



ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินกรณีศึกษา ตำบลห้วยกะปิ  
อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

ชนกสุดา พงษ์วุฒิธรรม

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการปกครอง

คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2566

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินกรณีศึกษา ตำบลห้วยกะปิ  
อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี



ชนกสุดา พงษ์วุฒิธรรม

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการปกครอง  
คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา

2566

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

THE IMPACT OF DEVELOP HIGH-SPEED RAIL LINKED 3 AIRPORT;  
CASE STUDY HUAI KAPI, MUEANG CHONBURI, CHONBURI.



CHANOKSUDA PONGWUTTITAM

AN INDEPENDENT STUDY SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF  
THE REQUIREMENTS FOR MASTER DEGREE OF ARTS IN POLITICAL SCIENCE  
IN POLITICAL ECONOMY AND GOVERNANCE  
FACULTY OF POLITICAL SCIENCE AND LAWS

BURAPHA UNIVERSITY

2023

COPYRIGHT OF BURAPHA UNIVERSITY

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ได้พิจารณางาน  
นิพนธ์ของ ชนกสุดา พงษ์วุฒิชัยธรรม ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตาม  
หลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการปกครอง ของ  
มหาวิทยาลัยบูรพาได้

คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์

คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์

อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก

.....

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สกฤติ อีสริยานนท์)

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

.....

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชัยณรงค์ เครือนวน)

..... ประธาน

(รองศาสตราจารย์ ดร.ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์)

..... กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.โอฬาร ถิ่นบางเตียว)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สกฤติ อีสริยานนท์)

..... กรรมการ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชัยณรงค์ เครือนวน)

..... คณบดีคณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วิเชียร ต้นศิริคองค)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยบูรพา อนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการ  
การศึกษาตามหลักสูตรรัฐศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการ  
ปกครอง ของมหาวิทยาลัยบูรพา

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รองศาสตราจารย์ ดร.วิหวัศ แจ่มเอี่ยม)

วันที่.....เดือน.....พ.ศ.....

64910115: สาขาวิชา: เศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการปกครอง; ร.ม. (เศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการปกครอง)

คำสำคัญ: ผลกระทบ, รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน, ชลบุรี

ชกสฤดา พงษ์วุฒิธรรม : ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินกรณีศึกษา ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี. (THE IMPACT OF DEVELOP HIGH-SPEED RAIL LINKED 3 AIRPORT; CASE STUDY HUAI KAPI, MUEANG CHONBURI, CHONBURI.) คณะกรรมการควบคุมงานนิพนธ์: สกฤติ อีสริยานนท์, ชัยณรงค์ เครือนวน ปี พ.ศ. 2566.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1. เพื่อศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ที่จะเกิดขึ้นภายในตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี และ 2. เพื่อศึกษาแนวทางการปรับตัวของชุมชนในการรับมือต่อความเปลี่ยนแปลงจากโครงการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ใช้รูปแบบการวิจัยเชิงผสมผสานวิธี (Mixed methodology) เป็นการผสมผสานวิธีคิดและกระบวนการวิจัยเชิงคุณภาพ และการวิจัยเชิงปริมาณ ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มองว่าด้านเศรษฐกิจ การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน อาจทำให้ราคาที่ดิน และอาคารพาณิชย์ ในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลง ด้านสังคม พบว่า การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน อาจทำให้เกิดความแออัด ไม่เป็นระเบียบ ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พบว่า ประชากรกลุ่มตัวอย่างมีความกังวลในเรื่องผลกระทบจากมลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละอองในสภาวะทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินและข้อเสนอแนวทางการปรับตัวของชุมชนนั้นมีทั้งหมด 3 ด้าน คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การวิจัยครั้งนี้ มีข้อเสนอแนะว่า ในการศึกษาครั้งต่อไปควรศึกษาในเชิงเจาะลึก เรื่องของผลกระทบที่ชาวบ้านได้รับจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และควรศึกษาเชิงประวัติศาสตร์ของชุมชน เพื่อจะได้เข้าใจการเปลี่ยนแปลงของชุมชน และควรศึกษาในเชิงเจาะลึก เรื่องของผลกระทบที่ชาวบ้านได้รับจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และศึกษาการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น เพื่อนำไปใช้ศึกษาและวิเคราะห์ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบต่อไป และควรศึกษาวิจัยเชิงประวัติศาสตร์ของชุมชน เพื่อจะได้เข้าใจการเปลี่ยนแปลงของชุมชน และวิถีชีวิตที่เปลี่ยนไปของประชาชนในพื้นที่ ที่อาจเกิดขึ้นเมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเสร็จสิ้น รวมไปถึงเข้าถึงผลกระทบทางสังคมได้มากขึ้น

64910115: MAJOR: POLITICAL ECONOMY AND GOVERNANCE; M.A. (POLITICAL ECONOMY AND GOVERNANCE)

KEYWORDS: HIGH-SPEED RAIL PROJECT THREE AIRPORTS, IMPACT, CHONBURI

CHANOKSUDA PONGWUTTITAM : THE IMPACT OF DEVELOP HIGH-SPEED RAIL LINKED 3 AIRPORT; CASE STUDY HUAI KAPI, MUEANG CHONBURI, CHONBURI.. ADVISORY COMMITTEE: SAKRIT ISARIYANON, Ph.D. CHAINARONG KRUNNUNG, Ph.D. 2023.

The objectives of this research are: 1.To study the impacts of the development of the high-speed rail project connecting three airports. That will occur within Huai Kapi Subdistrict Mueang Chonburi District Chonburi Province and 2.To study the community's adaptive methods to cope with changes from the development project of a high-speed rail project connecting 3 airports. Using a mixed method research model (Mixed Methodology), that is, combining the thinking and process of qualitative research and quantitative research. The results of this research Most of the sample group viewed that economically, the development of the high-speed rail project connecting 3 airports may cause changes in the prices of land and commercial buildings in the area. Social impacts: It was found that the development of the high-speed rail project connecting 3 airports may cause congestion. Disorganized Natural resource impacts and social environment. It was found that the sample population is concerned about the effects of air pollution, such as dust, in the changing air conditions from the high-speed rail project connecting 3 airports may cause congestion. Disorganized Natural resource impacts and social environment. It was found that the sample population is concerned about the effects of air pollution, such as dust, in the changing air conditions from the high-speed rail project connecting 3 airports, and all suggestions for community adaptation guidelines are available.Three important aspects are the community's economic adjustment guidelines. Guidelines for social adaptation of communities and guidelines for community adaptation to natural resources and the environment.

## กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยครั้งนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีเป็นเพราะความกรุณาและความช่วยเหลืออย่างดียิ่งจากบุคคลดังต่อไปนี้ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สกฤติ อีสริยานนท์ อาจารย์ที่ปรึกษา ที่เสียสละเวลาในการให้ความรู้และคำแนะนำ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. ชัยณรงค์ เครือนวน ที่กรุณาให้คำปรึกษาและความช่วยเหลือแก่ผู้วิจัยมาโดยตลอด และขอขอบพระคุณ คณะกรรมการสอบเค้าโครงการงานวิจัยได้แก่ รองศาสตราจารย์ ดร. ชัยยนต์ ประดิษฐ์ศิลป์ ที่กรุณาให้คำปรึกษาและแนะนำตลอดจนการแก้ไขข้อบกพร่องในการวิจัยมีความสมบูรณ์ และขอขอบคุณคณาจารย์ตลอดจนเจ้าหน้าที่ในคณะรัฐศาสตร์ และนิติศาสตร์ทุกท่านที่ให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในการดำเนินการด้านเอกสาร และการติดต่อด้านต่าง ๆ ตลอดการศึกษาในครั้งนี้ และขอขอบคุณประชาชนตำบลห้วยกะปิ จำนวน 392 คนในการตอบแบบสอบถามเพื่อใช้เป็นข้อมูลในการศึกษาเชิงปริมาณในการวิจัย และขอขอบคุณกลุ่มหน่วยงานราชการท้องถิ่น และกลุ่มประชาชนในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิ ในการสัมภาษณ์เพื่อใช้เป็นข้อมูลการศึกษาเชิงคุณภาพ ที่ยินดีให้ความช่วยเหลือและอำนวยความสะดวกในตลอดระยะเวลาการดำเนินการวิจัยและให้ข้อมูลที่สำคัญตลอดจนคำแนะนำอันเป็นประโยชน์ต่องานแก่ผู้วิจัย

สุดท้ายนี้ผู้วิจัยขอขอบคุณเพื่อน ๆ ร่วมรุ่นที่คอยเป็นกำลังใจและผลักดันในการจัดทำงานนิพนธ์ในครั้งนี้ขอขอบคุณครอบครัวและแสนดีที่คอยเป็นกำลังใจอยู่ข้าง ๆ ในยามที่เหนื่อยและท้อ และสุดท้ายนี้ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าเนื้อหาและข้อมูลภายในวิจัยเล่มดังกล่าวจะสามารถสร้างประโยชน์และเป็นแนวทางสำหรับรุ่นน้องรุ่นต่อ ๆ ไปและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกท่านหากพบข้อผิดพลาดและข้อบกพร่องประการใดทางผู้วิจัยขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย

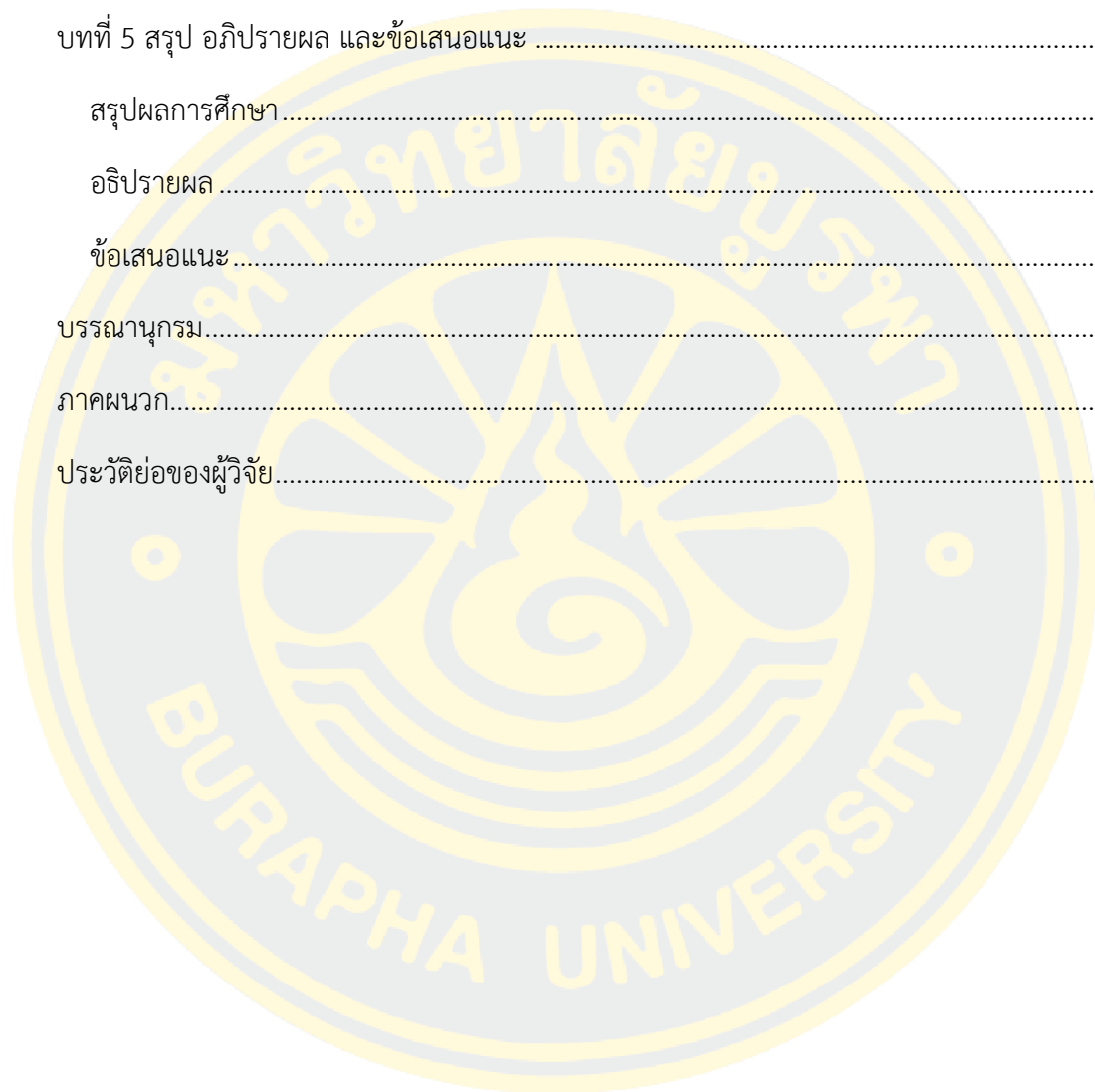
ชนกสุดา พงษ์วุฒิธรรม

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ฌ
สารบัญภาพ.....	ญ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาวิจัย.....	1
คำถามวิจัย.....	4
วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	5
ขอบเขตการศึกษา.....	5
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
บทที่ 2 การสำรวจองค์ความรู้.....	7
แนวคิดและทฤษฎี.....	7
เอกสารทางวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	16
กรอบแนวคิด.....	25
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	25
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	27
การวิจัยเชิงปริมาณ.....	27
การวิจัยเชิงคุณภาพ.....	30
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	32



บริบทของตำบลห้วยกะปิ จังหวัดชลบุรี ที่มีต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน.....	32
ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน.....	36
ข้อเสนอแนวทางการการปรับตัวของชุมชนที่ได้จากการสัมภาษณ์และเอกสาร.....	54
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ .....	56
สรุปผลการศึกษา.....	56
อภิปรายผล .....	63
ข้อเสนอแนะ .....	65
บรรณานุกรม.....	66
ภาคผนวก.....	68
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	75

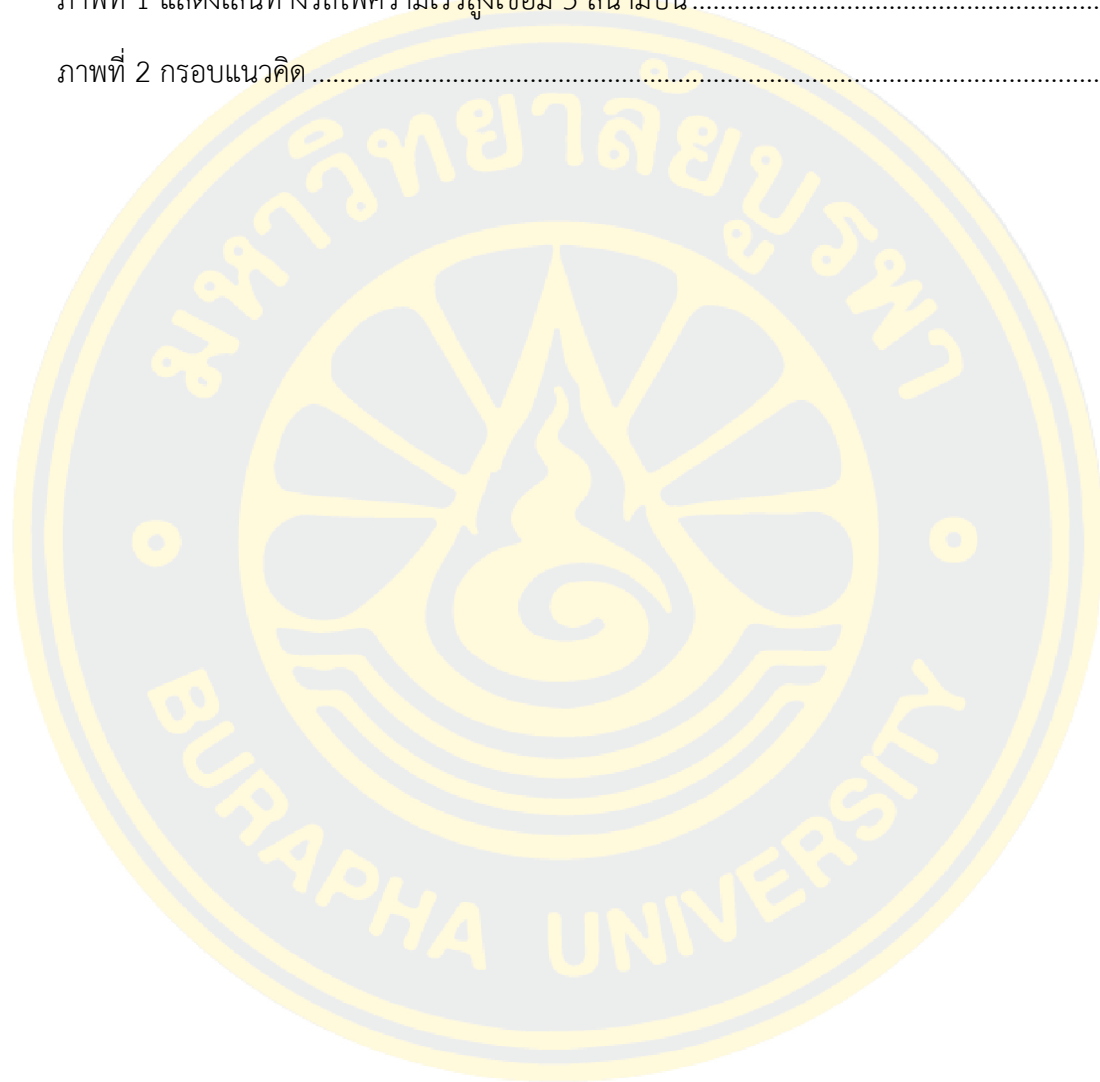


## สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 ประเภทของผลกระทบ และความหมายของผลกระทบ .....	9
ตารางที่ 2 สรุปลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง .....	23
ตารางที่ 3 จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง .....	28
ตารางที่ 4 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ .....	36
ตารางที่ 5 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ .....	36
ตารางที่ 6 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกสถานภาพ .....	37
ตารางที่ 7 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา .....	37
ตารางที่ 8 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ .....	38
ตารางที่ 9 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกรายได้เฉลี่ยต่อปี .....	38
ตารางที่ 10 ระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน .....	39
ตารางที่ 11 ขอบเขตระยะห่างของที่อยู่อาศัยต่อการเวนคืนที่ดิน .....	39
ตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างด้านเศรษฐกิจ .....	40
ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างด้านสังคม .....	45
ตารางที่ 14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างด้านทรัพยากรธรรมชาติ .....	49

## สารบัญภาพ

	หน้า
ภาพที่ 1 แสดงเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน.....	2
ภาพที่ 2 กรอบแนวคิด.....	25



## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาวิจัย

ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ได้มีการประกาศใช้เมื่อวันที่ 14 พฤษภาคม 2561 ในราชกิจจานุเบกษา (พ.ร.บ.ฯ) โดยมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมการประกอบพาณิชย์กรรม และอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง ทันสมัย สร้างนวัตกรรม เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับหลักพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยกำหนดให้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกครอบคลุม พื้นที่ 3 จังหวัด คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง และอาจกำหนดพื้นที่อื่นที่อยู่ในภาคตะวันออก เพิ่มเติมโดยออกเป็นพระราชกฤษฎีกา ทั้งนี้ยังได้กำหนดให้มีคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน ที่มีหน้าที่ในการกำหนดนโยบายเพื่อพัฒนาเขต พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ให้ความเห็นชอบแผนผังการใช้ประโยชน์ที่ดิน กำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ และเงื่อนไขการร่วมลงทุนกับเอกชน กำหนดพื้นที่เขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษ อุตสาหกรรมเป้าหมาย และสิทธิประโยชน์ (พรพ.รณ. นียมไทย, 2561)

การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก หรือ Eastern Economic Corridor (EEC) ที่เป็นเมกะโพรเจกต์ของประเทศไทย เพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศไปสู่ ยุคไทยแลนด์ 4.0 ตามนโยบายของรัฐบาลที่จะเน้นไปที่การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและการลงทุน สนับสนุนสนับสนุน 12 อุตสาหกรรมเป้าหมาย ประกอบไปด้วย 5 อุตสาหกรรมเดิมในประเทศไทยมี ศักยภาพของการต่อยอด หรือที่เรียกว่า First S-Curve ซึ่งก็คือ ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์ อัจฉริยะ การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและเชิงสุขภาพ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ และการแปรรูป อาหาร เป็นต้น 5 อุตสาหกรรมอนาคต หรือที่เรียกว่า New S-Curve ซึ่งก็คือคือ อุตสาหกรรมหุ่นยนต์ การบินและโลจิสติกส์ การแพทย์ครบวงจร เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ อุตสาหกรรมดิจิทัล และอุตสาหกรรมที่เป็นเป้าหมายเพิ่มเติมมี 2 เป้าหมาย ได้แก่ อุตสาหกรรมป้องกันประเทศ และอุตสาหกรรมการพัฒนาบุคลากรและการศึกษา โดยโครงการเหล่านี้จะอยู่ภายใต้การลงทุนร่วมกัน ของภาครัฐและเอกชน เพื่อที่จะยกระดับคุณภาพและเพิ่มการเชื่อมต่อภายในประเทศและภูมิภาคมากขึ้น (ณัฐพลบัว เปลี้นสี, 2561)

จากการประชุมคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก ในครั้งที่ 2/2561 มีการประชุมเห็นชอบหลักการของ “โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน”

โดยโครงการนี้เป็นโครงการเร่งด่วนด้านโครงสร้างพื้นฐานที่มีผลต่อความสำเร็จของการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ในโครงการรถไฟความเร็วสูงนี้จะเป็นการเปิดพื้นที่การพัฒนาจากกรุงเทพฯ เชื่อมจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยจะมีสถานีรถไฟ 5 สถานี คือ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ศรีราชา พัทยา อุตะเภา ซึ่งจะมีการพัฒนาบริเวณสถานีให้เป็นพื้นที่การพัฒนาให้เชื่อมโยงกับชุมชนได้ในอนาคต (Baan-D, 2561)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินเป็นโครงการที่ใช้โครงสร้างและแนวเส้นทาง การเดินรถเดิมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Rail Link) ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน โดยจะก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) ส่วนต่อขยาย 2 ช่องจาก สถานีพญาไท ไปยังสนามบินดอนเมือง และจากสถานีลาดกระบัง ไปยังสนามบินอุตะเภา พร้อมเชื่อมเข้าออกสนามบิน โดยใช้เขตทางเดิมของการรถไฟฟ้า เป็นส่วนใหญ่รวมระยะทาง 220 กม. มีผู้เดินรถ รายเดียวกัน ซึ่งรถไฟความเร็วสูงมีความเร็วสูงสุด 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง เชื่อมกรุงเทพฯ กับพื้นที่อีอีซี ภายในระยะเวลาไม่เกิน 60 นาที ซึ่งประกอบไปด้วยสถานีรถไฟความเร็วสูงจำนวน 9 สถานี ได้แก่ สถานีดอนเมือง สถานีบางซื่อ สถานีมักกะสัน สถานีสุวรรณภูมิ สถานีฉะเชิงเทรา สถานีชลบุรี สถานีศรีราชา สถานีพัทยา และสถานีสุดท้าย คือ สถานีอุตะเภา (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก, ม.ป.ป.)



