

## บทที่ 8

# การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและทัศนคติของประชาชน

### 8.1 บทนำ

ตามรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามแนวเส้นทางของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้กำหนดให้มีการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการฯ ภายใน 3 เดือน หลังจากเริ่มก่อสร้างโครงการฯ และสำรวจทุกๆ 6 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ซึ่งบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จะต้องดำเนินการในพื้นที่ของ สัญญาสัมปทาน ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และศูนย์ซ่อมบำรุง มีรายละเอียดดังนี้

#### 1) แนวเส้นทางโครงการ

- หัวหน้า/ผู้แทนครัวเรือนที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางรถไฟฟ้า 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 กิโลเมตร (ระยะทาง 13.3 กิโลเมตร) และ 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 สถานี (12 สถานี)

#### 2) ศูนย์ซ่อมบำรุง

- หัวหน้า/ผู้แทนครัวเรือนที่อยู่ใกล้และบริเวณรางเข้าออก จำนวน 30 ตัวอย่าง

ปัจจุบันโครงการอยู่ระหว่างดำเนินงานก่อสร้าง โดยได้ดำเนินการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติของประชาชน ครั้งที่ 1 ระหว่างวันที่ 30 มิถุนายน - 2 กรกฎาคม 2554 ครั้งที่ 2 ได้กำหนดไว้ระหว่างวันที่ 15-17 ธันวาคม 2554 แต่เนื่องจากพื้นที่โครงการและบริเวณใกล้เคียงประสบปัญหาอุทกภัยในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2554 จึงได้เลื่อนการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติของประชาชนเป็นระหว่างวันที่ 15-18 มกราคม 2555 ครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 10-13 มิถุนายน 2555 ครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 10-13 ธันวาคม 2555 ครั้งที่ 5 ระหว่างวันที่ 9-12 มิถุนายน 2556 ครั้งที่ 6 ระหว่างวันที่ 8-11 ธันวาคม 2556 ครั้งที่ 7 ระหว่างวันที่ 8-11 มิถุนายน 2557 ครั้งที่ 8 ระหว่างวันที่ 8-11 ธันวาคม 2557 ครั้งที่ 9 ระหว่างวันที่ 7-10 มิถุนายน 2558 ครั้งที่ 10 ดำเนินการระหว่างวันที่ 13-16 ธันวาคม 2558 ครั้งที่ 11 ดำเนินการระหว่างวันที่ 12-15 มิถุนายน 2559 ครั้งที่ 12 ระหว่างวันที่ 11-14 ธันวาคม พ.ศ. 2559 ครั้งที่ 13 ได้ดำเนินการระหว่างวันที่ 11-14 มิถุนายน 2560 ครั้งที่ 14 ได้ดำเนินการระหว่างวันที่ 11-14 ธันวาคม 2560 ได้ดำเนินการโดยผู้รับเหมาสัญญา 2 และสัญญา 4 สำหรับครั้งที่ 15 ระหว่างวันที่ 3-7 มิถุนายน พ.ศ. 2561 และครั้งที่ 16 ระหว่างวันที่ 2-6 ธันวาคม พ.ศ. 2561 ได้ดำเนินการโดย บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งการดำเนินการศึกษาได้จัดทำแบบสัมภาษณ์ด้านเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ เพื่อใช้ประกอบการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่เกิดขึ้นในด้านคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ข้อเสนอแนะ และข้อกังวลใจต่างๆ ของประชาชน อันเนื่องมาจากการดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ และนำเสนอต่อผู้รับเหมาก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน เพื่อพิจารณาปรับปรุงการปฏิบัติงาน หรือการดำเนินกิจกรรมใดๆ ให้ส่งผลกระทบต่อชุมชน และประชาชนน้อยที่สุด

## 8.2 วัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติ ของประชาชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างของการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง มีวัตถุประสงค์หลักของการศึกษาดังนี้

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

## 8.3 ขอบเขตและพื้นที่ศึกษา

### 8.3.1 ขอบเขตการศึกษา

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และทัศนคติ ของประชาชนที่พักอาศัยในแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง ในรัศมีจากแนวกึ่งกลางออกไปทั้งสองข้างตลอดแนวเส้นทาง ไม่น้อยกว่า 500 เมตร ประกอบด้วย สถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร จำนวน 12 สถานี ได้แก่ สถานีหัวลำโพง สถานีวัดมังกรฯ สถานีสามยอด สถานีสนามไชย สถานีอิสรภาพ สถานีท่าพระ สถานีบางไผ่ สถานีบางหว้า สถานีเพชรเกษม 48 สถานีภาษีเจริญ สถานีบางแค สถานีหลักสอง และศูนย์ซ่อมบำรุง จำนวน 1 แห่ง โดยแบ่งการศึกษา ออกเป็น 4 ส่วน ได้แก่

1. ผลการศึกษากลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัย/ชุมชนบริเวณโดยรอบสถานี 12 สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และตามแนวเส้นทางของโครงการทั้งหมดในภาพรวม
2. ผลการศึกษากลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัย/ชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารในแต่ละสถานี จำนวน 12 สถานีในภาพรวม
3. ผลการศึกษากลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัยตามแนวเส้นทางของโครงการในภาพรวม
4. ผลการศึกษากลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัย/ชุมชนที่อยู่โดยรอบบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

