

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สืบเนื่องโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เริ่มต้นขึ้นในสมัยของ “จอมพลสฤษดิ์ ธนะรัชต์” เมื่อปี พ.ศ.2503 ได้มีข้อสรุปว่า กรุงเทพมหานคร ควรจะต้องมีสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่อีกแห่งหนึ่งแยกออกจากสนามบินทหารและเพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการเติบโตของประเทศไทย ในปี พ.ศ.2504 กระทรวงคมนาคมก็เริ่มแสวงหาพื้นที่ก่อสร้างที่เหมาะสมที่สุดคือบริเวณหนองเห่า ตำบลบางโคลง ตำบลราชาเทวะ และตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ มีพื้นที่ประมาณ 19,543 ไร่ แต่ได้ชะลอโครงการไปในรัฐบาลในยุคต่อๆ มา เพราะเห็นว่าท่าอากาศยานกรุงเทพ(ดอนเมือง) ยังสามารถรองรับกิจการขนส่งทางอากาศได้ ต่อมารัฐบาลนายอินต์ ปันยารชุน โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2534 อนุมัติให้มีการก่อสร้างโครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งที่ 2 หรือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อสนับสนุนการดำเนินนโยบายให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาคได้ในอนาคต

เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2545 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ เสด็จฯ ทรงวางศิลาฤกษ์อาคารโดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงเป็นนิมิตหมายที่ดีของโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่จะเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศและเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งเป็นปัจจัยจะช่วยส่งเสริมและกระตุ้นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจสังคม การท่องเที่ยวและด้านอื่นๆ ของประเทศให้เป็นไปได้อย่างรวดเร็วอันจะเป็นประโยชน์สูงสุดต่อประเทศชาติ อย่างไรก็ตามเนื่องจากโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นโครงการขนาดใหญ่ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้มีนโยบายที่จะส่งเสริมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศในภูมิภาค (Regional Aviation Hub) ที่โดดเด่นแห่งหนึ่งในทวีปเอเชีย ดังนั้น เพื่อเป็นการสนับสนุนและยกระดับขีดความสามารถในการบริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้มีความสมบูรณ์ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเชิงขนส่งในด้านต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบด้านคมนาคมขนส่งที่จะเชื่อมต่อระหว่างเมืองกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีความสมบูรณ์แบบในระดับนานาชาติ จึงเห็นควรที่จะให้การพัฒนารูปแบบการเดินทาง ในระบบรางควบคู่กันไปด้วย ในเวลา

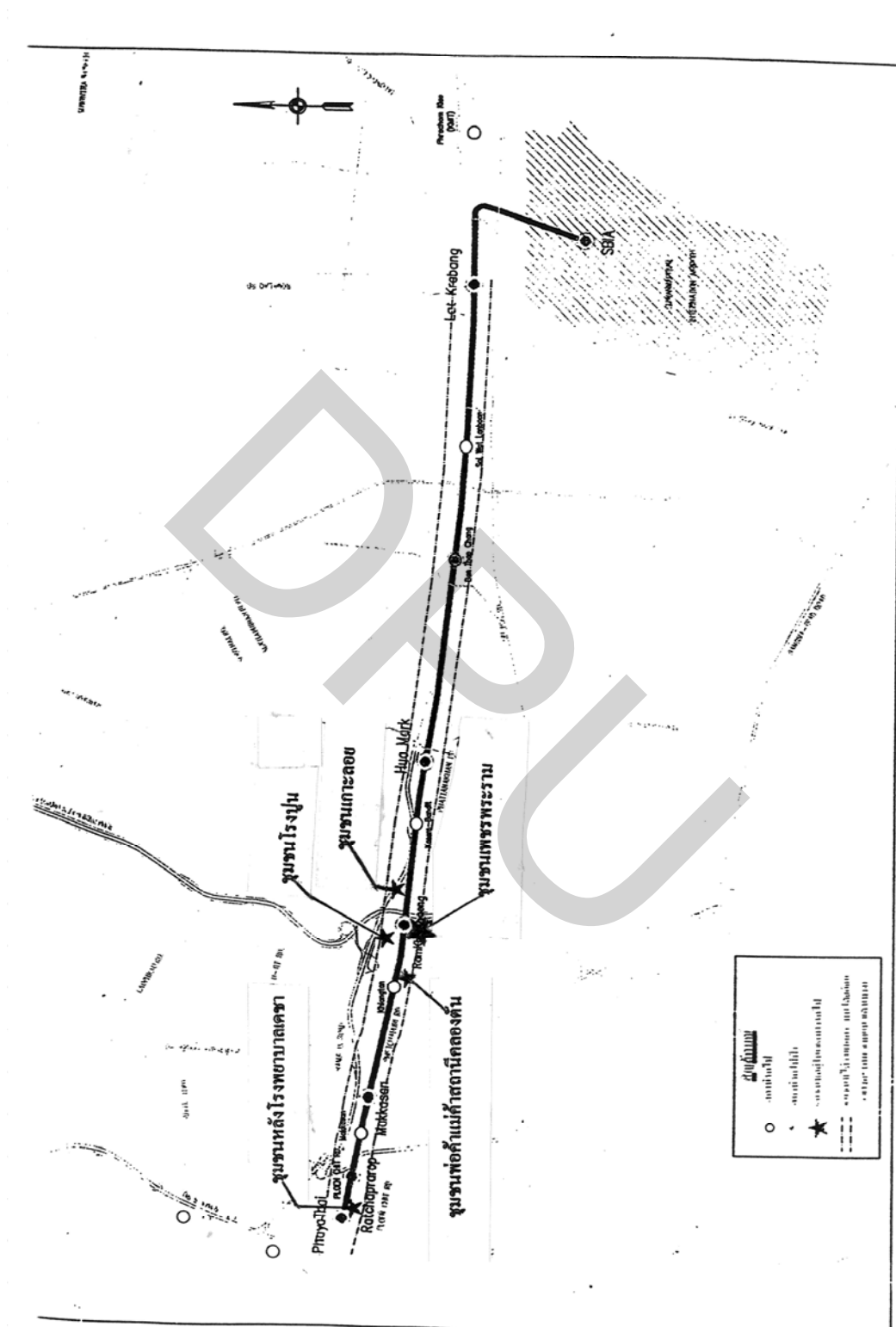
อันรวดเร็วที่ตรงต่อเวลาและน่าเชื่อถือ ประกอบกับอนุสนธิจากการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (กทท.) ครั้งที่ กทท.3/2546 เมื่อวันที่ 28 กรกฎาคม 2546 โดยมี ฯพณฯ นายกรัฐมนตรี นายทักษิณ ชินวัตร เป็นประธานได้มี(ร่าง) มติที่ประชุมอนุมัติให้ การรถไฟแห่งประเทศไทย(ร.ฟ.ท.) ดำเนินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ(ช่วงพญาไท-มักกะสัน/อโศก-สุวรรณภูมิ)ตามกรอบพระราชบัญญัติว่าด้วย(พ.ร.บ.)การให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ.2535

โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นโครงการที่ยิ่งใหญระดับนานาชาติในภูมิภาคเอเชีย ที่รองรับความเจริญของประเทศไทยและการขยายตัวอย่างรวดเร็วของธุรกิจการท่องเที่ยว พร้อมกับสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม แสดงถึงการพัฒนายิ่งใหญ่ของประเทศไทย เป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยรัฐบาลคาดหวังไว้ว่าจะเป็นตัวกระตุ้นให้สถานะเศรษฐกิจของประเทศไทย พัฒนาการอย่างยั่งยืนใหญ่ต่อไป ที่จะต้องพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเชิงขนส่งในด้านต่างๆ เพื่อรองรับโครงการฯ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งที่จะเชื่อมต่อระหว่าง ย่านใจกลางเมืองหลวงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่รวดเร็ว ตรงเวลา มีประสิทธิภาพสูง คือโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ในทางกลับกัน ก็เป็นโครงการที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ คุณค่า คุณภาพชีวิต ด้านเศรษฐกิจและสังคม เป็นผลกระทบโดยตรงกับประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในแนวเขตพื้นที่เส้นทางรถไฟโครงการฯ ทั้งที่ใช้เป็นแหล่งที่พักอาศัย พร้อมทั้งเป็นแหล่งที่ประกอบอาชีพ เพื่อการดำรงชีพของครัวเรือนมาเป็นเวลานาน และคาดว่า จะเป็นผลกระทบโดยอ้อมกับประชาชนที่พักอาศัยอยู่ใกล้เคียงเส้นทางรถไฟโครงการฯ หรือประชาชนผู้โดยสารรถไฟที่สถานีรถไฟในช่วงระยะทางของเส้นทางรถไฟโครงการฯ ซึ่งปัจจุบันเป็นเส้นทางรถไฟสายตะวันออก