ภาพที่ 1 แสดงเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

จากการประกาศพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน พระบาทสมเด็จพระปรเมนทรรามาธิบดีศรีสินทรมหาวชิราลงกรณ พระวชิรเกล้าเจ้าอยู่หัว มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ ให้ประกาศว่า โดยที่เป็นการสมควรกำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในพื้นที่บางส่วนของท้องที่เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา อำเภอเมืองชลบุรี อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง โดยเหตุผลในการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกานี้ คือ มีความจำเป็นต้องสร้างทางรถไฟ เครื่องประกอบทางรถไฟ ทาง และสิ่งจำเป็น อื่น ตามการดำเนินการของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จากการประกาศตามพระราชกฤษฎีกาดังกล่าว ทำให้พื้นที่ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี นั้นเป็นตำบลเป้าหมายในการเวนคืนที่ดิน เนื่องจากว่าเป็นเส้นทาง ผ่านของรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และจำเป็นต้องมีการเวนคืนที่ดินเพื่อดำเนินการก่อสร้างตามโครงการ (เปิดแผนผังที่ดิน 5 จังหวัดโดนเวนคืนที่ดินสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน, 2562)

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นหนึ่งโครงการที่สำคัญที่จะมาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน 3 จังหวัดเป้าหมายในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ทั้งนี้ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ถึงแม้ว่าตำบลห้วยกะปินี้ จะไม่ใช่สถานีจุดจอดรถไฟความเร็วสูงก็ตาม ทว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจนทำให้ประชาชนในตำบลห้วยกะปิได้ออกมาเรียกร้องและแสดงความไม่พอใจอย่างมากต่อการโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน คือ การเวนคืนที่ดิน ในช่วงแรกของการขอเวนคืนที่ดิน เนื่องจากมีการประเมินการค้ำราคาที่ต่ำ โดยพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินในตำบลห้วยกะปิมากที่สุด คือ โครงการบ้านจัดสรร “เดอะแกรนด์บางแสน” ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิซอย 17 ที่ต้องสูญเสียที่ดินไปมากกว่า 2 ไร่จากเนื้อที่ทั้งหมด 30 ไร่ โดยมีพื้นที่ที่เป็นเขตทางรถเดินรถไฟความเร็วสูงนั้นที่เป็นพื้นที่กั้นกลางบ้านจำนวน 147 หน้อย ทำให้เหลือเพียง 103 หน่วย ซึ่งได้ทำการขายไปแล้วบางส่วน ฉะนั้นการเวนคืนที่ดินทำให้บริษัทต้องคืนเงินให้กับลูกค้าบางส่วน ทั้งนี้ทางเจ้าของโครงการบ้านจัดสรรได้มองว่า การพัฒนาของโครงการบ้านจัดสรรนั้นมีต้นทุนที่สูงมาก และยังมีแบ่งแยกที่ดินที่สร้างอาคารโดยพร้อมที่จะโอนกรรมสิทธิ์แล้วด้วย จึงมองว่าการได้รับเงินชดเชยจากการเวนคืนที่ดินนั้นไม่เป็นธรรมต่อโครงการ (ฐานเศรษฐกิจ, 2564) จากปัญหาของการเวนคืนที่ดินในตำบลห้วยกะปิที่เกิดขึ้น ทำให้ที่ดินต่อตารางของตำบลห้วยกะปินั้นได้เกิดความเปลี่ยนแปลงมากขึ้น จากตารางวาละประมาณ 10,000 – 14,000 บาท เป็นตารางวาละ 15,000 – 40,000 บาทต่อตารางวา

นอกจากปัญหาการเวนคืนที่ดินในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิแล้วนั้น การพัฒนาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินนี้ยังส่งผลกระทบต่อด้านอื่น ๆ ตามมา ยกตัวอย่างเช่น ปัญหาของระบบสาธารณสุขปภค (น้ำประปา) ในพื้นที่ตำบลห้วยกะปินั้นเป็นพื้นที่ที่พยายามขยายเขตจำหน่าย

ประปาให้ครอบคลุม แต่ยังมีบางส่วนของพื้นที่ที่เป็นบริเวณห่างไกลจากเขตชุมชน โดยปัจจุบันประชาชนมีน้ำประปาใช้ จำนวน 4,062 ครัวเรือน 10,251 ครัวเรือน ซึ่งคาดว่าเมื่อโครงการการพัฒนาโรงไฟฟ้าความเร็วสูงฯ เสร็จสิ้น อาจทำให้เกิดปัญหาการขาดแคลนน้ำในตำบลห้วยกะปิที่อาจมีปัญหาคาดแคลนที่เพิ่มขึ้นมากกว่าเดิม และอีกหนึ่งปัญหาสำคัญที่ปัจจุบันนั้นได้เกิดขึ้นแล้วในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิ คือ ปัญหาประชากรแฝง จากข้อมูลสภาพทั่วไปของเทศบาลตำบลห้วยกะปิ ในปี 2563 ได้มีผลสำรวจประชากรแฝงในพื้นที่จำนวน 2541 คน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 3.88% และคาดการณ์ว่าเมื่อโครงการโรงไฟฟ้า เสร็จสิ้นแล้วในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิจะมีประชากรแฝงที่เพิ่มขึ้นมากกว่าเดิม ซึ่งปัญหาประชากรแฝงที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ตำบลห้วยกะปินั้นได้ส่งผลกระทบต่อปัญหาการว่างงานและปัญหาการแย่งงานกันทำของประชาชนในพื้นที่ และประชากรแฝงที่เข้ามาเพื่อทำโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่อีกด้วย เนื่องจากในเขตพื้นที่ตำบลห้วยกะปิมีจำนวน 61 โดยเป็นโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเล็กและขนาดใหญ่อยู่ในตำบล

จากข้างต้นเราได้กล่าวถึงผลกระทบที่เป็นทั้งทางบวกและทางลบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการพัฒนาโรงไฟฟ้าความเร็วสูง โดยหลังจากการพัฒนาได้มีการคาดการณ์ว่าวิถีชีวิตของประชาชนในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิจะมีการเปลี่ยนแปลง เนื่องจากตำบลห้วยกะปิเป็นตำบลผสมผสานที่มีความเป็นชุมชนชนบท และชุมชนเมือง โดยในตำบลมีโรงงานอุตสาหกรรมในเขตพื้นที่ถึง 61 แห่ง และการพัฒนาของโครงการโรงไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินนี้อาจทำให้ประชาชนต้องเริ่มปรับเปลี่ยนวิถีชีวิตของตนเองไป เพื่อให้เข้ากับสถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ด้วย

### คำถามวิจัย

1. การพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินได้ส่งผลกระทบต่อตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี
2. การพัฒนาโครงการโรงไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ชุมชนควรปรับตัวหรือรับมืออย่างไร

### วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินที่จะเกิดขึ้นภายในตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี
2. เพื่อศึกษาแนวทางการปรับตัวของชุมชนในการรับมือต่อความเปลี่ยนแปลงจากโครงการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

### ขอบเขตการศึกษา

1. ขอบเขตด้านช่วงเวลา การศึกษาเรื่อง ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ในเขตพื้นที่ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี เนื่องจากปี พ.ศ. 2562 ได้มีการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ในพื้นที่บางส่วนในท้องที่เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา อำเภอเมืองชลบุรี อำเภอศรีราชา อำเภอบางละมุง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี และอำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง เพื่อดำเนินการโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน จนถึงเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2565

2. ขอบเขตด้านพื้นที่ ในพื้นที่ตำบลห้วยกะปินั้นมีทั้งหมด 7 หมู่บ้าน ประกอบด้วย 1.บ้านทุ่งสระ 2.ห้วยกะปิ 3.บ้านหนองสมอ 4.บ้านชากพุดซา 5.บ้านหนองกระเสริม 6.บ้านไร่ไหลลำ 7.บ้านมาบหวาย

3. ขอบเขตด้านเนื้อหา การศึกษาครั้งนี้เพื่อศึกษาและวิเคราะห์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ยกตัวอย่างการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้จากการพัฒนานี้ เช่น ปัญหาการเวนคืนที่ดิน ปัญหาประชากรแฝงในพื้นที่ เนื่องจากตำบลห้วยกะปิมิโรงงานอุตสาหกรรมอยู่ในเขตพื้นที่ถึง 61 แห่ง ทำให้มีประชาชนอพยพถิ่นฐานเพื่อมาทำงานทำ ซึ่งปัญหาประชากรแฝงในตำบลได้ส่งผลให้เกิดปัญหาการแย่งงานกันทำของประชาชนในพื้นที่ด้วย และอีกหนึ่งปัญหาสำคัญในเรื่องของระบบสาธารณูปโภค เช่น น้ำประปา ซึ่งปัจจุบันปัญหานี้เป็นปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้นในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิอยู่แล้ว ทั้งนี้เมื่อการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงขึ้นอาจเกิดการเปลี่ยนแปลงเป็นชุมชนเมืองอย่างเต็มตัว โรงงานอุตสาหกรรมอาจเพิ่มขึ้นมากกว่าเดิม ซึ่งจะส่งผลให้ประชากรแฝงในพื้นที่เกิดการเพิ่มขึ้นอีก รวมไปถึงการศึกษาแนวทาง และนโยบายการปรับตัวที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน



4. ขอบเขตประชากร ตำบลห้วยกะปิ มีประชากรในพื้นที่จำนวน จำนวน 16,583 คน โดยการวิจัยในครั้งนี้ใช้การกำหนดกลุ่มตัวอย่างตามวิธีของยามาเน่ (Yamane) เพื่อตอบแบบสอบถาม

#### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผลการศึกษาครั้งนี้จะนำไปสู่การสร้างข้อเสนอแนะ ที่จะนำไปสู่การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน
2. ผลการศึกษาครั้งนี้จะนำไปเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบายของการพัฒนาได้ในอนาคต
3. ผลการศึกษาครั้งนี้จะทำให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ หรือภาคเอกชน ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน รวมไปถึงการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
4. ผลการศึกษาครั้งนี้จะเป็นกรณีศึกษาการเปลี่ยนแปลงของชุมชน

## บทที่ 2

### การสำรวจองค์ความรู้

การศึกษาเรื่อง ผลกระทบวิถีชีวิตจากการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน กรณีศึกษา ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ผู้วิจัยได้รวบรวมแนวคิด ทฤษฎี เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการศึกษา จะแบ่งประเด็นในการนำเสนอ ดังต่อไปนี้

1. แนวคิดและทฤษฎี
2. เอกสารทางวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
3. กรอบแนวคิดการวิจัย
4. นิยามศัพท์เฉพาะ

#### แนวคิดและทฤษฎี

1. แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับผลกระทบ

ความหมายของผลกระทบ

วลีพร พจนะวาที (2549) ได้ให้ความหมายของผลกระทบ หมายถึง เป็นผลของการเปลี่ยนแปลง หรือปรับปรุงในช่วงระยะเวลาหนึ่งของการดำเนินงานหรือโครงการซึ่งเป็นไปได้ทั้งก่อนดำเนินงาน และหลังดำเนินงาน โดยสามารถเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้กับกลุ่มเป้าหมาย และมีใช้กลุ่มเป้าหมาย โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นสามารถเป็นได้ทั้งทางบวก และทางลบ

อนันต์ เกตุวงศ์ (2541, หน้า 4 อ้างถึงใน มณฑาทิพย์ กลิ่นสุกหอม, 2558) ได้ให้ความหมายของ ผลกระทบ หมายถึง ผลที่ตามมาจากการกระทำ หรือผลงาน ที่เป็นได้ทั้งผลกระทบทางบวก และผลกระทบทางลบ

บันลือ สุทธารมณ (2527, หน้า 2 อ้างถึงใน อูชา เพชรยิ้ม, 2542) ได้ให้ความหมายของผลกระทบ หมายถึง ผลที่เกิดขึ้นจากแผนงานหรือโครงการ ที่สามารถส่งผลกระทบต่อให้กับกลุ่มเป้าหมายหรือไม่ใช่กลุ่มเป้าหมาย ซึ่งสามารถเป็นได้ทั้งผลกระทบทางบวกและผลกระทบทางลบ

ประสิทธิ์ ตงยิ่ง (2542, หน้า 10 อ้างถึงใน พิเชษฐ คนชื่อ , 2557) ได้ให้ความหมายคำว่า “ผลกระทบ” หมายถึง ผลของการดำเนินกิจกรรม หรือโครงการที่เกิดขึ้นจากการกระทำของมนุษย์ที่ส่งผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงที่เป็นได้ทั้งด้านสังคมและด้านสิ่งแวดล้อม โดยผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจจำแนกตามออกตามประเภท ขนาด และระยะเวลาได้ดังนี้ ประเภทของผลกระทบ ได้แก่ การสูญเสียงาน การสูญเสียที่ดิน และการสูญเสียเกี่ยวกับวิถีชีวิต เป็นต้น ซึ่งขนาดของผลกระทบที่

เกิดขึ้นนั้นมิได้ตั้งแต่ผลกระทบในระดับที่น้อยถึงระดับผลกระทบที่มาก และระยะเวลาที่เช่นเดียวกับระดับของผลกระทบที่มีตั้งแต่ผลกระทบระยะสั้นและผลกระทบระยะยาว

การแบ่งประเภทของผลกระทบ

ประสิทธิ์ ตงยิ่ง (2542, หน้า 88 – 89 อ้างถึงใน สุมาลี ศรีธรรมราช และ บุษกร ถาวรประสิทธิ์, 2560) ได้สรุปผลกระทบ โดยแบ่งประเภทของผลกระทบได้เป็นประเภทต่างๆ ซึ่งแบ่งผลกระทบได้เป็นประเภทต่าง ๆ ดังนี้

1. การแบ่งผลกระทบแ่งมุมเนื้อหา แบ่งออกได้เป็น ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การบริหาร สิ่งแวดล้อม และกายภาพ เช่น ผลกระทบจากการดำเนินนโยบาย
2. การแบ่งผลกระทบตามแ่งมุมของความจริงที่เกิดขึ้น (Reality) แบ่งได้ 2 ประเภท คือ ผลกระทบในเชิงภาวะวิสัย (Objective impact) ได้แก่ เป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยไม่ขึ้นอยู่กับความรู้สึกนึกคิดของคน และอีกประเภทหนึ่ง คือ ผลกระทบเชิงอัตวิสัย (Subjective impact) ได้แก่ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในความรู้สึกนึกคิดของคน
3. การแบ่งตามแ่งมุมของทิศทางที่กระทบ (Direction impact) แบ่งออกได้เป็นผลกระทบโดยตรง (Direct Impact) ผลกระทบทางอ้อม (Indirect impact)
4. การแบ่งตามแ่งมุมของคุณค่าผลกระทบ แบ่งออกได้เป็น ผลกระทบในเชิงบวก (Positive impact) หมายถึง ผลกระทบที่ปรารถนาให้เกิดขึ้น หรืออยากให้เกิดขึ้น และผลกระทบในเชิงลบ (Negative impact) หมายถึง ผลกระทบที่ไม่พึงปรารถนา หรือไม่อยากให้เกิด

ตารางที่ 1 ประเภทของผลกระทบ และความหมายของผลกระทบ

ที่มา : สถาบันนโยบายศึกษา (2539 อ้างถึงใน วลีพร พจนะวาที, 2549)

ประเภทของผลกระทบ	ความหมาย
ผลกระทบทางบวก – ผลกระทบทางลบ	การแยกแยะผลกระทบตามผลดี – ผลเสียที่เกิดขึ้น
ผลกระทบทางบวก	ต่อผู้ได้รับผลกระทบ เกิดผลที่ดีกับผู้ได้รับผลกระทบ
ผลกระทบทางลบ	เกิดผลเสียกับผู้ได้รับผลกระทบ
ผลกระทบในวงกว้าง – ผลกระทบในขอบเขตจำกัด	การแยกแยะผลกระทบตามขอบเขตพื้นที่ทางกายภาพที่รับผลกระทบ
ผลกระทบในวงกว้าง	กระทบกระเทือนคนจำนวนมาก แม้อาจจะเป็นการ
ผลกระทบในขอบเขตจำกัด	กระทบกระเทือนเพียงเล็กน้อย สามารถชดเชยหรือบรรเทาผลกระทบได้ครบถ้วน และชัดเจนได้ง่าย
ผลกระทบเข้มข้น – ผลกระทบเบาบาง	การแยกแยะผลกระทบตามความหนัก – เบาของผลกระทบที่มีต่อผู้รับผลกระทบ
ผลกระทบเข้มข้น	ผู้ที่ได้รับผลกระทบได้รับผลกระทบหนัก
ผลกระทบเบาบาง	ผู้ที่ได้รับผลกระทบได้รับผลกระทบเบา
ผลกระทบต่อเนื่อง – ผลกระทบชั่วคราว	การแยกแยะผลกระทบตามช่วงเวลาที่เกิดผลกระทบ
ผลกระทบต่อเนื่อง	เกิดขึ้นตลอดเวลาที่มีกิจกรรม และโครงการนั้นๆ
ผลกระทบชั่วคราว	ผลกระทบที่เกิดขึ้นบางช่วงเวลาที่มามีกิจกรรม และโครงการนั้นๆ
ผลกระทบถาวร – ผลกระทบชั่วคราว	การแยกแยะผลกระทบตามความคงทนถาวรของผลกระทบ
ผลกระทบถาวร	ผลกระทบที่เปลี่ยนแปลงแบบนิรันดร์
ผลกระทบชั่วคราว	ผลกระทบจะสามารถเปลี่ยนแปลงได้เรื่อยๆ

### ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

มหาลัทธิสังคมนิยม (2544, หน้า 9 อ้างถึงใน สุพัตรา รุ่งรัตน์ , ชูลพีเกอร์ มาโซ และ ยุทธนา กาเด็ม , 2563) ได้ให้ความหมายของเศรษฐกิจที่มีความเกี่ยวข้องกับผลกระทบไว้ว่า ผลที่เกิดขึ้นจากการทำกิจกรรม หรือโครงการต่างๆ ของมนุษย์ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับทรัพยากรของมนุษย์ เพื่อตอบสนองความต้องการของมนุษย์

พัชรี โพธิ์หังราช (2550, หน้า 9 อ้างถึงใน สุพัตรา รุ่งรัตน์ , ชูลพีเกอร์ มาโซ และ ยุทธนา กาเด็ม , 2563) ได้ให้กล่าวถึง ผลกระทบทางเศรษฐกิจ เป็นผลกระทบที่เป็นตัวเงินและเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ทั้งทางตรง และทางอ้อม ซึ่งเป็นผลมาจากการดำเนินกิจกรรม และโครงการต่างๆ จนทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในชุมชน

วีรยุทธ วิเชียรโชติ (2516 อ้างถึงใน มณฑาทิพย์ กลิ่นสุกหอม, 2558, หน้า 4) ได้ให้ความหมายของผลกระทบทางเศรษฐกิจ หมายถึง ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับกระบวนการผลิต และกระบวนการกระจายสินค้า หรือบริการ เช่น ผลกระทบที่ส่งผลทางเศรษฐกิจโดยเกิดขึ้นจากนโยบายหรือโครงการของรัฐ

ทฤษฎีทางเศรษฐกิจของฮาร์รอด - โดมาร์ (Harrod - Domar Growth model) Harrod - Domar (2540 อ้างถึงใน พงศกร บุญยสิริกุล, 2555, หน้า 18) ได้พัฒนาทฤษฎีและแบบจำลองการเติบโตทางเศรษฐกิจ โดยมีจุดมุ่งหมายอธิบายความสัมพันธ์ระหว่างความเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ และทุน โดบมีแนวคิดที่ว่าทุนนั้นเป็นหัวใจสำคัญของการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่จะช่วยเพิ่มรายได้ เพิ่มความสามารถในการผลิตหรือเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของระบบเศรษฐกิจโดย ฮาร์รอด - โดมาร์ ได้ตั้งสมมติฐานของตัวแบบไว้ว่า ผลผลิตของหน่วยเศรษฐกิจจะขึ้นอยู่กับจำนวนการลงทุนในที่ลงทุนในเศรษฐกิจนั้น ๆ

### ผลกระทบทางสังคม

วีรยุทธ วิเชียรโชติ (2516, อ้างถึงใน มณฑาทิพย์ กลิ่นสุกหอม, 2558, หน้า 5) ได้ให้ความหมายของผลกระทบทางสังคม หมายถึง ผลกระทบที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินชีวิตของประชาชน ที่เกิดความเปลี่ยนแปลงจากการดำเนินกิจกรรมหรือโครงการของรัฐ

ผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงทางสังคม (วราคม ทีสุกะ, 2557 อ้างถึงใน มณฑาทิพย์ กลิ่นสุกหอม, 2558, หน้า 6) สามารถเกิดขึ้นได้ทั้งในระดับปัจเจกบุคคล และระดับสังคม โดยสามารถเป็นผลกระทบทางบวก และผลกระทบทางลบ

ผลกระทบในทางบวก ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนา สามารถมองเห็นได้ว่า มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น อุดมสมบูรณ์ มีความมั่นคงทางเศรษฐกิจ เป็นต้น

ผลกระทบในทางลบ เมื่อเกิดการเปลี่ยนแปลงจากการพัฒนา บุคคลหรือสังคมย่อมต้องการเปลี่ยนแปลงหรือปรับตัว ซึ่งมีทั้งปรับตัวได้ทันสถานการณ์ และบางคนอาจปรับตัวไม่ทันต่อสถานการณ์ของความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการพัฒนา

การประเมินผลกระทบทางสังคม จะเกี่ยวข้องกับการประเมินผลกระทบของโครงการที่มีต่อชุมชนท้องถิ่น (Local communities) โดยการประเมินผลกระทบทางสังคม (SIA) เป็นการศึกษาที่เจาะลึก ที่เป็นระเบียบวิธีหรือวิธีการที่พัฒนาขึ้นเพื่อใช้ในการศึกษาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ หรือโครงสร้างพื้นฐานว่าส่งผลอย่างไรต่อประชาชน และใช้กับการพิจารณาทางเลือกโครงการ และการปรับเปลี่ยนโครงการให้สอดคล้องกับสภาพชุมชนและสังคมในพื้นที่ และให้เกิดประโยชน์รวมถึงลดผลกระทบทางลบแก่ชุมชน และสังคมให้มากที่สุด (มณฑาทิพย์ กลิ่นสุกหอม, 2558)

การมีส่วนร่วมของประชาชนใน SIA ในกระบวนการประเมินผลกระทบทางสังคม (SIA) ต้องการการมีส่วนร่วมจากในพื้นที่เพราะว่า ในความหลากหลายของสังคมล้วนมีความเกี่ยวข้องกัน เมื่อโครงการหนึ่งจะเกิดขึ้นกระบวนการเปลี่ยนแปลงทางสังคมย่อมจะเกิดขึ้นกับชุมชน อย่างไรก็ตามผลกระทบอาจเกิดขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นก็สามารถเป็นไปได้ บางผลกระทบที่ชุมชนได้รับชุมชนก็อาจจะสามารถปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ความเปลี่ยนแปลงนี้ได้ แต่การดำเนินกิจกรรมหรือโครงการหลายๆโครงการก็ยังคงมีการเปลี่ยนแปลงที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนและสังคมได้เช่นกัน ซึ่ง SIA ปัจจุบันเป็นที่ยอมรับอย่างกว้างขวางในหลายๆประเทศ โดยเป็นแนวทางการประเมินผลกระทบทางสังคมแบบใหม่นั้น ถูกพัฒนาโดยให้ขยายความในการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งการทำ SIA สามารถคาดการณ์ผลกระทบที่เกิดกับสังคมว่าจะเกิดผลกระทบโดยตรงต่อสังคมหรือไม่ ยิ่งไปกว่านั้น SIA ไม่เพียงแต่พิจารณาผลกระทบด้านลบ แต่ยังพิจารณาถึงผลด้านบวกด้วยเช่นกันว่าโครงการจะบรรลุวัตถุประสงค์ตามที่วางหรือไม่

ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม

วีรยุทธ วิเชียรโชติ (2516 อ้างถึงใน มณฑาทิพย์ กลิ่นสุกหอม, 2558, หน้า 5) ได้ให้ความหมายของผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม หมายถึง ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนแปลงของ

ระบบนิเวศ ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ หรือกิจกรรมของรัฐ เช่น ผลกระทบทางอากาศ ทางเสียง ทางน้ำ เป็นต้น

มลพิษทางสิ่งแวดล้อม สิ่งแวดล้อมต่างๆไม่ว่าจะเป็นน้ำ อากาศ ดิน เป็นต้น มนุษย์มีความจำที่จะใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติเหล่านี้ แต่การใช้ประโยชน์นั้นควรคำนึงถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นด้วย เพราะถ้าไม่คำนึงถึงผลกระทบที่เกิดขึ้นจะทำให้เกิดมลพิษขึ้นในสิ่งแวดล้อมนั้นๆด้วย (พงศกร บุญยสิริกุล, 2555)

มลพิษทางสิ่งแวดล้อม หมายถึง สภาวะที่สิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติถูกปนเปื้อนด้วยสิ่งสกปรก หรือสารมลพิษ ที่ให้ผลประโยชน์ได้น้อยลง หรือให้ประโยชน์ไม่ได้ และยังมีผลเสียต่อสุขภาพ โดยมลพิษทางสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มีอยู่ 3 รูปแบบ คือ มลพิษทางน้ำ มลพิษทางอากาศ และมลพิษทางเสียง

## 2. แนวคิดเกี่ยวกับแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการปรับตัว

ความหมายของการปรับตัว

วรารณณ์ ตระกูลสฤชต์ (2545) ได้ให้ความหมายของการปรับตัวไว้ดังนี้ การปรับตัว หมายถึง การที่บุคคลใช้ความพยายามในการปรับตนเอง เมื่อเผชิญกับสภาพแวดล้อมหรือสภาพปัญหาที่มีความอึดอัดใจ ความเครียด ความทุกข์ และความกังวล ถ้าบุคคลสามารถปรับตัวแล้วสามารถอยู่ในสภาพแวดล้อมได้อย่างมีความสุขได้นั้นแสดงว่า บุคคลนั้นมีสุขภาพจิตดี แต่หากว่าบุคคลปรับตัวแล้วมีความสุขใจ ไม่สบายใจ ความรู้สึกดังกล่าว จะทำให้บุคคลนั้นกลายเป็นบุคคลที่มีสุขภาพจิตไม่ดี และหากเรื้อรังรุนแรงมากขึ้น อาจเจ็บป่วยเป็นโรคประสาทได้

กันยา สุวรรณแสง (2536) ได้ให้ความหมายของการปรับตัวไว้ว่า การปรับตัว หมายถึง การปรับกายและใจให้อยู่ในสังคมได้ในสภาวะแวดล้อม และสถานการณ์ต่างๆ ได้อย่างมีความสุข

ลักขณา สิริวัฒน์ (2544 อ้างถึงใน ธราทิพย์ ภีระบัน, 2556, หน้า 9) ได้ให้ความหมายของการปรับตัวไว้ว่า การปรับตัว คือ การที่บุคคลสามารถสร้างหรือปรับพฤติกรรมให้เข้ากับแบบแผนของสังคม หรือสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง ให้สามารถบรรลุจุดหมายที่ต้องการ ทำให้มีชีวิตอยู่อย่างปกติสุขทั้งกายและจิตใจ ไม่เกิดผลเสียต่อตนเองและผู้อื่น

Cloeman (1981, p.5 อ้างถึงใน สิริโรจน์ สกุลณะมรรคา, 2557) กล่าวว่า การปรับตัว หมายถึง ผลของความพยายามของบุคคลที่พยายามปรับสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นแก่ตน ไม่ว่าปัญหานั้น

จะเป็นปัญหาด้านบุคลิกภาพ ด้านความต้องการ หรือด้านอารมณ์ให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมที่บุคคลนั้นอยู่

ละออ หุตางกูร (2535, หน้า 5 อ้างถึงใน สิริโรจน์ สุกุลณะมรรคา, 2557) กล่าวไว้ การปรับตัว หมายถึง กระบวนการตอบสนองของระบบสิ่งมีชีวิตต่อสิ่งเร้าที่ก่อความจำเป็นให้ระบบต้องปรับกระบวนการ เพื่อรักษาคุณภาพของชีวิต สิ่งเร้าที่เรียกร้องการปรับตัว ได้แก่ สิ่งเร้าที่รบกวนหรือคุกคามคุณภาพต่อระบบ

Malm and Jamison (1952 อ้างถึงใน วัฒนรัตน์ คุณาพันธ์, สมโภชน์ อเนกสุข และ ดลดาว ปุรณานนท์, 2561, หน้า 14) ได้ให้ความหมายของการปรับตัวว่า การปรับตัว หมายถึง วิธีการที่คนเราปรับตัว นั้นมักจะให้เป็นไปตามความต้องการของตนเองในสภาพแวดล้อมนั้น ๆ ซึ่งบางครั้งก็ส่งเสริม บางครั้งก็สามารถที่จะขัดขวางได้ และบางครั้งก็สามารถสร้างความทุกข์ทรมานแก่เราได้เหมือนกัน กระบวนการปรับตัวนั้นเกิดขึ้นจากความจริงที่ว่ามนุษย์ทุกคนมีความต้องการและสามารถใช้วิธีการแบบต่าง ๆ ในการดำเนินการเพื่อให้บรรลุถึงความต้องการนั้น ๆ ในสภาวะแวดล้อมที่ปกติหรือมีอุปสรรคขัดขวางที่แตกต่าง ๆ กันออกไป

#### กระบวนการปรับตัว

Heynes (n.d. อ้างถึงใน วัฒนรัตน์ คุณาพันธ์ และคณะ, 2561, หน้า 31) กล่าวว่า กระบวนการปรับตัวเป็นผลที่เกิดขึ้นจากการที่ความต้องการและความจำเป็น ซึ่งการปรับตัวนั้นมักมีความตึงเครียดหรือแรงขับที่ถูกเร่งเร้าจนกว่าที่เราจะสามารถปรับตัวได้ และจนกว่าความต้องการจำเป็นจะได้รับการตอบสนอง ซึ่งถ้าปรับตัวได้เมื่อไหร่ความตึงเครียดหรือแรงขับที่ถูกเร่งนั้นก็เบาบางหรือ สิ้นสุดลงได้

บังอร ภูวภิรมย์ขวัญ (2526, หน้า 9 อ้างถึงใน วัฒนรัตน์ คุณาพันธ์ และคณะ, 2561, หน้า 32) กล่าวว่า การปรับตัวเป็นกระบวนการที่บุคคลสามารถดำเนินการต่อไปได้อย่างปกติในองค์ประกอบของสิ่งแวดล้อมที่มีความกดดัน หรือหมายถึง กระบวนการที่บุคคลพยายามขจัดหรือลดสภาพการณ์ที่เป็นปัญหาของตัวเองให้เหมาะสมกับสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลง

โยธิน ศันสนยุทธ (2533, หน้า 274 อ้างถึงใน วัฒนรัตน์ คุณาพันธ์ และคณะ, 2561, หน้า 32) กล่าวว่า กระบวนการในการปรับตัวของบุคคล เป็นวิธีการที่จะทำให้เรานั้นไปสู่เป้าหมายที่สามารถพบเจอกับปัญหา และอุปสรรคในขั้นตอนการปรับตัว จนไม่สามารถบรรลุไปให้ถึงเป้าหมายของการปรับตัวได้ ถ้าเกิดสถานการณ์นี้ขึ้น บุคคลจะพยายามเพื่อให้ไปถึงเป้าหมาย หรือจุดมุ่งหมาย



ที่ตั้งไว้ โดยใช้ความพยายาม ซึ่งบุคคลแต่ละบุคคลสามารถหาวิธีการปรับตัวได้อย่างรวดเร็ว บางบุคคลอาจใช้ระยะเวลาที่นานกว่าจะไปถึงเป้าหมายของการปรับตัว เช่น การละทิ้งเป้าหมายเดิม ตั้งเป้าหมายใหม่ แต่ว่าตนเองนั้นยังไม่ได้พยายามที่จะแก้ไข หรือปรับปรุง ให้ไปสู่เป้าหมายที่ตั้งไว้ในตอนแรก ซึ่งถือว่าเป็นการยอมแพ้ สถานะแบบนี้เป็นสถานะที่มองไม่เห็นความสามารถของตนเอง

#### ลักษณะการปรับตัว

Worchel and Goethalo (1985, p. 3, อ้างถึงใน วิทยรัตน์ คุณาพันธ์ และคณะ, 2561, หน้า 33) กล่าวว่า การปรับตัวเป็นงานประจำที่บุคคลจะต้องแก้ปัญหา ซึ่งอาจจะเกิดจากตัวเอง สิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลง และบุคคลอื่นๆที่เกี่ยวข้อง บุคคลที่ปรับตัวได้ดี คือ บุคคลที่ประสบความสำเร็จในการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นกับตนเองได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีการรู้จักและยอมรับตนเอง เป็นเครื่องมือพื้นฐานในการปรับตัว และการปรับตัวเป็นกระบวนการที่ซับซ้อน เกี่ยวข้องกับสิ่งต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. การเรียนรู้และเข้าใจตนเอง สังคม และสิ่งแวดล้อม
2. การใช้ความเข้าใจตนเอง เพื่อกำหนดเป้าหมายที่เป็นจริงให้กับตนเอง
3. การใช้ความสามารถของตนเอง เพื่อควบคุมสิ่งแวดล้อม และโชคชะตาของตัวเอง เพื่อที่จะบรรลุเป้าหมายของตนเอง
4. ความไวต่อการรับรู้ความต้องการ และความไม่สบายใจของผู้อื่นเพื่อสามารถให้ความช่วยเหลือ และใช้ชีวิตร่วมกับผู้อื่นได้อย่างดี

Tindall (1959, p. 76 อ้างถึงใน วิทยรัตน์ คุณาพันธ์ และคณะ, 2561, หน้า 34) ได้กล่าวถึงบุคคลที่สามารถปรับตัวได้ดีโดยทั่วไปไว้ ดังนี้

1. รักษาไว้ซึ่งความสมบูรณ์ของบุคลิกภาพ มีการผสมผสานบุคลิกภาพตามความต้องการของตนกับพฤติกรรมที่แสดงออก และพฤติกรรมที่แสดงออกก็ต้องเข้ากันได้กับสิ่งแวดล้อมและสภาพความเป็นอยู่
2. ประพฤติปฏิบัติตามปทัสถานของสังคม
3. ปรับตัวเข้ากับสภาพความเป็นจริง
4. มีความมั่นคงทางอารมณ์และควบคุมอารมณ์ได้
5. มีวุฒิภาวะ
6. มองสังคมในแง่ดีและช่วยเหลือสังคมเสมอ

มาลินี อัญโพธิ์ (2525, หน้า 36 อ้างถึงใน วัฒนรัตน์ คุณาพันธ์ และคณะ, 2561, หน้า 33) กล่าวว่า บุคคลที่สามารถปรับตัวได้ดี มีใจผู้ที่ปราศจากปัญหา แต่เป็นผู้ที่กล้าจะเผชิญปัญหาอุปสรรคและความยุ่งยากในชีวิตได้อย่าง มีสติและไม่หวาดหวั่น ตลอดจนเป็นผู้ที่พร้อมจะเผชิญทั้งความสุขและความทุกข์ในชีวิต บางครั้งแม้จะประสบความผิดหวัง และล้มเหลวในชีวิต ก็ยังมีความเข้มแข็งที่จะดำเนินชีวิตต่อไปโดยไม่ยอมพ่ายแพ้หรือท้อถอย

สำหรับThorpe (1955 อ้างถึงใน (วัฒนรัตน์ คุณาพันธ์, 2561) ได้แบ่งการปรับตัวออกเป็น 2 ลักษณะคือ

1. ปรับตัวเอง (Self adjustment) ได้แก่การที่บุคคลจะปรับตัวเองได้ดีต้องมีลักษณะดังนี้

1.1 ความเป็นตัวของตัวเอง (Self reliance) หมายถึง การที่บุคคลทำอะไรได้ด้วยตนเอง ไม่พึ่งผู้อื่นเป็นอิสระจากผู้อื่น มีความมั่นคงทางอารมณ์และรับผิดชอบการกระทำของตนเอง

1.2 การมองเห็นคุณค่าของตน (Sense of personal worth) หมายถึง การที่บุคคลเป็นที่ยอมรับของผู้อื่น ผู้อื่นเชื่อถือในความสามารถของเขา มีความรู้สึกว่าคุณค่าตนเองมีคุณค่า มีความพอใจและเชื่อมั่นในความสามารถและมีเหตุผล

1.3 ความรู้สึกเป็นอิสระของตนเอง (Sense of personal freedom) หมายถึง การที่บุคคลพอใจในอิสรภาพ มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นอย่างมีเหตุผล ตัดสินใจในการกระทำและวางแผนชีวิตของตนเอง รวมทั้งมีเสรีภาพในการคบเพื่อน และการใช้จ่าย

1.4 ความรู้สึกเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่ม (Feeling of belonging) หมายถึง การที่บุคคลได้รับความอบอุ่นในครอบครัวในหมู่เพื่อนฝูง จึงทำให้มีความภูมิใจในบ้าน โรงเรียน เป็นต้น

1.5 ความรู้สึกไม่มีแนวโน้ม ที่จะถอยหนี (No withdrawing tendencies)

1.6 ความรู้สึกไม่มีอาการทางประสาท (No nervous symptom)

2. การปรับตัวทางสังคม (Social adjustment) ได้แก่การที่บุคคลจะปรับตัวเข้ากับสังคมได้ดีต้องประกอบด้วยลักษณะดังนี้

2.1 ปทัสถานทางสังคม (Social standards) หมายถึง การที่บุคคลมีความเคารพ ในสิทธิของผู้อื่น เห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวม บุคคลประเภทนี้จะเข้าใจถึงความถูกต้องของสังคม

2.2 ทักษะทางสังคม (Social skill) หมายถึง การที่บุคคลปรับตัวเข้ากับเพื่อน และคนแปลกหน้า เป็นที่ชื่นชอบของผู้อื่น และมีความสนใจปัญหาต่าง ๆ และสนใจกิจกรรมต่าง ๆ

2.3 แนวโน้มทางสังคม (Social tendencies) หมายถึง การที่บุคคลปรับตัวเข้ากับสถานการณ์ หรือสภาพ ที่เปลี่ยนแปลงไปของสังคม

2.4 ความสัมพันธ์ในครอบครัว (Family relation) หมายถึงการที่บุคคลรู้สึกว่าได้รับความรักการดูแลอย่างดีในครอบครัว มีความอบอุ่นปลอดภัย และมีจิตใจตนเองในความสัมพันธ์กับบุคคลในครอบครัว

2.5 ความสัมพันธ์ในโรงเรียน (School relation) หมายถึงการที่บุคคลรู้สึกว่าได้รับความรักจากครูมีความสุขในการอยู่ร่วมกับเพื่อน นักเรียนรู้สึกว่าการมีความเหมาะสมและความสนใจและวุฒิภาวะของตน

2.6 ความสัมพันธ์กับชุมชน (Community relation) หมายถึง การที่บุคคลเข้ากับเพื่อนบ้านได้อย่างมีความสุข มีส่วนร่วมในการปรับปรุงชุมชนตนเองเข้าสมาคมกับคนแปลกหน้าได้ มีความพอใจในกฎเกณฑ์ และสวัสดิภาพของชุมชน

#### เอกสารทางวิชาการและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เอกสารทางวิชาการและงานวิจัยที่ตรงหรือใกล้เคียงกับหัวข้อในการวิจัย มีดังต่อไปนี้

วลีพร พจนะวาที (2549) ได้วิจัยเรื่อง ผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินบางซื่อที่มีผลต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาวิวัฒนาการของลักษณะการใช้ที่ดินลักษณะกิจกรรมบนพื้นที่สัญจรบริเวณสถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินบางซื่อและพื้นที่โดยรอบ วิเคราะห์ความต้องการการใช้พื้นที่สัญจรสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของผู้โดยสารรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อและความต้องการของชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง และศึกษาผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงทางด้านกายภาพ สังคม เศรษฐกิจ เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหา บริเวณสถานีรถไฟฟ้่าและพื้นที่โดยรอบ ผลการวิจัยพบว่า ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาสถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินบางซื่อนั้นได้เกิดการเปลี่ยนแปลงทั้งทางกายภาพและเศรษฐกิจ การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพที่เกิดเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ค่อยเป็นค่อยไป จำนวนประชากร สถานที่ประกอบการขยายตัวขึ้นเล็กน้อย แต่หากมีการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟฟ้าแล้วเสร็จก็จะเป็นปัจจัยสำคัญในทิศทางการเปลี่ยนแปลง ในส่วนของระดับเศรษฐกิจในพื้นที่นั้นกระทบโดยตรง ซึ่งเป็นการสร้างโอกาสในการเพิ่มรายได้ให้กับชุมชนและพื้นที่โดยรอบเขตบางซื่อ ผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้่าใต้ดินที่มีต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ พบว่า ชุมชนบริเวณใกล้เคียงและพื้นที่โดยรอบได้รับผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ซึ่งผลกระทบทางบวก คือ ด้านกายภาพ

เป็นการเปิดพื้นที่ออกสู่ภายนอก เกิดความสะดวกสบาย และชุมชนได้รับการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจ ประชากรที่อาศัยบริเวณโดยรอบนั้นจะได้รับผลกระทบที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับลักษณะอาชีพ และกลุ่มลูกค้า และด้านสังคม ส่วนใหญ่ผู้ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามหานครมีความเห็นว่า มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินมากขึ้น ส่วนในแง่การใช้ชีวิตประจำวัน มีความสะดวกสบายในการเดินทาง ชุมชนมีความเจริญมากยิ่งขึ้นได้รับการดูแลมากขึ้นกว่าเดิม ส่วนผลกระทบทางลบ คือ ปัญหาปริมาณการจราจร เพราะบางที่กลายเป็นจุดเชื่อมต่อผู้โดยสารทำให้มีการใช้พื้นที่เยอะในช่วงเวลาที่เร่งด่วน และเกิดการจราจรที่ติดขัด ปัญหาต่อคุณภาพชีวิต ที่การเปลี่ยนแปลงจะส่งผลกระทบต่อชุมชนโดยรอบคือ ปัญหาอาชญากรรม เพราะมีกลุ่มคนใหม่เข้ามาและอาจจะก่ออาชญากรรมในพื้นที่ได้

ธีรภัท ชัยพิพัฒน์ (2557) ได้วิจัยเรื่อง ผลกระทบต่อวิถีชีวิตและกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนบ้านสบกกที่มาจากโครงการโดยรัฐขนาดใหญ่: กรณีศึกษา: การสร้างท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน แห่งที่ 2 ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาถึงผลกระทบด้านวิถีชีวิตของชุมชนบ้านสบกก อันเป็นผลมาจากการสร้างท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 2 ทั้งผลกระทบในด้านเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม และสิ่งแวดล้อม ผลการวิจัยพบว่า ผลกระทบจากการสร้างท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 2 ที่ชาวบ้านสบกก อาจได้รับโดยแบ่งผลกระทบออกเป็น 4 ด้าน คือ 1. ผลกระทบต่อวิถีชีวิต ที่ชุมชนบ้านสบกกนั้นมีวิถีชีวิตที่เรียบง่าย ชีวิตความเป็นอยู่พึ่งพาความอุดมสมบูรณ์ของธรรมชาติเป็นปัจจัยหลัก ดังนั้นชุมชนจึงเป็นผู้แบกรับผลกระทบด้านลบจากโครงการนี้ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว เพราะสูญเสียแหล่งการประมงพื้นบ้าน ถูกแย่งสิทธิในการเข้าถึงทรัพยากร ซึ่งเป็นรายได้ทางเศรษฐกิจหลักของชุมชน 2. ผลกระทบด้านสังคม พบว่าชาวบ้านได้รับผลต่อการดำรงชีวิตในหลายลักษณะ ได้แก่ การใช้ชีวิตที่ฟุ่มเฟือยมากยิ่งขึ้น ความไม่เป็นธรรมทางสังคม ที่อาจมาจากชาวบ้านสบกก เปลี่ยนอาชีพไปตามลักษณะการเข้ามาของนายทุนในพื้นที่ รวมถึงผลจากการเสื่อมโทรมลงของสิ่งแวดล้อม 3. ผลกระทบต่อวิถีชีวิตด้านวัฒนธรรม พบว่าประเพณีของชุมชนบางประเภทมีการเปลี่ยนแปลงไป เมื่อมีคนต่างถิ่น แร่งงานเงิน และนักท่องเที่ยวเข้ามาในชุมชนมากขึ้น ผลกระทบจากการพัฒนาโดยรัฐที่ส่งผลให้อาชีพประมงของบ้านสบกกกำบังจะหายไป ความเชื่อเกี่ยวกับการหาปลา พิธีกรรมต่าง ๆ อาจสูญหายไปกับการเลิกอาชีพประมงพื้นบ้าน 4. ผลกระทบต่อวิถีชีวิตด้านสิ่งแวดล้อม การพัฒนาทำให้เกิดผลกระทบที่ต่อเนื่องและประเมินค่าไม่ได้ต่อชีวิตของชาวบ้านสบกก ที่พึ่งพิงทรัพยากรธรรมชาติจากแม่น้ำโขง ซึ่งการสร้างท่าเรือมีผลต่อการ

กีดขวางการไหลของน้ำ ซึ่งจะทำให้ชีวิตของสัตว์น้ำในแม่น้ำโขงลดลงอย่างรวดเร็ว ซึ่งเป็นอันตรายต่อระบบนิเวศสัตว์น้ำ รวมถึงวิถีชีวิตความเป็นอยู่ของชุมชนบ้านสบกที่พึ่งพาธรรมชาติ

ชนะเลิศ ชันธุ์พัฒน์ (2552) ได้วิจัยเรื่อง ผลกระทบทางทัศนคติของคนในชุมชนต่อโครงการทำเรื่อน้ำลิกสีซัง จังหวัดชลบุรี มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาผลกระทบทางทัศนคติของคนในชุมชนต่อโครงการทำเรื่อน้ำลิกสีซัง จังหวัดชลบุรี เพื่อเปรียบเทียบผลกระทบจากโครงการทำเรื่อน้ำลิกสีซังต่อสิ่งแวดล้อมที่ชุมชนได้รับ ตามตัวแปร เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ภูมิลำเนาเดิม ระยะเวลาการอยู่อาศัยในพื้นที่ สถานภาพทางสังคม และเพื่อรวบรวมข้อเสนอแนะในการปรับตัวและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมอำเภอเกาะสีซัง จังหวัดชลบุรี ผลการวิจัยพบว่า ผลกระทบทางทัศนคติของคนในชุมชนต่อโครงการทำเรื่อน้ำลิกสีซัง ใน 3 ด้าน คือ 1. ด้านสาธารณสุข ที่การดำเนินงานของโครงการทำเรื่อน้ำลิกสีซัง ก่อให้เกิดมลพิษ และมีคราบฝุ่นในทะเล ที่ก่อให้เกิดการระคายเคืองตา และระบบทางเดินหายใจ กลุ่มตัวอย่างนั้นมีระดับสุขภาพและระดับความสุขอยู่ในเกณฑ์ที่ดี (37.7%) อย่างไรก็ตามกลุ่มตัวอย่างมีความกังวลเรื่องฝุ่น(84.5%) 2. ด้านเศรษฐกิจ กลุ่มตัวอย่างมีความเห็นว่าโครงการทำเรื่อน้ำลิกสีซังทำให้เกาะสีซังพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเกาะ ทำให้รายได้เพิ่มขึ้นแต่ค่าครองชีพก็สูงขึ้นด้วย แต่ปัจจุบันนักท่องเที่ยวลดลงเนื่องจากปัญหาเรื่องฝุ่น 3. ด้านทัศนียภาพ กลุ่มตัวอย่างเห็นว่าการปฏิบัติงานกลางทะเลมีเรือลากจูงจอตระการขนถ่ายอย่างไม่เป็นระเบียบ และมีถังเก็บน้ำมันขนาดใหญ่ ทำให้ทัศนียภาพของเกาะเปลี่ยนไป ซึ่งส่งผลกระทบต่อการจัดสรรพื้นที่อาศัย และการจัดการท่องเที่ยวบนเกาะที่ต้องปรับเปลี่ยนตามความปลอดภัย ทั้งนี้ผู้ทำการวิจัยได้เสนอข้อเสนอแนะ โดยการเปิดโอกาสให้ชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม และทราบถึงปัญหาสิ่งแวดล้อม และให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องเข้ามามีบทบาทส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างชุมชนและโครงการทำเรื่อน้ำลิกสีซัง

สัจจพงษ์ สารวงศ์ (2559) ได้วิจัยเรื่อง โครงการสร้างเขื่อนท่าแสะ ตำบลสองพี่น้อง อำเภотаแสะ จังหวัดชุมพร : ผลกระทบที่เกิดต่อชุมชนและขบวนการเคลื่อนไหวต่อต้านของชาวบ้าน มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากนโยบายการสร้างเขื่อนท่าแสะ ชุมชนตำบลสองพี่น้อง อำเภотаแสะ จังหวัดชุมพร และเพื่อศึกษาขบวนการเคลื่อนไหวต่อต้านโครงการเขื่อนท่าแสะของกลุ่มอนุรักษ์ต้นน้ำท่าแสะ ผลการวิจัยพบว่า การสร้างเขื่อนท่าแสะ นั้นอาจส่งผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจ และด้านอื่น ๆ ของบ้านห้วยทรายขาว หมู่ที่ 1 บ้านห้วยใหญ่ หมู่ที่ 2 บ้านร้านตัดผม หมู่ที่ 4 ตำบลสองพี่น้อง อำเภотаแสะ จังหวัดชุมพร ซึ่งคาดว่า 3 หมู่บ้านนี้ จะได้รับผลกระทบที่

เกิดจากน้ำท่วม เนื่องจากเป็นแหล่งพื้นที่กักเก็บน้ำ ทำให้คนในชุมชนได้รับผลกระทบในด้านที่อยู่อาศัยและพื้นที่เกษตรกรรม และผลกระทบด้านอื่น ๆ ที่คาดว่าจะได้รับจากการสร้างเขื่อนท่าแซะ คือ อาชีพส่วนใหญ่ของชาวบ้านในตำบล คือ การทำเกษตรกรรมปลูกปาล์มน้ำมัน และยางพาราเป็นหลัก ซึ่งการประกอบอาชีพตามความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติ ซึ่งการสร้างเขื่อนท่าแซะอาจจะส่งผลกระทบต่อชาวบ้านในการอพยพที่อยู่อาศัย สูญเสียแหล่งทำกิน ซึ่งการสร้างเขื่อนนี้ชาวบ้านมีความกังวลใจว่าพื้นที่ใหม่จะเหมาะสมกับการตั้งชุมชนหรือไม่ และการสูญเสียอาชีพที่มั่นคง ทำให้ชาวบ้านไม่มีความมั่นใจในการประกอบอาชีพในพื้นที่ใหม่เนื่องจากการประกอบอาชีพเดิม คือ การทำสวนที่ใช้ระยะเวลาชาน โดยพืชแต่ละชนิดต้องใช้เวลาในการปลูกไม่ต่ำกว่า 5 ปี สำหรับขบวนการเคลื่อนไหวของกลุ่มอนุรักษ์ต้นน้ำท่าแซะ เนื่องจากว่า โครงการเขื่อนท่าแซะนั้นไม่เปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วมทั้งที่ได้รับผลกระทบ รวมไปถึงสิทธิที่จะได้รับรู้ข่าวหรือการแสดงออกต่าง ๆ สำหรับขบวนการเคลื่อนไหวที่ต่อต้านการสร้างเขื่อนท่าแซะ ที่มีเป้าหมายออกมาคัดค้านการสร้างเขื่อนท่าแซะ เพื่อเรียกร้องความเป็นธรรมจากผลกระทบที่อาจจะได้รับ อีกทั้งเป็นการปกป้องทรัพยากรธรรมชาติของชุมชนและที่อยู่อาศัย พื้นที่เกษตรกรรม ซึ่งชาวบ้านปฏิบัติตามสิทธิชุมชน สิทธิมนุษยชนตามที่รัฐธรรมนูญรับรอง ผลจากการการรวมกลุ่มเคลื่อนไหวต่อต้านการสร้างเขื่อนท่าแซะ ทำให้ชาวบ้านมีความเข้าใจเรื่องผลกระทบจาก การสร้างเขื่อน เกิดการรวมกลุ่มของชาวบ้านมากขึ้นเนื่องจากมีจุดมุ่งหมายในการต่อต้านการสร้างเขื่อน ซึ่งการที่ชาวบ้านรวมตัวกันเป็นกลุ่มเพิ่มมากขึ้นทำให้เกิดความเข้มแข็ง ที่มีเป้าหมายกับการไม่เห็นด้วยถึงการสร้างเขื่อนท่าแซะที่จะส่งผลกระทบต่อชาวบ้านในพื้นที่

จุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวิชัย ศรีโสภากุล (2562) ได้วิจัยเรื่อง ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ที่มีผลต่อชุมชนริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาสถานการณ์ความเป็นอยู่และวิถีชีวิตชุมชนริมทางรถไฟ ก่อนการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ศึกษาผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีต่อชุมชนริมทางรถไฟ และเพื่อเสนอแนวทางแก้ไขผลกระทบและความต้องการของชาวชุมชนริมทางรถไฟ กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ผลการวิจัยพบว่า ชุมชนเทพารักษ์ เป็นชุมชนแออัดอาศัยอยู่บริเวณริมทางรถไฟในจังหวัดขอนแก่น ประชากรชุมชนเทพารักษ์ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ไม่มีอาชีพเป็นหลักแหล่ง ประชากรส่วนใหญ่ในชุมชนเป็นประชากรแฝงเป็นผู้ที่อพยพเข้ามาทำงานทำในเมืองหรือจากคำชักชวนของญาติและต่อได้จับจองที่ดินสร้างสิ่งปลูกสร้างบนพื้น

ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยไม่มีสัญญาเช่า จากการที่รัฐบาลส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งโครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะสายภาคอีสาน ชุมทางจิระ - ขอนแก่น ทำให้การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องเวนคืนที่ดิน เพื่อพัฒนาและปฏิรูปที่ดินร้างบริเวณริมทางรถไฟให้เกิดประโยชน์ จากการพัฒนาดังกล่าวได้ส่งผลกระทบต่อพื้นที่ทั้งทางบวก และทางลบต่อชุมชนเทพารักษ์ทั้งทางตรงและทางอ้อม ผลกระทบด้านสังคม ด้านบวกมองว่า การพัฒนานี้ทำให้ชุมชนเปลี่ยนแปลงไป คือ เดินทางได้สะดวก รวดเร็วกว่าเดิม แต่ในทางด้าลบเป็นเหตุให้ประชาชนในชุมชนบางครอบครัวไร้ที่อยู่อาศัย ต้องย้ายและหาที่อยู่อาศัยใหม่ และเป็นเหตุให้คุณภาพชีวิตของคนในชุมชนเปลี่ยนแปลงไป ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ ประชาชนในพื้นที่เกิดการว่างงานเนื่องจากปกติจะทำงานรับจ้างทั่วไปตามบริเวณใกล้ๆกับสถานีรถไฟ เกิดภาระการใช้จ่ายด้านรายได้ที่เพิ่มมากขึ้นและไม่เพียงพอต่อชีวิตประจำวัน ผลกระทบทางบวกด้านเศรษฐกิจมองว่า การพัฒนานี้จะนำไปสู่การจ้างแรงงาน เกิดรายได้จากการค้าขายหาบเร่บริเวณสถานี เป็นต้น ผลกระทบด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม การก่อสร้างโครงการระยะแรกชุมชนได้รับผลกระทบจากเสียงก่อสร้างฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง รวมทั้งการสั่นสะเทือนจากการขุดเจาะซึ่งอาจเป็นเหตุให้บ้านเรือนที่อยู่ใกล้โครงการพังทลายจากแรงสั่นสะเทือนและดินทรุด ทำให้ได้ความเสียหายจากอุบัติเหตุก่อสร้างซึ่งแนวทางการแก้ไข คือ ต้องการให้รัฐบาลจัดหาพื้นที่อยู่อาศัยให้ใกล้เคียงกับพื้นที่เดิม ให้รัฐบาลให้ความสนับสนุนเพิ่มอัตราค่าจ้างทำงาน พร้อมกับต้องการให้รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกำหนดมาตรการแก้ปัญหาจากกิจกรรมอันเกิดจากการก่อสร้าง รวมทั้งค่าชดเชยต่อชุมชนที่ได้รับผลกระทบในอัตราที่เหมาะสม

Blanquart and Koning (2017) ได้วิจัยเรื่อง The local economic impacts of high-speed railways: theories and facts มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมสถานะของวรรณกรรมเกี่ยวกับผลกระทบทางเศรษฐกิจในท้องถิ่นของบริการรถไฟความเร็วสูงการทบทวนนี้จะตั้งคำถามถึงผลกระทบทางเศรษฐกิจโดยมุ่งไปที่หลักฐานเชิงประจักษ์จากนักวิชาการและวรรณกรรม "สี่เท่า" การประเมินนโยบายสาธารณะ รวมถึงการลงทุนในรถไฟความเร็วสูง ที่เน้นการแสดงให้เห็นผลกระทบทางเศรษฐกิจ ผลการวิจัยพบว่า ผลกระทบทางเศรษฐกิจท้องถิ่นจากการพัฒนาของรถไฟความเร็วสูงนั้นได้ส่งผลกระทบต่อผลผลิตในท้องถิ่นและภูมิศาสตร์ของการบริโภค และยังเป็นผลกระทบระยะยาวต่อการย้ายถิ่นฐานของธุรกิจและครัวเรือน และรูปแบบการเติบโตของท้องถิ่น ซึ่งความยากลำบากที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาถูกกำหนดโดยปริยาย ปัญหาจึงอยู่ที่พลวัตของ

