายได้นอกภาคการเกษตรของครัวเรือนต่อปี และครอบครัวทำการเกษตรมาแล้วก็ปี รวมถึงภาระหนี้สินของครัวเรือน สาเหตุของการมีหนี้สิน ความสามารถในการออมของครัวเรือน รวมถึงมีทรัพย์สิน/การถือครองที่ดินด้วย

การวิเคราะห์ตัวแปรด้านการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจด้านอาชีพ (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

จากผลการศึกษา เปรียบเทียบได้ว่าการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจของประชากรในพื้นที่ในช่วงก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า มีดังนี้ อาชีพหลักเป็นเกษตรกรลดลงร้อยละ 3.3 รับจ้างลดลงร้อยละ 2.1 ค่าขายเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 ธุรกิจส่วนตัวลดลงร้อยละ 0.8 พนักงานบริษัทลดลงร้อยละ 1.6 รับราชการ/รัฐวิสาหกิจเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.4 นักเรียน/นักศึกษาลดลงร้อยละ 0.4 ว่างานเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.5 เกษียณเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 อื่นๆเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.2 ส่วนอาชีพเสริมเป็นเกษตรกรลดลงร้อยละ 2.6 รับจ้างลดลงร้อยละ 3.8 ค่าขายลดลงร้อยละ 1.1 ธุรกิจส่วนตัวลดลงร้อยละ 0.4 ว่างานเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.4 อื่นๆเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.3 ไม่มีอาชีพเสริมเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.1 และมีภาระหนี้สินครัวเรือนลดลงร้อยละ 6.3 ไม่มีภาระหนี้สินครัวเรือนเพิ่มขึ้นร้อยละ 6.3 โดยสาเหตุของการมีหนี้สิน คือ มีภาระค่าใช้จ่ายมากขึ้นและรายได้ไม่เพียงพอลดลงร้อยละ 3.8 มีค่าใช้จ่ายฉุกเฉินเกิดขึ้นในครัวเรือนลดลงร้อยละ 3.3 ไม่ได้ใช้เงินกู้ตามวัตถุประสงค์ไม่มีความแตกต่างกันทั้งก่อนและหลัง อื่นๆลดลงร้อยละ 0.8 ในส่วนของความสามารถในการออมนั้น มีเงินออมเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 ไม่มี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เงินออมลดลงร้อยละ 5.6 และมีทรัพย์สิน/ถือครองที่ดินลดลงร้อยละ 1.7 ไม่มีทรัพย์สิน/ถือครองที่ดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.7 (ตารางที่ 4.2)

กล่าวโดยสรุป คือ ประชากรทำอาชีพหลักส่วนใหญ่ค้าขายทั้งก่อนและหลัง และส่วนใหญ่ไม่มีอาชีพเสริม ไม่มีภาระหนี้สินครัวเรือน มีเงินออมเป็นของตัวเองและส่วนมากไม่มีทรัพย์สินหรือที่ดินถือครอง

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ตัวแปร	ก่อน		หลัง		ร้อยละ เพิ่มขึ้น(+),ลดลง(-), ไม่เปลี่ยนแปลง(=)
	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	
อาชีพหลัก					
เกษตรกร	34	7.1	18	3.8	-3.3
รับจ้าง	120	25.2	110	23.1	-2.1
ค้าขาย	147	30.8	153	32.1	+1.3
ธุรกิจส่วนตัว	28	5.9	32	6.7	-0.8
พนักงานบริษัท	66	13.8	58	12.2	-1.6
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	22	4.6	24	5.0	+0.4
นักเรียน/นักศึกษา	42	8.8	40	8.4	-0.4
ว่างงาน	8	1.7	20	4.2	+2.5
เกษียณ	4	0.8	10	2.1	+1.3
อื่นๆ	6	1.3	12	2.5	+1.2
อาชีพเสริม					
ไม่มี	409	85.7	438	91.8	+6.1
เกษตรกร	26	5.5	14	2.9	-2.6
รับจ้าง	22	4.6	4	0.8	-3.8
ค้าขาย	16	3.4	11	2.3	-1.1

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.2 (ต่อ)

ตัวแปร	ก่อน		หลัง		ร้อยละ เพิ่มขึ้น(+),ลดลง(-), ไม่เปลี่ยนแปลง(=)
	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	
ธุรกิจส่วนตัว	4	0.8	2	0.4	-0.4
ว่างงาน	0	0	2	0.4	+0.4
อื่นๆ	0	0	6	1.3	+1.3
ภาระหนี้สินของ ครัวเรือน					
มี	236	49.5	206	43.2	-6.3
ไม่มี	241	50.5	271	56.8	+6.3
สาเหตุของการมีหนี้สิน					
ไม่มีหนี้สิน	233	48.8	271	56.8	+8
มีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น และรายได้ไม่เพียงพอ	178	37.3	160	33.5	-3.8
มีค่าใช้จ่ายฉุกเฉินเกิดขึ้น ในครัวเรือน	36	7.5	20	4.2	-3.3
ไม่ได้ใช้เงินกู้ตาม วัตถุประสงค์	6	1.3	6	1.3	=
อื่นๆ	24	5.0	20	4.2	-0.8
ความสามารถในการออม ของครัวเรือน					
ไม่มีเงินออม	231	48.4	203	42.6	-5.6
มีเงินออม	246	51.6	274	57.4	+5.8
ทรัพย์สิน/ถือครองที่ดิน					
มี	64	13.4	56	11.7	-1.7
ไม่มี	413	86.6	421	88.3	+1.7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในงานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

การวิเคราะห์ตัวแปรด้านการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจด้านการทำเกษตรกรรมของครัวเรือน (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ผลการศึกษาการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ แบ่งออกเป็น 2 ระยะ คือ

ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า พบว่า ครัวเรือนทำเกษตรกรรมมาตั้งแต่ก่อน พ.ศ. 2547 มาเป็นเวลา 1 ปี ร้อยละ 0.4 2 ปี ร้อยละ 0.4 5 ปี ร้อยละ 0.4 10 ปี ร้อยละ 1.3 20 ปี ร้อยละ 1.7 25 ปี ร้อยละ 0.4 30 ปี ร้อยละ 1.7 40 ปี ร้อยละ 2.9 50 ปี ร้อยละ 1.7 60 ปี ร้อยละ 2.1 70 ปี ร้อยละ 2 80 ปี ร้อยละ 2 และเลิก/ไม่มีการทำเกษตรกรรม ร้อยละ 86.6 (ตารางที่ 4.3)

หลังการสร้างรถไฟฟ้า พบว่า ครัวเรือนทำเกษตรกรรมมาหลัง พ.ศ. 2547 ต่อมาเป็นเวลา 2 ปี ร้อยละ 0.4 4 ปี ร้อยละ 0.4 5 ปี ร้อยละ 0.4 6 ปี ร้อยละ 0.4 7 ปี ร้อยละ 1.3 10 ปี แล้วจึงเลิกทำ ส่วนร้อยละ 1.7 11 ปี ร้อยละ 4.2 ทำต่อจนถึงปัจจุบัน (ณ ปัจจุบัน 2558) และเลิก/ไม่มีการทำเกษตรกรรม ร้อยละ 91.2 (ตารางที่ 4.3)

กล่าวโดยสรุป คือ ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า พบว่า ครัวเรือนทำเกษตรกรรมมาตั้งแต่ก่อน พ.ศ. 2547 ส่วนใหญ่มาเป็นเวลา 50 ปี แต่หลังการสร้างรถไฟฟ้า พบว่า ครัวเรือนเลิก/ไม่มีการทำเกษตรกรรม

ตารางที่ 4.3 จำนวนและร้อยละของข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจด้านการทำเกษตรกรรมของครัวเรือน (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ตัวแปร	ก่อน		หลัง		ร้อยละ เพิ่มขึ้น(+), ลดลง(-), ไม่เปลี่ยนแปลง(=)
	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	
ครอบครัวทำเกษตรกรรม (ปี)					
0	413	86.6	435	91.2	+4.6
1	2	0.4	0	0	0
2	2	0.4	2	0.4	=
4	0	0	2	0.4	+0.4
5	2	0.4	2	0.4	=

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.3 (ต่อ)

ตัวแปร	ก่อน		หลัง		ร้อยละ เพิ่มขึ้น(+),ลดลง(-), ไม่เปลี่ยนแปลง(=)
	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	
6	0	0	2	0.4	+0.4
7	0	0	6	1.3	+1.3
10	6	1.3	8	1.7	+0.4
11	0	0	20	4.2	+4.2
20	8	1.7	0	0	0
25	2	0.4	0	0	0
30	8	1.7	0	0	0
40	14	2.9	0	0	0
50	8	1.7	0	0	0
60	10	2.1	0	0	0
70	1	2	0	0	0
80	1	2	0	0	0

หมายเหตุ : 0 หมายถึง เลิก/ไม่มีการทำเกษตรกรรม

ตารางที่ 4.4 แสดงค่าความสัมพันธ์ของปีที่ครัวเรือนทำเกษตรกรรมของครัวเรือนก่อนและหลังการ
สร้างรถไฟฟ้า

	N	Correlation	Sig.
ครอบครัวทำเกษตรกรรมมากี่ปี (ก่อน) & (หลัง)	477	.553	.000

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation) ระหว่างปีที่ครัวเรือนทำเกษตรกรรมก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าจำนวน 477 คน อยู่ที่ .553 หรือ ร้อยละ 55.3 เมื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ของจำนวนปีที่ครัวเรือนทำเกษตรกรรมก่อนและหลัง พบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .533$ $p = .000$)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.5 แสดงค่าสถิติ t-test dependent ในการเปรียบเทียบจำนวนปีที่ครัวเรือนทำเกษตรกรรม
ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า

	t	df	Sig. (2-tailed)
ครอบครัวทำเกษตรกรรมมาที่ปี (ก่อน) & (หลัง)	6.763	476	.000

จากตาราง 4.5 พบว่า ค่าสถิติ t มีค่า 6.763 ค่า Sig.(2-tailed) มีค่า .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับ
นัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่าจำนวนปีที่ครัวเรือนทำเกษตรกรรมหลังการสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น
อย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

**การวิเคราะห์ตัวแปรด้านการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจด้านรายได้ ของครัวเรือน (ก่อนและหลังการ
สร้างรถไฟฟ้า)**

ช่วงก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้ารายได้บุคคลต่อปีของประชากรกลุ่มตัวอย่างอยู่ในช่วง
รายได้ 50,001-100,000 บาท มากที่สุด และรายได้จากอาชีพหลักของครัวเรือนต่อปีนั้น อยู่ในช่วง
รายได้มากกว่า 300,000 บาท มากที่สุดเช่นกัน ส่วนรายได้จากอาชีพรองของครัวเรือนต่อปี
ประชากรกลุ่มตัวอย่างไม่มีรายได้จากอาชีพรองของครัวเรือนมากที่สุด จากการแบ่งรายได้ครัวเรือน
ในภาคการเกษตรและนอกภาคการเกษตร ประชากรกลุ่มตัวอย่างไม่มีรายได้จากภาคการเกษตรมาก
ที่สุด เพราะส่วนใหญ่ยังคงได้รายได้จากนอกภาคการเกษตร ซึ่งอยู่ในช่วงรายได้มากกว่า 300,000
บาท มากที่สุด (ตารางที่ 4.6)

ตารางที่ 4.6 จำนวนและร้อยละของข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจด้านรายได้ (ก่อนและหลัง การสร้างรถไฟฟ้า)

ตัวแปร	ก่อน		หลัง		ร้อยละ เพิ่มขึ้น(+), ลดลง(-), ไม่เปลี่ยนแปลง(=)
	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	
รายได้บุคคลต่อปี (บาท)					
น้อยกว่า30,000	55	11.5	35	7.3	-4.2
30,000-50,000	64	13.4	54	11.3	-2.1
50,001-100,000	118	24.7	122	25.6	+0.9
100,001-150,000	82	17.2	104	21.8	+4.6
150,001-200,000	24	5.0	60	12.6	+7.6
200,001-300,000	46	9.6	40	8.4	-1.2
มากกว่า300,000	88	18.4	62	13.0	-5.4
รายได้จากอาชีพหลักของ ครัวเรือนต่อปี (บาท)					
น้อยกว่า30,000	29	6.1	7	1.5	-4.6
30,000-50,000	52	10.9	38	8.0	-2.9
50,001-100,000	94	19.7	98	20.5	+0.8
100,001-150,000	78	16.4	100	21.0	+4.6
150,001-200,000	34	7.1	62	13.0	+5.9
200,001-300,000	42	8.8	52	10.9	+2.1
มากกว่า300,000	148	31.0	120	25.2	-5.8

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ตัวแปร	ก่อน		หลัง		ร้อยละ เพิ่มขึ้น(+),ลดลง(-), ไม่เปลี่ยนแปลง(=)
	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	
รายได้จากอาชีพรองของ ครัวเรือนต่อปี (บาท)					
ไม่มี	413	86.6	447	93.7	+7.1
น้อยกว่า 30,000	24	5.0	2	.4	-4.6
30,000-50,000	8	1.7	4	.8	-0.9
50,001-100,000	12	2.5	6	1.3	-1.2
100,001-150,000	6	1.3	2	.4	-0.9
150,001-200,000	4	.8	8	1.7	+0.9
200,001-300,000	0	0	4	.8	+0.8
มากกว่า300,000	10	2.1	4	.8	-1.3
รายได้ในภาคการเกษตรของ ครัวเรือนต่อปี (บาท)					
ไม่มี	417	87.4	443	92.9	+5.5
น้อยกว่า 30,000	28	5.9	4	.8	-5.1
30,000-50,000	6	1.3	4	.8	-0.5
50,001-100,000	6	1.3	8	1.7	+0.4
100,001-150,000	2	.4	2	.4	=
150,001-200,000	2	.4	8	1.7	+1.3
200,001-300,000	4	.8	2	.4	-0.4
มากกว่า300,000	12	2.5	6	1.3	-1.2
รายได้นอกภาคการเกษตรของ ครัวเรือนต่อปี (บาท)					
ไม่มี	26	5.5	18	3.8	-1.7

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ตัวแปร	ก่อน		หลัง		ร้อยละ เพิ่มขึ้น(+), ลดลง(-), ไม่เปลี่ยนแปลง(=)
	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	
น้อยกว่า 30,000	21	4.4	5	1.0	-3.4
30,000-50,000	50	10.5	36	7.5	3
50,001-100,000	92	19.3	92	19.3	=
100,001-150,000	74	15.5	100	21.0	+5.5
150,001-200,000	30	6.3	62	13.0	+6.7
200,001-300,000	42	8.8	50	10.5	+1.7
มากกว่า 300,000	142	29.8	114	23.9	-5.9

ตารางที่ 4.7 แสดงความสัมพันธ์ของรายได้ของครัวเรือนก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า

	N	Correlation	Sig.
รายได้บุคคลต่อปี (ก่อน) & (หลัง)	477	.635	.000
รายได้จากอาชีพหลักครัวเรือนต่อปี (ก่อน) & (หลัง)	477	.601	.000
รายได้จากอาชีพรองครัวเรือนต่อปี (ก่อน) & (หลัง)	477	.761	.000
รายได้ในภาคการเกษตรครัวเรือนต่อปี (ก่อน) & (หลัง)	477	.830	.000
รายได้นอกภาคการเกษตรครัวเรือนต่อปี (ก่อน) & (หลัง)	477	.633	.000

จากตารางที่ 4.7 พบว่า ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation) ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าจำนวน 477 คน ระหว่างรายได้บุคคลต่อปี อยู่ที่ .635 หรือ ร้อยละ 63.5 รายได้จากอาชีพหลักครัวเรือนต่อปี อยู่ที่ .601 หรือ ร้อยละ 60.1 รายได้จากอาชีพรองครัวเรือนต่อปี อยู่ที่ .761 หรือ ร้อยละ 76.1 รายได้ในภาคการเกษตรครัวเรือนต่อปี อยู่ที่ .830 หรือ ร้อยละ 83 รายได้นอกภาคการเกษตรครัวเรือนต่อปี อยู่ที่ .633 หรือ ร้อยละ 63.3 เมื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ของรายได้บุคคลต่อปีก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า พบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .635$ $p = .000$), รายได้จากอาชีพหลักครัวเรือนต่อปีก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าพบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .601$ $p = .000$), รายได้จากอาชีพรองครัวเรือนต่อปีก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าพบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .761$ $p = .000$), รายได้ในภาคการเกษตรครัวเรือนต่อปีก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าพบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กัน

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .830$ $p = .000$), รายได้นอกภาคการเกษตรครัวเรือนต่อปีก่อนและหลังการ
สร้างรถไฟฟ้าพบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .633$ $p = .000$)

ตารางที่ 4.8 แสดงค่าสถิติ t-test dependent ในการเปรียบเทียบรายได้ของครัวเรือนก่อนและหลัง
การสร้างรถไฟฟ้า

	t	df	Sig. (2-tailed)
รายได้บุคคลต่อปี (ก่อน) & (หลัง)	-0.629	476	.530
รายได้จากอาชีพหลักครัวเรือนต่อปี (ก่อน) & (หลัง)	-1.459	476	.145
รายได้จากอาชีพรองครัวเรือนต่อปี (ก่อน) & (หลัง)	3.369	476	.001
รายได้ในภาคการเกษตรครัวเรือนต่อปี (ก่อน) & (หลัง)	2.820	476	.005
รายได้นอกภาคการเกษตรครัวเรือนต่อปี (ก่อน) & (หลัง)	-1.854	476	.064

จากตาราง 4.8 พบว่า รายได้บุคคลต่อปี ค่าสถิติ t มีค่า -0.629 ค่า Sig.(2-tailed) มีค่า .530 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่ารายได้บุคคลต่อปีหลังการสร้างรถไฟฟ้าลดลงอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 รายได้จากอาชีพหลักครัวเรือนต่อปี ค่าสถิติ t มีค่า -1.459 ค่า Sig.(2-tailed) มีค่า .145 ซึ่งมากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่ารายได้จากอาชีพหลักครัวเรือนต่อปี หลังการสร้างรถไฟฟ้าลดลงอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 รายได้จากอาชีพรองครัวเรือนต่อปี ค่าสถิติ t มีค่า 3.369 ค่า Sig.(2-tailed) มีค่า .001 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่ารายได้จากอาชีพรองครัวเรือนต่อปีหลังการสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 รายได้ในภาคการเกษตรครัวเรือนต่อปี ค่าสถิติ t มีค่า 2.820 ค่า Sig. (2-tailed) มีค่า .005 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่ารายได้ในภาคการเกษตรครัวเรือนต่อปีหลังการสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 รายได้นอกภาคการเกษตรครัวเรือนต่อปี ค่าสถิติ t มีค่า -1.854 ค่า Sig.(2-tailed) มีค่า .064 ซึ่งมีค่ามากกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่ารายได้จากอาชีพรองครัวเรือนต่อปีหลังการสร้างรถไฟฟ้าลดลงอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.3 ส่วนที่ 3 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทางสังคม (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ข้อมูลในด้านสังคมนี้จะศึกษาถึงการเดินทางและระยะเวลาในการเดินทางในท้องที่ การรับรู้ข่าวสารในชุมชน และระดับการมีส่วนร่วมของความสัมพันธ์ในชุมชน รวมถึงขนบธรรมเนียม ประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชน

วิเคราะห์ตัวแปรทางสังคม

การเดินทางในพื้นที่ของประชากรกลุ่มตัวอย่างนั้นส่วนใหญ่ใช้รถยนต์/รถจักรยานยนต์ เดินทางในพื้นที่มากที่สุดทั้งก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าซึ่งมีจำนวนการใช้รถยนต์/รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 13.4 ส่วนระยะเวลาในการเดินทางส่วนใหญ่ยังคงใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 20-30 นาที ทั้งก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าและการรับรู้ข่าวสารในชุมชน ยังคงใช้โทรทัศน์/เคเบิลท้องถิ่นในการรับรู้ข่าวสารมากที่สุดทั้งก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าและมีการรับข่าวสารทางโทรทัศน์/เคเบิลท้องถิ่นจำนวนเพิ่มขึ้นจากเดิม ร้อยละ+10.5 (ตารางที่ 4.9)

ตารางที่ 4.9 จำนวนและร้อยละของข้อมูลการเปลี่ยนแปลงทางสังคม (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ตัวแปร	ก่อน		หลัง		ร้อยละ เพิ่มขึ้น(+), ลดลง(-), ไม่เปลี่ยนแปลง(=)
	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	
การเดินทางในพื้นที่					
รถยนต์/รถจักรยานยนต์	151	31.7	215	45.1	+13.4
แท็กซี่	38	8.0	32	6.7	-1.3
รถสาธารณะ(รถโดยสารประจำทาง,รถตู้)	112	23.5	94	19.7	-3.8
จักรยาน	6	1.3	20	4.2	+2.9
รถยนต์/รถจักรยานยนต์+รถสาธารณะ	88	18.4	100	21.0	+2.6
อื่นๆ	82	17.2	16	3.4	-13.8

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

ตัวแปร	ก่อน		หลัง		ร้อยละ เพิ่มขึ้น(+),ลดลง(-), ไม่เปลี่ยนแปลง(=)
	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	
ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทาง					
1-10นาที	18	3.8	40	8.4	+4.6
10-20นาที	118	24.7	104	21.8	-2.9
20-30นาที	184	38.6	172	36.1	-2.5
30-40นาที	94	19.7	94	19.7	=
40-50นาที	37	7.8	53	11.1	+3.3
อื่นๆ	26	5.5	14	2.9	-2.6
การรับรู้ข่าวสารในชุมชน					
โทรทัศน์/เคเบิลท้องถิ่น	206	43.2	256	53.7	+10.5
วิทยุ/วิทยุชุมชน	115	24.1	81	17.0	-7.1
แผ่นพับ/ใบปลิว	42	8.8	38	8.0	-0.8
หนังสือพิมพ์/หนังสือพิมพ์ ท้องถิ่น	8	1.7	4	.8	-0.9
โปสเตอร์/ป้ายโฆษณา	10	2.1	34	7.1	+5
อินเทอร์เน็ต(Facebook,Line)	12	2.5	8	1.7	-0.8
เจ้าหน้าที่รัฐ(กำนัน/ผู้ใหญ่)	10	2.1	2	.4	-1.7
เพื่อน/ญาติ/คนในครอบครัว	2	.4	52	10.9	+10.5
คนในชุมชน	72	15.1	2	.4	-14.7

ความสัมพันธในชุมชน (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ก่อนการสร้างรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ความสัมพันธ์ในชุมชนและการมีส่วนร่วมในการวางแผนการทำงานอยู่ในระดับปานกลาง การปฏิบัติกิจกรรมร่วมกันอยู่ในระดับน้อย การกระตือรือร้นในการปฏิบัติกิจกรรมร่วมกันอยู่ในระดับน้อย การแก้ปัญหาร่วมกันอยู่ในระดับน้อย การติดต่อสื่อสารประสานงานอยู่ในระดับปานกลาง และความรู้จักคุ้นเคยกันอยู่ในระดับปานกลาง(ตารางที่ 4.10)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ยระดับความสัมพันธ์ในชุมชน (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า)