### 8.3.2 พื้นที่ศึกษา

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ สังคม และทัศนคติของประชาชนต่อการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง มีขอบเขตการศึกษารอบคลุมพื้นที่ชุมชนที่อยู่โดยรอบในรัศมีจากแนวกึ่งกลางออกไปทั้งสองข้าง ตลอดแนวเส้นทาง ไม่น้อยกว่า 500 เมตร ซึ่งอยู่ใน เขตสัมพันธวงศ์ (แขวงตลาดน้อย แขวงจักรวรรดิ) เขตพระนคร (แขวงป้อมปราบ แขวงบ้านบาตร แขวงพระบรมมหาราชวัง แขวงพลับพลาไชย) เขตบางกอกใหญ่ (แขวงวัดท่าพระ และแขวงวัดอรุณ) เขตภาษีเจริญ (แขวงบางหว้า แขวงบางด้วน และแขวงปากคลองภาษีเจริญ) และเขตบางแค (แขวงบางไผ่ แขวงบางแคเหนือ แขวงบางแค และแขวงหลักสอง) ของกรุงเทพมหานคร

### 8.3.3 วิธีการสำรวจทัศนคติของประชาชนเป็นรายบุคคล

วิธีการสำรวจทัศนคติของประชาชนเป็นรายบุคคล มีวิธีการศึกษาดังนี้

#### 1) กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย คือ ประชาชนในท้องถิ่นที่เป็นหัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรสหรือสมาชิกที่เป็นตัวแทนครัวเรือนละ 1 คน ประกอบด้วยกลุ่มครัวเรือนที่พักอาศัยริมเส้นทางที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินพาดผ่าน เริ่มตั้งแต่สถานีหัวลำโพง ถึงสถานีหลักสอง และบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

#### 2) ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

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

**ตารางที่ 8-1 รายละเอียดจำนวนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาของโครงการ**

สถานี/ แนวเส้นทาง/ ศูนย์ซ่อมบำรุง	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละของตัวอย่างทั้งหมด
<b>1. สถานี 12 สถานี</b>	<b>360</b>	<b>44.4%</b>
สถานีหลักสอง	30	3.7%
สถานีบางแค	30	3.7%
สถานีภาษีเจริญ	30	3.7%
สถานีเพชรเกษม 48	30	3.7%
สถานีบางหว้า	30	3.7%
สถานีบางไผ่	30	3.7%
สถานีท่าพระ	30	3.7%
สถานีอิสรภาพ	30	3.7%
สถานีสนามไชย	30	3.7%
สถานีสามยอด	30	3.7%
สถานีวัดมังกร	30	3.7%
สถานีหัวลำโพง	30	3.7%
<b>2. แนวเส้นทางรวมของแต่ละช่วงสถานี</b>	<b>420</b>	<b>55.6%</b>
สถานีหลักสอง กับ สถานีบางแค	45	5.6%
สถานีบางแค กับ สถานีภาษีเจริญ	30	3.7%
สถานีภาษีเจริญ กับ สถานีเพชรเกษม 48	45	5.5%
สถานีเพชรเกษม 48 กับ สถานีบางหว้า	45	5.5%
สถานีบางหว้า กับ สถานีบางไผ่	30	3.7%
สถานีบางไผ่ กับ สถานีท่าพระ	45	5.6%
สถานีท่าพระ กับ สถานีอิสรภาพ	45	5.6%
สถานีอิสรภาพ กับ สถานีสนามไชย	45	5.6%
สถานีสนามไชย กับ สถานีสามยอด	30	3.7%
สถานีสามยอด กับ สถานีวัดมังกร	30	3.7%
สถานีวัดมังกร กับ สถานีหัวลำโพง	30	3.7%
<b>3. ศูนย์ซ่อมบำรุง</b>	<b>30</b>	<b>3.7%</b>
<b>รวม</b>	<b>810</b>	<b>100</b>

ที่มา: บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ 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 และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
- 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 โดยมีการอบรมให้มีความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนที่จะทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ถูกสัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการฯ และสถานะของโครงการฯ รวมทั้งมีการแจกโบรชัวร์ประชาสัมพันธ์ของโครงการอีกด้วย ส่วนหนึ่งแก่ผู้ถูกสัมภาษณ์ก่อนแล้วจึงลงมือสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษาค้นคว้าได้ตามจำนวนตัวอย่าง และเมื่อเก็บข้อมูลแล้วเสร็จในแต่ละวัน จึงมีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเตรียมทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป (กิจกรรมการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็น 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 ตัว ใช้สถิติ 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 ผลการศึกษากลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัย/ชุมชนบริเวณโดยรอบสถานี 12 สถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และตามแนวเส้นทางของโครงการทั้งหมดในภาพรวม

บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจทัศนคติ และความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบในรัศมี 500 เมตร บริเวณโดยรอบสถานี 12 สถานี แนวเส้นทางของโครงการฯ ทั้ง 2 ฝั่ง ศูนย์ซ่อมบำรุง และแนวรัศมี 500 เมตร จำนวน 810 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

