

ผลกระทบของรถไฟฟ้ายกระดับที่เอสต่อชุมชนในเขตบางนา



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาภูมิศาสตร์และภูมิสารสนเทศ ภาควิชาภูมิศาสตร์
คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2563
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

IMPACT OF BTS SKYTRAIN TOWARD COMMUNITIES IN BANGNA DISTRICT



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts in Geography and Geoinformatics

Department of Geography

FACULTY OF ARTS

Chulalongkorn University

Academic Year 2020

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์	ผลกระทบของรถไฟฟ้ายกระดับที่เอสต่อชุมชนในเขตบางนา
โดย	น.ส.วรัลยา บำรุงพงศ์
สาขาวิชา	ภูมิศาสตร์และภูมิสารสนเทศ
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก	อาจารย์ ดร.เพชรพิไล ลัธธนันท์
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม	รองศาสตราจารย์ ดร.พรรณี ชีวินศิริวัฒน์

คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้รับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาอักษรศาสตรมหาบัณฑิต

.....	คณบดีคณะอักษรศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.สุรเดช โชติอุดมพันธ์)	
คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์	
.....	ประธานกรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฐิติรัตน์ ปั้นบำรุงกิจ)	
.....	อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(อาจารย์ ดร.เพชรพิไล ลัธธนันท์)	
.....	อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม
(รองศาสตราจารย์ ดร.พรรณี ชีวินศิริวัฒน์)	
.....	กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปกรณ เมฆแสงสวย)	

6080306922 : MAJOR GEOGRAPHY AND GEOINFORMATICS

KEYWORD: IMPACT, COMMUNITY, BTS SKYTRAIN, MASS TRANSIT

Warunya Bamrongpong : IMPACT OF BTS SKYTRAIN TOWARD COMMUNITIES
IN BANGNA DISTRICT. Advisor: PETCHPILAI LATTANAN, Ph.D. Co-advisor:
Assoc. Prof. PANNEE CHEEWINSIRIWAT, Ph.D.

Bangkok's economic and social development encourages spatial development to fulfill urban activities requirement. In this regard, Bangkok is continuously expanding. Due to the city expansion, Bangkok is ranked as one of the top 10 world most congested cities. To solve this congested traffic problem, the first mass transit system, BTS SkyTrain, was constructed. The construction of BTS SkyTrain increases accessibility to the areas surrounding BTS station and along BTS line. Increasing of areas accessibility should affect local communities in those area. Therefore, this research aims to study and analyze the impacts of the BTS SkyTrain in Bangna district. This research is a qualitative research, using In-depth interview as a main research tool. The interview data was collected from 22 communities located within 1.6 kilometers of BTS SkyTrain line in Bangna district. The results show that BTS SkyTrain affects communities in 3 main issues. The three main issues are economic, social, and environmental impacts. Each communities received positive and negative impacts differently. The study also found that environmental impacts on communities in Bangna area has only negative effects.

Field of Study: Geography and
Geoinformatics

Academic Year: 2020

Student's Signature

Advisor's Signature

Co-advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี ด้วยความช่วยเหลือของอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ อาจารย์ ดร.เพชรพิไล ลิ้มธนนท์ และอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม รองศาสตราจารย์ ดร.พรรณี ชีวินศิริวัฒน์ ซึ่งท่านได้ให้คำแนะนำและข้อคิดเห็นต่าง ๆ อันเป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการทำวิจัย ขอขอบพระคุณ ประธานสอบวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ฐิติรัตน์ ปั้นบำรุงกิจ และ คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปกรณ เมฆแสงสวย สำหรับคำแนะนำที่เป็น ประโยชน์อันทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น และขอขอบคุณประธานชุมชนเขตบางนาทุกท่าน สำหรับความร่วมมือในการให้ข้อมูลเป็นอย่างดี นอกจากนี้ขอขอบคุณเพื่อน ๆ ทุกคนที่เป็นกำลังใจ และ ให้ความช่วยเหลือในการทำวิทยานิพนธ์เรื่องนี้

สุดท้ายนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณบิดามารดา และครอบครัว ซึ่งเปิดโอกาสให้ได้รับการศึกษาเล่าเรียน ตลอดจนคอยช่วยเหลือและให้กำลังใจผู้วิจัยเสมอมาจนสำเร็จการศึกษา

วัลลยา บำรุงพงศ์



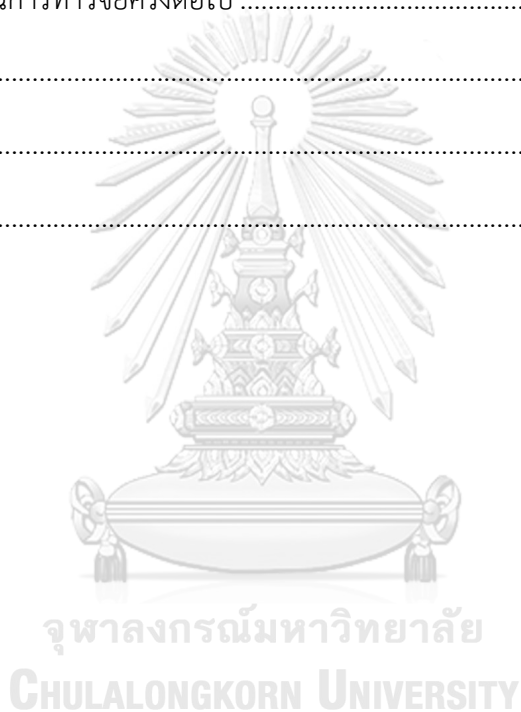
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ค
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
กิตติกรรมประกาศ	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ฌ
สารบัญภาพ.....	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย.....	2
1.3 ขอบเขตของงานวิจัย.....	2
1.4 วิธีดำเนินงานวิจัย.....	4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
1.6 ข้อจำกัดในการวิจัย.....	4
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	5
2.1 รถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร	5
2.2 ชุมชน.....	9
2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบ	11
2.3.1 ผลกระทบด้านสังคม	13
2.3.2 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ	15
2.3.3 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	16
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการคมนาคม	18

บทที่ 3 พื้นที่ศึกษา.....	23
3.1 ประวัติความเป็นมาเขตบางนา.....	23
3.2 ลักษณะทางกายภาพของเขตบางนา.....	24
3.2.1 ที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อ.....	24
3.2.2 ประชากร.....	26
3.2.3 ระบบโครงข่ายถนนและการคมนาคม.....	32
3.2.4 การใช้ประโยชน์ที่ดิน.....	33
บทที่ 4 วิธีการดำเนินงานวิจัย.....	35
4.1 การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย.....	37
4.1.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	37
4.1.2 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง.....	37
4.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	38
4.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	39
4.4 การจัดระบบข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล.....	41
4.5 สรุป.....	42
บทที่ 5 ผลกระทบของรถไฟฟ้าบีทีเอสต่อชุมชนในเขตบางนา.....	43
5.1 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ.....	44
5.1.1 ด้านบวก.....	44
5.1.2 ด้านลบ.....	46
5.2 ผลกระทบด้านสังคม.....	49
5.2.1 ด้านบวก.....	49
5.2.2 ด้านลบ.....	51
5.3 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม.....	54
5.3.1 ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า.....	54

5.3.2	ภายหลังการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า.....	55
5.4	รถไฟฟ้ากับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินโดยรอบ.....	57
5.5	สรุป	66
บทที่ 6	สรุปผลและข้อเสนอแนะ	69
6.1	สรุปผลการดำเนินงานวิจัย.....	69
6.2	ข้อเสนอแนะ	71
6.3	ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป	72
บรรณานุกรม.....		73
ภาคผนวก.....		78
ประวัติผู้เขียน.....		80



สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 มิติต่าง ๆ ของผลกระทบ	12
ตารางที่ 2 จำนวนประชากรเขตบางนา ปี 2545 – 2562.....	27
ตารางที่ 3 จำนวนประชากรเขตบางนา ณ เมษายน 2564.....	28
ตารางที่ 4 สรุปลักษณะของผู้ให้สัมภาษณ์.....	40
ตารางที่ 5 การเปรียบเทียบผลกระทบจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าต่อชุมชนในเขตบางนา	67



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

สารบัญภาพ

	หน้า
แผนภาพที่ 1 แผนที่ชุมชนทั้งหมดในเขตบางนา	3
แผนภาพที่ 2 เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครในปัจจุบัน	8
แผนภาพที่ 3 แสดงบริเวณพื้นที่เขตบางนา.....	25
แผนภาพที่ 4 จำนวนประชากรเขตบางนา	28
แผนภาพที่ 5 แสดงชุมชนในพื้นที่เขตบางนา	31
แผนภาพที่ 6 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำยกกฎกระทรวงให้ใช้ บังคับผังเมือง รวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556	34
แผนภาพที่ 7 ขั้นตอนในการวิจัย.....	36
แผนภาพที่ 8 แผนที่ชุมชนเขตบางนา จำนวน 22 ชุมชนในพื้นที่ศึกษา	38
แผนภาพที่ 9 ตัวอย่างการให้รหัสตัวแทนผู้ถูกสัมภาษณ์	39
แผนภาพที่ 10 กรอบชุดรหัส.....	41
แผนภาพที่ 11 กรอบชุดรหัส แสดงผลการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการรถไฟฟ้ามหานคร ส่วนต่อขยายอ่อนนุช - แบริ่ง	43
แผนภาพที่ 12 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพของสถานีอุดมสุข ปี 2549 - 2560	60
แผนภาพที่ 13 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพของสถานีบางนา ปี 2549 - 2561	62
แผนภาพที่ 14 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพของสถานีแบริ่ง ปี 2549 - 2562.....	64

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญ

การพัฒนาและการเติบโตทั้งในด้านเศรษฐกิจ และสังคมของกรุงเทพมหานครนั้นมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เนื่องจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายแรงงานจากชนบทสู่เมืองหลวง เพื่อแสวงหาโอกาสในการประกอบอาชีพ การศึกษา และการมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ส่งผลให้มีความต้องการทางพื้นที่เพื่อดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจในด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้น พื้นที่ใจกลางเมืองกลายเป็นศูนย์กลางของสำนักงาน สถานที่ราชการ และที่อยู่อาศัย ซึ่งบางส่วนได้ขยายตัวออกไปอยู่บริเวณชานเมือง ทำให้การขยายตัวของกรุงเทพฯ เป็นไปอย่างต่อเนื่อง เมื่อภาครัฐไม่สามารถสร้างระบบขนส่งสาธารณะและถนนให้สอดคล้องกับการขยายตัวของเมือง และให้เพียงพอต่อความต้องการของประชากรได้ ส่งผลให้กรุงเทพฯ ประสบปัญหาการจราจรหนาแน่น

ปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นเป็นสาเหตุสำคัญของปัญหาจราจรกรุงเทพฯ สถิติจำนวนรถในกรุงเทพฯ พบว่าปี 2562 มีจำนวนรถเพิ่มขึ้นจากปี 2561 ร้อยละ 4.32 (กรมการขนส่งทางบก, 2562) ในขณะที่พื้นที่ถนนในกรุงเทพฯ มีไม่ถึงร้อยละ 10 ของพื้นที่กรุงเทพฯ ทั้งหมด ตามมาตรฐานสากลต้องมีสัดส่วนพื้นที่ถนนต่อพื้นที่เมืองไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20 – 25 (สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก, 2538) เพื่อช่วยแก้ไขปัญหาคอขวดสภาพการจราจร จึงมีการสร้างระบบขนส่งมวลชน (mass transportation) สายแรก คือ รถไฟฟ้าบีทีเอส ดำเนินการโดยบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เปิดให้บริการครั้งแรกในปี 2542 มี 2 เส้นทาง คือ สายสุขุมวิท และสายสีลม การให้บริการของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นการอำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการเดินทาง สามารถขนส่งผู้โดยสารได้ครั้งละมาก ๆ และไม่ประสบปัญหาการจราจรที่ติดขัด ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตในการเดินทางของประชากรส่วนหนึ่งในเขตกรุงเทพฯ

การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าส่งผลให้พื้นที่โดยรอบสถานี และตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสกลายเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง ดึงดูดให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนทางด้านอสังหาริมทรัพย์ ทั้งอาคารสำนักงาน อาคารชุดพักอาศัย (คอนโดมิเนียม) รวมถึงการพัฒนาอาคารพาณิชย์ขนาดใหญ่หรือห้างสรรพสินค้า (shopping mall) เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้อยู่อาศัยบริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ส่งผลให้ราคาที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้ส่งผลต่อชุมชนโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าเช่นกัน การก่อสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยายอ่อนนุช – แบริ่งสร้างขึ้นในปี 2550 แล้วเสร็จในปี 2553 และเปิดให้บริการในปี 2554 ประกอบด้วย 5 สถานี โดย 3 สถานี คือ สถานีอุดมสุข สถานีบางนา และสถานีแบริ่ง ตั้งอยู่ในพื้นที่เขตบางนา ด้วยเขตบางนานี้เป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญกับภาค

ตะวันออก และมีศักยภาพของความเป็นศูนย์พาณิชย์กรรม ส่งผลให้พื้นที่ดังกล่าวมีศักยภาพในการเข้าถึงสูง ส่งผลให้ผู้ที่อยู่อาศัยในชุมชนได้รับผลกระทบหลายด้าน ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีทั้งผลกระทบในด้านบวกและด้านลบ จึงนำไปสู่การศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบต่อชุมชนจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในพื้นที่เขตบางนาเพื่อให้ทราบถึงปัญหา และนำเสนอผลกระทบต่อชุมชน สำหรับใช้ประกอบการวางแผนแนวทางการจัดการผลกระทบชุมชนต่อไป

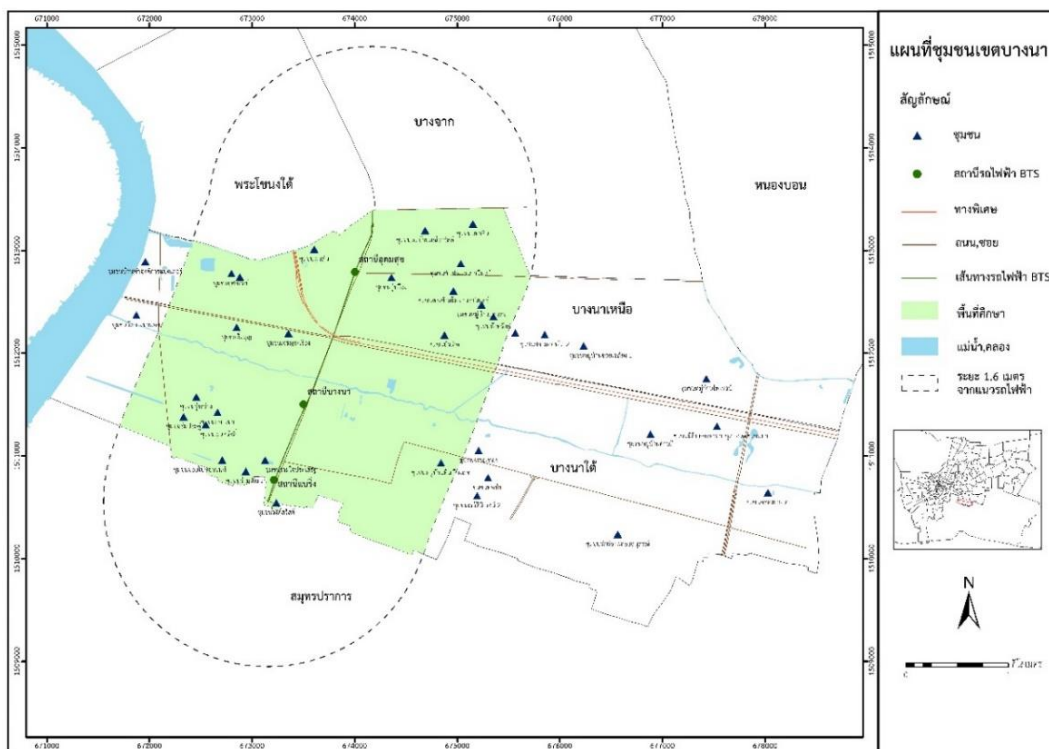
1.2 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบต่อชุมชนจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในเขตบางนา

1.3 ขอบเขตของงานวิจัย

ขอบเขตด้านพื้นที่

ขอบเขตพื้นที่ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยกำหนดพื้นที่กลุ่มตัวอย่างในเขตบางนา โดยใช้ระยะห่างจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเป็นเกณฑ์ ระยะห่างที่กำหนด คือ กลุ่มตัวอย่างจะต้องอาศัยอยู่ในเขตบางนา (แผนภาพที่ 1) โดยมีระยะห่างของที่อยู่อาศัยไม่เกิน 1.6 กิโลเมตร จากแนวรถไฟฟ้าเพื่อดูผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อชุมชนตามระยะห่างจากรถไฟฟ้า



แผนภาพที่ 1 แผนที่ชุมชนทั้งหมดในเขตบางนา

ขอบเขตด้านเนื้อหา

ศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบต่อชุมชนที่ได้รับผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ใน 3 ช่วงเวลา คือ ก่อนการก่อสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอส ระหว่างการก่อสร้าง และหลังเปิดให้บริการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายอ่อนนุช – แบริ่ง ทั้งในด้านบวกและด้านลบ

ขอบเขตด้านเวลา

การวิจัยนี้มีระยะเวลาในการดำเนินงานเก็บข้อมูลปฐมภูมิของงานวิจัยระหว่างเดือนมิถุนายน ถึง เดือนสิงหาคม 2563 โดยข้อมูลผลกระทบต่อชุมชนที่ได้รับผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่ผู้วิจัยเก็บนั้นครอบคลุม 3 ช่วงเวลา ได้แก่ ก่อนการก่อสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอส คือ ช่วงเวลาก่อนปี 2550 ระหว่างการก่อสร้าง คือ ปี 2550 – 2552 และหลังเปิดให้บริการรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายอ่อนนุช – แบริ่ง ปี 2554 – สิงหาคม 2563

1.4 วิธีดำเนินงานวิจัย

- 1.4.1 ศึกษาเอกสารและงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำมาเป็นองค์ความรู้สำหรับงานวิจัย
- 1.4.2 เก็บข้อมูลเบื้องต้นเพื่อที่จะนำไปทำการสัมภาษณ์เชิงลึก และหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบที่เกิดจากการมีรถไฟฟ้าบีทีเอส
- 1.4.3 ดำเนินการวิจัยด้วยการลงพื้นที่สำรวจ และทำการสัมภาษณ์เชิงลึกกับคนในชุมชน
- 1.4.4 รวบรวมและสรุปผลการศึกษา โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ มาทำการวิเคราะห์และสังเคราะห์ความคิดเห็นหรือมุมมองของคนในชุมชน

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการศึกษาทำให้ทราบถึงปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส และทราบแนวทางในการจัดการปัญหาที่อาจจะส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตชุมชนเดิม และโครงการรถไฟฟ้าในอนาคต

1.6 ข้อจำกัดในการวิจัย

เนื่องจากการศึกษาผลกระทบต่อชุมชน มีข้อจำกัดเกี่ยวกับเรื่องข้อมูลทุติยภูมิของพื้นที่ศึกษา เช่น ข้อมูลประชากร และข้อมูลทางกายภาพ ซึ่งไม่มีหน่วยงานรับผิดชอบในระดับชุมชน ส่วนใหญ่จะมีในระดับเขต โดยมีสำนักงานเขตเป็นผู้รับผิดชอบ ดังนั้นในการศึกษาจึงต้องใช้ข้อมูลในระดับเขตอธิบายในภาพรวม และเจาะลึกระดับชุมชนโดยการสอบถามและสัมภาษณ์

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยนี้ทำการศึกษาแนวความคิด งานวิจัย และทฤษฎีต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดความเข้าใจและสามารถนำแนวความคิดหรือทฤษฎีมาประยุกต์กับการวิเคราะห์ได้อย่างเหมาะสม ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร ชุมชนในพื้นที่ศึกษา แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบในด้านต่าง ๆ และงานวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.1 รถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครเป็นเมืองหลวงที่เป็นศูนย์กลางของธุรกิจ จากการเพิ่มขึ้นของประชากรอย่างรวดเร็ว ประกอบกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกรุงเทพฯ ทำให้เมืองมีการขยายตัวออกไปทุกทิศทางจากศูนย์กลางเดิมไปยังแนวถนนต่าง ๆ ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรหนาแน่นในพื้นที่สาเหตุที่สภาพการจราจรเป็นเช่นนี้ เกิดจากหลายเหตุปัจจัยที่สะสมมาเป็นระยะเวลานาน ไม่ว่าจะเป็นจำนวนประชากรรวมในกรุงเทพฯ ทุกเขตที่เพิ่มขึ้นจากจำนวน 5,673,560 ในปี 2555 เป็น 5,696,409 คน ในปี 2558 (สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, 2563) และสถิติจำนวนรถทั้งหมดในกรุงเทพฯ จากสถิติของกรมการขนส่งทางบก จำนวนรถในกรุงเทพฯ จากปี 2552 มีจำนวนรถ 6.10 ล้านคัน และในปี 2560 จำนวนรถเพิ่มขึ้นเป็น 9.78 ล้านคัน คิดเป็นร้อยละ 60 (กรมการขนส่งทางบก, 2562) การเพิ่มขึ้นของรถจดทะเบียนใหม่ในเขตกรุงเทพฯ ยังคงมีอัตราการเพิ่มที่ใกล้เคียงกันทุกปี ส่งผลให้จำนวนรถสะสมในเขตกรุงเทพฯ เพิ่มขึ้นในทุก ๆ ปี ในขณะที่การก่อสร้างโครงข่ายถนนและทางด่วนเพิ่มเติมนั้นยังดำเนินการได้อย่างล่าช้า

สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร (2552) จัดทำแผนพัฒนากรุงเทพมหานครระยะ 12 ปี (พ.ศ. 2552 – 2563) ได้มีการวางแผนพัฒนาเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งของการเป็นมหานคร คือ ความสามารถในการติดต่อกับเขตพื้นที่อื่นในหลายระดับ ทั้งในระดับประเทศ ทวีปเอเชีย และทั่วโลก ซึ่งกรุงเทพฯ และรัฐบาลได้ร่วมกันผลักดันให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีศักยภาพด้านการคมนาคมขนส่งเทียบเท่ากับมหานครอื่น ๆ ของโลก โดยลงทุนกับการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ เช่น การก่อสร้างทางพิเศษและระบบขนส่งมวลชน การขยายส่วนต่อเชื่อมทางพิเศษให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล และเชื่อมโยงไปสู่จังหวัดใกล้เคียงโดยรอบ และมีแผนพัฒนากรุงเทพฯ ให้เป็นศูนย์กลางทางการคมนาคมขนส่งประจำภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

จาก International Institution for Management (IMD) ได้จัดอันดับคุณภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ได้ให้อันดับที่ดีขึ้นจากอันดับที่ 29 ในปี 2553 เป็นอันดับที่ 26 ในปี 2554 (สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2554) ซึ่งกรุงเทพฯ ยังมีจุดอ่อนในเรื่องคุณภาพของโครงข่ายถนน และโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งมวลชน เนื่องจากกรุงเทพฯ มีสัดส่วนพื้นที่ถนนกับพื้นที่เมืองทั้งหมดอยู่ในระดับต่ำ และระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพสูงอย่างระบบขนส่งมวลชนบนรางก็ยังคงอยู่ในช่วงการดำเนินการออกแบบและก่อสร้าง โดยมียุทธศาสตร์การสร้างเชื่อมโยงฐานเศรษฐกิจและการพัฒนาพื้นที่กรุงเทพฯ กับปริมณฑล ด้วยการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ทั้งทางน้ำ โครงข่ายถนน และระบบราง โดยเน้นการเชื่อมโยงพื้นที่ชั้นในด้วยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่โดยเฉพาะพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้า พัฒนาระบบขนส่งชานเมือง (Commuter) เชื่อมเข้ากับระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่กลางเมือง โดยปรับปรุงการบริการรถไฟ พัฒนาการเชื่อมโยงระบบขนส่งสินค้าที่มีมาตรฐานสูง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่ออำนวยความสะดวกในการส่งออกสินค้า

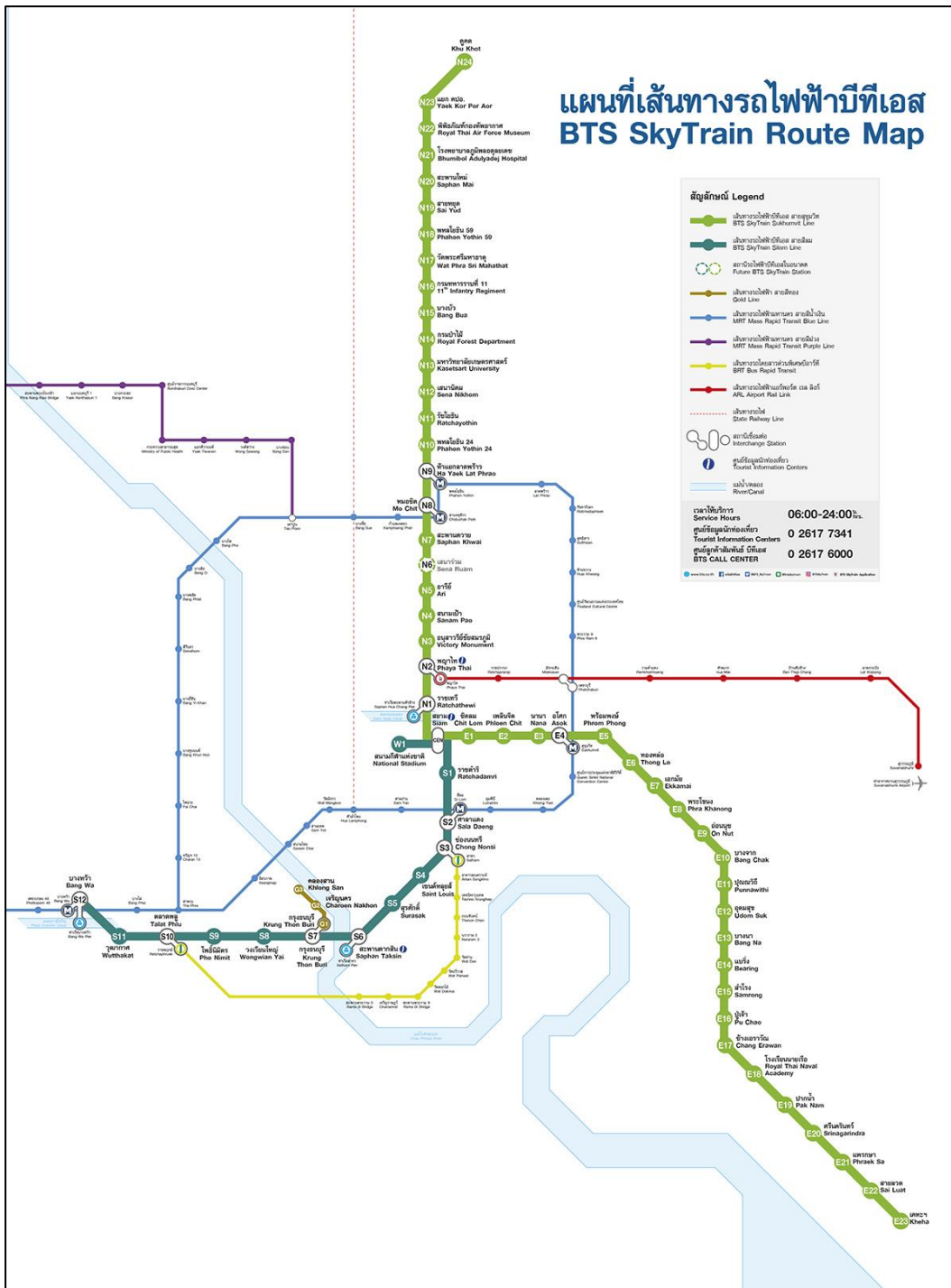
ในสมัยพลตรีจำลอง ศรีเมือง เป็นผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร ได้มีการอนุมัติโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ให้กับบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) ของนายศิริกาญจนพานิช ไปดำเนินการระบบขนส่งมวลชนทางรางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส ถือเป็นระบบขนส่งมวลชนสายแรกในประเทศไทย และได้รับชื่อพระราชทานโครงการว่า “รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา” เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ใน 2 เส้นทาง คือสายสุขุมวิท ได้รับชื่อพระราชทานว่า “รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 1” และสายสีลม ซึ่งได้รับชื่อพระราชทานว่า “รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 2” โดยทั้งสองสายจะมีสถานีสยามเป็นสถานีบริการร่วมไว้สำหรับถ่ายเปลี่ยนเส้นทางของผู้โดยสาร ตั้งแต่เวลา 06.00 – 24.00 น. โดยจะปล่อยรถทุก ๆ 3 – 5 นาที มีรถให้บริการในวันธรรมดา 894 เที่ยวต่อวัน สามารถขนส่งผู้โดยสารได้มากกว่า 50,000 คนต่อชั่วโมงต่อทิศทาง จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อวันในเดือนพฤษภาคม 2545 ประมาณ 237,077 คนต่อวัน และในปัจจุบันอัตราเฉลี่ยผู้โดยสารได้เพิ่มเป็นประมาณ 686,774 คนต่อวัน (ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 2563) โดยสถานีที่มีผู้ใช้บริการสูงสุด 5 อันดับ ได้แก่ สถานีสยาม สถานีโอโศก สถานีหมอชิต สถานีศาลาแดง และสถานีอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ ซึ่งทั้ง 5 สถานีนี้เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทาง อยู่ใกล้ศูนย์การค้า และระบบขนส่งสาธารณะ ถึงแม้ปริมาณผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นเฉลี่ยถึงวันละเกือบ 4 แสน

