บทที่ 3
ระเบียบวิธีวิจัย

ในการศึกษาวิจัยเรื่อง สื่อการประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อพิจารณาตามปัญหานำวิจัยที่กำหนดไว้ในบทที่ 1 แล้วนั้น จะพบว่า ผู้วิจัยต้องการศึกษาประเด็นทั้งหมด 3 ส่วนด้วยกัน ส่วนที่ 1 คือ การยอมรับของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนที่ 2 คือ สื่อการประชาสัมพันธ์ ที่ทำให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบเกิดการยอมรับจากการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนที่ 3 คือ ปัญหา อุปสรรค ของสื่อการประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการวิเคราะห์เนื้อหาจากเอกสาร ประกอบกับแบบสอบถามในการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ที่กำหนดขึ้น เพื่อเป็นการตอบปัญหานำวิจัย ข้างต้น

ระเบียบวิธีวิจัย(Research Methodology) ผู้วิจัยใช้การศึกษาผสมผสานระหว่างการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) และเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยใช้ระเบียบวิจัยการสำรวจข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research) และการสำรวจ (Survey Research) เพื่อเก็บข้อมูลภาคสนาม โดยใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ตามแบบสัมภาษณ์ที่กำหนดขึ้น พร้อมทั้งการแจกแบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ และขอรับคืนเมื่อกลุ่มตัวอย่าง ได้ตอบแบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ครบถ้วนแล้ว เพื่อความถูกต้อง และรวดเร็วในการเก็บข้อมูลการวิจัยยิ่งขึ้น ผู้วิจัยได้ใช้ กรอบแนวคิด ทฤษฎี และเอกสารอ้างอิงที่เกี่ยวข้อง เป็นแนวทางในการออกระเบียบวิจัย และค้นหาข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัย ดังต่อไปนี้ คือ

1. การศึกษาข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Source) จากแบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือในการวิจัย

2. การศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Source) จากการศึกษารวบรวมข้อมูลจากเอกสารและแหล่งอื่นๆ อาทิเช่น รายงานการวิเคราะห์ เอกสารรายงานสรุปผลการวิจัย เอกสารวิชาการ วิทยานิพนธ์ งานวิจัย หนังสือวารสาร และสิ่งตีพิมพ์ ที่เกี่ยวข้อง เป็นเครื่องมือในการวิจัย

ทั้งนี้ การศึกษาวิจัยนี้ใช้ลักษณะการวิจัยทั้งในเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณ ก็เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการนำไปวิเคราะห์ข้อมูล ให้มีความถูกต้องและสามารถนำมาประยุกต์ใช้ประโยชน์ในทางปฏิบัติจริงได้

3.1 การหากลุ่มตัวอย่างในการศึกษาวิจัย

โดยการสำรวจข้อมูลจากเอกสาร(Documentary Research)ได้แก่

1. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นรายงานหลักของการรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับเดือนกุมภาพันธ์ 2547 (โดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (ln-depth lnterview) ประกอบกับ

2. ผลการสำรวจวิจัยเกี่ยวกับ ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยบริษัทฯผู้รับเหมาโครงการฯเป็นผู้ดำเนินการสำรวจก่อนการก่อสร้างโครงการฯ ในเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ 2547)

ทั้งนี้ จากรายงานการวิเคราะห์และการสำรวจวิจัยดังกล่าว ได้ทำการศึกษาวิจัยกับประชากรที่พักอาศัยอยู่ในชุมชนในแนวเขตเส้นทางรถไฟของโครงการฯไว้ในจำนวน 423 คนและในส่วนประชากรที่พักอาศัยใกล้เส้นทางรถไฟโครงการฯหรือที่เป็นผู้โดยสารรถไฟที่สถานีรถไฟในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกปัจจุบัน ในช่วงระยะทางที่จะก่อสร้างเส้นทางรถไฟโครงการฯไว้ในจำนวน 200 คน รวมประชากรของทั้งสองกลุ่มเป็นจำนวนรวมทั้งสิ้น 623 คน

