

3.3 คุณค่าคุณภาพชีวิต และความคิดเห็นของประชาชน

1) วัตถุประสงค์

(1) เพื่อศึกษาลักษณะทางประชากร สังคม และความคิดเห็นของผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้เส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ หรือระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ตามข้อกำหนดในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปี พ.ศ. 2536

(2) เพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพชีวิตของผู้ใช้บริการฯ และผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้เส้นทางเดินรถไฟฟ้าของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ในระยะดำเนินการ (Operation Period)

2) วิธีการศึกษา

(1) การรวบรวมข้อมูล

(1.1) ข้อมูลปฐมภูมิ จากการเก็บข้อมูลภาคสนาม ด้วยแบบสัมภาษณ์กับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส และผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้เส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสหรือใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยหัวข้อที่ใช้ศึกษาเป็นไปตามหลักการทางวิชาการ และตามข้อกำหนดของหน่วยงานพิจารณาการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ประกอบไปด้วยหัวข้อต่างๆ ดังต่อไปนี้

(1.1.1) ข้อมูลทั่วไป

(1.1.2) พฤติกรรมการเดินทาง

(1.1.3) ผลกระทบด้านสังคม และสิ่งแวดล้อมในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

(1.1.4) การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร และการมีส่วนร่วมทางสังคม

(1.1.5) ความคิดเห็นต่อการดำเนิน “โครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส”



ภาพที่ 3.3-1 การเก็บข้อมูลปฐมภูมิ โดยนักศึกษาระดับปริญญาตรี จากคณะสิ่งแวดล้อม มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์

(2) การสุ่มตัวอย่าง

(2.1) กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่

กลุ่มที่ 1 ผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

กลุ่มที่ 2 ผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้เส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครสายเดิม จำนวนทั้งสิ้น 23 สถานี

(2.2) หน่วยในการวิเคราะห์ คือ ระดับประชากร

(2.3) การสุ่มตัวอย่าง ดังนี้

(2.3.1) กลุ่มที่ 1 ได้แก่ ผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่าง ตามวิธีของ Taro Yamane, 1967 ในการเลือกประชากรตัวอย่าง ซึ่งใช้วิธีการสุ่มแต่ละหน่วยตัวอย่างจากประชากรทั้งหมด โดยมีวิธีการคำนวณตัวอย่างดังต่อไปนี้

$$n = N/1+Ne^2$$

โดยที่ n = จำนวนประชากรตัวอย่าง

N = จำนวนประชากรทั้งหมดที่ใช้บริการ

e = ค่าความคลาดเคลื่อน (0.05)

การสุ่มตัวอย่างของการศึกษาในครั้งนี้ เพื่อให้ทุกหน่วยตัวอย่างมีโอกาสในการถูกเลือกเท่าๆ กัน จึงทำการสุ่มตัวอย่างจากผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในวันทำงาน และผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสในวันหยุดราชการ ได้จำนวนตัวอย่าง (ที่เก็บจริง) ทั้งหมดเท่ากับ 2,630 ตัวอย่าง ได้แก่ ประชากรตัวอย่างของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในวันทำงานจำนวน 1,315 ตัวอย่าง และประชากรตัวอย่างของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในวันหยุดราชการจำนวน 1,315 ตัวอย่าง

(2.3.2) กลุ่มที่ 2 ได้แก่ ผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้เส้นทางระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบโควต้า หรือการกำหนดขนาดตัวอย่างแบบจัดสรร เนื่องจากการศึกษาในครั้งนี้ไม่ทราบถึงจำนวนประชากรที่แท้จริงบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด ผู้ศึกษาจึงได้จัดสรรจำนวนประชากรตัวอย่างในกลุ่มนี้จากพื้นที่ศึกษาบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งหมดจำนวน 23 สถานี และกำหนดขนาดของประชากรตัวอย่างให้แต่ละสถานีที่เท่ากัน จำนวนสถานีละ 50 ตัวอย่าง จึงได้จำนวนประชากรตัวอย่างในกลุ่มนี้เท่ากับ 1,150 ตัวอย่าง

ดังนั้น จำนวนประชากรตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาในรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพชีวิตของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประจำปี พ.ศ. 2565 ในครั้งนี้จึงมีจำนวนทั้งสิ้นเท่ากับ 3,778 ตัวอย่าง ดังตารางที่ 3.3-1

ตารางที่ 3.3-1 จำนวนประชากรตัวอย่าง กลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2

ลำดับ	รหัส	สถานี	ประชากรตัวอย่าง (คน)		
			กลุ่มที่ 1		กลุ่มที่ 2
			วันทำงาน	วันหยุด	จำนวน
1	N8	หมอชิต	142	143	50
2	N7	สะพานควาย	32	24	50
3	N5	อารีย์	43	23	50
4	N4	สนามเป้า	16	10	50
5	N3	อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ	83	79	50
6	N2	พญาไท	74	65	50
7	N1	ราชเทวี	31	36	50
8	CEN	สยาม	112	231	50
9	E1	ชิดลม	47	55	50
10	E2	เพลินจิต	40	34	50
11	E3	นานา	28	33	50
12	E4	อโศก	134	127	50
13	E5	พร้อมพงษ์	67	75	50
14	E6	ทองหล่อ	44	43	50
15	E7	เอกมัย	13	44	50
16	E8	พระโขนง	46	42	50
17	E9	อ่อนนุช	113	84	50
18	W1	สนามกีฬาแห่งชาติ	30	42	50
19	S1	ราชดำริ	8	8	50
20	S2	ศาลาแดง	67	45	50
21	S3	ช่องนนทรี	50	26	50
22	S5	สุรศักดิ์	31	14	50
23	S6	สะพานตากสิน	37	32	50
รวม			1,315	1,315	1,150
รวมทั้งสิ้น			3,780 ตัวอย่าง		

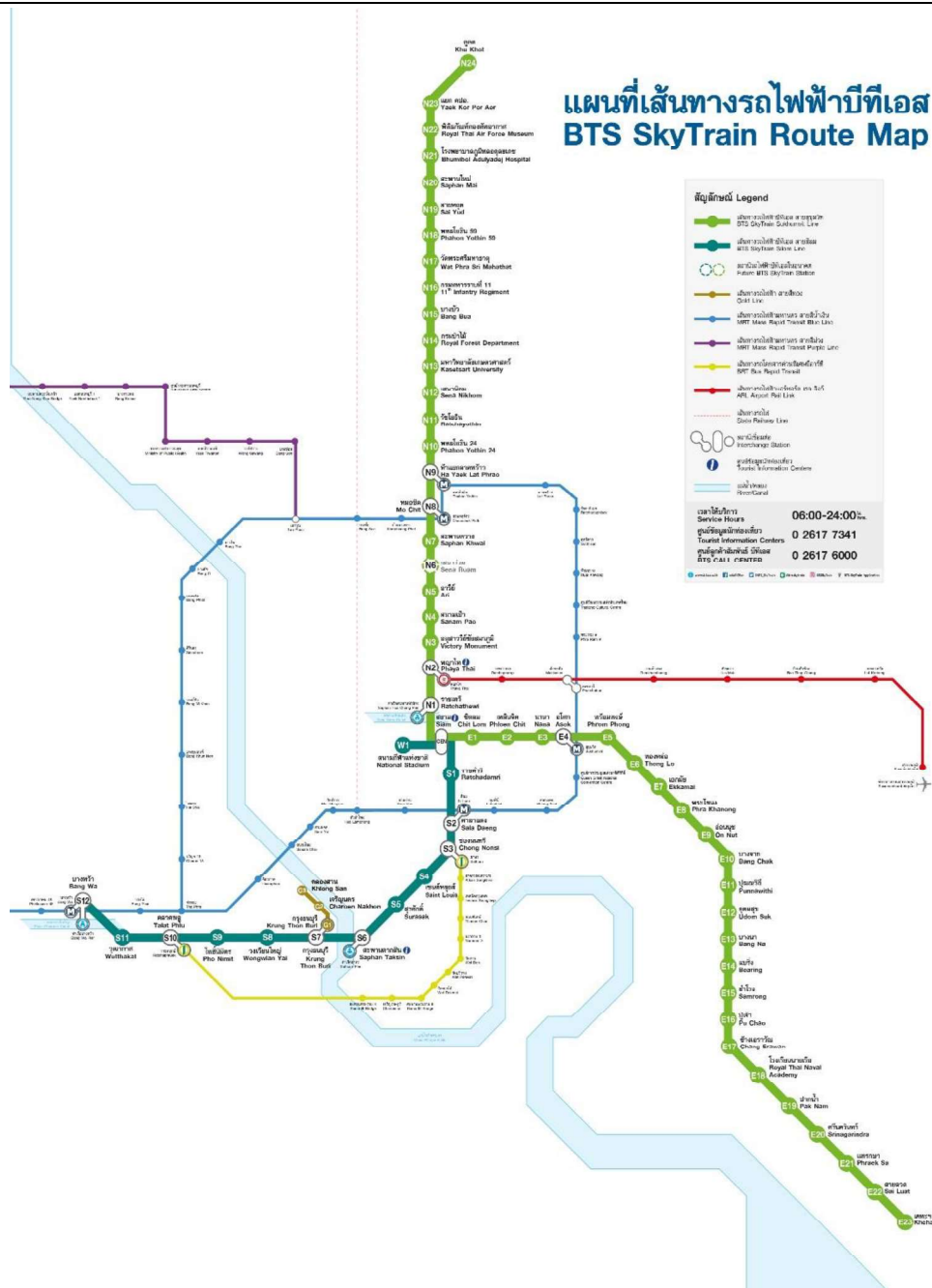
3) ขอบเขตการศึกษา

ขอบเขตพื้นที่ศึกษาเป็นไปตามข้อกำหนดของการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประจำปี พ.ศ. 2536 ซึ่งพื้นที่ศึกษาประกอบไปด้วยพื้นที่สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวนทั้งสิ้น 23 สถานี ภายได้เส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวน 2 เส้นทาง โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) เส้นทางสายที่ 1 ได้แก่ สายสุขุมวิท หรือเส้นทางเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา เป็นเส้นทางเดินรถไฟฟ้าด้านทิศเหนือและทิศตะวันออก มีสถานีรถไฟฟ้ารวมทั้งสิ้นรวม 16 สถานี (ไม่รวมสถานีเชื่อมต่อ) ประกอบไปด้วย สถานีรถไฟฟ้าหมอชิต (N8) สะพานควาย (N7) อารีย์ (N5) สนามเป้า (N4) อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ (N3) พญาไท (N2) ราชเทวี (N1) ชิดลม (E1) เพลินจิต (E2) นานา (E3) อโศก (E4) พร้อมพงษ์ (E5) ทองหล่อ (E6) เอกมัย (E7) พระโขนง (E8) และสถานีอ่อนนุช (E9) มีระยะทางรวมทั้งสิ้นเท่ากับ 17 กิโลเมตร

(2) เส้นทางสายที่ 2 ได้แก่ สายสีลม หรือเส้นทางเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา เป็นเส้นทางเดินรถไฟฟ้าด้านทิศตะวันตกและทิศใต้ มีสถานีรถไฟฟ้ารวมทั้งสิ้น 6 สถานี ประกอบไปด้วย สถานีรถไฟฟ้าสนามกีฬาแห่งชาติ (W1) ราชดำริ (S1) ศาลาแดง (S2) ชองนนทรี (S3) สุรศักดิ์ (S5) และสะพานตากสิน (S6) มีระยะทางรวมทั้งสิ้นเท่ากับ 6.5 กิโลเมตร

เส้นทางของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสุขุมวิท และสายสีลม มีการเชื่อมต่อกันที่สถานีสยาม (CEN) ซึ่งเป็นสถานีศูนย์กลาง โดยมีระยะทางรวมทั้งระบบ เท่ากับ 23.5 กิโลเมตร ดังภาพที่ 3.3-2



ภาพที่ 3.3-2 ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพหรือเส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส ปี พ.ศ. 2565

ที่มา : <https://www.bts.co.th/routemap.html>

4) ผลการศึกษา

การศึกษาผลกระทบทางสังคมศึกษาจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มเป้าหมายของการศึกษาในครั้งนี้ ซึ่งประกอบไปด้วยกลุ่มเป้าหมายจำนวน 2 กลุ่ม ดังนี้

(1) กลุ่มเป้าหมายที่ 1 หมายถึง ผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่เดินทางเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเพื่อการเดินทางไปทำกิจกรรมต่างๆ ซึ่งเป็นการเดินทางเข้ามาใช้บริการในพื้นที่ศึกษาแบบชั่วคราวเป็นระยะเวลาอันสั้นตามระยะเวลาของการเดินทางเท่านั้น ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มย่อย ได้แก่

(1.1) กลุ่มผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสใน “วันทำงาน” เก็บตัวอย่างได้ จำนวน 1,315 ตัวอย่าง

(1.2) กลุ่มผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสใน “วันหยุดราชการ” เก็บตัวอย่างได้จำนวน 1,315 ตัวอย่าง ที่เท่ากัน

ดังนั้น กลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มเป้าหมายกลุ่มที่ 1 จึงมีขนาดตัวอย่างรวมทั้งกลุ่มที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งในวันทำงานและวันหยุดราชการ รวมทั้งสิ้นเท่ากับ 2,630 ตัวอย่าง

(2) กลุ่มเป้าหมายที่ 2 หมายถึง ผู้ที่อาศัยและทำกิจกรรมอยู่บริเวณใต้เส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบไปด้วย ผู้ที่ทำกิจกรรมในบริเวณพื้นที่ ประกอบไปด้วย การค้าขาย การอยู่อาศัย และการประกอบกิจกรรมอื่นๆ อยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าตามเส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสสายเก่าจำนวน 23 สถานี ทั้งที่เป็นผู้อาศัยทั้งที่ถาวรและชั่วคราว พ่อค้า/แม่ค้า มอเตอร์ไซค์รับจ้าง ฯลฯ ซึ่งมีจำนวนตัวอย่างรวมทั้งสิ้นเท่ากับ 1,150 ตัวอย่าง

ดังนั้น ผู้ศึกษาจึงได้สรุปผลการศึกษาเรื่องผลกระทบทางสังคม โดยแบ่งตามประเภทของกลุ่มเป้าหมายของการศึกษาในครั้งนี้ เป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้โดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสใน “วันทำงาน และวันหยุดราชการ” และกลุ่มผู้ที่อาศัยและทำกิจกรรมอยู่บริเวณใต้เส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส รายละเอียดดังนี้

4.1) กลุ่มที่ 1 ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสใน “วันทำงาน และวันหยุดราชการ”

การศึกษาผลกระทบด้านสังคม เป็นการสรุปและวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสัมภาษณ์ในหัวข้อต่างๆ จำนวน 6 หัวข้อ ได้แก่ ข้อมูลทั่วไป ด้านพฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ด้านผลกระทบด้านสังคมและสิ่งแวดล้อมในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ด้านสาธารณสุข ด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการมีส่วนร่วมของประชาชน และด้านความคิดเห็นต่อโครงการฯ ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษา ได้ดังต่อไปนี้

4.1.1) ข้อมูลทั่วไป

(1) ลักษณะทางประชากร เป็นสิ่งที่บ่งบอกถึงลักษณะของบุคคลหรือความแตกต่างของบุคคล ซึ่งการศึกษาถึงตัวชี้วัดทางสังคมเป็นการอธิบายถึงลักษณะทางประชากรของผู้ที่เป็นกลุ่มเป้าหมายของการศึกษา ซึ่งตัวชี้วัดลักษณะทางประชากรประกอบไปด้วย 5 ตัวชี้วัด ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ และรายได้ ซึ่งเป็นข้อมูลที่ใช้ในการวิเคราะห์ถึงพฤติกรรมของบุคคลที่เป็นกลุ่มเป้าหมายซึ่งมีรายละเอียด (ตารางที่ 3.3-2) ดังต่อไปนี้

(1.1) เพศ พบว่า ประชากรตัวอย่างของกลุ่มผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในภาพรวมทั้งวันทำงานและวันหยุดราชการส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชาย โดยมีเพศชายน้อยกว่าเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 26.0 และมีจำนวนเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 73.8 และผลการศึกษายังพบต่อไปว่า กลุ่มเป้าหมายจำนวนเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 0.2 เป็นผู้ที่มีความหลากหลายทางเพศ(LGBTQ) และอาจเป็นกลุ่มที่มีความหลากหลายทางเพศอาจมีจำนวนเพิ่มขึ้น ซึ่งเจ้าของโครงการฯ ต้องให้ความสำคัญในบทบาทของผู้ให้บริการนี้ด้วย

(1.2) อายุ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ มีอายุระหว่าง 21-30 ปีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 48.6 รองลงมา ได้แก่ กลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 20.9 และลำดับถัดมา ได้แก่ กลุ่มเป้าหมายที่มีอายุ 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 14.2 ตามลำดับ และเมื่อศึกษาถึงช่วงอายุของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่เป็นกลุ่มเป้าหมาย พบว่า กลุ่มประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่ที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งในวันทำงานและวันหยุดราชการมีอายุอยู่ระหว่าง 20 - 40 ปี

(1.3) ระดับการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการศึกษาระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 63.4 รองลงมา มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. คิดเป็นร้อยละ 12.5 และลำดับถัดมา มีการศึกษาระดับปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 4.7 สำหรับระดับการศึกษาที่มีจำนวนน้อยที่สุด ได้แก่ สูงกว่าระดับปริญญาโทซึ่งมีจำนวนคิดเพียงเป็นร้อยละ 0.3 เท่านั้น

(1.4) การประกอบอาชีพ พบว่า สัดส่วนการประกอบอาชีพของกลุ่มตัวอย่างสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่มหลัก คือ