ผลกระทบน้อยลง และยิ่งขาดคำจำกัดความที่ชัดเจนของการพัฒนาที่ไม่ว่าจะมีขนาดเท่าใดก็ตาม ไม่ได้หมายความว่า รถไฟความเร็วสูงจะไม่สร้างความแตกต่างในพลวัตที่มีอยู่ แต่ดำเนินการภายใต้กรอบของกระบวนการที่ขับเคลื่อนโดยผู้มีบทบาททางเศรษฐกิจ ควรเป็นแนวทางในกลยุทธ์การสนับสนุนที่พิสูจน์แล้วว่าจำเป็น

Shreyas, Kidokoro and Seta (2019) บทความเรื่อง Evolution of High-Speed Rail and Its Development Effects: Stylized Facts and Review of Relationships. บทความนี้พูดถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากรถไฟความเร็วสูง (HSR) รถไฟความเร็วสูงทำให้การเข้าถึงของท้องถิ่นที่สามารถเข้าถึงเมืองได้มากขึ้น ส่งผลต่อการพัฒนาภูมิภาค และคาดว่ารถไฟความเร็วสูงมีความสำคัญในการผลักดันพื้นที่ และเมือง โดยการพัฒนามาสามารถนำไปสู่การพัฒนาเชิงพื้นที่และเศรษฐกิจ การทำงานร่วมกันดังกล่าวจะเพิ่มความเป็นอยู่และให้โอกาสคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากรถไฟความเร็วสูงในญี่ปุ่นและประเทศอื่นๆ แสดงให้เห็นผลกระทบโดยตรงของ HSR เช่น การประหยัดเวลาเดินทาง ความปลอดภัย ความสะดวกสบาย ความตรงต่อเวลาและความถี่ของขบวนรถซึ่งมีนัยสำคัญในแง่ของธุรกิจที่เพิ่มขึ้นด้วยความสามารถในการเข้าถึงตลาดที่ดีขึ้นเป็นไปได้

จากการศึกษาเอกสารทางวิชาการและงานวิจัย พบว่า การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหรือการจัดทำโครงการขนาดใหญ่ของรัฐเพื่อพัฒนาความเป็นอยู่ของประชาชนนั้นอาจส่งผลกระทบต่อทั้งทางบวก และทางลบให้กับชุมชนและประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียง อาทิ ตัวอย่างของกรณีผลกระทบทางบวก อย่างการสร้างโอกาสในการเพิ่มรายได้ให้กับชุมชนที่อาจเกิดจากการขยายตัวพื้นที่ทางเศรษฐกิจ เช่น โรงงานอุตสาหกรรมที่เพิ่มมากขึ้น ที่ทำให้เกิดการสร้างงานแก่ชุมชนและคนในพื้นที่ แต่ในทางตรงกันข้ามนั้นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดจากการพัฒนานั้นอาจส่งผลกระทบต่อผลกระทบทางลบให้แก่ชุมชนหรือชาวบ้าน อย่างเช่น การพัฒนาโครงการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นนั้นได้สร้างผลกระทบที่เป็นทางลบมากกว่าผลกระทบทางบวก ซึ่งการกระทำดังกล่าวย่อมเกิดจากการดำเนินงานของภาครัฐเป็นส่วนใหญ่ อย่างการถูกรุกเวนคืนที่ดินในบริเวณที่ต้องการพัฒนา อาทิ การสร้างเส้นทางรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูง อย่างจังหวัดนนทบุรี (อำเภอบางใหญ่และอำเภอบางบัวทอง) หรือ การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อชุมชนริมทางรถไฟที่จังหวัดขอนแก่น เป็นต้น เช่นเดียวกับ ตำบลห้วยกะปิ จังหวัดชลบุรี ที่ขณะนี้กำลังเป็นพื้นที่ของการพัฒนาโครงการสร้างเส้นทางรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูงที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต และอาจจะได้รับผลกระทบทั้งทางบวก และทางลบที่ชาวบ้านและชุมชนต้องประสบพบเจอจากการกระทำดังกล่าวของการวางแผนตลอดจนแนวทางการของทาง



ภาครัฐบาล ทั้งนี้เองการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของรัฐบาลส่วนใหญ่ยังไม่ค่อยเปิดโอกาสให้กับประชาชนได้เข้าไปมีส่วนร่วม หรือการรับรู้ข่าวสารที่มากพอ เมื่อเกิดการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงๆ นี้อาจทำให้ประชาชนต้องเกิดการปรับตัว ซึ่งทางภาครัฐ หรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเอง ต้องศึกษาและหาแนวทางการปรับตัวให้กับประชาชนในเขตพื้นที่ที่โดนผลกระทบเองด้วย



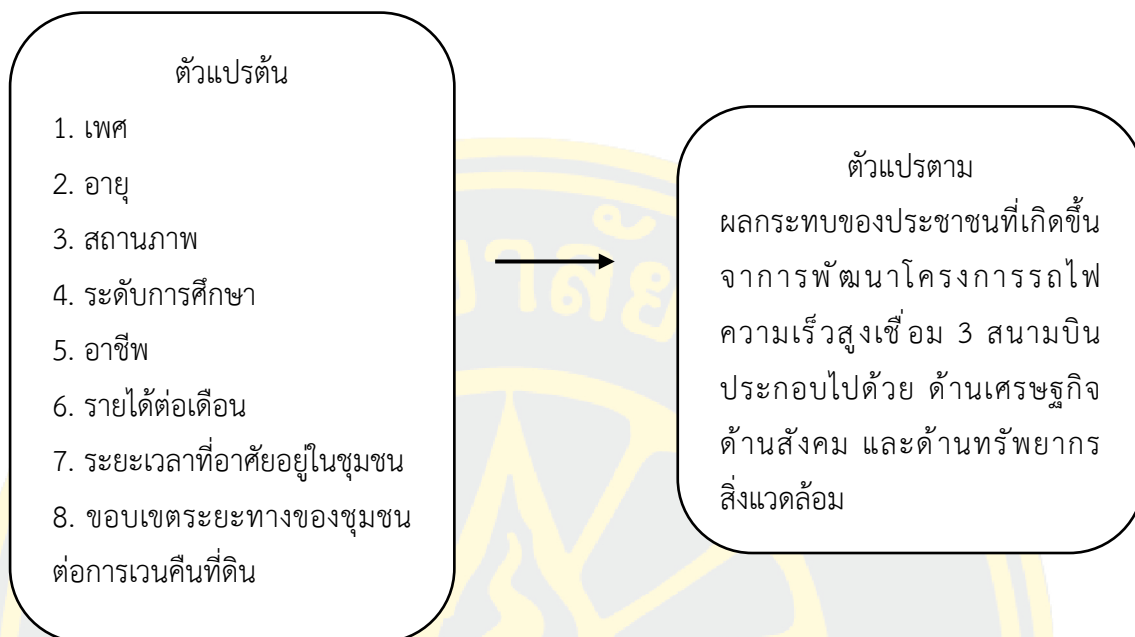
## ตารางที่ 2 สรุปงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	ด้านเศรษฐกิจ					ด้านสังคม			ด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม					
	โอกาสในชุมชน	สถานประกอบการรายตัว	สูญเสียแหล่งทำกิน	ค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้น	รายได้ที่เพิ่มขึ้น	จำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น	การเวนคืนที่ดิน	ปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่	คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	ปัญหาการจราจร	พื้นที่เกษตรกรรมลดน้อยลง	ปัญหาฝุ่นละออง	ความสมบูรณ์ของทรัพยากร	ปัญหามลพิษ
1. ผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อที่มีผลต่อชุมชนและพื้นที่โดยรอบ (2549)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
2. ผลกระทบต่อวิถีชีวิตและกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนบ้านสบกกที่มาจากโครงการโดยรัฐขนาดใหญ่: กรณีศึกษา: การสร้างท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 2 ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย (2555)			✓					✓			✓	✓	✓	✓
3. ผลกระทบทางทัศนคติของคนในชุมชนต่อโครงการท่าเรือน้ำลึกสีซัง จังหวัดชลบุรี (2552)	✓			✓	✓	✓					✓	✓	✓	✓

## ตารางที่ 2 (ต่อ)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	ด้านเศรษฐกิจ			ด้านสังคม			ด้านทรัพยากร และสิ่งแวดล้อม	
	โอกาสในชุมชน สถานประกอบการขยายตัว	สูญเสียแหล่งทำกิน	ค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้น รายได้เท่าเทียมกัน	จำนวนประชากรที่เพิ่มมากขึ้น การเวนคืนที่ดิน	ปัญหาอาชญากรรมในพื้นที่ คุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	ปัญหาการจราจร	พื้นที่เกษตรกรรมลดน้อยลง	ปัญหาฝุ่นละออง ความสมบูรณ์ของทรัพยากร ปัญหาแลพิษ
4. โครงการสร้างเขื่อนท่าแซะ ตำบลสองพี่น้องอำเภอท่าแซะ จังหวัดชุมพร : ผลกระทบที่ เกิดต่อชุมชนและขบวนการ เคลื่อนไหวต่อต้านของ ชาวบ้าน (2559)		✓					✓	✓ ✓
5. ผลกระทบจากการก่อสร้าง ทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อ ชุมชนริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น (2562)	✓	✓	✓		✓	✓		
5.The local economic impacts of high-speed railways: theories and facts. (2017)	✓	✓					✓	
6. Evolution of High- Speed Rail and Its Development Effects: Stylized Facts and Review of Relationships. (2019)	✓	✓				✓		

## กรอบแนวคิด



ภาพที่ 2 กรอบแนวคิด

## นิยามศัพท์เฉพาะ

ผลกระทบ หมายถึง ผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ซึ่งเป็นไปได้ทั้งทางบวกและทางลบ อยู่ในเขตพื้นที่ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

เพศ หมายถึง ลักษณะทางกายภาพของบุคคล ซึ่งในงานวิจัยนี้แบ่งเป็น ความเป็นชาย ความเป็นหญิง และความเป็นเพศทางเลือกอิสระ

อายุ หมายถึง เวลาที่ดำรงชีวิต ที่นับตั้งแต่เกิดจนถึงปัจจุบันของบุคคล

สถานภาพ หมายถึง สถานะของบุคคล

ระดับการศึกษา หมายถึง วุฒิการศึกษาที่ได้รับ หรือกำลังศึกษาในปัจจุบัน

รายได้ต่อเดือน หมายถึง ค่าตอบแทนของผู้ปฏิบัติงานที่ได้รับจากการทำงาน

ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน หมายถึง ระยะเวลาที่นับตั้งแต่บุคคลอาศัยอยู่ในชุมชนนั้น ๆ

ขอบเขตระยะทางของชุมชนต่อการเวนคืนที่ดิน หมายถึง พื้นที่การศึกษาดำบลห้วยกะปิ ที่ได้รับการเวนคืนของประชาชนจากการพัฒนาโครงการโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

การปรับตัว หมายถึง แนวทางการปรับตัว ที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อมในเขตพื้นที่ ตำบล  
ห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ที่เปลี่ยนแปลงไปจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง  
เชื่อมสามสนามบิน



### บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ใช้การศึกษาวิจัยแบบผสมผสานวิธี (Mixed methodology) กล่าวคือ เป็นการผสมผสานวิธีคิดและกระบวนการการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative research) และวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative research) เข้าด้วยกันเพื่อตอบวัตถุประสงค์ในการวิจัย แนวทางการวิจัยมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

#### การวิจัยเชิงปริมาณ

การวิจัยเชิงปริมาณในการศึกษาครั้งนี้ จะใช้เพื่อสอบถามความคิดเห็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีกระบวนการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

1. ประชากรที่เป็นเป้าหมายการวิจัยในการวิจัยเชิงปริมาณ คือ ประชาชนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป และอาศัยอยู่ในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ที่มีจำนวนประชาชนในพื้นที่ 16,583 คน

2. การกำหนดขนาดตัวอย่าง (Sample size) ใช้สูตรของ Yamane (1973) การกำหนดค่าความคลาดเคลื่อนในการสุ่ม (Sampling error) อยู่ที่ 5% ดังนี้

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

n = ขนาดตัวอย่าง  
N = ขนาดประชากร/จำนวนประชากรทั้งหมด  
e = ความคลาดเคลื่อนในการสุ่ม (Sampling error)

$$n = \frac{16,853}{1+16,853(0.05)^2}$$

n = 392 คน

จากการคำนวณ พบว่า ขนาดตัวอย่างที่จะต้องเก็บแบบสอบถามที่ทั้งหมด 392 ตัวอย่าง ผู้วิจัยได้แบ่งสัดส่วนในการเก็บแบบสอบถาม ดังตารางที่ 3

3. เทคนิคการสุ่มตัวอย่าง (Sample technique) การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยใช้การสุ่มแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage sampling) ขั้นตอนแรกผู้วิจัยจะแบ่งสัดส่วนขนาดตัวอย่างตามขนาดของประชากร ซึ่งจำแนกได้ดังตารางที่ 3

ขั้นตอนที่ 2 ผู้วิจัยใช้การสุ่มตัวอย่างชนิดที่ทราบค่าความน่าจะเป็น (Probability sampling) ซึ่งเป็นการเลือกกลุ่มตัวอย่างจากประชากรโดยทราบจำนวนประชากรทั้งหมด ประชากรทั้งหมดมีโอกาสที่จะถูกสุ่มมาเป็นกลุ่มตัวอย่างเท่าเทียมกัน นักวิจัยจะเป็นผู้ตัดสินใจกำหนดลักษณะขอบเขตตัวอย่างตามความเหมาะสม ด้วยวิธีการสุ่มแบบมีระบบ (Systematic sampling) การสุ่มจะแบ่งประชากรออกเป็นช่วง ๆ ที่เท่ากันอาจใช้ช่วงจากสัดส่วนของขนาดกลุ่มตัวอย่างและประชากร แล้วสุ่มประชากรหน่วยแรก ส่วนหน่วยต่อ ๆ ไปนับจากช่วงสัดส่วนที่คำนวณไว้ และจะสุ่มสมาชิกของกลุ่มประชากรเป้าหมายเท่าที่จะหาได้ตามขนาดตัวอย่างที่กำหนดไว้ การสุ่มในครั้งนี้มีข้อจำกัดในเรื่องของสถานการณ์โควิด - 19 และปัญหาเกี่ยวกับช่วงเวลาในการจัดเก็บข้อมูลที่มีจำกัด

4. การสุ่มตัวอย่างของประชากร สามารถแบ่งสัดส่วนได้ดังนี้  
ตารางที่ 3 จำนวนประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

หมู่ที่	จำนวนประชากร	ขนาดตัวอย่าง
1	2,530	60
2	1,042	25
3	1,259	30
4	4,052	96
5	3,648	86
6	1,920	45
7	2,132	50
<b>รวม</b>	<b>16,583</b>	<b>392</b>

5. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย (Research instrument) ได้แก่ แบบสอบถาม (Questionnaire) สร้างขึ้นโดยการศึกษาแนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับผลกระทบ ประเภทของแบบสอบถามที่ใช้ครั้งนี้ คือ แบบสอบถามแบบตรวจสอบรายการ (Checklist) และมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) ของไลเคิร์ต (Likert's scale) ในลักษณะเรียงลำดับความสำคัญ

(Ranking) จากอันดับ 1 ถึง 5 ซึ่งก่อนที่จะมีการเก็บแบบสอบถามจะมีการทดสอบแบบสอบถามเพื่อหาความตรง (Validity) และหาความเชื่อมั่น (Reliability) ตามขั้นตอนและวิธีการที่เหมาะสม ดังนี้

ก. การทดสอบความตรง คือ การให้ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยจำนวน 3 ท่านเป็นผู้ตรวจสอบเนื้อหาว่าเป็นไปตามวัตถุประสงค์/ประเด็นที่ผู้วิจัยต้องการศึกษาหรือไม่ หลังจากนั้นก็นำความเห็นของผู้วิจัยมาวิเคราะห์เพื่อประเมินค่าดัชนีความสอดคล้อง (Item-Objective Congruency Index) ซึ่งการตรวจสอบความเที่ยงมีผลคะแนนเท่ากับ 0.83

ข. การหาความเชื่อมั่น ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่จะใช้ในงานวิจัยทดลองใช้กับประชากรที่ทำการวิจัยก่อน (Pre-test) จำนวนประมาณ 30 ชุดกับกลุ่มตัวอย่างที่ใกล้เคียงกับกลุ่มประชากรของการศึกษาที่มีใช้กลุ่มตัวอย่างจริงของการวิจัยครั้งนี้ และนำมาหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) ซึ่งมีค่าเท่ากับ 0.8

การให้คะแนนแบบสอบถาม มีดังต่อไปนี้

มากที่สุด	ให้	5	คะแนน
มาก	ให้	4	คะแนน
ปานกลาง	ให้	3	คะแนน
น้อย	ให้	2	คะแนน
น้อยที่สุด	ให้	1	คะแนน

ทั้งนี้การสร้างเกณฑ์การตีความหรือแปลความหมายแบบสอบถาม จะใช้หลักการกระจายแบบปกติ (Normal distribution) ที่มีลักษณะระฆังคว่ำซึ่งจะทำให้แต่ละช่วงห่างไม่เท่ากัน ซึ่งหากใช้ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) จะพบว่าในแต่ละช่วงทั้ง 5 ช่วงจะมีการกระจายเป็น 1 SD, 2 SD, 2 SD, 2 SD, 1 SD ดังนั้นจึงสามารถสร้างเกณฑ์การตีความ ดังนี้

ค่าเฉลี่ย	การตีความ
1.00-1.49	น้อยที่สุด
1.50-2.49	น้อย
2.50-3.49	ปานกลาง
3.50-4.49	มาก
4.50-5.00	มากที่สุด



6. การวิเคราะห์ข้อมูล (Data analysis) สำหรับการวิเคราะห์เชิงปริมาณ ผู้วิจัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยการใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสังคมศาสตร์ สถิติที่ใช้วิเคราะห์ข้อมูล คือ สถิติเชิงบรรยาย (Descriptive statistic) เป็นสถิติที่ใช้อธิบายคุณลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งประกอบไปด้วย การแจกแจงความถี่ (Frequency distribution) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation)

### การวิจัยเชิงคุณภาพ

1. กระบวนการเก็บรวบรวมข้อมูล ในส่วนของการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพผู้วิจัยจะรวบรวมข้อมูลด้วยวิธีการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ก. การศึกษาเอกสาร เอกสารที่จะใช้ในงานวิจัยมี 2 ประเภท คือ การศึกษาเอกสารขั้นต้น (Primary data) และเอกสารชั้นรอง (Secondary data) ที่เกี่ยวข้องกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน

ข. การสัมภาษณ์จะใช้การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (In-depth interview) เครื่องมือที่จะใช้ในการสัมภาษณ์ คือ แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง (Semi-structured or guided interview) โดยอาศัยแนวการสัมภาษณ์ (Interview guide) เป็นเครื่องมือในการวิจัย มีผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key-informants) 2 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มประชาชนที่อาศัยอยู่ในตำบลห้วยกะปิ
2. กลุ่มหน่วยราชการท้องถิ่น

ค. การสังเกตการณ์ (Observation) ใช้การสังเกตแบบไม่มีส่วนร่วม (Participant observation) เป็นการดูพื้นที่แนวรถไฟความเร็วสูง และพื้นที่การเวนคืน ที่อยู่ในเขตพื้นที่ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

2. การตรวจสอบข้อมูล การตรวจสอบข้อมูลในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้วิธีการตรวจสอบข้อมูลที่ได้จากการเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อให้ข้อมูลมีความเที่ยงตรงและน่าเชื่อถือ การตรวจสอบข้อมูลเชิงคุณภาพผู้วิจัยจะใช้หลักการสามเส้า (Triangulation) ใช้วิธีการดังนี้ (เอี่ยมพร หลินเจริญ, 2558, หน้า 4-5)

การตรวจสอบสามเส้าด้านข้อมูล (Data triangulation) การตรวจสอบว่าข้อมูลที่ผู้วิจัยได้มาถูกต้องหรือไม่ จะเน้นการตรวจสอบข้อมูลที่ได้มาจากแหล่งต่าง ๆ มีความเหมือนกันหรือไม่ ซึ่งถ้าทุกแหล่งข้อมูลพบว่าได้ข้อค้นพบมาเหมือนกัน แสดงว่าข้อมูลที่ผู้วิจัยได้มามีความถูกต้อง

3. การวิเคราะห์ข้อมูล สำหรับวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลในงานวิจัยเรื่อง ผลกระทบวิถีชีวิตจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน กรณีศึกษา ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี มีกระบวนการดำเนินการที่สำคัญ ดังต่อไปนี้ (ชาย โปธิสิตา, 2554, หน้า 337)

3.1 การจัดระเบียบข้อมูล (Data organizing) เป็นกระบวนการจัดการ ด้วยกรรมวิธีต่าง ๆ เพื่อให้ข้อมูลเป็นระเบียบ ทั้งในทางกายภาพและในเชิงเนื้อหา เพื่อเป็นพื้นฐานในการนำเสนอข้อมูลอย่างเป็นระบบในขั้นตอนต่อไป

3.2 การแสดงข้อมูล (Data display) เป็นกระบวนการนำเสนอข้อมูล จะนำเสนอในรูปแบบของพรรณนา ซึ่งเกิดขึ้นจากการเชื่อมโยงข้อมูลเข้าด้วยกัน ตามตัวแบบการวิเคราะห์ เพื่อบ่งบอกเรื่องราวหรือรายละเอียดของสิ่งที่ศึกษาตามความหมายที่ข้อมูลแสดงออกมา

3.3 การหาข้อสรุป การตีความและการตรวจสอบความถูกต้องตรงประเด็นของผลการวิจัย (Conclusion, interpretation and verification) เป็นกระบวนการหาข้อสรุปและการตีความหมายของผลการศึกษา เพื่อให้ได้ข้อค้นพบการวิจัย รวมถึงการตรวจสอบว่า ข้อสรุปหรือความหมายที่ได้มานั้น มีความถูกต้องตรงประเด็นและน่าเชื่อถือเพียงใด ข้อสรุปและสิ่งที่ตีความออกมานั้น อาจอยู่ในรูปของคำอธิบาย ตัวแบบการวิเคราะห์ และแนวคิด

## บทที่ 4

### ผลการศึกษา

การวิจัยเรื่อง ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน กรณีศึกษาตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี นำเสนอตามผลการศึกษาดังนี้

1. บริบทของตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ที่มีต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
2. ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
3. ข้อเสนอแนะทางการปรับตัวของชุมชน

#### บริบทของตำบลห้วยกะปิ จังหวัดชลบุรี ที่มีต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

ในอดีตตำบลห้วยกะปิ เป็นตำบลนี้มีลำห้วยใหญ่อยู่ทางด้านเหนือของโรงเรียนบ้านห้วยกะปิ ซึ่งในสมัยโบราณลำห้วยนี้อุดมสมบูรณ์ไปด้วยกุ้งเคย ชาวบ้านในแถบนี้ได้อาศัยการจับกุ้งเคยในลำน้ำมาทำเป็นกะปิขายเป็นอาชีพ ลำห้วยนี้จึงได้ชื่อว่า "ห้วยกะปิ" ตามชื่อของอาชีพคนทำกะปิ ในสมัยนั้น จากนั้นประชาชนได้นำเอาชื่อลำห้วยนี้มาตั้งเป็นตำบลอีกทีหนึ่ง ตำบลนี้จึงได้ชื่อว่า "ตำบลห้วยกะปิ" และ ตำบลห้วยกะปียังเป็นชุมชนกึ่งเมืองกึ่งชนบท มีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบลูกคลื่นสลับเนินเขามีลักษณะสูงๆ ต่ำๆ คล้ายลูกกระนาคเป็นที่ราบลุ่มข้างทางแถบตะวันตกตามแนวสุขุมวิท ทางทิศตะวันออกมีแนวภูเขาเป็นแหล่งต้นน้ำลำธาร และมีผาหินบนเขาพวงพานและเขาพงเสื่อ

พื้นที่ตำบลห้วยกะปินั้น มีจำนวนประชากรจำนวน 16,583 คน และมีจำนวนครัวเรือนทั้งสิ้น 10,521 ครัวเรือน ตำบลห้วยกะปิมีเทศบาล 1 แห่ง คือ เทศบาลตำบลห้วยกะปิ โดยมีจำนวนชุมชน 7 ชุมชน โดยแยกเป็นในเขตเทศบาลเต็มทั้งหมู่บ้าน 5 หมู่ ได้แก่ หมู่ที่ 1 บ้านทุ่งสระ หมู่ที่ 2 บ้านห้วยกะปิ หมู่ที่ 3 บ้านหนองสมอ หมู่ที่ 6 บ้านไร่ไทรหล้า และหมู่ที่ 7 บ้านมาบหวาย และจำนวนหมู่บ้านในเขตเทศบาลบางส่วน 2 หมู่ ได้แก่ หมู่ที่ 4 บ้านซากพุดซา และหมู่ที่ 5 บ้านหนองกระเสริม

ทิศเหนือ	จรดเทศบาลเมืองบ้านสวนและองค์การบริหารส่วนตำบลหนองข้างคอก
ทิศใต้	จรดเทศบาลตำบลเหมืองและเทศบาลเมืองแสนสุข
ทิศตะวันออก	จรดองค์การบริหารส่วนตำบลหนองข้างคอก

ทิศตะวันตก จรดเทศบาลตำบลเสม็ด และเทศบาลเมืองอ่างศิลา โดยมีสุขุมวิทกั้นเขตแดน  
บริบทสภาพแวดล้อมด้านเศรษฐกิจในชุมชน

ประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่จะประกอบอาชีพเพาะปลูก ทำไร่ ทำนา ทำไร่อ้อย และไร่มัน  
สำปะหลังเป็นหลัก ปัจจุบันพื้นที่ในตำบลห้วยกะปิมีหมู่บ้านจัดสรร และโรงงานอุตสาหกรรมขนาด  
เล็กใหญ่อยู่ในชุมชนที่มีมากถึง 60 โรงงาน ด้วยสาเหตุนี้จึงทำให้ภาคเกษตรกรรมในตำบลถูกลดระดับ  
ความสำคัญลงไป เนื่องจากประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่เองก็หันไปประกอบอาชีพอื่น เช่น พนักงาน  
โรงงานอุตสาหกรรม ขับรถบรรทุก ค้าขาย รับจ้างทั่วไป เป็นต้น ซึ่งอาชีพที่ทางการเกษตรที่ยังมีอยู่ใน  
ชุมชน ได้แก่ การทำไร่ ทำไร่อ้อย และไร่มันสำปะหลัง อาชีพ เป็นต้น

