

## บทที่ 8

# การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและทัศนคติของประชาชน

### 8.1 บทนำ

ตามรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามแนวเส้นทางของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สัญญาสัมปทาน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้กำหนดให้มีการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการฯ โดยทำการสำรวจทุกๆ 6 เดือนตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ซึ่งบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพจำกัด (มหาชน) ได้มอบหมาย บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (บริษัท ยูเออีฯ) ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มีรายละเอียดดังนี้

- หัวหน้า/ผู้แทนครัวเรือนที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางรถไฟฟ้า จำนวน 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 กิโลเมตร (ระยะทาง 13.3 กิโลเมตร) และ 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 สถานี (9 สถานี)

ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างดำเนินงานก่อสร้าง โดยได้ดำเนินการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติของประชาชน ได้ดำเนินการระหว่างวันที่ 2-6 ธันวาคม พ.ศ. 2561 ซึ่งการดำเนินการศึกษาได้จัดทำแบบสัมภาษณ์ด้านเศรษฐกิจสังคม และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ เพื่อใช้ประกอบการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่เกิดขึ้นในด้านคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ข้อเสนอแนะ และข้อกังวลใจต่างๆ ของประชาชน อันเนื่องมาจากการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ และนำเสนอต่อผู้รับเหมาก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน เพื่อพิจารณาปรับปรุงการปฏิบัติงาน หรือการดำเนินกิจกรรมใดๆ ให้ส่งผลกระทบต่อชุมชน และประชาชนน้อยที่สุด

### 8.2 วัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและทัศนคติของประชาชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ มีวัตถุประสงค์หลักของการศึกษาดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการ
- 2) เพื่อรับทราบปัญหาเกี่ยวกับสภาพความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อมปัจจุบันในชุมชน
- 3) เพื่อสำรวจการรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการก่อสร้างของโครงการ
- 4) เพื่อทราบข้อเสนอแนะ ตลอดจนข้อคิดเห็นต่อการก่อสร้างโครงการในด้านต่างๆ

## 8.3 ขอบเขตและพื้นที่ศึกษา

### 8.3.1 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและทัศนคติของประชาชนที่พักอาศัยในแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ในรัศมีจากแนวกึ่งกลางออกไปทั้งสองข้างตลอดแนวเส้นทางไม่น้อยกว่า 500 เมตร ประกอบด้วยสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร จำนวน 9 สถานี ได้แก่ สถานีเตาปูน สถานีบางโพ สถานีบางอ้อ สถานีบางพลัด สถานีสิรินธร สถานีบางยี่ขัน สถานีบางขุนนนท์ สถานีไฟฉาย และสถานีจรัญสนิทวงศ์ 13 โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 4 ส่วนได้แก่

1. ผลการศึกษากลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัย/ชุมชนบริเวณโดยรอบสถานี 9 สถานี และตามแนวเส้นทางของโครงการทั้งหมดในภาพรวม
2. ผลการศึกษากลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัย/ชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารในแต่ละสถานี จำนวน 9 สถานีในภาพรวม
3. ผลการศึกษากลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัยตามแนวเส้นทางของโครงการในภาพรวม

### 8.3.2 พื้นที่ศึกษา

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ สังคม และทัศนคติของประชาชนต่อการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ มีขอบเขตการศึกษารอบกลุ่มพื้นที่ชุมชนที่อยู่โดยรอบในรัศมีจากแนวกึ่งกลางออกไปทั้งสองข้างตลอดแนวเส้นทางไม่น้อยกว่า 500 เมตร ซึ่งอยู่ใน เขตบางซื่อ (แขวงบางซื่อ) เขตบางพลัด (แขวงบางพลัด แขวงบางบำหรุ แขวงบางยี่ขัน) เขตบางกอกน้อย (แขวงอรุณอมรินทร์ แขวงบางขุนศรี แขวงบางช่างหล่อ) เขตบางกอกใหญ่ (แขวงวัดท่าพระ และแขวงวัดอรุณ) ของกรุงเทพมหานคร

### 8.3.3 วิธีการสำรวจทัศนคติของประชาชนเป็นรายบุคคล

วิธีการสำรวจทัศนคติของประชาชนเป็นรายบุคคล มีวิธีการศึกษาดังนี้

#### 1) กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ประชาชนในท้องถิ่นที่เป็นหัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรสหรือสมาชิกที่เป็นตัวแทนครัวเรือนละ 1 คน ประกอบด้วย กลุ่มครัวเรือนที่พักอาศัยริมเส้นทางที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินพาดผ่าน เริ่มตั้งแต่สถานีเตาปูน ถึง สถานีจรัญสนิทวงศ์ 13 ตามแนวถนนจรัญสนิทวงศ์