1) กลุ่มที่ไม่ได้ประกอบอาชีพ มีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 40.3 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ซึ่งประกอบไปด้วย กลุ่มนิสิต/นักศึกษา/นักเรียน คิดเป็นร้อยละ 30.4 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้ทำงาน/ไม่มีงานทำ คิดเป็นร้อยละ 8.0 และลำดับสุดท้าย ได้แก่ กลุ่มแม่บ้าน (ไม่ได้ หมายถึง อาชีพที่ทำหน้าที่ทำความสะอาดและได้รับค่าจ้างจากการทำหน้าที่) มีจำนวนคิดเป็นเพียงร้อยละ 1.9 เท่านั้น

2) กลุ่มที่มีการประกอบอาชีพ มีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 59.7 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่มีการประกอบอาชีพส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานเอกชน/บริษัทมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36.0 รองลงมา ประกอบอาชีพรับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 8.1

และลำดับถัดมา ได้แก่ ประกอบอาชีพทำธุรกิจส่วนตัว อาชีพค้าขาย และอาชีพค้าขายจำพวกหาบเร่/แผงลอย คิดเป็นร้อยละ 7.3, 3.1 และ 0.9 ตามลำดับ

ตารางที่ 3.3-2 ลักษณะทางประชากรของประชากรตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

เพศ		วันทำงาน		วันหยุด		รวม	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
เพศ							
ชาย		367	27.9	317	24.1	684	26.0
หญิง		948	72.1	994	75.6	1,942	73.8
ไม่ระบุเพศ		0	0.0	4	0.3	4	0.2
รวม		1,315	100.0	1315	100.0	2,630	100.0
สัดส่วน เพศชาย ต่อ เพศหญิง		1:2.58		1:3.14		1:2.83	
อายุ							
	ต่ำกว่า 20 ปี	307	23.3	242	18.4	549	20.9
	21 - 30 ปี	598	45.5	679	51.6	1,277	48.6
	31 - 40 ปี	192	14.6	182	13.8	374	14.2
	41 - 50 ปี	130	9.9	102	7.8	232	8.8
	51 - 60 ปี	43	3.3	56	4.3	99	3.8
	มากกว่า 60 ปีขึ้นไป	23	1.7	33	2.5	56	2.1
	ไม่ตอบ	22	1.7	21	1.6	43	1.6
	รวม	1,315	100.0	1315	100.0	2,630	100.0
อายุเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่าง (ปี)		28.26		29.26		28.76	
การศึกษา							
	ประถมศึกษา	10	0.8	16	1.2	26	1.0
	มัธยมศึกษาตอนต้น	50	3.8	37	2.8	87	3.3
	มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช.	165	12.5	165	12.5	330	12.5
	ปวส./อนุปริญญา	31	2.4	41	3.1	72	2.7
	ปริญญาตรี	824	62.7	844	64.2	1,668	63.4
	ปริญญาโท	73	5.6	51	3.9	124	4.7
	สูงกว่าปริญญาโท	3	0.2	5	0.4	8	0.3
	ไม่ตอบ	159	12.1	156	11.9	315	12.0
	รวม	1,315	100.0	1,315	100.0	2,630	100.0

ตารางที่ 3.3-2 (ต่อ)

เขต		วันทำงาน		วันหยุด		รวม	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
อาชีพ							
	ไม่ได้ประกอบอาชีพ ระบุ...	570	43.3	491	37.3	1,061	40.3
	- นิสิต/นักศึกษา	431	32.8	369	28.1	800	30.4
	- ไม่ได้ทำงาน	120	9.1	91	6.9	211	8.0
	- แม่บ้าน	19	1.4	31	2.4	50	1.9
	ประกอบอาชีพ ระบุ...	745	56.7	824	62.7	1,569	59.7
	- พนักงานเอกชน/บริษัท	471	35.8	475	36.1	946	36.0
	- รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	104	7.9	110	8.4	214	8.1
	- ธุรกิจส่วนตัว	71	5.4	121	9.2	192	7.3
	- ค้าขาย	34	2.6	48	3.7	82	3.1
	- ค้าขายหาบเร่/แผงลอย	12	0.9	12	0.9	24	0.9
	- มอเตอร์ไซค์รับจ้าง	1	0.1	-	0.0	1	0.0
	- ไม่ระบุอาชีพ	52	4.0	58	4.4	110	4.2
	รวม	1,315	100.0	1,315	100.0	2,630	100.0
รายได้							
	ไม่ได้ประกอบอาชีพ/ไม่มีรายได้	113	8.6	0	0.0	113	4.3
	มีรายได้ ระบุ...(บาท/เดือน)	1,202	91.3	1,315	100	2,517	95.6
	- น้อยกว่า 9,000 บาท	210	16.0	222	16.9	432	16.4
	- 9,000 - 15,000 บาท	203	15.4	250	19.0	453	17.2
	- 15,001 - 20,000 บาท	255	19.4	277	21.1	532	20.2
	- 20,001 - 30,000 บาท	182	13.8	242	18.4	424	16.1
	- 30,001 - 40,000 บาท	116	8.8	104	7.9	220	8.4
	- 40,001 - 50,000 บาท	38	2.9	28	2.1	66	2.5
	- 50,000 บาทขึ้นไป	49	3.7	54	4.1	103	3.9
	ไม่ระบุรายได้	149	11.3	138	10.5	287	10.9
	รวม	1,315	100.0	1315	100.0	2,630	100.0

(1.5) รายได้ พบว่า หากไม่นำกลุ่มที่ไม่ได้ประกอบอาชีพ ซึ่งได้แก่ กลุ่มนิสิต/นักศึกษา/นักเรียน กลุ่มแม่บ้าน และกลุ่มที่ไม่ได้ประกอบอาชีพ/ไม่มีงานทำ ซึ่งมีจำนวนคิดเป็น ร้อยละ 40.3 ของจำนวนตัวอย่างทั้งหมดมาพิจารณา พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้จากการประกอบอาชีพ ในภาพรวมมีจำนวนรายได้ไม่สูงมากนัก โดยมีรายได้ในช่วง 9,000-15,000 บาท มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 17.2 รองลงมา มีรายได้ในช่วง น้อยกว่า 9,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.4 และลำดับถัดมา มีรายได้ อยู่ในช่วง 20,000-30,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 16.1 ตามลำดับ

สำหรับผลการศึกษาในภาพรวม เรื่องลักษณะทางประชากรของกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสองช่วงเวลา พบว่า ลักษณะทางประชากรของกลุ่มเป้าหมายทั้งสองช่วงเวลา (วันทำงานและวันหยุดราชการ) ไม่มีความแตกต่างกัน โดยผลการศึกษาในภาพรวม พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสองช่วงเวลามีจำนวนมากกว่าร้อยละ 70 เป็นเพศหญิง ที่มีอายุอยู่ในช่วงระหว่าง 20 - 40 ปี มีระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี และส่วนใหญ่มีอาชีพพนักงานเอกชนซึ่งสอดคล้องกับจุดหมายปลายทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสที่ต้องการเดินทางไปทำงานบริเวณจุดหมายปลายทาง

4.1.2) พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

การศึกษาในครั้งนี้ศึกษาถึง ความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส จุดหมายปลายทางของการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส และเหตุผลในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมการเดินทาง เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มเป้าหมายมีประเภทของวันเดินทางที่แตกต่างกันระหว่างวันทำงานและวันหยุดราชการ ดังนั้นสมมติฐานของการศึกษา คือ กลุ่มตัวอย่างทั้งสองกลุ่มมีพฤติกรรมการเดินทางที่แตกต่างกันตามประเภทของวัน (ตารางที่ 3.3-3)

(1) ความถี่ในการใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในวันทำงานมีการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นประจำอย่างสม่ำเสมอคิดเป็นร้อยละ 40.2 ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในวันทำงานทั้งหมด โดยในกลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสกลุ่มนี้ส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทุกวัน รองลงมา เป็นกลุ่มที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวน 5 - 6 ครั้งต่อสัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 14.1 ลำดับถัดมา ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส จำนวน 3 - 4 ครั้งต่อสัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 9.1 และใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส จำนวน 1 - 2 ครั้งต่อสัปดาห์ ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสมากกว่า 8 ครั้งต่อสัปดาห์ และใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในวันทำงานจำนวน 7-8 ครั้งต่อสัปดาห์ คิดเป็นร้อยละ 5.6, 5.2 และ 1.3 ตามลำดับ และการศึกษายังพบว่าต่อไปว่า ยังมีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในวันทำงานใช้บริการบริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในจำนวนการเดินทางที่ไม่แน่นอนถึงร้อยละ 29.8 ของผู้ที่เดินทางด้วยรถไฟฟ้าในวันทำงานทั้งหมด

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในวันหยุดราชการ พบว่า ผู้ที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นประจำมีส่วนการเดินทางที่มากกว่าผู้ที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทุกวันอย่างเห็นได้ชัดเจน คือ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นประจำทุกวันมีส่วนน้อยกว่าผู้ที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสไม่ทุกวันคิด และพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทุกวันในวันหยุดมีจำนวนน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในวันทำงานอย่างมีนัยยะ

ผลการศึกษาในภาพรวม เรื่องความถี่ในการใช้บริการโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสของทั้งสองช่วงเวลา พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่มีการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทุกวันเพียงร้อยละ 28.9 เท่านั้นของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดทั้งที่เป็นผู้ใช้บริการในวันทำงาน

และในวันหยุดราชการ และมีการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่เพื่อเดินทางไปทำงานมากที่สุด รองลงมา มีการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสไปเรียนหนังสือ ไปท่องเที่ยว ไปธุระ และไปซื้อของ ตามลำดับ

ตารางที่ 3.3-3 พฤติกรรมการเดินทางของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

พฤติกรรมการเดินทาง		วันทำงาน		วันหยุด		รวม	
		จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส							
	ใช้บริการทุกวัน	529	40.2	230	17.5	759	28.9
	ใช้บริการไม่ทุกวัน เป็นจำนวน...	464	35.3	623	47.4	1,087	41.3
	- 1 ถึง 2 ครั้งต่อสัปดาห์	73	5.6	128	9.7	201	7.6
	- 3 ถึง 4 ครั้งต่อสัปดาห์	120	9.1	145	11.0	265	10.1
	- 5 ถึง 6 ครั้งต่อสัปดาห์	186	14.1	118	9.0	304	11.6
	- 7 ถึง 8 ครั้งต่อสัปดาห์	17	1.3	178	13.5	195	7.4
	- มากกว่า 8 ครั้งต่อสัปดาห์	68	5.2	54	4.1	122	4.6
	ใช้บริการไม่แน่นอน	322	24.5	462	35.1	784	29.8
	รวม	1,315	100.0	1,315	100.0	2,630	100.0
การเดินทางโดยใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส							
	ไปทำงาน	674	51.3	540	41.1	1,214	46.2
	ไปเรียนหนังสือ	402	30.6	199	15.1	601	22.9
	ไปท่องเที่ยว	70	5.3	272	20.7	342	13.0
	ไปติดต่อธุรกิจ	86	6.5	136	10.3	222	8.4
	ไปซื้อของ	65	4.9	146	11.1	211	8.0
	ไม่ระบุสถานที่	18	1.4	22	1.7	40	1.5
	รวม	1,315	100.0	1,315	100.0	2,630	100.0

(2) เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในการเดินทาง

(2.1) วัตถุประสงค์ในการเดินทาง ผู้โดยสารทั้งสองช่วงเวลามีวัตถุประสงค์ในการเดินทางที่แตกต่างกัน (ตารางที่ 3.3-4) คือ

กลุ่มผู้โดยสารโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสในวันทำงานส่วนใหญ่ มีวัตถุประสงค์ในการใช้บริการโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสเพื่อเดินทางไปทำงานเป็นหลักและมีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 51.3 รองลง มาใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเพื่อเดินทางไปเรียนหนังสือ คิดเป็นร้อยละ 30.6 ลำดับถัดมา ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเพื่อติดต่อธุรกิจ เดินทางไปท่องเที่ยว และเดินทางไปซื้อสินค้า/ซื้อของเครื่องใช้ คิดเป็นร้อยละ 6.5, 5.3 และ 4.9 ตามลำดับ

กลุ่มผู้ใช้บริการโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสในวันหยุดราชการส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเพื่อไปทำงานมากที่สุดเช่นกัน แต่เป็นสัดส่วนที่น้อยกว่าผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในวันทำงาน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 41.1 ลำดับรองลงมา เป็นการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเพื่อไปท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 20.7 ลำดับถัดมา ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในวันหยุดราชการเพื่อเดินทางไปเรียนหนังสือ ไปซื้อสินค้า/ซื้อของเครื่องใช้ และติดต่อธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 15.1, 11.1 และ 10.3 ตามลำดับ

ผลการศึกษาในภาพรวม เรื่อง วัตถุประสงค์ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มประชากรตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งหมด ส่วนใหญ่มีวัตถุประสงค์ในการใช้บริการโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสเพื่อไปทำงานมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.2 รองลงมา ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเพื่อเดินทางไปเรียนหนังสือ เพื่อไปท่องเที่ยว เพื่อไปติดต่อธุรกิจ และเพื่อไปซื้อสินค้า/ซื้อของใช้ คิดเป็นร้อยละ 22.9, 13.0, 8.4 และ 8.0 ตามลำดับ

(2.2) เหตุผลในการเดินทาง พบว่า กลุ่มประชากรตัวอย่างทั้งหมดที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ให้เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสตาม ลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้

คิดเป็นร้อยละ 89.4

ลำดับที่ 2 มีราคาค่าที่สมเหตุสมผล

คิดเป็นร้อยละ 89.2

ลำดับที่ 3 มีความปลอดภัยกว่าระบบขนส่งอื่นๆ

คิดเป็นร้อยละ 77.3

ลำดับที่ 4 สถานีปลายทางใกล้ที่ทำงาน

คิดเป็นร้อยละ 77.0

ลำดับที่ 5 สถานีต้นทางใกล้ที่พัก

คิดเป็นร้อยละ 75.1

ลำดับที่ 6 มีระยะเวลาเดินทางที่แน่นอน

คิดเป็นร้อยละ 46.2

ลำดับที่ 7 รวดเร็วกว่าระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ

คิดเป็นร้อยละ 34.4

ผลการศึกษาในภาพรวม พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสองช่วงเวลา ส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเพื่อเดินทางไปทำงาน โดยให้เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสว่า การใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้ รองลงมาให้เหตุผลว่ามีราคาค่าโดยสารที่สมเหตุสมผล มีความปลอดภัยมากกว่าขนส่งมวลชนอื่นๆ สถานีปลายทางใกล้ที่ทำงาน สถานีต้นทางใกล้ที่พักอาศัย มีระยะเวลาเดินทางที่แน่นอน และมีความรวดเร็วกว่ายานพาหนะอื่นๆ ตามลำดับ

ตารางที่ 3.3-4 เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

พฤติกรรมการเดินทาง	วันทำงาน		วันหยุด		เฉลี่ย	
	ใช่	ไม่ใช่	ใช่	ไม่ใช่	ใช่	ไม่ใช่
เหตุผลในการเลือกใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส						
- สามารถควบคุมค่าใช้จ่ายประจำวัน	89.1	10.9	89.7	10.3	89.4	10.6
- ราคาค่าโดยสารสมเหตุผล	90.0	10.0	88.3	11.7	89.2	10.8
- มีความปลอดภัยมากกว่าขนส่งมวลชนอื่นๆ	78.6	21.4	76.0	24.0	77.3	22.7
- สถานีปลายทางใกล้ที่ทำงาน	74.8	25.2	79.1	20.9	77.0	23.0
- สถานีต้นทางใกล้ที่พัก	76.3	23.7	73.8	26.2	75.0	25.0
- มีระยะเวลาเดินทางที่แน่นอน	44.4	55.6	48.0	52.0	46.2	53.8
- มีความรวดเร็วกว่ายานพาหนะอื่นๆ	34.9	65.1	33.9	66.1	34.4	65.6

4.1.3) ผลกระทบด้านสังคม และสิ่งแวดล้อมในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

การศึกษาด้านผลกระทบต่อผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ประกอบไปด้วย หัวข้อผลกระทบด้านสังคมที่เกิดขึ้นกับผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งผลกระทบทางสังคมในทางบวก และผลกระทบทางสังคมในทางลบ และหัวข้อการศึกษาถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่มีต่อผู้ใช้บริการ ผลการศึกษามีดังต่อไปนี้

(1) ผลกระทบทางสังคม

(1.1) ผลกระทบทางสังคมทางบวกในภาพรวม (ตารางที่ 3.3-5) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสแสดงความคิดเห็นว่าระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ก่อให้เกิดผลกระทบทางบวกดังนี้

- ลำดับที่ 1 ทำให้กรุงเทพมหานครเกิดการพัฒนา
เท่ากับ 3.66 คะแนน อยู่ในระดับค่อนข้างมาก
- ลำดับที่ 2 ช่วยลดเวลาการเดินทางทำให้มีเวลากับครอบครัวเพิ่มขึ้น
เท่ากับ 3.42 คะแนน อยู่ในระดับค่อนข้างมาก
- ลำดับที่ 3 ทำให้แรงงานกระจายสู่แหล่งงานได้หลายพื้นที่
เท่ากับ 3.36 คะแนน อยู่ในระดับปานกลาง
- ลำดับที่ 4 ทำให้แรงงานมีโอกาสหางานทำได้มากขึ้น
เท่ากับ 3.31 คะแนน อยู่ในระดับปานกลาง
- ลำดับที่ 5 ช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง
เท่ากับ 2.68 คะแนน อยู่ในระดับปานกลาง

การศึกษาเรื่องผลกระทบด้านสังคมทางบวกที่เกิดจากระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า มีคะแนนในภาพรวมเท่ากับ 3.28 คะแนน หรือมีผลกระทบทางบวกจากการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในระดับปานกลาง

(1.2) ผลกระทบทางลบในภาพรวม (ตารางที่ 3.3-5) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสแสดงความคิดเห็นว่า โครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อกลุ่มตัวอย่าง ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 ทำให้ค่าครองชีพสูงขึ้น

