

3.8 การติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการจัดการมูลฝอย

3.8.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการจัดการมูลฝอย

ตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการจัดการมูลฝอย ได้กำหนดให้โครงการฯ ดำเนินการตรวจสอบความเพียงพอของจุดพักมูลฝอย และแหล่งเก็บขยะในพื้นที่ ประสิทธิภาพการเก็บรวบรวม และการขนส่งขยะ และปริมาณขยะจากโครงการฯ ทุกๆ เดือนบริเวณสถานีรถไฟฟ้าทุกสถานี

3.8.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านการจัดการมูลฝอย

ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน ส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) ได้เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า จำนวน 11 สถานี ประกอบด้วย 1) สถานีวัดมังกร 2) สถานีสามยอด 3) สถานีสนามไชย 4) สถานีอิสรภาพ 5) สถานีท่าพระ 6) สถานีบางไผ่ 7) สถานีบางหว้า 8) สถานีเพชรเกษม 48 9) สถานีภาษีเจริญ 10) สถานีบางแค และ 11) สถานีหลักสอง สำหรับผลการดำเนินการด้านการจัดการมูลฝอยของโครงการ มีรายละเอียดดังนี้

1. ความเพียงพอของจุดพักมูลฝอย และแหล่งเก็บขยะในพื้นที่

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการตรวจสอบจุดทิ้งขยะ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า ด้านความสะอาดโดยรวมบริเวณจุดทิ้งขยะ ความเรียบร้อยของการผูกมัดปากถุง และการจัดวาง ถังเก็บขยะบริเวณห้องพักรถขยะรวม ความสะอาดของพื้นห้องพักรถขยะรวม และความสะอาดของเส้นทางขนส่งขยะ และประเมินความเพียงพอของถังพักรถขยะ ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 พบว่า จุดพักมูลฝอยและแหล่งเก็บขยะในพื้นที่บริเวณสถานีเพียงพอต่อปริมาณขยะ (เอกสาร 3-6 ในภาคผนวกที่ 3)

2. ประสิทธิภาพการเก็บรวบรวมและการขนส่งขยะ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการตรวจสอบ ประสิทธิภาพการเก็บรวบรวมและการขนส่งขยะ โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำการรวบรวมขยะไว้ในพื้นที่ ที่สำนักงานเขตแต่ละพื้นที่กำหนด เพื่อขนส่งไปกำจัดเป็นประจำ และมีการรวบรวมข้อมูลประเภท ปริมาณ และน้ำหนักมูลฝอยที่เกิดขึ้นเพื่อประเมินประสิทธิภาพและปัญหาเกี่ยวกับการจัดการขยะ ซึ่งพบว่า ประสิทธิภาพการเก็บขยะและการขนส่งขยะเป็นไปตามแผนการจัดการมูลฝอย (เอกสาร 3-6 ในภาคผนวกที่ 3)

3. ปริมาณขยะ

บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลปริมาณ ขยะที่เกิดขึ้นบริเวณสถานีรถไฟฟ้าแยกประเภท ได้แก่ ขยะมูลฝอยทั่วไป ขยะมูลฝอยย่อยสลาย และ ขยะอันตราย (เอกสาร 3-6 ในภาคผนวกที่ 3) ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 รายละเอียด ดังตารางที่ 3-25

ตารางที่ 3-25 สรุปปริมาณขยะบริเวณสถานีรถไฟฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

พื้นที่	เดือน/ปี	ปริมาณขยะ (กิโลกรัม)		
		ขยะมูลฝอยทั่วไป	ขยะมูลฝอยย่อยสลาย	ขยะอันตราย*
สถานีวัดมังกร	ม.ค. 66	1,225	62	6.2
	ก.พ. 66	1,052	56	5.6
	มี.ค. 66	1,190	62	6.2
	เม.ย. 66	1,225	60	6.0
	พ.ค. 66	1,161	62	6.2
	มิ.ย. 66	1,151	60	6.0
รวม		7,004	362	36.0
สถานีสามยอด	ม.ค. 66	723	62	6.2
	ก.พ. 66	600	56	5.6
	มี.ค. 66	645	62	6.2
	เม.ย. 66	726	60	6.0
	พ.ค. 66	776	62	6.2
	มิ.ย. 66	707	60	6.0
รวม		4,177	362	36.2
สถานีสนามไชย	ม.ค. 66	683	62	6.2
	ก.พ. 66	554	56	5.6
	มี.ค. 66	564	62	6.2
	เม.ย. 66	643	60	6.0
	พ.ค. 66	562	62	6.2
	มิ.ย. 66	566	60	6.0
รวม		3,572	362	36.2
สถานีอิสรภาพ	ม.ค. 66	561	62	6.2
	ก.พ. 66	473	56	5.6
	มี.ค. 66	506	62	6.2
	เม.ย. 66	499	60	6.0
	พ.ค. 66	480	62	6.2
	มิ.ย. 66	466	60	6.0
รวม		2,985	362	36.2

