

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง สื่อการประชาสัมพันธ์ เพื่อการยอมรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา วิธีการและวัตถุประสงค์ของการใช้สื่อการประชาสัมพันธ์ที่ส่งผลต่อการยอมรับของประชาชนที่ได้รับผลกระทบต่อการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมากที่สุด และศึกษาปัญหาอุปสรรคของสื่อการประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับของประชาชนที่ได้รับผลกระทบทั้งโดยตรงและโดยอ้อมจากการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การนำเสนอผลการวิจัยแบ่งเป็น 3 ตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 การยอมรับของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตอนที่ 2 สื่อการประชาสัมพันธ์ ที่ทำให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบเกิดการยอมรับจากการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตอนที่ 3 ปัญหา อุปสรรค ของสื่อการประชาสัมพันธ์เพื่อการยอมรับ ของประชาชนที่ได้รับผลกระทบ จากการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โดยผลการวิจัยทั้ง 3 ตอน ได้จากการศึกษาวิเคราะห์เนื้อหาจากเอกสาร(Content Analysis)ประกอบแบบสอบถามในการสัมภาษณ์เจาะลึก(In – depth Interview) กลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่ม คือ กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจำนวน 10 คนและกลุ่มตัวอย่างที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยอ้อม จำนวน 6 คน ประกอบกับการสัมภาษณ์เจาะลึก(In – depth Interview)ผู้บริหารที่รับผิดชอบนโยบาย แผนการ และบริหารจัดการในโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 2 คน รวมจำนวน 18 คน

4.1 ผลการวิจัย

การนำเสนอผลการวิจัยทั้ง 3 ตอน สามารถอธิบายผลการวิจัย ได้ดังนี้

ตอนที่ 1 การยอมรับของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่าง ที่ส่งผลให้เกิดการยอมรับต่างกัน คือ เพศ อายุ อาชีพ รายได้ การศึกษา ประกอบกับลักษณะของที่พักอาศัย ระยะเวลาที่พักอาศัยในชุมชน ภูมิลาเนาเดิมที่คนกรุงเทพฯหรือคนต่างถิ่น รวมทั้งการได้รับข้อมูลข่าวสาร และการแสวงหาข้อมูลข่าวสาร จากสื่อประเภทใด การติดตามข่าวสาร เกี่ยวกับ ความเป็นไปของชุมชนและการพัฒนาความเคลื่อนไหวของชุมชน โดยมีรายละเอียดแต่ละตอน ดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
บริเวณเก็บข้อมูล		
บริเวณในแนวเขตพื้นที่เส้นทางรถไฟของโครงการฯ	150	50.00
บริเวณใกล้แนวเขตพื้นที่เส้นทางรถไฟของโครงการฯ	150	50.00
ชุมชน		
หลังโรงพยาบาลเคหา	30	10.00
กลุ่มพ่อค้าแม่ค้าใกล้สถานีคลองตัน	30	10.00
เพชรพระราม	30	10.00
โรงปูน	30	10.00
เกาะลอย	30	10.00
สถานีรถไฟมักกะสัน	30	10.00
สถานีรถไฟคลองตัน	30	10.00
สถานีรถไฟหัวหมาก	30	10.00
สถานีรถไฟบ้านทับช้าง	30	10.00
สถานีรถไฟลาดกระบัง	30	10.00

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
ช่วงอายุ		
ต่ำกว่า ถึง 20 ปี	25	8.30
21 - 30 ปี	93	31.00
31 - 40 ปี	84	28.00
41 - 50 ปี	66	22.00
51 - 60 ปี	20	6.70
61 ปีขึ้นไป	12	4.00
เพศ		
ชาย	135	45.00
หญิง	165	55.00
ระดับการศึกษา		
ไม่ได้เรียน	15	5.00
ระดับประถมศึกษาหรือเทียบเท่า (ป.1 – ป.6)	133	44.30
ระดับมัธยมต้นหรือเทียบเท่า	39	13.00
ระดับมัธยมปลายหรือเทียบเท่า	45	15.00
จบปวช./ปวส./อาชีวศึกษาหรือเทียบเท่า	37	12.30
ปริญญาตรี	27	9.00
สูงกว่าปริญญาตรี	4	1.30
ภูมิลำเนา		
กรุงเทพมหานคร	161	53.70
ต่างจังหวัด	139	46.30
เวลาที่อาศัยอยู่ในชุมชน		
น้อยกว่า 6 เดือน	8	2.70
6 เดือน – 1 ปี	57	19.00
1 ปี – 5 ปี	8	2.70
5 ปีขึ้นไป	227	75.70
อาชีพ		
รับจ้าง	125	41.70
ลูกจ้าง/เจ้าของสถานบันเทิง/ร้านอาหาร	10	3.30
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	21	7.00
ค้าขาย/ประกอบอาชีพส่วนตัว	96	32.00
ลูกจ้าง/เจ้าของบริษัทเอกชน	25	8.30
อื่นๆ	23	7.70

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน	ร้อยละ
รายได้ต่อเดือน		
น้อยกว่า 3,000 บาท	31	10.30
3,001 – 5,000 บาท	82	27.30
5,001 – 8,000 บาท	91	30.30
8,001 - 10,000 บาท	49	16.30
10,001 - 20,000 บาท	37	12.30
20,000 บาทขึ้นไป	10	3.30
ลักษณะที่อยู่อาศัย		
บ้านตนเองในที่เช่า	22	7.30
บ้านอาศัยผู้อื่น	24	8.00
บ้านในที่ดินของตนเอง	60	20.00
บ้านของตนเองในที่ดินรกราก	132	44.00
บ้านเช่า	50	16.70
อื่นๆ	12	4.00

จากตารางที่ 4.1 กลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษา ผู้วิจัยได้เก็บข้อมูลจาก กลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยในแนวเขตเส้นทางรถไฟของโครงการฯ และกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยใกล้เส้นทางรถไฟของโครงการฯ ในสัดส่วนเท่ากันคือ ร้อยละ 50

ช่วงอายุของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ มีช่วงอายุ 21 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 31 รองลงมา 31 – 40 ปี คิดเป็นร้อยละ 28, ช่วงอายุ 41 – 50 ปี คิดเป็นร้อยละ 22

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงถึงร้อยละ 55 โดยมีระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ในระดับประถมศึกษา/เทียบเท่า (ป.1 – ป.6)ถึงร้อยละ 44.3 รองลงมา ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น/ปลาย ร้อยละ 28, ระดับ ปวช./ปวส. ร้อยละ 12.3 และไม่ได้เรียนหนังสือถึง ร้อยละ 5

โดยกลุ่มตัวอย่างมีภูมิลำเนาอยู่ใน กทม. ร้อยละ 53.7 รองลงมา อยู่ต่างจังหวัด ร้อยละ 46.3 ซึ่งระยะเวลาที่พักอาศัยอยู่ในชุมชน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นผู้ที่พักอาศัยอยู่ในชุมชนมีระยะเวลา 5 ปีขึ้นไป ถึงร้อยละ 75.7 รองลงมาระยะเวลา 6 เดือน – 1 ปี และ ระยะเวลา 1 ปี- 5 ปี

ในส่วนของอาชีพของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้าง คิดเป็นร้อยละ 41.7 รองลงมาคือ ค้าขาย/ประกอบอาชีพส่วนตัว ร้อยละ 32 และลูกจ้าง/เจ้าของบริษัทเอกชน ร้อยละ 8.3

สำหรับรายได้ต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีรายได้ระหว่าง 5,001 – 8,000 บาท ร้อยละ 30.3 รองลงมา มีรายได้ ตั้งแต่ 3,001- 5,000 บาท ร้อยละ 27.3 และมีรายได้ ตั้งแต่ 8,001- 10,000 บาท ร้อยละ 27.3 สำหรับลักษณะที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เป็นบ้านของตนเอง ในที่ปลูกถึงร้อยละ 44 รองลงมา บ้านในที่ของตนเอง ร้อยละ 20 และบ้านเช่า ร้อยละ 16.7

ตารางที่ 4.2 จำนวนและร้อยละของแหล่งที่ได้รับ ข่าวสาร ข้อมูล โครงการพัฒนาฯ หรือความเคลื่อนไหวของชุมชน

ท่านได้รับ ข่าวสาร ข้อมูล โครงการพัฒนาฯหรือความเคลื่อนไหวของชุมชน จากแหล่งไหน	จำนวน	ร้อยละ
ผู้นำชุมชน	159	53.00
เพื่อนบ้าน	36	12.00
คนในชุมชน	34	11.30
สื่อต่างๆ	63	21.00
อื่นๆ	8	2.70

จากตารางที่ 4.2 พบว่า แหล่งที่ได้รับ ข่าวสาร ข้อมูล โครงการพัฒนาฯหรือความเคลื่อนไหวของชุมชน ส่วนใหญ่ได้รับจาก ผู้นำชุมชน จำนวน 159 คน ร้อยละ 53 รองลงมาเป็น สื่อต่างๆ จำนวน 63 คน ร้อยละ 21 และเพื่อนบ้าน จำนวน 36 คน ร้อยละ 12

