

บทที่ 5

การศึกษาผลกระทบ

สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช นับว่าก่อให้เกิดผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ทั้งนี้เนื่องจากเป็นตัวเชื่อมการสัญจรไปมาของประชาชนระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและการจราจร อีกทั้งยังเป็นตัวเร่งเร้าให้เกิดกิจกรรมอื่น ๆ ตามมา เช่น การพัฒนาพื้นที่ อันมีผลต่อสภาพ เศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ ซึ่งในบทนี้จะกล่าวถึงวิธีการศึกษาและผลกระทบที่เกิดขึ้นเนื่องจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชที่มีต่อพื้นที่ใกล้เคียง อันได้แก่ เขตบางรัก เขตยานนาวาทางฝั่งพระนคร และ เขตคลองสาน เขตธนบุรีทางฝั่งธนบุรี

วิธีการศึกษา

ในการศึกษานี้ มีวิธีการดำเนินการเพื่อหาผลกระทบ แบ่งออกได้เป็น 2 ส่วน คือ ส่วนแรกเป็นการวิเคราะห์สถิติทางด้าน เศรษฐกิจและสังคม โดยรวมถึง ประชากร การย้ายเข้า ย้ายออก สภาพแรงงาน การศึกษา รายได้จากภาษี รายรับรายจ่ายทางการเงิน การใช้ที่ดิน ระบบสาธารณสุขภาค การเดินทาง และการจราจร ในเขตพื้นที่ใกล้เคียงโดยอาศัยข้อมูลที่เกี่ยวข้องรวบรวมได้ เป็นรายเขตรายปี ตั้งแต่ก่อนมีโครงการจนถึงปัจจุบัน โดยการเปรียบเทียบเป็นช่วงเวลา เพื่อแสดงถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น อันสืบเนื่องมาจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช อีกส่วนหนึ่งเป็นการออกสำรวจตัวอย่างทัศนคติของประชาชน โดยการสัมภาษณ์ผู้ใช้รถใช้ถนนที่บริเวณสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช รวมทั้งการสัมภาษณ์ผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง ซึ่งนอกจากการสัมภาษณ์โดยตรงแล้ว ยังมีการแจกแบบสอบถามและขอให้ส่งกลับคืนมาทางไปรษณีย์ และการสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์อีกด้วย การสำรวจนี้เพื่อให้ทราบถึงผลประโยชน์ที่ได้รับจากสะพานและการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นหลังจากมีสะพานแล้ว ซึ่งจะกล่าวในรายละเอียดได้ดังต่อไปนี้

1. การวิเคราะห์ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจและสังคม

ในการวิเคราะห์นี้มีข้อสมมุติฐานเบื้องต้นว่า แนวทางของปัจจัยต่าง ๆ ในเขตพื้นที่ใกล้เคียง หลังจากมีสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว มีลักษณะการเปลี่ยนแปลงเช่นเดียวกับค่าเฉลี่ยโดยทั่ว ๆ ไปของปัจจัยนั้น ต่อทั้งกรุงเทพมหานคร^(22,23) ซึ่งในการวิเคราะห์ผลกระทบ กระทำได้โดยหาการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยต่าง ๆ ตามสภาพความเป็นจริงที่เกิดขึ้น ซึ่งแตกต่างไปจากแนวทางดังกล่าว โดยมีวิธีการดำเนินการดังต่อไปนี้

กำหนดให้ Y_b = ปีพื้นฐานหรือปี เริ่มต้นของข้อมูลซึ่งจะใช้ เป็นปี เปรียบ เทียบ
 Y_0 = ปีที่ เปิดใช้สะพาน ซึ่งหมายถึงปี พ.ศ. 2525
 Y_e = ปีสุดท้ายของข้อมูล

ข้อมูลที่ใช้ในการพิจารณา คือข้อมูลของ เขตพื้นที่ใกล้เคียงทั้ง 4 เขต คือ เขตบางรัก เขตยานนาวา เขตคลองสาน และ เขตธนบุรี และข้อมูลของผลรวมของกรุงเทพมหานครทั้ง 24 เขตในแต่ละปี โดยนำข้อมูลเหล่านี้มาแปลงเป็นค่าดัชนี (Index) เทียบกับปี Y_b ซึ่งมีค่าเท่ากับ 100

ให้ $G_i(Y)$ = อัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีของเขตในปี Y เทียบกับปี Y_b
 $G_a(Y)$ = อัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีของผลรวมของทั้ง 24 เขตในปี Y เทียบกับปี Y_b
 และ R = อัตราส่วนเฉลี่ยของการเติบโตของเขต เทียบกับข้อมูลรวมก่อนที่จะเปิดใช้สะพาน

$$R = \frac{1}{(Y_e - Y_b)} \sum_{Y=Y_0}^{Y_b} \frac{G_i(Y)}{G_a(Y)}$$

โดยการสมมุติว่า ถ้าไม่มีการสร้างสะพานขึ้นแล้ว อัตราการเจริญเติบโตของเขต เมื่อเปรียบเทียบกับผลรวมของทุกเขต จะเป็นไปในลักษณะเดิม และในการวิเคราะห์ทางเศรษฐกิจ ถือว่าสภาวะทางการเงินไม่มีการเปลี่ยนแปลง

ดังนั้นอัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีของเขต (G_i') หลังปีที่เปิดใช้สะพานในกรณีที่ไม่มีสะพาน จะหาได้โดย

$$G_i'(y) = R \cdot G_a(y)$$

แต่เนื่องจากค่าที่ใช้คำนวณคือ ค่าเฉลี่ยของการเปลี่ยนแปลง (R) ทั้งนี้อาจทำให้ผลที่ได้ไม่ต่อเนื่องจากข้อมูลเดิม จึงต้องมีการปรับแก้ไขผลที่ได้ก่อน โดยกำหนดให้

$$\text{ค่าปรับ} = R \cdot G_a(Y_0) - G_i(Y_0)$$

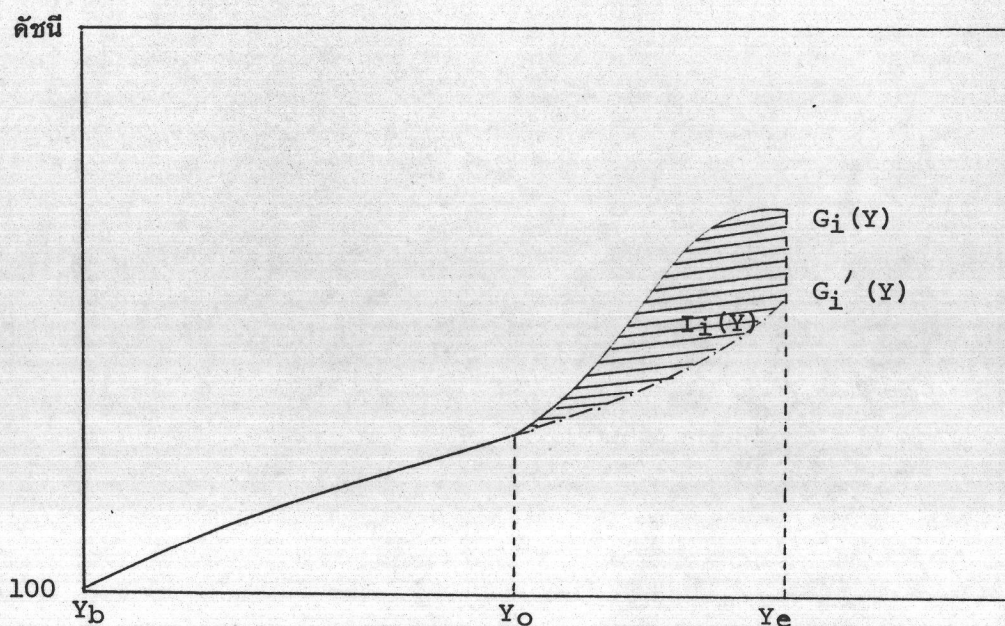
$$\text{ดังนั้น } G_i'(y) = R \cdot G_a(y) - [R \cdot G_a(Y_0) - G_i(Y_0)]$$

$$G_i'(y) = R \cdot G_a(y) + G_i(Y_0) - R \cdot G_a(Y_0)$$

ดังนั้น ผลกระทบของสะพานก็คือ ความแตกต่างของค่าที่ได้จากการคำนวณ กับค่าที่ได้จากข้อมูลจริง ซึ่งมีค่าเท่ากับ I_i

$$I_i(y) = G_i(y) - G_i'(y)$$

ซึ่งจากค่า $I_i(y)$ สามารถที่จะแปลงกลับไปเป็นค่าที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงจริง ๆ ของข้อมูล (D) ซึ่งเป็นผลกระทบอันเนื่องมาจากสะพาน โดยนำไปเปรียบเทียบกับข้อมูลในปี Y_b ซึ่งมีค่าดัชนีเท่ากับ 100 และร้อยละของความแตกต่างนี้กำหนดให้เป็นค่า $I_{ip}(y)$ ดังแสดงในภาพที่ 5.1



ภาพที่ 5.1 กราฟแสดงการวิเคราะห์ผลกระทบ

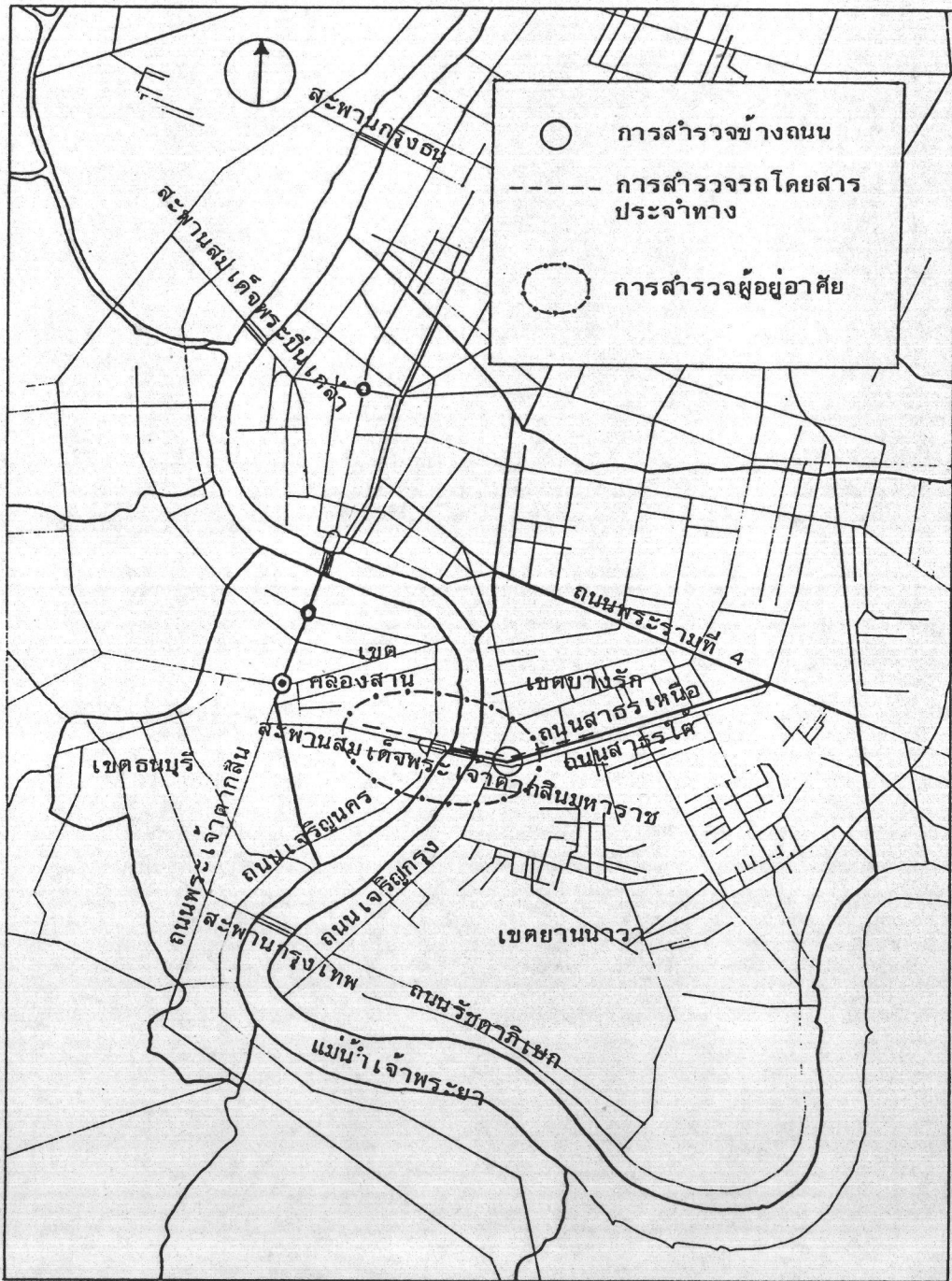
2. การศึกษาทัศนคติของประชาชน

ในการศึกษานี้ มีการออกแบบสอบถามเพื่อสัมภาษณ์ประชาชนที่ใช้สะพานและที่อยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชนี้ ในแง่ของผลประโยชน์ที่ได้รับ การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น และความต้องการอื่น ๆ โดยกระทำการสำรวจในเดือนธันวาคม 2527 คือหลังจากที่สะพานนี้เปิดใช้งานมาแล้วประมาณ 2 ปี เพื่อนำผลลัพท์ที่ได้มาประเมินผลร่วมกับการวิเคราะห์ทางสถิติของข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคม อันจะทำให้ทราบถึงผลกระทบที่เกิดจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชได้อย่างถูกต้องและแน่นอนยิ่งขึ้น

ในการสำรวจนี้ ได้เลือกใช้วิธีการสำรวจทั้งหมด 5 วิธี และใช้แบบสอบถาม 2 ชนิด คือแบบสอบถามแบบสั้น และแบบสอบถามแบบยาว โดยที่แบบสอบถามแบบสั้นจะใช้สัมภาษณ์เกี่ยวกับสถานที่อยู่อาศัย สถานที่ทำงาน การเดินทาง และประโยชน์ที่ได้รับจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ดังแสดงรูปแบบลักษณะแบบสอบถามในภาพที่ 1 ภาคผนวก ก. ส่วนแบบสอบถามแบบยาวนั้นจะสัมภาษณ์รายละเอียดมากขึ้น คือด้านข้อมูลทั่วไป อันได้แก่ อายุ เพศ สถานที่อยู่ อาชีพ การศึกษา สถานที่ทำงาน รายได้ พาหนะที่ใช้ เป็นต้น การใช้สะพาน ได้แก่ ความบ่อยครั้ง วัตถุประสงค์ เส้นทางเดินทาง และผลประโยชน์ที่ได้รับจากสะพานในด้านการเดินทาง การใช้ที่ดิน การจ้างงานและประชากร ชีวิตความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อม รวมถึงการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น และความต้องการสะพานเพิ่มขึ้นอีก ดังแสดงลักษณะของแบบสอบถามในภาพที่ 2 ภาคผนวก ก. ซึ่งในการศึกษานี้ได้เลือกเอาทางแยกบริเวณสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชฝั่งพระนครเป็นจุดสำรวจ ดังแสดงตำแหน่งที่ตั้งในภาพที่ 5.2 โดยมีวิธีการสำรวจดังนี้

2.1 การสำรวจข้างถนน (Roadside Interviews) กระทำการสำรวจโดยการสัมภาษณ์ผู้ใช้รถเดินทางข้ามสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชในบริเวณจุดสำรวจ ขณะที่รถติดสัญญาณไฟแดง โดยใช้แบบสอบถามแบบสั้น เนื่องจากมีเวลาในการสัมภาษณ์ไม่มากนัก ในการนี้ใช้คนสำรวจจำนวน 7 คน กระทำการสำรวจในวันที่ 18 ธันวาคม 2527 รวมจำนวนแบบสอบถามที่ใช้ทั้งหมด 172 ชุด

2.2 การสอบถามทางไปรษณีย์ (Mailing) กระทำการสำรวจโดยแจกจ่ายแบบสอบถามแบบยาวให้แก่ผู้ใช้รถเดินทางข้ามสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ณ จุดสำรวจ โดยในแบบสอบถามได้ติดไปรษณียากร และจำหน่ายสถานที่ส่งกลับคืนเรียบร้อยแล้ว เพื่อให้ผู้ใช้รถตอบคำถามแล้วส่งกลับคืนมาได้ การสอบถามชนิดนี้ใช้คนสำรวจ 5 คน กระทำการ



ภาพที่ 5.2 แผนที่แสดง ที่ตั้งจุดสำรวจ



สำรวจในวันที่ 18 ธันวาคม 2527 เช่นกัน รวมแบบสอบถามที่แจกจ่ายไปทั้งสิ้น 650 ชุด ซึ่งตอบคืนกลับมาเพียง 40 ชุด หรือคิดเป็นร้อยละ 6.15 เท่านั้น

2.3 การสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ กระทำการสำรวจโดยสอบถามชื่อ ที่อยู่ และหมายเลขโทรศัพท์ของผู้ที่ใช้รถเดินทางข้ามสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ณ ที่จุดสำรวจ แล้วโทรศัพท์สอบถามความคิดเห็นตามแบบสอบถามแบบยาว เป็นรายบุคคลในภายหลัง การสำรวจนี้ใช้คนสำรวจ 4 คน กระทำการสำรวจและสัมภาษณ์จำนวน 5 วัน คือในวันที่ 19, 20, 21, 22 และ 24 ธันวาคม 2527 รวมจำนวนแบบสอบถามที่สัมภาษณ์ได้ทั้งสิ้น 53 ชุด

2.4 การสัมภาษณ์ผู้โดยสารโดยสารประจำทาง (Bus Passenger Interviews) กระทำโดยการสัมภาษณ์ผู้ที่ใช้รถโดยสารประจำทางเดินทางข้ามสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชบนรถประจำทางนั้น ๆ โดยใช้แบบสอบถามแบบยาว ใช้คนสัมภาษณ์จำนวน 10 คน กระทำการสำรวจในวันที่ 19 ธันวาคม 2527 รวมแบบสอบถามที่สัมภาษณ์ได้ทั้งสิ้น 150 ชุด