ตารางที่ 3-25 (ต่อ) สรุปปริมาณขยะบริเวณสถานีรถไฟฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

พื้นที่	เดือน/ปี	ปริมาณขยะ (กิโลกรัม)		
		ขยะมูลฝอยทั่วไป	ขยะมูลฝอยย่อยสลาย	ขยะอันตราย*
สถานีท่าพระ	ม.ค. 66	800	71	6.7
	ก.พ. 66	639	109	8.3
	มี.ค. 66	761	125	9.3
	เม.ย. 66	729	121	6.8
	พ.ค. 66	734	130	6.8
	มิ.ย. 66	700	127	10.3
รวม		4,363	683	48.2
สถานีบางไผ่	ม.ค. 66	254	62	6.2
	ก.พ. 66	227	59	5.7
	มี.ค. 66	234	62	6.2
	เม.ย. 66	221	60	6.0
	พ.ค. 66	238	62	6.2
	มิ.ย. 66	240	61	6.0
รวม		1,414	366	36.3
สถานีบางหว้า	ม.ค. 66	989	62	6.2
	ก.พ. 66	933	56	5.6
	มี.ค. 66	1,029	62	6.2
	เม.ย. 66	941	60	6.0
	พ.ค. 66	1,017	62	6.2
	มิ.ย. 66	933	60	6.0
รวม		5,842	362	36.2
สถานีเพชรเกษม 48	ม.ค. 66	993	62	6.4
	ก.พ. 66	969	56	5.6
	มี.ค. 66	1,007	62	6.2
	เม.ย. 66	797	57	6.0
	พ.ค. 66	1,023	62	6.2
	มิ.ย. 66	982	60	6.0
รวม		5,771	359	36.4

ตารางที่ 3-25 (ต่อ) สรุปปริมาณขยะบริเวณสถานีรถไฟฯ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566

พื้นที่	เดือน/ปี	ปริมาณขยะ (กิโลกรัม)		
		ขยะมูลฝอยทั่วไป	ขยะมูลฝอยย่อยสลาย	ขยะอันตราย
สถานีภาษีเจริญ	ม.ค. 66	1,063	62	6.2
	ก.พ. 66	947	56	5.6
	มี.ค. 66	1,030	62	6.2
	เม.ย. 66	984	60	6.0
	พ.ค. 66	1,023	62	6.2
	มิ.ย. 66	987	60	6.0
รวม		6,034	362	36.0
สถานีบางแค	ม.ค. 66	982	62	6.2
	ก.พ. 66	924	56	5.6
	มี.ค. 66	1,039	62	6.2
	เม.ย. 66	977	60	6.0
	พ.ค. 66	1,026	62	6.2
	มิ.ย. 66	988	60	6.0
รวม		5,936	362	36.2
สถานีหลักสอง	ม.ค. 66	1,276	120	12.4
	ก.พ. 66	1,209	112	11.2
	มี.ค. 66	1,354	124	12.4
	เม.ย. 66	1,303	120	12.0
	พ.ค. 66	1,364	124	12.4
	มิ.ย. 66	1,316	120	12.0
รวม		7,822	720	72.0

หมายเหตุ : ขยะอันตราย เป็นขยะประเภทหน้ากากอนามัย ถังมือยาง และภาชนะบรรจุแอลกอฮอล์แบบพกพาเป็นส่วนใหญ่ เนื่องจากสถานการณ์ COVID-19

จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการจัดการมูลฝอย ในด้านความเพียงพอของจุดพักมูลฝอย และแหล่งเก็บขยะในพื้นที่ ประสิทธิภาพการเก็บรวบรวมและการขนส่งขยะ และปริมาณขยะจากโครงการ ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2566 รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) พบว่า จุดพักมูลฝอย และแหล่งเก็บขยะในพื้นที่บริเวณสถานีเพียงพอ ต่อปริมาณขยะ ประสิทธิภาพการเก็บขยะ และการขนส่งขยะเป็นไปตามแผนการจัดการมูลฝอย

3.9 การติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

3.9.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

1) การดำเนินการ

ตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม กำหนดให้โครงการฯ ดำเนินการสำรวจการเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของครัวเรือน การใช้ประโยชน์ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ความคิดเห็น/ทัศนคติต่อโครงการฯ ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ จากผู้แทน/หัวหน้าครัวเรือน หน่วยงานสถานประกอบการที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางรถไฟฟ้าจำนวน 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 กิโลเมตร และ 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 สถานีรถไฟฟ้า จำนวน 2 ครั้งต่อปี ในระยะ 2 ปีแรกที่เปิดดำเนินโครงการ และสำรวจความคิดเห็นของประชาชนโดยรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง จากหัวหน้า/ผู้แทนครัวเรือน (ตัวแทน) ที่อยู่ใกล้บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและบริเวณทางเข้า-ออก จำนวน 2 ครั้งต่อปี ในระยะเวลา 2 ปีแรกที่เปิดดำเนินโครงการฯ

โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ตัวแปรที่ศึกษา

- การเปลี่ยนแปลงสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของครัวเรือน เปรียบเทียบก่อนมีโครงการฯ และหลังจากมีโครงการฯ
- การใช้ประโยชน์จากโครงการฯ
- ความคิดเห็น/ทัศนคติต่อโครงการฯ
- ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการฯ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการฯ

2. ขอบเขตและกลุ่มเป้าหมาย

- หัวหน้า/ผู้แทนครัวเรือนที่อยู่ใกล้ แนวเส้นทางรถไฟฟ้า จำนวนไม่น้อยกว่า 780 ตัวอย่าง (จำนวน 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 กม. และ 30 ตัวอย่าง ต่อ 1 สถานี)
- หัวหน้า/ผู้แทนครัวเรือน (ตัวแทน) ที่อยู่ใกล้บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและบริเวณทางเข้า-ออก จำนวนไม่น้อยกว่า 30 ตัวอย่าง (30 ตัวอย่าง ต่อ 1 พื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง)

3. เครื่องมือเก็บตัวอย่าง

การสำรวจในครั้งนี้ใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) (เอกสาร 3-7 ในภาคผนวกที่ 3) เป็นเครื่องมือในการเก็บข้อมูล มีโครงสร้างของแบบสอบถามครอบคลุมประเด็นที่ศึกษา ดังนี้

ตอนที่ 1 : ข้อมูลทั่วไป และข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม

ตอนที่ 2 : การรับรู้ข้อมูลข่าวสารการดำเนินโครงการฯ

ตอนที่ 3 : ประโยชน์และผลกระทบจากการเปิดให้บริการรถไฟฟ้า

ตอนที่ 4 : ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

4. วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้แบบสอบถามจากภาคสนามแล้ว ทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลทั้งหมด โดยนำข้อมูลมาจัดระเบียบหรือจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม แล้วสร้างคู่มือของรหัสและลงรหัส (Coding) ตามคู่มือลงรหัสที่สร้างขึ้น 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

ตามมาตรการฯ ได้กำหนดให้โครงการฯ ดำเนินงานสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการเปิดดำเนินการของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงหัวลำโพง-บางแค) จำนวน 2 ครั้งต่อปี ในระยะ 2 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ ซึ่งโครงการฯ ได้มีการดำเนินการครบถ้วนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว รายละเอียดแสดงดังหัวข้อ 3.9.3 การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

