

บทที่ 8

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

และทัศนคติของประชาชน

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 เอ็นจิเนียริ่ง 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 2-7 มิถุนายน 2562 ซึ่งการดำเนินการศึกษาได้จัดทำแบบสัมภาษณ์ด้านเศรษฐกิจ-สังคม 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 สถานีไพมาย และสถานีจรัญสนิทวงศ์ 13 โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

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 มีขอบเขตการศึกษาคือครอบคลุมพื้นที่ชุมชนที่อยู่โดยรอบในรัศมีจากแนวกึ่งกลางออกไปทั้งสองข้างตลอดแนวเส้นทางไม่น้อยกว่า 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 ตามแนวนอนจรัญสนิทวงศ์

2) ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเป้าหมายในการศึกษาคั้งนี้ 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 |
|--|---------------|--------------------------|
| 1. สถานี 9 สถานี | 270 | 40.5 |
| 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% |
| 2. แนวเส้นทางรวมของแต่ละช่วงสถานี | 390 | 59.5 |
| 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% |
| รวม | 660 | 100 |

ที่มา: บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, มิถุนายน พ.ศ. 2562

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 2-7 มิถุนายน พ.ศ. 2562 โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถามแล้วบันทึกคำตอบลงในแบบสอบถามด้วยตนเอง และใช้พนักงานสัมภาษณ์ จำนวน 12 คน โดยมีการอบรมให้ความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนที่จะทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ถูกสัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการฯ และสถานะของโครงการฯ รวมทั้งมีการแจกแผ่นพับประชาสัมพันธ์ของโครงการอีกด้วย ส่วนหนึ่งแก่ผู้ถูกสัมภาษณ์ก่อนแล้วจึงลงมือสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษาค้นคว้าตามจำนวนตัวอย่าง 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 2-7 มิถุนายน พ.ศ. 2562

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 61.2 และเพศชาย ร้อยละ 38.8 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 31.1 รองลงมา ช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 23.6 และช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 21.1 ตามลำดับ มีสถานภาพในครอบครัวเป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 40.3 เป็นคู่สมรส ร้อยละ 35.8 และเป็นบุตร/ธิดา ร้อยละ 15.0 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 30.2 รองลงมา ระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 24.8 ระดับปวช./ปวส ร้อยละ 22.4 และระดับประถมศึกษา ร้อยละ 22.3 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 3-4 คน ร้อยละ 31.4 รองลงมา มีสมาชิก 4-5 คน ร้อยละ 24.1 และมีสมาชิก 5-6 คน ร้อยละ 22.9 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 78.3 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 21.7 โดยส่วนใหญ่ย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 41.3 ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ ขอนแก่น ยโสธร อุบลราชธานี สุรินทร์ อุดรธานี ร้อยเอ็ด นครพนม มุกดาหาร ศรีสะเกษ มหาสารคาม และจังหวัดอำนาจเจริญ รองลงมา ย้ายมาจากภาคกลาง ร้อยละ 28.7 ได้แก่ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรปราการ นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม พิษณุโลก สระบุรี สุพรรณบุรี นครสวรรค์ พิจิตร อยุธยา อ่างทอง ปทุมธานี อุทัยธานี และจังหวัดสุโขทัย ย้ายมาจากภาคเหนือ ร้อยละ 14.0 ได้แก่ จังหวัดลำปาง แพร่ พะเยา เชียงใหม่ เชียงราย และจังหวัดตาก ย้ายมาจากภาคใต้ ร้อยละ 6.3 ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา ตรัง ภูเก็ต และจังหวัดนครศรีธรรมราช และย้ายมาจากภาคตะวันออก ร้อยละ 5.6 ได้แก่ จังหวัดระยอง ชลบุรี ปราจีนบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 91.7 รองลงมา เป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น ร้อยละ 3.2 และเป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 1.4 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมากที่สุดเฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 61.2 รองลงมา เฉลี่ยวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 24.7 และเฉลี่ยวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 14.1 ตามลำดับ ซึ่งช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวันทั้งคืน ร้อยละ 74.1 รองลงมา คือ ช่วงกลางวัน ร้อยละ 13.9 และช่วงเวลากลางคืน ร้อยละ 12.0 ตามลำดับ

8.4.2 การเปลี่ยนแปลงต่อสภาพเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าอาชีพหลักของครัวเรือน ประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 43.2 รองลงมาอาชีพค้าขาย ร้อยละ 40.9 เป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 13.2 และประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 1.7 ตามลำดับ