2.5 การสัมภาษณ์ผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับสะพาน (Resident Interviews) กระทำโดยการออกสัมภาษณ์ผู้ที่อยู่อาศัยในเขตบางรัก เขตยานนาวา เขตคลองสาน และเขตธนบุรี ในรัศมีประมาณ 1 กิโลเมตรจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ใช้คนสัมภาษณ์จำนวน 8 คน กระทำการในวันที่ 22 ธันวาคม 2527 รวมแบบสอบถามที่สัมภาษณ์ได้ทั้งสิ้น 97 ชุด

นอกจากนี้ในขณะที่ทำการสำรวจ มีการนับปริมาณการจราจรที่ใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช แยกตามประเภท คือ รถยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์โดยสาร รถยนต์บรรทุก และรถจักรยานยนต์ ในช่วงเวลา 07.30 น. - 09.30 น., 11.00 น. - 14.00 น., และ 16.00 น. - 19.00 น. โดยใช้คนสำรวจ 8 คน กระทำการนับในวันที่ 18 ธันวาคม 2527

จากผลการสำรวจดังกล่าว จะทำให้ทราบถึงคุณลักษณะของผู้ใช้สะพาน การเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ผลประโยชน์ที่ได้รับ ตลอดจนความต้องการที่แท้จริงของประชาชนที่มีต่อสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชนี้ หลังจากนั้นก็ทำการประเมินผลทัศนคติของประชาชนในด้านผลประโยชน์ที่ได้รับจากสะพาน อันได้แก่ การเดินทาง การใช้ที่ดิน การจ้างงานและประชากร ชีวิตความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อมออกมาเป็นค่าคะแนน ซึ่งจะทำให้ทราบถึงทัศนคติของประชาชนที่มีต่อโครงการได้

การกำหนดค่าคะแนนต่อผลประโยชน์ที่ได้รับจากสะพานนี้ เป็นผลที่ได้จากการสำรวจโดยใช้แบบสอบถามแบบยาว ซึ่งได้สอบถามถึงความคิดเห็นแยกเป็น 5 กรณี คือ เพิ่มขึ้นมาก เพิ่มขึ้น ไม่เปลี่ยนแปลง ลดลง และลดลงมาก แล้วนำมาประเมินผลโดยเลือกใช้วิธีการให้คะแนนตามลำดับผลประโยชน์ที่ได้รับ ซึ่งมีกฎเกณฑ์ในการกำหนดค่าคะแนนดังต่อไปนี้

- + 2 หมายถึงได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นมากหรือเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นมาก
- + 1 หมายถึงได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นหรือ เปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้น
- 0 หมายถึงไม่มีการเปลี่ยนแปลง
- 1 หมายถึงได้รับผลประโยชน์ลดลงหรือ เปลี่ยนแปลงไปในทางที่เลวลง
- 2 หมายถึงได้รับผลประโยชน์ลดลงมากหรือ เปลี่ยนแปลงไปในทางที่เลวลงมาก

แล้วกำหนดค่าคะแนนเหล่านี้ลงไปในการต่าง ๆ ที่ได้รับการสำรวจข้างต้น แยกตามชนิดของผู้ให้สัมภาษณ์ โดยคิดเป็นสัดส่วนต่อจำนวนแบบสอบถามทั้งหมดก็จะได้ค่าคะแนนของรายการแต่ละรายการนั้น ในแง่ของความรู้สึกนึกคิดของผู้ให้สัมภาษณ์แต่ละชนิด แต่เนื่องจากผลกระทบของสะพานส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นกับผู้ใช้โดยตรง ดังนั้น เพื่อให้ทราบถึงค่าคะแนนที่สามารถใช้ในการเปรียบเทียบผลลัพธ์ได้ และมีความถูกต้องใกล้เคียงกับสภาพความเป็นจริงที่เกิดขึ้น จึงมีการปรับค่าคะแนนขึ้นใหม่ โดยเลือกใช้การกระจายตัวของผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัว ผู้ใช้รถยนต์โดยสารประจำทาง และผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง เป็นสัดส่วนร้อยละ 40, 40 และ 20 ตามลำดับ ก็จะทำให้ทราบถึงค่าคะแนนของแต่ละรายการนั้น ๆ ได้ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงทัศนคติของประชาชนที่มีต่อสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชในแต่ละรายการดังกล่าว

ผลของการศึกษา

จากวิธีการศึกษาดังกล่าวข้างต้น สามารถแบ่งผลของการศึกษาออกเป็นสองส่วน คือ ส่วนแรกเป็นผลจากการนำเอาข้อมูลด้าน เศรษฐกิจและสังคมซึ่งเก็บรวบรวมได้ มาทำการวิเคราะห์หาผลกระทบที่เกิดขึ้น เนื่องจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ดังแสดงตัวอย่างการวิเคราะห์ในตารางที่ 1-16 และภาพที่ 1-16 ภาคผนวก ข. ส่วนหลังเป็นการประเมินผลข้อมูลที่ได้จากการสำรวจทัศนคติของประชาชน ซึ่งจากการออกแบบสอบถามนี้ ปรากฏว่า มีจำนวนแบบสอบถามที่สมบูรณ์และนำมาใช้ศึกษาเป็นจำนวนทั้งสิ้น 512 ชุด โดยเป็นแบบสอบถามแบบสั้นจำนวน 172 ชุด และแบบสอบถามแบบยาวจำนวน 340 ชุด ซึ่ง เมื่อพิจารณาถึงนัยสำคัญของ

จำนวนตัวอย่างแบบสอบถาม พบว่า แบบสอบถามที่สมบูรณ์ไม่รวมผู้ที่ใช้รถยนต์โดยสารประจำทาง มีจำนวนทั้งสิ้น 265 ชุด หรือคิดเป็นร้อยละ 1.56 ของจำนวนปริมาณการจราจรทั้งหมดในขณะทำการสำรวจ โดยไม่รวมรถยนต์โดยสารประจำทาง ดังแสดงไว้ในตารางที่ 1 ภาคผนวก ค. ผลจากการสำรวจแสดงไว้ในตารางที่ 2-14 ภาคผนวก ค. โดยมีรายละเอียดผลของการศึกษาดังต่อไปนี้

1. ด้านเศรษฐกิจและสังคม

ผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคมนี้ รวมถึงผลกระทบต่อจำนวนประชากร การย้ายเข้าและย้ายออกของประชากร จำนวนบ้านพักอาศัย การจ้างงาน การศึกษา รายได้จากภาษีต่าง ๆ รายรับและรายจ่ายของกรุงเทพมหานคร บริการสาธารณสุข โภค อันได้แก่ บริการไฟฟ้า ประปา และโทรศัพท์ เป็นต้น การใช้ที่ดิน ราคาที่ดิน ชีวิตความเป็นอยู่ และสภาพแวดล้อมที่เกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ซึ่งมีรายละเอียดผลการวิเคราะห์ปรากฏดังต่อไปนี้

1.1 จำนวนประชากร

สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีผลกระทบต่อจำนวนประชากรในเขตพื้นที่ใกล้เคียงที่อยู่สองฟากฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งในการวิเคราะห์นี้ เนื่องจากว่าสถิติจำนวนประชากรของกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนลดลงมากถึง 350,000 คน โดยไม่สามารถที่จะนำสาเหตุมาอธิบายได้แน่ชัด ซึ่งเขตที่มีจำนวนประชากรลดลงอย่างมากมีจำนวน 6 เขตด้วยกัน ได้แก่ เขตปทุมวัน 119,158 คน (-50.93%) เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย 96,257 คน (-50.87%) เขตบางรัก 52,798 คน (-37.27%) เขตพญาไท 174,188 คน (-33.46%) เขตสัมพันธวงศ์ 22,077 คน (-29.21%) และเขตบางกอกน้อย 105,029 คน (-27.05%) ดังนั้นในการวิเคราะห์จึงตัดจำนวนประชากรในเขตเหล่านี้ออกไป ไม่นำมาพิจารณา ซึ่งเขตบางรักก็อยู่ในกลุ่มที่มีจำนวนประชากรลดลงสูง จึงไม่ทำการวิเคราะห์ผลกระทบดังกล่าว ส่วนเขตในพื้นที่ใกล้เคียงที่เหลือ นำมาวิเคราะห์ดังแสดงตัวอย่างการคำนวณในตารางที่ 1 และภาพที่ 1 ภาคผนวก ข. ซึ่งได้ผลการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 5.1 และภาพที่ 5.3 โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- เขตนานาวา ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนประชากร 392,279 คน โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 5,436 คน หรือประมาณร้อยละ 1.40 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มเป็น 396,420 คน โดยเพิ่มขึ้น 4,141 คนหรือประมาณร้อยละ 1.06 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนประชากรในปี พ.ศ. 2526 ลดลงประมาณร้อยละ 0.22 หรือประมาณ 860 คน และทำให้จำนวนประชากรในปี พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.79 ซึ่งคิดเป็นจำนวน 3,120 คน

- เขตคลองสาน ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนประชากร 139,736 คน โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 426 คนหรือประมาณร้อยละ 0.31 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนลดลงเหลือ 139,444 คน โดยลดลงจำนวน 292 คนหรือประมาณร้อยละ 0.21 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้ประชากรในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.72 และร้อยละ 0.53 หรือประมาณ 1,000 คนและ 740 คนตามลำดับ

- เขตธนบุรี ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนประชากร 267,767 คน โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 895 คนหรือประมาณร้อยละ 0.33 และต่อมาในปี พ.ศ. 2527 จำนวนประชากรลดลงอีกเหลือ 267,616 คน โดยลดลงจำนวน 515 คนหรือประมาณร้อยละ 0.06 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนประชากรในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 3.15 และร้อยละ 3.28 หรือประมาณ 8,440 คน และ 8,800 คน ตามลำดับ

ตารางที่ 5.1 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อจำนวนประชากร

(หน่วย:คน)

ปี พ.ศ.	เขตบางรัก	เขตนานาวา	เขตคลองสาน	เขตธนบุรี
2526	-	- 860	1,000	-8,440
2527	-	3,120	740	-8,800

เป็นที่น่าสังเกตว่า ในบริเวณเขตรอบนอกทางฝั่งธนบุรี ซึ่งได้แก่ เขตบางขุนเทียน เขตราษฎร์บูรณะ เขตภาษีเจริญ และเขตหนองแขม มีจำนวนประชากรเพิ่มมากขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว ระหว่างร้อยละ 1.80 ถึงร้อยละ 5.80

ส่วนผลจากการสำรวจทัศนคติของประชาชน ซึ่งแสดงไว้ในตารางที่ 5 ภาคผนวก ค. พบว่า จากจำนวนแบบสอบถามทั้งสิ้น 303 ชุด ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่คือประมาณร้อยละ 66.34 ตอบว่าหลังจากมีสะพานแล้วทำให้ประชากรในเขตพื้นที่ใกล้เคียงมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น มีประมาณร้อยละ 31.68 ตอบว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง และมีประมาณร้อยละ 1.98 เท่านั้นที่ตอบว่าจำนวนประชากรลดน้อยลง

จากผลการศึกษานี้แสดงให้เห็นว่าสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีผลกระทบต่อการเพิ่ม-ลดของจำนวนประชากรในเขตพื้นที่ใกล้เคียง กล่าวคือเขตยานนาวาและเขตคลองสานมีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้น ผลที่ตามมาคือมีการพัฒนาทาง เศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ และในขณะเดียวกัน สะพานมีส่วนช่วยในการลดจำนวนประชากรใน เขตที่มีความหนาแน่นของประชากรสูง ซึ่งได้แก่เขตบางรักและเขตธนบุรี มีการอพยพย้ายถิ่นไปอยู่ในพื้นที่รอบนอกมากขึ้น เนื่องจากเห็นว่าสามารถ เดินทางข้ามสะพานเข้ามายังศูนย์กลางเมืองได้สะดวกยิ่งขึ้น ก่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ในบริเวณรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยเฉพาะอย่างยิ่งฝั่งธนบุรีมากยิ่งขึ้น

1.2 การย้ายเข้าและย้ายออกของประชากร

สืบเนื่องจากจำนวนประชากรในปี พ.ศ. 2526 ของกรุงเทพมหานคร ลดลงอย่างมากถึง 350,000 คน ซึ่งในจำนวนนี้ส่วนใหญ่เป็นผลเนื่องมาจากการย้ายออกของประชากร ดังจะเห็นได้จากจำนวนประชากรย้ายออกในปีดังกล่าวทั้งกรุงเทพมหานครมีจำนวนถึง 964,291 คน ในขณะที่จำนวนประชากรย้ายเข้า 526,908 คน เขตที่มีประชากรย้ายออกมากที่สุดได้แก่ เขตพญาไท 245,332 คน เขตปทุมวัน 182,378 คน เขตบางกอกน้อย 155,072 คน และเขตบางรัก 63,998 คน ดังนั้นในการวิเคราะห์ผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชที่มีต่อการย้ายออกของประชากรนี้ จะพิจารณาเฉพาะเขต 20 เขต ที่เหลือนอกเหนือจากเขตทั้ง 4 ดังกล่าวข้างต้น ดังแสดงตัวอย่างการคำนวณในตารางที่ 2 และ 3 ภาพที่ 2 และ 3 ภาคผนวก ข. ซึ่งได้ผลการวิเคราะห์ผลกระทบแสดงไว้ในตารางที่ 5.2 และ 5.3 ภาพที่ 5.4 และ 5.5

ตารางที่ 5.2 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อจำนวนประชากรย้ายเข้า

(หน่วย:คน)

ปี พ.ศ.	เขตบางรัก	เขตยานนาวา	เขตคลองสาน	เขตธนบุรี
2526	855	1,600	-2,000	-1,980
2527	-1,370	650	- 870	1,100

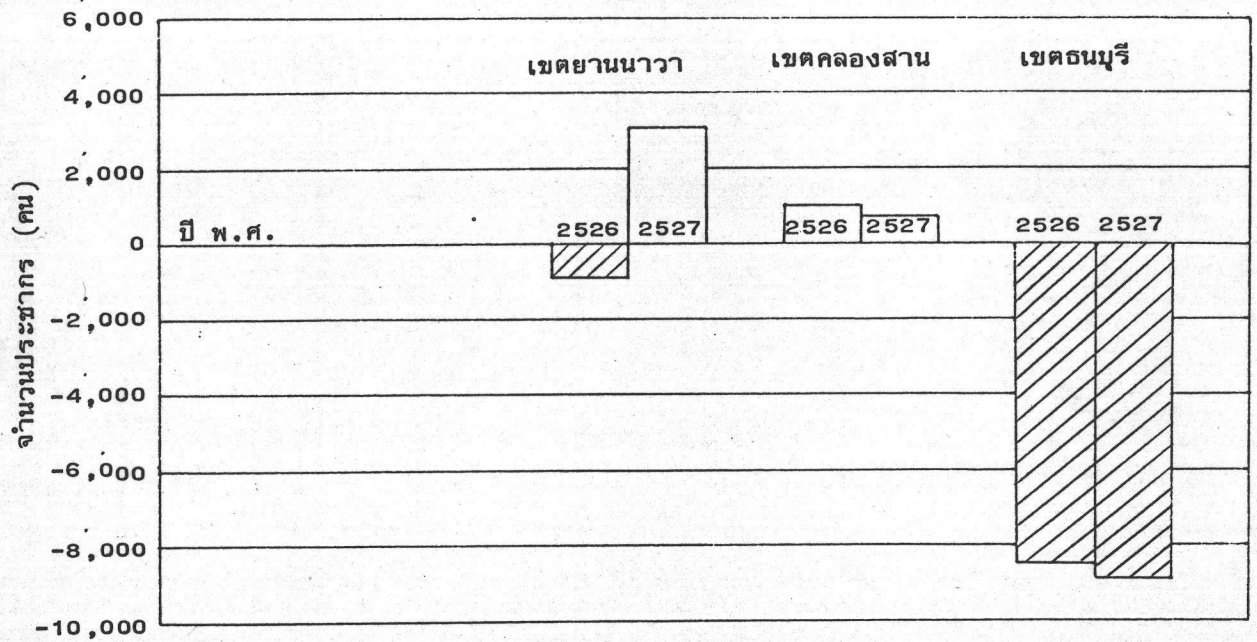
ตารางที่ 5.3 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อจำนวนประชากรย้ายออก

(หน่วย:คน)

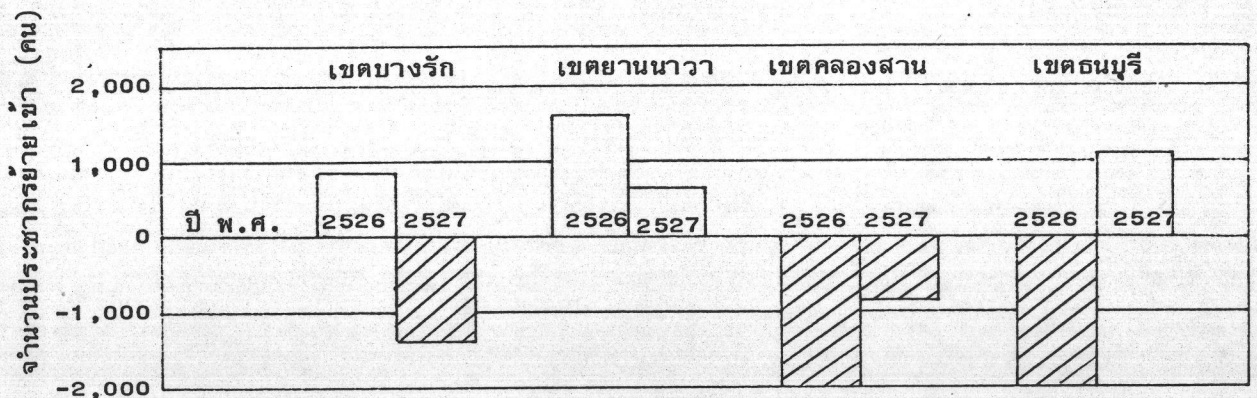
ปี พ.ศ.	เขตบางรัก	เขตยานนาวา	เขตคลองสาน	เขตธนบุรี
2526	-	930	- 530	1,130
2527	-	780	690	3,600