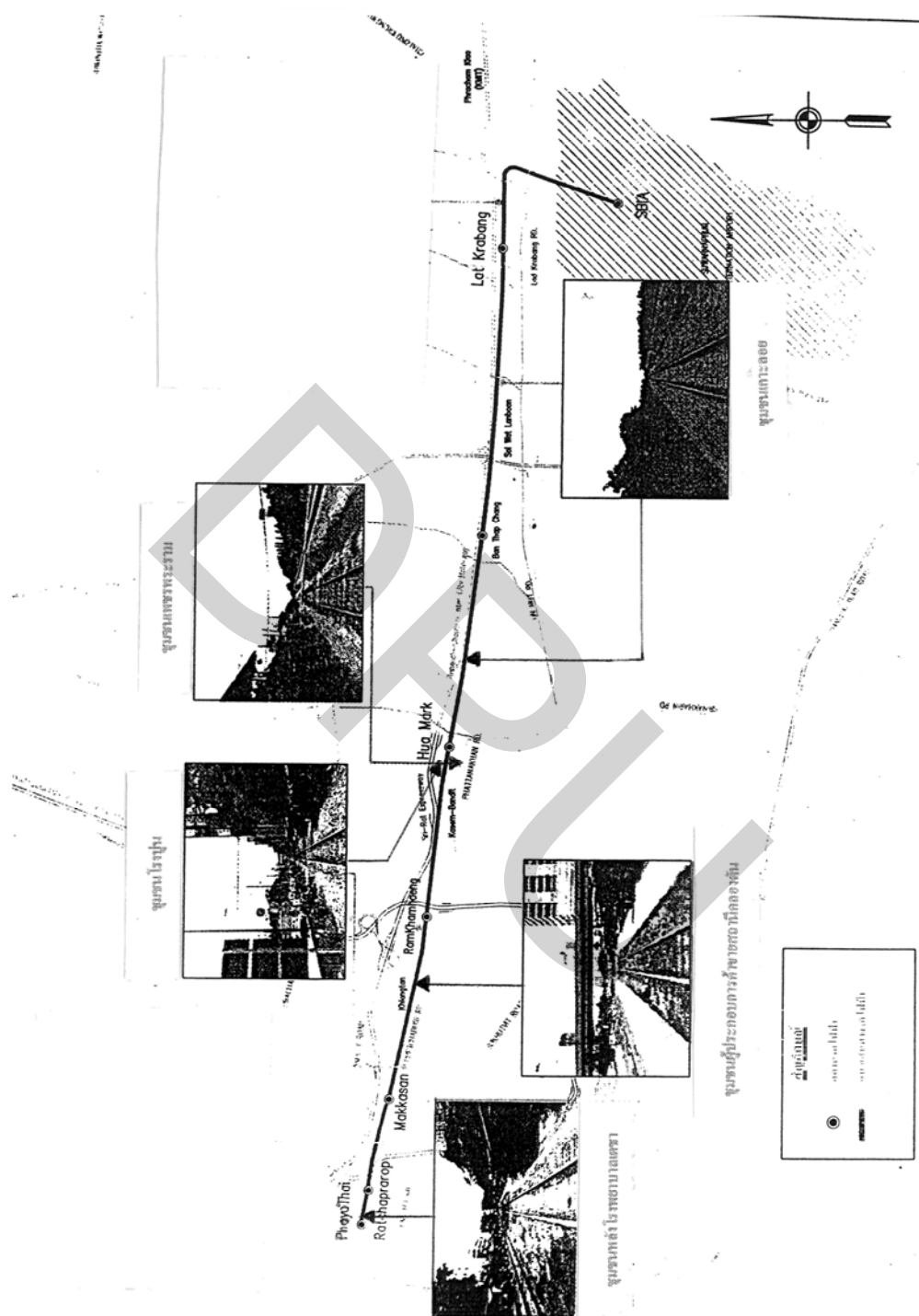
สำหรับผลกระทบต่อคุณค่าคุณภาพชีวิตของประชาชน มีดังนี้

1.1.1 ด้านเศรษฐกิจและสังคม

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม ที่ถือว่าเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุด โดยมุ่งเน้นผลกระทบโดยตรงกับประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในชุมชนในแนวเขตเส้นทางรถไฟโครงการฯ โดยปลูกสร้างที่พักอาศัยริมเส้นทางรถไฟโครงการฯหรือเส้นทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบัน มีระยะห่างไม่เกิน 20 เมตร เป็นการศึกษาหลัก และผลกระทบโดยอ้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับประชาชนที่พักอาศัยอยู่ใกล้แนวเขตเส้นทางรถไฟโครงการฯหรือประชาชนผู้โดยสารรถไฟที่สถานีรถไฟในช่วงระยะทางของเส้นทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบัน เป็นการศึกษารอง ดังภาพแสดงสถานที่ตั้งชุมชนในแนวเขตเส้นทางรถไฟโครงการฯ และแผนที่แสดงชุมชนที่บุกรุกเข้ามาในพื้นที่การรถไฟ



ภาพที่ 1.1 สถานที่ตั้งชุมชนในแนวเขตเส้นทางรถไฟ



ภาพที่ 1.2 แผนที่แสดงชุมชนที่ถูกรุกเข้ามาในพื้นที่การรถไฟ

ทั้งนี้ ระยะเวลาที่ทำการศึกษาวิจัยเรื่องนี้ เป็นระยะการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ โดยมีผลกระทบ ดังนี้

1.1.2 ระยะการก่อสร้าง

ผลกระทบกับประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในแนวเขตพื้นที่เส้นทางรถไฟโครงการฯ