8.4.3 สรุปข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่าไม่มีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 57.6 และเคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 42.4 โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ โรคหวัด ร้อยละ 37.9 รองลงมาคือ โรคอื่น ๆ (ความดัน โรคเมเร็ง ไข้เลือดออก เบาหวาน เป็นต้น) ร้อยละ 19.7 โรคเกี่ยวกับหู/ตา/ฟัน/กระดูก ร้อยละ 15.4 โรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ ร้อยละ 15.2 โรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 6.3 ตามลำดับ การรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย พบว่าส่วนใหญ่ไปรับการรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลตากสิน โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ โรงพยาบาลพระปิ่นเกล้า โรงพยาบาลกลาง) คิดเป็นร้อยละ 37.3 รองลงมา ไปรับการรักษาที่ไปรักษาที่คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (โรงพยาบาลบางไผ่ โรงพยาบาลพญาไท 3 หรือคลินิกเพชรเกษม) คิดเป็นร้อยละ 26.3 ซึ่พยายามกินเอง ร้อยละ 21.8 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่าดื่มน้ำประปาผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 61.3 รองลงมาซื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 38.6 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-ท่าพระ ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยส่วนใหญ่ทราบจากป้ายประกาศของโครงการ ร้อยละ 26.6 รองลงมา ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 25.4 ทราบจากเจ้าหน้าที่ของ รฟม. ร้อยละ 12.4 ทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 12.1 ตามลำดับ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1** ปัญหาการจราจรติดขัด/กีดขวาง/ต้องเปลี่ยนเส้นทาง ร้อยละ 29.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 46.9
- อันดับที่ 2** ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 17.0 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 53.6
- อันดับที่ 3** ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า ร้อยละ 12.6 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 49.4
- อันดับที่ 4** ปัญหาการระบายน้ำ ร้อยละ 5.0 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 39.4

อันดับที่ 5 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงเวลากลางวัน (06.00-22.00น.)
ร้อยละ 4.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 62.1

ผลกระทบอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-2

ตารางที่ 8-2 ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

| ผลกระทบ | ไม่ได้รับผลกระทบ | ได้รับผลกระทบ | ระดับของผลกระทบ | | |
|---|------------------|---------------|-----------------|---------|-------|
| | | | มาก | ปานกลาง | น้อย |
| 1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง | | | | | |
| 1.1 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงเวลากลางวัน (06.00-22.00น.) | 95.6 | 4.4 | 6.9 | 31.0 | 62.1 |
| 1.2 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงกลางคืน (22.00-06.00 น.) | 97.4 | 2.6 | 5.9 | 41.2 | 52.9 |
| 2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง | 83.0 | 17.0 | 8.0 | 38.4 | 53.6 |
| 3. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง | 96.5 | 3.5 | 26.1 | 30.4 | 43.5 |
| 3.1 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน | | | | | |
| 3.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อการค้าในชีวิต | 98.6 | 1.4 | 11.1 | 77.8 | 11.1 |
| 4. ชยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายจากการก่อสร้าง | 99.4 | 0.6 | 0 | 75.0 | 25.0 |
| 5. กลิ่นเหม็นจากควีน/ท่อไอเสีย | 100.0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต | 97.7 | 2.3 | 6.7 | 20.0 | 73.3 |
| 7. การจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทางจราจร | 70.6 | 29.4 | 27.3 | 46.9 | 25.8 |
| 8. เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร | 97.9 | 2.1 | 7.2 | 57.1 | 35.7 |
| 9. เกิดปัญหาอาชญากรรม/ยาเสพติดจากคนงานก่อสร้าง | 99.8 | 0.2 | 0 | 0 | 100.0 |
| 10. ทักษะวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ | 98.2 | 1.8 | 16.7 | 58.3 | 25.0 |
| 11. อุบัติเหตุ/ความปลอดภัยจากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้างเช่นวัสดุตกหล่นและเครื่องจักรขนาดใหญ่ | 99.4 | 0.6 | 50.0 | 25.0 | 25.0 |
| 12. ไฟฟ้าติด ๆ ดับ ๆ เป็นบางครั้ง | 96.5 | 3.5 | 8.7 | 26.1 | 65.2 |
| 13. ปัญหาการระบายน้ำ | 95.0 | 5.0 | 27.3 | 39.4 | 33.3 |
| 14. ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า | 87.4 | 12.6 | 8.4 | 42.2 | 49.4 |
| 15. ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ/บดบังร้านค้า | 98.5 | 1.5 | 20.0 | 60.0 | 20.0 |
| 16. การจ้างแรงงานลดลง | 99.8 | 0.2 | 100.0 | 0 | 0 |