## 2) ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเป้าหมายในการศึกษาคั้งนี้ มีดังนี้ การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในระดับครัวเรือนทำการสอบถามจากหัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรสหรือผู้อาศัยอยู่ในบ้านเรือนนั้นๆ เพียง 1 รายต่อครัวเรือน ดังนั้น บริษัทที่ปรึกษาฯ จึงได้สุ่มจำนวนตัวอย่างจากจำนวนครัวเรือนของประชากรเป้าหมายในพื้นที่ศึกษาโดยรอบในรัศมีจากแนวกึ่งกลางออกไปทั้งสองข้างตลอดแนวเส้นทางไม่น้อยกว่า 500 เมตร ในแต่ละสถานีและตามแนวเส้นทาง ตามที่ระบุในรายงานการศึกษผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจำนวนตัวอย่างที่สำรวจในแต่ละสถานี และแนวเส้นทางรวมของแต่ละช่วงสถานี รายละเอียดดังตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1 รายละเอียดจำนวนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

สถานี/ แนวเส้นทาง/ ศูนย์ซ่อมบำรุง	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละของตัวอย่างทั้งหมด
<b>1. สถานี 9 สถานี</b>	<b>270</b>	<b>40.5</b>
สถานีจรัญฯ 13	30	4.5%
สถานีไฟฉาย	30	4.5%
สถานีบางขุนนนท์	30	4.5%
สถานีบางยี่ขัน	30	4.5%
สถานีสิรินธร	30	4.5%
สถานีบางพลัด	30	4.5%
สถานีบางอ้อ	30	4.5%
สถานีบางโพ	30	4.5%
สถานีเตาปูน	30	4.5%
<b>2. แนวเส้นทางรวมของแต่ละช่วงสถานี</b>	<b>390</b>	<b>59.5</b>
สถานีท่าพระ กับสถานีจรัญฯ 13	45	6.9%
สถานีจรัญฯ 13 กับ สถานีไฟฉาย	45	6.9%
สถานีไฟฉาย กับ สถานีบางขุนนนท์	45	6.9%
สถานีบางขุนนนท์ กับ สถานีบางยี่ขัน	45	6.9%
สถานีบางยี่ขัน กับ สถานีสิรินธร	30	4.5%
สถานีสิรินธร กับ สถานีบางพลัด	45	6.9%
สถานีบางพลัด กับ สถานีบางอ้อ	45	6.9%
สถานีบางอ้อ กับ สถานีบางโพ	30	4.5%
สถานีบางโพ กับ สถานีเตาปูน	30	4.5%
สถานีเตาปูน กับ สถานีบางซื่อ	30	4.6%
<b>รวม</b>	<b>660</b>	<b>100</b>

ที่มา: บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม พ.ศ. 2561

### 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) แสดงดังภาคผนวก จ

### 4) การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

บริษัทที่ปรึกษา ได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาให้ผู้ชำนาญการตรวจสอบแก้ไขปรับปรุง ให้มีความถูกต้องตามเนื้อหา (Content Validity) และความเที่ยงตรงเชิงโครงสร้าง (Construct Validity) เพื่อให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

### 5) การเก็บรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนาม ระหว่างวันที่ 2-6 ธันวาคม พ.ศ. 2561 โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถามแล้วบันทึกคำตอบลงในแบบสอบถามด้วยตนเอง และใช้พนักงานสัมภาษณ์ จำนวน 12 คน โดยมีการอบรมให้ความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนที่ทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ถูกสัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการฯ และสถานะของโครงการฯ รวมทั้งมีการแจกโบรชัวร์ประชาสัมพันธ์โครงการอีกด้วย ส่วนหนึ่งแก่ผู้ถูกสัมภาษณ์ก่อนแล้วจึงลงมือสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษานั้นได้ครบตามจำนวนตัวอย่าง และเมื่อเก็บข้อมูลแล้วเสร็จในแต่ละวัน จึงมีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเตรียมทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป (กิจกรรมการสำรวจทัศนคติ และความคิดเห็น แสดงดังรูปที่ 8-1)

### 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) แสดงดังภาคผนวก จ



รูปที่ 8-1 ประมวลภาพกิจกรรมการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นของประชาชน  
ในพื้นที่ศึกษา ระหว่างวันที่ 2-6 ธันวาคม พ.ศ. 2561

## 8.4 ผลการศึกษาของกลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัย/ชุมชนบริเวณโดยรอบสถานี 9 สถานี และตามแนวเส้นทางของโครงการทั้งหมดในภาพรวม

บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจทัศนคติ และความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบในรัศมี 500 เมตร บริเวณโดยรอบสถานี 9 สถานี แนวเส้นทางของโครงการฯ ทั้ง 2 ฝั่ง และแนวรัศมี 500 เมตร จำนวน 660 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