- เขตบางรัก ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนประชากรย้ายเข้า 6,077 คน โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 339 คนหรือประมาณร้อยละ 5.28 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนลดลงเหลือ 5,553 คน โดยลดลงจำนวน 524 คนหรือประมาณร้อยละ 8.62 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนประชากรย้ายเข้าในปี พ.ศ. 2526 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 14.07 หรือประมาณ 855 คน และทำให้มีประชากรย้ายเข้าในปี พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 24.61 ซึ่งคิดเป็นจำนวน 1,370 คน สำหรับการย้ายออกของประชากรไม่สามารถที่จะนำข้อมูลมาวิเคราะห์ได้ เนื่องจากว่าในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนคนย้ายออกมากถึง 63,998 คน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2525 มากกว่า 8 เท่าตัว โดยไม่ทราบสาเหตุที่แน่ชัด

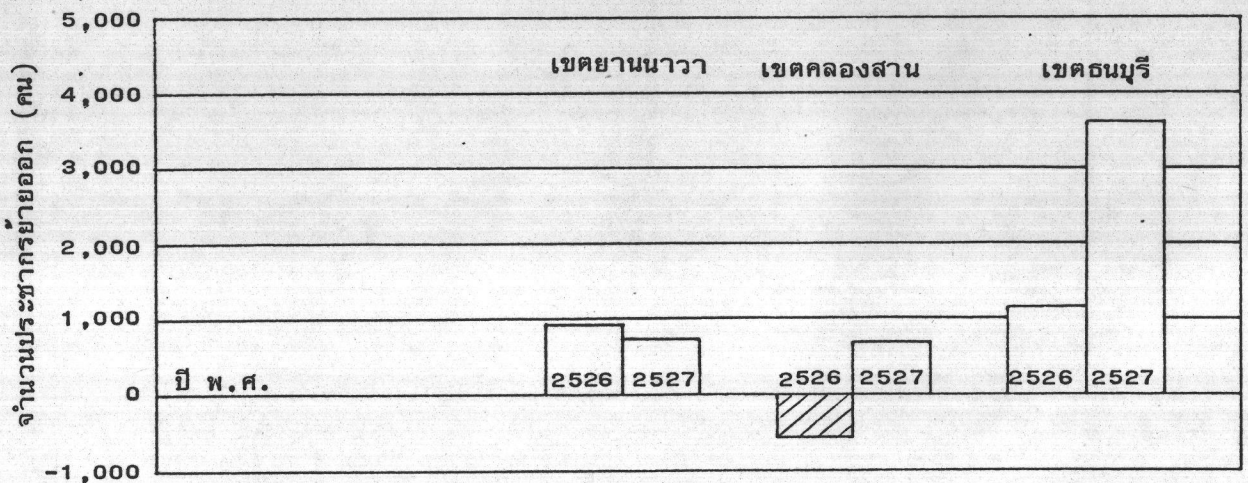
- เขตยานนาวา ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนประชากรย้ายเข้า 35,506 คน โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 3,855 คนหรือประมาณร้อยละ 12.18 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนคนย้ายเข้าลดลงเหลือ 31,350 คน โดยลดลงประมาณ 4,156 คน คิดเป็นร้อยละ 11.70 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนคนย้ายเข้าในปี



ภาพที่ 5.3 ผลกระทบต่อจำนวนประชากร



ภาพที่ 5.4 ผลกระทบต่อการย้ายเข้าของประชากร



ภาพที่ 5.5 ผลกระทบต่อการย้ายออกของประชากร

พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4.53 และร้อยละ 2.06 ซึ่งคิดเป็นจำนวน 1,600 คนและ 650 คน ตามลำดับ ส่วนการย้ายออกของประชากรในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวน 31,016 คน โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 997 คน หรือประมาณร้อยละ 3.32 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนคนย้ายออกลดลงอีกเหลือ 29,545 คน โดยลดลงจำนวน 1,471 คนหรือคิดเป็นร้อยละ 4.74 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้คนย้ายออกในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3.00 และร้อยละ 2.64 หรือประมาณ 930 คนและ 780 คน ตามลำดับ

- เขตคลองสาน ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนคนย้ายเข้า 12,828 คน โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 411 คนหรือประมาณร้อยละ 3.10 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนคนย้ายเข้าลดลงอีกเหลือ 11,712 คน โดยลดลง 1,116 คนหรือประมาณร้อยละ 8.70 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนคนย้ายเข้าในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 15.45 และร้อยละ 7.38 ซึ่งคิดเป็นจำนวนคนประมาณ 2,000 คนและ 870 คน ตามลำดับ ส่วนการย้ายออกของประชากรในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวน 17,532 คน โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 451 คนหรือประมาณร้อยละ 2.51 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนคนย้ายออกลดลงอีกเหลือ 17,130 คน โดยลดลง 402 คน หรือประมาณร้อยละ 2.29 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนคนย้ายออกในปี พ.ศ. 2526 ลดลงประมาณร้อยละ 3.05 คิดเป็นจำนวน 530 คน และทำให้จำนวนคนย้ายออกในปี พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4.03 หรือประมาณ 690 คน

- เขตธนบุรี ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนคนย้ายเข้า 14,357 คน โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 1,142 คนหรือประมาณร้อยละ 7.37 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนคนย้ายเข้าเพิ่มขึ้นเป็น 16,245 คน โดยเพิ่มขึ้น 1,888 คนหรือประมาณร้อยละ 13.15 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนคนย้ายเข้าในปี พ.ศ. 2526 ลดลงประมาณร้อยละ 13.81 หรือจำนวน 1,980 คน และทำให้จำนวนคนย้ายเข้าในปี พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 6.77 ซึ่งคิดเป็นจำนวน 1,100 คน สำหรับการย้ายออกของประชากรในเขตธนบุรีในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวน 20,510 คน โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 1,154 คนหรือประมาณร้อยละ 5.96 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มขึ้นอีกเป็น 22,463 คน

โดยเพิ่มขึ้นจำนวน 1,953 คน คิดเป็นร้อยละ 9.52 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนคนย้ายออกในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5.51 และร้อยละ 16.01 ซึ่งคิดเป็นจำนวน 1,130 คนและ 3,600 คน ตามลำดับ

1.3 จำนวนบ้านพักอาศัย

นำข้อมูลจำนวนบ้านพักอาศัยในเขตพื้นที่ใกล้เคียงทั้ง 4 เขต ซึ่งแสดงไว้ในตารางที่ 4.9 มาทำการวิเคราะห์ผลกระทบ ดังแสดงตัวอย่างการคำนวณในตารางที่ 4 และภาพที่ 4 ภาคผนวก ข. โดยมีผลปรากฏดังแสดงในตารางที่ 5.4 และภาพที่ 5.6

ตารางที่ 5.4 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อจำนวนบ้านพักอาศัย

(หน่วย: หลัง)

ปี พ.ศ.	เขตบางรัก	เขตยานนาวา	เขตคลองสาน	เขตธนบุรี
2526	-60	540	5,050	260
2527	220	-850	220	310

- เขตบางรัก ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนบ้าน 23,610 หลัง โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 12 หลังหรือประมาณร้อยละ 0.05 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนบ้านเพิ่มเป็น 24,170 หลัง โดยเพิ่มขึ้นจำนวน 560 หลังหรือประมาณร้อยละ 2.37 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนบ้านในปี พ.ศ. 2526 ลดลงประมาณร้อยละ 0.25 หรือคิดเป็นจำนวน 60 หลัง และทำให้จำนวนบ้านในปี พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.91 หรือประมาณ 220 หลัง

- เขตยานนาวา ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนบ้าน 67,132 หลัง โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 979 หลังหรือประมาณร้อยละ 1.48 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนบ้านเพิ่มขึ้นอีกเป็น 68,289 หลัง โดยเพิ่มขึ้น 1,157 หลังหรือประมาณร้อยละ 1.72 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนบ้านในปี พ.ศ. 2526 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.81 หรือประมาณ 540 หลัง และทำให้จำนวนบ้านในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนลดลงประมาณร้อยละ 1.25 หรือประมาณ 850 หลัง

- เขตคลองสาน ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนบ้าน 30,198 หลัง โดยเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2525 จำนวน 5,116 หลังหรือประมาณร้อยละ 20.40 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนบ้านลดลงเหลือ 25,780 หลัง โดยลดลง 4,418 หลังหรือประมาณร้อยละ 14.63 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนบ้านในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 16.72 และร้อยละ 0.87 ซึ่งคิดเป็นจำนวนประมาณ 5,050 หลัง และ 220 หลัง ตามลำดับ

- เขตธนบุรี ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนบ้าน 39,187 หลัง โดยเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2525 จำนวน 351 หลังหรือประมาณร้อยละ 0.90 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนบ้านเพิ่มขึ้นเป็น 39,762 หลัง โดยเพิ่มขึ้น 575 หลังหรือประมาณร้อยละ 1.47 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนบ้านในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.67 และร้อยละ 0.78 หรือประมาณ 260 หลังและ 310 หลัง ตามลำดับ

1.4 การจ้างงาน

ผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชที่มีต่อการจ้างงาน จะประเมินได้ยากทั้งนี้ เนื่องจากมีตัวแปรหลายอย่างที่เกี่ยวข้อง อาทิ เช่น สภาพตลาด สภาพเศรษฐกิจ ลักษณะของงาน และอัตราการว่างงานในเขตนั้น ๆ แต่อย่างไรก็ตาม จากผลการสำรวจทัศนคติของประชาชน ดังแสดงในตารางที่ 5 ภาคผนวก ค. พบว่า จากจำนวนแบบสอบถามทั้งหมด 299 ชุด คนส่วนใหญ่คือประมาณร้อยละ 48.83 ตอบว่าหลังจากมีสะพานแล้ว อัตราการจ้างงานไม่มีการเปลี่ยนแปลง ในขณะที่มีคนประมาณร้อยละ 38.12 ตอบว่ามีการจ้างงานเพิ่มมากขึ้น และมีเพียงร้อยละ 13.05 ที่ตอบว่ามีจำนวนการจ้างงานลดน้อยลง

1.5 การศึกษา

จากข้อมูลจำนวนนักเรียนสังกัดกรุงเทพมหานครในพื้นที่ใกล้เคียงทั้ง 4 เขต ที่แสดงในตารางที่ 4.11 นำมาวิเคราะห์หาผลกระทบของสะพานได้ ดังแสดงตัวอย่างการคำนวณไว้ในตารางที่ 5 และภาพที่ 5 ภาคผนวก ข. ซึ่งมีผลปรากฏดังแสดงในตารางที่ 5.5 และภาพที่ 5.7

ตารางที่ 5.5 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อจำนวนนักเรียน

(หน่วย:คน)

ปี พ.ศ.	เขตบางรัก	เขตยานนาวา	เขตคลองสาน	เขตธนบุรี
2526	-450	-410	-180	-420

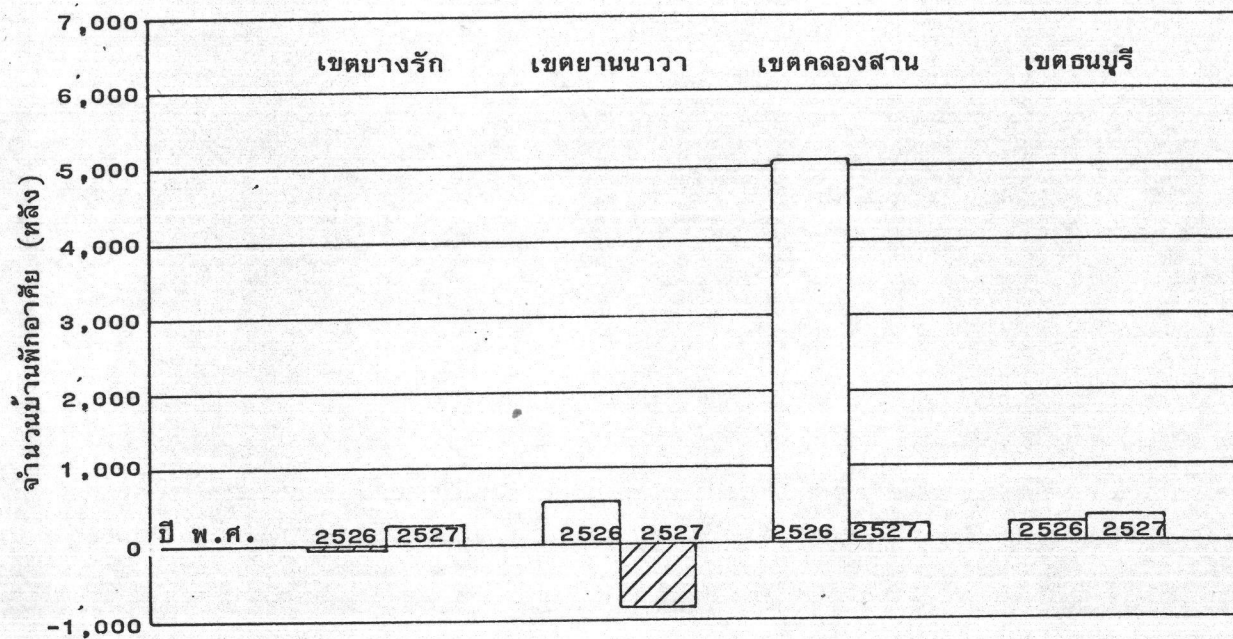
- เขตบางรัก ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนนักเรียน 2,130 คน โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 223 คนหรือประมาณร้อยละ 9.48 ซึ่งจากการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนนักเรียนในปีดังกล่าวลดลงประมาณร้อยละ 21.31 หรือคิดเป็นจำนวน 450 คน

- เขตยานนาวา ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนนักเรียน 12,515 คน โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 75 คนหรือประมาณร้อยละ 0.60 ซึ่งจากการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนนักเรียนในปีดังกล่าวลดลงประมาณร้อยละ 3.29 หรือประมาณ 410 คน

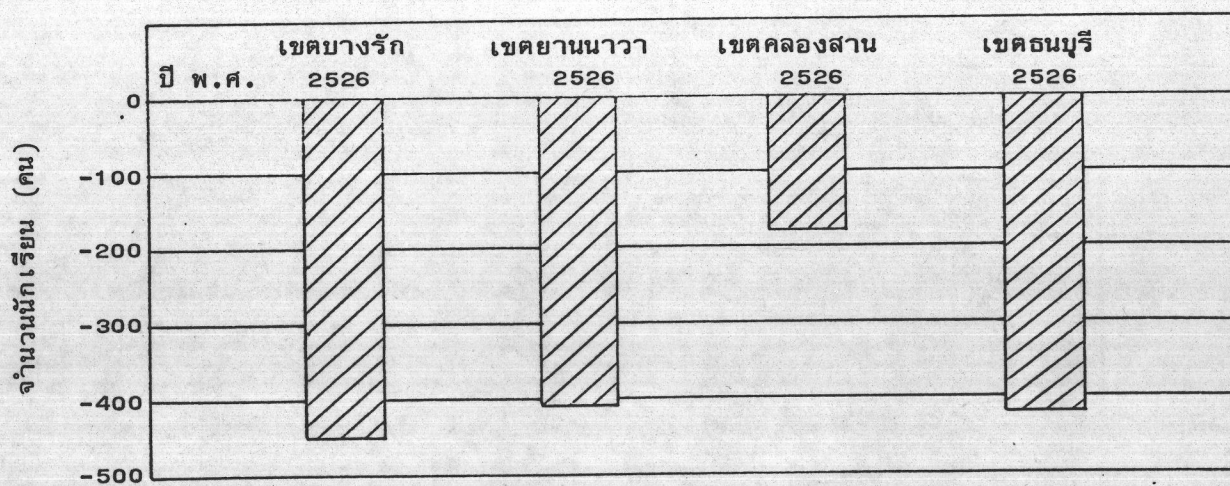
- เขตคลองสาน ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนนักเรียน 5,807 คน โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 86 คนหรือประมาณร้อยละ 1.46 ซึ่งจากการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนนักเรียนในปี พ.ศ. 2526 ลดลงประมาณร้อยละ 3.15 หรือประมาณ 180 คน

- เขตธนบุรี ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนนักเรียน 11,373 คน โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 390 คนหรือประมาณร้อยละ 3.32 ซึ่งจากการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนนักเรียนในปีดังกล่าวลดลงประมาณร้อยละ 3.74 หรือประมาณ 420 คน

แสดงให้เห็นว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีผลกระทบทำให้จำนวนนักเรียนในเขตพื้นที่ใกล้เคียงมีจำนวนลดลงทั้งหมด



ภาพที่ 5.6 ผลกระทบต่อจำนวนบ้านพักอาศัย



ภาพที่ 5.7 ผลกระทบต่อจำนวนนักเรียน

1.6 รายได้จากภาษี

1.6.1 ภาษีโรงเรือนและที่ดิน จากจำนวนภาษีโรงเรือนและที่ดินของเขตพื้นที่ใกล้เคียงทั้ง 4 เขต ดังแสดงไว้ในตารางที่ 4.12 นำมาวิเคราะห์หาผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ดังแสดงตัวอย่างการคำนวณในตารางที่ 6 และภาพที่ 6 ภาคผนวก ข. ดังมีผลปรากฏในตารางที่ 5.6 และภาพที่ 5.8

ตารางที่ 5.6 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อภาษีโรงเรือนและที่ดิน

(หน่วย ล้านบาท)

ปี พ.ศ.	เขตบางรัก	เขตยานนาวา	เขตคลองสาน	เขตธนบุรี
2526	-6.30	0.30	0.10	-0.40
2527	1.40	2.20	-1.00	-2.20

- เขตบางรัก ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีโรงเรือนและที่ดินจำนวน 59.68 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากรายได้เมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 7.04 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 13.37 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 78.35 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นอีก 18.67 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 31.28 ซึ่งผลจากการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 ลดลงประมาณร้อยละ 10.56 หรือคิดเป็นจำนวนเงิน 6.30 ล้านบาท และทำให้รายได้ในปี พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1.75 ซึ่งคิดเป็นจำนวนเงินประมาณ 1.40 ล้านบาท