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละการติดตามข่าวสารข้อมูลของโครงการการพัฒนาฯ หรือความเคลื่อนไหวของชุมชน

ปกติท่านแสวงหาหรือติดตามข่าวสาร ข้อมูลของโครงการพัฒนาฯหรือความเคลื่อนไหวของชุมชน	จำนวน	ร้อยละ
ติดตาม	258	86.00
ไม่ติดตาม	42	14.00

จากตารางที่ 4.3 จะเห็นได้ว่า ประชาชนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความต้องการในข้อมูลข่าวสารฯ โดยการติดตามข่าวสารข้อมูลของโครงการการพัฒนาฯ หรือความเคลื่อนไหวของชุมชน จำนวน 258 คน ร้อยละ 86 ส่วนที่เหลือจำนวน 42 คน ร้อยละ 14 ไม่ติดตามข่าวสารฯ

การดำเนินงานประชาสัมพันธ์ มีหลักการให้ข้อมูล ข่าวสาร เสริมสร้าง ความรู้ ความเข้าใจ ให้เกิดทัศนคติที่ดี โดยการแพร่กระจายให้ทั่วถึงประชาชนผู้รับสารมากที่สุด สามารถทำให้เกิดผลตามวัตถุประสงค์ได้มากที่สุด

ตารางที่ 4.4 แสดงจำนวนและร้อยละของสื่อที่ติดตามหรือแสวงหาข่าวสารข้อมูลที่ต้องการ

ท่านติดตามหรือแสวงหาข่าวสาร ข้อมูลที่ต้องการ จากสื่อประเภทใดมากที่สุด	จำนวน	ร้อยละ
สื่อเฉพาะกิจ – แผ่นพับ ใบปลิว ประกาศฯ	3	1.20
สื่อบุคคล – ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่โครงการ เพื่อนบ้าน คนในชุมชน	153	60.00
สื่อสิ่งพิมพ์ – หนังสือพิมพ์ วารสารฯ	20	7.80
สื่อมวลชน – วิทยุ โทรทัศน์	74	29.00
อื่นๆ	5	2.00

จากตารางที่ 4.4 พบว่า ส่วนใหญ่สื่อที่ติดตามหรือแสวงหาข่าวสาร ข้อมูล ที่ต้องการมากที่สุด คือ สื่อบุคคล – ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่โครงการ เพื่อนบ้าน คนในชุมชนจำนวน 153 คน ร้อยละ 60 รองลงมา คือ สื่อมวลชน – วิทยุ โทรทัศน์ จำนวน 74 คน ร้อยละ 29 ต่อด้วย สื่อสิ่งพิมพ์ – หนังสือพิมพ์ วารสารฯ จำนวน 20 คน ร้อยละ 8 ที่น่าสนใจ คือ สื่อเฉพาะกิจ - แผ่นพับ ใบปลิว ประกาศ ที่ควรจะมีจำนวนมาก แต่กลับมีจำนวนน้อยที่สุดเพียงจำนวน 3 คน ร้อยละ 1.2

สื่อบุคคล (Personal Media) เป็นบุคคลที่น่าพาข่าวสาร จากบุคคลหนึ่งไปยังอีกบุคคลหนึ่ง โดยอาศัยการติดต่อสื่อสารแบบตัวต่อตัว ระหว่างบุคคล 2 คน หรือมากกว่า 2 คนขึ้นไป โดยสื่อบุคคลในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ ผู้นำชุมชน เจ้าหน้าที่โครงการฯ เพื่อนบ้าน คนในชุมชน

สื่อเฉพาะกิจ (Specialized Media) มีความสำคัญต่อการเผยแพร่โครงการฯ และข่าวสารข้อมูล เป็นสื่อที่จัดทำขึ้นเพื่อสนับสนุนกิจกรรมการพัฒนาดังใดอย่างหนึ่ง โดยเฉพาะการใช้สื่อเฉพาะกิจ เป็นการให้ความรู้ ความเข้าใจ และข่าวสาร ที่เป็นเรื่องราวเฉพาะอย่างคือโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีกลุ่มเป้าหมาย (Target Audience) ที่กำหนดไว้อย่างแน่นอน คือประชาชนกลุ่มเป้าหมาย ที่ได้รับผลกระทบ

ตารางที่ 4.5 แสดงร้อยละการได้รับข่าวสาร และแหล่งที่ทำให้รับทราบ จำแนกตามแต่ละด้าน

การได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร	ไม่ทราบ	ทราบ	กรณีที่ได้รับทราบจาก						
			1	2	3	4	5	6	7
ท่านทราบไหมว่า โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ- กรุงเทพมหานคร- สถานีรถไฟฟ้ามหานคร - สถานีลาดกระบัง	20.00	80.00	26.80	4.60	17.20	25.10	20.90	0.80	4.60
ท่านทราบไหมว่า ประชาชนทั่วไปสามารถเข้าร่วมประชุมกับคณะทำงานฯ แสดงความคิดเห็น และเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้	55.30	44.70	18.70	7.50	14.90	38.10	17.90	1.50	1.50
ท่านทราบไหมว่า มีการดำเนินโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะมีผลกระทบต่อครัวเรือน/ชุมชน	34.30	65.70	21.30	7.60	21.80	34.00	11.70	1.50	2.00
ท่านทราบหรือเคยเห็น เจ้าหน้าที่ฯ / ผู้รับผิดชอบโครงการฯ เข้ามาประกาศผู้ข่าวหรือชี้แจง เกี่ยวกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เช่น เสียง ฝุ่นละอองฯ ที่อาจเกิดขึ้น พร้อมมาตรการการป้องกันและแก้ไขผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เหมาะสมไว้แล้ว หรือไม่	61.00	39.00	32.50	6.80	11.10	37.60	11.10	0.90	0.00
ท่านทราบไหมว่า ผู้รับผิดชอบโครงการฯ ได้มีแนวทางและมาตรการชดเชยทรัพย์สิน เช่น ค่ารื้อย้าย ค่าพาหนะ ค่าขนย้าย ให้กับประชาชน/ครัวเรือนริมทางรถไฟที่ได้รับผลกระทบโดยตรง หรือไม่	48.00	52.00	28.20	3.20	10.30	46.20	7.70	3.20	1.30
ท่านได้ทราบ ข่าวสาร ข้อมูล เกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก่อนการดำเนินงานก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือไม่	29.00	71.00	20.10	6.10	15.90	31.30	21.50	1.90	3.30

ตารางที่ 4.5 (ต่อ)

การได้รับทราบข้อมูลข่าวสาร	ไม่ทราบ	ทราบ	กรณีที่ได้รับทราบจาก						
			1	2	3	4	5	6	7
ท่านทราบไหมว่า ท่านสามารถแสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับ การดำเนินงานก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้	68.70	31.30	21.30	6.40	6.40	39.40	23.40	2.10	1.10
ท่านทราบไหมว่า ประชาชนทั่วไปสามารถมีส่วนร่วม ช่วยสอดส่องดูแลให้ ผู้รับเหมาก่อสร้างฯ และผู้รับผิดชอบโครงการฯ ปฏิบัติตามเงื่อนไขในแผนงาน และมาตรการต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในแผนการดำเนินงานก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้	70.30	29.70	18.00	7.90	9.00	43.80	19.10	2.20	0.00

หมายเหตุ หมายเลข 1 แทน เจ้าหน้าที่ฯ/ผู้รับผิดชอบโครงการ หมายเลข 2 แทน หนังสือพิมพ์
 หมายเลข 3 แทน เพื่อนบ้าน/คนในชุมชน หมายเลข 4 แทน ผู้นำชุมชน
 หมายเลข 5 แทน วิทยุ/โทรทัศน์ หมายเลข 6 แทน แผ่นพับ/ใบปลิว
 หมายเลข 7 แทน อื่น ๆ

จากตารางที่ 4.5 การได้รับหรือความต้องการ ข้อมูล ข่าวสาร การประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเรื่องต่าง ๆ ทั้ง 8 เรื่อง เมื่อจัดลำดับ ข้อมูล ข่าวสาร ที่ประชาชนได้รับหรือต้องการ ที่ส่งผลต่อการยอมรับมากที่สุด เรียงลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คร่อมเส้นทางรถไฟสายตะวันออก จากสถานีพญาไท – สถานีลาดกระบัง ประชาชนได้รับทราบถึง ร้อยละ 80 จาก สื่อบุคคล คือ เจ้าหน้าที่ฯ/ผู้รับผิดชอบโครงการ ร้อยละ 27

ลำดับที่ 2 ข่าวสาร ข้อมูล เกี่ยวกับ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก่อนการดำเนินงานก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประชาชนได้รับทราบถึงร้อยละ 71 จากสื่อบุคคล คือผู้นำชุมชน ร้อยละ 31.3