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้การเดินทางรวดเร็ว สะดวกสบายขึ้น ร้อยละ 99.7 รองลงมา ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ร้อยละ 99.4 ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชนเนื่องจากปัญหาการจราจรไม่ทำให้เกิดมลภาวะเนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้าเท่ากัน ร้อยละ 99.1 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-3

ตารางที่ 8-3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

| ประโยชน์ | ไม่ได้รับประโยชน์ | ได้รับประโยชน์ | ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ | | |
|--|-------------------|----------------|---------------------------|---------|------|
| | | | มาก | ปานกลาง | น้อย |
| 1. ทำให้สะดวกและรวดเร็วและตรงต่อเวลาในการเดินทาง | 0.3 | 99.7 | 75.8 | 23.4 | 0.8 |
| 2. ลดปัญหาการจราจรติดขัด | 2.4 | 97.6 | 38.0 | 58.1 | 3.9 |
| 3. การประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์ | 3.8 | 96.2 | 47.6 | 42.8 | 9.6 |
| 4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน | 0.6 | 99.4 | 50.8 | 46.3 | 2.9 |
| 5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร | 0.9 | 99.1 | 45.7 | 52.4 | 1.9 |
| 6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ | 0.9 | 99.1 | 49.7 | 48.8 | 1.5 |
| 7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า | 0.9 | 99.1 | 52.6 | 45.9 | 1.5 |
| 8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต | 4.4 | 95.6 | 22.5 | 62.8 | 14.7 |
| 9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น | 4.8 | 95.2 | 37.1 | 56.8 | 6.1 |
| 10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง | 2.7 | 97.3 | 37.2 | 58.1 | 4.7 |

นอกจากนี้เมื่อสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1** ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น ร้อยละ 3.9 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 46.2
- อันดับที่ 2** ทำให้ถนนดูแคบลง ร้อยละ 2.7 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 55.6
- อันดับที่ 3** ทำให้การค้าขายลำบากมากขึ้นและไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า ร้อยละ 1.8 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 66.7

ผลกระทบอื่นๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-4

ตารางที่ 8-4 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

| ผลกระทบ | ไม่ได้รับผลกระทบ | ได้รับผลกระทบ | ระดับของผลกระทบ | | |
|---|------------------|---------------|-----------------|---------|------|
| | | | มาก | ปานกลาง | น้อย |
| 1. ทำให้การค้าขายลำบากมากขึ้นและไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า | 98.2 | 1.8 | 8.3 | 25.0 | 66.7 |
| 2. บดบังทัศนียภาพ | 98.8 | 1.2 | 25.0 | 12.5 | 62.5 |
| 3. ทำให้ถนนดูแคบลง | 97.3 | 2.7 | 16.6 | 27.8 | 55.6 |
| 4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น | 96.1 | 3.9 | 15.3 | 38.5 | 46.2 |
| 5. อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ | 98.3 | 1.7 | 18.2 | 9.1 | 72.7 |

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 59.6 และเพศชาย ร้อยละ 40.4 มีช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 29.3 รองลงมา มีช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 26.7 และอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 23.2 ตามลำดับ มีสถานภาพในครอบครัวส่วนใหญ่เป็นคู่สมรส ร้อยละ 40.0 รองลงมา เป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 38.9 บุตร/ธิดา ร้อยละ 14.8 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาชั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาจบระดับปริญญาตรี ร้อยละ 31.5 รองลงมา ระดับระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 27.4 จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 21.1 และระดับ ปวช./ปวส. ร้อยละ 19.3 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 3-4 คน ร้อยละ 30.7 รองลงมา มีสมาชิก 4-5 คน ร้อยละ 27.4 และมีสมาชิก 5-6 คน ร้อยละ 21.9 และมีสมาชิก 2-3 คน ร้อยละ 15.2 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 80.7 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 19.3 โดยส่วนใหญ่ย้ายมาจากภาคกลางมากที่สุด ร้อยละ 34.6 ได้แก่ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรปราการ นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม พิษณุโลก สระบุรี สุพรรณบุรี นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร อยุธยา อ่างทอง ปทุมธานี อุทัยธานี และจังหวัดสุโขทัย รองลงมาย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 30.8 ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ ขอนแก่น ยโสธร อุบลราชธานี สุรินทร์ อุดรธานี ร้อยเอ็ด นครพนม มุกดาหาร ศรีสะเกษ มหาสารคาม และจังหวัดอำนาจเจริญ และย้ายมาจากภาคเหนือ ร้อยละ 19.2 ได้แก่ จังหวัดลำปาง แพร่ พะเยา เชียงใหม่ เชียงราย และจังหวัดตากตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 89.6 รองลงมา เป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น ร้อยละ 4.1 เป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 1.8 และเป็นบ้านเดี่ยวชั้นเดียว, คอนโดมิเนียมเท่ากัน ร้อยละ 1.5 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมากที่สุด เฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 61.7 รองลงมา เฉลี่ยวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 25.3 และเฉลี่ยวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 13.0 ตามลำดับ ซึ่งช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุด ได้แก่ ตลอดทั้งวันทั้งคืน ร้อยละ 73.3 รองลงมาคือ ช่วงเวลากลางวัน ร้อยละ 14.4 และช่วงกลางคืน ร้อยละ 12.3 ตามลำดับ