- เขตยานนาวา ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีโรงเรือนและที่ดินจำนวน 45.44 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากรายได้เมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 6.88 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 17.84 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 52.73 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นอีก 7.29 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 16.04 ซึ่งผลจากการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.07 และร้อยละ 4.15 หรือคิดเป็นจำนวนเงินประมาณ 0.30 ล้านบาทและ 2.20 ล้านบาท ตามลำดับ

- เขตคลองสาน ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีโรงเรือนและที่ดิน จำนวน 13.53 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากรายได้เมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 2.15 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 18.89 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 14.10 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นอีก 0.57 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 4.21 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.80 หรือเป็นจำนวนเงินประมาณ 0.10 ล้านบาท และทำให้รายได้ในปี พ.ศ. 2527 ลดลงร้อยละ 7.10 หรือประมาณ 1.00 ล้านบาท

- เขตธนบุรี ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีโรงเรือนและที่ดิน จำนวน 18.66 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากรายได้เมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 1.91 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 11.40 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้จำนวนเท่าเดิมคือ 18.66 ล้านบาท ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 2.00 และร้อยละ 12.00 ซึ่งคิดเป็นเงินประมาณ 0.40 ล้านบาท และ 2.20 ล้านบาท ตามลำดับ

1.6.2 ภาษีบำรุงท้องที่ จากจำนวนภาษีบำรุงท้องที่ของเขตพื้นที่ใกล้เคียงทั้ง 4 เขต แสดงไว้ในตารางที่ 4.13 นำมาวิเคราะห์หาผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ดังแสดงตัวอย่างการคำนวณในตารางที่ 7 และภาพที่ 7 ภาคผนวก ข. ดังมีผลปรากฏในตารางที่ 5.7 และภาพที่ 5.9

ตารางที่ 5.7 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อภาษีบำรุงท้องที่

(หน่วย: ล้านบาท)

ปี พ.ศ.	เขตบางรัก	เขตยานนาวา	เขตคลองสาน	เขตธนบุรี
2526	-0.05	2.70	-0.10	-0.23
2527	0.20	2.00	0.08	-0.22

- เขตบางรัก ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีบำรุงท้องที่จำนวน 2.29 ล้านบาท โดยลดลงจากรายได้เมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 0.01 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 0.43 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 2.41 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น 0.12

ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 5.24 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 ลดลงประมาณร้อยละ 2.10 หรือคิดเป็นจำนวนเงินประมาณ 0.05 ล้านบาท และทำให้รายได้ในปี พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 7.40 หรือคิดเป็นเงินประมาณ 0.02 ล้านบาท

- เขตยานนาวา ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีบำรุงท้องที่จำนวน 11.60 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากรายได้เมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 2.92 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 33.64 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้ลดลงเป็น 10.28 ล้านบาท โดยลดลงประมาณ 1.32 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 11.38 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 23.40 และร้อยละ 19.30 ซึ่งคิดเป็นเงินประมาณ 2.70 ล้านบาทและ 2.00 ล้านบาท ตามลำดับ

- เขตคลองสาน ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีบำรุงท้องที่จำนวน 1.00 ล้านบาท โดยลดลงจากรายได้เมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 0.07 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 6.54 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 1.09 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น 0.09 ล้านบาทหรือประมาณ ร้อยละ 9.00 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่าสะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 ลดลงประมาณร้อยละ 10.30 หรือเป็นเงิน 0.10 ล้านบาท และทำให้รายได้ในปี พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 7.50 หรือคิดเป็นเงินประมาณ 0.08 ล้านบาท

- เขตธนบุรี ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีบำรุงท้องที่จำนวน 1,40 ล้านบาท โดยลดลงจากรายได้เมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 0.20 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 12.50 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้ลดลงอีกเป็น 1.33 ล้านบาท โดยลดลงจำนวน 0.07 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 5.00 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 16.30 และร้อยละ 16.50 ซึ่งคิดเป็นเงินประมาณ 0.23 ล้านบาท และ 0.22 ล้านบาท ตามลำดับ

1.6.3 ภาษีป้าย จากจำนวนภาษีป้ายของเขตพื้นที่ใกล้เคียงทั้ง 4 เขต ซึ่งแสดงไว้ในตารางที่ 4.14 นำมาวิเคราะห์หาผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ดังแสดงตัวอย่างการคำนวณไว้ในตารางที่ 8 และภาพที่ 8 ภาคผนวก ข. ดังมีผลปรากฏในตารางที่ 5.8 และภาพที่ 5.10

ตารางที่ 5.8 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อภาษีป้าย

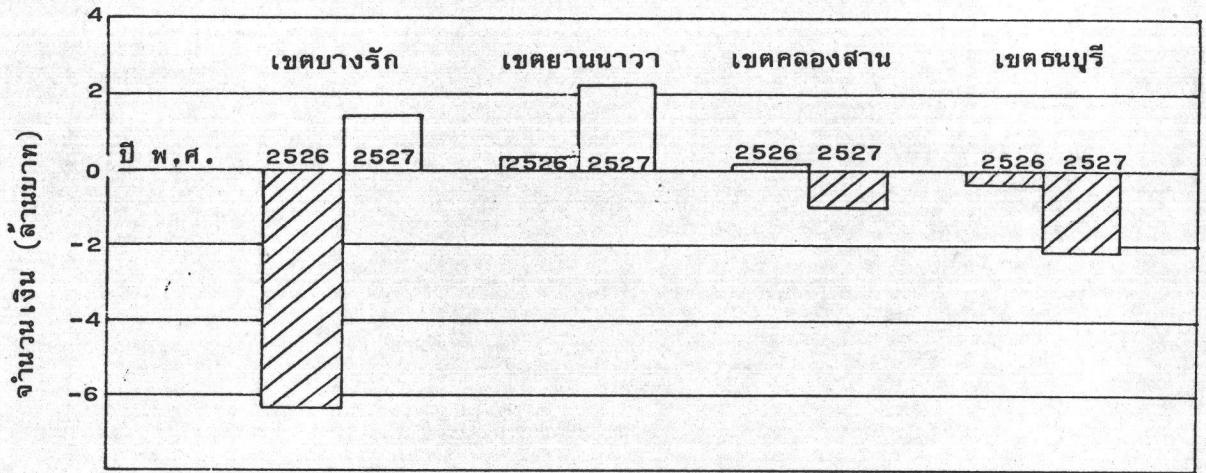
(หน่วย: ล้านบาท)

ปี พ.ศ.	เขตบางรัก	เขตยานนาวา	เขตคลองสาน	เขตธนบุรี
2526	-0.60	0.35	0.40	-0.08
2527	-0.70	0.37	0.03	-0.20

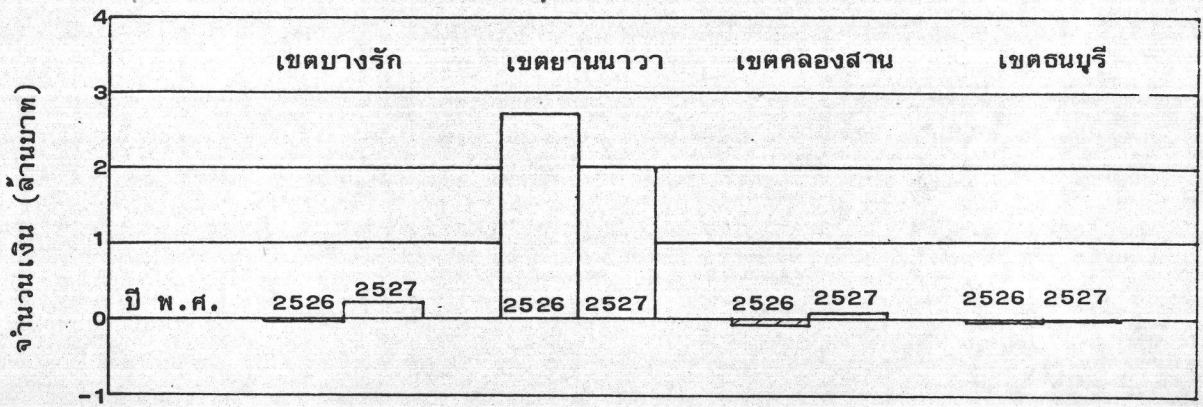
- เขตบางรัก ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีป้ายจำนวน 4.22 ล้านบาท โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 0.42 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 9.05 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 4.27 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น 0.05 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 1.18 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 14.50 และร้อยละ 17.00 ซึ่งคิดเป็นเงินงบประมาณ 0.60 ล้านบาทและ 0.70 ล้านบาท ตามลำดับ

- เขตยานนาวา ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีป้ายเป็นจำนวน 1.90 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 0.53 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 38.69 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 2.07 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น 0.17 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 8.95 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 18.40 และร้อยละ 18.00 หรือคิดเป็นเงินประมาณ 0.35 ล้านบาทและ 0.37 ล้านบาท ตามลำดับ

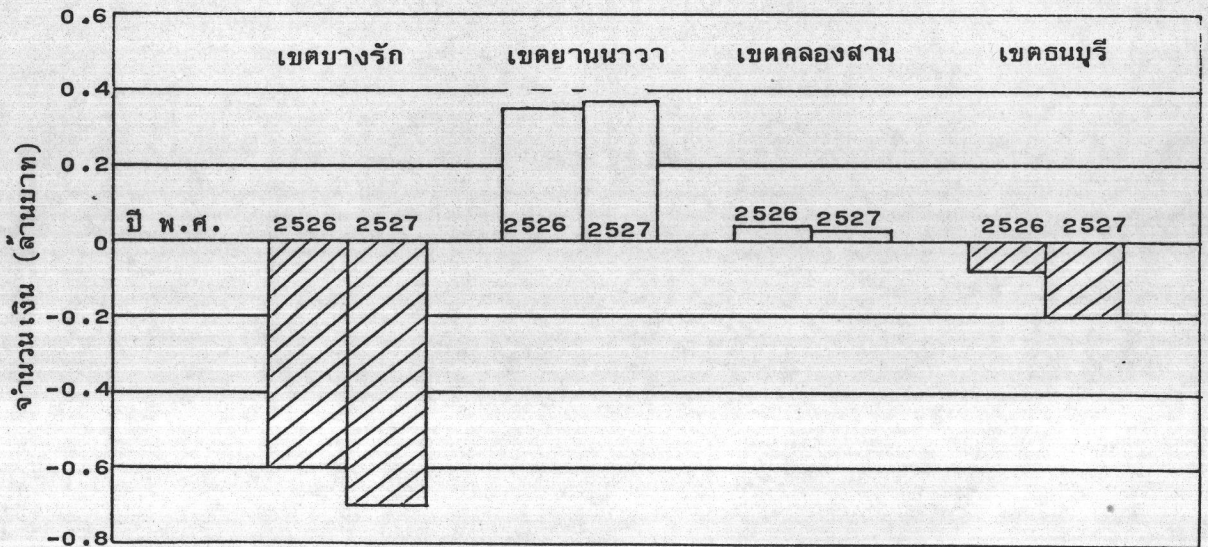
- เขตคลองสาน ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีป้ายเป็นจำนวน 0.72 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 0.13 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 22.03 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 0.79 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น 0.07 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 9.72 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5.50 และร้อยละ 4.50 ซึ่งคิดเป็นเงินประมาณ 0.04 ล้านบาทและ 0.03 ล้านบาท ตามลำดับ



ภาพที่ 5.8 ผลกระทบต่อภาษีโรงเรือนและที่ดิน



ภาพที่ 5.9 ผลกระทบต่อภาษีบำรุงท้องที่



ภาพที่ 5.10 ผลกระทบต่อภาษีป้าย

- เขตธนบุรี ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีป้ายจำนวน 1.00 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 0.12 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 13.64 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 1.06 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น 0.06 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 6.00 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 8.30 และร้อยละ 17.80 หรือคิดเป็นเงินประมาณ 0.08 ล้านบาท และ 0.20 ล้านบาท ตามลำดับ

1.6.4 ภาษีการค้า จากจำนวนภาษีการค้าของ เขตพื้นที่ใกล้เคียงทั้ง 4 เขต ซึ่งแสดงไว้ในตารางที่ 4.15 นำมาวิเคราะห์หาผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ดังแสดงตัวอย่างการคำนวณในตารางที่ 9 และภาพที่ 9 ภาคผนวก ข. ดังมีผลปรากฏในตารางที่ 5.9 และภาพที่ 5.11

ตารางที่ 5.9 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อภาษีการค้า

(หน่วย: ล้านบาท)

ปี พ.ศ.	เขตบางรัก	เขตยานนาวา	เขตคลองสาน	เขตธนบุรี
2526	-136	10.30	-0.90	-3.90
2527	-285	0.30	6.30	-2.10

- เขตบางรัก ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีการค้าจำนวน 1,561.74 ล้านบาท โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 22.19 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 1.40 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้ลดลงอีกเป็น 1,546.78 ล้านบาท โดยลดลงจำนวน 14.96 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 0.96 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 8.70 และร้อยละ 18.40 หรือคิดเป็นเงินประมาณ 136 ล้านบาท และ 285 ล้านบาท ตามลำดับ

- เขตยานนาวา ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีการค้าจำนวน 391,58 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 74.88 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 23.64 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้เพิ่มขึ้นอีกเป็น 457.76 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น 66.18 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 16.90 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้

รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 2.60 และ ร้อยละ 0.06 หรือคิดเป็นเงินประมาณ 10.30 ล้านบาทและ 0.30 ล้านบาท ตามลำดับ

- เขตคลองสาน ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีการค้าจำนวน 41.24 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 4.84 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 13.30 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 55.26 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น 14.02 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 34.00 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 ลดลงประมาณร้อยละ 2.20 หรือเป็นเงินประมาณ 0.90 ล้านบาท และทำให้รายได้ในปี พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 11.40 ซึ่งคิดเป็นเงินประมาณ 6.30 ล้านบาท

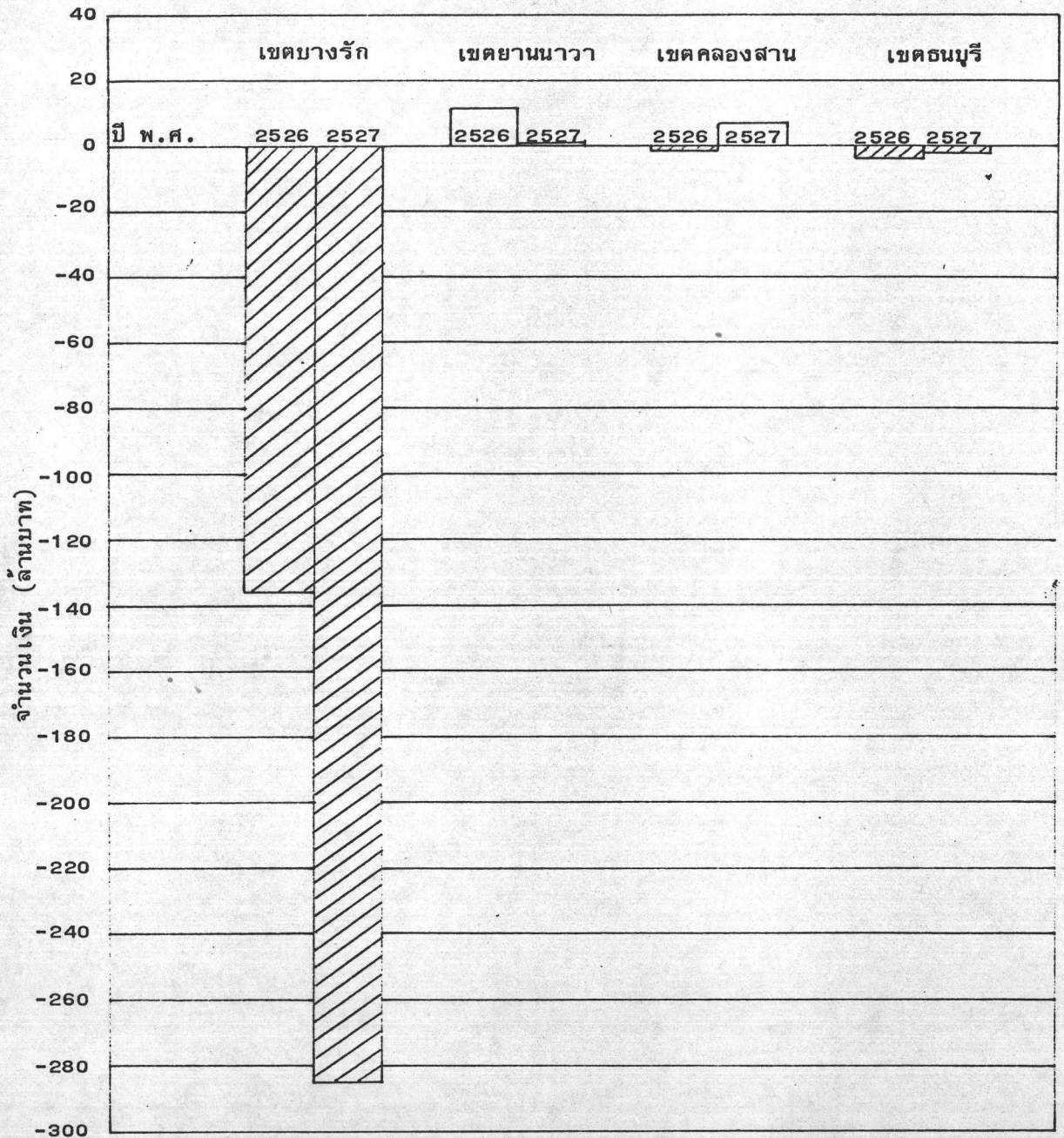
- เขตธนบุรี ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีการค้าจำนวน 34.80 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 2.86 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 8.95 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้เพิ่มขึ้นอีกเป็น 44.59 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น 9.79 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 28.13 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 11.20 และร้อยละ 4.70 ซึ่งคิดเป็นเงินประมาณ 3.90 ล้านบาทและ 2.10 ล้านบาท ตามลำดับ