1) ผลกระทบด้านอพยพ/รื้อย้าย

การก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นการสร้างคร่อมบนเส้นทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบัน แต่พื้นที่ 2 ข้างทางรถไฟดังกล่าว ได้มีประชาชนเข้ามารุกล้ำสร้างที่พักอาศัยในแนวเขตเส้นทางรถไฟโครงการฯ หรือปัจจุบันเป็นแนวเขตเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ซึ่งจะได้รับผลกระทบโดยตรง คือการอพยพหรือรื้อย้ายที่พักอาศัยออกไปจากแนวเขตเส้นทางรถไฟโครงการฯ หรือพื้นที่ที่จะก่อสร้างโครงการฯ

นอกจากกลุ่มราษฎรดังกล่าวข้างต้น จะได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายแล้ว ยังจะมีผลกระทบอื่นๆ ตามมาอีกจากการดำเนินงานโครงการฯ คือ

ก. ผลกระทบด้านการจัดหาที่อยู่อาศัย เพราะผู้ที่ต้องอพยพโยกย้ายส่วนใหญ่ มีที่พักอาศัยเพียงแห่งเดียว ซึ่งปลูกบ้านพักอยู่ในพื้นที่ของรถไฟฯ โดยไม่ได้เสียค่าเช่าและส่วนใหญ่ไม่มีที่ดินที่อื่น และเป็นกลุ่มผู้ที่มีรายได้น้อย ดังนั้นการไปหาที่ว่างเปล่าที่อื่น เพื่อปลูกที่พักอาศัยแบบไม่ต้องเสียค่าเช่า หรือเสียค่าเช่าในราคาถูกจะหายาก เพราะที่ดินซึ่งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงที่เดิมเป็นที่ดินที่มีราคาสูง ค่าเช่าจะแพง ซึ่งคาดว่าจะมีปัญหาให้กับผู้ที่ต้องถูกอพยพในการหาที่อยู่ใหม่

ข. ผลกระทบด้านจิตใจ เนื่องจากผู้ที่ต้องอพยพหรือย้ายบ้านเรือน เป็นกลุ่มผู้มีรายได้น้อย ยากจน มีโอกาสและวิถีทางในการดำรงชีพน้อย เมื่อต้องถูกอพยพหรือย้ายย่อมมีผลกระทบทางด้านจิตใจมาก เพราะจะมีปัญหาทั้งในเรื่องของรายจ่ายที่เสียเพิ่มขึ้นในการอพยพ โยกย้าย การย้ายที่เรียนของบุตรหลาน

ค. ผลกระทบด้านการประกอบอาชีพ ประชาชนที่ต้องถูกอพยพหรือ รื้อย้าย คาดว่า จะได้รับผลกระทบจากการประกอบอาชีพมาก ถ้าต้องย้ายไปอยู่ที่ไกลๆ เพราะว่าจะได้รับผลกระทบจากการประกอบอาชีพของประชาชนในชุมชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง จะมีอาชีพรับจ้างอยู่ในบริเวณที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน หรือค้าขายอยู่ใกล้กับที่อยู่อาศัยในปัจจุบัน การย้ายไปอยู่ที่ไกลๆ ย่อมทำให้ไม่สะดวกในการประกอบอาชีพและเพิ่มค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มมากขึ้นจากการเดินทางมาประกอบอาชีพประจำอยู่ในปัจจุบัน

2) ผลกระทบในด้านการเดินทางภายในชุมชนและระหว่างชุมชน การดำเนินงานก่อสร้างของโครงการ อาจมีผลกระทบต่อความสะดวกสบายในการเดินทางได้ ในกรณีที่มีการเปิดหน้าดินและการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ การใช้พื้นที่เพื่อตั้งเครื่องมือ เครื่องจักรกลขนาดใหญ่ในบริเวณ

พื้นที่ที่ตัดกับเส้นทางที่ชาวบ้านใช้เดินทาง จากการตรวจสอบพบว่ามีถนนสายหลักที่ตัดกับเส้นทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหลายเส้น ซึ่งเป็นเส้นทางที่ประชาชนใช้สัญจร ผู้ที่ต้องใช้เส้นทางดังกล่าว ในการเดินทางอาจจะไม่ได้รับความสะดวกเท่าที่ควร ในช่วงที่มีการก่อสร้างซึ่งจำเป็นต้องมีมาตรการที่เหมาะสม เพื่อลดผลกระทบดังกล่าว