8.5.2 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 44.1 รองลงมา คือ ประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 39.3 และพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 13.0 ตามลำดับ

8.5.3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่าไม่เคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 58.5 และเคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 41.5 โดยในจำนวนผู้ที่เจ็บป่วย พบว่า โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ เป็นหวัด ร้อยละ 36.4 รองลงมา เป็นโรคอื่นๆ (ความดัน เบาหวาน ไขมันอุดตัน) ร้อยละ 19.2 เป็นโรคเกี่ยวกับหู/ตา/ฟัน/กระดูก ร้อยละ 16.8 เป็นโรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ ร้อยละ 13.6 และเป็นโรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 7.0 ตามลำดับ ในส่วนการรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย พบว่าส่วนใหญ่ ไปรักษาไปรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลตากสิน โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์) คิดเป็นร้อยละ 33.9 รองลงมา ไปรักษาศูนย์/โรงพยาบาลเอกชน (เพชรเกษม เกษมราษฎร์ พญาไท 3) คิดเป็นร้อยละ 28.2 และซื้อยามากินเอง ร้อยละ 20.3 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือนพบว่าดื่มน้ำประปาผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 61.2 รองลงมา ดื่มน้ำชื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 38.8 ตามลำดับ ส่วนน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค (น้ำซักล้าง อาบ ใช้ในครัวเรือน) พบว่าครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้น้ำประปา ร้อยละ 100 และกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเห็นว่าน้ำดื่ม และน้ำใช้มีเพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 100

การจัดการน้ำเสียของครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้วิธีการระบายน้ำเสียลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ร้อยละ 100 ส่วนการจัดการขยะมูลฝอยในครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดทิ้งขยะลงถังขยะเพื่อให้รถเก็บขยะของเทศบาลมารับ ร้อยละ 100

8.5.4 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 26.0 รองลงมาทราบจากป้ายประกาศโครงการ ร้อยละ 25.9 ทราบจากเจ้าหน้าที่/เอกสารของ รฟม. ร้อยละ 14.2 ทราบจากโซเชียลมีเดีย ร้อยละ 12.0 และทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 11.0 ตามลำดับ

8.5.5 ความคิดเห็นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทางการจราจร ร้อยละ 35.9 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 46.4
- อันดับที่ 2 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 19.3 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 48.1
- อันดับที่ 3 ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า ร้อยละ 14.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 48.7

- อันดับที่ 4** ปัญหาการระบายน้ำ ร้อยละ 7.0 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่ามีผลกระทบต่ออยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 57.9 ตามลำดับ
- อันดับที่ 5** ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงกลางวัน (06.00-22.00 น.) ร้อยละ 6.3 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่ามีผลกระทบต่ออยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 47.1 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.) | 93.7 | 6.3 | 11.7 | 41.2 | 47.1 |
| 1.2 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วง กลางคืน (22.00-06.00 น.) | 97.8 | 2.2 | 0 | 66.7 | 33.3 |
| 2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง | 80.7 | 19.3 | 7.7 | 48.1 | 44.2 |
| 3. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง | 97.0 | 3.0 | 12.5 | 50.0 | 37.5 |
| 3.1 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน | | | | | |
| 3.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อการค้าเงินชีวิต | 98.9 | 1.1 | 0 | 66.7 | 33.3 |
| 4. ชยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายจากการก่อสร้าง | 98.9 | 1.1 | 0 | 66.7 | 33.3 |
| 5. กลิ่นเหม็นจากควันท่อไอเสีย | 100.0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต | 95.9 | 4.1 | 0 | 27.3 | 72.7 |
| 7. การจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทางการจราจร | 64.1 | 35.9 | 35.1 | 46.4 | 18.5 |
| 8. เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร | 95.6 | 4.4 | 0 | 58.3 | 41.7 |
| 9. เกิดปัญหาอาชญากรรม/ยาเสพติดจากคนงานก่อสร้าง | 100.0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 10. ทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ | 97.0 | 3.0 | 12.5 | 62.5 | 25.0 |
| 11. อุบัติเหตุ/ความปลอดภัยจากการก่อสร้างและการ ขนส่งวัสดุก่อสร้าง เช่น วัสดุตกหล่น และเครื่องจักรขนาดใหญ่ | 99.3 | 0.7 | 50.0 | 50.0 | 0 |
| 12. ไฟฟ้าติด ๆ ดับ ๆ เป็นบางครั้ง | 96.7 | 3.3 | 22.3 | 44.4 | 33.3 |
| 13. ปัญหาการระบายน้ำ | 93.0 | 7.0 | 15.8 | 57.9 | 26.3 |
| 14. ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า | 85.6 | 14.4 | 10.3 | 48.7 | 41.0 |
| 15. ส่งผลกระทบต่อประกอบอาชีพ/บดบังร้านค้า | 97.4 | 2.6 | 14.3 | 57.1 | 28.6 |
| 16. การจ้างแรงงานลดลง | 100.0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