1.6.5 ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา จากจำนวนภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาของเขตพื้นที่ใกล้เคียงทั้ง 4 เขต ซึ่งแสดงไว้ในตารางที่ 4.16 นำมาวิเคราะห์ผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ดังแสดงตัวอย่างการคำนวณในตารางที่ 10 และภาพที่ 10 ภาคผนวก ข. ดังมีผลปรากฏในตารางที่ 5.10 และภาพที่ 5.12

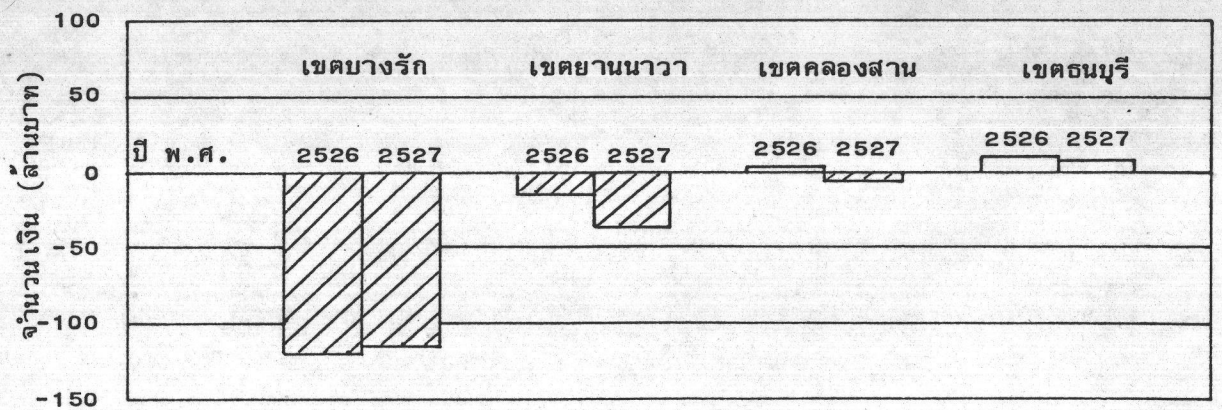
ตารางที่ 5.10 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา

(หน่วย: ล้านบาท)

ปี พ.ศ.	เขตบางรัก	เขตยานนาวา	เขตคลองสาน	เขตธนบุรี
2526	-120	-14.00	2.20	9.00
2527	-115	-37.00	-5.40	7.60



ภาพที่ 5.11 ผลกระทบต่อภาษีการค้า



ภาพที่ 5.12 ผลกระทบต่อภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา

- เขตบางรัก ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา จำนวน 1,562.25 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 75.33 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 5.07 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้เพิ่มขึ้นเป็น 1,914.19 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น 351.94 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 22.53 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 7.70 และร้อยละ 6.00 ซึ่งคิดเป็นเงินประมาณ 120 ล้านบาทและ 115 ล้านบาท ตามลำดับ

- เขตยานนาวา ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา จำนวน 179.38 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 11.79 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 7.04 และในปี พ.ศ. 2527 มีรายได้เพิ่มเป็น 201.36 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น 21.98 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 12.25 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 7.60 และร้อยละ 18.50 คิดเป็นเงินจำนวน 14.00 ล้านบาทและ 37.00 ล้านบาท ตามลำดับ

- เขตคลองสาน ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีเงินได้บุคคลธรรมดาจำนวน 62.48 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 10.66 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 20.57 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 69.92 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น 7.44 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 11.91 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3.50 คิดเป็นเงินประมาณ 2.20 ล้านบาท และทำให้รายได้ในปี พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 7.80 หรือคิดเป็นเงิน 5.40 ล้านบาท

- เขตธนบุรี ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา จำนวน 62.88 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 16.60 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 35.87 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 74.89 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น 12.01 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 19.10 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 14.40 และร้อยละ 10.20 ซึ่งคิดเป็นเงินประมาณ 9.00 ล้านบาทและ 7.60 ล้านบาท ตามลำดับ

1.6.6 ภาษีเงินได้นิติบุคคล จากจำนวนภาษีเงินได้นิติบุคคลของ เขตพื้นที่
ใกล้เคียงทั้ง 4 เขต ซึ่งแสดงไว้ในตารางที่ 4.17 นำมาวิเคราะห์ที่ผลกระทบของสะพาน
สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ดังแสดงตัวอย่างการคำนวณในตารางที่ 11 และภาพที่ 11 ภาค
ผนวก ข. ดังมีผลปรากฏในตารางที่ 5.11 และภาพที่ 5.13

ตารางที่ 5.11 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อภาษีเงินได้นิติบุคคล

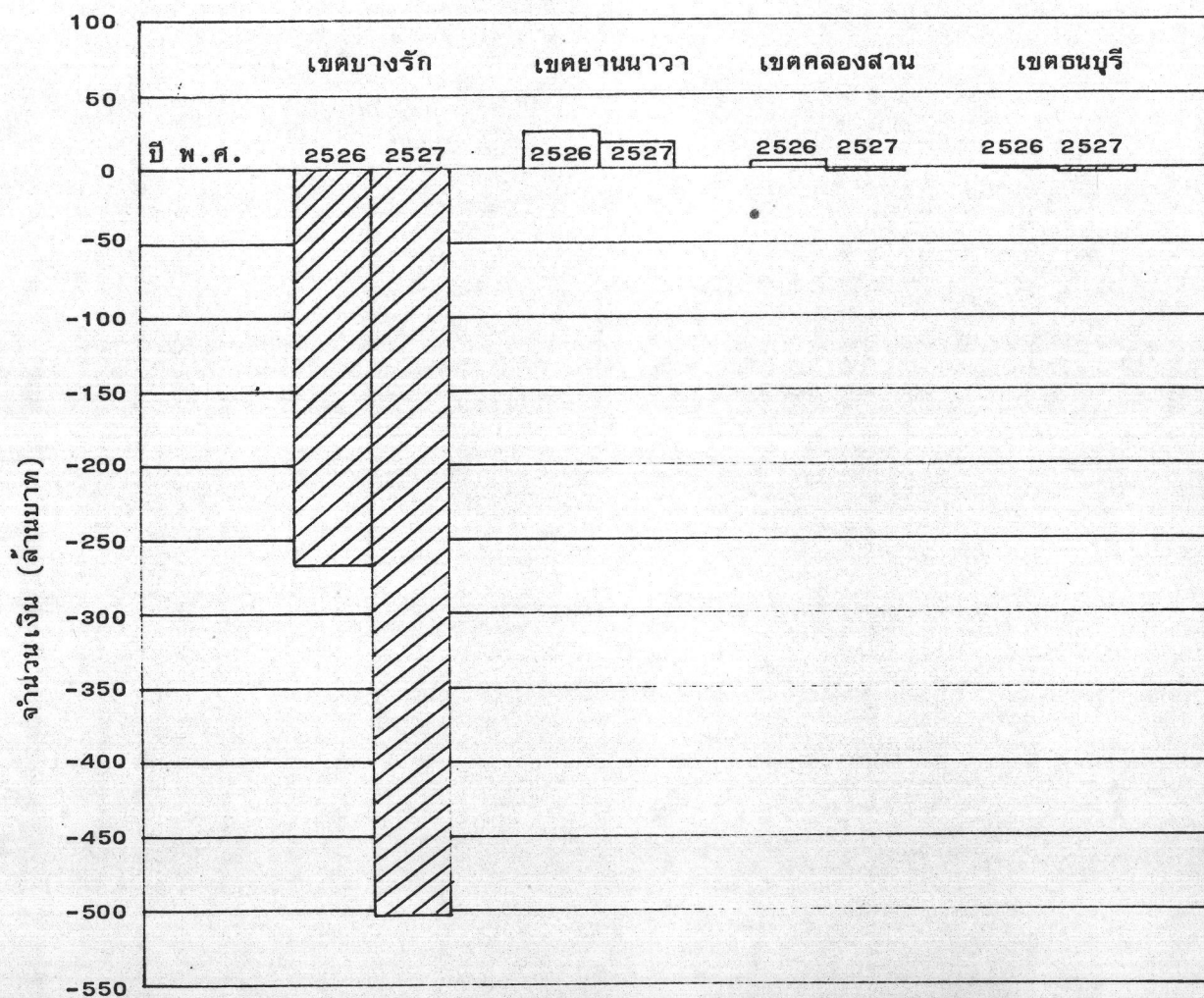
(หน่วย: ล้านบาท)

ปี พ.ศ.	เขตบางรัก	เขตยานนาวา	เขตคลองสาน	เขตธนบุรี
2526	-267	23.00	3.60	-0.80
2527	-503	16.00	-1.10	-3.60

- เขตบางรัก ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน
3,051.24 ล้านบาท โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 273.67 ล้านบาทหรือประมาณ
ร้อยละ 8.23 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 3,141.33 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้น
90.09 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 2.95 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้
จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 8.80 และร้อยละ
16.00 คิดเป็นเงินประมาณ 267.00 ล้านบาทและ 503.00 ล้านบาท ตามลำดับ

- เขตยานนาวา ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีเงินได้นิติบุคคล
จำนวน 177.62 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 22.47 ล้านบาทหรือ
ประมาณร้อยละ 14.48 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 196.11 ล้านบาท โดย
เพิ่มขึ้น 18.49 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 10.41 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำ
ให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 13.00
และร้อยละ 8.10 คิดเป็นเงินประมาณ 23.00 ล้านบาทและ 16.00 ล้านบาท ตามลำดับ

- เขตคลองสาน ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีเงินได้นิติบุคคล
จำนวน 44.27 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 3.52 ล้านบาทหรือ
ประมาณร้อยละ 8.64 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 45.44 ล้านบาท โดยเพิ่ม
ขึ้น 1.17 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 2.64 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้



ภาพที่ 5.13 ผลกระทบต่อภาษีเงินได้นิติบุคคล

รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 8.20 หรือคิดเป็นเงิน 3.60 ล้านบาท และทำให้รายได้ในปี พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 2.40 คิดเป็นเงินประมาณ 1.10 ล้านบาท

- เขตธนบุรี ในปี พ.ศ. 2526 มีรายได้จากภาษีเงินได้นิติบุคคลจำนวน 8.47 ล้านบาท โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 0.81 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 8.73 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนลดลงอีกเป็น 7.16 ล้านบาท โดยลดลง 1.31 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 15.47 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายได้จากภาษีชนิดนี้ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 9.20 และร้อยละ 50.00 ซึ่งคิดเป็นเงินประมาณ 0.80 ล้านบาทและ 3.60 ล้านบาท ตามลำดับ

1.7 รายรับและรายจ่าย

การเจริญเติบโตของเขตต่าง ๆ มีผลกระทบโดยตรงต่อรายรับและรายจ่ายของเขตนั้น ๆ ทั้งนี้เพราะว่าเขตมีหน้าที่รับผิดชอบต่อการให้บริการและพัฒนาพื้นที่ในส่วนที่เขตรับผิดชอบ ซึ่งถ้าหากเขตใดมีรายจ่ายมากกว่ารายรับแล้ว ผลเสียก็จะตกอยู่กับกรุงเทพมหานคร ในการศึกษานี้ได้นำตัวเลขรายรับและรายจ่ายจริงที่เกิดขึ้นในแต่ละเขต ซึ่งแสดงไว้ในตารางที่ 4.18 และ 4.19 มาทำการวิเคราะห์หาผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ดังแสดงตัวอย่างการคำนวณในตารางที่ 12 และ 13 ภาพที่ 12 และ 13 ภาคผนวก ข. โดยมีผลปรากฏในตารางที่ 5.12 และ 5.13 ภาพที่ 5.14 และ 5.15

ตารางที่ 5.12 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อรายรับ

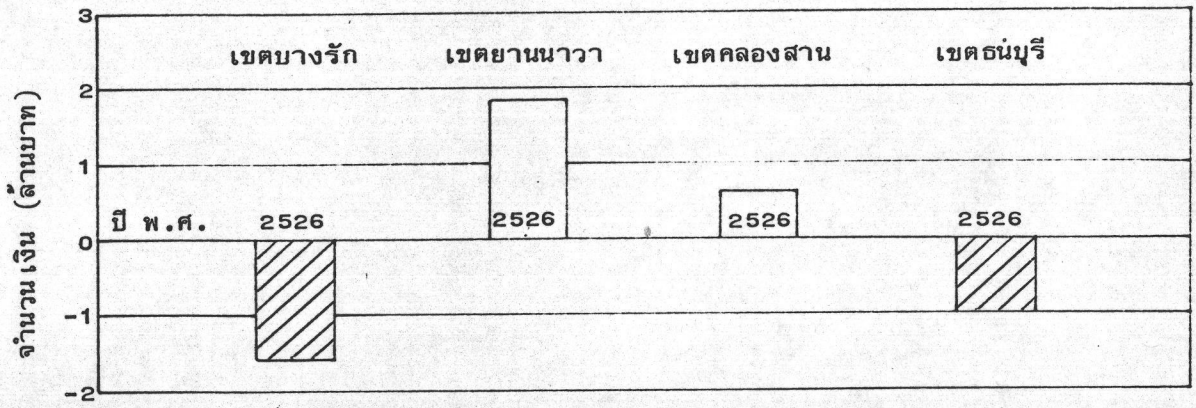
(หน่วย: ล้านบาท)

ปี พ.ศ.	เขตบางรัก	เขตยานนาวา	เขตคลองสาน	เขตธนบุรี
2526	-1.60	1.80	0.60	-1.00

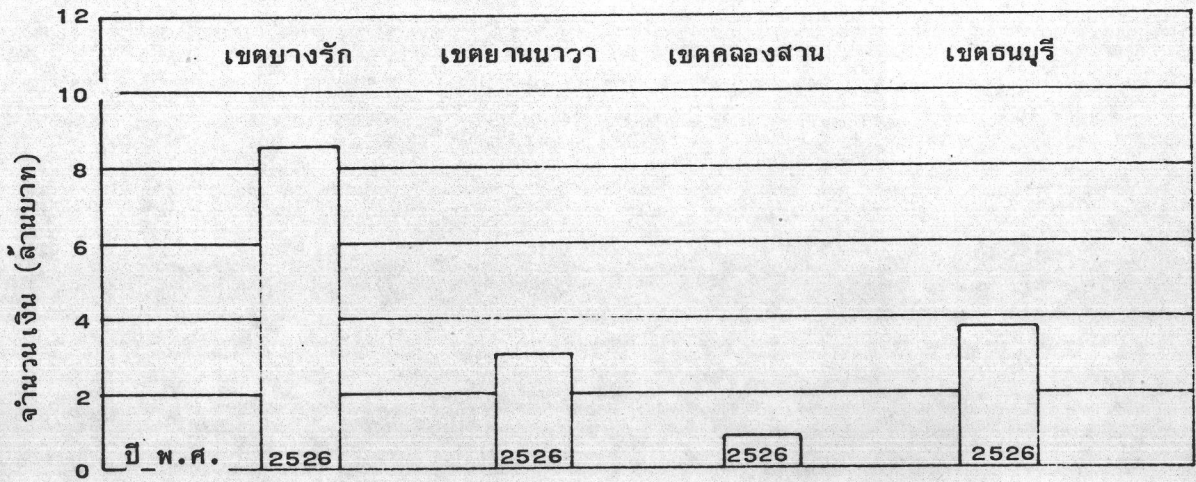
ตารางที่ 5.13 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อรายจ่าย

(หน่วย: ล้านบาท)

ปี พ.ศ.	เขตบางรัก	เขตยานนาวา	เขตคลองสาน	เขตธนบุรี
2526	8.50	3.00	0.80	3.70



ภาพที่ 5.14 ผลกระทบต่อรายรับ



ภาพที่ 5.15 ผลกระทบต่อรายจ่าย

- เขตบางรัก ในปี พ.ศ. 2526 มีรายรับจำนวน 69.18 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 6.99 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 11.24 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายรับในปี พ.ศ. 2526 ลดลงประมาณร้อยละ 2.30 หรือคิดเป็นเงินประมาณ 1.60 ล้านบาท สำหรับรายจ่ายในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวน 23.63 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 6.02 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 34.18 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายจ่ายต้องเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 36.00 หรือคิดเป็นเงิน 8.50 ล้านบาท

- เขตยานนาวา ในปี พ.ศ. 2526 มีรายรับจำนวน 65.53 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 11.13 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 20.46 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายรับเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 2.70 หรือคิดเป็นเงิน 1.80 ล้านบาท สำหรับรายจ่ายในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวน 40.66 ล้านบาท โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 1.20 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 2.87 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายจ่ายในปี พ.ศ. 2526 เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.30 หรือประมาณ 3.00 ล้านบาท

- เขตคลองสาน ในปี พ.ศ. 2526 มีรายรับจำนวน 17.90 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 2.74 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 18.07 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายรับในปี พ.ศ. 2526 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3.40 หรือประมาณ 0.60 ล้านบาท สำหรับรายจ่ายในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวน 19.92 ล้านบาท โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 3.80 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 16.02 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายจ่ายในปี พ.ศ. 2526 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 4.20 หรือประมาณ 0.80 ล้านบาท

- เขตธนบุรี ในปี พ.ศ. 2526 มีรายรับจำนวน 24.37 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 2.28 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 10.32 ซึ่งจากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายรับในปี พ.ศ. 2526 ลดลงประมาณร้อยละ 4.00 หรือประมาณ 1.00 ล้านบาท สำหรับรายจ่ายในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวน 27.30 ล้านบาท โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 1.68 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 6.56 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้รายจ่ายในปี พ.ศ. 2526 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 13.10 หรือประมาณ 3.70 ล้านบาท

จะเห็นได้ว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีผลกระทบทำให้ รายรับของ เขตนานนาวาและเขตกลองสานเพิ่มขึ้น แต่ทำให้รายรับของ เขตบางรักและเขตธนบุรี ลดลง ในขณะที่เดียวกันทำให้รายจ่ายของเขตทั้ง 4 มีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกเขต และมีจำนวนมากกว่า รายรับที่เกิดขึ้น