เท่ากับ 3.46 คะแนน อยู่ในระดับค่อนข้างมาก

ลำดับที่ 2 ประชากรได้สถานีต้องย้ายถิ่นออกมากขึ้น

เท่ากับ 2.93 คะแนน อยู่ในระดับค่อนข้างน้อย

ลำดับที่ 3 เกิดพื้นที่รกร้างว่างเปล่าได้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

เท่ากับ 2.26 คะแนน อยู่ในระดับค่อนข้างน้อย

ลำดับที่ 4 ทำให้ความผูกพันในชุมชนลดน้อยลง

เท่ากับ 2.16 คะแนน อยู่ในระดับค่อนข้างน้อย

สำหรับผลกระทบทางลบต่อกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวม พบว่า ผลกระทบทางลบที่เกิดขึ้นและผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสแสดงความคิดเห็นว่า ได้รับผลกระทบทางลบมากที่สุดได้แก่ ทำให้ค่าครองชีพในภาพรวมเพิ่มสูงขึ้น คิดเป็นร้อยละ 3.46 รองลงมา ทำให้ประชากรได้สถานีต้องย้ายถิ่นออกมากขึ้น ลำดับถัดมา ทำให้เกิดพื้นที่รกร้างว่างเปล่าได้สถานีรถไฟฟ้าและทำให้ความผูกพันในชุมชนลดน้อยลง คิดเป็นร้อยละ 2.93, 2.26 และ 2.16 ตามลำดับ และพบว่ามีค่าเฉลี่ยของผลกระทบทางลบเท่ากับ 2.70 คะแนน หรือโครงการฯ ก่อให้เกิดผลกระทบทางลบต่อกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับปานกลาง

ตารางที่ 3.3-5 ภาพรวมของผลกระทบด้านสังคมจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

ผลกระทบทางสังคม	ระดับของผลกระทบ (ร้อยละ)					คะแนนเฉลี่ย		
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)	กลุ่มวันทำงาน	กลุ่มวันหยุด	รวมเฉลี่ย
ผลกระทบทางบวก								
ทำให้แรงงานมีโอกาสในการหางานทำมากขึ้น	12.8	32.6	33.5	14.4	6.6	3.31	3.30	3.31
ทำให้แรงงานกระจายสู่แหล่งงานได้ในหลายพื้นที่	13.2	35.7	32.6	11.5	7.0	3.35	3.37	3.36
ช่วยลดเวลาเดินทางทำให้มีเวลาอยู่กับครอบครัวเพิ่มขึ้น	21.6	28.6	28.2	13.5	8.1	3.46	3.37	3.42
ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	7.5	16.0	31.1	27.7	17.7	2.66	2.69	2.68
ทำให้กรุงเทพเกิดการพัฒนา	24.4	35.9	26.9	7.4	5.4	3.64	3.68	3.66
คะแนนเฉลี่ย	3.28 คะแนน (ระดับปานกลาง)							

ตารางที่ 3.3-5 (ต่อ)

ผลกระทบทางสังคม	ระดับของผลกระทบ (ร้อยละ)					คะแนนเฉลี่ย		
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)	กลุ่มวันทำงาน	กลุ่มวันหยุด	รวมเฉลี่ย
ผลกระทบทางลบ								
ประชากรใต้สถานีรถไฟฟ้ามีการย้ายถิ่นออกมากยิ่งขึ้น	3.3	12.6	35.6	30.4	18.1	3.34	2.52	2.93
ทำให้ค่าครองชีพเพิ่มสูงขึ้น	21.2	32.2	25.9	13.5	7.2	3.49	3.43	3.46
ความผูกพันในชุมชนลดลง	2.8	8.9	29.0	34.9	24.4	1.97	2.34	2.16
เกิดพื้นที่รกร้างบริเวณใต้สถานี	2.8	7.9	27.6	35.8	25.8	2.24	2.28	2.26
คะแนนเฉลี่ย	2.70 คะแนน (ระดับปานกลาง)							

หมายเหตุ : คะแนน 4.21 – 5.00 หมายถึง ระดับมาก

คะแนน 3.411 – 4.20 หมายถึง ระดับค่อนข้างมาก

คะแนน 2.61 – 3.40 หมายถึง ระดับปานกลาง

คะแนน 1.81 – 2.60 หมายถึง ระดับค่อนข้างน้อย

คะแนนต่ำกว่า 1 – 1.80 หมายถึง ระดับน้อย

(2) ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินการของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งส่วนใหญ่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการเดินรถไฟฟ้าของโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในระยะดำเนินการ ประกอบไปด้วย กิจกรรมการเดินรถไฟฟ้า ดังนี้ การเดินรถไฟฟ้าเข้าจอดบริเวณชานชาลา การเดินรถไฟฟ้าทางตรง การเดินรถไฟฟ้าบริเวณทางโค้ง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นบริเวณบริเวณใต้สถานีและจุดจอดบริการสาธารณะ มลพิษที่เกิดขึ้นและส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการโดยเฉพาะมลพิษทางทัศนียภาพ และการเกิดฝุ่นขนาดเล็กหรือฝุ่นละออง (PM 2.5) ผลการศึกษาเรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมดังกล่าว กลุ่มเป้าหมายผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสได้แสดงความคิดเห็นไว้โดยมีรายละเอียด (ตารางที่ 3.3-6) ดังต่อไปนี้

(2.1) กิจกรรมจากการเดินรถไฟฟ้า ได้แก่ การเข้าจอดบริเวณชานชาลา การเดินรถไฟฟ้าบริเวณทางตรง การเดินรถไฟฟ้าทางโค้ง กิจกรรมเหล่านี้อาจเกิดเสียงดังได้จากการเบรก และกิจกรรมการเดินรถไฟฟ้าซึ่งทำให้เกิดการเสียดสีของระบบล้อและระบบราง เป็นต้น ซึ่งการศึกษาเรื่องผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส มีดังนี้

(2.1.1) การเข้าจอดของรถไฟฟ้าบีทีเอสบริเวณชานชาลาหรือสถานีรถไฟฟ้า พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวม แสดงความคิดเห็นว่า เกิดมลพิษทางเสียงในและได้รับผลกระทบเรื่องเสียงในระดับปานกลาง โดยมีคะแนนระดับของการได้รับผลกระทบในเรื่องเสียง

เท่ากับ 2.69 คะแนน หมายถึง ความคิดเห็นเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงที่เกิดจากการเดินรถไฟฟ้าเข้าบริเวณชานชาลา/สถานีรถไฟฟ้าได้รับผลกระทบในระดับปานกลาง

ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนจากการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ในภาพรวมส่วนใหญ่แสดงความคิดเห็นต่อเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนว่า ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับค่อนข้างน้อยและมีระดับคะแนนการได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน เท่ากับ 2.59 คะแนน

หรือกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการเข้าจอดรถไฟฟ้าบีทีเอสบริเวณชานชาลาในด้านผลกระทบจากระดับเสียงและเกิดความสั่นสะเทือนต่อตนเองอยู่ในระดับปานกลาง เท่ากับ 2.64

(2.1.2) การเดินรถไฟฟ้าบริเวณทางตรง กิจกรรมจากการเดินรถไฟฟ้าบนเส้นทางตรง การเกิดเสียงดังอาจเกิดขึ้นได้จากการออกตัว และระบบเบรกในกระบวนการเข้าจอดของขบวนรถไฟฟ้า ผลการศึกษาเรื่องมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวม แสดงความคิดเห็นในเรื่องผลกระทบทางเสียงที่เกิดจากการเดินรถไฟฟ้าบริเวณทางตรงว่าได้รับผลกระทบด้านเสียงอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย โดยมีระดับคะแนนการได้รับผลกระทบดังกล่าว เท่ากับ 2.54 คะแนน หรือมีความคิดเห็นเรื่องการได้ผลกระทบทางระดับเสียงจากการเดินรถไฟฟ้าบริเวณทางตรงอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย

สำหรับเรื่องผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากการเดินรถไฟฟ้าในทางตรง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าในภาพรวม แสดงความคิดเห็นว่า ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย โดยมีคะแนนการได้รับผลกระทบดังกล่าวเท่ากับ 2.49 คะแนน หรือมีความคิดเห็นเรื่องการได้ผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากการเดินรถไฟฟ้าบริเวณทางตรงอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย

หรือกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการเดินรถทางตรงของรถไฟฟ้าบีทีเอสในด้านผลกระทบจากระดับเสียงและเกิดความสั่นสะเทือน ในระดับค่อนข้างน้อย เท่ากับ 2.51

(2.1.3) การเดินรถไฟฟ้าบริเวณทางโค้ง การบังคับเลี้ยวบริเวณทางโค้งของเส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดผลกระทบด้านเสียงดังและความสั่นสะเทือนบริเวณระบบรางและขบวนรถไฟฟ้า ซึ่งเกิดจากระบบขับเคลื่อนบริเวณล้อของขบวนรถไฟฟ้า เบียดตัวรางเมื่อเกิดการบังคับเลี้ยวบริเวณทางโค้ง ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าทั้งหมดแสดงความคิดเห็นว่า ได้รับผลกระทบจากเสียงจากกิจกรรมดังกล่าวของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในระดับปานกลาง เท่ากับ 2.85 โดยมีคะแนนการได้รับผลกระทบด้านระดับเสียง เท่ากับ 2.86 คะแนน และมีความคิดเห็นเรื่องการได้ผลกระทบเรื่องความสั่นสะเทือนจากการเดินรถไฟฟ้าบริเวณทางโค้งอยู่ในระดับปานกลาง เท่ากับ 2.85

(2.1.4) กิจกรรมบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าและบริเวณจุดจอดรถสาธารณะจากกิจกรรมการเดินรถไฟฟ้า พบว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าในภาพรวม แสดงความคิดเห็นว่า ได้รับผลกระทบด้านเสียง คิดเป็นระดับคะแนนเท่ากับ 2.54 ด้านความสั่นสะเทือน คิดเป็นระดับคะแนนเท่ากับ 2.39 คะแนน และผลกระทบด้านมลสารทางอากาศ/ฝุ่น คิดเป็นระดับคะแนนเท่ากับ 2.12 ซึ่งอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย และผลกระทบด้านขยะมูลฝอย คิดเป็นระดับคะแนน 1.63 อยู่ในระดับน้อย

และในภาพรวมกิจกรรมบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าและบริเวณจุดจอดรถสาธารณะที่ได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการเดินรถไฟฟ้าอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย คิดเป็น 2.17 หมายถึง ผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือน ฝุ่นและขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสเกิดจากกิจกรรมอื่นๆ มากกว่าจากกิจกรรมการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส

(2.2) ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอื่นๆ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวม ได้แสดงความเห็นต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอื่นๆ ที่เกิดขึ้นจากการเดินระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในเรื่องมลพิษทางทัศนียภาพและมลพิษทางอากาศไว้ดังนี้

(2.2.1) มลพิษทางทัศนียภาพ พบว่า มลพิษทางทัศนียภาพที่เกิดจากรูปทรงของโครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสซึ่งเป็นโครงสร้างที่วางอยู่บนพื้นดิน กลุ่มตัวอย่างผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวม พบว่า ได้รับระดับผลกระทบและเป็นมลพิษทางสายตาหรือมลพิษทางทัศนียภาพ เท่ากับ 1.95 คะแนน หรือมีผลกระทบทางทัศนียภาพอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย

สำหรับมลพิษทางทัศนียภาพ ในขณะที่มีกิจกรรมการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสแสดงความเห็นที่ได้รับผลกระทบทางทัศนียภาพที่ระดับคะแนน 1.90 คะแนน หรือได้รับผลกระทบทางทัศนียภาพจากกิจกรรมการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับค่อนข้างน้อย

(2.2.2) มลพิษทางอากาศ ซึ่งปัจจุบันมลพิษทางอากาศโดยเฉพาะฝุ่นขนาดเล็ก (PM2.5) ที่เกิดขึ้นและมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสแสดงความเห็นว่าการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสอาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดฝุ่นขนาดเล็กหรือ PM2.5 ได้ และอาจได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละอองขนาดเล็ก หรือ PM2.5 ในระดับค่อนข้างน้อย ที่คะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 1.88 คะแนน

สรุปการศึกษาเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ผลการศึกษาพบว่า ในภาพรวมกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส แสดงความคิดเห็นว่าผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นอาจส่งผลกระทบต่อตนเองมากที่สุดเกิดจากกิจกรรมของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวน 2 กิจกรรม ได้แก่ การเดินรถไฟฟ้าบริเวณทางโค้ง โดยได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมในเรื่องระดับเสียงและความสั่นสะเทือน คิดเป็นคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.85 คะแนน หรือมีผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับปานกลาง สำหรับผลกระทบสิ่งแวดล้อมในลำดับต่อมาได้แก่ กิจกรรมการเข้าจอดของขบวนรถไฟฟ้าบริเวณชานชาลา

ทำให้เกิดมลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือน คิดเป็นคะแนนเท่ากับ 2.64 คะแนน หรือมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระดับปานกลางเช่นกัน

สำหรับผลกระทบจากกิจกรรมด้านอื่นๆ ได้แก่ กิจกรรมการเดินรถทางตรง กิจกรรมบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า การเกิดมลพิษทางสายตา และการเกิดฝุ่นละอองกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสแสดงความคิดเห็นว่า โครงการอาจก่อให้เกิดผลกระทบแต่เป็นเพียงระดับเล็กน้อยเท่านั้น

ตารางที่ 3.3-6 ภาพรวมของผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม จากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

กิจกรรม	ระดับของผลกระทบ (ร้อยละ)					คะแนนเฉลี่ย		
	มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)	กลุ่มวัน ทำงาน	กลุ่ม วันหยุด	รวม เฉลี่ย
การเข้าจอดบริเวณชานชาลา								
ระดับเสียง	4.6	16.6	34.1	32.0	12.7	2.75	2.62	2.69
ความสั่นสะเทือน	4.1	14.7	31.9	33.9	15.4	2.63	2.54	2.59
ค่าเฉลี่ย	2.64 คะแนน ผลกระทบระดับปานกลาง							
การเดินรถทางตรง								
ระดับเสียง	2.8	12.6	34.3	35.6	14.7	2.59	2.48	2.54
ความสั่นสะเทือน	2.8	12.4	32.5	35.1	17.3	2.55	2.42	2.49
ค่าเฉลี่ย	2.51 คะแนน ผลกระทบระดับค่อนข้างน้อย							
การเดินรถบริเวณทางโค้ง								
ระดับเสียง	7.3	19.0	35.6	28.1	10.0	3.01	2.70	2.86
ความสั่นสะเทือน	7.6	20.0	33.7	27.8	11.0	3.02	2.68	2.85
ค่าเฉลี่ย	2.85 คะแนน ผลกระทบระดับปานกลาง							
บริเวณใต้สถานี-จุดจอดรถสาธารณะ								
ระดับเสียง	3.6	13.8	32.7	32.1	17.8	2.61	2.46	2.54
ความสั่นสะเทือน	2.2	10.6	31.7	34.5	21.1	2.43	2.34	2.39
มลสารทางอากาศ/ฝุ่น	2.9	7.8	21.4	33.7	34.3	2.12	2.11	2.12
ขยะมูลฝอย	0.4	3.0	10.9	30.3	55.4	1.62	1.64	1.63
ค่าเฉลี่ย	2.17 คะแนน ผลกระทบระดับค่อนข้างน้อย							
มลพิษทางสายตาที่มีต่อโครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้า	0.8	4.8	20.3	36.3	37.7	2.02	1.88	1.95
มลพิษทางสายตาขณะเดินรถไฟฟ้า	0.8	4.2	19.1	35.4	40.5	1.96	1.83	1.90
การเดินรถไฟฟ้าเป็นสาเหตุของ PM2.5	1.3	3.8	17.5	36.7	40.8	1.97	1.79	1.88
ค่าเฉลี่ยในภาพรวม	2.34 คะแนน ผลกระทบระดับค่อนข้างน้อย							

หมายเหตุ : คะแนน 4.21 – 5.00 หมายถึง ระดับมาก

คะแนน 3.411 – 4.20 หมายถึง ระดับค่อนข้างมาก

คะแนน 2.61 – 3.40 หมายถึง ระดับปานกลาง

คะแนน 1.81 – 2.60 หมายถึง ระดับค่อนข้างน้อย

คะแนนต่ำกว่า 1 – 1.80 หมายถึง ระดับน้อย

4.1.4) การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร และการมีส่วนร่วมทางสังคม

(1) การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้ทำการศึกษาใน 2 หัวข้อ ได้แก่ การรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และความ ต้องการรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งผลการศึกษา มีดังต่อไปนี้

(1.1) การรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวมส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 81.4 แสดงความคิดเห็นว่า เคยได้รับข้อมูลข่าวสารจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส เป็นการรับข้อมูลข่าวสารจากโครงการรถไฟฟ้า บีทีเอสผ่านสื่อ 2 ประเภท ได้แก่ สื่อบุคคล และสื่อสารมวลชน โดยสื่อที่กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส รับข้อมูลข่าวสารจากโครงการฯ มากที่สุดได้แก่ สื่อประเภทสื่อสารมวลชน โดยได้รับข้อมูลข่าวสารจากโครงการฯ ผ่านสื่ออินเทอร์เน็ตมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.9 รองลงมา รับข้อมูลข่าวสารจากโครงการฯ ผ่านสื่อประเภทประกาศประจำสถานี คิดเป็นร้อยละ 14.6 ลำดับถัดมา ได้รับข้อมูลข่าวสารจากโครงการฯ ผ่านสื่อบนรถไฟฟ้า (VGI) สื่อโทรทัศน์ จาก Website และได้รับข้อมูลข่าวสารจากโครงการฯ ผ่านสื่อบุคคล ได้แก่ เจ้าหน้าที่ประจำสถานี เพื่อนบ้าน/ญาติพี่น้อง และเจ้าหน้าที่ของรัฐ คิดเป็นร้อยละ 8.0, 1.4 และ 0.6 ตามลำดับ และเป็นที่น่าสนใจว่ากลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ผ่านสื่อสารมวลชนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 71.6 (ตารางที่ 3.3-7)