3) ปัญหาความขัดแย้ง ระหว่างประชาชนในชุมชนกับเจ้าหน้าที่และคนงานของโครงการฯ ทั้งช่วงเตรียมการก่อสร้าง การก่อสร้าง ซึ่งรวมถึงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบของโครงการฯ นั้น จะต้องมียุทธศาสตร์หลายอย่างเกี่ยวข้องกับราษฎรทั้งที่อยู่ในขอบเขตของทางรถไฟ และราษฎรที่อยู่บริเวณใกล้เคียง เช่น การสำรวจสภาพภูมิประเทศ การสำรวจด้านธรณีวิทยาและด้านปฐพีวิทยา การสำรวจเพื่อการอพยพ รื้อย้าย และการสำรวจแปลงกรรมสิทธิ์ในที่ดินและทรัพย์สิน ที่อยู่ในขอบเขตทางรถไฟ เป็นต้น การดำเนินกิจกรรมดังกล่าว อาจก่อให้เกิดความหวาดระแวงแก่ประชาชนดังกล่าวได้ หากไม่มีการชี้แจง ทำความเข้าใจ และการแจ้งหรือขออนุญาตก่อนล่วงหน้า และในช่วงของการดำเนินการก่อสร้าง อาจจะมีการกระทบกระทั่งกันบ้างระหว่างประชาชนในพื้นที่กับเจ้าหน้าที่โครงการฯ และ/หรือคนงานของโครงการฯ ซึ่งส่วนใหญ่มักเกิดจากความแตกต่างทางด้านวัฒนธรรม และการขาดระเบียบวินัยของคนงานหรือเจ้าหน้าที่โครงการฯ ที่มีมาจากต่างถิ่น

4) ผลกระทบในด้านการประกอบธุรกิจการค้า ในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ในระหว่างการก่อสร้างของโครงการอาจส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการธุรกิจ ประกอบอาชีพค้าขาย ได้หากกิจกรรมหรือผลของกิจกรรมก่อสร้างของโครงการฯ ไปปิด/บังทิศทางการเข้า - ออกของลูกค้าที่ซื้อสินค้าหรือเข้ามาใช้บริการ และอาจส่งผลในทางบวกกับผู้ที่ประกอบธุรกิจค้าขาย โดยเฉพาะสินค้าอุปโภค บริโภค จะขายสินค้าได้มากขึ้น

1.1.3 ระยะการดำเนินการ

ซึ่งเป็นช่วงการเปิดดำเนินการโครงการฯ แล้ว โดยคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมของชุมชน และประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงเส้นทางรถไฟโครงการฯ ที่จะเกิดขึ้นในระยะการดำเนินการ จะมีการเจริญเติบโตทางด้านธุรกิจการค้า การลงทุน ซึ่งบริเวณพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบอย่างชัดเจน น่าจะเป็นบริเวณพื้นที่ย่านสถานีรถไฟและพื้นที่ใกล้เคียง ส่วนธุรกิจการค้า ที่น่าจะมีแนวโน้มที่ดี ได้แก่ ธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ การพัฒนาที่ดินเชิงธุรกิจในรูปแบบศูนย์การค้า อาคารพาณิชย์ อาคารสำนักงาน อาคารสูงหรือคอนโดมิเนียม เพื่อการอยู่อาศัย ซึ่งเมื่อมีการเจริญเติบโตของธุรกิจก็จะทำให้มีการจ้างงานมากขึ้น โดยเฉพาะหากเปิดให้บริการรถไฟในโครงการฯ แล้วจะก่อให้เกิดการจ้างงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ เพิ่มขึ้น