นอกจากนี้เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในหลายด้าน ส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง และลดปัญหาการจราจรติดขัดเท่ากัน ร้อยละ 99.6 รองลงมาช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน และลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางเท่ากัน ร้อยละ 99.3 ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้าเท่ากัน ร้อยละ 98.5 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-6

ตารางที่ 8-6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

| ประโยชน์ | ไม่ได้รับประโยชน์ | ได้รับประโยชน์ | ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ | | |
|--|-------------------|----------------|---------------------------|---------|------|
| | | | มาก | ปานกลาง | น้อย |
| 1. ทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง | 0.4 | 99.6 | 74.0 | 24.9 | 1.1 |
| 2. ลดปัญหาการจราจรติดขัด | 0.4 | 99.6 | 35.3 | 59.5 | 5.2 |
| 3. การประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์ | 4.4 | 95.6 | 44.2 | 45.7 | 10.1 |
| 4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน | 0.7 | 99.3 | 48.9 | 46.6 | 4.5 |
| 5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร | 1.5 | 98.5 | 41.7 | 56.4 | 1.9 |
| 6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ | 1.5 | 98.5 | 44.4 | 53.8 | 1.8 |
| 7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า | 1.5 | 98.5 | 49.2 | 48.1 | 2.7 |
| 8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต | 2.2 | 97.8 | 21.2 | 64.4 | 14.4 |
| 9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น | 5.2 | 94.8 | 32.0 | 59.4 | 8.6 |
| 10.ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง | 0.7 | 99.3 | 29.1 | 65.7 | 5.2 |

นอกจากนี้จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ คือ ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น ร้อยละ 5.2 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 50.0 ทำให้ถนนดูแคบลง ร้อยละ 4.8 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 53.8 อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ ร้อยละ 3.3 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 66.7 ตามลำดับ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-7

ตารางที่ 8-7 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

| ผลกระทบ | ไม่ได้รับผลกระทบ | ได้รับผลกระทบ | ระดับของผลกระทบ | | |
|---|------------------|---------------|-----------------|---------|------|
| | | | มาก | ปานกลาง | น้อย |
| 1. การค้าขายลำบากมากขึ้น และไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า | 97.0 | 3.0 | 12.5 | 25.0 | 62.5 |
| 2. บดบังทัศนียภาพ | 87.4 | 2.6 | 28.6 | 14.3 | 57.1 |
| 3. ทำให้ถนนดูแคบลง | 95.2 | 4.8 | 16.6 | 23.1 | 53.8 |
| 4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น | 94.8 | 5.2 | 15.3 | 28.6 | 50.0 |
| 5. อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ | 96.7 | 3.3 | 22.2 | 11.1 | 66.7 |

8.6 ผลการศึกษาของกลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัยตามแนวเส้นทางของโครงการในภาพรวม

