

บทที่ 9

การติดตามตรวจสอบเศรษฐกิจและสังคม

9.1 บทนำ

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเศรษฐกิจ-สังคม ครั้งที่ 3 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2562 ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนระหว่างวันที่ 13-17 ตุลาคม 2562 (ครั้งที่ 1 ระยะก่อนก่อสร้าง ระหว่างวันที่ 8-12 ตุลาคม 2560 และวันที่ 4-8 พฤศจิกายน 2560 และครั้งที่ 2 ระยะก่อสร้าง ระหว่างวันที่ 14-18 ตุลาคม 2561) โดยสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่อยู่โดยรอบสถานี รวมระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร

9.2 วัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน

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

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

9.3 วิธีการสำรวจทัศนคติของประชาชนเป็นรายบุคคล

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

9.3.1 กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย คือ ประชาชนในท้องถิ่นที่เป็นหัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรสหรือสมาชิกที่เป็นตัวแทนครัวเรือนละ 1 คน ประกอบด้วยกลุ่มครัวเรือนที่พักอาศัยริมเส้นทางที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองพาดผ่าน เริ่มตั้งแต่สถานีรัชดา ถึงสถานีสำโรง ตามแนวถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์

9.3.2 ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ขนาดของกลุ่มตัวอย่างเป้าหมายในการศึกษานี้ มีการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในระดับครัวเรือน ทำการสอบถามจากหัวหน้าครัวเรือนหรือคู่สมรสหรือผู้อยู่ในบ้านเรือนนั้นๆ เพียง 1 รายต่อครัวเรือน ดังนั้น จึงได้ สุ่มจำนวนตัวอย่างจากจำนวนครัวเรือนของประชากรเป้าหมายในพื้นที่ศึกษาโดยรอบ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ตามที่ระบุในรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจำนวนตัวอย่างที่สำรวจในแต่ละสถานี และ แนวเส้นทางรวมของแต่ละช่วงสถานี แสดงดังตารางที่ 9-1

ตารางที่ 9-1 รายละเอียดจำนวนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง
ช่วงลาดพร้าว-สำโรง

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

9.3.3 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

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

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

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

9.3.4 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

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

9.3.5 การเก็บรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนาม ระหว่างวันที่ 13-17 ตุลาคม 2562 โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถามแล้วบันทึกคำตอบลงในแบบสอบถามด้วยตนเอง และใช้พนักงานสัมภาษณ์ จำนวน 12 คน โดยมีการอบรมให้มีความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนที่จะทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ถูกสัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการ และสถานะของโครงการ รวมทั้งมีการแจกโบรชัวร์ประชาสัมพันธ์ของโครงการส่วนหนึ่งแก่ผู้ถูกสัมภาษณ์ก่อนแล้วจึงลงมือสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษานั้นได้ครบตามจำนวนตัวอย่าง และเมื่อเก็บข้อมูลแล้วเสร็จในแต่ละวัน จึงมีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเตรียมทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป (กิจกรรมการสำรวจทัศนคติ และความคิดเห็น แสดงดังรูปที่ 9-1)

9.3.6 การวิเคราะห์ข้อมูล

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



สถานีภาวนา



สถานีลาดพร้าว 71



สถานีลำสาลี



สถานีศรีจตุรม



สถานีทิพวัล



ศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปที่ 9-1 ประมวลภาพกิจกรรมการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นของประชาชน ในพื้นที่ศึกษา (ตัวอย่าง)

9.4 ผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่อยู่โดยรอบสถานี และตามแนวรถไฟฟ้าสายสีเหลือง

