

### 3.8 การติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการจัดการมูลฝอย

#### 3.8.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการจัดการมูลฝอย

ตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการจัดการมูลฝอย ได้กำหนดให้โครงการฯ ดำเนินการตรวจสอบความเพียงพอของจุดพักมูลฝอย และแหล่งเก็บขยะในพื้นที่ประสิทธิภาพการเก็บรวบรวมและการขนส่งขยะ และปริมาณขยะจากโครงการฯ ทุกๆ เดือน บริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร

#### 3.8.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการจัดการมูลฝอย

รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ได้เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า จำนวน 10 สถานี ได้แก่ สถานีเตาปูน สถานีบางโพ สถานีบางอ้อ สถานีบางพลัด สถานีสิรินธร สถานีบางยี่ขัน สถานีบางขุนนนท์ สถานีไฟฉาย สถานีจรัญฯ 13 และสถานีท่าพระ โดยผลการดำเนินการด้านการจัดการมูลฝอยของโครงการมีรายละเอียดดังนี้

##### 1) ความเพียงพอของจุดพักมูลฝอย และแหล่งเก็บขยะในพื้นที่

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการตรวจสอบจุดทิ้งขยะบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานคร ด้านความสะอาดโดยรวมบริเวณจุดทิ้งขยะ ความเรียบร้อยของการผูกมัดปากถุงและการจัดวาง ถังเก็บขยะบริเวณห้องพักขยะรวม ความสะอาดของพื้นที่ห้องพักขยะรวม และความสะอาดของเส้นทางขนส่งขยะ และประเมินความเพียงพอของถังพักขยะ ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบว่า จุดพักมูลฝอย และแหล่งเก็บขยะในพื้นที่บริเวณสถานีเพียงพอต่อปริมาณขยะ (เอกสาร 2-3 ในภาคผนวกที่ 2)

##### 2) ประสิทธิภาพการเก็บรวบรวมและการขนส่งขยะ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการตรวจสอบประสิทธิภาพการเก็บรวบรวมและการขนส่งขยะ โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำการรวบรวมขยะไว้ในพื้นที่ที่สำนักงานเขตแต่ละพื้นที่กำหนด เพื่อขนส่งไปกำจัดเป็นประจำ และมีการรวบรวมข้อมูลประเภท ปริมาณ และน้ำหนักมูลฝอยที่เกิดขึ้นเพื่อประเมินประสิทธิภาพและปัญหาเกี่ยวกับการจัดการขยะ ซึ่งพบว่า ประสิทธิภาพการเก็บขยะและการขนส่งขยะเป็นไปตามแผนการจัดการมูลฝอย (เอกสาร 2-4 ในภาคผนวกที่ 2)

##### 3) ปริมาณขยะ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลปริมาณขยะที่เกิดขึ้นบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครแยกประเภท ได้แก่ ขยะมูลฝอยทั่วไป ขยะมูลฝอยย่อยสลาย และขยะอันตราย (เอกสาร 2-4 ในภาคผนวกที่ 2) ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 รายละเอียดดังตารางที่ 3-34

### ตารางที่ 3-34 สรุปปริมาณขยะบริเวณสถานีรถไฟ

พื้นที่	เดือน/ปี	ปริมาณขยะ (กิโลกรัม)		
		ขยะมูลฝอยทั่วไป	ขยะมูลฝอยย่อยสลาย	ขยะอันตราย*
สถานีเตาปูน	ม.ค. 65	2,617	66	10.7
	ก.พ. 65	2,285	56	7.1
	มี.ค. 65	2,563	62	8.0
	เม.ย. 65	2,487	60	8.0
	พ.ค. 65	2,509	62	6.7
	มิ.ย. 65	2,468	60	6.4
รวม		14,929	366	46.9
สถานีบางโพ	ม.ค. 65	278	65	6.6
	ก.พ. 65	235	56	5.6
	มี.ค. 65	290	66	6.2
	เม.ย. 65	281	63	6.2
	พ.ค. 65	274	62	6.2
	มิ.ย. 65	241	60	6.1
รวม		1,599	372	36.9
สถานีบางอ้อ	ม.ค. 65	313	68	6.7
	ก.พ. 65	293	57	5.6
	มี.ค. 65	312	71	7.2
	เม.ย. 65	280	62	6.2
	พ.ค. 65	268	63	6.3
	มิ.ย. 65	239	60	6.2
รวม		1,705	381	38.2
สถานีบางพลัด	ม.ค. 65	279	94	9.5
	ก.พ. 65	247	122	8.5
	มี.ค. 65	306	75	7.0
	เม.ย. 65	285	63	6.3
	พ.ค. 65	260	62	6.2
	มิ.ย. 65	246	60	6.1
รวม		1,623	476	43.6
สถานีสิรินธร	ม.ค. 65	286	62	6.2
	ก.พ. 65	274	56	5.6
	มี.ค. 65	316	77	6.7
	เม.ย. 65	275	63	6.3
	พ.ค. 65	271	63	6.2
	มิ.ย. 65	244	60	6.0
รวม		1,666	381	37

หมายเหตุ: \* ขยะอันตราย เป็นขยะประเภทหน้ากากอนามัย ถังมือยาง และภาชนะบรรจุแอลกอฮอล์แบบพกพาเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19

### ตารางที่ 3-34 (ต่อ) สรุปปริมาณขยะบริเวณสถานีรถไฟ

พื้นที่	เดือน/ปี	ปริมาณขยะ (กิโลกรัม)		
		ขยะมูลฝอยทั่วไป	ขยะมูลฝอยย่อยสลาย	ขยะอันตราย
สถานีบางเขน	ม.ค. 65	190	63	13.5
	ก.พ. 65	186	57	13.8
	มี.ค. 65	281	72	7.4
	เม.ย. 65	271	61	6.5
	พ.ค. 65	274	64	6.3
	มิ.ย. 65	240	63	6.2
รวม		1,442	380	53.7
สถานีบางขุนนนท์	ม.ค. 65	152	71	6.1
	ก.พ. 65	141	56	6.0
	มี.ค. 65	277	65	6.5
	เม.ย. 65	279	63	6.4
	พ.ค. 65	264	63	6.4
	มิ.ย. 65	244	60	6.4
รวม		1,357	378	37.8
สถานีฟาย	ม.ค. 65	230	85	16.8
	ก.พ. 65	223	77	10.80
	มี.ค. 65	241	88	8.4
	เม.ย. 65	243	77	8.3
	พ.ค. 65	241	74	6.9
	มิ.ย. 65	249	78	7.1
รวม		1,427	479	58.3
สถานีเจริญฯ 13	ม.ค. 65	251	86	7.9
	ก.พ. 65	224	88	6.8
	มี.ค. 65	239	72	7.3
	เม.ย. 65	231	61	6.9
	พ.ค. 65	226	66	7.2
	มิ.ย. 65	256	71	8.1
รวม		1,427	444	44.2
สถานีท่าพระ	ม.ค. 65	864	188	19
	ก.พ. 65	737	164	16.6
	มี.ค. 65	807	155	14.3
	เม.ย. 65	738	146	12.7
	พ.ค. 65	757	137	12.70
	มิ.ย. 65	787	143	13.4
รวม		4,690	933	88.7