อนึ่ง ในปัจจุบันประชากรกลุ่มตัวอย่างของทั้งสองกลุ่มมีจำนวนที่ไม่คงที่ โดยเฉพาะประชากรที่พักอาศัยอยู่ในชุมชนในแนวเขตพื้นที่การก่อสร้างเส้นทางรถไฟของโครงการฯ เช่น ในระยะเวลาหนึ่งได้มีจำนวนลดน้อยลงไปบางส่วน จากการที่ประชากรที่พักอาศัยอยู่เดิมได้รื้อย้ายออกไป แต่ในขณะเดียวกันก็มีประชากรรายใหม่ ได้ลักลอบเข้ามาพักอาศัยแทน ที่เป็นดังนี้ อาจเกิดจากความต้องการเงินค่ารื้อย้ายแทน ดังนั้น ในปัจจุบันจึงไม่สามารถคำนวณประชากรของทั้งสองกลุ่มตัวอย่างที่แน่นอนได้ ผู้วิจัยจึงได้ใช้จำนวนประชากรรวมของทั้งสองกลุ่มตัวอย่างคือ 623 คน จากรายงานการวิเคราะห์และการสำรวจวิจัยดังกล่าวข้างต้น ที่ยังไม่มีการรื้อย้ายเคลื่อนไหวแต่อย่างใด เป็นหลักในการวิจัยครั้งนี้

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ศึกษาในการวิจัยมี 2 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มประชากรที่ได้รับผลกระทบโดยตรง คือ ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในชุมชนในแนวเขตเส้นทางรถไฟของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในอนาคตหรือในแนวเขตเส้นทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบัน ในช่วงระยะทางที่จะก่อสร้างโครงการฯ มี 5 ชุมชนคือ ชุมชนริมทางรถไฟหลังโรงพยาบาลเดชา(พญาไท),ชุมชนผู้ประกอบอาชีพค้าขายที่ตลาดย่านสถานีรถไฟคลองตัน (ใต้สะพานถนนพระราม9), ชุมชนเพชรพระราม(ริมทางรถไฟฝั่งขวาระหว่างถนนพระราม9-ถนนเพชรบุรี), ชุมชนโรงปูน (ริมทางรถไฟฝั่งซ้ายระหว่างถนนพระราม9-ถนนเพชรบุรี),ชุมชนเกาะลอย (หลังศูนย์กลางอิสลามแห่งประเทศไทย)

2. กลุ่มประชากรที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยอ้อม คือ ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ใกล้เส้นทางรถไฟของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในอนาคตหรือผู้โดยสารรถไฟในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบัน ที่อยู่ในช่วงของการก่อสร้างเส้นทางรถไฟในโครงการฯ จำนวน 5 สถานี คือ สถานีรถไฟมักกะสัน, สถานีรถไฟคลองตัน, สถานีรถไฟหัวหมาก, สถานีรถไฟบ้านทับช้าง, สถานีรถไฟลาดกระบัง

กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยในครั้งนี้ คือ กลุ่มประชากรที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจำนวน 423 คนและกลุ่มประชากรที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยอ้อม จำนวน 200 คน รวมเป็นจำนวนทั้งสิ้น 623 คน ในการกำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง จากตารางประมาณของกลุ่มตัวอย่างของ Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยมีค่าความคลาดเคลื่อนมาตรฐาน 0.05 ขนาดของตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้จำนวน 300 คน

โดยมีสูตรการคำนวณดังนี้

$$n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

แทนค่า $n = \frac{623}{1+623\,(0.05)^2} = 243.59$

เมื่อ n คือ จำนวนขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

เมื่อ N คือ จำนวนหน่วยทั้งหมดหรือประชากรที่ใช้ในการศึกษา

เมื่อ e คือ ความผิดพลาดที่ยอมรับได้ (เท่ากับ 0.05)

จากการคำนวณขนาดตัวอย่างตามสูตรของ Taro Yamane ได้กลุ่มเป้าหมายในการศึกษาครั้งนี้เป็นจำนวน 243.59 คน เพื่อป้องกันความผิดพลาดเพิ่มเป็นจำนวน 300 คน โดยการ

วิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้เก็บตัวอย่างจำนวนรวม 300 คน ด้วยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบหลายขั้นตอน (Multi-stage Sampling) ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ 1 ประชากรที่ศึกษาในการวิจัยมี 2 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มประชากรที่ได้รับผลกระทบโดยตรง คือ ประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในแนวเขตเส้นทางรถไฟโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในอนาคตหรือเส้นทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบัน ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง จำนวนรวม 423 ครัวเรือน

2. กลุ่มประชากรที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยอ้อม คือประชาชนที่พักอาศัยอยู่ใกล้เส้นทางรถไฟโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในอนาคตหรือผู้โดยสารรถไฟในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบัน ที่คาดว่า จะได้รับผลกระทบโดยอ้อม จำนวนรวม 200 ครัวเรือน

ผู้วิจัยทำการกำหนดสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง โดยการเลือกตัวอย่างแบบกำหนดจำนวนตัวอย่าง (Quota Sampling) ซึ่งกลุ่มตัวอย่างจะกำหนดให้มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป และทำการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างใน 5 ชุมชนๆ ละ 30 คนในแนวเขตเส้นทางรถไฟโครงการฯและผู้โดยสารรถไฟที่สถานีรถไฟในช่วงระยะทางที่จะก่อสร้างเส้นทางรถไฟโครงการฯ สถานีรถไฟๆ ละ 30 คน รวมกลุ่มตัวอย่างทั้งสิ้น 300 คน จากชุมชนในแนวเขตเส้นทางรถไฟและชุมชนใกล้เส้นทางรถไฟของโครงการฯหรือผู้โดยสารรถไฟในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบัน จำนวน 2 ประเภท ดังนี้

1. ประชากรกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ประมาณ 5 ชุมชน คือ

1.1 ชุมชนริมทางรถไฟหลังโรงพยาบาลเดชา(พญาไท) จำนวน 30 คน

1.2 ผู้ที่ประกอบอาชีพค้าขายที่ตลาดย่านสถานีรถไฟคลองตัน จำนวน 30 คน (ใต้สะพานลอยถนนพระราม 9)

1.3 ชุมชนเพชรพระราม(ริมทางรถไฟฝั่งขวา ระหว่างถนนพระราม9-ถนนเพชรบุรี) จำนวน 30 คน

1.4 ชุมชนโรงปูน(ริมทางรถไฟฝั่งซ้าย ระหว่างถนนพระราม9-ถนนเพชรบุรี) จำนวน 30 คน

1.5 ชุมชนเกาะลอย(บริเวณหลังศูนย์กลางอิสลามแห่งประเทศไทย) จำนวน 30 คน

2. ประชากรกลุ่มตัวอย่างที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยอ้อมหรือผู้โดยสารรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกในปัจจุบันในระยะทางเส้นทางรถไฟของโครงการฯ ประมาณ 5 สถานี คือ

2.1 สถานีรถไฟมักกะสันจำนวน 30 คน

2.2 สถานีรถไฟคลองตัน จำนวน 30 คน

2.3 สถานีรถไฟหัวหมาก จำนวน 30 คน

2.4 สถานีรถไฟบ้านทับช้าง จำนวน 30 คน

2.5 สถานีรถไฟลาดกระบัง จำนวน 30 คน

ขั้นตอนที่ 2 เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling)

เมื่อกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างของแต่ละชุมชนในขั้นตอนที่ 1 แล้ว กรณีที่ยังไม่ได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างครบตามจำนวนตัวอย่าง (Quota Sampling)ในขั้นตอนที่ 1 ผู้วิจัยจึงใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญให้ได้ครบตามจำนวนที่กำหนดโดยทำการเก็บข้อมูล จากประชากรในบริเวณย่านที่พักอาศัยหลังอื่นๆในชุมชนในแนวเขตเส้นทางรถไฟโครงการฯ และผู้โดยสารรถไฟในบริเวณสถานีรถไฟในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบันที่อยู่ในช่วงระยะทางของโครงการฯ หรือจากบุคคลที่พบตัวอยู่ในบริเวณที่ผู้วิจัยทำการวิจัยในขณะเวลานั้นและยินดีให้ความร่วมมือตอบแบบสอบถามให้สัมภาษณ์