ประเด็นคำถาม	ระดับการมีส่วนร่วม						\bar{x}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี	
1. การวางแผนทำงานร่วมกัน	88 (18.4)	56 (11.7)	113 (23.7)	108 (22.6)	48 (10.1)	64 (13.4)	2.66
2. การปฏิบัติกิจกรรมร่วมกัน	90 (18.9)	40 (8.4)	107 (22.4)	128 (26.8)	50 (10.5)	62 (13.0)	2.59
3. กระตือรือร้นในการปฏิบัติกิจกรรมร่วมกัน	88 (18.4)	34 (7.1)	103 (21.6)	138 (28.9)	56 (11.7)	58 (12.2)	2.55
4. การแก้ปัญหา	94 (19.7)	44 (9.2)	97 (20.3)	128 (26.8)	54 (11.3)	60 (12.6)	2.61
5. การติดต่อสื่อสารประสานงาน	94 (19.7)	34 (7.1)	137 (28.7)	116 (24.3)	36 (7.5)	60 (12.6)	2.69
6. ความรู้จักคุ้นเคย	144 (23.9)	32 (6.7)	169 (35.4)	82 (17.2)	22 (4.6)	58 (12.2)	2.92
ค่าเฉลี่ยรวม	-	-	-	-	-	-	2.67

หมายเหตุ: (x) คือ ร้อยละ

หลังการสร้างรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ความสัมพันธ์ในชุมชนและการมีส่วนร่วมในการวางแผนการทำงานอยู่ในระดับปานกลาง การปฏิบัติกิจกรรมร่วมกันอยู่ในระดับปานกลาง การกระตือรือร้นในการปฏิบัติกิจกรรมร่วมกันอยู่ในระดับน้อย การแก้ปัญหาร่วมกันอยู่ในระดับปานกลาง การติดต่อสื่อสารประสานงานอยู่ในระดับปานกลาง และความรู้จักคุ้นเคยกันอยู่ในระดับปานกลาง (ตารางที่ 4.11)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.11 ค่าเฉลี่ยระดับความสัมพันธ์ในชุมชน (หลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ประเด็นคำถาม	ระดับการมีส่วนร่วม						\bar{x}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี	
1. การวางแผนทำงานร่วมกัน	66 (13.8)	26 (5.5)	165 (34.6)	104 (21.8)	26 (5.5)	90 (18.9)	2.44
2. การปฏิบัติกิจกรรมร่วมกัน	66 (13.8)	30 (6.3)	137 (28.7)	126 (26.4)	26 (5.5)	92 (19.3)	2.39
3. กระตือรือร้นในการปฏิบัติกิจกรรมร่วมกัน	68 (14.3)	40 (8.4)	119 (24.9)	132 (27.7)	30 (6.3)	88 (18.4)	2.41
4. การแก้ปัญหาาร่วมกัน	68 (14.3)	30 (6.3)	139 (29.1)	126 (26.4)	24 (5.0)	90 (18.9)	2.42
5. การติดต่อสื่อสารประสานงาน	68 (14.3)	32 (6.7)	135 (28.3)	120 (25.2)	32 (6.7)	90 (18.9)	2.40
6. ความรู้จักคุ้นเคย	74 (15.5)	58 (12.2)	185 (38.8)	48 (10.1)	22 (4.6)	90 (18.9)	2.67
ค่าเฉลี่ยรวม	-	-	-	-	-	-	2.46

หมายเหตุ: (x) คือ ร้อยละ

ตารางที่ 4.12 แสดงความสัมพันธ์ในชุมชนก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า

	N	Correlation	Sig.
การวางแผนการทำงาน (ก่อน) & (หลัง)	477	.794	.000
การปฏิบัติกิจกรรมร่วมกัน (ก่อน) & (หลัง)	477	.793	.000
กระตือรือร้นในการปฏิบัติงานร่วมกัน (ก่อน) & (หลัง)	477	.810	.000
การแก้ปัญหาาร่วมกัน (ก่อน) & (หลัง)	477	.811	.000
การติดต่อสื่อสารประสานงาน (ก่อน) & (หลัง)	477	.732	.000
ความรู้จักคุ้นเคย (ก่อน) & (หลัง)	477	.705	.000

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตารางที่ 4.12 พบว่า ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation) ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า จำนวน 477 คน ระหว่างการวางแผนการทำงาน อยู่ที่ .794 หรือ ร้อยละ 79.4 การปฏิบัติกิจกรรมร่วมกัน อยู่ที่ .793 หรือ ร้อยละ 79.3 กระจื่อหรือร้อนในการปฏิบัติงานร่วมกัน อยู่ที่ .810 หรือ ร้อยละ 81 การแก้ปัญหาาร่วมกัน อยู่ที่ .811 หรือ ร้อยละ 81.1 การติดต่อสื่อสารประสานงาน อยู่ที่ .732 หรือ ร้อยละ 73.2 ความรู้จักคุ้นเคย อยู่ที่ .705 หรือ ร้อยละ 70.5 เมื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ของการวางแผนการทำงานก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าพบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .794$ $p = .000$), การปฏิบัติกิจกรรมร่วมกันก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าพบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .793$ $p = .000$), กระจื่อหรือร้อนในการปฏิบัติงานร่วมกันก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าพบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .810$ $p = .000$), การแก้ปัญหาาร่วมกันก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าพบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .811$ $p = .000$), การติดต่อสื่อสารประสานงานก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าพบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .732$ $p = .000$), ความรู้จักคุ้นเคยก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าพบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .705$ $p = .000$)

ตารางที่ 4.13 แสดงค่าสถิติ t-test dependent ในการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ในชุมชนก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า

	t	df	Sig. (2-tailed)
การวางแผนการทำงาน (ก่อน) & (หลัง)	4.677	476	.000
การปฏิบัติกิจกรรมร่วมกัน (ก่อน) & (หลัง)	4.405	476	.000
กระจื่อหรือร้อนในการปฏิบัติงานร่วมกัน (ก่อน) & (หลัง)	3.112	476	.002
การแก้ปัญหาาร่วมกัน (ก่อน) & (หลัง)	4.400	476	.000
การติดต่อสื่อสารประสานงาน (ก่อน) & (หลัง)	5.568	476	.000
ความรู้จักคุ้นเคย (ก่อน) & (หลัง)	4.331	476	.000

จากตาราง 4.13 พบว่า การวางแผนการทำงาน ค่าสถิติ t มีค่า 4.677 ค่า Sig.(2-tailed) มีค่า .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่าการวางแผนการทำงานหลังการสร้างเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นอญูญาติให้เข้าไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 การปฏิบัติกิจกรรมร่วมกัน ค่าสถิติ t มีค่า 4.405 ค่า Sig.(2-tailed) มีค่า .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่าการปฏิบัติกิจกรรมร่วมกันหลังการสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 กระจื่อหรือร้นในการปฏิบัติงานร่วมกัน ค่าสถิติ t มีค่า 3.112 ค่า Sig.(2-tailed) มีค่า .002 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่ากระจื่อหรือร้นในการปฏิบัติงานร่วมกันหลังการสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 การแก้ปัญหาาร่วมกัน ค่าสถิติ t มีค่า 4.400 ค่า Sig.(2-tailed) มีค่า .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่าการแก้ปัญหาาร่วมกันหลังการสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 การติดต่อสื่อสารประสานงาน ค่าสถิติ t มีค่า 5.568 ค่า Sig.(2-tailed) มีค่า .000 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่าการติดต่อสื่อสารประสานงานหลังการสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.5

ความสัมพันธ์ในชุมชนด้านขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชน (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ก่อนการสร้างรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ความสัมพันธ์ในชุมชนด้านขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชนในการที่ชุมชนไปมาหาสู่พูดคุยกับเพื่อนบ้านอยู่ในระดับปานกลาง ชุมชนมีการจัดทำบุญในงานทางศาสนาและเทศกาลต่างๆ อยู่ในระดับน้อย ชุมชนเข้าร่วมพิธีต่างๆ เช่น งานบวช งานแต่ง งานศพ เป็นต้น อยู่ในระดับน้อย ชุมชนเข้าร่วม/จัดงานฉลองของชุมชน เช่น งานวันเกิด งานทำบุญบ้าน งานฉลองต่างๆ เป็นต้นอยู่ในระดับน้อย และในรอบปีชุมชนมีส่วนร่วมกับการงานเทศกาลต่างของชุมชนอยู่ในระดับน้อย (ตาราง 4.14)

ตารางที่ 4.14 ค่าเฉลี่ยระดับความสัมพันธ์ในชุมชนด้านขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชน (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า)

ประเด็นคำถาม	ระดับการมีส่วนร่วม						\bar{x}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี	
1. ชุมชนไปมาหาสู่ พูดคุยกับเพื่อนบ้าน	104 (21.8)	86 (18.0)	107 (22.4)	106 (22.2)	24 (5.0)	50 (10.5)	2.98
2. ชุมชนมีการจัดทำบุญ ในงานทางศาสนาและ เทศกาลต่างๆ	98 (20.5)	40 (8.4)	105 (22.0)	148 (31.0)	34 (7.1)	52 (10.9)	2.71
3. ชุมชนเข้าร่วมพิธี ต่างๆ เช่น งานบวช งาน แต่งงานศพ เป็นต้น	100 (21.0)	46 (9.6)	99 (20.8)	126 (26.4)	54 (11.3)	52 (10.9)	2.70
4. ชุมชนเข้าร่วม/จัด งานฉลองของชุมชน เช่น งานวันเกิด งาน ทำบุญบ้าน งานฉลอง ต่างๆ เป็นต้น	104 (21.8)	32 (6.7)	107 (22.4)	144 (30.2)	38 (8.0)	52 (10.9)	2.71
5. ในรอบปีชุมชนมี ส่วนร่วมทำงาน เทศกาลต่างของชุมชน	98 (20.5)	30 (6.3)	117 (24.5)	148 (31.0)	32 (6.7)	52 (10.9)	2.70
ค่าเฉลี่ยรวม	-	-	-	-	-	-	2.76

หมายเหตุ: (x) คือ ร้อยละ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หลังการสร้างรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ความสัมพันธ์ในชุมชนด้านขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชนในการที่ชุมชนไปมาหาสู่พูดคุยกับเพื่อนบ้านอยู่ในระดับปานกลาง ชุมชนมีการจัดทำบุญในงานทางศาสนาและเทศกาลต่างๆ อยู่ในระดับปานกลาง ชุมชนเข้าร่วมพิธีต่างๆ เช่น งานบวช งานแต่ง งานศพ เป็นต้น อยู่ในระดับปานกลาง ชุมชนเข้าร่วม/จัดงานฉลองของชุมชน เช่น งานวันเกิด งานทำบุญบ้าน งานฉลองต่างๆ เป็นต้นอยู่ในระดับปานกลาง และในรอบปีชุมชนมีส่วนร่วมกับการจัดงานเทศกาลต่างๆของชุมชนอยู่ในระดับปานกลาง (ตาราง 4.15)

ตารางที่ 4.15 ค่าเฉลี่ยระดับความสัมพันธ์ในชุมชนด้านขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชน (หลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ประเด็นคำถาม	ระดับการมีส่วนร่วม						\bar{x}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี	
1. ชุมชนไปมาหาสู่พูดคุยกับเพื่อนบ้าน	92 (19.3)	42 (8.8)	153 (32.1)	52 (10.9)	64 (13.4)	74 (15.5)	2.63
2. ชุมชนมีการจัดทำบุญในงานทางศาสนาและเทศกาลต่างๆ	90 (18.9)	26 (5.5)	149 (31.2)	66 (13.8)	70 (14.7)	76 (15.9)	2.52
3. ชุมชนเข้าร่วมพิธีต่างๆ เช่น งานบวช งานแต่ง งานศพ เป็นต้น	88 (18.4)	42 (8.8)	135 (28.3)	64 (13.4)	72 (15.1)	76 (15.9)	2.54
4. ชุมชนเข้าร่วม/จัดงานฉลองของชุมชน เช่น งานวันเกิด งานทำบุญบ้าน งานฉลองต่างๆ เป็นต้น	90 (18.9)	26 (5.5)	145 (30.4)	70 (14.7)	70 (14.7)	76 (15.9)	2.51

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.15 (ต่อ)

ประเด็นคำถาม	ระดับการมีส่วนร่วม						\bar{x}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี	
5. ในรอบปีชุมชนมี ส่วนร่วมกับงาน เทศกาลต่างของชุมชน	90 (18.9)	34 (7.1)	145 (30.4)	66 (13.8)	66 (13.8)	76 (15.9)	2.56
ค่าเฉลี่ยรวม	-	-	-	-	-	-	2.55

หมายเหตุ: (x) คือ ร้อยละ

ตารางที่ 4.16 แสดงขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชนก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า

	N	Correlation	Sig.
ชุมชนไปมาหาสู่พูดคุยกับเพื่อนบ้าน (ก่อน) & (หลัง)	477	.824	.000
ชุมชนมีการจัดทำบุญในงานทางศาสนาและ เทศกาลต่างๆ (ก่อน) & (หลัง)	477	.826	.000
ชุมชนเข้าร่วมพิธีต่างๆ เช่น งานบวช งานแต่ง งานศพ เป็นต้น (ก่อน) & (หลัง)	477	.865	.000
ชุมชนเข้าร่วม/จัดงานฉลองของชุมชน เช่น งานวันเกิด งานทำบุญบ้าน งานฉลองต่างๆ เป็นต้น (ก่อน) & (หลัง)	477	.840	.000
ในรอบปีชุมชนมีส่วนร่วมกับการงานเทศกาลต่าง ของชุมชน (ก่อน) & (หลัง)	477	.835	.000

จากตารางที่ 4.16 พบว่า ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation) ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชนก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าจำนวน 477 คน ระหว่างชุมชนไปมาหาสู่พูดคุยกับเพื่อนบ้านอยู่ที่ .824 หรือ ร้อยละ 82.4 ชุมชนมีการจัดทำบุญในงานทางศาสนาและ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เทศกาลต่าง ๆ อยู่ที่ .826 หรือ ร้อยละ 82.6 ชุมชนเข้าร่วมพิธีต่าง ๆ เช่น งานบวช งานแต่ง งานศพ เป็นต้น อยู่ที่ .865 หรือ ร้อยละ 86.5 ชุมชนเข้าร่วม/จัดงานฉลองของชุมชน เช่น งานวันเกิด งานทำบุญบ้าน งานฉลองต่าง ๆ เป็นต้น อยู่ที่ .840 หรือ ร้อยละ 84 ในรอบปีชุมชนมีส่วนร่วมกับการงานเทศกาลต่างของชุมชนอยู่ที่ .835 หรือ ร้อยละ 83.5 เมื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ของการที่ชุมชนไปมาหาสู่พูดคุยกับเพื่อนบ้านพบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .824$ $p = .000$), ชุมชนมีการจัดทำบุญในงานทางศาสนาและเทศกาลต่างๆ พบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .826$ $p = .000$), ชุมชนเข้าร่วมพิธีต่างๆ พบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .865$ $p = .000$), ชุมชนเข้าร่วม/จัดงานฉลองของชุมชน พบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .840$ $p = .000$), ในรอบปีชุมชนมีส่วนร่วมกับการงานเทศกาลต่างของชุมชนพบว่า ข้อมูลทั้งสองมีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = .835$ $p = .000$)

ตารางที่ 4.17 แสดงค่าสถิติ t-test dependent ในการเปรียบเทียบชนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชนก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า

	t	df	Sig. (2-tailed)
ชุมชนไปมาหาสู่พูดคุยกับเพื่อนบ้าน (ก่อน) & (หลัง)	7.903	476	.000
ชุมชนมีการจัดทำบุญในงานทางศาสนาและเทศกาล ต่างๆ (ก่อน) & (หลัง)	4.431	476	.000
ชุมชนเข้าร่วมพิธีต่างๆ เช่น งานบวช งานแต่ง งานศพ เป็นต้น (ก่อน) & (หลัง)	3.971	476	.000
ชุมชนเข้าร่วม/จัดงานฉลองของชุมชน เช่น งานวันเกิด งานทำบุญบ้าน งานฉลองต่างๆ เป็นต้น (ก่อน) & (หลัง)	4.791	476	.000
ในรอบปีชุมชนมีส่วนร่วมกับการงานเทศกาลต่างๆของ ชุมชน (ก่อน) & (หลัง)	3.463	476	.001

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

จากตาราง 4.17 พบว่า ชุมชนไปมาหาสู่พูดคุยกับเพื่อนบ้าน ค่าสถิติ t มีค่า 7.903 ค่า Sig.(2-tailed) มีค่า .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่าชุมชนไปมาหาสู่พูดคุยกับเพื่อนบ้านหลังการสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ชุมชนมีการจัดทำบุญในงานทางศาสนาและเทศกาลต่างๆ ค่าสถิติ t มีค่า 4.431 ค่า Sig.(2-tailed) มีค่า .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่าชุมชนมีการจัดทำบุญในงานทางศาสนาและเทศกาลต่างๆ หลังการสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ชุมชนเข้าร่วมพิธีต่างๆ เช่น งานบวช งานแต่งงาน งานศพ เป็นต้น ค่าสถิติ t มีค่า 3.971 ค่า Sig.(2-tailed) มีค่า .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่าชุมชนเข้าร่วมพิธีต่างๆ เช่น งานบวช งานแต่งงาน งานศพ เป็นต้น หลังการสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ชุมชนเข้าร่วม/จัดงานฉลองของชุมชน เช่น งานวันเกิด งานทำบุญบ้าน งานฉลองต่างๆ เป็นต้น ค่าสถิติ t มีค่า 4.791 ค่า Sig. (2-tailed) มีค่า .000 ซึ่งน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่าชุมชนเข้าร่วม/จัดงานฉลองของชุมชน เช่น งานวันเกิด งานทำบุญบ้าน งานฉลองต่างๆ เป็นต้น หลังการสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ในรอบปีชุมชนมีส่วนร่วมกับการทำงานเทศกาลต่างๆของชุมชน ค่าสถิติ t มีค่า 3.463 ค่า Sig.(2-tailed) มีค่า .001 ซึ่งมีค่าน้อยกว่าระดับนัยสำคัญทางสถิติ 0.05 แสดงว่าในรอบปีชุมชนมีส่วนร่วมกับการทำงานเทศกาลต่างๆของชุมชนหลังการสร้างรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

4.4 ส่วนที่ 4 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินในที่นี้ได้ศึกษาเกี่ยวกับลักษณะการตั้งบ้านเรือน ระยะเวลาการเข้ามาอาศัยในพื้นที่ การได้มาของบ้านเรือนและที่ดิน ระยะทางจากรถไฟฟ้ากับที่อยู่อาศัย พื้นที่ที่ถือครองใช้ทำการเกษตรหรือไม่ ผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

การวิเคราะห์ตัวแปรด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ผลการศึกษาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินพบว่า ประชากรผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เป็นอาศัยหรือตั้งบ้านเรือนก่อนการสร้างรถไฟฟ้า โดยบ้านหรือที่ดินที่ยังเช่าอยู่เป็นส่วนมากและระยะทางจากรถไฟฟ้ากับที่อยู่อาศัยห่าง 500 ม. – 1 กม. ส่วนพื้นที่ที่ถือครองนั้นส่วนใหญ่ไม่ได้ใช้ทำเกษตรกรรม (ตารางที่ 4.8)

ตารางที่ 4.18 จำนวนและร้อยละของข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
N=477		
อาศัยหรือตั้งบ้านเรือนตั้งแต่เมื่อใด		
ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า	407	85.3
ขณะมีการดำเนินการก่อสร้าง	262	13.0
หลังการสร้างรถไฟฟ้า	8	1.7
บ้านหรือที่ดินได้มาอย่างไร		
มรดก	88	18.4
ซื้อ	136	28.5
เช่า	227	47.6
อาศัยร่วมกับญาติ	26	5.5
ระยะทางจากรถไฟฟ้ากับที่อยู่อาศัย		
น้อยกว่า 500 ม.	44	9.2
500 ม. – 1 กม.	187	39.2
2 กม.	104	21.8
มากกว่า 2 กม.	142	29.8
พื้นที่ที่ถือครองใช้ทำเกษตรกรรมหรือไม่		
ทำเกษตรกรรม	42	8.8
ไม่ได้ทำเกษตรกรรม	435	91.2

4.5 ส่วนที่ 5 ข้อมูลผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้า

1. ผลกระทบการคุกคามพื้นที่การเกษตรและแหล่งอาหาร (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า ผลกระทบการคุกคามพื้นที่การเกษตรและแหล่งอาหาร จากตารางที่ 4.19 แบ่งเป็นดังนี้

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

เนื้อที่ของการทำเกษตรกรรมในครอบครองของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีที่ดินทำการเกษตร ร้อยละ 83.2 มีเนื้อที่ 1 ไร่ ร้อยละ 2.5 มีเนื้อที่ 2 ไร่ ร้อยละ 6.3 มีเนื้อที่ 3 ไร่ ร้อยละ 2.1 มีเนื้อที่ 4 ไร่ ร้อยละ 0.8 มีเนื้อที่ 5 ไร่ ร้อยละ 1.3 มีเนื้อที่ 6 ไร่ ร้อยละ 0.4 มีเนื้อที่ 7 ไร่ ร้อยละ 0.8 มีเนื้อที่ 10 ไร่ ร้อยละ 1.3 มีเนื้อที่ 14 ไร่ ร้อยละ 0.4 มีเนื้อที่ 20 ไร่ ร้อยละ 0.4 มีเนื้อที่ 30 ไร่ ร้อยละ 0.4

ลักษณะการถือครองที่ดินในการทำเกษตรกรรมในครอบครองของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีที่ดินทำการเกษตร ร้อยละ 83.2 เป็นที่ดินของตนเอง ร้อยละ 11.7 เช่าผู้อื่น ร้อยละ 4.2

เอกสารสิทธิ์ที่ดินในการทำเกษตรกรรมในครอบครองของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีที่ดินทำการเกษตร ร้อยละ 83.2 โฉนด(น.ส.4) ร้อยละ 16.8

ลักษณะการใช้ที่ดิน ในการทำเกษตรกรรมในครอบครองของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีที่ดินทำการเกษตร ร้อยละ 84.5

ลักษณะการใช้ที่ดินในการทำเกษตรกรรมในครอบครองของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีที่ดินทำการเกษตร ร้อยละ 84.5 ที่อยู่อาศัย ร้อยละ 0.4 ที่นาข้าว ร้อยละ 1.3 ที่พืชไร่ ร้อยละ 0.4 ที่สวนผลไม้ ร้อยละ 7.5 ที่สวนผัก 2.1 ที่ไม้ดอก/ไม้ประดับ 0.8 ไร่นาสวนผสม 1.7 อื่นๆ (ให้เช่าทำอย่างอื่น) 1.3

การรับน้ำในการทำเกษตรกรรมในครอบครองของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีที่ดินทำการเกษตร ร้อยละ 84.1 ชลประทานตลอดปี ร้อยละ 0.4 ชลประทานฤดูแล้ง ร้อยละ 0.4 แหล่งน้ำธรรมชาติตลอดปี ร้อยละ 13 สระน้ำ, บ่อขุดตลอดปี ร้อยละ 0.4 ฤดูฝน ร้อยละ 0.8 ประปา ร้อยละ 0.8