หมายเหตุ: \* ขยะอันตราย เป็นขยะประเภทหน้ากากอนามัย ถังมือยาง และภาชนะบรรจุแอลกอฮอล์แบบพกพาเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19

จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการจัดการมูลฝอย ในด้านความเพียงพอของจุดพักมูลฝอย และแหล่งเก็บขยะในพื้นที่ ประสิทธิภาพการเก็บรวบรวมและการขนส่งขยะ และปริมาณขยะจากโครงการ ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) พบว่า จุดพักมูลฝอย และแหล่งเก็บขยะในพื้นที่บริเวณสถานีเพียงพอ ต่อปริมาณขยะ ประสิทธิภาพการเก็บขยะ และการขนส่งขยะเป็นไปตามแผนการจัดการมูลฝอย

### 3.9 การติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

#### 3.9.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

ตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กำหนดให้โครงการฯ ดำเนินการสำรวจการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของครัวเรือน การใช้ประโยชน์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ความคิดเห็น/ทัศนคติต่อโครงการฯ ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ จากผู้แทน/หัวหน้าครัวเรือน หน่วยงาน สถานประกอบการที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางรถไฟฟ้าจำนวน 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 กิโลเมตร และ 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 สถานีรถไฟฟ้า จำนวน 2 ครั้งต่อปีในระยะ 2 ปีแรกที่เปิดดำเนินการโครงการ

ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (ระยะดำเนินการ) ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

##### 1) ตัวแปรที่ศึกษา

- การเปลี่ยนแปลงด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของครัวเรือนเปรียบเทียบก่อนมีโครงการฯ การใช้ประโยชน์จากโครงการฯ ผลกระทบที่เกิดจากโครงการฯ ความคิดเห็น/ทัศนคติต่อโครงการฯ และปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ

##### 2) ขอบเขตและกลุ่มเป้าหมาย

- หัวหน้า/ผู้แทนครัวเรือน สถานประกอบการ และหน่วยงานที่อยู่ใกล้เคียงแนวเส้นทางรถไฟฟ้าจำนวนไม่น้อยกว่า 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 กิโลเมตร และ 30 ตัวอย่างต่อ 1 สถานีรถไฟฟ้า

##### 3) เครื่องมือเก็บตัวอย่าง

การสำรวจในครั้งนี้ใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) (เอกสาร 7-1 ในภาคผนวกที่ 7) เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล มีโครงสร้างของแบบสอบถามครอบคลุมประเด็นที่ศึกษา ดังนี้

ตอนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป และข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

ตอนที่ 2 : การรับรู้ข้อมูลข่าวสารการดำเนินโครงการฯ

ตอนที่ 3 : ประโยชน์และผลกระทบจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า

ตอนที่ 4 : ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

#### 4) วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้แบบสอบถามจากภาคสนามแล้ว ทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลทั้งหมด โดยนำข้อมูลมาจัดระเบียบหรือจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม แล้วสร้างคู่มือของรหัสและลงรหัส (Coding) ตามคู่มือลงรหัสที่สร้างขึ้นมา และนำข้อมูลที่ลงรหัสเรียบร้อยแล้วไปวิเคราะห์ประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป 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)

##### 3.9.2 ผลการดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

ดำเนินการสำรวจภาคสนามระหว่างวันที่ 1-6 พฤษภาคม 2565 จำนวนตัวอย่างรวมทั้งสิ้น 693 รายละเอียดกลุ่มเป้าหมายและจำนวนที่ดำเนินการสำรวจแสดงดังตารางที่ 3-35 และตารางที่ 3-37 และรูปที่ 3-94 ถึงรูปที่ 3-87

### ตารางที่ 3-35 รายละเอียดจำนวนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

สถานี/ แนวเส้นทาง	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละของ ตัวอย่างทั้งหมด
<b>1. สถานี 10 สถานี</b>	<b>300</b>	<b>43.3</b>
สถานีท่าพระ	30	4.3
สถานีจรัญฯ 13	30	4.3
สถานีไฟฉาย	30	4.3
สถานีบางขุนนนท์	30	4.3
สถานีบางยี่ขัน	30	4.3
สถานีสิรินธร	30	4.3
สถานีบางพลัด	30	4.3
สถานีบางอ้อ	30	4.3
สถานีบางโพ	30	4.3
สถานีเตาปูน	30	4.3
<b>2. แนวเส้นทางรวมของแต่ละช่วงสถานี</b>	<b>393</b>	<b>56.7</b>
สถานีท่าพระ กับ สถานีจรัญฯ 13	45	6.5
สถานีจรัญฯ 13 กับ สถานีไฟฉาย	45	6.5
สถานีไฟฉาย กับ สถานีบางขุนนนท์	45	6.5
สถานีบางขุนนนท์ กับ สถานีบางยี่ขัน	45	6.5
สถานีบางยี่ขัน กับ สถานีสิรินธร	30	4.3
สถานีสิรินธร กับ สถานีบางพลัด	45	6.5
สถานีบางพลัด กับ สถานีบางอ้อ	45	6.5
สถานีบางอ้อ กับ สถานีบางโพ	31	4.5
สถานีบางโพ กับ สถานีเตาปูน	30	4.3
สถานีเตาปูน กับ สถานีบางซื่อ	32	4.6
<b>รวม</b>	<b>693</b>	<b>100.0</b>

ที่มา: บริษัท ยูไนเท็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤษภาคม 2565

