

บทที่ 9

การติดตามตรวจสอบเศรษฐกิจและสังคม

9.1 บทนำ

การติดตามตรวจสอบเศรษฐกิจและสังคม ครั้งที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2561 ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน ระหว่างวันที่ 14-18 ตุลาคม 2561 โดยสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง อาคารจอดแล้วจร และสถานีซ่อมบำรุง ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) รวมระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร

9.2 วัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและทัศนคติของประชาชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ระยะก่อสร้าง มีวัตถุประสงค์หลักของการศึกษา ดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า และตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ
- 2) เพื่อรับทราบปัญหาเกี่ยวกับสภาพความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อมปัจจุบันในชุมชน
- 3) เพื่อสำรวจการรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการก่อสร้างของโครงการ
- 4) เพื่อทราบข้อเสนอแนะ ตลอดจนข้อคิดเห็นต่อการก่อสร้างโครงการในด้านต่างๆ

9.3 วิธีการสำรวจทัศนคติของประชาชนเป็นรายบุคคล

การสำรวจความคิดเห็นของประชาชน จากการเก็บรวบรวมข้อมูลกลุ่มตัวอย่างที่อยู่โดยรอบสถานีรถไฟฟ้า (สถานีลาดพร้าว ถึงสถานีสำโรง) อาคารจอดแล้วจร และสถานีซ่อมบำรุง รวมทั้งสิ้นจำนวน 500 ตัวอย่าง โดยมีรายละเอียดวิธีการศึกษาดังนี้

9.3.1 กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย คือ ประชาชนในท้องถิ่นที่เป็นหัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรสหรือสมาชิกที่เป็นตัวแทนครัวเรือนละ 1 คน ประกอบด้วยกลุ่มครัวเรือนที่พักอาศัยริมเส้นทางที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองพาดผ่าน เริ่มตั้งแต่สถานีรัชดา ถึงสถานีสำโรง ตามแนวถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์

9.3.2 ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเป้าหมายในการศึกษาค้างนี้ มีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในระดับครัวเรือน ทำการสอบถามจากหัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรสหรือผู้อาศัยอยู่ในบ้านเรือนนั้นๆ เพียง 1 รายต่อครัวเรือน ดังนั้น จึงได้ สุ่มจำนวนตัวอย่างจากจำนวนครัวเรือนของประชากรเป้าหมายในพื้นที่ศึกษาโดยรอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ตามที่ระบุในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจำนวนตัวอย่างที่สำรวจในแต่ละสถานี และแนว เส้นทางรวมของแต่ละช่วงสถานี แสดงดังตารางที่ 9-1

ตารางที่ 9-1 รายละเอียดจำนวนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง
ช่วงลาดพร้าว-สำโรง

บริเวณสำรวจ	จำนวนตัวอย่าง ที่ทำการสำรวจ
การสำรวจความคิดเห็นของประชาชน	
1. บริเวณโดยรอบสถานีรัชดา	20
2. บริเวณโดยรอบสถานีภาวนา	20
3. บริเวณโดยรอบสถานีโชคชัย 4	20
4. บริเวณโดยรอบสถานีลาดพร้าว 71	20
5. บริเวณโดยรอบสถานีลาดพร้าว 83	20
6. บริเวณโดยรอบสถานีเมหาตไทย	20
7. บริเวณโดยรอบสถานีลาดพร้าว 101	20
8. บริเวณโดยรอบสถานีบางกะปิ	20
9. บริเวณโดยรอบสถานีลำสาลี	20
10. บริเวณโดยรอบสถานีศรีกรีฑา	20
11. บริเวณโดยรอบสถานีพัฒนาการ	20
12. บริเวณโดยรอบสถานีกัลมตัน	20
13. บริเวณโดยรอบสถานีศรีนุช	20
14. บริเวณโดยรอบสถานีศรีนครินทร์ 38	20
15. บริเวณโดยรอบสถานีสวนหลวง ร.9	20
16. บริเวณโดยรอบสถานีศรีอุดม	20
17. บริเวณโดยรอบสถานีศรีเอี่ยม	20
18. บริเวณโดยรอบสถานีศรีลาซาล	20
19. บริเวณโดยรอบสถานีศรีเบิ่ง	20
20. บริเวณโดยรอบสถานีศรีदान	20
21. บริเวณโดยรอบสถานีศรีเทพา	20
22. บริเวณโดยรอบสถานีทิพวิล	20
23. บริเวณโดยรอบสถานีสำโรง	20
24. บริเวณโดยรอบสถานีศูนย์ซ่อมบำรุง	20
25. บริเวณโดยรอบอาคารจอดแล้วจร	20
รวมทั้งหมด	500

9.3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ประกอบการสัมภาษณ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชากรกลุ่มตัวอย่าง โดยมีโครงสร้างของแบบสอบถามครอบคลุมประเด็นหลักๆ ดังนี้