3.3 การสำรวจข้อมูลจากเอกสาร (Documentary Research)

ผู้วิจัยได้ใช้การสำรวจข้อมูลเอกสาร เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูล เกี่ยวกับความเป็นมาของโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ผู้รับผิดชอบและ แผนการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ รวมทั้งผลกระทบจากโครงการฯ มาตรการแก้ไขและบรรเทาความเดือดร้อนการดำเนินงานการประชาสัมพันธ์ของผู้รับผิดชอบโครงการฯ

เอกสารที่ใช้ในการศึกษา ได้แก่

1. รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบกับสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นรายงานหลักของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2547 (โดยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก (ln-depth lnterview) ประกอบแบบสอบถามเกี่ยวกับ ความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยบริษัทฯผู้รับเหมาโครงการฯ เป็นผู้ดำเนินการสำรวจก่อนการก่อสร้างโครงการฯ ในเดือนมกราคม-กุมภาพันธ์ 2547) ได้มีการสำรวจประชาชนที่พักอาศัยอยู่ในชุมชนในแนวเขตเส้นทางรถไฟของโครงการฯ มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 423 คนและประชาชนที่พักอาศัยใกล้เส้นทางรถไฟหรือผู้โดยสารรถไฟที่สถานีรถไฟในเส้นทางรถไฟสายตะวันออกในปัจจุบันที่อยู่ในช่วงระยะทางที่จะก่อสร้างเส้นทางรถไฟของโครงการฯในอนาคต จำนวนรวม 200 คน

2. เอกสารรายงานสรุปผลการวิจัย เรื่องความคิดเห็นและทัศนคติต่อโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ฉบับเดือนกุมภาพันธ์ 2547

3. ข่าวรถไฟ แผ่นพับ ใบปลิว ของการรถไฟแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในช่วงระหว่างเดือน ตุลาคม 2547 ถึง เดือน ตุลาคม 2548

3.4 การสำรวจข้อมูลจากภาคสนาม (Survey Research)

3.4.1 การเก็บข้อมูลภาคสนาม ประกอบด้วย

1. ผู้วิจัยได้ใช้การสัมภาษณ์ เชิงลึก(In-depth Interview) โดยเลือกสัมภาษณ์บุคคลที่เป็นผู้บริหารที่รับผิดชอบ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของการรถไฟแห่งประเทศไทยโดยตรง รวม 3 คน

2. รองผู้ว่าการด้านการพัฒนาและวางแผน ในฐานะเป็นผู้รับผิดชอบ ควบคุมนโยบายและแผนการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3. หัวหน้าสำนักงานรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในฐานะเป็นผู้ดำเนินการตามแผนการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4. หัวหน้าศูนย์ประชาสัมพันธ์การรถไฟแห่งประเทศไทย ในฐานะเป็นผู้รับผิดชอบควบคุมนโยบายและแผนการดำเนินงานประชาสัมพันธ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ผลปรากฏว่า ผู้วิจัยสามารถสัมภาษณ์บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องของการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ในลำดับที่ 1 และลำดับที่ 2 รวมทั้งสิ้น 2 คน ในส่วนลำดับที่ 3 คือหัวหน้าศูนย์ประชาสัมพันธ์การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ขอนัดสัมภาษณ์หลายครั้ง แต่ไม่ได้รับการตอบรับให้สัมภาษณ์ ติดภาระกิจทางราชการ ผู้วิจัยจึงได้ตัดออก เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านระยะเวลาการศึกษาวิจัย

แบบสัมภาษณ์ผู้บริหารที่รับผิดชอบโครงการระบบรถไฟฟ้าสำหรับงานวิจัยเรื่อง : สื่อการประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1. การประชาสัมพันธ์ของการรถไฟฯ เฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีอะไรบ้างครับ

2. ได้มี การเผยแพร่การประชาสัมพันธ์เฉพาะ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯให้ประชาชนทั่วไป รับทราบอย่างไรบ้างครับ