### ตารางที่ 3-36 สรุปรายละเอียดจำนวนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาของโครงการ

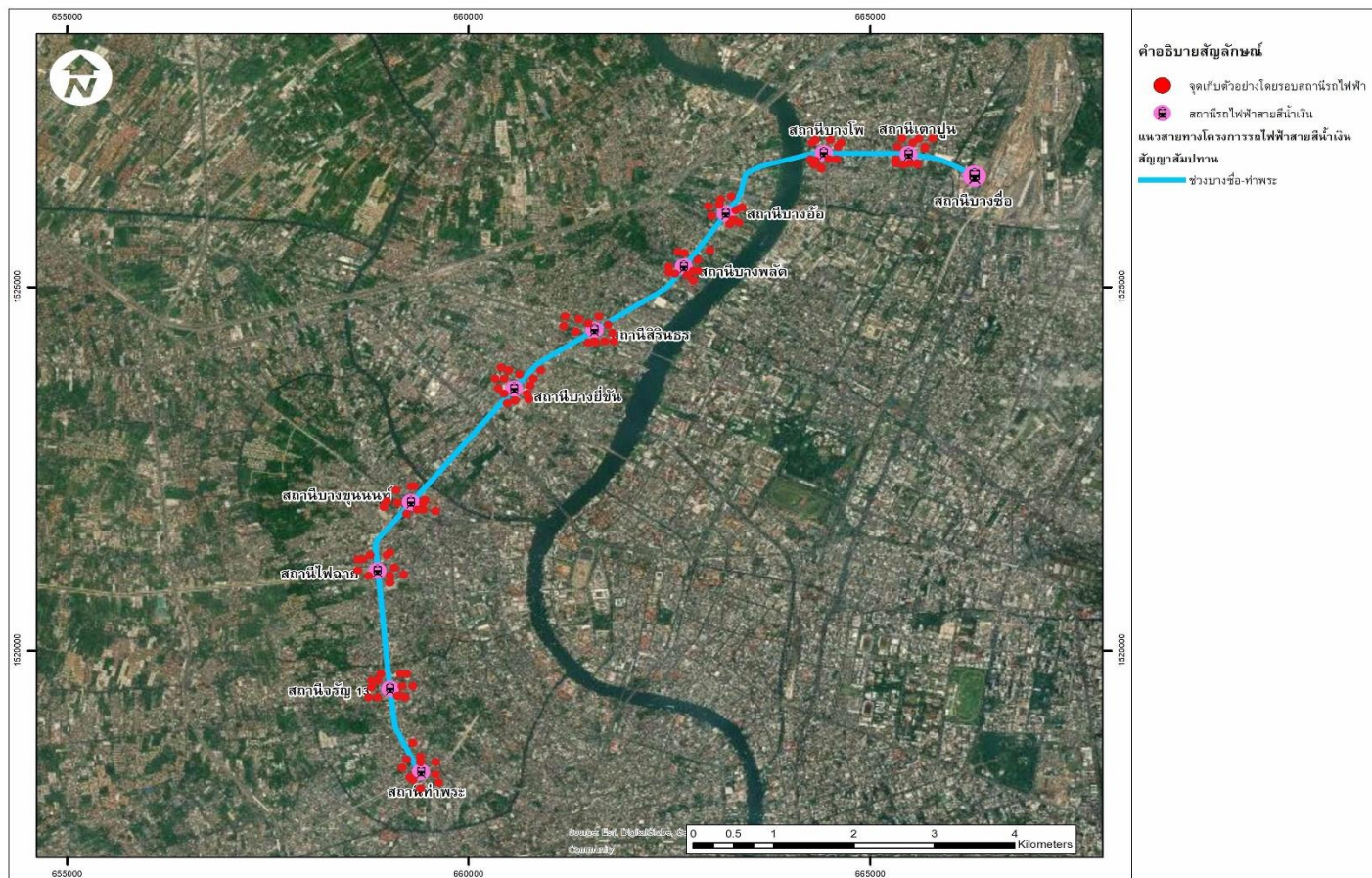
กลุ่มตัวอย่าง	จำนวนตัวอย่าง	ร้อยละของตัวอย่างทั้งหมด
1. ครัวเรือนทั่วไป	663	95.7
2. หน่วยงานราชการ	2	0.3
3. สถานประกอบการ	27	3.9
4. พื้นที่อ่อนไหว เช่น วัด	1	0.1
รวม	693	100.0

ที่มา: บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, พฤษภาคม 2565



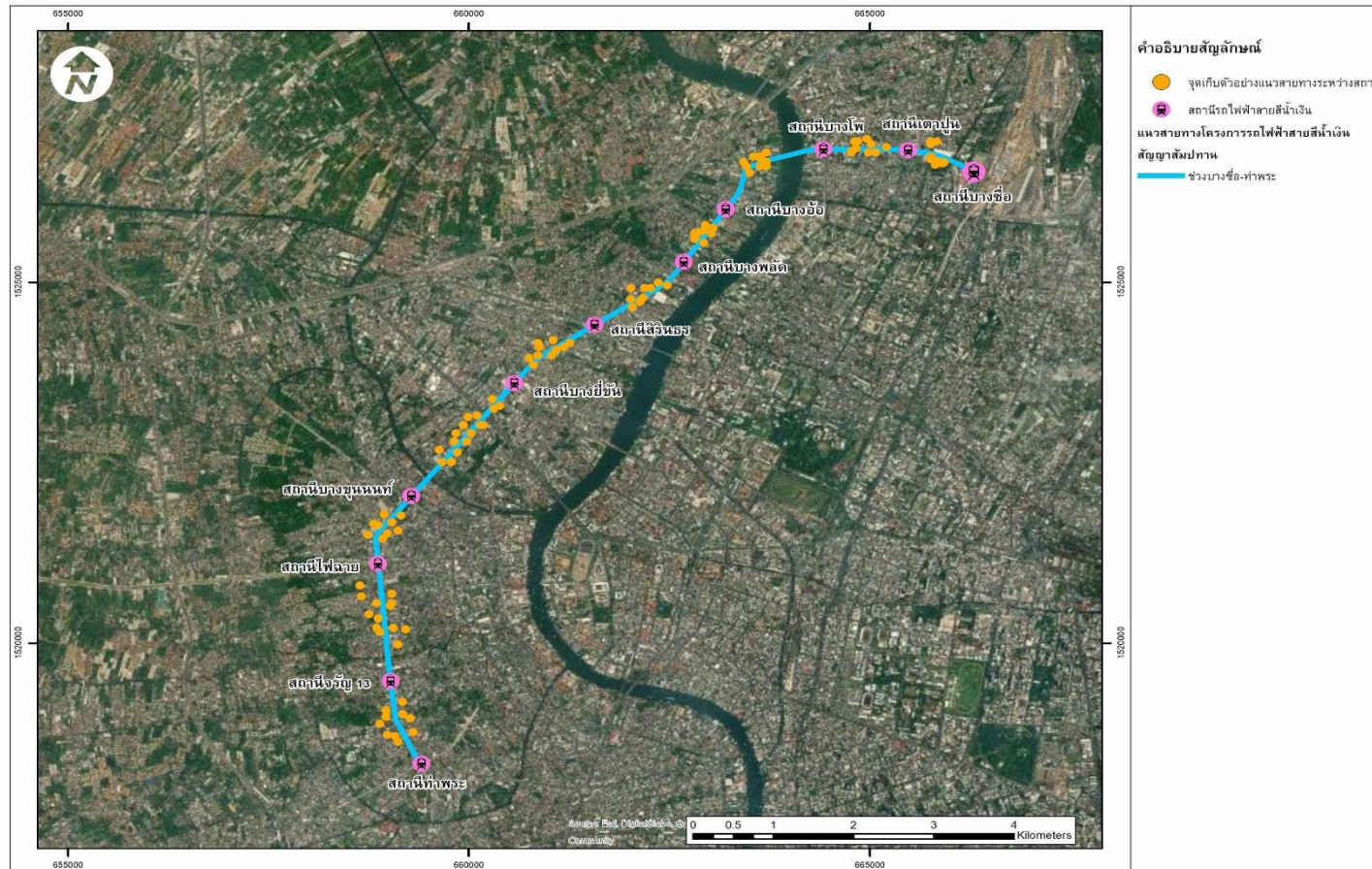






รูปที่ 3-96 ขอบเขตและตำแหน่งการสำรวจข้อมูลด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคมโดยรอบสถานีรถไฟ





ผลการศึกษาด้านเศรษฐกิจ-สังคม ระหว่างวันที่ 1-6 พฤษภาคม 2565 (เอกสาร 7-2 ในภาคผนวกที่ 7) บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจทัศนคติ และความคิดเห็นของผู้แทนชุมชน/หัวหน้าครัวเรือน หน่วยงานราชการ สถานประกอบการที่อยู่รอบสถานี และใกล้แนวเส้นทางรถไฟฟ้า รวมจำนวนทั้งสิ้น 693 ตัวอย่าง มีรายละเอียดดังนี้

#### 1) ข้อมูลทั่วไปและข้อมูลด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นกลุ่มครัวเรือน (ร้อยละ 95.7) รองลงมาเป็นกลุ่มสถานประกอบการ (ร้อยละ 3.9) และเป็นกลุ่มหน่วยงานราชการ (ร้อยละ 0.3) ซึ่งผู้ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิง (ร้อยละ 64.6) เป็นเพศชาย (ร้อยละ 35.4) ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 41-50 ปี (ร้อยละ 29.1) รองลงมามีอายุระหว่าง 51-60 ปี (ร้อยละ 26.1) และมีอายุระหว่าง 31-40 ปี (ร้อยละ 23.1) ตามลำดับ มีระดับการศึกษาสูงสุดในระดับปริญญาตรีหรือเทียบเท่า (ร้อยละ 26.8) รองลงมาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช./ปวส. (ร้อยละ 23.4) และระดับประถมศึกษา (ร้อยละ 22.1) ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นคนพื้นที่แต่กำเนิด (ร้อยละ 73.6) และย้ายมาจากจังหวัดอื่น (ร้อยละ 26.4) ในด้านการประกอบอาชีพส่วนใหญ่ประกอบอาชีพธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย (ร้อยละ 70.1) รองลงมาประกอบอาชีพพนักงานบริษัท/ลูกจ้าง (ร้อยละ 23.4) และประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป (ร้อยละ 3.6) ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีรายได้เฉลี่ยของครัวเรือนระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน (ร้อยละ 31.9) รองลงมา มีรายได้ระหว่าง 30,001-40,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 31.5) และมีรายได้มากกว่า 60,000 บาทต่อเดือน (ร้อยละ 13.1) ตามลำดับ ลักษณะที่อยู่อาศัยส่วนใหญ่เป็นอาคารพาณิชย์/ตึกแถว (ร้อยละ 87.7) รองลงมาเป็นบ้านเดี่ยว (ร้อยละ 6.9) และเป็นทาวน์โฮม/ทาวน์เฮ้าส์ (ร้อยละ 4.6) ตามลำดับ โดยระยะเวลาเฉลี่ยต่อวันที่อยู่ใกล้กับแนวเส้นทางเดินรถไฟฟ้าส่วนใหญ่เป็นระยะเวลาระหว่าง 4-8 ชั่วโมง (ร้อยละ 52.5) รองลงมา 12-24 ชั่วโมง (ร้อยละ 45.0) และ 9-12 ชั่วโมง (ร้อยละ 2.2) ช่วงเวลาแต่ละวันที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางเดินรถไฟฟ้าส่วนใหญ่อยู่ใกล้แนวเส้นทางเดินรถไฟฟ้าตลอดทั้งวัน (ร้อยละ 45.0) รองลงมาเป็นช่วงเวลากลางคืน (ร้อยละ 31.0) และช่วงเวลากลางวัน (ร้อยละ 24.0) สำหรับพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวันส่วนใหญ่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 37.1) รองลงมาใช้ระบบรถไฟฟ้า (ร้อยละ 19.8) และใช้จักรยานยนต์ส่วนบุคคล (ร้อยละ 16.0) ตามลำดับ

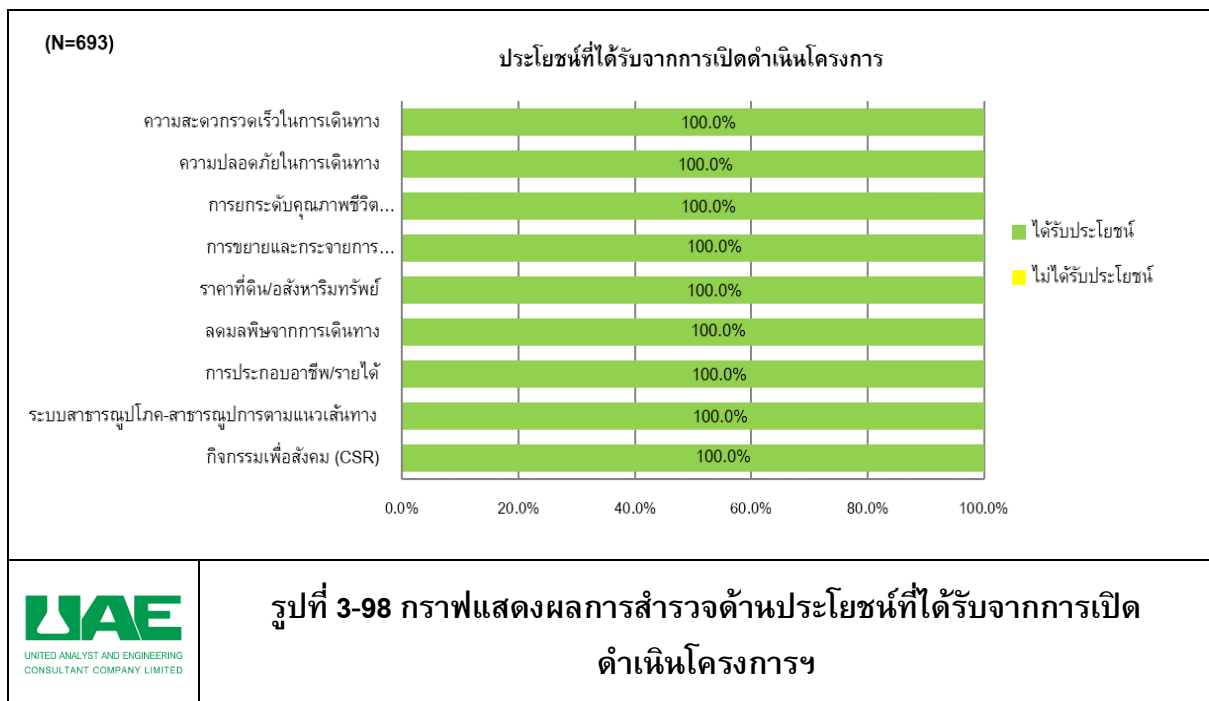
#### 2) การเปลี่ยนแปลงด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