คน แต่ก็ยังต่ำกว่าเป้าหมายอยู่มาก เพราะเดิมได้คาดการณ์ว่าจะมีผู้ใช้บริการถึงวันละ 600,000 คน และจะเพิ่มจนถึง 1.3 ล้านคนต่อวัน (อาณัฐชัย รัตตกุล, 2551, หน้า 207)

จากสภาพการณ์ของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสาธารณะ พบว่าการเดินทางของประชาชนที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าในปัจจุบันนั้น มีปัญหาเรื่องความสะดวกในการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้า เพราะการเดินทางไปยังจุดหมายที่ต้องการส่วนใหญ่จำเป็นต้องใช้การเดินทางที่เชื่อมต่อกันหลายระบบ ประชาชนต้องเสียค่าใช้จ่ายสูง เนื่องจากระบบการคิดค่าโดยสารไม่ได้คำนึงถึงวิธีการเดินทางของประชาชน ไม่เกิดความสัมพันธ์ต่อเนื่องเชื่อมโยงเป็นระบบครบวงจร (อาณัฐชัย รัตตกุล, 2551, หน้า 157) แม้ว่าจะมีการให้บริการระบบรถไฟฟ้าแล้ว แต่ในปัจจุบันยังพบว่าปัญหาการจราจรติดขัดในเขตการบริการของรถไฟฟ้ายังคงมีอยู่ การใช้รถยนต์ส่วนบุคคลไม่ลดลง และประชาชนยังนิยมใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทางสูง รวมถึงสภาพปัญหาหนี้สินของรถไฟฟ้าบีทีเอส ที่รายได้จากการเดินรถไม่พอชำระหนี้ เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการน้อยกว่าที่ประมาณไว้ในขั้นตอนแรก (ชนินทร์ เขียวสนั่น, 2547, หน้า 1-2) นำมาสู่แนวความคิดการขยายเส้นทางให้บริการรถไฟฟ้า ที่จะเพิ่มพื้นที่การเข้าถึงบริการของรถไฟฟ้าประชาชน

ในปี 2557 รถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระหว่างการก่อสร้างส่วนต่อขยายออกไปเพิ่มเติมถึงสองระยะ โดยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้แก่ ส่วนต่อขยายสายสมุทรปราการ จากสถานีแบริ่ง ถึงสถานีเคหะฯ ระยะทาง 12.6 กิโลเมตร และส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน จากสถานีหมอชิต ถึงสถานีคูคต ระยะทาง 17.8 กิโลเมตร โดยกรุงเทพฯ ได้รับมอบพื้นที่ในส่วนสถานีแบริ่ง ถึงสถานีสำโรง เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการแล้วเมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560 และส่วนที่เหลือได้รับโอนโครงการพร้อมเปิดให้บริการในวันที่ 6 ธันวาคม 2561 ส่วนโครงการสายพหลโยธิน มีกำหนดเปิดให้บริการในเดือนสิงหาคม 2562 ไปจนถึงปี 2563 ตามลำดับ (ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 2563)

ในปี 2564 นอกจากส่วนต่อขยายทั้งสองส่วนแล้ว รถไฟฟ้าบีทีเอสยังมีแผนส่วนต่อขยายอีกทั้งหมด 4 ส่วน คือส่วนต่อขยายสายสีลมส่วนใต้ จากสถานีบางหว้า ถึงสถานีตลิ่งชัน ส่วนต่อขยายสายสีลมส่วนตะวันตก จากสถานีสนามกีฬาแห่งชาติ ถึงสถานียศเส ส่วนต่อขยายสายสมุทรปราการ ระยะที่สอง จากสถานีเคหะฯ ถึงสถานีบางปู และส่วนต่อขยายสายพหลโยธินระยะที่ 3 จากสถานีคูคต ถึงสถานีลำลูกกา ทำให้โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสมีเส้นทางระบบขนส่งมวลชนที่ยาวที่สุดในประเทศไทยที่ 89 กิโลเมตร เมื่อสร้างแล้วเสร็จครบทุกส่วน โดยรวมเส้นทางทั้งสองสายเข้าด้วยกัน (สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2562) (แผนภาพที่ 2)



แผนภาพที่ 2 เส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบัน
ที่มา : ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ (2563)

2.2 ชุมชน

ความหมายของชุมชน

คำว่า ชุมชน สำหรับในประเทศไทยนำมาใช้อย่างเป็นทางการในปี 2505 เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างหน่วยราชการที่มีการแยกส่วนพัฒนาการท้องถิ่นออกจากกรมมหาดไทยแล้ว จัดตั้งเป็นกรมการพัฒนาชุมชน สังกัดกระทรวงมหาดไทย คำว่า ชุมชนที่นำมาใช้นั้นมีความหมายซ้อนทับกับคำว่า “บ้านหรือหมู่บ้าน” เป็นหน่วยการปกครองพื้นฐานในสังคมไทยมาแต่ดั้งเดิมด้วย (ดำรงศักดิ์ แก้วเพ็ง, 2555, หน้า 4) จากนั้นชุมชนจึงถูกนำมาใช้ในความหมายของลักษณะต่าง ๆ มากมาย เช่น ความหมายที่เป็นรูปแบบของหน่วยทางสังคมและสถาบันการปกครอง เช่น ด้านการปกครอง ด้านการพัฒนา ด้านวัฒนธรรมและด้านวิชาการ เป็นต้น ตลอดจนลักษณะของชุมชนที่มีความสัมพันธ์ในเชิงกระบวนการ เช่น ชุมชนชนบท ชุมชนเมือง และชุมชนแออัด เป็นต้น ประกอบกับแนวคิดอื่นที่หลากหลาย เช่น องค์กรชุมชน ป่าชุมชน ผู้นำชุมชน พัฒนาชุมชน วัฒนธรรมชุมชน สิทธิชุมชน และอำนาจชุมชน ดังนั้นคำว่าชุมชน จึงเป็นความหมายที่มีขอบเขตกว้างมาก ซึ่งนักวิชาการส่วนใหญ่ให้ความหมายที่ใกล้เคียงกัน ดังนี้

ราชบัณฑิตยสถาน (2554) ได้ให้ความหมายของชุมชนไว้ว่า ชุมชน คือ หมู่ชน กลุ่มคนที่อยู่รวมกันเป็นสังคมขนาดเล็ก อาศัยอยู่ในอาณาบริเวณเดียวกันและมีผลประโยชน์ร่วมกัน

ดำรงศักดิ์ แก้วเพ็ง (2555, หน้า 7-8) ได้สรุปความหมายของชุมชนออกเป็น 3 แนวทางที่มีความแตกต่างกันออกไปตามที่มาและความหมาย คือ

1) ชุมชน หมายถึง การรวมตัวกลุ่มคนที่มีความสัมพันธ์กันตามบรรทัดฐานทางสังคม มีความผูกพัน มีความเป็นปึกแผ่น และอาจหมายถึงกลุ่มบุคคลที่มีสายสัมพันธ์กันทั้งในมิติความสัมพันธ์แบบเครือญาติและมิติทางสังคมและวัฒนธรรม

2) ชุมชน หมายถึง กลุ่มคนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่แห่งใดแห่งหนึ่ง เช่น ละแวกบ้าน หมู่บ้านตำบล อำเภอ จังหวัด ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ทั้งในด้านพื้นที่และความเอื้ออาทรที่มีต่อกัน

3) ชุมชน หมายถึง องค์กรและขบวนการทางสังคมที่มีวัตถุประสงค์แน่ชัด และรวมกันในช่วงเวลาที่น่าานพอสมควร จนเกิดระบบความสัมพันธ์และความผูกพันกันเกิดขึ้น เช่น องค์กรชุมชน องค์กรในท้องถิ่น กลุ่มอาชีพ กลุ่มผลประโยชน์ เป็นต้น

จะเห็นว่าบุคคลต่าง ๆ ข้างต้นได้ให้คำนิยามและความหมายของคำว่าชุมชนไว้อย่างชัดเจนว่าการที่คนมาอยู่รวมกันเป็นกลุ่ม มีวัตถุประสงค์ร่วมกันเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์โดยรวม ซึ่งเกิดจากความสัมพันธ์ที่ดีผ่านการติดต่อสื่อสาร สามารถเรียนรู้ร่วมกันภายใต้บรรทัดฐาน จารีตประเพณีเดียวกัน เพื่อให้เกิดความเป็นพวกเดียวกันในชุมชน แต่เมื่อชุมชนเริ่มมีพัฒนาการ และความเจริญเกิดขึ้น ชุมชนจึงจำเป็นต้องมีองค์กรหรือสถาบันต่าง ๆ ที่เป็นรูปแบบของความสัมพันธ์ของคนในชุมชน ดังนั้นชุมชนมีความหมายมากกว่าการเป็นสถาบันที่ช่วยจัดการการพัฒนา กล่าวคือทุกชุมชนทำหน้าที่เชื่อมโยงขนบธรรมเนียมและวัฒนธรรม เอื้ออำนวยความร่วมมือของคนกลุ่มต่าง ๆ และเพิ่มพูนความสัมพันธ์อันใกล้ชิดทางสังคมซึ่งเป็นพื้นฐานการคุ้มครองทางสังคมที่สำคัญ (ณัฐวุฒิ ทรัพย์อุปลักษณ์, 2558, หน้า 40)

ลักษณะของชุมชน

จากความหมายของชุมชนดังกล่าวมาแล้วนั้น จะเห็นได้ว่าชุมชนมีลักษณะที่สำคัญหลายประการ ซึ่งสนธยา พลศรี (2547, หน้า 22-23) ได้อธิบายลักษณะของชุมชนเอาไว้ ดังนี้

1) การรวมตัวกันของกลุ่มคน (Group of People) คือเป็นการรวมตัวกันของบุคคลตั้งแต่ 2 บุคคลขึ้นไปจนเป็นประชากรหรือพลเมืองของชุมชนที่มีความหลากหลาย นอกจากนี้การรวมตัวกันเป็นกลุ่มคนอาจมีความแตกต่างกันออกไปตามระดับความพร้อมหรือลักษณะของกิจกรรมที่สนใจร่วมกัน เช่น ด้านอาชีพ การเมือง สิ่งแวดล้อม การสร้างนวัตกรรม เป็นต้น ซึ่งเริ่มตั้งแต่การรวมเป็นกลุ่มเล็ก องค์กรชุมชน สถาบันมูลนิธิ สหกรณ์หรือเรียกชื่อเป็นอย่างอื่นในเครือข่ายสังคมเสมือนจริง

2) มีอาณาเขตบริเวณทางภูมิศาสตร์สำหรับเป็นที่ตั้ง (Area) เป็นขอบเขตของการรวมตัวกัน ซึ่งอาจจะเป็นที่ธรรมชาติตามสภาพภูมิศาสตร์หรือภูมิประเทศของชุมชนนั้น ๆ หรืออาจจะเป็นที่ที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น อาคาร บ้านเรือน สถานที่ทำการ หรืออาจจะเป็นขอบเขตพื้นที่ทางการปกครอง เช่น หมู่บ้าน ตำบล อำเภอ จังหวัด เขต และแม้กระทั่งเขตพื้นที่ลักษณะเฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจ เขตการพัฒนา เขตอนุรักษ์ และการท่องเที่ยว

3) มีการติดต่อสื่อสารและมีเครือข่าย (Communication and Network) ในชุมชนสมาชิกจะมีระบบของการติดต่อสื่อสารเพื่อการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ซึ่งกันและกันทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ สร้างความผูกพันและความหวงแหนในชุมชน มีการเปิดโอกาสให้สมาชิกทุกคนเข้ามามีส่วนร่วมในเรื่องต่าง ๆ

4) มีจิตสำนึกร่วมกันและมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่เป้าหมายของชุมชน (Public Consciousness) นอกจากนี้ชุมชนยังมีกิจกรรมที่ทำให้เกิดผลประโยชน์ และเพื่อบริการสาธารณะและใช้ประโยชน์ร่วมกัน

5) มีการจัดระเบียบของชุมชน (Organization) เป็นการจัดระเบียบความเรียบร้อยของชุมชน การควบคุมความสัมพันธ์ของสมาชิก เช่น บรรทัดฐานทางสังคม (Social Norms) การจัดช่วงชั้นทางสังคม (Social Stratification) สถาบันทางสังคม (Social Institution) และวัฒนธรรมของชุมชน (Culture) มีระบบการจัดการที่ดีมีประสิทธิภาพ เพื่อให้สมาชิกได้ประพฤติปฏิบัติตามระเบียบแบบแผนและวัฒนธรรมที่ได้สร้างไว้ ทั้งนี้เพื่อให้สมาชิกในชุมชนได้ใช้ชีวิตอยู่ร่วมกันอย่างสงบสุข

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ชุมชน คือ กลุ่มคนที่มาอยู่ร่วมกัน อยู่ในพื้นที่บริเวณเดียวกัน เกิดเป็นสังคม ซึ่งเกิดจากความสัมพันธ์ที่ผ่านการติดต่อสื่อสาร มีวิถีการดำเนินชีวิตคล้ายกันและวิถีชีวิตที่ต้องพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน อาจเป็นการรวมตัวของกลุ่มคนที่มีวัตถุประสงค์เดียวกัน มีปฏิสัมพันธ์ต่อกันและอยู่ภายใต้กฎระเบียบกฎเกณฑ์เดียวกัน ซึ่งชุมชนแบ่งออกได้หลากหลายประเภทตามข้อกำหนดที่แตกต่างกัน เช่น ขนาดประชากร ระดับการพัฒนาทางพื้นที่และเศรษฐกิจ และลักษณะของชุมชนก็ไม่ได้มีเพียงอย่างเดียว ซึ่งความเป็นชุมชนต้องอาศัยพื้นที่ทางกายภาพ วัฒนธรรมและพื้นที่ทางสังคมเป็นเส้นแบ่งของความเป็นชุมชน

2.3 แนวความคิดเกี่ยวกับผลกระทบ

ผลกระทบ หมายถึง ผลของการเปลี่ยนแปลงปรับปรุงจากสภาพที่เป็นอยู่ในช่วงระยะเวลาหนึ่งของการดำเนินงานและภายหลังการดำเนินงานตามโครงการ ไปสู่อีกสภาพทั้งทางบวกและทางลบ อาจเป็นผลที่เกิดขึ้นทั้งในปัจจุบันและอนาคต และอาจเกิดขึ้นกับกลุ่มเป้าหมาย และที่ไม่ใช่กลุ่มเป้าหมาย หรือกระทบต่อสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งทางตรงและทางอ้อม (วลีพร พจนะวาที, 2549)

แนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคมของประเทศไทยโดยสถาบันนโยบายศึกษา (2539) ได้เสนอมิติต่าง ๆ ของผลกระทบดังแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 มิติต่าง ๆ ของผลกระทบ

ประเภทของผลกระทบ	ความหมาย
ผลกระทบทางบวก – ผลกระทบทางลบ ผลกระทบทางบวก ผลกระทบทางลบ	การแยกแยะผลกระทบตามผลดี – ผลเสีย ที่เกิดขึ้นต่อผู้รับผลกระทบ เกิดผลดีกับผู้ได้รับผลกระทบ เกิดผลเสียกับผู้ได้รับผลกระทบ
ผลกระทบในวงกว้าง – ผลกระทบในขอบเขตจำกัด ผลกระทบในวงกว้าง ผลกระทบในขอบเขตที่จำกัด	การแยกแยะผลกระทบตามขอบเขตพื้นที่ทางกายภาพที่รับผลกระทบ กระทบกระเทือนคนจำนวนมาก แม้ว่าอาจจะเป็นการกระทบกระเทือนเพียงเล็กน้อย สามารถชี้ดวงระบุผลกระทบได้ครบถ้วนและชัดเจนได้ง่าย
ผลกระทบเข้มข้น – ผลกระทบบางเบา ผลกระทบเข้มข้น ผลกระทบบางเบา	การแยกแยะผลกระทบตามความหนัก – เบาของผลกระทบที่มีต่อผู้รับผลกระทบ ผู้รับผลกระทบได้รับผลกระทบหนัก ผู้รับผลกระทบได้รับผลกระทบเบา
ผลกระทบต่อเนื่อง – ผลกระทบเป็นระยะ ผลกระทบต่อเนื่อง ผลกระทบเป็นระยะ	การแยกแยะผลกระทบตามห้วงเวลาที่ผลกระทบเกิดขึ้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นตลอดเวลาที่มีกิจกรรมและโครงการนั้น ๆ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในบางช่วงเวลาที่ มีกิจกรรมและโครงการนั้น ๆ
ผลกระทบถาวร – ผลกระทบชั่วคราว ผลกระทบถาวร ผลกระทบชั่วคราว	การแยกแยะผลกระทบตามความคงทนถาวรของผลกระทบ ผลกระทบที่เป็นการเปลี่ยนแปลงแบบนิรันดร์ ผลกระทบสามารถจะเปลี่ยนแปลงได้เรื่อย ๆ

ที่มา : สถาบันนโยบายศึกษา (2539)

2.3.1 ผลกระทบด้านสังคม

ผลกระทบด้านสังคม มีผลต่อเนื่องเกิดมาจากหลาย ๆ เหตุปัจจัยประกอบกัน เช่น การขยายตัวของเศรษฐกิจ การพัฒนาที่อยู่อาศัย การพัฒนาเส้นทางคมนาคม ซึ่งเมื่อมีการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เกิดขึ้นทำให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง สภาพสังคม และสภาพแวดล้อมจึงเกิดการเปลี่ยนแปลง

จากการศึกษาของสมศักดิ์ ศรีสันติสุข (2536) กล่าวว่า การเปลี่ยนแปลงมักเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเวลา หรือขึ้นอยู่กับเวลา เป็นการเปลี่ยนแปลงในระยะเวลาใดเวลาหนึ่ง เวลาจึงเป็นสิ่งสำคัญที่จะกำหนดว่าจะจะเป็นสิ่งที่เปลี่ยนแปลงไปหรือไม่ อาจกล่าวได้ว่าการเปลี่ยนแปลง คือการที่สิ่งใดสิ่งหนึ่งได้แปรสภาพจากที่เคยเป็นอยู่มาเป็นสภาพใหม่ โดยมีองค์ประกอบของเวลาเป็นเครื่องกำหนด นอกจากนี้ยังเป็นการเปลี่ยนแปลงในระบบโครงสร้างและหน้าที่ของระบบความสัมพันธ์ทางสังคม ระหว่างมนุษย์หรือกลุ่มคนในสังคม ตลอดจนการเปลี่ยนแปลงการกระทำระหว่างกันทางสังคม ในการติดต่อการกระทำระหว่างมนุษย์หรือกลุ่มของสังคม ซึ่งผลกระทบทางสังคมก่อให้เกิดทั้งประโยชน์และปัญหา เช่น การเปลี่ยนแปลงระบบการทำงานที่ดี การประดิษฐ์คิดค้นสิ่งใหม่ ๆ การพัฒนาประเทศทำให้ประชากรกินดีอยู่ดีขึ้น และปัญหาอัตราการเปลี่ยนแปลงไม่เท่ากัน

จากการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ทำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ส่งผลให้พื้นที่บริเวณโดยรอบนั้นได้รับผลกระทบ ไม่ว่าจะเป็นด้านคุณภาพชีวิต สภาพสังคม และด้านอาชีพ จากการศึกษาของธานินทร์ คุฎกานนท์ (2557) เรื่องผลกระทบทางสังคมต่อชุมชนจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคม สูด่านชายแดนห้วยโก๋น จังหวัดน่าน พบว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมนั้นมีผลกระทบต่ออาชีพ คือมีการเปลี่ยนแปลงอาชีพสูงมาก รองลงมาคือด้านสุขภาพและอนามัย และในด้านขนบธรรมเนียมประเพณีท้องถิ่นจะได้รับผลกระทบน้อยที่สุด

นอกจากนี้การศึกษาของหลี่ เหลินเหลียง (2561) เรื่องการศึกษาผลกระทบทางสังคมจากการสร้างรถไฟทางคู่สายอีสาน ช่วงมาบะเปา – ชุมทางถนนจिरะ และชุมทางถนนจिरะ – ขอนแก่น พบว่าโครงการฯ นี้ก่อให้เกิดการพัฒนาการขนส่งโลจิสติกส์ ระบบทางคู่อย่างเต็มรูปแบบ เพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนการขนส่งสินค้า เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน คาดว่าแรงงานในเมืองจะกลับภูมิลำเนาบ่อยขึ้น และส่งผลบวกต่อการท่องเที่ยวเชิง

วัฒนธรรม อย่างไรก็ตาม ผลกระทบด้านลบ ได้แก่ การโยกย้ายบ้านเรือนที่รูกล้าริมทางรถไฟ การเกิดอุบัติเหตุระหว่างก่อสร้าง และการจราจรติดขัดบริเวณจุดตัดผ่านทางรถไฟ การรื้อถอนสถานีเก่าที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์ ปัญหาเจ้าของโครงการขาดการสื่อสารที่ดี และเปิดให้ประชาชนมีส่วนร่วมน้อย

นอกจากการศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมแล้ว ยังมี การศึกษาผลกระทบทางสังคมของชุมชน โดยศึกษาผลกระทบระหว่างการก่อสร้างเส้นทางคมนาคม และหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ ดังเช่น การศึกษาของจุนาร์ตัน ศิริสิงห์ (2562) ซึ่งศึกษาผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อชุมชนริมทางรถไฟ : กรณีศึกษา ชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ผลการวิจัยพบว่า สถานการณ์ก่อนการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ประชากรในชุมชนเทพารักษ์บุกรุกโดยอาศัยอยู่บนที่ดินของทางรถไฟแห่งประเทศไทยทั้งไม่มีสัญญาเช่าและมีสัญญาเช่า ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ภายหลังจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางจिरะ - ขอนแก่น ได้ส่งผลกระทบต่อทั้งด้านบวกและด้านลบโดยตรงต่อชุมชน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านสังคม การรถไฟแห่งประเทศไทยเวนคืนพื้นที่บริเวณริมรางรถไฟ 40 เมตรแรก เป็นเหตุประชากรที่อาศัยอยู่ในระยะ 20 เมตรแรกต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างโดยได้รับเงินชดเชยจากรัฐ ด้านเศรษฐกิจและรายได้ เมื่อสภาพความเป็นอยู่ของชุมชนเปลี่ยนแปลงไปเพราะเหตุไรที่อยู่อาศัยส่งผลกระทบต่อให้เกิดการว่างงาน รวมทั้งภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น ด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม ชุมชนเทพารักษ์ได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางอากาศจากฝุ่นละออง มลภาวะทางเสียงจากก่อสร้าง รวมทั้งแรงสั่นสะเทือนจากการขุดเจาะ และจากต้องการของคนในชุมชน พบว่า ต้องการให้รัฐบาลจัดหาพื้นที่ที่อยู่อาศัยให้ใกล้เคียงกับพื้นที่เดิม ให้ความสนับสนุนเพิ่มอัตราการจ้างทำงาน พร้อมกับต้องการให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดมาตรการ แก้ปัญหาจากกิจกรรมอันเกิดจากการก่อสร้าง รวมทั้งค่าชดเชยต่อชุมชนที่ได้รับผลกระทบในอัตราที่เหมาะสม

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านสังคม เกิดได้หลายเหตุปัจจัยประกอบกัน เช่น การขยายตัวทางเศรษฐกิจ การพัฒนาทางพื้นที่ การพัฒนาเส้นทางคมนาคม ซึ่งเมื่อมีการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เกิดขึ้นทำให้เกิดการลงทุนในพื้นที่ ส่งผลให้กลายเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง สภาพสังคมและสภาพแวดล้อมจึงเกิดการเปลี่ยนแปลง อาจเป็นเรื่องของเวลาที่ทำให้เกิดการพัฒนาและเปลี่ยนแปลง ซึ่งจะเห็นได้ว่าผลกระทบด้านสังคมจะเป็นเรื่อง

ของการเปลี่ยนแปลงทางคุณภาพชีวิต สภาพสังคม สภาพพื้นที่ และอาชีพ เมื่อมีการพัฒนาเข้ามาสู่สังคมหรือชุมชน สร้างความเจริญเข้าสู่พื้นที่นั้น ๆ การพัฒนาทางอาชีพจึงเพิ่มขึ้น มีงานมากขึ้น รายได้เพิ่มขึ้น แต่ก็อาจทำให้เกิดปัญหาว่างงานมากขึ้นเช่นกัน และบางพื้นที่ที่โตมรุกกล้าที่อยู่อาศัย หรือการเวนคืนที่ดิน ซึ่งรัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกำหนดมาตรการแก้ปัญหา และจัดการรองรับผู้ที่ได้รับผลกระทบ

2.3.2 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ หมายถึง ผลกระทบที่มีต่อระดับบุคคล ระดับชุมชน หรือระดับประเทศ ในเรื่องการค้าขาย การท่องเที่ยว การเปลี่ยนแปลงจากภาคเกษตรกรรมสู่ภาคอุตสาหกรรมระหว่างปี 2537 – 2547 เป็นมูลเหตุที่จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมและเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว (สุนันทา สุวรรณดม, 2535, หน้า 19) ส่งผลให้เกิดอาชีพใหม่ในเมือง สร้างแรงจูงใจให้ประชากรย้ายจากชนบทเข้าสู่เมือง ทำให้ประชากรเมืองเพิ่มขึ้น และเกิดการขยายตัวของพื้นที่เมือง รวมถึงการเปลี่ยนแปลงทางพื้นที่ เช่น รูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งในด้านบวกและด้านลบต่อชุมชนในด้านเศรษฐกิจทั้งทางตรงและทางอ้อม

จากการศึกษาของสุนิศา เกร่งกำเนิด (2554) เรื่องการศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดินในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้าบีทีเอส โดยแบ่งการศึกษาได้เป็น 2 ส่วน 1) ศึกษาการเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการรถไฟฟ้า มาจนถึงปัจจุบัน 2) ศึกษามูลค่าค่าเช่าที่เพิ่มขึ้น จากการศึกษาพบว่า 1) ราคาที่ดินบริเวณพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ตั้งแต่ก่อนเปิดให้บริการ มีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่เพิ่มสูงขึ้นในเกือบทุกพื้นที่สถานี แต่เมื่อมาถึงช่วงเวลาที่เริ่มมีการเปิดให้บริการ มาจนช่วงระยะเวลาหนึ่ง ราคาที่ดินกลับมีอัตราการเปลี่ยนแปลงที่ลดต่ำลงอย่างเห็นได้ชัด เนื่องมาจากวิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในช่วงปี 2539 – 2540 และมาถึงในช่วงปัจจุบันราคาที่ดินบริเวณโดยรอบสถานีมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นอย่างชัดเจน โดยเฉพาะพื้นที่สถานีเชื่อมต่อ 2) หอพักหรือคอนโดมิเนียม ที่ตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ที่มีมูลค่าที่ดินสูง จะส่งผลให้มูลค่าค่าเช่าของโครงการหอพักหรือคอนโดมิเนียมสูงขึ้นด้วย และอาคารสำนักงาน ที่ตั้งอยู่ใกล้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส จะส่งผลให้มูลค่าค่าเช่าสูงขึ้นตามไปด้วยเช่นกัน อาจสรุปได้ว่าการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ นั้น ส่งผลกระทบต่อ การเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินจริง

รวมทั้งอาคารสิ่งปลูกสร้างที่อยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีก็จะมีผลประโยชน์ด้านมูลค่าค่าเช่าที่สูงยิ่งขึ้นเช่นกัน และความสำคัญของเศรษฐกิจนั้น เป็นส่วนหนึ่งในการบริหารประเทศ

นอกจากนี้จากการศึกษาของภานุพันธ์ ออกซอ (2556, หน้า 16) ได้กล่าวว่า เศรษฐกิจมีความสำคัญทั้งต่อตัวบุคคลและประเทศชาติ ประชาชนอยู่ดีกินดี มีงานทำมีรายได้ดี มีคุณภาพชีวิตที่ดีก็สามารถช่วยพัฒนา ประเทศให้เจริญรุ่งเรืองได้ ในทางตรงกันข้ามหากประเทศใดมีเศรษฐกิจไม่ดี ประชาชนเกิดปัญหาการว่างงาน ไม่มีรายได้ ก็ทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ซึ่งก็จะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ

ดังนั้นอาจสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ หมายถึง ผลกระทบที่มีต่อระดับบุคคล ระดับชุมชน หรือระดับประเทศ ในเรื่องของ การค้าขาย การท่องเที่ยว การสร้างงาน สร้างอาชีพใหม่ที่เกิดมาจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การขยายตัวของเมือง การเพิ่มขึ้นของประชากร และการเปลี่ยนแปลงทางพื้นที่ ซึ่งทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปทั้งในทางบวกและทางลบ เกิดขึ้นได้ทั้งทางตรงและทางอ้อม ในพื้นที่ซึ่งเป็นผลพวงมาจากการดำเนินกิจกรรม นิคมอุตสาหกรรม ขยายผลโดยผ่านกระบวนการทำงานของตัววิภูคน การหมุนเวียนของระบบเศรษฐกิจในวงแคบและกว้างออกไป

