

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 ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (บริษัท ยูเออีฯ) ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมให้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน มีรายละเอียดดังนี้

- หัวหน้าผู้แทนครัวเรือนที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางรถไฟฟ้า 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 ธันวาคม 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-สังคมของประชาชนที่อยู่อาศัยตามแนวเส้นทางโครงการก่อสร้างโครงการ
- 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 สถานีไพศาล และสถานีจรัญสนิทวงศ์ 13 โดยแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่

1. ผลการศึกษาของกลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัย/ชุมชนบริเวณโดยรอบสถานี 9 สถานี และตามแนวเส้นทางของโครงการทั้งหมดในภาพรวม
2. ผลการศึกษาของกลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัย/ชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีรับ-ส่งผู้โดยสารในแต่ละสถานี จำนวน 9 สถานีในภาพรวม
3. ผลการศึกษาของกลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัยตามแนวเส้นทางของโครงการในภาพรวม

8.3.2 พื้นที่ศึกษา

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ สังคม และทัศนคติของประชาชนต่อการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ มีขอบเขตการศึกษาครอบคลุมพื้นที่ชุมชนที่อยู่โดยรอบในรัศมีจากแนว กึ่งกลางออกไปทั้งสองข้างตลอดแนวเส้นทางไม่น้อยกว่า 500 เมตร ซึ่งอยู่ใน เขตบางซื่อ (แขวงบางซื่อ) เขตบางพลัด (แขวง บางพลัด แขวงบางบำหรุ แขวงบางยี่ขัน) เขตบางกอกน้อย (แขวงอรุณอมรินทร์ แขวงบางขุนศรี แขวงบางช้างหล่อ) เขตบางกอกใหญ่ (แขวงวัดท่าพระ และแขวงวัดอรุณ) ของกรุงเทพมหานคร

8.3.3 วิธีการสำรวจทัศนคติของประชาชนเป็นรายบุคคล

วิธีการสำรวจทัศนคติของประชาชนเป็นรายบุคคล มีวิธีการศึกษาดังนี้

1) กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ ประชาชนในท้องถิ่นที่เป็นหัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรสหรือสมาชิกที่เป็นตัวแทน ครัวเรือนละ 1 คน ประกอบด้วย กลุ่มครัวเรือนที่พักอาศัยริมเส้นทางที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินพาดผ่าน เริ่มตั้งแต่สถานี เตาปูน ถึง สถานีจรัญสนิทวงศ์ 13 ตามแนวถนนจรัญสนิทวงศ์

2) ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเป้าหมายในการศึกษาคั้งนี้ มีดังนี้ การสำรวจความคิดเห็นของประชาชนใน ระดับครัวเรือนทำการสอบถามจากหัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรสหรือผู้อาศัยอยู่ในบ้านเรือนนั้นๆ เพียง 1 รายต่อครัวเรือน ดั้งนั้น บริษัทที่ปรึกษาฯ จึงได้สุ่มจำนวนตัวอย่างจากจำนวนครัวเรือนของประชากรเป้าหมายในพื้นที่ศึกษาโดยรอบในรัศมี จากแนวกึ่งกลางออกไปทั้งสองข้างตลอดแนวเส้นทางไม่น้อยกว่า 500 เมตร ในแต่ละสถานีและตามแนวเส้นทาง ตามที่ระบุ ในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจำนวนตัวอย่างที่สำรวจในแต่ละสถานี และแนวเส้นทางรวมของ แต่ละช่วงสถานี 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	45	6.8%
สถานีบางโพ กับ สถานีเตาปูน	45	6.8%
รวม	660	100.0

ที่มา: บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม 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

บริษัทที่ปรึกษาฯ ได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาให้ผู้ชำนาญการตรวจสอบแก้ไขปรับปรุงให้มีความถูกต้องตามเนื้อหา (Content Validity) และความเที่ยงตรงเชิงโครงสร้าง (Construct Validity) เพื่อให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

5) การเก็บรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนาม ระหว่างวันที่ 2-7 มิถุนายน พ.ศ. 2562 โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถามแล้วบันทึกคำตอบลงในแบบสอบถามด้วยตนเอง และใช้พนักงานสัมภาษณ์ จำนวน 12 คน โดยมีการอบรมให้มีความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนที่จะทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ถูกสัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการฯ และสถานะของโครงการฯ รวมทั้งมีการแจกแผ่นพับประชาสัมพันธ์ของโครงการอีกด้วยส่วนหนึ่งแก่ผู้ถูกสัมภาษณ์ก่อนแล้วจึงลงมือสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษานั้นได้ครบตามจำนวนตัวอย่าง และเมื่อเก็บข้อมูลแล้วเสร็จในแต่ละวัน จึงมีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเตรียมทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป (กิจกรรมการสำรวจทัศนคติ และความคิดเห็น แสดงดังรูปที่ 8-1)

6) การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้แบบสอบถามจากภาคสนามแล้ว ทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลทั้งหมด โดยนำข้อมูลมาจัดระเบียบหรือจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม แล้วสร้างคู่มือของรหัสและลงรหัส (Coding) ตามคู่มือลงรหัสที่สร้างขึ้นมานำข้อมูลที่ลงรหัสเรียบร้อยแล้วไปวิเคราะห์ประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป 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 ธันวาคม 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 56.4 และเพศชาย ร้อยละ 43.6 ส่วนใหญ่ช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 27.6 รองลงมาคือช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 23.8 ช่วงอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 23.5 และช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 17.6 ตามลำดับ มีสถานภาพในครอบครัวเป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 42.3 เป็นคู่สมรส ร้อยละ 35.6 เป็นบุตร/ธิดา ร้อยละ 14.5 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 32.0 รองลงมาระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 26.5 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 22.3 และระดับปวช./ปวส ร้อยละ 18.6 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 3-4 คน ร้อยละ 28.2 รองลงมาคือสมาชิก 2-3 คน ร้อยละ 26.1 และมีสมาชิก 4-5 คน ร้อยละ 23.8 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 71.2 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 28.8 โดยส่วนใหญ่ย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 40.5 ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ ขอนแก่น ยโสธร อุบลราชธานี สุรินทร์ อุดรธานี ร้อยเอ็ด นครพนม มุกดาหาร ศรีสะเกษ มหาสารคาม และจังหวัดอำนาจเจริญ รองลงมาคือย้ายมาจากภาคกลาง ร้อยละ 25.8 ได้แก่ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรปราการ นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม พิษณุโลก สระบุรี สุพรรณบุรี นครสวรรค์ พิจิตร อยุธยา อ่างทอง ปทุมธานี อุทัยธานี และจังหวัดสุโขทัย ย้ายมาจากภาคใต้ ร้อยละ 11.1 ได้แก่ จังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา ตรัง ภูเก็ต และจังหวัดนครศรีธรรมราช ย้ายมาจากภาคเหนือ ร้อยละ 9.5 ได้แก่ จังหวัดลำปาง แพร่ พะเยา เชียงใหม่ เชียงราย และจังหวัดตาก ย้ายมาจากภาคตะวันออก ร้อยละ 8.4 ได้แก่ จังหวัดระยอง ชลบุรี ปราจีนบุรี และจังหวัดฉะเชิงเทรา ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 73.3 รองลงมาเป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น ร้อยละ 11.2 และเป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 7.4 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมากที่สุดเฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 57.1 รองลงมาเฉลี่ยวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 23.5 และเฉลี่ยน้อยกว่า 6 ชั่วโมง ร้อยละ 10.6 ตามลำดับ ซึ่งช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวันทั้งคืน ร้อยละ 68.5 รองลงมาคือ ช่วงกลางวัน ร้อยละ 22.0 และช่วงเวลากลางคืน ร้อยละ 9.5 ตามลำดับ

8.4.2 การเปลี่ยนแปลงต่อสภาพเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าอาชีพหลักของครัวเรือน อาชีพค้าขาย ร้อยละ 38.8 รองลงมาประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 33.5 เป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 12.4 และประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 9.7 ตามลำดับ

8.4.3 สรุปข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่าไม่มีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 55.5 และเคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 44.5 โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ โรคหวัด ร้อยละ 30.4 รองลงมาคือ โรคอื่น ๆ (ความดัน

โรคมะเร็ง ใช้เลือดออก เบาหวาน เป็นต้น) ร้อยละ 22.7 โรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ ร้อยละ 12.6 โรคเกี่ยวกับหู/ตา/ฟัน/กระดูก ร้อยละ 10.1 และโรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 9.5 ตามลำดับ การรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย พบว่าส่วนใหญ่ไปรับการรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลตากสิน โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ โรงพยาบาลพระปิ่นเกล้า โรงพยาบาลกลาง) คิดเป็นร้อยละ 48.8 รองลงมา ไปรับการรักษาที่ปรึกษาที่คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (โรงพยาบาลบางไผ่ โรงพยาบาลพญาไท 3 หรือคลินิกเพชรเกษม) คิดเป็นร้อยละ 32.2 และซื้อยามากินเอง ร้อยละ 13.5 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่าดื่มน้ำประปาผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 55.4 และซื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 44.6 ส่วนน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค (น้ำซักล้าง อาบ ใช้ในครัวเรือน) พบว่าครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้น้ำประปา ร้อยละ 100 กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเห็นว่าน้ำดื่ม และน้ำใช้มีเพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 100