### 8.4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าเป็นเพศหญิง ร้อยละ 58.1 และเพศชาย ร้อยละ 41.9 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 24.9 รองลงมา ช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 23.8 ช่วงอายุ 61 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.7 และช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 18.1 ตามลำดับ มีสถานภาพในครอบครัวเป็นหัวหน้าครัวเรือนร้อยละ 48.0 เป็นคู่สมรส ร้อยละ 24.1 และเป็นบุตร/ธิดา ร้อยละ 14.7 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษาร้อยละ 32.3 รองลงมา ระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 32.2 ระดับปริญญาตรีร้อยละ 22.1 และระดับปวช./ปวส. ร้อยละ 12.2 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 3-4 คน ร้อยละ 34.0 รองลงมา มีสมาชิก 4-5 คน ร้อยละ 23.2 และมีสมาชิก 2-3 คน ร้อยละ 22.8 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 63.7 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 36.3 โดยส่วนใหญ่ย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มากที่สุดร้อยละ 50 ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ ขอนแก่น ยโสธร อุบลราชธานี สุรินทร์ อุดรธานี ร้อยเอ็ด นครพนม มุกดาหาร ศรีสะเกษ มหาสารคาม และจังหวัดอำนาจเจริญ รองลงมา ย้ายมาจากภาคกลาง ร้อยละ 22.4 ได้แก่ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรปราการ นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม พิษณุโลก สระบุรี สุพรรณบุรี นครสวรรค์ พิจิตร อัญญา อ่างทอง ปทุมธานี อุทัยธานี และจังหวัดสุโขทัย ย้ายมาจากภาคเหนือ ร้อยละ 9.5 ได้แก่ จังหวัดลำปาง แพร่ พะเยา เชียงใหม่ เชียงราย และจังหวัดตาก ย้ายมาจากภาคใต้ ร้อยละ 6.8 ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา ตรัง ภูเก็ต และจังหวัดนครศรีธรรมราช ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 75.4 รองลงมา เป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 10.9 และเป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น ร้อยละ 8.4 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมากที่สุดเฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 63.2 รองลงมา เฉลี่ยวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 25.4 เฉลี่ยวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 8.9 และเฉลี่ยน้อยกว่า 6 ชั่วโมง ร้อยละ 2.5 ตามลำดับ ซึ่งช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุดคือตลอดทั้งวันทั้งคืน ร้อยละ 69.0 รองลงมาคือช่วงเวลากลางวัน ร้อยละ 21.9 และช่วงกลางคืน ร้อยละ 9.1 ตามลำดับ

### 8.4.2 การเปลี่ยนแปลงต่อสภาพเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าอาชีพหลักของครัวเรือน มีอาชีพค้าขาย ร้อยละ 51.5 รองลงมา ประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 27.5 เป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 9.5 และประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 7.7 ตามลำดับ

#### 8.4.3 สรุปข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมาพบว่าไม่มีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 60.2 และเคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 39.8 โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ โรคหวัด ร้อยละ 31.9 รองลงมาคือ โรคระบบทางเดินหายใจ ร้อยละ 16.0 โรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 12.8 โรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ ร้อยละ 11.5 โรคเกี่ยวกับหู/ตา/ฟัน/กระดุก ร้อยละ 9.8 และโรคอื่น ๆ (ปวดหัว ความดัน โรคเมะเร็ง ไข้เลือดออก เบาหวาน เป็นต้น) ร้อยละ 9.1 ตามลำดับ การรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วยพบว่าส่วนใหญ่ไปรับการรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลตากสิน โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ โรงพยาบาลพระปิ่นเกล้า โรงพยาบาลกลาง) คิดเป็นร้อยละ 55.2 รองลงมา ไปรับการรักษาที่ไปรักษาที่คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (โรงพยาบาลบางไผ่ โรงพยาบาลพญาไท 3 หรือคลินิกเพชรเกษม) คิดเป็นร้อยละ 24.5 ซึ่ยามากินเอง ร้อยละ 12.3 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่าดื่มน้ำประปาผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 54.3 รองลงมาซื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 45.7 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 ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยส่วนใหญ่ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 33.3 รองลงมา ทราบจากป้ายประกาศของโครงการ ร้อยละ 19.3 ทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 18.2 ตามลำดับ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 7.8 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 38.1
- อันดับที่ 2 ปัญหาการจราจรติดขัด/กีดขวาง/ต้องเปลี่ยนเส้นทาง ร้อยละ 6.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 44.2
- อันดับที่ 3 ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า ร้อยละ 3.8 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 54.8
- อันดับที่ 4 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุในช่วงกลางวัน (06.00-22.00 น.) ร้อยละ 2.7 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 59.1
- อันดับที่ 5 ปัญหาไฟฟ้า ติดๆดับๆ เป็นบางครั้ง ร้อยละ 2.3 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 52.6

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.)	97.3	2.7	4.5	36.4	59.1
1.2 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วง กลางคืน (22.00-06.00 น.)	98.1	1.9	0	66.7	33.3
2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง	92.2	7.8	33.3	38.1	28.6
3. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง					
3.1 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อ ทรัพย์สิน	99.0	1.0	0	62.5	37.5
3.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อ ดำเนินชีวิต	98.6	1.4	9.1	36.4	54.5
4. ชยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายจากการก่อสร้าง	99.1	0.9	14.3	57.1	28.6
5. กลิ่นเหม็นจากควีน/ท่อไอเสีย	99.8	0.2	50.0	0	50.0
6. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	99.5	0.5	25.0	50.0	25.0
7. การจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทาง การจราจร	93.6	6.4	27.0	44.2	28.8
8. เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร	98.3	1.7	14.3	50.0	35.7
9. เกิดปัญหาอาชญากรรม/ยาเสพติดจากคนงานก่อสร้าง	100	0	0	0	0
10. ทักท้วง/ข้อร้องเรียนในการขี้นยานพาหนะ	99.0	1.0	0	50.0	50.0
11. อุบัติเหตุ/ความปลอดภัยจากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุ ก่อสร้างเช่นวัสดุตกหล่นและเครื่องจักรขนาดใหญ่	99.8	0.2	0	0	100
12. ไฟฟ้าติด ๆ ดับ ๆ เป็นบางครั้ง	97.7	2.3	0	52.6	47.4
13. ปัญหาการระบายน้ำ	98.6	1.4	36.4	54.5	9.1
14. ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า	96.2	3.8	19.4	54.8	25.8
15. ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ/บดบังร้านค้า	98.3	1.7	0	85.7	14.3
16. การจ้างแรงงานลดลง	99.8	0.2	100	0	0