### 8.4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าเป็นเพศหญิง ร้อยละ 62.0 และเพศชาย ร้อยละ 38.0 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 28.6 รองลงมา ช่วงอายุ 61 ปีขึ้นไป ร้อยละ 25.2 และช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 19.1 ตามลำดับ มีสถานภาพในครอบครัวเป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 50.0 เป็นคู่สมรส ร้อยละ 31.1 และเป็นบุตร/ธิดา ร้อยละ 9.5 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 30.2 รองลงมาเป็นระดับประถมศึกษา ร้อยละ 29.2 และระดับปริญญาตรี ร้อยละ 23.9 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 3-4 คน ร้อยละ 28.0 รองลงมา มีสมาชิก 2-3 คน ร้อยละ 26.4 และมีสมาชิก 4-5 คน ร้อยละ 22.9 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 65.3 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 34.7 โดยส่วนใหญ่ย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 43.1 ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ ขอนแก่น ยโสธร อุบลราชธานี สุรินทร์ อุดรธานี ร้อยเอ็ด นครพนม มุกดาหาร ศรีสะเกษ มหาสารคาม และจังหวัดอำนาจเจริญ รองลงมา ย้ายมาจากภาคกลาง ร้อยละ 28.0 ได้แก่ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรปราการ นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม พิษณุโลก สระบุรี สุพรรณบุรี นครสวรรค์ พิจิตร อัญญา อ่างทอง ปทุมธานี อุทัยธานี และจังหวัดสุโขทัย ย้ายมาจากภาคใต้ ร้อยละ 10.2 ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา ตรัง ภูเก็ต และจังหวัดนครศรีธรรมราช ย้ายมาจากภาคตะวันออก ร้อยละ 7.6 ได้แก่ จังหวัดระยอง ชลบุรี ปราจีนบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา และย้ายมาจากภาคเหนือ ร้อยละ 6.7 ได้แก่ จังหวัดลำปาง แพร่ พะเยา เชียงใหม่ เชียงราย และจังหวัดตาก ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 58.9 รองลงมาเป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น ร้อยละ 19.7 และเป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 9.7 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมากที่สุดเฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 51.1 รองลงมาเฉลี่ยวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 26.7 เฉลี่ยน้อยกว่า 6 ชั่วโมง ร้อยละ 17.9 และเฉลี่ยวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 4.3 ตามลำดับ ซึ่งช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวัน ทั้งคืน ร้อยละ 62.3 รองลงมาคือ ช่วงกลางวัน ร้อยละ 31.4 และช่วงเวลากลางคืน ร้อยละ 6.3 ตามลำดับ

### 8.4.2 การเปลี่ยนแปลงต่อสภาพเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าอาชีพหลักของครัวเรือน มีอาชีพค้าขาย ร้อยละ 38.2 รองลงมาประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 26.1 เป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 16.1 และประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 10.9 ตามลำดับ

#### 8.4.3 สรุปข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่าไม่มีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 55.6 และเคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 44.4 โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ โรคหวัด ร้อยละ 38.2 รองลงมาคือ โรคอื่น ๆ (ความดัน โรคเมะเร็ง ใช้เลือดออก เบาหวาน เป็นต้น) ร้อยละ 28.0 โรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 22.2 โรคระบบทางเดินหายใจ ร้อยละ 15.4 และ โรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ ร้อยละ 14.3 ตามลำดับ การรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย พบว่าส่วนใหญ่ไปรับการรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลตากสิน โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ โรงพยาบาลพระปิ่นเกล้า โรงพยาบาลกลาง) คิดเป็นร้อยละ 52.9 รองลงมา ไปรับการรักษาที่ไปรักษาที่คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (โรงพยาบาลบางไผ่ โรงพยาบาลพญาไท 3 หรือคลินิกเพชรเกษม) คิดเป็นร้อยละ 33.1 ซึ่ยามากินเอง ร้อยละ 11.3 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่าซื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 51.8 รองลงมาต้มน้ำประปาผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 47.9 ส่วนน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค (น้ำซักล้าง อาบ ใช้ในครัวเรือน) พบว่าครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้น้ำประปา ร้อยละ 100 กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเห็นว่าน้ำดื่ม และน้ำใช้มีเพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 100

การจัดการน้ำเสียของครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้วิธีการระบายน้ำเสียลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ร้อยละ 100 ส่วนการจัดการขยะมูลฝอยในครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดทิ้งขยะลงถังเพื่อให้รถเก็บขยะมารับ ร้อยละ 100

#### 8.4.4 สรุปผลการรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทานช่วงบางซื่อ-ท่าพระและบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยส่วนใหญ่ทราบจากป้ายประกาศของโครงการ ร้อยละ 26.7 รองลงมา ทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 23.1 และทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 21.1 ตามลำดับ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด/กีดขวาง/ต้องเปลี่ยนเส้นทาง ร้อยละ 48.6 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 47.7
- อันดับที่ 2 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 19.2 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 40.2
- อันดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุในช่วงกลางวัน (06.00-22.00 น.) ร้อยละ 13.6 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 38.9
- อันดับที่ 4 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงกลางคืน (22.00-06.00 น.) ร้อยละ 11.6 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 44.2
- อันดับที่ 5 ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า ร้อยละ 9.1 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 48.3

ผลกระทบอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-2

ตารางที่ 8-2 ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง					
1.1 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงเวลา กลางวัน (06.00-22.00น.)	86.4	13.6	32.2	38.9	28.9
1.2 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงกลางคืน (22.00-06.00 น.)	88.4	11.6	36.4	44.2	19.4
2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง	80.8	19.2	33.1	40.2	26.7
3. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง					
3.1 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อ ทรัพย์สิน	92.9	7.1	25.5	51.1	23.4
3.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อ การดำเนินชีวิต	95.2	4.8	40.6	31.3	28.1
4. ชยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายจากการก่อสร้าง	96.2	3.8	8.0	52.0	40.0
5. กลิ่นเหม็นจากควีน/ท่อไอเสีย	97.9	2.1	21.4	64.3	14.3
6. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	95.0	5.0	42.4	45.5	12.1
7. การจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทาง การจราจร	51.4	48.6	47.7	43.3	9.0
8. เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร	93.9	6.1	25.0	37.5	37.5
9. เกิดปัญหาอาชญากรรม/ยาเสพติดจากคนงานก่อสร้าง	97.7	2.3	40.0	26.7	33.3
10. ทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ	95.8	4.2	32.1	35.8	32.1
11. อุบัติเหตุ/ความปลอดภัยจากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุ ก่อสร้างเช่นวัสดุตกหล่นและเครื่องจักรขนาดใหญ่	97.1	2.9	26.4	36.8	36.8
12. ไฟฟ้าติด ๆ ดับ ๆ เป็นบางครั้ง	94.7	5.3	14.3	45.7	40.0
13. ปัญหาการระบายน้ำ	97.1	2.9	21.1	57.8	21.1
14. ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า	90.9	9.1	35.0	48.3	16.7
15. ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ/บดบังร้านค้า	98.2	1.8	50.0	50.0	0
16. การจ้างแรงงานลดลง	99.2	0.8	20.0	20.0	60.0

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้การเดินทางรวดเร็ว สะดวกสบายขึ้น ร้อยละ 97.9 รองลงมา ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร ร้อยละ 97.0 ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ร้อยละ 96.7 การประหยัดมูลค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์ ร้อยละ 93.9 และลดปัญหาการจราจรติดขัดร้อยละ 92.3 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-3



**ตารางที่ 8-3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)**

ประโยชน์	ไม่ได้รับประโยชน์	ได้รับประโยชน์	ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้สะดวกและรวดเร็วและตรงต่อเวลาในการเดินทาง	2.1	97.9	81.6	17.5	0.9
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัด	7.7	92.3	48.9	42.9	8.2
3. การประหยัดมูลค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์	6.1	93.9	42.1	48.7	9.2
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	3.3	96.7	42.0	53.1	4.9
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร	3.0	97.0	43.9	52.2	3.9
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	9.5	90.5	46.9	48.4	4.7
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	13.9	86.1	50.5	44.7	4.8
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	16.5	83.5	34.1	56.3	9.6
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	20.0	80.0	30.9	59.7	9.4
10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	20.8	79.2	35.9	53.9	10.2

นอกจากนี้เมื่อสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1** ทำให้ถนนดูแคบลง ร้อยละ 8.9 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 47.5
- อันดับที่ 2** ทำให้บดบังทัศนียภาพ ร้อยละ 7.6 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 50.0
- อันดับที่ 3** ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น ร้อยละ 6.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 45.2

ผลกระทบอื่นๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-4

**ตารางที่ 8-4 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (แสดงผลในรูปร้อยละ)**

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้การค้าขายลำบากมากขึ้นและไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า	96.5	3.5	21.7	56.4	21.7
2. บดบังทัศนียภาพ	92.4	7.6	18.0	50.0	32.0
3. ทำให้ถนนดูแคบลง	91.1	8.9	18.6	47.5	33.9
4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น	93.6	6.4	31.0	45.2	23.8
5. อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ	97.4	2.6	23.5	53.0	23.5

## 8.5 ผลการศึกษากลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัย/ชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร ในแต่ละสถานี จำนวน 9 สถานีในภาพรวม

บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจทัศนคติ และความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบในรัศมี 500 เมตร จากรัศมีข้างของโครงการฯ บริเวณทั้ง 9 สถานี จำนวน 270 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