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

8.6.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 62.3 และเป็นเพศชาย ร้อยละ 37.7 ส่วนใหญ่ มีช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 32.3 รองลงมา มีช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 21.5 และมีอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 19.6 ตามลำดับ สถานภาพในครอบครัวส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 41.3 เป็นคู่สมรส ร้อยละ 32.8 และบุตร/ธิดา ร้อยละ 15.1 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาชั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 29.0 รองลงมาคือจบ การศึกษาระดับ ปวช./ปวส. ร้อยละ 24.6 และจบการศึกษาระดับประถมศึกษาและระดับมัธยมศึกษาเท่ากัน ร้อยละ 23.1 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างมีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 3-4 คน ร้อยละ 31.8 รองลงมา มีสมาชิก 5-6 คน ร้อยละ 23.6 และมีสมาชิก 4-5 คน ร้อยละ 21.8 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างเกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 76.7 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 23.3 โดยย้ายมาจากภาค ตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 46.2 ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ ขอนแก่น ยโสธร อุบลราชธานี สุรินทร์ อุดรธานี ร้อยเอ็ด นครพนม มุกดาหาร ศรีสะเกษ มหาสารคาม และจังหวัดอำนาจเจริญ รองลงมา ย้ายมาจากภาคกลาง ร้อย ละ 25.3 ได้แก่ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรปราการ นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม พิษณุโลก สระบุรี สุพรรณบุรี นครสวรรค์ พิจิตร อยุธยา อ่างทอง ปทุมธานี อุทัยธานี และจังหวัดสุโขทัย และย้ายมาจากภาคเหนือ ร้อยละ 11.0 ได้แก่ จังหวัดลำปาง น่าน ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 93.1 รองลงมาเป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น ร้อยละ 2.6 และเป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมากที่สุดเฉลี่ย วันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 61.0 รองลงมาวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 24.4 และวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 14.6 ช่วงเวลา ที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุด คือตลอดทั้งวันทั้งคืน ร้อยละ 75.1 รองลงมา ช่วงเวลากลางวัน ร้อยละ 13.6 และ ช่วงกลางคืน ร้อยละ 11.3 ตามลำดับ

8.6.2 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าอาชีพหลักของครัวเรือนประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 42.6 รองลงมา ประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 42.1 และประกอบอาชีพเป็นพนักงานเอกชน ร้อยละ 13.3 ตามลำดับ

8.6.3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่าไม่เคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 55.9 ส่วนที่เคยมีคนเจ็บป่วย คิดเป็นร้อยละ 44.1 โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ โรคหวัด ร้อยละ 38.9 รองลงมาเป็นโรคอื่นๆ (ความดัน เบาหวาน โรคหัวใจ) ร้อยละ 20.1 โรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ ร้อยละ 16.4 โรคเกี่ยวกับหู/ตา/ฟัน/กระดูก ร้อยละ 14.5 เป็นโรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 5.9 ตามลำดับ การรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย ส่วนใหญ่ไปรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลพระปิ่นเกล้า โรงพยาบาลตากสิน โรงพยาบาลเลิดสิน) ร้อยละ 39.3 รองลงมาไปรักษาที่คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (โรงพยาบาลบางไผ่ โรงพยาบาลพญาไท 3) ร้อยละ 25.2 และซื้อยากินเอง ร้อยละ 22.8 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่าดื่มน้ำประปาผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 61.4 และดื่มซื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 38.4 และส่วนน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค (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 27.0 รองลงมาทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 25.0 ทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 12.9 และทราบจากทราบจากโซเชียลมีเดีย ร้อยละ 11.6 ตามลำดับ

8.6.5 ความคิดเห็นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทางการจราจร ร้อยละ 24.9 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 47.4
- อันดับที่ 2 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 15.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 61.7
- อันดับที่ 3 ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า ร้อยละ 11.3 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 56.8
- อันดับที่ 4 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน ร้อยละ 3.8 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 46.7

อันดับที่ 5 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงเวลากลางวัน (06.00-22.00 น.) ร้อยละ
3.1 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 83.3

ผลกระทบอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-8

ตารางที่ 8-8 ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

| ผลกระทบ | ไม่ได้รับผลกระทบ | ได้รับผลกระทบ | ระดับของผลกระทบ | | |
|--|------------------|---------------|-----------------|---------|-------|
| | | | มาก | ปานกลาง | น้อย |
| 1. เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง | | | | | |
| 1.1 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงเวลากลางวัน (06.00-22.00น.) | 96.9 | 3.1 | 0 | 16.7 | 83.3 |
| 1.2 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงกลางคืน (22.00-06.00 น.) | 97.2 | 2.8 | 9.1 | 27.3 | 63.6 |
| 2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุ | 84.6 | 15.4 | 8.3 | 30.0 | 61.7 |
| 3. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง | 96.2 | 3.8 | 33.3 | 20.0 | 46.7 |
| 3.1 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน | | | | | |
| 3.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อการค้าเงินชีวิต | 98.5 | 1.5 | 16.7 | 83.3 | 0 |
| 4. ขยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายจากการก่อสร้าง | 99.7 | 0.3 | 0 | 100.0 | 0 |
| 5. กลิ่นเหม็นจากควีน/ท่อไอเสีย | 100.0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 6. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต | 99.0 | 1.0 | 25.0 | 0 | 75.0 |
| 7. การจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทางจราจร | 75.1 | 24.9 | 19.6 | 47.4 | 33.0 |
| 8. เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร | 99.5 | 0.5 | 50.0 | 50.0 | 0 |
| 9. เกิดปัญหาอาชญากรรม/ยาเสพติดจากคนงานก่อสร้าง | 99.7 | 0.3 | 0 | 0 | 100.0 |
| 10. ทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ | 99.0 | 1.0 | 25.0 | 50.0 | 25.0 |
| 11. อุบัติเหตุ/ความปลอดภัยจากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง เช่น วัสดุตกหล่น และเครื่องจักรขนาดใหญ่ | 99.5 | 0.5 | 50.0 | 0 | 50.0 |
| 12. ไฟฟ้าติด ๆ ดับ ๆ เป็นบางครั้ง | 96.4 | 3.6 | 0 | 14.3 | 85.7 |
| 13. ปัญหาการระบายน้ำ | 96.4 | 3.6 | 42.9 | 14.2 | 42.9 |
| 14. ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า | 88.7 | 11.3 | 6.8 | 36.4 | 56.8 |
| 15. ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ/บัดบังร้านค้า | 99.2 | 0.8 | 33.3 | 66.7 | 0 |
| 16. การจ้างแรงงานลดลง | 99.7 | 0.3 | 100.0 | 0 | 0 |

นอกจากนี้เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในหลายด้านส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 99.7 รองลงมาคือ ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้น และเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ร้อยละ 99.5 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-9

ตารางที่ 8-9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

| ประโยชน์ | ไม่ได้รับประโยชน์ | ได้รับประโยชน์ | ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ | | |
|--|-------------------|----------------|---------------------------|---------|------|
| | | | มาก | ปานกลาง | น้อย |
| 1. ทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง | 0.3 | 99.7 | 77.1 | 22.4 | 0.5 |
| 2. ลดปัญหาการจราจรติดขัด | 3.8 | 96.2 | 40.0 | 57.1 | 2.9 |
| 3. การประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์ | 3.3 | 96.7 | 49.9 | 40.8 | 9.3 |
| 4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน | 0.5 | 99.5 | 52.1 | 46.1 | 1.8 |
| 5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร | 0.5 | 99.5 | 48.5 | 49.7 | 1.8 |
| 6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ | 0.5 | 99.5 | 53.4 | 45.4 | 1.2 |
| 7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า | 0.5 | 99.5 | 54.9 | 44.3 | 0.8 |
| 8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต | 5.9 | 94.1 | 23.4 | 61.6 | 15.0 |
| 9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น | 4.6 | 95.4 | 40.6 | 55.1 | 4.3 |
| 10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง | 4.1 | 95.9 | 43.0 | 52.7 | 4.3 |

นอกจากนี้จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ คือ

- อันดับที่ 1** ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น ร้อยละ 3.1 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 50.0
- อันดับที่ 2** ทำให้ถนนดูแคบลง ร้อยละ 1.3 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 60.0
- อันดับที่ 3** ทำให้การค้าขายลำบากมากขึ้นและไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า ร้อยละ 1.0 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 75.0

ผลกระทบอื่นๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-10

ตารางที่ 8-10 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

| ผลกระทบ | ไม่ได้รับผลกระทบ | ได้รับผลกระทบ | ระดับของผลกระทบ | | |
|--|------------------|---------------|-----------------|---------|-------|
| | | | มาก | ปานกลาง | น้อย |
| 1. ทำให้การค้าขายลำบากมากขึ้น และไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า | 99.0 | 1.0 | 0 | 25.0 | 75.0 |
| 2. บดบังทัศนียภาพ | 99.7 | 0.3 | 0 | 0 | 100.0 |
| 3. ทำให้ถนนดูแคบลง | 98.7 | 1.3 | 0 | 40.0 | 60.0 |
| 4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น | 96.9 | 3.1 | 8.3 | 50.0 | 41.7 |
| 5. อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ | 99.5 | 0.5 | 0 | 0 | 100.0 |