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

9.4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่าเป็นเพศหญิง ร้อยละ 63.2 และเพศชาย ร้อยละ 36.8 ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีช่วงอายุ 51-60 ปี ร้อยละ 29.0 รองลงมาเป็นช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 26.6 ช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 20.4 ช่วงอายุ 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 17.0 และช่วงอายุ 21-30 ปี ร้อยละ 7.0 ตามลำดับ สถานภาพของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นครัวเรือน ร้อยละ 79.6 รองลงมาเป็นพนักงานหรือเจ้าของสถานประกอบการ ร้อยละ 19.4 ผู้นำชุมชนหรือตัวแทนชุมชนและอาจารย์หรือเจ้าหน้าที่ในสถานศึกษา ร้อยละ 0.4 เท่ากัน พระสงฆ์หรือนักบวชหรือเจ้าหน้าที่ในศาสนสถาน ร้อยละ 0.2 ตามลำดับ สถานภาพในครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 48.4 คู่สมรส ร้อยละ 35.6 บุตร/ธิดา ร้อยละ 9.2 บิดา/มารดา ร้อยละ 4.0 ผู้อาศัย ร้อยละ 1.8 และเชย/สะใภ้ ร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด พบว่าส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 34.8 รองลงมาเป็นระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 29.2 ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 19.6 ระดับปวช./ปวส. ร้อยละ 15.0 และปริญญาโท ร้อยละ 1.4 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 4-7 คน ร้อยละ 55.0 รองลงมามีสมาชิก 1-3 คน ร้อยละ 38.4 มีสมาชิก 8-10 คน ร้อยละ 4.4 และมากกว่า 10 คนขึ้นไป ร้อยละ 2.2 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 52.8 เกิดที่สมุทรปราการ ร้อยละ 13.2 และย้ายมาจากจังหวัดอื่น คิดเป็นร้อยละ 34.0 โดยส่วนใหญ่ย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 53.5 รองลงมา ย้ายมาจากภาคกลาง ร้อยละ 20.0 ย้ายมาจากภาคเหนือ ร้อยละ 10.0 ย้ายมาจากภาคใต้ ร้อยละ 8.2 ย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 5.9 และย้ายมาจากภาคตะวันตก ร้อยละ 2.4 ตามลำดับ ส่วนระยะเวลาที่อยู่อาศัยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่อาศัยอยู่มากกว่า 10 ปี ร้อยละ 74.7 รองลงมา 6-10 ปี ร้อยละ 21.2 และ 2-5 ปี ร้อยละ 4.1 ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 57.4 รองลงมาเป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 15.0 บ้านเดี่ยวสองชั้น ร้อยละ 14.6 บ้านเดี่ยวชั้นเดียว ร้อยละ 8.4 คอนโดมิเนียม ร้อยละ 3.6 และอาคารสำนักงาน ร้อยละ 1.0 ตามลำดับ สถานภาพของอาคารที่พักส่วนใหญ่เป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง ร้อยละ 55.6 และเช่าอาศัย ร้อยละ 44.4 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง มากที่สุดเฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 64.8 รองลงมาเฉลี่ยวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 26.6 เฉลี่ยวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 6.8 และน้อยกว่า 6 ชั่วโมง ร้อยละ 1.8 ซึ่งช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุดคือ ตลอดทั้งวันทั้งคืน ร้อยละ 68.2 ช่วงเวลารองลงมา คือ ช่วงกลางวัน ร้อยละ 19.4 และช่วงเวลากลางคืน ร้อยละ 12.4 ตามลำดับ

9.4.2 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างพบว่าส่วนใหญ่ประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 42.0 รองลงมา คือ ประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 29.0 และพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 14.8 รายได้เฉลี่ยของครัวเรือนต่อเดือน ส่วนใหญ่มีรายได้ 20,001-30,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 35.0 รองลงมา มีรายได้ 10,001-20,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 28.8 รายได้เฉลี่ย 30,001-40,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 18.0 รายได้เฉลี่ยมากกว่า 50,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 8.8 และรายได้เฉลี่ย 40,001-50,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 8.4 ตามลำดับ