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้การเดินทางรวดเร็ว สะดวกสบายขึ้นและตรงต่อเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 97.9 รองลงมาคือ ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ร้อยละ 96.9 ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร และช่วยขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้าเท่ากัน ร้อยละ 96.3 และ ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ร้อยละ 96.0 ตามลำดับดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-3

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

ประโยชน์	ไม่ได้รับประโยชน์	ได้รับประโยชน์	ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้สะดวกและรวดเร็วและตรงต่อเวลาในการเดินทาง	2.1	97.9	78.4	18.4	3.2
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัด	7.2	92.8	49.7	35.8	14.5
3. การประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์	8.8	91.2	46.1	47.2	6.7

ประโยชน์	ไม่ได้รับประโยชน์	ได้รับประโยชน์	ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	4.0	96.0	50.4	44.9	4.7
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร	3.7	96.3	50.0	46.4	3.6
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	3.1	96.9	55.9	40.3	3.8
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	3.7	96.3	59.0	37.0	4.0
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	9.6	90.4	32.4	55.1	12.5
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	6.8	93.2	41.3	50.2	8.5
10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	11.2	88.8	44.1	47.6	8.3

นอกจากนี้เมื่อสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จสรุปได้ดังนี้

**อันดับที่ 1** ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น ร้อยละ 5.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 45.5

**อันดับที่ 2** ทำให้ถนนดูแคบลง ร้อยละ 5.1 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 43.9

**อันดับที่ 3** ทำให้บดบังทัศนียภาพ ร้อยละ 3.6 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 55.2

ผลกระทบอื่นๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-4

ตารางที่ 8-4 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (แสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้การค้าขายลำบากมากขึ้นและไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า	96.8	3.2	46.2	46.2	7.6
2. บดบังทัศนียภาพ	96.4	3.6	20.7	55.2	24.1
3. ทำให้ถนนดูแคบลง	94.9	5.1	41.5	43.9	14.6
4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น	94.6	5.4	40.9	45.5	13.6
5. อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ	98.0	2.0	37.5	62.5	0

## 8.5 ผลการศึกษากลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัย/ชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร ในแต่ละสถานี จำนวน 12 สถานีในภาพรวม

บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจทัศนคติ และความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบในรัศมี 500 เมตร จากรัศมีข้างของโครงการฯ บริเวณทั้ง 12 สถานี จำนวน 360 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

### 8.5.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าเป็นเพศหญิง ร้อยละ 59.4 และเพศชาย ร้อยละ 40.6 มีช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 24.2 รองลงมา มีช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 23.9 มีช่วงอายุ 61 ปีขึ้นไป ร้อยละ 21.4 และอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 18.1 ตามลำดับ มีสถานภาพในครอบครัวส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 47.2 รองลงมา เป็นคู่สมรส ร้อยละ 24.4 บุตร/ธิดา ร้อยละ 15.0 และเป็นเชย/สะใภ้ ร้อยละ 8.3 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 34.2 รองลงมา จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 31.7 จบระดับปริญญาตรี ร้อยละ 22.5 และระดับ ปวช./ปวส. ร้อยละ 10.4 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 3-4 คน ร้อยละ 34.7 รองลงมา มีสมาชิก 4-5 คน ร้อยละ 25.0 และมีสมาชิก 2-3 คน ร้อยละ 19.2 และมีสมาชิก 5-6 คน ร้อยละ 13.1 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 63.6 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 36.4 โดยส่วนใหญ่ย้ายมาจากย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 52.7 ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ ขอนแก่น ยโสธร อุบลราชธานี สุรินทร์ อุดรธานี ร้อยเอ็ด นครพนม มุกดาหาร ศรีสะเกษ มหาสารคาม และจังหวัดอำนาจเจริญ รองลงมา ย้ายมาจากภาคกลาง ร้อยละ 22.1 ได้แก่ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรปราการ นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม พิษณุโลก สระบุรี สุพรรณบุรี นครสวรรค์ พิจิตร ออยุธยา อ่างทอง ปทุมธานี อุทัยธานี และจังหวัดสุโขทัย ย้ายมาจากภาคเหนือ ร้อยละ 8.4 ได้แก่ จังหวัดลำปาง พะเยา เชียงใหม่ เชียงราย และจังหวัดตาก และย้ายมาจากภาคใต้ ร้อยละ 6.9 ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา และจังหวัดนครศรีธรรมราช ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 79.7 รองลงมา เป็นบ้านเดี่ยวสองชั้น ร้อยละ 7.8 เป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 7.2 และเป็นบ้านเดี่ยวชั้นเดียว ร้อยละ 2.5 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมากที่สุดเฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 65.8 รองลงมา เฉลี่ยวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 24.2 และเฉลี่ยวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 8.1 เฉลี่ยน้อยกว่า 6 ชั่วโมง ร้อยละ 1.9 ตามลำดับ ซึ่งช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุดคือ ตลอดทั้งวันทั้งคืน ร้อยละ 72.5 รองลงมา คือ ช่วงเวลากลางวัน ร้อยละ 21.4 และช่วงกลางคืน ร้อยละ 6.1 ตามลำดับ

### 8.5.2 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างพบว่าส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 51.4 รองลงมา คือ ประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 28.9 และพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 8.9 และรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 7.2 ตามลำดับ