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
- ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ
- ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ส่วนที่ 4 การรับทราบข้อมูลข่าวสาร และความคิดเห็นต่อโครงการ

ซึ่งมีลักษณะคำถามเป็นแบบปลายปิด (Close-ended Questions) และแบบปลายเปิด (Open-ended Questions)

9.3.4 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

บริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (บริษัทที่ปรึกษา) ได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาให้ผู้ชำนาญการตรวจสอบแก้ไขปรับปรุงให้มีความถูกต้องตามเนื้อหา (Content Validity) และความเที่ยงตรงเชิงโครงสร้าง (Construct Validity) เพื่อให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

9.3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนาม ระหว่างวันที่ 14-18 ตุลาคม 2561 โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถามแล้วบันทึกคำตอบลงในแบบสอบถามด้วยตนเอง และใช้พนักงานสัมภาษณ์ จำนวน 12 คน โดยมีการอบรมให้มีความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนที่จะทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ถูกสัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการฯ และสถานะของโครงการฯ รวมทั้งมีการแจกโบรชัวร์ประชาสัมพันธ์ของโครงการฯ ส่วนหนึ่งแก่ผู้ถูกสัมภาษณ์ก่อนแล้วจึงลงมือสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษาจนได้ครบตามจำนวนตัวอย่าง และเมื่อเก็บข้อมูลแล้วเสร็จในแต่ละวัน จึงมีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเตรียมทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป (กิจกรรมการสำรวจทัศนคติ และความคิดเห็น แสดงดังรูปที่ 9-1)

9.3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้แบบสอบถามจากภาคสนามแล้ว ทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลทั้งหมด โดยนำข้อมูลมาจัดระเบียบหรือจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม แล้วสร้างคู่มือของรหัสและลงรหัส (Coding) ตามคู่มือลงรหัสที่สร้างขึ้นและนำข้อมูลที่ลงรหัสเรียบร้อยแล้วไปวิเคราะห์ประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows สำหรับงานวิจัยทางสังคมศาสตร์ (Statistical Package for the Social Sciences) ในการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของประชากรกลุ่มตัวอย่างสถิติที่ใช้คือ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) สำหรับการทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรเชิงกลุ่ม 2 ตัวใช้สถิติ Pearson Chi-Square ค่าสถิติพื้นฐานที่ใช้ ได้แก่ อัตราส่วนร้อยละ (Percentage) ค่าสูงสุด (Maximum) และค่าต่ำสุด (Minimum)



สถานีโชคชัย 4



สถานีมหาดไทย



สถานีบางกะปิ



สถานีพัฒนาการ



สถานีสวนหลวง ร. 9



ศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปที่ 9-1 ประมวลภาพกิจกรรมการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นของประชาชน
ในพื้นที่ศึกษา

9.4 ผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่อยู่โดยรอบสถานี และตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง

บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจทัศนคติ และความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบสถานี จำนวน 23 สถานี ตั้งแต่สถานีลาดพร้าว ถึงสถานีสำโรง อาคารจอดแล้วจร และสถานีซ่อมบำรุง จำนวน 500 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

9.4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าเป็นเพศหญิง ร้อยละ 65.0 และเพศชาย ร้อยละ 35.0 ผู้ให้สัมภาษณ์ ส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 27.4 รองลงมา มีช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 25.0 ช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 20.4 และมีช่วงอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 19.4 ตามลำดับ สถานภาพของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นครัวเรือน ร้อยละ 77.6 รองลงมาเป็นพนักงานหรือเจ้าของสถานประกอบการ ร้อยละ 22.0 และเป็นผู้นำชุมชนหรือตัวแทนชุมชน ร้อยละ 0.4 ตามลำดับ สถานภาพในครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 51.0 เป็นคู่สมรส ร้อยละ 32.4 และเป็นบุตร/ธิดา ร้อยละ 8.2 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาชั้นสูงสุด พบว่าส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 32.8 รองลงมา ระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 30.6 ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 24.2 และระดับปวช./ปวส. ร้อยละ 10.4 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 4-7 คน ร้อยละ 56.0 รองลงมา มีสมาชิก 1-3 คน ร้อยละ 36.4 มีสมาชิก 8-10 คน ร้อยละ 5.2 และมากกว่า 10 คนขึ้นไป ร้อยละ 2.4 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 51.0 และเกิดที่สมุทรปราการ ร้อยละ 12.0 สำหรับใน ส่วนของคนที่ย้ายมาจากที่อื่น คิดเป็นร้อยละ 37.0 โดยส่วนใหญ่ย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 44.9 รองลงมาย้ายมาจากภาคกลาง ร้อยละ 21.6 ย้ายมาจากภาคตะวันออกและภาคใต้เท่ากัน ร้อยละ 9.7 ย้ายมาจากภาคเหนือร้อยละ 7.6 และย้ายมาจากภาคตะวันตก ร้อยละ 6.5 ตามลำดับ ส่วนระยะเวลาที่อยู่อาศัย กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อาศัยอยู่มากกว่า 10 ปี ร้อยละ 78.9 รองลงมาอาศัยอยู่ 6-10 ปี ร้อยละ 17.8 และอาศัยอยู่ 2-5 ปี ร้อยละ 3.3 ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 60.2 รองลงมาเป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น ร้อยละ 13.4 เป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 12.0 และบ้านเดี่ยวชั้นเดียว ร้อยละ 9.0 ตามลำดับ สถานภาพของอาคารที่พัก ส่วนใหญ่เป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง ร้อยละ 57.6 รองลงมาเป็นการเช่า ร้อยละ 42.4 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง มากที่สุดเฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 68.4 รองลงมาเฉลี่ยวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 22.8 เฉลี่ยวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 5.4 และน้อยกว่าหรือเท่ากับ 6 ชั่วโมง ร้อยละ 3.4 ซึ่งช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุดคือ ตลอดวันทั้งคืน ร้อยละ 74.8 ช่วงเวลารองลงมา คือ ช่วงกลางวัน ร้อยละ 17.3 และช่วงเวลากลางคืน ร้อยละ 7.9 ตามลำดับ