ลำดับที่ 3 การดำเนินงานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะมีผลกระทบต่อครัวเรือน/ชุมชน ประชาชนได้รับทราบถึง ร้อยละ 66 จากสื่อบุคคลคือผู้นำชุมชน ร้อยละ 34

การยอมรับการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
ตารางที่ 4.6 แสดงร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ ระดับความคิดเห็น จำแนกตามด้าน
ต่างๆ

ลักษณะการยอมรับ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
1. ก่อนการดำเนินงานก่อสร้าง ท่านเคยได้ทราบข่าวสาร ข้อมูล เกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	2.55	0.64	ยอมรับ
2. ท่านยอมรับหรือไม่ ถ้าการก่อสร้างทางรถไฟผ่าน/ทับ ที่อยู่อาศัยของท่าน	2.07	0.92	ไม่แน่ใจ
3. ท่านยอมรับ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	2.72	0.56	ยอมรับ
4. การก่อสร้างฯ ควรรีบดำเนินการโดยเร็ว จะช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้นได้	2.59	0.65	ยอมรับ
5. ท่านยอมรับหรือไม่ว่าทางการ มีการจัดเตรียมเกี่ยวกับความปลอดภัยไว้แล้ว	2.34	0.80	ยอมรับ
6. ท่านยอมรับหรือไม่ว่า ควรมีการประชุมชี้แจงเกี่ยวกับโครงการฯ ให้มากขึ้น มีรายละเอียดมากขึ้น	2.74	0.54	ยอมรับ
7. ท่านยอมรับหรือไม่ว่าโครงการฯ จะมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ น้อยมาก	2.19	0.79	ไม่แน่ใจ
8. ในกรณีที่การก่อสร้างโครงการฯ ผ่านหรือทับที่ท่านอยู่ ท่านยอมรับที่จะย้ายไปยังที่ทางการจัดสรรให้ใหม่ หรือไม่	2.40	0.82	ยอมรับ
9. ถ้าทางการชดเชยเป็นเงิน ให้แทนการย้ายไปอยู่ที่ใหม่ ท่านยอมรับหรือไม่	2.37	0.84	ยอมรับ
10. ถ้าการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไม่ผ่านที่ที่ท่านอยู่อาศัยท่านยอมรับหรือไม่	2.65	0.57	ยอมรับ
11. ถ้าโครงการฯ ได้สร้างระบบขนส่งผ่านที่ที่ท่านพักอาศัย แต่ทางการชดเชยให้ท่าน ท่านยอมรับหรือไม่	2.56	0.72	ยอมรับ
12. ถ้าโครงการฯ ได้มีการศึกษาและหลีกเลี่ยงการกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแล้ว ท่านยอมรับโครงการหรือไม่	2.65	0.64	ยอมรับ
13. ท่านยอมรับหรือไม่ว่า การพัฒนาระบบการคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับนครหลวง เป็นสิ่งจำเป็น	2.74	0.48	ยอมรับ
14. ท่านยอมรับหรือไม่ ว่าข่าวสาร การชี้แจงของทางการ เกี่ยวกับโครงการฯ สามารถทำให้ท่านเข้าใจและยอมรับได้	2.40	0.72	ยอมรับ

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ลักษณะการยอมรับ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ
15. โดยทั่วไปท่านยอมรับการมีบ้านพักอยู่ใกล้สนามบิน/โครงการฯ หรือไม่	2.18	0.81	ไม่แน่ใจ
16. ท่านยอมรับหรือไม่ ที่การก่อสร้างโครงการฯ จะเป็นการสร้างคร่อมบนเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเดิม	2.47	0.65	ยอมรับ
17. ท่านยอมรับหรือไม่ เมื่อผู้ที่อาศัยได้รับเงินค่าขนย้าย ค่าชดเชย ค่าพาหนะแล้ว ต้องรับย้ายออกทันที หรือภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้	2.43	0.79	ยอมรับ
18. โครงการฯ มีสถานีจุดเริ่มต้นอยู่ในใจกลางเมืองแถวย่านธุรกิจ เช่น พญาไท ท่านยอมรับหรือไม่	2.59	0.64	ยอมรับ
19. ท่านจะยอมรับหรือไม่ ที่โครงการฯ มีแผนขยายเส้นทางเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อเป็นการครอบคลุมพื้นที่เส้นทางการคมนาคมให้มากยิ่งขึ้น	2.61	0.60	ยอมรับ

จากตารางที่ 4.6 ลักษณะการยอมรับ เกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเรื่องต่างๆ ตามลำดับดังนี้

1. ควรมีการประชุมชี้แจงเกี่ยวกับโครงการฯ ให้มากขึ้น ($\bar{x} = 2.74$)
2. การพัฒนาระบบการคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับนครหลวงฯ ($\bar{x} = 2.74$)
3. โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ($\bar{x} = 2.72$)

ตารางที่ 4.7 ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ระดับความคิดเห็น และลำดับการยอมรับ จำแนกตามด้านต่างๆ

ลักษณะการยอมรับ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	ลำดับ
ท่านยอมรับหรือไม่ว่า ควรมีการประชุมชี้แจงเกี่ยวกับโครงการฯ ให้มากขึ้น มีรายละเอียดมากขึ้น	2.74	0.54	ยอมรับ	1
ท่านยอมรับหรือไม่ว่า การพัฒนาระบบการคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับนครหลวง เป็นสิ่งจำเป็น	2.74	0.48	ยอมรับ	1
ท่านยอมรับ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	2.72	0.56	ยอมรับ	3

ตารางที่ 4.7 (ต่อ)

ลักษณะการยอมรับ	$\bar{X}$	S.D.	ระดับ	ลำดับ
ถ้าการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไม่ผ่านที่ที่ท่านอยู่อาศัยท่านยอมรับหรือไม่	2.65	0.57	ยอมรับ	4
ถ้าโครงการฯ ได้มีการศึกษาและหลีกเลี่ยงการกระทบต่อสิ่งแวดล้อมแล้ว ท่านยอมรับโครงการหรือไม่	2.65	0.64	ยอมรับ	4
ท่านจะยอมรับหรือไม่ ที่โครงการฯ มีแผนขยายเส้นทางเชื่อมต่อไปยัง ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อเป็นการครอบคลุมพื้นที่เส้นทางการคมนาคมให้มากยิ่งขึ้น	2.61	0.60	ยอมรับ	6
การก่อสร้างฯ ควรรับดำเนินการโดยเร็ว จะช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้นได้	2.59	0.65	ยอมรับ	7
โครงการฯ มีสถานีจุดเริ่มต้นอยู่ในใจกลางเมืองแถวย่านธุรกิจ เช่น พญาไท ท่านยอมรับหรือไม่	2.59	0.64	ยอมรับ	7
ถ้าโครงการฯ ได้สร้างระบบขนส่งผ่านที่ที่ท่านพักอาศัย แต่ทางการชดเชยให้ท่าน ท่านยอมรับหรือไม่	2.56	0.72	ยอมรับ	9
ก่อนการดำเนินงานก่อสร้าง ท่านเคยได้ทราบข่าวสาร ข้อมูล เกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	2.55	0.64	ยอมรับ	10
ท่านยอมรับหรือไม่ ที่การก่อสร้างโครงการฯ จะเป็นการสร้างคร่อมบนเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเดิม	2.47	0.65	ยอมรับ	11
ท่านยอมรับหรือไม่ เมื่อผู้ที่อาศัยได้รับเงินค่าขนย้าย ค่าชดเชย ค่าพาหนะแล้วต้องย้ายออกทันที หรือภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้	2.43	0.79	ยอมรับ	12
ในกรณีที่มีการก่อสร้างโครงการฯ ผ่านหรือทับที่ที่ท่านอยู่ ท่านยอมรับที่จะย้ายไปยังที่ทางการจัดสรรให้ใหม่ หรือไม่	2.40	0.82	ยอมรับ	13
ท่านยอมรับหรือไม่ ว่าข่าวสาร การชี้แจงของทางการ เกี่ยวกับโครงการฯ สามารถทำให้ท่านเข้าใจและยอมรับได้	2.40	0.72	ยอมรับ	13
ถ้าทางการชดเชยเป็นเงิน ให้แทนการย้ายไปอยู่ที่ใหม่ ท่านยอมรับหรือไม่	2.37	0.84	ยอมรับ	15
ท่านยอมรับหรือไม่ว่าทางการ มีการจัดเตรียมเกี่ยวกับความปลอดภัยไว้แล้ว	2.34	0.80	ยอมรับ	16
ท่านยอมรับหรือไม่ว่าโครงการฯ จะมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่าง ๆ น้อยมาก	2.19	0.79	ไม่แน่ใจ	17
โดยทั่วไปท่านยอมรับการมีบ้านพักอยู่ใกล้สนามบิน/โครงการฯ หรือไม่	2.18	0.81	ไม่แน่ใจ	18
ท่านยอมรับหรือไม่ ถ้าการก่อสร้างทางรถไฟผ่าน/ทับ ที่อยู่อาศัยของท่าน	2.07	0.92	ไม่แน่ใจ	19

