

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อศึกษาผลกระทบของการสร้างสนามบิณสูวรรณภูมิ ที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตของประชาชนในเขตตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎีจากเอกสาร ตำรา และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ วิถีชีวิตและวัฒนธรรม การเปลี่ยนแปลงทางสังคม การประเมินผลกระทบทางสังคม บริบทของพื้นที่ที่ศึกษา ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสนามบิณสูวรรณภูมิ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วิถีชีวิตและวัฒนธรรม

1. วิถีชีวิต

นักวิชาการได้ให้ความหมายของ วิถีชีวิต อธิบายความหมาย และ นิยามความหมายของ วิถีชีวิตไว้ดังนี้

พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถาน (2542) ให้ความหมายของวิถีชีวิต คือ การดำเนินชีวิต เช่น วิถีชีวิตชาวบ้าน เป็นต้น โดยคำว่าวิถีชีวิต มาจากคำว่า “วิถี” หมายถึง สาย แนว ถนน ทาง มารวมกับคำว่า “ชีวิต” หมายถึง ชีวิต ดังนั้นคำว่า วิถีชีวิต จึงหมายถึง แนวทางการใช้ชีวิตของบุคคล เพื่อให้อยู่ในสังคมได้อย่างปกติสุข

พจนานุกรมฉบับเฉลิมพระเกียรติ (2530, หน้า 494) ได้ให้ความหมายของวิถีชีวิตว่า การดำรงชีวิตของมนุษย์เรานั้น เกี่ยวพันตั้งแต่เกิด แก่ เจ็บ ตาย อันมีกระบวนการต่างๆ เข้ามาเกี่ยวข้องกันอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา แต่อาจจะแตกต่างกันไปตามสิ่งแวดล้อม และสภาพสังคม การดำรงชีวิตก็คือวิถีชีวิตนั่นเอง

ประพัฒน์ กุสุมานนท์ (2534) กล่าวว่า วิถีชีวิต หมายถึง ความเป็นไปในการดำรงชีวิตประจำวันของมนุษย์ทั้งทางด้านชีวิต ความเป็นอยู่ ขนบธรรมเนียม ประเพณี ศาสนา วัฒนธรรม เศรษฐกิจ (เครื่องมือ เครื่องใช้) วัตถุต่างๆ รวมถึงเรื่องความเชื่อ ความรู้ ความคิด อุดมคติ

สุพรรณิ ไชยอำพร (อ้างถึงใน สดสส สร้างโสกรก, 2541) ให้ความหมายของ วิถีชีวิต หมายถึง แบบแผนของการดำเนินชีวิต เพื่อการอยู่ร่วมกันอย่างสงบสุข

สคไล สร้างโสรก (2541) กล่าวว่า วิถีชีวิต หมายถึง แบบแผนของการดำเนินชีวิต ทั้งทางด้านชีวิต ความเป็นอยู่ ขนบธรรมเนียม ประเพณี ศาสนาวัฒนธรรม เศรษฐกิจ ซึ่งอาจจะแตกต่างกันไปตามสภาพแวดล้อม และสภาพสังคม ทั้งนี้มีเป้าหมายเพื่อการอยู่ร่วมกันอย่างสงบสุข

2. วัฒนธรรม

ความหมายอีกคำหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับคำว่าวิถีชีวิตคือคำว่า วัฒนธรรม คำว่า วัฒนธรรม จึงสามารถเทียบเคียงกับคำว่าวิถีชีวิตได้ โดยมีนักวิชาการหลายท่านได้อธิบายคำว่า วัฒนธรรม ในเชิงของวิถีชีวิตดังนี้

สำนักงานคณะกรรมการศึกษาแห่งชาติ (2549) อธิบายไว้ว่า วัฒนธรรม เป็นศัพท์ทางวิชาการ (technical vocabulary) ซึ่งในทฤษฎีของสังคมวิทยา หมายถึง วิธีการดำเนินชีวิต กระบวนการแห่งพฤติกรรม และบรรดาผลงานทั้งหมดที่มนุษย์ได้สร้างสรรค์ขึ้น ตลอดจนความเชื่อ ความเชื่อ และความรู้ เป็นต้น

สำนักงานคณะกรรมการวัฒนธรรมแห่งชาติ (2535) อธิบายไว้ว่า วัฒนธรรม คือ วิถีชีวิตของคนในสังคม เป็นแบบแผนประเพณีปฏิบัติและการแสดงออกซึ่งความรู้สึกรู้สึกนึกคิด ในสถานการณ์ต่าง ๆ ที่สมาชิกในสังคมเดียวกันสามารถเข้าใจ ชาบซึ่ง ยอมรับและใช้ปฏิบัติร่วมกัน อันจะนำไปสู่การพัฒนาคุณภาพชีวิตของคนในสังคมนั้นๆ

สุพัตรา สุภาพ (2528) ได้กล่าวว่า วัฒนธรรม มีความหมายครอบคลุมถึงทุกสิ่งทุกอย่าง อันเป็นแบบแผนในความคิด และการกระทำที่แสดงออกถึงวิถีชีวิตของมนุษย์ในสังคมของกลุ่มใด กลุ่มหนึ่ง หรือสังคมใดสังคมหนึ่ง มนุษย์ได้คิดสร้างระเบียบกฎเกณฑ์วิธีการในการปฏิบัติ การจัดระเบียบตลอดจนความเชื่อ ความนิยม ความรู้ และเทคโนโลยีต่างๆ ในการควบคุม และใช้ประโยชน์จากธรรมชาติ

เสาวนีย์ จิตต์หมวด (2549) ได้ให้ความหมายของคำว่า วัฒนธรรม หมายถึง วิธีการดำเนินชีวิต (way of life) หรือรูปแบบแห่งพฤติกรรม (behavior patterns) และบรรดาผลงานทั้งหมดที่มนุษย์ได้สร้างสรรค์ขึ้น ได้แก่ ศาสนา ปรัชญา ภาษา กฎหมาย การปกครอง ศิลปวิทยาการ เครื่องใช้ต่างๆ ฯลฯ ซึ่งมีการส่งต่อและสืบทอดติดต่อกันมา

สุทธิวงศ์ พงษ์ไพบูลย์ (2549) ให้ความหมายของคำว่า วัฒนธรรม คือแนวทางแห่งการแสดงออกวิถีชีวิตทั้งปวงซึ่งอาจเริ่มจากเอกชนหรือคณะบุคคลคิดขึ้น หรือกระทำขึ้นเป็นต้นแบบ แล้วต่อมากลุ่มส่วนใหญ่ของกลุ่มชนยอมรับมา สืบทอดจนกระทั่งสิ่งนั้นๆ ส่งผลให้เกิดเป็นนิสัยในการคิด การเชื่อถือ และการกระทำของคนส่วนใหญ่แห่งกลุ่มชนนั้นๆ

สรุปความหมายของวัฒนธรรม คือสิ่งที่มนุษย์สร้างขึ้นมาแล้วนำมาปรับใช้ให้สอดคล้องกับการดำเนินชีวิต ซึ่งอาจจะเป็นการแสดงออกถึงวิถีชีวิตของกลุ่มคนผ่านทางความรู้สึกนึกคิด การสื่อความหมาย การประดิษฐ์คิดค้น สร้างสรรค์

สรุปความหมายของวิถีชีวิตและวัฒนธรรม หมายถึง แบบแผนของการดำเนินชีวิต ทั้งทางด้านชีวิต ความเป็นอยู่ ของคนในสังคม นับตั้งแต่การกิน การประกอบอาชีพ การอยู่ร่วมกัน เป็นหมู่คณะ การพักผ่อน ขนบธรรมเนียม ประเพณี ศาสนา วัฒนธรรมความเชื่อ ความนิยม การแสดงออกทางอารมณ์ การเรียนรู้ เทคโนโลยีต่างๆ การแสดงความสุขทางกาย ความสุขทางใจ และหลักเกณฑ์การดำเนินชีวิต

การเปลี่ยนแปลงทางสังคม

1. ความหมายของการเปลี่ยนแปลงทางสังคม

ราชบัณฑิตยสถาน (2524, หน้า 337) อธิบายความหมายของ การเปลี่ยนแปลงทางสังคม หมายถึง การที่ระบบสังคม กระบวนการแบบอย่างหรือรูปแบบทางสังคม เช่น ขนบธรรมเนียม ประเพณี ระบบครอบครัว ระบบการปกครอง ได้เปลี่ยนแปลงไป ไม่ว่าจะในด้านใดก็ตาม การเปลี่ยนแปลงทางสังคมนี้อาจจะเป็นไปในทางก้าวหน้าหรือถดถอย เป็นไปได้อย่างถาวรหรือชั่วคราว โดยวางแผนให้เป็นไปหรือเป็นไปเอง และที่เป็นประโยชน์หรือให้โทษก็ได้ทั้งสิ้น

พัทยา สายหู (2529, หน้า 206-207) การเปลี่ยนแปลงทางสังคม เป็นการเปลี่ยนแปลงของระบบความสัมพันธ์ของคนที่อยู่ด้วยกัน อันเป็นผลมาจากระเบียบที่กำหนด การกระทำ และความสัมพันธ์ของคน เช่น สิทธิ และหน้าที่ ขนบธรรมเนียมประเพณี บทบาท และสถานภาพมีการเปลี่ยนแปลง

สนิท สมักรการ (2538, หน้า 4) การเปลี่ยนแปลงทางสังคมหมายถึง การเปลี่ยนแปลงใดๆ ที่มีผลทำให้ความสัมพันธ์ทางสังคมเกิดความแตกต่างกันขึ้นในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งแล้ว การเปลี่ยนแปลงนั้นไม่ว่าจะเล็กหรือน้อย หรือใหญ่โตเพียงไรก็ตาม ย่อมถือได้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงทางสังคมได้ทั้งสิ้น

Davis (1949, P. 622 อ้างถึงใน สมศักดิ์ ศรีสันติสุข และคณะ, 2532 หน้า 21) การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในระบบสังคม นั่นคือ เกิดการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้าง และหน้าที่ของสังคม ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงทางสังคมก็เป็นเพียงส่วนหนึ่งของการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรม การเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรม หมายถึง การเปลี่ยนแปลงทุกอย่างที่เกิดขึ้นในวัฒนธรรมทุกสาขา ได้แก่ ศิลป วิทยาศาสตร์เทคโนโลยี ปรัชญา ฯลฯ

Wiese (1956, P.7 อ้างถึงในสมศักดิ์ ศรีสันติสุข และคณะ, 2532, หน้า 22) การเปลี่ยนแปลงทางสังคม หมายถึง การเปลี่ยนแปลงในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับสิ่งของหรือเรื่องราวต่างๆ ทั้งนี้เนื่องมาจากวัฒนธรรมเป็นผลผลิตของกิจกรรมระหว่างมนุษย์ ส่วนสังคมเป็นเรื่องของตัวกระทำสิ่งนั้นๆ

Moore (1968, P. 366 อ้างถึงใน สมศักดิ์ ศรีสันติสุขและคณะ, 2532, หน้า 22) การนำเอาความหมายของการเปลี่ยนแปลงทางวัฒนธรรมเข้าไปไว้กับการเปลี่ยนแปลงทางสังคม กล่าวคือ “การเปลี่ยนแปลงทางสังคมเป็นเรื่องของการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญของโครงสร้างทางสังคม นั่นคือ การเปลี่ยนแปลงแบบแผนการกระทำทางสังคมและการกระทำระหว่างกันทางสังคม รวมถึงผลที่เกิดขึ้น และการแสดงออกของโครงสร้างทางสังคมนั้นๆ ที่เกี่ยวกับบรรทัดฐานทางสังคม ค่านิยม ผลผลิตและสัญลักษณ์ทางวัฒนธรรม”

สมศักดิ์ ศรีสันติสุข (2532, หน้า 22) การเปลี่ยนแปลงทางสังคมเป็นการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งเปรียบเทียบความแตกต่างจากระยะเวลาหนึ่งเปลี่ยนแปลงไปอีก ระยะเวลาหนึ่ง นอกจากนี้เป็นการเปลี่ยนแปลงในระบบโครงสร้าง และหน้าที่ของระบบความสัมพันธ์ทางสังคมระหว่างมนุษย์หรือกลุ่มคนในสังคม ตลอดจนเป็นการเปลี่ยนแปลงการกระทำระหว่างกันทางสังคม ในการติดต่อการกระทำระหว่างมนุษย์หรือกลุ่มของสังคม

สรุป การเปลี่ยนแปลงทางสังคม (social change) คือ ความแตกต่างที่เกิดขึ้นในสังคมระหว่างช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง หรือกลุ่มคนในสังคมที่มีความสัมพันธ์กัน ทั้งระดับเล็กและระดับใหญ่ ซึ่งอาจเป็นผลดีหรือผลเสีย เป็นการเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างและหน้าที่ของสังคม วิถีชีวิต ระเบียบแบบแผน ที่ได้เปลี่ยนไปจากเดิม

2. สาเหตุของการเปลี่ยนแปลงทางสังคม

สมบัติ ชำรงธัญวงศ์ (2539) ได้กล่าวถึงสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงพอจะสรุปสาเหตุ (causes) ของการเปลี่ยนแปลงได้ 2 สาเหตุดังนี้

2.1 สาเหตุภายใน (internal causes) ซึ่งเป็นสาเหตุมาจากตัวมนุษย์เป็นสิ่งสำคัญที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอันได้แก่ 1) การเปลี่ยนแปลงความต้องการของมนุษย์ 2) ความล้มเหลวของสถาบันทางสังคมในการตอบสนองความต้องการของมนุษย์ 3) การค้นพบวิธีการใหม่ในการตอบสนองความต้องการของมนุษย์ 4) การขาดแคลนทรัพยากรที่เคยใช้สนองความต้องการของมนุษย์ 5) ความอยากรู้อยากเห็นของมนุษย์ 6) ความต้องการที่จะมีความกินดีอยู่ดี (well-being) ซึ่งสาเหตุการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวพบว่ามีปัจจัยที่เป็นสาเหตุเบื้องต้นคือ (1) ปัจจัยทางภูมิศาสตร์ (2) ปัจจัยทางชีววิทยา (3) ปัจจัยทางเทคโนโลยี (4) ปัจจัยด้านวัฒนธรรม (5) ปัจจัยทางเศรษฐกิจ (6) ปัจจัยทางการเมือง

2.2 สาเหตุภายนอก (external causes) ได้แก่การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อม ทั้งในด้านเศรษฐกิจสังคม และการเมือง รวมทั้งการแพร่ขยายตัวของเทคโนโลยีสมัยใหม่ โดยเฉพาะเทคโนโลยีทางด้านข่าวสาร ได้ทำให้โลกแคบลงมาก เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในซีกโลกหนึ่ง อาจมีผลกระทบต่อภาวะความเป็นผู้นำของผู้คนในอีกซีกโลกหนึ่งได้โดยง่าย และรวดเร็ว โดยที่เศรษฐกิจไทยภายหลังการวางแผนพัฒนาได้กลายมาเป็นเศรษฐกิจเปิดอย่างมากต้องค้าขายกับต่างประเทศมากขึ้น ต้องพึ่งพาเศรษฐกิจของโลกมากขึ้น ภาวะทางด้านสังคมอื่นๆ ก็ต้องปรับตัวตามไปด้วย แบบที่พูดกันในปัจจุบันว่า โลกาภิวัตน์ (globalization) วัฒนธรรมไทยหลายส่วนก็เปลี่ยนแปลงไปด้วย แม้ว่าจะมีความพยายามอนุรักษ์ไว้ก็ตาม แรงบีบหรือแรงดึงจากโลกภายนอกโดยเฉพาะโลกตะวันตก คงจะทำให้สังคมไทยในอนาคตเปลี่ยนแปลงไปเรื่อยๆ และอาจสูญเสียเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมไทยไปก็ได้ หากนโยบายของรัฐบาลไม่เข้มแข็งพอและปฏิบัติได้จริง

เหตุที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงจะเห็นได้จาก

(1) ประชากร ประชากรแออัดสาเหตุมาจากมีการย้ายถิ่นฐานเข้ามาเพื่อประกอบอาชีพ เนื่องจากการมีอัตราการจ้างงานที่มีอัตราเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ประชาชนเคลื่อนย้ายถิ่นที่อยู่เพื่อการดำรงชีวิตมากขึ้น จนทำให้เกิดปัญหาประชากรล้นเมืองได้ และทำให้เกิดปัญหาการต้องการทรัพยากรเพิ่มขึ้น จึงทำให้เกิดการแก่งแย่งในทรัพยากร และทำให้วิถีชีวิตเปลี่ยนไป ก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา

(2) เทคโนโลยี ในสังคมเมืองส่วนใหญ่จะนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้กันมาก เพื่อเป็นการช่วยในการทำงานให้ได้เร็วขึ้นทันกับสภาพการณ์ และเป็นการลดต้นทุนในการผลิต เพราะไม่ต้องจ้างบุคคลเข้ามาทำงาน ปัจจุบันเทคโนโลยีถือเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญในการดำรงชีวิต เช่น มีการติดต่อสื่อสาร ที่ทันสมัยในชีวิตที่เร่งรีบ

(3) วัฒนธรรม เป็นการเลียนแบบสังคมจากสังคมอื่น อันเป็นผลจากการติดต่อทางวัฒนธรรม หรือการแพร่กระจายทางวัฒนธรรม เช่น การไปศึกษาในต่างประเทศ สื่อสารมวลชน ดนตรี แฟชั่น และการเผยแพร่ในรูปแบบต่างๆ โดยเฉพาะจากวัฒนธรรมที่มีความเด่น ซึ่งประเทศไทยจะได้รับอิทธิพลจากวัฒนธรรมตะวันตก จนทำให้วัฒนธรรมตะวันตกเข้ามามีบทบาทในสังคมไทยจนกลายเป็นวัฒนธรรมเด่น (dominant culture) และวัฒนธรรมของไทยกลายเป็นวัฒนธรรมด้อย (inferior culture) ลงไป กรณีนี้จะพบว่าเกิดกับเด็กวัยรุ่นมากที่สุด ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อทำให้ความสัมพันธ์ในสังคมน้อยลง

(4) สภาพทางภูมิศาสตร์ มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านสภาพพื้นที่จากการเกษตรมาเป็นพื้นที่ธุรกิจ อุตสาหกรรมมาก ทำให้สาธารณูปโภค เช่น ถนน ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เอื้อต่อการดำเนินชีวิตของประชากรในชุมชนเมือง

(5) เศรษฐกิจ และการเมือง คนในสังคมเมืองจะพึ่งพาเศรษฐกิจทางอุตสาหกรรม มีการแข่งขันกันสูงทำให้เกิดการนำเศรษฐกิจมานำการเมือง และการเมืองหาประโยชน์ในธุรกิจระบบทุนนิยม

(6) ความเชื่อ ค่านิยม อุดมการณ์ และศาสนา สังคมเมืองจะให้ความสำคัญกับคนเก่งมากกว่าคนดีและเปลี่ยนไปนิยมด้านวัตถุมากขึ้น

(7) การแข่งขัน ความขัดแย้งมีการแข่งขันกันสูงในทุกๆเรื่องนำไปสู่ความต้องการที่หลากหลายและไม่ตรงกัน ทำให้เกิดความขัดแย้งขึ้น และก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ เช่น ยาเสพติด การจราจร (สมบัติ ชำรงชัยวงศ์, 2539)

3. แนวคิดและทฤษฎีที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคม

ทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางสังคมที่มีมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน สามารถ จำแนกและแบ่งกลุ่มได้ดังนี้ (Vago 1980, P. 33, P.62)

3.1 ทฤษฎีวิวัฒนาการ (Evolutionary Theory) เป็นแนวความคิดที่ได้รับอิทธิพลจากทฤษฎีวิวัฒนาการทางชีวภาพของ ชาร์ลส์ ดาร์วิน (Charles Darwin) โดยนักสังคมวิทยาในกลุ่มทฤษฎีวิวัฒนาการเสนอว่า การเปลี่ยนแปลงของสังคมเป็นกระบวนการที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างเป็นขั้นตอนตามลำดับ โดยมีการเปลี่ยนแปลงจากขั้นหนึ่งไปสู่อีกขั้นหนึ่งในลักษณะที่มีการพัฒนาและก้าวหน้ากว่าขั้นที่ผ่านมา มีการเปลี่ยนแปลงจากสังคมที่มีรูปแบบเรียบง่ายไปสู่รูปแบบที่ซับซ้อนขึ้น และมีความเจริญก้าวหน้าไปเรื่อยๆ จนเกิดเป็นสังคมที่มีความสมบูรณ์ ตัวอย่างของนักสังคมวิทยาที่สร้างทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางสังคมโดยใช้แนวความคิดวิวัฒนาการต่อมาแนวความคิดในการสร้างทฤษฎีการเปลี่ยนแปลงทางสังคมแบบสายเดียว (unilinear) ที่เสนอว่า การเปลี่ยนแปลงทางสังคมต้องเปลี่ยนผ่านแต่ละขั้นที่กำหนดไว้ ได้รับการโต้แย้งว่า การเปลี่ยนแปลงทางสังคม น่าจะมีวิวัฒนาการแบบหลายสาย (multilinear) เพราะแต่ละสังคมมีจุดกำเนิดที่แตกต่างกัน มีรูปแบบของสังคมที่แตกต่างกัน หรือแม้ว่าสังคมที่มีรูปแบบที่เหมือนกันแต่อาจจะมีสาเหตุของการเปลี่ยนแปลงที่แตกต่างกันก็เป็นได้

3.2 ทฤษฎีความขัดแย้ง (Conflict Theory) เป็นแนวความคิดที่มีข้อสมมุติฐานที่ว่า พฤติกรรมของสังคมสามารถเข้าใจได้จากความขัดแย้งระหว่างกลุ่มต่างๆ มีนักสังคมวิทยาหลายท่านที่ใช้ทฤษฎีความขัดแย้งอธิบายการเปลี่ยนแปลงทางสังคม ระบบที่มีลักษณะซับซ้อนของความไม่เท่าเทียมกัน (inequality) และ ความขัดแย้ง (conflict) ซึ่งจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงทางสังคม (Macdonis 1993, P.19) ทฤษฎีความขัดแย้งทางสังคมเป็นทฤษฎีที่สนับสนุนให้ ทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่ มีความสมบูรณ์ขึ้น กล่าวคือ ทฤษฎีความขัดแย้งทางสังคมมีแนวความคิดว่า สังคมนั้นไม่ได้มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน แต่สังคมนั้นตั้งอยู่บนพื้นฐานของการแบ่งแยก (division) อันเกิด

จากความไม่เท่าเทียมกันทางสังคม นักสังคมวิทยาในกลุ่มความขัดแย้งทางสังคมจะพยายามค้นหาว่า ปัจจัยต่าง ๆ เช่น ชั้นทางสังคม เชื้อชาติ กลุ่มชน เพศ และอายุ มีความเกี่ยวข้องกับความไม่เท่าเทียมของการกระจายทรัพยากรที่มีคุณค่าในสังคม ได้แก่ เงิน อำนาจ การศึกษาและเกียรติยศทางสังคมอย่างไร นอกจากนี้นักวิชาการในกลุ่มความขัดแย้งทางสังคมจะมองว่า ในสังคมเกิดการแข่งขันกันเพราะในสังคมมีความขัดแย้งกันอันเนื่องมาจากคนกลุ่มต่างๆ ในสังคมได้รับผลประโยชน์และผลตอบแทนที่ไม่เท่าเทียมกัน

3.3 ทฤษฎี โครงสร้าง-หน้าที่ (Structural-Functional Theory) แนวความคิดในการพัฒนาทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่เป็นผลมาจากการนำเอาแนวความคิดทางด้านชีววิทยามาใช้ โดยอุปมาว่าโครงสร้างของสังคมเป็นเสมือนร่างกายที่ประกอบไปด้วยเซลล์ต่าง ๆ และมองว่า หน้าที่ของสังคมก็คือ การทำหน้าที่ของอวัยวะส่วนต่าง ๆ ของร่างกาย โดยแต่ละส่วนจะช่วยเหลือและเกื้อกูลซึ่งกันและกันเพื่อให้ระบบทั้งระบบมีชีวิตดำรงอยู่ได้

จากทฤษฎีดังกล่าวข้างต้นสอดคล้องกับผลของการวิจัยในเรื่องผลกระทบจากการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ โดยทฤษฎีวิวัฒนาการได้ให้ความหมายว่าการเปลี่ยนแปลงของสังคมมีลักษณะการเปลี่ยนแปลงเป็นขั้นตอน สังคมแต่ละสังคมมีรูปแบบที่แตกต่างกัน การสร้างสนามบินจึงทำให้มองเห็นลักษณะสังคมเป็นสองส่วน คือ ส่วนที่มีการพัฒนา และส่วนที่ได้รับผลกระทบ ทฤษฎีความขัดแย้ง เป็นแนวคิดที่กล่าวว่าความขัดแย้งเกิดจากกลุ่มต่างๆ หรือบุคคลต่างๆ ที่เคยเป็นเจ้าของทรัพย์สิน เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นจากการสร้างสนามบิน จึงทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างรัฐกับประชาชน ทฤษฎีโครงสร้าง-หน้าที่ ให้แนวคิดที่ว่าโครงสร้างสังคมเปรียบเหมือนส่วนต่างๆ ของร่างกาย แต่ละส่วนสามารถช่วยเหลือกันได้ ในการสร้างสนามบิน รัฐจึงมองว่าเป็นการพัฒนาที่จะต้องเกิดขึ้น เป็นโครงสร้างของสังคมที่สามารถเกื้อกูลกันได้

การประเมินผลกระทบทางสังคม (social impact assessment: SIA)

1. ความสำคัญและองค์ประกอบของการประเมินผลกระทบทางสังคม

การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในระยะเวลาที่ผ่านมา มุ่งเน้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทำให้มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่ในประเทศเพื่อการพัฒนาในด้านต่าง ๆ เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างฟุ่มเฟือย และไม่มีประสิทธิภาพ ของเสียหรือกากเหลือทิ้งจากกิจกรรมการพัฒนาต่างๆถูกทิ้งไว้ในธรรมชาติ ทำให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมาอย่างมากมาย การแก้ปัญหาดังกล่าวต้องเสียค่าใช้จ่ายอย่างไม่เป็นที่สิ้นสุด การแก้ปัญหา สิ่งแวดล้อม

ให้ได้ผลนั้น ต้องใช้วิธี การจัดการที่เป็นระบบสิ่งแวดล้อม โดยมีหลักการดังนี้ พัทธินทร์ ศิริสุนทร (2548)

(1) มนุษย์เป็นสิ่งมีชีวิตตามธรรมชาติที่อยู่ในระบบสิ่งแวดล้อม และต้องพึ่งพิงสิ่งแวดล้อมในการดำรงชีพ

(2) มนุษย์และสังคมมนุษย์ เป็นตัวการสำคัญในการเกิดปัญหาสิ่งแวดล้อม

(3) กิจกรรมของสังคมมนุษย์ทุกกิจกรรมจะมีผลกระทบต่อองค์ประกอบของระบบสิ่งแวดล้อม ที่มีความสัมพันธ์กันอย่างลึกซึ้ง

องค์ประกอบที่สำคัญของการประเมินผลกระทบทางสังคม ได้แก่ แนวคิดเรื่องความหลากหลาย (diversity) ความเป็นธรรม (equality) การวิเคราะห์ประเด็นที่เกี่ยวข้อง การระบุตัวแปรทางสังคมที่ชัดเจน และการวางแผนเพื่อป้องกันแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นได้อย่างถูกต้องเหมาะสม ซึ่งโดยทั่วไป การประเมินผลกระทบทางสังคม จะคำนึงถึงตัวแปรต่อไปนี้ พัทธินทร์ ศิริสุนทร (2548)

(1) ลักษณะทางสังคมประชากร ได้แก่ โครงสร้างทางประชากรของผู้แสดงทางสังคม ได้แก่ อายุ เพศ การศึกษา ศาสนา อาชีพ เชื้อชาติ สถานภาพทางสังคม ความสนใจ ลักษณะการอยู่อาศัย จำนวนสมาชิก ในครอบครัว และครัวเรือน ลักษณะที่อยู่อาศัย

(2) โครงสร้างและสถาบันทางสังคม ได้แก่ กลุ่มหรือองค์กรทางสังคม กลุ่มความขัดแย้งทางสังคม ฐานะทางเศรษฐกิจ การจ้างงาน การกระจายรายได้ ลักษณะและรูปแบบของการทำมาหากิน กิจกรรมที่ก่อให้เกิดการจ้างงาน จำนวนผู้ว่างงาน การอพยพ เข้า – ออก ความไม่เสมอภาคทางเศรษฐกิจ พลวัต เครือข่าย ความสัมพันธ์และการติดต่อสื่อสารกับองค์กรหรือสถาบันทางสังคมอื่นๆ ทั้งในและระหว่างประเทศ

(3) การบริหารจัดการในชุมชน ได้แก่ การกระจายอำนาจ การบริหารจัดการอำนาจภายในและภายนอก ปฏิบัติการและการตอบสนองของบุคคล กลุ่ม องค์กร และชุมชนต่อการเปลี่ยนแปลงและต่อโครงการฯ

(4) ปัจจัยด้านวัฒนธรรมและวิถีการดำเนินชีวิต ได้แก่ รูปแบบความสัมพันธ์ ความมั่นคงในชีวิตและทรัพย์สิน ความพึงพอใจในการดำเนินชีวิตที่ผ่านมา ความสนใจ ความเสี่ยงและพฤติกรรมเสี่ยง ความคิดเห็นต่อคุณค่าของสภาพแวดล้อมทางสังคม ความเชื่อมั่นในโครงการ ความกังวลอันเนื่องมาจากการโยกย้ายที่อยู่อาศัย คุณค่าทางวัฒนธรรม คุณค่าทางประวัติศาสตร์

(5) ทรัพยากรในชุมชน ได้แก่ รูปแบบการใช้ที่ดินสิ่งแวดล้อม และทรัพยากรธรรมชาติ การบริการในชุมชน ระบบสาธารณสุขปโภค การบริการด้านสุขภาพอนามัย

2. ขั้นตอนของการประเมินผลกระทบทางสังคม

เนื่องจากการประเมินผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทางสังคมเป็นกระบวนการที่มีระบบ ระเบียบ (systematic approach) ดังนั้นขั้นตอนของการประเมินต้องทำอย่างมีหลักมีขั้นตอนเพื่อประสิทธิภาพของการประเมินและได้ข้อสนเทศที่ต้องการ เป็นประโยชน์ในการพัฒนาสังคม ตลอดจนทราบผลของนโยบายต่างๆ สำหรับขั้นตอนของการประเมินผลกระทบทางสังคมนั้น พัทรินทร์ ศิริสุนทร(2548) ได้ให้แนวคิดไว้ดังนี้

2.1 ขั้นตอนแรก : การวางแผนการพัฒนาสังคม

แผนการพัฒนาสังคมมุ่งเน้นการมีส่วนร่วมของผู้แสดงทางสังคมทั้งหมดที่เกี่ยวข้องหรือมีบทบาทในการดำเนินโครงการฯ โดยการมีส่วนร่วมต้องมีความหลากหลายตามลักษณะของโครงการ เพื่อประโยชน์ของคนส่วนใหญ่ในชุมชน เพื่อให้บุคคล กลุ่ม และชุมชนได้เข้าใจในลักษณะและธรรมชาติของโครงการฯ ผลกระทบที่อาจจะได้รับ ความสามารถของชุมชนในการรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น

2.2 ขั้นที่สอง : การระบุทางเลือกและการวิเคราะห์ข้อมูล

การกำหนดทางเลือกควรเริ่มต้นในระยะแรกๆ ของการดำเนินโครงการ ผู้ทำหน้าที่วิเคราะห์ผลกระทบทางสังคม ควรต้องพิจารณาและค้นหาข้อมูลเพิ่มเติมให้เพียงพอในการ กำหนดทางเลือก ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบ ก่อนทำการประเมินทางเลือกของโครงการฯ โดยข้อมูลที่จำเป็นได้แก่ สถานที่ตั้งโครงการ ขนาดพื้นที่ที่ต้องใช้ โอกาสของการอพยพประชาชนและจำนวนประชาชนที่จะได้รับผลกระทบของการดำเนินโครงการ โอกาสที่จะเกิดผลกระทบทางลบต่อชุมชนรอบๆ โครงการ ขนาดและความสามารถในการรองรับของระบบ ต้นทุนประมาณการก่อสร้าง และกำหนดการดำเนินการ ความต้องการแรงงานในพื้นที่สำหรับการก่อสร้างและการดำเนินงาน ความต้องการแรงงานและการรองรับด้าน โครงสร้างพื้นฐานของชุมชนเมื่อเริ่มดำเนินโครงการ ความต้องการทางเทคนิค การเงินหรืองบประมาณในการดำเนินงานและการบำรุงรักษา ตลอดจนผู้รับผิดชอบ

2.3 ขั้นตอนที่สาม : เก็บข้อมูลพื้นฐานของชุมชนในพื้นที่

ประกอบด้วยข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับ การระบุบุคคล กลุ่ม หรือองค์กรที่ได้รับผลกระทบ ความสัมพันธ์กับระบบสิ่งแวดล้อมทั้งสิ่งแวดล้อมทางกายภาพและสิ่งแวดล้อมทางสังคม ประวัติศาสตร์ท้องถิ่น กลุ่มหรือองค์กรทางการเมือง โครงสร้างและเครือข่ายความสัมพันธ์ ความต้องการพิเศษของบุคคล กลุ่มพิเศษในชุมชน เชื้อชาติ ลักษณะทางสังคมวัฒนธรรม ระบบ

ความคิดความเชื่อของคนในชุมชน ลักษณะทางเศรษฐกิจและประชากรที่เกี่ยวข้อง โครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับความต้องการขั้นพื้นฐานของชุมชน การบริการด้านสุขภาพอนามัย

2.4 ขั้นตอนที่สำคัญ : กำหนดขอบเขตของการวิเคราะห์ผลกระทบทางสังคม

ควรต้องพิจารณาปัจจัยต่อไปนี้อย่างละเอียด จำนวนประชากรที่คาดว่าจะได้ผลกระทบ การคงอยู่ของกลุ่มเสียประโยชน์ กลุ่มได้ประโยชน์ ผลกระทบต่อเนื่องที่อาจเกิดขึ้น ผลประโยชน์และต้นทุนของกลุ่มผู้รับผลประโยชน์ ความจำเป็นและกลไกในการลดความรุนแรงของปัญหาที่อาจเกิดขึ้น การตัดสินใจ และการจัดการสิ่งที่คาดไม่ถึงที่อาจเกิดขึ้น

2.5 ขั้นตอนที่สำคัญ: การคาดคะเนผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

เทคนิคของการพัฒนาสังคม ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคาดคะเนผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นมีอยู่มากมาย ได้แก่ delphi technique, future search conference, panel discussion, public dialogue, public hearing, focus group discussion, nominal group เป็นต้น โดยเทคนิคดังกล่าวล้วนเป็นส่วนหนึ่งของการวางแผนเพื่อการพัฒนาสังคม หลังจากการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแล้ว โดยข้อมูลที่จำเป็นสำหรับการคาดคะเนประกอบด้วย ข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อใช้ในการเปรียบเทียบเหตุการณ์ที่คล้ายคลึงกัน และผลที่เกิดขึ้นในโครงการอื่นๆ การประมาณการเชิงเส้น ใช้แนวโน้มที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน สำหรับการคาดคะเนสิ่งที่จะเกิดขึ้นในอนาคต การเพิ่มขึ้นของประชากร เหตุการณ์ที่ทำให้เกิดการเพิ่มขึ้นหรือลดลงของประชากร ที่ส่งผลกระทบต่อความต้องการบางประการของชุมชน เช่น ที่อยู่อาศัยและการใช้ทรัพยากร ตลอดจนบริการต่างๆ สถานที่จำลองใช้เหตุผลที่ถูกต้องตามหลักการและรูปแบบข้อมูลเพื่อสร้าง สถานการณ์จำลองคำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญ และ แบบจำลองคอมพิวเตอร์ เป็นต้น

2.6 ขั้นตอนที่สำคัญ: ทำนายผลการตอบสนองของชุมชนและท้องถิ่นต่อผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

ประกอบด้วยเทคนิคเชิงคุณภาพด้านการพัฒนาสังคมที่สำคัญคือ public hearing, action - research and development, discourse analysis, narrative analysis และ เทคนิคเชิงปริมาณ ได้แก่ extensions of the past history, causal of forecasting models เพื่อวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลง 4 ระดับคือ แนวโน้มคงที่ ณ ช่วงเวลาหนึ่งๆ (secular trend) วงรอบ (cyclical fluctuation) ตามฤดูกาล (seasonal variation) และการเปลี่ยนแปลงปกติ (irregular variation) เพื่อคาดทำนายปฏิกิริยาตอบสนองของคนในท้องถิ่น ความคิดเห็นการปรับตัวของคนในท้องถิ่น และผลกระทบทั้งเชิงบวกและลบที่จะเกิดขึ้น

2.7 ขั้นตอนที่เจ็ด: การพิจารณาผลกระทบทางตรง อ้อม และผลกระทบสะสม

การพิจารณาทางเลือกที่เหมาะสม เพื่อให้ประชาชนในท้องถิ่นนั้นๆ ได้รับผลกระทบในทุกรูปแบบน้อยที่สุดคนับว่ามีความสำคัญ ถึงแม้ว่าขั้นตอนนี้จะไม่ได้เป็นส่วนหนึ่งของการวิเคราะห์กระบวนการ และเป็นสิ่งที่มักเกิดขึ้นหลังกระบวนการต่างๆ ได้ดำเนินไปแล้ว แต่นักพัฒนาควรให้ความสนใจ เพราะในหลายๆ โครงการ แม้ว่าผลกระทบทางตรงหรือทางอ้อมจะมีน้อย แต่กลับพบว่าเกิดผลกระทบสะสมมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่ซึ่งห่างไกลเป็นที่อยู่อาศัยของชนกลุ่มน้อยหรือกลุ่มคนชายขอบต่างๆ ซึ่งมักไม่ได้รับความสนใจตั้งแต่ต้น การสูญเสียวัฒนธรรม การรู้สึกสูญเสียคุณค่า ความรู้สึกแปลกแยก หรือความเกลียดทางวัฒนธรรมที่เกิดขึ้น ล้วนเป็นสิ่งที่นำมาซึ่งแรงกดดันต่างๆ ทางสังคม ซึ่งส่งผลกระทบต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของโครงการ ดังนั้น รูปแบบและการเจรจาเพื่อประนีประนอมหรือการจัดกระทำเวทีสาธารณะจึงเป็นกลไกที่สำคัญที่นักพัฒนาจะละเลยไม่ได้

2.8 ขั้นตอนที่แปด: การเสนอแนะทางเลือกใหม่

ภายหลังจากได้ระบุผลกระทบต่างๆ ไปแล้วการพิจารณาเสนอทางเลือกให้แก่ประชาชนในท้องถิ่น เพื่อป้องกันหรือผ่อนเบาปัญหาเหล่านั้นว่าสำคัญยิ่ง ดังนั้น การทำงานร่วมกันระหว่างนักพัฒนาฯ และประชาชนในท้องถิ่นจึงมีความจำเป็น เพื่อร่วมกันพิจารณาว่าทางเลือกต่างๆ ที่จัดเตรียมไว้ มีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใด และหากมีการโต้แย้งแม้ในประเด็นเล็กๆ ก็ควรดำเนินการเจรจาเพื่อหาข้อสรุปใหม่ร่วมกัน โดยพึงระลึกอยู่เสมอว่าข้อสรุปใหม่ทุกประเด็นต้องไม่นำมาสู่ปัญหาหรือความขัดแย้งใหม่ๆ อีก

2.9 ขั้นตอนที่เก้า: จัดทำมาตรการลดผลกระทบ และติดตามตรวจสอบแผนการบรรเทาปัญหา

การทำงานร่วมกันในทุกขั้นตอนระหว่างนักพัฒนาฯ กับประชาชนในท้องถิ่น ที่จะมีการดำเนินโครงการฯ นับว่ามีความสำคัญ การจัดทำแผนควรระบุไว้เป็นลายลักษณ์อักษร พร้อมๆ กับการกำหนดมาตรฐานแนวปฏิบัติ และตัวชี้วัดให้ชัดเจน มาตรการที่สำคัญ 3 ประการนี้ประกอบด้วย มาตรการลดผลกระทบ (mitigation plan) มาตรการติดตามประเมินผล (monitoring plan) และมาตรการเตือนล่วงหน้า (precautionary plan)

3. แนวคิดเชิงรูปแบบวิธีการพื้นฐานของการประเมินผลกระทบทางสังคม

แนวคิดเชิงรูปแบบวิธีการพื้นฐานของการประเมินผลกระทบทางสังคม ประกอบด้วย

(1) การศึกษาเชิงเปรียบเทียบ(A: comparative study) หมายถึง การศึกษาเชิงเปรียบเทียบเหตุการณ์ระหว่างก่อนดำเนินโครงการกับหลังการดำเนินโครงการ ว่าเกิดผลกระทบทางสังคมอย่างไร

(2) การศึกษาผลกระทบเชิงคาดการณ์ (B: projection study) หมายถึง การคาดการณ์อนาคต (predict) ว่าโครงการจะก่อให้เกิดผลกระทบในอนาคตหรือไม่อย่างไร

(3) การศึกษาเชิงควบคุมและทดลอง (C: control study) โดยใช้การวางแผนจัดรูปแบบการทดลอง โดยการควบคุมตัวแปรหรือปัจจัยที่จะศึกษา

โดยการประเมินผลกระทบทางสังคมมุ่งศึกษา 4 ด้าน คือ 1) ด้านทรัพยากรกายภาพ 2) ทรัพยากรชีวภาพ 3) ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของบุคคลและชุมชน และ 4) ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต (พัชรินทร์ สิริสุนทร, 2548)

ในการพิจารณาแหล่งกำเนิด (source) ของผลกระทบ (impact) ควรครอบคลุมผลกระทบทั้ง 3 ระยะ ได้แก่ ผลกระทบระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว โดยการประเมินผลกระทบจะพิจารณาด้านการศึกษาวิจัยทั้งเชิงปริมาณ และเชิงคุณภาพ ตัวชี้วัดทางสังคม (social indicator) ปัจจัยกำหนด (parameter variable) ขอบเขตพื้นที่ หรือเวลา (space/ time) ตลอดจนค่าระดับ (levels) ความรุนแรงของผลกระทบ ซึ่งอาจมีการกำหนดค่าคะแนนน้ำหนักของผลกระทบ (weighting level) และค่าความสำคัญทางสังคม (co-efficient) ซึ่งกำหนดจากมิติของพื้นที่ จำนวน และเวลาที่ได้รับผลกระทบ

โดยตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับการประเมินผลกระทบทางสังคมมี 5 ประเภท ประกอบด้วย การเปลี่ยนแปลงทางสังคมโดยสรุปดังนี้

(1) ตัวแปรด้านการเปลี่ยนแปลงของประชาชน (individual level impact) ได้แก่ ตัวแปรทางสังคมประชากรต่างๆ ทั้งของบุคคล และครอบครัว โอกาสในการประกอบอาชีพ การเกิดขึ้นหรือการเคลื่อนย้ายทางชนชั้น การเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิตประจำวัน ระบบค่านิยม ความเชื่อนันทนาการ และการใช้เวลาว่าง

(2) ตัวแปรด้านการเปลี่ยนแปลงในระดับครอบครัว (family level impact) โครงสร้างครอบครัว เครือข่ายทางสังคม

(3) ตัวแปรด้านการเปลี่ยนแปลงของชุมชนและสถาบัน (community and institutional arrangement) ได้แก่ ลักษณะของการจัดการของชุมชน และสถาบันทางสังคม ความขัดแย้งภายในท้องถิ่น ความขัดแย้งกับภายนอกชุมชน ความจำเป็นขั้นพื้นฐานด้านโครงสร้างทางสังคม การอพยพ และโครงการขององค์กรในท้องถิ่น บริการสาธารณะ เช่น บริการสุขภาพ และความปลอดภัย

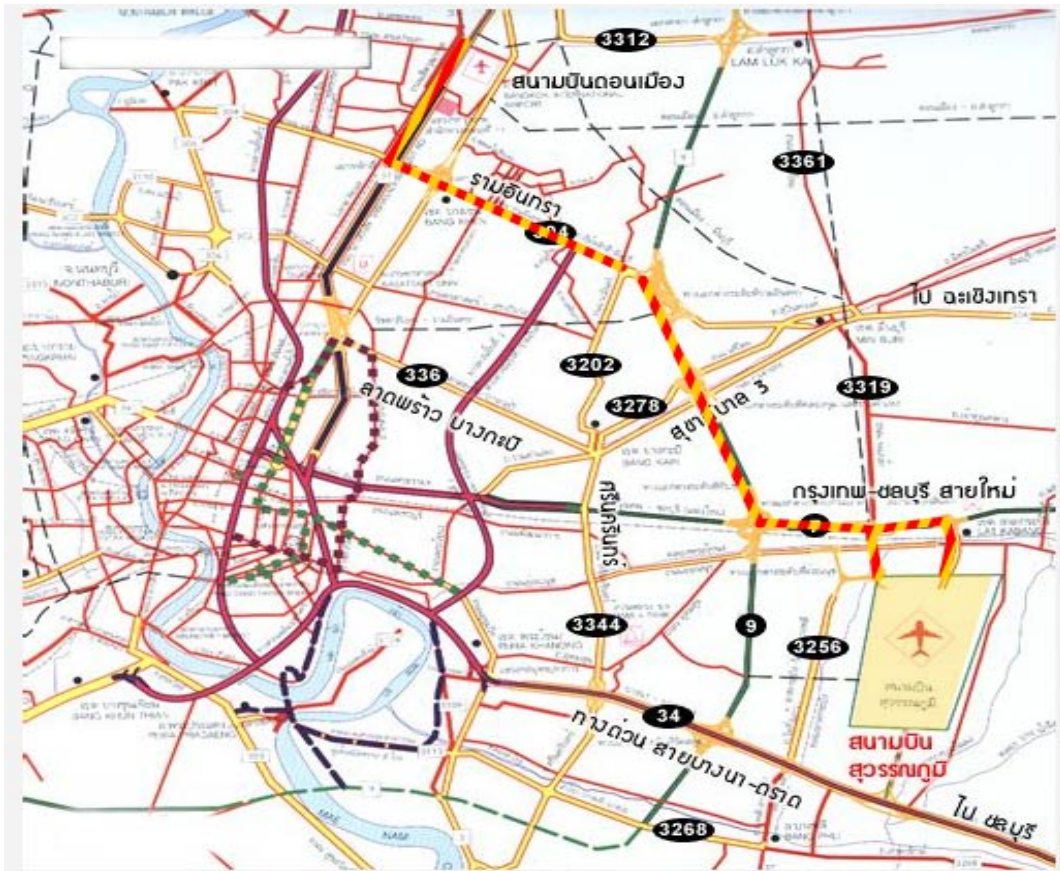
(4) การเปลี่ยนแปลงในโครงสร้างพื้นฐานของชุมชน (community infrastructure needs) ได้แก่ การเพิ่มขึ้นหรือลดลงของบริการ และความสะดวกในการเข้าถึงหรือใช้โครงสร้างพื้นฐาน เช่น สาธารณูปโภคต่างๆ เป็นต้น การได้ถือสิทธิ์และการจัดการที่ดิน แหล่งน้ำ ป่าชุมชน ความรู้และ ภูมิปัญญาท้องถิ่น ประวัติศาสตร์ท้องถิ่น

(5) ตัวแปรด้านความขัดแย้ง (conflict between local residents and newcomers) ทั้งระหว่างคนในท้องถิ่นด้วยกันเอง และระหว่างคนในท้องถิ่นกับผู้อพยพเข้ามาใหม่

การเปลี่ยนแปลงเป็นทักษะหนึ่งที่สำคัญของแต่ละองค์กร ซึ่งจะต้องเกิดขึ้นทุกสถานที่ทุกกาลสมัย การเปลี่ยนแปลงจึงเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นตามปกติ และไม่ได้คำนึงถึงว่าการเปลี่ยนแปลงนั้นจะใหญ่หรือเล็ก การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นเป็นสาเหตุทำให้การเปลี่ยนแปลงมากยิ่งขึ้น (พาขวัญ เมืองสาคร, 2545, หน้า 29)

สรุป การวิเคราะห์ผลกระทบทางสังคม ให้ความสำคัญกับความสมดุลทางสังคม (social balance) ระหว่างผลประโยชน์ของคนในสังคม (social benefits) กับผลประโยชน์ของโครงการ (project benefit) ดังนั้น ในการประเมินผลกระทบทางสังคมของโครงการ จึงควรตระหนักอยู่เสมอว่า กำลังประเมินสิ่งที่จะเกิดขึ้นกับโครงการฯ ว่ามีผลกระทบมากน้อยขนาดไหน และมีแนวทางในการวางแผนแก้ไขปัญหาที่จะเกิดขึ้นอย่างไรบ้าง ประเมินผลกระทบว่าอยู่ในวงกว้างขนาดไหน กระทบนานเท่าไร มีแนวทางการแก้ไขแบบไหน หรือควรหาแนวทางดำเนินโครงการใหม่หรือไม่อย่างไร และตัวแปรต่างๆ ที่อาจเป็นปัจจัยในการทำให้เกิดผลกระทบ ดังนั้น จึงควรเลือกใช้เครื่องมือที่เหมาะสม เทคนิควิธีการ และมีมติในการมองที่มีความหลากหลาย ในการบูรณาการ และมีความครอบคลุม จะทำให้เห็นถึงผลกระทบ และความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในด้านต่างๆ ได้ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

บริบทของพื้นที่ที่ศึกษาของสนามบินสุวรรณภูมิ



ภาพที่ 2.1 แผนที่และที่ตั้งของสนามบินสุวรรณภูมิ (วิกิพีเดีย, 2549)

1. สภาพทั่วไปของชุมชนตำบลราชาเทวะ

ตำบลราชาเทวะ ตั้งอยู่ทางทิศเหนือของอำเภอบางพลี ระยะห่างจากอำเภอประมาณ 8 กิโลเมตร ระยะห่างจากจังหวัดสมุทรปราการ 30 กิโลเมตร ทิศเหนือติดเขตลาดกระบัง (กรุงเทพฯ) ทิศใต้ ติดตำบลบางพลีใหญ่ ทิศตะวันออก ติดตำบลหนองปรือ ทิศตะวันตก ติดตำบลบางพลีใหญ่ และเขตประเวศ (กรุงเทพฯ)

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีพื้นที่ 20,000 ไร่ ตั้งอยู่ที่ถนนบางนา-ตราด ประมาณ กิโลเมตรที่ 15 อยู่ในเขตตำบลราชาเทวะ และตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งอยู่ห่างจากใจกลางกรุงเทพมหานครไปทางทิศตะวันออก 25 กิโลเมตร ในการศึกษาครั้งนี้จะจําเพาะพื้นที่ตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เท่านั้น

1.1 เนื้อที่ และหมู่บ้าน

ตำบลราชาเทวะ มีเนื้อที่ทั้งหมดประมาณ 31 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 19,375 ไร่ (ในจำนวนนี้ใช้เป็นพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ จำนวน 9,451 ไร่) ตำบลราชาเทวะ มีจำนวนหมู่บ้านทั้งหมด 15 หมู่บ้าน สถานการศึกษาในพื้นที่ โรงเรียนประถมศึกษา 4 แห่งคือ 1. โรงเรียนวัดกิ่งแก้ว ตั้งอยู่ที่หมู่ 13 2. โรงเรียนเทวะครองตรง ตั้งอยู่ที่หมู่ 10 3. โรงเรียนพรหมพิกุลทอง ตั้งอยู่ที่หมู่ 7 4. โรงเรียนคลองลาดกระบังตั้งอยู่ที่หมู่ 2 โรงเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น 1 แห่งคือ โรงเรียนวัดกิ่งแก้ว (ม.1-ม3) ตั้งอยู่ที่หมู่ 13 ศูนย์พัฒนาเด็กเล็ก 1 แห่งคือ ศูนย์พัฒนาเด็กเล็กวัดกิ่งแก้ว ตั้งอยู่ที่หมู่ 13 (อบต.ราชาเทวะ, 2549)

1.2 ภูมิประเทศ

ตำบลราชาเทวะมีสภาพภูมิประเทศเป็นที่ราบ พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรม มีถนนสายหลักคือ ถนนกิ่งแก้ว-ลาดกระบัง มีคลองสายหลักคือ คลองลาดกระบัง คลองชวดลาข้าว คลองบัวเกาะ และมีคลองสายย่อยอีกหลายสาย (อบต.ราชาเทวะ, 2549)

ด้วยสภาพปัจจุบันของจังหวัดสมุทรปราการที่เป็นจังหวัดในเขตปริมณฑล รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากกรุงเทพมหานคร การค้า เศรษฐกิจมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว การขยายตัวเหล่านี้ล้วนมีผลกระทบต่อสภาพความเป็นอยู่ของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณนี้แต่ดั้งเดิม ทั้งด้านวัฒนธรรม คุณภาพชีวิต ความสะอาดสวยงาม มลพิษ ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาสิ่งแวดล้อม

ปัญหาต่างๆ ที่กล่าวมาและการคาดการณ์ต่อผลกระทบที่เกิดขึ้น ย่อมเป็นข้อมูลและสิ่งที่บ่งบอกว่าจังหวัดสมุทรปราการต้องมีการรับมือต่อปัญหาที่เกิดขึ้นและมีลักษณะเชิงรุกคือวางแผนการแก้ไขปัญหาและพัฒนาไปพร้อมกัน มาตรการ นโยบาย ยุทธวิธีต่างๆ ที่ดีจึงถูกกำหนดขึ้น โดยเฉพาะการวางแผนการรับมือเกี่ยวกับผลกระทบจากการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสนามบินสุวรรณภูมิ

1. การศึกษาพื้นที่และแผนดำเนินการสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ

ในปี พ.ศ.2503 รัฐบาลได้เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่ นอกเหนือจากท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เพื่อให้มีความสอดคล้องกับความเจริญเติบโตของเมือง ดังนั้นรัฐบาลจึงมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมศึกษาเกี่ยวกับสถานที่เพื่อให้สอดคล้องกับการจัดผังเมืองด้วยซึ่งกระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานการบินพลเรือน (กรมการบินพาณิชย์ ปัจจุบัน) ได้ทำการสำรวจพื้นที่และศึกษา air space (ห้วงอากาศ) ด้วยปรากฏว่าสมควรจะใช้เป็น

ที่ก่อสร้างคือ ที่ดินบริเวณคลองลาดกระบัง คลองประเวศ และคลองหนองงูเห่า อำเภอ บางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งจะมีระยะห่างระหว่างสนามบินดอนเมือง และสนามบินแห่งใหม่ ประมาณ 30 กิโลเมตร ซึ่งเป็นระยะห่างที่อยู่ในมาตรฐานสากล โดยพื้นที่บริเวณดังกล่าว กรมการ บินพาณิชย์ได้ดำเนินการจัดซื้อที่ดินส่วนหนึ่ง มีการเวนคืนที่ดินตามพระราชบัญญัติเวนคืน อสังหาริมทรัพย์ส่วนหนึ่ง และเป็นที่ดินสาธารณะอีกส่วนหนึ่ง รวมเป็นพื้นที่ทั้งสิ้นประมาณ 20,000 ไร่ การจัดหาที่ดินดังกล่าวได้ดำเนินการในปี 2506 - 2516 (วิกิพีเดีย, 2549)

ต่อมาในปี พ.ศ. 2537 รัฐบาลก็ได้เวนคืนที่ดินดังกล่าวอีกครั้งเพื่อจะดำเนินการ พัฒนาพื้นที่นี้เพื่อการรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจโลกในภูมิภาคนี้ โดยโครงการพัฒนาเมือง ศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิในสมัยของนายชวน หลีกภัย ได้สังเกตเห็นว่าปัจจุบันสนามบินได้ กลายเป็นปัจจัยสำคัญของระบบการผลิตและการพาณิชย์ระดับโลก และช่วยในการพัฒนา เศรษฐกิจระดับท้องถิ่น ระดับภาคจนถึงระดับชาติ โดยก่อให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจต่อเนื่อง จากกิจกรรมการบินในพื้นที่โดยรอบสนามบิน และตามแนวเส้นทางคมนาคมขนส่ง ทำให้เกิดศูนย์ ธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการบินศูนย์โลจิสติกส์ นิคมอุตสาหกรรม ศูนย์จัดจำหน่ายสินค้า ศูนย์ธุรกิจ ด้านเทคโนโลยีข้อมูลและการสื่อสารและตลาดค้าส่ง ซึ่งอยู่รวมกันเป็นกลุ่มเติบโตขึ้นตามเส้นทาง การขนส่งที่เชื่อมโยงกับสนามบินสุวรรณภูมิ (จักรกฤษณ์ พุกพิบูลย์, 2548 หน้า 1) ต่อมาในปี 2539 ได้มีการจัดตั้งบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ปัจจุบันเป็นหน่วยธุรกิจ หนึ่งของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. เพื่อทำหน้าที่ก่อสร้างสนามบินแห่ง ใหม่และพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าฯพระราชทานนาม “ท่าอากาศ ยานสุวรรณภูมิ” เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2543 โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้เสด็จพระราช ดำเนินมาทรงประกอบพิธีวางศิลาฤกษ์อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 19 มกราคม 2545 (สำนักข่าวกรมประชาสัมพันธ์, 2549)

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งหมายถึง “แผ่นดินทอง” จะเป็นท่าอากาศยานหลักของ ประเทศที่จะมีการลงทุนเพื่อนำระบบเทคโนโลยีทันสมัยและมีประสิทธิภาพสูงสุดมาใช้ เพื่อให้เป็น ศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ ซึ่งจะมีความสำคัญต่อการส่งเสริมและพัฒนาความ เจริญด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยวและอื่นๆ ของประเทศเป็นอย่างมาก และรัฐบาลได้ กำหนดให้การก่อสร้าง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็น “วาระแห่งชาติ” (วิกิพีเดีย, 2549)

2. การอพยพเคลื่อนย้ายประชาชนในพื้นที่บริเวณการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ

ในเดือนกันยายน 2505 รัฐบาลได้ออกพระราชกฤษฎีกา เรียกว่า “พระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะเวนคืน ในท้องที่ตำบลบางโจลง ตำบลราชาเทวะ ตำบลหนองปรือ

และตำบลศิระจรเขื่อน้อย อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ พ.ศ. 2505” เพื่อประโยชน์ของรัฐในการจัดสร้างสนามบินพาณิชย์ (วิกิพีเดีย, 2549)

ในเดือนธันวาคม 2506 คณะรัฐมนตรีพิจารณาแล้ว มีมติให้กระทรวงคมนาคมระงับการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่นี้ไว้ก่อน ส่วนค่าที่ดินที่เวนคืนไปแล้วให้อำนาจแก่เจ้าของที่ดินได้ และส่งโครงการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่นี้ ให้คณะกรรมการบริหารฯ พิจารณาร่วมกับกระทรวงคมนาคมและกระทรวงกลาโหมต่อไป

วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2516 กระทรวงคมนาคม ได้ลงนามในสัญญาฉบับที่ 1 กับ บริษัท นอร์ทอปปแอร์พอร์ต ดีเวลลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น โดยกระทรวงคมนาคมต้องส่งมอบที่ดินให้กับ บริษัท นอร์ทอปปแอร์พอร์ต ดีเวลลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น เพื่อดำเนินการวางผังแม่บท ออกแบบและก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 บริเวณหนองงูเห่าภายใน 120 วัน นับแต่วันที่ลงนามในสัญญา แต่หลังจากเกิดกรณีความไม่สงบเรียบร้อยขึ้นเมื่อ 14 ตุลาคม 2516 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 บริเวณหนองงูเห่า ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ทำสัญญากับ บริษัท นอร์ทอปปแอร์พอร์ต ดีเวลลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น ได้ถูกโจมตีจากหลายฝ่าย กระทรวงคมนาคมจึงได้ยกเลิกสัญญากับบริษัท นอร์ทอปปแอร์พอร์ต ดีเวลลอปเมนต์ คอร์ปอเรชั่น

วันที่ 21 ตุลาคม 2523 คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับหลักการให้มีการสร้างท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 บริเวณหนองงูเห่า ส่วนการลงทุนสร้างจะดำเนินการในรูปแบบอย่างไร มอบให้กระทรวงคมนาคมรับไปพิจารณาเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการสำรวจชัดเจน พืชผล สิ่งก่อสร้าง รื้อย้ายอาคาร วัด และเรื่องผาติกรรมเวนคืน รวมทั้งศึกษาและเตรียมงานเพื่อการก่อสร้างท่าอากาศยานฯ ในระหว่างปี 2524 - 2528

วันที่ 22 เมษายน 2534 กระทรวงคมนาคมได้เสนอโครงการท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 บริเวณพื้นที่ตำบลบางโจลง ตำบลราชาเทวะ และตำบลหนองปรือ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยพื้นที่โครงการที่เสนอยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ 30 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 20,000 ไร่ และเป็นพื้นที่ซึ่ง กรมการบินพาณิชย์ได้จัดซื้อและเวนคืนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ทั้งนี้ ให้กระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบ และให้การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) เป็นผู้ลงทุนในโครงการ ให้มีคณะกรรมการประสานงานการเชื่อมโยงโครงข่ายสาธารณูปโภค สาธารณูปการต่างๆ กับท่าอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งที่ 2 เพื่อประสานแผนงานของหน่วยงานต่างๆ ให้สอดคล้องกัน (สำนักข่าวกรมประชาสัมพันธ์, 2549)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ธันวาคม 2546) ได้ทำการศึกษาวิจัยโครงการวางแผนผังการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งมีกำหนดเปิดให้บริการในปี 2548 จะส่งผลถึงการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

รวมถึงเป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญของการพัฒนาเมืองในพื้นที่ใกล้เคียงกับสนามบินในอนาคตให้เป็น “เมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ”

คณะที่ปรึกษาได้เสนอแนะให้พัฒนาพื้นที่ทางด้านตะวันออกของสนามบินเป็นโครงการนำร่องในการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิในระยะแรก เนื่องจากมีความเป็นไปได้สูงที่จะพัฒนาเป็นเมืองใหม่ โดยกำหนดให้ย่านใจกลางธุรกิจของเมืองใหม่เป็นพื้นที่ตรงกลางใช้ประโยชน์สำหรับศูนย์กลางธุรกิจ และบริการสมัยใหม่และการประกอบธุรกิจด้านการเงินระหว่างประเทศเพื่อรองรับการเติบโตของท่าอากาศยานในอนาคต พื้นที่ส่วนนิทรรศการ การค้าและการจัดแสดงระดับนานาชาติอยู่ทางด้านตะวันตกของย่านใจกลางธุรกิจติดกับแนวโล่ง เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมของสนามบิน พื้นที่ส่วนพาณิชยกรรม และบันเทิงอยู่ทางตะวันออกเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจ สังคม การพักผ่อนหย่อนใจ มีเส้นทางสัญจรภายในซึ่งแบ่งพื้นที่ออกเป็นสัดส่วนมีเส้นทางเพื่อการสัญจรทางเท้าและจักรยานในแนวตะวันตก - ตะวันออก เชื่อมโยงการสัญจรของชุมชนใช้น้ำ และพื้นที่สีเขียวเป็นองค์ประกอบสำคัญในการพัฒนาภูมิทัศน์ภายในและบริเวณรอบนอกของเมือง (จักรกฤษณ์ พุกพิบูลย์, 2548 หน้า 34)

3. การพัฒนาระบบขนส่งของสนามบินสุวรรณภูมิ

คณะที่ปรึกษาได้เสนอให้มีการขึ้นากการพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดินให้สอดคล้องกับสภาพปัจจุบัน โดยกำหนดความหนาแน่นของการพัฒนาต่อพื้นที่ และข้อกำหนดพิเศษเฉพาะตามสภาพแวดล้อม นอกจากนี้การนำแผนและผังที่ได้จากการศึกษาไปปฏิบัติให้เกิดผลสำเร็จบรรลุตามวัตถุประสงค์ ต้องมีการเปลี่ยนแปลงการออกข้อกำหนดหรือมาตรฐานการกำกับควบคุมการใช้ประโยชน์ที่ดินที่ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาให้สอดคล้องกัน และควรพัฒนาจัดตั้งองค์กรเฉพาะกิจ เช่น “บรรษัทการพัฒนาเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ” เป็นองค์กรที่ทำหน้าที่บริหารจัดการด้านธุรกิจและสาธารณูปโภค สาธารณูปการเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์ที่ดินเมืองศูนย์กลางการสุวรรณภูมิให้เป็นระบบ

โครงการด้านคมนาคมขนส่งที่เสนอให้ดำเนินการในระยะ พ.ศ. 2549-2578 มี 5 โครงการ โดยจะต้องใช้เงินลงทุนรวม 60,321 ล้านบาท ประกอบด้วย

(1) ทางพิเศษสุวรรณภูมิ เชื่อมต่อศูนย์กลางของกรุงเทพมหานครกับท่าอากาศยาน มีลักษณะเป็นทางพิเศษยกระดับ ที่เชื่อมต่อศูนย์กลางธุรกิจในกรุงเทพมหานครบริเวณถนนพระราม 4 กับทางด่วนรามอินทรา - อ่างนครักษ์ และเข้าสู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยตรง ทำให้การเดินทางของผู้โดยสารมายังท่าอากาศยานใช้เวลาสั้นลงและมีความแน่นอน

(2) เส้นทางรถบรรทุกเข้าสู่สนามบิน 2 เส้นทาง อยู่ทางตอนเหนือ และตะวันออกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เชื่อมพื้นที่อุตสาหกรรมกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยตรงเพื่อทำ

การขนส่งสินค้าที่มีความสะดวกและรวดเร็วขึ้น และทำให้การขนส่งโดยรถบรรทุกไม่กระทบต่อการจราจรทั่วไป

(3) ถนนสายหลัก ในแนวถนนด้านทิศเหนือ-ใต้ และแนวตะวันตก-ตะวันออก ซึ่งจะมีทั้งโครงการสร้างถนนใหม่ และโครงการปรับปรุงและขยายถนนเพิ่มเติม

(4) ถนนสายรอง ในแนวถนนด้านทิศเหนือ-ใต้ และแนวตะวันตก-ตะวันออก เชื่อมต่อถนนสายหลักเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ

(5) ระบบขนส่งสาธารณะ ก่อสร้างสถานีเชื่อมต่อระบบการเดินทางหลักและสถานีเชื่อมต่อระบบการเดินทางรอง เพื่อเชื่อมระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกับการเดินทางโดยรถโดยสารระหว่างเมืองและรถขนส่งผู้โดยสารในเมือง รวมทั้งเชื่อมต่อเปลี่ยนถ่ายการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะอื่นๆ (จักรกฤษณ์ พุกพิบูลย์, 2548 หน้า 35)

4. ระบบการระบายน้ำของสนามบินสุวรรณภูมิ

เนื่องจากภูมิประเทศพื้นที่เป็นที่ลุ่มต่ำ มีปัญหาการระบายน้ำและปัญหาน้ำท่วมขังจึงจำเป็นต้องจัดทำระบบป้องกันน้ำท่วมและระบบระบายน้ำ เพื่อให้สามารถพัฒนาเมืองได้ตามแผนที่วางไว้ การวางระบบป้องกันน้ำท่วมพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในการศึกษานี้ได้พิจารณามาตรการหลัก 2 มาตรการ ประกอบด้วย (1) ก่อสร้างอุโมงค์ระบายน้ำ เริ่มที่บริเวณ คลองลำโรงไปออกทะเลตามผลการศึกษาเดิมของกรมชลประทาน ค่าก่อสร้าง 8,045 ล้านบาท (2) ขุดคลองสายใหม่ด้านตะวันออก ตามแนวช่วงล่างของคลองผันน้ำที่ JICA เคยเสนอไว้เพื่อผันน้ำจากแม่น้ำเจ้าพระยาลงทะเล ค่าก่อสร้าง 18,257 ล้านบาท และมาตรการย่อย 5 มาตรการ ที่มุ่งเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำลงทะเล ประกอบด้วย การปรับปรุงและการเพิ่มความจุคลองต่างๆ ในพื้นที่การเพิ่มสถานีสูบน้ำในคลองที่ตั้งอยู่ชายทะเล (จักรกฤษณ์ พุกพิบูลย์, 2548 หน้า 35)

จากการศึกษาวิเคราะห์ประสิทธิผลของการป้องกันน้ำท่วมของมาตรการต่างๆ คณะที่ปรึกษาจึงเสนอระบบป้องกันน้ำท่วมที่ใช้มาตรการย่อยหลายมาตรการร่วมกัน โครงการที่เสนอให้ดำเนินการในระยะ พ.ศ. 2547-2564 มี 4 โครงการโดยจะต้องใช้เงินลงทุนรวม 56,485 ล้านบาท ประกอบด้วย

(1) ปรับปรุงคลองที่อยู่เหนือคลองลำโรงจำนวน 13 สาย

(2) ปรับปรุงเพิ่มความจุคลอง 16 สาย ใต้คลองลำโรง และเพิ่มสถานีสูบน้ำในคลองที่ตั้งอยู่ชายทะเล

(3) ปรับปรุงเพิ่มความจุคลองพระองค์ไชยานุชิตและคลองด่าน

(4) ปรับปรุงเพิ่มความจุคลองที่อยู่เหนือคลองลำโรง 13 สาย โดยการขุดให้ลึก

นอกจากข้อเสนอโครงการข้างต้นแล้ว คณะที่ปรึกษาได้เสนอการจัดเตรียมระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการอื่นๆ ได้แก่ ระบบประปา ไฟฟ้า โทรศัพท์ การจัดการน้ำเสีย และการจัดการขยะมูลฝอย

สรุปเงินลงทุนสำหรับเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิในระยะเวลา 30 ปีข้างหน้า เป็นเงินทั้งสิ้น 135,168 ล้านบาท (จักรกฤษณ์ พุกพิบูลย์, 2548 หน้า 36)

การขยายความเจริญทางด้านคมนาคมทางอากาศสู่จังหวัดสมุทรปราการย่อมส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่แถบนั้นหรือโดยรอบ เนื่องจากเดิมพื้นที่ดังกล่าวเป็นทุ่งนาเป็นหนองน้ำเสียส่วนใหญ่ประชากรในพื้นที่จึงประกอบอาชีพเกษตรกรรม และใช้ชีวิตแบบพอเพียงไม่ฟุ้งเฟ้อ มีระบบความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้น มีกิจกรรมทำร่วมกันในยามว่างจากการทำงาน มีวัฒนธรรมประเพณี และภูมิปัญญาที่ดีสืบทอดกันมานาน จนมาถึงยุคของการพัฒนาเศรษฐกิจ ที่รัฐบาลมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับภาคอุตสาหกรรมมากกว่าเกษตรกรรม ความสำคัญของสนามบินสุวรรณภูมิจึงมีบทบาทอย่างมากกับความเป็นอยู่ของชาวบ้านโดยรอบสนามบิน โดยการสร้างสนามบินสุวรรณภูมินั้นถ้าพัฒนาไม่ดี จะเป็นการพัฒนาที่ขาดความสมดุลระหว่างภาครัฐที่เน้นระบบอุตสาหกรรมกับชาวบ้านในพื้นที่ที่ประกอบอาชีพเกษตรกรรม รัฐมุ่งสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วแต่ประการเดียว ทำให้บุคคล และสังคมรวมทั้งโครงสร้าง และกลไกการบริหารและการจัดการต่างๆ ปรับตัวตามไม่ทัน เกิดความไม่สมดุลระหว่างการพัฒนาทางวัตถุกับการพัฒนาทางจิตใจ (ธารณี สวัสดิ์ศิริชัย, 2549) กระแสวัฒนธรรมต่างชาติที่หลั่งไหลเข้ามากับกระแสโลกาภิวัตน์ ระบบข่าวสารและการติดต่อที่เป็นไปอย่างรวดเร็วทำให้เกิดความขัดแย้ง และสับสนทั้งในเรื่องความคิด ความเชื่อ ค่านิยม บทบาทหน้าที่ มีการเอารัดเอาเปรียบผู้อื่นเพื่อการเป็นผู้ชนะ แข่งขันชิงดีชิงเด่นอย่างขาดการประนีประนอม และเกื้อกูลต่อกันจนทำให้ระเบียบวินัย และคุณลักษณะที่พึงประสงค์ของคนในชาติถูกละเลย ภูมิปัญญาไทย และลักษณะความเป็นไทยถูกละเลยวัฒนธรรมสมัยใหม่ รุกเข้าครอบงำจนวัฒนธรรมไทยถูกลดคุณค่า และกลายสภาพอ่อนแอส่งผลกระทบต่อวิถีชีวิตของประชาชนโดยรอบสนามบิน

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

รัชชชัย เฟ็งพินิจ (2542) ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง วิถีชีวิตของเกษตรกรชานเมือง หลังการขายที่ดินทำกิน กรณีศึกษาบ้านโนนม่วง หมู่ที่ 3 ตำบลศิลา อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ผลการศึกษาพบว่าการเปลี่ยนแปลง และผลกระทบที่เกิดขึ้นคือ เกษตรกรมีความคาดหวังต่อความเจริญทางวัตถุและความทันสมัย ส่งผลให้วิถีชีวิตของเกษตรกรเปลี่ยนไป เกิดผลกระทบขึ้นใน

โครงสร้างทุกส่วนของหมู่บ้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านสังคม เศรษฐกิจ การเมืองการปกครอง วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อมทางธรรมชาติ และพฤติกรรมของคนในหมู่บ้าน ทำให้รากฐานความคิด ค่านิยม และทัศนคติของเกษตรกรอยู่ภายใต้ความเจริญแบบสังคมเมือง เกิดการอพยพย้ายถิ่นเพื่อแสวงหาวิถีชีวิตใหม่ที่ดีกว่า

ธนพรรณ สุนทร (2538) การศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจ-สังคมของการเปลี่ยนแปลงจาก ภาคเกษตรกรรมสู่ภาคอุตสาหกรรม: กรณีศึกษาอำเภอคลองหลวง อำเภอธัญบุรี จังหวัดปทุมธานี จากการศึกษาพบว่า มีลักษณะการเปลี่ยนแปลงจาก ภาคเกษตรกรรมไปสู่ภาคอุตสาหกรรม ปัญหาและผลกระทบทาง เศรษฐกิจ-สังคม อันเนื่องมาจากการพัฒนาอุตสาหกรรม ประชาชนส่วนใหญ่ประกอบอาชีพ เกี่ยวกับอุตสาหกรรม ในด้านความเจริญของท้องถิ่นที่เกิดขึ้น มีปัจจัยสำคัญเป็นผลมาจากการพัฒนา อุตสาหกรรม สำหรับการมีกรรมสิทธิ์ในที่ดินพบว่า ปัจจุบันจำนวนถือครองที่ดินมีสัดส่วนมาก กว่าเมื่อ 10 ปีก่อนแต่ขนาดที่ดินลดลงและส่วนใหญ่ใช้ เป็นที่อยู่อาศัย สภาพทางกายภาพของสังคมปัจจุบัน เนื่องจากท้องถิ่นมีความ เจริญเป็นแหล่งแรงงาน รายได้ มีสถานศึกษาของบุตรหลาน และการคมนาคมสะดวก แต่ขณะเดียวกันก็มีปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาชุมชนแออัด และปัญหาสังคมอื่น ๆ ซึ่งเป็นสิ่งที่ เกิดขึ้นภายหลังการมีโรงงานอุตสาหกรรม

พงษ์พิพัฒน์ โสนางรอง (2544, หน้า 65) ศึกษาเรื่องผลกระทบของอุตสาหกรรมต่อความเป็นอยู่ของชาวเทศบาลมาบตาพุด พบว่าความเป็นอยู่และวิถีการดำเนินชีวิตของคนในชุมชนจะเปลี่ยนไปจากเดิมที่เป็นสังคมเกษตรกรรมที่มีแต่ความเอาใจใส่ช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เปลี่ยนเป็นสังคมอุตสาหกรรมที่มีแต่ความเร่งรีบ ความกระตือรือร้นที่จะทำมาหากิน เพื่อให้รายได้เพียงพอกับค่าครองชีพที่สูงขึ้น อย่างไรก็ตามพบว่าการเปลี่ยนแปลงก็ยังมีทั้งทางด้านบวกและด้านลบ ซึ่งอาจจะได้รับผลกระทบทางตรงและทางอ้อม

จะเห็นได้ว่า ลักษณะของผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการต่างๆ ที่มีการนำที่ดินที่ทำมาหากินจำนวนมากไปดำเนินการ โครงการนั้น จะส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงของประชาชนที่อยู่อาศัยดั้งเดิมเสมอ การเปลี่ยนแปลงนั้น อาจเกิดการเปลี่ยนแปลงได้ทั้งในทางด้านบวกหรือด้านลบ ขึ้นอยู่กับการวางแผน การศึกษา และดำเนินการของแต่ละโครงการ

ในการวางแผนโครงการก่อสร้างสนามบินขนาดใหญ่ทั่วโลก ปัจจัยความเสี่ยงและผลประโยชน์ด้านต่างๆ ที่ถูกหยิบยกขึ้นมาหารือกันนั้น ประกอบด้วย ปัจจัยด้านความปลอดภัย ผลประโยชน์ทางการเมือง การค้าขายระหว่างประเทศ และการทำธุรกิจในพื้นที่ ส่วนปัญหาเรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสุขภาพของประชาชนในพื้นที่มักได้รับการพิจารณาหลังสุด (นิตยสารไทม์, 2548)

ในสหรัฐอเมริกา มีสนามบินเชิงพาณิชย์มากกว่า 500 แห่ง ในจำนวนนี้ 50 แห่งมีปริมาณเครื่องบินขึ้นลงถี่ปีประมาณ 4 นาทีต่อเครื่อง นับตั้งแต่ต้นทศวรรษที่ 1990 หรือ 10 กว่าปีก่อนที่ผ่านมา มีกลุ่มประชาชนรวมตัวกันเพิ่มอำนาจต่อรองกับสนามบินและสายการบิน เช่น กลุ่ม "ARECO" ซึ่งเรียกร้องให้สนามบิน "โอแฮร์" ในนครชิคาโก ดูแลรักษาสภาพแวดล้อมอย่างดี และกลุ่มพลเมืองต่อต้านมลพิษจากสนามบิน "CAAP" ที่พยายามเข้าไปควบคุมให้สนามบินซานโฮเซ จัดตารางบินใหม่เพื่อลดมลภาวะทางเสียง กลุ่มประชาชนเหล่านี้รวมตัวเป็นเครือข่าย คอยให้ข้อมูลแก่ประชาชนเพื่อจะได้ตัดสินใจถูกกว่าจะสนับสนุนโครงการขยาย หรือสร้างสนามบินแห่งใหม่ในชุมชนของตนหรือไม่ นอกจากนี้ยังคอยกดดันให้สนามบินดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมในชุมชน (นิตยสารไทม์, 2548)

อาร์ลีน บรอนซาฟต์ นักวิชาการมหาวิทยาลัย "เลห์แมน คอลเลจ" นครนิวยอร์ก สหรัฐศึกษาพบว่า สนามบินเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษรายใหญ่ ทั้งมลพิษทางเสียง น้ำ และ อากาศ สนามบินเป็นแหล่งปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂ : ต้นเหตุโลกร้อน) สารอินทรีย์ โอะระเหย (VOCs) และไนโตรเจนออกไซด์ (NOx) สู่อากาศ และยังปล่อยสารเคมีเป็นพิษที่เกิดจากการทำความสะอาดเครื่องบินลงสู่แหล่งน้ำอีกด้วย ปัญหามลพิษทางอากาศของพื้นที่โดยรอบสนามบินไม่ได้มาจากเครื่องบินเพียงอย่างเดียวเท่านั้น แต่ยังมาจากรถยนต์และยานพาหนะต่างๆ ที่แออัดเข้ามารับส่งสินค้าและผู้โดยสาร มลพิษทางเสียงจากสนามบิน คือ ปัญหาอันดับต้นๆ ที่คนบ้านใกล้สนามบินต้องเผชิญ บุคคลที่บ้านตั้งอยู่ในเส้นทางการบินขึ้นลงของเครื่องบินและรู้สึกรำคาญต่อเสียงดังที่เกิดขึ้นจะมีสุขภาพแย่กว่าคนทั่วไป

แกรี อิวานส์ นักวิเคราะห์สภาพแวดล้อม มหาวิทยาลัยคอร์เนล นิวยอร์ก พบว่า เด็กที่เติบโตขึ้นมาในย่านชุมชนใกล้กับสนามบิน หรือต้องเรียนหนังสือในย่านดังกล่าว ซึ่งมีเสียงเครื่องบินดังบ่อยครั้งจะเรียนรู้ช้า เพราะการรับฟังไม่สมบูรณ์ ฟังและแยกแยะความต่างของคำต่างๆ ไม่ออก งานวิจัยชิ้นอื่นๆ ยังชี้ด้วยว่า มลพิษทางเสียงจากสนามบินส่งผลทำให้ชาวบ้านนอนไม่หลับ และขาดความสุขจากการได้ยิน ซึ่งทั้งสองสิ่งนี้จะส่งผลทำให้ "สุขภาพจิต" ของคนๆ นั้นไม่ดีตามไปด้วยในเวลาต่อมา นอกจากนี้ เสียงอีกทีก็ปวดแก้วหู

การที่เครื่องบินขึ้น-ลงนั้นได้ปล่อยสารเคมีเป็นพิษออกมาปนเปื้อนกับสภาพแวดล้อม กลุ่ม "ARECO" และพันธมิตรในสหรัฐ เช่น สภากาปกป้องทรัพยากรธรรมชาติ และกลุ่มประชาชนเฟื่อาระวังธุรกิจการบิน (US-CAW) ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลสารพิษที่ปล่อยออกจากสนามบินและเครื่องบินได้นับร้อยรายการ ยกตัวอย่างเช่น Freon 11, Methyl Bromide, Trimethylbenzene, Benzene, Nitric Acid, Nitrogen Oxide, Sulphuric Acid, Carbonmonoxide, Acethane, Styrene, Nitrites, Phenol, 4-Ethyl Toulene, 1-8 Dinitropyrene และ 3-Nitrobenzanthrone ซึ่งสารตัวหลังสุด

นี่เป็น "สารก่อมะเร็ง" มีพิษร้ายแรง นอกจากนี้ สนามบินเป็นแหล่งปนสารกลุ่ม "อินทรีย์ไอระเหย" (VOCs) จำนวนมาก โดยทำอากาศยานใหญ่ๆ อาทิ สนามบินนานาชาติจอห์น เอฟ. เคนเนดี ของ สหรัฐเพียงแห่งเดียวปล่อยสาร VOCs และไนโตรเจนออกไซด์ในปริมาณสูงถึง 100 ตันภายใน 1 ปี สาร VOCs ส่งผลกระทบต่อทำลายภูมิคุ้มกันของร่างกาย ระบบประสาท และอาจก่อให้เกิดมะเร็ง ถ้าได้รับสารประเภทนี้เป็นเวลานานๆ อาการเจ็บป่วยเพราะมลพิษทางอากาศจากสนามบินไม่ใช่ สิ่งที่จะปรากฏให้เห็นช่วงข้ามคืนแต่ต้องใช้เวลาสะสมพิษนานนับสิบปี เมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ.2540 สำนักงานสาธารณสุขรัฐประจำเขตซีแอตเติล-คิง ออกสำรวจสถิติผู้ป่วยตามโรงพยาบาลหลาย เขตของเมืองซีแอตเติล รัฐวอชิงตัน พบว่า ประชากรย่านจอร์จทาวน์ เมืองซีแอตเติล ซึ่งมีบ้านพักอาศัยรายล้อมรอบทำอากาศยานนานาชาติ "คิงเคาน์ตี" มีสถิติล้มป่วยสูงกว่าประชากรย่านอื่นในเมืองซีแอตเติล ไม่ว่าจะเป็นโรคหอบหืด ปอดอักเสบ โรคทางเดินหายใจ และโรคความผิดปกติทางพันธุกรรมที่น่าวิตกก็คือ สถิติเด็กทารกแรกคลอด และเสียชีวิตในย่านจอร์จทาวน์สูงกว่าย่านอื่นร้อยละ 50 และประชากรย่านนี้มีอายุขัยเฉลี่ย 70.4 ปี นับว่าน้อยกว่าคนส่วนใหญ่ ในซีแอตเติลที่มีอายุ 76 ปี (นิตยสารไทม์, 2548)

ปัญหาสิ่งแวดล้อมสำคัญอีกข้อหนึ่งคือแหล่งน้ำ กลุ่มพิทักษ์สิ่งแวดล้อมและกลุ่มภาคประชาชนวิตก ได้แก่ เรื่องของสารเคมีเป็นพิษที่ไหลลงไปในแหล่งน้ำ มาร์ก วิลเลียมส์ ผู้ช่วยโครงการดูแลสิ่งแวดล้อมประจำสำนักงานควบคุมการปนเปื้อนของมลพิษของสหรัฐ ยอมรับว่า ถ้าสนามบินไม่มี "ระบบบำบัดน้ำเสีย" ที่ดีพอ ก็มีความเป็นไปได้ที่ สารไกลคอลลจะหลุดรอดออกไปปนเปื้อนในแหล่งน้ำกินน้ำใช้ของประชาชนรอบๆสนามบิน พิษภัยของสารไกลคอลลที่ว่าเป็นคือ ทำลายออกซิเจนในน้ำ ฆ่าสัตว์น้ำ ถ้าเข้าสู่ร่างกายมนุษย์ ในปริมาณมากๆ เกิน 3 ออนซ์ในครั้งเดียว อาจถึงตาย ถ้าได้รับน้อยๆ พิษจะค่อยๆ สะสมทำลายไต และทางอุตสาหกรรมการบินก็รู้ถึงอันตรายของสารตัวนี้ดี จึงกำลังทดลองพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้เพื่อสร้างความร้อนแก่โครงสร้างเครื่องบินป้องกันน้ำแข็ง โดยหนึ่งในนั้นคือวิธียิงแสง "อินฟราเรด" เพื่อเพิ่มอุณหภูมิภายนอกตัวเครื่องบิน ผลกระทบจากการสร้างสนามบินขนาดใหญ่เหล่านี้เป็นข้อมูลพื้นฐานที่รัฐควรเปิดเผยให้สาธารณชนทราบ เพราะเกี่ยวพันโดยตรงกับชีวิตคน ในพื้นที่รอบๆ ที่ตั้งสนามบิน (นิตยสารไทม์, 2548)