ทั้งนี้ เนื่องจากในระยะเวลาที่ทำการศึกษาวิจัยเรื่องนี้ เป็นระยะของการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ จากผลกระทบดังกล่าวข้างต้น อาจจะเป็น ปัญหาและอุปสรรค ต่อการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ ซึ่งอาจส่งผลให้ต้องล่าช้ากว่าแผนงานออกไป จนทำให้ค่าก่อสร้างหรือค่าลงทุนสูงขึ้น และจะทำให้ผลตอบแทนไม่เข้าตามกำหนดเวลาที่ประมาณการไว้ ดังนั้น การดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ประสบความสำเร็จได้ตามแผนงานที่กำหนดไว้ คือ การดำเนินงานประชาสัมพันธ์ ที่มีการใช้สื่อการประชาสัมพันธ์ที่ถูกต้องเหมาะสมกับกลุ่มเป้าหมายในแต่ละกลุ่มให้มากที่สุด ดังนั้น หากมีการศึกษาวิจัยการใช้สื่อการประชาสัมพันธ์ที่ถูกต้อง เหมาะสม มีการดำเนินงานตามหลักการแพร่กระจายได้อย่างทั่วถึง ต่อเนื่อง หรือตรงกับความต้องการและเป็นประโยชน์ต่อประชาชนแล้ว ก็จะทำให้ประชาชนมีความสนใจ ติดตามแสวงหาข้อมูล ข่าวสาร เกิดความรู้ ความเข้าใจ มีทัศนคติที่ดี ให้ความร่วมมือ ยอมรับการดำเนินงานโครงการฯ แต่หากไม่ได้ดำเนินการตามหลักการดังกล่าว ประชาชนกลุ่มเป้าหมาย อาจขาดความรู้ ไม่เข้าใจ มีความไม่มั่นคงในที่พักอาศัย มีข่าวลือที่ไม่ดี เกิดปัญหา อุปสรรค มีความล่าช้าในการดำเนินงานโครงการฯ เกิดผลเสียต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยจะเป็นโครงการทางด้านคมนาคมขนส่งหลักที่รวดเร็ว ตรงต่อเวลา มีความน่าเชื่อถือ ที่เป็นการเชื่อมต่อระหว่างย่านธุรกิจใจกลางเมืองหลวงกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่สำคัญทางหนึ่ง อย่างไรก็ตาม โดยเฉพาะประชาชนในชุมชนในแนวเขตเส้นทางรถไฟโครงการฯ ที่มีการรुक้าเข้ามาสร้างที่พักอาศัยในที่ดินของการรถไฟฯ ซึ่งการรถไฟฯมีสิทธิอันชอบธรรมทางด้านกฎหมายคือ สามารถไล่รื้อที่พักอาศัยออกไปได้ โดยไม่ต้องมีค่าชดเชยแต่อย่างใด แต่การแก้ไขปัญหาก็เกี่ยวกับชีวิต และความเป็นอยู่ของประชาชนที่ยากจน มิได้ใช้หลักนิติศาสตร์มาแก้ไขปัญหาก็เพียงอย่างเดียว แต่จำเป็นต้องอาศัยหลักรัฐศาสตร์เข้ามาช่วยด้วย เพราะรัฐหรือการรถไฟแห่งประเทศไทย มีหน้าที่บำบัดทุกข์และบำรุงสุขให้แก่ประชาชน ถึงแม้คุณประโยชน์จากโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะนำมาซึ่งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและกระตุ้นการพัฒนา การลงทุนสร้างความเจริญก้าวหน้าให้กับประเทศชาติ แต่จะต้องไม่ลืมว่าสิ่งเหล่านี้ได้มาจากการเสียดสที่ที่พักอาศัยของประชาชนกลุ่มหนึ่ง โดยความยินยอม รื้อย้ายที่พักอาศัยออกไปจากพื้นที่ที่จะก่อสร้างเส้นทางรถไฟโครงการฯ จึงเป็นหน้าที่ของรัฐหรือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่จะต้องให้ความช่วยเหลือประชาชนผู้เสียดสเหล่านี้ ให้สามารถดำรงชีวิตได้อย่างผาสุก หรืออย่างน้อยเท่าเทียมการดำรงชีวิตในปัจจุบันได้ต่อไป อย่างไรก็ตามจากสภาพความเป็นอยู่ของประชาชนกลุ่มตัวอย่าง ที่เป็นผู้ยากจน จะหาที่อยู่ใหม่และแหล่งประกอบอาชีพใหม่ คงยากลำบาก ซึ่งอาจจะไม่ยินยอมรื้อย้ายที่พักอาศัยออกไปจากพื้นที่โดยง่าย ดังนั้น กว่าจะได้พื้นที่คืน เพื่อก่อสร้างโครงการฯ ต้องล่าช้ากว่าแผนงานออกไป จนทำให้ ค่าก่อสร้างหรือค่าลงทุนสูงขึ้น

ตามเวลาที่ล่าช้าออกไปและจะทำให้ผลตอบแทนของโครงการฯ ไม่เป็นไปตามแผนกำหนดการก่อสร้าง โดยมีระยะเวลาในการดำเนินการก่อสร้างทั้งโครงการฯ ไม่เกิน 990 วัน คือ วันเริ่มต้นสัญญา 19 กุมภาพันธ์ 2548 วันครบกำหนดแล้วเสร็จ วันที่ 5 พฤศจิกายน 2550

ดังนั้น สื่อการประชาสัมพันธ์ เพื่อการยอมรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่มีการดำเนินการประชาสัมพันธ์ โดยการวางแผนที่จะเผยแพร่ ข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการฯ ไปสู่ประชาชนกลุ่มเป้าหมาย ได้อย่างทั่วถึง เหมาะสม เพื่อให้ประชาชนกลุ่มเป้าหมาย เกิดความรู้ ความเข้าใจ มีทัศนคติที่ดี ต่อโครงการฯ ซึ่งให้เห็นความสำคัญในการพัฒนาความเจริญของประเทศ และความจำเป็นที่จะต้องดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ บนพื้นที่ดังกล่าวของการรถไฟแห่งประเทศไทย พร้อมชี้ให้เห็นถึงความก้าวหน้าของประเทศเพื่อนบ้านที่กำลังจะกลายเป็นคู่แข่งทางการค้าของไทย และกระตุ้นจิตสำนึกของการเสียสละ เพื่อประเทศชาติ โดยการยอมรับ ให้ความร่วมมือในการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนั้น เพื่อเป็นการสร้างความรู้ ความเข้าใจ มีทัศนคติที่ดี เกิดการยอมรับโครงการฯ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่ง ที่จะต้องมีการศึกษาวิจัย เพื่อให้ทราบถึงสื่อช่องทาง แหล่งข้อมูล ข่าวสาร วิธีการดำเนินการประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับโครงการฯ ดังกล่าว ที่