ในด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคม พบว่า ส่วนใหญ่ระบุว่าการเปิดดำเนินโครงการฯ ไม่ได้ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านอาชีพ (ร้อยละ 100.0) และไม่ได้ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านรายได้ (ร้อยละ 99.3) ในด้านที่พักอาศัย/สถานที่ทำงานเมื่อเทียบกับก่อนมีโครงการฯ ทั้งหมดระบุว่า ไม่มีการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ 100.0) ซึ่งสอดคล้องกับการสำรวจความพึงพอใจในด้านสภาพแวดล้อม/ความเป็นอยู่ในชุมชน พบว่าทั้งหมดมีความพึงพอใจ (ร้อยละ 100.0) และไม่มีแผนที่จะย้ายที่อยู่อาศัย (ร้อยละ 100.0) สำหรับด้านการเดินทางในชีวิตประจำวันภายหลังการเปิดดำเนินโครงการฯ ส่วนใหญ่ไม่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง (ร้อยละ 75.2)

### 3) ผลการสำรวจด้านประโยชน์จากการเปิดดำเนินโครงการ

เมื่อสอบถามถึงประโยชน์ที่ได้รับจากการเปิดดำเนินโครงการ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามได้รับประโยชน์ในด้านต่างๆ ดังนี้ แสดงดังรูปที่ 3-98

- ด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ร้อยละ 100.0
- ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ร้อยละ 100.0
- ด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง ร้อยละ 100.0
- ด้านการขยายและการกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง ร้อยละ 100.0
- ด้านราคาที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์ ร้อยละ 100.0
- ด้านการประกอบอาชีพ/รายได้ ร้อยละ 100.0
- ด้านลดมลพิษจากการเดินทาง ร้อยละ 100.0
- ด้านระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการตามแนวเส้นทาง ร้อยละ 100.0
- ด้านกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR) ร้อยละ 100.0



#### 4) ผลการสำรวจด้านผลกระทบจากการเปิดดำเนินการโครงการ

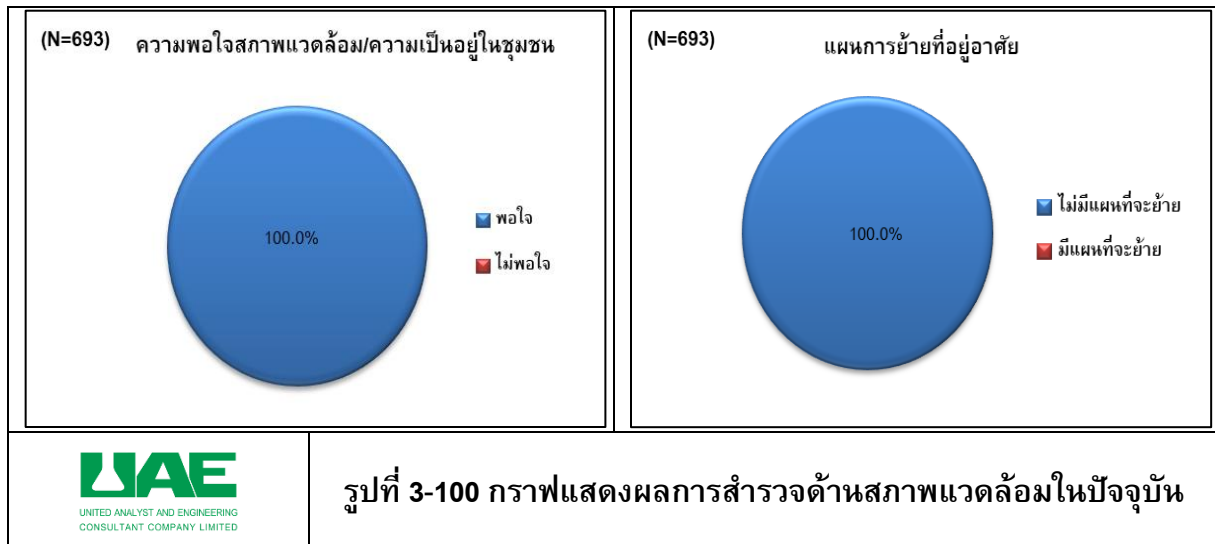
สำหรับผลกระทบที่ได้รับจากการเปิดดำเนินการโครงการฯ ผู้ตอบแบบสอบถามได้รับผลกระทบในด้านต่างๆ ดังนี้ แสดงดังรูปที่ 3-99

- ด้านเสียงดังรบกวน ร้อยละ 1.9
- ด้านความสั่นสะเทือน ร้อยละ 0.4
- ด้านทัศนียภาพ/การบดบัง ร้อยละ 0.4
- ด้านฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ ร้อยละ 0.3
- ด้านอุบัติเหตุ/ความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ร้อยละ 0.1



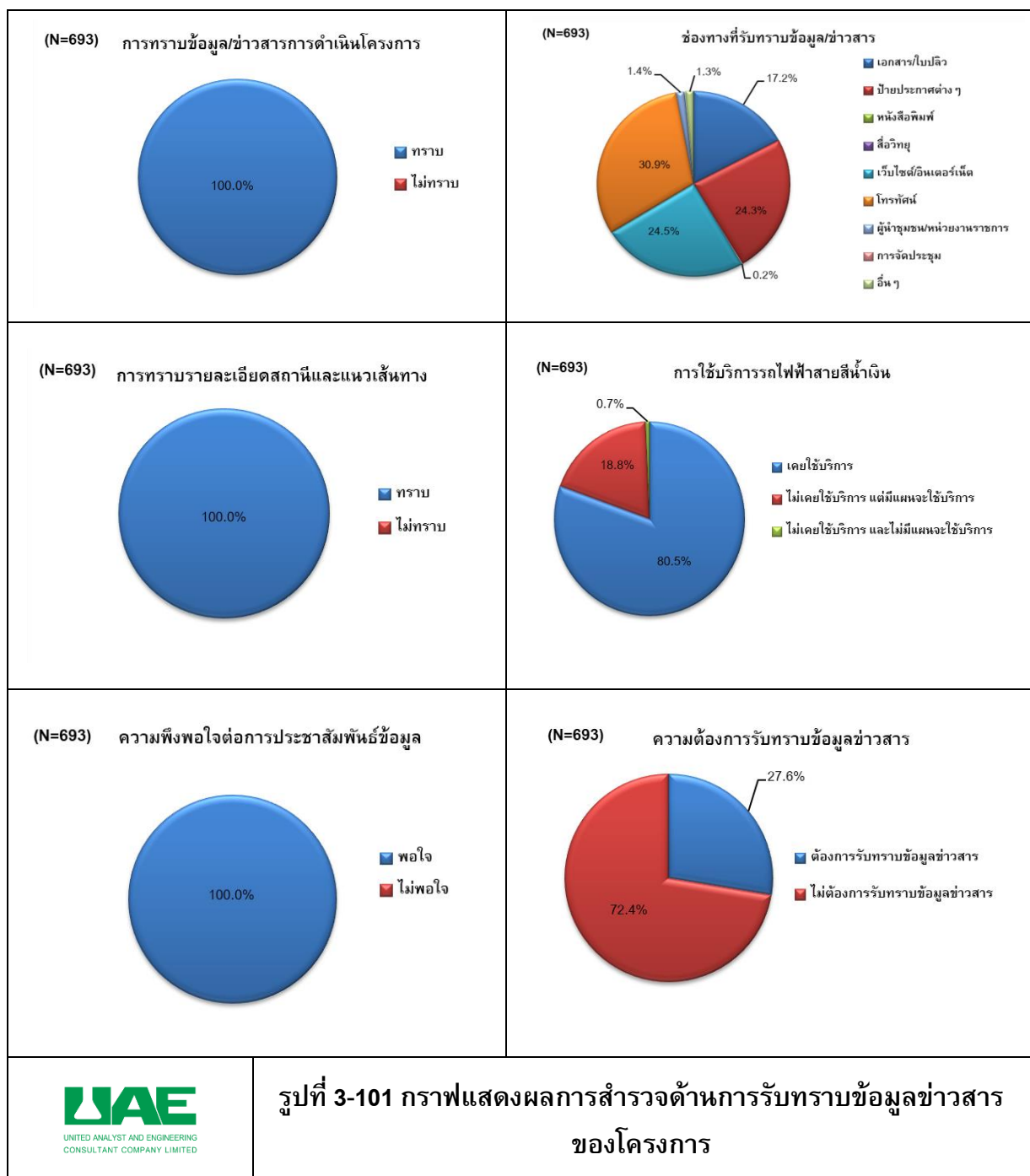
#### 5) ผลการสำรวจด้านสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน

ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) พอใจในสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน/ความเป็นอยู่ในชุมชนที่อาศัยอยู่ และไม่มีแผนที่จะย้ายที่อยู่อาศัย (ร้อยละ 100.0) แสดงดังรูปที่ 3-100



#### 6) ผลการสำรวจด้านการรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ

ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ทราบข้อมูล/ข่าวสารการดำเนินโครงการฯ ทราบผ่านทางโทรทัศน์ (ร้อยละ 30.9) รองลงมา ทราบจากเว็บไซต์/อินเทอร์เน็ต (ร้อยละ 24.5) และทราบจากป้ายประกาศต่างๆ (ร้อยละ 24.3) ตามลำดับ สำหรับด้านการใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ พบว่า เคยใช้บริการ (ร้อยละ 80.5) ยังไม่เคยใช้บริการแต่มีแผนที่จะใช้บริการ (ร้อยละ 18.8) และไม่เคยใช้บริการ และไม่มีแผนจะใช้บริการ (ร้อยละ 0.7) ในด้านการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมดมีความพึงพอใจต่อการประชาสัมพันธ์ข้อมูลโครงการ (ร้อยละ 100.0) แสดงดังรูปที่ 3-101





## สรุปผลการศึกษา

จากการสำรวจและเก็บข้อมูลภาคสนามด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ระหว่างวันที่ 1-6 พฤษภาคม 2565 จำนวน 693 ตัวอย่าง บริเวณสถานีและแนวเส้นทางรถไฟฟ้า ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ ที่มีความแตกต่างกัน อายุ เพศ ระดับการศึกษา ภูมิฐานะ อาชีพ และรายได้ ในด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ของครัวเรือนเปรียบเทียบกับก่อนมีโครงการ การใช้ประโยชน์จากโครงการ ผลกระทบที่เกิดจากโครงการ ความคิดเห็น/ทัศนคติต่อโครงการ และปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ พบว่า

### 1) สภาพเศรษฐกิจ-สังคม

จากผลการสำรวจในช่วงต้นแสดงให้เห็นว่า สภาพเศรษฐกิจ-สังคม ภายหลังจากการเปิดดำเนินโครงการ ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 ในด้านอาชีพ-รายได้ ที่พักอาศัย/สถานที่ทำงาน และวิธี/รูปแบบการเดินทางของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่ได้เปลี่ยนแปลงไปจากช่วงก่อนมีโครงการ

### 2) การได้รับประโยชน์จากโครงการ

จากผลการสำรวจประโยชน์ที่ได้รับภายหลังจากการเปิดดำเนินโครงการฯ ในช่วงระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจส่วนใหญ่ เห็นว่า การมีโครงการฯ ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในทางที่ดีขึ้นในทุกด้าน (100%) ประกอบด้วย ด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง ด้านการขยายและการกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง ด้านราคาที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์ ด้านลดมลพิษจากการเดินทาง ด้านการประกอบอาชีพ/รายได้ ด้านระบบสาธารณสุขอุปโภคและสาธารณสุขบริการตามแนวเส้นทาง และด้านกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR) กลุ่มตัวอย่างระบุว่า การมีโครงการฯ ยังไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงมากนักแต่อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบกับผลสำรวจที่ผ่านมา พบว่า กลุ่มตัวอย่างได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการดำเนินโครงการในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง ด้านการขยายและการกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง ด้านราคาที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์ และด้านลดมลพิษจากการเดินทาง

### 3) ผลกระทบที่ได้รับจากโครงการ

จากผลการสำรวจผลกระทบที่ได้รับภายหลังจากการเปิดดำเนินโครงการฯ ในช่วงระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565 พบว่า ผลกระทบสูงสุด 3 อันดับ ที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้รับ ได้แก่ ด้านเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 1.9) ด้านความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพ/การบดบัง เท่ากัน (ร้อยละ 0.4) และด้านฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 0.3) ตามลำดับ ทั้งนี้จากการสำรวจในช่วงต้น บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีมาตรการเพื่อป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบดังกล่าว เช่น จัดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบการเดินรถไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งาน เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงจากการเสียดทานของรถกับราง และจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางการแก้ไขในกรณีที่เกิดความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการ หรือได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน เป็นต้น

#### 4) ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

จากการสำรวจความคิดเห็นและข้อเสนอแนะภายหลังจากการเปิดดำเนินโครงการ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็น และมีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการ ดังนี้

1. ด้านเสียงดัง เสนอแนะให้ดูแลแก้ไขเสียงดังรบกวนซึ่งมีเสียงดังขณะที่มีรถไฟไฟฟ้าเข้า-ออกบริเวณสถานีท่าพระ และช่วงที่รถไฟไฟฟ้าวิ่งผ่าน ระหว่างสถานีบางโพกกับสถานีเตาปูน ทั้งนี้ โครงการฯ ได้ดำเนินการจัดให้มีการตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าและรางรถไฟไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงดังที่เกิดขึ้น แสดงดังรูปที่ 3-102



รูปที่ 3-102 การตรวจสอบและซ่อมบำรุงระบบรถไฟฟ้าและรางรถไฟไฟฟ้า

2. ด้านป้ายประชาสัมพันธ์ เสนอแนะให้เพิ่มการติดป้ายบอกเส้นทางให้ชัดเจน เช่น ตำแหน่งของลิฟต์ ลูกศรชี้เส้นทางสถานี เป็นต้น ทั้งนี้ โครงการฯ ได้มีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ภายในสถานีทุกสถานี เช่น ลิฟท์บันไดเลื่อน ป้ายบอกทางสถานี เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารทุกท่าน แสดงดังรูปที่ 3-103