(1.2) ความต้องการรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากโครงการฯ พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวมต้องการรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ผ่านสื่อทั้งหมดจำนวน 3 สื่อ ได้แก่ สื่อบุคคล สื่อสารมวลชน และสื่อออนไลน์ โดยพบว่า สื่อที่กลุ่มตัวอย่าง ต้องการรับข่าวสารจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมากที่สุด ได้แก่ สื่อออนไลน์ประเภทอินเทอร์เน็ต หรือ Social network คิดเป็นร้อยละ 79.1 รองลงมา ต้องการรับข้อมูลจากโครงการฯ ผ่านสื่อสารมวลชน ประเภทประกาศประจำสถานี คิดเป็นร้อยละ 34.2 ลำดับถัดมา ต้องการรับข้อมูลจากโครงการฯ ผ่านสื่อ บนรถไฟฟ้า Website สื่อโทรทัศน์ และเจ้าหน้าที่ของรถไฟฟ้าบีทีเอส คิดเป็นร้อยละ 30.7, 26.8, 23.6 และ 17.4 ตามลำดับ (ตารางที่ 3.3-8)

ผลการศึกษาต่อไปยังพบว่า สื่อที่กลุ่มประชากรตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสให้ความสำคัญค่อนข้างน้อย ได้แก่ สื่อบุคคลประเภทญาติพี่น้อง และเจ้าหน้าที่ของรัฐ และสื่อสารมวลชนประเภทสื่อวิทยุและสื่อหนังสือพิมพ์ ดังนั้น หากโครงการฯ มีการสื่อสารผ่านสื่อประเภทนี้อาจไม่ได้รับความสนใจ และไม่ก่อให้เกิดประสิทธิภาพในให้ข้อมูลข่าวสารจากสื่อดังกล่าว

ตารางที่ 3.3-7 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	วันทำงาน		วันหยุด		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
การรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากโครงการฯ						
ไม่เคยได้รับข้อมูล	405	19.3	363	21.9	768	18.6
ได้รับข้อมูล จาก (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	1,695	80.7	1,660	100.0	3,355	81.4
สื่อบุคคล	255	12.1	159	9.5	414	10.0
- เจ้าหน้าที่ประจำสถานี	213	10.1	118	7.1	331	8.0
- เพื่อนบ้าน/ญาติพี่น้อง	29	1.4	29	1.7	58	1.4
- เจ้าหน้าที่ของรัฐ	13	0.6	12	0.7	25	0.6
สื่อสารมวลชน	1,450	69.0	1,501	90.4	2,951	71.6
- อินเทอร์เน็ต(Social Network)	636	30.3	719	43.3	1,355	32.9
- ประกาศประจำสถานี	290	13.8	310	18.7	600	14.6
- สื่อบนรถไฟฟ้า (VGI)	288	13.7	208	12.5	496	12.0
- โทรศัพท์	96	4.6	114	6.9	210	5.1
- Website	131	6.2	126	7.6	257	6.2
- หนังสือพิมพ์	6	0.3	17	1.0	23	0.6
- วิทยู	3	0.1	7	0.4	10	0.2
รวม	2,100	100.0	2,023	121.9	4,123	100.0

ตารางที่ 3.3-8 ความต้องการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

ความต้องการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	วันทำงาน		วันหยุด		ค่าเฉลี่ย	
	ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ไม่ต้องการ	ต้องการ	ไม่ต้องการ
ความต้องการรับข่าวสารผ่านสื่อต่างๆ ดังนี้ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)						
สื่อบุคคล						
- เพื่อนบ้าน/ญาติพี่น้อง	5.5	94.5	3.6	96.4	4.6	95.5
- เจ้าหน้าที่ของรัฐ	8.1	91.9	5.4	94.6	6.8	93.3
- เจ้าหน้าที่รถไฟฟ้าบีทีเอส	20.0	80.0	14.7	85.3	17.4	82.7
สื่อสารมวลชน						
- วิทยู	6.9	93.1	3.7	96.3	5.3	94.7
- หนังสือพิมพ์	6.0	94.0	5.1	94.9	5.6	94.5
- โทรศัพท์	25.3	74.7	21.8	78.2	23.6	76.5
- ประกาศประจำสถานี	37.6	62.4	30.7	69.3	34.2	65.9
- สื่อบนรถไฟฟ้า	34.1	65.9	27.2	72.8	30.7	69.4
สื่อออนไลน์						
- Website	28.5	71.5	25.0	75.0	26.8	73.3
- อินเทอร์เน็ต/Social network	76.6	23.4	81.6	18.4	79.1	20.9

(2) การมีส่วนร่วมกับโครงการฯ ผลการศึกษา พบว่า โครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส มีการดำเนินกิจกรรมทางสังคมเพื่อส่งเสริมให้ชุมชนมีส่วนร่วมกิจกรรมต่างๆ กับโครงการฯ โดยผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า การเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ที่โครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจัดขึ้น ซึ่งได้แก่ กิจกรรมส่งเสริมสุขภาพ กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม กิจกรรมพบปะสังสรรค์ กิจกรรมสนับสนุนการศึกษา และกิจกรรมอื่นๆ โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการเข้าร่วมกิจกรรมในจำนวนที่ค่อนข้างน้อย (ตารางที่ 3.3-9) ดังนี้

- ลำดับที่ 1 เข้าร่วมกิจกรรมสนับสนุนการศึกษา และกิจกรรมพบปะสังสรรค์
คิดเป็นร้อยละ 6.1 และ 6.1 ในสัดส่วนที่เท่ากัน
- ลำดับที่ 2 เข้าร่วมกิจกรรมส่งเสริมสุขภาพ
คิดเป็นร้อยละ 2.8
- ลำดับที่ 3 เข้าร่วมกิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม
คิดเป็นร้อยละ 1.6

ตารางที่ 3.3-9 การมีส่วนร่วมกับกิจกรรมของโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ของผู้ให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

การมีส่วนร่วม	วันทำงาน		วันหยุด		ค่าเฉลี่ย	
	ไม่เคย	เคย	ไม่เคย	เคย	ไม่เคย	เคย
การมีส่วนร่วมกับกิจกรรมของโครงการฯ						
กิจกรรมพบปะสังสรรค์	98.4	1.6	89.4	10.6	93.9	6.1
กิจกรรมสนับสนุนการศึกษา	98.2	1.8	89.5	10.5	93.9	6.1
กิจกรรมส่งเสริมสุขภาพ	95.3	4.7	99.1	0.9	97.2	2.8
กิจกรรมด้านสิ่งแวดล้อม	97.8	2.2	99.1	0.9	98.5	1.6

4.1.5) ประโยชน์ของโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสต่อกรุงเทพมหานคร

(1) ประโยชน์ต่อกรุงเทพมหานคร ประชากรตัวอย่างทั้งหมดที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวม แสดงความคิดเห็นในเรื่องประโยชน์ที่กรุงเทพมหานครได้รับจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสไว้ตามลำดับ (ตารางที่ 3.3-10) ดังต่อไปนี้

- ลำดับที่ 1 ช่วยให้กรุงเทพมหานครมีความเจริญมากยิ่งขึ้น
คิดเป็นร้อยละ 94.0
- ลำดับที่ 2 ช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งสาธารณะ
คิดเป็นร้อยละ 51.4
- ลำดับที่ 3 ทำให้เกิดเครือข่ายเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดรอบข้าง
คิดเป็นร้อยละ 34.8
- ลำดับที่ 4 ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น
คิดเป็นร้อยละ 34.0

ตารางที่ 3.3-10 ความคิดเห็นของกลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ต่อโครงการฯ

ความคิดเห็น	วันทำงาน		วันหยุด		รวม	
	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
ประโยชน์ที่กรุงเทพมหานครได้รับ						
ช่วยพัฒนากรุงเทพมหานครให้เจริญมากยิ่งขึ้น	96.1	3.9	91.9	8.1	94.0	6.0
เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง	52.1	47.9	50.7	49.3	51.4	48.6
ทำให้เกิดการเชื่อมโยงกับจังหวัดรอบกรุงเทพมหานคร	35.4	64.6	34.1	65.9	34.8	65.3
ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น	30.9	69.1	37.0	63.0	34.0	66.1

(2) ความคิดเห็นต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

(2.1) ข้อเสนอในการดูแลด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวมส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 96.7 แสดงความคิดเห็นต่อการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสว่า โครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส มีการจัดการดูแลด้านสิ่งแวดล้อมได้ดีอยู่แล้ว แต่ยังมีประชากรตัวอย่างส่วนน้อยหรือคิดเป็นร้อยละ 3.3 แสดงความคิดเห็นว่า ต้องการให้โครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ปรับปรุงระบบการจัดการสิ่งแวดล้อมได้ดีและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ควรมีการจัดการมลพิษทางอากาศ มลพิษทางเสียง มีการเพิ่มจำนวนพื้นที่สีเขียว มีการใช้พลังงานหมุนเวียนหรือพลังงานทดแทน มีการรักษาสถานีรถไฟฟ้าให้สะอาดอยู่เสมอ มีระบบการจัดการขยะมูลฝอย มีการจัดการระบบน้ำ และการจัดการความสั่นสะเทือน คิดเป็นร้อยละ 1.2, 0.8, 0.4, 0.2, 0.3, 0.3, 0.1 และ 0.1 ตามลำดับ (ตารางที่ 3.3-11)

(2.2) ความรู้สึกโดยรวมต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบัน พบว่า กลุ่มประชากรตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวมทั้งที่ใช้บริการในวันทำงาน และวันหยุดราชการ แสดงความรู้สึกพึงพอใจในการดำเนินงานของโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวมว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเกือบทั้งหมด คิดเป็นร้อยละ 99.0 มีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานภายหลังการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีความรู้สึกพึงพอใจต่อโครงการฯ ในระดับปานกลางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49.5 รองลงมา มีความพึงพอใจในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 41.9 และมีความรู้สึกพึงพอใจระดับน้อย เป็นจำนวนที่น้อยที่สุด คิดเป็นเพียงร้อยละ 3.8 เท่านั้น (ตารางที่ 3.3-12)

ตารางที่ 3.3-11 ความต้องการให้โครงการฯ ดูแลด้านสิ่งแวดล้อมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

ความต้องการให้โครงการฯ ดูแลด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน	ร้อยละ
ความต้องการให้โครงการฯ ดูแลสิ่งแวดล้อม		
โครงการจัดการได้ดีแล้ว	2,283	96.7
ต้องการให้ดูแลในเรื่อง...	77	3.3
- ลดมลพิษทางอากาศ	28	1.2
- ลดมลพิษทางเสียง	18	0.8
- เพิ่มพื้นที่สีเขียว	10	0.4
- ควรใช้พลังงานหมุนเวียน	5	0.2
- การรักษาความสะอาด	7	0.3
- การจัดการขยะ	7	0.3
- การจัดการระบบน้ำ	1	0.1
- ลดการสั่นสะเทือน	1	0.1
รวม	2,630	100.00

ตารางที่ 3.3-12 ความคิดเห็นโดยรวมต่อโครงการฯ ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

ความคิดเห็น	วันทำงาน		วันหยุด		รวม	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ความรู้สึกรวมต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส						
ไม่พึงพอใจ	10	0.8	16	1.2	26	1.0
พึงพอใจ ระดับ...	1,305	99.2	1,299	98.7	2,604	99.0
- พึงพอใจมาก	573	43.6	529	40.2	1,102	41.9
- พึงพอใจปานกลาง	639	48.6	662	50.3	1,301	49.5
- พึงพอใจน้อย	57	4.3	44	3.3	101	3.8
ไม่แสดงความคิดเห็น	36	2.7	64	4.9	100	3.8
รวม	1,315	100.0	1,315	100.0	2,630	100.0

(2.3) ข้อเสนอแนะต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวม ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 91.36 ไม่มีข้อเสนอแนะต่อโครงการระบบขนส่งรถไฟฟ้าบีทีเอส แต่ยังมีผู้ที่ให้ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินโครงการฯ ไว้เป็นจำนวนเล็กน้อย ซึ่งคิดเป็นเพียงร้อยละ 8.64 ของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งมีข้อเสนอแนะต่างๆ ไว้ใน 5 ลำดับแรก ได้แก่ ต้องการให้ลดค่าโดยสาร/ค่าโดยสารมีราคาแพง ต้องการให้เพิ่มจำนวนขบวนรถไฟฟ้า ต้องการให้เพิ่มราวกันตกทุกสถานีรถไฟฟ้า ต้องการให้เพิ่มโปรโมชันของตั๋วรายเดือน และต้องการให้โครงการฯ จัดให้มีห้องน้ำสาธารณะ เป็นต้น (ตารางที่ 3.3-13)

ตารางที่ 3.3-13 ข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในภาพรวม ของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

ข้อเสนอแนะต่อโครงการ	จำนวน	ร้อยละ
ข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในภาพรวม		
ไม่มีข้อเสนอแนะ	2,156	91.36
มีข้อเสนอแนะ ได้แก่...	204	8.64
- ลดค่าโดยสาร/ค่าโดยสารมีราคาแพง	89	3.77
- เพิ่มขบวนรถไฟฟ้า	30	1.27
- เพิ่มราวกันตกทุกสถานี	19	0.81
- เพิ่มประเภทของตั๋วรายเดือน	11	0.47
- จัดให้มีห้องน้ำ	11	0.47
- จัดเวลาเดินรถให้เหมาะสม	8	0.34
- เพิ่มการรักษาความปลอดภัย	6	0.25
- เพิ่มระบบการชำระเงินให้หลากหลาย	5	0.21
- รักษาความสะอาดบนรถไฟฟ้า	5	0.21
- บันไดเลื่อนควรมี 2 ฟัน	5	0.21
- เรื่องการหยุดรถไฟฟ้า	4	0.17
- ขยายโครงการให้ครอบคลุมทุกจังหวัด	3	0.13
- เพิ่มจำนวนถึงขยับให้เพียงพอและครอบคลุมทุกพื้นที่	2	0.08
- จัดให้มีระบบระบายฝุ่นละออง	2	0.08
- บัตรราคาพิเศษสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ	2	0.08
- เพิ่มจำนวนที่นั่งบนรถไฟฟ้า	1	0.04
- จัดโปร โมชั่นบัตรฟรีช่วงเทศกาล	1	0.04
รวม	2,630	100.0

หมายเหตุ : ทศนิยม 1 ตำแหน่งไม่สามารถแสดงผลร้อยละได้ ในหัวข้อนีจึงแสดงผลโดยใช้ทศนิยม 2 ตำแหน่ง

ตารางที่ 3.3-14 สรุปผลการศึกษาในภาพรวมของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

สรุปผลการศึกษา	วันทำงาน	วันหยุด	รวม
ลักษณะทางประชากร			
เพศ (สัดส่วนเพศชายต่อเพศหญิง)	1 : 2.58	1 : 3.14	1 : 2.83
อายุ	21 - 30ปี (45.5)	21 - 30ปี (51.6)	21 - 30ปี (48.6)
การศึกษา	ปริญญาตรี (62.7)	ปริญญาตรี (64.2)	ปริญญาตรี (63.4)
อาชีพ	พนักงานเอกชน (35.8)	พนักงานเอกชน (36.1)	พนักงานเอกชน (36.0)
พฤติกรรมการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส			
ความถี่ในการใช้บริการ	ทุกวัน (40.2)	ไม่ทุกวัน/เป็น ประจำ (47.4)	ไม่ทุกวัน/เป็น ประจำ (41.3)
วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	ไปทำงาน (51.3)	ไปทำงาน (41.1)	ไปทำงาน (46.2)
เหตุผลในการเดินทาง	ควบคุมค่าใช้จ่ายได้ (89.4)		
ผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม			
ผลกระทบทางสังคม			
- ผลกระทบทางบวก	ช่วยให้กรุงเทพเกิดการพัฒนา (35.9)		
- ผลกระทบทางลบ	ค่าครองชีพเพิ่มสูงขึ้น (32.2)		
ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม			
- เสียงและความสั่นสะเทือนจากการเดินรถบริเวณทางโค้ง	คะแนนเฉลี่ย 2.85 คะแนน ระดับปานกลาง		
- มลพิษทางทัศนียภาพและ PM2.5	คะแนนเฉลี่ย 1.92 คะแนน ระดับน้อย		
การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร และการมีส่วนร่วม			
การรับข่าวสารจากโครงการฯ	อินเทอร์เน็ต/ Social Network (30.3)	อินเทอร์เน็ต/ Social Network (43.3)	อินเทอร์เน็ต/ Social Network (32.9)
ความต้องการรับข่าวสารจากโครงการ	อินเทอร์เน็ต/ social network (76.6)	อินเทอร์เน็ต/social network (81.6)	อินเทอร์เน็ต/social network (79.1)
การมีส่วนร่วมกับโครงการ	การมีส่วนร่วม ในระดับน้อย ร้อยละ 4.1		

ตารางที่ 3.3-14 (ต่อ)

สรุปผลการศึกษา	วันทำงาน	วันหยุด	รวม
ความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ “ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส”			
ประโยชน์ต่อกรุงเทพมหานคร	ช่วยให้เกิดความเจริญมากยิ่งขึ้น (94.0)		
ข้อเสนอในการดูแลด้านสิ่งแวดล้อม	จัดการได้ดี (96.7)	จัดการได้ดี (91.9)	จัดการได้ดี (94.0)
ควรมีมาตรการเพิ่มเติม ได้แก่...	เพิ่มพื้นที่สีเขียว (3.4)	เพิ่มพื้นที่สีเขียว (2.8)	เพิ่มพื้นที่สีเขียว (3.1)
ความรู้สึกโดยรวมต่อโครงการ	ลดมลพิษทางอากาศและมลพิษทางเสียง		
ข้อเสนอแนะต่อโครงการในภาพรวม (ลำดับที่ 1 - ลำดับที่ 3)	ลดค่าโดยสาร (3.7) เพิ่มจำนวนขบวนรถไฟฟ้า (1.3) และเพิ่มราวกันตกทุกสถานี (0.8)		