2.3.3 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม หมายถึง ผลกระทบที่มีต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อม อันเนื่องจากการกระทำของมนุษย์ หรือปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ ซึ่งสิ่งแวดล้อมจากการศึกษาของสุวัจน์ สงวนวงษ์ (2540 อ้างถึงใน วุฒิชัย มุระดา, 2556, หน้า 16) กล่าวว่าความหมายของสิ่งแวดล้อม คือ ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบ ๆ ตัวของมนุษย์ ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต สิ่งแวดล้อมเป็นวงจรและวัฏจักรที่เกี่ยวข้องกันไปทั้งระบบ อาจแยกออกได้เป็น 2 ส่วน คือ สิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ เช่น ป่าไม้ ภูเขา น้ำ อากาศ ดิน ทรัพยากรทุกประเภท และสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น ชุมชนเมือง อาคาร โบราณสถาน ศิลปกรรม ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรม ดังนั้น สิ่งแวดล้อม อาจหมายถึง สิ่งต่าง ๆ ที่อยู่รอบตัวเราทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต มีทั้งเกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติเป็นไปตามวัฏจักรทางธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น สิ่งปลูกสร้าง ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรม ซึ่งประชากรและชุมชนเป็นส่วนหนึ่งของสิ่งแวดล้อม และคุณภาพของสิ่งแวดล้อมมีผลต่อสุขภาพ รวมถึงความเป็นอยู่ที่ดีด้วย

ในระหว่างการพัฒนาเส้นทางการคมนาคม ระยะเวลาในการก่อสร้างส่งผลต่อสิ่งแวดล้อมโดยรอบพื้นที่นั้น ๆ จากศึกษาของอนุชา เพียรชนะ (2538) ทำการศึกษาเรื่องการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงและสั่นสะเทือนจากโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส กล่าวว่าระดับความดังของเสียงก่อนการก่อสร้างค่อนข้างสูงและเกินมาตรฐานอยู่แล้ว แต่เนื่องจากเป็นกิจกรรมที่ไม่ได้เกิดอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา จึงไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพโดยตรง และการสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นไม่สามารถทำให้เกิดอันตรายต่ออาคารและโครงสร้างของอาคาร นอกจากนี้ไม่ก่อให้เกิดความรำคาญต่อประชาชนที่อาศัยบริเวณใกล้เคียง และจากการศึกษาของสำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักกรรมการ (2540) รายงานการศึกษาเรื่องการจัดการมลพิษ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทำให้เกิดผลในทางปฏิบัติ กรณีศึกษาที่ 7 ปัญหาเรื่องฝุ่นในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ต่อบุคลากร พบว่าในการก่อสร้างประเภทต่าง ๆ ก่อให้เกิดฝุ่นดิน ทราย ปูนซีเมนต์ หิน และฝุ่นที่เกิดจากวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ฝุ่นกระจายไปในอากาศได้ หากไม่มีการจัดการและควบคุมที่ดีพอ โดยเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การขุด การเจาะ การเปิดหน้าดิน การผสมซีเมนต์ ในที่สาธารณะหรือขอบถนน รวมไปถึงการทิ้งเศษวัสดุเหลือใช้ลงจากที่สูง การบรรทุกขนส่งวัสดุก่อสร้าง การที่มีเศษดิน หิน ทราย ตกหล่นและสะสมอยู่บนพื้นในบริเวณก่อสร้าง

กล่าวโดยสรุปได้ว่า ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม หมายถึง ผลกระทบที่มีต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อม อันเนื่องจากการกระทำของมนุษย์ หรือปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติมีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนวิถีชีวิตของมนุษย์ และขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ป่าไม้ แหล่งต้นน้ำ สภาพแวดล้อมทางทะเล และทรัพยากรธรณี เป็นเครื่องมือสำคัญในการสนับสนุนอุตสาหกรรมการผลิต โดยมนุษย์อาจเป็นตัวการสำคัญในด้านบทบาทต่อการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการขั้นพื้นฐาน ซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ทั้งด้านบวกและด้านลบ เช่น ปัญหาทางเสียงและการสั่นสะเทือน ปัญหามลพิษ ปัญหาสิ่งแวดล้อมเสื่อมโทรม ปัญหาด้านทรัพยากรและพลังงาน และการปรับสภาพภูมิทัศน์ อาจส่งผลเป็นวงกว้างหรือในระยะยาวได้ เช่น การเกิดปรากฏการณ์เรือนกระจกและการลดลงของชั้นโอโซนในบรรยากาศ ซึ่งมนุษย์ถือเป็นส่วนหนึ่งของสิ่งแวดล้อม จึงควรตระหนักถึงคุณค่าของสิ่งแวดล้อมที่ซึ่งเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการคมนาคม

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาเรื่องผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการคมนาคม พบว่าส่วนใหญ่เป็นการศึกษาผลกระทบทางใดทางหนึ่ง แต่ก็ไม่ได้ทิ้งการศึกษาผลกระทบในด้านอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นพร้อมกัน เช่น ศึกษาผลกระทบทางสังคมเป็นหลัก และศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและเศรษฐกิจไปด้วย หรือการศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและกายภาพ ในการศึกษาครั้งนี้ จึงศึกษาทั้งผลกระทบด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจ และด้านสิ่งแวดล้อม โดยให้ความหมายของผลกระทบในการศึกษาว่าหมายถึง ผลกระทบทางสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม ต่อชุมชนในเขตบางนาที่เกิดจากการมีรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายอ่อนนุช – แบริ่ง ซึ่งการพัฒนาและการปรับปรุงเส้นทางการคมนาคมจะก่อให้เกิดสภาพผลกระทบต่อพื้นที่ทั้งในด้านบวกและด้านลบ ดังนี้

ผลกระทบด้านบวก

การพัฒนาและการปรับปรุงเส้นทางการคมนาคมส่งผลให้พื้นที่โดยรอบได้รับการพัฒนาและเปลี่ยนแปลง ทำให้กลายเป็นพื้นที่ที่มีการเข้าถึงได้สูง และผู้อาศัยในพื้นที่ได้รับการเดินทางที่สะดวกมากขึ้น จากการศึกษาของ Sharp (1976) กล่าวเกี่ยวกับผลกระทบต่อการเดินทางว่า การพัฒนาและการปรับปรุงถนนสายใหม่ไปยังบริเวณพื้นที่ชานเมือง จะทำให้เกิดการเข้าถึง (accessibility) พื้นที่มากยิ่งขึ้น และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความสะดวกสบายในการเดินทาง และผู้อาศัยอยู่บริเวณที่มีถนนตัดผ่านจะมีสภาพความเป็นอยู่ดีขึ้น เมื่อแต่ละพื้นที่ได้รับการพัฒนา โดยส่วนใหญ่อาจจะเป็นผลมาจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคม ทำให้พื้นที่โดยรอบได้รับการปรับปรุง และเปลี่ยนแปลงในแง่ของการพัฒนาย่อมเป็นผลดีต่อคุณภาพชีวิต

การพัฒนาและการปรับปรุงระบบรถไฟฟ้าส่งผลให้ราคาที่ดินสูงขึ้น เนื่องจากระบบรถไฟฟ้าจะเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นการพัฒนาที่ดิน เมื่อราคาที่ดินที่สูงขึ้น ประสิทธิภาพในการใช้ที่ดินคุ่มค่ามากขึ้น และมีการก่อสร้างที่อยู่อาศัยประเภทอะพาร์ตเมนต์เพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ วลีพร พจนะวาทิ (2549) ที่เสนอว่า ภายหลังจากเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ คือ มีการเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยเล็กน้อย เนื่องจากพื้นที่มีความหนาแน่นอยู่แล้ว การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ คือ ราคาที่ดินมีแนวโน้มสูงขึ้น ส่วนในระดับชุมชนมีโอกาสในการประกอบอาชีพเพิ่มขึ้นและมีรายได้เพิ่มขึ้น การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพและเศรษฐกิจ ก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ที่อาศัยอยู่ในชุมชนใกล้เคียง โดยผลกระทบในแง่บวกคือ ชุมชนมีความสะดวกในการเข้าถึงเพิ่มขึ้น ด้านสังคม มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น

นอกจากนี้ตามแนวเส้นทางการคมนาคมที่ได้รับการพัฒนาและเปลี่ยนแปลงได้ส่งผลต่อการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ จากการศึกษาของ กุลจิรา สุขเกิดผล (2561) ศึกษาเรื่อง การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเส้นทางสายรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน พบว่า รายได้ประชากรเฉลี่ยในกรุงเทพฯ และจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินทั้งประเภทอาคารอยู่อาศัยรวม โดยเมื่อรายได้ประชากรเฉลี่ย และจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น การใช้พื้นที่ประเภทอาคารอยู่อาศัยรวมจะเพิ่มขึ้นเช่นเดียวกัน และพบว่าราคาที่ดินและความหนาแน่นของประชากรเป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่พาณิชยกรรม โดยเมื่อราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น การใช้ที่ดินประเภทพาณิชยกรรมจะเพิ่มสูงขึ้น แต่เมื่อความหนาแน่นของประชากรเพิ่มขึ้น การใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทพื้นที่พาณิชยกรรมจะลดลง

ผลกระทบด้านลบ

การพัฒนาหรือปรับปรุงเส้นทางขนส่งในเมือง และช่วงเวลาในการก่อสร้างมักส่งผลกระทบต่อพื้นที่บริเวณโดยรอบ เช่น ราคาที่ดินเปลี่ยนแปลง ร้านค้าเพิ่มขึ้น สภาพแวดล้อมภายในบริเวณนั้นเกิดการเปลี่ยนแปลงหรือเสื่อมลง จำนวนอาชญากรรมเพิ่มขึ้น การจราจรติดขัด ตลอดจนอาจมีปัญหาในเรื่องอันตรายมากขึ้น จากการศึกษาของ Owen (1966) กล่าวว่า การพัฒนาเส้นทางคมนาคมไปยังเขตชานเมืองจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทต่าง ๆ การตั้งถิ่นฐานของชุมชนพักอาศัยจะตั้งอยู่หนาแน่นบริเวณ 2 ข้างทางยาวตลอดถนนในลักษณะเป็นเส้นตรง ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อที่อยู่อาศัยที่ตั้งอยู่ติดกับถนน จะทำให้ผู้อยู่อาศัยเหล่านั้นมีคุณภาพชีวิตลดลง การศึกษาของฉัตรชัย พงศ์ประยูร (2527) นำเสนอไปทางเดียวกันว่า การคมนาคมช่วยให้มีการบริการและการเคลื่อนที่จริง แต่ก็ทำให้สภาพแวดล้อมเสื่อม ทำให้เกิดมลภาวะและทรัพย์สินเสียหาย ราคาตก ตลอดจนทำให้บางพื้นที่กลายเป็นพื้นที่ตาดบอด หรือกลายเป็นพื้นที่ที่ไม่มีเส้นทางคมนาคมเข้าถึงรวมการเกิดพื้นที่ว่างที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์ เป็นการรับผลกระทบที่เสียหายแม้ว่าเมืองทั่วไปจะได้รับผลประโยชน์ ซึ่งการพัฒนาการคมนาคมนั้น ในบางพื้นที่ไม่ได้คำนึงผลกระทบของพื้นที่โดยรอบมากนัก อาจเป็นไปตามแต่ผลประโยชน์ของผู้ลงทุน

ระบบรถไฟฟ้ามวลชนยังส่งผลกระทบด้านลบดังเสนอในการศึกษาของ Phandee (1994) ทางกายภาพทำให้เกิดการจราจรบนถนนติดขัดมากขึ้น และพื้นที่ทางเท้ามีความแคบลง เนื่องจากต้องเสียพื้นที่บางส่วนของถนนในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้า สำหรับปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมจะมีความรุนแรงในด้านเสียงและอากาศ และด้านภูมิทัศน์จะทำลายคุณค่าความสุนทรีย์ของสถาปัตยกรรมอาคาร

ต่าง ๆ เนื่องจากถูกบดบังด้วยโครงสร้างขนาดใหญ่ของสถานีและเส้นทาง เมื่อมีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เข้ามา ทำให้เพิ่มแรงดึงดูดในการเข้ามาพัฒนาพื้นที่มากขึ้น เช่นเดียวกับการศึกษาของ ศศิพิมพ์ อิศระวัฒนา (2559) ศึกษาเรื่อง ผลกระทบทางกายภาพต่อศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร พบว่า การให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและลักษณะอาคารโดยรอบศาสนสถาน โดยเฉพาะการเปลี่ยนแปลงเป็นคอนโดมิเนียมสูง 20 – 30 ชั้น ทำให้เกิดผลกระทบทางอ้อมต่อการใช้พื้นที่ภายในศาสนสถานเพื่อรองรับกิจกรรมใหม่ที่เกิดขึ้น และเกิดผลกระทบด้านมุมมองของศาสนสถาน ซึ่งด้วยตัวโครงสร้างที่สูงใหญ่ของรถไฟฟ้าบีทีเอส ส่งผลให้ภูมิทัศน์โดยรอบสถานีเกิดการเปลี่ยนแปลง

การพัฒนาเส้นทางคมนาคมนั้น ไม่ว่าจะเป็นการตัดถนน ก่อสร้างทางด่วน หรือการก่อสร้างระบบราง พื้นที่โดยรอบมักได้รับผลกระทบ ซึ่งจะได้รับผลกระทบมากขึ้นอยู่กับระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้าง ผลกระทบในแง่ลบ คือ ปัญหาปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น ทำให้ผู้ต้องใช้เป็นทางผ่านเข้าออกชุมชนได้รับผลกระทบ (วลีพร พจนะวาที 2549)

โดยช่วงเวลาในการก่อสร้างเส้นทางคมนาคมของแต่ละพื้นที่นั้นได้ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิตของคนในแต่ละพื้นที่ค่อนข้างมาก จากการศึกษาของพัชพงษ์ พรหมณี (2546) ศึกษาเรื่อง ผลกระทบจากการก่อสร้างต่อผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียงโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าใต้ดิน) พบว่าได้รับผลกระทบเชิงลบด้านปัญหาจราจรและการเดินทางมากที่สุด รองลงมาได้แก่ผลกระทบด้านความปลอดภัยส่วนบุคคลและทรัพย์สิน

การศึกษาของสมพล ตรีวิศวะเวทย์ (2556) นำเสนอผลกระทบด้านลบเช่นกัน จากศึกษาผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ในระหว่างการก่อสร้าง) พบว่าฝุ่นละอองและไอเสีย ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและสังคมมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 81.80 ปัจจัยที่มีผลกระทบของประชาชนต่อโครงการก่อสร้างระบบขนส่งรถไฟฟ้าสายสีม่วง ทั้ง 4 ช่วงพื้นที่ จากการแบ่งปัจจัยออกเป็น 5 กลุ่ม คือ ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อร่างกาย ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัย ปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน ปัญหาที่ส่งผลต่อที่อยู่อาศัย และปัญหาที่ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ ซึ่งสามารถสรุปได้ว่าการก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่ ก่อให้เกิดปัญหาทั้ง 5 ด้านและส่งผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยในบริเวณโครงการก่อสร้างเป็นจำนวนมาก เช่นเดียวกับการศึกษาของจตุรนต์ ศาศวัตเตชะ (2558) ศึกษาเรื่อง ผลกระทบต่อชุมชนและสภาพแวดล้อมในการก่อสร้างรถไฟฟ้า เขตบางพลัด พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อชุมชน ด้านคมนาคม ได้แก่ ระยะเวลาการเดินทางและถนนมีความขรุขระ ดังนั้นผู้รับเหมาควรซ่อมแซมผิวถนนกับทางเดินทำให้เรียบร้อย ด้าน

สิ่งแวดล้อม ได้แก่ มีฝุ่นละอองกับควันพิษและการสั่นสะเทือนของเครื่องจักร ดังนั้นผู้รับเหมาควรจัดการหาอุปกรณ์มาป้องกันไม่ให้ฝุ่นละอองฟุ้งกระจายและจัดการความสะอาดบริเวณเขตก่อสร้างด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ มูลค่าทางเศรษฐกิจสูงขึ้นและมีผลต่อธุรกิจทำให้รายได้มัน้อยลง ดังนั้นผู้รับเหมาควรทำงานให้ทันตามแผนที่วางไว้ เพื่อไม่ให้เกิดความล่าช้าของงาน ด้านสถานที่ ได้แก่ การเข้าออกบ้านที่พักอาศัยเป็นไปด้วยความยากลำบากและการก่อสร้างรถไฟฟ้าทำให้บดบังทัศนียภาพ ดังนั้นผู้รับเหมาควรมีการแจ้งประชาสัมพันธ์ การจัดบุคลากรไปสำรวจพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบของประชาชน ด้านสังคม ได้แก่ ความรู้สึกไม่ปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้ที่อยู่อาศัย ดังนั้นผู้รับเหมาควรเพิ่มจุดไฟส่องสว่างตลอดโครงการและเพิ่มบุคลากรด้านความปลอดภัยเพื่อให้อำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจรไปมา

จากการศึกษาโดยส่วนใหญ่จะได้รับผลกระทบในช่วงเวลาการก่อสร้างค่อนข้างมาก เนื่องจากการก่อสร้างของระบบรถไฟฟ้าใช้เวลาในการก่อสร้างโดยประมาณ 2 – 3 ปี ซึ่งจะทำให้เส้นทางการสัญจรในบริเวณที่มีการก่อสร้างถูกจำกัด ด้วยจากการก่อสร้างของระบบรถไฟฟ้าอยู่บริเวณเกาะกลางทำให้ในช่วงเวลาดังกล่าวมีการจราจรที่ค่อนข้างหนาแน่น

นอกจากนี้เมื่อมีการก่อสร้างรถไฟฟ้าขึ้นแล้ว ความเป็นชุมชนและวิถีชีวิตดั้งเดิมก็เปลี่ยนไป มีแต่ความเป็นชุมชนและวิถีชีวิตของคนเมืองเข้ามาแทน เนื่องจากคนในพื้นที่ย้ายออกไปแต่กลับมีคนภายนอกย้ายเข้ามา ใช้ชีวิตแบบปัจเจกบุคคลเสียมากกว่า ไม่มีปฏิสัมพันธ์กับคนในชุมชนเช่นเดิม วิถีชีวิตอย่างชุมชนเดิมก็ยังคงมีอยู่บ้างแต่น้อยลงไปมาก เพราะปฏิสัมพันธ์ระหว่างบุคคลมันน้อยลงตรงกันข้ามกับทางด้านเศรษฐกิจ เมื่อมีบุคคลภายนอกย้ายเข้ามาอยู่มากขึ้นเป็นเหตุให้คนในพื้นที่เปลี่ยนไปประกอบอาชีพค้าขาย รวมถึงการให้บริการเพิ่มมากขึ้น มีรายได้หมุนเวียนมากขึ้นเป็นลำดับ ส่วนในด้านสิ่งแวดล้อมมีผลกระทบในด้านมลภาวะ เช่น อากาศไม่บริสุทธิ์เหมือนแต่ก่อน เนื่องมาจากจำนวนรถที่เพิ่มมากขึ้น ก่อให้เกิดปัญหาการติดตามมาพร้อมเสียงของรถยนต์ที่แล่นผ่านไปมาตลอดเวลาด้วย รวมถึงขยะมูลฝอยที่เพิ่มขึ้น ก่อให้เกิดแหล่งเพาะพันธุ์สัตว์ที่ไม่พึงประสงค์และเชื้อโรคส่งกลิ่นเหม็นรบกวน เป็นต้น (นิพนธ์ นินทนาสน์ ศิริลักษณ์, 2561, หน้า 136)

ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงการคมนาคม พบว่าส่วนใหญ่เป็นการศึกษาผลกระทบทางใดทางหนึ่ง แต่มีหลากหลายปัจจัยประกอบกัน ทั้งในด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม โดยในแต่ละโครงการปรับปรุงเส้นทางควรมีการวางแผนประกอบการตัดสินใจด้วยความรอบคอบทั้งด้านผลประโยชน์และโทษ พร้อมกันนั้นก็ต้องมีรายละเอียดเกี่ยวกับผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม (environmental impact statement) ด้วยก่อนที่จะเริ่มมีโครงการ และควรมีการสอบถามหรือ

ประชาสัมพันธืให้กับผู้คนในพื้นที่ได้รับรู้ นอกจากนี้สถานีรถไฟฟ้ายังเป็นอีกจุดการเปลี่ยนแปลงของการเดินทาง ซึ่งจะเป็นปัจจัยกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ชีวิตทางอ้อม และมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจกับนักลงทุน กล่าวโดยสรุปว่าผลกระทบจากการคมนาคมนั้นมีสิ่งทีควรพิจารณาคือด้านกายภาพ ได้แก่ การใช้ประโยชน์ที่ดิน และภูมิทัศน์ ด้านเศรษฐกิจ ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน อาชีพ และค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจ ด้านสังคม ได้แก่ วิถีชีวิต ต้นทุนทางสังคม จำนวนอาชญากรรม ปริมาณการจราจร ซึ่งในการพิจารณาจำเป็นต้องคำนึงถึงหลายด้านประกอบกัน

จากการทบทวนวรรณกรรม เมื่อพิจารณาผลการศึกษาดังกล่าว พบว่า การพัฒนาระบบรถไฟฟ้ายี่ทีเอสให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ในกรุงเทพฯ ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในหลากหลายด้าน เช่น ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านการคมนาคม ซึ่งทุกด้านเป็นปัจจัยในการขับเคลื่อนคุณภาพชีวิต ทั้งนี้จึงเลือกทำการศึกษาผลกระทบต่อชุมชนจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้ายี่ทีเอสในเขตบางนา ซึ่งเป็นเส้นทางส่วนต่อขยายอ่อนนุช – แบริ่ง โดยเปิดให้บริการในปี 2554 จนถึงในปัจจุบันปี 2564 เปิดบริการมาแล้ว 10 ปี ส่งผลให้เห็นการพัฒนาของพื้นที่โดยรอบ และเห็นผลกระทบต่อชุมชนจากระบบขนส่งสาธารณะประเภทรางที่ผ่านในพื้นที่

บทที่ 3

พื้นที่ศึกษา

ในบทนี้จะศึกษาภาพรวมของพื้นที่เขตบางนา ประวัตินำเลที่ตั้ง การคมนาคม และการใช้ประโยชน์ที่ดิน เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวิเคราะห์ข้อมูลของผู้อยู่อาศัย

3.1 ประวัติความเป็นมาเขตบางนา

ท้องที่เขตบางนาในอดีตมีฐานะเป็นตำบลบางนา เป็นเขตการปกครองหนึ่งของอำเภอพระโขนง จังหวัดพระประแดง (เปลี่ยนชื่อมาจากนครเขื่อนขันธ์ตั้งแต่ปี 2457) จนกระทั่งในปี 2470 ทางราชการได้พิจารณาโอนตำบลบางนาไปขึ้นกับอำเภอสุมทรีปราการ จังหวัดสมุทรปราการ แทนเพื่อความสะดวกในการปกครอง แต่ในปี 2472 โอนกลับมาเป็นเขตการปกครองของอำเภอพระโขนงอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากตั้งอยู่ใกล้กันมากกว่า และประชาชนไปติดต่อราชการได้สะดวกกว่า ในท้องที่ตำบลบางนาเริ่มมีสภาพเป็นชุมชน ย่านการค้าอุตสาหกรรม และที่พักอาศัยหนาแน่นขึ้น ในการขยายเขตเทศบาลนครกรุงเทพครั้งที่ 2 เมื่อปี 2498 ทางราชการจึงโอนพื้นที่บางส่วนของตำบลบางนาเข้าไปในท้องที่ด้วย ส่วนพื้นที่ที่อยู่นอกเขตเทศบาลนั้นได้กลายเป็นท้องที่ในเขตสุขาภิบาลประเวศจัดตั้งขึ้นเมื่อปี 2506 จนกระทั่งมีการขยายเขตเทศบาลนครกรุงเทพออกไปอีกเป็นครั้งที่ 3 เมื่อปี 2507 จึงแยกไปรวมอยู่ในเขตเทศบาลทั้งตำบล ในปี 2514 จังหวัดพระนครถูกรวมเข้ากับจังหวัดธนบุรี เปลี่ยนฐานะเป็นนครหลวงกรุงเทพธนบุรี และในปี 2515 จึงเปลี่ยนแปลงฐานะเป็นกรุงเทพมหานคร ซึ่งได้ยกเลิกการปกครองแบบสุขาภิบาล และเทศบาล รวมทั้งเปลี่ยนคำเรียกเขตการปกครองใหม่จากอำเภอและตำบล เป็นเขตและแขวงตามลำดับ ตำบลบางนาจึงได้รับการเปลี่ยนแปลงฐานะเป็น แขวงบางนา ขึ้นกับเขตพระโขนง

ภายหลังในเขตพระโขนงและเขตอื่น ๆ ของกรุงเทพฯ มีความเจริญและมีประชากรหนาแน่นขึ้น จำเป็นต้องจัดขนาดพื้นที่และจำนวนประชากรในเขตต่าง ๆ ให้มีความเหมาะสมใกล้เคียงกัน เพื่อให้การปกครองและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ในวันที่ 14 ตุลาคม 2540 กระทรวงมหาดไทยจึงประกาศเปลี่ยนแปลงพื้นที่เขตพระโขนง โดยแยกแขวงบางนาและบางส่วนของแขวงบางจากออกมาจัดตั้งเป็น เขตบางนา และในวันที่ 7 พฤศจิกายน 2540 กรุงเทพฯ ได้ประกาศตั้งแขวงบางนาเต็มพื้นที่เขตบางนาอย่างเป็นทางการ เพื่อความชัดเจนและประโยชน์ในด้านการปกครอง การบริหารและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ประกาศทั้ง 2 ฉบับ เริ่มมีผลบังคับใช้ในวันเดียวกันคือ วันที่ 6 มีนาคม 2541 ต่อมาเมื่อวันที่ 26 กรกฎาคม 2560

กรุงเทพฯ ได้ประกาศยุบแขวงบางนา และตั้งแขวงขึ้นใหม่ 2 แขวง คือ แขวงบางนาเหนือและแขวงบางนาใต้ (สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล, 2557)

3.2 ลักษณะทางกายภาพของเขตบางนา

3.2.1 ที่ตั้งและอาณาเขตติดต่อ

ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของแม่น้ำเจ้าพระยา (ฝั่งพระนคร) มีพื้นที่ 18.789 ตารางกิโลเมตร และมีอาณาเขตติดต่อกับเขตต่าง ๆ เรียงตามเข็มนาฬิกา ดังนี้ (แผนภาพที่ 3)

ทิศเหนือ ติดต่อกับเขตพระโขนงและเขตประเวศ มีคลองบางอ้อ ซอยสุขุมวิท 101/1 (วชิรธรรมสาธิต) ซอยวชิรธรรมสาธิต 32 (จุฬา 4) ซอยอุดมสุข 29 (พุทธวิถี 1) และถนนอุดมสุขเป็นเส้นแบ่งเขต

ทิศตะวันออก ติดต่อกับเขตประเวศและอำเภอบางพลี (จังหวัดสมุทรปราการ) มีคลองเคล็ดและคลองบางนา (สาหร่าย) เป็นเส้นแบ่งเขต

ทิศใต้ ติดต่อกับอำเภอบางพลี อำเภอเมืองสมุทรปราการ และอำเภอพระประแดง (จังหวัดสมุทรปราการ) มีแนวแบ่งเขตการปกครองระหว่างกรุงเทพมหานครกับจังหวัดสมุทรปราการ ซอยลาซาล 8 แยก 6 (แบร์ริง 5) ซอยแบร์ริง 2 (สันติคาม) ซอยสุขุมวิท 70 (โปษยานนท์) ซอยจำเริญ แยก 16 (โปษยานนท์) ซอยเชื่อมระหว่างซอยจำเริญ แยก 16 กับซอยจำเริญ แยก 14 ซอยจำเริญ แยก 14 (เพ็ญพิน 5) และคลองวัดบางวัวเป็นเส้นแบ่งเขต

ทิศตะวันตก ติดต่อกับอำเภอพระประแดง (จังหวัดสมุทรปราการ) มีแนวกึ่งกลางแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นเส้นแบ่งเขต