### 8.5.3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่าไม่เคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 61.7 และเคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 38.3 โดยในจำนวนผู้ที่เจ็บป่วย พบว่า โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ เป็นหวัด ร้อยละ 27.8 รองลงมา เป็นโรคอื่น ๆ (ความดัน เบาหวาน ไหม้นอดตัน) ร้อยละ 18.0 เป็นโรคเกี่ยวกับระบบทางเดินหายใจ ร้อยละ 14.6 และเป็นโรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 12.7 ตามลำดับ ในส่วนการรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย พบว่าส่วนใหญ่ ไปรักษาไปรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลตากสิน โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์) คิดเป็นร้อยละ 58.2 รองลงมา ไปรักษาคลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (เพชรเกษม เกษมราษฎร์ พญาไท 3) คิดเป็นร้อยละ 26.2 และซื้อยามากินเอง ร้อยละ 11.3 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่าดื่มน้ำประปาผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 52.5 และซื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 47.5 ตามลำดับ ส่วนน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค (น้ำซักล้าง อาบ ใช้ในครัวเรือน) พบว่าครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้น้ำประปา ร้อยละ 100 และกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเห็นว่าน้ำดื่ม และน้ำใช้มีเพียงพอต่อความต้องการ

การจัดการน้ำเสียของครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้วิธีการระบายน้ำเสียลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ร้อยละ 100 ส่วนการจัดการขยะมูลฝอยในครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดทิ้งขยะลงถังขยะเพื่อให้รถเก็บขยะของเทศบาลมารับ ร้อยละ 100

#### 8.5.4 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พบว่ากลุ่มตัวอย่างกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 31.2 รองลงมาทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 20.8 รับทราบจากป้ายประกาศโครงการ ร้อยละ 20.4 รับทราบจากโซเชียลมีเดีย ร้อยละ 11.9 และรับทราบจากเจ้าหน้าที่/เอกสารของ รฟม. ร้อยละ 9.0 ตามลำดับ

#### 8.5.5 ความคิดเห็นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทางการจราจร ร้อยละ 12.8 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 43.5
- อันดับที่ 2 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 11.1 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 40.0
- อันดับที่ 3 ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า ร้อยละ 5.3 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 63.2
- อันดับที่ 4 ปัญหาไฟฟ้าติดๆดับๆบางครั้ง ร้อยละ 4.7 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 52.9
- อันดับที่ 5 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงกลางวัน (06.00-22.00 น.) ร้อยละ 3.9 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 64.3

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.)	96.1	3.9	7.1	28.6	64.3
1.2 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วง กลางคืน (22.00-06.00 น.)	98.3	1.7	0	66.7	33.3
2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง	88.9	11.1	30.0	40.0	30.0
3. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง					
3.1 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อ ทรัพย์สิน	97.8	2.2	0	62.5	37.5
3.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อ ดำเนินชีวิต	98.3	1.7	16.7	33.3	50.0
4. ชยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายจากการก่อสร้าง	98.6	1.4	20.0	60.0	20.0
5. กลิ่นเหม็นจากควีน/ท่อไอเสีย	99.4	0.6	50.0	0	50.0
6. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	98.9	1.1	25.0	50.0	25.0
7. การจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทาง การจราจร	87.2	12.8	26.1	43.5	30.4
8. เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร	96.9	3.1	18.1	45.5	36.4
9. เกิดปัญหาอาชญากรรม/ยาเสพติดจากคนงานก่อสร้าง	100	0	0	0	0
10. ทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ	98.6	1.4	0	60.0	40.0
11. อุบัติเหตุ/ความปลอดภัยจากการก่อสร้างและการ ขนส่งวัสดุก่อสร้าง เช่น วัสดุตกหล่น และ เครื่องจักรขนาดใหญ่	99.4	0.6	0	0	100
12. ไฟฟ้าติด ๆ ดับ ๆ เป็นบางครั้ง	95.3	4.7	0	47.1	52.9
13. ปัญหาการระบายน้ำ	96.9	3.1	36.4	54.5	9.1
14. ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า	94.7	5.3	15.7	63.2	21.1
15. ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ/บดบังร้านค้า	98.1	1.9	0	85.7	14.3
16. การจ้างแรงงานลดลง	99.4	0.6	100	0	0

นอกจากนี้เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในหลายด้าน ส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 96.4 รองลงมาไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ร้อยละ 95.0 ทำให้ช่วยขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟ ร้อยละ 94.4 ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรร้อยละ 94.2 ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชนและ ร้อยละ 93.3 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-6

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

ประโยชน์	ไม่ได้รับ ประโยชน์	ได้รับ ประโยชน์	ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	3.6	96.4	79.3	19.0	1.7
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัด	13.9	86.1	47.1	39.7	13.2
3. การประหยัดมูลค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์	10.8	89.2	42.1	52.0	5.9
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	6.7	93.3	47.0	49.4	3.6
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร	5.8	94.2	46.0	49.9	4.1
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	5.0	95.0	52.9	43.9	3.2
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	5.6	94.4	58.5	38.5	3.0
8. ช่วยแก้ปัญหการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	14.7	85.3	30.6	57.0	12.4
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	11.1	88.9	37.8	54.4	7.8
10.ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	16.7	83.3	41.0	50.7	8.3

นอกจากนี้จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ คือ ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น ร้อยละ 7.5 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 55.6 และบดบังทัศนียภาพ ร้อยละ 5.3 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 47.4 และทำให้การค้าขายลำบากมากขึ้น และไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า ร้อยละ 5.0 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับมากและปานกลางเท่ากันร้อยละ 44.4 ตามลำดับ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-7