9.4.3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมาพบว่าไม่มีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 59.0 และมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 41.0 โดยโรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ โรคหวัด ร้อยละ 34.9 รองลงมาคือ โรคทางเดินหายใจ ร้อยละ 17.1 โรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 15.4 และโรคเกี่ยวกับหู/ตา/ฟัน/กระดูก ร้อยละ 12.0 ตามลำดับ ในส่วนการรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย พบว่าส่วนใหญ่ไปรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ คิดเป็นร้อยละ 43.2 รองลงมาไปรักษาที่คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน ร้อยละ 33.1 และซื้อยามากินเอง ร้อยละ 17.8 ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่าซื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 51.0 รองลงมาดื่ม น้ำประปาโดยผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 48.0 และน้ำประปา ร้อยละ 1.0 ส่วนน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค (น้ำซักล้าง อาบน้ำ ใช้สำหรับในครัวเรือน) พบว่าครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้น้ำประปา ร้อยละ 100.0 และกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเห็นว่าน้ำดื่ม และน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค มีเพียงพอต่อความต้องการ

การจัดการน้ำเสียของครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้วิธีการระบายน้ำเสียลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ในส่วนการจัดการขยะมูลฝอยในครัวเรือน พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดทิ้งขยะลงถังขยะเพื่อให้รถเก็บขยะมารับไปกำจัด

9.4.4 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

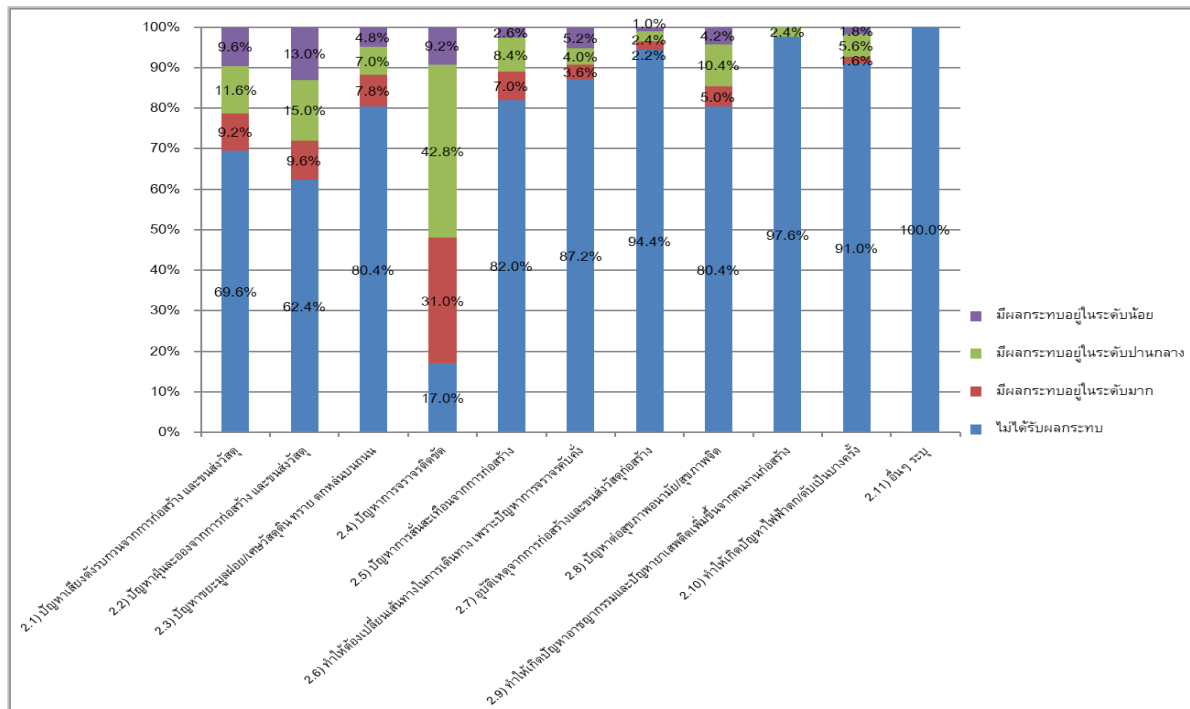
จากการสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว-สำโรง พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ ร้อยละ 100.0 โดยทราบจากป้ายประกาศโครงการ ร้อยละ 29.3 รองลงมา ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 23.3 จากเพื่อน/ญาติ ร้อยละ 12.2 จากโซเชียลมีเดีย ร้อยละ 10.9 ทราบจากเจ้าหน้าที่ รฟม. ร้อยละ 9.9 ตามลำดับ