3. โครงการในการประชาสัมพันธ์เชิงรุกในลำดับต่อไป มีอย่างไรบ้างครับ หรือในอนาคตจะมีหรือไม่ ครับ

4. ในปัจจุบันมีปัญหา และอุปสรรค ในการปฏิบัติงานของโครงการฯ มีอะไรบ้างครับ

5. มาตรการ ค่ารื้อย้าย และแนวทางแก้ไขปัญหา อุปสรรค ที่ชุมชนบางชุมชนไม่ยอมรื้อย้ายในปัจจุบันนี้มีแนวทางอย่างไร บ้างครับ

6. ข้อเสนอแนะ ในการแก้ไขปัญหา อุปสรรค ได้อย่างไร บ้างครับ

การสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่าง โดยใช้แบบสัมภาษณ์การจดบันทึก การสังเกต และอาศัยอุปกรณ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ เครื่องบันทึกเทป กล้องถ่ายภาพและวีดีโอ

เนื่องจากการสัมภาษณ์ที่ผู้วิจัยเลือกใช้ เป็นการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก แบบสัมภาษณ์ที่ผู้วิจัยใช้ จึงเลือกใช้แบบสัมภาษณ์แบบมีโครงสร้าง(Structured Interview) เพื่อเป็นการระมัดระวังเป็นพิเศษในการสัมภาษณ์ ที่แสดงถึงความเป็นมิตร จริงใจรับฟังปัญหา พยายามการแก้ไขปัญหาตามสถานการณ์ ในการติดต่อประสานงาน การติดต่อสัมภาษณ์ ไม่ให้กระทบกระเทือนจิตใจ ความรู้สึก เปิดโอกาสให้ผู้ถูกสัมภาษณ์สามารถสอบถามได้หลายลักษณะ ทั้งลักษณะเจาะจงเฉพาะจุด ถามแบบเจาะลึก ถามแบบกว้าง ถามแบบตรงไปตรงมาหรือถามแบบอ้อมก็ได้ เน้นการสังเกตการณ์ปฏิกิริยาของผู้ให้สัมภาษณ์และสภาพแวดล้อมรอบข้าง พยายามดัดแปลงหรือปรับเปลี่ยนการซักถามให้เหมาะสมกับผู้ให้สัมภาษณ์แต่ละคนให้เป็นทางบวก

3.4.2 การเก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึก(In-depth Interview)

เก็บรวบรวมข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) จาก

1. กลุ่มผู้ที่พักอาศัยในแนวเขตเส้นทางรถไฟโครงการฯ ที่ได้รับผลกระทบโดยตรง จำนวนรวม 10 คน

2. กลุ่มผู้ที่พักอาศัยใกล้เส้นทางรถไฟโครงการฯ ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยอ้อม จำนวนรวม 6 คน

3.4.3 แบบสัมภาษณ์ประชาชนที่ได้รับผลกระทบทั้งโดยตรงและโดยอ้อม

การศึกษาวิจัยเรื่อง “สื่อการประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

1. ขอทราบชื่อ นามสกุล อายุ ตำแหน่งและสถานที่ทำงาน ของท่านในปัจจุบัน ครับ

2. ท่านได้รับรู้ ข้อมูล ข่าวสารการประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิหรือไม่ อย่างไรบ้าง ครับ เพียงพอหรือไม่ ครับ

3. ท่านได้รับรู้ ข้อมูล ข่าวสารการประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับโครงการฯ ท่านได้รับมาจากทางใดหรือ สื่อใดบ้าง และได้รับจากสื่อใดมากที่สุด ครับ

4. ท่านได้รับรู้ ข้อมูล ข่าวสารการประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากการรถไฟฯ ได้หรือไม่ อย่างไรบ้าง ครับ

5. ท่านมีความต้องการ หรือแสวงหาข้อมูล ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือไม่ จากสื่อใดบ้าง ครับ

6. ท่านทราบหรือไม่ว่า โครงการฯ นี้ จะเริ่มต้นเส้นทางรถไฟ จากไหนถึงไหน ท่านเห็นด้วยหรือไม่