การจัดการน้ำเสียของครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้วิธีการระบายน้ำเสียลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ร้อยละ 100 ส่วนการจัดการขยะมูลฝอยในครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดทิ้งขยะลงถังเพื่อให้รถเก็บขยะมารับ ร้อยละ 100

8.4.4 สรุปผลการรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยส่วนใหญ่ทราบจากป้ายประกาศของโครงการ ร้อยละ 28.3 รองลงมา ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 22.6 ทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 19.2 และทราบจากเจ้าหน้าที่ของ รฟม. ร้อยละ 11.6 ตามลำดับ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1** ปัญหาการจราจรติดขัด/กีดขวาง/ต้องเปลี่ยนเส้นทาง ร้อยละ 40.9 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 44.1
- อันดับที่ 2** ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 15.2 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 46.0
- อันดับที่ 3** ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า ร้อยละ 10.5 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 43.5
- อันดับที่ 4** ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงเวลากลางวัน (06.00-22.00น.) ร้อยละ 8.2 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 44.4
- อันดับที่ 5** ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงเวลากลางคืน (22.00-06.00น.) ร้อยละ 6.5 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 46.5

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.)	91.8	8.2	26.0	44.4	29.6
1.2 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วง กลางคืน (22.00-06.00 น.)	93.5	6.5	30.2	46.5	23.3
2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง	84.8	15.2	22.0	46.0	32.0
3. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง					
3.1 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อ ทรัพย์สิน	95.5	4.5	16.6	66.7	16.7
3.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อ ดำเนินชีวิต	97.1	2.9	47.4	26.3	26.3
4. ชยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายจากการก่อสร้าง	97.6	2.4	0.0	56.3	43.7
5. กลิ่นเหม็นจากควีน/ท่อไอเสีย	98.6	1.4	11.1	66.7	22.2
6. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	96.5	3.5	17.4	47.8	34.8
7. การจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทาง การจราจร	59.1	40.9	43.3	44.1	12.6
8. เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร	95.2	4.8	15.6	34.4	50.0
9. เกิดปัญหาอาชญากรรม/ยาเสพติดจากคนงานก่อสร้าง	98.8	1.2	50.0	12.5	37.5
10. ทักษะวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ	96.4	3.6	29.1	41.7	29.2
11. อุบัติเหตุ/ความปลอดภัยจากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุ ก่อสร้างเช่นวัสดุตกหล่นและเครื่องจักรขนาดใหญ่	98.3	1.7	36.3	27.3	36.4
12. ไฟฟ้าติด ๆ ดับ ๆ เป็นบางครั้ง	97.1	2.9	15.8	47.4	36.8
13. ปัญหาการระบายน้ำ	97.3	2.7	33.3	38.9	27.8
14. ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า	89.5	10.5	21.7	43.5	34.8
15. ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ/บดบังร้านค้า	98.0	2.0	30.8	53.8	15.4
16. การจ้างแรงงานลดลง	99.4	0.6	50.0	0.0	50.0

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็วและตรงต่อเวลาขึ้น ร้อยละ 97.6 รองลงมา ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชนเนื่องจากปัญหาการจราจร ร้อยละ 96.8 ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ร้อยละ 96.5 ลดปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 93.9 และการประหยัดมูลค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์ร้อยละ 92.9 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-3

ตารางที่ 8-3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ประโยชน์	ไม่ได้รับประโยชน์	ได้รับประโยชน์	ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้สะดวกและรวดเร็วและตรงต่อเวลาในการเดินทาง	2.4	97.6	80.0	18.8	1.2
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัด	6.1	93.9	46.4	47.1	6.5
3. การประหยัดมูลค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์	7.1	92.9	47.2	43.7	9.1
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	3.5	96.5	46.9	48.2	4.9
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร	3.2	96.8	43.5	53.5	3.0
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	8.0	92.0	48.2	47.8	4.0
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้ามหานคร	11.2	88.8	50.6	45.6	3.8
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	14.7	85.3	29.8	59.0	11.2
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	16.7	83.3	34.6	56.5	8.7
10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	15.2	84.8	39.5	52.3	8.2