9.4.5 ความคิดเห็นที่คาดว่าจะเกิดขึ้นช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ คือ ปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 83.0 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 42.8 รองลงมา ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 37.6 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 15.0 และปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ร้อยละ 30.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 11.6 สำหรับผลกระทบอื่นๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ ได้แสดงรายละเอียด ดังตารางที่ 9-2

ตารางที่ 9-2 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ	69.6	30.4	9.2	11.6	9.6
2. ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ	62.4	37.6	9.6	15.0	13.0
3. ปัญหาขยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายตกหล่นบนถนน	80.4	19.6	7.8	7.0	4.8
4. ปัญหาการจราจรติดขัด	17.0	83.0	31.0	42.8	9.2
5. ปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	82.0	18.0	7.0	8.4	2.6
6 ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะ ปัญหาการจราจรคับคั่ง	87.2	12.8	3.6	4.0	5.2
7. อุบัติเหตุจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุก่อสร้าง	94.4	5.6	2.2	2.4	1.0
8. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	80.4	19.6	5.0	10.4	4.2
9. ทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรมและปัญหายาเสพติด เพิ่มขึ้นจากคนงานก่อสร้าง	97.6	2.4	0.0	2.4	0.0
10. ทำให้เกิดปัญหาไฟฟ้าตก/ดับเป็นบางครั้ง	91.0	9.0	1.6	5.6	1.8



รูปที่ 9-2 กราฟแสดงผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ

นอกจากนี้ช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในหลายด้าน ส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้เศรษฐกิจบริเวณการก่อสร้างดีขึ้น ร้อยละ 20.4 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 10.4 รองลงมาทำให้การค้าขายบริเวณก่อสร้างดีขึ้น ร้อยละ 16.0 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 9.0 ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 9-3

ตารางที่ 9-3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ (แสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ไม่ได้รับประโยชน์	ได้รับประโยชน์	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. เกิดการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2. การค้าขายบริเวณก่อสร้างดีขึ้น	84.0	16.0	6.0	9.0	1.0
3. ทำให้เศรษฐกิจบริเวณการก่อสร้างดีขึ้น	79.6	20.4	5.8	10.4	4.2

9.4.6 ความคิดเห็นที่คาดว่าจะเกิดขึ้นช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ

เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในหลายด้าน ส่วนใหญ่เห็นว่าทำให้สะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทางร้อยละ 99.8 รองลงมา คือ ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ร้อยละ 99.0 ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 98.0 ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 97.2 ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ร้อยละ 95.0 ตามลำดับ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 9-4

ตารางที่ 9-4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ประโยชน์	ไม่ได้รับประโยชน์	ได้รับประโยชน์	ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	0.2	99.8	82.0	16.8	1.0
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร	9.0	91.0	40.2	42.0	8.8
3. การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล	7.0	93.0	42.0	48.0	3.0
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	5.0	95.0	37.4	44.6	13.0
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด	2.0	98.0	48.6	44.4	5.0
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	1.0	99.0	37.8	52.4	8.8
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	2.8	97.2	56.8	37.0	3.4
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	9.2	90.8	25.0	55.0	10.8
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	8.8	91.2	25.0	62.8	3.4
10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	12.6	87.4	49.6	30.8	7.0