3.9.3 การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

การเปรียบเทียบผลการสำรวจที่ผ่านมาในระยะดำเนินการ (ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน 2562 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2564) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3-26 พบว่ากลุ่มตัวอย่างได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการฯ ด้านต่าง ๆ ในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น เช่น ด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง และด้านการขยายและการกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง เป็นต้น แสดงดังรูปที่ 3-129 สำหรับผลกระทบที่ได้รับจากการดำเนินโครงการฯ พบว่าผลกระทบส่วนใหญ่ที่ได้รับ เช่น เสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน และด้านฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ แสดงดังรูปที่ 3-130 เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบผลการสำรวจในระยะดำเนินการ พบว่าผลกระทบที่ได้รับส่วนใหญ่มีแนวโน้มลดลงจากที่ผ่านมา

ทั้งนี้บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีมาตรการเพื่อป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบดังกล่าว เช่น จัดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบการเดินรถไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งาน เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงจากการเสียดทานของรถกับราง ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่เพื่อลดความคับคั่งของการจราจรตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า และศูนย์ซ่อมบำรุงซึ่งจะช่วยระบายมลพิษทางอากาศในพื้นที่โครงการได้ และจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจ และหาแนวทางการแก้ไขในกรณีที่เกิดความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการ หรือได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน เป็นต้น

ตารางที่ 3-26 สรุปผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

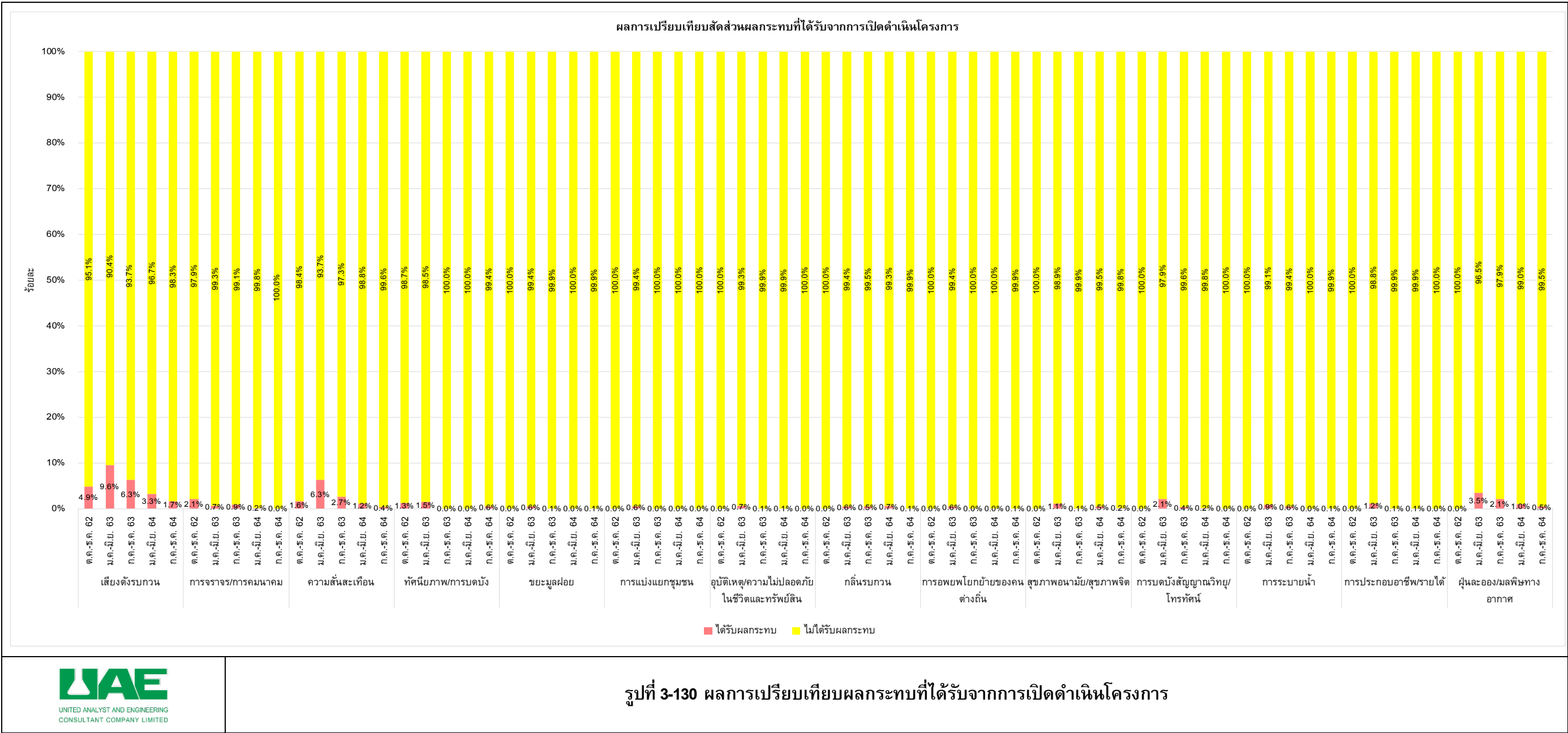
ปีที่เปิด ดำเนินการ	วันที่ สำรวจ	จำนวนที่ สำรวจ	ผลการสำรวจโดยสังเขป
ปีที่ 1	30 พฤศจิกายน ถึง 4 ธันวาคม 2562	823 ตัวอย่าง	<ul style="list-style-type: none"> - ได้รับประโยชน์สูงสุด 3 อันดับในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง (99.4%), ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง (99.4%) และด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง (99.3%) - ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับในด้านเสียงดังรบกวน (4.9%) ด้านการจราจร/การคมนาคม (2.1%) และด้านความสั่นสะเทือน (1.6%) - มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับด้านอัตราค่าโดยสาร และด้านเสียง
ปีที่ 2	29 เมษายน ถึง 3 พฤษภาคม 2563	821 ตัวอย่าง	<ul style="list-style-type: none"> - ได้รับประโยชน์สูงสุด 3 อันดับในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง (99.9%), ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง (98.9%) และการขยายและการกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง (97.4%) - ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับในด้านเสียงดังรบกวน (9.6%), ด้านความสั่นสะเทือน (6.3%) และด้านฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ (3.5%) - มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับป้ายบอกเส้นทางภายในสถานี การจราจร/การคมนาคม ด้านเสียง และด้านค่าโดยสาร