การขนย้ายอาหารและแหล่งจำหน่ายผลผลิตของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ไม่มี/ไม่มีที่ดิน ร้อยละ 86.2 ขายเองที่ตลาดหมู่บ้าน ร้อยละ 1.7 ขายเองที่ตลาดอำเภอ ร้อยละ 0.4 ขายเองที่ตลาดจังหวัด ร้อยละ 3.8 พ่อค้าคนกลาง ร้อยละ 5.9 อื่นๆ(ขบรตกระบะขายเองในที่ต่างๆ) ร้อยละ 2.1

หลังการสร้างรถไฟฟ้า ผลกระทบการคุกคามพื้นที่การเกษตรและแหล่งอาหาร จากตารางที่ 4.19 แบ่งเป็นดังนี้

เนื้อที่ของการทำเกษตรกรรมในครอบครองของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีที่ดินทำการเกษตร ร้อยละ 86.6 มีเนื้อที่ 1 ไร่ ร้อยละ 3.4 มีเนื้อที่ 2 ไร่ ร้อยละ 5.5 มีเนื้อที่ 3 ไร่ ร้อยละ 0.4 มีเนื้อที่ 4 ไร่ ร้อยละ 0.8 มีเนื้อที่ 5 ไร่ ร้อยละ 0.8 มีเนื้อที่ 6 ไร่ ร้อยละ 0.4 มีเนื้อที่ 7 ไร่ ร้อยละ 0.8 มีเนื้อที่ 10 ไร่ ร้อยละ 0.8 มีเนื้อที่ 20 ไร่ ร้อยละ 0.4

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ลักษณะการถือครองที่ดินในการทำเกษตรกรรมในครอบครองของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีที่ดินทำการเกษตร ร้อยละ 86.6 เป็นที่ดินของตนเอง ร้อยละ 10.9 เช่าผู้อื่น ร้อยละ 1.7

เอกสารสิทธิ์ที่ดินในการทำเกษตรกรรมในครอบครองของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีที่ดินทำการเกษตร ร้อยละ 86.2 โฉนด(น.ส.4) ร้อยละ 13.8

ลักษณะการใช้ที่ดินในการทำเกษตรกรรมในครอบครองของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีที่ดินทำการเกษตร ร้อยละ 89.5 ที่อยู่อาศัย ร้อยละ 1.7 ที่นาข้าว ร้อยละ 0.4 ที่พืชไร่ ร้อยละ 0.4 ที่สวนผลไม้ ร้อยละ 1.7 ที่สวนผัก 2.5 ที่ไม้ดอก/ไม้ประดับ 0.8 ไร่นาสวนผสม 0.8 อื่นๆ (ให้เช่าทำอย่างอื่น) 2.1

การรับน้ำในการทำเกษตรกรรมในครอบครองของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีที่ดินทำการเกษตร ร้อยละ 90.4 แหล่งน้ำธรรมชาติตลอดปี ร้อยละ 5 ฤดูฝน ร้อยละ 1.3 ประปา ร้อยละ 3.4

การขนย้ายอาหารและแหล่งจำหน่ายผลผลิตของประชากรกลุ่มตัวอย่าง ไม่มี/ไม่มีที่ดิน ร้อยละ 92.9 ขายเองที่ตลาดหมู่บ้าน ร้อยละ 1.3 ขายเองที่ตลาดอำเภอ ร้อยละ 0.4 พ่อค้าคนกลาง ร้อยละ 3.8 อื่นๆ (ขับรถกระบะขายเองในที่ต่างๆ) ร้อยละ 1.7

ตาราง 4.19 ข้อมูลลักษณะการถือครองและการใช้ที่ดิน

ตัวแปร	ก่อน		หลัง	
	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ
เนื้อที่ (ไร่-งาน-ตร.ว.)				
0	397	83.2	413	86.6
1	12	2.5	16	3.4
2	30	6.3	26	5.5
3	10	2.1	2	.4
4	4	.8	4	.8
5	6	1.3	4	.8
6	2	.4	2	.4
7	4	.8	4	.8

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.19 (ต่อ)

ตัวแปร	ก่อน		หลัง	
	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ
10	6	1.3	4	.8
14	2	.4	0	0
20	2	.4	2	.4
30	2	.4	0	0
ลักษณะการถือครอง				
ไม่มี	397	83.2	413	86.6
ของตนเอง	56	11.7	52	10.9
เช่าผู้อื่น	20	4.2	8	1.7
เอกสารสิทธิ์				
ไม่มีที่ดิน	397	83.2	411	86.2
โฉนด(น.ส.4)	80	16.8	66	13.8
ลักษณะการใช้ที่ดิน				
ไม่มีที่ดิน	403	84.5	427	89.5
ที่อยู่อาศัย	2	.4	8	1.7
ที่นาข้าว	6	1.3	2	.4
ที่พืชไร่	2	.4	2	.4
ที่สวนผลไม้	36	7.5	8	1.7
ที่สวนผัก	10	2.1	12	2.5
ที่ไม่ดอก/ไม้ประดับ	4	.8	4	.8
ไร่นาสวนผสม	8	1.7	4	.8
อื่นๆ	6	2.1	10	
การรับน้ำ				
ไม่มีที่ดิน	401	84.1	431	90.4
ชลประทานตลอดปี	2	.4	0	0

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.19 (ต่อ)

ตัวแปร	ก่อน		หลัง	
	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ	จำนวน (คน) N=477	ร้อยละ
ชลประทานฤดูแล้ง	2	.4	0	0
แหล่งน้ำธรรมชาติตลอดปี	62	13.0	24	5.0
สระน้ำ, บ่อขุดตลอดปี	2	.4	0	0
ฤดูฝน	4	.8	6	1.3
ประปา	4	.8	16	3.4
การขนย้ายอาหารและ				
แหล่งจำหน่ายผลผลิต				
ไม่มี/ไม่มีที่ดิน	411	86.2	443	92.9
ขายเองที่ตลาดหมู่บ้าน	8	1.7	6	1.3
ขายเองที่ตลาดอำเภอ	2	.4	2	.4
ขายเองที่ตลาดจังหวัด	18	3.8	0	0
พ่อค้าคนกลาง	28	5.9	18	3.8
อื่นๆ	10	2.1	8	1.7

ข้อมูลในส่วนนี้ได้ศึกษาเกี่ยวกับผลทางด้านเศรษฐกิจ ผลกระทบทางด้านสังคม ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม และผลกระทบด้านระบบนิเวศ ผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

วิเคราะห์ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ

ผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการสร้างรถไฟฟ้า พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการสร้างรถไฟฟ้า (ตารางที่ 4.20)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.20 ระดับผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ

ผลกระทบ	ระดับ						\bar{x}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี	
1. ไม่มีอาชีพ	46 (9.6)	14 (2.9)	36 (7.5)	2 (0.4)	18 (3.8)	361 (75.5)	0.87
2. ไม่มีที่ดิน/ที่ดินขนาดเล็กไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ	54 (18.9)	10 (5.5)	44 (31.2)	6 (13.8)	20 (14.7)	343 (15.9)	0.99
3. ความอุดมสมบูรณ์ของดิน	28 (5.9)	10 (2.1)	100 (21.0)	0 (0)	18 (3.8)	321 (67.3)	1.04
4. แหล่งน้ำเพื่อการเกษตร	44 (9.2)	30 (6.3)	50 (10.5)	14 (2.9)	14 (2.9)	352 (68.1)	1.12
5. แรงงานในการประกอบอาชีพ/เปลี่ยนอาชีพ	90 (18.9)	18 (3.8)	30 (6.3)	4 (0.8)	4 (0.8)	331 (69.4)	1.31
6. ปัญหาภัยแล้ง	4 (0.8)	8 (1.7)	70 (14.7)	22 (4.6)	16 (3.4)	357 (74.8)	0.68
7. น้ำท่วม	26 (5.5)	6 (1.3)	48 (10.1)	0 (0)	36 (7.5)	361 (75.5)	0.70
8. การแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าผลผลิต	4 (0.8)	2 (0.4)	40 (8.4)	0 (0)	2 (0.4)	429 (89.9)	0.31
9. ปริมาณ/คุณภาพของผลผลิต	2 (0.4)	18 (3.8)	42 (8.8)	8 (1.7)	0 (0)	407 (85.3)	0.47
	4	6	14	0	6	447	0.19

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.20 (ต่อ)

ผลกระทบ	ระดับ						\bar{x}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี	
10. เวนคีนที่ดิน	(0.8)	(1.3)	(2.9)	(0)	(1.3)	(93.7)	
11. ขายที่ดิน	20	12	20	2	6	417	0.46
	(4.2)	(2.5)	(4.2)	(0.4)	(1.3)	(87.4)	
12. เลิกอาชีพการเกษตร	82	2	16	4	4	369	1.00
	(17.2)	(0.4)	(3.4)	(0.8)	(0.8)	(77.4)	
ค่าเฉลี่ยรวม	-	-	-	-	-	-	1.52

หมายเหตุ: (x) คือ ร้อยละ

วิเคราะห์ผลกระทบทางด้านสังคม

ผลกระทบทางสังคมจากการสร้างรถไฟฟ้า พบว่า มีคนต่างถิ่นเข้ามาอาศัยในพื้นที่ในระดับมากที่สุด ผู้คน/ชุมชนไม่มีการไปมาหาสู่หรือมีปฏิสัมพันธ์ในระดับปานกลาง แต่การพึ่งพากันในครอบครัวยังอยู่ในระดับมาก ความสัมพันธ์ในครอบครัวและชุมชน เช่น การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนปัญหาอาชญากรรม ปัญหาพื้นที่อยู่อาศัยมีความแออัด ปัญหาการคมนาคม เช่น การจราจรติดขัด อยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ ในการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีใหม่ๆ อยู่ในระดับปานกลาง การติดต่อกับสังคมภายนอกมากขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง และคุณภาพชีวิตดีขึ้นในระดับปานกลาง (ตารางที่ 4.21)

ตารางที่ 4.21 ระดับผลกระทบทางด้านสังคม

ผลกระทบ	ระดับ						\bar{x}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี	
1. คนต่างถิ่นเข้ามาอาศัยในพื้นที่	220	92	68	4	0	93	3.52
	(46.1)	(19.3)	(14.3)	(0.8)	(0)	(19.5)	

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

ผลกระทบ	ระดับ						\bar{x}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี	
2. ผู้คน/ชุมชนไม่มีการ ไปมาหาสู่หรือมี ปฏิสัมพันธ์	42 (8.8)	42 (8.8)	156 (32.7)	78 (16.4)	24 (5.0)	135 (28.3)	2.15
3. การพึ่งพากันใน ครอบครัว	88 (18.4)	194 (40.7)	118 (24.7)	4 (0.8)	0 (0)	73 (15.3)	3.31
4. ความสัมพันธ์ใน ครอบครัวและชุมชน เช่น การมีส่วนร่วมใน กิจกรรมต่าง ๆ	70 (14.7)	48 (10.1)	160 (33.5)	118 (24.7)	8 (1.7)	73 (15.3)	2.65
5. ปัญหาอาชญากรรม	6 (1.3)	16 (3.4)	74 (15.5)	128 (26.8)	90 (18.9)	163 (34.2)	1.39
6. ปัญหาพื้นที่อยู่อาศัย มีความแออัด	22 (4.6)	40 (8.4)	98 (20.5)	86 (18.0)	68 (14.3)	163 (34.2)	1.69
7. ปัญหาการคมนาคม เช่น การจราจรติดขัด	34 (7.1)	88 (18.4)	132 (27.7)	60 (12.6)	14 (2.9)	149 (31.2)	2.21
8. มีการถ่ายทอดความรู้ และเทคโนโลยีใหม่ๆ	34 (7.1)	16 (3.4)	164 (34.4)	88 (18.4)	32 (6.7)	143 (30.0)	1.96
9. มีการติดต่อกับสังคม ภายนอกมากขึ้น	36 (7.5)	30 (6.3)	180 (37.7)	90 (18.9)	42 (8.8)	99 (20.8)	2.23
10. คุณภาพชีวิตดีขึ้น	44 (9.2)	82 (17.2)	204 (42.8)	20 (4.2)	22 (4.6)	105 (22.0)	2.56

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

ผลกระทบ	ระดับ						\bar{x}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี	
ค่าเฉลี่ยรวม	-	-	-	-	-	-	3.94

วิเคราะห์ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

ของผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมจากการสร้างรถไฟฟ้า พบว่า ปัญหามลพิษทางอากาศ ปัญหาคุณภาพน้ำเสียในชุมชน การขาดแคลนทรัพยากรน้ำในชุมชน ปัญหามลภาวะทางเสียง ปัญหามลพิษทางกลิ่น ปัญหาขยะมูลฝอย ปัญหาการทำลายภูมิทัศน์ของชุมชนที่มีมาตั้งแต่อดีต อยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ ส่วนในด้านการค้นหาแนวทางในการรักษาสิ่งแวดล้อมในชุมชน การช่วยกันรักษาสิ่งแวดล้อมในชุมชน และการร่วมมือจากทุกฝ่ายในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับปานกลาง (ตารางที่ 4.22)

ตารางที่ 4.22 ระดับผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบ	ระดับ						\bar{x}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี	
1. เกิดปัญหามลพิษทางอากาศ	8 (1.7)	42 (8.8)	63 (13.2)	78 (16.4)	98 (20.5)	188 (39.4)	1.36
2. เกิดปัญหาคุณภาพน้ำเสียในชุมชน	92 (19.3)	28 (5.9)	65 (13.6)	40 (8.4)	74 (15.5)	178 (37.3)	1.93
3. เกิดการขาดแคลนทรัพยากรน้ำในชุมชน	6 (1.3)	22 (4.6)	69 (14.5)	90 (18.9)	70 (14.7)	220 (46.1)	1.21
4. เกิดปัญหามลภาวะทางเสียง	20 (4.2)	18 (3.8)	101 (21.2)	76 (15.9)	62 (13.0)	200 (41.9)	1.44

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ตารางที่ 4.22 (ต่อ)

ผลกระทบ	ระดับ						\bar{x}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี	
5. เกิดปัญหามลพิษทาง กลิ่น	4 (0.8)	10 (2.1)	95 (19.9)	38 (8.0)	60 (12.6)	270 (56.6)	1.01
6. เกิดปัญหาขยะมูล ฝอย	6 (1.3)	42 (8.8)	65 (13.6)	54 (11.3)	78 (16.4)	232 (48.6)	1.21
7. เกิดปัญหาการทำลาย ภูมิทัศน์ของชุมชน	12 (2.5)	28 (5.9)	93 (19.5)	56 (11.7)	134 (28.1)	154 (32.3)	1.46
8. เกิดการกั้นหา แนวทางในการรักษา สิ่งแวดล้อมในชุมชน	2 (0.4)	4 (0.8)	149 (31.5)	112 (23.5)	100 (21.0)	110 (23.1)	1.67
9. เกิดการช่วยกันรักษา สิ่งแวดล้อมในชุมชน	2 (0.4)	18 (3.8)	141 (29.6)	16 (24.3)	98 (20.5)	102 (21.4)	1.75
10. เกิดการร่วมมือจาก ทุกฝ่ายในการแก้ไข ปัญหาสิ่งแวดล้อม	6 (1.3)	18 (3.8)	143 (30.0)	114 (23.9)	94 (19.7)	102 (21.4)	1.79
ค่าเฉลี่ยรวม	-	-	-	-	-	-	2.47

หมายเหตุ: (x) คือ ร้อยละ

วิเคราะห์ผลกระทบทางด้านระบบนิเวศ

ผลกระทบทางด้านระบบนิเวศจากการสร้างรถไฟฟ้า พบว่า การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร การขยายตัวของเมือง เช่น การเกิดหมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม อยู่ในระดับมากที่สุด การใช้วิธีการทำเกษตรแบบสมัยใหม่ เช่น ปุ๋ยเคมี ยาฆ่าแมลง ปัญหาดินเสื่อมโทรม การเกิดระเบิดเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ของศัตรูพืช และผลกระทบจากโรงงานอุตสาหกรรมทั้งขนาดใหญ่และขนาดย่อมในพื้นที่ใกล้เคียง
อยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ (ตารางที่ 4.23)

ตารางที่ 4.23 ระดับผลกระทบทางด้านระบบนิเวศ

ผลกระทบ	ระดับ						\bar{x}
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	ไม่มี	
1. การเพิ่มขึ้นของ จำนวนประชากร	142 (29.8)	162 (34.0)	78 (16.4)	9 (1.9)	10 (2.1)	76 (15.9)	3.40
2. การขยายตัวของเมือง เช่น การเกิดหมู่บ้าน จัดสรร คอนโดมิเนียม	174 (36.5)	122 (25.6)	52 (10.9)	23 (4.8)	12 (2.5)	94 (19.7)	3.30
3. การใช้วิธีการทำ เกษตรแบบสมัยใหม่ เช่น ปุ๋ยเคมี ยาฆ่าแมลง	26 (5.5)	24 (5.0)	26 (5.5)	35 (7.3)	26 (5.5)	340 (71.3)	0.84
4. ปัญหาดินเสื่อมโทรม	14 (2.9)	32 (6.7)	66 (13.8)	17 (3.6)	16 (3.4)	332 (69.6)	0.94
5. การเกิดระบาดของ ศัตรูพืช	8 (1.7)	28 (3.8)	38 (8.0)	37 (7.8)	2 (0.4)	374 (78.4)	0.63
6. ผลกระทบจาก โรงงานอุตสาหกรรม ทั้งขนาดใหญ่และขนาด ย่อมในพื้นที่ใกล้เคียง	4 (0.8)	28 (5.9)	24 (5.0)	41 (8.6)	28 (5.9)	352 (73.8)	0.66
ค่าเฉลี่ยรวม	-	-	-	-	-	-	1.63

หมายเหตุ: (x) คือ ร้อยละ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4.6 ส่วนที่ 6 การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

การศึกษาครั้งนี้ นอกจากผู้ศึกษาจะทำการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณแล้ว ยังทำการรวบรวมข้อมูลด้วยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึกกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับผลกระทบทางสภาพเศรษฐกิจ สังคม และแหล่งผลิตอาหารคนเมือง อันเนื่องการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ครอบคลุมบริเวณสามแยกบางใหญ่ ต.เสาชิงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี จำนวน 10 คน เพื่อนำข้อมูลที่ได้อามาสนับสนุนผลจากการเก็บข้อมูลเชิงปริมาณ ซึ่งมีรายละเอียดโดยสรุปในการสัมภาษณ์ดังนี้

1. หลังจากมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นมา มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เกษตรกรรมของตนเองอย่างไรบ้าง

จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องพบว่า มีการเปลี่ยนแปลงไปมาก สาเหตุเนื่องมาจากเป็นพื้นที่ที่ความเจริญเริ่มเข้าถึง พื้นที่ที่เจริญขึ้นแล้ว และประชากรกรุงเทพมหานครซึ่งแออัด เป็นเหตุให้พื้นที่ดังกล่าวซึ่งอยู่ใกล้กรุงเทพมหานครมีการเปลี่ยนแปลง เมื่อเมืองขยายมาถึง จะมีการก่อสร้างหมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม และพื้นที่การค้าเข้ามา บวกกับที่ดินซึ่งยังมีราคาถูกกว่าในกรุงเทพมหานคร ประชากรก็เลือกที่จะเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่แห่งนี้มากขึ้น เมื่อมีหมู่บ้านมากขึ้น ประชากรเพิ่มขึ้นมาก สภาพพื้นที่ก็เปลี่ยนแปลงไป บางพื้นที่เจ้าของยอมขายพื้นที่ทำการเกษตรตั้งแต่ครอบครัวทำมาแต่ดั้งเดิม บางพื้นที่ยังทำอยู่ แต่ถูกล้อมรอบไปด้วยหมู่บ้านจัดสรร ซึ่งปัจจุบัน พื้นที่ว่าง ๆ ที่เป็นพื้นที่ที่กว้างเปล่าตามสภาพที่ปรากฏนั้น ไม่ใช่พื้นที่ทำการเกษตรแล้ว แต่เป็นพื้นที่รกร้าง รอเป็นหมู่บ้านจัดสรร เว้นแต่พื้นที่ หมู่ที่ 8 ยังพอมียพื้นที่ทำการเกษตรอยู่บ้าง

2. ท่านคิดจะขายพื้นที่ที่ตนเองมีอยู่หรือไม่ เพราะเหตุใด

จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง 8 ใน 10 รายพบว่า ยอมเลือกที่จะขายพื้นที่ของตน เหตุเพราะเมื่อรถไฟฟ้าผ่านเข้ามาในพื้นที่ ความเจริญก็เข้าถึง บริเวณสามแยกบางใหญ่ ถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางหลักของการคมนาคมในพื้นที่ ประกอบกับมีถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก) เชื่อมต่อกับถนนรัตนาธิเบศร์ อีกทั้งนายหน้าค้าที่ดินเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก และซื้อที่ดินรวบรวมมาทำหมู่บ้านจัดสรร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

โดยให้ราคาที่ดินสูงขึ้น ยกตัวอย่าง หมู่ที่ 4 ก่อนสร้างรถไฟฟ้า พื้นที่ทำการเกษตรมีเป็นจำนวนมาก แต่พอนายหน้าเข้ามาซื้อที่ดิน เจ้าของที่ดินส่วนใหญ่ก็เลือกที่จะขาย บางรายถูกหลานเลือกเปลี่ยนอาชีพไม่ต้องการสานต่อการทำเกษตรเป็นอาชีพ เลือกทำงานในบริษัทบ้าง รับข้าราชการบ้าง ประกอบธุรกิจส่วนตัวโดยไม่เกี่ยวข้องกับการเกษตร แม้มีพื้นที่เหลืออยู่บ้างก็มีไม่ถึง 1 ไร่ ไม่มากพอที่จะถือว่าเป็นพื้นที่การเกษตรได้

3. ตั้งแต่มีการสร้างรถไฟฟ้า มีการหลังไหลเข้ามาของประชากรนอกพื้นที่ที่เข้ามาอยู่อาศัยในต.เสาชิงหิน มีผลกระทบต่อการทำงานเกษตรหรือไม่ และการก่อสร้างรถไฟฟ้านั้นก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมในบริเวณที่อยู่อาศัยของท่านหรือไม่

จากการสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง พบว่า ผลกระทบการหลังไหลเข้ามาของประชากรนอกพื้นที่ ทำให้มีผลกระทบต่อการทำงานเกษตร คือเกิดมลภาวะมีน้ำเสียจากหมู่บ้านจัดสรรลงไปในคลอง ทำให้น้ำเริ่มเน่าเสีย ไม่สามารถนำน้ำไปรดให้พืชผลทางการเกษตรได้ เพราะมีการปนเปื้อนสารเคมี ทำให้ผลผลิตทางการเกษตรน้อยลง เก็บผลผลิตที่สมบูรณ์แบบได้ไม่เต็มหน่วย ถ้าจะให้เกษตรกรในพื้นที่ใช้ประโยชน์จากน้ำในคลองเป็นประจำเพื่อทำการเกษตร เปลี่ยนเป็นใช้น้ำประปาแทน ก็จะเสียค่าน้ำประปาเป็นจำนวนมาก เป็นเหตุให้ต้นทุนการผลิตเพิ่มสูงขึ้นโดยไม่จำเป็น ทำให้เกษตรกรบางรายเบื่อกว่าจากปัญหาดังกล่าวที่จะทำการเกษตรต่อไป ถ้าไม่ใช่เกษตรกรรายใหญ่จริงๆ ก็ไม่อาจดำเนินการต่อไปได้ ขอมบายที่เสียดีกว่า ส่วนผลกระทบจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า คือ 1.ประชากรที่มาอยู่หนาแน่นขึ้น ทำให้รถติด เคลื่อนย้ายผลผลิตได้ช้า 2.ขยะมูลฝอย ถึงแม้ว่าเทศบาลจะมีการเก็บขยะตามเวลาทุกวัน แต่ในหมู่บ้านจัดสรรขยะจะมาทุกวัน อังคารกับวันพฤหัสบดี ทำให้เกิดการสะสมของกลิ่นและมีแมลงวัน เชื้อโรค มีผลกระทบต่อการทำงานเกษตรบ้างคือ แมลงวันบินเข้ามาในสวนเยอะขึ้น ต้องสิ้นเปลืองค่าการกำจัด 3.น้ำเน่าเสีย ไม่ใช่ทุกหมู่บ้านจะมีบ่อบำบัดก่อนปล่อยน้ำลำคลอง นี่คือผลเสียที่สุด น้ำสำคัญมากในการทำงานเกษตร ตำบลอื่นที่ไกลจากรถไฟฟ้านี้ไม่ค่อยมีผลกระทบ แต่ถ้าเป็นตำบลเสาชิงหินต้องทำใจในเรื่องน้ำ หลัก ๆ เกิดจากหมู่บ้านจัดสรร

4. ท่านคิดว่าปัจจัยใดที่ทำให้เกษตรกรเดิมขายพื้นที่ของตนหรือเปลี่ยนอาชีพ หากพื้นที่ทางการเกษตรน้อยลง ท่านคิดว่าจะเปลี่ยนอาชีพอื่นถาวรหรือไม่ เพราะเหตุใด

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกษตรกรเดิมตัดสินใจขายพื้นที่ของตนหรือเปลี่ยนอาชีพ คือ เงิน เงินเป็นตัวแปรสำคัญที่สุดปัจจุบัน ทุกคนอยากมีเงินเป็นจำนวนมาก เมื่อมีนายหน้าให้ราคาที่ดินสูงขึ้น ทำให้เกษตรกรคิดว่าตนมีความโชคดีในการมีที่ดินจำนวนมาก ซึ่งจะทำได้เงินมากมายจากการขายที่ดินของตน แม้จะมีจิตสำนึกในการรักท้องถิ่นก็ตาม แต่ส่วนมากก็อยากให้ครอบครัวสุขสบายกันทั้งนั้น เมื่อได้เงินมาลงทุนก็ไปเปิดร้านอาหารเสียส่วนใหญ่เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้คนที่หลั่งไหลมาอยู่ เช่น พวกหมู่บ้านจัดสรร แม้ไม่ทำการเกษตรกรรมแต่ก็ยังมีฝีมือในด้านการทำอาหาร ก็จะเป็นเปิดร้านหรือเปิดเป็นร้านค้าดีกว่าเพราะมีคนจำนวนมากเข้ามาอยู่ในพื้นที่มากกว่าเดิมหลายเท่า หากพื้นที่ทำการเกษตรน้อยลงก็เป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้เกษตรกรเดิมจะเปลี่ยนอาชีพอื่นเป็นการถาวร เพราะลูกหลานของเกษตรกรประกอบอาชีพอื่นอยู่แล้ว และไม่ต้องการทำเกษตรกรรมตามบรรพบุรุษ การที่ยังมีพื้นที่เกษตรกรรมอยู่บ้าง จึงคิดจะขายนำเงินมาใช้เพื่อความสะดวกสบายของตนมากกว่า

5. เมื่อมีรถไฟฟ้าเข้ามา การเกษตรของท่านได้รับผลกระทบต่อการผลิตหรือไม่ อย่างไร และเมื่อมีการหลั่งไหลของผู้คนเข้ามาแล้ว ผลผลิตทางการเกษตรที่เคยผลิตได้ ได้รับผลกระทบหรือไม่

เมื่อมีรถไฟฟ้าเข้ามาในพื้นที่ย่อมทำให้เกิดผลกระทบทางการเกษตรทั้งทางตรงและทางอ้อม ทางตรงก็คือพื้นที่ทางการเกษตรถูกนายหน้าค้าที่ดินรวบรวมซื้อเพื่อไปทำเป็นหมู่บ้านจัดสรร ทำให้พื้นที่ทางการเกษตรน้อยลงผลผลิตย่อมน้อยลงไปด้วย ในทางอ้อมเป็นเหตุให้แหล่งน้ำตามธรรมชาติที่เกษตรกรต้องใช้ในการทำเกษตรกรรมลดน้อยลงมาก บางแห่งสูญหายไป เนื่องมาจากการถมพื้นที่ที่กลบหรือปิดทางน้ำเพื่อทำหมู่บ้านจัดสรรและตัดถนนเพิ่มขึ้น เป็นเหตุให้เกษตรกรไม่อาจหาแหล่งน้ำตามธรรมชาติมาใช้ได้เพียงพอ ต้องอาศัยน้ำประปาซึ่งจะทำให้ค่าใช้จ่ายและต้นทุนการผลิตสูงขึ้นมาก แม้บางหมู่บ้านยังสามารถทำการเกษตรได้ แต่ก็ได้ผลผลิตไม่เพียงพอต่อความต้องการของตลาด เป็นเหตุให้พ่อค้าแม่ค้าคนกลางไม่ยอมเข้ามารับซื้อผลผลิตในพื้นที่ แต่จะใช้วิธีไป

รับซื้อผลผลิตจากจังหวัดสุพรรณบุรี อัญชยา หรือราชบุรีซึ่งมีผลผลิตมากกว่าและเพียงพอต่อความต้องการ เป็นเหตุให้รายได้ลดลงจากเดิมมาก ผลกระทบอีกด้านหนึ่งก็คือ เมื่อต้องไปรับซื้อผลผลิตจากที่ไกลกว่าเดิม ค่าขนส่งย่อมมีมากขึ้นตามไปด้วย ผู้บริโภครายหนึ่งจำเป็นต้องซื้อของในราคาที่แพงขึ้นกว่าเดิม

6. ก่อนการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง เศรษฐกิจในชุมชนเป็นอย่างไร โดยเฉพาะด้านการเกษตร จากการสำรวจพื้นที่และทำการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง 8 ใน 10 ราย กล่าวว่า ก่อนการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง เศรษฐกิจในพื้นที่และชุมชน โดยเฉพาะผู้ประกอบการอาชีพเกษตรกรรวมร้อยละ 80 มีรายได้ดี เพราะเกษตรกรทำการผลิตสินค้าเองและจำหน่ายเองได้ผลกำไรดี สามารถเลี้ยงตัวเองได้ไม่มีปัญหา โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณอำเภอบางใหญ่อันเป็นแหล่งผลิตผักและผลไม้ซึ่งมีชื่อเสียงอยู่แล้ว จึงมีคำกล่าวว่า “จะซื้อผลไม้ ต้องของเมืองนนท์” คำกล่าวนี้ยังคงมีการใช้อยู่บ้าง แต่หมายถึงเมื่อ 10 ปีที่แล้วก่อนที่จะมีการสร้างรถไฟฟ้า

7. ท่านคิดว่าการสร้างรถไฟฟ้า ส่งผลอย่างไรต่อชุมชนของท่าน

เมื่อมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าขึ้นแล้ว ความเป็นชุมชนและวิถีชีวิตดั้งเดิมก็เปลี่ยนไป มีแต่ความเป็นชุมชนและวิถีชีวิตของคนเมืองเข้ามาแทน เนื่องจากคนในพื้นที่ย้ายออกไปแต่กลับมีคนภายนอกซึ่งไม่ใช่เกษตรกรย้ายเข้ามา ใช้ชีวิตแบบปัจเจกบุคคลเสียมากกว่า เข้าไปทำงานในเมือง เย็นกลับบ้านพักผ่อน วันหยุดเสาร์อาทิตย์ถ้าไม่อยู่บ้านอย่างเงียบ ๆ ก็ออกไปเที่ยวตามที่ต่าง ๆ หรือห้างสรรพสินค้า ไม่มีปฏิสัมพันธ์กันกับคนในชุมชนเช่นที่เป็นอยู่เดิม แต่ก็มีการรวมกลุ่มกันทำกิจกรรมของชุมชนอยู่บ้างเป็นบางครั้ง วิถีชีวิตอย่างชุมชนเดิมก็ยังคงมีอยู่บ้างแต่น้อยลงไปมาก เพราะปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลมันน้อยลง ตรงกันข้ามกับทางด้านเศรษฐกิจ เมื่อมีบุคคลภายนอกย้ายเข้ามาอยู่มากขึ้นเป็นเหตุให้คนในพื้นที่เปลี่ยนไป ประกอบอาชีพค้าขายรวมถึงการให้บริการเพิ่มมากขึ้น มีรายได้หมุนเวียนมากขึ้นเป็นลำดับ ส่วนในด้านสิ่งแวดล้อมมีผลกระทบในด้านมลภาวะ เช่น อากาศไม่บริสุทธิ์เหมือนแต่ก่อน สืบเนื่องมาจากจำนวนรถที่เพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาหารถติดตามมาพร้อมเสียงของรถยนต์ที่แล่นผ่านไปมาตลอดเวลาด้วย รวมถึงขยะมูลฝอยที่เพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดแหล่งเพาะพันธุ์สัตว์ที่ไม่พึงประสงค์และเชื้อโรค ส่งกลิ่นเหม็นรบกวน เป็นต้น

8. กรณีที่ท่านคาดว่าได้รับผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้า ท่านร้องเรียนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างไร

จากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างกล่าวว่า อันดับแรก คือ แจ้งผู้ใหญ่บ้านให้ทราบก่อนว่าตนได้รับผลกระทบอะไรบ้าง เนื่องจากทางเทศบาลตำบลเสาชิงหินกำหนดให้ผู้ใหญ่บ้านแต่ละหมู่เข้ามาประชุมเพื่อให้ทราบและหาทางแก้ไขปัญหาต่าง ๆ เป็นประจำทุกเดือน จากนั้นก็รอผลการแก้ปัญหาตามกระบวนการที่กำหนด หากเนิ่นนานหรือไม่ได้ผล กลุ่มตัวอย่างกล่าวว่า ชาวชุมชนจะรอและคาดหวังต่อกำนันและผู้ใหญ่บ้านสูงว่าจะสามารถนำปัญหาที่ร้องเรียนมาแก้ไขได้ หากไม่มีการเคลื่อนไหวในการแก้ปัญหาหรือไม่อาจแก้ไขปัญหาได้ก็จะมีกรร้องเรียนไปยังเทศบาลตำบล นายอำเภอ ผู้ว่าราชการจังหวัดตามลำดับ แต่จากการสอบถามเท่าที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้าโดยตรง เช่น ทำถนนไม่แล้วเสร็จเดินทางลำบาก เรื่องน้ำท่วมยังไม่มีผลกระทบ เพราะรถไฟฟ้าอยู่ห่างจากไร่นาและชุมชน มีแต่จะเป็นผลกระทบทางอ้อม คือ เกี่ยวกับหมู่บ้านจัดสรรที่สร้างปัญหาให้เกิดขึ้นเสียมากกว่า เช่น เรื่องน้ำเสียในหมู่บ้านที่ไม่มีการติดตั้งบ่อบำบัดแล้วปล่อยลงคลองเป็นเหตุให้คนในชุมชนได้รับผลกระทบ เป็นต้น

4.7 ส่วนที่ 7 แผนที่ทางกายภาพและการคาดการณ์พื้นที่ในอนาคต

จากข้อมูลข้างต้นสามารถเปรียบเทียบพื้นที่ทางกายภาพของพื้นที่การเกษตรที่หายไปจากการที่มีการสร้างรถไฟฟ้าตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2547 เป็นต้นมา โดยเปรียบเทียบจากภาพถ่ายทางดาวเทียมโดย โปรแกรม Google Earth



รูปที่ 4.1 เปรียบเทียบภาพถ่ายทางอากาศ ปี พ.ศ. 2545 ปี พ.ศ. 2547 และปี พ.ศ. 2557, Google Earth

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รูปที่ 4.1 จะเห็นได้ว่าตั้งแต่ปี พ.ศ. 2545 ซึ่งเป็นปีก่อนการเริ่มสร้างรถไฟฟ้าพื้นที่ยังคงเป็นพื้นที่สีเขียวอยู่ และตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547 นั้น พื้นที่สีเขียวค่อย ๆ หายไปกลายเป็นพื้นที่เมืองเพิ่มมากขึ้นซึ่งส่วนมากกลายเป็นหมู่บ้านจัดสรร และจากภาพถ่ายดาวเทียมสามารถคาดการณ์พื้นที่ทางกายภาพของ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ตามทฤษฎี Markov Model ได้ผลวิเคราะห์ โดยดูจากสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินเปรียบเทียบกับอดีต ปัจจุบัน และแนวโน้มในอนาคต ปี พ.ศ. 2545 ปี พ.ศ. 2547 ปี 2557 และปี 2567 ตามลำดับ เพื่อดูความเจริญและความเป็นเมืองเข้ามาในพื้นที่ที่เป็นปัจจัยส่วนหนึ่งที่ทำให้พื้นที่การเกษตรหายไป ซึ่งอาจทำให้มีผลกระทบต่อแหล่งผลิตอาหารของคนเมืองในอนาคตอันใกล้ ดังนี้

ตารางที่ 4.24 ข้อมูลเปรียบเทียบการใช้ประโยชน์ที่ดิน ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี

ประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดิน	ปี พ.ศ. 2545 (ยังไม่มีกรก่อสร้าง)		ปี พ.ศ. 2547 (เริ่มก่อสร้าง)		ปี พ.ศ. 2557 (ก่อสร้างแล้วเสร็จ)		ปี พ.ศ. 2567 (คาดการณ์ในอนาคต)	
	ตร.กม.	ร้อยละ (ของพื้นที่)	ตร.กม.	ร้อยละ (ของพื้นที่)	ตร.กม.	ร้อยละ (ของพื้นที่)	ตร.กม.	ร้อยละ (ของพื้นที่)
พื้นที่เมือง(U)	1.35	13.43	3.80	37.81	8.52	84.77	8.95	89.05
พื้นที่เกษตรกรรม(A)	5.75	57.21	3.68	36.61	0.50	4.98	0.26	2.60
พื้นที่แหล่งน้ำ(W)	2.83	28.16	2.25	22.38	0.62	6.17	0.33	3.28
พื้นที่เบ็ดเตล็ด(M)	0.12	1.20	0.32	3.20	0.41	4.08	0.51	5.07
รวม	10.05	100	10.05	100	10.05	100	10.05	100

จากตารางที่ 9 จะเห็นได้ว่า ปี พ.ศ. 2545 เป็นปีที่ยังไม่มีกรก่อสร้างรถไฟฟ้ามีพื้นที่เมือง 1.35 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 13.43 ของพื้นที่ พื้นที่เกษตรกรรม 5.75 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 57.21 ของพื้นที่ พื้นที่แหล่งน้ำ 2.83 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 28.16 ของพื้นที่ พื้นที่เบ็ดเตล็ด (M) 0.12 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 1.20 ของพื้นที่

ปี พ.ศ. 2547 เป็นปีที่เริ่มการก่อสร้างรถไฟฟ้ามีพื้นที่เมือง 3.80 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 37.81 ของพื้นที่ พื้นที่เกษตรกรรม 3.68 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 36.61 ของพื้นที่ เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

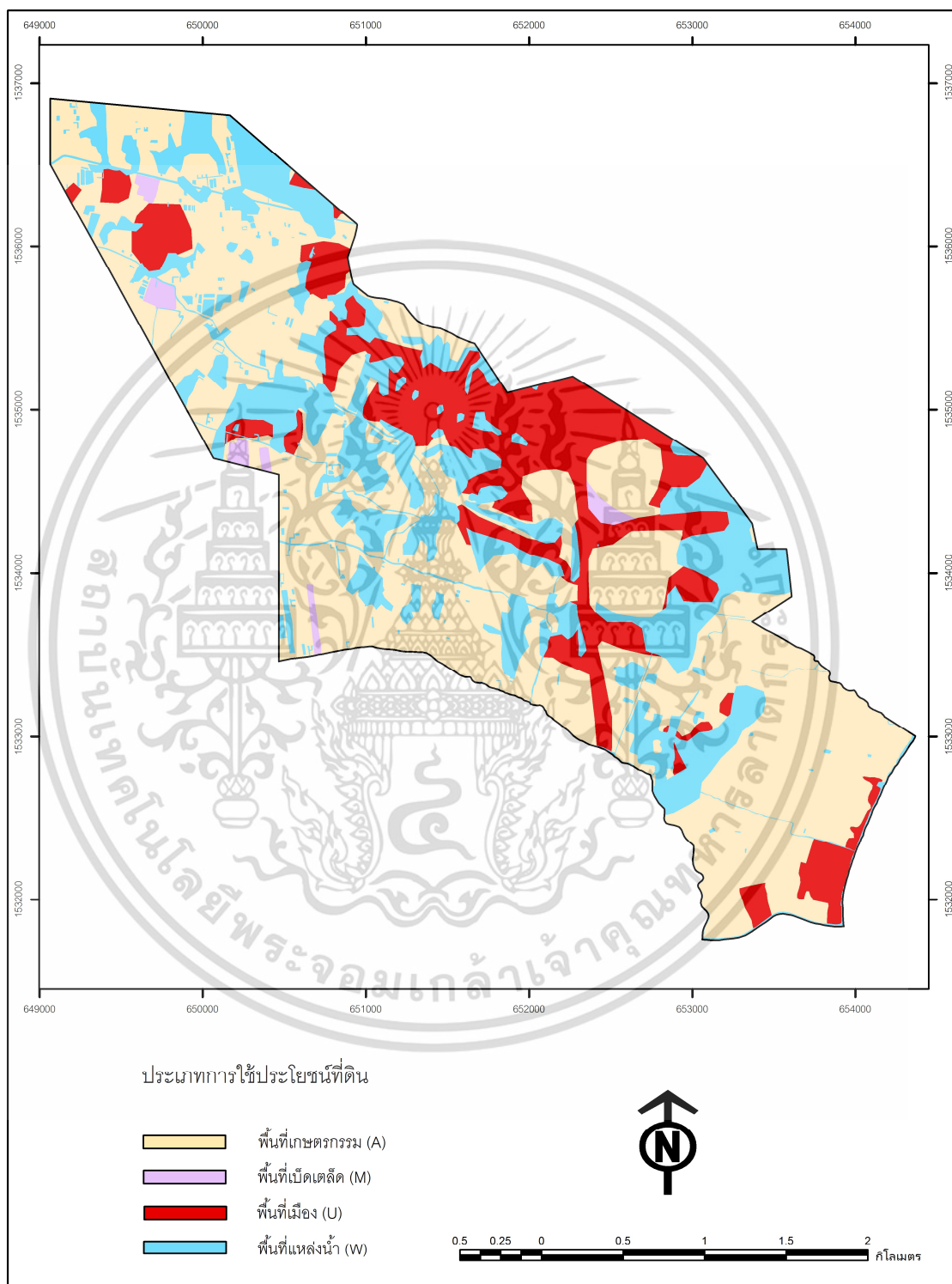
พื้นที่แหล่งน้ำ 2.25 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 22.38 ของพื้นที่ พื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.32 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 3.20 ของพื้นที่

ปี พ.ศ. 2557 เป็นปีที่การก่อสร้างรถไฟฟ้าแล้วเสร็จมีพื้นที่เมือง 8.52 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 84.77 ของพื้นที่ พื้นที่เกษตรกรรม 0.50 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 4.98 ของพื้นที่ พื้นที่แหล่งน้ำ 0.62 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 6.17 ของพื้นที่ พื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.41 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 4.08 ของพื้นที่

และปี พ.ศ. 2567 เป็นปีคาดการณ์ในอนาคตจะมีพื้นที่เมือง 8.95 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 89.05 ของพื้นที่ พื้นที่เกษตรกรรม 0.26 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 2.60 ของพื้นที่ พื้นที่แหล่งน้ำ 0.33 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 3.28 ของพื้นที่ พื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.51 ตร.กม. คิดเป็นร้อยละ 5.07 ของพื้นที่

จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ได้นำผลการคาดการณ์การใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษาด้วยแบบจำลองมาร์คอฟ (Markov Model) ระหว่าง ปี พ.ศ. 2545, 2547 และ 2557 มาเป็นฐานในการวิเคราะห์ต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในแต่ละประเภทที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตอีก 10 ปี (ระหว่างปี พ.ศ. 2557-2567) โดยนำข้อมูลจากภาพถ่ายดาวเทียม LANDSAT-8 มาแปลงและจำแนกรูปแบบการใช้ที่ดินมาวิเคราะห์ด้วยเทคนิคซ้อนทับข้อมูล โดยกำหนดรูปแบบการใช้ที่ดิน 4 ประเภท คือ พื้นที่เมือง พื้นที่เกษตรกรรม พื้นที่แหล่งน้ำ และพื้นที่เบ็ดเตล็ด (ดังรูปที่ 4.2, 4.3, 4.4 และ 4.5)