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

ผลกระทบ	ไม่ได้รับ ผลกระทบ	ได้รับ ผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. การค้าขายลำบากมากขึ้น และไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า	95.0	5.0	44.4	44.4	11.2
2. บดบังทัศนียภาพ	96.7	3.3	16.7	58.3	25.0
3. ทำให้ถนนดูแคบลง	94.7	5.3	36.8	47.4	15.8
4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น	92.5	7.5	33.3	55.6	11.1
5. อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ	97.8	2.2	37.5	62.5	0

## 8.6 ผลการศึกษาของกลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัยตามแนวเส้นทางของโครงการในภาพรวม

บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบในรัศมี 500 เมตร พื้นที่จากแนวเส้นทางแต่ละช่วงของสถานี ทั้ง 2 ผัง จำนวน 420 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

### 8.6.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 58.1 และเป็นเพศชาย ร้อยละ 41.9 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 24.3 รองลงมาคือช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 24.0 ช่วงอายุ 61 ปีขึ้นไป ร้อยละ 20.7 และมีอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 17.9 ตามลำดับ สถานภาพในครอบครัวส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 47.6 เป็น คู่สมรส ร้อยละ 23.3 และบุตร/ธิดา ร้อยละ 15.2 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 31.9 รองลงมา ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 31.7 และระดับปริญญาตรี ร้อยละ 22.1 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างมีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 3-4 คน ร้อยละ 34.5 รองลงมาคือสมาชิก 2-3 คน ร้อยละ 23.6 และมีสมาชิก 4-5 คน ร้อยละ 23.3 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างเกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 62.9 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 37.1 โดยย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 48.1 ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ ขอนแก่น ยโสธร อุบลราชธานี สุรินทร์ อุดรธานี ร้อยเอ็ด นครพนม มุกดาหาร ศรีสะเกษ มหาสารคาม และจังหวัดอำนาจเจริญ รองลงมาคือย้ายมาจากภาคกลาง ร้อยละ 21.8 ได้แก่ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรปราการ นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม พิษณุโลก สระบุรี สุพรรณบุรี นครสวรรค์ พิจิตร อุทัยธานี อ่างทอง ปทุมธานี อุทัยธานี และจังหวัดสุโขทัย ย้ายมาจากภาคเหนือ ร้อยละ 10.9 ได้แก่ จังหวัดลำปาง น่าน และย้ายมาจากภาคใต้และภาคตะวันตกเท่ากัน ร้อยละ 7.1 ภาคใต้ ได้แก่ จังหวัด ภูเก็ต และจังหวัด นครศรีธรรมราช และภาคตะวันตก ได้แก่ จังหวัดกาญจนบุรี ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 76.4 รองลงมาเป็นบ้านทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 10.2 เป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น ร้อยละ 8.3 และบ้านเดี่ยวชั้นเดียว ร้อยละ 3.8 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมากที่สุดเฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 60.7 รองลงมาวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 26.4 และวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 9.8 และวันละน้อยกว่า 6 ชั่วโมง ร้อยละ 3.1 ช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุด คือตลอดทั้งวันทั้งคืน ร้อยละ 69.8 รองลงมาช่วงเวลากลางวัน ร้อยละ 23.1 และช่วงกลางคืน ร้อยละ 7.1 ตามลำดับ

### 8.6.2 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าอาชีพหลักของครัวเรือนประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 52.6 รองลงมาประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 25.2 และประกอบอาชีพเป็นพนักงานเอกชน ร้อยละ 10.2 ตามลำดับ

### 8.6.3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่าไม่เคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 59.5 ส่วนที่เคยมีคนเจ็บป่วย คิดเป็นร้อยละ 40.5 โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ โรคหวัด ร้อยละ 36.1 รองลงมาเป็นโรคระบบทางเดินหายใจ ร้อยละ 17.5 เป็นโรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ ร้อยละ 13.1 โรคเกี่ยวกับหู/ตา/ฟัน/กระดูก ร้อยละ 12.6 และ

เป็นโรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 11.5 ตามลำดับ การรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย ส่วนใหญ่ไปรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลพระปิ่นเกล้า โรงพยาบาลตากสิน โรงพยาบาลเลิดสิน) ร้อยละ 57.6 รองลงมาไปรักษาที่คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (โรงพยาบาลบางไผ่ โรงพยาบาลพญาไท 3) ร้อยละ 25.3 และซื้อยากินเอง ร้อยละ 11.2 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่าดื่มน้ำประปาผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 52.6 และซื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 47.4 ส่วนน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค (น้ำซักล้าง อาบ ใช้ในครัวเรือน) พบว่าครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้น้ำประปา ร้อยละ 100 และกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเห็นว่าน้ำดื่ม และน้ำใช้มีเพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 100

การจัดการน้ำเสียของครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้วิธีการระบายน้ำเสียลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ร้อยละ 100 ส่วนในการจัดการขยะมูลฝอยพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดทิ้งขยะลงถังเพื่อให้รถเก็บขยะมารับ ร้อยละ 100

#### 8.6.4 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยทราบข้อมูลจากโทรทัศน์ ร้อยละ 36.0 รองลงมาทราบจากป้ายประกาศโครงการ ร้อยละ 18.6 ทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 16.7 และทราบจากเจ้าหน้าที่ของ รฟม. ร้อยละ 10.3 ตามลำดับ