บริบทสภาพแวดล้อมด้านสังคมในชุมชน

ตำบลห้วยกะปิเป็นเพียงตำบลขนาดกลางที่อยู่ในพื้นที่อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี  
โดยมีจำนวนประชากรทั้งสิ้นไม่ถึง 20,000 คน แต่ทว่ามีจำนวนประชากรแฝงถึง 2,000 – 3,000  
คน โดยที่มีแนวโน้มว่าจำนวนประชากรแฝงนั้นจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นทุกปี ในปัจจุบันพื้นที่ตำบล  
ห้วยกะปินั้นมีหมู่บ้านจัดสรร อาคารพาณิชย์ อยู่ในพื้นที่ค่อนข้างมากชุมชนเริ่มเกิดความแออัด  
ไม่เป็นระเบียบเรียบร้อย ท้องถนนในพื้นที่เกิดอุบัติเหตุง่าย เนื่องจากมีรถเข้ามาในพื้นที่เยอะ ไม่ว่าจะ  
เป็นรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถบรรทุก เป็นต้น ซึ่งปัญหาเหล่านี้ก็เกิดมาจากพื้นที่ในตำบลห้วยกะปิ  
นั้นยังมีข้อจำกัดในการรองรับการพัฒนาให้กลายเป็นชุมชนเมืองอยู่ ทั้งนี้ปัญหาของจำนวนประชากร  
แฝงที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่นั้นยังก่อให้เกิดปัญหาอื่นๆ ตามมา ไม่ว่าจะเป็นปัญหาของการแย่งงานกันทำ  
หรือปัญหาของการแย่งชิงทรัพยากรที่ใช้อุปโภค และบริโภค ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในอนาคตเช่นเดียวกัน

บริบทสภาพแวดล้อมด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในชุมชน

สำหรับทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมในตำบลห้วยกะปิ ในปัจจุบันพบว่ายังมีพื้นที่  
บางส่วนของตำบลห้วยกะปินั้นยังไม่มีน้ำประปาใช้ในการอุปโภค - บริโภค เนื่องจากเป็นพื้นที่ห่างไกล  
จากเขตชุมชน โดยมีประชาชนที่ใช้การประปามี จำนวน 4,062 ครั้วเรือนจาก 10,120 ครั้วเรือน  
ตำบลห้วยกะปินั้นเป็นพื้นที่ติดภูเขา โดยมีภูเขา 2 ลูกในพื้นที่ คือ เขาพงเสื่อ และเขาเชิงเทียน มีป่าไม้  
ในพื้นที่ที่ชาวบ้านจะเรียกกันว่า “สวนป่า” ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่หมู่ที่ 5 มีจำนวนพื้นที่ 29 ไร่ ประกอบไป  
ด้วยต้นไม้และสมุนไพรหลากหลายชนิด เช่น ต้นประดู่ ต้นพะยอม ต้นहुยง เป็นต้น ทั้งนี้ยังมีหนึ่ง  
ทรัพยากรที่สำคัญของตำบลห้วยกะปิ คือ หิน ซึ่งพื้นที่ในตำบลห้วยกะปินั้นมีหินจำนวนมากเลยเกิด  
ธุรกิจที่เกี่ยวกับเหมืองหิน และโรงโม่หินอยู่ในพื้นที่ ซึ่งแน่นอนว่าการทำเหมืองหิน หรือโรงโม่หิน

นั้นจะทำให้เกิดมลภาวะทางอากาศที่เป็นฝุ่นละอองที่จะนำไปสู่การเป็นโรคต่างๆ เช่น โรคภูมิแพ้ หรือหอบหืด เป็นต้น ปัจจุบันประชาชนในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิ มีความกังวลเกี่ยวกับมลภาวะทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงไปมาก นอกจากมลภาวะทางอากาศที่จะได้จากเหมือง หรือการทำโรงโม่หิน แล้วยังมีมลภาวะทางอากาศที่เกิดขึ้นจากฝุ่นควันจากรถบรรทุกที่เข้ามาในพื้นที่อีกด้วย

บริบทของชุมชนต่อการเข้ามาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

จากการเข้ามาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนั้น อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่เกิดขึ้นอีกครั้งหนึ่งในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิ เนื่องจากการพัฒนาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นโครงการที่จะเข้ามาพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตและเพิ่มการเชื่อมต่อภายในประเทศและภูมิภาคให้เพิ่มมากขึ้น ถึงแม้ว่าตำบลห้วยกะปินั้นจะไม่ได้เป็นพื้นที่เป้าหมายของการพัฒนา แต่ก็ยังเป็นหนึ่งในพื้นที่ที่เป็นเส้นทางผ่านของรางรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งก็ทำให้ประชาชนในพื้นที่บางส่วนได้รับผลกระทบจากการพัฒนานี้ด้วยเหมือนกัน ยกตัวอย่างเช่น ผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินซึ่งมีประชากรบางส่วนที่ต้องสูญเสียที่ดินการประกอบอาชีพทางการเกษตรของตนเองไป เนื่องจากเป็นพื้นที่ของการเวนคืนที่ดินตามที่มีการประกาศใช้พระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนในปี พ.ศ. 2562 โดยมีการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นเจ้าภาพในการดำเนินการ ทั้งนี้การเข้ามาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนั้นไม่ได้มีแค่ปัญหาของเวนคืนที่ดินเท่านั้น การพัฒนาของโครงการรถไฟความเร็วสูง ยังมีผลกระทบอื่นๆ ตามมาและเป็นได้ทั้งผลกระทบด้านบวกและด้านลบ การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นการพัฒนาของชุมกึ่งเมืองกึ่งชนบท ให้เป็นชุมชนเมืองที่มาจากการขยายเขตพื้นที่ทางเศรษฐกิจให้มีการกระจายตัวมากขึ้นไม่กระจุกตัวอยู่ในเมือง ประชาชนจึงมองว่า โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนี้จะสร้างโอกาส และทำให้ประชาชนมีรายได้ที่เพิ่มขึ้นจากการขยายเขตพื้นที่ทางเศรษฐกิจที่เข้ามาในชุมชนของตนเอง แต่ทว่าประชาชนบางส่วนยังมองว่าการพัฒนานั้นจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านอาชีพของตนเอง จากประกอบอาชีพทางการเกษตรไปประกอบอาชีพอื่นๆ เช่น ขับรถบรรทุก พนักงานโรงงานอุตสาหกรรม เป็นต้น นอกจากผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในด้านเศรษฐกิจที่กล่าวไปข้างต้นแล้ว ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในด้านสังคมที่โครงการรถไฟความเร็วสูงฯ อาจมีส่วนทำให้นักลงทุนสนใจเข้ามาในพื้นที่เพื่อประกอบธุรกิจ และอาจทำได้รับความสนใจจากกลุ่มแรงงาน หรือแรงงานต่างถิ่นที่อยากเข้ามาหางานทำ หรือเข้ามาสร้างครอบครัวในชุมชนก็เป็นไปได้ และการเข้ามาของประชากรแฝงที่เพิ่มขึ้นนั้น และ

อีกหนึ่งด้านที่สำคัญคือ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในด้านทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม ที่ประชาชนในพื้นที่ตำบลห้วยกะปินั้นมีความกังวลเกี่ยวกับปัญหาด้านมลภาวะทางอากาศ ที่เกิดขึ้นจากสภาพอากาศที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งตำบลห้วยกะปินั้นประสบปัญหาเกี่ยวกับมลพิษทางอากาศอยู่แล้ว ประชาชนจึงเป็นกังวลเกี่ยวกับการเข้ามาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่ผู้ลงเอาจอาจเกิดขึ้นได้จากการก่อสร้าง หรือแม้ว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงฯ เสร็จสิ้น และเปิดใช้งาน ประชาชนก็ยังกังวลว่ารถไฟความเร็วสูงนี้จะทำให้เกิดมลพิษทางอากาศขึ้นในชุมชนที่มากขึ้นกว่าเดิม

ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นก่อนการพัฒนา ระหว่างการพัฒนา หรือแม้ว่าการพัฒนาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินนั้นเสร็จสิ้นแล้วก็ตาม แต่ทว่าความกังวลของประชาชนในพื้นที่ตำบลห้วยกะปินั้นยังคงอยู่ สิ่งที่ประชาชนในพื้นที่ทำได้ในปัจจุบันนี้คือ ยอมรับต่อผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น หรือเกิดขึ้นไปแล้วในระหว่างการดำเนินงานของโครงการ จากความเห็นว่าเหมือนนโยบายหรือโครงการเข้ามาในพื้นที่ของตนแล้ว ผลกระทบที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นผลกระทบที่เป็นด้านบวก หรือด้านลบนั้นจะเป็นสิ่งที่ประชาชนในพื้นที่นั้นหลีกเลี่ยงไม่ได้ ประชาชนในพื้นที่ส่วนใหญ่ได้รับรู้ข้อมูลพื้นฐาน แต่ไม่สามารถเข้าไปมีส่วนร่วมได้มากพอ ทำให้ไม่ค่อยมีความรู้ หรือความเข้าใจที่เกี่ยวข้องกับโครงการ มีเพียงตัวแทนจากประชาชน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากภาครัฐ และภาคเอกชนที่ได้เข้าไปมีส่วนร่วมนี้ ซึ่งหากมีโครงการการพัฒนาในพื้นที่ครั้งต่อไป ประชาชนในพื้นที่ก็หวังว่าจะมีหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้เข้ามาในพื้นที่ที่มากกว่านี้ รวมไปถึงพูดคุยและอธิบาย เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้ ความคิดเห็นซึ่งกันและกัน

## ผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

### ส่วนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

#### ตารางที่ 4 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน	ร้อยละ
ชาย	180	46.0
หญิง	185	47.2
เพศทางเลือก	27	6.8
รวม	392	100.0

จากตารางที่ 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวน 392 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 185 คน คิดเป็น ร้อยละ 47.2 รองลงมาเป็นเพศชาย จำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 46.0 และเพศทางเลือก จำนวน 27 คน คิดเป็นร้อยละ 6.8 ตามลำดับ

#### ตารางที่ 5 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน	ร้อยละ
20 – 30 ปี	146	37.2
31 – 40 ปี	83	21.2
41 – 50 ปี	61	15.6
51 – 60 ปี	36	9.2
60 ปีขึ้นไป	66	16.8
รวม	392	100.0

จากตารางที่ 5 พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวน 392 คน ส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 20 – 30 ปี จำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 37.2 รองลงมาอายุ 31 – 40 ปี จำนวน 83 คน คิดเป็นร้อยละ 21.2 อายุ 60 ปีขึ้นไป จำนวน 66 คน คิดเป็นร้อยละ 16.8 อายุ 41 – 50 ปี จำนวน 61 คน คิดเป็นร้อยละ 15.6 และอายุ 51 – 60 ปี จำนวน 36 คน คิดเป็นร้อยละ 9.2 ตามลำดับ

ตารางที่ 6 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกสถานภาพ

สถานภาพ	จำนวน	ร้อยละ
โสด	223	56.9
สมรส	136	34.7
หย่าร้าง	5	1.2
แยกกันอยู่	3	0.8
หม้าย	25	6.4
รวม	392	100.0

จากตารางที่ 6 พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวน 392 คน ส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด จำนวน 223 คน คิดเป็นร้อยละ 56.9 รองลงมาคือมีสถานภาพสมรส จำนวน 136 คน คิดเป็นร้อยละ 34.7 สถานภาพหม้าย จำนวน 25 คน คิดเป็นร้อยละ 6.4 สถานภาพหย่าร้างจำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.2 และสถานภาพแยกกันอยู่ จำนวน 3 คน คิดเป็นร้อยละ 0.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 7 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน	ร้อยละ
ประถมศึกษา	35	9.0
มัธยมศึกษาตอนต้น	53	13.5
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช./ปวส.	140	35.7
ปริญญาตรี	147	37.5
สูงกว่าปริญญาตรี	17	4.3
รวม	392	100.0

จากตารางที่ 7 พบว่า พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวน 392 คน ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาในระดับปริญญาตรีจำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช. / ปวส. จำนวน 140 คน คิดเป็นร้อยละ 35.7 ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น จำนวน 53 คน คิดเป็นร้อยละ 13.5 ระดับประถมศึกษา จำนวน 35 คน คิดเป็นร้อยละ 9.0 และระดับสูงกว่าปริญญาตรี จำนวน 17 คน คิดเป็นร้อยละ 4.3 ตามลำดับ



ตารางที่ 8 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน	ร้อยละ
ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	104	27.0
รับจ้างทั่วไป	66	16.8
พนักงานบริษัท	127	32.4
ข้าราชการ	31	7.9
นักเรียน/นักศึกษา	31	7.9
อื่น ๆ	33	8.4
รวม	392	100.0

จากตารางที่ 8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวน 392 คน ส่วนใหญ่มีอาชีพเป็นพนักงานบริษัท จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 32.4 รองลงมา คือ ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว จำนวน 104 คน คิดเป็นร้อยละ 27.0 รับจ้างทั่วไป จำนวน 66 คิดเป็นร้อยละ 16.8 อาชีพอื่น ๆ จำนวน 33 คน คิดเป็นร้อยละ 8.4 ข้าราชการ และนักเรียน/นักศึกษา มีจำนวนเท่ากันคือ 31 คน คิดเป็นร้อยละ 7.9 ตามลำดับ

ตารางที่ 9 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกรายได้เฉลี่ยต่อปี

รายได้เฉลี่ยต่อปี	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำกว่า 60,000 บาท	132	33.7
60,000 - 100,000 บาท	55	14.0
100,001 - 150,000 บาท	78	19.9
150,000 บาทขึ้นไป	127	32.4
รวม	372	100.0

จากตารางที่ 9 พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวน 392 คน ส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยต่อปีต่ำกว่า 60,000 บาทจำนวน 132 คน คิดเป็นร้อยละ 33.7 รองลงมามีรายได้เฉลี่ยต่อปี 150,000 บาทขึ้นไป จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 32.4 รายได้เฉลี่ยต่อปี 100,001 – 150,000 บาท จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 19.9 และรายได้เฉลี่ยต่อปี 60,000 – 100,000 บาท จำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 14.0 ตามลำดับ

ตารางที่ 10 ระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน

ระยะเวลาที่อาศัยในชุมชน	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 5 ปี	43	11.0
5 – 10 ปี	82	20.9
11 – 15 ปี	30	7.7
16 - 20 ปี	62	15.7
มากกว่า 20 ปี ขึ้นไป	175	45.0
รวม	372	100.0

จากตารางที่ 10 พบว่า กลุ่มตัวอย่างจำนวน 392 คน ส่วนใหญ่อาศัยในชุมชนมากกว่า 20 ปีขึ้นไป จำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 45.0 รองลงมาคือ อาศัยอยู่ในชุมชน 5 – 10 ปี จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 20.9 อาศัยอยู่ในชุมชน 16 – 20 ปี จำนวน 62 คน คิดเป็นร้อยละ 15.7 อาศัยอยู่ในชุมชนน้อยกว่า 5 ปี จำนวน 43 คน คิดเป็นร้อยละ 11.0 และอาศัยอยู่ในชุมชน 11 – 15 ปี จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 7.7 ตามลำดับ

ตารางที่ 11 ขอบเขตระยะห่างของที่อยู่อาศัยต่อการเวนคืนที่ดิน

ขอบเขตระยะห่าง(เมตร)	จำนวน	ร้อยละ
น้อยกว่า 50 เมตร	91	23.2
มากกว่า 50 เมตร	59	15.1
ไม่อยู่ในพื้นที่การเวนคืนที่ดิน	242	61.7
รวม	392	100.0

จากตารางที่ 11 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่อยู่ในพื้นที่ของการเวนคืนที่ดินจำนวน 242 คน คิดเป็นร้อยละ 61.7 รองลงมา คือ อยู่ในขอบเขตของการเวนคืนที่ดินของเส้นทางการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูง น้อยกว่า 50 เมตร จำนวน 91 คน คิดเป็นร้อยละ 23.2 และอยู่ในขอบเขตของการเวนคืนที่ดินของเส้นทางการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงที่มีระยะห่างมากกว่า 50 เมตร จำนวน 59 คน คิดเป็น ร้อยละ 15.1 ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบของประชาชนในพื้นที่ที่มีต่อการพัฒนาโครงการ  
รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

ตารางที่ 12 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างด้านเศรษฐกิจ

เรื่อง/ประเด็น	$\bar{X}$	SD	การ ตีความ	ลำดับที่
<b>ผลกระทบด้านเศรษฐกิจ</b>				
1. การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ทำให้รายได้เพิ่มขึ้นจากการขยายเขตพื้นที่ทางเศรษฐกิจ	3.40	.81	ปานกลาง	6
2. การพัฒนาโครงการฯ ทำให้สูญเสียที่ดินในการประกอบอาชีพ	3.92	.83	มาก	3
3. ประชาชนในพื้นที่มีโอกาสและทางเลือกในการประกอบอาชีพ	3.04	.81	ปานกลาง	8
4. การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเกิดการสร้างงานและแรงงานในพื้นที่	2.8	.82	ปานกลาง	9
5. เมื่อโครงการฯ เสร็จสิ้น ประชาชนในพื้นที่จะมีค่าใช้จ่ายในการอุปโภค บริโภคเพิ่มมากขึ้น	4.06	.72	มาก	2
6. การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านอาชีพในชุมชน จากอาชีพเกษตรกร ไปประกอบอาชีพพนักงานโรงงานอุตสาหกรรม	3.87	.72	มาก	4
7. การพัฒนาโครงการฯ ทำให้ราคาที่ดิน และ อาคารพาณิชย์ ในพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลง	4.32	.77	มาก	1
8. การพัฒนาของโครงการฯ ทำให้มีแหล่งเงินทุนทั้งในประเทศ และต่างประเทศเข้ามาในพื้นที่	3.52	.84	มาก	5
9. การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินทำให้เกิดพื้นที่โรงงานอุตสาหกรรมในชุมชนเพิ่มมากขึ้น	3.37	.76	ปานกลาง	7

จากตารางที่ 12 ที่แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างด้านเศรษฐกิจ พบว่า ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในด้านเศรษฐกิจนั้นมีทั้งผลกระทบด้านบวกและด้านลบ

ด้านบวก แบ่งได้ทั้งหมด 5 ประเด็น คือ 1. การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ทำให้รายได้เพิ่มขึ้นจากการขยายพื้นที่ทางเศรษฐกิจ 2. ประชาชนในพื้นที่มีโอกาสและทางเลือกในการประกอบอาชีพ 3. การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จะเกิดการสร้างงานและแรงงานในพื้นที่ 4. การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จะทำให้มีแหล่งเงินทุนทั้งในและต่างประเทศเข้ามาในพื้นที่ และ 5. การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงจะทำให้เกิดพื้นที่โรงงานอุตสาหกรรมในชุมชนเพิ่มมากขึ้น และด้านลบ แบ่งได้ทั้งหมด 4 ประเด็น คือ 1. การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินจะทำให้ประชาชนในพื้นที่สูญเสียที่ดินในการประกอบอาชีพ 2. เมื่อโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเสร็จสิ้นจะทำให้ประชาชนในพื้นที่มีค่าใช้จ่ายในการอุปโภคและบริโภคที่เพิ่มมากขึ้น 3. การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านอาชีพของประชาชนในชุมชน จากประกอบอาชีพด้านเกษตรกรรมได้ถูกเปลี่ยนไปประกอบอาชีพพนักงานโรงงานอุตสาหกรรม และ 4. การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินจะทำให้ราคาที่ดิน และอาคารพาณิชย์ในพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลง

จากผลที่กล่าวมาข้างต้นระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการด้านเศรษฐกิจ เมื่อพิจารณาตามประเด็นต่างๆ มองว่า การพัฒนาของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน คาดว่าจะทำให้ราคาที่ดิน และอาคารพาณิชย์ในพื้นที่ตำบลห้วยกะปินั้นเปลี่ยนแปลงซึ่งทำให้ที่ดิน อาคารพาณิชย์ หมู่บ้านจัดสรร และห้องเช่าในพื้นที่นั้นมีมูลค่าที่เพิ่มมากขึ้นจากเดิม ซึ่งมีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 4.32$ ) เป็นลำดับที่ 1 ผู้ให้สัมภาษณ์ มองว่า การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนี้จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งมีผลต่อพื้นที่ที่อยู่รอบๆ สถานีรถไฟและพื้นที่ใกล้เคียง ที่จะทำให้เกิดการค้าและการลงทุนในพื้นที่ จนกลายเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดนักลงทุนเข้ามาประกอบธุรกิจได้ไม่ว่าจะเป็นขนาดเล็กหรือใหญ่ ซึ่งสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงของราคาที่ดินในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิที่มีมูลค่าสูงมากขึ้น ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า ตำบลห้วยกะปิในตอนนี้นั้น ถึงแม้จะเป็นเพียงเส้นผ่านของการเดินรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน แต่ตำบลห้วยกะปิยังเป็นตำบลที่อยู่ใกล้เคียงกับสถานีจุดจอดของสถานีรถไฟชลบุรี ซึ่งอยู่ห่างเพียง 12 กม. เท่านั้น และยังเป็น

ที่พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์มองว่าในพื้นที่ตำบลห้วยกะปินั้นเป็นพื้นที่ที่น่าสนใจต่อการลงทุนไม่ว่าจะเป็นธุรกิจขนาดเล็ก หรือขนาดใหญ่ เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร ร้านกาแฟ หรือแม้แต่โรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของที่ดินนั้นถือว่าเป็นผลพลอยได้ให้กับผู้ที่ถือครองสิทธิ์ที่เป็นเจ้าของที่ดิน แต่การที่มูลค่าของที่ดินที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นนั้นไม่ได้เพียงแต่ส่งผลกระทบต่อทางด้านบวกเพียงอย่างเดียว ผู้ให้สัมภาษณ์ยังมองว่า ในพื้นที่ยังมีประชากรแฝงอยู่มาก ที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายรายเดือนในการเช่าอยู่อาศัย ซึ่งเป็นไปได้ว่าในอนาคตอันใกล้นี้ ประชากรแฝง หรือแรงงานต่างชาติที่เข้ามาอาศัยในพื้นที่ต้องมีค่าใช้จ่ายในการเช่าที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน ประเด็นที่รองลงมา คือเมื่อโครงการฯ เสร็จสิ้นประชาชนในพื้นที่จะมีค่าใช้จ่ายในการอุปโภค บริโภคเพิ่มมากขึ้น มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 4.06$ ) เป็นลำดับ 2 ผู้ให้สัมภาษณ์ มองว่า การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนั้น มีส่วนทำให้เกิดการพัฒนาเป็นชุมชนเมืองในพื้นที่ที่มีความเจริญเข้ามา มีความทันสมัยเข้ามาในตำบล การพัฒนาความเป็นเมืองเข้ามาในตำบลนั้นถ้าจะให้มองเป็นทางบวกก็จะเกิดผลที่ดีกับตำบล แต่ทว่าหากมองว่าเป็นผลทางลบ การพัฒนาเมืองนี้จะเกิดค่าใช้จ่ายในการบริโภค และอุปโภคที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งผู้สัมภาษณ์มองว่า ประชาชนในพื้นที่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้นด้วยตนเอง ด้วยสถานการณ์เศรษฐกิจที่ไม่ดี ค่าครองชีพต่อเดือนที่เพิ่มมากขึ้นทุกวัน ทั้งที่มีรายรับเท่าเดิม เงินเดือนเท่าเดิม แต่กลับกลายเป็นว่าต้องจ่ายเพิ่มมากขึ้น

“ การพัฒนาพื้นที่นั้นเป็นสิ่งที่ดีต่อตำบล แต่ชาวบ้านที่หาเช้ากินค่ำอย่างเรา ๆ ต้องมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น ทั้งที่มีเงินเท่าเดิม แต่ค่าใช้จ่ายก็สูงขึ้นทุกวันๆ ”

(นายแดง, สัมภาษณ์, 10 พฤษภาคม 2566)

ลำดับที่ 3 การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 บิน ทำให้สูญเสียที่ดินในการประกอบอาชีพ มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.92$ ) ผู้ให้สัมภาษณ์ มองว่า นับตั้งแต่มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติกำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน ทำให้ชาวบ้านเริ่มกังวลว่าพื้นที่ที่ตนเองอาศัยอยู่นั้น จะต้องย้ายออกไปที่อื่นใหม่ เพราะพื้นที่บางส่วนที่โดนเวนคืนในตำบลห้วยกะปินั้นเป็นพื้นที่ที่เป็นที่อยู่อาศัย และพื้นที่ทำกิน ทำให้ชาวบ้านต้องสูญเสียที่ดินในการประกอบอาชีพของตนเองไป ถือว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่จากที่ประกอบอาชีพทางการเกษตรมาอย่างยาวนานกลับ ต้องมาประกอบอาชีพค้าขาย รับจ้าง หรือไม่ก็เป็นพนักงานของโรงงานอุตสาหกรรม

“ ต่อให้เราไม่ยอมรับการเวนคืนที่ดินนั้น เราก็ถูกมัดมือให้ยอมรับและยินยอมอยู่ดี เพราะทุกอย่างมันถูกกำหนดมาแล้ว ต่อให้เรียกร้องมากเท่าไร มันก็เท่านั้น ผู้เขากันไม่ได้หลอก ”

(นางชมพูนุ, สัมภาษณ์, 18 พฤษภาคม 2566)

ลำดับที่ 4 การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านอาชีพในชุมชน จากอาชีพเกษตรกร ไปประกอบอาชีพพนักงานโรงงานอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.87$ ) ผู้ให้สัมภาษณ์ มองว่า นับตั้งแต่อดีตพื้นที่ตำบลห้วยกะปิ นั้น เป็นตำบลที่มีความเป็นชุมชนชนบทค่อนข้างมาก แต่เมื่อความเจริญเข้ามาในพื้นที่ เกิดความเป็นผสมผสานระหว่างความเป็นเมืองเข้ามาในตำบล โรงงานอุตสาหกรรมที่หลั่งไหลเข้ามาในพื้นที่ ทำให้ตำบลห้วยกะปิ นั้นมีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งขนาดเล็ก และขนาดใหญ่กระจายทั่วทั้งตำบล ยังไม่รวมถึงที่ดินบางส่วนที่เคยเป็นแหล่งเพาะปลูก ถูกกลายเป็นพื้นที่หมู่บ้านจัดสรร และอาคารพาณิชย์ที่มีจำนวนมากขึ้นเรื่อยๆ และเป็นไปได้ว่าเมื่อโครงการฯ เสร็จสิ้นนั้น จากที่เคยประกอบเป็นอาชีพหลัก เช่น อาชีพเกษตรกร ทำไร่ทำสวน อาจถูกเปลี่ยนและถูกผลักดันให้เข้าสู่การเป็นลูกจ้าง หรือพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมแทน และลำดับที่ 5 การพัฒนาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินคาดว่าจะทำให้มีแหล่งเงินทุนทั้งในประเทศ และต่างประเทศเข้ามาในพื้นที่ มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.52$ ) ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า จังหวัดชลบุรีเป็นพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมมากมายเข้ามาในจังหวัด และคิดว่าการที่โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนี้เป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญให้กับจังหวัด จึงคิดว่านี่จะเป็นการเปิดโอกาสให้กับนักลงทุนเข้ามาในอนาคต ทั้งนี้เองพื้นที่ในตำบลห้วยกะปิ นั้น อาจจะไม่พร้อมรองรับต่อการเข้ามามากเท่าไรถึงแม้ในตำบลจะมีโรงงานอุตสาหกรรมเยอะมากก็ตาม แต่เนื่องจากพื้นที่บางส่วนของตำบลห้วยกะปิ นั้นยังมีทั้งถนนขรุขระ เป็นหลุม เป็นบ่อที่ยังไม่ได้รับปรับปรุง ยังไม่รวมถึงปัญหาของระบบสาธารณูปโภคที่ยังไม่ครอบคลุมและไม่เพียงพอต่อตำบล โดยทั้ง 5 ประเด็นกล่าวมาข้างต้นนี้เป็นระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินที่คาดว่าจะมีผลกระทบมากในด้านเศรษฐกิจ