7. ท่านมีความคิดเห็นอย่างไร ต่อโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะมีประโยชน์หรือไม่ อย่างไร

8. ท่านคิดว่า การก่อสร้างโครงการฯจะมีผลกระทบต่อท่านหรือประชาชนทั่วไป ควรแจ้งข่าวสาร ประชาสัมพันธ์ การก่อสร้างฯ และผลกระทบให้กับประชาชน ทราบหรือไม่ อย่างไรบ้างครับ

9. การก่อสร้างโครงการฯนี้จะเกิดผลกระทบต่อชุมชนที่พักอาศัยอยู่ในแนวเส้นทางรถไฟของโครงการฯ โดยต้องรื้อย้ายออกไป แต่มีบางชุมชนไม่ยอมรื้อย้ายออกไป ในด้านการประชาสัมพันธ์ควรทำอย่างไร เพื่อให้ชุมชนดังกล่าว ยินยอมรื้อย้าย ออกไปโดยเร็ว ครับ

10. ท่านคิดว่า สื่อการประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีลักษณะอย่างไร เพียงพอ หรือไม่ ครับ

11. ท่านมีข้อคิดเห็นหรือคำแนะนำ ในการแก้ไข ปัญหา อุปสรรค ของ สื่อ การประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้อย่างไรบ้างครับ

3.5 รูปแบบการวิจัย

การศึกษาวิจัยใช้วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการสำรวจ(Survey Research) โดยใช้แบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลเพื่อการวิจัย และใช้การวัดผลเพียงครั้งเดียว (One – Shot Case Study) เพื่อนำข้อมูลมาหาค่าทางสถิติ เพื่อวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร

3.6 ตัวแปรในการวิจัย

3.6.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่

1. ลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ การศึกษา ประกอบกับระยะเวลาการพักอาศัย ลักษณะที่พักอาศัย ภูมิลำเนาเดิม เหตุที่พักอาศัย

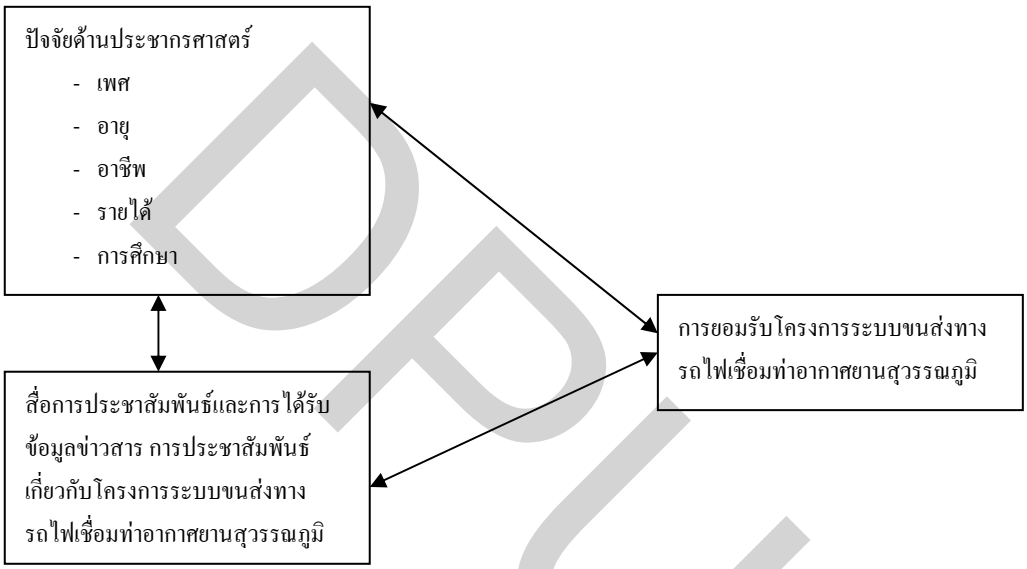
2. สื่อการประชาสัมพันธ์ กับการได้รับทราบ ข้อมูล ข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3.6.2 ตัวแปรตาม ได้แก่