รูปที่ 3-103 ป้ายประชาสัมพันธ์ภายในสถานี



รูปที่ 3-103 (ต่อ) ป้ายประชาสัมพันธ์ภายในสถานี

3. ด้านอัตราค่าโดยสาร เสนอแนะให้พิจารณาปรับลดราคาค่าโดยสาร เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น ทั้งนี้ โครงการฯ ได้จัดให้มีโปรโมชั่นต่างๆ เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้า แสดงดังรูปที่ 3-104



รูปที่ 3-104 สื่อประชาสัมพันธ์ส่งเสริมการให้บริการรถไฟฟ้า



### 3.9.3 การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

การเปรียบเทียบผลการสำรวจที่ผ่านมาในระยะดำเนินการ (ตั้งแต่เดือนมีนาคม 2563 เป็นต้นมา) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3-37 พบว่ากลุ่มตัวอย่างได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการฯ ด้านต่างๆ ในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น เช่น ด้านระบบสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ การประกอบอาชีพ/รายได้ ด้านกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR) แสดงดังรูปที่ 3-105 สำหรับผลกระทบที่ได้รับจากการดำเนินโครงการฯ พบว่า กลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการฯ ในสัดส่วนที่ลดลงจากเดิมในทุกด้านอย่างชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านเสียงดังรบกวน ด้านความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ ด้านทัศนียภาพ/การบดบัง และอุบัติเหตุ/ความปลอดภัยในชีวิตฯ เป็นต้น แสดงดังรูปที่ 3-106

ทั้งนี้ บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีมาตรการเพื่อป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบดังกล่าว เช่น จัดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบการเดินรถไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งาน เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงจากการเสียดทานของรถไฟฟ้ากับรางรถไฟฟ้า จัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางการแก้ไขในกรณีที่คาดว่าจะมีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการ หรือได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน และจัดให้มีไฟส่องสว่างในบริเวณที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ เช่น บริเวณใต้สถานีและบริเวณทางเข้า-ออกสถานี เป็นต้น

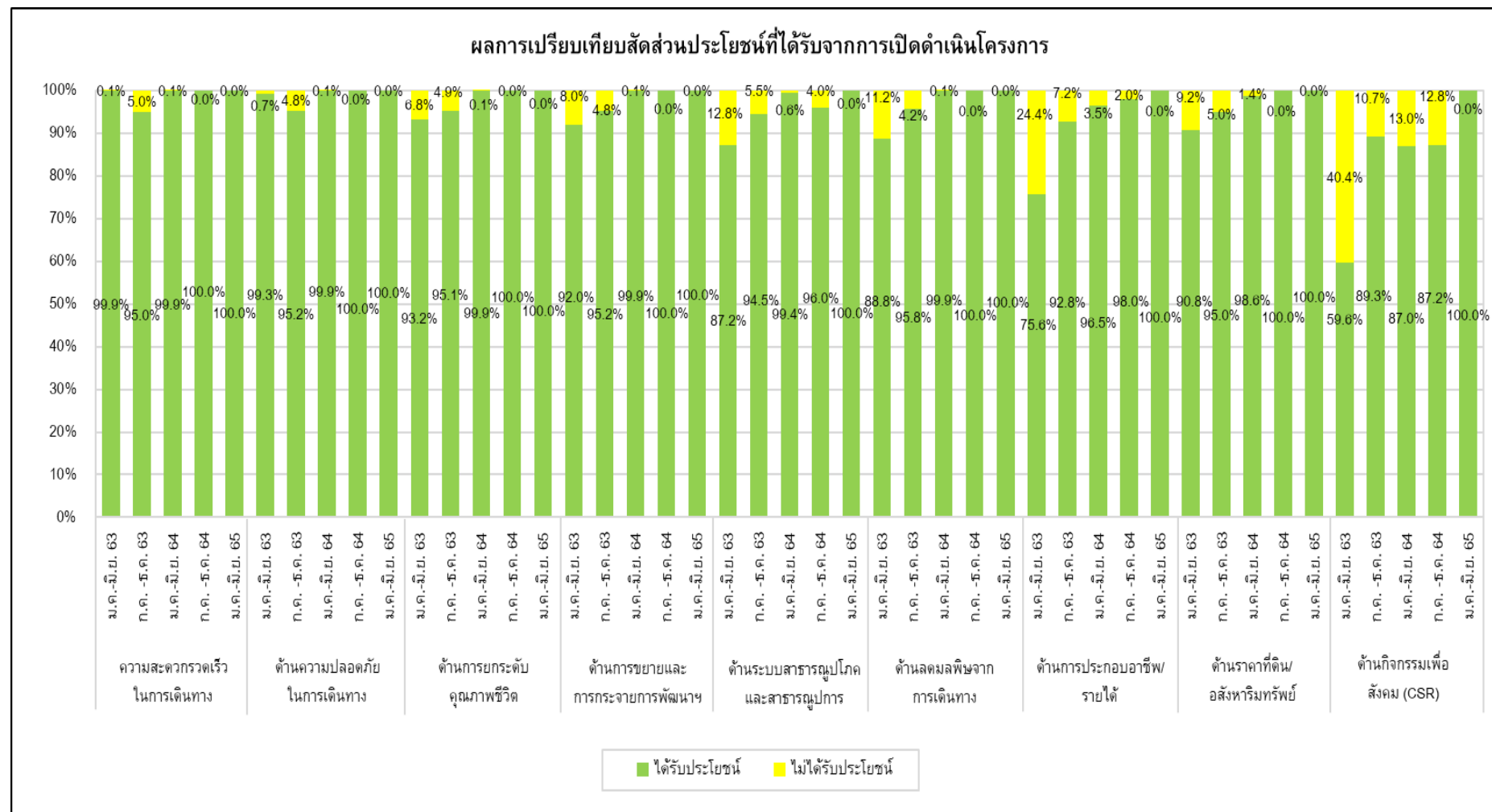
### ตารางที่ 3-37 สรุปผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