3.2.2 ประชากร

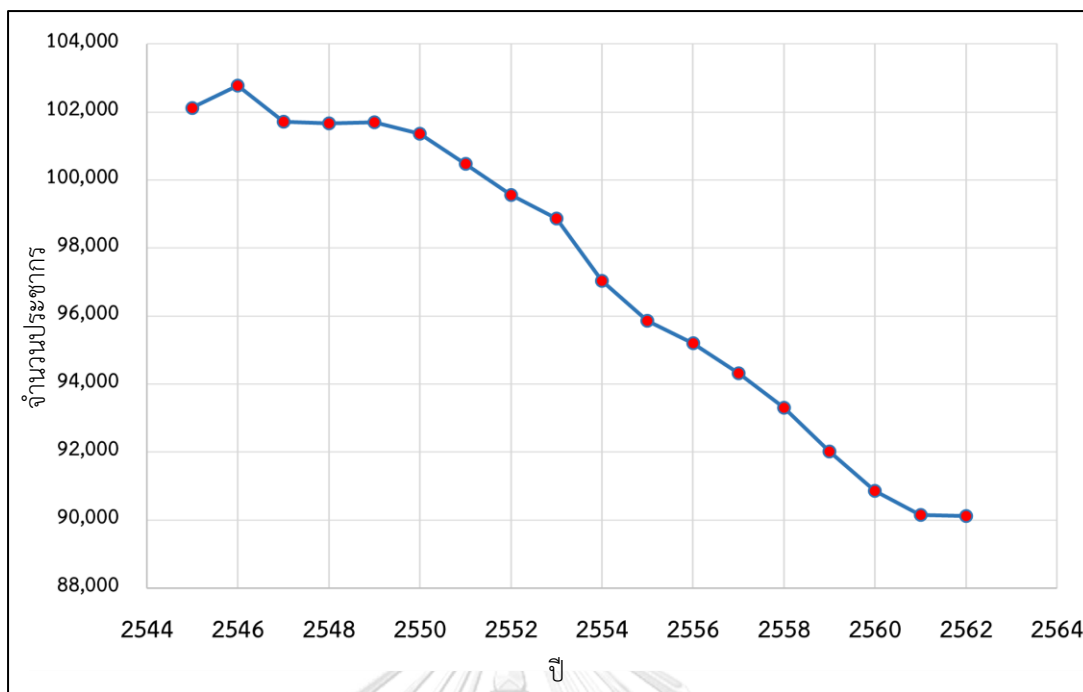
จำนวนประชากรจากข้อมูลของสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง (2563) ในพื้นที่เขตบางนา พบว่าตั้งแต่ปี 2545 – 2562 จำนวนประชากรในพื้นที่ที่มีการเพิ่มในปี 2546 เท่านั้น จากปี 2547 เป็นต้นมามีแนวโน้มลดมาโดยตลอด (ตารางที่ 2 และแผนภาพที่ 4) ถึงแม้ว่าในพื้นที่จะมีการพัฒนา และการเปลี่ยนแปลงในด้านต่าง ๆ เช่น การก่อสร้างรถไฟฟ้า ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท จากสถานีอ่อนนุช – สถานีแบริ่ง โดยก่อสร้างในปี 2550 และเปิดให้บริการในปี 2554 นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาพื้นที่ที่เป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจที่สำคัญของ กรุงเทพฯ ด้านใต้ เป็นจุดเชื่อมต่อไปสู่ภาคตะวันออกของประเทศไทย โดยเป็นย่านชุมชนใหม่ที่ ยังมีความหนาแน่นของประชากรไม่มากนัก ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากรในพื้นที่ สามารถใช้เป็นปัจจัยหนึ่งในการอธิบายการเปลี่ยนแปลงในพื้นที่ได้

จากแผนภาพที่ 4 จะเห็นว่าจำนวนประชากรที่อยู่ในทะเบียนราษฎรเขตบางนามีแนวโน้มลดลงตั้งแต่ก่อนการเริ่มก่อสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอส และเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวนประชากรก็ยังลดลงอย่างต่อเนื่อง ประชากร ณ เมษายน 2564 (ตารางที่ 3) มีจำนวนน้อยลงจากวันที่เปิดให้บริการรถไฟฟ้าถึงเกือบ 10,000 คน จำนวนตัวเลขประชากรที่ลดลงอย่างต่อเนื่องนี้อาจจะแสดงถึงการเปลี่ยนแปลงของพื้นที่ที่ทำให้เกิดการย้ายออกของประชากร อย่างไรก็ตามก็ไม่สามารถสรุปได้ว่าการพัฒนาเส้นทางคมนาคมขนส่งนั้นทำให้จำนวนประชากรจริงในพื้นที่น้อยลง เนื่องจากจำนวนประชากรที่แสดงนี้ไม่ได้รวมประชากรแฝงที่อาจเข้ามาทำกิจกรรมต่าง ๆ ในพื้นที่ อย่างไรก็ตามการวิจัยนี้ไม่ได้เก็บสถิติข้อมูลประชากรแฝง อีกทั้งในขณะนี้ทำการวิจัยยังไม่มีแหล่งข้อมูลอื่นที่แสดงสถิติจำนวนประชากรแฝงในเขตบางนา

ตารางที่ 2 จำนวนประชากรเขตบางนา ปี 2545 – 2562

ปี	จำนวนประชากร (คน)
ปี 2545	102,125
ปี 2546	102,777
ปี 2547	101,711
ปี 2548	101,667
ปี 2549	101,695
ปี 2550	101,360
ปี 2551	100,474
ปี 2552	99,561
ปี 2553	98,869
ปี 2554	97,039
ปี 2555	95,855
ปี 2556	95,204
ปี 2557	94,315
ปี 2558	93,297
ปี 2559	92,023
ปี 2560	90,852
ปี 2561	90,148
ปี 2562	90,125

ที่มา : สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง (2563)



แผนภาพที่ 4 จำนวนประชากรเขตบางนา

ที่มา : ปรับปรุงจากสำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง (2563)

ตารางที่ 3 จำนวนประชากรเขตบางนา ณ เมษายน 2564

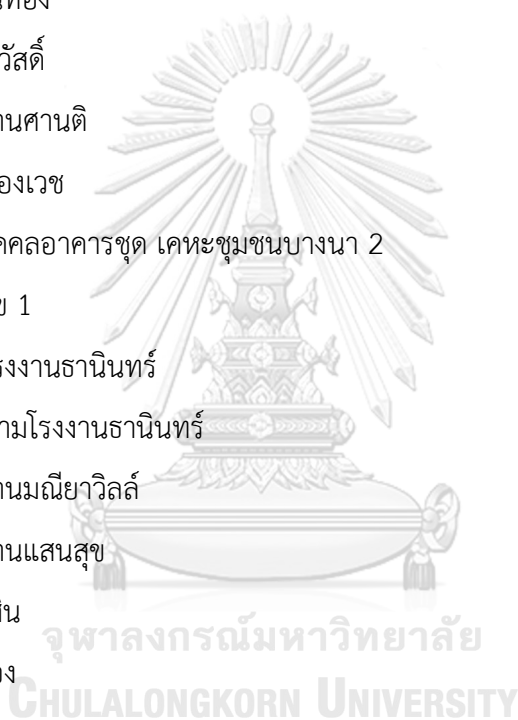
สำนักทะเบียน/ตำบล	บ้านปกติ (หลังคาเรือน)	ชาย (คน)	หญิง (คน)	รวม (คน)
แขวงบางนาเหนือ	40,632	18,461	22,171	40,632
แขวงบางนาใต้	47,563	22,414	25,149	47,563
รวมเขตบางนา	88,195	40,875	47,320	88,195

ที่มา : สำนักงานเขตบางนา (2564)

ชุมชนในพื้นที่เขตบางนา แบ่งเป็น 5 โซน จำนวน 35 ชุมชน (แผนภาพที่ 5)

1. โซนเพี้ยนพิน
 - 1.1. รุ่งสว่าง
 - 1.2. พูนสวัสดิ์
 - 1.3. กลางนา
 - 1.4. ซอยโปษยานนท์
 - 1.5. ร่วมพัฒนา

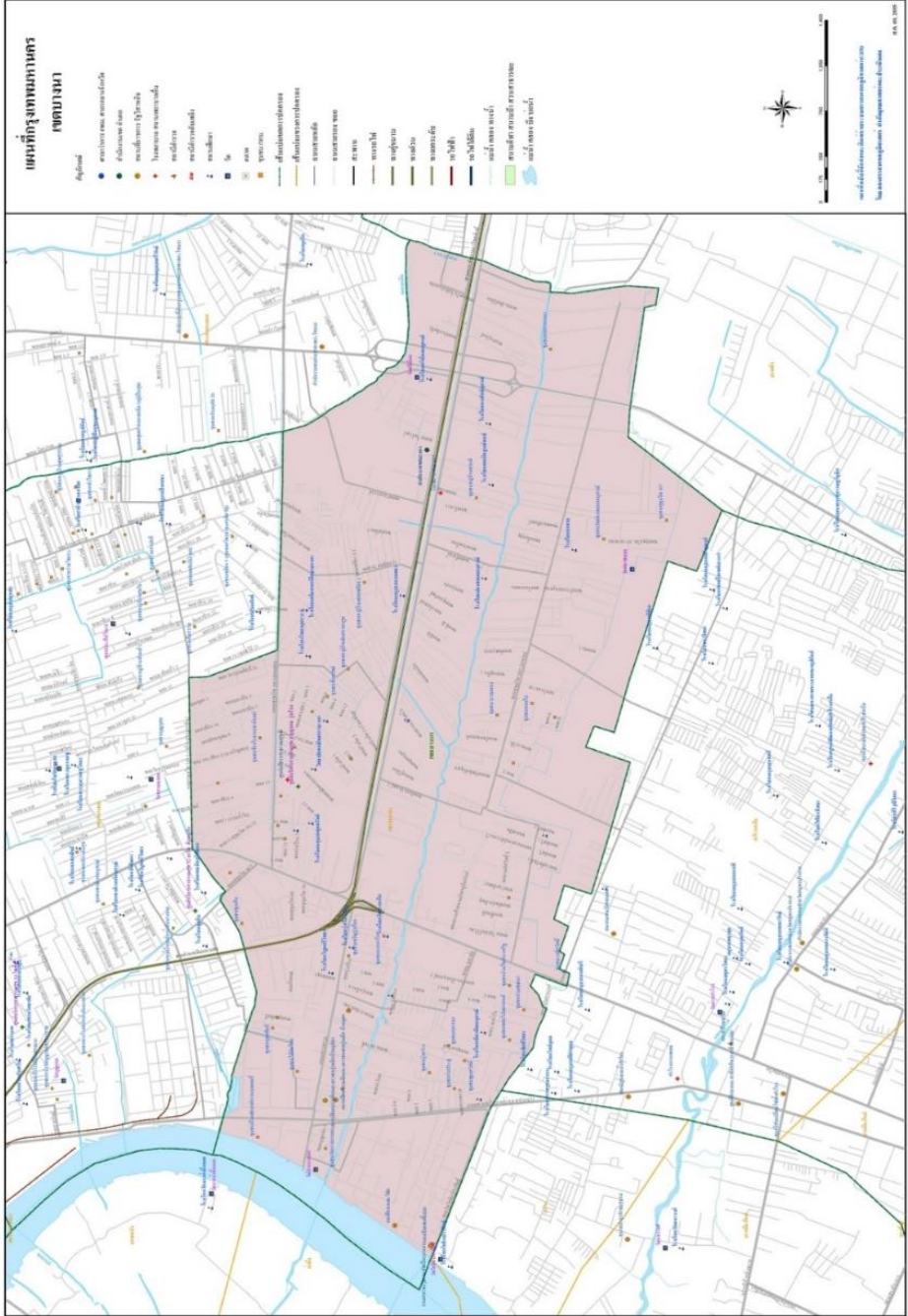
- 1.6. ร่วมใจประเสริฐ
- 1.7. ร่วมประดู่
2. โชนแบร่ริง – ลาซาล
 - 2.1. คลองบางนา
 - 2.2. วัดฝ่องพลอยอนุสรณ์ (ลิขิต 2)
 - 2.3. ทองใบ
 - 2.4. เรวัตินิเวศน์ 2
 - 2.5. วรณทอง
 - 2.6. วงศ์สวัสดิ์
 - 2.7. หมู่บ้านคานติ
 - 2.8. ทีมเรื่องเวช
 - 2.9. นิติบุคคลอาคารชุด เคหะชุมชนบางนา 2
3. โชนอุดมสุข 1
 - 3.1. ช้างโรงงานธานินทร์
 - 3.2. ตรงข้ามโรงงานธานินทร์
 - 3.3. หมู่บ้านมณียาวิสิทธิ์
 - 3.4. หมู่บ้านแสนสุข
 - 3.5. มหาสิน
 - 3.6. รุ่งเรือง
4. โชนอุดมสุข 2
 - 4.1. บัวเกิด
 - 4.2. หมู่บ้านซอยเชลียง 1
 - 4.3. สยามคอนโด 2
 - 4.4. หมู่บ้านจัดสรรยาสูบ
 - 4.5. ฟิงทรัพย์
 - 4.6. หมู่บ้านไพโรจน์
5. โชนสรรพาวุธ
 - 5.1. บ้านพักองค์การแบตเตอรี่



- 5.2. วัดบางนานอก
- 5.3. กุศลศิลป์
- 5.4. พูนสิน
- 5.5. หมูบ้านรุ่งเรืองวิลล่า
- 5.6. เจริญรุ่งเรือง
- 5.7. ฟิ่งบุญ



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY



แผนภาพที่ 5 แสดงชุมชนในพื้นที่เขตบางนา
 ที่มา : กองสารสนเทศภูมิศาสตร์ สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล (2562)

3.2.3 ระบบโครงข่ายถนนและการคมนาคม

ระบบโครงข่ายถนนจากข้อมูลของสำนักงานเขตบางนา (2564) ประกอบด้วยโครงข่ายถนนสายสำคัญ ดังนี้

ถนนสายประธาน มีจำนวน 3 สาย ประกอบด้วย ถนนทางด่วนจำนวน 2 สาย ได้แก่ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ระบบทางด่วนขั้นที่ 1) และทางพิเศษบูรพาวิถี (ทางด่วนสายบางนา – ชลบุรี) และถนนบางนา – ตราด ซึ่งเป็นเส้นทางหลักสู่จังหวัดในภาคตะวันออกของประเทศ

ถนนสายหลัก ประกอบด้วย ถนนสุขุมวิท เป็นถนนเชื่อมย่านใจกลางเมืองไปยังจังหวัดสมุทรปราการ และถนนศรีนครินทร์เชื่อมโยงระหว่างเขตประเวศกับอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ

ถนนสายรอง ได้แก่ ถนนสรรพาวุธ เป็นถนนต่อเนื่องกับถนนบางนา – ตราด จากบริเวณแยกบางนา ถนนเลียบทางรถไฟสายเก่าปากน้ำ ซึ่งเป็นถนนแนวเหนือ – ใต้ ที่เชื่อมโยงระหว่างเขตพระโขนงกับอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ

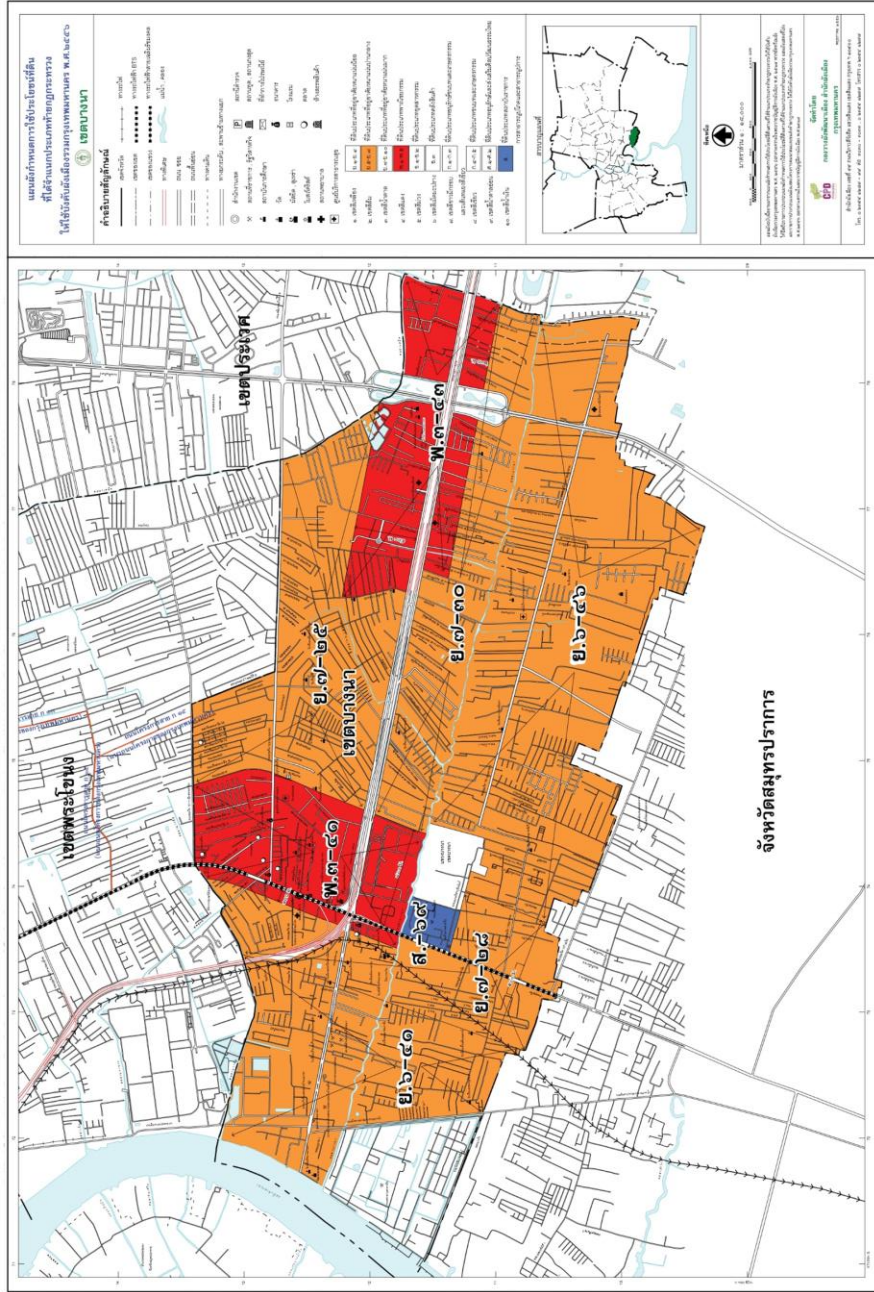
ระบบขนส่งสาธารณะ

เขตบางนาเป็นเขตพื้นที่ชานเมือง มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดสมุทรปราการ เป็นเส้นทางของรถประจำทางหลายสาย ทั้งนี้รถโดยสารประจำทางที่ผ่านเขตบางนา มีทั้งหมดจำนวน 22 สาย แยกเป็นรถโดยสารธรรมดา 11 สาย และรถโดยสารปรับอากาศ 16 สาย และรถไมโครบัส 1 สาย นอกจากนี้เขตบางนายังมีเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้บริการเชื่อมโยงการเดินทางกับย่านใจกลางเมืองอีกด้วย คือ เส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสุขุมวิท ในพื้นที่เขตบางนามีให้บริการทั้งหมด 3 สถานี คือ สถานีแบริ่ง สถานีบางนา และสถานีอุดมสุข

3.2.4 การใช้ประโยชน์ที่ดิน

สภาพทั่วไปเป็นเขตชุมชนเมืองหนาแน่นปานกลางผสมกับชุมชนการเกษตร การใช้ประโยชน์ที่ดินตามผังเมืองรวมของกรุงเทพมหานคร ในเขตบางนาจะประกอบไปด้วย ที่ดินประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง พาณิชยกรรม และสถาบันราชการการสาธารณูปโภค และ สาธารณูปการ ในอดีตเขตบางนา ปี 2549 มีพื้นที่ว่างเปล่า 120 แห่ง มีพื้นที่ 864,651.30 ตารางเมตร (0.86 ตารางกิโลเมตร) ต่อมาในปี 2558 มีพื้นที่ว่างเปล่า 91 แห่ง มีพื้นที่ 640,803.25 ตาราง เมตร (0.64 ตารางกิโลเมตร) จะเห็นได้ว่ามีพื้นที่ว่างเปล่าลดลง 223,848.05 ตารางเมตร (0.22 ตารางกิโลเมตร) (กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร, 2559, หน้า 43) เนื่องจากมีการก่อสร้างหมู่บ้านจัดสรร คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนต์ อาคารพาณิชย์ ห้างสรรพสินค้า จึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่ทำให้พื้นที่ว่างเปล่าในเขตบางนาลดลง พื้นที่เขตบางนามีการกำหนดการใช้ที่ดินหลักในพื้นที่ไว้ 4 ประเภท คือ (แผนภาพที่ 6)

1. ประเภทที่อยู่อาศัยหนาแน่นปานกลาง มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตเมืองชั้นใน ศูนย์ชุมชนชานเมือง เขตอุตสาหกรรมและนิคมอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังรองรับการอยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ต่อเนื่องกับเขตเมืองชั้นใน ซึ่งอยู่ในเขตการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน
2. ประเภทพาณิชยกรรม มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ใช้ประโยชน์เป็นศูนย์พาณิชยกรรมของเมือง เพื่อรองรับการประกอบกิจกรรมทางธุรกิจ การค้า การบริการ และนันทนาการที่ให้บริการแก่ประชาชนโดยทั่วไป
3. ประเภทสถาบันราชการการสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นสถาบัน ราชการ และการดำเนินกิจการของรัฐที่เกี่ยวกับการสาธารณูปโภค สาธารณูปการ หรือสาธารณประโยชน์
4. พื้นที่ที่เป็นสถาบันทหาร



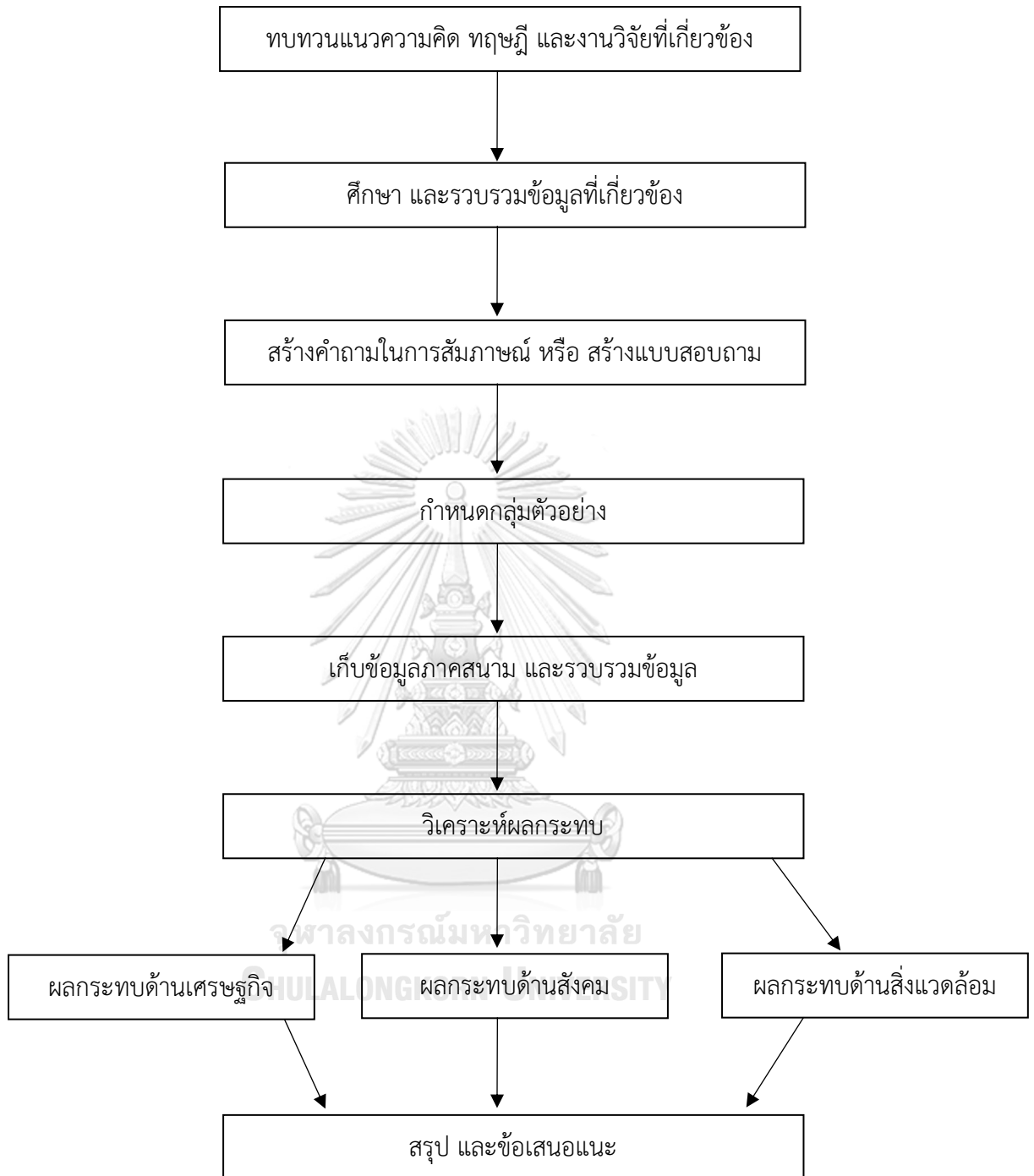
แผนภาพที่ 6 แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556

ที่มา : กองวางผังพัฒนาเมือง สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร (2556)

บทที่ 4

วิธีการดำเนินงานวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ เป็นการศึกษาในรูปแบบการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งเป็นการศึกษาผลกระทบต่อชุมชน จากการมีรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายอ่อนนุช – แบริ่ง ในพื้นที่เขต บางนา เก็บข้อมูลโดยวิธีการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ซึ่งผู้วิจัยเลือกรูปแบบการ สัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structure interview) และใช้คำถามในการสัมภาษณ์แบบคำถาม ปลายเปิด (Open-ended Question) ซึ่งการสัมภาษณ์แบบนี้เป็นการสัมภาษณ์ที่ไม่มีรูปแบบที่ แน่นนอน แต่จะมีลักษณะผสมผสานระหว่างโครงสร้างข้อคำถามและการกำหนดประเด็นคำถามไว้ ล่วงหน้า โดยการสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้างนี้ นิยมใช้กับการวิจัยเชิงคุณภาพซึ่งต้องการความยืดหยุ่น ของข้อประเด็นคำถาม เพื่อการเก็บข้อมูล ในขณะที่ยังคงไว้ซึ่งเนื้อหาที่ครอบคลุมประเด็นศึกษาอย่าง ครบถ้วน การวิจัยครั้งนี้มีวิธีการดำเนินงานวิจัยตามขั้นตอน ดังนี้ (แผนภาพที่ 7)



แผนภาพที่ 7 ขั้นตอนในการวิจัย

4.1 การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

4.1.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ในการศึกษาผลกระทบต่อชุมชน ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ผู้ที่พักอาศัยอยู่ในชุมชนเขตบางนา ที่ตั้งอยู่ในระยะ 1.6 กิโลเมตรจากแนวรถไฟฟ้า การใช้ระยะห่างจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเป็นเกณฑ์ นั้นอ้างอิงจากแนวคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า (Transit Oriented Development หรือ TOD) โดย Calthorpe (1993) ซึ่งเป็นผู้ริเริ่มแนวคิดการพัฒนาเมืองแบบกระชับและเป็นมิตรกับคนเดิน พื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชนจะมีการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน มีความหนาแน่นสูง และส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน โดยตลอดแนวเส้นทางรถไฟฟ้า และบริเวณใกล้เคียงน่าจะมีการเปลี่ยนแปลงทางด้านพื้นที่เพิ่มมากขึ้น โดยพื้นที่ภายในระยะทาง 1.6 กิโลเมตร เป็นระยะทางที่คนทั่วไปจะเดินเท้า นอกจากนี้คนส่วนใหญ่จะเดินไปยังจุดหมายหรือเพื่อเปลี่ยนวิธีเดินทางในระยะเวลา 15 – 20 นาที (ฉัตรดนัย เลือดสกุล, 2555) หากความเร็วในการเดิน 5 กิโลเมตร/ชั่วโมง จะได้ระยะทางประมาณ 1.25 – 1.66 กิโลเมตร และจากงานวิจัยของ Yang and Diez-Roux (2012) ระบุว่ากลุ่มตัวอย่างมากกว่าครึ่งหนึ่งจะเดินในระยะ 1 ไมล์ หรือ 1.6 กิโลเมตร จึงกำหนดระยะห่างของกลุ่มตัวอย่าง มีระยะห่างของที่อยู่อาศัยไม่เกิน 1.6 กิโลเมตร จากแนวรถไฟฟ้า เพื่อดูผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อชุมชนตามระยะห่างจากรถไฟฟ้า

4.1.2 การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

สำหรับวิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างของการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) โดยเลือกประธานชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษา เนื่องจากประธานชุมชนน่าจะเป็นตัวแทนที่ดีที่สุดของชุมชนในการตอบคำถาม และให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบของรถไฟฟ้าที่มีต่อชุมชน โดยผู้วิจัยสัมภาษณ์ประธานชุมชนทั้งหมด 22 คน จาก 22 ชุมชน ซึ่งอยู่ในพื้นที่ศึกษา (แผนภาพที่ 8)

รายละเอียดการสัมภาษณ์เชิงลึกแบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้ (ภาคผนวก)

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 4 ข้อ ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ และระยะเวลาอยู่อาศัย

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อชุมชน เมื่อมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยายอ่อนนุช – แบริ่ง ประกอบด้วยคำถามจำนวน 8 ข้อ

ผู้วิจัยได้กำหนดรหัสตัวแทนให้ผู้ถูกสัมภาษณ์ โดยใส่ลำดับของการสัมภาษณ์ เพศ อายุ และระยะเวลาอยู่อาศัยในพื้นที่ เพื่อให้การสัมภาษณ์เป็นการให้ข้อมูลแบบนิรนาม คือ ไม่ต้องเปิดเผยข้อมูลของผู้ให้สัมภาษณ์ ผู้วิจัยจึงให้รหัสนี้เป็นตัวแทนในการสืบค้นรายละเอียดของข้อมูลจากผู้ให้สัมภาษณ์ (แผนภาพที่ 9)

ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ XX, เพศ, อายุ XX ปี, อยู่อาศัย XX ปี