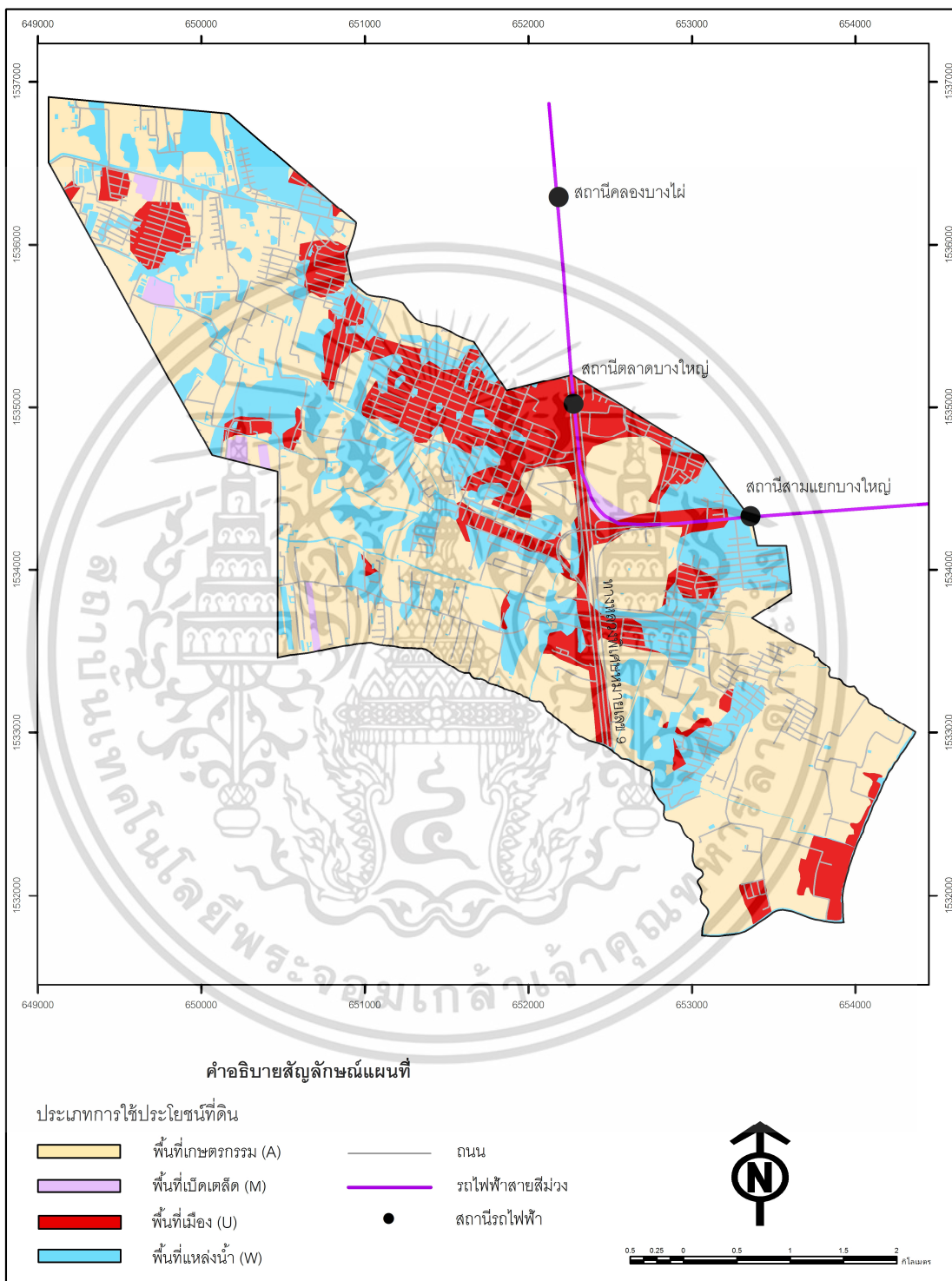
แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินตำบลเสาชงหิน ปี พ.ศ. 2545



รูปที่ 4.2 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ต.เสาชงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ปี พ.ศ. 2545

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

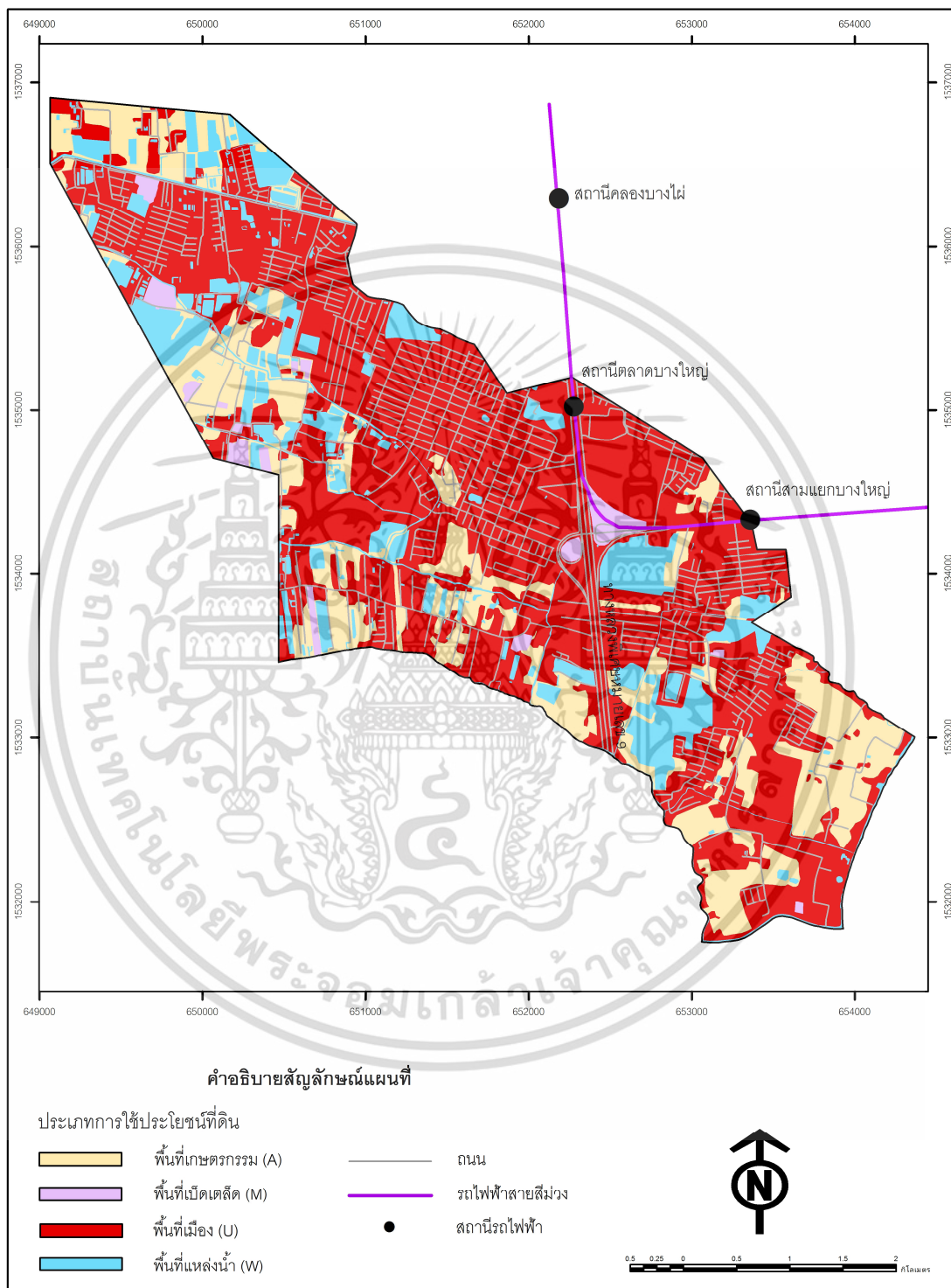
แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินตำบลเสาชิงหิน ปี พ.ศ. 2547



รูปที่ 4.3 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ต.เสาชิงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ปี พ.ศ. 2547

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

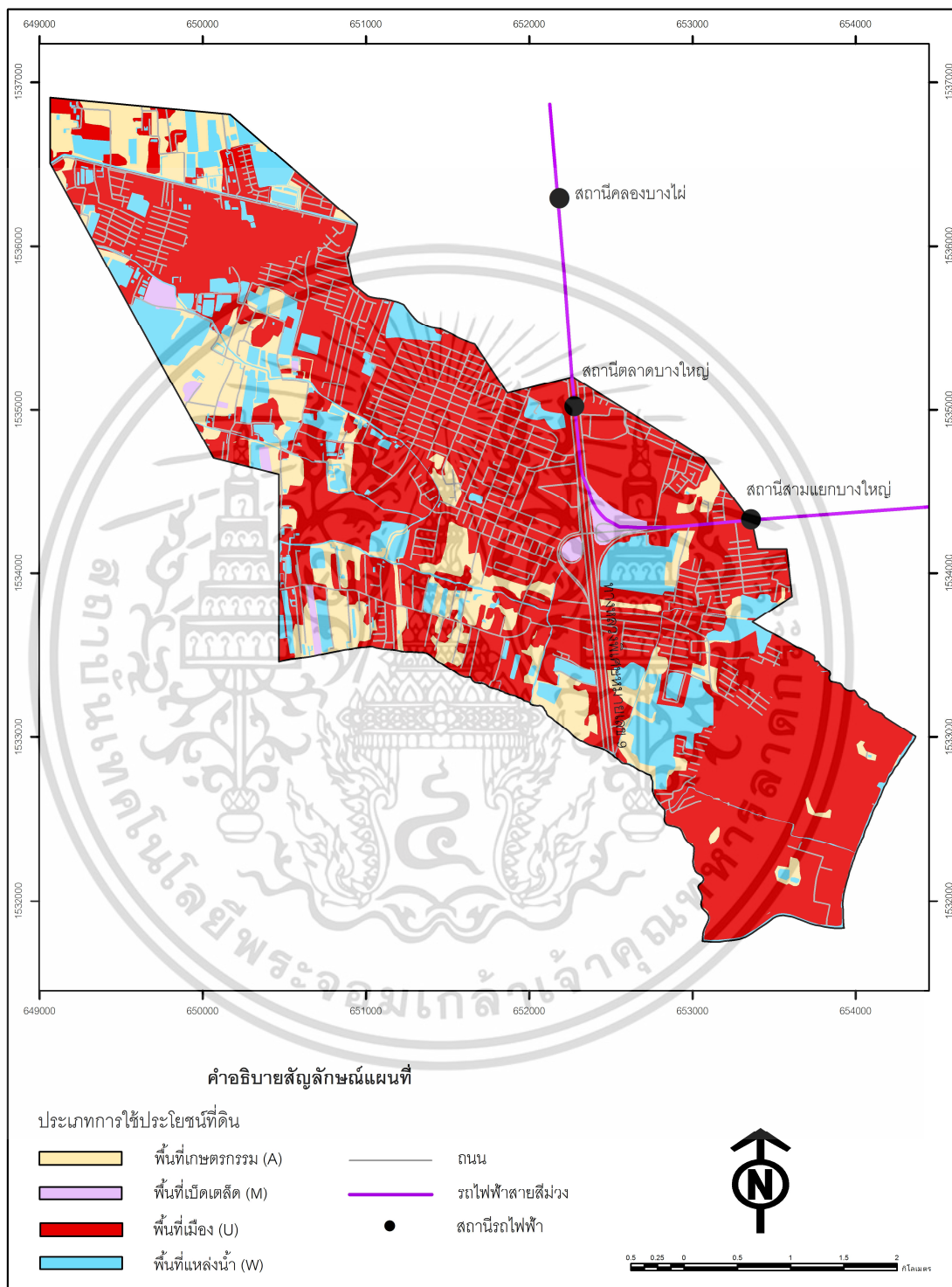
แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินตำบลเสาชิงหิน ปี พ.ศ. 2557



รูปที่ 4.4 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ต.เสาชิงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ปี พ.ศ. 2557

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดินตำบลเสาชิงหิน ปี พ.ศ. 2567



รูปที่ 4.5 แผนที่การใช้ประโยชน์ที่ดิน ต.เสาชิงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ปี พ.ศ. 2567

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บทที่ 5

สรุปผลการศึกษาและเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง ผลการศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และแหล่งผลิตอาหาร คนเมือง อันเนื่องมาจากการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง กรณีศึกษาบริเวณสามแยกบางใหญ่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี ได้กำหนดวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. ศึกษาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินต่อวิถีชีวิตด้านเศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อมของชุมชนใน ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี
2. ศึกษาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงการเคลื่อนย้ายแหล่งผลิตอาหารของคนเมืองใน กรุงเทพมหานครจากแหล่งผลิตอาหารบริเวณ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี
3. ศึกษาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วงจุดเชื่อมต่อบริเวณสถานีสามแยกบางใหญ่ถึงตลาดบางใหญ่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี โดยใช้วิธี Markov Model
4. ผลการศึกษาคือจะเป็นประโยชน์ทางวิชาการและอาจใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาทางนโยบาย ด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการใช้ประโยชน์ที่ดินในท้องถิ่นของ อ.บางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี

5.1 สรุปผลการศึกษาจากข้อมูลแบบสอบถาม

จากการศึกษาพบว่า ประชากรผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เป็นเจ้าของบ้าน เป็นเพศหญิงที่มีอายุมากกว่า 56 ปี สถานภาพสมรส และสมาชิกในครัวเรือนอยู่กัน 4 คนต่อครัวเรือน โดยเป็นครอบครัวขยาย ระดับการศึกษาผู้ให้ข้อมูลอยู่ในช่วงวุฒิประถมศึกษา ส่วนมากย้ายมาจากที่อื่น ไม่ได้อยู่แต่กำเนิด และมีระยะเวลาอยู่อาศัยในพื้นที่มากกว่า 10 ปีขึ้นไป

5.1.1 ผลการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ข้อมูลในส่วนนี้จะศึกษาการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ ทั้งก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า ไม่ว่าจะเป็น อาชีพหลัก อาชีพเสริม รายได้บุคคลต่อปี โดยแยกเป็นรายได้จากอาชีพหลักของครัวเรือนต่อปี รายได้จากอาชีพรองของครัวเรือนต่อปี แบ่งเป็นรายได้ในภาคการเกษตรของครัวเรือนต่อปี รายได้นอกภาคการเกษตรของครัวเรือนต่อปี และครอบครัวทำการเกษตรมาแล้วกี่ปี

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รวมถึงภาระหนี้สินของครัวเรือน สาเหตุของการมีหนี้สิน ความสามารถในการออมของครัวเรือน รวมถึงมีทรัพย์สิน/การถือครองที่ดินด้วย

5.1.1.1 ด้านการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจด้านอาชีพ (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ประชากรทำอาชีพหลักส่วนใหญ่ค้าขายทั้งก่อนและหลัง และส่วนใหญ่ไม่มีอาชีพเสริม ไม่มีภาระหนี้สินครัวเรือน มีเงินออมเป็นของตัวเองและส่วนมากไม่มีทรัพย์สินหรือที่ดินถือครอง

5.1.1.2 ด้านการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจด้านการทำเกษตรกรรมของครัวเรือน (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า พบว่า ครัวเรือนทำเกษตรกรรมมาตั้งแต่ก่อน พ.ศ. 2547 ส่วนใหญ่มาเป็นเวลา 50 ปี แต่หลังการสร้างรถไฟฟ้า พบว่า ครัวเรือนเลิก/ไม่มีการทำเกษตรกรรม

5.1.1.3 ด้านการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจด้านรายได้ของครัวเรือน (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

รายได้บุคคลต่อปีของประชากรกลุ่มตัวอย่างช่วงก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า อยู่ในช่วงรายได้ 50,001-100,000 บาท มากที่สุด และรายได้จากอาชีพหลักของครัวเรือนต่อปีนั้น อยู่ในช่วงรายได้มากกว่า 300,000 บาท มากที่สุดเช่นกัน ส่วนรายได้จากอาชีพรองของครัวเรือนต่อปี ประชากรกลุ่มตัวอย่างไม่มีรายได้จากอาชีพรองของครัวเรือนมากที่สุด จากการแบ่งรายได้ครัวเรือนในภาคการเกษตรและนอกภาคการเกษตร ประชากรกลุ่มตัวอย่างไม่มีรายได้จากภาคการเกษตรมากที่สุด เพราะส่วนใหญ่ยังคงได้รายได้จากนอกภาคการเกษตร ซึ่งอยู่ในช่วงรายได้มากกว่า 300,000 บาท มากที่สุด

5.1.2 ผลการเปลี่ยนแปลงทางสังคม (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ข้อมูลในด้านสังคมนี้จะศึกษาถึงการเดินทางและระยะเวลาในการเดินทางในท้องที่ การรับรู้ข่าวสารในชุมชน และระดับการมีส่วนร่วมของความสัมพันธ์ในชุมชน รวมถึงขนบธรรมเนียม ประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชน

5.1.2.1 ผลด้านการเดินทางในพื้นที่ (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

การเดินทางในพื้นที่ของประชากรกลุ่มตัวอย่างนั้นส่วนใหญ่ใช้รถยนต์/รถจักรยานยนต์เดินทางในพื้นที่มากที่สุดทั้งก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าซึ่งมีจำนวนการใช้รถยนต์/รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 13.4 ส่วนระยะเวลาในการเดินทางส่วนใหญ่ยังคงใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 20-30 นาที ทั้งก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า และการรับรู้ข่าวสารในชุมชนยังคงใช้โทรทัศน์/เคเบิลท้องถิ่นในการรับรู้ข่าวสารมากที่สุดทั้งก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้าและมีการรับข่าวสารทางโทรทัศน์/เคเบิลท้องถิ่นจำนวนเพิ่มขึ้นจากเดิม ร้อยละ+10.5

5.1.2.2 ผลความสัมพันธ์ในชุมชน (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ก่อนการสร้างรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ความสัมพันธ์ในชุมชนและการมีส่วนร่วมในการวางแผนการทำงานอยู่ในระดับปานกลาง การปฏิบัติกิจกรรมร่วมกันอยู่ในระดับน้อย การกระตือรือร้นในการปฏิบัติกิจกรรมร่วมกันอยู่ในระดับน้อย การแก้ปัญหาาร่วมกันอยู่ในระดับน้อย การติดต่อสื่อสารประสานงานอยู่ในระดับปานกลาง และความรู้จักคุ้นเคยกันอยู่ในระดับปานกลาง

หลังการสร้างรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ความสัมพันธ์ในชุมชนและการมีส่วนร่วมในการวางแผนการทำงานอยู่ในระดับปานกลาง การปฏิบัติกิจกรรมร่วมกันอยู่ในระดับปานกลาง การกระตือรือร้นในการปฏิบัติกิจกรรมร่วมกันอยู่ในระดับน้อย การแก้ปัญหาาร่วมกันอยู่ในระดับปานกลาง การติดต่อสื่อสารประสานงานอยู่ในระดับปานกลาง และความรู้จักคุ้นเคยกันอยู่ในระดับปานกลาง

5.1.2.3 ผลความสัมพันธ์ในชุมชนด้านขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชน (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ก่อนการสร้างรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ความสัมพันธ์ในชุมชนด้านขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชนในการที่ชุมชนไปมาหาสู่พูดคุยกับเพื่อนบ้านอยู่ในระดับปานกลาง ชุมชนมีการจัดทำบุญในงานทางศาสนาและเทศกาลต่างๆ อยู่ในระดับน้อย ชุมชนเข้าร่วมพิธีต่างๆ เช่น งานบวช งานแต่ง งานศพ เป็นต้น อยู่ในระดับน้อย ชุมชนเข้าร่วม/จัดงานฉลองของชุมชน เช่น งานวันเกิด งานทำบุญบ้าน งานฉลองต่างๆ เป็นต้นอยู่ในระดับน้อย และในรอบปีชุมชนมีส่วนร่วมกับการงานเทศกาลต่างของชุมชนอยู่ในระดับน้อย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หลังการสร้างรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ความสัมพันธ์ในชุมชนด้านขนบธรรมเนียม ประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชนในการที่ชุมชนไปมาหาสู่พูดคุยกับเพื่อนบ้านอยู่ในระดับ ปานกลาง ชุมชนมีการจัดทำบุญในงานทางศาสนาและเทศกาลต่างๆ อยู่ในระดับปานกลาง ชุมชนเข้าร่วมพิธีต่างๆ เช่น งานบวช งานแต่ง งานศพ เป็นต้น อยู่ในระดับปานกลาง ชุมชนเข้าร่วม/จัดงานฉลองของชุมชน เช่น งานวันเกิด งานทำบุญบ้าน งานฉลองต่างๆ เป็นต้นอยู่ในระดับปานกลาง และในรอบปีชุมชนมีส่วนร่วมกับการงานเทศกาลต่างของชุมชน อยู่ในระดับปานกลาง

5.1.2.4 ผลข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินในที่นี้ได้ศึกษาเกี่ยวกับลักษณะการตั้งบ้านเรือน ระยะเวลาการเข้ามาอาศัยในพื้นที่ การได้มาของบ้านเรือนและที่ดิน ระยะทางจากรถไฟฟ้า กับที่อยู่อาศัย พื้นที่ที่ถือครองใช้ทำการเกษตรหรือไม่ ผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

5.1.2.5 ผลด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ประชากรผู้ให้ข้อมูลส่วนใหญ่เป็นอาศัยหรือตั้งบ้านเรือนก่อนการสร้างรถไฟฟ้า โดยบ้านหรือที่ดินที่ยังเช่าอยู่เป็นจำนวนมากและระยะทางจากรถไฟฟ้ากับที่อยู่อาศัยห่าง 500 ม. – 1 กม. ส่วนพื้นที่ที่ถือครองนั้นส่วนใหญ่ไม่ได้ใช้ทำเกษตรกรรม

5.1.2.6 ผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้า

ผลกระทบการคุกคามพื้นที่การเกษตรและแหล่งอาหาร (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า) พบว่าประชากรกลุ่มตัวอย่างในแบบสอบถามส่วนใหญ่ไม่มีอาชีพค้าขาย ซึ่งมีปริมาณมากกว่าเกษตรกร ไม่มีพื้นที่ของการทำเกษตรกรรมในครอบครอง ทำให้ผลที่ได้ไม่แสดงลักษณะการใช้ที่ดินในการทำการเกษตรในกลุ่มตัวอย่าง รวมไปถึงช่องทางการรับรับ ในการเกษตรไม่มี การขนย้ายแหล่งอาหารก็ไม่เกิดขึ้น

5.1.3 ผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้า

ข้อมูลในส่วนนี้ได้ศึกษาเกี่ยวกับผลทางด้านเศรษฐกิจ ผลกระทบทางด้านสังคม ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม และผลกระทบด้านระบบนิเวศ ผลการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

5.1.3.1 ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

พบว่า ประชากรกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้รับผลกระทบทางเศรษฐกิจจากการสร้างรถไฟฟ้า

5.1.3.2 ผลกระทบทางด้านสังคม

พบว่า มีคนต่างถิ่นเข้ามาอาศัยในพื้นที่ในระดับมากที่สุด ผู้คน/ชุมชนไม่มีการไปมาหาสู่หรือมีปฏิสัมพันธ์ในระดับปานกลาง แต่การพึ่งพากันในครอบครัวยังอยู่ในระดับมาก ความสัมพันธ์ในครอบครัวและชุมชน เช่น การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ของชุมชนอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนปัญหาอาชญากรรม ปัญหาพื้นที่อยู่อาศัยมีความแออัด ปัญหาการคมนาคม เช่น การจราจรติดขัด อยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ ในการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีใหม่ๆ อยู่ในระดับปานกลาง การติดต่อกับสังคมภายนอกมากขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง และคุณภาพชีวิตดีขึ้นในระดับปานกลาง

5.1.3.3 ผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม

พบว่า ปัญหามลพิษทางอากาศ ปัญหาคุณภาพน้ำเสียในชุมชน การขาดแคลนทรัพยากรน้ำในชุมชน ปัญหามลภาวะทางเสียง ปัญหามลพิษทางกลิ่น ปัญหาขยะมูลฝอย ปัญหาการทำลายภูมิทัศน์ของชุมชนที่มีมาตั้งแต่อดีต อยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ ส่วนในด้านการค้นหาแนวทางในการรักษาสิ่งแวดล้อมในชุมชน การช่วยกันรักษาสิ่งแวดล้อมในชุมชน และการร่วมมือจากทุกฝ่ายในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับปานกลาง

5.1.3.4 ผลกระทบทางด้านระบบนิเวศ

พบว่า การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร การขยายตัวของเมือง เช่น การเกิดหมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม อยู่ในระดับมากที่สุด การใช้วิธีการทำเกษตรแบบสมัยใหม่ เช่น ปุ๋ยเคมี ยาฆ่าแมลง ปัญหาดินเสื่อมโทรม การเกิดระบาดของศัตรูพืช และผลกระทบจากโรงงานอุตสาหกรรมทั้งขนาดใหญ่และขนาดย่อมในพื้นที่ใกล้เคียงอยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ

กล่าวโดยสรุป คือ พบว่าประชากรกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีเนื้อที่ของการทำเกษตรกรรมในครอบครอง ทำให้ผลที่ได้ไม่แสดงลักษณะการใช้ที่ดินในการทำการเกษตรในกลุ่มตัวอย่าง รวมไปถึงช่องทางการรับน้ำในการเกษตรไม่มี การขนย้ายแหล่งอาหารก็ไม่เกิดขึ้น กลุ่มประชากรส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขาย ซึ่งมีปริมาณมากกว่าเกษตรกร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.2 สรุปผลการศึกษาจากการสัมภาษณ์

จากการศึกษาพบว่า หลังจากมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นมาพบว่า มีการเปลี่ยนแปลงไปมาก สาเหตุเนื่องมาจากเป็นพื้นที่ที่ความเจริญเริ่มเข้าถึง พื้นที่ที่เจริญขึ้นแล้ว และประชากรกรุงเทพมหานครซึ่งแออัด เป็นเหตุให้พื้นที่ดังกล่าวซึ่งอยู่ใกล้กรุงเทพมหานครมีการเปลี่ยนแปลง เมื่อเมืองขยายมาถึง จะมีการก่อสร้างหมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม และพื้นที่การค้าเข้ามา บวกกับที่ดินซึ่งยังมีราคาถูกกว่าในกรุงเทพมหานคร ประชากรก็เลือกที่จะเข้ามาอาศัยอยู่ในพื้นที่แห่งนี้มากขึ้น เมื่อมีหมู่บ้านมากขึ้น ประชากรเพิ่มขึ้นมาก สภาพพื้นที่ก็เปลี่ยนแปลงไป บางพื้นที่เจ้าของยอมขายพื้นที่ทำการเกษตรตั้งแต่ครอบครัวทำมาแต่ดั้งเดิม บางพื้นที่ยังทำอยู่ แต่ถูกล้อมรอบไปด้วยหมู่บ้านจัดสรร ซึ่งปัจจุบัน พื้นที่ว่าง ๆ ที่เป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่าตามสภาพที่ปรากฏนั้น ไม่ใช่พื้นที่ทำการเกษตรแล้ว แต่เป็นพื้นที่รกร้าง รอเป็นหมู่บ้านจัดสรร เว้นแต่พื้นที่ หมู่ที่ 8 ยังพอมีพื้นที่ทำการเกษตรอยู่บ้าง ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง 8 ใน 10 ราย พบว่า ยอมเลือกที่จะขายพื้นที่ของตน เหตุเพราะเมื่อรถไฟฟ้าผ่านเข้ามาในพื้นที่ ความเจริญก็เข้าถึง บริเวณสามแยกบางใหญ่ ถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางหลักของการคมนาคมในพื้นที่ ประกอบกับมีถนนกาญจนาภิเษก (วงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก) เชื่อมต่อกับถนนรัตนาธิเบศร์ อีกทั้งนายหน้าค้าที่ดินเข้ามาในพื้นที่เป็นจำนวนมาก และซื้อที่ดินรวบรวมมาทำหมู่บ้านจัดสรร โดยให้ราคาที่ดินสูงขึ้น ยกตัวอย่าง หมู่ที่ 4 ก่อนสร้างรถไฟฟ้า พื้นที่ทำการเกษตรมีเป็นจำนวนมาก แต่พอนายหน้าเข้ามาซื้อที่ดิน เจ้าของที่ดินส่วนใหญ่ก็เลือกที่จะขาย บางรายลูกหลานเลือกเปลี่ยนอาชีพไม่ต้องการสานต่อการทำงานเกษตร เป็นอาชีพ เลือกทำงานในบริษัทบ้าง รับข้าราชการบ้าง ประกอบธุรกิจส่วนตัวโดยไม่เกี่ยวข้องกับการเกษตร แม้มีพื้นที่เหลืออยู่บ้างก็มีไม่ถึง 1 ไร่ ไม่มากพอที่จะถือว่าเป็นพื้นที่การเกษตรได้ และยังพบว่า ผลกระทบจากการหลังไหลเข้ามาของประชากรนอกพื้นที่ เกิดผลกระทบต่อการทำงานเกษตร คือเกิดมลภาวะขึ้น มีน้ำเสียจากหมู่บ้านจัดสรรลงไปในคูคลอง ทำให้น้ำเริ่มเน่าเสีย ไม่สามารถนำน้ำไปรดให้พืชผลทางการเกษตรได้ เพราะมีการปนเปื้อนสารเคมี เป็นเหตุให้ผลผลิตทางการเกษตรน้อยลง เก็บผลผลิตที่สมบูรณ์แบบได้ไม่เต็มที่ ถ้าจะให้เกษตรกรกรในพื้นที่ใช้ประโยชน์จากน้ำในคลองซึ่งใช้เป็นประจำเพื่อทำการเกษตร เปลี่ยนเป็นใช้น้ำประปาแทน ก็จะเสียค่าน้ำประปาเป็นจำนวนมาก ต้นทุนการผลิตย่อมเพิ่มสูงขึ้นโดยไม่จำเป็น เกษตรกรบางรายจึงเบื่อ

หน่ายจากปัญหาดังกล่าวที่จะทำการเกษตรต่อไป ถ้าไม่ใช่เกษตรกรรายใหญ่จริงๆ ก็ไม่อาจ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ดำเนินการต่อไปได้ ขอมบายที่ดินเสียดีกว่า ส่วนผลกระทบจากการก่อสร้างรถไฟฟ้า คือ 1. ประชากรที่มาอยู่หนาแน่นขึ้น ทำให้รถติด เคลื่อนย้ายผลผลิตได้ช้า 2. ขยะมูลฝอย ถึงแม้ว่าเทศบาลจะมีการเก็บขยะตามเวลาทุกวัน แต่ในหมู่บ้านจัดสรรรถขยะจะมาเก็บทุกวันอังคารกับวันพฤหัสบดี ทำให้เกิดการสะสมของกลิ่นและมีแมลงวัน เชื้อโรค มีผลกระทบต่อเกษตรกรบ้างคือ แมลงวันบินเข้ามาในสวนมากขึ้น ต้องสิ้นเปลืองค่าการกำจัด 3. น้ำเน่าเสีย ไม่ใช่ทุกหมู่บ้านจะมีบ่อบำบัดก่อนปล่อยน้ำลำคลอง นี่คือผลเสียที่สุด น้ำสำคัญมากในการทำการเกษตร ตำบลอื่นที่ไกลจากรถไฟฟ้าไม่ค่อยได้รับผลกระทบ แต่ถ้าเป็นตำบลสาขงหินต้องยอมรับเรื่องน้ำในคลองที่ไม่สะอาด หลัก ๆ เกิดจากหมู่บ้านจัดสรร ส่วนปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกษตรกรเดิมตัดสินใจขายพื้นที่ของตนหรือเปลี่ยนอาชีพ คือ เงิน เงินเป็นตัวแปรสำคัญที่สุดปัจจุบัน ทุกคนอยากมีเงินเป็นจำนวนมาก เมื่อมีนายหน้าให้ราคาที่ดินสูงขึ้น ทำให้เกษตรกรคิดว่าตนมีความโชคดีในการมีที่ดินจำนวนมาก ซึ่งจะทำให้ได้เงินมากมายจากการขายที่ดินของตน แม้จะมีจิตสำนึกในการรักท้องถิ่นก็ตาม แต่ส่วนมากก็อยากให้ครอบครัวสุขสบายกันทั้งนั้น เมื่อได้เงินมาลงทุนก็ไปเปิดร้านอาหารเสียบส่วนใหญ่เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้คนที่หลั่งไหลมาอยู่ เช่น พวกหมู่บ้านจัดสรร แม้ไม่ทำการเกษตรกรรมแต่ก็ยังมีฝีมือในด้านการทำอาหาร ก็จะเป็นเปิดร้านหรือเปิดเป็นร้านค้าดีกว่าเพราะมีคนจำนวนมากเข้ามาอยู่ในพื้นที่มากกว่าเดิมหลายเท่า หากพื้นที่ทำการเกษตรน้อยลงก็เป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้เกษตรกรเดิมจะเปลี่ยนอาชีพอื่นเป็นการถาวรเพราะลูกหลานของเกษตรกรประกอบอาชีพอื่นอยู่แล้ว และไม่ต้องการที่จะทำเกษตรกรรมตามบรรพบุรุษ การที่ยังมีพื้นที่เกษตรกรรมอยู่บ้าง จึงคิดจะขายนำเงินมาใช้เพื่อความสะดวกสบายของตนมากกว่า เมื่อมีรถไฟฟ้าเข้ามาในพื้นที่ย่อมทำให้เกิดผลกระทบทางการเกษตรทั้งทางตรงและทางอ้อม ทางตรงก็คือพื้นที่ทางการเกษตรถูกนายหน้าค้าที่ดินรวบรวมซื้อเพื่อไปทำเป็นหมู่บ้านจัดสรร ทำให้พื้นที่ทางการเกษตรน้อยลงผลผลิตย่อมน้อยลงไปด้วย ในทางอ้อมเป็นเหตุให้แหล่งน้ำตามธรรมชาติที่เกษตรกรต้องใช้ในการทำเกษตรกรรมลดน้อยลงมาก บางแห่งสูญหายไป เนื่องมาจากการถมพื้นที่ที่กลบหรือปิดทางน้ำเพื่อทำหมู่บ้านจัดสรร และตัดถนนเพิ่มขึ้น เป็นเหตุให้เกษตรกรไม่อาจหาแหล่งน้ำตามธรรมชาติมาใช้ได้เพียงพอ ต้องอาศัยน้ำประปาซึ่งจะทำให้ค่าใช้จ่ายและต้นทุนการผลิตสูงขึ้นมาก แม้บางหมู่บ้านยังสามารถทำการเกษตรได้ แต่ก็ได้ผลผลิตไม่เพียงพอต่อความต้องการของตลาด เป็นเหตุให้พ่อค้าแม่ค้าคนกลางไม่ยอมเข้ามารับซื้อผลผลิตในพื้นที่ แต่จะใช้วิธีไปรับซื้อผลผลิตจากจังหวัดสุพรรณบุรี อยุธยา

หรือราชบุรีซึ่งมีผลผลิตมากกว่าและเพียงพอต่อความต้องการ เป็นเหตุให้รายได้ลดลงจากเดิมมาก เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปเผยแพร่บนสื่อออนไลน์ ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ผลกระทบอีกด้านหนึ่งก็คือ เมื่อต้องไปปรับซื้อผลผลิตจากที่ไกลกว่าเดิม ค่าขนส่งย่อมมีมากขึ้นตามไปด้วย ผู้บริโภคจำต้องซื้อของในราคาที่แพงขึ้นกว่าเดิม

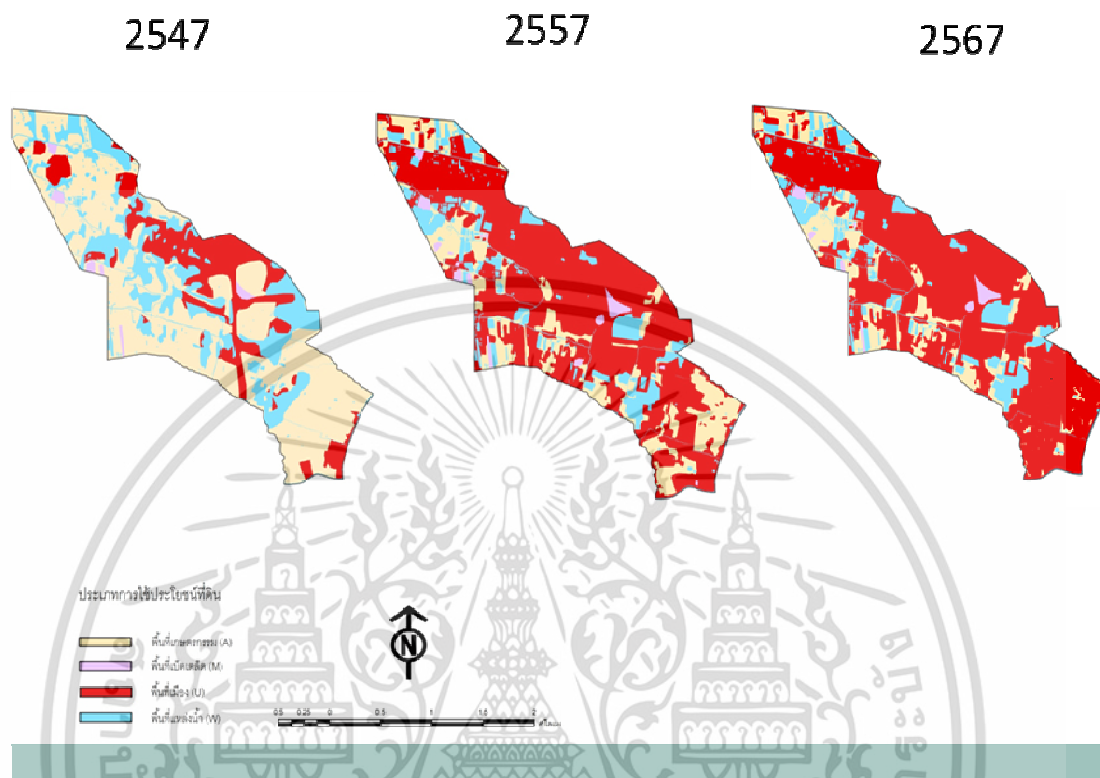
จากการสำรวจพื้นที่และทำการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง 8 ใน 10 ราย กล่าวว่า ก่อนการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง เศรษฐกิจในพื้นที่และชุมชน โดยเฉพาะผู้ประกอบการร้อยละ 80 มีรายได้ดี เพราะเกษตรกรทำการผลิตสินค้าเองและจำหน่ายเอง ได้ผลกำไรดี สามารถเลี้ยงตัวเองได้ ไม่มีปัญหา โดยเฉพาะพื้นที่บริเวณอำเภอบางใหญ่อันเป็นแหล่งผลิตผักและผลไม้ซึ่งมีชื่อเสียงอยู่แล้ว จึงมีคำกล่าวว่า “จะซื้อผลไม้ ต้องของเมืองนนท์” คำกล่าวนี้ยังคงมีการใช้อยู่บ้าง แต่หมายถึงเมื่อ 10 ปีที่แล้วก่อนที่จะมีการสร้างรถไฟฟ้า เมื่อมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าขึ้นแล้ว ความเป็นชุมชนและวิถีชีวิตดั้งเดิมก็เปลี่ยนไป มีแต่ความเป็นชุมชนและวิถีชีวิตของคนเมืองเข้ามาแทน เนื่องจากคนในพื้นที่ย้ายออกไปแต่กลับมีคนภายนอกซึ่งไม่ใช่เกษตรกรย้ายเข้ามา ใช้ชีวิตแบบปัจเจกบุคคลเสียมากกว่า เข้าไปทำงานในเมือง เย็นกลับบ้านพักผ่อน วันหยุดเสาร์อาทิตย์ถ้าไม่อยู่บ้านอย่างเงียบ ๆ ก็ออกไปเที่ยวตามที่ต่าง ๆ หรือห้างสรรพสินค้า ไม่มีปฏิสัมพันธ์กันกับคนในชุมชนเช่นที่เป็นอยู่เดิม แต่ก็มีกรรวมกลุ่มกันทำกิจกรรมของชุมชนอยู่บ้างเป็นบางครั้ง วิถีชีวิตอย่างชุมชนเดิมก็ยังคงมีอยู่บ้างแต่น้อยลงไปมาก เพราะปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลมันน้อยลง ตรงกันข้ามกับทางด้านเศรษฐกิจเมื่อมีบุคคลภายนอกย้ายเข้ามาอยู่มากขึ้นเป็นเหตุให้คนในพื้นที่เปลี่ยนไปประกอบอาชีพค้าขาย รวมถึงการให้บริการเพิ่มมากขึ้น มีรายได้หมุนเวียนมากขึ้นเป็นลำดับ ส่วนในด้านสิ่งแวดล้อมมีผลกระทบในด้านมลภาวะ เช่น อากาศไม่บริสุทธิ์เหมือนแต่ก่อน สืบเนื่องมาจากจำนวนรถที่เพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดปัญหากรดติดตามมาพร้อมเสียงของรถยนต์ที่แล่นผ่านไปมาตลอดเวลาด้วย รวมถึงขยะมูลฝอยที่เพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดแหล่งเพาะพันธุ์สัตว์ที่ไม่พึงประสงค์และเชื้อโรค ส่งกลิ่นเหม็นรบกวน เป็นต้น ซึ่งในกรณีที่ท่านคาดว่าได้รับผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้า กลุ่มตัวอย่างจะร้องเรียนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อันดับแรก คือ แจ้งผู้ใหญ่บ้านให้ทราบก่อนว่าตนได้รับผลกระทบอะไรบ้าง เนื่องจากทางเทศบาลตำบลเสาธงหินกำหนดให้ผู้ใหญ่บ้านแต่ละหมู่เข้ามาประชุมเพื่อให้ทราบและหาทางแก้ไขปัญหาต่าง ๆ เป็นประจำทุกเดือน จากนั้นก็รอผลการแก้ปัญหาตามกระบวนการที่กำหนด หากเนิ่นนานหรือไม่ได้ผล กลุ่มตัวอย่างกล่าวว่า ชาวชุมชนจะรอและคาดหวังต่อกำนันและผู้ใหญ่บ้านสูงว่าจะสามารถนำปัญหาที่ร้องเรียนมาแก้ไขได้ หากไม่มีการเคลื่อนไหวในการแก้ปัญหาหรือไม่อาจแก้ไขปัญหาก็จะมีการร้องเรียนไปยังเทศบาลตำบล

นายอำเภอ ผู้ว่าราชการจังหวัดตามลำดับ แต่จากการสอบถามเท่าที่ได้รับผลกระทบจากการสร้างเอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่นุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

รถไฟฟ้าโดยตรง เช่น ทำถนนไม่แล้วเสร็จเดินทางลำบาก เรื่องน้ำท่วมยังไม่มีผลกระทบ เพราะรถไฟฟ้าอยู่ห่างจากไร่นาและชุมชน มีแต่จะเป็นผลกระทบทางอ้อม คือ เกี่ยวกับหมู่บ้านจัดสรรที่สร้างปัญหาให้เกิดขึ้นเสียมากกว่า เช่น เรื่องน้ำเสียในหมู่บ้านที่ไม่มีการติดตั้งบ่อบำบัดแล้วปล่อยลงคลองเป็นเหตุให้คนในชุมชนได้รับผลกระทบ เป็นต้น

5.3 สรุปผลการคาดการณ์การใช้ประโยชน์ที่ดินในอนาคต

จากการศึกษาครั้งนี้ชี้ชัดว่าจากการคาดการณ์การใช้ประโยชน์ที่ดินปี พ.ศ.2567 พื้นที่เมืองที่เพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 89.05 ของพื้นที่ และพื้นที่เกษตรกรรมที่ลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.60 ของพื้นที่ แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวของเมืองจากการขยายเส้นทางคมนาคมของรถไฟฟ้า ซึ่งการกลายเป็นเมืองนั้นเป็นผลดีกับเศรษฐกิจและการพัฒนาเมืองให้ไปสู่ความทันสมัย เพียงแต่การที่เมืองขยายเข้ามาในพื้นที่ดังกล่าว ทำให้พื้นที่ที่ถูกคุกคามด้วยสังคมเมืองพร้อมทั้งเศรษฐกิจที่เอื้อกับกลุ่มทุนนิยมและอาชีพค้าขายเป็นส่วนใหญ่ จนทำให้พื้นที่เกษตรกรรมลดลงไปดังรูปที่ 5.1 โดยเกษตรกรในพื้นที่ที่ยังคงทำอาชีพเกษตรกรรมได้รับผลกระทบโดยตรงจากการขยายเมือง หากภาวะนี้เขาผู้พื้นที่อื่นที่มีบริบทดังกล่าวเดียวกัน อาจจะทำให้มีการศูนย์เสียแหล่งผลิตอาหารของคนเมืองไปเรื่อย ๆ ส่งผลผลกระทบกับการเคลื่อนย้ายแหล่งผลิตอาหารที่ไกลออกไปมีผลต่อราคาและค่าการขนส่งที่มากขึ้น



รูปที่ 5.1 การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดิน ตามช่วงเวลาระหว่าง ปี พ.ศ. 2547, 2557 และ 2567

5.4 อภิปราย

จากผลการศึกษาทั้งหมดข้างต้น ตำบลเสาชิงหินอยู่ในเขตปริมณฑลที่ได้รับผลกระทบจากการที่มีการคมนาคมในรูปแบบของรถไฟฟ้าเข้ามาให้พื้นที่ ซึ่งตามแนวคิดกระบวนการกลายเป็นเมืองกล่าวคือ ผลของกระบวนการการเป็นเมืองส่งผลให้เกิดผลทั้งด้านบวกและด้านลบกับพื้นที่ที่ศึกษา ซึ่งในด้านบวกพื้นที่จะได้รับผลประโยชน์จากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ทำให้ส่วนที่เป็นทั้งกำไรจากการผลิตต่าง ๆ และโอกาสการจ้างงานใหม่ในอุตสาหกรรมขนาดย่อมนำมาซึ่งการลงทุนที่มากขึ้น ทำให้มีความจำเป็นในการใช้แรงงาน และในเวลาเดียวกันแนวโน้มเงินทุนในเมืองเพิ่มในระดับที่สูงขึ้น การจ้างลูกจ้างทำงานจึงเป็นปัจจัยผลักดันในเขตพื้นที่ตำบลเสาชิงหิน ทำให้มีการหลั่งไหลของแรงงานต่างถิ่นเข้ามาในพื้นที่ และมีแนวโน้มที่จะหนุนให้ตำบลเสาชิงหินขยายความเป็นเมืองมากขึ้นจนกลายเป็นแหล่งพาณิชยกรรม เพราะมีการเปิดแหล่งการค้าเข้ามาเพื่อเพิ่มโอกาสในการลงทุนในพื้นที่มากขึ้น และไม่เพียงแต่สำหรับนักลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ แต่ยังรวมถึงนัก