นอกจากนี้จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ คือ ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น ร้อยละ 25.2 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 13.0 รองลงมา ทำให้ถนนดูแคบลง ร้อยละ 23.2 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 10.4 และบดบังทัศนียภาพ ร้อยละ 19.8 ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่าระดับของผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 8.4 สำหรับผลกระทบอื่นๆ ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 9-5

ตารางที่ 9-5 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (แสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. การค้าขายลำบากมากขึ้น และไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า	88.4	11.6	3.0	5.8	2.8
2. บดบังทัศนียภาพ	80.2	19.8	4.4	8.4	7.0
3. ทำให้ถนนดูแคบลง	76.8	23.2	5.0	10.4	7.8
4. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น	74.8	25.2	8.0	13.0	4.2
5. เกิดมลภาวะอากาศ และเสียง	91.0	9.0	2.8	3.2	3.0

9.4.7 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมโดยภาพรวมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

1. ด้านการรับรู้ข่าวสารและประชาสัมพันธ์

- ควรเพิ่มการประชาสัมพันธ์ของโครงการเกี่ยวกับการดำเนินการก่อสร้างโครงการ

2. ด้านผลกระทบจากการดำเนินโครงการ

- ควรช่วยดูแลปัญหาการจราจรติดขัดในช่วงก่อสร้างโครงการ
- ควรช่วยดูแลปัญหาถนนชำรุด ผิวหน้ถนนไม่เรียบ ซึ่งอาจเกิดจากการดำเนินโครงการ และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้
- ควรช่วยดูแลปัญหาเสียงดังมากในช่วงเวลากลางคืน
- ควรช่วยดูแลปัญหามลพิษจากแรงสั่นสะเทือน
- ควรช่วยดูแลปัญหาฝุ่นละอองและมลพิษจากการก่อสร้าง
- ควรช่วยควบคุมและดูแลมลพิษต่างๆ จากการก่อสร้าง

3. ข้อเสนอแนะด้านอื่น ๆ

- อยากให้เร่งการดำเนินงานโครงการให้เร็วที่สุดและการก่อสร้างควรทำตามมาตรการที่กำหนดอย่างเคร่งครัด

9.5 สรุปผลการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนตั้งแต่ ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 3

บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษาของโครงการ ระหว่างเดือนตุลาคม 2560-ตุลาคม 2562 ซึ่งสรุปการศึกษา ได้ดังนี้

9.5.1 สรุปผลการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงก่อนและช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ตั้งแต่ ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 3

1) ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ตั้งแต่ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 3

ครั้งที่ 1: ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงก่อนที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ที่ประชาชนได้รับอยู่ในปัจจุบันสูงสุด 5 อันดับแรก มีดังนี้

- อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด
- อันดับที่ 2 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ
- อันดับที่ 3 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ
- อันดับที่ 4 ปัญหาขยะมูลฝอย/ เศษดิน/ ทราบดีกหล่นบนถนน
- อันดับที่ 5 ปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ตามลำดับ

ครั้งที่ 2 : ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรงที่ประชาชนได้รับอยู่ในปัจจุบันสูงสุด 5 อันดับแรก มีดังนี้

- อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด
- อันดับที่ 2 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ
- อันดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ
- อันดับที่ 4 ปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง
- อันดับที่ 5 ปัญหาขยะมูลฝอย/ เศษดิน/ ทราบดีกหล่นบนถนน ตามลำดับ

ครั้งที่ 3 : ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรงที่ประชาชนได้รับอยู่ในปัจจุบันสูงสุด 5 อันดับแรก มีดังนี้