แผนภาพที่ 9 ตัวอย่างการให้รหัสตัวแทนผู้ถูกสัมภาษณ์

4.3 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ดังนี้

4.3.1 แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ (Primary data) ผู้วิจัยกำหนดให้มีการเก็บรวบรวมข้อมูลภาคสนามโดยการใช้คำถามในแบบสัมภาษณ์เชิงลึกที่สร้างขึ้น เป็นเครื่องมือในการดำเนินการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง ซึ่งในการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างนั้น ผู้วิจัยจะทำหน้าที่เป็นผู้สัมภาษณ์ด้วยตนเอง โดยก่อนการสัมภาษณ์จะทำการชี้แจงวัตถุประสงค์การศึกษาให้กลุ่มตัวอย่างทราบก่อนการสัมภาษณ์ทุกครั้ง เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ตรงกับสภาพความเป็นจริงมากที่สุด (ตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 สรุปลักษณะของผู้ให้สัมภาษณ์

ผู้ให้สัมภาษณ์	เพศ	อายุ (ปี)	อาชีพ	ระยะเวลาอยู่อาศัยในพื้นที่ (ปี)
ลำดับที่ 1	หญิง	68	แม่บ้าน	50
ลำดับที่ 2	ชาย	43	รับจ้างทั่วไป	43
ลำดับที่ 3	ชาย	47	ธุรกิจส่วนตัว	45
ลำดับที่ 4	ชาย	63	รับจ้างทั่วไป	60
ลำดับที่ 5	ชาย	64	รับจ้างทั่วไป	35
ลำดับที่ 6	ชาย	63	รับจ้างซ่อมรถ	30
ลำดับที่ 7	ชาย	62	ธุรกิจส่วนตัว	30
ลำดับที่ 8	ชาย	61	อิสระ	20
ลำดับที่ 9	ชาย	81	ไม่ประกอบอาชีพ	30
ลำดับที่ 10	ชาย	48	ธุรกิจส่วนตัว	30
ลำดับที่ 11	หญิง	55	ธุรกิจส่วนตัว	20
ลำดับที่ 12	หญิง	51	ไม่ประกอบอาชีพ	45
ลำดับที่ 13	หญิง	59	ค้าขาย	34
ลำดับที่ 14	ชาย	64	ไม่ประกอบอาชีพ	49
ลำดับที่ 15	หญิง	76	ค้าขาย	37
ลำดับที่ 16	หญิง	69	ไม่ประกอบอาชีพ	30
ลำดับที่ 17	ชาย	69	ไม่ประกอบอาชีพ	20
ลำดับที่ 18	ชาย	78	ค้าขาย	50
ลำดับที่ 19	ชาย	62	ไม่ประกอบอาชีพ	34
ลำดับที่ 20	หญิง	72	แม่บ้าน	52
ลำดับที่ 21	ชาย	60	ค้าขาย	43
ลำดับที่ 22	ชาย	67	ไม่ประกอบอาชีพ	50

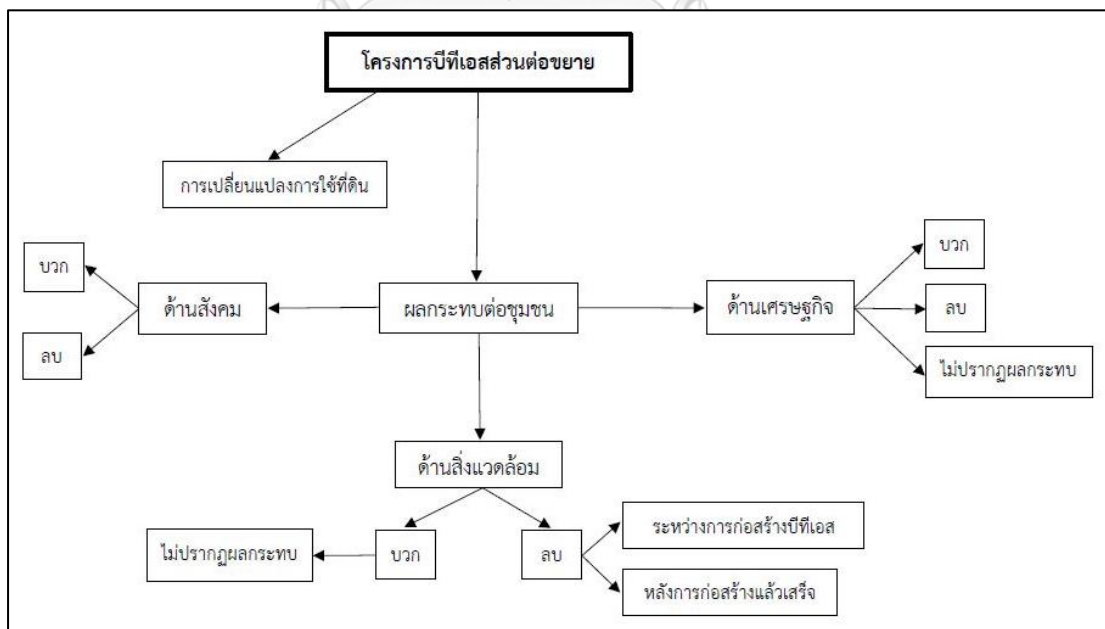
4.3.2 แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary data) ได้จากการศึกษาค้นคว้าจากข้อมูลที่มีผู้รวบรวมไว้ เช่น หนังสือทางวิชาการ บทความ วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัยที่เกี่ยวข้อง วารสารต่าง ๆ และข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต

4.4 การจัดระบบข้อมูลและการวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลทั้งเอกสารและภาคสนามได้เพียงพอต่อการศึกษิตตามวัตถุประสงค์แล้ว จากนั้นนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ มาตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูล เก็บข้อมูลเสริมเพื่อให้มีเนื้อหาครบถ้วน และวิเคราะห์ข้อมูลโดยแยกประเด็นตามขอบเขตของเนื้อหา ดังนี้

4.4.1 การถอดความข้อมูล (Transcribe) จากการจดบันทึกหรือเครื่องบันทึกเสียง แบบคำต่อคำ (Verbatim) อ่านบทสนทนาด้วยตนเองหลังเก็บข้อมูลแต่ละครั้ง และทำการให้รหัส (Coding) ลงในแบบบันทึก เช่น ใช้แถบสีเขียวสำหรับข้อมูลด้านบวก และใช้แถบสีแดงสำหรับข้อมูลด้านลบ

4.4.2 การสร้างกรอบชุดรหัส (Coding Framework) คือ การนำรหัสที่ได้มาแบ่งเป็นหมวดหมู่ (theme) จัดลำดับความสำคัญตามหัวข้อ และสร้างเป็นกรอบชุดรหัส (coding framework) ขึ้น โดยให้ความสำคัญตามหัวข้อ และการเชื่อมโยงข้อมูล (แผนภาพที่ 10) เพื่อลดหัวข้อที่ซ้ำซ้อนและหาหมวดหมู่หรือหัวข้อย่อยใหม่เพิ่มขึ้นโดยดึงประโยคหรือข้อความที่เป็นสาระสำคัญ แล้วทำการจำแนกประเภทของข้อมูลที่ได้จากการลงรหัส โดยข้อมูลที่มีรหัสคล้ายกัน นำมารวมเป็นกลุ่มเดียวกัน ทั้งนี้สามารถผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่ ทั้งด้านบวกและด้านลบ โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเด็น คือ ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ผลกระทบด้านสังคม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม



แผนภาพที่ 10 กรอบชุดรหัส

4.4.3 นำกรอบชุดรหัสมาวิเคราะห์เชื่อมโยงเป็นข้อมูลเพื่อเขียนสรุปผล โดยคำนึงถึงบริบทของผู้ให้ข้อมูลด้วย

4.5 สรุป

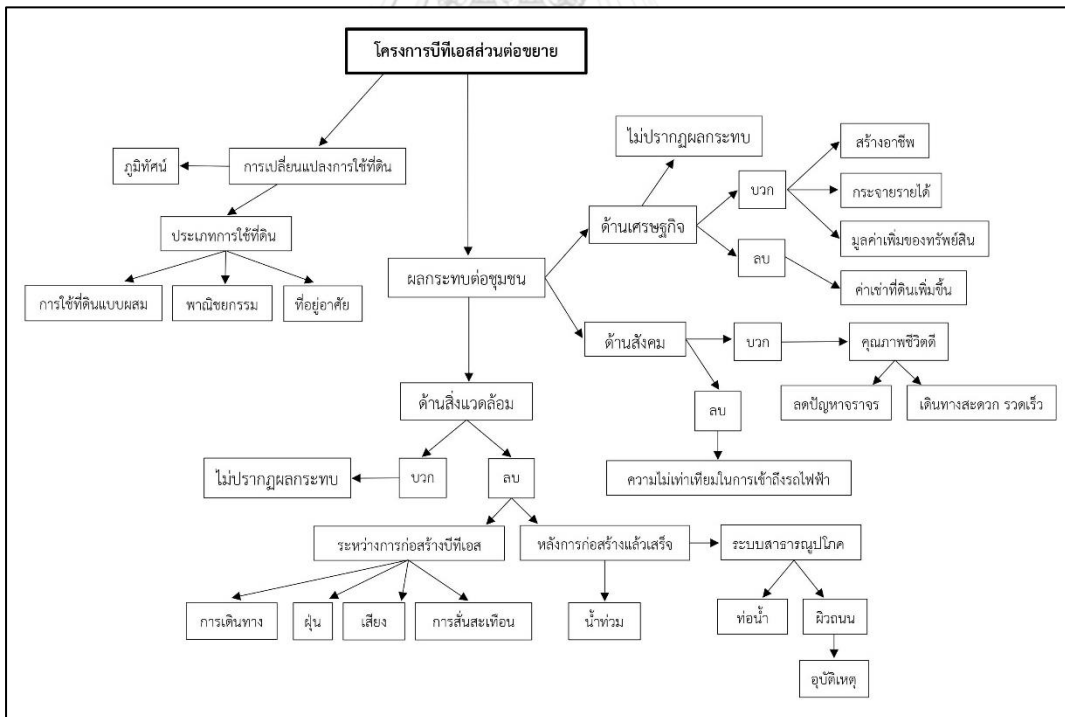
ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลวิธีการเชิงคุณภาพ โดยเป็นการวิเคราะห์ข้อมูลแบบบรรยายและพรรณนา (Descriptive Research) โดยนำข้อมูลที่ได้รับจากการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างมาจัดกลุ่มและสรุปภาพรวมของข้อมูล โดยเน้นความคิดเห็นและข้อมูลที่ได้จากผู้ถูกสัมภาษณ์เป็นหลัก จะแบ่งออกเป็นในแต่ละประเด็น คือ ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ผลกระทบด้านสังคม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลที่วิเคราะห์ ซึ่งจะได้ข้อมูลของผลกระทบต่อชุมชนจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า นำเสนอและเขียนสรุปรายงานการวิจัย



บทที่ 5

ผลกระทบของรถไฟฟ้าบีทีเอสต่อชุมชนในเขตบางนา

จากการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ประธานชุมชนและผู้อาศัยในชุมชนในเขตบางนา ซึ่งในพื้นที่ศึกษานี้มีสถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด 3 สถานี คือ สถานีอุดมสุข สถานีบางนา และสถานีแบริ่ง ซึ่งมีชุมชนทั้งหมดในพื้นที่ศึกษานี้ 35 ชุมชน โดยผู้วิจัยกำหนดพื้นที่กลุ่มตัวอย่าง ระยะห่างจากแนวเส้นทางรถไฟฟ้ากับที่อยู่อาศัยไม่เกิน 1.6 กิโลเมตร เพื่อดูผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อชุมชนตามระยะห่างจากรถไฟฟ้า ซึ่งจะมีทั้งหมด 22 ชุมชน ผู้วิจัยได้ลงภาคสนามทำการสัมภาษณ์เก็บข้อมูลเกี่ยวกับเรื่องการพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยายอ่อนนุช - แบริ่ง เพื่อศึกษาว่าผู้ให้สัมภาษณ์มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน และผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อชุมชนในช่วงเวลาก่อนการก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้าง และหลังจากเปิดให้บริการรถไฟฟ้าว่าได้รับผลกระทบอย่างไร โดยผู้วิจัยได้จัดลำดับความสำคัญตามหัวข้อ จำแนกประเภทของข้อมูล และสร้างเป็นกรอบชุดรหัสขึ้น โดยแบ่งออกเป็น 3 ประเด็น คือ ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ผลกระทบด้านสังคม และผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (แผนภาพที่ 11)



แผนภาพที่ 11 กรอบชุดรหัส แสดงผลการวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยายอ่อนนุช - แบริ่ง

จากการวิจัยพบว่าการพัฒนาระบบรถไฟฟาส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบ ทั้งในด้านบวก และด้านลบ อีกทั้งยังส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินโดยรอบสถานีและตามแนวรถไฟฟ้า ในบทนี้ผู้วิจัยแบ่งหัวข้อในการแสดงผลการวิเคราะห์ที่ได้ดังนี้

5.1 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

5.2 ผลกระทบด้านสังคม

5.3 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

5.4 รถไฟฟ้ากับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินโดยรอบ

5.5 สรุป

5.1 ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

จากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทำให้เกิดการกระจายรายได้ต่อคนในชุมชน ทั้งเสริมสร้างอาชีพ และปัจจัยด้านราคาที่ดินที่สูงขึ้น ทำให้เกิดผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจต่อชุมชนโดยรอบ โดยแบ่งออกเป็น ผลกระทบด้านบวก และผลกระทบด้านลบ ดังนี้

5.1.1 ด้านบวก

เนื่องจากรถไฟฟ้าเพิ่มการเข้าถึงของพื้นที่ กล่าวคือ ทำให้พื้นที่โดยรอบสถานีและตามแนวรถไฟฟ้ามีการเข้าถึงสูงขึ้น เมื่อมีการเข้าถึงสูง จึงทำให้เกิดอาชีพใหม่ขึ้นในพื้นที่ อีกทั้งเป็นแรงผลักดันให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจต่าง ๆ เช่น การขับเคลื่อนมอเตอร์ไซค์รับจ้าง การค้าขายบริเวณโดยรอบสถานี และเจ้าของพื้นที่ได้ทำการสร้างที่เช่าพักอาศัย เป็นการช่วยสร้างงานและกระจายรายได้สู่คนในชุมชน ดังที่ผู้ให้สัมภาษณ์ได้ให้ความเห็นว่า

“ด้านเศรษฐกิจคิดว่าดีขึ้นกว่าตอนก่อนมีรถไฟฟ้า ประชากรเพิ่มขึ้น มีการค้าขายเพิ่มขึ้น และคนในชุมชนมีรายได้จากการขับเคลื่อนมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ส่งผลดีต่อชุมชน มีร้านค้าและที่พักอาศัยเพิ่มมากขึ้น [ทำให้เกิดการกระจายรายได้ในชุมชนจากประชากรแฝงที่เช่าพักอาศัย]” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 2, ชาย, อายุ 43 ปี, อยู่อาศัย 43 ปี)

“จากการมีรถไฟฟ้าในพื้นที่ทำให้เกิดการสร้างงานสร้างอาชีพเพิ่มขึ้น ให้แก่คนในชุมชน ส่งผลดีต่อชุมชน เป็นการกระจายรายได้ให้แก่ชุมชน คนในชุมชนได้ทำการค้าขาย และได้ปรับเปลี่ยนพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ให้

เช่า]พักอาศัย ทำให้มีประชากรแฝงเข้ามาเช่าพักอาศัยในพื้นที่เพิ่มมากขึ้น” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 14 และ 18, ชาย, อายุ 64 ปี และ 78 ปี, อยู่อาศัย 49 ปี และ 50 ปี)

“คนในชุมชนมีรายได้เพิ่มขึ้นจากประชากรแฝงที่เข้ามาเช่าพักอาศัยในพื้นที่ และการขับเคลื่อนมอเตอร์ไซค์รับจ้าง แต่คิดว่าการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของเศรษฐกิจไม่ได้เกี่ยวข้องกับการมีรถไฟฟ้าโดยตรง คิดว่าเป็นไปตามกลไกทางเศรษฐกิจโดยรวมมากกว่า” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 19, ชาย, อายุ 62 ปี, อยู่อาศัย 34 ปี)

จากการสัมภาษณ์จะเห็นว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีมุมมองด้านบวกต่อการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ซึ่งมีส่วนช่วยให้คนในชุมชนมีอาชีพเพิ่มขึ้น เช่น อาชีพการขับเคลื่อนมอเตอร์ไซค์รับจ้าง การค้าขาย และการเช่าที่พักอาศัย ถึงแม้ว่าการมีรถไฟฟ้าอาจจะไม่ได้เกี่ยวข้องกับการมีรถไฟฟ้าโดยตรง แต่ก็ปฏิเสธไม่ได้ว่ามีส่วนช่วยให้คนในชุมชนสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ วลีพร (2549) ศึกษาผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ โดยศึกษาวิวัฒนาการและสภาพการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในพื้นที่ศึกษา ในช่วงเวลาก่อนและหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ พบว่าภายหลังการเปิดใช้สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจ คือ ราคาที่ดินมีแนวโน้มสูงขึ้น ส่วนในระดับชุมชนมีโอกาสในการประกอบอาชีพเพิ่มขึ้นและมีรายได้เพิ่มขึ้น

ราคาที่ดินที่สูงขึ้นส่งผลดีในด้านเศรษฐกิจต่อบางชุมชนในพื้นที่ ทำให้ทรัพย์สินมีมูลค่าเพิ่มขึ้น อันเนื่องมาจากพื้นที่มีความสามารถในการเข้าถึงสูง มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น เกิดการเพิ่มขึ้นของประชากรแฝงในพื้นที่ ซึ่งเป็นผู้ที่เข้ามาอยู่อาศัยหรือเพื่อประกอบอาชีพ ในกรณีประชากรแฝงที่ย้ายเข้ามาอยู่อาศัยในพื้นที่นั้นส่งผลบวกต่อคนในพื้นที่ คือ เกิดอุปสงค์ด้านพื้นที่อยู่อาศัย เจ้าของพื้นที่ที่เป็นเจ้าของพื้นที่เช่าหรือทำหอพัก มีรายได้เพิ่มขึ้นจากการเก็บค่าเช่าเหล่านี้ อย่างไรก็ตามการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินหรือค่าเช่าที่ดินนี้คนในชุมชนบางชุมชนรู้สึกว่ามันเองไม่ได้รับผลกระทบในทางบวกหรือทางลบ เนื่องจากชุมชนเหล่านั้นคนในชุมชนเป็นเจ้าของที่ดินเอง หรือเป็นชุมชนอยู่ห่างจากรถไฟฟ้ามากกว่า 1 กิโลเมตร ดังเช่นหนึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ได้ให้ความเห็นว่า

“ชุมชนไม่ได้รับผลกระทบ เพราะอยู่ห่างสถานีรถไฟ และพื้นที่ทั้งหมด
ในชุมชนเป็นพื้นที่ซื้อขาย [คนในชุมชน]เป็นเจ้าของพื้นที่เอง” (ผู้ให้
สัมภาษณ์ที่ 22, ชาย, อายุ 67 ปี, อยู่อาศัย 50 ปี)

ราคาที่ดินที่สูงขึ้น การมีแหล่งงานเพิ่ม มีการเข้าถึงที่สะดวกสบายขึ้น ทำให้มี
ประชากรแฝงเข้ามาในพื้นที่มากขึ้น การเคลื่อนย้ายของประชากรนี้มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจ
ประชากรแฝงมีบทบาทต่อเมืองในการขับเคลื่อนกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งมีผลดีต่อเศรษฐกิจของเมือง
(ชนิษฐา ชูสุข et al., 2556) นอกจากนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนหนึ่งเห็นว่าการเข้ามาของประชากร
แฝงอาจเป็นการช่วยลดปัญหาอาชญากรรม ซึ่งสอดคล้องกับผลการศึกษาของ วลีพร (2549)
ว่ากลุ่มคนหรือชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้กับสถานีรถไฟ โดยมีระยะทางไม่เกิน 50 เมตร ผู้ตอบ
แบบสอบถามส่วนใหญ่เห็นว่ามีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น คิดเป็นร้อยละ
70.83 โดยมีตำรวจเข้ามาดูแลทั้งการจราจรและอาชญากรรมมากขึ้น อย่างไรก็ตามแนวคิด
นี้อาจเป็นเพียงทัศนคติของผู้อยู่อาศัยในชุมชน เนื่องจากยังไม่มีสถิติที่ยืนยันได้ว่าการพัฒนา
ระบบขนส่งมวลชนสามารถลดอัตราการเกิดของอาชญากรรมในพื้นที่ได้

5.1.2 ด้านลบ

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนมีความสัมพันธ์โดยตรงกับระยะทางในการเข้าถึงพื้นที่
โดยรอบสถานีรถไฟ ซึ่งสามารถอธิบายได้ด้วยการศึกษาของ Churchill (1942) และตาม
ทฤษฎีค่าเช่าโดยประมูล (Bid Rent Theory) กล่าวว่า การเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินนั้นเป็นผลมา
จากในพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งมีการก่อสร้างหรือพัฒนาระบบสาธารณูปโภคหรือสาธารณูปการต่าง ๆ
เข้าไปในพื้นที่ โดยเฉพาะพื้นที่ที่อยู่ใกล้หรืออยู่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะจะยิ่งส่งผล
ต่อการเปลี่ยนแปลงด้านราคาที่ดินให้สูงขึ้นตามไปด้วย และการมีจุดตัดของเส้นทางคมนาคม
บริเวณชานเมืองก็ส่งผลให้ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น เมื่อพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่งมีการเข้าถึงได้มากขึ้น
ราคาที่ดินย่อมสูงขึ้นตาม การเพิ่มขึ้นของราคาที่ดิน ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงหรือการ
พัฒนาทางพื้นที่จะส่งผลต่อเจ้าของพื้นที่และคนในพื้นที่ เนื่องจากเกิดแรงจูงใจในการลงทุน
ด้านอสังหาริมทรัพย์ในพื้นที่โดยรอบสถานี ดังนั้นความต้องการอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ใกล้
บริเวณสถานีจะสูงขึ้น จึงทำให้การลงทุนผลประโยชน์ในพื้นที่ที่มีความหนาแน่นสูงไปด้วย
(Brian, 1972) ซึ่งการศึกษาส่วนใหญ่เสนอว่าการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินนั้นเป็นผลบวกในด้าน
เศรษฐกิจ

อย่างไรก็ดีการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินไม่ได้เป็นผลบวกทางเศรษฐกิจเสมอไป ดังเช่นในพื้นที่เขตบางนา ซึ่งเป็นพื้นที่ชานเมืองที่มีการตัดผ่านของเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ ชั้นใน และในขณะเดียวกันก็เชื่อมต่อกับจังหวัดสมุทรปราการ เป็นเส้นทางออกสู่ภาคตะวันออก เช่น จ.ฉะเชิงเทรา และจ.ชลบุรี เมื่อในพื้นที่มีรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายเปิดให้บริการ ทำให้เกิดความสะดุดมากขึ้นในการเดินทางติดต่อกับกรุงเทพฯ ชั้นใน ส่งผลให้ราคาที่ดินโดยรอบตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเขียว (แบริ่ง – สมุทรปราการ) เพิ่มสูงขึ้น โดยหลังการก่อสร้างรถไฟฟ้าแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ 1 ปี พบว่าพื้นที่เขตบางนามีราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้นประมาณร้อยละ 28.7 (ผู้จัดการออนไลน์, 2562) ซึ่งการกำหนดทำเลที่ตั้งของที่ดินประกอบกับที่ตั้งของกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง และการเชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ทำให้ที่ตั้งของกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้ความสำคัญกับที่ดินเป็นหลัก ผลประโยชน์และมูลค่าของที่ดินในเมืองจึงขึ้นอยู่กับความสามารถในการเข้าถึงของที่ดิน แต่การศึกษาเหล่านี้อาจเป็นเพียงมุมมองในด้านบวกของคนกลุ่มหนึ่ง หรือนักลงทุนเท่านั้น ไม่ได้กล่าวถึงผลกระทบของคนในพื้นที่ต่อการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินนั้น ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนหนึ่งได้ให้ความเห็นว่า

“หลังจากมีการพัฒนา มีรถไฟฟ้า ทำให้ชุมชนได้รับผลกระทบเรื่อง[การ]ไล่ที่อยู่[อาศัย] ผลกระทบจากราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้เจ้าของพื้นที่ขึ้นค่าเช่า เจ้าของพื้นที่ขึ้นราคาเช่าพื้นที่เพิ่มขึ้นจาก 850 บาท เป็น 1,700 บาท ทำให้คนบางส่วนในชุมชนต้องย้ายออก เนื่องจากไม่สามารถจ่ายค่าเช่า[ที่อยู่อาศัย]ได้” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 1, หญิง, อายุ 68 ปี, อยู่อาศัย 50 ปี)

“ด้านเศรษฐกิจ คิดว่าน่าจะดีต่อนายทุน[นักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์]มากกว่าคนในชุมชน” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 3, ชาย, อายุ 47 ปี, อยู่อาศัย 45 ปี)

“เมื่อความเจริญเข้ามาในพื้นที่ทำให้มูลค่าราคาของอสังหาริมทรัพย์และราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 7, ชาย, อายุ 62 ปี, อยู่อาศัย 30 ปี)

“ส่วนใหญ่เจ้าของพื้นที่เดิมขายให้นายทุนหมดแล้ว มีการผลัดเปลี่ยนเจ้าของพื้นที่ค่อนข้างมาก จากการมีรถไฟฟ้าส่งผลให้ราคาที่ดินในระยะไม่เกิน 500 เมตร ที่อยู่ใกล้เคียงสถานีหรือตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเพิ่มสูงขึ้นมาก ไม่แน่ใจว่าเป็นเพราะความเจริญที่เข้ามา หรือเป็นความต้องการของภาครัฐในการจะเก็บภาษีเพิ่มขึ้น” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 17, ชาย, อายุ 69 ปี, อยู่อาศัย 20 ปี)

“[ผมคิดว่า]ดี สำหรับด้านการคมนาคม และเศรษฐกิจ เป็นความเจริญที่จะเข้ามาในพื้นที่ ทำให้เจ้าของพื้นที่ต้องการจะขายพื้นที่ เพราะราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น ด้วยพื้นที่ของชุมชนเป็นพื้นที่เช่าอาศัย คนที่อาศัยอยู่ในชุมชนจึงโดนไล่ที่อยู่[อาศัย] ส่งผลต่อคนในชุมชนที่มีรายได้น้อยไม่สามารถจ่ายค่าเช่าได้” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 21, ชาย, อายุ 60 ปี, อยู่อาศัย 43 ปี)

จากการสัมภาษณ์พบว่าความคิดเห็นส่วนใหญ่มองว่าการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินนั้นส่งผลด้านบวกในทางเศรษฐกิจต่อคนกลุ่มหนึ่งเท่านั้นที่ได้รับผลประโยชน์จากราคาที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น เช่น ผู้ที่เป็นเจ้าของที่ดินเอง และนักลงทุน ซึ่งผู้ที่ไม่ได้เป็นเจ้าของที่ดินเอง และเป็นผู้เช่าอาศัยพื้นที่ในชุมชนจึงได้รับผลกระทบมากที่สุดจากการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินนั้น โดยส่งผลให้เจ้าของพื้นที่ได้ปรับราคาเช่าอาศัยเพิ่มขึ้นตาม ทำให้ผู้อยู่อาศัยในชุมชนส่วนหนึ่งไม่สามารถจ่ายค่าเช่าอาศัยที่ปรับขึ้นได้ และอาจต้องย้ายออกจากชุมชน

ในช่วงปี 2542 – 2563 ราคาที่ดินเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 4.6 ต่อปี โดยในยุคเศรษฐกิจเฟื่องฟูปี 2547 – 2549 มีการลงทุนจากต่างประเทศน้อยลง ทำให้ราคาที่ดินไม่เปลี่ยนแปลงมากนัก แต่จากการก่อสร้างรถไฟหลายสายและเพิ่มส่วนต่อขยาย ส่งผลให้ราคาที่ดินที่ตั้งอยู่ในแนวรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น โดยราคาที่ดินเพิ่มขึ้นสูงสุดในช่วงสิ้นปี 2561 – 2562 เฉลี่ยประมาณร้อยละ 14 อาจเป็นผลมาจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าที่ใกล้แล้วเสร็จ ถึงแม้ว่าในช่วงต้นปี 2563 จะเกิดภาวะการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ที่ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ แต่ดัชนีของราคาที่ดินเพิ่มขึ้นร้อยละ 9 ต่อปี ซึ่งสูงกว่าการเพิ่มโดยเฉลี่ยของปี 2542 – 2563 ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.6 ต่อปี ในช่วงสิ้นปี 2562 – 2563 พบว่าราคาที่ดินยังคงเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 8 แสดงให้เห็นว่าการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนา (COVID-19) ส่งผลกระทบต่อราคาที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าปีทีเอสเพียงเล็กน้อย ทำให้

ความคาดหวังของราคาที่ดินในอนาคตค่อนข้างดี (ศูนย์ข้อมูลวิจัยและประเมินค่าอสังหาริมทรัพย์ไทย, 2563)

ดังนั้นอาจสรุปได้ว่าราคาที่ดินที่เพิ่มขึ้นจากการมีรถไฟฟ้าไม่ได้ส่งผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่ทั้งหมด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยเรื่องการถือครองที่ดิน ชุมชนส่วนหนึ่งไม่ได้รับผลกระทบเนื่องจากเป็นเจ้าของที่ดินเอง หรือมีชุมชนอยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้ามากกว่า 1 กิโลเมตร แต่ชุมชนที่ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่เป็นลักษณะของชุมชนแออัด อยู่ในพื้นที่เช่าอาศัยไม่ได้เป็นเจ้าของพื้นที่เอง เมื่อราคาที่ดินเพิ่มสูงจึงส่งผลให้ราคาเช่าที่อยู่อาศัยสูงตามไปด้วย