หมายเหตุ : คะแนน 4.21-5.00 หมายถึง ระดับมากที่สุด

คะแนน 3.41-4.20 หมายถึง ระดับมาก

คะแนน 2.61-3.40 หมายถึง ระดับปานกลาง

คะแนน 1.81-2.60 หมายถึง ระดับน้อย

คะแนนต่ำกว่า 1-1.80 หมายถึง ระดับน้อยที่สุด

4.1.6) สรุปผลกระทบทางสังคมที่มีต่อผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

การศึกษาผลกระทบด้านสังคมของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ที่ทำการศึกษาในช่วงวันทำงานและวันหยุดราชการ มีจำนวนตัวอย่างรวมทั้งสิ้นเท่ากับ 2,630 ตัวอย่าง โดยศึกษาจากตัวแปรกลุ่มจำนวน 5 กลุ่มตัวแปร ได้แก่ ลักษณะทางประชากร พฤติกรรมการใช้รถไฟฟ้า บีทีเอสในการเดินทาง ผลกระทบทางสังคมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมการเดินทางรถไฟฟ้าบีทีเอส การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการมีส่วนร่วมทางสังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนิน “โครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส” สามารถสรุปผลการศึกษาได้ดังนี้ (ตารางที่ 3.3-14)

ลักษณะทางประชากร พบว่า กลุ่มผู้ใช้บริการโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งในวันทำงานและวันหยุดราชการ มีลักษณะทางประชากรที่ไม่แตกต่างกัน คือ ประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง และมีจำนวนมากกว่าเพศชายมากกว่าครึ่งหนึ่งของจำนวนเพศหญิง กลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่อายุระหว่าง 21 - 30 ปี ซึ่งเป็นวัยผู้ใหญ่ตอนต้นที่เริ่มทำงาน มีการศึกษาค่อนข้างสูง คือ การศึกษาระดับปริญญาตรี และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน

พฤติกรรมการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสในการเดินทาง พบว่า ผู้ใช้บริการโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถแบ่งประเภทผู้ใช้บริการได้จำนวนทั้งหมด 3 ประเภท ได้แก่ กลุ่มที่ 1 ได้แก่ ผู้ที่ใช้บริการรถไฟฟ้าทุกวัน กลุ่มที่ 2 ได้แก่ ผู้ที่ใช้บริการเป็นประจำ (ไม่ทุกวันแต่สม่ำเสมอ) และกลุ่มสุดท้าย ได้แก่ ผู้ที่ใช้บริการแต่มีการเดินทางที่ไม่แน่นอน ซึ่งกลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวมส่วนใหญ่

เป็นกลุ่มที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นประจำ (ไม่ทุกวัน) รองลงมา เป็นกลุ่มที่ใช้บริการทุกวัน และลำดับสุดท้าย คือ กลุ่มที่ใช้บริการไม่ประจำและไม่แน่นอน โดยคิดเป็นสัดส่วนเท่ากับ 41.3 : 28.9 : 29.8

กลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส มีวัตถุประสงค์หลักที่ใช้บริการรถไฟฟ้า เพื่อการเดินทางไปทำงาน ไปเรียนหนังสือ และเดินทางไปสถานที่ท่องเที่ยว โดยมีเหตุผลในการเลือกใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสในการเดินทาง คือ การเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถควบคุมค่าใช้จ่ายได้ และเห็นว่าค่าโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสมีราคาที่เหมาะสม

ผลกระทบทางสังคมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมการเดินทางรถไฟฟ้าบีทีเอส สำหรับผลกระทบทางสังคมที่เกิดขึ้นจากการแสดงความคิดเห็นของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวมพบว่า ผลกระทบทางบวกที่เกิดขึ้นได้แก่ ทำให้กรุงเทพมหานครเกิดการพัฒนามากยิ่งขึ้น และผลกระทบด้านสังคมทางลบ ได้แก่ ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้ค่าครองชีพสูงมากขึ้น

สำหรับการศึกษาเรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส กลุ่มประชากรตัวอย่างผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสมีความคิดเห็นตรงกันว่า ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นมากที่สุด ได้แก่ มลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการเดินทางรถไฟฟ้าบีทีเอสบริเวณทางโค้ง ซึ่งเกิดจากระบบล้อของขบวนรถไฟฟ้าเสียดสีกับระบบราง ซึ่งควรได้รับการแก้ไข จึงจะสามารถลดระดับเสียงและความสั่นสะเทือนได้ และยังพบว่าเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นประจำทุกปี และควรได้รับการแก้ไข

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการมีส่วนร่วมทางสังคม พบว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส คิดเป็นร้อยละ 81.4 ได้รับข้อมูลข่าวสารจากโครงการฯ ผ่านสื่อต่างๆ เป็นหลัก และส่วนใหญ่รับข้อมูลจากโครงการฯ ผ่านสื่อออนไลน์ประเภทอินเทอร์เน็ตและ Social network และแสดงความคิดเห็นว่าหากโครงการฯ ต้องการให้ข้อมูลเพิ่มเติม ควรให้ข้อมูลผ่านสื่อประเภทประเภทอินเทอร์เน็ตและ Social network เช่นเดียวกัน

ความคิดเห็นต่อการดำเนิน “โครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส” ในภาพรวม พบว่า ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 95 แสดงความคิดเห็นว่า มีความพึงพอใจต่อการบริการและให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ว่าต้องการให้ลดค่าโดยสารเนื่องจากมีราคาค่อนข้างแพง ต้องการให้เพิ่มขบวนรถไฟฟ้าให้มีจำนวนมากยิ่งขึ้น และต้องการให้เพิ่มราวกันตกในทุกสถานีรถไฟฟ้า

4.2) กลุ่มที่ 2 กลุ่มผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้เส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นกลุ่มเป้าหมายของการศึกษาในครั้งนี้ อีกกลุ่มหนึ่งที่ได้รับผลกระทบทางสังคมและผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ที่เป็นผลกระทบทางบวกและผลกระทบทางลบจากกิจกรรมการดำเนินการของโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งเป็นผู้พักอาศัย ผู้ที่ค้าขาย และผู้ที่ทำงานอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ฯลฯ ศึกษากลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการเก็บข้อมูลผลกระทบทางสังคมในครั้งนี้ ใช้วิธีการกำหนดขนาดตัวอย่างแบบโควต้า เนื่องจากไม่สามารถทราบถึงจำนวนผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณดังกล่าวอย่างแน่นอน ผู้ศึกษาจึงได้กำหนดขนาดของตัวอย่างเพื่ออ้างอิงถึงประชากรทั้งหมด โดยวิธีการกำหนดโควต้า (quota sampling) จากสถานีรถไฟฟ้าทั้งหมดจำนวน 23 สถานี โดยกำหนดให้เก็บข้อมูลสถานีละ 50 ตัวอย่าง จึงได้จำนวนตัวอย่างในกลุ่มเป้าหมายนี้ รวมจำนวนทั้งสิ้น 1,150 ตัวอย่าง ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษาได้ ดังต่อไปนี้

4.2.1) ข้อมูลทั่วไป

(1) ลักษณะทางประชากร มีผลการศึกษา (ตารางที่ 3.3-15) ดังต่อไปนี้

(1.1) เพศ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส จำนวน 23 สถานี ตามเส้นทางสายเก่าส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงมากกว่าเพศชายเล็กน้อย โดยมีจำนวนเพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 55.8 และเพศชายคิดเป็นร้อยละ 44.2 และมีสัดส่วนเพศชายต่อเพศหญิงเท่ากับ 1 : 1.3 คน หรือเพศชาย 1 คน ต่อจำนวนเพศหญิง 1.14 คน หรือหากมีเพศชาย 100 คน จะมีประชากรเพศหญิงจำนวน 140 คน

(1.2) อายุ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 21 – 30 ปีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 39.6 รองลงมา มีช่วงอายุ 41-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 16.6 ลำดับถัดมา ได้แก่ มีอายุอยู่ในช่วง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.0 ตามลำดับ และกลุ่มที่มีจำนวนน้อยที่สุดได้แก่ กลุ่มประชากรตัวอย่างที่มีอายุอยู่ในช่วง 60 ปีขึ้นไป มีจำนวนคิดเป็นเพียงร้อยละ 3.8 เท่านั้น

(1.3) ระดับการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.5 รองลงมา มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. คิดเป็นร้อยละ 26.0 ลำดับถัดมา มีการศึกษาระดับประถมศึกษา ระดับ ปวส.(ประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง)/อนุปริญญา ระดับปริญญาโท และสูงกว่าปริญญาโท คิดเป็นร้อยละ 8.2, 5.0, 2.2 และ 0.1 ตามลำดับ

ตารางที่ 3.3-15 ลักษณะทางประชากรของกลุ่มผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้เส้นทางเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส

ลักษณะทางประชากร	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	508	44.2
หญิง	642	55.8
รวม	1,150	100.0
สัดส่วนเพศชาย ต่อ เพศหญิง (คน) 1 : 1.3		
อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	163	14.2
21 - 30 ปี	455	39.6
31 - 40 ปี	172	15.0
41 - 50 ปี	191	16.6
51 - 60 ปี	125	10.9
มากกว่า 60 ปีขึ้นไป	44	3.8
รวม	1,150	100.0
สถานภาพสมรส		
โสด	775	67.4
สมรส	342	29.7
หม้าย-หย่า/แยก-ร้าง	33	2.9
รวม	1,150	100.0
การศึกษา		
ประถมศึกษา	94	8.2
มัธยมศึกษาตอนต้น	139	12.1
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช	299	26.0
ปวส./อนุปริญญา	5.7	5.0
ปริญญาตรี	535	46.5
ปริญญาโท	25	2.2
สูงกว่าปริญญาโท	1	0.1
รวม	1,150	100.0
อาชีพ		
ไม่ได้ประกอบอาชีพ	373	32.4
- นิสิต/นักศึกษา/นักเรียน	277	24.1
- ไม่ได้ทำงาน	81	7.0
- แม่บ้าน	15	1.3

ตารางที่ 3.3-15 (ต่อ)

ลักษณะทางประชากร	จำนวน	ร้อยละ
ประกอบอาชีพ...	767	66.7
- พนักงานเอกชน/บริษัท	208	18.1
- ค้าขาย/ร้านค้า	172	15.0
- มอเตอร์ไซค์รับจ้าง	111	9.7
- ธุรกิจส่วนตัว	111	9.7
- รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	61	5.3
- หาบเร่/แผงลอย	43	3.7
- รับจ้างทั่วไป	57	5.0
- เกษตรกร	4	0.3
ไม่ระบุอาชีพ	10	0.9
รวม	1,150	100.0
รายได้		
ไม่มีรายได้	233	20.3
มีรายได้ จำนวน...	917	79.7
- น้อยกว่า 9,000 บาท	98	8.5
- 9,000 - 15,000 บาท	336	29.2
- 15,001 - 20,000 บาท	254	22.1
- 20,001 - 30,000 บาท	128	11.1
- 30,001 - 40,000 บาท	52	4.5
- 40,001 - 50,000 บาท	17	1.5
- 50,000 บาทขึ้นไป	29	2.5
ไม่ระบุรายได้	3	0.3
รวม	1,150	100.0
ลักษณะที่อยู่อาศัย		
ไม่ได้อาศัยอยู่บริเวณนี้	440	38.3
อาศัยอยู่บริเวณนี้ ประเภทของที่พัก...	710	61.7
- ตึกแถว/อาคารพาณิชย์	291	25.3
- บ้านเดี่ยว	152	13.2
- คอนโดมิเนียม	123	10.7
- แผงลอย	59	5.1
- เพิงร้านค้า	38	3.3
- หอพัก/บ้านเช่า	9	0.8
- อพาร์ทเมนต์	2	0.2
- อาศัยบนรถ	1	0.1
ไม่ระบุประเภทที่พักอาศัย	35	3.0
รวม	1,150	100.0

(1.4) การประกอบอาชีพ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส มีการประกอบอาชีพหลัก ดังต่อไปนี้

(1.4.1) กลุ่มที่ไม่ได้ประกอบอาชีพ มีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 32.4 ของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด ซึ่งได้แก่ กลุ่มนิสิต/นักศึกษา/นักเรียน (กลุ่มนิสิตนักศึกษา เป็นกลุ่มที่ยังไม่มีรายได้ที่เกิดจากการทำอาชีพ) คิดเป็นร้อยละ 24.1 ของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด รองลงมา ได้แก่ กลุ่มประชากรที่ไม่ได้ทำงาน/ตกงาน คิดเป็นร้อยละ 7.0 และลำดับสุดท้าย ได้แก่ กลุ่มแม่บ้านที่ไม่ใช่อาชีพแม่บ้านรับทำความสะอาด มีจำนวนคิดเป็นเพียงร้อยละ 1.3 จากจำนวนตัวอย่างที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด

(1.4.2) กลุ่มที่มีการประกอบอาชีพ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 66.7 ของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด กลุ่มตัวอย่างนี้ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานเอกชน/บริษัทมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 18.1 รองลงมา เป็นเจ้าของร้านค้า/ค้าขาย คิดเป็นร้อยละ 15.0 ลำดับถัดมา ประกอบอาชีพขับมอเตอร์ไซค์รับจ้าง ประกอบธุรกิจส่วนตัว รับราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ แม่ค้า/พ่อค้าหาบเร่แผงลอย รับจ้างทั่วไป และอาชีพเกษตรกร คิดเป็นร้อยละ 9.7, 9.7, 5.3, 3.7, 5.0 และ 0.3 ตามลำดับ

กลุ่มที่ 3 หมายถึง กลุ่มที่มีการประกอบอาชีพ แต่ไม่ได้ระบุประเภทของอาชีพ ซึ่งเป็นผู้ที่ถูกสัมภาษณ์ไม่ประสงค์จะให้ข้อมูลในเรื่องการประกอบอาชีพ คิดเป็นเพียงร้อยละ 0.9 เท่านั้น

(1.5) รายได้ พบว่า หากไม่นำกลุ่มที่ไม่ได้ประกอบอาชีพ ได้แก่ กลุ่มนิสิต/นักศึกษา/นักเรียน กลุ่มแม่บ้าน และกลุ่มที่ไม่ได้ประกอบอาชีพ/ไม่มีงานทำ มาพิจารณานั้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้จากการประกอบอาชีพในภาพรวมไม่สูงมากนัก โดยมีรายได้ระหว่าง 9,000 - 15,000 บาทต่อเดือนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 29.2 รองลงมา มีรายได้ระหว่าง 15,001 - 20,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 22.1 ลำดับถัดมา มีรายได้ระหว่าง 20,001-30,000 บาทต่อเดือน มีรายได้น้อยกว่า 9,000 บาทต่อเดือน มีรายได้ในช่วง 30,001-40,000 บาทต่อเดือน มีรายมากกว่า 50,000 บาทต่อเดือน และมีรายได้ระหว่าง 40,001-50,000 บาทต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 11.1, 8.5, 4.5, 2.5 และ 1.5 ตามลำดับ

(1.6) ประเภทของที่อยู่อาศัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่มัลักษณะการอยู่อาศัยในพื้นที่อยู่ 2 ประเภท คือ

(1.6.1) กลุ่มที่ไม่ได้พักอาศัยอยู่บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งมีจำนวนคิดเป็นร้อยละ 38.3

(1.6.2) กลุ่มที่พักอาศัยอยู่ใกล้กับสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสคิดเป็นร้อยละ 61.7 โดยกลุ่มตัวอย่างประเภทนี้ พักอาศัยอยู่ในที่พักประเภทตึกแถวและอาคารพาณิชย์เป็นจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 25.3 รองลงมา พักอาศัยประเภทบ้านเดี่ยวคิดเป็นร้อยละ 13.2 และพักอาศัยอยู่ในคอนโดมิเนียม คิดเป็นร้อยละ 10.7 ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่พักอาศัยอยู่ในบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสนี้ ยังมี

การพักอาศัยอยู่ในที่พักประเภทต่างๆ อีก เช่น พักอาศัยบริเวณแผงลอยของตนเอง เพิงร้านค้า หอพัก/บ้านเช่า อพาร์ทเมนต์ และอาศัยอยู่บนรถของตนเอง เป็นต้น

สรุป ผลการศึกษาลักษณะทางประชากรของผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ซึ่งเพศหญิงมีจำนวนมากกว่าเพศชายจำนวนเล็กน้อย และมีอายุระหว่าง 21-30 ปี มีการศึกษาคอนข้างสูงอยู่ในระดับปริญญาตรี และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพพนักงานเอกชนหรือพนักงานบริษัทและเจ้าของร้านค้า และมีที่พักอาศัยอยู่ที่ตึกแถวหรืออาคารพาณิชย์

4.2.2) พฤติกรรมการเดินทางของ ผู้ที่อาศัยอยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

กลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสกลุ่มนี้เป็นทั้งผู้ที่ได้รับประโยชน์จากโครงการฯ เนื่องจากมีโครงการระบบขนส่งสาธารณะที่เพิ่มความสะดวกสบายในการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าเข้ามาเป็นทางเลือกใช้เพื่อการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งผลการศึกษาเรื่องพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส เมื่อมีโครงการระบบรถไฟฟ้าตั้งอยู่ใกล้ที่พักอาศัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้ามีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทางมาใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสมากขึ้น (ตารางที่ 3.3-16) ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) ความถี่ในการใช้บริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 68.9 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสมากกว่าในปี พ.ศ.2564 (ปี พ.ศ.2564 มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส เพียงร้อยละ 38.3 เท่านั้นจากจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด) โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในการเดินทาง ส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าเป็นจำนวนระหว่าง 1 - 10 ครั้งต่อเดือนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.9 รองลงมาใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวนระหว่าง 11 - 20 ครั้งต่อเดือน คิดเป็นร้อยละ 15.5 และลำดับถัดมา ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสจำนวนมากกว่า 20 ครั้งเริ่มมีจำนวนที่ลดลง