นอกจากนี้เมื่อสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1** ทำให้ถนนแคบลง ร้อยละ 6.7 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 45.5
- อันดับที่ 2** ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้ามหานครแน่นขึ้น ร้อยละ 5.5 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 50.0
- อันดับที่ 3** ทำให้บดบังทัศนียภาพ ร้อยละ 4.8 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 43.8

ผลกระทบอื่นๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-4

ตารางที่ 8-4 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้การค้าขายลำบากมากขึ้นและไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า	96.8	3.2	9.5	42.9	47.6
2. บดบังทัศนียภาพ	95.2	4.8	25.0	43.8	31.2
3. ทำให้ถนนแคบลง	93.3	6.7	18.1	45.5	36.4
4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้ามหานครแน่นขึ้น	94.5	5.5	22.2	50.0	27.8
5. อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ	97.4	2.6	11.7	47.1	41.2

8.5 ผลการศึกษาของกลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัย/ชุมชนบริเวณโดยรอบสถานีรับ-ส่งผู้โดยสาร ในแต่ละสถานี จำนวน 9 สถานีในภาพรวม

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

8.5.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าเป็นเพศหญิง ร้อยละ 61.5 และเพศชาย ร้อยละ 38.5 มีช่วงอายุ 41-50 ปีมากที่สุด ร้อยละ 33.7 รองลงมา มีช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 23.0 และอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 21.5 ตามลำดับ มีสถานภาพในครอบครัวส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 42.2 รองลงมา เป็นคู่สมรส ร้อยละ 39.6 และบุตร/ธิดา ร้อยละ 12.6 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 29.6 รองลงมา ระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 25.2 ระดับ ปวช./ปวส. ร้อยละ 24.1 และระดับปริญญาตรี ร้อยละ 21.1 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 3-4 คน ร้อยละ 34.1 รองลงมา มีสมาชิก 4-5 คน ร้อยละ 24.1 มีสมาชิก 2-3 คน ร้อยละ 21.5 และมีสมาชิก 5-6 คน ร้อยละ 15.9 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 74.8 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 25.2 โดยส่วนใหญ่ย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 39.7 ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ ขอนแก่น ยโสธร อุบลราชธานี สุรินทร์ อุดรธานี ร้อยเอ็ด นครพนม มุกดาหาร ศรีสะเกษ มหาสารคาม และจังหวัดอำนาจเจริญย้ายมาจากรองลงมา ย้ายมาจากภาคกลาง ร้อยละ 25.0 ได้แก่ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรปราการ นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม พิษณุโลก สระบุรี สุพรรณบุรี นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร อุดรธานี อ่างทอง ปทุมธานี อุทัยธานี และจังหวัดสุโขทัย ย้ายมาจากภาคเหนือ ร้อยละ 14.7 ได้แก่ จังหวัดลำปางแพร่ พะเยา เชียงใหม่ เชียงราย และจังหวัดตากตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 89.3 รองลงมา เป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 4.8 เป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น ร้อยละ 3.0 และเป็นบ้านเดี่ยวชั้นเดียว ร้อยละ 1.9 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมากที่สุด เฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 61.1 รองลงมา เฉลี่ยวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 22.6 และเฉลี่ยวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 16.3 ตามลำดับ ซึ่งช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุด ได้แก่ ตลอดทั้งวันทั้งคืน ร้อยละ 72.2 รองลงมา คือ ช่วงเวลา กลางคืน ร้อยละ 17.0 และช่วงกลางวัน ร้อยละ 10.8 ตามลำดับ

8.5.2 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างพบว่าส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 42.6 รองลงมา คือ อาชีพค้าขาย ร้อยละ 40.4 และพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 10.0 ตามลำดับ

8.5.3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่าไม่เคยมีใครเจ็บป่วย ร้อยละ 54.8 และเคยมีใครเจ็บป่วย ร้อยละ 45.2 โดยในจำนวนผู้ที่เจ็บป่วย พบว่า โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ เป็นหวัด ร้อยละ 35.2 รองลงมา เป็นโรคอื่นๆ (ความดัน เบาหวาน ไขมันอุดตัน) ร้อยละ 22.0 เป็นโรคเกี่ยวกับหู/ตา/ฟัน/กระดูก ร้อยละ 15.9 เป็นโรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ ร้อยละ 12.8 และเป็นโรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 6.2 ตามลำดับ ในส่วนการรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย พบว่าส่วนใหญ่ ไปรักษาไปรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาล

ตากสิน โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์) คิดเป็นร้อยละ 39.9 รองลงมาไปรักษาคลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (เพชรเกษม เกษมราษฎร์
พญาไท 3) คิดเป็นร้อยละ 33.3 และซื้อยามากินเอง ร้อยละ 18.5 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่าดื่มน้ำประปาผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 68.0 และ
ดื่มน้ำชื่อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 32.0 ส่วนน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค (น้ำซักล้าง อาบน้ำ ใช้ในครัวเรือน) พบว่าครัวเรือนกลุ่ม
ตัวอย่างทั้งหมดใช้น้ำประปา ร้อยละ 100 และกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเห็นว่าน้ำดื่ม และน้ำใช้มีเพียงพอต่อความต้องการ

การจัดการน้ำเสียของครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้วิธีการระบายน้ำเสียลงท่อระบายน้ำสาธารณะ
ร้อยละ 100 ส่วนการจัดการขยะมูลฝอยในครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดทิ้งขยะลงถังขยะเพื่อให้รถเก็บขยะ
ของเทศบาลมารับ ร้อยละ 100

8.5.4 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ
ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พบว่ากลุ่มตัวอย่างกลุ่ม
ตัวอย่างทั้งหมดรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยทราบจากป้ายประกาศโครงการมากที่สุด ร้อยละ 27.7 รองลงมา
ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 25.5 ทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 13.8 ทราบจากเจ้าหน้าที่/เอกสารของ รฟม.
ร้อยละ 13.0 ทราบจากโซเชียลมีเดีย ร้อยละ 9.6 ตามลำดับ

8.5.5 ความคิดเห็นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทางการจราจรร้อยละ 31.1
ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 47.6
- อันดับที่ 2 ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า ร้อยละ 13.0 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับ
น้อย ร้อยละ 51.4
- อันดับที่ 3 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 11.1 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่า
มีผล กระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 53.3
- อันดับที่ 4 ปัญหาทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ ร้อยละ 3.3 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่ามีผลกระทบอยู่
ในระดับปานกลาง ร้อยละ 55.6 ร้อยละ 6.3
- อันดับที่ 5 ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต และส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพ/บดบังร้านค้า
เท่ากัน ร้อยละ 3.0 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 100 และ
มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 75.0 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.)	98.1	1.9	0.0	20.0	80.0
1.2 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วง กลางคืน (22.00-06.00 น.)	98.5	1.5	0.0	25.0	75.0
2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุก่อสร้าง	88.9	11.1	6.7	53.3	40.0
3. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง					
3.1 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน	97.8	2.2	0.0	83.3	16.7
3.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อการค้าเดินชีวิต	99.6	0.4	100.0	0.0	0.0
4. ชะงักมูลฝอย/เศษดิน/ทรายจากการก่อสร้าง	99.3	0.7	0.0	100.0	0.0
5. กลิ่นเหม็นจากควีน/ท่อไอเสีย	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	97.0	3.0	0.0	0.0	100.0
7. การจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทางการจราจร	68.9	31.1	33.4	47.6	19.0
8. เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร	97.8	2.2	0.0	50.0	50.0
9. เกิดปัญหาอาชญากรรม/ยาเสพติดจากคนงานก่อสร้าง	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10. ทักตนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ	96.7	3.3	22.2	55.6	22.2
11. อุบัติเหตุ/ความปลอดภัยจากการก่อสร้างและการ ขนส่งวัสดุก่อสร้าง เช่น วัสดุตกหล่น และเครื่องจักรขนาดใหญ่	99.6	0.4	0.0	0.0	100.0
12. ไฟฟ้าติด ๆ ดับ ๆ เป็นบางครั้ง	99.6	0.4	0.0	100.0	0.0
13. ปัญหาการระบายน้ำ	97.8	2.2	33.3	16.7	50.0
14. ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า	87.0	13.0	8.6	40.0	51.4
15. ส่งผลกระทบต่อประกอบอาชีพ/บดบังร้านค้า	97.0	3.0	0.0	75.0	25.0
16. การจ้างแรงงานลดลง	99.6	0.4	100.0	0.0	0.0