ตารางที่ 3-26 (ต่อ) สรุปผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

ปีที่เปิด ดำเนินการ	วันที่ สำรวจ	จำนวนที่ สำรวจ	ผลการสำรวจโดยสังเขป
ปีที่ 2 (ต่อ)	3 พฤศจิกายน ถึง 7 พฤศจิกายน 2563	822 ตัวอย่าง	<ul style="list-style-type: none"> - ได้รับประโยชน์สูงสุด 3 อันดับในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง (100.0%), ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง (100.0%) และด้านการขยายและการกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง (100.0%) - ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับในด้านเสียงดังรบกวน (6.3%) ด้านความสั่นสะเทือน (2.7%) และด้านฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ (2.1%) - มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับด้านอัตราค่าโดยสาร สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี และไฟส่องสว่าง
ปีที่ 3	14 พฤษภาคม ถึง 18 พฤษภาคม 2564	815 ตัวอย่าง	<ul style="list-style-type: none"> - ได้รับประโยชน์สูงสุด 3 อันดับในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง (100.0%), ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง (100.0%) และด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง (100.0%) - ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับในด้านเสียงดังรบกวน (3.3%) ด้านความสั่นสะเทือน (1.2%) และด้านฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ (1.0%) - มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับด้านเสียง และด้านอัตราค่าโดยสาร
ปีที่ 3 (ต่อ)	30 ตุลาคม ถึง 1- พฤศจิกายน 2564	814 ตัวอย่าง	<ul style="list-style-type: none"> - ได้รับประโยชน์สูงสุดทุกด้าน ร้อยละ 100.0 - ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับในด้านเสียงดังรบกวน (1.7%) ด้านทัศนียภาพ/การบดบัง (0.6%) และด้านฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ (0.5%) - มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับด้านเสียง ไฟส่องสว่าง และด้านอัตราค่าโดยสาร



รูปที่ 3-129 ผลการเปรียบเทียบสัดส่วนประโยชน์ที่ได้รับจากการเปิดดำเนินโครงการ



รูปที่ 3-130 ผลการเปรียบเทียบผลกระทบที่ได้รับการเปิดดำเนินโครงการ