ตารางที่ 3.3-16 พฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งหมด

พฤติกรรมการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
ความถี่ในการใช้บริการรถไฟฟ้า		
ไม่ได้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	358	31.1
ใช้บริการ...จำนวน(ครั้งต่อเดือน)	792	68.9
- 1 ถึง 10 ครั้งต่อเดือน	447	38.9
- 11 ถึง 20 ครั้งต่อเดือน	178	15.5
- 21 ถึง 30 ครั้งต่อเดือน	71	6.2
- 31 ถึง 40 ครั้งต่อเดือน	9	0.8
- 41 ถึง 50 ครั้งต่อเดือน	10	0.9
- 51 ถึง 60 ครั้งต่อเดือน	10	0.9

ตารางที่ 3.3-16 (ต่อ)

พฤติกรรมการเดินทาง	จำนวน	ร้อยละ
- มากกว่า 60 ครั้งต่อเดือน	4	0.3
ไม่แน่นอน	63	5.5
รวม	1,150	100.0
วัตถุประสงค์ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส		
ไม่ได้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	297	25.8
ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อ...	853	74.2
- ไปทำงาน	259	22.5
- เดินทางท่องเที่ยว	178	15.5
- ไปเรียนหนังสือ	142	12.3
- ไปติดต่อธุรกิจ	127	11.0
- ไปซื้อสินค้า/ซื้อของใช้	119	10.3
- ไม่ระบุเหตุผล	28	2.4
รวม	1,150	100.0

(2) เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในการเดินทาง

(2.1) วัตถุประสงค์ในการเดินทาง พบว่า กลุ่มตัวอย่างกลุ่มนี้มีวัตถุประสงค์ของการเดินทางค่อนข้างหลากหลาย เช่น การใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ไปทำงาน ไปท่องเที่ยว ไปเรียนหนังสือ เป็นต้น ซึ่งกลุ่มตัวอย่างนี้ส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสไปทำงานมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 22.5 รองลงมา การใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเพื่อเดินทางท่องเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 15.5 และลำดับถัดมา ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสไปเรียนหนังสือ คิดเป็นร้อยละ 12.3 ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสไปติดต่อธุรกิจ คิดเป็นร้อยละ 11.0 และใช้บริการรถไฟฟ้าไปซื้อของใช้ คิดเป็นร้อยละ 10.3 และเป็นที่น่าสนใจที่สุดว่าสัดส่วนของการใช้บริการรถไฟฟ้าไปทำกิจกรรมต่างๆ ของผู้ใช้บริการกลุ่มนี้ไม่มีความแตกต่างกันมากนัก (ตารางที่ 3.3-17)

(2.2) เหตุผลในการเดินทาง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส ให้เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสไว้ (ตารางที่ 3.3-17) ตามลำดับดังนี้

ลำดับที่ 1 รวดเร็วกว่าระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ

คิดเป็นร้อยละ 54.3

ลำดับที่ 2 มีระยะเวลาเดินทางที่แน่นอน

คิดเป็นร้อยละ 35.4

ลำดับที่ 3 ปลอดภัยกว่าระบบขนส่งสาธารณะประเภทอื่นๆ

คิดเป็นร้อยละ 17.6

ลำดับที่ 4 ตรงเวลา

คิดเป็นร้อยละ 15.0

ลำดับที่ 5 มีสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสใกล้ที่พัก

คิดเป็นร้อยละ 14.9

ผลการศึกษา เรื่องเหตุผลในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในการเดินทางไปทำกิจกรรมต่างๆ ของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มตัวอย่างนี้ให้เหตุผลในการเลือกใช้บริการโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสเพราะมีความรวดเร็วกว่าขนส่งสาธารณะอื่นๆ เหตุผลลำดับถัดมา คือ มีระยะเวลาเดินทางที่แน่นอน มีความปลอดภัยกว่าขนส่งสาธารณะอื่นๆ ตรงต่อเวลา และมีสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสใกล้ที่พัก ตามลำดับ

ตารางที่ 3.3-17 เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

พฤติกรรมการเดินทาง	ร้อยละ	
	ใช่	ไม่ใช่
เหตุผลในการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส		
รวดเร็วกว่าขนส่งสาธารณะอื่นๆ	54.3	45.7
มีระยะเวลาเดินทางที่แน่นอน	35.4	64.6
ปลอดภัยกว่าขนส่งสาธารณะอื่นๆ	17.6	82.4
ตรงเวลา	15.0	85.0
สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสใกล้ที่พัก	14.9	85.1
ควบคุมค่าใช้จ่ายได้	7.7	92.3
ราคาเหมาะสม	6.2	93.8
ใช้บัตรสวัสดิการแห่งรัฐได้	0.2	99.8

4.2.3) ความคิดเห็นต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม และทางสังคม

(1) ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นกับผู้ที่เกี่ยวข้องใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ในระยะดำเนินการซึ่งเป็นผลมาจากกิจกรรมของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้แก่ กิจกรรมการเดินระบบรถไฟฟ้าตั้งแต่การเข้าจอดจอดบริเวณขานขาลา/สถานีรถไฟฟ้า กิจกรรมการเดินรถทางตรง กิจกรรมการเดินรถไฟฟ้าบริเวณทางโค้ง กิจกรรมบริเวณใต้สถานีและจุดจอดรถบริการสาธารณะ และมลพิษทางทัศนียภาพและมลพิษทางอากาศโดยเฉพาะฝุ่นละออง (PM2.5) ที่ส่งผลกระทบต่อกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า ซึ่งผลการศึกษาเรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมต่อกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส มีดังต่อไปนี้

(1.1) กิจกรรมจากการเดินรถไฟฟ้า

(1.1.1) กิจกรรมการเข้าจอดของรถไฟฟ้าบีทีเอสบริเวณชานชาลา พบว่า กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นว่าการเข้าจอดของรถไฟฟ้าบริเวณชานชาลาก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบทางเสียง เท่ากับ 2.02 คะแนน

สำหรับผลกระทบด้านต่อมาที่เกิดจากกิจกรรมการเข้าจอดของขบวนรถไฟฟ้าได้แก่ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการสั่นสะเทือน กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการสั่นสะเทือนว่า ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการสั่นสะเทือนอยู่ในระดับน้อยเช่นเดียวกัน มีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนเท่ากับ 2.03 คะแนน

และผลกระทบอีกประการหนึ่ง ได้แก่ ผลกระทบจากการเกิดฝุ่นละอองจากกิจกรรมการเข้าจอดของรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้รับผลกระทบด้านฝุ่นละอองอยู่ในระดับน้อยที่สุด ซึ่งมีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากฝุ่นละอองเท่ากับ 1.80 คะแนน

(1.1.2) กิจกรรมการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งบริเวณทางตรงและบริเวณทางโค้ง พบว่า กิจกรรมการเดินรถไฟฟ้าก่อให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านมลพิษทางเสียงในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านมลพิษทางเสียงเท่ากับ 2.20 คะแนน

สำหรับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด แสดงความคิดเห็นว่า ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนอยู่ในระดับน้อยเช่นเดียวกัน โดยมีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนเท่ากับ 2.12 คะแนน

ผลกระทบลำดับถัดมา ได้แก่ ฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าทั้งหมด แสดงความคิดเห็นว่า ได้รับผลกระทบในเรื่องฝุ่นละอองอยู่ในระดับน้อยที่สุด โดยมีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนเท่ากับ 1.80 คะแนนเท่านั้น

(1.1.3) กิจกรรมใต้บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งโดยส่วนใหญ่อยู่บริเวณจุดจอดรถสาธารณะใต้สถานีรถไฟฟ้า พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสแสดงความคิดเห็นว่า ได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงจากระบบการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงเท่ากับ 2.55 คะแนน

ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนจากระบบการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอสบริเวณใต้สถานี กลุ่มตัวอย่างได้แสดงความคิดเห็นไปในทางเดียวกัน คือ ได้รับผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน แต่ได้รับผลกระทบด้านการสั่นสะเทือนจากระบบการเดินรถไฟฟ้าในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนเท่ากับ 2.10 คะแนน

ผลกระทบด้านฝุ่นละอองที่เกิดจากกระบวนการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่แสดงความคิดเห็นว่า ได้รับผลกระทบในเรื่อง ฝุ่นละออง อยู่ในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านฝุ่นละออง เท่ากับ 2.09 คะแนน

ผลกระทบด้านขยะมูลฝอยที่เกิดจากกระบวนการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่แสดงความคิดเห็นว่า ได้รับผลกระทบในเรื่อง ขยะมูลฝอยในระดับน้อย มีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านขยะมูลฝอย เท่ากับ 1.93 คะแนน

(1.2) ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอื่นๆ กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ได้แสดงความคิดเห็นการได้รับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านอื่นๆ จากโครงการฯ ที่มีผลต่อตนเองไว้ในเรื่องต่างๆ ได้แก่ ลักษณะโครงสร้างของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสก่อให้เกิดมลพิษทางสายตาหรือมลพิษทางทัศนียภาพ และเรื่องการเคลื่อนที่ของขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสทำให้เกิดมลพิษทางสายตา โดยผลการศึกษาเรื่องความคิดเห็นต่อผลกระทบด้านอื่นๆ มีดังต่อไปนี้

ด้านมลพิษทางสายตา/มลพิษทางทัศนียภาพ กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นว่า โครงสร้างของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสก่อให้เกิดมลพิษทางสายตาผลการศึกษา ซึ่งโครงสร้างของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสประกอบไปด้วย สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลที่สามารถสัมผัสได้จากการมองเห็น (vision) โครงสร้างรถไฟฟ้าบีทีเอสดังกล่าวส่งผลกระทบต่อมลพิษทางสายตาของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคลในระดับน้อย โดยมีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านมลพิษทางสายตา/มลพิษทางทัศนียภาพ เท่ากับ 1.86 คะแนน

และกิจกรรมการเคลื่อนที่ของขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสอาจก่อให้เกิดมลพิษทางสายตา/มลพิษทางทัศนียภาพ ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นต่อเรื่องการเคลื่อนที่ของขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสซึ่งอาจก่อให้เกิดผลกระทบซึ่งเป็นมลพิษทางสายตา/ทัศนียภาพ โดยแสดงความคิดเห็นว่า ได้รับผลกระทบทางด้านมลพิษสายตาหรือเป็นมลพิษทางทัศนียภาพในระดับน้อยที่สุด มีค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านมลพิษทางสายตา/มลพิษทางทัศนียภาพ เท่ากับ 1.75 คะแนนเท่านั้น

ตารางที่ 3.3-18 ภาพรวมของผลกระทบสิ่งแวดล้อม จากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

ผลกระทบทางสังคม		ร้อยละ					
		มากที่สุด (5)	มาก (4)	ปานกลาง (3)	น้อย (2)	น้อยที่สุด (1)	คะแนนเฉลี่ย
การเข้าจอดบริเวณชานชาลา/สถานี							
	ระดับเสียง	3.2	7.3	25.7	30.7	33.1	2.02
	ความสั่นสะเทือน	2.3	7.2	20.6	30.7	39.2	2.03
	ฝุ่นละออง	2.0	4.7	13.4	31.6	48.3	1.80
	ค่าเฉลี่ย	1.95 คะแนน ระดับน้อย					
การเดินรถทางตรง							
	ระดับเสียงจากการเดินรถไฟฟ้า	2.6	9.6	25.2	30.3	32.3	2.20
	ความสั่นสะเทือน	2.8	9.0	22.6	29.2	36.4	2.12
	ฝุ่นละออง	1.7	4.8	14.3	30.2	49.0	1.80
	ค่าเฉลี่ย	2.04 คะแนน ระดับน้อย					
บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า							
	ระดับเสียงจากกระบวนการเดินรถไฟฟ้า	11.1	14.9	21.0	23.8	29.2	2.55
	ความสั่นสะเทือน	4.1	8.3	19.5	30.3	37.8	2.10
	ฝุ่นละออง	5.9	9.6	14.5	27.7	42.3	2.09
	ขยะมูลฝอย	3.8	6.3	15.6	27.1	47.2	1.93
	ค่าเฉลี่ย	2.16 คะแนน ระดับน้อย					
มลพิษทางสายตาที่มีต่อโครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้า		1.7	5.4	17.2	28.9	46.8	1.86
มลพิษทางสายตาขณะเดินรถไฟฟ้า		1.4	3.5	14.8	29.3	51.0	1.75
	ค่าเฉลี่ยในภาพรวม	1.96 คะแนน ระดับน้อย					

หมายเหตุ :คะแนน 4.21-5.00 หมายถึง ระดับมากที่สุด

คะแนน 3.41-4.20 หมายถึง ระดับมาก

คะแนน 2.61-3.40 หมายถึง ระดับปานกลาง

คะแนน 1.81-2.60 หมายถึง ระดับน้อย

คะแนนต่ำกว่า 1-1.80 หมายถึง ระดับน้อยที่สุด

(2) ผลกระทบทางสังคม

ผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส แสดงความคิดเห็นเรื่องผลกระทบทางสังคมไว้ในสองประเด็น คือ ผลกระทบทางบวก และผลกระทบทางลบ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มากกว่าร้อยละ 67.0 แสดงความคิดเห็นว่าไม่ได้รับผลกระทบด้านสังคมทางลบจากโครงการฯ และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ จำนวนมากกว่าร้อยละ 44.9 แสดงความคิดเห็นว่าไม่ได้รับผลกระทบทางบวกจากการดำเนินโครงการระบบขนส่งรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีรายละเอียดผลการศึกษา (ตารางที่ 3.3-19) มีดังต่อไปนี้

(2.1) ผลกระทบทางบวก พบว่า กลุ่มประชากรตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใต้บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 55.1 ของจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดแสดงความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบทางสังคมด้านบวก และมีกลุ่มตัวอย่างจำนวนหนึ่งคิดเป็นร้อยละ 44.9 ที่ไม่ได้รับผลกระทบทางบวก ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับผลกระทบทางบวก ได้รับประโยชน์ในเรื่องต่างๆ เช่น ทำให้ค่าขายผลผลิตได้มากขึ้นกว่าเดิม ทำให้ที่ดินมีราคาสูง ทำให้การเดินทางสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น ทำให้ปัญหาที่ดินน้อยลง ทำให้มีเวลาว่างอยู่กับครอบครัว และทำให้การเดินทางมีความปลอดภัยมากขึ้น

(2.2) ผลกระทบทางลบ พบว่า กลุ่มประชากรตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใต้บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่ คิดเป็นร้อยละ 67.0 ของจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดไม่ได้รับผลกระทบทางสังคมด้านลบ สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่ได้รับผลกระทบทางลบ คิดเป็นร้อยละ 33.0 ของจำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ซึ่งผลกระทบทางลบที่กลุ่มตัวอย่างแสดงความคิดเห็นว่าได้รับผลกระทบในหลายประการ ได้แก่ ทำให้ค่าครองชีพสูงขึ้น ทำให้ค่าเช่าร้านค้า/ค่าเช่าบ้านมีราคาแพงขึ้น ทำให้ค่าขายได้น้อยลง ทำให้ไม่มีที่ดินทำกิน จำเป็นต้องย้ายออกไปอยู่อาศัยที่อื่น ทำให้ไม่มีที่ดินอยู่อาศัย ทำให้ความผูกพันในครอบครัวลดลง และทำให้การจราจรติดขัด เป็นต้น

ตารางที่ 3.3-19 ภาพรวมของผลกระทบด้านสังคม จากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

ผลกระทบทางลบด้านต่างๆ		จำนวน	ร้อยละ
	ไม่ได้รับผลกระทบทางลบ	770	67.0
	ได้รับผลกระทบทางลบ ได้แก่...	380	33.0
	- ทำให้ค่าครองชีพสูงขึ้น	182	15.8
	- ทำให้ค่าเช่ามีราคาแพงขึ้น	95	8.3
	- ทำให้ค่าขายได้น้อยลง	60	5.2
	- ทำให้ไม่มีที่ดินทำกิน	13	1.1
	- ทำให้ต้องย้ายออกไปอยู่ที่อื่น	12	1.0
	- ทำให้ไม่มีที่ดินอยู่อาศัย	10	0.9
	- ทำให้ความผูกพันในครอบครัวลดลง	5	0.4
	- ทำให้การจราจรติดขัด	3	0.3
รวม		1,150	100.0

ตารางที่ 3.3-19 (ต่อ)

ผลกระทบทางบวกด้านต่างๆ		จำนวน	ร้อยละ
	ไม่ได้รับผลกระทบทางบวก	516	44.9
	ได้รับผลกระทบทางบวก ได้แก่...	634	55.1
	- ทำให้ค้าขายได้มากกว่าเดิม	305	26.5
	- ทำให้ที่ดินมีราคาสูง	175	15.2
	- ทำให้การเดินทางสะดวกสบาย	121	10.5
	- ทำให้ปัญหาจราจรคลคลน้อยลง	25	2.2
	- ทำให้มีเวลาร่วมอยู่กับครอบครัว	4	0.3
	- การเดินทางมีความปลอดภัยมากขึ้น	4	0.3
รวม		1,150	100.0

4.2.4) การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร และการมีส่วนร่วมทางสังคม