นอกจากนี้เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในหลายด้าน ส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 96.3 รองลงมาช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ร้อยละ 95.6 ลดปัญหาการจราจรติดขัด และขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้ามหานครเท่ากัน ร้อยละ 95.2 และลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางและลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรเท่ากัน ร้อยละ 94.8 และไม่ทำให้เกิดมลภาวะเนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ร้อยละ 94.4 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-6

ตารางที่ 8-6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ประโยชน์	ไม่ได้รับประโยชน์	ได้รับประโยชน์	ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	3.7	96.3	76.2	22.3	1.5
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัด	4.8	95.2	38.1	57.2	4.7
3. การประหยัดมูลค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์	9.3	90.7	48.6	42.0	9.4
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	4.4	95.6	53.1	42.6	4.3
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร	5.2	94.8	46.1	51.6	2.3
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	5.6	94.4	50.2	48.2	1.6
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้	4.8	95.2	48.6	49.0	2.3
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	7.0	93.0	21.1	66.1	12.7
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	8.9	91.1	37.4	53.7	8.9
10.ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	5.2	94.8	40.2	53.5	6.3

นอกจากนี้จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ คือ ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้หนาแน่นขึ้น ร้อยละ 4.1 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 45.5 รองลงมาทำให้ถนนแคบลง ร้อยละ 3.7 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 60.0 และการค้าขายลำบากมากขึ้น และไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า ร้อยละ 3.3 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 77.8 ตามลำดับ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-7

ตารางที่ 8-7 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. การค้าขายลำบากมากขึ้น และไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า	96.7	3.3	11.1	11.1	77.8
2. บดบังทัศนียภาพ	98.1	1.9	40.0	0.0	60.0
3. ทำให้ถนนแคบลง	96.3	3.7	20.0	20.0	60.0
4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้หนาแน่นขึ้น	95.9	4.1	18.1	36.4	45.5
5. อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ	97.4	2.6	14.3	14.3	71.4

8.6 ผลการศึกษากลุ่มผู้ที่มีบ้านพักอาศัยตามแนวเส้นทางของโครงการในภาพรวม

บริษัทที่ปรึกษาฯ ได้ดำเนินการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณโดยรอบในรัศมี 500 เมตร พื้นที่จากแนวเส้นทางแต่ละช่วงของสถานี ทั้ง 2 ช่วง จำนวน 390 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

8.6.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 52.8 และเป็นเพศชาย ร้อยละ 47.2 ส่วนใหญ่อายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 31.8 รองลงมาอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 30.8 ช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 16.9 และมีช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 14.9 ตามลำดับ สถานภาพในครอบครัวส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 42.3 เป็นคู่สมรส ร้อยละ 32.8 และบุตร/ธิดา ร้อยละ 15.9 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาชั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษามากที่สุด ร้อยละ 33.6 รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 27.4 จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 23.1 จบการศึกษาระดับ ปวช./ปวส. ร้อยละ 14.9 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างมีจำนวนสมาชิกในครัวเรือนส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 2-3 คน ร้อยละ 29.2 รองลงมา มีสมาชิก 3-4 ร้อยละ 24.1 และมีสมาชิก 4-5 คน ร้อยละ 23.6 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างเกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 68.7 และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 31.3 โดยย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 41.0 ได้แก่ จังหวัดนครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ ขอนแก่น ยโสธร อุบลราชธานี สุรินทร์ อุดรธานี ร้อยเอ็ด นครพนม มุกดาหาร ศรีสะเกษ มหาสารคาม และจังหวัดอำนาจเจริญ รองลงมาย้ายมาจากภาคกลาง ร้อยละ 26.2 ได้แก่ จังหวัดนครปฐม ราชบุรี สมุทรปราการ นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม พิษณุโลก สระบุรี สุพรรณบุรี นครสวรรค์ พิจิตร อัญญา อ่างทอง ปทุมธานี อุทัยธานี และจังหวัดสุโขทัย ย้ายมาจากภาคตะวันออก ร้อยละ 8.2 ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 62.3 รองลงมาเป็นบ้านเดี่ยว 2 ชั้น ร้อยละ 16.9 และเป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 9.2 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมากที่สุดเฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 54.4 รองลงมาวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 24.1 และน้อยกว่า 6 ชั่วโมง ร้อยละ 17.9 ช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุด คือตลอดทั้งวันทั้งคืน ร้อยละ 65.9 รองลงมาช่วงเวลากลางวัน ร้อยละ 29.7 และช่วงเวลากลางคืน ร้อยละ 4.4 ตามลำดับ