9.4.2 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างพบว่า ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 46.4 รองลงมา คือ ประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 27.2 และพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 14.0 รายได้เฉลี่ยของครัวเรือนต่อเดือน ส่วนใหญ่มีรายได้ 20,001-30,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 33.6 รองลงมา มีรายได้ 10,001-20,000 ร้อยละ 27.0 รายได้เฉลี่ย 30,001-40,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 17.6 รายได้เฉลี่ย 40,001-50,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 9.8 และรายได้เฉลี่ยมากกว่า 50,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 9.6 ตามลำดับ

9.4.3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่าไม่มีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 57.2 และมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 42.8 โดยในจำนวนผู้ที่เจ็บป่วย พบว่า โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ โรคหวัด ร้อยละ 33.1 รองลงมา คือ โรคอื่นๆ (ความดัน เบาหวาน ไขมันอุดตัน ฯลฯ) ร้อยละ 25.0 โรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 12.7 และโรคระบบกล้ามเนื้อ ร้อยละ 12.0 ตามลำดับ ในส่วนการรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย พบว่าส่วนใหญ่ไปรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ คิดเป็นร้อยละ 42.7 รองลงมา ไปรักษาที่คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน ร้อยละ 40.8 และซื้อยามากินเอง ร้อยละ 12.4 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่าซื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 53.0 รองลงมา ดื่มน้ำประปาโดยผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 44.2 และน้ำประปา ร้อยละ 0.6 ส่วนน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค (น้ำซักล้าง อาบน้ำ ใช้สำหรับในครัวเรือน) พบว่าครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้น้ำประปา ร้อยละ 100 และกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเห็นว่าน้ำดื่ม และน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค มีเพียงพอต่อความต้องการ

การจัดการน้ำเสียของครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้วิธีการระบายน้ำเสียลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ในส่วนการจัดการขยะมูลฝอยในครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดทิ้งขยะลงถังขยะเพื่อให้รถเก็บขยะมารับไปกำจัด

9.4.4 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ ร้อยละ 100.0 โดยทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 26.9 รองลงมา ทราบจากป้ายประกาศโครงการ ร้อยละ 24.4 จากเพื่อน/ญาติ ร้อยละ 19.3 โซเชียลมีเดีย ร้อยละ 10.1 และจากโซเชียลมีเดีย ร้อยละ 8.8 ตามลำดับ

9.4.5 ความคิดเห็นที่คาดว่าจะเกิดขึ้นช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ คือ ปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 81.2 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 71.0 รองลงมา ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 25.2 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 11.0 และปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 22.6 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 9.6 สำหรับผลกระทบอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ ได้แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 9-2

ตารางที่ 9-2 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ	77.4	<u>22.6</u>	6.8	9.6	6.2
2. ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ	74.8	<u>25.2</u>	8.0	11.0	6.2
3. ปัญหายะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายตกหล่นบนถนน	88.4	11.6	4.8	3.2	3.6
4. ปัญหาการจราจรติดขัด	18.8	<u>81.2</u>	71.0	9.0	1.2
5. ปัญหาการสิ้นเปลืองจากการก่อสร้าง	85.8	14.2	6.4	5.0	2.8
6 ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง	93.6	6.4	4.0	1.8	0.6
7. อุบัติเหตุจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุก่อสร้าง	96.4	3.6	0.8	1.4	1.4
8. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	89.0	11.0	3.8	5.6	1.6
9. ทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรมและปัญหายาเสพติดเพิ่มขึ้นจากคนงานก่อสร้าง	98.8	1.2	0.4	0.6	0.2
10. ทำให้เกิดปัญหาไฟฟ้าตก/ดับเป็นบางครั้ง	92.8	7.2	0.6	4.8	1.8