จากตารางที่ 4.7 ลักษณะการยอมรับเกี่ยวกับการดำเนินงานก่อสร้างโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเรื่องต่างๆ มีลำดับการยอมรับ ดังนี้

ลำดับที่ 1 การยอมรับว่า ควรมีการประชุมชี้แจงเกี่ยวกับโครงการฯ ให้มากขึ้น มีรายละเอียดมากขึ้น ($\bar{x} = 2.74$)

ลำดับที่ 2 การยอมรับว่า การพัฒนาระบบการคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับนครหลวงเป็นสิ่งจำเป็น ($\bar{x} = 2.74$)

ลำดับที่ 3 การยอมรับว่า โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ($\bar{x} = 2.72$)

4.2 ผลสรุปจากการสัมภาษณ์เจาะลึก ผู้นำชุมชนและประชาชนในชุมชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรง

วัตถุประสงค์หลักของการประชาสัมพันธ์

เสริมสร้าง ความรู้ ความเข้าใจ มีทัศนคติที่ดี ให้ความร่วมมือมีการยอมรับ เกี่ยวกับการดำเนินงานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เป็นการดำเนินงานอย่างมีระเบียบ แบบแผน และมีการกระทำอย่างต่อเนื่องกันไป เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีระหว่างประชาชนกับองค์กร ด้วยวิธีที่ประชาชนร่วมมือ ยอมรับ และมีการติดต่อไปมาทั้งสองฝ่าย การมองเห็นว่าเกิดประโยชน์หรือการได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Relative Advantage) ก็อันวัตรกรรมนั้นต้องมีแนวโน้มให้เห็นว่าดีกว่าของเดิม มีคุณค่า และมีประโยชน์ต่อเขายังเห็นคุณค่าและประโยชน์ของนวัตกรรมมากเพียงใด อัตราการยอมรับนวัตกรรมก็เพิ่มขึ้นเร็วด้วยเท่านั้น

“หาข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ ไม่ได้ ตามข้อมูลข่าวสารจากหนังสือพิมพ์วารสารมากที่สุด ไม่ทราบผลกระทบ ไม่ยอมรับ เพราะไม่รู้เรื่อง ไม่มีความชัดเจน”

(อภิชาติ วิถีธรรม, สัมภาษณ์, 18 ตุลาคม 2548)

“หาข้อมูลข่าวสารไม่ได้ มีจดหมายข่าวสารส่งมาให้ วันที่ 22 มิถุนายน 47 นำมีจดหมายอะไรมาให้รับรู้บ้าง ข่าวความเคลื่อนไหวของชุมชนได้รับจากสื่อต่างๆ มีหนังสือพิมพ์มากที่สุด”

(ประทีป ศรีวรัตน์, สัมภาษณ์, 19 ตุลาคม 2548)

การส่งเสริม ความคิดเห็นต่อโครงการพัฒนาฯ เป็นการตัดสินใจในการที่จะรับเอานวัตกรรมหรือโครงการพัฒนาใหม่ๆ โดยมีทัศนคติที่ดี มีขั้นตอนของการเรียนรู้ด้วยตนเอง และต้องใช้ระยะเวลาพอสมควร

“เคยทราบข่าวสารข้อมูลการสร้างทางรถไฟ จากเจ้าหน้าที่การรถไฟฯ ผู้รับเหมาฯ เห็นด้วยกับ ประโยชน์ประเทศชาติเจริญ เดินทางสะดวกสบาย การก่อสร้างไปข้างบนสะดวกกว่า ก็ยอมรับ”

(สุทิน มากหิรัญ, สัมภาษณ์, 20 ตุลาคม 2548)

“การรถไฟฯ จัดที่อยู่ใหม่ไปห้วยตะเภา ยอมรับ การรถไฟฯ น่าจะมีการบอกข่าว ทำความเข้าใจให้มากกว่านี้ การแก้ไข น่าจะมาประชุม ชี้แจงให้รู้ ชาวบ้านได้รับผลกระทบอย่างไร คิดว่าการประชาสัมพันธ์ของรถไฟ ไม่เพียงพอ มันน้อยมาก ถ้าประชาสัมพันธ์มากๆ ชาวบ้านก็พร้อมให้ความร่วมมือ ”

(ชุมพล อินทร์จันทร์สุข, สัมภาษณ์, 20 ตุลาคม 2548)

การเลือกใช้สื่อประชาสัมพันธ์

สื่อมวลชนจะมีประสิทธิภาพมากกว่า สื่อบุคคลในการให้ข่าวสารแก่คนจำนวนมากเพื่อก่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจในเรื่องใด เรื่องหนึ่งอย่างถูกต้อง ส่วนสื่อบุคคลจะมีประสิทธิภาพมากกว่า ในการจูงใจให้บุคคลมีทัศนคติในเรื่องนั้น ๆ ตามแนวทางที่มุ่งหวัง

“หาข้อมูลโครงการจากรถไฟ หาไม่ได้ แต่ได้รู้จาก สื่อหนังสือพิมพ์ ทวี ข่าวสารจากสื่อต่างๆมากกว่า เจ้าหน้าที่รถไฟไม่มีใคร มาชี้แจงเลย เรื่องผลกระทบ เรื่องสร้างเมื่อไหร่ ไม่มีเลย ยอมรับได้ถ้ามีการชี้แจง สำหรับข้อคิดเห็น ในโครงการนี้น่าความเจริญสู่ประเทศแถบเอเชีย มีความเห็นด้วย อยากให้หน่วยงานรับผิดชอบ ลงพื้นที่มากๆ”

(อรุณ เสลานอก, สัมภาษณ์, 27 ตุลาคม 2548)

กระบวนการประชาสัมพันธ์ เป็นการดำเนินงานที่ต่อเนื่องและมีแผนงานของฝ่ายบริหาร หรือความพยายามขององค์กรที่ จะก่อให้เกิดความสัมพันธ์อันดีระหว่างองค์กรกับกลุ่มบุคคลต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกองค์กร รวมทั้งเป็นการแสวงหา ความร่วมมือ ยอมรับจากประชาชน ตลอดจนรักษาทัศนคติที่ดีของประชาชนต่อองค์กร เพื่อให้ประชาชนยอมรับ สนับสนุน และให้ความร่วมมือแก่โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

“หาข้อมูลข่าวสารรถไฟไม่ได้ ครั้งสุดท้ายได้รับข้อมูลจากเขตห้วยขวาง ปกติติดตามแสวงหาข้อมูลจากสื่อทุกอย่าง ทราบข้อมูลสร้างทางรถไฟจากการรถไฟฯ จากเจ้าหน้าที่รถไฟ แต่ยอมรับโครงการเป็นสิ่งจำเป็น ถ้ามีคนมาชี้แจงข้อมูล ข่าวสาร ก็ยอมรับ เห็นด้วย ความคิดเห็นมีประโยชน์คือ ประเทศชาติเจริญ เงินตราไหลเข้าประเทศดี การรถไฟฯ น่าจะลงมาคุยกับชาวบ้าน น่าจะให้เร็วกว่านี้ในด้านข้อมูลข่าวสาร การก่อสร้างให้รวดเร็ว ผู้รับผิดชอบน่าจะตั้งเวทีคุยกับชาวบ้านบ้าง”

(ไสว ขวัญพิบูล, สัมภาษณ์, 29 ตุลาคม 2548)

การสื่อสารสองช่วง เป็นกิจกรรมเผชิญหน้า เป็นกิจกรรมทางการประชาสัมพันธ์ที่มีการพบปะกันต่อหน้า มีการพูดคุยโต้ตอบ โดยที่ทั้งสองฝ่ายสามารถสัมผัสและรับรู้ความรู้สึกนึกคิด ความคิดเห็น ทศนคติ กิริยาท่าทางได้ กิจกรรมเหล่านี้ได้แก่ การประชุม การสัมมนา การตอบข้อซักถาม การแถลงข่าว การให้สัมภาษณ์ การบรรยายสรุป ตลอดจนการออกไปเยี่ยมเยียน ไปพบปะผู้คนที่เกี่ยวข้องด้วยตนเอง

“รู้ข่าวสารจากองค์กรสลัม 4 ภาคในระบบเครือข่าย เขาจะเชิญองค์กรเครือข่ายในภาคอื่นๆ เข้าประชุมด้วย ข่าวสารได้รับจาก วิฑู โทรทัศน์ มีการเสนอแนะ แนวทางโครงการรถไฟความเร็วสูง และองค์กรเครือข่ายฯ จะมีศูนย์รวมพัฒนาชุมชน ที่ทำหน้าที่ตรงนี้ ชุมชนจะมีสังกัดมีที่เลี้ยง เป็นองค์กรชาวบ้าน เรียกว่า ศูนย์รวมพัฒนาชุมชน จะนำข่าวสาร มาให้ชุมชนรับรู้ เห็นด้วยกับโครงการเพราะมีการพัฒนาเมือง ถ้าร้อยละต้องมี การสำรวจ การทำประชาวิจารณ์”