ต่อมาเป็นระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินด้านเศรษฐกิจ ในระดับปานกลางซึ่งมีทั้งหมด 4 ประเด็น สามารถเรียงลำดับได้ดังต่อไปนี้ ลำดับที่ 6 คือ การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน คาดว่าจะทำให้รายได้เพิ่มขึ้น

จากการขยายเขตพื้นที่ทางเศรษฐกิจ มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.40$ ) ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า โครงการนี้อาจทำให้เกิดการขยายพื้นที่ทางเศรษฐกิจ จนทำให้ชุมชนเป็นพื้นที่ที่เติบโตด้านเศรษฐกิจและเป็นประโยชน์ต่อการค้าขายสินค้าของชุมชน และบริการในรูปแบบต่างๆ ที่อยู่ในชุมชน ซึ่งจะเป็นผลดีมาก ๆ ถ้าหากโครงการนี้ประสบความสำเร็จ เพราะพื้นที่ของตำบลห้วยกะปิที่เกิดการพัฒนานั้นจะทำให้เศรษฐกิจกระจายตัวและขยายเข้ามาในชุมชน ซึ่งคนในชุมชนเองก็หวังว่าการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน นี้จะเกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจไปพร้อมๆ กับการพัฒนาของพื้นที่เพื่อที่จะทำให้ประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้นจากการพัฒนาเมืองนี้ด้วย

“ ตำบลห้วยกะปิของเราเป็นเพียงเส้นทางผ่านของเส้นทางการเดินทางรถไฟ แต่เชื่อว่าโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนี้ จะช่วยให้ตำบลของเราเกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ให้เศรษฐกิจในชุมชนดีขึ้น ประชาชนมีรายได้เพิ่มมากขึ้น ไม่ยากจนเหมือนเดิม ”

(นายขาว,สัมภาษณ์,22 พฤษภาคม 2566)

ประเด็นต่อมา คือ การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ทำให้เกิดพื้นที่โรงงานอุตสาหกรรมในชุมชนเพิ่มมากขึ้น มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.37$ ) ซึ่งเป็นลำดับที่ 7 ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า ปัจจุบันตำบลห้วยกะปิเป็นตำบลที่มีโรงงานอุตสาหกรรมอยู่เยอะมาก แต่ทว่ามีบางโรงงานอุตสาหกรรมที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนที่ดิน ทำให้ต้องย้ายกิจการไปอยู่ที่อื่น พนักงานก็ถูกโยกย้ายไป แต่ก็หวังว่าเมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเสร็จสิ้นจะทำให้โรงงานอุตสาหกรรมเข้ามาให้ความสนใจและเปิดกิจการในพื้นที่อีก ประเด็นมา คือ ลำดับที่ 8 คาดว่าประชาชนในพื้นที่จะมีโอกาสและทางเลือกในการ ประกอบอาชีพ มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.04$ ) ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า เป็นสิ่งที่คาดหวังว่าจะเกิดขึ้นเมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนั้นเสร็จสิ้น จะเปิดโอกาสให้กับชาวบ้านในชุมชนได้มีงานที่มั่นคง และมีทางเลือกให้มากขึ้นกว่าเดิมเนื่องจากในพื้นที่ปัจจุบันงานส่วนใหญ่เป็นงานในรูปแบบที่อยู่ในโรงงานอุตสาหกรรม ไม่ก็ค้าขายเป็นหลัก ซึ่งคิดว่าการพัฒนาของโครงการรถไฟความเร็วสูงนี้จะนำโอกาสหรือทางเลือกใหม่ๆ เข้ามาในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิมากขึ้นกว่าเดิม และประเด็นสุดท้าย ลำดับที่ 9 การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เกิดการสร้างงานและแรงงานในพื้นที่ มีค่าเฉลี่ยที่ ( $\bar{X} = 2.80$ ) ผู้ให้สัมภาษณ์ มองว่า ปัจจุบันในพื้นที่ตำบลห้วยกะปินั้นมีอัตราการว่างงานที่สูง ซึ่งมาจากการเรียนจบใหม่ บริษัทเลิกจ้างงานตั้งแต่ช่วงสถานการณ์โควิด

หรือแม้แต่การแย่งงานที่เกิดขึ้นระหว่างประชาชนในพื้นที่กับประชากรแฝงหรือแรงงานต่างถิ่นที่เข้ามาทำงานทำ จึงคิดว่าการพัฒนาของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนี้จะสามารถดึงดูดนักลงทุน เจ้าของกิจการต่าง ๆ ได้เข้ามาในพื้นที่เพื่อประกอบกิจการ และจะได้สร้างงาน สร้างรายได้ให้กับประชาชนในตำบลห้วยกะปิเอง และประชากรแฝง แรงงานต่างถิ่น ที่เข้ามาทำงานในทำในพื้นที่ เพื่อให้มีรายได้พอที่จะใช้จ่ายในชีวิตประจำวันของตนเองต่อไป

ตารางที่ 13 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างด้านสังคม

เรื่อง/ประเด็น	$\bar{X}$	SD	การตีความ	ลำดับที่
<b>ผลกระทบด้านสังคม</b>				
10. ชุมชนเกิดความแออัด ไม่เป็นระเบียบจากการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	3.97	.79	มาก	1
11. การพัฒนาโครงการทำให้เกิดปัญหาจากประชากรแฝงในพื้นที่จากการย้ายถิ่น เช่น ปัญหาขยะที่เพิ่มมากขึ้น	3.84	.80	มาก	2
12. ปัญหาการแย่งงานกันทำของประชากรในพื้นที่และประชากรแฝง	3.81	.79	มาก	3
13. ปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	3.07	.79	ปานกลาง	4
14. การมีส่วนร่วมของชุมชนในการแสดงความเห็นของต่อโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	2.91	.74	ปานกลาง	5
15. ปัญหาความเลื่อมล้ำทางสังคมจากการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เช่น ไม่มีอำนาจในการตัดสินใจหรือแสดงความคิดเห็น	2.84	.70	ปานกลาง	6



จากตารางที่ 13 ที่แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างด้านสังคม ซึ่งผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในด้านสังคมเป็นทั้งผลกระทบด้านบวกและด้านลบ

ด้านบวก แบ่งได้ทั้งหมด 1 ประเด็น คือ 1. การมีส่วนร่วมของชุมชนในการแสดงความเห็นของต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และด้านลบ แบ่งได้ทั้งหมด 5 ประเด็น คือ 1. ชุมชนจะเกิดความแออัด ไม่เป็นระเบียบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน 2. การพัฒนาโครงการทำให้เกิดปัญหาจากประชากรแฝงในพื้นที่จากการย้ายถิ่น เช่น ปัญหาขยะที่เพิ่มมากขึ้น 3. ปัญหาการแย่งงานกันทำของประชากรในพื้นที่ และประชากรแฝง 4. ปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน และประเด็นที่ 5. ปัญหาความเลื่อมล้ำทางสังคมจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เช่น ไม่มีอำนาจในการตัดสินใจหรือแสดงความคิดเห็น ทั้ง 6 ประเด็นนี้ได้แสดงถึงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของประชาชนในพื้นที่ที่มีต่อการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินซึ่งมีทั้งระดับมากและปานกลาง

จากผลที่กล่าวมาข้างต้นระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการฯด้านสังคมเมื่อพิจารณาตามประเด็นต่าง ๆ มองว่า คาดว่าจะชุมชนจะเกิดความแออัด ไม่เป็นระเบียบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งมีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.97$ ) เป็นลำดับที่ 1 ผู้ให้สัมภาษณ์ มองว่า ปัจจุบันในชุมชนมีความแออัดมาก ความแออัดที่เกิดขึ้นในชุมชนนั้นมาจากประชากรแฝง แรงงาน ต่างถิ่นที่พยายามเข้ามาในพื้นที่ทั้งมาทำงาน มาสร้างครอบครัว มาหางานทำ และการที่ชุมชนแออัดแบบนี้จะเกิดผลกระทบต่อมาในหลายๆเรื่อง เช่น ปัญหาการแย่งงานกันทำ ปัญหาทรัพยากรที่ไม่เพียงพอต่อการอุปโภคและบริโภคด้วย ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า ตอนนี้อย่างคงเป็นกังวลกับสถานการณ์ดังกล่าวที่เกิดขึ้น เนื่องจากว่าประชากรแฝง และแรงงานต่างถิ่นนั้นเราไม่รู้จักหน้า ไม่รู้จักนิสัยใจคอของเขา ทำให้ชาวบ้านต้องใช้ชีวิตด้วยความกังวลว่าจะเกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตด้วย ซึ่งคาดว่าหากโครงการฯเสร็จสิ้นปัญหาเหล่านี้คงไม่เพิ่มขึ้นมาเรื่อยๆ เพราะมีชุมชนมีการขยายตัวจนเป็นชุมชนเมืองจนเป็นตำบลที่เต็มไปด้วยพื้นที่ทางเศรษฐกิจ ที่คนอยากเข้ามาหาทำงาน หาเงิน สร้างรายได้ให้กับตนเองและครอบครัว ประเด็นต่อมา คือ การพัฒนาโครงการฯทำให้เกิดปัญหาจากประชากรแฝงในพื้นที่จากการย้ายถิ่น เช่น ปัญหาขยะที่เพิ่มมากขึ้น มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.84$ ) เป็นลำดับที่ 2 ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า ปัจจุบันพื้นที่ตำบลห้วยกะป็นมีจำนวนของประชากรแฝงเพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งมีปัญหาเรื่องของความแออัด การแย่งงานกันทำ คาดว่าหากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเสร็จสิ้นและมีการขยายพื้นที่ทางเศรษฐกิจเข้ามาในตำบลที่จะเกิดการสร้างงาน มีความเจริญเข้ามา จะทำให้มีประชากรแฝงเข้ามาในตำบลเยอะขึ้น และอาจจะทำให้เกิดปัญหาที่ตามมาเรื่อยๆ เช่น ปัญหาที่อยู่อาศัยแออัด ปัญหามลพิษ รวมถึงปัญหาการจัดการขยะที่มองอาจทำได้ไม่ดีพอ ซึ่งเกิดขึ้นจากประชาชนในพื้นที่ และประชากรแฝงที่เข้ามาด้วย และ

ประเด็นที่ 3 ปัญหาการแย่งงานกันทำของประชากรในพื้นที่ และประชากรแฝง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.81$ ) เป็นลำดับ 3 ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า สถานการณ์ในตำบลห้วยกะปิในปัจจุบันนี้มีอัตราการจ้างงานที่ต่ำ และไม่เพียงพอต่อชาวบ้านในตำบล เพราะยังมีชาวบ้านจำนวนมากที่มีสถานะว่างงาน ตั้งแต่เกิดการเวนคืนที่ดินรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีบางโรงงานที่ต้องโยกย้ายฐานธุรกิจของตนเองไป ทำให้ชาวบ้านในชุมชนที่ทำงานอยู่นั้นจำเป็นต้องลาออก เพราะโรงงานย้ายไปอยู่ที่ไกลกว่าเดิม และไม่สะดวกต่อการเดินทางไปทำงานที่ไกลขึ้น อีกหนึ่งสาเหตุที่สำคัญคือ ประชากรแฝง แรงงานต่างถิ่น มีการเข้ามาเพื่อหางานทำในตำบลเยอะมาก จึงเกิดภาวะการแย่งงานทำที่มากกว่าเดิม ทั้ง 3 ประเด็นที่กล่าวถึงข้างต้นนั้นแสดงถึงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของประชาชนในพื้นที่ที่มีต่อการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินซึ่งที่มีระดับมาก

“ช่วงระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมาตำบลห้วยกะปิ เป็นตำบลที่สงบ ไม่ค่อยมีความวุ่นวายมากนัก ชาวบ้านส่วนใหญ่รู้จักกัน สนิทกัน แต่ชุมชนเริ่มค่อยๆเปลี่ยนแปลงไป คนต่างจังหวัด ต่างพื้นที่ เริ่มเข้ามาใช้ชีวิต สร้างครอบครัว และหางานทำเป็นเหมือนกับชาวบ้านที่อยู่ในตำบลคนหนึ่ง ”  
(นายฟ้า,สัมภาษณ์,27 พฤษภาคม2566)

ต่อมาเป็นระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ด้านสังคม ในระดับปานกลางซึ่งมีทั้งหมด 3 ประเด็น สามารถเรียงลำดับได้ดังต่อไปนี้ ลำดับที่ 4 คาดว่าจะเกิดปัญหาการจราจรติดขัดจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.07$ ) ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า มีความเป็นไปได้ว่าเมื่อโครงการฯ เสร็จสิ้น จะเกิดปัญหาจราจรที่ติดขัดมากกว่าเดิม เพราะชุมชนนั้นมีขนาดเล็ก มีขนาดถนนที่ไม่กว้าง และคาดว่าหากมีการขยายพื้นที่ทางเศรษฐกิจเข้ามาในตำบลห้วยกะปิ ก็ก็จะกลายเป็นชุมชนเมือง โดยสมบูรณ์ ทำให้มีการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่ ทำให้คนให้ความสนใจในพื้นที่มากขึ้น ไม่ว่าจะทำให้นักท่องเที่ยวหรือนักธุรกิจจากการขยายเขตเมือง ซึ่งถ้าหากพื้นที่ในตำบลไม่สามารถรองรับความเจริญ หรือความเป็นเมืองที่เข้ามาได้นั้น จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดได้อย่างแน่นอน ประเด็นต่อมา คือ การมีส่วนร่วมของชุมชนในการแสดงความคิดเห็นของต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 2.91$ ) เป็นลำดับที่ 5 ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า การมีส่วนร่วมของชุมชนกับโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนั้นชาวบ้านในชุมชนมีส่วนร่วม น้อยมาก มีแค่ตัวแทนชาวบ้าน ตัวแทนเทศบาล ตัวแทนกลุ่มธุรกิจ ตัวแทนจากหน่วยงานอื่นที่เท่านั้น โดยหน่วยงานท้องถิ่นมองว่าตัวเองนั้นเป็นเพียงทางผ่านของการเข้ามาของโครงการเพื่อให้พูดคุย ชาวบ้านได้มากขึ้นเท่านั้น ผู้ให้สัมภาษณ์เองก็มองว่า ไม่ว่าจะเป็นการแสดงความคิดเห็น การประชาสัมพันธ์ของโครงการ หรือการให้ประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วมนั้นมีไม่เยอะ ทำให้ชาวบ้าน

บางส่วนก็รู้ บางคนก็ไม่ว่าอะไรเลยว่าจะเกิดอะไรขึ้นกับตนเอง จะเกิดการเปลี่ยนแปลง หรือการพัฒนาอะไรบ้าง บางคนก็รู้ต่อเมื่อเกิดผลกระทบของตนเองไปแล้ว ทำให้ไม่ทันตั้งตัวต่อการเปลี่ยนแปลง

“ หน่วยงานของเราเองก็เป็นเพียงแค่เส้นทางผ่านของหนังสือเท่านั้น ไม่ค่อยได้มีส่วนร่วมมาก ชาวบ้านในชุมชนก็ด้วย ถ้าจะแสดงความคิดเห็นอะไรก็แค่ผ่านตัวแทนของแต่ละฝ่ายไป ”

(นายขาว,สัมภาษณ์,22 พฤษภาคม 2566)

และประเด็นสุดท้ายเป็นประเด็นที่เกี่ยวกับปัญหาความเหลื่อมล้ำทางสังคมจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เช่น ไม่มีอำนาจในการตัดสินใจหรือแสดงความคิดเห็น มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 2.84$ ) เป็นลำดับที่ 6 ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า ประเด็นของความเหลื่อมล้ำนั้นสามารถมองได้จากการรับรู้ของการเข้ามาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินระหว่างชาวบ้านในตำบลทั่วไปที่หาเช้ากินค่ำทั่วไป กับผู้ที่มียศมีอำนาจที่อยู่ในพื้นที่ที่มีความแตกต่างกัน คนที่มียศมีอำนาจจะได้เข้าไปเป็นส่วนหนึ่ง เช่น การเข้าประชุม การหารือต่าง ๆ แต่กับชาวบ้านที่ไม่มียศหรือมีอำนาจต้องฝากถามไปกับตัวแทนของชุมชนแทนที่จะได้ไปพูดคุยกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 14 ค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่างด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เรื่อง/ประเด็น	$\bar{X}$	SD	การตีความ	ลำดับที่
<b>ผลกระทบด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม</b>				
16.ผลกระทบจากการจัดการขยะมูลฝอยที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	3.92	.71	มาก	3
17. ผลกระทบจากมลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง ในสภาวะทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	4.38	.77	มาก	1
18. ปัญหามลพิษทางเสียงจากการก่อสร้างของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	3.06	.76	ปานกลาง	9
19. ปัญหาการขาดแคลนน้ำ	3.94	.74	มาก	2
20. การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงส่งผลต่อสุขภาพประชาชน เช่น ภูมิแพ้จากฝุ่นละออง	3.74	.78	มาก	4
21. พื้นที่สีเขียวในชุมชนลดลง	3.41	.69	ปานกลาง	7
22. การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ	3.06	.66	ปานกลาง	8
23. การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีผลกระทบต่อพื้นที่ทางการเกษตรในชุมชน	3.50	.66	มาก	6
24. จากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน พบปัญหาน้ำเสียในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น	2.82	.68	ปานกลาง	10
25. มลภาวะทางกลิ่นที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	3.65	.84	มาก	5

จากตารางที่ 14 แสดงค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง ด้านทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม ซึ่งผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเป็นผลกระทบด้านบวกและด้านลบ มีทั้งหมดด้วยกัน 10 ประเด็น

ด้านบวก แบ่งได้ทั้งหมด 1 ประเด็น คือ การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติและด้านลบ แบ่งได้ทั้งหมด 9 ประเด็น คือ 1. ผลกระทบจากการจัดการขยะมูลฝอยที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน 2. ผลกระทบจากมลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง ในสภาวะทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน 3. ปัญหามลพิษทางเสียงจากการก่อสร้างของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน 4. ปัญหาการขาดแคลนน้ำ 5. การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงฯ ส่งผลต่อสุขภาพประชาชน เช่น ภูมิแพ้จากฝุ่นละออง 6. พื้นที่สีเขียวในชุมชนลดลง 7. การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีผลกระทบต่อพื้นที่ทางการเกษตรในชุมชน 8. จากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน พบปัญหาน้ำเสียในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น และประเด็นสุดท้าย 9. มลภาวะทางกลิ่นที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน รวมเป็น 10 ประเด็นทั้งด้านบวก และด้านลบนี้ได้แสดงถึงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของประชาชนในพื้นที่ที่มีต่อการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินซึ่งมีทั้งระดับมากและปานกลาง

จากผลที่กล่าวมาข้างต้นระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการฯ ด้านสังคม เมื่อพิจารณาตามประเด็นต่างๆ มองว่า จะเกิดมลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง ในสภาวะทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งมีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 4.38$ ) เป็นลำดับที่ 1 ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า ชาวบ้านในตำบลห้วยกะปิ่นนั้นกังวลต่อมลพิษทางอากาศมากอยู่แล้ว ซึ่งมาจากว่าในปัจจุบันพื้นที่ในตำบลห้วยกะปิ่น มีโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่เยอะ ไม่ว่าจะเป็นโรงโม่หิน โรงงานคอนกรีต หรือฝุ่นควันของท่อไอเสียที่เป็นมลพิษ ผู้ให้สัมภาษณ์จึงมีความกังวลมากกว่าหากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินได้เริ่มต้นการก่อสร้างอย่างจริงจังนั้น ปัญหามลพิษทางอากาศก็อาจเกิดขึ้นได้เพิ่มขึ้นจากระหว่างการดำเนินงานของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 รวมถึงความกังวลว่าการที่รถไฟผ่านนั้น จะเพิ่มมลพิษทางอากาศให้กับชุมชนว่ามีฝุ่นละอองที่มากกว่าเดิมที่ทำให้ชาวบ้านต้องได้รับผลกระทบไปด้วย ประเด็นต่อมาคือ ปัญหาการขาดแคลนน้ำ มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.94$ ) เป็นลำดับที่ 2 ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า น้ำเป็นสิ่งสำคัญในกรณีของน้ำประปาขาด

แคลนนั้น เป็นปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้นในปัจจุบันของชุมชน เพราะยังมีชาวบ้านจำนวนมากที่ได้รับผลกระทบนี้ เพราะว่่าน้ำประปาในชุมชนนั้นไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชาชนในพื้นที่ นอกจากนี้ประปาที่ขาดแคลนในชุมชนแล้ว มีชาวบ้านในบางพื้นที่ของตำบลห้วยกะปิที่น้ำประปายังเข้าไม่ถึง จึงกังวลว่าถ้าหากโครงการนี้สามารถขยายพื้นที่เขตเมืองได้จริง ก็จะทำให้ตำบลห้วยกะปินี้มีประชากรแฝงที่เพิ่มขึ้นอีก จะเกิดปัญหาการแย่งชิงทรัพยากรกัน เพราะไม่เพียงพอต่อการอุปโภคและบริโภค ประเด็นที่ 3 คือ คาดว่าจะเกิดผลกระทบจากการจัดการขยะมูลฝอยที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ที่มาจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.92$ ) ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า ประชาชนที่เพิ่มมากขึ้น มาพร้อมกับขยะในชุมชนที่เพิ่มขึ้น การบริหารจัดการขยะที่เป็นหน้าที่ของเทศบาล ซึ่งเทศบาลก็ได้ทำการจ้างเหมาหน่วยงานเอกชนให้บริหารจัดการขยะมูลฝอยในพื้นที่ ซึ่งทำให้ในปัจจุบันนี้ยังไม่เกิดผลกระทบ หรือปัญหาของขยะมูลฝอยในชุมชน แต่คงเป็นความกังวลมากกว่าหากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเสร็จสิ้น และเกิดการขยายเมืองเข้ามาสู่ในตำบลห้วยกะปิ ที่ประชากรแฝง หรือแรงงานต่างถิ่นเข้ามาในชุมชน หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในส่วนนี้ก็กังวลว่าจะเกิดปัญหาการจัดการขยะมูลฝอยที่อาจไม่ตีพอ ซึ่งหากเกิดผลกระทบในเรื่องของการจัดการขยะมูลฝอยได้ไม่ดีก็จะเกิดผลกระทบด้านอื่นๆ ตามมา ไม่ว่าจะเป็นมลพิษทางกลิ่น มลพิษทางอากาศ ก็จะส่งผลกับชุมชนโดยตรง ประเด็นที่ 4 การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงฯ ส่งผลต่อสุขภาพ ประชาชน เช่น ภูมิแพ้จากฝุ่นละออง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.74$ ) อยู่ในลำดับที่ 4 ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า ในปัจจุบันโครงการรถไฟฯ มีการก่อสร้างที่ล่าช้าอยู่ในตอนนี้ ทำให้ในตอนนี้มีเพียงการปรับพื้นที่เพื่อพร้อมต่อการก่อสร้างในอนาคต ถึงแม้จะยังไม่มีการก่อสร้างอะไรมากมาย แต่ก็ไม่ได้หมายถึงว่าจะจะไม่เกิดผลกระทบต่อชาวบ้านในชุมชน เพราะที่ผ่านมามีการทុบบ้านเรือน ที่อยู่ในเขตพื้นที่บางส่วนแล้ว จึงทำให้เกิดฝุ่นละอองในพื้นที่ด้วย ซึ่งแน่นอนว่ามลพิษที่มาจากฝุ่นละอองนั้นส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนอย่างแน่นอนไม่ว่ามากหรือน้อย ยิ่งในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิที่มีฝุ่นละอองมากอยู่แล้ว ถ้าการก่อสร้างนั้นสร้างฝุ่นละอองในพื้นที่ที่ไม่ว่ามากหรือน้อยก็ส่งผลเสียต่อสุขภาพของประชาชนในพื้นที่ได้เช่นกัน ประเด็นที่ 5 มลภาวะทางกลิ่นที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของ โรงงานอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.65$ ) อยู่ในลำดับที่ 5 ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า มลภาวะทางกลิ่นนั้นเป็นปัญหาที่เรื้อรัง และเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นตลอดเวลา แน่แน่นอนว่าปัญหาของมลภาวะทางกลิ่นส่วนใหญ่นั้นมาจากโรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ในพื้นที่ และเพราะตำบลห้วยกะปินี้มีจำนวนโรงงานอุตสาหกรรมที่เยอะมากอยู่ในพื้นที่

ทำให้แก้ปัญหาในส่วนนี้ได้ยาก รวมทั้งหน่วยงานท้องถิ่นเองก็พยายามแก้ไขปัญหานั้นอยู่เหมือนกัน เพราะมีการร้องเรียนและพูดถึงปัญหาผลกระทบทางกลิ่นอยู่บ่อยครั้ง ประเด็นต่อมา คือ คาดว่าการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีผลกระทบต่อพื้นที่ทางการเกษตรในชุมชน มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.50$ ) อยู่ในลำดับที่ 6 ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า ก่อนที่จะมีแผนการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (อีอีซี) ที่เข้ามาในชุมชนนั้น ตำบลห้วยกะปิเป็นเพียงตำบลขนาดกลาง มีพื้นที่สีเขียว ประชาชนยังคงหาเลี้ยงชีพจากการทำไร่ ทำสวน และทำงานที่โรงงานอุตสาหกรรมควบคู่ไปด้วย ซึ่งในปัจจุบันพื้นที่ทางการเกษตรบางส่วนได้กลายเป็นหมู่บ้านจัดสรรบ้าง ชาวบ้านที่ใช้ที่ดินเพื่อทำการเกษตรบางส่วนก็โดนเวนคืนเพื่อทำให้เป็นพื้นที่การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ทำให้พื้นที่ทางการเกษตรของชุมชนนั้นหายไปมากสมควร ทั้ง 6 ประเด็นที่กล่าวถึงข้างต้นนั้นแสดงถึงความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับของประชาชนในพื้นที่ที่มีต่อการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินซึ่งที่มีระดับมาก