#### 8.6.5 ความคิดเห็นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 5.5 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 39.1
- อันดับที่ 2 ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า ร้อยละ 2.9 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 41.7
- อันดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุในช่วงเวลากลางวัน (22.00-06.00 น.) ร้อยละ 2.1 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 66.7
- อันดับที่ 4 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงเวลากลางวัน (06.00-22.00น.) ร้อยละ 1.9 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลางและน้อยเท่ากัน ร้อยละ 50.0
- อันดับที่ 5 ปัญหาการจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทางการจราจร ร้อยละ 1.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 50.0

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.)	98.1	1.9	0	50.0	50.0
1.2 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วง กลางคืน (22.00-06.00 น.)	97.9	2.1	0	66.7	33.3
2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุ	94.5	5.5	39.1	34.8	26.1
3. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง					
3.1 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อ ทรัพย์สิน	100	0	0	0	0
3.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อ ดำเนินชีวิต	98.8	1.2	0	40.0	60.0
4. ชยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายจากการก่อสร้าง	99.5	0.5	0	50.0	50.0
5. กลิ่นเหม็นจากควีน/ท่อไอเสีย	100	0	0	0	0
6. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	100	0	0	0	0
7. การจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทาง การจราจร	98.6	1.4	33.3	50.0	16.7
8. เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร	99.3	0.7	0	66.7	33.3
9. เกิดปัญหาอาชญากรรม/ยาเสพติดจากคนงานก่อสร้าง	100	0	0	0	0
10. ทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ	99.3	0.7	0	33.3	66.7
11. อุบัติเหตุ/ความปลอดภัยจากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง เช่น วัสดุตกหล่น และเครื่องจักรขนาดใหญ่	100	0	0	0	0
12. ไฟฟ้าติด ๆ ดับ ๆ เป็นบางครั้ง	99.5	0.5	0	100	0
13. ปัญหาการระบายน้ำ	100	0	0	0	0
14. ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า	97.1	2.9	25.0	41.7	33.3
15. ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ/บดบังร้านค้า	98.3	1.7	0	85.7	14.3
16. การจ้างแรงงานลดลง	100	0	0	0	0

นอกจากนี้เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในหลายด้าน ส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 99.0 รองลงมาคือ ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ร้อยละ 98.3 ลดปัญหาการจราจรติดขัด และช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชนเท่ากัน ร้อยละ 98.1 และลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร ร้อยละ 97.9 ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 97.6 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-9

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

ประโยชน์	ไม่ได้รับประโยชน์	ได้รับประโยชน์	ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	1.0	99.0	77.9	18.3	3.8
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัด	1.9	98.1	49.3	34.7	16.0
3. การประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์	7.6	92.4	48.5	45.6	5.9
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	1.9	98.1	51.2	43.4	5.4
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร	2.1	97.9	51.8	45.7	2.5
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	1.7	98.3	56.2	39.7	4.1
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	2.4	97.6	57.1	38.0	4.9
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	6.0	94.0	31.1	56.5	12.4
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	3.6	96.4	42.5	49.1	8.4
10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	7.4	92.6	42.9	48.6	8.5

นอกจากนี้จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ คือ

- อันดับที่ 1** ทำให้ถนนดูแคบลง ร้อยละ 5.2 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 45.5
- อันดับที่ 2** ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น และบดบังทัศนียภาพเท่ากัน ร้อยละ 4.0 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 52.9 และเห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 53.0
- อันดับที่ 3** ทำให้การค้าขายลำบากมากขึ้นและไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้าและอากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศเท่ากัน ร้อยละ 1.9 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับมากและปานกลางเท่ากัน ร้อยละ 50.0 และผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 62.5

ผลกระทบอื่นๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-10

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

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้การค้าขายลำบากมากขึ้น และไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า	98.1	1.9	50.0	50.0	0
2. บดบังทัศนียภาพ	96.0	4.0	23.5	53.0	23.5
3. ทำให้ถนนดูแคบลง	94.8	5.2	45.5	40.9	13.6
4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น	96.0	4.0	52.9	29.4	17.7
5. อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ	98.1	1.9	37.5	62.5	0

## 8.7 ผลการศึกษากลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัย/ชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีศูนย์ซ่อมบำรุง

บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยโดยรอบบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง จำนวน 30 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

### 8.7.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าเป็นเพศหญิง ร้อยละ 43.3 และเพศชาย ร้อยละ 56.7 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 43.3 รองลงมา ช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 23.3 ช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 20.0 และช่วงอายุ 61 ปีขึ้นไป ร้อยละ 13.4 ตามลำดับ มีสถานภาพในครอบครัวเป็นหัวหน้าครัวเรือนร้อยละ 63.3 รองลงมาเป็นคู่สมรส ร้อยละ 30.1 และเป็นบุตร/ธิดา และเป็นบิดา/มารดาเท่ากัน ร้อยละ 3.3 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 43.3 รองลงมา ระดับประถมศึกษา, ระดับปวช./ปวส.เท่ากัน ร้อยละ 20.0 และระดับปริญญาตรี ร้อยละ 16.7 กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 2-3 คน ร้อยละ 56.7 รองลงมา มีสมาชิกต่ำกว่า 2 คน ร้อยละ 26.7 และมีสมาชิก 3-4 คน ร้อยละ 16.6 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 76.7 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 23.3 โดยส่วนใหญ่ย้ายมาจากภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เท่ากัน ร้อยละ 42.9 รองลงมา ย้ายมาจาก ภาคตะวันออก ร้อยละ 14.2 ได้แก่ จังหวัดระยอง ชลบุรี ปราจีนบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 63.3 รองลงมาเป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น ร้อยละ 16.7 เป็นอาคารพาณิชย์และบ้านเดี่ยวชั้นเดียว ร้อยละ 10.0 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมากที่สุดเฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 66.7 รองลงมาเฉลี่ยวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 26.7 เฉลี่ยวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 6.6 ตามลำดับ ซึ่งช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุดช่วง คือ ช่วงกลางวัน ร้อยละ 73.3 รองลงมาคือ ตลอดทั้งวัน ทั้งคืน ร้อยละ 16.7 และช่วงเวลากลางวัน ร้อยละ 10.0 ตามลำดับ