พฤติกรรมหรือลักษณะของการยอมรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3.7 กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากความสัมพันธ์ของตัวแปรดังกล่าวมาแล้วข้างต้นสามารถนำมาสร้างเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยแสดงในแผนภาพดังนี้



ภาพที่ 3.1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

3.8 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ 1 ชุด เป็นคำถามแบบปลายปิด (Close - ended Question) ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นโดยได้ทำการศึกษาจากหนังสือ เอกสารการสำรวจวิจัย ตำราทางวิชาการ และทฤษฎีที่ได้กล่าวมาในบทที่ 2 เพื่อศึกษาแบบสอบประกอบการสัมภาษณ์ ควรมีเนื้อหาอะไรบ้าง ประเด็นไหนที่สำคัญ ที่สอดคล้องกับงานวิจัยมากที่สุด ที่สำคัญได้เรียนปรึกษาท่านอาจารย์ที่ปรึกษา และอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อจัดลำดับเนื้อหาการใช้ถ้อยคำของแบบสอบถามให้ถูกต้องเหมาะสม โดยแบบสอบถามมีเนื้อหาแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 เป็นคำถามเกี่ยวกับ ข้อมูลส่วนบุคคล ลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ การศึกษา

DPU

ประกอบกับระยะเวลาการพักอาศัย ลักษณะที่พักอาศัย ภูมิลำเนาเดิม เหตุที่พักอาศัย การแสวงหา หรือติดตามข้อมูล ข่าวสาร ได้หรือไม่ได้ จากแหล่งใด สื่อประเภทใดมากที่สุด จำนวน 12 ข้อ

ส่วนที่ 2 เป็นคำถามเกี่ยวกับ การได้รับข้อมูล ข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากสื่อประเภทใดหรือ แหล่งใดมากที่สุดจำนวน 8 ข้อ

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามเกี่ยวกับการยอมรับ ในความต้องการที่ได้รับรู้ ข้อมูล ข่าวสาร มาตรการป้องกัน แก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ชดเชยการรื้อย้ายและอื่นๆที่เกี่ยวกับการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 19 ข้อ

ส่วนที่ 4 เป็นข้อคิดเห็นหรือเสนอแนะ เกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การวัดระดับค่าเฉลี่ยของตัวแปรลักษณะการยอมรับ

ระดับ 1.00-1.66 หมายถึง ไม่ยอมรับ

ระดับ 1.67-2.33 หมายถึง ไม่แน่ใจ

ระดับ 2.34-3.00 หมายถึง ยอมรับ

3.9 การตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

การตรวจสอบหาความเที่ยงตรง (Validity) และหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) มีขั้นตอนดังนี้

1. การนำแบบสอบถามไปหาความเที่ยงตรง (Validity) โดยจะนำแบบสอบถามที่เรียบเรียงขึ้นแล้วไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ และผู้ที่มีความเชี่ยวชาญด้านสถิติ เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของการวัดค่าตัวแปร (Construct Validity) และความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Content Validity) เพื่อให้คำถามที่ใช้วัดตัวแปรมีความถูกต้อง ครอบคลุมเนื้อหาสาระ ความเหมาะสมของภาษาที่ใช้ในเรื่องที่ศึกษาวิจัย และตรงตามวัตถุประสงค์ของเรื่องที่ศึกษาวิจัย

2. การนำแบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ที่ได้แก้ไขแล้วไปทดสอบ ความเชื่อมั่น (Reliability) ผู้วิจัยจะทำการ Pre-test กับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 20 ชุด ซึ่งเป็นบุคคลคนละกลุ่มตัวอย่างกับกลุ่มตัวอย่างจริงไปทดสอบกับบุคคลที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง ที่มีคุณสมบัติใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่าง จากนั้นนำมาหาค่าความเชื่อถือได้ของแบบสอบถาม โดยใช้วิธีสัมประสิทธิ์แบบแอลฟาของครอนบาค (Cronbach's Coefficient Alpha) เพื่อหาข้อผิดพลาดที่อาจจะเกิดขึ้นจากแบบสอบถามและจะนำแบบสอบถามดังกล่าวมาแก้ไขให้มีความถูกต้องมากขึ้น