นอกจากนี้ช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในหลายด้าน ส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้การค้าขายบริเวณก่อสร้างดีขึ้น ร้อยละ 18.0 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 10.0 รองลงมาทำให้เศรษฐกิจบริเวณการก่อสร้างดีขึ้น ร้อยละ 16.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 9.2 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 9-3

ตารางที่ 9-3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ (แสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ไม่ได้รับประโยชน์	ได้รับประโยชน์	ระดับของผลประโยชน์		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. เกิดการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2. การค้าขายบริเวณก่อสร้างดีขึ้น	82.0	<u>18.0</u>	5.8	10.0	2.2
3. ทำให้เศรษฐกิจบริเวณการก่อสร้างดีขึ้น	83.6	<u>16.4</u>	4.8	9.2	2.4

9.4.6 ความคิดเห็นที่คาดว่าจะเกิดขึ้นช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ

เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในหลายด้าน ส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทางร้อยละ 98.2 ซึ่งได้รับผลประโยชน์อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 76.0 รองลงมา คือ ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ร้อยละ 97.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าได้รับผลประโยชน์อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 50.8 โดยช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ช่วยลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ช่วยขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า เท่ากันร้อยละ 97.0 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าได้รับผลประโยชน์อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 49.6 ระดับมาก ร้อยละ 52.6 และร้อยละ 58.4 ตามลำดับ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 9-4

ตารางที่ 9-4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ประโยชน์	ไม่ได้รับประโยชน์	ได้รับประโยชน์	ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	1.8	<u>98.2</u>	76.0	21.2	1.0
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร	12.6	87.4	37.6	39.6	10.2
3. การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล	8.8	91.2	24.2	56.0	11.0
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	3.0	<u>97.0</u>	41.2	49.6	6.2
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด	3.0	<u>97.0</u>	52.6	39.2	5.2
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	2.6	<u>97.4</u>	42.0	50.8	4.6
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟ	3.0	<u>97.0</u>	58.4	34.4	4.2
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	13.8	86.2	29.2	43.8	13.2
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	10.8	89.2	33.6	47.8	7.8
10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	16.4	83.6	34.0	42.4	7.2

นอกจากนี้จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ คือ ทำให้ถนนดูแคบลง ร้อยละ 21.2 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลางร้อยละ 9.2 รองลงมา ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้านาแนเพิ่มขึ้นร้อยละ 20.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลางร้อยละ 10.6 และบดบังทัศนียภาพ ร้อยละ 12.6 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลางและน้อย ร้อยละ 4.8 สำหรับผลกระทบอื่นๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 9-5

ตารางที่ 9-5 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (แสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. การค้าขายลำบากมากขึ้น และไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า	90.8	9.2	3.4	4.8	1.0
2. บดบังทัศนียภาพ	87.4	<u>12.6</u>	3.0	4.8	4.8
3. ทำให้ถนนดูแคบลง	78.8	<u>21.2</u>	6.4	9.2	5.6
4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้านาแนเพิ่มขึ้น	79.6	<u>20.4</u>	6.0	10.6	3.8
5. เกิดมลภาวะอากาศ และเสียง	92.6	7.4	1.6	3.0	2.8

9.4.7 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมโดยภาพรวมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

- **ด้านการรับรู้ข่าวสารและประชาสัมพันธ์**
 - ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ของโครงการเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการ
- **ด้านผลกระทบจากการดำเนินโครงการ**
 - ควรช่วยดูแลปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงก่อสร้างโครงการ
 - ควรช่วยดูแลปัญหาถนนชำรุด ผิวหน้าถนนไม่เรียบ ซึ่งอาจเกิดจากการดำเนินโครงการ และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้
 - ควรช่วยดูแลปัญหาเสียงดังมากในช่วงเวลากลางคืน
 - ควรช่วยดูแลปัญหามันน้ำ/คราบน้ำ/คราบน้ำ/คราบน้ำ/คราบน้ำ จากแรงสั่นสะเทือน
 - ควรช่วยควบคุม ดูแลปัญหาฝุ่นละอองและมลพิษต่างๆจากการก่อสร้าง
- **ข้อเสนอแนะด้านอื่น ๆ**
 - อยากให้เร่งการดำเนินงานโครงการให้เร็วที่สุดและการก่อสร้างควรทำตามมาตรการที่กำหนดอย่างเคร่งครัด