8.6.2 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าอาชีพหลักของครัวเรือน ประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 37.7 รองลงมาประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 27.2 และประกอบอาชีพเป็นพนักงานเอกชน ร้อยละ 14.1 ตามลำดับ

8.6.3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่าไม่เคยมีคนที่เจ็บป่วย ร้อยละ 55.9 ส่วนที่เคยมีคนที่เจ็บป่วย คิดเป็นร้อยละ 44.1 โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ โรคหวัด ร้อยละ 25.6 รองลงมาเป็น

โรคอื่นๆ (ความดัน เบาหวาน โรคหัวใจ) ร้อยละ 23.3 เป็นโรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 12.8 โรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ ร้อยละ 12.3 โรคเกี่ยวกับระบบทางเดินอาหาร ร้อยละ 6.6 ตามลำดับ การรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย ส่วนใหญ่ไปรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลศิริราช โรงพยาบาลพระปิ่นเกล้า โรงพยาบาลตากสิน โรงพยาบาลเลิดสิน) ร้อยละ

57.5 รองลงมาไปรักษาที่คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน (โรงพยาบาลบางไผ่ โรงพยาบาลพญาไท 3) ร้อยละ 31.0 และซื้อยา
กินเอง ร้อยละ 8.6 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่าซื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 55.4 และต้มน้ำประปาผ่าน
เครื่องกรอง ร้อยละ 44.6 ส่วนน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค (น้ำซักล้าง อาบน้ำ ใช้ในครัวเรือน) พบว่าครัวเรือนกลุ่มตัวอย่าง ทั้งหมด
ใช้น้ำประปา ร้อยละ 100 และกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเห็นว่าน้ำดื่ม และน้ำใช้มีเพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 100

การจัดการน้ำเสียของครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้วิธีการระบายน้ำเสียลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ร้อยละ
100 ส่วนในการจัดการขยะมูลฝอยพบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดทิ้งขยะลงถังเพื่อให้รถเก็บขยะมารับ ร้อยละ 100

8.6.4 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ
ระยะก่อสร้าง สัญญาสัมปทาน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมด
รับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยทราบข้อมูลจากป้ายประกาศโครงการมากที่สุด ร้อยละ 28.9 รองลงมาทราบจาก
เพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 24.1 ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 20.0 และทราบจากเจ้าหน้าที่ของรฟม. ร้อยละ 10.2 ตามลำดับ

8.6.5 ความคิดเห็นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ สามารถสรุปได้ดังนี้

- อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทางการจราจร ร้อยละ 47.7
ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 47.8
- อันดับที่ 2 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 17.9 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของ
ผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 42.9
- อันดับที่ 3 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงเวลากลางวัน (06.00-22.00น.) ร้อยละ 12.6
ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 46.9
- อันดับที่ 4 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วงเวลากลางคืน (22.00-06.00น.) ร้อยละ 10.0
ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 48.7
- อันดับที่ 5 ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า ร้อยละ 8.7 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่
ในระดับปานกลาง ร้อยละ 47.1

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.)	87.4	12.6	28.6	46.9	24.5
1.2 เสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุในช่วง กลางคืน (22.00-06.00 น.)	90.0	10.0	33.3	48.7	18.0
2. ฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง/ขนส่งวัสดุ	82.1	17.9	28.5	42.9	28.6
3. ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง					
3.1 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง เกิดความเสียหายต่อ ทรัพย์สิน	93.8	6.2	20.8	62.5	16.7
3.2 ความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อ ดำเนินชีวิต	95.4	4.6	44.4	27.8	27.8
4. ชยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายจากการก่อสร้าง	96.4	3.6	0.0	50.0	50.0
5. กลิ่นเหม็นจากควันท่อไอเสีย	97.7	2.3	11.1	66.7	22.2
6. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	96.2	3.8	26.7	73.3	0.0
7. การจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทาง การจราจร	52.3	47.7	47.8	42.5	9.7
8. เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร	93.3	6.7	19.2	30.8	50.0
9. เกิดปัญหาอาชญากรรม/ยาเสพติดจากคนงานก่อสร้าง	97.9	2.1	50.0	12.5	37.5
10. ทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ	96.2	3.8	33.3	33.3	33.4
11. อุบัติเหตุ/ความปลอดภัยจากการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง เช่น วัสดุตกหล่น และเครื่องจักรขนาดใหญ่	97.4	2.6	40.0	30.0	30.0
12. ไฟฟ้าติด ๆ ดับ ๆ เป็นบางครั้ง	95.4	4.6	16.7	44.4	38.9
13. ปัญหาการระบายน้ำ	96.9	3.1	33.3	50.0	16.7
14. ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า	91.3	8.7	35.3	47.1	17.6
15. ส่งผลต่อการประกอบอาชีพ/บดบังร้านค้า	98.7	1.3	80.0	20.0	0.0
16. การจ้างแรงงานลดลง	99.2	0.8	33.3	0.0	66.7

