





## บทที่ 4

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4 ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ระหว่างเดือนมกราคม ถึงมิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า รฟม. ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วน

#### 4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

รฟม. ได้ปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ระบุไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4 ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดแล้วจรในความรับผิดชอบของ รฟม.) ได้แก่ การสำรวจทัศนคติต่อการเปิดใช้งานของอาคารจอดแล้วจร และปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการของประชาชนกลุ่มต่างๆ บริเวณพื้นที่อาคารจอดแล้วจร ทั้ง 2 แห่ง ระหว่างวันที่ 20-21 พฤษภาคม พ.ศ. 2565 โดยสรุปผลการสำรวจได้ ดังนี้

##### 1) ทัศนคติต่อการเปิดใช้งานของอาคารจอดแล้วจร

ทัศนคติต่อการเปิดใช้งานของอาคารจอดแล้วจร บริเวณสถานีแยก คปอ. พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีทัศนคติต่อการให้บริการอาคารจอดแล้วจร อยู่ในระดับพึงพอใจมาก โดยระดับความพึงพอใจสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ด้านความสะอาดของอาคารจอดแล้วจร (ร้อยละ 41.7) ด้านระยะเวลาในการเปิดให้บริการจรถรมมีความเหมาะสม (ร้อยละ 36.1) และด้านสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ลิฟต์ แสงสว่าง และการระบายอากาศ และด้านความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินเมื่อใช้บริการเท่ากัน (ร้อยละ 30.6) ตามลำดับ และพบกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่ามีความพึงพอใจน้อยที่สุดจำนวน 2 ด้าน ได้แก่ ด้านความเพียงพอของจำนวนช่องจรถรม (ร้อยละ 25.0) และการจัดการระบบจราจร (ร้อยละ 5.6)

สำหรับทัศนคติต่อการเปิดใช้งานของอาคารจอดแล้วจร บริเวณสถานีคูคต พบว่ากลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีทัศนคติต่อการให้บริการอาคารจอดแล้วจร อยู่ในระดับพึงพอใจมาก



โดยระดับความพึงพอใจสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ด้านความรวดเร็ว หลีกเลี่ยงปัญหาการจราจร (ร้อยละ 37.4) ด้านความสะอาดของอาคารจอดรถแล้วเสร็จ (ร้อยละ 21.9) และด้านการจัดการระบบจราจร และด้านความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินเมื่อใช้บริการ เท่ากัน (ร้อยละ 15.6) ตามลำดับ และพบกลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามระบุว่ามีความพึงพอใจน้อยที่สุด จำนวน 1 ด้าน ได้แก่ ด้านความเพียงพอของจำนวนช่องจอดรถ (ร้อยละ 12.5)

## 2) ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ

กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถามของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคอลง 4 ในระยะดำเนินการ (เฉพาะพื้นที่อาคารจอดรถแล้วเสร็จในความรับผิดชอบของ รฟม.) บริเวณสถานีแยก คปอ. และสถานีคูคตทั้งหมด ระบุว่าไม่ได้รับผลกระทบจากการเปิดใช้งานของอาคารจอดรถแล้วเสร็จ

## 3) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม บริเวณสถานีแยก คปอ. ต้องการให้โครงการฯ ดำเนินการ พบว่ามี 2 ข้อ ได้แก่ ควรเพิ่มพื้นที่ลานจอดรถบริเวณอาคารจอดรถแล้วเสร็จ และควรเปลี่ยนระบบการแจกบัตรจากตู้เสียบัตร เป็นการให้พนักงานแจกบัตรแทน เพราะทำให้เกิดปัญหารถติด

สำหรับข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะที่กลุ่มตัวอย่างผู้ตอบแบบสอบถาม บริเวณสถานีคูคต ต้องการให้โครงการฯ ดำเนินการ พบว่ามี 1 ข้อ ได้แก่ ควรเพิ่มพื้นที่จอดรถบริเวณอาคารจอดรถแล้วเสร็จ เนื่องจากปัจจุบันที่จอดรถไม่เพียงพอ โดยเฉพาะช่วงวันจันทร์-ศุกร์ ในช่วงเวลา 7.00 น. ไม่มีพื้นที่ว่างสำหรับจอดรถ