1.8 การใช้ที่ดิน

สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช นับว่ามีผลกระทบทางอ้อมต่อการ ใช้ที่ดินในพื้นที่บริเวณใกล้เคียง เนื่องจากเป็นตัวเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างฝั่งพระนครและ ฝั่งธนบุรี ทำให้เกิดการพัฒนาค้นหาพื้นที่เพื่อสามารถใช้ประโยชน์ได้มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งฝั่ง ธนบุรี ที่สามารถเดินทางเข้ามายังศูนย์กลางเมืองได้สะดวกขึ้น มีการเปลี่ยนแปลงจากพื้นที่เดิมที่ เป็นสวน ให้กลายมาเป็นที่อยู่อาศัยและร้านค้า ซึ่งเป็นการกระตุ้นให้เกิดการขยายตัวของเมืองไป ทางทิศตะวันตกของกรุงเทพมหานคร ส่วนเขตนานนาวา ก็มีการพัฒนาพื้นที่เพิ่มมากขึ้นเช่นกัน เนื่องจากพื้นที่เดิมเป็นสวนเสียส่วนใหญ่ และที่ดินมีราคาสูง ดังนั้นเมื่อมีการคมนาคมสะดวกขึ้น ก็มีการเปลี่ยนแปลงเป็นที่อยู่อาศัย ร้านค้า และอุตสาหกรรม ตามไปด้วย ส่วนเขตบางรัก เนื่อง จากว่าเป็นเขตชั้นในที่มีที่ดินราคาแพงและมีความอึดตัวทางการค้าแล้ว ทั้งนี้แนวโน้มของพื้นที่ พาณิชยกรรมมีแต่จะลดลง แต่ไปเพิ่มขึ้นในบริเวณเขตรอบนอกมากขึ้น ทั้งนี้เพื่อรองรับชุมชนรอบ นอกที่เกิดขึ้น และอาคารร้านค้าใหม่ ๆ ที่สร้างขึ้นมาจะมีลักษณะเน้นไปทางความสูง เช่น ทาวเวอร์ และคอนโดมิเนียม เป็นต้น

ในตารางที่ 4.21 แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินของเขตพื้นที่ ใกล้เคียงทั้ง 4 เขต ในช่วงปี พ.ศ. 2521-2526 จะพบว่า เขตบางรักมีพื้นที่อยู่อาศัยเพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ 308.77 แต่พื้นที่พาณิชยกรรมและสถาบันลดลงคิดเป็นร้อยละ 23.64 และร้อยละ 26.32 ตามลำดับ ซึ่งในขณะที่เดียวกันในเขตนานนาวามีพื้นที่การใช้ประโยชน์ที่ดินเพิ่มขึ้นทุกชนิด ได้แก่ พื้นที่อยู่อาศัย เพิ่มขึ้นร้อยละ 56.38 พื้นที่พาณิชยกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 95.56 พื้นที่ อุตสาหกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 143.08 และพื้นที่สถาบันเพิ่มขึ้นร้อยละ 162.80 ส่วนทางฝั่งธนบุรีใน เขตกลองสานและเขตธนบุรี มีลักษณะการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินสอดคล้องกัน กล่าวคือ มีพื้นที่ อยู่อาศัยลดลงประมาณร้อยละ 24.40 และร้อยละ 42.17 แต่มีพื้นที่ใช้ประโยชน์ประเภทอื่นเพิ่ม ขึ้นได้แก่ พื้นที่พาณิชยกรรมเพิ่มขึ้นร้อยละ 44.12 และร้อยละ 120.24 พื้นที่อุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น

ร้อยละ 37.50 และร้อยละ 20.59 และพื้นที่สถาบันเพิ่มขึ้นร้อยละ 45.24 และร้อยละ 40.00 ตามลำดับ

และเมื่อพิจารณาจากปริมาณพื้นที่ที่ขออนุญาตค้าและจัดสรรที่ดินในช่วงปี พ.ศ. 2524-2526 ในตารางที่ 4.22 จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า เขตยานนาวามีการขออนุญาตจัดสรรพื้นที่มากที่สุดในจำนวนเขตพื้นที่ใกล้เคียงทั้งหมด คือมีจำนวนทั้งสิ้น 2.358 ตารางกิโลเมตร หรือ 1,474 ไร่ รองลงมาได้แก่ เขตบางรัก มีจำนวน 0.101 ตารางกิโลเมตร หรือ 63 ไร่ เขตคลองสานจำนวน 0.096 ตารางกิโลเมตร หรือ 60 ไร่ และเขตธนบุรีมีจำนวน 0.091 ตารางกิโลเมตร หรือ 57 ไร่

จะเห็นได้ว่าการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเพื่ออยู่อาศัย พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม ของเขตพื้นที่ใกล้เคียงทั้ง 4 เขต ดังกล่าวข้างต้น ได้ผลสอดคล้องกับผลจากการสำรวจทัศนคติของประชาชน ซึ่งแสดงไว้ในตารางที่ 4 ภาคผนวก ค. กล่าวคือ มีประมาณร้อยละ 73.07 (จากแบบสอบถามทั้งหมด 323 ชุด) คาดว่าหลังจากมีสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว มีผลทำให้เกิดการขยายตัวของที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้นมีประมาณร้อยละ 75.69 จากแบบสอบถามทั้งหมด 321 ชุด ตอบว่ามีการขยายตัวของพาณิชยกรรมเพิ่มมากขึ้น และมีประมาณร้อยละ 39.30 จากแบบสอบถามทั้งหมด 313 ชุด ตอบว่ามีการขยายตัวของอุตสาหกรรมเพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้จากการสอบถามถึงการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ไป ที่เกิดขึ้นทางฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี หลังจากมีสะพานแล้ว พบว่า คนส่วนใหญ่ให้ความเห็นว่าทางฝั่งพระนคร มีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่อยู่อาศัยมาก คือคิดเป็นร้อยละ 33.66 และ 32.37 จากจำนวนแบบสอบถามทั้งหมด 312 ชุด ส่วนทางฝั่งธนบุรีมีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่อยู่อาศัย และพาณิชยกรรมมาก คิดเป็นร้อยละ 41.29 และ 27.10 จากจำนวนแบบสอบถามทั้งหมด 310 ชุด ดังแสดงในตารางที่ 7 ภาคผนวก ค. เหล่านี้แสดงให้เห็นว่าสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีผลทำให้เขตพื้นที่ใกล้เคียงมีการพัฒนาพื้นที่เพิ่มมากขึ้น

1.9 ราคาที่ดิน

จากแบบสอบถามทัศนคติของประชาชนจำนวนทั้งสิ้น 261 ชุด พบว่าคนส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 87.35 ตอบว่า หลังจากมีสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว ทำให้ราคาที่ดินในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงมีค่าเพิ่มสูงขึ้น มีประมาณร้อยละ 10.73 ตอบว่า ราคาที่ดินเท่าเดิม ไม่เปลี่ยนแปลง และมีเพียงร้อยละ 1.92 เท่านั้น ที่ตอบว่าราคาที่ดินลดลง ดังแสดงผลการสำรวจไว้ในตารางที่ 4 ภาคผนวก ค.

1.10 บริการสาธารณูปโภค

บริการสาธารณูปโภคที่นำมาวิเคราะห์นี้ได้แก่ บริการไฟฟ้า บริการประปา และบริการโทรศัพท์ โดยพิจารณาในรูปของหน่วยจำหน่ายพลังงานไฟฟ้า จำนวนรายผู้ใช้น้ำประปา และจำนวนรายผู้เช่าโทรศัพท์ ตามสาขาการบริการในเขตพื้นที่ใกล้เคียง

1.10.1 บริการไฟฟ้า

เนื่องจาก เขตจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าของการไฟฟ้าานครหลวง มีพื้นที่ครอบคลุมทั้งกรุงเทพมหานคร และรวมถึงจังหวัดนนทบุรีและสมุทรปราการบางส่วน ดังนั้น ในการวิเคราะห์ผลกระทบนี้ จะพิจารณาเฉพาะ เขตจำหน่ายที่อยู่ในกรุงเทพมหานคร เท่านั้น อันได้แก่ เขตจำหน่ายวัดเลียบ เขตจำหน่ายคลองเตย เขตจำหน่ายยานนาวา เขตจำหน่ายบางกะปิ เขตจำหน่ายสามเสน เขตจำหน่ายธนบุรี และเขตจำหน่ายราษฎร์บูรณะ

จากจำนวนหน่วยจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าตาม เขตจำหน่ายในพื้นที่ใกล้เคียงที่แสดงไว้ในตารางที่ 4.23 นำมาวิเคราะห์หาผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ดังแสดงตัวอย่างการคำนวณในตารางที่ 14 และภาพที่ 14 ภาคผนวก ข. ดังมีผลปรากฏในตารางที่ 5.14 และภาพที่ 5.16

ตารางที่ 5.14 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อบริการไฟฟ้า

(หน่วย: ล้านหน่วย)

ปี พ.ศ.	ยานนาวา	คลองเตย	ราษฎร์บูรณะ
2526	21	8.3	-53.6
2527	11.3	-26	93.3

- เขตจำหน่ายยานนาวา ในปี พ.ศ. 2526 มีหน่วยจำหน่ายพลังงานไฟฟ้า 366.91 ล้านหน่วย โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 55.71 ล้านหน่วย หรือประมาณร้อยละ 17.90 และในปี พ.ศ. 2527 มีหน่วยจำหน่ายเพิ่มขึ้นเป็น 389.21 ล้านหน่วย โดยเพิ่มขึ้น 22.30 ล้านหน่วยหรือประมาณร้อยละ 6.08 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้หน่วยจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5.70 และร้อยละ 2.90 ซึ่งคิดเป็นจำนวน 21.00 ล้านหน่วย และ 11.30 ล้านหน่วย ตามลำดับ

- เขตจำหน่ายคลองเตย ในปี พ.ศ. 2526 มีหน่วยจำหน่ายทั้งสิ้น 1,083.82 ล้านหน่วย โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 122.71 ล้านหน่วย หรือประมาณร้อยละ 12.77 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 1,154.87 ล้านหน่วย โดยเพิ่มขึ้น 71.05 ล้านหน่วย หรือประมาณร้อยละ 6.56 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้หน่วยจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าในปี พ.ศ. 2526 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.80 หรือประมาณ 8.30 ล้านหน่วย และทำให้หน่วยจำหน่ายในปี พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 2.30 หรือคิดเป็นจำนวน 26.00 ล้านหน่วย

- เขตจำหน่ายราษฎร์บูรณะ ในปี พ.ศ. 2526 มีหน่วยจำหน่ายทั้งสิ้น 1,532.86 ล้านหน่วย โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 155.93 ล้านหน่วย หรือประมาณร้อยละ 11.32 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 1,872.62 ล้านหน่วย โดยเพิ่มขึ้น 339.76 ล้านหน่วย หรือประมาณร้อยละ 22.17 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้หน่วยจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าในปี พ.ศ. 2526 ลดลงประมาณร้อยละ 3.50 หรือประมาณ 53.60 ล้านหน่วย และทำให้หน่วยจำหน่ายในปี พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5.00 หรือประมาณ 93.30 ล้านหน่วย

จะเห็นได้ว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีผลทำให้หน่วยจำหน่ายพลังงานไฟฟ้าในเขตจำหน่ายยานนาวา และราษฎร์บูรณะ มีจำนวนเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเขตราษฎร์บูรณะทางฝั่งธนบุรี มีจำนวนเพิ่มขึ้นมาก แสดงให้เห็นว่าเกิดการพัฒนาด้านที่ทางฝั่งตะวันตกของกรุงเทพมหานครมากขึ้น

1.10.2 บริการประปา

จากจำนวนรายผู้ใช้น้ำประปาในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง ที่แสดงในตารางที่ 4.24 นำมาวิเคราะห์หาผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ดังแสดงตัวอย่างการคำนวณในตารางที่ 15 และภาพที่ 15 ภาคผนวก ข. ดังมีผลปรากฏในตารางที่ 5.15 และภาพที่ 5.17

ตารางที่ 5.15 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อบริการประปา

(หน่วย:ราย)

ปี พ.ศ.	ตากสิน	ทุ่งมหาเมฆ	แมนศรี
2526	-660	40	730
2527	-7,100	-1,780	8,100

- สาขาตากสิน ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนผู้ใช้น้ำประปา ทั้งสิ้น 59,444 ราย โดยเพิ่มจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 3,117 ราย หรือประมาณร้อยละ 5.58 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนรายเพิ่มขึ้นเป็น 62,910 ราย โดยเพิ่มขึ้น 3,466 ราย หรือประมาณร้อยละ 5.83 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนราย ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 1.10 และร้อยละ 11.30 ซึ่งคิดเป็นจำนวน 660 ราย และ 7,100 ราย ตามลำดับ

- สาขาทุ่งมหาเมฆ ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนผู้ใช้น้ำ ประปา 62,230 ราย โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 1,986 ราย หรือประมาณ ร้อยละ 3.30 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 65,495 ราย โดยเพิ่มขึ้นจำนวน 3,265 ราย หรือประมาณร้อยละ 5.25 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนผู้ ใช้น้ำประปาในปี พ.ศ. 2526 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 0.06 หรือประมาณ 40 ราย และทำให้ จำนวนรายในปี พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 2.70 หรือคิดเป็นจำนวน 1,780 ราย

- สาขาแมนศรี ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนรายผู้ใช้น้ำ ประปา 48,995 ราย โดยลดลงจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 97 ราย หรือประมาณร้อยละ 0.20 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนรายเพิ่มขึ้นเป็น 54,240 ราย โดยเพิ่มขึ้น 5,245 ราย หรือประมาณร้อยละ 10.71 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนผู้ใช้น้ำประปา ในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 1.50 และร้อยละ 15.00 ซึ่งคิด เป็นจำนวน 730 ราย และ 8,100 ราย ตามลำดับ

1.10.3 บริการโทรศัพท์

จากจำนวน เลขหมายผู้เช่าโทรศัพท์ใน เขตพื้นที่ใกล้เคียง ที่ แสดงในตารางที่ 4.25 นำมาวิเคราะห์หาผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ดังแสดงตัวอย่างการคำนวณในตารางที่ 16 และภาพที่ 16 ภาคผนวก ข. ดังมีผลปรากฏในตาราง ที่ 5.16 และภาพที่ 5.18

ตารางที่ 5.16 ผลการวิเคราะห์ผลกระทบต่อบริการโทรศัพท์

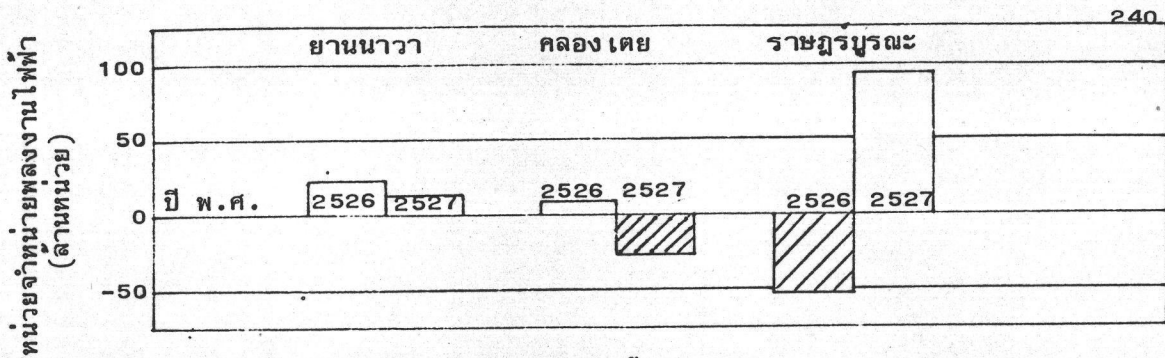
(หน่วย : เลขหมาย)

ปี พ.ศ.	ธนบุรี	ดาวคะนอง	ตรอกจันทน์	ถนนตก	ทุ่งมหาเมฆ	สุรวงศ์
2526	-480	1,340	820	540	220	-1,740
2527	-610	1,560	3,480	1,020	-180	-3,910

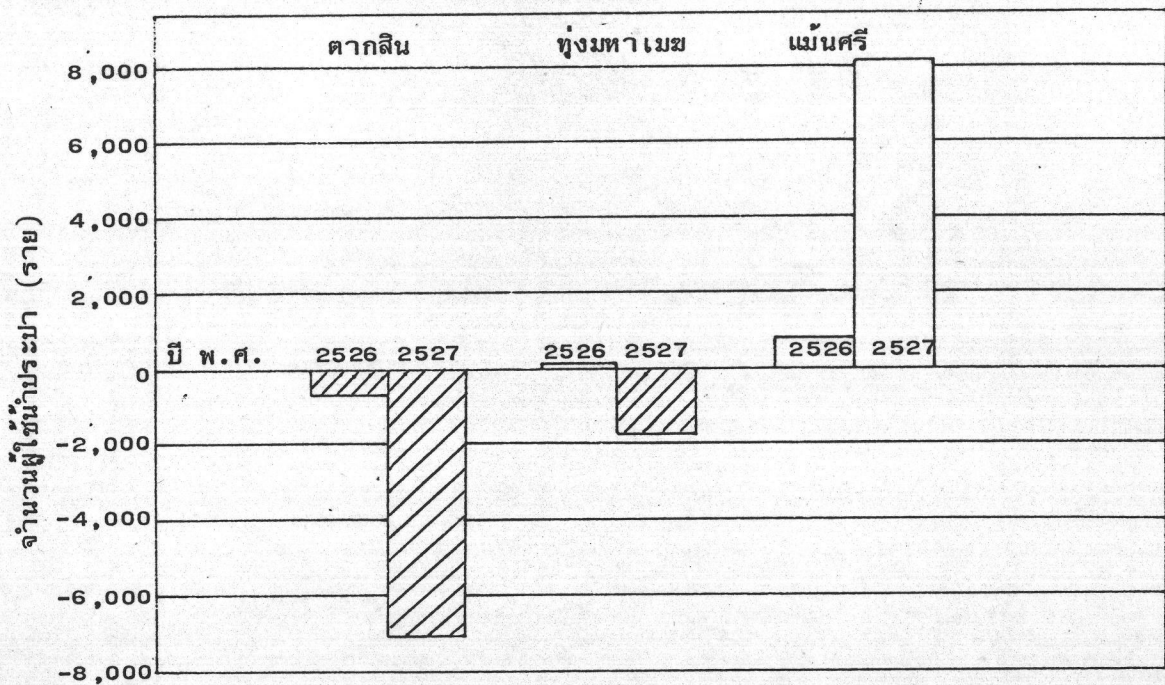
- ทูมสายธนบุรี ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนเลขหมายผู้เข้าโทรศัพท์ 20,117 เลขหมาย โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 449 เลขหมาย หรือประมาณร้อยละ 2.28 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 20,739 เลขหมาย โดยเพิ่มขึ้น 622 เลขหมายหรือประมาณร้อยละ 3.09 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนเลขหมายในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 2.40 และร้อยละ 3.00 หรือคิดเป็นจำนวน 480 เลขหมาย และ 610 เลขหมาย ตามลำดับ