(เฉลิม บริสุทธิ์, สัมภาษณ์, 30 ตุลาคม 2548)

การสำรวจประชามติ

การประชาสัมพันธ์จะเป็นการกระทำ คำพูด หรือสถานการณ์ใด ที่มีอิทธิพลในการชักจูงให้ประชาชนเห็นด้วย ช่วยเหลือสนับสนุน ยิ่งไปกว่านั้น การประชาสัมพันธ์ ยังเป็นการสำรวจประชามติว่าประชาชนมีทัศนคติต่อสถาบันองค์กรอย่างไร ถ้าเห็นด้วยก็จะทำให้ดี ยิ่งๆ ขึ้น แต่ถ้าไม่เห็นด้วยก็ต้องแก้ไขปรับปรุงต่อไป

“การย้ายไปสถานีรถไฟหัวตะเข้ คิดกว่าไกลไป เพราะบางคนถ้าย้ายจะไม่สะดวกในการเงินอุปกรณ์ มาค้าขายในท้องที่ ในที่เขาเคยอยู่ และโรงเรียนก็ไกล ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ผมยังยอมไม่ได้ ต้องมีการทำความเข้าใจ จัดกลุ่มทำประชาวิจารณ์ หาเวทีต่างๆ เสนอความคิดเห็นและเอาความคิดเห็นเป็นบทสรุป Project ต่างๆ ประชาชนต้องรู้ให้มากกว่านี้ การทำวิจัยนั้นเข้าไป อยาก

ให้ภาครัฐหรือองค์กรทำการวิจัย ให้แน่ชัดก่อน อย่างน้อยต้องจัดประชุม ถ้าไม่อย่างนั้นแล้ว คาดว่า ข่าวสารคงไม่ถึงเร็ว”

(เฉลิม บริสุทธิ์, สัมภาษณ์, 30 ตุลาคม 2548)

การแตกสลายของชุมชน จากการที่ประชาชนในชุมชนมีการตั้งที่พักอาศัยอยู่ติดกัน จำนวนมากเป็นแนวยาวตามเส้นทางรถไฟ ทำให้มีความใกล้ชิดกันมาก มีความผูกพันกันมาตลอด

“ได้รับข่าวสาร จาก ทิว การรถไฟฯ จัดให้หั่วตะเข้ ต้องอยู่ในรัศมีไม่ไกลมากนัก การค้าขายอยู่ด้านในชุมชน อย่างการเคหะจัดให้ไปอยู่คลองกรุง แต่มันไกลกลับมาทั้งหมด ข่าวสารโครงการมีเจ้าหน้าที่การรถไฟเข้ามา เห็นมาดูแลก็กลับไป ข่าวสารส่วนมากได้จาก ทิว จากทางบริษัท ติดประกาศข่าวตามถนน เห็นด้วยรถไฟฟ้ามหานครน้อย การแก้ปัญหาข่าวสารน่าจะจัดประชุม ถ้าไม่จัดประชุมคาดว่าจะไม่สำเร็จ ได้ง่าย”

(มานพ บุญมา, สัมภาษณ์, 30 ตุลาคม 2548)

“ได้ทราบข้อมูลข่าวสาร จาก ทิว วิทย์ เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่รับเหมาก่อสร้าง 1 ครั้ง เห็นด้วยกับโครงการ การคมนาคมสะดวก ประโยชน์ส่วนใหญ่จะได้จากคนไปเมืองนอกมากกว่า ทางการให้ไปอยู่ที่ไหน ถ้าไกลเกินไป ค่าใช้จ่ายยิ่งสูงขึ้น การรถไฟฯ จัดไว้ที่หั่วตะเข้ ต้องมีการประชุมกันก่อน ไปแล้วการทำมาหากินจะอยู่ได้หรือไม่ การประชาสัมพันธ์น่าจะมากกว่านี้ เพราะที่ผ่านมาห่างในการประชาสัมพันธ์ สรุปการย้ายต้องไปอยู่เป็นกลุ่ม ถ้าไม่เป็นกลุ่มก้อน ในที่สุดก็กลับมาอยู่ที่เดิมอีก”

(สมปอง พุ่มพู่, สัมภาษณ์, 31 ตุลาคม 2548)

“หาข้อมูลข่าวสารได้จาก เจ้าหน้าที่รถไฟในตอนแรกเจ้าหน้าที่รถไฟมาคุยแล้วเราก็ไปหาเขาด้วย ข่าวสารได้จากทิว ถ้ามีการชี้แจงจะมีการยอมรับทุกคน ชุมชนเกาะลอยจะมีการประสานกับองค์กรสลัม 4 ภาค อยู่เรื่อยๆ องค์กรฯ จะมีหน้าที่มาบอกข่าวต่างๆ เช่น จะโดนย้าย ในโครงการโฮปเวลล์ ให้รวมตัวกันไว้ ชุมชนนี้อยู่รวมกันเป็นชุมชนเพชรพระรามด้วย จะมีอาชีพรับจ้างรายวัน เทียบกับชุมชนหลัง ร.พ. เดชา นั้น ไม่เข้ากับองค์กรฯ ข่าวสารจึงไม่แน่นอน แต่ชุมชนเกาะลอยเรา จะประชุมทุกวันอาทิตย์ที่ 2 ของเดือน จะมีตัวแทนไปประชุมกับฝ่ายอื่นๆ ด้วย เดี่ยวนี้มีองค์กรสลัม 4 ภาค มีปัญหาอะไรจะโทรถึงกัน”

(อำพล จันทศรี, สัมภาษณ์, 13 พฤศจิกายน 2548)

การสัมภาษณ์ประชาชนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบโดยอ้อม

วัตถุประสงค์หลักของการประชาสัมพันธ์ เป็นการสร้างสรรค์ ความรู้ ความเข้าใจอันดีกับประชาชน ตลอดจนการเสริมสร้างภาพลักษณ์ที่ดี ให้แก่องค์กร เพื่อให้ประชาชนมีความรู้สึกนึกคิดที่ดี มีทัศนคติที่ดีต่อองค์กร และให้ความร่วมมือ สนับสนุน ยอมรับ การดำเนินงานโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

“โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำเป็นต้องมีเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งมวลชน จากความเร็วที่สูง และจำนวนเที่ยวรถไฟที่มากขึ้น ทำให้ต้องมีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่สูงพอจะป้องกันอันตรายให้กับชุมชนที่รถไฟวิ่งผ่าน มีโครงการฯ ที่มีการขยายความเจริญของประเทศ ดังนั้น ความต้องการแรงงานของสนามบินจะมีมากขึ้น จำนวนคนในแต่ละชุมชนก็จะเพิ่มมากขึ้น ต้องมีแนวทางในการปฏิบัติที่ทำให้การอยู่ร่วมกันได้อย่างมีความสุข”

(ชวัลย์ จันรัตน์, พลเอก, สัมภาษณ์, 25 ธันวาคม 2548)

“ข้อคิดเห็นหรือเสนอแนะเกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็น โครงการอำนวยความสะดวกสำหรับประชาชน ในการเดินทางไปยังสนามบินสุวรรณภูมิ นั้น เป็นสิ่งที่ดีมากในด้านความสะดวก รวดเร็วในการเดินทาง ประหยัดเวลาในการเดินทาง ผู้ที่เดือดร้อนจากการนี้ ได้แก่ ผู้ที่ปลูกสร้างสิ่งกีดขวางในเขตทางการรถไฟ และไม่ยอมจะย้ายไป ดังนั้น ควรมีการจัดหาที่อยู่ใหม่ให้บางชุมชนดังกล่าวด้วย เมื่อเสร็จสิ้นแล้ว สิ่งที่เราควรระวังคือมลภาวะ เช่น เสียง และอากาศ อื่นๆ การบริการให้ประชาชน ได้รับความสะดวกให้เท่าเทียมกัน”

(ประวิทย์ จันรัตน์, พ.ต.อ., สัมภาษณ์, 25 ธันวาคม 2548)

ปัจจัยทางสื่อการประชาสัมพันธ์ ในการประชาสัมพันธ์ ส่งข้อมูล ข่าวสาร ไปยังกลุ่มเป้าหมาย ย่อมต้องอาศัยสื่อ(Media) ซึ่งเป็นเครื่องมือ ในการประชาสัมพันธ์ ส่งข้อมูล ข่าวสาร ไปยังกลุ่มเป้าหมาย

“ได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการนี้จาก พนักงานการรถไฟฯ ได้รับจากสื่อของทางราชการและพนักงานรถไฟที่รู้จักกันมากที่สุด ข้อมูลข่าวสาร มีทั้งข่าวสารทั้งโทรทัศน์ เอกสาร และกระดานแผ่น อยากให้มีความคล่องตัวมากกว่านี้ มีความเห็นด้วยกับโครงการนี้ดีครับ โครงการนี้มีประโยชน์ การเดินทางจะสะดวกสบายมากกว่าเดิม โครงการนี้จะมีประโยชน์ต่อ คิดว่าทางด้านการประชาสัมพันธ์จะอย่างไรบ้าง จึงจะทำให้เค้ายินยอม ให้ใช้สื่อให้มากที่สุด เพราะมันเป็น