8.6.6 ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนในการพัฒนาโครงการ

จากการศึกษาความคิดเห็นของประชาชน สามารถสรุปข้อเสนอแนะต่างๆ ได้ ดังนี้

- 1) ด้านการรับรู้ข่าวสารและประชาสัมพันธ์
 - ควรมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารกิจกรรมต่างๆ เช่น ความก้าวหน้าในการก่อสร้างโครงการ การเปิดให้ทดลองใช้ฟรี และวันเปิดให้บริการโครงการ โดยประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ และป้ายตามเส้นทางโครงการ
 - ควรมีการแจ้งให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงทราบล่วงหน้าก่อนดำเนินกิจกรรมก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดผลกระทบด้านเสียง และสั่นสะเทือน
- 2) ด้านผลกระทบจากการดำเนินโครงการ
 - ทางโครงการต้องรับผิดชอบซ่อมแซมบ้านและถนน หากความเสียหายดังกล่าวเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ
 - ควรปรับปรุงภูมิทัศน์ให้สวยงาม
 - ควรป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง เช่น ด้านฝุ่นละออง
 - ควรมีการแจ้งให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงทราบล่วงหน้า หากมีการดำเนินงานก่อสร้างปรับปรุงหรือเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับสาธารณูปโภค
 - ควรติดตั้งสัญญาณไฟจราจรสำหรับข้ามถนนปากซอยเจริญฯ 74 จัดสร้างทางม้าลาย ติดไฟส่องสว่างบริเวณทางเดิน และไม่วางสิ่งกีดขวางบริเวณป้ายรถเมล์
 - โครงการต้องซ่อมแซมบ้านเรือนที่ได้รับความเสียหายจากการก่อสร้างโครงการก่อนที่จะส่งมอบงาน รวมทั้งเข้ามาดูแลครัวเรือนที่ได้รับความเดือดร้อนจากการก่อสร้างโครงการ
 - ควรดำเนินการติดตั้งรางน้ำฝนบริเวณสถานีบางขุนนนท์ เนื่องจากเวลาฝนตก น้ำฝนจะสาดเข้ามาบริเวณอาคารพาณิชย์
 - ควรดำเนินการปรับปรุงและซ่อมแซมผิวจราจรให้อยู่ในสภาพดีดังเดิม เพื่อป้องกันปัญหาด้านการจราจร และอุบัติเหตุ
 - ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างให้เสร็จโดยเร็ว
 - ควรคืนพื้นที่ผิวถนนและทางเท้าให้เรียบร้อย และควรคืนทางม้าลายคนข้ามในบริเวณเดิม
 - ควรซ่อมแซมพื้นที่ทรุดตัว และร้าวจากการก่อสร้างโครงการ
 - ควรขุดลอกท่อระบายน้ำที่มีวัสดุก่อสร้างอุดตัน
 - ควรพิจารณาเพิ่มทางข้าม สะพานข้าม และไฟกะพริบเตือนบริเวณตลาดนครหลวง
 - ควรเพิ่มสัญญาณไฟจราจรด้านหน้ามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสยาม
- 3) ข้อเสนอแนะด้านอื่นๆ
 - ควรเร่งดำเนินงานก่อสร้างโครงการให้เร็วที่สุด
 - ควรออกบัตรโดยสารที่สามารถใช้ร่วมกับระบบขนส่งอื่นๆ ภายในบัตรใบเดียว
 - ควรติดตั้งกำแพงกันพื้นที่ก่อสร้าง
 - ควรจัดสร้างทางเดินเท้าให้สวยงาม
 - ควรเพิ่มบริการที่จอดรถให้เข้าในแต่ละสถานี

- ควรมีการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกที่รองรับการใช้บริการของผู้พิการ และผู้สูงอายุ
- ควรกำหนดราคาค่าโดยสารไม่ให้สูงจนเกินไป และพัฒนาให้ใช้บัตรประชาชนเป็นบัตรที่ใช้ในการโดยสารได้ด้วย
- ควรเพิ่มการปลูกต้นไม้ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า เพื่อลดฝุ่นละอองและสร้างบรรยากาศที่ร่มรื่น
- ควรก่อสร้างสะพานลอยเพิ่มทางเชื่อม sky walk ตามจุดต่างๆ
- จัดให้มีบัตรโดยสารหลากหลายรูปแบบ พร้อมโปรโมชั่นที่น่าสนใจ เพื่อกระตุ้นการใช้บริการ
- ควรเพิ่มช่วงเวลาให้บริการเป็นแบบตลอด 24 ชั่วโมง
- ควรควบคุมราคาค่าโดยสารให้เหมาะสม ไม่แพงจนเกินไป
- ดูแลความสะอาดบนสถานี เนื่องจากมีนักพิราบบมาเกาะและอุจจาระทำให้เกิดความสกปรก