(1) การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของกลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส ได้ทำการศึกษาใน 2 เรื่อง ได้แก่ เรื่องการรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และเรื่องความต้องการในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส เพื่อประเมินการรับรู้ข่าวสารจากการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ของโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และนำเสนอสื่อที่ควรใช้ในการประชาสัมพันธ์โครงการฯ (ตารางที่ 3.3-20) ซึ่งผลการศึกษาเป็นดังนี้

(1.1) การรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มตัวอย่างมากกว่าร้อยละ 60 แสดงความคิดเห็นว่าได้รับข้อมูลข่าวสารจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส จากสื่อ 2 ประเภท ได้แก่ สื่อบุคคลและสื่อสารมวลชน โดยสื่อที่กลุ่มตัวอย่างได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการฯ ส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการผ่านสื่อสารมวลชนมากที่สุด ได้แก่ สื่ออินเทอร์เน็ตและ Social network คิดเป็นร้อยละ 22.8 รองลงมา ได้รับข่าวสารของโครงการฯ ผ่านสื่อประกาศประจำสถานี คิดเป็นร้อยละ 11.2 และลำดับถัดมา ได้รับข้อมูลข่าวสารจากโครงการฯ ผ่านสื่อโทรทัศน์ สื่อบนรถไฟฟ้า และสื่อบุคคลเพียงจำนวนเล็กน้อยเท่านั้น

(1.2) ความต้องการรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งหมด มีความต้องการรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และต้องการรับข่าวสารผ่านสื่อสารมวลชนมากที่สุด โดยเฉพาะสื่ออินเทอร์เน็ต/Social network ประกาศประจำสถานี สื่อโทรทัศน์ สื่อบนรถไฟฟ้า และสื่อบุคคลโดยผ่านเจ้าหน้าที่ของระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ตามลำดับ

ตารางที่ 3.3-20 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ของกลุ่มประชากรตัวอย่าง

ความเจ็บป่วย	จำนวน	ร้อยละ
การรับข้อมูลข่าวสารจากโครงการฯ		
ไม่เคย ได้รับข่าวสารจากโครงการ	740	36.5
เคย ได้รับข่าวสารจากโครงการ ผ่านสื่อประเภท (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	1,289	63.5
สื่อบุคคล	197	9.7
- เจ้าหน้าที่รถไฟฟ้าบีทีเอส	117	5.8
- เพื่อนบ้าน/ญาติพี่น้อง	63	3.1
- เจ้าหน้าที่ของรัฐ	17	0.8
สื่อสารมวลชน	1,087	53.6
- อินเทอร์เน็ต/Social Network	463	22.8
- ประกาศประจำสถานี	227	11.2
- โทรทัศน์	151	7.4
- สื่อบนรถไฟฟ้า (VGI)	108	5.3
- Website ต่างๆ	122	6.0
- หนังสือพิมพ์	13	0.6
- วิทยุ	3	0.1
ไม่ระบุสื่อ	5	0.2
รวม	2,029	100.0
ความต้องการรับข่าวสารผ่านสื่อต่างๆ ดังนี้		
ไม่ต้องการรับข่าวสารจากโครงการฯ	0	0.0
ต้องการรับข่าวสารจากโครงการฯ ผ่านสื่อประเภท (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)	2,083	100.0
สื่อบุคคล ได้แก่...	258	12.4
- เจ้าหน้าที่รถไฟฟ้าบีทีเอส	159	7.6
- เจ้าหน้าที่ของรัฐ	51	2.4
- เพื่อนบ้าน/ญาติพี่น้อง	48	2.3
สื่อสารมวลชน	1,825	87.6
- อินเทอร์เน็ต/Social Network	773	37.1
- ประกาศประจำสถานี	295	14.2
- โทรทัศน์	310	14.9
- สื่อบนรถไฟฟ้า (VGI)	149	7.2
- Website ต่างๆ	194	9.3
- หนังสือพิมพ์	62	3.0
รวม	2,083	100.0

(2) การมีส่วนร่วมกับโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า โครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการดำเนินกิจกรรมการมีส่วนร่วมกับผู้ที่เกี่ยวข้องบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสในจำนวนเล็กน้อย โดยผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาที่มีการเข้าร่วมในกิจกรรมต่างๆ กับโครงการฯ ได้แก่ กิจกรรมส่งเสริมสุขภาพ กิจกรรมด้านรักษาสิ่งแวดล้อม กิจกรรมสนับสนุนการศึกษา และกิจกรรมพบปะสังสรรค์ (ตารางที่ 3.3-21) มีผลการศึกษา ดังนี้

กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ศึกษาได้เข้าร่วมกิจกรรมกับโครงการฯ ตามลำดับดังนี้ กิจกรรมส่งเสริมสุขภาพ กิจกรรมด้านรักษาสิ่งแวดล้อม กิจกรรมสนับสนุนการศึกษา และกิจกรรมพบปะสังสรรค์ คิดเป็นเพียงร้อยละ 1.9, 1.9, 1.4 และ 0.9 เท่านั้น ซึ่งโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสควรให้ความสำคัญกับกระบวนการมีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้เสียของโครงการฯ ในทุกภาคส่วนหรือทุกกลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย ทั้งภายในและภายนอกองค์กรด้วย

เมื่อศึกษาถึงความต้องการของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา ที่มีความต้องการเข้าร่วมทำกิจกรรมกับโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มตัวอย่างต้องการเข้าร่วมทำกิจกรรมกับโครงการฯ คิดเป็นเพียงร้อยละ 17.3 ของจำนวนตัวอย่างทั้งหมดเท่านั้น โดยมีความต้องการเข้าร่วมทำกิจกรรมต่างๆ ตามลำดับ ดังนี้ กิจกรรมเพื่อความปลอดภัย กิจกรรมทางประเพณีและวัฒนธรรม และกิจกรรมอื่นๆ คิดเป็นเพียงร้อยละ 13.0, 1.9 และ 2.3 ตามลำดับ

ตารางที่ 3.3-21 การมีส่วนร่วมกับกิจกรรมของโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ของกลุ่มประชากรตัวอย่าง

การมีส่วนร่วม	เคยเข้าร่วม	ไม่เคยเข้าร่วม
การมีส่วนร่วมกับกิจกรรมของโครงการฯ		
กิจกรรมส่งเสริมสุขภาพ	1.9	98.1
กิจกรรมด้านรักษาสิ่งแวดล้อม	1.9	98.1
กิจกรรมสนับสนุนการศึกษา	1.4	98.6
กิจกรรมพบปะสังสรรค์	0.9	99.1
ความต้องการร่วมกิจกรรมกับโครงการฯ	จำนวน	ร้อยละ
ไม่ต้องการเข้าร่วม	951	82.7
ต้องการเข้าร่วมกิจกรรม...	199	17.3
- กิจกรรมเพื่อความปลอดภัย	150	13.0
- กิจกรรมทางประเพณีและวัฒนธรรม	22	1.9
- กิจกรรมการอื่นๆ/ไม่ระบุ	27	2.3
รวม	1,150	100.0

4.2.5) ความคิดเห็นต่อการดำเนิน “โครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส” (ตารางที่ 3.3-22)

(1) โครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสที่เป็นประโยชน์ต่อกรุงเทพมหานคร ผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างเกือบทั้งหมดที่อาศัยอยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส คิดเป็นร้อยละ 91.7 แสดงความคิดเห็นในเรื่องประโยชน์ที่กรุงเทพมหานครได้รับจากการมีโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสไว้ว่า การมีโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นประโยชน์กับเมืองกรุงเทพมหานครมีประโยชน์ตามลำดับ ดังต่อไปนี้

ลำดับที่ 1 ช่วยให้กรุงเทพมหานครมีความเจริญมากยิ่งขึ้น

คิดเป็นร้อยละ 59.1

ลำดับที่ 2 ช่วยเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง

คิดเป็นร้อยละ 51.0

ลำดับที่ 3 ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีมากยิ่งขึ้น

คิดเป็นร้อยละ 39.0

ลำดับที่ 4 ทำให้เกิดเครือข่ายเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดรอบข้าง

คิดเป็นร้อยละ 27.9

(2) ความคิดเห็นต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

(2.1) การดูแลด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ในพื้นที่ศึกษา คิดเป็นร้อยละ 87.1 แสดงความคิดเห็นว่า โครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีการดูแลและการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมดีอยู่แล้ว โดยยังมีกลุ่มตัวอย่างอีกจำนวนเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 12.9 ที่มีความต้องการให้โครงการฯ ดูแลสิ่งแวดล้อมเพิ่มเติมในเรื่องการจัดการการลดมลพิษทางอากาศ การจัดการมลพิษทางเสียง การจัดการขยะมูลฝอย/การเพิ่มจำนวนถังขยะ การจัดการด้านความสะอาดของพื้นที่ การเพิ่มพื้นที่สีเขียวและการจัดการทัศนียภาพ การเพิ่มมาตรการการรักษาความปลอดภัยในการเดินรถ และการใช้พลังงานไฟฟ้าจากโซลาร์เซลล์ เป็นต้น

(2.2) ความรู้สึกโดยรวมต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวม พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่อาศัยอยู่ในบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสคิดเป็นร้อยละ 89.5 แสดงความคิดเห็นว่ารู้สึกพึงพอใจต่อการดำเนินงานของโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยมีความพึงพอใจระดับปานกลางมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 48.1 รองลงมา มีความพึงพอใจระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 36.3 และมีความพึงพอใจระดับน้อยเป็นจำนวนที่น้อยที่สุด คิดเป็นร้อยละ 5.0 โดยมีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ที่เท่ากับ 2.36 คะแนน หรือมีระดับความพึงพอใจต่อการดำเนินงานโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวมระดับมาก

(2.3) ข้อเสนอแนะต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวมของกลุ่มประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่คิดเป็นร้อยละ 88.3 ไม่มีข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ สำหรับผู้ที่ไม่มีข้อเสนอแนะต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสมีจำนวนเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 11.7 เท่านั้น โดยส่วนใหญ่มีข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในลำดับที่ 1-5 ดังนี้ ต้องการให้ลดค่าโดยสารให้มีราคาถูกลง ต้องการให้เพิ่มความปลอดภัยให้

ผู้โดยสาร ขยายเส้นทางการเดินรถไฟฟ้าไปยังจังหวัดต่างๆ เพิ่มจำนวนรถไฟฟ้าในช่วงเวลาเร่งด่วน และเพิ่มจำนวนบันไดเลื่อนขาขึ้นและขาลง เป็นต้น

ตารางที่ 3.3-22 ความคิดเห็นของกลุ่มประชากรตัวอย่าง ที่มีต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส

ความคิดเห็นของกลุ่มประชากรตัวอย่าง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
ประโยชน์ที่กรุงเทพมหานครได้รับ		
ประโยชน์ของรถไฟฟ้าบีทีเอสในภาพรวม	91.7	8.3
ช่วยพัฒนากรุงเทพมหานครให้เจริญมากยิ่งขึ้น	59.1	40.9
เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง	51.0	49.0
ทำให้เกิดความเชื่อมโยงกับจังหวัดรอบข้าง	27.9	72.1
ทำให้เศรษฐกิจชุมชนดีขึ้น	39.0	61.0
ความต้องการให้โครงการดูแลด้านสิ่งแวดล้อม	จำนวน	ร้อยละ
โครงการจัดการได้ดีแล้ว	1,002	87.1
ต้องการให้ดูแล เรื่อง...	148	12.9
- ลดมลพิษทางอากาศ	49	4.3
- ลดมลพิษทางเสียง	36	3.1
- เพิ่มถังขยะ	30	2.6
- ด้านความสะอาด	15	1.3
- เพิ่มพื้นที่สีเขียว	14	1.2
- ทักษะคุณภาพ	2	0.2
- ความปลอดภัย	1	0.1
- พลังงานไฟฟ้า/โซลาร์เซลล์	1	0.1
รวม	1,150	100.0
ความรู้สึกโดยรวมต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส		
ไม่พึงพอใจ	28	2.4
พึงพอใจ ระดับ...	1,029	89.5
- มาก	418	36.3
- ปานกลาง	553	48.1
- น้อย	58	5.0
ไม่แสดงความคิดเห็น	93	8.1
รวม	1,150	100.0
ค่าเฉลี่ยคะแนนความพึงพอใจต่อโครงการในภาพรวม (ไม่รวมผู้ที่ไม่แสดงความคิดเห็น)	2.36 คะแนน ระดับมาก	

ตารางที่ 3.3-22 (ต่อ)

ความคิดเห็นของกลุ่มประชากรตัวอย่าง	เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย
ข้อเสนอแนะ		
ไม่มีข้อเสนอแนะ	1,015	88.3
มีข้อเสนอแนะ ได้แก่...	135	11.7
- ค่าโดยสารมีราคาแพง	82	7.1
- เพิ่มความปลอดภัยให้ผู้โดยสาร	13	1.1
- ขยายเส้นทางต่างจังหวัด	11	1.0
- เพิ่มจำนวนรถเวลาเร่งด่วน	7	0.6
- เพิ่มบันไดเลื่อนขึ้น - ลง	6	0.5
- ลดมลพิษทางเสียง	5	0.4
- เพิ่มจำนวนห้องน้ำสาธารณะ	4	0.3
- เพิ่มจุดรับส่งส่วนต่อขยายสถานีรถไฟฟ้า	2	0.2
- เพิ่มราวจับสำหรับผู้โดยสารที่ไม่มีที่นั่ง	1	0.1
- เพิ่มจำนวนบัตรรายเดือน	1	0.1
- เพิ่มพื้นที่สีเขียว	1	0.1
- เร่งระยะเวลาก่อสร้าง	1	0.1
- มีราวกันทุกสถานี	1	0.1
รวม	1,150	100.0

หมายเหตุ : คะแนน 2.34 - 3.00 หมายถึง ระดับมาก

คะแนน 1.67 - 2.33 หมายถึง ระดับปานกลาง

คะแนน 1.00 - 1.66 หมายถึง ระดับน้อย

4.2.6) สรุปผลกระทบทางสังคมที่มีต่อผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

การศึกษาผลกระทบทางสังคมของกลุ่มประชากรตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใต้บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้ง 23 สถานี โดยการกำหนดขนาดตัวอย่างด้วยวิธีการกำหนดโควตา ได้จำนวนตัวอย่างรวมทั้งสิ้นเท่ากับ 1,150 ตัวอย่าง สามารถสรุปผลการศึกษาดังนี้ (ตารางที่ 3.3-23)

ลักษณะทางประชากร พบว่า ประชากรตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง มีอายุน้อยกว่า 20 ปี มีระดับการศึกษาค่อนข้างสูง คือ ระดับปริญญาตรี และประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัทเอกชน

พฤติกรรมการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสในการเดินทาง พบว่า ผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าเป็นกลุ่มผู้ใช้บริการโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสเป็นประจำ (ไม่ได้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสเดินทางทุกวัน) มีวัตถุประสงค์หลักที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในการเดินทาง คือ ไปทำงาน และเพื่อการเดินทางท่องเที่ยว โดยมีเหตุผลในการเลือกใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสในการเดินทาง คือ รวดเร็วกว่าขนส่งสาธารณะชนิดอื่นๆ

ผลกระทบทางสังคมและผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากกิจกรรมการเดินรถไฟฟ้าบีทีเอส สำหรับผลกระทบทางสังคมที่เกิดขึ้นจากการแสดงความคิดเห็นของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่า ผลกระทบทางบวกที่เกิดขึ้น ได้แก่ ทำค่าขายได้มากขึ้นกว่าเดิม ผลกระทบด้านสังคมทางลบ ได้แก่ ทำให้ ค่าครองชีพเพิ่มสูงมากขึ้น สำหรับผลการศึกษาเรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากโครงการระบบรถไฟฟ้า บีทีเอส ระบุดำเนินการ กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นตรงกันว่า ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นมากที่สุด ได้แก่ มลพิษทางเสียงและความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการเดินรถไฟฟ้าที่ส่งผลกระทบต่อบริเวณใต้สถานี

การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและการมีส่วนร่วมทางสังคม พบว่า กลุ่มตัวอย่าง จำนวน มากกว่าร้อยละ 60 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ส่วนใหญ่ได้รับข้อมูลข่าวสารของโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส และได้รับจากสื่อสารมวลชนประเภทอินเทอร์เน็ต/Social network มากที่สุด และหากโครงการต้องการ ประชาสัมพันธ์ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ ในด้านต่างควรใช้สื่อมวลชนออนไลน์ประเภทอินเทอร์เน็ตและ/ หรือระบบ Social network

ความคิดเห็นต่อการดำเนิน “โครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส” ในภาพรวม พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส แสดงความคิดเห็นว่า มีความพึงพอใจต่อการบริการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส ในภาพรวมคิดเป็นร้อยละ 89.5 และยังมีกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษาส่วนน้อย คิดเป็นร้อยละ 2.4 เท่านั้นที่แสดง ความคิดเห็นว่ายังไม่พอใจต่อระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส โดยให้ข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ ในภาพรวมว่า ต้องการ ให้ปรับลดค่าบริการโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอสให้ถูกลง เนื่องจากยังรู้สึกว่าการโดยสารยังมีราคาสูง

ตารางที่ 3.3-23 สรุปผลการศึกษาในภาพรวมของประชากรตัวอย่างที่อาศัยอยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

สรุปผลการศึกษา	ภาพรวม
ลักษณะทางประชากร	
เพศ (สัดส่วนเพศชายต่อเพศหญิง)	1 : 1.3
อายุ	ระหว่าง 21-30 ปี (39.6)
การศึกษา	ปริญญาตรี (46.5)
อาชีพ	พนักงานเอกชน (18.1)
พฤติกรรมการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส	
การใช้บริการ	เป็นประจำ (69.9)
วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	ไปทำงาน (22.5)
เหตุผลในการเดินทาง	รวดเร็วกว่าขนส่งสาธารณะอื่นๆ (54.3)

ตารางที่ 3.3-23 (ต่อ)

