

สรุปผลการวิจัยและข้อเสนอแนะ

ผลของการศึกษาผลกระทบ

จากผลการศึกษาในบทที่ 5 แสดงให้เห็นว่าสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชมีผลกระทบต่อ พื้นที่ใกล้เคียงทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยผลกระทบทางตรงก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านการเดินทาง และผลกระทบทางอ้อมก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ สังคม และประชากร แม้ว่าการเปลี่ยนแปลงนี้จะมีได้เกิดขึ้นเพราะสะพานเพียงอย่างเดียว แต่สะพานก็นับว่ามีส่วนสำคัญในการกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ซึ่งพอจะสรุปผลของการศึกษาได้ดังต่อไปนี้

1. ผลกระทบในด้านผลดี

สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช นับว่ามีผลกระทบทางด้านดีต่อประชากร เศรษฐกิจ สังคม และลักษณะทางกายภาพของพื้นที่บริเวณใกล้เคียง รวมถึงเขตรอบนอกที่ต่อเนื่องทางฝั่งธนบุรี กล่าวคือในด้านประชากร ทำให้เขตยานนาวาและเขตคลองสานมีจำนวนประชากรเพิ่มสูงขึ้นประมาณ 3,120 คน และ 740 คนในปีพ.ศ. 2527 และในขณะเดียวกันทำให้จำนวนประชากรในเขตธนบุรีลดลงจำนวน 8,800 คน จากผลการวิเคราะห์การย้ายเข้าและย้ายออกของประชากรพบว่า สะพานมีผลทำให้ประชากรย้ายเข้ามาอยู่ในเขตยานนาวามีจำนวนมากกว่าย้ายออก และในเขตธนบุรีมีประชากรย้ายออกมากกว่าย้ายเข้า ทั้งนี้เป็นเพราะว่าเขตยานนาวายังมีพื้นที่ที่เป็นสวนและที่ว่าง ราคาที่ดินยังไม่แพงนัก จึงมีศักยภาพในการที่จะพัฒนาเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากมีสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว มีการตัดถนนเชื่อมต่อจากถนนเชิงลาดเข้าไปยังพื้นที่ ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วกว่าเดิม ประชาชนจึงมีความต้องการที่จะโยกย้ายเข้าไปอยู่มากขึ้น ส่วนเขตธนบุรีนั้น เนื่องจากมีความหนาแน่นของประชากรสูง คือประมาณ 31,000 คน/ตารางกิโลเมตร ฉะนั้นหลังจากมีสะพานแล้ว ประชาชนเห็นว่าสามารถเดินทางเข้ามายังฝั่งพระนครอันเป็นศูนย์กลางเมืองได้สะดวกรวดเร็วกว่าเดิม จึงทำให้มีประชาชนบางส่วนโยกย้ายถิ่นไปอยู่ในเขตพื้นที่รอบนอกมากขึ้น เนื่องจากที่ดินมีราคาถูกกว่าและสภาพแวดล้อมดีกว่า ซึ่งได้แก่เขตบางขุนเทียน เขตราชบุรีบูรณะ และเขตหนองแขม ดังจะเห็นได้จากจำนวน