### 8.7.2 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าอาชีพหลักของครัวเรือน มีอาชีพประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 43.3 รองลงมา ประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 36.6 เป็นพนักงานบริษัทเอกชน ข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ และรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 6.7 ตามลำดับ

### 8.7.3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่าไม่มีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 53.3 และเคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 46.7 โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ โรคหวัด ร้อยละ 36.8 รองลงมาคือ โรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 26.3 และ โรคทางเดินหายใจ ร้อยละ 15.7 ตามลำดับ การรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย พบว่าส่วนใหญ่ไปรักษา ไปรับการรักษาที่ศูนย์บริการสาธารณสุข/สถานีอนามัย คิดเป็นร้อยละ 66.7 รองลงมาซื้อยากินเอง คิดเป็นร้อยละ 33.3 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่าดื่มน้ำประปาผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 100 ส่วนน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค (น้ำซักล้าง อาบน้ำ ใช้ในครัวเรือน) พบว่าครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้น้ำประปา ร้อยละ 100 กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเห็น

ว่าน้ำดื่ม และน้ำใช้มีเพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 100 การจัดการน้ำเสียของครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้วิธีการระบายน้ำเสียลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ร้อยละ 100 ส่วนการจัดการขยะมูลฝอยในครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดทิ้งขยะลงถังเพื่อให้รถเก็บขยะมารับ ร้อยละ 100

#### 8.7.4 การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (การเพิ่มสถานีเพชรเกษม 48 และศูนย์ซ่อมบำรุง) ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงหัวลำโพง-หลักสอง และบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยส่วนใหญ่ทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 26.3 รองลงมาทราบจากโซเชียลมีเดีย ร้อยละ 23.7 และทราบจากเจ้าหน้าที่ของ รฟม. จากป้ายประกาศโครงการ และทราบจากใบปลิวเท่ากัน ร้อยละ 13.2 ตามลำดับ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- ไม่มีผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ

ผลกระทบอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-11

ตารางที่ 8-11 ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง					
1.1 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงเวลา กลางวัน (06.00-22.00น.)	100	0	0	0	0
1.2 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วง กลางคืน (22.00-06.00 น.)	100	0	0	0	0
2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง	100	0	0	0	0
3. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง					
3.1 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อ ทรัพย์สิน	100	0	0	0	0
3.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อ ดำเนินชีวิต	100	0	0	0	0
4. ขยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายจากการก่อสร้าง	100	0	0	0	0
5. กลิ่นเหม็นจากควีน/ท่อไอเสีย	100	0	0	0	0
6. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	100	0	0	0	0
7. การจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทาง การจราจร	100	0	0	0	0
8. เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร	100	0	0	0	0
9. เกิดปัญหาอาชญากรรม/ยาเสพติดจากคนงานก่อสร้าง	100	0	0	0	0
10. ทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ	100	0	0	0	0
11. อุบัติเหตุ/ความปลอดภัยจากการก่อสร้างและการ ขนส่งวัสดุก่อสร้าง เช่น วัสดุตกหล่น และ เครื่องจักรขนาดใหญ่	100	0	0	0	0
12. ไฟฟ้าติด ๆ ดับ ๆ เป็นบางครั้ง	100	0	0	0	0
13. ปัญหาการระบายน้ำ	100	0	0	0	0
14. ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า	100	0	0	0	0

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
15. ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ/บดบังร้านค้า	100	0	0	0	0
16. การจ้างแรงงานลดลง	100	0	0	0	0

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้การเดินทางรวดเร็ว สะดวกสบายขึ้นและตรงต่อเวลาในการเดินทางและขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า, ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต และทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-12

**ตารางที่ 8-12 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)**

ประโยชน์	ไม่ได้รับประโยชน์	ได้รับประโยชน์	ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	0	100	76.7	13.3	10.0
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัด	0	100	83.3	10.0	6.7
3. การประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์	0	100	60.0	16.7	23.3
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	0	100	76.7	13.3	10.0
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร	0	100	70.0	16.7	13.3
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	0	100	86.6	6.7	6.7
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	0	100	90.0	6.7	3.3
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	0	100	66.6	16.7	16.7
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	0	100	63.3	20.0	16.7
10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	0	100	90.0	3.3	6.7

นอกจากนี้เมื่อสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ คือ

- ไม่มีผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ

ผลกระทบอื่นๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จจน แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-13

**ตารางที่ 8-13 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (แสดงผลในรูปร้อยละ)**

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้การค้าขายลำบากมากขึ้น และไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า	100	0	0	0	0
2. บดบังทัศนียภาพ	100	0	0	0	0
3. ทำให้ถนนแคบลง	100	0	0	0	0
4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น	100	0	0	0	0
5. อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ	100	0	0	0	0

### 8.7.5 ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนในการพัฒนาโครงการ

จากการศึกษาความคิดเห็นของประชาชน สามารถสรุปข้อเสนอแนะต่างๆ ได้ ดังนี้

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