### 8.5.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าเป็นเพศหญิง ร้อยละ 59.3 และเพศชาย ร้อยละ 40.7 มีช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 27.0 รองลงมา มีช่วงอายุ 61 ปีขึ้นไป ร้อยละ 23.7 มีช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 21.1 และอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 19.6 ตามลำดับ มีสถานภาพในครอบครัวส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 51.9 รองลงมา เป็นคู่สมรส ร้อยละ 29.3 บุตร/ธิดา ร้อยละ 11.5 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 28.5 รองลงมา จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 26.3 จบระดับปริญญาตรี ร้อยละ 24.1 และระดับ ปวช./ปวส. ร้อยละ 18.9 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 3-4 คน ร้อยละ 29.6 รองลงมา มีสมาชิก 2-3 คน ร้อยละ 24.1 และมีสมาชิก 4-5 คน ร้อยละ 23.3 และมีสมาชิก 5-6 คน ร้อยละ 15.6 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 64.4 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 35.6 โดยส่วนใหญ่ย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 35.4 ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ ขอนแก่น ยโสธร อุบลราชธานี สุรินทร์ อุดรธานี ร้อยเอ็ด นครพนม มุกดาหาร ศรีสะเกษ มหาสารคาม และจังหวัดอำนาจเจริญ รองลงมา ย้ายมาจากภาคกลาง ร้อยละ 33.3 ได้แก่ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรปราการ นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม พิษณุโลก สระบุรี สุพรรณบุรี นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร อัญญา อ่างทอง ปทุมธานี อุทัยธานี และจังหวัดสุโขทัย ย้ายมาจากภาคใต้ ร้อยละ 12.5 ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา และจังหวัดนครศรีธรรมราช ย้ายมาจากภาคตะวันออก ร้อยละ 8.4 ได้แก่ จังหวัดระยอง ชลบุรีปราจีนบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 67.8 รองลงมา เป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น ร้อยละ 20.0 เป็นบ้านเดี่ยวชั้นเดียว ร้อยละ 4.4 และเป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 4.1 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมากที่สุด เฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 60.0 รองลงมา เฉลี่ยวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 22.2 เฉลี่ยน้อยกว่า 6 ชั่วโมง ร้อยละ 12.2 และเฉลี่ยวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 5.6 ตามลำดับ ซึ่งช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุด ได้แก่ ตลอดทั้งวัน ทั้งคืน ร้อยละ 69.6 รองลงมา คือ ช่วงเวลากลางวัน ร้อยละ 25.2 และช่วงกลางคืน ร้อยละ 5.2 ตามลำดับ

### 8.5.2 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างพบว่าส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 37.8 รองลงมา คือ ประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 30.0 และพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 17.8 ตามลำดับ

### 8.5.3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่าไม่เคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 56.7 และเคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 43.3 โดยในจำนวนผู้ที่เจ็บป่วย พบว่า โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ เป็นหวัด ร้อยละ 27.1 รองลงมาเป็นโรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 19.3 เป็นโรคอื่นๆ (ความดัน เบาหวาน ไชมันอุดตัน) ร้อยละ 18.7 และเป็นโรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ ร้อยละ 9.6 ตามลำดับ ในส่วนการรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย พบว่าส่วนใหญ่ ไปรักษาไปรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลตากสิน โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์) คิดเป็นร้อยละ 51.7 รองลงมาไปรักษาคลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (เพชรเกษม เกษมราษฎร์ พญาไท 3) คิดเป็นร้อยละ 33.1 และซื้อยามากินเองร้อยละ 11.0 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่าดื่มน้ำชื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 51.1 และประปาผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 48.5 ตามลำดับ ส่วนน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค (น้ำซักล้าง อาบ ใช้ในครัวเรือน) พบว่าครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้น้ำประปา ร้อยละ 100 และกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเห็นว่าน้ำดื่ม และน้ำใช้มีเพียงพอต่อความต้องการ

การจัดการน้ำเสียของครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้วิธีการระบายน้ำเสียลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ร้อยละ 100 ส่วนการจัดการขยะมูลฝอยในครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดทิ้งขยะลงถังขยะเพื่อให้รถเก็บขยะของเทศบาลมารับ ร้อยละ 100

### 8.5.4 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พบว่ากลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ได้รับความรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยทราบจากป้ายประกาศโครงการ ร้อยละ 27.3 รองลงมาทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 23.4 รับทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 21.2 ทราบจากเจ้าหน้าที่/เอกสารของ รฟม. ร้อยละ 8.8 ตามลำดับ

### 8.5.5 ความคิดเห็นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทางการจราจรร้อยละ 49.3 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 45.9
- อันดับที่ 2 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 21.5 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 44.8
- อันดับที่ 3 ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า ร้อยละ 17.0 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 45.7
- อันดับที่ 4 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงกลางวัน (06.00-22.00 น.) และเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงกลางคืน (22.00-06.00 น.) เท่ากัน

ร้อยละ 14.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 41.0 และปานกลาง ร้อยละ 46.2 ตามลำดับ

**อันดับที่ 5** ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน และความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อการเดินทางชีวิตเท่ากัน ร้อยละ 8.1 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 40.9 และมาก ร้อยละ 50.0 ตามลำดับ

ผลกระทบอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-5

ตารางที่ 8-5 ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง					
1.1 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงเวลา กลางวัน (06.00-22.00น.)	85.6	14.4	35.9	41.0	23.1
1.2 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วง กลางคืน (22.00-06.00 น.)	85.6	14.4	35.9	46.2	17.9
2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง	78.5	21.5	34.5	44.8	20.7
3. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง					
3.1 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน	91.9	8.1	36.4	40.9	22.7
3.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อการเดินทางชีวิต	91.9	8.1	50.0	36.4	13.6
4. ชยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายจากการก่อสร้าง	93.0	7.0	10.5	42.1	47.4
5. กลิ่นเหม็นจากควัน/ท่อไอเสีย	97.4	2.6	28.6	71.4	0.0
6. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	92.6	7.4	40.0	50.0	10.0
7. การจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทางจราจร	50.7	49.3	45.9	45.1	9.0
8. เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร	95.2	4.8	30.8	7.7	61.5
9. เกิดปัญหาอาชญากรรม/ยาเสพติดจากคนงานก่อสร้าง	97.0	3.0	0	37.5	62.5
10. ทักเตือนภัยในการขับขี่ยานพาหนะ	94.8	5.2	28.6	50.0	21.4
11. อุบัติเหตุ/ความปลอดภัยจากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง เช่น วัสดุตกหล่น และเครื่องจักรขนาดใหญ่	97.0	3.0	25.0	25.0	50.0
12. ไฟฟ้าติด ๆ ดับ ๆ เป็นบางครั้ง	93.3	6.7	16.7	38.9	44.4
13. ปัญหาการระบายน้ำ	96.3	3.7	30.0	50.0	20.0
14. ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า	83.0	17.0	41.3	45.7	13.0
15. ส่งผลกระทบต่อประกอบอาชีพ/บดบังร้านค้า	96.3	3.7	50.0	50.0	0
16. การจ้างแรงงานลดลง	98.9	1.1	0	33.3	66.7

นอกจากนี้เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในหลายด้าน ส่วนใหญ่เห็นว่าช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ร้อยละ 98.5 รองลงมาทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทางและลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรเท่ากัน ร้อยละ 98.1 การประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์ ร้อยละ 96.7 ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ร้อยละ 95.6 และลดปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 91.9 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-6

**ตารางที่ 8-6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)**

ประโยชน์	ไม่ได้รับ ประโยชน์	ได้รับ ประโยชน์	ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	1.9	98.1	82.3	17.4	0.3
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัด	8.1	91.9	51.6	40.3	8.1
3. การประหยัดมูลค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์	3.3	96.7	43.3	47.5	9.2
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	1.5	98.5	41.4	53.0	5.6
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร	1.9	98.1	46.0	50.2	3.8
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	4.4	95.6	43.0	51.9	5.1
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	8.5	91.5	53.4	42.9	3.7
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	13.3	86.7	31.2	59.4	9.4
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	13.7	86.3	29.2	62.7	8.1
10.ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	14.1	85.9	38.4	53.0	8.6

นอกจากนี้จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ คือ ทำให้ถนนดูแคบลง ร้อยละ 10.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 42.9 และบดบังทัศนียภาพ ร้อยละ 9.3 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 56.0 ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น ร้อยละ 8.1 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 40.9 ตามลำดับ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-7

**ตารางที่ 8-7 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (แสดงผลในรูปร้อยละ)**

ผลกระทบ	ไม่ได้รับ ผลกระทบ	ได้รับ ผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. การค้าขายลำบากมากขึ้น และไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า	94.4	5.6	20.0	53.3	26.7
2. บดบังทัศนียภาพ	90.7	9.3	12.0	56.0	32.0
3. ทำให้ถนนดูแคบลง	89.6	10.4	21.4	35.7	42.9
4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น	91.9	8.1	31.8	40.9	27.3
5. อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ	95.9	4.1	18.2	54.5	27.3

## 8.6 ผลการศึกษากลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัยตามแนวเส้นทางของโครงการในภาพรวม

บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบ ในรัศมี 500 เมตร พื้นที่จากแนวเส้นทางแต่ละช่วงของสถานี ทั้ง 2 ช่วง จำนวน 390 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