ประชากรในเขตดังกล่าวมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น แสดงให้เห็นว่าสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีผลดีในการช่วยลดความแออัดของประชาชนในเขตชั้นในให้กระจายออกไปสู่เขตชั้นนอกมากขึ้น ผลที่ตามมาคือเกิดการพัฒนาคณะที่ในบริเวณรอบนอกให้เจริญยิ่งขึ้น ส่วนเขตบางรัก เนื่องจากมีจำนวนประชากรลดลงในปีพ.ศ. 2526 มากถึง 52,798 คน หรือประมาณร้อยละ 37.27 โดยไม่ทราบสาเหตุที่แน่ชัด ดังนั้นในการศึกษานี้จึงมิได้ทำการวิเคราะห์ผลกระทบต่อจำนวนประชากร และการย้ายออกของประชากร แต่ก็สามารถที่จะกล่าวได้ว่าสาเหตุหนึ่งที่จำนวนประชากรลดลง เป็นผลเนื่องมาจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชนี้ ดังจะเห็นได้จากผลการวิเคราะห์ จำนวนประชากรย้ายเข้า ซึ่งพบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนคนย้ายเข้าลดลงประมาณ 1,370 คน ทั้งนี้เพราะว่า เขตบางรักมีการกระจุกตัวทางด้านธุรกิจการค้าสูงมาก มีความหนาแน่นของประชากร ประมาณ 25,590 คน/ตารางกิโลเมตรในปีพ.ศ. 2525 และที่ดินมีราคาแพงมาก ดังนั้นหลังจาก มีสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว จึงทำให้ประชาชนโยกย้ายออกไปสู่เขตอื่นมากขึ้น และมีจำนวนคนย้ายเข้าลดน้อยลง

สำหรับทางด้านเศรษฐกิจ สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชนับได้ว่าเป็นสะพานที่มีบทบาทสำคัญในการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาและกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจต่อพื้นที่ใกล้เคียง และพื้นที่รอบนอกที่ต่อเนื่องออกไป ทั้งนี้เพราะว่าเป็นสะพานที่เชื่อมโยงระบบการคมนาคมระหว่างฝั่งพระนครที่เป็นย่านธุรกิจการค้าและแหล่งงานที่สำคัญ อันได้แก่ เขตบางรัก และต่อออกไปยังเขตพระโขนงและเขตปทุมวัน กับฝั่งธนบุรีที่เป็นย่านอยู่อาศัย อันได้แก่ เขตคลองสานและเขตธนบุรี และต่อออกไปยัง เขตบางขุนเทียนและเขตราษฎร์บูรณะ อีกทั้งยังเป็นตัวรองรับความต้องการของประชาชนที่เดินทางมาจากจังหวัดทางใต้ เพื่อผ่านไปยัง เขตอุตสาหกรรมแถบอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ และทางตะวันออกของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้ถนนเชิงลาดของสะพานฝั่งธนบุรี แต่เดิมเป็นพื้นที่สวนผลไม้และไม่มีแนวถนนเดิม ดังนั้นหลังจากสร้างสะพานแล้ว ทำให้เกิดการพัฒนาคณะที่ให้สามารถใช้ประโยชน์ได้มากขึ้น ดังจะเห็นได้จากผลการวิเคราะห์ ซึ่งพบว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชมีผลดี ทำให้เขตคลองสานมีรายรับเพิ่มขึ้น เป็นจำนวนเงิน 0.60 ล้านบาทในปีพ.ศ. 2526 โดยรายได้ที่เพิ่มขึ้นและเห็นได้ชัดเจนนี้นี้ ได้แก่ ภาษีการค้า ภาษีเงินได้นิติบุคคล และภาษีป้าย ในขณะที่เดียวกันทำให้เขตยานนาวามีรายรับเพิ่มขึ้นเช่นกัน ประมาณ 1.80 ล้านบาท ทั้งนี้เนื่องจากมีการตัดถนนใหม่และปรับปรุงถนนเดิม เพื่อให้เชื่อมโยงกับถนนเชิงลาดของสะพาน นับเป็นการเปิดพื้นที่ในเขตยานนาวามากขึ้น จากพื้นที่เดิมที่เป็นสวน

และที่ว่าง กลายมาเป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมและอุตสาหกรรม โดยรายได้ที่เพิ่มขึ้นนี้ได้แก่ ภาษี
โรงเรือนและที่ดิน ภาษีบำรุงท้องที่ ภาษีป้าย ภาษีการค้า และภาษีเงินได้นิติบุคคล ซึ่งจากผล
การพัฒนาพื้นที่นี้ ทำให้ระบบเศรษฐกิจในพื้นที่ใกล้เคียงกับสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช
ดีขึ้น ดังนั้นจึงก่อให้เกิดการจ้างงานเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย ซึ่งได้ผลสอดคล้องกับความคิดเห็น
ของประชาชน นอกจากนี้สะพานยังมีผลทำให้ราคาที่ดินเพิ่มสูงขึ้น นับเป็นการกระตุ้นภาวะ
เศรษฐกิจอย่างหนึ่ง ในการที่จะให้คนพยายามใช้ประโยชน์จากที่ดินให้ได้มากที่สุด