ก ด อ ง

เหมาะสมมากที่สุด เพื่อป้องกันหรือ แก้ไข ปัญหา อุปสรรค ที่อาจจะเกิดขึ้น ให้ลดน้อยลงหรือหมดไป ให้สามารถดำเนินงานได้เสร็จสิ้นตามแผนการ เพื่อเป็นโครงการหลักทางด้านการคมนาคมขนส่งทางบกทางหนึ่ง ที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้อย่างสมบูรณ์แบบอย่างครบวงจรในระดับนานาชาติ ที่ช่วยส่งเสริมสนับสนุนให้การขนส่งทางอากาศเป็นตัวกระตุ้นให้เกิดการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและสังคม อย่างมีศักยภาพสูงสุดทางหนึ่งต่อไป

1.2 ปัญหาการวิจัย

1. ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ มีการยอมรับในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มากน้อยเพียงใด
2. สื่อการประชาสัมพันธ์อะไรบ้าง ที่ทำให้เกิดการยอมรับของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ จากการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. ปัญหาและอุปสรรค ในการใช้สื่อการประชาสัมพันธ์ เพื่อการยอมรับของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ จากโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีอะไรบ้าง

1.3 วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษา การยอมรับของประชาชนที่ได้รับผลกระทบต่อการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
2. เพื่อศึกษา สื่อการประชาสัมพันธ์ ที่ทำให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบเกิดการยอมรับ ในการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. เพื่อศึกษา ปัญหา อุปสรรค ของสื่อการประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับ ของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ จากการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.4 ขอบเขตการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษา สื่อการประชาสัมพันธ์ กับแหล่ง ช่องทางการได้รับข้อมูล ข่าวสาร ที่ทำให้ทราบข้อมูล ข่าวสารที่ส่งผลกระทบต่อ การยอมรับ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมากที่สุด ทั้งของประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงและโดยอ้อม ทั้งนี้ เป็นการศึกษาเฉพาะระยะการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เท่านั้น มีระยะเวลาการศึกษา 2 เดือน ตั้งแต่วันที่ 10 ตุลาคม 2548 ถึงวันที่ 9 พฤศจิกายน 2548

1.5 นิยามศัพท์

โครงการฯ หมายถึง โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีระยะทางของเส้นทางรถไฟประมาณ 28.4 กิโลเมตร ระหว่าง สถานีรถไฟพญาไท – สถานีรถไฟมักกะสัน – สถานีรถไฟลาดกระบัง – สถานีรถไฟท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการสร้างคร่อมบนเส้นทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบัน เนื่องจากการศึกษาวิจัย เป็นระยะการก่อสร้างโครงการฯ ไม่เสร็จสิ้น จึงมุ่งเน้นศึกษาประชาชนริมเส้นทางรถไฟสายตะวันออกและประชาชนผู้โดยสารรถไฟที่สถานีรถไฟในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบัน ซึ่งเป็นช่วงระยะทางของเส้นทางรถไฟในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในอนาคต

ผู้นำชุมชน หมายถึง บุคคล ซึ่งเป็นผู้มีบทบาทเป็น ผู้นำทางความคิด เป็นผู้ที่มิมีอิทธิพลที่ผู้ตามหรือประชาชน ให้ความเชื่อถือ นิยมชมชอบ เป็น แหล่ง ช่องทาง ของ ข้อมูล ข่าวสารของประชาชน และ เป็นผู้นำในงานด้านการพัฒนาชุมชน ด้านการสื่อสาร แสดงถึงเครือข่ายทางการสื่อสารของชุมชน

สื่อการประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับ หมายถึง สื่อการประชาสัมพันธ์ ที่สามารถส่งผลต่อการยอมรับ ได้อย่างถูกต้องเหมาะสมกับประชาชนกลุ่มเป้าหมาย ในอันที่จะมีอิทธิพลเหนือความคิด จิตใจของประชาชนกลุ่มเป้าหมาย มีทัศนคติที่ดี ให้ความร่วมมือ มีการยอมรับ ต่อการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มากที่สุด

ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง หมายถึง ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในชุมชนริมทางรถไฟสายตะวันออกปัจจุบัน ซึ่งอยู่ในแนวเขตพื้นที่ที่จะดำเนินงานก่อสร้างเส้นทางรถไฟในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการรื้อย้ายที่พักอาศัยออกไป ซึ่งมีระยะทางเส้นทางรถไฟโครงการฯ

ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยอ้อม หมายถึง ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ใกล้เส้นทางรถไฟโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือผู้โดยสารรถไฟที่สถานีรถไฟในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกปัจจุบัน

ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ มีการยอมรับ หมายถึง การที่ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในชุมชนริมทางรถไฟสายตะวันออกปัจจุบัน ซึ่งอยู่ในแนวเขตพื้นที่ที่จะดำเนินงานก่อสร้างเส้นทางรถไฟในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้ความร่วมมือ ยินยอม รื้อย้ายที่พักอาศัยออกไป และประชาชนที่พักอาศัยอยู่ใกล้เส้นทางรถไฟโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือผู้โดยสารรถไฟที่สถานีรถไฟในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกปัจจุบัน ให้ความร่วมมือ ส่งเสริม สนับสนุน มีทัศนคติที่ดีต่อโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.) หมายถึง หน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปการของรัฐ สังกัดกระทรวงคมนาคมที่ให้บริการขนส่ง ในด้านการโดยสารและการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ทั้งในเชิงสังคมและเชิงพาณิชย์(ระบบราง) มีเส้นทางรถไฟยาว 4, 179 กม. ครอบคลุมพื้นที่ถึง 46 จังหวัด

สำนักบริหารโครงการระบบรถไฟฟ้า หมายถึง หน่วยงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่มีภารกิจ ในการบริหารจัดการและรับผิดชอบ ในด้านการวางแผนการ เสนอนโยบาย ควบคุมการก่อสร้างและการให้บริการรถไฟฟ้าเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มี 2 ลักษณะ คือ รถไฟฟ้ามหานคร (SA EXPRESS) ที่วิ่งระหว่าง สถานีมักกะสัน กับสถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีระยะทาง 25.4 กม. โดยไม่จอดรับส่งระหว่างทาง และรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง(SA City Line) ที่วิ่งระหว่าง สถานีพญาไท กับสถานีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีระยะทาง 28.4 กม. โดยจอดระหว่างทาง ที่สถานีหลัก ได้แก่ สถานีมักกะสัน สถานีรามคำแหง สถานีหัวหมาก สถานีบ้านทับช้าง และสถานีลาดกระบัง

กองประชาสัมพันธ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย(กปส.) หมายถึง หน่วยงานที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบในด้านการวางแผน เสนอนโยบายและกลยุทธ์ในการประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดี การพัฒนาประสิทธิภาพ การบริการ มีความปลอดภัย กับการรถไฟแห่งประเทศไทย

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ผลที่ได้จากการศึกษาวิจัย ทำให้ทราบถึง หลักการดำเนินงานและปัจจัยทางการประชาสัมพันธ์ ที่มีอิทธิพล ต่อการยอมรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มากที่สุด โดยสามารถนำไปเป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบายการประชาสัมพันธ์ เพื่อการยอมรับโครงการพัฒนาอื่นๆ ขององค์กรของรัฐหรือการรถไฟแห่งประเทศไทย ในอนาคตต่อไป

2. ผลที่ได้จากการศึกษาวิจัย สามารถนำไปเป็นข้อมูล ในการวางแผนการประชาสัมพันธ์ และสื่อประชาสัมพันธ์ ที่ถูกต้อง ตรงกับความต้องการของกลุ่มเป้าหมาย ได้มากที่สุด เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ มีทัศนคติที่ดี ลดการขัดแย้ง ต่อต้านจากประชาชนให้ลดน้อยลง ไปหรือหมดไปในที่สุด

3. ทำให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับ ช่องทาง แหล่งและพฤติกรรมที่ได้รับ รวมทั้งการแสวงหาข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของประชาชน

4. เพื่อเป็นกรณีศึกษาให้กับ นโยบาย การวางแผน การดำเนินการทางการประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับการยอมรับของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ ในพื้นที่เขตเมืองหรือในพื้นที่เขตเศรษฐกิจอื่นๆ ให้กับหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรเอกชนอื่นๆ ได้ต่อไป

5. ข้อมูลที่ได้รับจากการศึกษาวิจัยนี้ สามารถนำผลสรุปไปเป็นข้อมูล หรือแนวทางในการเลือกใช้ สื่อประชาสัมพันธ์ หรือแหล่งข่าว ช่องทางเพื่อการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ในโครงการพัฒนาอื่นๆ ที่มีผลกระทบต่อประชาชนที่รู้ค่าพื้นที่ในแนวเขตเส้นทางรถไฟสายอื่น ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคความขัดแย้งกับประชาชนในพื้นที่ดำเนินงานก่อสร้างโครงการพัฒนาอื่นต่อไป