ต่อมาเป็นระดับความคิดเห็นของประชาชนต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ด้านสังคม ในระดับปานกลางซึ่งมีทั้งหมด 4 ประเด็น สามารถเรียงลำดับได้ดังต่อไปนี้ ลำดับที่ 7 คาดว่าการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จะทำให้พื้นที่สีเขียวในชุมชนลดลง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.41$ ) ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า ในเรื่องของพื้นที่สีเขียวในตำบลห้วยกะปินั้นลดลงเรื่อยๆ จากในอดีต หากย้อนไปในช่วง 10 – 15 ปีที่ผ่านมา ตำบลห้วยกะปิเป็นเพียงตำบลขนาดกลาง มีพื้นที่สีเขียวเยอะ หมู่บ้านจัดสรรยังไม่เยอะเท่าปัจจุบัน แต่ปัจจุบันตำบลห้วยกะปินั้นเต็มไปด้วยหมู่บ้านจัดสรร ตึกอาคารพาณิชย์ พื้นที่สีเขียวในอดีตบางส่วนถูกแปรเปลี่ยนกลายเป็นอาคาร โรงงานอุตสาหกรรมจนทำให้พื้นที่สีเขียวลดลง ซึ่งโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเองก็มีส่วนที่ทำให้พื้นที่สีเขียวในชุมชนหายไปด้วยเหมือน เนื่องจากมีการปรับพื้นที่รอบข้าง เพื่อรองรับและเตรียมพร้อมต่อการก่อสร้างเส้นทางเดินรถไฟของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เมื่อสัญญาณนั้นเสร็จสิ้นเรียบร้อย โครงการก็จะดำเนินการต่อ และแน่นอนว่าการที่พื้นที่สีเขียวในชุมชนนั้นลดลงก็เกิดผลกระทบทางมลพิษตามด้วย

“พื้นที่สีเขียวของชุมชนลดลงอย่างรวดเร็ว กลายเป็นหมู่บ้านจัดสรร และมลพิษที่มาจากโรงงานอุตสาหกรรมก็ไม่เคยลดลง ไม่ว่าจะฝุ่น กลิ่น หรือเสียง ”

(นางส้ม, สัมภาษณ์, 20 พฤษภาคม 2566)

ประเด็นต่อมาคือ คาดว่าจะเกิดการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในชุมชนอย่างเป็นประโยชน์ มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.06$ ) อยู่ในลำดับที่ 8 ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า ปัจจุบันในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิ ทรัพยากรธรรมชาติของชุมชนนั้นเริ่มร่อยหลอไปกับการขยายตัวของชุมชน ป่าไม้ในชุมชนเริ่มถูกทำลาย และแทนที่ไปเป็นอาคารพาณิชย์ หมู่บ้านจัดสรร เมื่อเริ่มมีความเป็นเมืองเข้ามาสู่ในชุมชนทำให้เกิดการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม ซึ่งการที่โครงการฯเข้ามาแล้วเกิดการขยายเมือง ขยายชุมชนเพิ่มมากขึ้น ทรัพยากรธรรมชาติในชุมชนก็จะเกิดความเสียหาย ไม่เกิดสมดุล เพราะทุกคนในชุมชนต่างก็ต้องพึ่งพาทรัพยากรธรรมชาติ แต่กลับไม่มีใครที่ดูแล และรักษา หรือพยายามที่จะทดแทนทรัพยากรธรรมชาติของชุมชนที่หายไป ประเด็นต่อมา คือ ปัญหามลพิษทางเสียงจากการก่อสร้างของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.06$ ) เป็นลำดับที่ 9 ผู้ให้สัมภาษณ์มองว่า โครงการฯได้เริ่มต้นจากการปรับพื้นที่รอบข้าง และเริ่มมีการทุบบ้านที่อยู่ในเขตพื้นที่ของการเวนคืนที่ดิน ซึ่งตอนที่มีการทุบ ขุด หรือเจาะนั้น เกิดมลพิษทางเสียงให้กับชาวบ้านในชุมชนอยู่แล้ว แต่ในปัจจุบันโครงการฯนั้นมีการหยุดชะงัก เนื่องจากปัญหาการทำสัญญาจึงยังไม่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการก่อสร้าง การปรับพื้นที่ก็ทำได้แค่เล็กน้อย เพราะมีปัญหาเรื่องสัญญา ก่อนทางผู้รับเหมาเลยยังไม่ได้ดำเนินการต่อ แต่ผู้ให้สัมภาษณ์ก็มองว่า คนในชุมชนเป็นกังวลเรื่องของมลพิษทางเสียงที่มากจากการก่อสร้าง และยังคงกังวลต่อเมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเสร็จสิ้น และมีการเปิดใช้เป็นเส้นทางเดินรถไฟแล้ว จะเกิดมลพิษทางเสียงให้กับชุมชนด้วย ประเด็นสุดท้าย คือ จากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน คาดว่าจะทำให้พบปัญหาน้ำเสียในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 2.82$ ) เป็นลำดับที่ 10 ซึ่งเป็นลำดับสุดท้ายของผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับด้านทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม ผู้ให้สัมภาษณ์ มองว่าสาเหตุหลักๆของน้ำเสียในชุมชนส่วนใหญ่มาจากโรงงานอุตสาหกรรมในพื้นที่ที่มีจำนวนมากในชุมชน ซึ่งปัจจุบันหน่วยงานที่รับผิดชอบในเรื่องนี้ของพื้นที่ตำบลห้วยกะปิ ยังสามารถควบคุมปัญหานี้ได้ แต่หากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเสร็จสิ้น แล้วชุมชนเกิดการขยายตัว มีโรงงานอุตสาหกรรมที่เพิ่มมากขึ้น ประชาชนแฝงที่เข้ามาเยอะขึ้น หากสามารถควบคุมได้ ก็จะไม่เกิดปัญหา แต่ถ้าหากไม่สามารถควบคุมได้ก็จะทำให้เกิดผลกระทบกับชาวบ้านในชุมชนไปเต็มๆ



### ข้อเสนอแนวทางการการปรับตัวของชุมชนที่ได้จากการสัมภาษณ์และเอกสาร

แนวทางการการปรับตัวของชุมชนในการรับมือต่อความเปลี่ยนแปลงจากโครงการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่มาจากผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีดังต่อไปนี้

แนวทางการปรับตัวของชุมชนด้านเศรษฐกิจ การเข้ามาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนี้ ทำให้เกิดการขยายพื้นที่ทางเศรษฐกิจ และความเป็นเมืองเข้ามาในชุมชน ทำให้ประชาชนบางส่วนที่ต้องเช่าที่ดินเพื่อยู่ออาศัยหรือประกอบอาชีพทางการเกษตรนั้นต้องสูญเสียที่อยู่อาศัย และที่ดินทำกิน ประชาชนต้องแบกรับค่าใช้จ่ายหรือค่าครองชีพที่เพิ่มมากขึ้น

ข้อเสนอแนวทางการปรับตัวของชุมชนต่อการเปลี่ยนแปลงจากโครงการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

1. หน่วยงานภาครัฐควรกำหนดนโยบายการบริหารจัดการที่ดิน รวมไปถึงการจัดสรรจัดหาที่ดิน ทำกินให้กับเกษตรกร คนไร้ที่ดินทำ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ที่สามารถประกอบอาชีพดั้งเดิมของตนเองได้
2. ภาครัฐควรจัดให้มีโครงการบ้านเอื้ออาทรในพื้นที่ เพื่อช่วยเหลือประชาชนที่มีรายได้น้อย เพื่อให้ประชาชนได้เช่า หรือซื้อที่อยู่อาศัยนั้นเป็นของตนเองในราคาที่ย่อมเยา
3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภาครัฐหรือภาคเอกชนที่มีส่วนได้ส่วนเสียต้องเข้ามาพูดคุยและ ตอบปัญหาข้อสงสัยให้กับประชาชนในพื้นที่ รวมไปถึงควรให้ประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วมกับกระบวนการของการพัฒนาโครงการที่เกี่ยวข้องกับประชาชนในพื้นที่ ตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการการพัฒนา เพื่อให้ประชาชนได้ทำความเข้าใจกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับตนเอง

แนวทางการปรับตัวของชุมชนด้านสังคม โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนี้อาจทำให้จำนวนของประชากรแฝงในชุมชนเพิ่มขึ้นอีก ทำให้ชุมชนแออัด ไม่เป็นระเบียบ และจะเกิดผลกระทบอื่น ๆ ตามมา ไม่ว่าจะเป็นปัญหาความแออัดในชุมชน ปัญหาการว่างงาน ปัญหาการแย่งงานกันทำ ปัญหาการแย่งชิงทรัพยากรในการอุปโภค-บริโภค เป็นต้น

ข้อเสนอแนวทางการปรับตัวของชุมชนต่อการเปลี่ยนแปลงจากโครงการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องหันมาให้ความสำคัญกับการขยายเขตเมือง และขยายเขตพื้นที่ทางเศรษฐกิจที่มากขึ้น

2. ภาครัฐควรส่งเสริมการพัฒนาอาชีพในชุมชน เพื่อให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากชุมชนแออัดนั้นได้พัฒนาอาชีพ ให้มีรายได้ที่เพิ่มมากขึ้น และสร้างความมั่นคงให้กับตนเอง และครอบครัว

3. ภาครัฐต้องหันมาให้ความสำคัญของการจัดทำแผนการรับมือต่อความเปลี่ยนแปลงของชุมชน หน่วยงานภาครัฐและประชาชนต้องร่วมมือกันตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการ โดยคำนึงถึงวิถีของชุมชน และสภาพแวดล้อมของชุมชน ที่อาจจะออกมาเป็นในรูปแบบของนโยบาย หรือโครงการในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง

แนวทางการปรับตัวของชุมชนด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มลพิษทางอากาศ นั้นมักเกิดขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่ การขยายเขตเมือง เพื่อรองรับความเจริญเติบโตเพื่อให้เป็นพื้นที่ทางเศรษฐกิจ ทำให้ตำบลห้วยกะปินั้นไม่สามารถหลีกเลี่ยงปัญหาทางมลพิษได้ รวมไปถึงปัญหาการขาดแคลนน้ำที่ไม่เพียงพอต่อการอุปโภค – บริโภคอยู่ ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการขยายพื้นที่ทางเศรษฐกิจ และด้วยปัญหาการขาดแคลนน้ำที่มีเดิมอยู่แล้ว

ข้อเสนอแนวทางการปรับตัวของชุมชนต่อการเปลี่ยนแปลงจากโครงการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ ควบคุมการก่อสร้าง หรือการกระทำต่าง ๆ ที่จะนำไปสู่การสร้างมลพิษทางอากาศหรือฝุ่นละออง ยกตัวอย่าง เช่น ระหว่างการขุดเจาะ ตัด ขัดผิว ควรใช้น้ำ หรือ สารเคมี ฉีด เพราะระหว่างการก่อสร้างนั้นจะเกิดการสร้างฝุ่นจำนวนมากและต่อเนื่อง

2. หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องควรทำการตรวจสอบค่าฝุ่นละอองในพื้นที่อย่างสม่ำเสมอ เพื่อไม่ให้เป็นอันตรายต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่

3. สร้างและส่งเสริมจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมในชุมชน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนในตำบลก็ตาม เช่น การจัดทำโครงการเพื่อสร้างจิตสำนึกเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมในชุมชน เพิ่มพื้นที่สีเขียวในชุมชน เป็นต้น

4. หน่วยงานภาครัฐจัดหาแนวทางการแก้ไขปัญหาการขาดแคลนน้ำในชุมชน ยกตัวอย่าง เช่น การบริหารจัดการน้ำ การอนุรักษ์แหล่งน้ำบาดาล การรีไซเคิลน้ำ(การบำบัดน้ำเสียและใช้ในโรงงานอุตสาหกรรม) เป็นต้น

## บทที่ 5

### สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่อง ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน กรณีศึกษา ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี นำเสนอการสรุปผลการวิจัยเป็น 3 ส่วน ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1. สรุปผลการศึกษา
2. อภิปรายผลการวิจัย
3. ข้อเสนอแนะ

#### สรุปผลการศึกษา

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์การวิจัย เพื่อศึกษาผลกระทบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่จะเกิดขึ้นภายในตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี และเพื่อศึกษาแนวทางการปรับตัวของชุมชนในการรับมือต่อความเปลี่ยนแปลงจากโครงการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ ประชาชนที่มีอายุ 18 ปีขึ้นไป และอาศัยอยู่ในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี จำนวน 392 คน สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านลักษณะประชากรกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างมีจำนวนทั้งสิ้น 392 คน โดยแบ่งเป็นเพศหญิง 185 คน คิดเป็นร้อยละ 47.1 เพศชาย 180 คน คิดเป็นร้อยละ 45.9 และเพศทางเลือก 27 คน คิดเป็นร้อยละ 6.8 ส่วนมากอายุอยู่ในช่วงระยะเวลา 20 – 30 ปี จำนวน 146 คน คิดเป็นร้อยละ 37.2 และส่วนมากมีสถานภาพโสด จำนวน 223 คน คิดเป็นร้อยละ 56.8 ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในระดับการศึกษาชั้นปริญญาตรี คิดเป็นจำนวน 147 คน คิดเป็นร้อยละ 37.5 มีอาชีพพนักงานบริษัท จำนวน 127 คน คิดเป็นร้อยละ 32.4 มีรายได้เฉลี่ยต่ำกว่า 60,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 33.7 ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชนของประชากรมากกว่า 20 ปีขึ้นไป จำนวน 175 คน คิดเป็นร้อยละ 45.0 และประชากรกลุ่มตัวอย่างไม่อยู่ในพื้นที่การเวนคืนที่ดิน จำนวน 242 คน คิดเป็นร้อยละ 61.7

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของประชาชนในพื้นที่ที่มีต่อการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจ จากจำนวนประชากรของกลุ่มตัวอย่างตามสูตรคำนวณของ Yamane (1973) จำนวน 392 ชุด ผู้ตอบแบบสอบถามในครั้งนี้ได้พบว่า การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ทำให้ราคาที่ดิน และอาคารพาณิชย์ในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลงมีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 4.19$ ) เป็นลำดับที่ 1 มองว่า การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งมีผลดีต่อพื้นที่ที่อยู่รอบๆ สถานีรถไฟ และพื้นที่ใกล้เคียง ที่จะทำให้เกิดการค้าและการลงทุนในพื้นที่ จนกลายเป็นพื้นที่ที่ดึงดูดนักลงทุนเข้ามาประกอบธุรกิจ การเปลี่ยนแปลงของมูลค่าของที่ดินนั้นถือว่าเป็นผลพลอยได้ให้กับผู้ที่ถือครองสิทธิ์ที่เป็นเจ้าของที่ดิน แต่การที่มูลค่าของที่ดิน แต่ทว่าในพื้นที่ยังมีประชากรแฝงอยู่มาก ที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายรายเดือนในการเช่าอยู่อาศัย ในอนาคตอันใกล้ประชากรแฝง หรือแรงงานต่างชาตินี้เข้ามาอาศัยในพื้นที่ต้องมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน ลำดับที่ 2 เมื่อโครงการฯเสร็จสิ้นประชาชนในพื้นที่จะมีค่าใช้จ่ายในการอุปโภค บริโภคเพิ่มมากขึ้น มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 4.064$ ) มองว่า การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนั้น มีส่วนทำให้เกิดการพัฒนาเป็นชุมชนเมืองในพื้นที่ที่มีความเจริญเข้ามา การพัฒนาเมืองนี้จะเกิดค่าใช้จ่ายในการบริโภค และอุปโภคที่เพิ่มมากขึ้น ทำให้ประชาชนในพื้นที่ต้องแบกรับภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้นด้วยตนเอง ลำดับที่ 3 การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ทำให้สูญเสียที่ดินในการประกอบอาชีพ มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.92$ ) นับตั้งแต่มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติกำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืน พื้นที่บางส่วนของดินเวนคืนนั้นเป็นพื้นที่ที่เป็นที่อยู่อาศัย และพื้นที่ทำกิน ทำให้ชาวบ้านต้องสูญเสียที่ดินในการประกอบอาชีพของตนเองไป จากที่ประกอบอาชีพทางการเกษตรต้องมาประกอบอาชีพค้าขาย รับจ้าง หรือไม่ก็เป็นพนักงานของโรงงานอุตสาหกรรม ลำดับที่ 4 การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านอาชีพในชุมชน จากอาชีพเกษตรกร ไปประกอบอาชีพพนักงานโรงงานอุตสาหกรรม มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.872$ ) เมื่อความเจริญเข้ามาในพื้นที่ เกิดความเป็นผสมผสานระหว่างความเป็นเมืองเข้ามาในตำบล โรงงานอุตสาหกรรมที่หลังไหลเข้ามาในพื้นที่ และเป็นไปได้ว่าเมื่อโครงการฯเสร็จสิ้นนั้น ประชาชนในพื้นที่อาจถูกเปลี่ยนและถูกผลักดันให้เข้าสู่การเป็นลูกจ้าง หรือพนักงานโรงงานอุตสาหกรรมแทน ลำดับที่ 5 การพัฒนาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินคาดว่าจะทำให้มีแหล่งเงินทุนทั้งในประเทศ และต่างประเทศเข้ามาในพื้นที่ มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.523$ ) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนี้เป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ

ให้กับจังหวัด จึงคิดว่านี่จะเป็นการเปิดโอกาสให้กับนักลงทุนเข้ามาในอนาคต ลำดับที่ 6 คือ การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน คาดว่าจะทำให้รายได้เพิ่มขึ้นจากการขยายเขตพื้นที่ทางเศรษฐกิจ มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.398$ ) โครงการนี้อาจทำให้เกิดการขยายพื้นที่ทางเศรษฐกิจ จนทำให้ชุมชนเป็นพื้นที่ที่เติบโตด้านเศรษฐกิจและเป็นประโยชน์ต่อการค้าขายสินค้าของชุมชน และบริการในรูปแบบต่างๆ ที่อยู่ในชุมชน ลำดับที่ 7 การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ทำให้เกิดพื้นที่โรงงานอุตสาหกรรมในชุมชนเพิ่มมากขึ้น มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.372$ ) มีความหวังว่า เมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเสร็จสิ้นจะทำให้โรงงานอุตสาหกรรมเข้ามาให้ความสนใจและเปิดกิจการในพื้นที่อีก ลำดับที่ 8 คาดว่าประชาชนในพื้นที่จะมีโอกาสและทางเลือกในการประกอบอาชีพ มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.0432$ ) เป็นสิ่งที่คาดหวังว่าจะเกิดขึ้นเมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนั้นเสร็จสิ้น จะเปิดโอกาสให้กับชาวบ้านในชุมชนได้มีงานที่มั่นคง และมีทางเลือกให้มากขึ้นกว่าเดิม และลำดับที่ 9 การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเกิดการสร้างงานและแรงงานในพื้นที่ มีค่าเฉลี่ยที่ ( $\bar{X} = 2.798$ ) การพัฒนาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนี้ จะสามารถดึงดูดนักลงทุน เจ้าของกิจการต่างๆ ได้เข้ามาในพื้นที่เพื่อประกอบกิจการ และจะได้สร้างงาน สร้างรายได้ให้กับประชาชนในตำบลด้วยกะปิเอง และประชากรแฝงแรงงานต่างถิ่น ที่เข้ามาทำงานในทำในพื้นที่ เพื่อให้มีรายได้พอที่จะใช้จ่ายในชีวิตประจำวันของตนเองต่อไป

ผลกระทบด้านสังคม พบว่า การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินทำให้เกิดความแออัด ไม่เป็นระเบียบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.974$ ) เป็นลำดับที่ 1 ปัจจุบันในชุมชนมีความแออัดมาก ความแออัดที่เกิดขึ้นในชุมชนนั้นมาจากประชากรแฝง แรงงาน ต่างถิ่นที่พยายามเข้ามาในพื้นที่ทั้งมาทำงาน มาสร้างครอบครัว มาหางานทำ ทั้งนี้ยังคงเป็นกังวลกับสถานการณ์ของประชากรแฝง และแรงงานต่างถิ่นนั้น เพราะชาวบ้านต้องใช้ชีวิตด้วยความกังวลว่าจะเกิดความไม่ปลอดภัยในชีวิตด้วย ลำดับที่ 2 การพัฒนาโครงการทำให้เกิดปัญหาจากประชากรแฝงในพื้นที่จากการย้ายถิ่น เช่น ปัญหาขยะที่เพิ่มมากขึ้น มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.837$ ) หากโครงการรถไฟความเร็วสูงและการขยายพื้นที่ทางเศรษฐกิจเข้ามาในตำบล จะเกิดการสร้างงาน มีความเจริญเข้ามา จะทำให้มีประชากรแฝงเข้ามาในตำบลเยอะขึ้น และอาจจะทำให้เกิดปัญหาที่ตามมาเรื่อยๆ เช่น ปัญหาที่อยู่อาศัยแออัด

ปัญหามลพิษ ลำดับที่ 3 ปัญหาการแย่งงานกันทำของประชากรในพื้นที่ และประชากรแฝง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.809$ ) สถานการณ์ในตำบลห้วยกะปิในปัจจุบันนี้มีอัตราการจ้างงานที่ต่ำ และไม่เพียงพอต่อชาวบ้านในตำบล ลำดับที่ 4 คาดว่าจะเกิดปัญหาการจราจรติดขัดจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.069$ ) มีความเป็นไปได้ว่าเมื่อโครงการฯ เสร็จสิ้นจะเกิดปัญหาจราจรที่ติดขัดมากกว่าเดิม เพราะชุมชนนั้นมีขนาดเล็ก มีขนาดถนนที่ไม่กว้าง หากมีการขยายพื้นที่ทางเศรษฐกิจเข้ามา หากพื้นที่ในตำบลไม่สามารถรองรับความเจริญ หรือความเป็นเมืองที่เข้ามาได้นั้น จะทำให้เกิดปัญหาการจราจรที่ติดขัดได้อย่างแน่นอน ลำดับที่ 5 การมีส่วนร่วมของชุมชนในการแสดงความเห็นของต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 2.906$ ) ชาวบ้านในชุมชนมีส่วนร่วมน้อยมาก มีแค่ตัวแทนชาวบ้าน ตัวแทนเทศบาล ตัวแทนกลุ่มธุรกิจ ตัวแทนจากหน่วยงานอื่นอีกเท่านั้น และลำดับที่ 6 ปัญหาความเหลื่อมล้ำทางสังคมจากการพัฒนา โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เช่น ไม่มีอำนาจในการตัดสินใจหรือแสดงความคิดเห็น มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 2.837$ ) ระหว่างชาวบ้านในตำบลทั่วไปที่หาเช้ากินค่ำทั่วไป กับผู้มียศ มีอำนาจที่อยู่ในพื้นที่ที่มีความแตกต่างกัน คนที่มียศมีอำนาจ จะได้เข้าไปเป็นส่วนหนึ่ง เช่น การเข้าประชุม การหารือต่างๆ แต่กับชาวบ้านที่ไม่มียศหรือมีอำนาจต้องฝากถามไปกับตัวแทนของชุมชนแทนที่จะได้ไปพูดคุยกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ผลกระทบด้านทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม พบว่า ประชากรกลุ่มตัวอย่างมีความกังวลในเรื่องผลกระทบจากมลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง ใน สภาวะทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 4.380$ ) เป็นลำดับที่ 1 ชาวบ้านในตำบลห้วยกะปินั้นกังวลต่อมลพิษทางอากาศมากอยู่แล้ว จึงมีความกังวลมากกว่าหากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินได้เริ่มต้นการก่อสร้างอย่างจริงจังนั้น ปัญหามลพิษทางอากาศ ก็อาจเกิดขึ้นได้เพิ่มขึ้นจากระหว่างการดำเนินงาน ลำดับที่ 2 ปัญหาการขาดแคลนน้ำ มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.936$ ) มีกังวลว่าถ้าหากโครงการฯนี้สามารถขยายพื้นที่เขตเมืองได้จริงก็จะทำให้ตำบลห้วยกะปินี้มีประชากรแฝงที่เพิ่มขึ้นอีก จะเกิดปัญหาการแย่งชิงทรัพยากรกัน ลำดับที่ 3 คือ คาดว่าจะเกิดผลกระทบจากการจัดการขยะมูลฝอยที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่ ที่มาจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.918$ ) ประชาชนที่เพิ่มมากขึ้นมาพร้อมกับขยะในชุมชนที่เพิ่มขึ้น หากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเสร็จสิ้นหาก

หน่วยงานที่รับผิดชอบไม่สามารถรองรับได้ ก็จะเกิดปัญหามลพิษทางกลิ่น ลำดับที่ 4 การก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูงฯส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชน เช่น ภูมิแพ้จากฝุ่นละออง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.745$ ) ถ้าการก่อสร้างนั้นสร้างฝุ่นละอองในพื้นที่ที่ไม่ว่ามากหรือน้อยก็ส่งผลเสียต่อสุขภาพของประชาชนในพื้นที่ได้เช่นกัน ลำดับที่ 5 มลภาวะทางกลิ่นที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของ โรงงานอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.653$ ) มลภาวะทางกลิ่นนั้นเป็นปัญหาที่เรื้อรัง และเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นตลอดเวลา ซึ่งส่วนใหญ่ปัญหานี้มาจาก โรงงานอุตสาหกรรมที่อยู่ในพื้นที่ ลำดับที่ 6 คาดว่าการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีผลกระทบต่อพื้นที่ทางการเกษตรในชุมชน มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.503$ ) ชาวบ้านที่ใช้ที่ดินเพื่อทำการเกษตรบางส่วนก็โดนเวนคืนเพื่อทำให้เป็นพื้นที่การพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ทำให้พื้นที่ทางการเกษตรของชุมชนนั้นหายไป ลำดับที่ 7 คาดว่าการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน จะทำให้พื้นที่สีเขียวในชุมชนลดลง มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.406$ ) โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเองก็มีส่วนที่ทำให้พื้นที่สีเขียวในชุมชนหายไปด้วยเหมือน เนื่องจากมีการปรับพื้นที่รอบข้างเพื่อรองรับและเตรียมพร้อมต่อการก่อสร้างเส้นทางเดินรถไฟ ลำดับที่ 8 คาดว่าจะเกิดการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในชุมชนอย่างเป็นประโยชน์ มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.064$ ) เมื่อเริ่มมีความเป็นเมืองเข้ามาสู่ในชุมชน ทำให้เกิดการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม ซึ่งการที่โครงการฯเข้ามา แล้วเกิดการขยายเมืองขยายชุมชนเพิ่มมากขึ้น ทรัพยากรธรรมชาติในชุมชนก็จะเกิดความเสียหาย และไม่สมดุล ลำดับที่ 9 ปัญหามลพิษทางเสียงจากการก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 3.059$ ) ประชาชนในชุมชนเป็นกังวลเรื่องของมลพิษทางเสียงที่มากจากการก่อสร้าง และยังกังวลต่อเมื่อโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเสร็จสิ้น และหากมีการเปิดใช้เป็นเส้นทางเดินรถไฟแล้ว จะเกิดมลพิษทางเสียงให้กับชุมชนด้วย และประเด็นสุดท้าย จากการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน คาดว่าจะทำให้พบปัญหาน้ำเสียในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น มีค่าเฉลี่ย ( $\bar{X} = 2.821$ ) เป็นลำดับที่ 10 หากโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเสร็จสิ้นแล้วชุมชนเกิดการขยายตัว มีโรงงานอุตสาหกรรมที่เพิ่มมากขึ้น ประชาชนแฝงที่เข้ามาเยอะขึ้น หากสามารถควบคุมได้ ก็จะไม่เกิดปัญหา แต่ถ้าหากไม่สามารถควบคุมได้ก็จะทำให้เกิดผลกระทบกับชาวบ้านในชุมชนไป

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับแนวทางการการปรับตัวของชุมชนในตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี

แนวทางการการปรับตัวของชุมชนในการรับมือต่อความเปลี่ยนแปลงจากโครงการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่มาจากผลกระทบที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีดังต่อไปนี้