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ธุรกิจที่ใช้ประโยชน์จากอสังหาริมทรัพย์หรือพื้นที่ที่เข้าไปทำธุรกิจนั้น ๆ ด้วย อีกทางหนึ่งในด้าน
 ลบการเติบโตของตำบลเสาชิงหินยังมีผลกระทบจากกระบวนการการกลายเป็นเมืองโดยผล
 การศึกษาสอดคล้องกับแนวคิดผลกระทบการคุกคามพื้นที่เกษตรกรรม แสดงให้เห็นว่าผลกระทบ
 ของเมืองทำให้พื้นที่เกษตรกรรมในตำบลเสาชิงหินบริเวณที่อยู่ติดกับเมืองที่ขยายเข้ามามีผลทำให้
 พื้นที่ดังกล่าวใช้ทำประโยชน์ทางด้านเกษตรกรรมต่ำลงเพราะเป็นพื้นที่ที่คาดหวังว่า เมืองจะต้อง
 ขยายตัวออกมา ทำให้พื้นที่บริเวณนี้ถูกนักลงทุนให้มูลค่าตามมูลค่าของที่ดินในเขตเมืองไม่ใช่ตาม
 มูลค่าที่ดินในชนบท เป็นแรงจูงใจสำหรับเกษตรกรในพื้นที่ที่จะยอมขายที่ดิน ส่งผลให้พื้นที่เริ่ม
 เปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่กิจกรรมของเมืองในบางบริเวณและในอนาคตแผ่ขยายอาณาเขตออกเต็ม
 พื้นที่ในที่สุด ซึ่งจะมีผลไปถึงแหล่งอาหารของคนเมืองในที่นี่คือกรุงเทพมหานคร ซึ่งจากการที่
 พื้นที่เกษตรกรรมดั้งเดิมถูกรุกราน ซึ่งในอีก 10 ปีข้างหน้า (ปี พ.ศ. 2567) ตำบลเสาชิงหินจะมีพื้นที่
 เมืองเพิ่มขึ้นร้อยละ 89.05 หากเมืองขยายตัวเช่นนี้ พื้นที่เมืองและชนบทจะไม่มีขอบเขตที่ชัดเจนดัง
 ในอดีตอีกต่อไป ส่งผลกระทบต่อแหล่งอาหารของคนเมืองและความมั่นคงทางอาหาร เพราะการเป็น
 เมืองทำให้พื้นที่เกิด 1) การลดลงของการมีแหล่งอาหารอยู่ 2) การเข้าถึงอาหารที่ยากและห่างไกล
 ขึ้น 3) การมีอาหารให้บริโภคอย่างสม่ำเสมอจะขาดช่วงไป และ 4) การใช้ประโยชน์ในอาหารหรือ
 การได้บริโภคอาหารที่มีโภชนาการ เช่น สด ปลอดภัย มีคุณภาพที่ดี แต่อาจต้องแลกกับราคาที่
 สูงขึ้นจากค่าการขนส่งอาหารจากแหล่งผลิตที่ไกลขึ้น

5.5 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาครั้งนี้ชี้ชัดว่า ในปัจจุบันพื้นที่ดังกล่าวถูกคุกคามด้วยสังคมเมือง จนทำให้
 พื้นที่เกษตรกรรมลดลงไปทุกขณะ จึงมีข้อเสนอแนะต่อปัญหาดังกล่าว ดังนี้

5.5.1 สนับสนุนให้เกิดการปฏิบัติในการมีส่วนร่วมอย่างจริงจัง และดำเนินกิจกรรมอย่าง
 ต่อเนื่อง โดยการนำของผู้นำชุมชนนั้น ๆ และมีการหมุนเวียนสับเปลี่ยนกันไป และควรให้มีการเข้า
 ร่วมอย่างทั่วถึงทั้งผู้ที่อยู่ในทะเบียนเกษตรกร และผู้ที่ไม่ได้ลงทะเบียน

5.5.2 ส่งเสริมให้ชุมชนรอบ ๆ ช่วยกันดูแลสภาพแวดล้อม เพื่อเป็นภาพลักษณ์ที่ดีแก่ชุมชน

5.5.3 การควบคุมการพัฒนา อาทิ การพัฒนาด้านที่อยู่อาศัย จึงต้องมีการควบคุมดูแลจาก
 ภาครัฐที่จะต้องเป็นไปอย่างถูกต้องและเหมาะสม เพื่อเป็นการป้องกันมิให้เกิดผลกระทบต่อสภาวะ
 แวดล้อมด้านต่าง ๆ รัฐบาลจึงควรมีแนวทางการพัฒนาเมืองที่ชัดเจน โดยเฉพาะเมื่อมีโครงการพัฒนา
 พื้นที่ขนาดใหญ่ หรือโครงการขยายระบบคมนาคมขนส่ง ก็ควรทำควบคู่กันไปกับการวางแผนและ
 ฝักรักษาภาพในระดับท้องถิ่น

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

5.5.4 รัฐบาลควรเข้ามามีส่วนร่วมช่วยในการส่งเสริมให้ความรู้การพัฒนาการเกษตร การปลูกพืชแบบผสมผสานเพื่อลดความเสี่ยงในกิจกรรมทางการเกษตร ซึ่งจะช่วยให้เพิ่มปริมาณผลผลิต และรายได้แก่เกษตรกรด้วย ที่สำคัญคือควรให้ความเข้าใจแก่เกษตรกรในการพัฒนาการเกษตร ด้วยการสร้างทัศนคติที่ดีต่ออาชีพและการรักษาที่ดิน

5.5.5 มีการตรวจสอบการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียที่ได้มาตรฐานแก่หมู่บ้านจัดสรรที่อยู่ในพื้นที่

5.5.6 มาตรการป้องกันภาวะมลพิษต่าง ๆ เช่น น้ำ อากาศ ดิน ที่ส่งผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมและชุมชน โดยการตรวจวัด วิเคราะห์คุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม

- กนกพล ทิมางกูง. (2552). ผลกระทบของการสร้างถนนสายรองที่มีต่อวิถีชีวิตของชาวชุมชนเคหะ
บางพลีจังหวัดสมุทรปราการ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยราชภัฏ
ธนบุรี).
- กรมโยธาธิการและผังเมือง. 2557. สืบค้นเมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์, 2557, จาก
http://office.dpt.go.th/csp/index.php?option=com_content&view=article&id=18&Itemid=71
- กฤษ เพิ่มทันจิตต์. (2536). ทฤษฎีและแนวความคิดเกี่ยวกับกระบวนการเกิดเป็นเมือง. กรุงเทพฯ:
ครีเอทีฟพับลิชชิ่ง.
- เกรียงศักดิ์ ราชโคตร. (2552). การเมืองการปกครองของไทย. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ดวงแก้ว.
- เกษม จันทร์แก้ว. (2540). วิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- จันทร์จิรา จิระราชวโร. (2548). การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ในเขตพื้นที่บ้านบุเจ้าคุณ ตำบลวังหมี่
อำเภอ วน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา (ในช่วง พ.ศ. 2537 - 2545) (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท
บัณฑิต, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์).
- จิตชัย เผ่าอินจันทร์. (2531). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการขยายตัวของเทศบาลเมืองนนทบุรี
(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย).
- จุฑาทกรณ์ นวลใย. (2548). แนวทางการป้องกันและบรรเทาปัญหาอภิมหานครในเขตเทศบาล
นครราชสีมา(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณ
ทหารลาดกระบัง)
- เจลิยว ฤกษ์รุจิพิมล. (2542). การเปลี่ยนแปลงทางสังคมมนุษย์กับสังคม. กรุงเทพฯ: โครงการบูรณา
การหมวดศึกษาทั่วไป มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- ดวงจันทร์ อาภาวัชรุตม์ เจริญเมือง. (2545). เมืองยั่งยืน: แนวคิดและประสบการณ์ของตะวันตก.
รายงานการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 1. เชียงใหม่: สถาบันวิจัยสังคม มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- ดารณี ถวิลพิพัฒนกุล. (2539). กระบวนการเป็นเมืองกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในประเทศกำลัง
พัฒนา. คณะครุศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ธีรกานต์ ศรีไทยรักษ์. (2549). ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้
ประโยชน์ที่ดิน: กรณีศึกษาชุมชนบางแห่งฝั่งป่าตะวันตก ประเทศไทย (วิทยานิพนธ์
ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์).

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม (ต่อ)

- นงคราญ วงศ์ตะวัน. (2549). ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ-สังคมที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน: กรณีศึกษาหมู่บ้านรอบผืนป่าคงพญาเย็น-เขาใหญ่ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์)
- นวลศรี ทยาพัชร. (2533). ปัญหาสารพิษทางการเกษตรในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: กองวัดภูมิพิศ การเกษตร กรมวิชาการเกษตร.
- นิภาภรณ์ ภูจำนง. (2542). ผลกระทบจากการปรับปรุงถนนวิชรพลและถนนสายใหม่ต่อการพัฒนาทางกายภาพในพื้นที่ ชานเมืองกรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย).
- นิยพรรณ (ผลวัฒน์) วรรณศิริ. (2536). มานุษยวิทยาเศรษฐกิจ. กรุงเทพฯ: สหมิตรออฟเซต.
- บรรพต ฒ ป้อมเพชร. (2524). หลักการควบคุมแมลงศัตรูพืชความรู้พื้นฐานและความปลอดภัยเกี่ยวกับยาปราบศัตรูพืช. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
- บุญจง ขาวสิทธิวงษ์. (2542). การสอนกฎหมายสิ่งแวดล้อมในประเทศไทย. สำนักพัฒนาบัณฑิตศึกษา สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ประดิษฐ์ เทศแก้ว. (2543). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของชุมชนสองข้างทางหลวงสายท่าพระโกศุมพิสัย: ศึกษากรณีชุมชนบ้านสว่าง ตำบลคอนหันอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยมหาสารคาม).
- ประเวศ ะสี. (2536). ภูมิปัญญาชาวบ้านกับการพัฒนาชนบท (เล่ม 1). กรุงเทพฯ: อัมรินทร์ พรินต์ติ้งกรุ๊ป.
- ปราณี อุทานวรพจน์. (2545). ความโน้มเอียงการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนตำบลคลองพระอุดม อันเนื่องมาจากโครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณห้าแยกปากเกร็ดและถนนเชื่อมต่อ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร).
- ปรีชา คูวินทร์พันธ์. (2545). สังคมวิทยาและมานุษยวิทยา. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พรนิภา อ่อนเกิด. (2550). การขยายตัวของเมืองต่อวิถีชีวิตชุมชนตำบลท่าทราย เขตเทศบาลนครนนทบุรี (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์).
- พรพรรณ สุรนนท์. (2522). การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมในชุมชนลาดกระบัง : ศึกษากระบวนการเปลี่ยนแปลงและผลของการขยายชุมชนไปสู่ชานเมืองกรุงเทพฯ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย).
- พรวิทย์ ผาติภูวดี. (2541). ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อการตัดสินใจใช้ที่ดินของเกษตรกรในจังหวัด

เอกสารนี้เป็นเอกสารนันทบุรี. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย. นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม (ต่อ)

- พันธุวิศ สัมพันธ์พานิช. (2541). ผลกระทบที่มีต่อระบบวนเกษตรแบบสวนบ้าน บริเวณอำเภอเมือง
จังหวัดนนทบุรี. รายงานวิจัย. กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พิศมัย พึ่งวิกรัย. (2538). การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจและสังคมของชุมชนชนบทในภาคกลาง
อันเนื่องมาจากการพัฒนาอุตสาหกรรม (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย).
- ภัทรนันท์ ไชยประภา. (2542). การเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจในตำบลเกาะนางคำ อำเภอปากพะยูน
จังหวัดพัทลุง ตั้งแต่มีการสร้างสะพานเชื่อมเกาะ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ,
มหาวิทยาลัยทักษิณ).
- มนู โอมคุปต์ และเล็ก มอญเจริญ. (2534). รายงานกรมพัฒนาที่ดิน กระทรวงเกษตรและสหกรณ์.
ยุทธนา ตระบันพฤกษ์. (2540). ศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตตำบลคลองแห อำเภอ
หาดใหญ่ จังหวัดสงขลา (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยทักษิณ).
- รัฐติการ คำบุศย์. (2548). การท่องเที่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินกรณีศึกษา: เกาะเกร็ด จ.นนทบุรี
(การศึกษาด้านการศึกษาระดับปริญญาโท, สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง).
- ราตรี ภารา. (2540). ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพฯ: อักษรภาพพัฒนา.
- ราตรี สมพงษ์. (2543). อิทธิพลของการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและพื้นที่ป่าไม้ที่มีต่อ
ลักษณะภูมิอากาศ: กรณีศึกษาจังหวัดกาญจนบุรี. มหาวิทยาลัยมหิดล, ม.ป.ท.
- ฤดีกร ทับทิมทอง. (2536). การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพื้นที่เกษตรกรรมในเมือง
กรุงเทพมหานคร: ศึกษาเฉพาะกรณี เขตราชวัตรบูรณะ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ,
มหาวิทยาลัยรามคำแหง).
- ลักษณะ เสี่ยงมจิตต์. (2543). ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมจากการดำเนินนโยบายสร้างทางหลวง
พิเศษ (มอเตอร์เวย์) ที่มีต่อชุมชนข้างทาง: ศึกษากรณีทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สาย
กรุงเทพฯ-ชลบุรีสายใหม่ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา).
- วรัญญา แตรวิจิตร. (2537). ผลกระทบของการพัฒนาเมืองต่อพื้นที่เกษตรกรรมในเขตประเวศ
กรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย)
- วศิน อิงคพัฒนากุล. (2548). นิเวศวิทยาสิ่งแวดล้อม (พิมพ์ครั้งที่ 2). นครปฐม: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัย
ศิลปากร.
- วันชัย วัฒนศิริ. (2545). ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อม จาก
การก่อสร้างขยายทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3 (สุขุมวิท) ที่มีต่อประชาชน 2 ข้างทาง.
(วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา).

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม (ต่อ)

- วันดี ธาดาเสวี. (2548). กระบวนการกลายเป็นเมืองกับความเป็นชุมชนชนบท : กรณีศึกษาชุมชนตำบลบางหลวงอำเภอบางเลน จังหวัดนครปฐม (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยจันทรเกษม).
- วันดี วิศาลโกเศ. (2533). ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม ที่มีต่อชุมชนชนบท เนื่องมาจากการสร้างทางหลวงชนบทหมายเลข 306-01 (ถนนรัตนวิเบศร์) ในจังหวัดนนทบุรี (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์).
- วิระณี แสงจันทร์. (2542). การเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ในเขตเทศบาลนครหลวงเวียงจันทร์ ปี พ.ศ. 2526 และปี พ.ศ. 2534 (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์).
- วิโรจน์ อยู่นิชชานนท์. (2531). การวิเคราะห์รูปแบบการขยายตัวของเมือง: กรณีศึกษาเทศบาลเมืองนครราชสีมา. เชียงใหม่: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- สมเจตน์ จันทวัฒน์. (2524). คำบรรยายหลักการใช้ที่ดิน. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ คณะเกษตรภาควิชาปฐพีวิทยา.
- สมยศ ท่งหว่า. (2534). สังคมชนบทกับการพัฒนา. สงขลา: คณะทรัพยากรธรรมชาติ มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.
- สมศักดิ์ ศรีสันติสุข. (2536). การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม: แนวทางศึกษาวิเคราะห์และวางแผน. ขอนแก่น: คลังน่านาวิทยา.
- สัญญา ศรีคงทอง. (2546). ศึกษาการเปลี่ยนแปลงเศรษฐกิจของชุมชนสหิงหม้อ ตำบลสทิง อำเภอลำดวน จังหวัดสงขลา ตั้งแต่สมัยเรือเมล์ถึงปัจจุบัน (พ.ศ. 2465 - 2546) (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยทักษิณ).
- สัมพันธ์ ไชยะ. (2536). การขยายตัวของเมืองเข้าสู่พื้นที่เกษตรกรรม: กรณีศึกษาเมืองเชียงใหม่ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่).
- สายัณฑ์ มั่นมะโน. (2533). การศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตเทศบาลเมืองบางบัวทอง จังหวัดนนทบุรี พ.ศ. 2523 และ พ.ศ. 2530. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย.
- ลิโรตม์ แดงภูมิ. (2550). ผลกระทบทางเศรษฐกิจ และสังคม จากการก่อสร้างทางหลวงพิเศษ สายวงแหวนด้านใต้ที่มีต่อผู้ประกอบการอาชีพเกษตรกรรมพื้นที่ 2 ชำงทาง (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา).
- สุพรรณิ ทักษิณสัมพันธ์. (2546). การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อการวางแผนจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม บริเวณลุ่มน้ำโดยรอบเขตอุทยานแห่งชาติภูพาน

เอกสารนี้เป็นเอกสารจังหวัดสกลนคร (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์). ในด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

บรรณานุกรม (ต่อ)

- สุริชัย หวันแก้ว. (2553). สื่อองค์กรเพื่อสิ่งแวดล้อมศึกษาการเรียนรู้เพื่อความพอเพียง. พิมพ์ครั้งที่ 1. สถาบันวิจัยสังคม จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุวัฒนา ชาดานิติ และสุดา ภิรมย์แก้ว. (2526). การใช้ที่ดินเพื่อเกษตรกรรมในกรุงเทพฯ. เอกสารประกอบการประชุมวิชาการเรื่องกรุงเทพฯ 2545. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- เสน่ห์ ญาณสาร. (2547) ประวัติแนวความคิดภูมิศาสตร์. เชียงใหม่: ภาควิชาภูมิศาสตร์ คณะสังคมศาสตร์มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- อุไร อร่ามวงศ์ตระกูล. (2529). รูปแบบการตั้งถิ่นฐานการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในเขตเมือง: ศึกษาเฉพาะกรณีเขตเทศบาลเมืองกำแพงเพชร. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- Birgitta Gatersleben, Charlotte Clark, Alan Reeve and David Uzzell. (2007). The impact of a new transport link on residential communities. (Journal of Environmental Psychology Volume 27, Issue 2).
- Julius Gould and William Kolb. (1964). Dictionary of the Social Sciences. (New York: The Free Press).
- Nahui Zhen, Bojie Fu, Yihe Lu and Zhenmin Zheng. (2016). GIS-based analysis for hotspot identification of tradeoff between ecosystem services: A case study in Yanhe Basin, China. (Article in Chinese Geographical Science, 26(4)).
- Stefan Bergheim. (2005). Human Capital is the Key to Growth - Success Stories and Policies for 2020. (Article in SSRN Electronic Journal)
- UN Population Division. (2008). Rich cities attract people from rural areas. International Monetary Fund, PricewaterhouseCoopers.
- Yusuf, Shahid. (2007). About urban mega regions: knowns and unknowns. (Policy Research Working Paper Series 4252, The World Bank.)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก ก
แบบสอบถาม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**แบบสอบถามเกี่ยวกับผลกระทบทางสภาพเศรษฐกิจ สังคม
และแหล่งผลิตอาหารคนเมือง อันเนื่องการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง
กรณีศึกษาบริเวณสามแยกบางใหญ่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี**

คำชี้แจง

ข้อมูลที่ได้รับจากท่านถือเป็นความลับ และการนำเสนอข้อมูลรายละเอียดต่างๆจะถูกนำไปใช้ในเชิงวิชาการเท่านั้นจะนำเสนอในภาพรวม จึงขอความร่วมมือจากท่านในการให้ข้อมูลตามแบบสอบถามนี้

แบบสอบถามแบ่งออกเป็น 5 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลประชากร

ส่วนที่ 2 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ส่วนที่ 3 ข้อมูลการเปลี่ยนแปลงด้านสังคม (ก่อนและหลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ส่วนที่ 4 ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ส่วนที่ 5 ข้อมูลผลกระทบ (หลังการสร้างรถไฟฟ้า)

กรุณาทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน () หรือเติมคำลงใน (.....) ที่ตรงกับความเป็นจริง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลประชากร

1. ผู้ให้ข้อมูลเป็น () 1.เจ้าบ้าน () 2.ผู้อาศัย/อื่นๆ
2. เพศ () 1.ชาย () 2.หญิง
3. อายุ
() 1.ต่ำกว่า 15 ปี () 2. 16 - 25 ปี () 3. 26 – 35 ปี () 4. 36 – 45 ปี
() 5. 46 – 55 ปี () 6. มากกว่า 56 ปีขึ้นไป
4. สถานภาพ
() โสด () สมรส () หม้าย () หย่า () แยกกันอยู่
5. จำนวนสมาชิกในครัวเรือน.....คน
6. ลักษณะครอบครัว
() ครอบครัวเดี่ยว () ครอบครัวขยาย

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

7. ระดับการศึกษาของท่าน

- () 1.ไม่ได้ศึกษา () 2.ต่ำกว่าประถมศึกษา () 3.ประถมศึกษา
 () 4.มัธยมศึกษาตอนต้น () 5.มัธยมศึกษาตอนปลาย () 6.อาชีวศึกษา
 () 7.อนุปริญญา () 8.ปริญญาตรี () 9.สูงกว่าปริญญาตรี

8. ภูมิลำเนาเดิมของท่าน

- () 1. อยู่มาตั้งแต่เกิด () 2. ย้ายมาจากที่อื่น

9. ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่

- () 1. น้อยกว่า 1 ปี () 2. 1-2 ปี () 3. 2-4 ปี () 4. 4-6 ปี () 5. 6-8 ปี
 () 6. 8-10 ปี () 7. 10 ปีขึ้นไป

ส่วนที่ 2 การเปลี่ยนด้านเศรษฐกิจ

ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า

1. อาชีพหลัก (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า)

- () 1.เกษตรกร () 2.รับจ้าง () 3.ค้าขาย
 () 4.ธุรกิจส่วนตัว () 5.พนักงานบริษัท () 6.รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ
 () 7.นักเรียน/ นักศึกษา () 8.ว่างงาน () 9.เกษียณ
 () 10.อื่นๆ.....

2. อาชีพเสริม/อาชีพรอง (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า)

- () 1.เกษตรกร () 2.รับจ้าง () 3.ค้าขาย
 () 4.ธุรกิจส่วนตัว () 5.พนักงานบริษัท () 6.รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ
 () 7.นักเรียน/ นักศึกษา () 8.ว่างงาน () 9.เกษียณ

() 10.อื่นๆ.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. รายได้บุคคลต่อปี (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า) (อาจใช้การประมาณการ)

- () 1. น้อยกว่า 30,000 บาท () 2. 30,000 – 50,000 บาท () 3. 50,001 – 100,000 บาท
 () 4. 100,001 – 150,000 บาท () 5. 150,001 – 200,000 บาท () 6. 200,001 – 300,000 บาท
 () 7. มากกว่า 300,000 บาท

4. รายได้รวมของครัวเรือน (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า) ต่อปี แยกเป็น

4.1 จำแนกตามประเภทของรายได้แยกเป็น (อาจใช้การประมาณการ)

4.1.1 รายได้จากอาชีพหลักของครัวเรือน.....บาท

4.1.2 รายได้จากอาชีพรองของครัวเรือน.....บาท

4.2 จำแนกตามแหล่งที่มาของรายได้ (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า) แยกเป็น (อาจใช้การประมาณการ)

4.2.1 รายได้ในภาคการเกษตรของครัวเรือน.....บาท

4.2.2 รายได้นอกภาคการเกษตรของครัวเรือน.....บาท

5. ครอบครัวทำการเกษตรมาแล้วประมาณกี่ปี.....ปี

6. ภาระหนี้สินของครัวเรือน (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า)

- () 1. มี () 2. ไม่มี (ข้ามไปข้อ 7)

6.1. สาเหตุของการมีหนี้สิน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

() 1. มีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นและรายได้ไม่เพียงพอ

() 2. มีค่าใช้จ่ายฉุกเฉินเกิดขึ้นในครัวเรือน

() 3. ไม่ได้ใช้เงินกู้ตามวัตถุประสงค์

() 4. ผลผลิตได้รับความเสียหาย

() 5. ขายผลผลิตไม่ได้/ ได้น้อย/ ราคาต่ำ

() 6. อื่นๆ (โปรดระบุ).....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับใช้ประโยชน์ในการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
 ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

7. ความสามารถในการออมของครัวเรือน (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า)

- () 1. ไม่มีเงินออม () 2. มีเงินออม

8. ทรัพย์สิน/ การถือครองที่ดิน (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า)

() 1. มี ท่านมีพื้นที่ถือครองทั้งหมดจำนวน.....แปลง รวมเป็นพื้นที่
.....ไร่

- () 2. ไม่มี

หลังการสร้างรถไฟฟ้า

1. อาชีพหลัก (หลังการสร้างรถไฟฟ้า)

- () 1.เกษตรกร () 2.รับจ้าง () 3.ค้าขาย
() 4.ธุรกิจส่วนตัว () 5.พนักงานบริษัท () 6.รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ
() 7.นักเรียน/ นักศึกษา () 8.ว่างงาน () 9.เกษียณ
() 10.อื่นๆ.....