5.2 ผลกระทบด้านสังคม

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตและการเข้าถึงระบบโครงข่ายคมนาคมของคนในชุมชน โดยแบ่งออกเป็น ผลกระทบด้านบวก และผลกระทบด้านลบ ดังนี้

5.2.1 ด้านบวก

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ทำให้คนในชุมชนมีทางเลือกในการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วมากกว่าก่อนมีรถไฟฟ้าบีทีเอส ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่จะมีความคิดเห็นไปในทางเดียวกันเรื่องการพัฒนาระบบขนส่งให้ดีขึ้น โดยผู้ให้สัมภาษณ์ได้ให้ความเห็นว่า

“ก่อนมีรถไฟฟ้าใช้รถประจำทางในการเดินทาง ตอนนี้มีรถไฟฟ้าแล้ว เป็นความสะดวกในการเดินทาง มีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มขึ้น เดินทางได้รวดเร็วกว่ารถประจำทาง ไม่ต้องเจอกับการจราจรติดขัดบนท้องถนน” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 4, ชาย, อายุ 63 ปี, อยู่อาศัย 60 ปี)

“เมื่อก่อนยังไม่มีรถไฟฟ้าก็ใช้รถประจำทาง และรถสองแถวในการเดินทาง ต้องเผื่อเวลาในการเดินทาง ตอนนีู้สึกยินดี เพราะการเดินทางในสมัยก่อนค่อนข้างลำบาก การจราจรติดขัดหนาแน่น ถ้ามีรถไฟฟ้าแล้วการเดินทางน่าจะสะดวก รวดเร็วมากขึ้น” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 19, ชาย, อายุ 62 ปี, อยู่อาศัย 34 ปี)

“การเดินทางเมื่อก่อนลำบาก ใช้รถประจำทางในการเดินทางเป็นหลัก ต้องเผื่อเวลาในการเดินทาง ปัจจุบันคิดว่าดี[ในด้านการเดินทาง]

การจราจรสะดวก ความเจริญเข้ามาในพื้นที่ ความปลอดภัยน่าจะดีขึ้น มีการปรับเปลี่ยนสภาพแวดล้อม[โดยรอบ]น่าจะทำให้ดีขึ้น” (ผู้ให้สัมภาษณ์ ที่ 22, ชาย, อายุ 67 ปี, อยู่อาศัย 50 ปี)

จากการสัมภาษณ์จะเห็นว่าผู้ให้สัมภาษณ์มีมุมมองด้านบวกต่อการพัฒนาระบบขนส่ง เพื่อให้พื้นที่ของตนสามารถทำการเข้าถึงได้มากขึ้น มีการพัฒนาพื้นที่บริเวณโดยรอบตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเดินทางในชีวิตประจำวัน และสามารถลดปัญหาการจราจรลงได้

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนหนึ่งคาดว่าหลังจากการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าแล้วเสร็จปัญหาการจราจรจะสามารถลดการติดขัดลงได้ ผู้ให้สัมภาษณ์ท่านหนึ่งได้ให้ความเห็นว่า

“คิดว่าสามารถลดการจราจรติดขัด การมีรถไฟฟ้าต้องช่วยเรื่องการจราจร [ติดขัด]ได้” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 11, หญิง, อายุ 55 ปี, อยู่อาศัย 20 ปี)

อย่างไรก็ดีอีกส่วนหนึ่งผู้ให้สัมภาษณ์คาดว่าปัญหาการจราจรอาจเพิ่มขึ้นจากเดิมเนื่องจากมีประชากรเข้ามาอยู่อาศัยมากขึ้น และการเพิ่มขึ้นของจำนวนคอนโดมิเนียมในบริเวณเขตบางนา ดังเช่นที่ผู้ให้สัมภาษณ์ท่านหนึ่งกล่าวว่า

“คาดว่าในอนาคตการจราจรน่าจะติดขัดเพิ่มขึ้นจากการมีคอนโดมิเนียม และประชากรเพิ่มขึ้นบริเวณนี้” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 4, ชาย, อายุ 63 ปี, อยู่อาศัย 60 ปี)

นอกจากนี้ยังพบว่าการจราจรที่เบียดเบียนรถยนต์ยังเพิ่มขึ้นด้วย ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางบก (2562) พบว่า จำนวนรถจดทะเบียนในกรุงเทพมหานคร ช่วงปี 2559 – 2561 เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.3 – 4.7 ต่อปี ซึ่งลดลงมาจากช่วงปี 2554 – 2555 ที่เพิ่มขึ้นสูงถึงร้อยละ 9.2 – 9.8 ต่อปี ซึ่งอาจทำให้การจราจรในอนาคตของพื้นที่บริเวณนี้อาจติดขัดเพิ่มขึ้นในระดับหนึ่ง อาจเป็นไปตามที่ผู้ให้สัมภาษณ์ได้คาดการณ์ไว้

ในเรื่องอัตราค่าบริการของระบบรถไฟฟ้าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนหนึ่งไม่ได้รับผลกระทบในเรื่องอัตราค่าบริการของระบบรถไฟฟ้า ทำให้มีผู้ใช้บริการส่วนหนึ่งเท่านั้นที่สามารถเลือกใช้ได้ ซึ่งการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าขึ้นอยู่กับปัจจัยความสะดวก และความพึงพอใจของแต่ละบุคคล อย่างไรก็ตามผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนหนึ่งได้ให้ความเห็นว่า

“สำหรับค่าบริการ[รถไฟฟ้า]ไม่คิดว่าแพงเกินไป เป็นการซื้อเวลา[สำหรับการเดินทาง] กับผู้สูงอายุ[ค่าบริการรถไฟฟ้า]ก็มีการลดครึ่งราคา” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 14, ชาย, อายุ 64 ปี, อยู่อาศัย 49 ปี)

“เรื่องค่าบริการ[รถไฟฟ้า]มีส่วนลดให้ผู้ใช้บริการแต่ละบุคคลเลือกใช้ค่อนข้างเหมาะสม” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 17, ชาย, อายุ 69 ปี, อยู่อาศัย 20 ปี)

ดังนั้นอาจสรุปได้ว่าการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยายอ่อนนุช – แบริ่ง เป็นการทำให้พื้นที่นี้เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง พื้นที่ชุมชนมีการพัฒนามากขึ้นในด้านการคมนาคม ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่คิดเห็นว่าเมื่อรถไฟฟ้าบีทีเอสแล้วเสร็จจะส่งผลกระทบต่อชุมชนมากกว่าผลลบ ในด้านการเดินทางที่สะดวก เนื่องจากมีรถไฟฟ้าเป็นทางเลือกในการเดินทาง ทำให้การเดินทางที่สะดวกสบาย รวดเร็ว ประหยัดเวลา ไม่ต้องพบกับปัญหาการจราจรติดขัดบนท้องถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน นอกจากนี้ยังเป็นขบวนรถปรับอากาศ และมองว่าเป็นการลดการใช้รถยนต์บนท้องถนน ซึ่งคาดว่าจะทำให้การจราจรติดขัดน้อยลง และการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าขึ้นอยู่กับปัจจัยความสะดวก และความพึงพอใจของแต่ละบุคคล

5.2.2 ด้านลบ

รถไฟฟ้ายกกับความเหลื่อมล้ำ เป็นผลกระทบเรื่องความไม่เท่าเทียมในการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้า เนื่องจากระบบรถไฟฟ้ามีอัตราค่าบริการที่ค่อนข้างสูง คนกรุงเทพฯ มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะค่อนข้างสูง ในขณะที่การเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนตัวนั้นสะดวก รวดเร็ว และมีค่าใช้จ่ายถูกกว่าหรือเทียบเท่าการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ดังนั้นกรุงเทพฯ จึงกลายเป็นเมืองที่มีปริมาณรถยนต์หนาแน่น เนื่องจากมีพื้นที่ถนนเพียงร้อยละ 8 ของเมือง จึงเป็นเมืองที่มีปัญหารถติดอันดับต้น ๆ ของโลก ซึ่งสะท้อนปัญหาของระบบขนส่งสาธารณะอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ (พงศ์สุตา กาศยปนนท์, 2562)

ด้วยอัตราค่าบริการของระบบรถไฟฟ้าที่ค่อนข้างสูง หากเทียบกับอัตราค่าแรงขั้นต่ำของประเทศไทยในปัจจุบัน ส่งผลให้ผู้ให้บริการส่วนหนึ่งไม่สามารถเข้าถึงและเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าได้ ทำให้ขาดโอกาสในการเดินทางอย่างเท่าเทียม และมีผู้ใช้บริการบางกลุ่มเท่านั้นที่สามารถเลือกใช้บริการได้ โดยสามารถจ่ายได้อย่างเต็มใจไม่เดือดร้อน ซึ่งถือเป็นความพึงพอใจ

และความสะดวกของแต่ละบุคคล โดยตลอด 20 ปี จากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในปี 2542 มีอัตราค่าบริการเริ่มต้นที่ 10 – 40 บาท ต่อมารถไฟฟ้าบีทีเอสได้มีการปรับอัตราค่าบริการเพิ่มขึ้นทั้งหมด 3 ครั้งที่ 1 ปี 2549 ราคา 15 – 40 บาท ครั้งที่ 2 ปี 2556 ราคา 15 – 42 บาท และครั้งที่ 3 ปี 2560 ราคา 16 – 44 บาท (มติชนออนไลน์, 2560) ซึ่งอัตราค่าบริการของรถไฟฟ้าที่ปรับเพิ่มขึ้นเอื้ออำนวยให้ประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงบริการรถไฟฟ้า มีเพียงคนกลุ่มหนึ่งเท่านั้นที่สามารถเลือกใช้ได้ ถึงแม้การมีระบบรถไฟฟ้าจะเป็นผลบวกในแง่ของการเดินทาง แต่สร้างผลลบในเรื่องของความเหลื่อมล้ำในด้านการคมนาคมของประชากรเมือง ซึ่งสะท้อนอยู่ในคำให้สัมภาษณ์ ดังนี้

“[รถไฟฟ้ามี]ราคาค่าบริการสูง ลูกจ้างที่ได้รับค่าจ้างรายวัน ไม่สามารถจะเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าได้ เนื่องจากค่าบริการค่อนข้างสูงเกินกว่ารายได้ [รถไฟฟ้า]ควรมีราคาที่ถูกลงกว่านี้เพื่อทุกคนจะสามารถใช้บริการได้” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 1 และ 2, หญิง และ ชาย, อายุ 68 ปี และ 43 ปี, อยู่อาศัย 50 ปี และ 43 ปี)

“[รถไฟฟ้ามีความ]สะดวกในการเดินทาง รวดเร็ว ประหยัดเวลา สามารถคาดคะเนเวลาในการเดินทางได้อย่างแน่นอน แต่ค่าบริการเดินทางในแต่ละเที่ยวต่อบุคคลมีราคาสูง หากต้องเดินทางไปด้วยกันหลาย ๆ คน น่าจะเลือกใช้บริการแท็กซี่มากกว่า ควรปรับลดค่าบริการรถไฟฟ้าลง” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 5, ชาย, อายุ 64 ปี, อยู่อาศัย 35 ปี)

“ประหยัดเวลาในการเดินทาง สามารถคาดคะเนเวลาในการเดินทางได้ มีส่วนช่วยให้การจราจรติดขัดบนท้องถนนลดลงบ้าง แต่ค่าบริการ[รถไฟฟ้า]มีราคาสูง ควรมีการดูแลและปรับปรุงเรื่องความหนาแน่นของผู้ใช้บริการบริเวณชานชาลา” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 6, ชาย, อายุ 63 ปี, อยู่อาศัย 30 ปี)

“ประหยัดเวลาในการเดินทาง แต่ค่าบริการ[รถไฟฟ้า]มีราคาสูง ค่าครองชีพในประเทศน้อยแต่ค่าบริการมีราคาสูง จึงไม่ใช่ทุกคนที่จะสามารถเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าได้ และควรมีการลดค่าบริการ[รถไฟฟ้า]ให้กับ

ผู้สูงอายุ ในปัจจุบันจากปัญหา Covid-19 รถไฟฟ้าควรมีมาตรการในการดูแลและจัดการการจำกัดจำนวนผู้ใช้บริการ หรือการเว้นระยะห่างทางสังคม” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 7, ชาย, อายุ 62 ปี, อยู่อาศัย 30 ปี)

“[รถไฟฟ้ามี]ความสะดวก สะอาด ปลอดภัย บรรยากาศในการเดินทางดี มีส่วนในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน การใช้บริการเป็นเอกชนมากไป ไม่มีการรองรับด้านสวัสดิการ ค่าบริการมีราคาสูง...ไม่ได้ครอบคลุมกับประชาชนทุกคนให้สามารถเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าได้” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 9, ชาย, อายุ 81 ปี, อยู่อาศัย 30 ปี)

จากการสัมภาษณ์พบว่าส่วนใหญ่ให้ความคิดเห็นในด้านบวกต่อการเดินทางที่ได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น ด้วยระบบรถไฟฟ้าเป็นขบวนรถปรับอากาศ และมีความรวดเร็วในการเดินทาง แต่ในเรื่องของอัตราค่าบริการส่วนใหญ่มองว่าระบบรถไฟฟ้ามีราคาค่อนข้างสูง ถึงแม้จะมีความพึงพอใจในการเลือกใช้บริการแต่ก็ยังได้รับผลกระทบในเรื่องอัตราค่าบริการที่ค่อนข้างสูงนี้

ความพึงพอใจในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าขึ้นอยู่กับปัจจัยความสะดวกของแต่ละบุคคล คนกลุ่มหนึ่งไม่ได้รับผลกระทบ แต่คนอีกกลุ่มหนึ่งได้รับผลกระทบ ซึ่งปัญหาการเข้าถึงบริการขนส่งมวลชนที่มีคุณภาพ และราคาค่าโดยสารที่ค่อนข้างสูงเป็นปัญหาต่อผู้ใช้บริการจำนวนมาก ภาครัฐควรดูแลและส่งเสริมให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างทั่วถึงและปลอดภัย โดยที่ทุกคนสามารถจ่ายค่าโดยสารได้อย่างเท่าเทียม มีการพัฒนารูปแบบการให้บริการที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้บริโภค ร่วมกันลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และเลือกใช้ขนส่งสาธารณะทุกประเภทเพิ่มขึ้น (สารี อ่องสมหวัง, 2563)

ดังนั้นอาจสรุปได้ว่าการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าขึ้นอยู่กับความพึงพอใจ และความสะดวกของแต่ละบุคคล นอกจากเรื่องอัตราค่าบริการแล้ว รถไฟฟ้าควรคำนึงถึงบุคคลผู้บกพร่องทางด้านต่าง ๆ ในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้า ซึ่งปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นความผิดพลาดของการออกแบบระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสโดยไม่คำนึงถึงผู้บกพร่อง อย่างไรก็ตามระบบขนส่งสาธารณะทุกประเภทควรเข้าถึงได้ทุกคนอย่างเท่าเทียม ซึ่งในส่วนนี้ภาครัฐควรมองเห็นถึงปัญหาความเหลื่อมล้ำในสังคมที่ซึ่งเกิดจากการเข้าถึงของระบบขนส่งสาธารณะให้มากยิ่งขึ้น

5.3 ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

จากการศึกษาพบว่า ไม่ปรากฏผลกระทบในด้านบวกต่อชุมชน แต่ชุมชนได้รับผลกระทบในด้านลบเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสามารถแบ่งเป็น 2 ช่วงเวลา ได้แก่ ช่วงเวลาระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า และภายหลังการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า ทั้งนี้ผลกระทบที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าเท่านั้น แต่ยังรวมถึงการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่ เช่น ก่อสร้างของคอนโดมิเนียม และการก่อสร้างอาคารพาณิชย์ เนื่องจากในพื้นที่ที่มีการเข้าถึงได้สะดวกมากขึ้น

5.3.1 ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า

การก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสมีระยะเวลาในการสร้างโดยประมาณ 3 ปี ส่งผลกระทบต่อการเดินทางของผู้ใช้ถนน ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง และพื้นที่โดยรอบตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีมุมมองด้านลบในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส เนื่องจากพื้นที่การก่อสร้างตั้งอยู่บริเวณเกาะกลางระหว่างถนนที่สัญจร ส่งผลกระทบต่อปัญหาการจราจร โดยผู้ให้สัมภาษณ์ได้ให้ความเห็นว่า

“ได้รับผลกระทบในระหว่างการก่อสร้างจากบ้านพักคนงานก่อสร้างที่อยู่ในซอย ทำให้เกิดการจราจรติดขัด [มี]อุบัติเหตุที่เกิดจากคนงานก่อสร้าง และมีการจำกัดเส้นทางในการใช้ถนน แต่ไม่ได้รับผลกระทบเรื่องฝุ่นและเสียง[จากการก่อสร้าง]” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 2, ชาย, อายุ 43 ปี, อยู่อาศัย 43 ปี)

“ได้รับผลกระทบเรื่องฝุ่นและเสียงเล็กน้อยในระหว่างการก่อสร้าง ด้านการคมนาคม มีปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน เช้า-เย็น มีรถยนต์หนาแน่น ทั้งในช่วงเวลาการก่อสร้างและปัจจุบัน” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 4 และ 8, ชาย, อายุ 63 ปี และ 61 ปี, อยู่อาศัย 60 ปี และ 20 ปี)

“ได้รับผลกระทบเรื่องฝุ่น เสียง และการสั่นสะเทือนในระหว่างการก่อสร้าง ในช่วงฤดูหนาวลมจะพัดฝุ่นละอองจากฝั่งรถไฟฟ้าเข้ามาสู่ชุมชน” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 9, ชาย, อายุ 81 ปี, อยู่อาศัย 30 ปี)

“ไม่ได้รับผลกระทบเรื่องฝุ่นและเสียงในระหว่างการก่อสร้าง เพราะอยู่ไกลจากสถานีรถไฟฟ้า ด้านการคมนาคมในช่วงการก่อสร้างได้รับปัญหา

การจราจรติดขัดหนาแน่น เส้นทางบริเวณชุมชนเป็นเส้นทางร่วม ทำให้มีรถหลีกเลี่ยงสัญญาณไฟจราจรบริเวณสี่แยกเข้ามาใช้เส้นทางร่วมค่อนข้างมาก ส่งผลให้การจราจรของรถในชุมชนติดขัด” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 13, หญิง, อายุ 59 ปี, อยู่อาศัย 34 ปี)

จากการสัมภาษณ์โดยส่วนใหญ่จะได้รับผลกระทบเรื่องของการเดินทาง จะเห็นว่าผู้ที่ได้รับผลกระทบเป็นผู้ใช้ถนน ผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง และพื้นที่โดยรอบตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า โดยการก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าที่มีพื้นที่การก่อสร้างอยู่บริเวณเกาะกลางระหว่างถนนที่สัญจร ซึ่งตั้งอยู่บนถนนสุขุมวิทเป็นเส้นทางในการสัญจรเข้าสู่ตัวเมือง มีการจำกัดเส้นทางในการใช้ถนน ปัญหาด้านฝุ่น เสียงดังจากการก่อสร้าง และการสั่นสะเทือนในช่วงก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อชุมชนบางแห่ง ความมากน้อยตามแต่ระยะห่างจากสถานีรถไฟฟ้า และด้วยการทำงานของเจ้าหน้าที่ก่อสร้างที่มีการปฏิบัติงานในเวลากลางวัน ซึ่งเป็นช่วงเวลาเดียวกันกับผู้ใช้ถนนที่ต้องเลือกใช้ในการเดินทางในชีวิตประจำวัน ทำให้ได้รับผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต

5.3.2 ภายหลังการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า

ในระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า และเมื่อการก่อสร้างรถไฟฟ้าเสร็จสิ้น โครงการอสังหาริมทรัพย์ขนาดใหญ่มีการพัฒนาขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อสร้างคอนโดมิเนียมในบริเวณพื้นที่ใกล้ชุมชน ทำให้ผู้ใช้เส้นทางในการสัญจรได้รับความเดือดร้อน ประกอบกับมีรถบรรทุกสัญจรในพื้นที่ ส่งผลให้มีดินตกหล่นบนพื้นผิวถนน ก่อให้เกิดอันตรายต่อผู้ขับขี่ และยังสร้างความเดือดร้อนทางมลพิษให้กับผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ เมื่อคอนโดมิเนียมแล้วเสร็จ ในบางพื้นที่ที่มีชุมชนอาศัยอยู่ติดกับคอนโดมิเนียมมักได้รับผลกระทบทางด้านสาธารณสุขโรค เนื่องจากการใช้ไฟจากแหล่งเดียวกัน และการใช้ท่อน้ำทิ้งเดียวกัน ส่งผลให้ชุมชนได้รับความเดือดร้อนในช่วงฤดูฝน เนื่องจกน้ำมีการระบายไม่ทัน และท่ออุดตัน ส่งผลให้เกิดน้ำท่วมในบริเวณชุมชน ยกตัวอย่างเช่น

“[ชุมชน]ได้รับผลกระทบระหว่างการก่อสร้างคอนโดมิเนียม จากการขนส่งเคลื่อนย้ายวัสดุและอุปกรณ์การก่อสร้าง รถบรรทุกชนดินและมีดินร่วงหล่น ทำให้ผู้ใช้เส้นทางได้รับความเดือดร้อน และ[ประสบปัญหา] การจราจรติดขัด” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 15, หญิง, อายุ 76 ปี, อยู่อาศัย 37 ปี)

“[ชุมชน]ได้รับผลกระทบด้านสาธารณสุขโรคจากการมีคอนโดมิเนียมเพิ่มขึ้น ทำให้น้ำและไฟ[ของชุมชน]ถูกแบ่งใช้[ทำให้น้ำ]ประปาในบ้านไหลช้าไม่แรง” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 16, หญิง, อายุ 69 ปี, อยู่อาศัย 30 ปี)

“[ชุมชน]ได้รับผลกระทบระหว่างการก่อสร้างคอนโดมิเนียม และผลกระทบด้านสาธารณสุขโรค การใช้ท่อน้ำทิ้งท่อเดียวกัน ส่งผลให้ในช่วงเวลาหน้าฝน เกิดการระบายน้ำไม่ทัน และท่ออุดตัน” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 17, ชาย, อายุ 69 ปี, อยู่อาศัย 20 ปี)

“[ชุมชน]ได้รับผลกระทบระหว่างการก่อสร้างคอนโดมิเนียม และผลกระทบด้านสาธารณสุขโรค คอนโดมิเนียมมีการใช้ท่อน้ำทิ้งร่วมกับชุมชน ส่งผลให้น้ำท่วมในชุมชน และในช่วงเวลาหน้าฝน จะทำให้น้ำระบายได้ไม่ทัน มีการร้องเรียนกับเขตที่เกี่ยวข้องแล้วแต่ก็ยังไม่มีการจัดการให้” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 20, หญิง, อายุ 72 ปี, อยู่อาศัย 52 ปี)

จากผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อชุมชน การก่อสร้างโครงการอสังหาริมทรัพย์ควรปฏิบัติตามมาตรการควบคุมฝุ่นละอองในอากาศ รวมทั้งดำเนินงานบนพื้นฐานความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานและผู้อื่น โดยต้องดำเนินการฉีดล้างทำความสะอาดถนน ในกรณีที่มีเศษดิน ปูน หิน และทรายร่วงหล่นบนพื้นถนน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และลดผลกระทบต่อสุขภาพทางเดินหายใจของผู้ใช้เส้นทางในการสัญจร และผู้อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง รวมถึงภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องควรร่วมกันแก้ปัญหาผลกระทบด้านสาธารณสุขโรค เช่น ปัญหาน้ำท่วม ข้อมูลจากสรรเสริญ เรื่องฤทธิ์ หัวหน้ากลุ่มงานระบบโทรมาตร (ไทยรัฐออนไลน์, 2561) กล่าวว่า ปัจจัยหนึ่งของปัญหาน้ำท่วม คือ การขยายตัวของเมืองจนไม่เหลือพื้นที่ดินรับน้ำ และการเกิดคอนโดมิเนียมขึ้นมากส่งผลให้น้ำใช้จากครัวเรือนเพิ่มสูงขึ้นในช่วงฝนตกก็มีน้ำมาเพิ่มมากขึ้นทำให้ระบายน้ำไม่ทัน ในสมัยก่อนพื้นที่สุขุมวิท บางนา พระโขนง มีลักษณะเป็นป่าหรือสวน ยังมีพื้นที่ดินว่างรองรับฝนได้ แต่สมัยนี้เป็นคอนโดมิเนียม ทำให้ไม่เหลือพื้นที่ดินรับน้ำ และท่อน้ำออกแบบมา 10 ปี ยังมีขนาดเท่าเดิมรองรับฝนได้จำกัด ทำให้น้ำเอ่อล้นออกสู่ผิวจราจรในแต่ละพื้นที่

นอกจากนี้การเพิ่มขึ้นของคอนโดมิเนียมทำให้ชุมชนในพื้นที่ลดลงไป 2 ชุมชน ซึ่งพื้นที่ของ 2 ชุมชนนั้นได้เปลี่ยนแปลงเป็นคอนโดมิเนียม ในปัจจุบันมีชุมชนในพื้นที่ทั้งหมด 35 แห่ง

จะเห็นได้ว่าทั้งในช่วงระหว่างการก่อสร้าง และหลังการก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสในพื้นที่ได้ส่งผลกระทบต่อด้านลบในด้านสิ่งแวดล้อมต่อคนในชุมชน ทำให้ได้รับผลกระทบในเรื่องของความไม่สะดวกและไม่ปลอดภัยในการเดินทาง มลภาวะทั้งทางอากาศและทางเสียง และระบบสาธารณสุขโรคสาธารณสุขการ ซึ่งเป็นผลทางอ้อมจากการพัฒนาที่ดินในแนวตั้ง คือ คอนโดมิเนียม เนื่องมาจากความสามารถในการเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างสะดวกขึ้น ซึ่งในแต่ละชุมชนจะได้รับผลกระทบมากขึ้นตามแต่ระยะทางที่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้า และขึ้นอยู่กับปัจจัยการเดินทางในชีวิตประจำวัน แต่โดยส่วนใหญ่แล้วทุกคนได้รับผลกระทบในเรื่องของการเดินทางมากที่สุด ด้วยพื้นที่การก่อสร้างรถไฟฟ้าอยู่บริเวณเกาะกลางระหว่างถนนที่สัญจร ส่งผลให้ผู้ใช้งานทุกคนที่ต้องใช้ในการเดินทางในชีวิตประจำวันได้รับผลกระทบ สอดคล้องกับการศึกษาของจาตุรนต์ ศาสวัตเตชะ (2558) ศึกษาผลกระทบต่อชุมชนและสภาพแวดล้อมในการก่อสร้างรถไฟฟ้า เขตบางพลัด พบว่าโดยส่วนใหญ่จะได้รับผลกระทบในช่วงเวลาการก่อสร้างค่อนข้างมาก เนื่องจากการก่อสร้างของระบบรถไฟฟ้าใช้เวลาในการก่อสร้างโดยประมาณ 2 – 3 ปี ซึ่งจะทำให้เส้นทางการสัญจรในบริเวณที่มีการก่อสร้างถูกจำกัด ด้วยจากการก่อสร้างของระบบรถไฟฟ้าอยู่บริเวณเกาะกลาง ทำให้ในช่วงเวลาดังกล่าวมีการจราจรที่ค่อนข้างหนาแน่น

5.4 รถไฟฟ้ากับการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินโดยรอบ

เมื่อมีระบบรถไฟฟ้าในพื้นที่จึงส่งผลกระทบต่อราคาที่ดินโดยรอบเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่ที่อยู่ใกล้บริเวณสถานีรถไฟฟ้า ดังนั้นเพื่อความคุ้มทุนจึงจำเป็นต้องมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์จากที่ดินมาเป็นรูปแบบของอาคารในแนวตั้ง เช่น อาคารชุดเพื่อพักอาศัย (คอนโดมิเนียม) อาคารสำนักงาน ซึ่งปัจจุบันการพัฒนาและลงทุนด้านอสังหาริมทรัพย์บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าจะเป็นการดำเนินการโดยภาคเอกชนเป็นส่วนใหญ่ ประกอบกับการมุ่งหวังด้านผลกำไรในการลงทุนที่สูง จึงส่งผลให้การลงทุนทั้งพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัย และอาคารสำนักงาน มีการกำหนดราคาขายหรือเช่าที่สูง จึงส่งผลกระทบต่อประชาชนทั่วไปนั้นไม่มีความสามารถในการเป็นเจ้าของที่พักอาศัย มีเพียงคนกลุ่มหนึ่งที่สามารถจ่ายค่าเช่าหรือซื้ออสังหาริมทรัพย์เหล่านี้ที่จะได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเต็มที่ อีกทั้งการพัฒนาในรูปแบบการใช้ประโยชน์ที่ดินที่เป็นไปโดยภาคเอกชน ยังส่งผลกระทบต่อขยายตัวของเมืองที่เป็นไปอย่างรวดเร็วและมีทิศทางการพัฒนาที่ไม่แน่นอน

หากพิจารณาตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า (TOD) โดย Calthorpe (1993) ซึ่งเป็นแนวคิดในการเสนอแนวทางใหม่ในการพัฒนาเมือง โดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะเป็นศูนย์กลาง พร้อมกับการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีให้มีการใช้ประโยชน์ที่ดินหลากหลายประเภท ซึ่งให้ความสำคัญสัดส่วนการใช้ประโยชน์ที่ดินในรูปแบบ พื้นที่พักอาศัย อาคารสำนักงาน ย่านพาณิชยกรรม รวมถึงการจัดให้มีระบบสาธารณูปโภคและพื้นที่สาธารณะที่คนโดยรอบพื้นที่สามารถเดินทางถึงได้ในระยะเวลา 5 – 10 นาที หรือระยะทางไม่เกิน 800 เมตรจากสถานีขนส่งมวลชน ทำให้พื้นที่บริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่ที่มีการใช้สอยประโยชน์อย่างเต็มที่

จากการสำรวจในพื้นที่ศึกษามีการเปลี่ยนแปลงที่ดินโดยรอบเป็นคอนโดมิเนียม และร้านค้าสะดวกซื้อ อันเนื่องมาจากการเข้าถึงพื้นที่ได้มากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผู้ให้สัมภาษณ์โดยส่วนใหญ่มองว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินในพื้นที่ศึกษานี้ มีการเพิ่มขึ้นของคอนโดมิเนียมมากกว่าการพัฒนาที่ดินในรูปแบบอื่น ส่วนใหญ่เปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ว่างเปล่าสร้างเป็นคอนโดมิเนียม ร้านค้าสะดวกซื้อ ห้างสรรพสินค้า และลานจอดรถสำหรับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า โดยการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินตามแนวรถไฟฟ้าทางด้านกายภาพบริเวณแต่ละสถานีในเขตบางนามีความแตกต่างกันไป โดยผู้ให้สัมภาษณ์ได้ให้ความเห็นว่า

“[พื้นที่]ที่มีการเปลี่ยนแปลงมาก เปลี่ยนจากตึกแถวพื้นที่ค้าขายเป็นที่พักอาศัยจำพวก แมนชั่น อะพาร์ตเมนต์ และคอนโดมิเนียม ราคาที่ดินสูงขึ้น ร้านค้า[ที่มี]ค่อย ๆ ลดลง” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 2, ชาย, อายุ 43 ปี, อยู่อาศัย 43 ปี)

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

“[พื้นที่]ที่มีการเปลี่ยนแปลง บางพื้นที่โดนไล่ที่ทุบตึกเพื่อเปลี่ยนแปลงพื้นที่เป็นที่พักอาศัย คอนโดมิเนียมเพิ่มมากขึ้น ราคาที่ดินสูงขึ้น มีการซื้อขายพื้นที่มากขึ้น” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 3, ชาย, อายุ 47 ปี, อยู่อาศัย 45 ปี)

“[พื้นที่]ที่มีการเปลี่ยนแปลงมาน้อยตามแต่ละสถานีรถไฟฟ้า สถานีบางแห่งไม่ค่อยมีการเปลี่ยนแปลงมาก มีการจัดระเบียบทางเท้า สถานีบางแห่งไม่มีการปรับปรุงทางพื้นที่ทั้งสองฝั่ง แต่มีการบุกรุกทางเท้า ทำให้ทางเท้าลดลง และผู้คนไม่สามารถเดินสัญจรได้ สถานีอุดมสุขมีการเปลี่ยนแปลงมากที่สุด คอนโดมิเนียมเพิ่มมากขึ้น พื้นที่สุขุมวิทเป็นทำเลทอง ซึ่งส่วนมาก

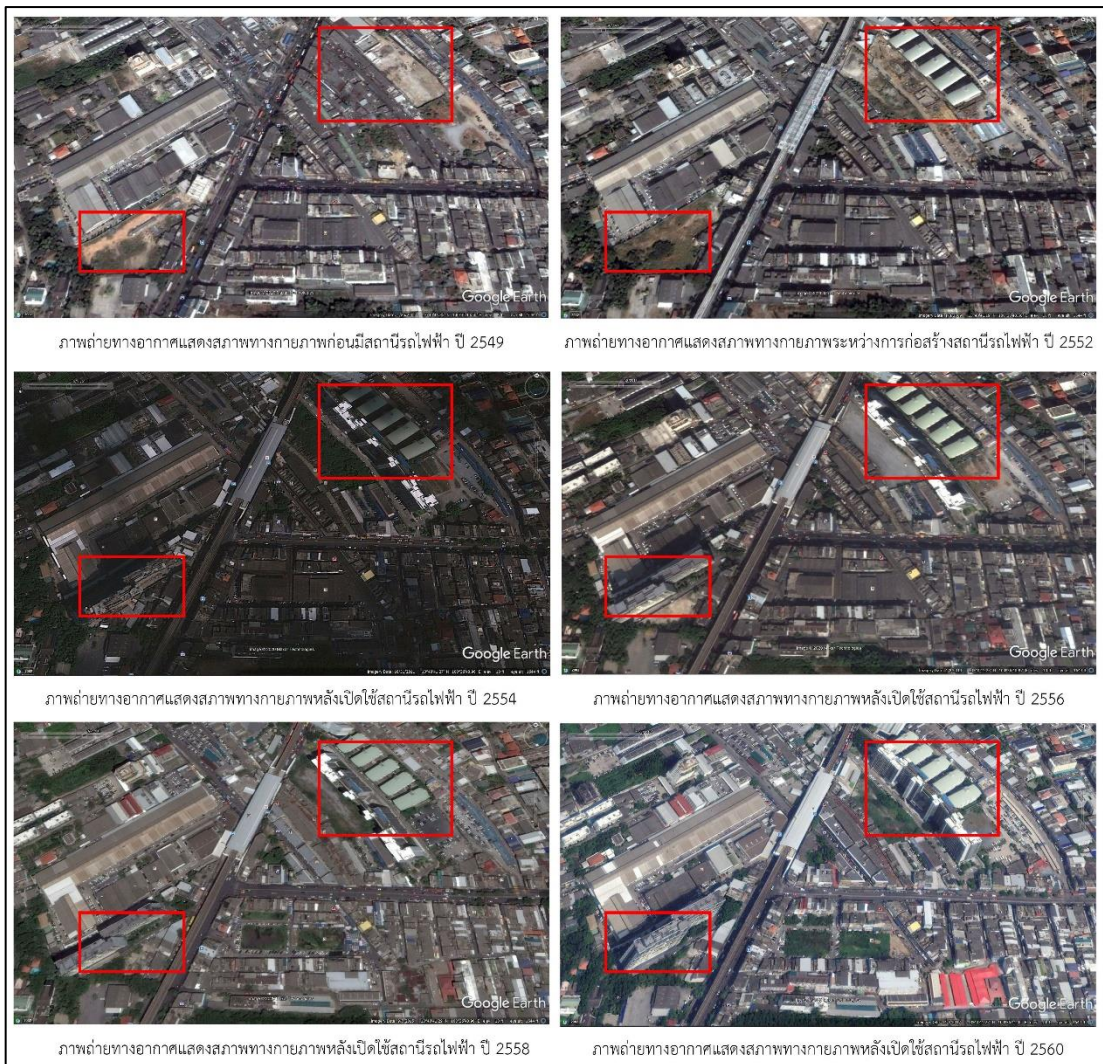
มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เป็นคอนโดมิเนียม ทำให้ชุมชนในพื้นที่เขตบางนา หายไป 2 ชุมชน” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 9, ชาย, อายุ 81 ปี, อยู่อาศัย 30 ปี)

“[พื้นที่]มีการเปลี่ยนแปลงมาก จากพื้นที่ดินว่างเปล่าส่วนใหญ่ได้ เปลี่ยนแปลงเป็นที่พักอาศัย ห้องเช่า คอนโดมิเนียมเพิ่มมากขึ้น จำนวน ประชากรเพิ่มมากขึ้น ร้านค้าสะดวกซื้อเพิ่มขึ้น และส่งผลให้ราคาที่ดิน เพิ่มขึ้น” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 10, ชาย, อายุ 48 ปี, อยู่อาศัย 30 ปี)

“[พื้นที่]มีการเปลี่ยนแปลงมาก พื้นที่รกร้างเปลี่ยนแปลงไปเป็นพื้นที่เช่า ค่าขาย ร้านสะดวกซื้อ ลานจอดรถ และคอนโดมิเนียมเพิ่มขึ้น และบริเวณ ใกล้ชุมชนมีจำนวนบ้านเช่าเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ประชากรแฝงเพิ่มขึ้น เช่นกัน” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 19, ชาย, อายุ 62 ปี, อยู่อาศัย 34 ปี)

จากการสัมภาษณ์จะเห็นว่าแต่ละพื้นที่โดยส่วนใหญ่ได้มีการเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่อยู่อาศัย ในรูปแบบของอาคารชุด หรือคอนโดมิเนียม ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากประชากรเมืองมีความต้องการที่ อยู่อาศัยในเมืองเพิ่มขึ้น ในปี 2561 มีการจดทะเบียนอาคารชุด 56,602 ยูนิต ในกรุงเทพฯ (สำนัก ยุทธศาสตร์และประเมินผล, 2562 หน้า 72)

จากการสำรวจในพื้นที่ศึกษาและการให้สัมภาษณ์ของท่านหนึ่งจะเห็นว่าสถานที่ที่มีการ เปลี่ยนแปลงมาก คือ สถานีอุดมสุข (แผนภาพที่ 12) ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่ว่างเป็นพื้นที่อยู่ อาศัยในรูปแบบของอาคารชุด ถึงแม้จะยังมีอาคารแถวเก่า แต่ส่วนใหญ่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ ประโยชน์ โดยชั้นหนึ่งกลายเป็นร้านสะดวกซื้อ ร้านอาหาร หรือคาเฟ่ อาจกล่าวได้ว่าการเพิ่มขึ้นของ พื้นที่อยู่อาศัยนั้นมาพร้อมกับร้านค้าสะดวกซื้อ ร้านอาหาร และคาเฟ่ ทั้งนี้ตลอดเส้นทางตามแนว รถไฟฟ้าในระยะ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้ามีการเพิ่มขึ้นของที่อยู่อาศัยประเภทอาคารชุด เช่น อะพาร์ตเมนต์ และคอนโดมิเนียม รวมถึงร้านค้า ร้านสะดวกซื้อ และศูนย์จำหน่ายขายส่งสินค้า อุปโภคและบริโภคที่สร้างขึ้นเพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่



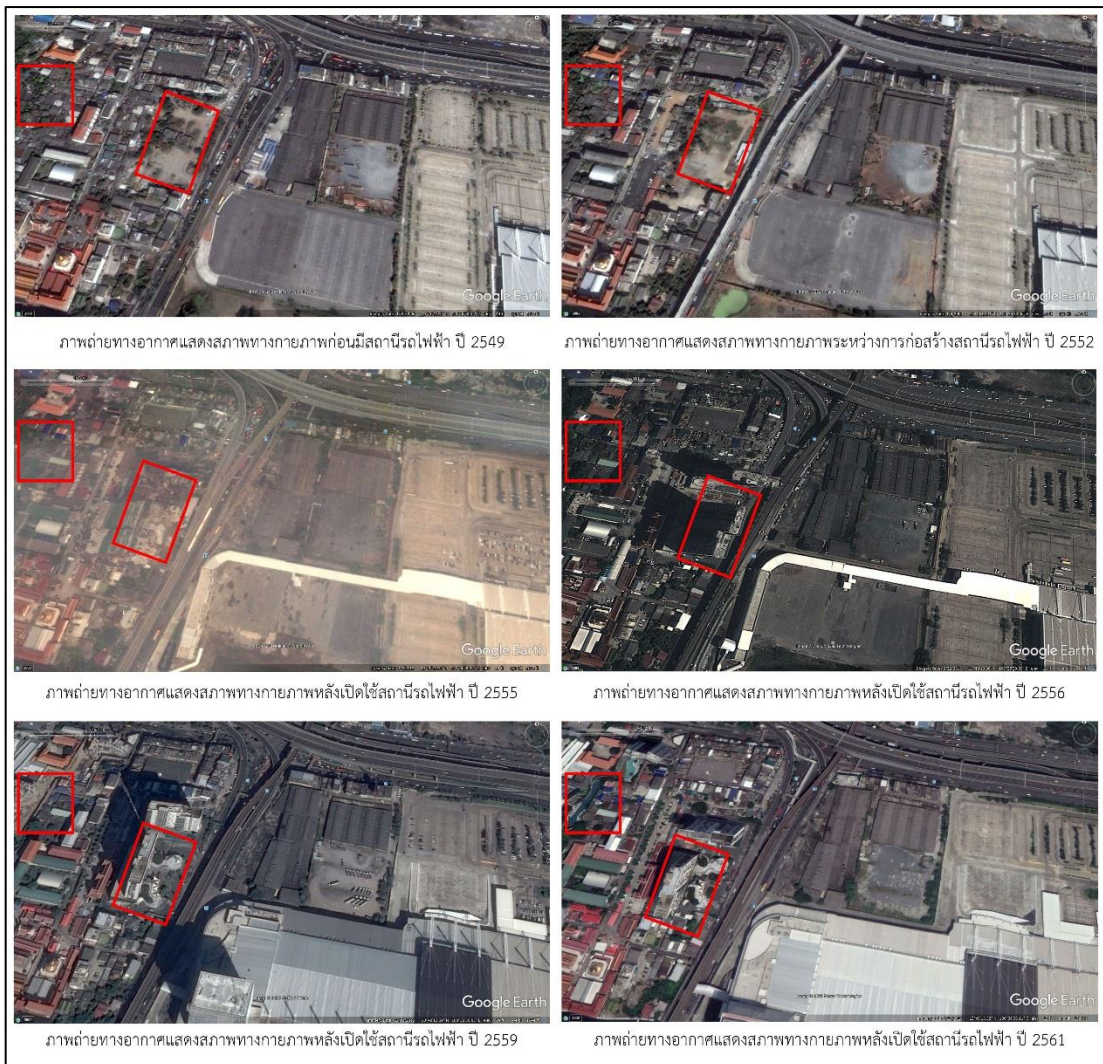
แผนภาพที่ 12 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพของสถานีอุตุฯ ปี 2549 – 2560

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google Earth, เข้าถึงเมื่อ 4 สิงหาคม 2563,

เข้าถึงได้จาก <https://www.google.com/earth>

สถานที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงน้อยที่สุดคือ สถานีบางนา (แผนภาพที่ 13) เนื่องจากพื้นที่เดิมโดยรอบมีสิ่งปลูกสร้างอยู่ก่อนแล้ว เช่น วัด สำนักงาน สถานที่ราชการ และศูนย์ราชการและการประชุม ทำให้ไม่มีพื้นที่ว่างใกล้ตัวสถานี อีกทั้งในพื้นที่โดยรอบมีพื้นที่อยู่อาศัยลักษณะของบ้านเดี่ยวและหมู่บ้านจัดสรรที่สร้างมาก่อนการพัฒนารถไฟฟ้าบีทีเอส แต่เมื่อมีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าในพื้นที่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ในระยะ 500 เมตร – 1 กิโลเมตร จากสถานีรถไฟฟ้า กล่าวคือมีการเพิ่มขึ้นของที่พักอาศัยประเภทอาคารชุดขนาดใหญ่ ได้แก่ อะพาร์ตเมนต์ และคอนโดมิเนียม ซึ่งพื้นที่ชั้น 1 และ 2 ของอาคารเหล่านี้มีการใช้ที่ดินแบบผสม โดยมีการสร้างศูนย์การค้าขนาดเล็กและร้านค้าสะดวกซื้อ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่อยู่อาศัยในอาคารชุดเหล่านั้น นอกจากนี้ยังมีจุดให้บริการของมอเตอร์ไซค์รับจ้างตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าบีทีเอสอีกด้วย





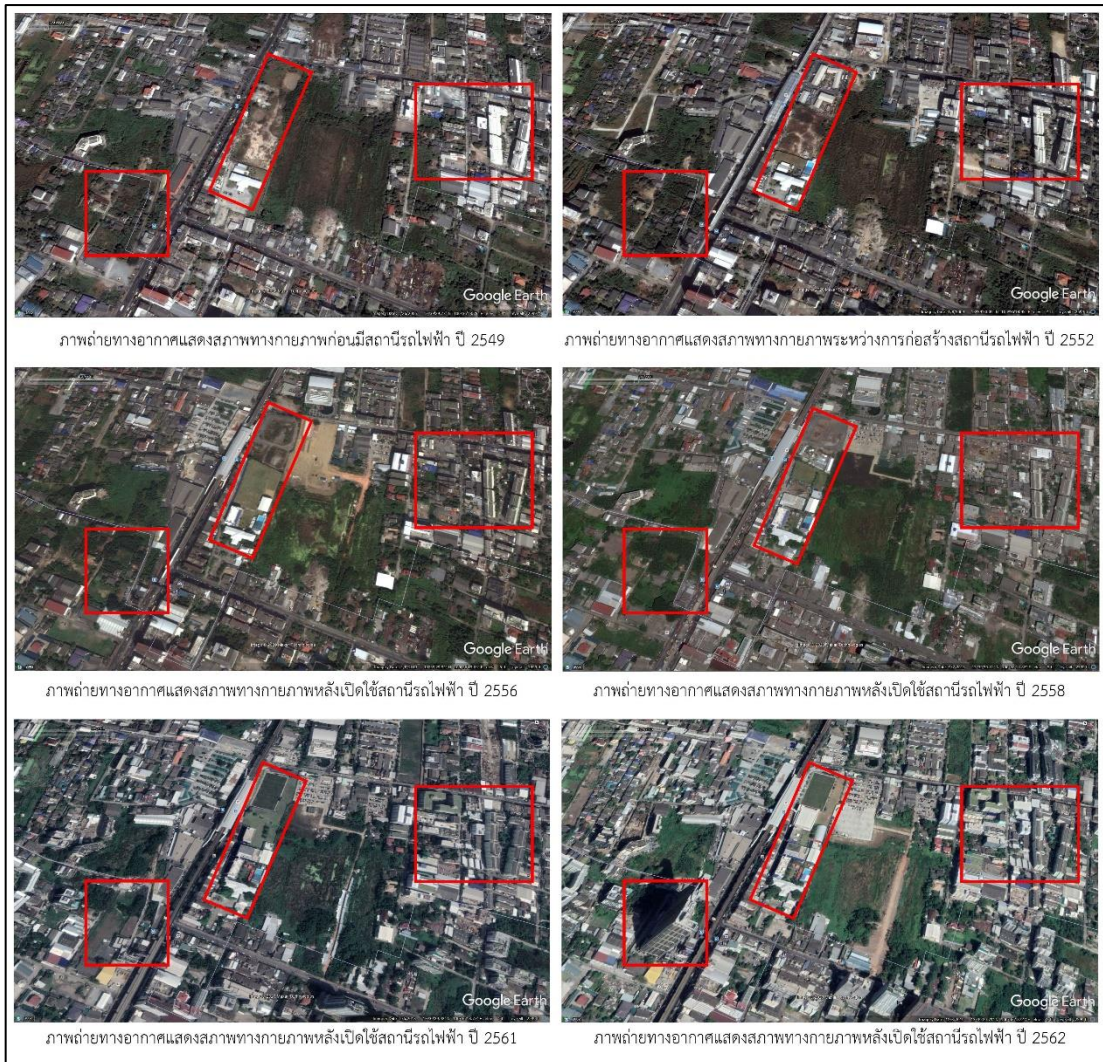
แผนภาพที่ 13 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพของสถานีบางนา ปี 2549 – 2561

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google Earth, เข้าถึงเมื่อ 4 สิงหาคม 2563,

เข้าถึงได้จาก <https://www.google.com/earth>

สถานีแบริง (แผนภาพที่ 14) เป็นอีกหนึ่งสถานีที่มีการเปลี่ยนแปลงมากหากเปรียบเทียบกับสถานีบางนา การเปลี่ยนแปลงในบริเวณสถานีส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นของพื้นที่พักอาศัยประเภทอาคารชุดและร้านค้าสะดวกซื้อเช่นเดียวกันกับสถานีอุดมสุขและสถานีบางนา ระบบรถไฟฟ้าเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นการพัฒนาที่ดินทำให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างมีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดการใช้ที่ดินแบบผสมระหว่างที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรม รวมถึงการก่อสร้างอาคารชุดเพื่อเป็นที่อยู่อาศัยประเภทคอนโดมิเนียมและอะพาร์ตเมนต์ (Phandee 1994) เมื่อพื้นที่ได้รับการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน จึงเกิดการเข้าถึงพื้นที่มากขึ้น เป็นผลให้เส้นทางการสัญจรในชุมชนได้รับการพัฒนาและดูแลมากขึ้น ส่งผลให้พื้นที่ว่างในเขตบางนา โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่โดยรอบสถานีมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบอาคารและประเภทการใช้ที่ดิน อย่างไรก็ตามการก่อสร้างระบบขนส่งทางรางนี้ไม่ได้สร้างควบคู่ไปกับการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสถานี ทำให้การพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินไม่เป็นระเบียบแบบแผน เช่น การพบตึกแถวหรืออาคารเก่าตั้งอยู่ปะปนกับคอนโดมิเนียมตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า





แผนภาพที่ 14 ภาพถ่ายทางอากาศแสดงการเปลี่ยนแปลงสภาพทางกายภาพของสถานีเบิ่ง ปี 2549 – 2562

ที่มา: ปรับปรุงจาก Google Earth, เข้าถึงเมื่อ 4 สิงหาคม 2563,
เข้าถึงได้จาก <https://www.google.com/earth>

นอกจากนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ได้ให้ความคิดเห็นต่อภูมิทัศน์โดยรวมบริเวณโดยรอบสถานี หลังจากรถไฟฟ้าเสร็จสิ้น ภูมิทัศน์โดยรอบมีการเปลี่ยนแปลง กล่าวคือ มีทั้งผู้ที่ให้ความคิดเห็นว่าการปรับเปลี่ยนภูมิทัศน์โดยรวมดีขึ้น และผู้ที่ให้ความคิดเห็นว่าการปรับเปลี่ยนภูมิทัศน์โดยรวมแย่ลง เช่น

“ภูมิทัศน์มีการเปลี่ยนแปลง จัดระเบียบปรับเปลี่ยนภูมิทัศน์ ดูดี สวยงาม ขึ้น แต่ก่อนบริเวณเกาะกลางถนนเป็นต้นไม้ใหญ่ดูเกะกะ” (ผู้ให้สัมภาษณ์ ที่ 12, หญิง, อายุ 51 ปี, อยู่อาศัย 45 ปี)

“ทำให้ภูมิทัศน์เปลี่ยนแปลง [สิ่งปลูกสร้าง]ดูแออัดมากกว่าเดิม” (ผู้ให้สัมภาษณ์ที่ 9, ชาย, อายุ 81 ปี, อยู่อาศัย 30 ปี)

จากการสัมภาษณ์จะเห็นว่าผู้ทั้งผู้ที่เห็นว่าการปรับเปลี่ยนภูมิทัศน์โดยรวมดีขึ้น และผู้ที่เห็นว่าการปรับเปลี่ยนภูมิทัศน์โดยรวมแย่ลง ซึ่งการดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าย่อมส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การใช้ชีวิตของประชาชน และชุมชนที่อยู่โดยรอบบริเวณพื้นที่ ปัญหาทางด้านทัศนียภาพ ถือเป็นปัญหาอันเกิดจากการก่อสร้างที่ไปบดบังทัศนียภาพของผู้ที่อาศัยในอาคารบ้านเรือนหรือชุมชน ในการดำรงชีวิตในพื้นที่บริเวณดังกล่าว หลังจากการก่อสร้างของรถไฟฟ้าเสร็จสิ้น จึงมีการจัดระเบียบเกาะกลางถนนบริเวณใต้เส้นทางและสถานีรถไฟฟ้าให้มีความเป็นระเบียบและสวยงามมากขึ้น แต่ด้วยลักษณะโครงสร้างของรถไฟฟ้าโดยทั่วไปออกแบบให้มีโครงสร้างแบบเสาเดี่ยว ตั้งอยู่บนเกาะกลางถนน โครงสร้างของสถานีมีความยาวประมาณ 150 เมตร มี 2 ลักษณะ คือ Side Platform Station มีชานชาลาอยู่สองข้าง โดยรถไฟฟ้าวิ่งอยู่ตรงกลาง สถานีทั่วไปได้ออกแบบให้มีลักษณะแบบนี้ เนื่องจากก่อสร้างได้รวดเร็วและใช้เนื้อที่น้อย และ Centre Platform คือ มีชานชาลาอยู่ตรงกลาง โดยมีรถไฟฟ้าวิ่งอยู่สองข้าง สถานีชนิดนี้มีประสิทธิภาพสูงกว่าแบบ Side Platform Station แต่การก่อสร้างยุ่งยากกว่า เนื่องจากตัวรางต้องเบนออกจากกันเมื่อเข้าสู่สถานี เช่น สถานีสยาม (ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 2563) ด้วยตัวโครงสร้างที่สูงใหญ่ของรถไฟฟ้าทำให้บดบังทัศนียภาพโดยรอบ และบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าค่อนข้างทึบ พื้นที่เปิดโล่งของเมืองลดลง ทำให้รู้สึกแออัด อีกทั้งแต่ก่อนในพื้นที่นี้ยังมีอาคารสูงไม่มาก ทำให้พื้นที่โดยรอบมีความหนาแน่นของอาคารสูงเพิ่มมากขึ้น

ดังนั้นการสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยายอ่อนนุช – แบริ่งส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน ไม่เพียงแต่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงแบบรูปและประเภทการใช้ประโยชน์ที่ดินเท่านั้น แต่ยังนำมาซึ่งการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิทัศน์โดยรวม

5.5 สรุป

จากการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยายอ่อนนุช – แบริ่ง ในพื้นที่เขตบางนา ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพของพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า ทำให้ในบางพื้นที่ได้รับการพัฒนา และการเปลี่ยนแปลง และคนในพื้นที่ได้รับผลกระทบในด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม แตกต่างกันทั้งในด้านบวก และด้านลบ ซึ่งสามารถเปรียบเทียบผลกระทบจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าต่อชุมชนในเขตบางนา ดังตารางที่ 5



ตารางที่ 5 การเปรียบเทียบผลกระทบจากการก่อสร้างรถไฟฟ้าต่อชุมชนในเขตบางนา

ผลกระทบ	ด้านบวก	ด้านลบ
ด้านเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> • การเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ • การสร้างงานและอาชีพ • การกระจายรายได้ 	<ul style="list-style-type: none"> • ค่าเช่าที่ดิน ที่อยู่อาศัย หรือสถานที่ประกอบอาชีพเพิ่มสูงขึ้น
ด้านสังคม	<ul style="list-style-type: none"> • คุณภาพชีวิตดี • การเดินทางที่สะดวก รวดเร็ว • เพิ่มทางเลือกในการเดินทาง • ลดปัญหาการจราจร 	<ul style="list-style-type: none"> • ความไม่เท่าเทียมในการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้า
ด้านสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> • ไม่ปรากฏผลกระทบ 	<ul style="list-style-type: none"> • ปัญหาการเดินทางไม่สะดวก เนื่องจากการจำกัดเส้นทางในการสัญจร • มลภาวะทางอากาศ เสียง และการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง • ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการขาดประสิทธิภาพ • การเปลี่ยนแปลงของภูมิทัศน์โดยรอบ ทำให้เกิดความแออัดของสิ่งปลูกสร้าง

ด้านเศรษฐกิจ เมื่อมีการขยายเส้นทางคมนาคม ส่งผลให้ราคาที่ดินโดยรอบเส้นทางรถไฟฟ้าสูงขึ้น เมื่อมีการเข้าถึงได้มากขึ้นราคาที่ดินย่อมสูงขึ้นตามไปด้วย ผลกระทบในด้านลบที่ชุมชนได้รับค่อนข้างมาก คือ ชุมชนที่เป็นพื้นที่เช่าอาศัย เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินส่งผลต่อค่าเช่าพื้นที่อาศัย และชุมชนส่วนใหญ่ที่ไม่ได้รับผลกระทบ เนื่องจากเป็นเจ้าของที่ดิน หรือชุมชนอยู่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้ามากกว่า 1 กิโลเมตร ซึ่งราคาที่ดินที่เพิ่มขึ้นจากการมีรถไฟฟ้านั้นไม่ได้ส่งผลกระทบต่อชุมชนในพื้นที่ทั้งหมด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยเรื่องการถือครองที่ดิน ส่วนผลกระทบในด้าน

บวก ชุมชนส่วนใหญ่มองว่ามีส่วนช่วยในการกระจายรายได้ของคนในชุมชน สร้างงานสร้างอาชีพให้แก่ประชากรในชุมชน เช่น การขับเคลื่อนมอเตอร์ไซค์รับจ้าง การค้าขายบริเวณสถานี และเจ้าของพื้นที่ได้ทำการสร้างที่เช่าพักอาศัย ถึงแม้ว่าการมีรถไฟฟ้าอาจจะไม่ได้เกี่ยวข้องกับกลไกทางเศรษฐกิจโดยตรง แต่ก็ปฏิเสธไม่ได้ว่ามีส่วนช่วยให้คนในชุมชนสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้น และแนวโน้มในอนาคตของพื้นที่เขตบางนาสะท้อนให้เห็นว่าสภาพทางเศรษฐกิจจะมีการพัฒนาและขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน ส่งผลให้เกิดการพัฒนาในด้านอื่น ๆ ตามมาในพื้นที่