ด้านเศรษฐกิจ ผลการศึกษาวิจัยพบว่า ประชาชนมีความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ในประเด็นที่เกี่ยวกับการพัฒนาของโครงการฯ ที่คาดว่าจะนำไปสู่การทำให้ราคาที่ดิน และอาคารพาณิชย์มีมูลค่าที่สูงขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการซื้อขาย หรือการเช่า ซึ่งทำให้ประชาชนมีค่าใช้จ่ายหรือครองชีพเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเข้ามาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนี้ ทำให้เกิดการขยายพื้นที่การพัฒนาทางเศรษฐกิจ ทำให้ความเป็นเมืองเข้ามาในชุมชน ทำให้เศรษฐกิจในชุมชนนั้นเติบโต และปัญหาที่สำคัญที่อาจเกิดขึ้นในพื้นที่ตำบล ห้วยกะปิคือ เนื่องจากตำบลห้วยกะปินั้นเป็นพื้นที่ของการพัฒนาอาจทำให้ได้รับความสนใจของ ผู้ประกอบการในการลงทุนทำธุรกิจในพื้นที่ ทั้งนี้หากผู้ที่เป็นเจ้าของที่ดิน เจ้าของอาคารพาณิชย์นั้น ตัดสินใจที่ขายให้กับผู้ลงทุนที่สนใจเข้ามาทำธุรกิจ อาจทำให้ประชาชนบางส่วนที่ต้องเช่าเพื่อประกอบ อาชีพทางการเกษตรนั้นต้องสูญเสียที่ดินทำกินไป รวมไปถึงสูญเสียที่อยู่อาศัยด้วยโดยมีข้อเสนอแนวทางการปรับตัวด้านเศรษฐกิจ คือ หน่วยงานภาครัฐควรกำหนดนโยบายการบริหารจัดการที่ดิน ควรจัดให้มีโครงการบ้านเอื้ออาทรในพื้นที่ เพื่อช่วยเหลือประชาชนที่มีรายได้น้อย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานภาครัฐหรือภาคเอกชนที่มีส่วนได้ส่วนเสีย ต้องเข้ามาพูดคุยและ ตอบปัญหาข้อสงสัยให้กับประชาชนในพื้นที่ รวมไปถึงควรให้ประชาชนเข้าไปมีส่วนร่วมกับการกระบวนการของการพัฒนาโครงการที่เกี่ยวข้องกับประชาชนในพื้นที่ตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการการพัฒนา เพื่อให้ประชาชนได้ทำความเข้าใจกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับตนเอง

ด้านสังคม ผลการศึกษาวิจัยพบว่า ประชาชนมีความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ในประเด็นที่เกี่ยวกับการพัฒนาของโครงการฯ คาดว่าจะนำไปสู่การทำให้จำนวนของประชากรแฝงในชุมชนเพิ่มขึ้นอีก ทำให้ชุมชนแออัด ไม่เป็นระเบียบ และจะเกิดผลกระทบอื่น ๆ ตามมา ยกตัวอย่างเช่น ปัญหาการแย่งงานกันทำของประชากรในพื้นที่ และประชากรแฝง ซึ่งหากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเสร็จสิ้นจำนวนประชากรแฝงอาจเพิ่มขึ้นอีก เพราะจำนวนงานที่เกิดขึ้นตำบลนั้นอาจไม่เพียงพอต่อจำนวน



ของประชาชนในพื้นที่ที่ว่างงาน และจำนวนประชากรแฝงที่เข้ามาเพื่อหางานทำในชุมชน จึงอาจทำให้เกิดปัญหาการแย่งงานกันทำตามมา โดยมีข้อเสนอแนวทางการปรับตัวด้านสังคม คือ ภาครัฐควรส่งเสริมการพัฒนาอาชีพในชุมชน เพื่อให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากชุมชนแออัดนั้นได้พัฒนาอาชีพ ทำให้มีรายได้ที่เพิ่มมากขึ้น และภาครัฐต้องหันมาให้ความสำคัญของการจัดทำแผนการรับมือต่อความเปลี่ยนแปลงของชุมชน โดยหน่วยงานภาครัฐและประชาชนต้องร่วมมือกัน โดยที่ประชาชนในพื้นที่ต้องมีส่วนร่วมตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการ โดยคำนึงถึงวิถีของชุมชน และสภาพแวดล้อมของชุมชน

ด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประชาชนมีความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ในประเด็นที่เกี่ยวกับการพัฒนาของโครงการฯ คาดว่าจะนำไปสู่ผลกระทบจากมลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง ในสภาวะทางอากาศที่เปลี่ยนแปลง ซึ่งมลพิษทางอากาศนั้นมักเกิดขึ้นจากการพัฒนาพื้นที่การขยายเขตเมืองขยายชุมชน ทำให้ตำบลห้วยกะปินั้นไม่สามารถหลีกเลี่ยงปัญหา ทางมลพิษได้เลย สำหรับระหว่างการดำเนินงานของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินนี้อาจก่อให้เกิดปัญหามลพิษทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นด้วยเหมือนกัน และอีกหนึ่งประเด็นสำคัญคือ ปัญหาการขาดแคลนน้ำ ตำบลห้วยกะปิประสบปัญหาการขาดแคลนน้ำที่ไม่เพียงพอต่อการอุปโภค - บริโภคอยู่แล้ว หากมีการพัฒนาโครงการแต่ไม่มีแผนการรับมือหรือแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ถูกต้องก็จะทำให้ปัญหาที่มีอยู่สร้างความรุนแรงขึ้น และเกิดผลกระทบที่มากขึ้น โดยมีข้อเสนอแนวทางการปรับตัวด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม คือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ ควบคุมการก่อสร้าง หรือการกระทำต่าง ๆ ที่จะนำไปสู่การสร้างมลพิษทางอากาศหรือฝุ่นละออง สร้างและส่งเสริมจิตสำนึกในการรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมในชุมชน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชนในพื้นที่ เช่น การจัดทำโครงการเพื่อสร้างจิตสำนึกเพื่อรักษาสิ่งแวดล้อมในชุมชน และเพิ่มพื้นที่สีเขียวในชุมชน เป็นต้น

## อธิปราชผล

การศึกษาเรื่อง ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน กรณีศึกษา ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี เป็นการวิจัยเชิงผสมผสาน สามารถ อธิปราชผลการวิจัยเปรียบเทียบระหว่างข้อค้นพบที่ได้จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และเอกสารทาง วิชาการ ดังนี้ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี ต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ด้านเศรษฐกิจ จากผลการวิจัยได้พบว่า กลุ่มตัวอย่าง มีแนวโน้มให้ความสำคัญในเรื่องของราคาที่ดิน และอาคารพาณิชย์ ในพื้นที่ที่มีการเปลี่ยนแปลง รongลงมาคือ เมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเสร็จสิ้นอาจทำให้ประชาชนในตำบล ห้วยกะปิที่จะมีค่าใช้จ่ายครองชีพที่เพิ่มมากขึ้นเพราะโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน นั้นมีส่วนทำให้พื้นที่ในตำบลห้วยกะปิมีความเป็นชุมชนเมืองและทันสมัยมากขึ้น ซึ่งผลการวิจัยนี้ สอดคล้องกับงานวิจัยของจุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวัช ศรีโภาคางกุล (2562) เนื่องจากการเข้ามาของ โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินในอนาคตอาจทำให้ราคาของที่ดิน และอาคารพาณิชย์ที่ อยู่ในตำบลห้วยกะปินั้น มีมูลค่าที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ หากผู้ที่เป็นเจ้าของที่ดิน เจ้าของอาคารพาณิชย์นั้น ตัดสินใจที่ขายให้กับผู้ลงทุนที่ อาจทำให้ประชาชนบางส่วนที่ต้องเช่าเพื่อประกอบอาชีพทางการ เกษตรนั้นต้องสูญเสียที่ดินทำกินไป รวมไปถึงสูญเสียที่อยู่อาศัย รวมไปถึงการเข้ามาของโครงการ รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินนั้น อาจนำความเป็นชุมชนเมือง และความทันสมัยเข้ามาในตำบล จึงทำให้ประชาชนในพื้นที่ และประชากรแฝงมีค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้นจากความเปลี่ยนแปลงนี้ ซึ่งผลการวิจัยนี้จึงยืนยันได้ว่าสอดคล้องกับงานวิจัยของจุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวัช ศรีโภาคางกุล (2562) ได้วิจัยเรื่อง ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อชุมชนริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ที่พบว่า การก่อสร้างทางรถไฟรางคู่นั้นก็ สร้างผลกระทบในด้านลบให้กับประชาชน เพราะทำให้ประชาชนในพื้นที่ต้องแบกรับค่าใช้จ่าย หรือค่าครองชีพที่เพิ่มขึ้นจากการก่อสร้างทางรถไฟรางคู่ ประชากรบางส่วนไร้ที่อยู่อาศัยเพราะถูก เวนคืนที่ดิน เป็นสาเหตุที่ทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่การเวนคืนที่ดินต้องหาที่อยู่อาศัยใหม่ และยังทำให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มมากขึ้น ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นด้านสังคม ผลการวิจัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มให้ความสำคัญในเรื่องของความแออัดและไม่ระเบียบของชุมชน และ รongลงมา คือ การเข้ามาของประชากรแฝง หรือแรงงานต่างถิ่นในจำนวนที่เพิ่มมากขึ้นที่เข้ามา หางานทำ ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของจุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวัช ศรีโภาคางกุล (2562)

ทั้งนี้เนื่องจากการเข้ามาของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน อาจทำพื้นที่ในตำบลห้วยกะปินั้นเป็นพื้นที่ที่น่าสนใจต่อการลงทุนต่อนักธุรกิจ และด้วยสาเหตุนี้อาจนำมาสู่การอพยพของประชากรแฝง หรือแรงงานต่างถิ่นในจำนวนที่เพิ่มมากขึ้นที่จะเข้ามาหางานทำ หรือโยกย้ายถิ่นฐานเพื่อสร้างครอบครัว หากประชากรแฝงหรือแรงงานต่างถิ่นนั้นเข้ามาในพื้นที่ที่มีจำนวนมากเกินไป อาจทำให้ชุมชนนั้นเกิดความวุ่นวาย และไม่เป็นระเบียบในชุมชน ซึ่งความไม่ระเบียบในชุมชนสามารถก่อให้เกิดปัญหาอื่นๆตามมา เช่น เรื่องของอุบัติเหตุบนท้องถนน การโจรกรรมในพื้นที่ หรือปัญหาของการแย่งงานกันทำ ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของจุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวัช ศรีโภคางกุล (2562) ได้วิจัยเรื่อง ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อชุมชนริมทางรถไฟ : กรณีศึกษาชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ที่พบว่า การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อชุมชนเทพารักษ์ ซึ่งผลกระทบด้านลบที่เกิดขึ้นนั้น มาจากที่ประชากรชุมชนเทพารักษ์ส่วนใหญ่ที่อาศัยบนที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ถูกการรถไฟแห่งประเทศไทยเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างเป็นเส้นทางคู่ขนาน ทำให้ประชากรที่อาศัยอยู่ในระยะ 20 เมตรแรกที่ต้องรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างโดยได้รับเงินชดเชยจากรัฐ และผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นของตำบลห้วยกะปิ ด้านทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มให้ความสำคัญในเรื่องของมลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง ในสภาวะทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นได้จากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ซึ่งผลการวิจัยสอดคล้องกับงานวิจัยของคุณจุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวัช ศรีโภคางกุล (2562) เนื่องจากพื้นที่ในตำบลห้วยกะปิเป็นพื้นที่ที่มีโรงงานอุตสาหกรรมทั้งขนาดเล็ก และขนาดใหญ่อยู่ในชุมชนมากกว่า 60 แห่ง ซึ่งรวมไปถึงโรงโม่หิน โรงงานคอนกรีต ที่ก่อให้เกิดฝุ่นหิน และฝุ่นละอองได้มากอยู่แล้ว ยังไม่รวมถึงฝุ่นควันที่ได้มาท่อไอเสียจากรถพ่วง และรถบรรทุกที่เข้ามาในพื้นที่ ซึ่งเป็นไปได้ว่าในระหว่างการดำเนินงานของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินที่อาจก่อให้เกิดฝุ่นละอองในพื้นที่ที่เพิ่มมากขึ้นอีก และประชาชนในตำบลห้วยกะปิก็คงมีความกังวลเมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินเสร็จสิ้น มีการเดินรถไฟแล้วนั้น อาจก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศในชุมชนเพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งผลการวิจัยสอดคล้องกับงานวิจัยของจุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวัช ศรีโภคางกุล (2562) ที่พบว่า การก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ได้ส่งผลทำให้สิ่งแวดล้อมของชุมชนเทพารักษ์ได้รับผลกระทบจากมลภาวะทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง มลภาวะทางเสียงจากการก่อสร้าง รวมทั้งแรงสั่นสะเทือนจากการขุด เจาะ ซึ่งเป็นเหตุให้บ้านเรือนที่อยู่ใกล้โครงการพังทลายจากแรงสั่นสะเทือนและดินทรุด ทำให้เกิดความเสียหายจากการก่อสร้าง

## ข้อเสนอแนะ

### ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. ภาครัฐ และหน่วยงานที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการ ต้องจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ของโครงการ เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิ ได้ทราบรายละเอียดของโครงการ เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนในชุมชนได้มีส่วนร่วม และแสดงความคิดเห็นโดยตรงต่อนโยบายของรัฐ

2. ภาครัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรหาแนวทาง หรือนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการปรับตัวของชุมชนในการรับมือต่อความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิ เพื่อให้ประชาชนในชุมชนปรับตัวได้ทันกับสถานการณ์และสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างดี

3. ภาครัฐ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกคน ควรพบปะพูดคุยกับประชาชนในพื้นที่ตำบลห้วยกะปิอย่างสม่ำเสมอ ให้ความสำคัญกับทุกพื้นที่ ที่ได้รับผลกระทบไม่ว่าจะเป็นผลกระทบทางตรงหรือทางอ้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่น และเพื่อรับฟังปัญหาความเดือดร้อนที่ได้รับแล้วนำไปปรับปรุงแก้ไข

### ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

1. ศึกษาในเชิงเจาะลึก เรื่องของผลกระทบที่ชาวบ้านได้รับจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่และบุคคลภายนอกทราบถึงผลกระทบ และการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น เพื่อนำไปใช้ศึกษาและวิเคราะห์ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบต่อไป

2. ควรศึกษาการวิจัยเชิงประวัติศาสตร์ของชุมชน เพื่อจะได้เข้าใจถึงการเปลี่ยนแปลงของชุมชน และวิถีชีวิตที่เปลี่ยนไปของประชาชนในพื้นที่ ที่อาจเกิดขึ้นเมื่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเสร็จสิ้น รวมถึงเข้าถึงผลกระทบทางสังคมได้ลึกซึ้งมากขึ้น

## บรรณานุกรม

- กันยา สุวรรณแสง. (2536). *บุคลิกภาพและการปรับตัว*. (พิมพ์ครั้งที่ 2) อักษรพิทยา.
- จุฬารัตน์ ศิริสิงห์ และศิวัช ศรีโกคางกุล. (2562). ผลกระทบจากการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ที่มีผลต่อชุมชนริมทางรถไฟ: กรณีศึกษา ชุมชนเทพารักษ์ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น, *Veridian E-Journal Silpakorn University*, 12, 1053 - 1067.  
<https://he02.tci-thaijo.org/index.php/Veridian-E-Journal/article/view/202085>
- ชนละนิจ ชันธุ์พัฒน์ (2552). *ผลกระทบทางทัศนคติของคนในชุมชนต่อโครงการทำเรื่อน้ำลี้กสีซังจังหวัดชลบุรี*. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ณัฐพลบัว เปลียนสี. (2561). *รูปแบบการพัฒนาบุคลากรในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเพื่อรองรับอุตสาหกรรมเป้าหมายในอนาคต*. *Journal of Suvarnabhumi Institute of Technology (Humanities and Social Sciences)*, 303.  
<https://so04.tcithaijo.org/index.php/svittj/article/download/214882/149578/682891>
- ธีรภัท ชัยพิพัฒน์. (2557). *ผลกระทบต่อวิถีชีวิตและกระบวนการมีส่วนร่วมของชุมชนบ้านสบกกที่มาจากโครงการโดยรัฐขนาดใหญ่: กรณีศึกษา: การสร้างท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนแห่งที่ 2 ตำบลบ้านแซว อำเภอเชียงแสน จังหวัดเชียงราย: รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์*. ม.ป.ท.
- บ้านจัดสรรไว้อยู่สปีดผ่าซีกขอชดเชย 100 ล้าน*. (2564).  
<https://www.thansettakij.com/real-estate/475988>
- เปิดแผนผังที่ดิน 5 จังหวัดโดนเวนคืนที่ดินสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน*. (2562).  
<https://www.thaiquote.org/content/230619>
- พงศกร บุญยสิริกุล. (2555). *ผลกระทบจากการสร้างท่าเรือปากน้ำที่มีต่อประชาชนชุมชนปากน้ำจังหวัดระยอง*. งานนิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- พรพรรณ นิยมไทย. (2561). *พระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561*.  
<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/th/Documents/legal/th-legal-newsletter-th-261018.pdf>
- พิเชษฐ์ คนชื้อ. (2557). *ผลกระทบของบ่อนการพนันบริเวณชายแดนไทย-กัมพูชาในอำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี*. ภาคนิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยราชภัฏรำไพพรรณี.

- มณฑาทิพย์ กลิ่นสุกหอม. (2558). *ผลกระทบด้านสังคมของการจัดตั้งสวนอุตสาหกรรมเครือสหพัฒน์ กรณีศึกษาชุมชนบ้านหนองขาม เทศบาลนครแหลมฉบัง*. งานนิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- วรารณณ์ ตระกูลสฤตย์. (2545). *ความหมายของการปรับตัว; จิตวิทยาการปรับตัว*. สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- วลีพร พจนะวาที. (2549). *ผลกระทบของสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินบางซื่อที่มีต่อชุมชน และพื้นที่โดยรอบ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย*.
- วัลย์รัตน์ คุณาพันธ์, สมโภชน์ อเนกสุข และดลดาว ปุราณนท์. (2561). การศึกษากระบวนการปรับตัวที่มีประสิทธิภาพสำหรับนักศึกษาในสถาบันอุดมศึกษาเอกชน. *วารสารศึกษาศาสตร์ มมร*, 6(2), 90-103. <http://ojs.mbu.ac.th/index.php/edj/article/view/292>
- สัจจงษ์ สารวงศ์ (2559). *โครงการสร้างเขื่อนท่าแฉะ ตำบลสองพี่น้อง อำเภотаแฉะ จังหวัดชุมพร: ผลกระทบที่จะเกิดต่อชุมชนและขบวนการเคลื่อนไหวต่อต้านของชาวบ้าน*. มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.). (ม.ป.ป.). *รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน*. <https://www.eeco.or.th/th/high-speed-rail-connecting-3-airports>
- สุมาลี ศรีธรรมราช และบุษกร ถาวรประสิทธิ์. (2560). ผลกระทบจากเหตุการณ์วิกฤตต่อนักท่องเที่ยวต่างชาติในจังหวัดภูเก็ต, *วารสารปาริชาติ มหาวิทยาลัยทักษิณ*, 2560 (ฉบับพิเศษ), 86-95.
- อุษา เพชรยิ้ม. (2542). *ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคม และวัฒนธรรมในหมู่บ้านอีสาน ศึกษากรณีบ้านโนนตะแบก จังหวัดขอนแก่น*. สถาบันวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- Shreyas Bharule, Tetsuo Kidokoro and Seta Fumihiko. (2019) Evolution of high-speed rail and its development effects: stylized facts and review of relationships. <https://ssrn.com/abstract=3554834>
- Corinne Blanquart, M. K. (2017). The local economic impacts of high-speed railways: Theories and facts. *European Transport Research Review*, 9(2), 1-14. <https://etr.springeropen.com/articles/10.1007/s12544-017-0233-0>



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก

แบบสอบถาม





**แบบสอบถามวิจัยเรื่อง ผลกระทบจากการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน  
กรณีศึกษา ตำบลห้วยกะปิ อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี**

**คำชี้แจง :** แบบสอบถามชุดนี้จัดทำขึ้นเพื่อประกอบการศึกษารายวิชาวิธีวิทยาวิจัยทางสังคมศาสตร์ หลักสตรัฐศาสตร์บัณฑิต คณะรัฐศาสตร์และนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา ขอความอนุเคราะห์ท่านตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริง คณะผู้วิจัยขอรับรองว่าข้อมูลที่ท่านตอบในแบบสอบถามทั้งหมดจะถูกเก็บเป็นความลับและจะถูกนำมาใช้ประโยชน์เพื่อการศึกษาเท่านั้น

สำหรับแบบสอบถามชุดนี้มีเนื้อหาทั้งหมด 3 ตอน ดังรายละเอียดต่อไปนี้ คือ

ตอนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป

ตอนที่ 2 : ผลกระทบของประชาชนในพื้นที่ที่มีต่อการพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

ตอนที่ 3 : ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

**ตอนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป**

คำชี้แจง : โปรดทำเครื่องหมาย  ลงในช่อง  ตามความเป็นจริง

1. เพศ

ชาย

หญิง

เพศทางเลือก

2. อายุ ..... ปี

3. สถานภาพ

โสด

สมรส

หย่าร้าง

แยกกันอยู่

หม้าย

## 4. ระดับการศึกษา

- ประถมศึกษา
  มัธยมศึกษาตอนต้น  
 มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช./ปวส.
  ปริญญาตรี  
 สูงกว่าปริญญาตรี

## 5. อาชีพ

- ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว
  รับจ้างทั่วไป
  พนักงานบริษัท  
 ข้าราชการ
  นักเรียน/นักศึกษา  
 อื่นๆ โปรดระบุ.....

6. รายได้เฉลี่ยต่อปี ..... บาท

7. ระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน ..... ปี

8. ขอบเขตระยะทางของที่อยู่อาศัยต่อการเวนคืนที่ดิน

- เคยอยู่ในพื้นที่การเวนคืน
  ไม่อยู่ในพื้นที่การเวนคืน  
 ถ้าเคยอยู่ในพื้นที่การเวนคืนมีระยะห่าง.....เมตร

ตอนที่ 2 : ผลกระทบของประชาชนในพื้นที่ที่มีต่อการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

คำชี้แจง : ให้อ่านทำเครื่องหมาย ✓ ตามความเป็นจริงในช่องว่างที่จัดเตรียมไว้ให้

ประเด็น	ระดับผลกระทบ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
<b>ด้านเศรษฐกิจ</b>					
1. การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ทำให้รายได้เพิ่มขึ้นจากการขยายเขตพื้นที่ทางเศรษฐกิจ					

ประเด็น	ระดับผลกระทบ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
2. การพัฒนาโครงการฯทำให้สูญเสียที่ดินในการประกอบอาชีพ					
3. ประชาชนในพื้นที่มีโอกาสและทางเลือกในการประกอบอาชีพ					
4. การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินเกิดการสร้างงานและแรงงานในพื้นที่					
5. เมื่อโครงการฯ เสร็จสิ้น ประชาชนในพื้นที่จะมีค่าใช้จ่ายในการอุปโภค บริโภคเพิ่มมากขึ้น					
6. การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านอาชีพในชุมชน จากอาชีพเกษตรกร ไปประกอบอาชีพพนักงานโรงงานอุตสาหกรรม					
7. การพัฒนาโครงการฯ ทำให้ราคาที่ดิน และอาคารพาณิชย์ ในพื้นที่มีการเปลี่ยนแปลง					
8. การพัฒนาของโครงการฯทำให้มีแหล่งเงินทุนทั้งในประเทศ และต่างประเทศเข้ามาในพื้นที่					
9. การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินทำให้เกิดพื้นที่โรงงานอุตสาหกรรมในชุมชนเพิ่มมากขึ้น					
<b>ด้านสังคม</b>					
10. ชุมชนเกิดความแออัด ไม่เป็นระเบียบจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน					

ประเด็น	ระดับผลกระทบ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
11. การพัฒนาโครงการฯทำให้เกิดปัญหาจากประชากรแฝงในพื้นที่จากการย้ายถิ่น เช่น ปัญหาขยะที่เพิ่มมากขึ้น					
12. ปัญหาการแย่งงานกันทำของประชากรในพื้นที่และประชากรแฝง					
13. ปัญหาการจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน					
14. การมีส่วนร่วมของชุมชนในการแสดงความเห็นของต่อโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน					
15. ปัญหาความเสื่อมล้ำทางสังคมจากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน เช่น ไม่มีอำนาจในการตัดสินใจหรือแสดงความคิดเห็น					
<b>ด้านทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม</b>					
16.ผลกระทบจากการจัดการขยะมูลฝอยที่เพิ่มขึ้นในพื้นที่การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน					
17. ผลกระทบจากมลพิษทางอากาศ เช่น ฝุ่นละออง ในสภาวะทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงจากโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน					
18. ปัญหามลพิษทางเสียงจากการก่อสร้างของโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน					
19. ปัญหาการขาดแคลนน้ำ					

ประเด็น	ระดับผลกระทบ				
	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด
20. การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงฯ ส่งผลต่อสุขภาพประชาชน เช่น ภูมิแพ้จากฝุ่นละออง					
21. พื้นที่สีเขียวในชุมชนลดลง					
22. การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติ					
23. การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน มีผลกระทบต่อพื้นที่ทางการเกษตรในชุมชน					
24. จากการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน พบปัญหาน้ำเสียในพื้นที่ที่เพิ่มขึ้น					
25. มลภาวะทางกลิ่นที่เกิดขึ้นจากการขยายตัวของโรงงานอุตสาหกรรมที่เกิดขึ้นในพื้นที่การพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน					

### ส่วนที่ 3 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

#### 1. ด้านเศรษฐกิจ

.....

.....

.....

#### 2. ด้านสังคม

.....

.....

.....

#### 3. ด้านสิ่งแวดล้อม

.....

.....

.....

## ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ-สกุล	นางสาวชนกสุตา พงษ์วุฒิธรรม
วัน เดือน ปี เกิด	15 พฤษภาคม พ.ศ.2541
สถานที่เกิด	โรงพยาบาลสมเด็จพระบรมราชเทวี ณ ศรีราชา อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	14 หมู่ 3 ตำบลอ่างศิลา อำเภอเมืองชลบุรี จังหวัดชลบุรี 20000
ตำแหน่งและประวัติการทำงาน	พ.ศ. 2563 บัณฑิตอาสาต้นแบบจังหวัดชลบุรี
ประวัติการศึกษา	พ.ศ.2559 - 2563 ศิลปศาสตรบัณฑิต (การจัดการบริการสังคม) มหาวิทยาลัยบูรพา พ.ศ. 2566 รัฐศาสตรมหาบัณฑิต (เศรษฐศาสตร์การเมืองและการจัดการ การปกครอง) มหาวิทยาลัยบูรพา
รางวัลหรือทุนการศึกษา	พ.ศ. 2564 ทุนสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาค ตะวันออก(สกพอ.)