นอกจากนี้ สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชยังก่อให้เกิดผลดีต่อการเดินทาง
ของประชาชน กล่าวคือ ช่วยให้ประชาชนสามารถประหยัดเวลาในการเดินทางลดลงประมาณ
10-30 นาที และช่วยลดระยะทางในการเดินทางลงประมาณ 5-10 กิโลเมตร โดยไม่ต้อง
เดินทางอ้อมไปใช้สะพานอื่นที่อยู่ไกลออกไป หรือเดินทางโดยเรือโดยสารข้ามฟากที่ต้องไปต่อ
รถยนต์โดยสารประจำทางอีกฟากหนึ่ง ซึ่งเหล่านี้ทำให้ประชาชนเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
ลดน้อยลง และยังก่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางเพิ่มขึ้น รวมทั้งปัญหาเรื่องการ
จราจรติดขัดและอุบัติเหตุ ก็มีจำนวนลดน้อยลงอีกด้วย

ส่วนในด้านสังคมพบว่า หลังจากมีสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว ทำให้มี
สินค้าให้ประชาชน เลือกซื้อในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงเพิ่มมากขึ้น และทำให้ชีวิตความเป็นอยู่และ
สภาพแวดล้อมดีขึ้น

สำหรับในด้านกายภาพนั้น สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชมีผลกระทบทำให้
เขตยานนาวาและเขตคลองสาน มีการขยายตัวของพื้นที่อยู่อาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม
เพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีการสร้างถนนและระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ เชื่อมต่อภายในเขตกับ
สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช อันเป็นการกระตุ้นให้เกิดการพัฒนาใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่ม
มากขึ้น ดังจะเห็นได้อย่างชัดเจนจากผลการวิเคราะห์ผลกระทบของสะพานที่มีต่อบริการ
สาธารณูปโภค ซึ่งพบว่า ในบริเวณพื้นที่เขตยานนาวามีหน่วยจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าเพิ่มขึ้น เป็น
จำนวน 21.0 ล้านหน่วยในปีพ.ศ. 2526 และ 11.3 ล้านหน่วยในปีพ.ศ. 2527 และมีจำนวน
ผู้ใช้โทรศัพท์เพิ่มมากขึ้นประมาณ 1,580 รายในปีพ.ศ. 2526 และ 4,320 รายในปีพ.ศ.
2527 และในพื้นที่ฝั่งธนบุรี อันได้แก่ เขตคลองสาน เขตธนบุรี เขตบางขุนเทียน และเขต
ราษฎร์บูรณะ มีหน่วยจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าเพิ่มขึ้นประมาณ 93.3 ล้านหน่วยในปีพ.ศ. 2527