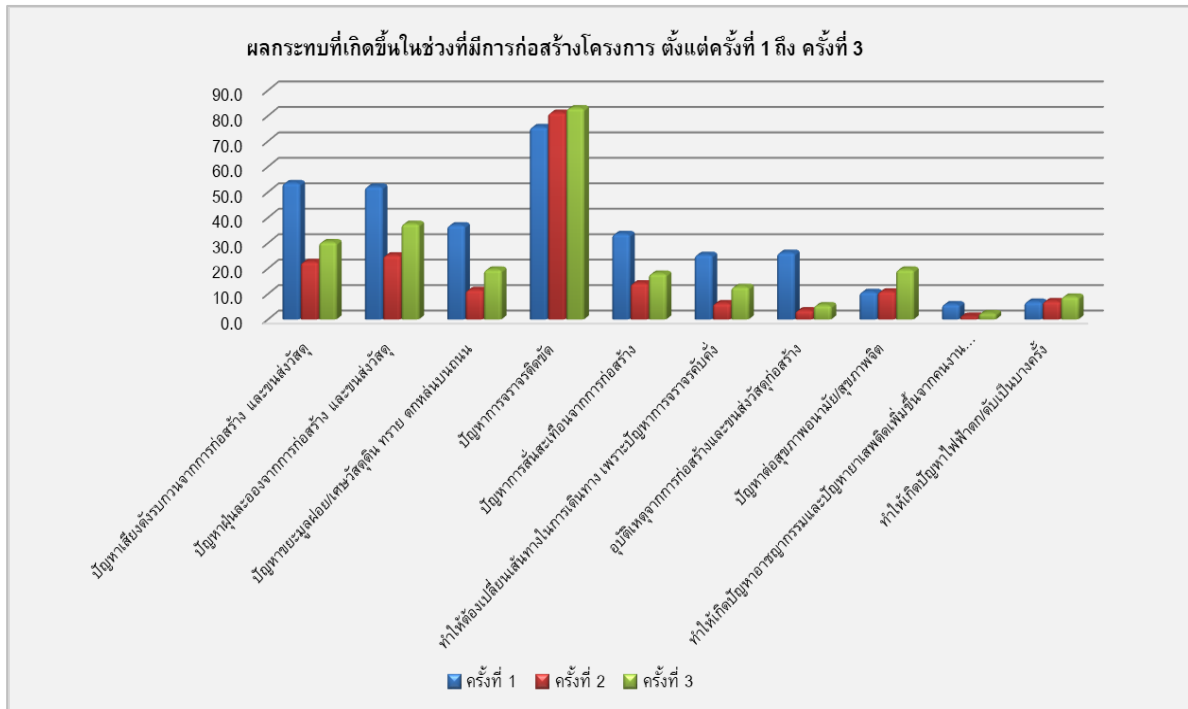
- อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด
- อันดับที่ 2 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ
- อันดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ
- อันดับที่ 4 ปัญหาขยะมูลฝอย/ เศษดิน/ ทราบดีกหล่นบนถนน และปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/ สุขภาพจิต
- อันดับที่ 5 ปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ตามลำดับ

โดยสามารถสรุปการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษาของโครงการฯ จำนวน 3 ครั้ง (แสดงรายละเอียดในตารางที่ 9-6 และรูปที่ 9-3) ได้ดังนี้ การสำรวจครั้งที่ 1 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านต่างๆ มาตั้งแต่ก่อนที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองฯ ซึ่งพบปัญหาด้านการจราจรติดขัดมากที่สุด และเมื่อมีการสำรวจในครั้งที่ 2 และครั้งที่ 3 ที่เป็นระยะก่อสร้างของโครงการฯ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ยังคงได้รับผลกระทบด้านการจราจรติดขัดมากที่สุดเหมือนเดิม ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้นจากระยะก่อนก่อสร้างโครงการฯ เนื่องจากมีการกั้นพื้นที่ผิวจราจร (ขยายเกาะกลางถนน) เพื่อรื้อย้ายสาธารณูปโภค และก่อสร้าง ส่วนผลกระทบด้านอื่นๆ มีแนวโน้มลดลงจากระยะก่อนการก่อสร้าง เช่น ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ปัญหาขยะมูลฝอย/ เศษดิน/ ทราวยตกหล่นบนถนน และปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ซึ่งเป็นผลมาจากทางโครงการฯ ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด เพื่อลดผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างของโครงการฯ เช่น