ประโยชน์ของประชาชน การประชาสัมพันธ์โครงการเพียงพอครับ เกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์
แจ้งข่าวสารต่อประชาชน ควรแจ้งข่าวให้ได้มากที่สุด จะดีที่สุด”

(สุวัฒน์ คำเนียม, สัมภาษณ์, 15 ธันวาคม 2548)

วัตถุประสงค์ของการประชาสัมพันธ์ เป็นการดำเนินงานอย่างมีระเบียบ แบบแผน และ
มีการกระทำอย่างต่อเนื่องกันไป เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีระหว่างประชาชนกับองค์กร ด้วยวิธีที่
ประชาชนร่วมมือ ยอมรับ และมีการติดต่อไปมาทั้งสองฝ่าย

การมองเห็นว่าเกิดประโยชน์หรือการได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบ (Relative Advantage)
คือ นวัตกรรมนั้นต้องมีแนวโน้มให้เห็นว่าดีกว่าของเดิม มีคุณค่า และมีประโยชน์ต่อเขา ยิ่งเห็น
คุณค่าและประโยชน์ของนวัตกรรมมากเพียงใด อัตราการยอมรับนวัตกรรมก็เพิ่มขึ้นเร็วด้วยเท่านั้น

“การรับรู้ข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเค
รับทราบจาก แผ่นพับและประกาศทางโทรทัศน์ การประชาสัมพันธ์ไม่เพียงพอ น่าจะมี
ประชาสัมพันธ์บ่อยๆ โดยเฉพาะประชาชนยังไม่ค่อยได้ทราบมากนัก ได้รับทราบข้อมูลของ
โ ค ร ง ก า ร ร จ า ก สื่ อ
โทรทัศน์ แผ่นพับ หนังสือพิมพ์และประชาชนคุยกัน จากเจ้าหน้าที่ของการรถไฟ ยังไม่มีเลย
รับทราบจาก สื่อแผ่นป้าย ที่ติดไว้ตามทางด่วน ตามเขตรถไฟและทางโทรทัศน์ มีความต้องการที่
จะหาข่าวสารข้อมูลของโครงการนี้เพิ่มเติม อยากจะให้กระจ่างให้มากกว่านี้อาจจะหาข้อมูลจาก
สื่อให้มากที่สุด คิดว่าน่าจะมีการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับผลกระทบของโครงการให้กับประชาชน
ทราบ แต่บางชุมชน ยังไม่ยอมย้ายออก ถ้าชุมชนที่คุยกันง่าย ๆ ก็ไม่มีปัญหา แต่การที่จะให้ย้าย
ออกไปคงยาก เพราะว่าเขาไม่มีที่อยู่ คิดว่าการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโครงการฯ ของการรถไฟ ไม่
ค่อยเพียงพอเท่าไร การชี้แจงข่าวสาร การบอกข่าวน้อยไป น่าจะมีการประชาสัมพันธ์ให้มากกว่านี้
เพื่อประชาชนจะได้รับรู้”

(ประสิทธิ์ กานนท์, สัมภาษณ์, 15 ธันวาคม 2548)

“ได้รับทราบข้อมูลข่าวสารว่าจะมีโครงการฯ ได้รับทราบมาจากทีวีเป็นส่วนมาก จะมี
หนังสือพิมพ์ ความคิดเห็นเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการฯ น่าจะมีประโยชน์ในการขนส่งใน
ภาพรวมของประเทศไทย การเดินทางน่าจะสะดวกขึ้น คิดว่าการรถไฟฯควรจะมีการ
ประชาสัมพันธ์ในการให้ข่าวสารข้อมูลซึ่งตอนนี้มีน้อยเรื่องการป้องกันการประชาสัมพันธ์
ระหว่างก่อสร้างไม่ค่อยมี ทุกวันนี้คิดว่าข่าวสารโครงการมีน้อย ส่วนมากก็ทีวี หนังสือพิมพ์
โครงการนี้จะมีประโยชน์โดยรวมกับประเทศไทย ทางด้านการเดินทาง น่าจะสะดวกขึ้น โครงการ

นี้
เช็คอินท์ เช็คเอาท์ ได้ที่สถานีรถไฟมัทกะสันไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เลย โดยเฉพาะ
ชาวต่างชาติคิดว่าจะมีประโยชน์”

(ปิยะพร ยิ้มฉวี, สัมภาษณ์, 20 ธันวาคม 2548)

“ได้รับทราบข่าวสารข้อมูลเกี่ยวกับโครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน
ภูมิ ทางสื่อหนังสือพิมพ์ มากที่สุด การรถไฟฟ้า น่าจะมีการประชาสัมพันธ์ให้มากกว่านี้ ก็ไม่เห็นมี
แผนภูมิให้ประชาชนทราบ ทางเจ้าของโครงการรถไฟฟ้าก็ไม่เห็นคิดประกาศ ผมก็มาฟังข่าวจากเพื่อน
ทั้งนั้น ก็การรถไฟฟ้า ควรจะมีการประชาสัมพันธ์ให้มันมากกว่านี้ แจกใบปลิว แจกข่าวอะไรที่สถานี
รถไฟฟ้าทั่วประเทศ ว่ารถไฟฟ้าจะมีโครงการฯเสร็จเมื่อไหร่ ใช้ได้เมื่อไหร่ สรุปแล้วการประชาสัมพันธ์
มีน้อยมากไป ควรจะเพิ่มการประชาสัมพันธ์ให้มากขึ้น เริ่มใหม่ตอนนี้ก็ยังไม่สายเท่าที่ทราบ
โครงการฯ 3 ปีเสร็จ ให้ประชาชนทราบบ้างว่า รถไฟฟ้าอะไรไปถึงไหนแค่ไหน โครงการนี้ก็ควร
จะเร่งดำเนินการทั้งหมด ทั้งการประชาสัมพันธ์และการก่อสร้าง แล้วผลประโยชน์ของประเทศชาติ
ย่อมมีสูงอยู่แล้ว แต่เร่งทำให้เสร็จเร็วๆ ประชาชนจะได้ใช้บริการครับ”

(ปิเตอร์ หลุย, สัมภาษณ์, 25 ธันวาคม 2548)

4.3 การสัมภาษณ์ผู้บริหารการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย รับผิดชอบด้าน นโยบาย บริหารจัดการ แผนการโครงการระบบขนส่งทางรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การดำเนินงานประชาสัมพันธ์ ให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ตั้งไว้จำเป็นต้องมีองค์ประกอบ
อยู่ 4 ประการ คือ

1. การประชาสัมพันธ์ เป็นปรัชญาทางสังคมพื้นฐานของการบริหาร คือ อาศัยหลักการ
ที่เกี่ยวกับวัตถุประสงค์เบื้องต้น ที่ไม่คำนึงถึงผลประโยชน์ของหน่วยงานแต่เพียงอย่างเดียว แต่
คำนึงถึงผลประโยชน์ของประชาชน

2. การประชาสัมพันธ์เป็นปรัชญาทางสังคมที่แสดงออกทางการตัดสินใจที่จะเลือก
นโยบาย เพราะทุกสถาบันได้มีการกำหนดนโยบายซึ่งเป็นแนวทางการปฏิบัติ โดยผู้บริหารจัดการ
เกี่ยวกับปัญหาที่เกิดขึ้นในการดำเนินงานขององค์กร นโยบายนั้นได้ครอบคลุมหน้าที่อย่างกว้าง ๆ
เป็นการสร้างความรับผิดชอบเบื้องต้นของผู้บริหารชั้นสูง การตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบาย จึงจะ
สะท้อนให้เห็นปรัชญาทางสังคมของการบริหารโดยการประชาสัมพันธ์ที่ดี

3. การประชาสัมพันธ์เป็นการกระทำที่ได้จากนโยบายที่เหมาะสม ซึ่งสะท้อนถึง
ปรัชญาทางสังคมของการบริหารหน่วยงานต่าง ๆ บนจุดยืนของการทบทวนพิจารณาว่า ได้ทำอะไร

ที่เป็นผลประโยชน์ของประชาชนหรือไม่อย่างไร ไม่ใช่พิจารณาว่า ได้พูดอะไรไว้ในถ้อยแถลงนโยบาย

การปฏิบัติตามนโยบาย จึงเป็นความรับผิดชอบของสมาชิกทุก ๆ คนในองค์กร ในการปฏิบัติหน้าที่ของตนซึ่งต้องมีการติดต่อกับประชาชน จึงมีความจำเป็นที่บุคคลเหล่านี้จะต้องเข้าใจนโยบายอย่างชัดเจน เพื่อสามารถปฏิบัติงานให้เป็นไปตามนโยบายที่วางไว้ ดังนั้น จึงเป็นความรับผิดชอบของผู้บริหารที่จะต้องจัดการเกี่ยวกับนโยบายให้เป็นที่เข้าใจ ยอมรับและนำไปใช้ได้ อย่างมีประสิทธิภาพโดยสมาชิกทั้งหมดขององค์กร