แสดงให้เห็นว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีส่วนช่วยทำให้เกิดการพัฒนา และขยายตัวของชุมชน เมืองของกรุงเทพมหานคร ในเขตนานาว่า และทางด้านฝั่งตะวันตกให้ เจริญขึ้น มีการก่อสร้างโรงงานขนาดเล็กและขนาดกลางขึ้นมากทางฝั่งธนบุรี โดยเฉพาะ อย่างยิ่งบริเวณพื้นที่ที่อยู่ติดกับฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้งนี้เป็นเพราะว่าการคมนาคมขนส่งไปยัง ฝั่งพระนคร ซึ่งเป็นบริเวณที่ตั้งของธุรกิจการค้าและอุตสาหกรรม ทำได้อย่างสะดวกรวดเร็วกว่าเดิม ในขณะที่เดียวกันทางฝั่งพระนคร มีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำกว่า เมื่อเปรียบเทียบกับฝั่งธนบุรี ทั้งนี้เนื่องจาก เขตเหล่านี้ได้มีการพัฒนามาแล้วในอดีต ถึงกระนั้น การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นเด่นชัดได้แก่ การเพิ่มขึ้นของพื้นที่อยู่อาศัยและพื้นที่การค้า ในขณะ เดียวกัน พื้นที่ที่ใช้เป็นศาสนสถานและที่ว่าง เปล่ามีจำนวนลดน้อยลง นอกจากนั้นยังพบว่า หลังจากมีสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพใน บริเวณพื้นที่ใกล้เคียงไปในทางที่ดีขึ้น รวมถึงการจัดสวนหย่อมและปลูกต้นไม้ริมทาง ซึ่งก่อให้เกิดความร่มรื่นและสวยงาม

เหล่านี้สรุปได้ว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ก่อให้เกิดผลดีทั้งในด้าน ประชากร เศรษฐกิจ สังคม และสภาพทางกายภาพของพื้นที่บริเวณใกล้เคียง กล่าวคือทำให้ ประชาชนได้รับผลประโยชน์ในด้านการเดินทางเพิ่มมากขึ้น เกิดการพัฒนาพื้นที่ และทำให้ สภาพทาง เศรษฐกิจ สังคม และสภาพแวดล้อมดีขึ้น

2. ผลกระทบในด้านผลเสีย

สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีผลกระทบทางด้านเสียต่อสภาพเศรษฐกิจ สังคม และกายภาพของพื้นที่บริเวณใกล้เคียงเช่นเดียวกัน กล่าวคือ ทำให้เขตบางรักและเขตธนบุรีมีการขยายตัวทางด้านพาณิชยกรรมลดน้อยลง เนื่องจากมีความหนาแน่นทางการค้าค่อนข้างสูงอยู่แล้ว จึงทำให้รายรับของเขตลดลงประมาณ 1.60 ล้านบาท และ 1.00 ล้านบาทตามลำดับ ทั้งนี้เพราะธุรกิจการค้ามีแนวโน้มที่จะกระจายตัวออกไปสู่เขตรอบนอกมากขึ้น เพื่อรองรับชุมชนใหม่ที่เกิดขึ้นในเขตรอบนอกนั้น

ในขณะเดียวกัน สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชก็มีผลทำให้รายจ่ายของเขตพื้นที่ใกล้เคียงทั้ง 4 เขตในปีพ.ศ. 2526 มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกเขต กล่าวคือ เขตบางรักเพิ่มขึ้น 8.5 ล้านบาท เขตยานนาวาเพิ่มขึ้น 3.00 ล้านบาท เขตคลองสานเพิ่มขึ้น 0.80 ล้านบาท และเขตธนบุรีเพิ่มขึ้น 3.70 ล้านบาท โดยรายจ่ายเหล่านี้ถูกนำไปใช้ในการให้บริการแก่ประชาชนในด้านต่าง ๆ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของพื้นที่อันเป็นผลเนื่องมาจากสะพาน ได้แก่ การปรับปรุงพื้นที่ การจัดสร้าง ปรับปรุง และซ่อมแซมสาธารณูปโภคต่าง ๆ เป็นต้น

นอกจากนี้ สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชยังมีผลกระทบโดยตรงต่อบริการเรือโดยสารข้ามฟากในพื้นที่ใกล้เคียง ได้แก่ ท่าสี่พระยา-วีระ ท่าสี่พระยา-รถไฟ ท่าโอเรียนเต็ล-สุวรรณ ท่าสวนพลู-คูเม็กซ์ และท่าบางรัก-ฉางเกลือ กล่าวคือ หลังจากเปิดใช้สะพานแล้ว ในปีพ.ศ. 2526 มีจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟากของท่าเรือดังกล่าวทั้งหมดลดลงไปจำนวน 10,706 คนในวันธรรมดา และ 5,088 คนในวันหยุดราชการ โดยในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้าเวลา 06.00-09.00 น. มีจำนวนคนโดยสารลดลงไป 3,465 คน และในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเย็นเวลา 16.00-19.00 น. มีจำนวนลดลง 2,074 คน ตามลำดับ