- ทูมสายดาวคะนอง ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนเลขหมาย 11,108 เลขหมาย โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 1,785 เลขหมายหรือประมาณร้อยละ 19.15 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 11,681 เลขหมาย โดยเพิ่มขึ้น 573 เลขหมาย หรือประมาณร้อยละ 5.16 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนเลขหมายในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 12.10 และร้อยละ 13.40 หรือคิดเป็นจำนวน 1,340 เลขหมาย และ 1,560 เลขหมาย ตามลำดับ

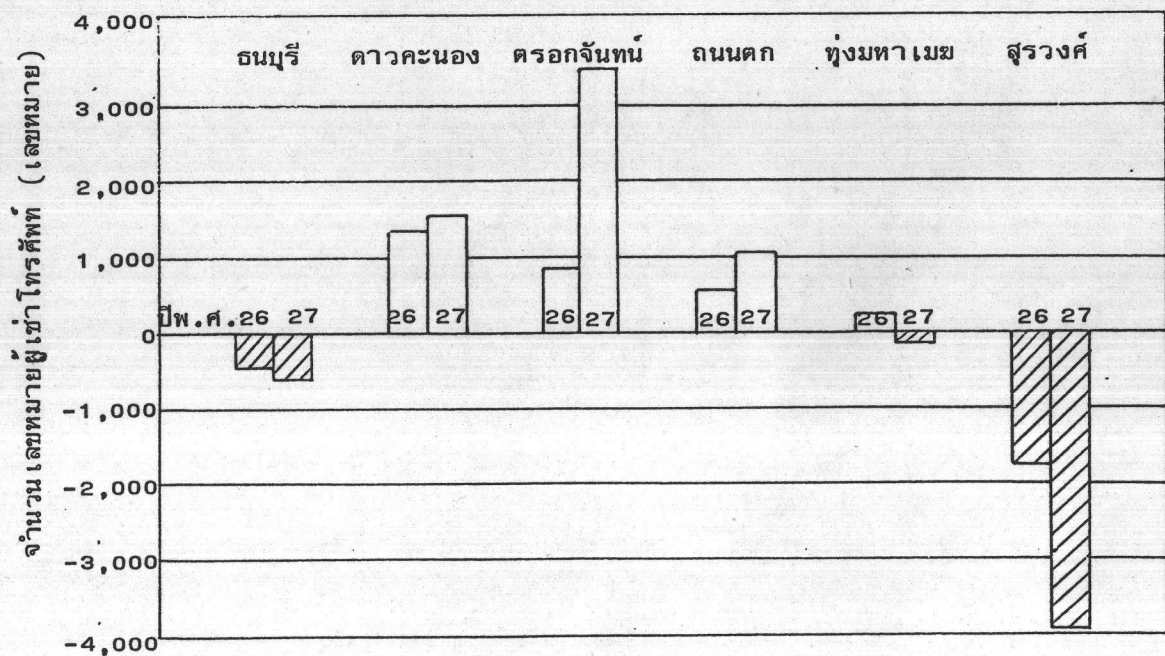
- ทูมสายตรอกจันทน์ ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนเลขหมาย 6,476 เลขหมาย โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 1,144 เลขหมาย หรือประมาณร้อยละ 21.46 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มเป็น 9,400 เลขหมาย โดยเพิ่มขึ้นจำนวน 2,924 เลขหมายหรือประมาณร้อยละ 45.15 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนเลขหมายในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 12.60 และร้อยละ 37.00 หรือประมาณ 820 เลขหมายและ 3,480 เลขหมาย



ภาพที่ 5.16 ผลกระทบต่อบริการไฟฟ้า



ภาพที่ 5.17 ผลกระทบต่อบริการประปา



ภาพที่ 5.18 ผลกระทบต่อบริการโทรศัพท์

- ทุบสายถนนคก ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนผู้เข้าโทรศัพท์ 4,010 เลขหมาย โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 665 เลขหมาย หรือประมาณร้อยละ 19.88 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 4,588 เลขหมาย โดยเพิ่มขึ้น 578 เลขหมาย หรือประมาณร้อยละ 14.41 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนเลขหมายในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 13.50 และร้อยละ 22.30 ซึ่งคิดเป็นจำนวน 540 เลขหมาย และ 1,020 เลขหมาย ตามลำดับ

- ทุบสายทุ่งมหาเมฆ ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนผู้เข้าโทรศัพท์ 9,781 เลขหมาย โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 847 เลขหมายหรือประมาณร้อยละ 9.48 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 9,884 เลขหมาย โดยเพิ่มขึ้นจำนวน 103 เลขหมายหรือประมาณร้อยละ 1.05 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนเลขหมายในปี พ.ศ. 2526 เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 2.20 หรือประมาณ 220 เลขหมาย และทำให้จำนวนเลขหมายในปี พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 1.80 หรือประมาณ 180 เลขหมาย

- ทุบสายสุรวงศ์ ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนผู้เข้าโทรศัพท์ 28,066 เลขหมาย โดยเพิ่มขึ้นจากเมื่อปี พ.ศ. 2525 จำนวน 975 เลขหมาย หรือประมาณร้อยละ 3.60 และในปี พ.ศ. 2527 มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 28,075 เลขหมาย โดยเพิ่มขึ้น 9 เลขหมาย หรือประมาณร้อยละ 0.03 จากผลการวิเคราะห์พบว่า สะพานมีผลทำให้จำนวนเลขหมายในปี พ.ศ. 2526 และ พ.ศ. 2527 ลดลงประมาณร้อยละ 6.20 และร้อยละ 13.90 ซึ่งคิดเป็นจำนวน 1,740 เลขหมาย และ 3,910 เลขหมาย ตามลำดับ

1.11 ชีวิตความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อม

ผลการสำรวจแสดงไว้ในตารางที่ 4 และ 6 ภาคผนวก ค. ซึ่งพอจะสรุปได้ดังต่อไปนี้

1. สินค้าให้เลือกซื้อ จากจำนวนแบบสอบถามทั้งหมด 316 ชุด พบว่าประมาณร้อยละ 64.88 ตอบว่า มีจำนวนสินค้าให้เลือกซื้อในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชเพิ่มมากขึ้น มีประมาณร้อยละ 33.22 ตอบว่า ไม่เปลี่ยนแปลง และมีเพียงร้อยละ 1.90 ตอบว่า มีจำนวนสินค้าลดน้อยลง

2. สภาพแวดล้อมทางสังคม จากจำนวนแบบสอบถาม 318 ชุด พบว่า มีประมาณร้อยละ 46.54 ให้ความเห็นว่าสภาพแวดล้อมทางสังคมมีการเปลี่ยนแปลงมากขึ้น มีประมาณร้อยละ 40.25 ตอบว่า ไม่มีการเปลี่ยนแปลง และมีร้อยละ 13.21 ตอบว่า สภาพแวดล้อมทางสังคมมีการเปลี่ยนแปลงลดลง

3. ทัศนียภาพ อันแสดงถึงสภาพแวดล้อมรอบๆ ด้านของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช จากจำนวนแบบสอบถาม 301 ชุด มีประมาณร้อยละ 61.13 ให้ความเห็นว่ามีการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพเพิ่มมากขึ้น ประมาณร้อยละ 19.60 ตอบว่า ทัศนียภาพลดลง และร้อยละ 19.27 ตอบว่า ทัศนียภาพไม่เปลี่ยนแปลง

4. อาชญากรรม จากจำนวนแบบสอบถาม 315 ชุด มีประมาณร้อยละ 46.67 ตอบว่า สถิติด้านอาชญากรรมไม่เปลี่ยนแปลง มีร้อยละ 27.94 ตอบว่า มีอาชญากรรมเพิ่มขึ้นกว่าเดิม และมีร้อยละ 25.39 ตอบว่า สถิติอาชญากรรมลดน้อยลง

5. มลพิษทางเสียง จากแบบสอบถาม 326 ชุด พบว่าประมาณร้อยละ 66.87 ตอบว่า เมื่อมีสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว ทำให้เกิดมลพิษทางเสียงเพิ่มมากขึ้น มีประมาณร้อยละ 22.70 ที่ตอบว่าไม่เปลี่ยนแปลง และประมาณร้อยละ 10.43 ตอบว่า มลพิษทางเสียงลดน้อยลง

6. มลพิษทางอากาศ จากแบบสอบถาม 324 ชุด พบว่าประมาณร้อยละ 62.96 ตอบว่า เกิดมลพิษทางอากาศเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิม ประมาณร้อยละ 14.89 ตอบว่า ไม่มีการเปลี่ยนแปลง และมีประมาณร้อยละ 12.34 ที่ตอบว่า เกิดมลพิษทางอากาศลดน้อยลง

แสดงให้เห็นว่า หลังจากมีสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว มีผลทำให้ชีวิตความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป ก่อให้เกิดมลพิษทางเสียงและอากาศเพิ่มมากขึ้น

ในตารางที่ 5.17 แสดงผลสรุปจากการวิเคราะห์ผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชที่มีต่อสภาพ เศรษฐกิจและสังคมของบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง

ตารางที่ 5.17 สรุปผลการวิเคราะห์ที่ด้านเศรษฐกิจและสังคม

รายการ	พื้นที่ใกล้เคียง									
	เขตบางรัก		เขตยานนาวา		เขตคลองสาน		เขตธนบุรี			
	2526	2527	2526	2527	2526	2527	2526	2527	2526	2527
1) สภาพเศรษฐกิจและสังคม										
จำนวนประชากร (คน)	-	-	-860	3,120	1,000	740	-8,440	-8,800		
การย้ายเข้า (คน)	855	-1,370	1,600	650	-2,000	-870	-1,980	1,100		
การย้ายออก (คน)	-	-	930	780	-530	690	1,130	3,600		
บ้านพักอาศัย (หลัง)	-60	220	540	-850	5,050	220	260	310		
นักเรียน (คน)	-450	-	-410	-	-180	-	-420	-		
ภาษีโรงเรียนและที่ดิน (ล้านบาท)	-6.30	1.40	0.30	2.20	0.10	-1.00	-0.40	-2.20		
ภาษีบำรุงท้องที่ (ล้านบาท)	-0.05	0.20	2.70	2.00	-0.10	0.08	-0.23	-0.22		
ภาษีป้าย (ล้านบาท)	-0.60	-0.70	0.35	0.37	0.04	0.03	-0.08	-0.20		
ภาษีการค้า (ล้านบาท)	-136	-285	10.30	0.30	-0.90	6.30	-3.90	-2.10		
ภาษีเงินได้บุคคลธรรมดา (ล้านบาท)	-120	-115	-14.00	-37.00	2.20	-5.40	9.00	7.60		
ภาษีเงินได้นิติบุคคล (ล้านบาท)	-267	-503	23.00	16.00	3.60	-1.10	-0.80	-3.60		
รายรับ (ล้านบาท)	-1.60	-	1.80	-	0.60	-	-1.00	-		
รายจ่าย (ล้านบาท)	8.50	-	3.00	-	0.80	-	3.70	-		
2) ระบบสาธารณูปโภค										
ยานนาวา			คลองเตย		ราษฎร์บูรณะ					
2526	2527	2526	2527	2526	2527	2526	2527			
21	11.3	8.3	-26	-53.6	93.3					
ไฟฟ้า (ล้านบาท)										

ตารางที่ 5.17 สรุปผลการวิเคราะห์ตามเศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)

รายการ	พื้นที่ใกล้เคียง											
	ตากสิน		ทุ่งมหาเมฆ		แมนศรี							
ประมาณ (ราย)	2526	2527	2526	2527	2526	2527	2526	2527				
	-660	-7,100	40	-1,780	730	8,100						
โทรศัพท์ (เลขหมาย)	ธนบุรี		ดาวคะนอง		ตราชอกจันทร์		ถนนตก		ทุ่งมหาเมฆ		สุรวงศ์	
	2526	2527	2526	2527	2526	2527	2526	2527	2526	2527	2526	2527
	-480	-610	1,340	1,560	820	3,480	540	1,020	220	-180	-1,740	-3,910

2. ด้านการเดินทาง

2.1 ปริมาณการจราจร

จากข้อมูลปริมาณการจราจรที่ใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชและสะพานใกล้เคียง ซึ่งได้แก่สะพานพระพุทธยอดฟ้า และสะพานกรุงเทพ ที่ได้จากการสำรวจโดยสำนักผังเมือง⁽¹⁴⁾ ตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2510-2527 จะพบว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชมีผลกระทบต่อปริมาณการจราจรบนสะพานใกล้เคียงอย่างเห็นได้ชัด ดังในตารางที่ 5.18

ตารางที่ 5.18 ปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวันบนสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชและสะพานใกล้เคียง

สะพาน	ปีที่เปิดใช้งาน	2510	2516	2518	2521	2524	2525	2527
สะพานพระ พุทธยอดฟ้า	2475	105,400	143,108	106,194	98,188	117,150	115,933	140,294
สะพาน กรุงเทพ	2502	22,200	39,626	41,799	53,180	63,850	46,217	59,349
สะพานตากสิน	2525	-	-	-	-	-	65,048	137,095

กล่าวคือ หลังจากเปิดใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชในปี พ.ศ. 2525 แล้ว ทำให้ปริมาณการจราจรบนสะพานพระพุทธยอดฟ้าและสะพานกรุงเทพ ลดลงจากปี พ.ศ. 2524 เป็นจำนวนประมาณ 1,200 คัน/วัน และ 17,600 คัน/วัน ตามลำดับ โดยในปีดังกล่าวมีรถยนต์มาใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชเป็นจำนวน 65,000 คัน/วัน และได้เพิ่มจำนวนขึ้นเป็น 137,100 คัน/วัน ในปี พ.ศ. 2527 หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 55.46 ต่อปี ซึ่งนับว่าสูงมาก

และเมื่อพิจารณาถึงปริมาณการจราจรในช่วงเวลา 8.00-9.00 น. มากถึง 9,008 คัน/ชั่วโมง ซึ่งมากเป็นที่สองรองจากสะพานพระพุทธยอดฟ้าที่มีจำนวน 9,051 คัน/ชั่วโมง โดยในจำนวนนี้ เป็นการเดินทางจากฝั่งธนบุรีมาฝั่งพระนครจำนวน 5,311 คัน/ชั่วโมง และจากฝั่งพระนครไปฝั่งธนบุรีจำนวน 3,697 คัน/ชั่วโมง ซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 6.57 ของปริมาณการจราจรเฉลี่ยต่อวัน

ตารางที่ 5.19 ปริมาณการจราจรสูงสุดในชั่วโมงเร่งด่วนบนสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช และสะพานใกล้เคียง

สะพาน	ปริมาณการจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน)	ช่วง เวลา สูงสุด เข้า	ปริมาณการจราจรสูงสุด (คัน/ชั่วโมง)	สัดส่วนร้อยละ
สะพานพระพุทธยอดฟ้า	140,294	8.00-9.00	9,051	6.45
สะพานกรุงเทพ	59,349	8.00-9.00	3,716	6.26
สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช	137,095	8.00-9.00	9,008	6.57

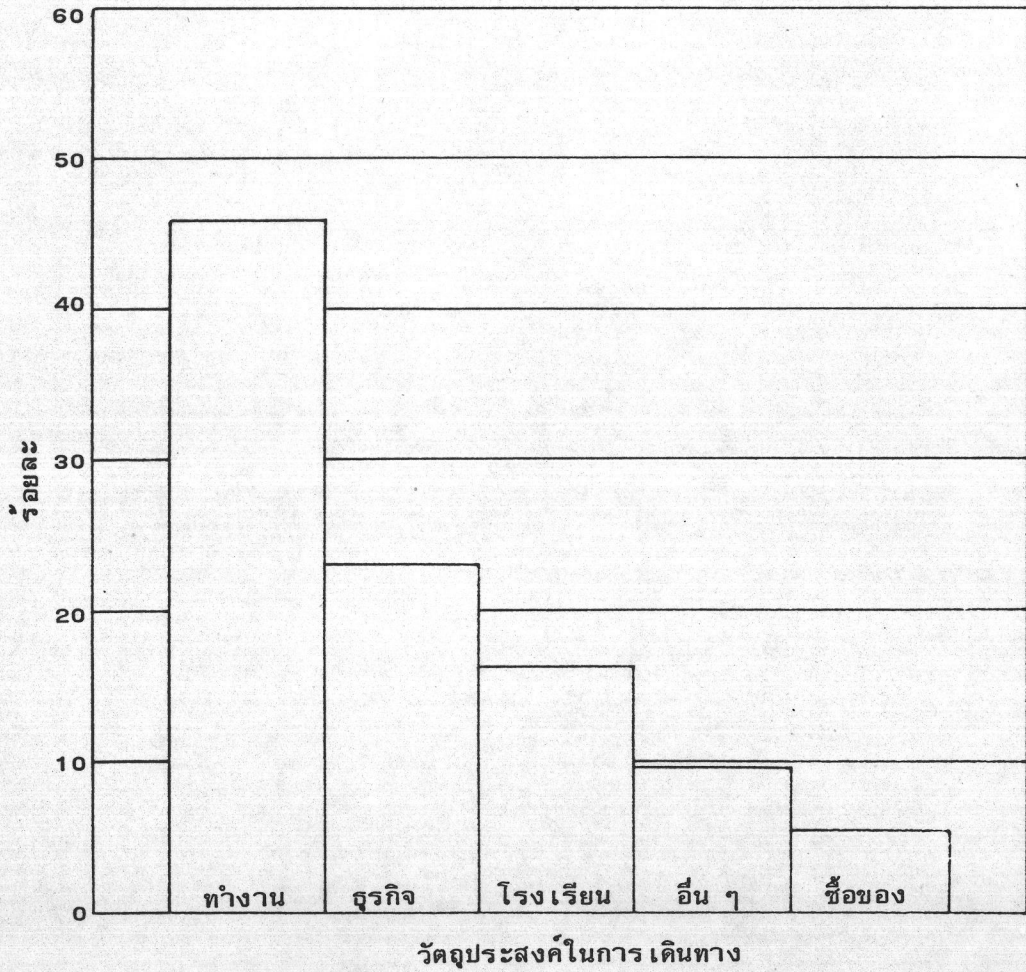
แสดงให้เห็นว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ช่วยในการแบ่งเบาภาระปริมาณการจราจรบนสะพานใกล้เคียงทั้งสอง และยังช่วยในการผ่อนคลายปัญหาการจราจรแออัดในฝั่งพระนครอีกด้วย ซึ่งนับว่าตรงตามเป้าหมายที่วางไว้ นอกจากนี้ จะสังเกตเห็นได้ว่า ในปี พ.ศ. 2527 สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาทั้งสามแห่งนี้ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นทุกสะพาน แสดงว่าประชาชนนิยมใช้สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในการเดินทาง เพิ่มมากขึ้น