นอกจากนี้เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในหลายด้าน ส่วนใหญ่เห็นว่า ทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ร้อยละ 98.5 รองลงมา คือ ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร ร้อยละ 98.2 ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ร้อยละ 97.2 การประหยัดมูลค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์ ร้อยละ 94.4 และลดปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 93.1 ตามลำดับ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-9

ตารางที่ 8-9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ประโยชน์	ไม่ได้รับประโยชน์	ได้รับประโยชน์	ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	1.5	98.5	82.6	16.4	1.0
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัด	6.9	93.1	52.3	40.0	7.7
3. การประหยัดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงจากการใช้รถยนต์	5.6	94.4	46.2	44.8	9.0
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	2.8	97.2	42.7	52.0	5.3
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจร	1.8	98.2	41.8	54.8	3.4
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	9.7	90.3	46.9	47.4	5.7
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้	15.6	84.4	52.3	42.9	4.8
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	20.0	80.0	36.9	53.2	9.9
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	22.1	77.9	32.5	58.9	8.6
10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	22.1	77.9	38.8	51.3	9.9

นอกจากนี้จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ คือ

อันดับที่ 1 ทำให้ถนนแคบลง ร้อยละ 8.7 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 52.9

อันดับที่ 2 ทำให้บดบังทัศนียภาพ ร้อยละ 6.9 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 51.9

อันดับที่ 3 ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้หนาแน่นขึ้น ร้อยละ 6.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 56.0

ผลกระทบอื่นๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 8-10

ตารางที่ 8-10 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้การค้าขายลำบากมากขึ้น และไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า	96.9	3.1	8.3	66.7	25.0
2. บดบังทัศนียภาพ	93.1	6.9	22.2	51.9	25.9
3. ทำให้ถนนแคบลง	91.3	8.7	17.6	52.9	29.4
4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้หนาแน่นขึ้น	93.6	6.4	24.0	56.0	20.0
5. อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ	97.4	2.6	10.0	70.0	20.0

8.6.6 ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนในการพัฒนาโครงการ

จากการศึกษาความคิดเห็นของประชาชน สามารถสรุปข้อเสนอแนะต่างๆ ได้ ดังนี้

1) ด้านข้อมูลข่าวสาร

- ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารกิจกรรมต่างๆ ที่ดำเนินการตลอดช่วงเวลาที่ดำเนินการรวมถึงความคืบหน้าต่างๆ อย่างต่อเนื่อง เช่น การเปิดให้ทดลองใช้ฟรี
- ควรประกาศแจ้งให้ทราบล่วงหน้ากรณีก่อให้เกิดผลกระทบ เช่น เสียง สะเทือน การทดสอบระบบต่างๆ

2) ด้านผลกระทบต่างๆ

- ควรติดตั้งไฟแดงให้คนข้ามถนน
- ควรติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณทางเดิน
- ควรปรับพื้นที่ให้เรียบร้อยเพื่อลดปัญหาการจราจรและปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจร
- ควรดูแลแก้ไขปัญหาบริเวณที่พื้นที่ทรุดตัว ท่อระบายน้ำอุดตัน
- ควรเพิ่มสัญญาณจราจรหน้ามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสยามเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

3) ด้านข้อเสนอแนะโครงการ

- บัตรโดยสารควรเป็นแบบบัตรเดียว
- ควรมีการติดตั้งแผงกันต่างๆ เพื่อความปลอดภัย
- ควรมีการบริการที่จอดรถให้เข้าในแต่ละสถานีเพื่อความสะดวก
- ควรเพิ่มการปลูกต้นไม้ตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าเพื่อลดฝุ่นละอองและสร้างบรรยากาศที่ร่มรื่น
- จัดให้มีโปรโมชั่นราคาประหยัด/ลดราคา เพื่อดึงดูดผู้ใช้บริการให้เพิ่มมากขึ้น ให้มีผู้ใช้บริการ
- ควรดูแลอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุและผู้พิการโดยจัดให้มีทางลาด ทางเลื่อน และลิฟท์