ด้านสังคม จากการพัฒนาทางพื้นที่ ส่งผลให้กลายเป็นพื้นที่ที่มีการเข้าถึงสูง ทำให้ผู้คนจากพื้นที่อื่นเข้ามาเป็นประชากรแฝงในพื้นที่เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นได้ทั้งผลในด้านบวกและด้านลบต่อชุมชน ทั้งช่วยลดอาชญากรรมที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่ และอาจเป็นการเพิ่มอาชญากรรมได้เช่นกัน นอกจากนี้การพัฒนารถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้การเดินทางสะดวก และมีทางเลือกในการเดินทางมากขึ้น อย่างไรก็ตามไม่ใช่ทุกคนจะสามารถเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าได้ เกิดเป็นความเหลื่อมล้ำ ความไม่เท่าเทียมในการเข้าถึงระบบรถไฟฟ้า

ด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงเวลาระหว่างการก่อสร้างและหลังการก่อสร้างจะส่งผลกระทบต่อในด้านลบต่อคนในพื้นที่ค่อนข้างมาก ในเรื่องการเดินทาง มลภาวะ และระบบสาธารณสุขปศุสัตว์ สาธารณูปการ ซึ่งเป็นผลทางอ้อมจากการพัฒนาที่ดินในแนวตั้ง ซึ่งในแต่ละชุมชนจะได้รับผลกระทบมากน้อยตามแต่ระยะทางที่ห่างจากสถานีรถไฟฟ้า โดยชุมชนส่วนใหญ่จะได้รับผลกระทบในเรื่องการเดินทาง และมลภาวะทางอากาศค่อนข้างมาก และมีบางชุมชนได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างคอนกรีตนิยมน แต่ในภายหลังจากก่อสร้างเสร็จพื้นที่โดยรอบได้รับการปรับปรุงและดูแลมากยิ่งขึ้น และได้รับผลทางอ้อมในเรื่องการเดินทางที่เชื่อมต่อกับพื้นที่โดยรอบได้อย่างสะดวก ซึ่งเป็นผลในด้านบวกต่อชุมชน ถึงแม้ด้วยตัวโครงสร้างที่สูงใหญ่ของรถไฟฟ้าจะทำให้บดบังทัศนียภาพโดยรอบ และบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าค่อนข้างทึบ พื้นที่เปิดโล่งของเมืองลดลง ทำให้รู้สึกแออัด และพื้นที่โดยรอบมีความหนาแน่นของอาคารสูงเพิ่มมากขึ้น โดยส่วนใหญ่พื้นที่บริเวณโดยรอบได้รับการเปลี่ยนแปลงเป็นคอนโดมิเนียม ร้านสะดวกซื้อ ห้างสรรพสินค้า และที่จอดรถสำหรับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า

บทที่ 6

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

6.1 สรุปผลการดำเนินงานวิจัย

การศึกษาผลกระทบของรถไฟฟ้าบีทีเอสต่อชุมชนในเขตบางนา มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบต่อชุมชนจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในเขตบางนา จากการศึกษาพบว่า การก่อสร้างรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายอ่อนนุช – แบริ่งนั้น ส่งผลกระทบต่อทั้งด้านบวก และด้านลบแตกต่างกันขึ้นอยู่กับลักษณะของชุมชน วิถีชีวิต และระยะห่างระหว่างชุมชนกับสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งสามารถจำแนกผลกระทบออกเป็นประเด็นได้เป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม

ในด้านเศรษฐกิจชุมชนส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบด้านบวก การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทำให้เกิดการเพิ่มรายได้ และสร้างอาชีพให้คนในชุมชน เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินเป็นอาคารชุด และพื้นที่พาณิชยกรรม ประกอบกับการมีจำนวนคนในพื้นที่มากขึ้น ทำให้คนในชุมชนมีอาชีพใหม่ ๆ เช่น การเปิดร้านค้า การขับมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ลูกจ้างร้านค้า เป็นต้น

ผลบวกด้านเศรษฐกิจนี้มีสาเหตุสำคัญมาจากการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยาย ซึ่งทำให้พื้นที่เขตบางนากลายเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการเข้าถึงสูง ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบสถานีและตามแนวรถไฟฟ้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการใช้ที่ดินแบบผสมผสาน จากการสำรวจในพื้นที่ศึกษา พื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ได้เปลี่ยนเป็นคอนโดมิเนียมพร้อมร้านสะดวกซื้อ ห้างสรรพสินค้า และลานจอดรถสำหรับผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า โดยเปลี่ยนจากพื้นที่ว่างหรืออาคารเดี่ยวสู่อาคารสูง และมีการใช้ที่ดินแบบผสมแทนการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัยหรือพาณิชยกรรมเพียงอย่างเดียว ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดการพัฒนาพื้นที่บริเวณรอบสถานีรถไฟฟ้า (TOD) โดย Calthorpe (1993) ที่เสนอว่าการใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมแบบผสมผสานนั้นจะอยู่ในระยะเดินเท้าสะดวกจากสถานีขนส่งมวลชนและศูนย์กลางพาณิชยกรรม รวมถึงบริการพื้นฐานต่าง ๆ ที่เอื้ออำนวยต่อการเดินเท้า และช่วยส่งเสริมให้ผู้ทำงานและผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ดังกล่าวสามารถเดินทางด้วยยานพาหนะหลากหลายประเภท ไม่ว่าจะเป็นระบบขนส่งมวลชน จักรยาน การเดินเท้า และรถยนต์ส่วนตัว ทำให้พื้นที่บริเวณนี้มีการเข้าถึงสูงขึ้นและมีการใช้ที่ดินที่มีความเข้มข้นมากขึ้น

จากการกลายเป็นพื้นที่เข้าถึงสูง ส่งผลต่อราคาที่ดินโดยรอบที่อาจจะส่งผลบวกด้านเศรษฐกิจต่อเจ้าของที่ดิน และนักพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เนื่องจากมูลค่าทรัพย์สินสูงขึ้น อย่างไรก็ตามบางชุมชนก็ได้รับผลกระทบด้านลบในด้านเศรษฐกิจ กล่าวคือ คนในชุมชนต้องเสียค่าเช่าที่อยู่อาศัยแพงขึ้น เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของราคาที่ดินส่งผลต่อค่าเช่าพื้นที่อาศัย ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ

สุนิศา เครื่องกำเนิด (2554) ที่เสนอว่า การก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ นั้น ส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของมูลค่าที่ดินจริง รวมทั้งอาคารสิ่งปลูกสร้างที่อยู่บริเวณโดยรอบพื้นที่สถานีก็ทำให้มูลค่าเช่าที่สูงยิ่งขึ้นเช่นกัน ดังนั้นประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนที่เป็นพื้นที่เช่าอาศัยได้รับผลกระทบในด้านลบจากการขึ้นค่าเช่าที่อยู่อาศัย ทำให้ค่าครองชีพสูงขึ้น

ในด้านสังคมคมนั้นชุมชนส่วนหนึ่งมองว่าได้รับผลกระทบในด้านบวก เนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทำให้คุณภาพชีวิตของคนในพื้นที่ศึกษาดีขึ้น ช่วยเพิ่มทางเลือกในการเดินทาง ก่อนการก่อสร้างรถไฟฟ้าเป็นการเดินทางในพื้นที่ที่มีเพียงรถประจำทาง รถสองแถวในพื้นที่ และรถยนต์ส่วนตัว อีกทั้งรถไฟฟ้ายังเป็นทางเลือกการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็ว ส่งผลดีต่อคนในชุมชนที่มีสถานที่ทำงานอยู่บริเวณเส้นทางที่รถไฟฟ้าผ่าน เส้นทางของรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทยังเป็นจุดเชื่อมต่อระดับเมือง สามารถเลือกใช้ในการเดินทางเข้าใจกลางเมืองได้อย่างสะดวก นอกจากนี้ยังมีผลกระทบด้านสังคมในด้านบวก เรื่อง ประชาชนในพื้นที่ที่มีความปลอดภัยมากขึ้น เนื่องจากชุมชนจะได้รับการดูแลจากตำรวจทั้งการจราจรและอาชญากรรม และมีการติดตั้งกล้องวงจรปิดในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงเพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตามบางชุมชนมองว่าเป็นผลลบ กล่าวคือ ในพื้นที่ชุมชนยังคงพบปัญหาอาชญากรรมซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากประชากรแฝงที่เพิ่มขึ้น การให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสยังส่งผลกระทบทางลบด้านสังคมเรื่องการสร้างความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ เนื่องจากอัตราค่าบริการของรถไฟฟ้าค่อนข้างสูงไม่ครอบคลุมกับประชาชนทุกกลุ่ม ทำให้ประชาชนบางกลุ่มขาดโอกาสในการเลือกเดินทางด้วยรถไฟฟ้า ถึงแม้การเดินทางโดยระบบรถไฟฟ้าจะอำนวยความสะดวกและความรวดเร็ว ทางภาครัฐจึงควรที่จะหาแนวทางการแก้ไขปัญหาโดยอาศัยการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ และการแก้ไขปัญหาอย่างยั่งยืนต่อไป

ในขณะที่ด้านสิ่งแวดล้อมนั้นชุมชนส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบด้านลบทั้งระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้า และหลังการเปิดให้บริการ ในช่วงการก่อสร้าง ชุมชนได้รับผลกระทบเรื่องมลภาวะทางอากาศจากฝุ่นละออง มลภาวะทางเสียงจากการก่อสร้าง แรงสั่นสะเทือนจากการขุดเจาะ รวมถึงความยากลำบากในการเดินทาง โดยแต่ละชุมชนจะได้รับผลกระทบมากน้อยตามแต่ระยะห่างของชุมชนจากรถไฟฟ้า และขึ้นอยู่กับปัจจัยการเดินทางในชีวิตประจำวัน ความยากลำบากในการเดินทางเป็นผลลบทางลบด้านสิ่งแวดล้อมที่ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับมากที่สุดเนื่องจากพื้นที่การก่อสร้างตั้งอยู่บริเวณเกาะกลางระหว่างถนนที่สัญจร ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ จาตุรนต์ ศาศวัตเตชะ (2558) ศึกษาผลกระทบต่อชุมชนและสภาพแวดล้อมในการก่อสร้างรถไฟฟ้า เขตบางพลัด พบว่า โดยส่วนใหญ่จะได้รับผลกระทบในช่วงเวลาการก่อสร้างค่อนข้างมาก เนื่องจากการก่อสร้างของระบบรถไฟฟ้า

ใช้เวลาในการก่อสร้างโดยประมาณ 2 – 3 ปี ซึ่งจะทำให้เส้นทางการสัญจรในบริเวณที่มีการก่อสร้าง ถูกจำกัด ด้วยจากการก่อสร้างของระบบรถไฟฟ้าอยู่บริเวณเกาะกลาง ทำให้ในช่วงเวลาดังกล่าวมีการจราจรที่ค่อนข้างหนาแน่น และเมื่อรถไฟฟ้าเปิดให้บริการชุมชนจำนวนหนึ่งก็ยังคงได้รับผลกระทบทางอ้อมจากการมีรถไฟฟ้าในพื้นที่ กล่าวคือ การก่อสร้างโครงการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ทำให้ชุมชนประสบปัญหาเรื่องฝุ่นละอองอย่างต่อเนื่อง เกิดปัญหาน้ำท่วมขัง และปัญหาสาธารณสุขโรคอื่น ๆ ที่ใช้ร่วมกับโครงการต่าง ๆ เช่น ปัญหาท่อน้ำทิ้ง น้ำประปาและไฟฟ้า เป็นต้น

โดยสรุปแล้วการวิจัยนี้ พบว่า การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในพื้นที่ที่ย่อมส่งผลกระทบต่อทั้งทางด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยชุมชนที่ศึกษามีมุมมองต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมทั้งด้านบวกและด้านลบ ในขณะที่มุมมองต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมนั้นมีเพียงด้านลบเท่านั้น อย่างไรก็ตามในภาพรวมแล้วชุมชนส่วนใหญ่มองว่าโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยายอ่อนนุช – แบริ่ง นั้นส่งผลกระทบในทางบวกต่อชุมชนของพวกเขา มากกว่าผลลบ

6.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาผลกระทบของรถไฟฟ้าบีทีเอสต่อชุมชนในเขตบางนา พบว่า ชุมชนได้รับผลกระทบทั้งในด้านบวกและด้านลบ ซึ่งผลกระทบในด้านลบ ควรได้รับการจัดการและแก้ไข เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต ดังนี้

6.2.1 ในอนาคตเมื่อมีโครงการเกี่ยวกับระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ในพื้นที่บริเวณใด ภาครัฐควรวางแผนในการบริหารจัดการพื้นที่ หรือทำตามข้อกำหนดรูปแบบของผังเมือง โดยอาจเป็นการเวนคืนที่ดิน 500 – 1,000 เมตร โดยรอบพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า ถือเป็นพื้นที่ที่มีมูลค่าสูงกว่าบริเวณพื้นที่อื่น ซึ่งสอดคล้องตามกฎหมายผังเมืองรวม ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 พ.ศ. 2549 ที่จะให้สิทธิพิเศษสำหรับผู้ที่มีที่ดินอยู่ในระยะ 500 เมตร จากสถานีรถไฟฟ้า อีกทั้งภาครัฐควรเลือกใช้ประโยชน์ที่ดินให้เหมาะสมกับแต่ละพื้นที่ นอกจากนี้ภาครัฐควรมีการวางแผนระบบขนส่งสาธารณะให้สามารถเชื่อมต่อกันเป็นในลักษณะโครงข่ายร่วมกัน

6.2.2 ภาครัฐควรมีการสอบถาม และประชาสัมพันธ์รายละเอียดของโครงการกับประชาชนในพื้นที่ก่อน ควรคำนึงถึงผลประโยชน์ของประชาชนเป็นหลัก

6.2.3 โครงการระบบขนส่งสาธารณะทุกประเภทควรเก็บค่าบริการที่เหมาะสม ให้ประชาชนทุกคนเข้าถึงได้อย่างเท่าเทียม โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรกำหนด และดูแลอัตราค่าบริการให้เหมาะสม ถึงจะทำให้ระบบขนส่งมวลชนช่วยส่งเสริมการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และเพิ่มการใช้ขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้น

6.3 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

เนื่องจากพื้นที่ศึกษาเป็นบริเวณเขตชานเมือง อาจยังมองเห็นการเปลี่ยนแปลงทางด้านพื้นที่ได้ไม่มากเท่าพื้นที่บริเวณตัวเมืองชั้นใน และผู้วิจัยเลือกทำการวิจัยในระยะไม่เกิน 2 กิโลเมตรจากเส้นทางรถไฟฟ้า และไม่ได้ทำการสัมภาษณ์กับทุกชุมชนในพื้นที่ ส่งผลให้ข้อมูลที่ได้ อาจไม่สามารถใช้เป็นตัวแทนผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการรถไฟฟ้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครได้ งานวิจัยต่อไปอาจเลือกทำการศึกษารูปแบบการเปลี่ยนแปลงทางพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าทั้ง 2 สาย ในพื้นที่เขตบางนา คือ สายสุขุมวิท (สายสีเขียว) และสายสายศรีนครินทร์ (สายสีเหลือง)ที่กำลังก่อสร้างอยู่ในปี 2564 ว่ามีผลต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดิน หรือทางด้านเศรษฐกิจในพื้นที่ ซึ่งควรศึกษาหลังจากมีการเปลี่ยนแปลงอย่างเต็มศักยภาพ เป็นช่วง 5 – 10 ปีข้างหน้า เพื่อจะสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการเลือกพื้นที่ชานเมืองที่จะก่อสร้างโครงการระบบขนส่งสาธารณะในอนาคต



บรรณานุกรม

ภาษาไทย

- กรมการขนส่งทางบก. (2562). *จำนวนรถจดทะเบียนใหม่*. <https://web.dlt.go.th/statistics/>
- กองนโยบายและแผนงาน สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. (2559). *รายงาน : การเปรียบเทียบพื้นที่ว่างเปล่าในเขตกรุงเทพมหานครระหว่าง พ.ศ.2549 และ พ.ศ.2558*.
- กองวางผังพัฒนาเมือง สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. (2556). *แผนผังกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดินตามที่ได้จำแนกประเภททำกฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556*. <http://www.bangkok.go.th/cpub/page/sub/18991/%E0%B8%9C%E0%B8%B1%E0%B8%87%E0%B9%80%E0%B8%A1%E0%B8%B7%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%A3%E0%B8%A7%E0%B8%A1%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%B8%E0%B8%87%E0%B9%80%E0%B8%97%E0%B8%9E%E0%B8%A1%E0%B8%AB%E0%B8%B2%E0%B8%99%E0%B8%84%E0%B8%A3>
- กุลจิรา สุขเกิดผล. (2561). *ศึกษาการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินในเส้นทางสายรอบรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาเศรษฐศาสตร์ธุรกิจ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์].
- จาตุรนต์ ศาสดาเดชะ. (2558). *ผลกระทบต่อชุมชนและสภาพแวดล้อมในการก่อสร้างรถไฟฟ้า เขตบางพลัด* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาวิศวกรรมและการบริหารการก่อสร้าง คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี].
- จุฬารัตน์ ศิริสิงห์. (2562). *ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อชุมชนริมทางรถไฟ: กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น*. *วารสารมหาวิทยาลัยศิลปากร*, 12(6), 1053-1067.
- ฉัตรชัย พงศ์ประยูร. (2527). *แนวความคิดทางภูมิศาสตร์*. ไทยวัฒนาพานิช.
- ฉัตรดนัย เลือดสกุล. (2555). *การศึกษาค่าดัชนีการเดินเท้า: กรณีศึกษาภายในเขตเทศบาลนครราชสีมา* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี].
- ชนินทร์ เขียวสนั่น. (2547). *การส่งเสริมระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองชั้นใน : กรณีศึกษา พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในย่านธุรกิจ ถนนสีลม* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง].

- ชนิษฐา ชูสุข, จิตรราตรี ฐิตินันทกร, และ จุฑารัตน์ รัตนพิทักษ์ชน. (2556). *ความเป็นเมืองของหาดใหญ่*. สถาบันสิ่งแวดล้อมไทย.
- ชาย โพธิ์สีตา. (2549). *ศาสตร์และศิลป์แห่งการวิจัยเชิงคุณภาพ*. สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ณัฐรุจุมิ ทรัพย์อุปลัมภ์. (2558). *ทฤษฎีและหลักการพัฒนาชุมชน*. มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี.
- ดำรงศักดิ์ แก้วเพ็ง. (2555). *ชุมชน*. บริษัท นำศิลป์โฆษณา จำกัด.
- ไทยรัฐออนไลน์. (2561). *ดินทรุดปีละเซนต์! 17 จุดเสี่ยงน้ำท่วม กทม. แม้รัศมีกว้าง เหตุคอนโดเคลื่อนเมือง*. <https://www.thairath.co.th/scoop/1396181>
- ธานินทร์ คฤหานนท์. (2557). *ผลกระทบทางสังคมต่อชุมชนจากการพัฒนาเส้นทางคมนาคมสู่ด่านชายแดนห้วยโก๋น จังหวัดน่าน*. *วารสารบัณฑิตวิจัย*, 5(2), 37-50.
- นิพนธ์ สิริลักษณ์. (2561). *การเปลี่ยนแปลงทางสภาพเศรษฐกิจ สังคม และแหล่งผลิตอาหารคนเมือง อันเนื่องมาจากการสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง กรณีศึกษาบริเวณสามแยกบางใหญ่ ตำบลเสาธงหิน อำเภอบางใหญ่ จังหวัดนนทบุรี* [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต, สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง].
- ผู้จัดการออนไลน์. (2562). *รถไฟฟ้ากระจายทั่วกรุง ต้นราคาที่ดินพุ่ง3-5เท่า ต้นทุนล๊อคคอนโด-หวั่นกำลังซื้อเอื้อไม่ถึง*. <https://mgronline.com/stockmarket/detail/9620000104399>
- พงศ์สุดา กาศยพนันท์. (2562). *ความเหลื่อมล้ำของคนเมือง กับระบบขนส่งสาธารณะที่(ไม่)เอื้อต่อคนทุกกลุ่ม*. <https://roottogether.net/leader/theclassroom/%E0%B8%84%E0%B8%A7%E0%B8%B2%E0%B8%A1%E0%B9%80%E0%B8%AB%E0%B8%A5%E0%B8%B7%E0%B9%88%E0%B8%AD%E0%B8%A1%E0%B8%A5%E0%B9%89%E0%B8%B3%E0%B8%82%E0%B8%AD%E0%B8%87%E0%B8%84%E0%B8%99%E0%B9%80%E0%B8%A1%E0%B8%B7/>
- พีชพงศ์ พรหมณี. (2546). *ผลกระทบจากการก่อสร้างต่อผู้อาศัยในบริเวณใกล้เคียง : โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าใต้ดิน)* [การค้นคว้าอิสระปริญญาโทบริหารบัณฑิต, สาขาบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์].
- ภาณุพันธ์ ออกซ้อ. (2556). *ความคิดเห็นของชุมชนตำบลมาบตาพุด อำเภอบางใหญ่ จังหวัดระยอง ต่อผลกระทบจากการดำเนินงานของโรงแยกก๊าซธรรมชาติระยอง บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน)* [การค้นคว้าอิสระปริญญาโทบริหารบัณฑิต, การจัดการสิ่งแวดล้อม คณะพัฒนาสังคมและสิ่งแวดล้อม สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์].

มติชนออนไลน์. (2560). 'บีทีเอส'ปรับขึ้นค่าโดยสารรถไฟฟ้าเริ่ม 1 ตุลาคมนี้.

https://www.matichon.co.th/local/news_645353

ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (2563). รถไฟฟ้าบีทีเอส. <https://www.bts.co.th/library/system-structuer.html>

ราชบัณฑิตยสถาน. (2554). พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน. <https://dictionary.orst.go.th/>

วลีพร พจนะวาที. (2549). ผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาการวางแผนผังเมือง ภาควิชาการวางแผนภาคและเมือง คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย].

วุฒิชัย มุระดา. (2556). ผลกระทบที่มีต่อประชาชนจากการขยายตัวของคอนโดมิเนียมเพื่อการพักอาศัย ในเขตพื้นที่ชุมชนบางแสนบน ตำบลแสนสุข อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี [การค้นคว้าอิสระ ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาการบริหารทั่วไป วิทยาลัยการบริการธุรกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา].

ศศิพิมพ์ อิศระวัฒนา. (2559). ผลกระทบทางกายภาพต่อศาสนสถานตามแนวรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาภูมิสถาปัตยกรรม ภาควิชาภูมิสถาปัตยกรรม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย].

ศูนย์ข้อมูลวิจัยและประเมินค่าอสังหาริมทรัพย์ไทย. (2563). การเปลี่ยนแปลงราคาที่ดิน พ.ศ.2537-2563. https://www.trebs.ac.th/th/news_detail.php?nid=169

สถาบันนโยบายศึกษา. (2539). รายงานฉบับสมบูรณ์แนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม โครงการศึกษาแนวทางการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทางสังคม และการมีส่วนร่วมของประชาชน.

สนธยา พลศรี. (2547). ทฤษฎีและหลักการพัฒนาชุมชน. (พิมพ์ครั้งที่ 5). โอเดียนสโตร์.

สมพล ตรีวิศวะเวทย์. (2556). ผลกระทบต่อประชาชนผู้อยู่อาศัยบริเวณการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง (ในระหว่างก่อสร้าง) [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง].

สมศักดิ์ ศรีสันติสุข. (2536). การเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม : แนวทางศึกษาวิเคราะห์และวางแผน. โรงพิมพ์คลังนานาวิทยา.

สารี อ่องสมหวัง. (2563). มุลินีเพื่อผู้บริโภค ร้องวุฒิสภาคุมค่าโดยสารรถไฟฟ้า ชี้ต้องลดความเหลื่อมล้ำช่วยเหลือผู้บริโภค. <https://consumerthai.org/consumers-news/public-society/4494-bus130763.html>

สำนักงานเขตบางนา. (2564). ข้อมูลทั่วไปของเขต. <http://www.bangkok.go.th/bangna/>

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา สำนักกรรมการ. (2540). รายงานของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมวุฒิสภา เรื่องการจัดการมลพิษ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

กรณีศึกษาที่ 7 เรื่องฝุ่นในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล. กองกรรมาธิการ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา.

สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก. (2538). พื้นที่ถนน.

<https://www.mot.go.th/about.html?id=12>

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2554). รายงานสถานะโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ประจำปี 2554.

สำนักบริหารการทะเบียน กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย. (2563). ระบบสถิติทางการทะเบียน.

<https://stat.bora.dopa.go.th/stat/statnew/statINTERNET/#/>

สำนักผังเมือง กรุงเทพมหานคร. (2562). การประชุมเชิงปฏิบัติการโครงการวางและจัดทำผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (ปรับปรุงครั้งที่ 4) “รถไฟฟ้ากับระบบชุมชนเดิมในย่านฝั่งธน”.

สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล. (2557). ข้อมูลประกอบการพิจารณาความเหมาะสมในการกำหนดกิจกรรมเพื่อพัฒนาพื้นที่เขตบางนา.

สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล. (2562). สถิติ 2562 กรุงเทพมหานคร.

สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล กรุงเทพมหานคร. (2552). แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 12 ปี (พ.ศ. 2552-2563) กรุงเทพฯ มหานครแห่งความน่าอยู่อย่างยั่งยืน.

สุนันทา สุวรรโณดม. (2535). โครงสร้างทางประชากรและสังคมกับความเป็นอุตสาหกรรมและความเป็นเกษตรกรรม ศึกษากรณีชุมชนบางกะเจ้า อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ. สถาบันประชากรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สุนิศา เกร่งกำเนิด. (2554). การศึกษาผลกระทบเนื่องจากการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ ที่มีผลต่อมูลค่าที่ดินในกรุงเทพมหานคร กรณีศึกษารถไฟฟ้าบีทีเอส [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการวางแผนชุมชนเมืองและสภาพแวดล้อม คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง].

หลี่ เหลินเหลียง. (2561). การประเมินผลกระทบทางสังคมจากการสร้างรถไฟฟ้าทางคู่สายอีสาน: ศึกษากรณีช่วงมาบะเบา - ชุมทางถนนจรัล และชุมทางถนนจรัล - ขอนแก่น. วารสารพัฒนาสังคม, 20(2), 87-100.

อนุชา เพียรชนะ. (2538). การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงและกลิ่นสะเทือนจากโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส [วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, สาขาวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์].

อานัฐชัย รัตตกุล. (2551). นโยบายการขนส่งมวลชนของประเทศไทย : กรณีศึกษาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสาธารณะ [ดุชนิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, รัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง].

ภาษาอังกฤษ

Brian, G. (1972). *The Economics of Urban Areas*. Pergamon.

Calthorpe, P. (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream* (3rd ed.). Princeton Architectural Press.

Churchill, W. S. (1942). *On Human Rights* (Second ed.). The Henry George Foundation.

Kvale, S. (1996). *Interviews: An Introduction to Qualitative Research Interviewing*. Sage.

Owen, W. (1966). *The Metropolitan Transportation Problem*. The Brookings Institution.

Phandee, K. (1994). *The feasibility and impact of mass rapid transit system on the central business district of the Bangkok metropolitan area* [Department of Human Settlements Development Program, Asian Institute of Technology].

Sharp, C. H. (1976). *Transport and the environment*. Leicester University Press.

Yang, Y., & Diez-Roux, A. V. (2012). Walking Distance by Trip Purpose and Population Subgroups. *American Journal of Preventive Medicine* 43(1), 11-19.



ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

แบบสัมภาษณ์

แบบสัมภาษณ์นี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ประกอบการศึกษาและทำวิทยานิพนธ์ ระดับปริญญาโท
เรื่อง ผลกระทบของรถไฟฟ้าบีทีเอสต่อชุมชนในเขตบางนา
โดยนางสาววรัทยา บำรุงพงศ์ นิสิตบัณฑิตวิทยาลัย
ภาควิชาภูมิศาสตร์และภูมิสารสนเทศ คณะอักษรศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

รายละเอียดการสัมภาษณ์เชิงลึกแบ่งเป็น 2 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 4 ข้อ ได้แก่

1. เพศ
2. อายุ
3. อาชีพ
4. ระยะเวลาอยู่อาศัย

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นต่อชุมชน เมื่อมีการเปิดให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนต่อขยายอ่อนนุช – แบริ่ง ประกอบด้วยคำถามจำนวน 8 ข้อ ได้แก่

1. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรเมื่อได้ทราบว่าพื้นที่บริเวณนี้จะมีรถไฟฟ้าบีทีเอสเกิดขึ้น
2. ก่อนมีรถไฟฟ้าบีทีเอส ท่านมีความเป็นอยู่อย่างไร
3. ท่านคิดว่าจะได้รับผลกระทบทางด้านใดบ้าง หลังจากทราบว่าจะมีรถไฟฟ้า
4. หลังมีรถไฟฟ้าบีทีเอส มีความเปลี่ยนแปลงอย่างไรต่อชีวิตและชุมชนของท่าน
5. ท่านได้รับผลกระทบอย่างไรจากการมีรถไฟฟ้าบีทีเอส
6. พื้นที่โดยรอบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเปลี่ยนแปลงไปมากน้อยเพียงใด
7. การเปลี่ยนแปลงในข้อ 6 ส่งผลต่อชุมชนของท่านอย่างไร
8. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไรต่อการมีรถไฟฟ้าบีทีเอส

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	วรัลยา บำรุงพงศ์
วัน เดือน ปี เกิด	16 มิถุนายน 2536
ที่อยู่ปัจจุบัน	5/2 หมู่ 6 ตำบล บางกระทีก อำเภอ สามพราน จังหวัด นครปฐม 73210



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY