

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การพัฒนาประเทศไทยในอดีตมุ่งให้ความสำคัญกับแนวคิดเศรษฐกิจเสรีนิยมเพื่อสร้างความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและรายได้มาสู่ประเทศเป็นหลัก และใช้การเติบโตของรายได้ต่อหัวเป็นเครื่องมือชี้วัดผลสำเร็จของการพัฒนา โดยหวังว่าการเพิ่มปริมาณสินค้าและบริการ การเพิ่มการจ้างงาน รวมทั้งประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ จะกระจายไปสู่ประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ และทำให้ปัญหาความยากจนหมดสิ้นไปในที่สุด แนวคิดและวิธีวัดดังกล่าว ทำให้การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ซึ่งวัดด้วยผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product - GDP) ได้รับการเอาใจใส่มากเป็นพิเศษ โดยไม่ได้ให้ความสำคัญกับผลกระทบในด้านลบอันเป็นผลมาจากการเร่งรัดให้มีความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจมากนัก

ผลการพัฒนาที่ผ่านมาแม้ว่าจะได้สร้างความเจริญเติบโตให้กับระบบเศรษฐกิจโดยรวม แต่ขณะเดียวกันก็ได้ส่งผลกระทบต่อความเสื่อมโทรมของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ปัญหาความยากจน และการกระจายรายได้ระหว่างคนกลุ่มต่างๆ ในสังคมมีช่องว่างห่างกันมากขึ้น วิกฤตเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นในปี 2540 ซึ่งรุนแรงและมีขอบเขตกว้างขวางครอบคลุมทุกภาคส่วนนั้น นับเป็นบทเรียนสำคัญของการพัฒนาที่ไม่สมดุลและไม่มีเสถียรภาพ เพราะพัฒนาโดยพึ่งพิงภายนอกประเทศมากเกินไป ไม่คำนึงถึงความเหมาะสมกับบริบทของประเทศ ภูมิสังคม ความพร้อมของคนและระบบบทเรียนดังกล่าวส่งผลให้แวดวงวิชาการเริ่มตั้งคำถามว่า การลงทุนทางอุตสาหกรรม และการคมนาคมขนส่งเพื่อเร่งรัดพัฒนาเศรษฐกิจให้เติบโตยิ่งขึ้นนั้นทำให้คุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้นจริงหรือไม่

ภายใต้แนวคิดการพัฒนาประเทศที่คำนึงถึงการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นสำคัญ ประเทศไทยได้มีการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ ในพื้นที่ทางทิศใต้ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีพื้นที่ประมาณ 20,000 ไร่ ตั้งอยู่บนถนนบางนา - ตราด กิโลเมตรที่ 15 อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการอยู่ห่างจากตัวเมืองกรุงเทพมหานครประมาณ 25 กิโลเมตร สนามบินสุวรรณภูมิเปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 แทนท่าอากาศยานดอนเมือง โดยรัฐบาลได้กำหนดให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ และจะเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ การก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิได้ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงระบบคมนาคมขนส่ง สภาพแวดล้อม คุณภาพชีวิต ความเสี่ยง ตลอดจนสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และชีวิตความเป็นอยู่ของครัวเรือนรอบๆ สนามบินเป็นอย่างมาก

สนามบินสุวรรณภูมิสร้างขึ้นด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีทางวิ่ง 2 เส้น กว้างเส้นละ 60 เมตร ยาว 3,700 เมตร และ 4,000 เมตร ห่างกัน 2,200 เมตร มีทางขับขนานกับทางวิ่งทั้ง 2 เส้น ให้บริการขึ้น-ลง ของอากาศยานได้พร้อมกัน และเมื่อพัฒนาจนสมบูรณ์แล้ว จะมีทางวิ่งทั้งหมด 4 เส้น เป็นทางวิ่งข้างละ 2 เส้นขนานกัน และมีหลุมจอดอากาศยาน มีจำนวน 120 หลุมจอด (จอดประชิดอาคาร 51 หลุมจอด และ จอดระยะไกลอีก 69 หลุมจอด) รวมถึงหลุมจอดอากาศยานขนาดใหญ่ไว้ด้วย จำนวน 5 หลุมจอด

อาคารผู้โดยสารตั้งอยู่ทางทิศเหนือของท่าอากาศยาน รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี ภายใน อาคารมีสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น จุดตรวจบัตรโดยสาร 360 จุด จุดตรวจหนังสือเดินทาง ขาเข้า 124 จุด ขาออก 72 จุด โดยมีระบบรักษาความปลอดภัยแบบ 100% รวมทั้งมีสถานีรถไฟไฟฟ้า(Airport link) สาย พญาไท มัถกะสัน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อยู่ใต้อาคาร มีอาคารผู้โดยสารนานาชาติและภายในร่วมกัน ระยะทางเดินต่อเครื่องระหว่างสายการบินภายในและภายนอก มีความยาวเฉลี่ยราว 800-1,000 เมตร ระยะไกลสุดราว 3,000 เมตร

อาคารจอดรถมี 2 อาคาร แต่ละอาคารสูง 5 ชั้น เชื่อมต่อกับอาคารผู้โดยสาร สามารถรองรับ รถยนต์ได้ถึง 5,000 คัน นอกจากนี้ยังมีที่จอดรถบริเวณอื่นๆ รวมทั้งหมดยกกว่า 15,677 คัน

ระบบสาธารณูปโภค มีระบบป้องกันน้ำท่วม มีการสร้างเขื่อนดินสูง 3.5 เมตร กว้าง 70 เมตร โดยรอบพื้นที่ท่าอากาศยาน และมีอ่างเก็บน้ำภายใน 6 แห่ง ซึ่งสามารถรองรับน้ำได้ 3.2 ล้านลูกบาศก์ เมตร มีระบบน้ำประปา เชื่อมต่อกับระบบประปาของการประปานครหลวง และมีถังน้ำประปาสำรอง ขนาด 40,000 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งสามารถสำรองน้ำประปาไว้ใช้ได้ 2 วัน มีสถานีแปลงไฟฟ้าย่อย เป็นสถานีแปลงไฟฟ้าเพื่อลดแรงดันไฟฟ้าจาก 115 กิโลโวลต์ ให้เหลือ 24 กิโลโวลต์ มีจำนวน 2 สถานี เพื่อจ่ายไฟฟ้าให้แก่ทุกระบบภายในท่าอากาศยาน มีระบบบำบัดน้ำเสีย สามารถบำบัดน้ำเสียได้ 16,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน มีระบบจัดเก็บกากของเสีย สามารถกำจัดกากของเสียได้ประมาณ 100 ตันต่อวัน

ระบบบริการคลังสินค้า มีคลังสินค้ามีพื้นที่ให้บริการประมาณ 568,000 ตารางเมตร และมีการ ให้บริการแบบเขตปลอดพิธีการศุลกากร (Free Zone) ตลอด 24 ชั่วโมงเพื่อความสะดวกรวดเร็ว ซึ่งรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี

ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ มีหอบังคับการบินที่สูงที่สุดในโลก (132.2 เมตร) ที่พร้อม ไปด้วยระบบวิทยุสื่อสารการบิน ระบบติดตามอากาศยานเขตประชิดสนามบินและระบบติดตามอากาศยานภาคพื้นดิน รวมทั้งระบบนำร่องอากาศยานที่ทันสมัย

โรงแรมและบริการ โรงแรมตั้งอยู่ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร ในระยะแรกมีจำนวน 600 ห้อง พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ นอกจากนี้ภายในท่าอากาศยาน จะมีการบริการต่างๆ มากมาย เช่น ศูนย์บริการรถเช่า ร้านค้า ภัตตาคาร สถานีเติมน้ำมัน ฯลฯ จึงกล่าวได้ว่า สนามบินสุวรรณภูมิ เป็นสนามบินขนาดใหญ่ที่มีความทันสมัย มีสิ่งอำนวยความสะดวกมากมาย การสร้างสนามบิน ขนาดใหญ่จึงทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพของพื้นที่โดยรอบของสนามบินซึ่งย่อมส่งผลกระทบต่อชุมชนและประชาชนที่อยู่ในพื้นที่

สำหรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นเมื่อมีสนามบินสุวรรณภูมิเห็นได้อย่างชัดเจน คือ การเปลี่ยนแปลงทางกายภาพของพื้นที่โดยรอบสนามบินที่เกิดจากการจัดระบบการคมนาคมเข้า-ออก สนามบิน การปรับปรุงสภาพคูคลอง มลภาวะทางเสียง และราคาที่ดินในพื้นที่ที่เสี่ยงเครื่องบินรบกวน ตกต่ำลง

การเปลี่ยนแปลงด้านคมนาคม มีการสร้างและการขยายเส้นทางเข้าออกทั้งหมด 6 เส้นทาง โดย 5 เส้นทางสำหรับรถยนต์ รถแท็กซี่ รถโดยสาร ขสมก. และรถโดยสาร Airport Express จากทาง

- (1) ถนนยกระดับขนาด 8 ช่องจราจร จากถนนกรุงเทพฯ - ชลบุรี (สายใหม่) เข้าสู่อาคารผู้โดยสาร
- (2) ถนนขนาด 6 ช่องจราจร เชื่อมกับทางยกระดับ จากถนนร่มเกล้าและถนนกิ่งแก้ว
- (3) ถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนบางนา-ตราด และทางด่วนบูรพาวิถี
- (4) ถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนอ่อนนุช
- (5) ถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนกิ่งแก้ว

โดยเส้นทางที่ 6 เป็นเส้นทางสำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายพญาไท- มักระสัน- สุวรรณภูมิ วิ่งเข้าสู่อาคารผู้โดยสาร สำหรับรถส่วนบุคคล มีอาคารจอดรถ 2 อาคารรับรองได้ 5,000 คัน สำหรับการจอดรถระยะสั้น และลานกว้างขนาดใหญ่สำหรับการจอดรถระยะยาวโดยจะมีรถ Sutter Bus บริการ

การสร้างและการขยายเส้นทางเหล่านี้ทำให้สภาพพื้นที่เดิมเปลี่ยนไปมาก ในแต่ละวัน จะมีรถวิ่งในเส้นทางต่างๆ เพิ่มขึ้นมากอย่างเห็นได้ชัด โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ทางทิศเหนือ เส้นทางจากถนนร่มเกล้าวิ่งเข้าสู่สนามบิน แต่เดิม มีรถวิ่งไม่มาก แต่ปัจจุบันรถติดขัดมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงเช้าตั้งแต่เวลา 6.30 น. - 9.00 น. และช่วงเย็นเวลา 18.00 น. - 21.30 น. เป็นผลให้วิถีชีวิตของประชาชนที่อาศัยอยู่บนเส้นทางนี้เปลี่ยนแปลงไปมาก เนื่องจากบนเส้นทางสายนี้ มีทั้งโรงงานอุตสาหกรรม หมู่บ้านจัดสรร ซึ่งเป็นอยู่อาศัยของชนชั้นกลาง โรงเรียนสาธิตซึ่งเป็นโรงเรียนสองภาษาที่ผู้ปกครองจะมาส่งและมารับลูกหลานของตนด้วยรถยนต์ส่วนตัว และถนนสายนี้ยังเชื่อมต่อกับถนนเข้าคุณทหารที่เป็นที่ตั้งของศูนย์บรรจุกีฬาห่อผลิตภัณฑ์ลาดกระบังซึ่งมีรถบรรทุกพ่วงเข้าออกจำนวนมากทุกวัน รวมทั้งเชื่อมต่อกับเคหะชุมชนร่มเกล้าที่มีประชาชนอาศัยอยู่บนแสนคน

การเปลี่ยนแปลงสภาพคูคลอง เนื่องจากพื้นที่เดิมของสนามบินสุวรรณภูมิเป็นที่ราบลุ่มด้วยลักษณะของแอ่งขนาดใหญ่ จึงเป็นพื้นที่รับน้ำเพื่อไม่ให้ น้ำที่หลากจากเหนือทะเลลึกเข้าท่วมกรุงเทพมหานคร เพื่อป้องกันและบรรเทาปัญหาน้ำท่วมบริเวณพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงมีการก่อสร้างระบบระบายน้ำภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้มีความจุรวม 4.67 ล้านลูกบาศก์เมตรที่สามารถรองรับน้ำฝนตกหนักในรอบ 10 ปี ติดต่อกัน 7 วัน ได้โดยไม่ต้องสูบออก ซึ่งมีความจุมากกว่าความจุของคลองสาธารณะเดิมภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก่อนถูกถมไปถึง 10 เท่า และมีการขยายคลองเพื่อเพิ่มพื้นที่ตัดการไหลของคลองจากเหนือลงใต้ รวม 105 ตารางเมตร เพื่อทดแทนพื้นที่คลองที่ถูกถมไป 60 ตารางเมตร โดยการขยายคลองหนองจูง่า จากเดิมที่มีความกว้างประมาณ 30 เมตร และ

มีความลึกเฉลี่ย 1-2 เมตร ให้เป็นคลองที่มีความกว้าง 40-60 เมตร ลึก 2 เมตร และคลองลาดกระบัง ที่จากเดิมมีความกว้างเฉลี่ยประมาณ 20 เมตร และมีความลึกเฉลี่ย 2.5 เมตร เป็นคลองที่มีความกว้าง 40-60 เมตร ลึก 3 เมตร ขยายคลองทะเลจากเดิมที่มีความกว้างประมาณ 10 เมตร ลึก 1 เมตร ให้เป็นคลองที่มีความกว้าง 30 เมตร และลึก 2.5 เมตร ซึ่งทำให้ตัดพื้นที่การไหลของการระบายน้ำระหว่างด้านตะวันออก และตะวันตกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มขึ้น และทำการระบายน้ำออกสู่ทะเลในภาพรวมดีขึ้น รวมทั้งมีการขุดคลองใหม่ (คลองขวาง) ที่มีความกว้าง 30 เมตร ลึก 2.6 เมตร เชื่อมระหว่างคลองหนองงูเห่ากับคลองลาดกระบังบริเวณด้านเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรับน้ำจากคลองหนองปรือ คลองหนองคาและคลองหนองตะกร้า แล้วระบายลงคลองลาดกระบังและคลองหนองงูเห่า

การเกิดขึ้นของสนามบินสุวรรณภูมิ และการขยายคลองรอบพื้นที่สนามบินดังกล่าว มีผลกระทบต่อชุมชนรอบข้าง ดังจะเห็นได้จากการร้องเรียนของ ประเสริฐ สนิทพ สมาชิกรัฐสภาจังหวัดสมุทรปราการ กล่าวว่า การสร้างสนามบินสุวรรณภูมิส่งผลกระทบต่อชาวบ้านที่อยู่โดยรอบอย่างเห็นได้ชัด โดยในหน้าแล้งระดับน้ำแห้งมาก ในหน้าฝนระดับน้ำจะสูง น้ำมีการเคลื่อนที่ช้า และในปี 2549 น้ำท่วมเป็นเดือนไม่ยอมลด (เขวาลักษณ์ โบราณมูล. “สนามบินสุวรรณภูมิ: ปัญหาน้ำท่วมที่แก้ไม่ตก” หนังสือพิมพ์มติชนรายวันประจำวันพุธที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2550. หน้า 34.)

ปัญหามลภาวะทางเสียง การเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนมากอีกประการหนึ่งคือ มลภาวะทางเสียงที่เกิดขึ้นจากการขึ้นและลงของเครื่องบิน ซึ่งทำให้ประชาชนที่เคยอยู่อย่างสงบสุขได้รับความเดือดร้อนนอนไม่หลับ วัด และสถานศึกษาหลายแห่งที่อยู่บนเส้นเสียงเครื่องบินขึ้นลงได้รับผลกระทบอย่างมาก ทั้งนี้มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ปี 2540 กำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ยตลอด 24 ชั่วโมง จะต้องไม่เกิน 70 เดซิเบล (dBA) เพื่อป้องกันอันตรายต่อการสูญเสียการได้ยิน และมีการแบ่งระดับเสียงดังนี้ คือ ค่าดัชนีน้อยกว่า 55 เดซิเบล เอ ถือว่าเป็นระดับคุณภาพเสียงที่ดี และหากค่าดัชนีระดับเสียงอยู่ระหว่าง 55-70 เดซิเบล (dBA) ถือว่าคุณภาพเสียงอยู่ในระดับปานกลาง ส่วนค่าดัชนีระดับเสียงที่เกินกว่า 70 เดซิเบล (dBA) ถือว่ามีผลกระทบต่อสุขภาพหรือเป็นอันตรายต่อการได้ยินของมนุษย์ สำหรับในโซนเขตพื้นที่สีแดงที่มีระยะห่างจาก ตัวสนามบินประมาณ 4-5 กิโลเมตร ในแนวทิศเหนือ และได้ของสนามบินนั้น มีระดับเสียงที่เป็นอันตราย เนื่องจากความดังของเสียงเฉลี่ย อยู่ที่มากกว่า 70 เดซิเบล (dBA) ซึ่งเสียงดังในระดับนี้ประสาทหูของมนุษย์ไม่สามารถรับอย่างต่อเนื่องเป็นเวลานานๆ ได้ นายสนธิ คชวัฒน์ ผู้อำนวยการกลุ่มพัฒนาระบบและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กล่าวให้ความเห็นไว้ว่า การเปิดใช้ สนามบินสุวรรณภูมิจะทำให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะด้านเสียง ซึ่งหากได้ยินอย่างต่อเนื่องประมาณ 60-70 เดซิเบล (dBA) และมีค่าความถี่สูง 4,000-6,000 เฮิรตซ์ จะทำให้หูตึง 1-2 เดซิเบล (dBA) ซึ่งจะส่งผลให้ระยะแรกจะนอนหลับไม่สนิท เกิดความเครียดและอารมณ์เสีย และระยะต่อไปจะทำให้อัตราการเผาผลาญของร่างกายเปลี่ยนแปลงไป ก่อให้เกิดโรคแผลในกระเพาะอาหาร ความดันโลหิตสูง และสุดท้ายจะตามมาด้วยการเป็นโรคหัวใจ

ผลการสำรวจ ผลกระทบด้านเสียง มีชุมชนรอบสนามบินที่ได้รับผลกระทบจากเสียงจำนวนมาก ซึ่งสามารถแบ่งเป็นบ้านเรือนประชาชนประมาณ 3,000 หลัง โรงเรียน 46 แห่ง และมหาวิทยาลัย 2 แห่ง คือ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง และมหาวิทยาลัยเกริก รวมวัดอีก 76 วัด ซึ่งขณะนี้ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการขึ้นลง ของเครื่องบิน ในรายงานผลการสำรวจ ได้ระบุบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบทางเสียงเมื่อเปิดใช้ท่าอากาศยาน โดยเฉพาะพื้นที่ที่มีค่า NEF (Noise Exposure Forecast) NEF มากกว่า 40, NEF 35-40, NEF 30-35 โดยขึ้นกับวิธีการบิน/ ลักษณะการ บิน 3 สถานการณ์ พื้นที่อ่อนไหวที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบคือ พื้นที่อยู่อาศัย เช่น หมู่บ้านมณสิณี หมู่บ้านได้อีเพลส หมู่บ้านนครินทร์การ์เด้น หมู่บ้านจุลมาศวิลล่า หมู่บ้านเคหะนคร 2 หมู่บ้านร่มฤดี หมู่บ้านร่วมสุขวิลเลจ หมู่บ้านร่วมสุขวิลเลจ 4 หมู่บ้านลาดกระบังการ์เด้นท์ หมู่บ้านธนาชาติ หมู่บ้าน ธนาเพลส หมู่บ้านกรีนเลค บางโหลง หมู่บ้านสราญวงศ์ เป็นต้น สถานศึกษา เช่น มหาวิทยาลัยเกริก สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง โรงเรียนวัดลาดกระบัง โรงเรียนวัดบารุงริน โรงเรียนพุลผลวิทยาคม โรงเรียนวัดปลุกศรัทธา เป็นต้น ศาสนสถาน เช่น วัดลาดกระบัง วัดบารุงริน วัดปลุกศรัทธา วัดบางโหลงใน เป็นต้น นอกจากนี้บ้านพักของ สถานีรถไฟ ลาดกระบัง บ้านพักพนักงาน ควบคุมประตูระบายน้ำ ตอนที่ 3 มีนบุรี ก็ได้รับผลกระทบที่เกิดขึ้นจากวิธีการบินและทิศทางการขึ้นลง เช่นกัน(วสันต์ คงจันทร์. “พื้นที่สีแดงสุวรรณภูมิเขตต้องห้ามธุรกิจอสังหาริมทรัพย์” 9 ตุลาคม : 15)

ก่อนหน้านี้ กรมควบคุมมลพิษโดยสำนักจัดการคุณภาพอากาศและเสียงและกรมส่งเสริมคุณภาพ สิ่งแวดล้อมเคยร่วมกันตรวจวัดระดับเสียงโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในรัศมี 10 กิโลเมตร จากด้านเหนือและด้านใต้ ทางทิศเหนือครอบคลุมพื้นที่ของแขวงลาดกระบังและแขวงทับยาว เขตลาดกระบัง ส่วนทางทิศใต้ครอบคลุมพื้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ โดยแบ่งเป็นจุด ตรวจวัดทางทิศเหนือ 63 จุด ทิศใต้ 61 จุด รวมพื้นที่ 124 ตารางกิโลเมตร (มี 1 จุดตรวจวัดต่อพื้นที่ 1 ตารางกิโลเมตร) ในแต่ละจุดตรวจวัดมีการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย (Leq) 24 ชั่วโมง ต่อเนื่องเป็นเวลา 7 วัน ระหว่างเดือนตุลาคม 2547 ถึงมิถุนายน 2548 พบว่าทิศเหนือมีระดับเสียงอยู่ในช่วง 47.2-74.6 เดซิเบล (dBA) จุดตรวจวัดที่มีระดับเสียงเกิน 70 เดซิเบล(dBA) 2 จุด คือ บริเวณริมถนนทางเข้า นิคมอุตสาหกรรม ลาดกระบัง (AA030) มีระดับเสียง 74.6 เดซิเบล(dBA) และบริเวณชุมชนเคหะนคร (AA050) มีระดับเสียง 71.1 เดซิเบล (dBA) โดยบริเวณที่มีระดับเสียงเกิน 70 เดซิเบล(dBA) คิดเป็นร้อยละ 1.6 ของจุดตรวจวัด ทั้งหมด ส่วนทางด้านทิศใต้มีระดับเสียงอยู่ในช่วง 45.8-64.9 เดซิเบล(dBA) อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานทุกจุด ตรวจวัด

ผลกระทบต่อราคาที่ดิน เมื่อเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิอย่างเป็นทางการแล้ว ราคาที่ดินโดยรอบ สนามบินมีการเปลี่ยนแปลง มีทั้งราคาพุ่งสูงขึ้นและบางแห่งราคาลดลง โดยเฉพาะที่ดินในเขตพื้นที่ด้าน ทิศเหนือและใต้ ของรันเวย์ ซึ่งเป็นทางขึ้นลงเครื่องบิน ที่มีปัญหา เรื่องความดังของเสียงที่อาจก่อให้เกิด อันตรายต่อผู้อยู่อาศัยได้ โดยนายวสันต์ คงจันทร์ รองกรรมการผู้จัดการ บริษัทเอเจนซี ฟอร์ เรียลเอสเตท

แอปเพิร์ส จำกัด กล่าวว่า พื้นที่ด้านทิศเหนือของสนามบินสุวรรณภูมิ ประกอบด้วยย่านร่มเกล้า, ลาดกระบัง, ฉลองกรุง, สุวินทวงศ์ พื้นที่ส่วนใหญ่ยังเป็นพื้นที่เพื่อการเกษตรกรรมของกรุงเทพมหานคร และด้วยข้อกำหนดผังเมืองกรุงเทพมหานคร ทำให้พื้นที่บริเวณนี้มีการพัฒนาน้อย ยิ่งพื้นที่ ด้านนี้เป็นแนวขึ้นลงของเครื่องบิน มีผลกระทบต่อด้าน เสียงมาก ทำให้ราคาบ้านและที่ดินแถบนี้ตกลง ไป ยกเว้นจะมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ ที่ดินใหม่ให้มีการพัฒนาเป็นเชิงพาณิชย์ ส่วนพื้นที่ด้านตะวันตกของสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นที่ดินที่อยู่ใน 2 จังหวัด ทั้ง กรุงเทพฯ และสมุทรปราการ ได้แก่ ย่านสวนหลวง อ่อนนุช ศรีนครินทร์ บางนา- ตราด กิโลเมตรต้นๆ ในพื้นที่ดังกล่าวล้วนแล้วแต่ เป็นที่หมายตาของนักลงทุนในช่วงที่ผ่านมา เพราะ เป็นจุดเชื่อมต่อกับเขตพื้นที่เมืองชั้นใน และเหมาะสม เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมของสนามบินที่เชื่อมต่อกับ กรุงเทพฯ พื้นที่บริเวณนี้จึงมีศักยภาพสูง แต่ราคาที่ดิน ก็แพง เพราะมีการพัฒนาเต็มพื้นที่แล้ว ส่วนพื้นที่ในจังหวัดสมุทรปราการ ย่านถนนกิ่งแก้ว และถนนบางนา-ตราด กิโลเมตรที่ 5-12 บริเวณนี้มีศักยภาพสูง ในอนาคต เพราะเป็นพื้นที่ที่ถูกวางไว้ให้เป็นศูนย์ พาณิชยกรรมเมืองสุวรรณภูมิ แต่ในระยะเริ่มต้น พื้นที่ที่ถูกกมการก่อสร้างด้วยประกาศกระทรวงมหาดไทย กว่าจะมีการจัดวางผังเมืองเฉพาะของเมืองสุวรรณภูมิ แล้วเสร็จ เมื่อนั้นที่ดินตรงนี้มีโอกาสค่อนข้างสูงกว่า พื้นที่อื่นๆ แต่ส่วนใหญ่พื้นที่ได้ถูกซื้อเก็บโดยกลุ่มทุน ต่างๆ แล้ว พื้นที่ด้านใต้ของสนามบินสุวรรณภูมิ ส่วนใหญ่อยู่ใน จังหวัดสมุทรปราการ ในบริเวณถนนบางนา-ตราด กิโลเมตรที่ 12-23 ถนนเทพารักษ์ ถนนสุขุมวิท ย่านบางพลี บางบ่อ บางปู การใช้ประโยชน์ส่วนใหญ่ผสมกัน ระหว่างที่อยู่อาศัยกับอุตสาหกรรม แต่เป็นที่อยู่อาศัยของผู้ใช้ แรงงานในโรงงานเสียเป็นส่วนใหญ่ อนาคตของที่ดินบริเวณดังกล่าวจึงยังคงเป็นพื้นที่รองรับโรงงานอุตสาหกรรม ประกอบกับพื้นที่นี้เป็นพื้นที่รับน้ำ และ อยู่ในแนวขึ้นลงของเครื่องบิน ราคาที่ดินจึงยากที่จะสูงขึ้น สำหรับพื้นที่ฝั่งตะวันออกของสนามบิน พื้นที่อยู่ใน ย่านระหว่างถนนลาดกระบังหรือมอเตอร์เวย์ กับถนน บางนา-ตราด หรือย่านวัดศรีวารีน้อย ตำบลบางโจลง ตำบลราชาเทวะ ปัจจุบันพื้นที่ส่วนใหญ่ยังคงเป็นที่โล่ง ทำการเกษตร ทำนา เป็นที่ว่าง และเป็นที่อยู่อาศัยของชาวบ้านดั้งเดิม ยังไม่ค่อยมีการพัฒนาในพื้นที่ มากนัก เนื่องจากพื้นที่มีศักยภาพต่ำ ทำให้ราคาที่ดินยังอยู่ในระดับต่ำกว่าพื้นที่อื่นๆ นอกเสียจากว่าจะรอการ ขยายตัวของสนามบิน(วสันต์ คงจันทร์. 2549 : ออนไลน์)

ผลกระทบที่เกิดขึ้นดังกล่าว ทำให้เกิดคำถามว่าหลังจากเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิเมื่อปี 2549 สภาพทางเศรษฐกิจและสังคมรอบสนามบินสุวรรณภูมิเป็นอย่างไร และครัวเรือนที่อยู่รอบสนามบินสุวรรณภูมิมีความคิดเห็นต่อความอยู่ดีมีสุขอย่างไร จึงเป็นมูลเหตุจูงใจที่ทำให้ผู้วิจัยต้องการหาคำตอบในการวิจัยครั้งนี้

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

การศึกษา สภาพเศรษฐกิจ ความสัมพันธ์ทางสังคม และความความคิดเห็นต่อความอยู่ดีมีสุขของครัวเรือนรอบสนามบิณสูวรรณภูมิ มีวัตถุประสงค์ 3 ประการ คือ

- 1) เพื่อศึกษาสภาพเศรษฐกิจของครัวเรือนรอบสนามบิณสูวรรณภูมิ
- 2) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ทางสังคมของครัวเรือนรอบสนามบิณสูวรรณภูมิ
- 3) เพื่อศึกษาความคิดเห็นต่อความอยู่ดีมีสุขของครัวเรือนรอบสนามบิณสูวรรณภูมิ

1.3 ขอบเขตการศึกษา

1) **ขอบเขตด้านพื้นที่** จะทำการศึกษาคูณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ที่อยู่รอบๆ สนามบิณสูวรรณภูมิ ในรัศมี 5 กิโลเมตร ใน 1 เขตของกรุงเทพมหานคร คือ เขตลาดกระบัง และใน 3 ตำบลในอำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ คือ ตำบลราชาเทวะ ตำบลบางโจลง และตำบลศิระชะจรเข้่น้อย

2) **ขอบเขตด้านเนื้อหา**

2.1) **สภาพทางเศรษฐกิจของครัวเรือนรอบสนามบิณสูวรรณภูมิ** ประกอบด้วย ข้อมูลพื้นฐานของสมาชิกในครัวเรือนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่รอบๆ สนามบิณสูวรรณภูมิ ได้แก่ เพศ อายุ สถานที่เกิด สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพหลัก ศาสนา สภาพของที่อยู่อาศัย กรรมสิทธิ์ในที่ดินและทรัพย์สิน แหล่งที่มาของรายได้ ความพึงพอใจของรายได้ หนี้สิน เงินออม การส่งเงินหรือสิ่งของให้กับเครือญาติ การใช้จ่าย

2.2) **ความสัมพันธ์ทางสังคมของสมาชิกในครัวเรือน** ประกอบด้วย การดำรงตำแหน่งสำคัญในหมู่บ้าน และการเป็นสมาชิกองค์กรต่างๆ การมีส่วนร่วมทำงานในองค์กรที่เป็นสมาชิกในปัจจุบัน

2.3) **ความคิดเห็นต่อความอยู่ดีมีสุขของสมาชิกในครัวเรือน** ประกอบด้วย การมีสุขภาพดี การเป็นเจ้าของที่ดิน การพบปะเพื่อนฝูง การแต่งงาน/การมีคู่ชีวิต การมีความสุขกับการจับจ่ายซื้อสินค้า การมีเวลาว่าง การมีความสามารถดูแลครอบครัวได้ การมีงานทำ/มีรายได้/ไม่ตกงาน การได้รับความเคารพนับถือจากคนในชุมชน การเรียนรู้สิ่งใหม่ๆ การมีลูกหลานเป็นคนดี ตั้งใจเรียนหนังสือและเรียนต่อระดับสูง การมีคอมพิวเตอร์ มีอินเทอร์เน็ตใช้ การมีโทรศัพท์ การเป็นเจ้าของโทรศัพท์มือถือ การเป็นเจ้าของรถยนต์ การมีบ้านเรือนที่ดี มั่นคง การเป็นเจ้าของรถมอเตอร์ไซด์ การมีเงินมากๆ คนใกล้ชิด(สามี ภรรยา บุตร)มีสุขภาพดี การมีความสัมพันธ์ที่ดีกับคนในครอบครัว การได้เข้าร่วมพิธีกรรมที่สำคัญทางศาสนา ตักบาตรทำบุญ การสวดมนต์/ทำสมาธิ การมีที่อยู่อาศัยที่เงียบสงบ ไม่มีเสียงเครื่องบินรบกวน, การมีที่อยู่อาศัยในพื้นที่ที่น้ำไม่ท่วม การมีที่อยู่อาศัยที่ห่างไกลจากโรงงาน

อุตสาหกรรม การมีพื้นที่สีเขียวหรือสวนสาธารณะอยู่ใกล้บ้าน การมีโรงพยาบาลอยู่ใกล้บ้าน การเดินทางไปไหนมาไหนแบบสบายๆ รถไม่ติด การมีหลักประกันในความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และการมีชีวิตแบบพอเพียง เรียบง่าย แบบคนในชนบท

1.4 นิยามศัพท์ปฏิบัติการ

สภาพเศรษฐกิจ หมายถึง รายได้และความพึงพอใจต่อรายได้ ที่ดิน ทรัพย์สิน หนี้สิน การออม การส่งเงินหรือสิ่งของให้กับเครือญาติในต่างจังหวัด และการใช้จ่ายของครัวเรือน

ความสัมพันธ์ทางสังคม หมายถึง ความสัมพันธ์ของสมาชิกในครัวเรือนที่มีต่อคนอื่นๆ ในชุมชน ซึ่งพิจารณาจากการดำรงตำแหน่งในชุมชน การเป็นสมาชิก หรือการมีส่วนร่วมกับองค์กรที่จัดตั้งขึ้นในชุมชน

ความอยู่ดีมีสุข หมายถึง การมีสุขภาพอนามัยที่ดีทั้งร่างกายและจิตใจ มีความรู้ มีงานทำที่ทั่วถึง มีรายได้พอเพียงต่อการดำรงชีพ มีครอบครัวที่อบอุ่นมั่นคง อยู่ในสภาพแวดล้อมที่ดี และอยู่ภายใต้ระบบบริหารจัดการที่ดีของภาครัฐ

ความอยู่ดีมีสุขเชิงอัตวิสัย หมายถึง ความสุขจากภายใน เป็นความสุขที่เกิดขึ้นจากการนึกคิดของบุคคลและมีลักษณะเป็นนามธรรม

ความอยู่ดีมีสุขเชิงภาวะวิสัย หมายถึง หรือความสุขจากปัจจัยภายนอก เป็นความสุขที่เกิดขึ้นจากองค์ประกอบหลายๆด้านที่สามารถจับต้องได้หรือเห็นได้

1.5 ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ได้ข้อมูลเกี่ยวกับสภาพทางเศรษฐกิจ สังคม และความอยู่ดีมีสุขของประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โดยรอบสนามบินสุวรรณภูมิ
- 2) ได้ข้อเสนอแนะต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อการส่งเสริมและพัฒนาความอยู่ดีมีสุขของครัวเรือนรอบๆ สนามบินสุวรรณภูมิให้ดียิ่งขึ้น