- จัดช่องทางพิเศษ (Reversible Lane) เพื่อระบายยานพาหนะเข้าเมืองให้ได้รับความจุเท่ากับความจุเดิมก่อนมีการก่อสร้าง
- จัดให้มีการฉีดพรมน้ำในพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง
- จัดแผนการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนให้ดำเนินการเฉพาะในช่วงเวลากลางวัน (08.00-18.00 น.) เพื่อป้องกันการรบกวนเวลาพักผ่อนของประชาชนในช่วงกลางคืน ทั้งนี้หากมีกิจกรรมที่มีความจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางคืน จะประชาสัมพันธ์เพื่อแจ้งให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ปฏิบัติงานรับทราบล่วงหน้าก่อนเริ่มดำเนินการ
- ควบคุมและกำชับให้ใช้ผ้าใบปิดคลุมรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างอย่างมิดชิด เพื่อป้องกันวัสดุตกหล่นและการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง
- ดำเนินการดอกแผ่นเหล็กพืด ระหว่างการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างฐานรากรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ า เพื่อป้องกันการพังทลายของดิน รวมทั้งช่วยกันและลดระดับความสั่นสะเทือน เป็นต้น

ตารางที่ 9-6 ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง (แสดงผลในรูปร้อยละ)

ผลกระทบ	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3
1. ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ	<u>53.6</u>	<u>22.6</u>	<u>30.4</u>
2. ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ	<u>52.2</u>	<u>25.2</u>	<u>37.6</u>
3. ปัญหาขยะมูลฝอย/ เศษดิน/ ทราวยตกหล่นบนถนน	<u>37.0</u>	<u>11.6</u>	<u>19.6</u>
4. ปัญหาการจราจรติดขัด	<u>75.6</u>	<u>81.2</u>	<u>83.0</u>
5. ปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	<u>33.6</u>	<u>14.2</u>	<u>18.0</u>
6. ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง	25.4	6.4	12.8
7. อุบัติเหตุจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุก่อสร้าง	26.2	3.6	5.6
8. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/ สุขภาพจิต	10.8	11.0	<u>19.6</u>
9. ทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรม และปัญหายาเสพติดเพิ่มขึ้นจาก คนงานก่อสร้าง	6.0	1.2	2.4
10. ทำให้เกิดปัญหาไฟฟ้าตก/ ดับเป็นบางครั้ง	7.0	7.2	9.0



รูปที่ 9-3 การเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ตั้งแต่ ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 3

2) ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรงแล้วเสร็จ ตั้งแต่ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 3 (แสดงรายละเอียดในตารางที่ 9-7 และรูปที่ 9-4)

ครั้งที่ 1 : ประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้น 5 อันดับแรก จากกลุ่มตัวอย่างประชาชน มีดังนี้

- อันดับที่ 1 ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง
- อันดับที่ 2 การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล
- อันดับที่ 3 ลดปัญหาการจราจรติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร
- อันดับที่ 4 ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต
- อันดับที่ 5 ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ตามลำดับ

ครั้งที่ 2 : ประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้น 5 อันดับแรก จากกลุ่มตัวอย่างประชาชน มีดังนี้

- อันดับที่ 1 ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง
- อันดับที่ 2 ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ

- อันดับที่ 3 ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน, ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด, ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า
- อันดับที่ 4 การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล
- อันดับที่ 5 ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น ตามลำดับ