### 8.6.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 63.8 และเป็นเพศชาย ร้อยละ 36.2 ส่วนใหญ่ มีช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 29.7 รองลงมา มีช่วงอายุมากกว่า 61ปีขึ้นไป ร้อยละ 26.2 ช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 17.7 และมีอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 16.9 ตามลำดับ สถานภาพในครอบครัวส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 48.7 เป็นคู่สมรส ร้อยละ 32.3 และบุตร/ธิดา ร้อยละ 8.2 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาชั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษาและระดับมัธยมศึกษา เท่ากัน ร้อยละ 31.3 รองลงมา ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 23.8 และระดับ ปวช/ปวส. ร้อยละ 12.6 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างมี จำนวนสมาชิกในครัวเรือนส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 2-3 คน ร้อยละ 27.9 รองลงมา มีสมาชิก 3-4 คน ร้อยละ 26.9 และมีสมาชิก 4-5 คน ร้อยละ 22.6 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างเกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 65.9 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 34.1 โดยย้ายมาจากภาค ตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 49.2 ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ ขอนแก่น ยโสธร อุบลราชธานี สุรินทร์ อุดรธานี ร้อยเอ็ด นครพนม มุกดาหาร ศรีสะเกษ มหาสารคาม และจังหวัดอำนาจเจริญ รองลงมา ย้ายมาจากภาคกลาง ร้อยละ 23.8 ได้แก่ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรปราการ นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม พิษณุโลก สระบุรี สุพรรณบุรี นครสวรรค์ พิจิตร อุดรธานี อ่างทอง ปทุมธานี อุทัยธานี และจังหวัดสุโขทัย ย้ายมาจากภาคใต้ ร้อยละ 8.5 ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต ย้ายมาจากภาคเหนือ ร้อยละ 7.7 ได้แก่ จังหวัดลำปาง น่าน และ ย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 6.9 ได้แก่ จังหวัดปราจีนบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 52.8 รองลงมา เป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น ร้อยละ 19.5 และเป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 13.6 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมากที่สุดเฉลี่ย วันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 44.9 รองลงมา วันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 29.7 และวันละน้อยกว่า 6 ชั่วโมง ร้อยละ 21.8 และวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 3.6 ช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุด คือตลอดทั้งวันทั้งคืน ร้อยละ 57.2 รองลงมา ช่วงเวลากลางวัน ร้อยละ 35.6 และช่วงกลางคืน ร้อยละ 7.2 ตามลำดับ

### 8.6.2 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าอาชีพหลักของครัวเรือนประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 38.5 รองลงมา ประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 23.3 และประกอบอาชีพเป็นพนักงานเอกชน ร้อยละ 14.9 ตามลำดับ

### 8.6.3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่าไม่เคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 54.9 ส่วนที่เคยมีคนเจ็บป่วย คิดเป็นร้อยละ 45.1 โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ โรคหวัด ร้อยละ 28.3 รองลงมาเป็นโรคอื่นๆ (ความดัน เบาหวาน โรคหัวใจ) ร้อยละ 21.5 เป็นโรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 13.9 และเป็นโรคระบบทางเดินหายใจ ร้อยละ 12.7 ตามลำดับ การรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย ส่วนใหญ่ไปรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลพระปิ่นเกล้า โรงพยาบาลตากสิน โรงพยาบาลเลิดสิน) ร้อยละ 52.8 รองลงมาไปรักษาที่คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (โรงพยาบาลบางไผ่ โรงพยาบาลพญาไท 3) ร้อยละ 32.6 และซื้อยากินเอง ร้อยละ 11.2 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่าดื่มซื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 52.3 และดื่มน้ำประปาผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 47.4 ส่วนน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค (น้ำซักล้าง อาบน้ำ ใช้ในครัวเรือน) พบว่าครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้น้ำประปา ร้อยละ 100 และกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเห็นว่าน้ำดื่ม และน้ำใช้มีเพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 100

การจัดการน้ำเสียของครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้วิธีการระบายน้ำเสียลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ร้อยละ 100.0 ส่วนในการจัดการขยะมูลฝอยพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดทิ้งขยะลงถังเพื่อให้รถเก็บขยะมารับ ร้อยละ 100

### 8.6.4 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยทราบข้อมูลจากป้ายประกาศ ร้อยละ 26.3 รองลงมาทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 22.8 ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 21.0 และทราบจากเจ้าหน้าที่ของ รฟม. ร้อยละ 11.5 ตามลำดับ

### 8.6.5 ความคิดเห็นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทางการจราจร ร้อยละ 48.2 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 48.9
- อันดับที่ 2 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 17.7 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 36.2
- อันดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุในช่วงเวลากลางวัน (06.00-22.00 น.) ร้อยละ 13.1 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 37.3
- อันดับที่ 4 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงกลางคืน (22.00-06.00 น.) ร้อยละ 9.7 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 42.1
- อันดับที่ 5 เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ร้อยละ 6.9 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 51.9

ผลกระทบอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-8

ตารางที่ 8-8 ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง					
1.1 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงเวลา กลางวัน (06.00-22.00น.)	86.9	13.1	29.4	37.3	33.3
1.2 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงกลางคืน (22.00-06.00 น.)	90.3	9.7	36.8	42.1	21.1
2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุ	82.3	17.7	31.9	36.2	31.9
3. ความสิ้นสະเทือนจากการก่อสร้าง					
3.1 ความสิ้นสະเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อ ทรัพย์สิน	93.6	6.4	16.0	60.0	24.0
3.2 ความสิ้นสະเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อการเดินทาง ชีวีต	97.4	2.6	20.0	20.0	60.0
4. ชะงักเคลื่อน/เศษดิน/ทรายจากการก่อสร้าง	98.5	1.5	0.0	83.3	16.7
5. กลิ่นเหม็นจากควัน/ท่อไอเสีย	98.2	1.8	14.3	57.1	28.6
6. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	96.7	3.3	46.2	38.5	15.3
7. การจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทาง การจราจร	51.8	48.2	48.9	42.0	9.1
8. เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร	93.1	6.9	22.2	51.9	25.9
9. เกิดปัญหาอาชญากรรม/ยาเสพติดจากคนงานก่อสร้าง	98.2	1.8	85.7	14.3	0
10. ทักท้วง/ข้อขัดข้องในการขยับขยายพาหนะ	96.4	3.6	35.7	21.4	42.9
11. อุบัติเหตุ/ความปลอดภัยจากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง เช่น วัสดุตกหล่น และเครื่องจักรขนาดใหญ่	97.2	2.8	27.3	45.4	27.3
12. ไฟฟ้าติด ๆ ดับ ๆ เป็นบางครั้ง	95.6	4.4	11.8	52.9	35.3
13. ปัญหาการระบายน้ำ	97.7	2.3	11.1	66.7	22.2
14. ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า	96.4	3.6	14.3	57.1	28.6
15. ส่งผลกระทบต่อประกอบอาชีพ/บดบังร้านค้า	99.5	0.5	50.0	50.0	0
16. การจ้างแรงงานลดลง	99.5	0.5	50.0	0	50.0

นอกจากนี้เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในหลายด้าน ส่วนใหญ่เห็นว่า ทำให้ สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 97.7 รองลงมาคือ ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร ร้อยละ 96.4 ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ร้อยละ 95.4 ลดปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 92.6 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-9



**ตารางที่ 8-9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)**

ประโยชน์	ไม่ได้รับประโยชน์	ได้รับประโยชน์	ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	2.3	97.7	81.1	17.6	1.3
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัด	7.4	92.6	47.1	44.6	8.3
3. การประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์	7.9	92.1	41.2	49.6	9.2
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	4.6	95.4	42.5	53.2	4.3
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร	3.6	96.4	42.4	53.6	4.0
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	13.1	86.9	49.9	45.7	4.4
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	17.7	82.3	48.3	46.1	5.6
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	18.7	81.3	36.3	53.9	9.8
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคั่งงอกตัวมากยิ่งขึ้น	24.4	75.6	32.2	57.3	10.5
10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	25.4	74.6	34.0	54.6	11.4

นอกจากนี้จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ คือ

- อันดับที่ 1** ทำให้ถนนดูแคบลง ร้อยละ 7.9 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 58.1
- อันดับที่ 2** บดบังทัศนียภาพ ร้อยละ 6.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 44.0
- อันดับที่ 3** ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น ร้อยละ 5.1 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 50.0

ผลกระทบอื่นๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-10

**ตารางที่ 8-10 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (แสดงผลในรูปร้อยละ)**

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้การค้าขายลำบากมากขึ้น และไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า	97.9	2.1	25.0	62.5	12.5
2. บดบังทัศนียภาพ	93.6	6.4	24.0	44.0	32.0
3. ทำให้ถนนดูแคบลง	92.1	7.9	16.1	58.1	25.8
4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น	94.9	5.1	30.0	50.0	20.0
5. อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ	98.5	1.5	33.3	50.0	16.7

## 8.6.6 ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนในการพัฒนาโครงการ

จากการศึกษาความคิดเห็นของประชาชน สามารถสรุปข้อเสนอแนะต่างๆ ได้ ดังนี้

- 1) ด้านการรับรู้ข่าวสารและประชาสัมพันธ์
  - ควรมีการแจ้งหรือประชาสัมพันธ์ความคืบหน้าของโครงการทุกระยะการก่อสร้าง
- 2) ด้านผลกระทบจากการดำเนินโครงการ
  - การดำเนินการก่อสร้างทำให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด ถนนชำรุด, ผิวหน้าถนนไม่เรียบ
  - การดำเนินการก่อสร้างก่อให้เกิดเสียงดังในช่วงเวลากลางคืน
  - การดำเนินการก่อสร้างทำให้เกิดฝุ่นละอองและมลพิษจากการก่อสร้าง
- 3) ข้อเสนอแนะด้านอื่นๆ
  - ควรมีการสร้างสะพานลอยหรือช่องทางคนเดินให้สะดวกมากขึ้น
  - อยากให้เร่งการดำเนินงานโครงการให้เร็วที่สุด
  - ดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียงและฝุ่นให้เป็นแบบถาวร