DPU

สูตรสัมประสิทธิ์แบบแอลฟาที่จะใช้คือ

$$\alpha = \frac{n}{(n-1)} \left(1 - \frac{\sum vi}{Vt} \right)$$

เมื่อ α คือ ความเชื่อถือได้

n คือ จำนวนข้อคำถามทั้งหมด

Vi คือ ความแปรปรวนของคะแนนแต่ละข้อ

Vt คือ ความแปรปรวนของคะแนนรวมทุกข้อ

จากการทดสอบหาค่าความเชื่อมั่นปรากฏว่า ได้ค่าสัมประสิทธิ์ของความเชื่อมั่นของแบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์เกี่ยวกับ สื่อการประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเท่ากับ 0.9817

3.10 การเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยเป็นผู้ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลเอง และเพื่อความรวดเร็ว ได้รับแบบสอบถามและคำตอบอย่างครบถ้วน กรณีที่ได้คำตอบไม่ครบถ้วน ผู้วิจัยจะอธิบายเพิ่มเติมให้ผู้ตอบจนเข้าใจ เพื่อให้ผู้ตอบได้ตอบคำถามให้สมบูรณ์ครบถ้วนที่สุด

2. ทำหนังสือขอสัมภาษณ์บุคคลที่เกี่ยวข้องคือ ผู้บริหารระดับสูง ที่รับผิดชอบ นโยบายบริหารจัดการฯ ควบคุมการดำเนินงานฯ และการประชาสัมพันธ์ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

3. ทำความเข้าใจกับผู้ช่วยวิจัยจำนวน 4 คน เกี่ยวกับการสัมภาษณ์และวิธีการเก็บข้อมูล

4. ลงพื้นที่พร้อมผู้ช่วยวิจัย เพื่อดำเนินสัมภาษณ์และแจกแบบสอบถามกับกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยในชุมชนในแนวเขตเส้นทางรถไฟและกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้โดยสารที่บริเวณสถานีรถไฟในปัจจุบันที่อยู่ในช่วงระยะทางของการดำเนินงานก่อสร้างเส้นทางรถไฟของโครงการฯ

5. ตรวจสอบความถูกต้อง ครบถ้วนของแบบสอบถามประกอบการสัมภาษณ์ หลังจากได้ข้อมูลมาแล้วให้สมบูรณ์ที่สุด

6. สังเกตและรวบรวมข้อมูลเชิงประจักษ์ของพื้นที่ที่ศึกษาและพื้นที่ใกล้เคียง

3.11 การตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล

เมื่อได้แบบสอบถามกลับคืนมาแล้ว ผู้วิจัยได้ตรวจสอบความถูกต้อง ของข้อมูลอีกครั้งหนึ่ง เพื่อตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามว่า ครบทุกข้อคำถาม ที่เป็นคำถามปลายปิด

หรือไม่ คัดแบบสอบถามที่ตอบไม่ครบทุกข้อออกไป ไม่นำไปประมวลผล เพื่อความสมบูรณ์ของข้อมูลการวิจัย

3.12 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลและพิสูจน์สมมติฐาน

การวิจัยครั้งนี้จะใช้การโปรแกรมสำเร็จสำเร็จรูป SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) ในการประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูลตามสมมติฐานที่ตั้งไว้และใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูลการวิจัยครั้งนี้ ดังนี้

การวิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) คือ สถิติพื้นฐานเพื่อการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการแจกแจง หรืออธิบายลักษณะทั่วไปของข้อมูลหรือตัวแปรในการวิจัยโดยใช้ตารางแจกแจงความถี่ (Frequency Distribution) แสดงค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) และและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation – S.D) เพื่ออธิบายข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่างดังดังนี้

1. ปัจจัยทางประชากรศาสตร์ ที่มีผลต่อการยอมรับโครงการฯ
2. ปัจจัยการได้รับข่าวสาร จากช่องทางหรือแหล่งใด ที่มีผลต่อการยอมรับโครงการฯ
3. ปัจจัยสื่อการประชาสัมพันธ์ ที่มีผลต่อการยอมรับโครงการฯ

DPU