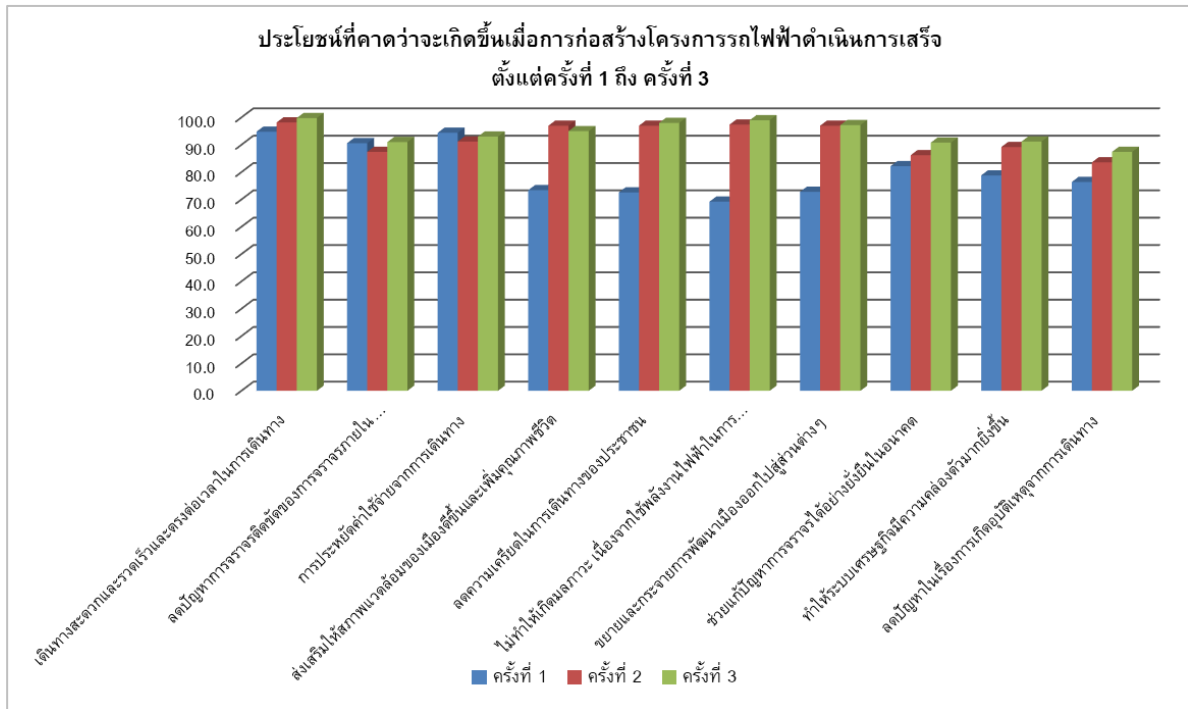
ครั้งที่ 3 : ประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้น 5 อันดับแรก จากกลุ่มตัวอย่างประชาชน มีดังนี้

- อันดับที่ 1 ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง
- อันดับที่ 2 ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ
- อันดับที่ 3 ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด
- อันดับที่ 4 ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า
- อันดับที่ 5 ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ตามลำดับ

โดยสามารถสรุปผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนทั้ง 3 ครั้ง ในประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้นในทุกครั้งที่สำรวจในด้านทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง และลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัดมากที่สุด

ตารางที่ 9-7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง แล้วเสร็จ (แสดงผลในรูปร้อยละ)

ประโยชน์	ครั้งที่ 1	ครั้งที่ 2	ครั้งที่ 3
1. ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	<u>94.8</u>	<u>98.2</u>	<u>99.8</u>
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร	<u>90.6</u>	87.4	91.0
3. การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล	<u>94.4</u>	<u>91.2</u>	93.0
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	73.4	<u>97.0</u>	<u>95.0</u>
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด	72.6	<u>97.0</u>	<u>98.0</u>
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	69.2	<u>97.4</u>	<u>99.0</u>
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	72.8	<u>97.0</u>	<u>97.2</u>
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	<u>82.2</u>	86.2	90.8
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	<u>78.8</u>	<u>89.2</u>	91.2
10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	76.4	83.6	87.4



รูปที่ 9-4 การเปรียบเทียบประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ตั้งแต่ ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 3