4. การประชาสัมพันธ์คือ การติดต่อสื่อสารสองทาง (Two-way Communication) เป็นวิธีสร้างความเข้าใจร่วมกันด้วยการสื่อสารไปยังประชาชน เป็นการแสดงให้เห็น อธิบายรักษาหรือสนับสนุนนโยบาย เพื่อที่จะรักษาความเข้าใจและการยอมรับจากประชาชน

วัตถุประสงค์หลักของการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ความรู้ ความเข้าใจ เกี่ยวกับการดำเนินการของ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่จะให้ผลประโยชน์เป็นที่พอใจของประชาชน แต่หากไม่ได้อธิบายถึงการดำเนินการนั้น ๆ ประชาชนก็จะเสนอคำอธิบายด้วยตัวของพวกเขาเอง โดยอาจเป็นการบอกเล่า การซุบซิบ หรือข่าวลือ ซึ่งจะก่อให้เกิดความเข้าใจผิดและมีประชาชนอีกหลายกลุ่มที่ประสงค์จะทราบข้อมูลต่าง ๆ ของโครงการฯ ทั้งนี้ประชาชนต้องการข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ ที่มีผลกระทบต่อชุมชนของตนให้มากที่สุด

ความหมายของการประชาสัมพันธ์ คือ ภาระหน้าที่ของฝ่ายบริหารซึ่งเกี่ยวข้องกับการสร้างสรรค์ และธำรงรักษาสายงานการติดต่อสื่อสารร่วมกัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจ การยอมรับ และความร่วมมือระหว่างสถาบันกับกลุ่มประชาชนที่เกี่ยวข้อง ฉะนั้น การประชาสัมพันธ์ จึงเป็นงานที่เกี่ยวข้องกับปัญหาต่าง ๆ ในทางการบริหาร ช่วยให้ฝ่ายบริหารคำนึงถึงประชาคติ และการบอกกล่าวข่าวสารให้แก่ประชาชนทราบ เพื่อตอบสนองผลประโยชน์ของประชาชน

“การประชาสัมพันธ์ของการรถไฟฯ เฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยหลักแล้วการประชาสัมพันธ์ในส่วนนี้ะครับ เราจะมีภาครัฐจะประชาสัมพันธ์อยู่ในส่วนนี้ ส่วนการรถไฟฯ เราไม่มีการประชาสัมพันธ์กันเต็มที่ เนื่องจากมีแผนการดำเนินงานประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ เราจะเป็นคนทำแผนแล้วมอบให้บริษัทที่ทำการก่อสร้างไปช่วยประชาสัมพันธ์

โดยเฉพาะเมื่อเริ่มทำการก่อสร้างโครงการนี้ในช่วงตั้งแต่ทำสัญญา มา ตั้งแต่ต้นปี 2548 ก็ได้มีการลงพื้นที่ เราก็จะลงไปสัมผัสกับชาวบ้านชุมชนทั้งหมด นี่ก็เป็นส่วนหนึ่งของการประชาสัมพันธ์ เราก็พยายามเจรจา บอกถึงวัตถุประสงค์ของการก่อสร้างเส้นทางดังกล่าว เพื่อให้รู้ย้ายออกไป ปรากฏว่าได้รับความร่วมมือ เราก็พยายามบรรเทาความเสียหาย แต่ขณะเดียวกันก็ต้อง

กลับมาประชาสัมพันธ์ชี้แจงให้ชาวบ้านว่าลักษณะมันเป็นแบบนี้ และจัดหาที่จะหาที่อยู่ใหม่ให้เขา นะครับ ซึ่งการประชาสัมพันธ์ในส่วนที่ทำ เราก็นึกว่ามันเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาตินะครับ ใน เรื่องการพัฒนาฯ เพราะฉะนั้นเมื่อเค้าเข้าใจ การประชาสัมพันธ์ก็จะมีประโยชน์และให้ความร่วมมือ อันนี้ก็เป็นส่วนหนึ่งของการประชาสัมพันธ์

แต่ถ้าถามว่าการประชาสัมพันธ์หลักๆ มีแค่ไหน เพียงใด โดยทั่วไปๆ ก็มีอยู่แล้ว แต่ถ้า เป็นการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า เช่นการปิดถนนโลคอลโลส หรือจะทุบเสาไฮโปเวลล์ ประชาชนจะ เดือดร้อน เราก็จะลงไปประชาสัมพันธ์มากขึ้น นอกนั้น เราก็จะมีป้ายโฆษณาติดไว้ว่าเป็นเขตทาง รถไฟ ถ้าจำเป็นยังงี้ก็ตามเราก็จะทำเป็นตัวหนังสือ ตัวเลื่อนในจอทีวี เป็นครั้งคราว ก็คงมีหลักๆ เท่านั้น

สำหรับการประชาสัมพันธ์ในเชิงรุก เรายังไม่คิดทำ แต้นโยบาย ในภาพรวมถ้าเรามี ความจำเป็นหรือเป็นปัญหาเร่งด่วนเราก็จะทำในเชิงรุก ในภาพรวมทั่วไปก็ประชาสัมพันธ์แบบ ธรรมดาๆ แต่ถ้าเป็นเรื่องจุดเฉพาะ เช่นถ้าไปดำเนินการกับผู้นุกรุก เราก็ต้องทำในเชิงรุกครับ โดยเฉพาะผู้นุกรุกที่ต้องทำการรื้อย้าย อาจจะทำให้โครงการล่าช้า แต่ก็เป็นการระงับหน้าที่ของเราที่ต้อง ดำเนินการ เพราะเราได้ทำการประชาสัมพันธ์ในเบื้องต้นแล้ว

ในส่วนปัญหาอุปสรรคอื่น เรื่องระบบราชการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การรื้อ สาธารณูปโภคของการไฟฟ้าฯ หรือองค์การโทรศัพท์ ก็อาจล่าช้าตามขั้นตอนบ้าง ส่วนที่มีชุมชน บางส่วนไม่รื้อย้าย การรถไฟฯต้องมีมาตรการ วิธีการแก้ปัญหา เราก็ต้องไปประชาสัมพันธ์ให้เข้าใจ สร้างความเชื่อมั่นว่า โครงการได้ทำจริง ปัญหาหลักคือ เราต้องส่งมอบพื้นที่ให้ทางบริษัทก่อสร้าง ให้เป็นที่เรียบร้อย เป็นปัญหาใหญ่ ปัญหาที่สอง เมื่อการก่อสร้างเรียบร้อย ก็ต้องมีการติดตาม ควบคุมงานว่า สามารถเป็นไปตามแผนดำเนินงานไหม แผนทำไม่ได้ เพราะอะไร ให้ปัญหาต่างๆ เกิดจากบริษัท ไม่ใช่เกิดจากการรถไฟฯ หรือไม่ควรเกิดจากภาครัฐนะครับ เพราะฉะนั้นถ้าภาครัฐ มี แผนการดำเนินงานที่ดี มีการควบคุมตรวจสอบประเมินผลแล้ว เชื่อว่าทุกคนต้องการให้ ประเทศชาติเจริญ ฉะนั้นสิ่งสำคัญก็คือ ภาครัฐก็ต้องอยู่อย่างนิ่งเฉย”

(ยุทธนา ทัพเจริญ, สัมภาษณ์, 19 พฤศจิกายน 2548)

หลักการประชาสัมพันธ์ ต้องมีการติดต่อสื่อสารเป็นหลักสำคัญต่อการมีปฏิริยา ได้ต่อบต่อกันในสังคม เพราะเป็นกระบวนการถ่ายทอดทัศนคติ รับผิดชอบเพื่อทำความเข้าใจ ต่อกันโดยมีภาษาเป็นสื่อ และการติดต่อสื่อสาร ความแตกต่างกันไปตามสภาพของสังคมหรือ ชนชั้นต่างๆ โดยมีภาษาเป็นสื่อ และการติดต่อสื่อความหมายแตกต่างกันไปตามสภาพของสังคม หรือชนชั้นต่างๆ โดยมีบุคคลอย่างน้อย 2 คน คือ ผู้ส่งกับผู้รับ สัญลักษณ์ในการติดต่อ ซึ่งอุปสรรค ของการติดต่อสื่อความหมายเกิดขึ้นได้เสมอ ถ้าหากทั้งสองฝ่าย ไม่สามารถเข้าใจความหมายของ

สิ่งที่ถ่ายทอดแก่กันหรือสิ่งที่ต้องการสื่อสาร เกิดการเข้าใจผิด บิดเบือน คำความ ฯลฯ ความไม่เป็นระเบียบอาจเกิดขึ้นได้ เพราะโอกาสที่คนจะไม่เข้าใจกัน แม้จะใช้ภาษาเดียวกัน ย่อมมีได้เสมอ อย่างไรก็ตาม การติดต่อสื่อสาร เป็นสิ่งจำเป็นในการถ่ายทอดความคิดหรือทัศนคติของบุคคลและกลุ่มในการมีความสัมพันธ์ต่อกัน ให้ความร่วมมือ ขอมรับการดำเนินงาน โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