ปีที่เปิด ดำเนินการ	วันที่สำรวจ	จำนวน ที่สำรวจ	ผลการสำรวจโดยสังเขป
ปีที่ 1	4-7 พฤษภาคม 2563	696	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ได้รับประโยชน์สูงสุด 3 อันดับในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง (99.9%), ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง (99.3%) และด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง (93.2%)</li> <li>- ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับในด้านเสียงรบกวน (18.5%), ด้านความสั่นสะเทือน (11.9%) และด้านฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ (4.9%)</li> <li>- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับด้านเสียง ด้านความปลอดภัย ด้านอัตราค่าโดยสาร และการเพิ่มป้ายบอกเส้นทางภายในสถานี</li> </ul>
	1-5 พฤศจิกายน 2563	694	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ได้รับประโยชน์สูงสุด 3 อันดับในด้านลดมลพิษจากการเดินทาง (95.8%), ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง (95.2%) และด้านการขยายและการกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง (95.2%)</li> <li>- ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับในด้านเสียงรบกวน (5.5%), ด้านความสั่นสะเทือน (2.0%) และด้านทัศนียภาพ/การบดบัง (1.3%)</li> <li>- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับด้านอัตราค่าโดยสาร ด้านความปลอดภัย และการเพิ่มป้ายบอกเส้นทางภายในสถานี</li> </ul>
ปีที่ 2	9-13 พฤษภาคม 2564	693	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ได้รับประโยชน์สูงสุด 3 อันดับในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง, ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง, ด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง, ด้านการขยายและการกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง, ด้านลดมลพิษจากการเดินทาง (99.9%), ด้านระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (99.4%) และด้านราคาที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์ (98.6%)</li> <li>- ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับในด้านเสียงดังรบกวน (2.3%), ด้านการบดบังทัศนียภาพ/ทิวทัศน์ (0.7%) และด้านความสั่นสะเทือน (0.6%)</li> <li>- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับด้านอัตราค่าโดยสาร</li> </ul>

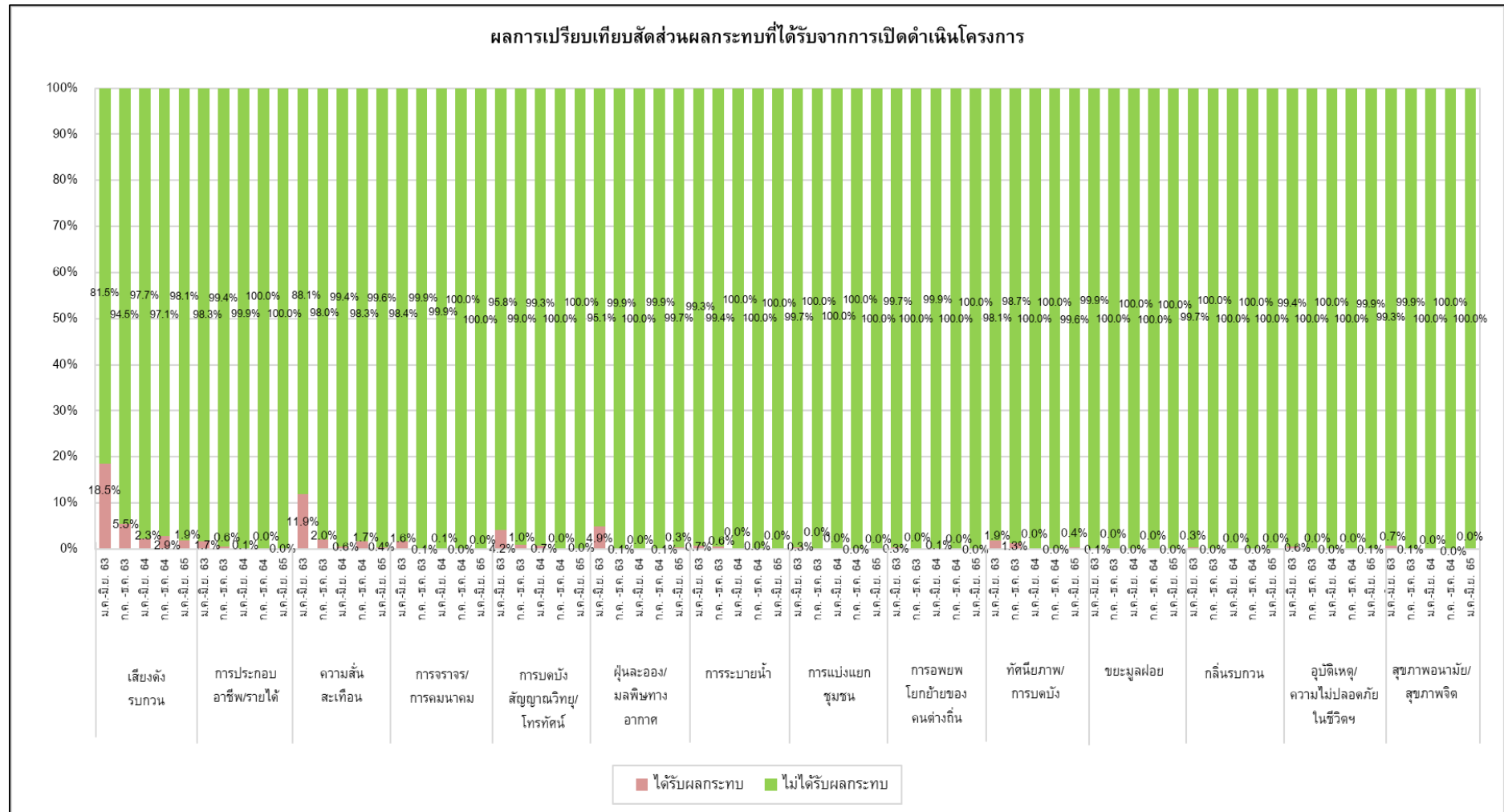


### ตารางที่ 3-37 (ต่อ) สรุปผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

ปีที่เปิดดำเนินการ	วันที่สำรวจ	จำนวนที่สำรวจ	ผลการสำรวจโดยสังเขป
ปีที่ 2 (ต่อ)	2-5 พฤศจิกายน 2564	694	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ได้รับประโยชน์สูงสุด 3 อันดับในในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง ด้านการขยายและการกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง ด้านราคาที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์ และด้านลดมลพิษจากการเดินทาง (ร้อยละ 100.0) ด้านการประกอบอาชีพ/รายได้ (ร้อยละ 98.0) และด้านระบบสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการ (ร้อยละ 96.0)</li> <li>- ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับในด้านเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 2.9) ด้านความสั่นสะเทือน (ร้อยละ 1.7) และด้านฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 0.1)</li> <li>- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับด้านเสียงดัง และด้านอัตราค่าโดยสาร</li> </ul>
ปีที่ 3	1-6 พฤษภาคม 2565	693	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ได้รับประโยชน์สูงสุดทุกด้าน (100%) ประกอบด้วย ด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง ด้านการขยายและการกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง ด้านราคาที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์ ด้านลดมลพิษจากการเดินทาง ด้านการประกอบอาชีพ/รายได้ ด้านระบบสาธารณสุขโรคและสาธารณสุขการตามแนวเส้นทาง และด้านกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR)</li> <li>- ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับในด้านเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 1.9) ด้านความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพ/การบดบัง เท่ากัน (ร้อยละ 0.4) และด้านฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 0.3)</li> <li>- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับด้านเสียงดัง ด้านป้ายประชาสัมพันธ์ ด้านอัตราค่าโดยสาร</li> </ul>



รูปที่ 3-105 ผลการเปรียบเทียบสัดส่วนประโยชน์ที่ได้รับจากการเปิดดำเนินโครงการ



รูปที่ 3-106 ผลการเปรียบเทียบสัดส่วนผลกระทบที่ได้รับจากการเปิดดำเนินโครงการ