ส่วนผลเสียในด้านสังคม พบว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชมีผลกระทบทำให้เกิดมลพิษทางเสียงและอากาศ รวมทั้งปัญหาทางด้านอาชญากรรมมีจำนวนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย นอกจากนี้ยังมีผลทำให้ประชาชนบางส่วนต้องอพยพไปตั้งถิ่นฐานใหม่ อันเนื่องจากการเวนคืนที่ดิน

จากผลการศึกษาดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ก่อให้เกิดผลดีทั้งทางด้านประชากร เศรษฐกิจ สังคม และกายภาพ มากกว่าผลเสียที่เกิดขึ้น ซึ่งประชาชนส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชทำให้ได้รับผลประโยชน์เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ยังพบว่า ระดับการศึกษาและรายได้มีส่วนสัมพันธ์กับประโยชน์ที่ได้รับจากสะพาน กล่าวคือยิ่งมีระดับการศึกษาสูงหรือรายได้สูง ผลประโยชน์ที่ได้รับก็จะสูงตามไปด้วย ในขณะที่เดียวกัน จากการสอบถามถึงความต้องการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา แห่งอื่นเพิ่มเติม พบว่า ตำแหน่งที่ต้องการมากที่สุดได้แก่บริเวณอำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ เนื่องจากเป็นเขตอุตสาหกรรมที่สำคัญ

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ควรมีการศึกษาและติดตามผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชนี้ต่อไปอีก ทั้งนี้เพราะการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ยังคงดำเนินต่อไปอยู่เรื่อย ๆ
2. จากผลการศึกษาพบว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชก่อให้เกิดผลกระทบทางด้านมลพิษทางเสียงและอากาศ และปัญหาอาชญากรรม ดังนั้นควรที่จะมีมาตรการในการป้องกัน แก้ไข และติดตามผลต่อผลเสียดังกล่าวเป็นระยะ ๆ ต่อไป
3. เนื่องจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชนี้ ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการลงทุนเป็นจำนวนมากถึง 620 ล้านบาท ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงและบริเวณรอบนอกที่ใช้สะพานเป็นทางผ่าน โดยที่ประชาชนในส่วนของที่อยู่ไกลออกไปมีโอกาสที่จะใช้หรือได้รับประโยชน์นั้นน้อยมาก ดังนั้นจึงควรมีการพิจารณาถึงความเป็นไปได้และความเหมาะสมในการเก็บค่าภาษีผ่านทางจากผู้ที่ได้รับประโยชน์จากสะพานแห่งนี้ เพื่อตอบแทนในบริการที่ได้รับ ทั้งนี้เพื่อที่รัฐจะได้นำเงินส่วนนี้มาดำเนินการเพื่อบริการแก่ประชาชนในด้านอื่น ๆ ต่อไป
4. ควรมีการศึกษาถึงผลกระทบของโครงการพัฒนาต่าง ๆ ที่มีอยู่แล้ว และที่จะดำเนินการต่อไปในอนาคต เช่น ถนน รถไฟ เขื่อน ศูนย์การค้า เป็นต้น ทั้งนี้เนื่องจากโครงการเหล่านี้ก็ก่อให้เกิดผลกระทบได้เช่นกัน และควรมีการจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบในแต่ละชนิด อีกทั้งควรมีการศึกษาถึงรายละเอียดของผลกระทบในด้านผลเสียที่จะเกิดขึ้น รวมทั้งการเสนอแนะการป้องกันและแก้ไขด้วย