2. อาชีพเสริม/อาชีพรอง (หลังการสร้างรถไฟฟ้า)

- () 1.เกษตรกร () 2.รับจ้าง () 3.ค้าขาย
() 4.ธุรกิจส่วนตัว () 5.พนักงานบริษัท () 6.รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ
() 7.นักเรียน/ นักศึกษา () 8.ว่างงาน () 9.เกษียณ
() 10.อื่นๆ.....

3. รายได้บุคคลต่อปี (หลังการสร้างรถไฟฟ้า) (อาจใช้การประมาณการ)

- () 1. น้อยกว่า 30,000 บาท () 2. 30,000 – 50,000 บาท () 3. 50,001 – 100,000 บาท
() 4. 100,001 – 150,000 บาท () 5. 150,001 – 200,000 บาท () 6. 200,001 – 300,000 บาท
() 7. มากกว่า 300,000 บาท

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

4. รายได้รวมของครัวเรือน (หลังการสร้างรถไฟฟ้า) ต่อปี แยกเป็น

4.1 จำแนกตามประเภทของรายได้แยกเป็น (อาจใช้การประมาณการ)

4.1.1 รายได้จากอาชีพหลักของครัวเรือน.....บาท

4.1.2 รายได้จากอาชีพรองของครัวเรือน.....บาท

4.2 จำแนกตามแหล่งที่มาของรายได้ (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า) แยกเป็น (อาจใช้การประมาณการ)

4.2.1 รายได้ในภาคการเกษตรของครัวเรือน.....บาท

4.2.2 รายได้นอกภาคการเกษตรของครัวเรือน.....บาท

5. ครอบครัวทำการเกษตรมาแล้วประมาณกี่ปี.....ปี

6. ภาระหนี้สินของครัวเรือน (หลังการสร้างรถไฟฟ้า)

() 1. มี () 2. ไม่มี (ข้ามไปข้อ 7)

6.1. สาเหตุของการมีหนี้สิน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

() 1. มีภาระค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นและรายได้ไม่เพียงพอ

() 2. มีค่าใช้จ่ายฉุกเฉินเกิดขึ้นในครัวเรือน

() 3. ไม่ได้ใช้เงินกู้ตามวัตถุประสงค์

() 4. ผลผลิตได้รับความเสียหาย

() 5. ขายผลผลิตไม่ได้/ ใช้น้อย/ ราคาต่ำ

() 6. อื่นๆ (โปรดระบุ).....

7. ความสามารถในการออมของครัวเรือน (หลังการสร้างรถไฟฟ้า)

() 1. ไม่มีเงินออม () 2. มีเงินออม

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

8. ทรัพย์สิน/ การถือครองที่ดิน (หลังการสร้างรถไฟฟ้า)

- () 1. มี ท่านมีพื้นที่ถือครองทั้งหมดจำนวน.....แปลง รวมเป็นพื้นที่
.....ไร่
- () 2. ไม่มี

ส่วนที่ 3 การเปลี่ยนแปลงด้านสังคม

ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า

1. การเดินทาง

1.1 ปกติท่านเดินทางในพื้นที่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า)

- () 1. รถยนต์/ รถจักรยานยนต์ () 2. แท็กซี่
- () 3. รถสาธารณะ (รถโดยสารประจำทาง, รถตู้) () 4. จักรยาน
- () 5. รถยนต์/ รถจักรยานยนต์ + รถสาธารณะ
- () 6. อื่นๆ (โปรดระบุ).....

1.2 ท่านใช้ระยะเวลาในการเดินทางในพื้นที่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า)

- () 1. 1-10 นาที () 2. 10-20 นาที () 3. 20-30 นาที
- () 4. 30-40 นาที () 5. 40-50 นาที () 6. อื่นๆ (โปรดระบุ).....

2. การรับรู้ข่าวสารในชุมชนของท่าน (ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า)

- () 1. โทรทัศน์/ เคเบิลท้องถิ่น () 2. วิทยุ/ วิทยุชุมชน
- () 3. แผ่นพับ/ ใบปลิว () 4. หนังสือพิมพ์/ หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น
- () 5. โปสเตอร์/ ป้ายโฆษณา () 6. อินเทอร์เน็ต (Facebook, Line)
- () 7. เจ้าหน้าที่รัฐ (กำนัน/ ผู้ใหญ่บ้าน) () 8. เพื่อน/ ญาติ/ คนในครอบครัว
- () 9. คนในชุมชน () 10. อื่นๆ(โปรด

ระบุ).....
เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ความสัมพันธ์ในชุมชนของท่าน (ก่อนการสร้างโรงไฟฟ้า)

ตารางที่ 1

ข้อ	รายการ	ระดับการมีส่วนร่วม (ใส่เครื่องหมาย ✓)					
		5 มาก ที่สุด	4 มาก	3 ปาน กลาง	2 น้อย	1 น้อย มาก	0 ไม่มี
1	การวางแผนในการทำงานร่วมกัน						
2	การปฏิบัติกิจกรรมร่วมกัน						
3	กระตือรือร้นในการปฏิบัติกิจกรรม ร่วมกัน						
4	การแก้ปัญหาร่วมกัน						
5	การติดต่อสื่อสาร ประสานงาน						
6	ความรู้จักคุ้นเคย						

4. ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชนของท่าน (ก่อนการสร้างโรงไฟฟ้า)

ตารางที่ 2

ข้อ	รายการ	ระดับการมีส่วนร่วม (ใส่เครื่องหมาย ✓)					
		5 มาก ที่สุด	4 มาก	3 ปาน กลาง	2 น้อย	1 น้อย มาก	0 ไม่มี
1	ชุมชนไปมาหาสู่พูดคุยกับเพื่อนบ้าน						
2	ชุมชนมีการจัดทำบุญในงานทาง ศาสนาและเทศกาลต่างๆ						
3	ชุมชนเข้าร่วมพิธีต่างๆ เช่น งาน บวช งานแต่งงาน งานศพ เป็นต้น						
4	ชุมชนเข้าร่วม/จัด งานฉลองของ ชุมชน เช่น งานวันเกิด งานทำบุญ- บ้าน งานฉลองต่างๆ เป็นต้น						
5	จากการสังเกต ในรอบปีชุมชนมีส่วน ร่วมกับงานเทศกาลต่างๆของชุมชน						

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หลังการสร้างรถไฟฟ้า

1. การเดินทาง

1.1 ปกติท่านเดินทางในพื้นที่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ (หลังการสร้างรถไฟฟ้า)

- () 1. รถยนต์/ รถจักรยานยนต์ () 2. แท็กซี่
- () 3. รถสาธารณะ (รถโดยสารประจำทาง, รถตู้) () 4. จักรยาน
- () 5. รถยนต์/ รถจักรยานยนต์ + รถสาธารณะ
- () 6. อื่นๆ (โปรดระบุ).....

1.2 ท่านใช้ระยะเวลาในการเดินทางในพื้นที่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ (หลังการสร้างรถไฟฟ้า)

- () 1. 1-10 นาที () 2. 10-20 นาที () 3. 20-30 นาที
- () 4. 30-40 นาที () 5. 40-50 นาที () 6. อื่นๆ (โปรดระบุ).....

2. การรับรู้ข่าวสารในชุมชนของท่าน (หลังการสร้างรถไฟฟ้า)

- () 1. โทรทัศน์/ เคเบิลท้องถิ่น () 2. วิทยุ/ วิทยุชุมชน
- () 3. แผ่นพับ/ ใบปลิว () 4. หนังสือพิมพ์/ หนังสือพิมพ์ท้องถิ่น
- () 5. โปสเตอร์/ ป้ายโฆษณา () 6. อินเทอร์เน็ต (Facebook, Line)
- () 7. เจ้าหน้าที่รัฐ (กำนัน/ ผู้ใหญ่บ้าน) () 8. เพื่อน/ญาติ/ คนในครอบครัว
- () 9. คนในชุมชน () 10. อื่นๆ(โปรดระบุ).....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ความสัมพันธ์ในชุมชนของท่าน (หลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ตารางที่ 3

ข้อ	รายการ	ระดับการมีส่วนร่วม (ใส่เครื่องหมาย ✓)					
		5 มาก ที่สุด	4 มาก	3 ปาน กลาง	2 น้อย	1 น้อย มาก	0 ไม่มี
1	การวางแผนในการทำงานร่วมกัน						
2	การปฏิบัติกิจกรรมร่วมกัน						
3	กระตือรือร้นในการปฏิบัติกิจกรรม ร่วมกัน						
4	การแก้ปัญหาร่วมกัน						
5	การติดต่อสื่อสาร ประสานงาน						
6	ความรู้จักคุ้นเคย						

4. ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมในชุมชนของท่าน (หลังการสร้างรถไฟฟ้า)

ตารางที่ 4

ข้อ	รายการ	ระดับการมีส่วนร่วม (ใส่เครื่องหมาย ✓)					
		5 มาก ที่สุด	4 มาก	3 ปาน กลาง	2 น้อย	1 น้อย มาก	0 ไม่มี
1	ชุมชนไปมาหาสู่พูดคุยกับเพื่อนบ้าน						
2	ชุมชนมีการจัดทำบุญในงานทาง ศาสนาและเทศกาลต่างๆ						
3	ชุมชนเข้าร่วมพิธีต่างๆ เช่น งาน บวช งานแต่งงาน งานศพ เป็นต้น						
4	ชุมชนเข้าร่วม/จัด งานฉลองของ ชุมชน เช่น งานวันเกิด งานทำบุญ- บ้าน งานฉลองต่างๆ เป็นต้น						
5	จากการสังเกต ในรอบปีชุมชนมีส่วน ร่วมกับงานเทศกาลต่างๆของชุมชน						

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 4 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

1. ลักษณะการตั้งบ้านเรือน

1.1 ท่านได้เข้ามาอาศัยหรือตั้งบ้านเรือนอยู่ในบริเวณที่ท่านอาศัยอยู่ในขณะนี้ ตั้งแต่เมื่อใด

- () 1. ก่อนที่จะมีการสร้างรถไฟฟ้า
- () 2. ขณะที่มีการดำเนินการก่อสร้างรถไฟฟ้า
- () 3. หลังจากมีการสร้างรถไฟฟ้าแล้ว

1.2 บ้านเรือนหรือที่ดินที่ท่านอาศัยอยู่ได้มาอย่างไร

- () 1. มรดก
- () 2. ซื้อ
- () 3. เช่า
- () 4. อาศัยร่วมกับญาติ

1.3 บ้านเรือนที่ท่านอยู่อาศัยห่างจากรถไฟฟ้าประมาณ ประมาณ

- () 1. น้อยกว่า 500 เมตร
- () 2. 500 เมตร - 1 กิโลเมตร
- () 3. 2 กิโลเมตร
- () 4. มากกว่า 2 กิโลเมตร
- () 5. อื่นๆ โปรดระบุ.....

1.4 พื้นที่ที่ท่านถือครองอยู่ใช้ทำเกษตรกรรมหรือไม่

- () 1. ทำการเกษตร
- () 2. ไม่ได้ทำการเกษตร
- () 3. อื่นๆ.....

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ส่วนที่ 5 ผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้า

1. ผลกระทบการคุกคามพื้นที่การเกษตรและแหล่งอาหาร

ก่อนการสร้างรถไฟฟ้า

1.1 ลักษณะการถือครองและการใช้ที่ดิน

ตารางที่ 5

ที่ดินแปลงที่	เนื้อที่ (ไร่-งาน- ตร.ว.)	ลักษณะ การถือครอง	เอกสารสิทธิ์	ลักษณะ การใช้ที่ดิน	การรับน้ำ
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)

ให้ใส่ตัวเลขในช่องดังนี้

ลักษณะการถือครอง(ช่องที่3) 1.ของตนเอง 2.เช่าผู้อื่น 3.ได้ทำฟรีอื่นๆ

เอกสารสิทธิ์(ช่องที่4) 1.โฉนด(น.ส.4) 2.น.ส.3/น.ส.3ก 3.ใบจอง(น.ส.2) 5.ใบไต่สวน(น.ส.5)
6.ใบเหี้ยบย่ำ 7.น.ค.3 ส.ท.ก. 8.ภ.บ.ท.5, 6 9.ส.ป.ก.4-01

ลักษณะการใช้ที่ดิน(ช่อง5)

1.ที่อยู่อาศัย 5.ที่ไม่ขึ้นต้น
2.ที่นาข้าว 6.ที่สวนผัก
3.ที่พืชไร่ 7.ที่ไม่ดอก/ไม้ประดับ
4.ที่สวนผลไม้ 8.อื่นๆ (ระบุ)

การรับน้ำ(ช่องที่6)

1.ชลประทานตลอดปี 5.สระน้ำ, บ่อขุดตลอดปี
2.ชลประทานฤดูแล้ง 6.ฤดูฝน
3.แหล่งน้ำธรรมชาติตลอดปี
4.แหล่งน้ำธรรมชาติฤดูฝน

1.2 การขนย้ายอาหารและแหล่งจำหน่ายผลผลิต (เครื่องหมาย✓)

ตารางที่ 6

ขายเองที่ตลาด			พ่อค้าคน กลาง	โรงแปรร รูป	ตลาด กลาง	สถาบัน การเกษตร	พ่อค้า ส่งออก	อื่นๆ (ไประบุ)
หมู่บ้าน	อำเภอ	จังหวัด						
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษานั้น ไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า

ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้คัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

หลังการสร้างรอกไฟฟ้า

1.3 ลักษณะการถือครองและการใช้ที่ดิน

ตารางที่ 7

ที่ดินแปลงที่	เนื้อที่ (ไร่-งาน- ตร.ว.)	ลักษณะ การถือครอง	เอกสารสิทธิ์	ลักษณะ การใช้ที่ดิน	การรับน้ำ
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)

ให้ใส่ตัวเลขในช่องดังนี้

ลักษณะการถือครอง(ช่องที่3) 1.ของตนเอง 2.เช่าผู้อื่น 3.ได้ทำฟรีอื่นๆ

เอกสารสิทธิ์(ช่องที่4) 1.โฉนด(น.ส.4) 2.น.ส.3/น.ส.3 ก 3.ใบจอง(น.ส.2) 5.ใบไต่สวน(น.ส.5)
6.ใบหยิบขำ 7.น.ค.3 ส.ท.ก. 8.ภ.บ.ท.5, 6 9.ส.ป.ก.4-01

ลักษณะการใช้ที่ดิน(ช่อง5)

- 1.ที่อยู่อาศัย
- 2.ที่นาข้าว
- 3.ที่พืชไร่
- 4.ที่สวนผลไม้
- 5.ที่ไม่ขึ้นดิน
- 6.ที่สวนผัก
- 7.ที่ไม้ดอก/ไม้ประดับ
- 8.อื่นๆ (ระบุ)

การรับน้ำ(ช่องที่6)

- 1.ชลประทานตลอดปี
- 2.ชลประทานฤดูแล้ง
- 3.แหล่งน้ำธรรมชาติตลอดปี
- 4.แหล่งน้ำธรรมชาติฤดูฝน
- 5.สระน้ำ, บ่อขุดตลอดปี
- 6.ฤดูฝน

1.4 การขนย้ายอาหารและแหล่งจำหน่ายผลผลิต (เครื่องหมาย✓)

ตารางที่ 8

ขายเองที่ตลาด			พ่อค้าคน กลาง	โรงแปรรูป	ตลาด กลาง	สถาบัน การเกษตร	พ่อค้า ส่งออก	อื่นๆ (โปรดระบุ)
หมู่บ้าน	อำเภอ	จังหวัด						
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2.ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ

ผลกระทบต่อการทำการเกษตรหลังจากการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ขัดขวาง แนวทางการเพิ่ม รายได้ การลดรายจ่าย และขยายโอกาสของครัวเรือนเกษตรกร

ตารางที่ 9

ผลกระทบ	ระดับ					
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปาน กลาง (3)	น้อย (2)	น้อย ที่สุด (1)	ไม่มี (0)
1) ไม่มีอาชีพ						
2) ไม่มีที่ดิน/ ที่ดินขนาดเล็กไม่เพียงพอต่อการประกอบอาชีพ						
3) ความอุดมสมบูรณ์ของดิน						
4) แหล่งน้ำเพื่อการเกษตร						
5) แรงงานในการประกอบอาชีพ/ เปลี่ยนอาชีพ						
6) ปัญหาภัยแล้ง						
7) น้ำท่วม						
8) การแปรรูปเพื่อเพิ่มมูลค่าผลผลิต						
9) ปริมาณ/ คุณภาพของผลผลิต						
10) เวนคืนที่ดิน						
11) ขายที่ดิน						
12) เลิกอาชีพเกษตรกร						

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ผลกระทบทางด้านสังคม

ตารางที่ 10

ผลกระทบ	ระดับ					
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)	ไม่มี (0)
1) คนต่างถิ่นเข้ามาอาศัยในพื้นที่						
2) ผู้คน/ชุมชนไม่มีกรไปมาหาสู่หรือมีปฏิสัมพันธ์						
3) การพึ่งพากันในครอบครัว						
4) ความสัมพันธ์ในครอบครัวและชุมชน เช่น การมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆของชุมชน						
5) ปัญหาอาชญากรรม						
6) ปัญหาพื้นที่อยู่อาศัยมีความแออัด						
7) ปัญหาการคมนาคม เช่น การจราจรติดขัด						
8) มีการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีใหม่ๆ						
9) มีการติดต่อกับสังคมภายนอกมากขึ้น						
10) คุณภาพชีวิตดีขึ้น/ สาธารณูปโภคที่ดี						

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้าไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

2. ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 11

ผลกระทบ	ระดับ					
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)	ไม่มี (0)
1) เกิดปัญหาหมอกพิษทางอากาศ						
2) เกิดปัญหาคุณภาพน้ำเสียในชุมชน						
3) เกิดการขาดแคลนทรัพยากรน้ำในชุมชน						
4) เกิดปัญหาหมอกภาวะทางเสียง						
5) เกิดปัญหาหมอกพิษทางกลิ่น						
6) เกิดปัญหาขยะมูลฝอย						
7) เกิดปัญหาการทำลายภูมิทัศน์ของชุมชนที่มีมาตั้งแต่อดีต						
8) เกิดการค้นหาแนวทางในการรักษาสิ่งแวดล้อมในชุมชน						
9) เกิดการช่วยกันรักษาสิ่งแวดล้อมในชุมชน						
10) เกิดการร่วมมือจากทุกฝ่ายในการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อม						

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

3. ผลกระทบด้านระบบนิเวศ

ตารางที่ 12

ผลกระทบ	ระดับ					
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)	ไม่มี (0)
1) การเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากร						
2) การขยายตัวของเมือง เช่น การเกิดหมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม						
3) การใช้วิธีการทำเกษตรแบบสมัยใหม่ เช่น ปุ๋ยเคมี ยาฆ่าแมลง						
4) ปัญหาดินเสื่อมโทรม						
5) การเกิดระบาดของศัตรูพืช						
6) ผลกระทบจากโรงงานอุตสาหกรรม ทั้งขนาดใหญ่และขนาดย่อมในพื้นที่ใกล้เคียง						

ข้อเสนอแนะ

.....

.....

.....

.....

ขอขอบพระคุณสำหรับความร่วมมือ

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้



ภาคผนวก ข
แบบสัมภาษณ์

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า
ไม่ว่ากรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ดัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

**แบบสัมภาษณ์เกี่ยวกับผลกระทบทางสภาพเศรษฐกิจ สังคม
และแหล่งผลิตอาหารคนเมือง อันเนื่องการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง
กรณีศึกษาบริเวณสามแยกบางใหญ่ ต.เสาธงหิน อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี**

1. หลังจากมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงตั้งแต่ปี 2547 เป็นต้นมา มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เกษตรกรรมของตนเองอย่างไรบ้าง
2. ท่านคิดจะขายพื้นที่ที่ตนเองมีอยู่หรือไม่ เพราะเหตุใด
3. ตั้งแต่มีการสร้างรถไฟฟ้า มีการหลั่งไหลเข้ามาของประชากรนอกพื้นที่ที่เข้ามาอยู่อาศัยใน ต.เสาธงหิน มีผลกระทบต่อการทำงานเกษตรหรือไม่ และการก่อสร้างรถไฟฟ้านั้นก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมในบริเวณที่อยู่อาศัยของท่านหรือไม่
4. ท่านคิดว่าปัจจัยใดที่ทำให้เกษตรกรเดิมขายพื้นที่ของตนหรือเปลี่ยนอาชีพ หากพื้นที่ทางการเกษตรน้อยลง ท่านคิดว่าจะเปลี่ยนอาชีพอื่นถาวรหรือไม่ เพราะเหตุใด
5. เมื่อมีรถไฟฟ้าเข้ามา การเกษตรของท่านได้รับผลกระทบต่อการผลิตหรือไม่ อย่างไร และเมื่อมีการหลั่งไหลของผู้คนเข้ามาแล้ว ผลผลิตทางการเกษตรที่เคยผลิตได้ ได้รับผลกระทบหรือไม่
6. ก่อนการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง เศรษฐกิจในชุมชนเป็นอย่างไร โดยเฉพาะด้านการเกษตร
7. ท่านคิดว่าการสร้างรถไฟฟ้า ส่งผลอย่างไรต่อชุมชนของท่าน
8. กรณีที่ท่านคิดว่าได้รับผลกระทบจากการสร้างรถไฟฟ้า ท่านร้องเรียนต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างไร

เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้

ประวัติผู้เขียน

นินทนาสน์ สิริลักษณ์ เกิดเมื่อวันที่ 30 ตุลาคม พ.ศ.2530 ที่กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษา ศิลปศาสตรบัณฑิต (การพัฒนาชุมชนเมือง) จาก ภาควิชาสังคมวิทยา คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ในปีการศึกษา 2553

เข้าศึกษาต่อในระดับปริญญาโทหลักสูตรการวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ในปีการศึกษา 2556



เอกสารนี้เป็นเอกสารที่สงวนไว้สำหรับการใช้งานเพื่อการศึกษาเท่านั้น ไม่อนุญาตให้นำไปใช้ประโยชน์ด้านการค้า ไม่ว่าจะกรณีใดๆทั้งสิ้น อีกทั้งห้ามมิให้ตัดแปลงเนื้อหา และต้องอ้างอิงถึงเจ้าของเอกสารทุกครั้งที่มีการนำไปใช้