สรุปผลการศึกษา	ภาพรวม
ผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม	
ผลกระทบทางสังคม	
- ผลกระทบทางบวก	ทำให้ค้าขายได้มากกว่าเดิม (26.5)
- ผลกระทบทางลบ	ค่าครองชีพเพิ่มสูงขึ้น (15.8)
ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม	
- เสียงและความสั่นสะเทือนบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า	คะแนนเฉลี่ย 2.16 คะแนน ระดับน้อย
- มลพิษทางทัศนียภาพ	คะแนนเฉลี่ย 1.80 คะแนน ระดับน้อยที่สุด
การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร และการมีส่วนร่วม	
การรับข่าวสารจากโครงการฯ	อินเทอร์เน็ต/Social network (22.8)
ความต้องการรับข่าวสารจากโครงการ	อินเทอร์เน็ต/Social network (37.1)
การมีส่วนร่วมกับโครงการ	มีส่วนร่วมในระดับน้อย (1.5)
ความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ “ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส”	
ประโยชน์ต่อกรุงเทพมหานคร	ช่วยให้เกิดความเจริญมากยิ่งขึ้น (59.1)
ข้อเสนอในการดูแลด้านสิ่งแวดล้อม ควรมีมาตรการเพิ่มเติม ได้แก่...	ให้มีการจัดการมลพิษทางอากาศ (4.3)
ความรู้สึกโดยรวมต่อโครงการ	พึงพอใจ (89.5)
ข้อเสนอแนะต่อโครงการในภาพรวม	ลดค่าโดยสาร (7.1)

หมายเหตุ : คะแนน 4.21-5.00 หมายถึง ระดับมากที่สุด

คะแนน 3.41-4.20 หมายถึง ระดับมาก

คะแนน 2.61-3.40 หมายถึง ระดับปานกลาง

คะแนน 1.81-2.60 หมายถึง ระดับน้อย

คะแนนต่ำกว่า 1-1.80 หมายถึง ระดับน้อยที่สุด

4.3) สรุปการศึกษาผลกระทบด้านสังคมในภาพรวม

การศึกษาผลกระทบทางสังคม จาก กลุ่มเป้าหมายจำนวน 2 กลุ่ม ได้แก่

- 1) ผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส
- 2) ผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส

ผลการศึกษา พบว่า ผลกระทบทางสังคมที่เกิดขึ้นกับการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสในระยะดำเนินการของกลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในช่วงวันทำงานและวันหยุดราชการเกิดผลกระทบทางสังคมทั้งทางบวกและทางลบ โดยผลกระทบทางลบที่เกิดขึ้น ได้แก่ ค่าครองชีพที่เพิ่มสูงขึ้นและการย้ายถิ่นออกของประชากรในพื้นที่ศึกษา และผลกระทบทางบวกที่เกิดขึ้น ได้แก่ ช่วยให้กรุงเทพเกิดการพัฒนาและช่วยลดระยะเวลาการเดินทางทำให้มีเวลาอยู่กับครอบครัวเพิ่มมากขึ้น และผลการศึกษาพบว่าโครงการฯ ก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในเรื่องระดับเสียงและความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการเข้าจอดของขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสบริเวณชานชาลา แต่เป็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระดับน้อย

ผลกระทบทางสังคมที่เกิดขึ้นกับกลุ่มผู้ที่มีกิจกรรมอยู่ใต้สถานีรถไฟฟ้า มีทั้งที่เป็นผลกระทบทางลบและทางบวกเช่นเดียวกัน โดยผลกระทบทางสังคมทางลบ ได้แก่ โครงการฯ ทำให้ค่าครองชีพของกลุ่มตัวอย่างในพื้นที่ศึกษามีระดับที่สูงขึ้นและยังทำให้ค่าเช่าบ้าน/ค่าเช่าที่พักอาศัยมีราคาสูงขึ้นด้วย สำหรับผลกระทบทางบวกที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ ได้แก่ ทำให้เกิดการค้าขายที่คึกคักกว่าเดิมและทำให้ที่ดินมีราคาสูงขึ้น ผลการศึกษาในเรื่องผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อกลุ่มตัวอย่างกลุ่มนี้ คือ ระดับเสียงที่เกิดจากการเดินรถไฟฟ้าบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าซึ่งมาจากการเดินรถไฟฟ้าและระดับเสียงจากการจราจรใต้สถานี

ตารางที่ 3.3-24 สรุปผลการศึกษาผลกระทบด้านสังคมในภาพรวม

สรุปผลการศึกษา	กลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสทั้งสองช่วงเวลา	กลุ่มที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส
ลักษณะทางประชากร		
เพศ (สัดส่วนเพศชายต่อเพศหญิง)	1 : 2.8	1 : 1.2
อายุ	21 - 30 ปี (48.6)	ระหว่าง 21-30 ปี (39.6)
การศึกษา	ปริญญาตรี (63.4)	ปริญญาตรี (46.5)
อาชีพ	พนักงานเอกชน (36.0)	พนักงานเอกชน (18.1)

ตารางที่ 3.3-24 (ต่อ)

สรุปผลการศึกษา	กลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอสทั้งสองช่วงเวลา	กลุ่มที่อาศัยอยู่บริเวณ ใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส
พฤติกรรมการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอส		
การใช้บริการ	ไม่ทุกวัน/เป็นประจำ (41.3)	เป็นประจำ (69.9)
วัตถุประสงค์ในการเดินทาง	ไปทำงาน (46.2)	ไปทำงาน (22.5)
เหตุผลในการเดินทาง	ควบคุมค่าใช้จ่ายได้ (91.8)	รวดเร็วกว่าขนส่ง สาธารณะอื่นๆ (54.3)
ผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม		
ผลกระทบทางสังคม		
- ผลกระทบทางบวก	ช่วยให้กรุงเทพเกิดการ พัฒนา (35.9)	ทำให้ค้าขายได้มาก กว่าเดิม (26.5)
- ผลกระทบทางลบ	ค่าครองชีพเพิ่มสูงขึ้น (32.2)	ค่าครองชีพเพิ่มสูงขึ้น (15.8)
ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม		
- เสียงและความสั่นสะเทือน	ระบบรางบริเวณทางโค้ง คะแนนเฉลี่ย 2.85 คะแนน ระดับปานกลาง	บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า คะแนนเฉลี่ย 2.16 คะแนน ระดับน้อย
- มลพิษทางทัศนียภาพ	คะแนนเฉลี่ย 1.92 คะแนน ระดับน้อย	คะแนนเฉลี่ย 1.80 คะแนน ระดับน้อยที่สุด
การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร และการมีส่วนร่วม		
การรับข่าวสารจากโครงการฯ	อินเทอร์เน็ต/ Social Network (32.9)	อินเทอร์เน็ต/Social network (22.8)
ความต้องการรับข่าวสารจากโครงการ	อินเทอร์เน็ต/ social network (79.1)	อินเทอร์เน็ต/Social network (37.1)
การมีส่วนร่วมกับโครงการ	มีส่วนร่วมในระดับน้อย (4.1)	มีส่วนร่วมในระดับน้อย (1.5)

ตารางที่ 3.3-24 (ต่อ)

สรุปผลการศึกษา	กลุ่มผู้ให้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอสทั้งสองช่วงเวลา	กลุ่มที่อาศัยอยู่บริเวณ ใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส
ความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ “ระบบรถไฟฟ้าบีทีเอส”		
ประโยชน์ต่อกรุงเทพมหานคร	ช่วยให้เกิดความเจริญมากขึ้น (94.0)	ช่วยให้เกิดความเจริญมากขึ้น (59.1)
ข้อเสนอในการดูแลด้านสิ่งแวดล้อม ควรมีมาตรการเพิ่มเติม ได้แก่...	จัดการได้ดี (96.1) เพิ่มพื้นที่สีเขียว (3.4)	จัดการได้ดี (87.1) จัดการมลพิษทางอากาศ (4.3)
ความรู้สึกโดยรวมต่อโครงการ	ลดมลพิษทางอากาศและ มลพิษทางเสียง	พึงพอใจ (89.5)
ข้อเสนอแนะต่อโครงการในภาพรวม	ลดค่าโดยสาร (3.7)	ลดค่าโดยสาร (7.1)

หมายเหตุ : คะแนน 4.21-5.00 หมายถึง ระดับมากที่สุด

คะแนน 3.41-4.20 หมายถึง ระดับมาก

คะแนน 2.61-3.40 หมายถึง ระดับปานกลาง

คะแนน 1.81-2.60 หมายถึง ระดับน้อย

คะแนนต่ำกว่า 1-1.80 หมายถึง ระดับน้อยที่สุด

3.4 สรุปภาพรวมการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมประจำปี 2565 ครั้งที่ 3 และครั้งที่ 4

1) คุณภาพอากาศและเสียง

การศึกษากualitasอากาศและเสียง ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ ประจำปี 2565 ระหว่างเดือนมกราคมถึงเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566 โดยแบ่งพื้นที่ศึกษาเป็น 2 ส่วน คือ พื้นที่ริมถนน ได้แก่ สถานีการเดินรถ (ถนนพหลโยธิน) อาคารหอแว่น (ถนนสีลม) อาคารโดมอันทาเวอร์ (ถนนนราธิวาส) และพื้นที่ทั่วไป คือ โรงพยาบาลเซนต์หลุยส์ (ถนนสาทร) โรงเรียนกรุงเทพคริสเตียนวิทยาลัย (ถนนประมว) โรงเรียนแสงหิรัญ (ถนนสุขุมวิท) พบว่า พื้นที่ริมถนนมีความเข้มข้นสูงกว่าพื้นที่ทั่วไป และในภาพรวมแล้วคุณภาพอากาศและระดับความดังเสียงตามแนวเส้นทางมีแนวโน้มดีขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2547-2565

(1) ปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพอากาศ คือ ความเร็วและทิศทางลม สภาพพื้นที่ กิจกรรมบริเวณพื้นที่ตรวจวัด การจราจร และฤดูกาล

(2) ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ริมถนนมีสาเหตุมาจากปัญหาการจราจรและการพัฒนาสิ่งปลูกสร้างตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

(3) ฝุ่นละอองที่เกิดขึ้นมากในอดีต (พ.ศ. 2535-2537) ของกรุงเทพมหานคร มีแหล่งกำเนิดมาจากการก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นอย่างมากมาย การจราจรที่ขังไว้ตลอดเวลาไม่เว้นแต่ละวัน ช่วยส่งเสริมให้ฝุ่นฟุ้งกระจายมากยิ่งขึ้น แต่ปัจจุบันมีแนวโน้มดีขึ้นมาโดยตลอด เนื่องจากมีระเบียบควบคุมมลพิษจากการก่อสร้างอาคารของกรุงเทพมหานคร และจากการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ครั้งที่ 3/2565 และครั้งที่ 4/2565 พบว่า คุณภาพอากาศทุกพารามิเตอร์ไม่เกินค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ทุกสถานที่ทำการตรวจวัด

(4) ระดับเสียงบริเวณพื้นที่ริมถนน พบว่า มีระดับเสียงมากกว่าครั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมปี พ.ศ. 2538 โดยเฉพาะสถานีตรวจวัดบริเวณพื้นที่ริมถนนที่มีระดับเสียงมากกว่าพื้นที่ทั่วไป ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาระดับเสียงของกรมควบคุมมลพิษริมถนนก็พบว่าเกินมาตรฐานกำหนดไว้ที่ 70 เดซิเบล (เอ) เช่นเดียวกัน และจากการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq,24hr}$) ครั้งที่ 3/2565 และครั้งที่ 4/2565 พบว่า สถานีตรวจวัดที่เกินกว่าค่ามาตรฐานที่กำหนดไว้ 2 สถานี คือ สถานีอาคารหอแว่น และสถานีอาคารโดมอันทาเวอร์ ซึ่งเป็นสถานีริมถนน และเป็นสถานที่อยู่ในพื้นที่เศรษฐกิจ มีการจราจรหนาแน่นอีกด้วย

2) การสำรวจทรัพยากรสัตว์ป่า (นก)

การศึกษากาลาชนิดของนกในสวนลุมพินีในเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2565 ถึงเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2566 พบนกจำนวน 21 วงศ์ (families) 46 ชนิด (species) จำแนกตามอนุกรมวิธานเป็นอันดับ (Order) ได้ 7 อันดับ นกที่พบส่วนใหญ่เป็นนกในอันดับนกจับคอน (Order Passeriformes) พบจำนวน 11 วงศ์ 28 ชนิด รองลงมาเป็นนกในอันดับ Coraciiformes พบจำนวน 4 วงศ์ 5 ชนิด นกที่มีระดับความชุกชุมมากจำนวน 12 ชนิด ความชุกชุมระดับปานกลางจำนวน 8 ชนิด และความชุกชุมระดับน้อยจำนวน 26 ชนิด จำแนกเป็นนกประจำถิ่น

จำนวน 35 ชนิด และเป็นนกอพยพย้ายถิ่นจำนวน 11 ชนิด นกที่พบที่มีความชุกชุมมากส่วนใหญ่มักจะมีจำนวนประชากรที่มาก มีการกระจายอยู่ทั่วบริเวณ และเป็นนกที่สามารถปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อมในเมืองได้ดี ซึ่งเห็นได้จากการสร้างรังวางไข่ในบริเวณพื้นที่สวนลุมพินี เป็นต้น

การศึกษาสถานที่เกาะพักนอนของนกนางแอ่นบ้าน (*Hirundo rustica*) บริเวณถนนสีลมและบริเวณใกล้เคียงในปัจจุบัน นกได้เกาะพักนอนเป็นกลุ่มใหญ่บนต้นไม้บางต้นบริเวณบาทวิถีของถนนสีลม บริเวณขอบหน้าต่างของผนังอาคารสูงทั้งสองฝั่งของถนนสีลมบริเวณสถานีรถไฟฟ้าจนถึงซอยสีลม 3 (แยกพิพัฒน์) รวมทั้งเกาะตามผนังด้านนอกอาคารสถานีรถไฟฟ้าบ้าง ส่วนต้นไม้บางต้นบนบาทวิถีของถนนพระราม 4 นกจะเกาะพักนอนกันเป็นกลุ่มใหญ่ จะเห็นว่านกนางแอ่นบ้านไม่ได้เลือกสถานที่เกาะพักนอนเป็นลักษณะเฉพาะ แต่สามารถปรับตัวตามการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นเนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าได้ รวมทั้งยังสามารถเกาะพักนอนบริเวณสิ่งปลูกสร้างสถานีและแนวถนนรถไฟฟ้าได้ เพื่อทดแทนต้นไม้เป็นที่เกาะพักนอนลดลง ดังนั้น การดำเนินโครงการรถไฟฟ้าจึงไม่ส่งผลให้นกนางแอ่นบ้านเปลี่ยนแปลงสถานที่เกาะพักนอนบริเวณถนนสีลม แต่นกสามารถปรับตัวไปเกาะพักนอนในบริเวณอาคารต่างๆ ดังที่กล่าวมาแล้วได้ และมีประชากรของนกบางส่วนไปเปลี่ยนแปลงที่เกาะพักยังบริเวณพื้นที่อื่น เพราะนกชนิดนี้สามารถปรับตัวได้ดีกับสภาพพื้นที่เป็นแหล่งชุมชนหรือกิจกรรมของมนุษย์

3) คุณค่าคุณภาพชีวิตและความคิดเห็นของประชาชน

สรุปการศึกษาผลกระทบด้านสังคมในภาพรวม ในปี 2565 ทำการเก็บตัวอย่างจาก กลุ่มเป้าหมายจำนวน 2 กลุ่ม ได้แก่ 1) ผู้ที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส และ 2) ผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมจำนวน 3,778 ตัวอย่าง

ผลกระทบด้านสังคมที่เกิดขึ้นกับกลุ่มเป้าหมายทั้งสองกลุ่ม มีสาเหตุมาจากการพัฒนาาร่วมกัน ในหลายปัจจัยที่ทำให้ค่าครองชีพสูงขึ้นโดยไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ อย่างไรก็ตามผลกระทบอีกประการหนึ่งที่เกิดขึ้นกับกลุ่มประชากรเป้าหมาย โดยเฉพาะผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งที่โครงการสามารถป้องกันและแก้ไขปัญหาได้ด้วยตัวโครงการเอง โดยเฉพาะในเรื่องมลพิษทางเสียงจากกิจกรรมการเดินรถเข้าบริเวณขานขาลา และกิจกรรมการเดินรถไฟฟ้าที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชากรที่ทำกิจกรรมอยู่บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า ซึ่งโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสต้องหามาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นกับผู้ที่ได้รับผลกระทบดังกล่าวให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น

คือผลกระทบทางสังคมส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นกับกลุ่มผู้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในช่วงวันทำงาน และวันหยุดราชการ เป็นผลกระทบทางบวก ในเรื่องช่วยการเดินทางของระบบสาธารณะทำให้เกิดความสะดวกสบายมากยิ่งขึ้น โดยความคิดเห็นจากกลุ่มเป้าหมายจากการศึกษาในครั้งนี้ พบว่า มีคะแนนผลกระทบด้านสังคมทางบวกอยู่ในระดับค่อนข้างมาก ที่ระดับคะแนนเท่ากับ 3.28 คะแนน

และเมื่อศึกษาถึงการรับรู้ข้อมูลข่าวสารจากการดำเนินโครงการระบบรถไฟฟ้าบีทีเอสจากกลุ่มเป้าหมาย พบว่า การสื่อสารเพื่อให้เกิดความเข้าใจในโครงการฯ ไปยังกลุ่มเป้าหมายของโครงการฯ

3.5 งานที่จะดำเนินการครั้งต่อไป

การดำเนินงานครั้งต่อไปจะเป็นการจัดทำรายงานการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมประจำปี 2566 ของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ครั้งที่ 1 (เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2566) ซึ่งจะประกอบด้วย

- 1) การตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียง ครั้งที่ 1/2566 และครั้งที่ 2/2566
- 2) การระบายน้ำ