“การประชาสัมพันธ์ของการรถไฟฯ เฉพาะส่วนที่เกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ส่งเจ้าหน้าที่ของสำนักงานฯ พร้อมทั้งเจ้าหน้าที่ฝ่ายกฎหมายของการรถไฟฯ ลงพื้นที่ไปสำรวจ เพื่อไปพูดคุยกับชาวบ้าน เพื่อให้ทราบว่า จะมีอะไรเกิดขึ้นในพื้นที่บริเวณนั้นๆ พร้อมทั้งสำรวจความเป็นอยู่ของชุมชนในการที่จะต้องใช้หรือย้ายออกไป มีแนวทางหรือช่องทางใดที่จะเกิดความเข้าใจ และได้จัดทำรายการผู้บุกรุกว่า ชุมชนนี้มีกี่ครัวเรือน ชุมชนต่างๆ ที่เจ้าหน้าที่เข้าไปพูดคุยก็มีความเข้าใจ แต่การรื้อย้ายก็เป็นความเดือดร้อนของเขา จึงเป็นเรื่องธรรมชาติที่ เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงกะทันหัน ก็ต้องต่อต้านเป็นเรื่องธรรมดา โดยได้มีการเผยแพร่การประชาสัมพันธ์เฉพาะ โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในการดำเนินงานก่อสร้างโครงการฯ ให้ประชาชนทั่วไปรับทราบ หากเห็นว่า เป็นเรื่องผลกระทบกับประชาชนโดยส่วนรวม เช่น การปิดถนน ก็จะแจ้งไปทางรายการวิทยุร่วมด้วยช่วยกัน 191 หรือแม้แต่การทำแผ่นพับ แจกตามสี่แยก รวมทั้ง คิดป้ายประชาสัมพันธ์ มีการดำเนินการต่างๆ โดยใช้สื่อหลายๆ ทาง สำหรับการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปทราบ หากเป็นผู้ที่บุกรุกเราถือว่า ได้รับผลโดยตรง ส่วนประชาชนทั่วไปเราถือว่าเป็นผู้ได้รับผลกระทบโดยทางอ้อม และได้เคยไปประชาสัมพันธ์โดยรวมกับเขตพื้นที่ที่มีการบุกรุกพร้อมกับ สก. สข. ในพื้นที่ ก็จะทราบกันทุกชุมชน เพราะการประชาสัมพันธ์ที่ดี ก็คือ การพบปะร่วมกันทั้งสองฝ่าย

โครงการในการประชาสัมพันธ์ในเชิงรุกไม่มี เนื่องจากได้ใช้วิธีเข้าไปเจรจาเป็นรายครัวเรือน เพื่อตกลงเงื่อนไขการรื้อย้าย ก็ได้ผลดี แต่เมื่อมีปัญหา ผู้ใหญ่ก็ได้ให้นโยบายว่า อย่างไรก็ต้องย้าย ก็จะต้องมีมาตรการที่เข้มงวดกับเขา แต่จะเป็นมาตรการระดับไหนนั้น ก็ยังไม่ได้คุยกัน เพราะตอนนี้ก็อยู่ในขั้นที่เราเริ่มมีเงินไปเจรจาทันที และเมื่อถึงวันนั้นการเจรจาก็อาจทำได้ง่ายขึ้นก็ได้

ในปัจจุบันมีปัญหา และอุปสรรคในการปฏิบัติงานของโครงการฯ อีกประการหนึ่งคือ จำนวนของผู้บุกรุกที่เพิ่มขึ้นตลอดเวลาทุกวัน ไม่สามารถควบคุมได้ เช่น การเข้ามาบุกรุกรายใหม่เพิ่มขึ้นจากเดิม หรือการต่อเติมขยายครอบครัวยของผู้บุกรุกรายเดิม ซึ่งใช้ระยะเวลาที่รวดเร็วมาก หนึ่งวันหรือครึ่งวัน ก็สร้างที่อยู่เสร็จ ทำให้มีปัญหาอุปสรรคมาก

มาตรการ ค่าร้อยละ และแนวทางแก้ไขปัญห อุปสรรค โดยการรถไฟฯ ได้มีมาตรการ คือการรถไฟฯ มีพื้นที่อยู่ ที่สามารถรองรับให้ผู้บุกรุกเลือก เช่นที่ หัวตะเข้ คลังชั้น ฯลฯ ก็ได้ขอให้ ผู้บุกรุกไปเลือกพื้นที่เหล่านั้น แต่เมื่อผู้บุกรุกไปคูพื้นที่แล้ว ก็เกิดปัญหาเรื่องที่ทำกิน อยากได้ พื้นที่ที่เจริญ เพื่อที่สามารถทำกินได้ง่าย เช่น ย่านประตูน้ำ หรือตลาดสวนจตุจักร ฯลฯ ซึ่งเป็นไปได้ยาก

ข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญห อุปสรรค ซึ่งได้รายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบแล้ว และบางชุมชนที่ได้เข้าไปทำความเข้าใจและทำความเข้าใจ ก็ยินดีที่จะย้ายออกไป เพราะชุมชน ทราบว่าอย่างไรก็ตามโครงการฯ ก็จะต้องดำเนินต่อไป เพียงแต่ในขณะนี้คิดแค่เรื่อง ค่าขนย้าย ซึ่ง ความต้องการของแต่ละครัวเรือนไม่เท่ากัน และประเด็นที่สอง เมื่อมีความต้องการของแต่ละ ครัวเรือนไม่เท่ากัน การปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ เพื่อที่จะไปผลักดันก็ทำได้ยาก เนื่องจากการ อธิบายถึงเหตุผลที่แต่ละราย ขอค่าร้อยละไม่เท่ากัน เมื่อนำวิธีคำนวณค่าขนย้ายตามขนาดพื้นที่ ของแต่ละครัวเรือนก็มีปัญหา คือ บางครอบครัวมีพื้นที่ขนาดเล็กแต่อยู่อาศัยกัน 7 – 8 คน ก็จะขอค่า ร้อยย้ายมาก แต่ในรายที่อยู่อาศัยในพื้นที่ขนาดใหญ่แต่อยู่อาศัยเพียง 2 – 3 คน ก็พอใจกับค่าร้อยละ และในการเจรจาหลังจากการสำรวจแล้ว ต้องกลับมาทำหลักการ เพื่อจะมาเบิกสำหรับจ่ายให้ผู้บุกรุก เป็นค่าขนย้าย ตามหลักเกณฑ์แล้วก็ให้ทำการร้อยละทันที โดยขอถ่ายสำเนาบัตรประชาชนของผู้บุกรุกไว้เป็นข้อมูลหลักฐานต่อไป เพราะส่วนใหญ่ผู้บุกรุกจะเป็นรายเดิมๆ และที่สำคัญมีผู้บุกรุกเพิ่มขึ้น ตลอดเวลา

ในปัจจุบันได้เริ่มมีการจ่ายค่าร้อยละไปบ้างแล้ว ประมาณ 40 – 50 ครัวเรือน โดยเริ่ม จากชุมชนริมทางรถไฟ เช่น ชุมชนเกาะลอย (อ.โสภ) ที่สามารถตกลงกันได้ โดยมีเงื่อนไขที่ยอมรับ ได้ ก็จะเข้าไปดำเนินการก่อน แต่ก็ยังมีบางชุมชนที่มีปัญหา เช่น ชุมชนหลังโรงพยาบาลเคหา แต่กั คาดว่าจะเร่งดำเนินการร้อยละได้หมดทันตามกำหนด”

(สุรณ เจตน์เกษกรณ์, สัมภาษณ์, 21 พฤศจิกายน 2548)

ทั้งนี้ ผลการสัมภาษณ์จากกล่าวโดยรวมได้ว่า การประชาสัมพันธ์ ช่วยลดช่องว่างแห่ง การสื่อสารในสังคม สร้างความรู้ความเข้าใจในสังคม สร้างจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อสังคม ส่วนรวม เกิดความร่วมมือ ยอมรับโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ต้องอาศัยช่องทางหรือแหล่งการเผยแพร่ต่อด้วย สื่อการประชาสัมพันธ์ ประเภทสื่อบุคคล โ ค ย เ ณ พ า ะ ผู้นำชุมชน โดยการนำข้อมูลข่าวสารทั้งของการรถไฟแห่งประเทศไทยและแหล่งอื่นๆ จากภายนอก ชุมชนไปสู่ประชาชนในชุมชน รวมทั้งมีบทบาทในการกระตุ้นหรือชักจูงประชาชนในชุมชนให้

ปฏิบัติตามได้ โดยการยอมรับในการดำเนินงานก่อสร้าง โครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด

DRU