2.2 วัตถุประสงค์ของการใช้สะพาน

จากแบบสอบถามที่สำรวจได้ พบว่าผู้ใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีวัตถุประสงค์ในการเดินทาง เพื่อไปทำงานมีจำนวนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.9 รองลงมาได้แก่ การเดินทางเพื่อไปประกอบธุรกิจ มีประมาณร้อยละ 23.0 การเดินทางเพื่อไปโรงเรียน ร้อยละ 16.2 และการเดินทางเพื่อไปจับจ่ายซื้อของร้อยละ 5.4 ดังแสดงในภาพที่ 5.19 ทั้งนี้ เป็นเพราะว่าสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช เป็นตัวเชื่อมระหว่างบริเวณที่อยู่อาศัยและเขตธุรกิจการศึกษาที่สำคัญ ดังนั้นจึงนับว่ามีบทบาทอย่างมากต่อการเอื้ออำนวยการเดินทางให้ประชาชนไปประกอบหน้าที่การงาน อันเป็นผลทำให้ระบบเศรษฐกิจโดยรวมดีขึ้น อีกทั้งยังเป็นประโยชน์ต่อการศึกษาของประชาชนอีกด้วย

2.3 ระยะเวลาในการเดินทาง

จากผลการสำรวจทัศนคติของประชาชนในด้านระยะเวลาในการเดินทาง พบว่า จากจำนวนแบบสอบถามทั้งหมด 326 ชุด มีถึงร้อยละ 80.98 ที่ตอบว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช สามารถช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางลง และมีประมาณร้อยละ 14.42 ที่ตอบว่า ใช้เวลาในการเดินทางเท่าเดิมไม่เปลี่ยนแปลง และมีเพียงร้อยละ 4.60



ภาพที่ 5.19 การกระจายตัวของวัตถุประสงค์ในการเดินทางข้ามสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช

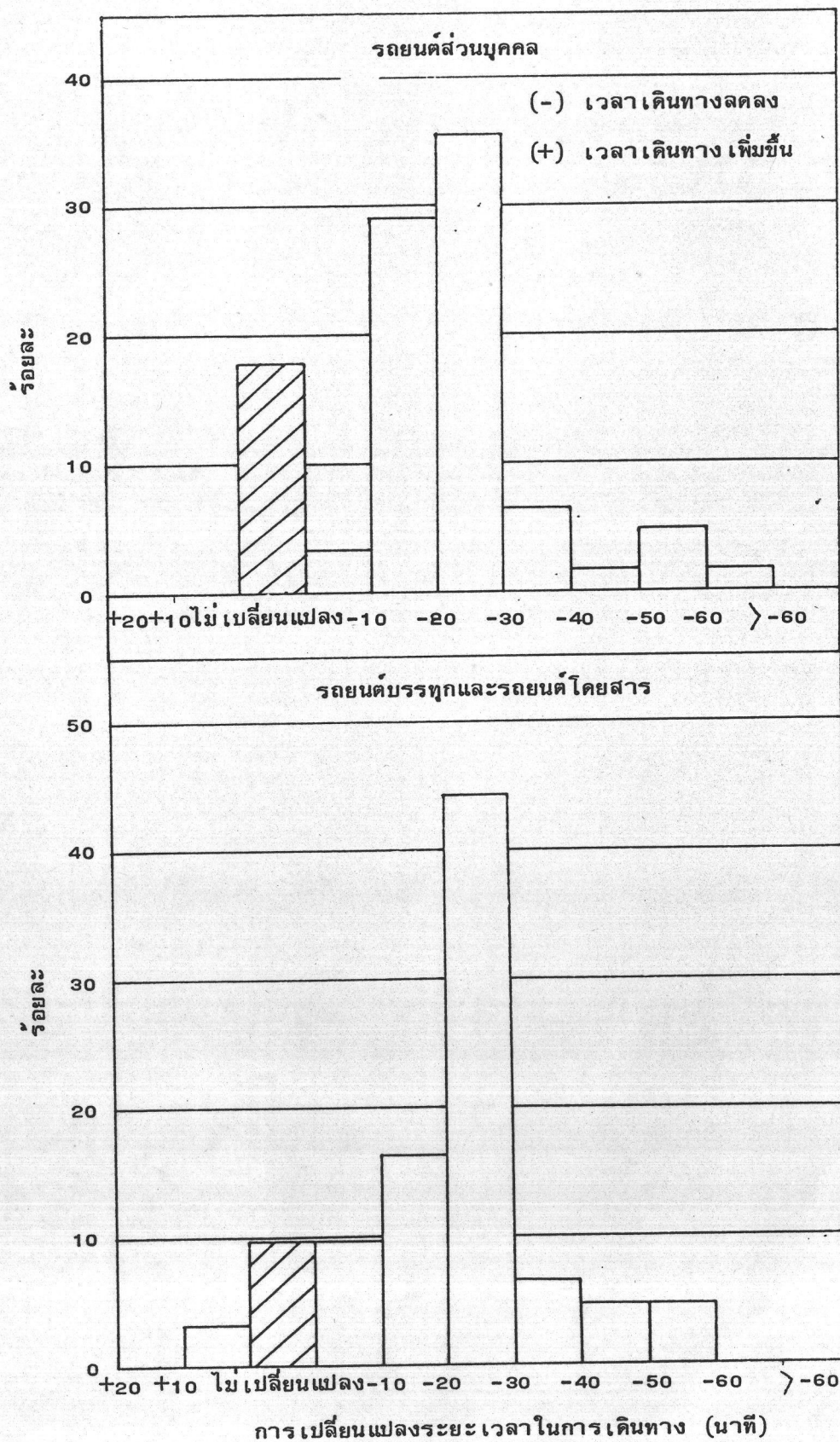
เท่านั้น ที่ตอบว่าต้องเสียเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น ดังแสดงในตารางที่ 3 ภาคผนวก ค.

ในขณะที่เดียวกัน จากการสำรวจถึงการเปลี่ยนแปลงระยะเวลาในการเดินทางของผู้ใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช โดยพิจารณาแยกเป็นผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และผู้ใช้รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสาร พบว่าจากจำนวนแบบสอบถามผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล 62 ชุด มีประมาทร้อยละ 67.74 ตอบว่า สามารถประหยัดเวลาในการเดินทางได้มากถึง 30 นาที และประมาทร้อยละ 17.74 ตอบว่า เวลาในการเดินทางไม่เปลี่ยนแปลง ซึ่งจะเห็นได้ว่าไม่มีผู้ใดตอบว่าเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นเลย และจากจำนวนแบบสอบถามผู้ใช้รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสาร 61 ชุด พบว่า ประมาทร้อยละ 70.49 ตอบว่า ประหยัดเวลาในการเดินทางได้มากถึง 30 นาที และประมาทร้อยละ 9.84 ตอบว่า เวลาในการเดินทางไม่ได้เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งแสดงให้เห็นว่าสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชนี้ สามารถช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางลงได้มาก สำหรับกรณีผู้ใช้รถยนต์บรรทุกและรถยนต์โดยสาร ประมาทร้อยละ 3.28 ให้ความเห็นว่าต้องเสียเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นอีกไม่เกิน 10 นาที เป็นเพราะว่าคนเหล่านี้พักอาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ซึ่งแต่ก่อนเดินทางโดยใช้รถยนต์โดยสารมาลงที่ท่าเรือ แล้วต่อเรือข้ามฟากมาอีกฝั่งหนึ่ง ซึ่งในบริเวณท่าเรือข้ามฟากนี้จะมีรถเมล์เล็กจอดคอยบริการอยู่ จึงทำให้สามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้ในระยะเวลาอันสั้น แต่หลังจากเมื่อมีสะพานนี้แล้ว ได้มีการยกเลิกท่าจอดรถดังกล่าว อีกทั้งถนนทางขึ้นสะพานยังได้ปิดกั้นทางเข้าไปสู่ท่าเรือข้ามฟาก จึงทำให้คนเหล่านี้ต้องหันมาใช้สะพาน ซึ่งทำให้ต้องเสียเวลาในการเดินทางมากขึ้นกว่าเดิม รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงระยะเวลาในการเดินทางแสดงไว้ในตารางที่ 12 ภาคผนวก ค. และภาพที่ 5.20

2.4 ระยะทางในการเดินทาง

ในการสำรวจนี้ได้พิจารณาระยะทางในการเดินทางของผู้ใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช เป็น 2 ลักษณะคือ การกระจายตัวของระยะทางที่เดินทางแยกตามจุดประสงค์ของการเดินทาง และการเปลี่ยนแปลงระยะทางในการเดินทาง ดังแสดงผลจากการสำรวจไว้ในตารางที่ 13 และ 14 ภาคผนวก ค.

2.4.1 การกระจายตัวของระยะทางแยกตามจุดประสงค์ของการเดินทาง จากการสำรวจนี้พบว่า



ภาพที่ 5.20 การกระจายตัวของการเปลี่ยนแปลงระยะเวลาในการเดินทาง

- การเดินทางไปทำงาน คนส่วนใหญ่จะเดินทางไปทำงานในระยะทางที่น้อยกว่า 20 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 83.37 ของคนเดินทางไปทำงานทั้งหมด

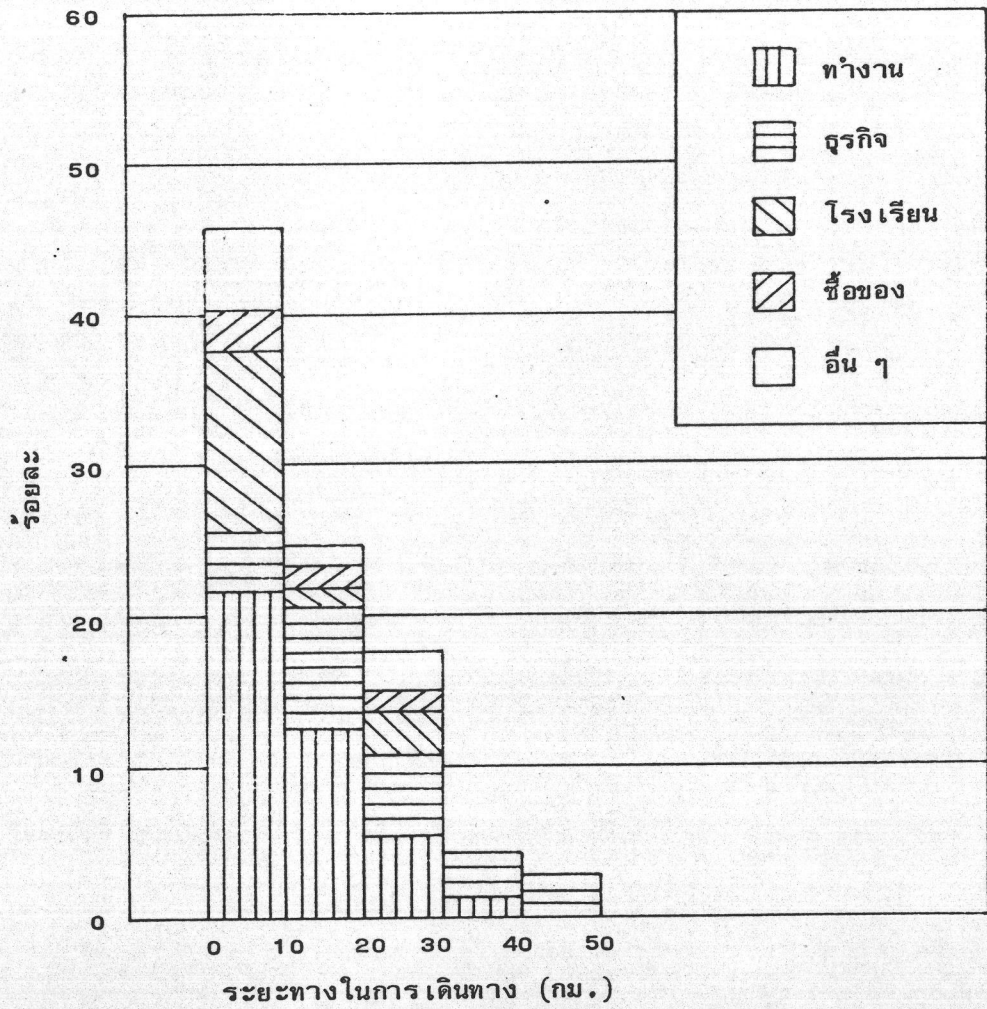
- การเดินทางไปธุรกิจ ประมาณร้อยละ 58.95 จะเดินทางไปประกอบธุรกิจในระยะทางระหว่าง 10-30 กิโลเมตร

- การเดินทางไปโรงเรียน ประมาณร้อยละ 74.69 จะเดินทางไปโรงเรียนในระยะทางที่น้อยกว่า 10 กิโลเมตร

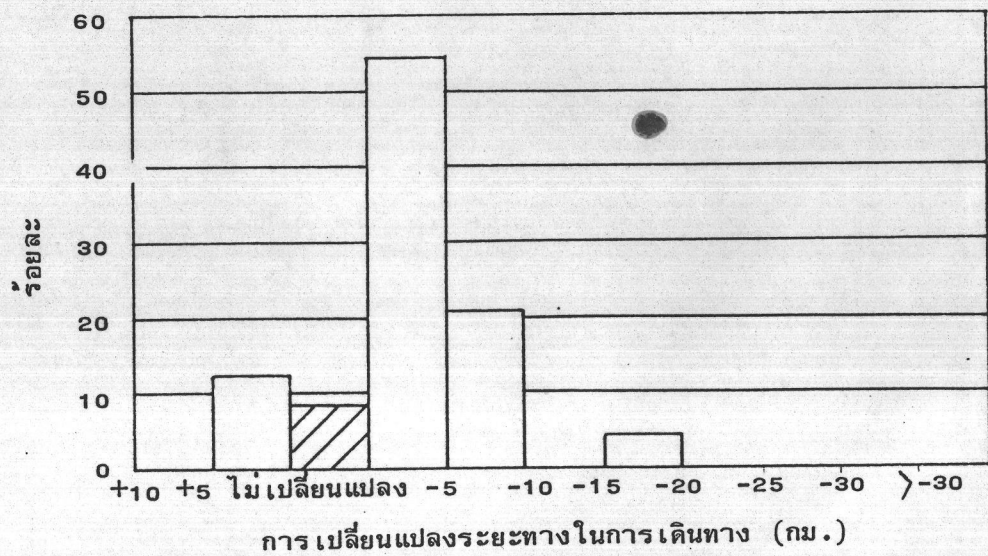
- การเดินทางไปซื้อของ ประมาณร้อยละ 49.09 จะเดินทางไปซื้อของในระยะทางที่น้อยกว่า 10 กิโลเมตร

ซึ่ง เมื่อพิจารณาแล้ว จะเห็นได้ว่าคนที่ใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ส่วนใหญ่จะเดินทางในระยะทางที่น้อยกว่า 20 กิโลเมตร คิดเป็นจำนวนร้อยละ 70.6 ของคนเดินทางทั้งหมด ซึ่งในจำนวนนี้ ประมาณร้อยละ 45.8 เดินทางในระยะทางที่น้อยกว่า 10 กิโลเมตร แสดงให้เห็นว่าการเดินทางส่วนมากจะเป็นการเดินทางแบบ Local Trips ที่มีจุดหมายปลายทางอยู่ในรัศมีประมาณ 15 กิโลเมตรจากสะพาน ดังแสดงในภาพที่ 5.21

2.4.2 การเปลี่ยนแปลงระยะทางในการเดินทาง จากผลการสำรวจการเปลี่ยนแปลงระยะทางในการเดินทางข้ามสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช เปรียบเทียบกับก่อนมีสะพาน พบว่า จากจำนวนแบบสอบถาม 72 ชุด พบว่า คนส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 75 มีระยะทางในการเดินทางลดน้อยลงถึง 10 กิโลเมตร และมีประมาณร้อยละ 12.5 ตอบว่า มีระยะทางเพิ่มขึ้นน้อยกว่า 5 กิโลเมตร ทั้งนี้เป็นเพราะว่าสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชตั้งอยู่ในศูนย์กลางเมือง การออกแบบทางขึ้นลงและทางเชื่อมจึงต้องการพื้นที่กว้างและการเข้าถึงได้เต็มที่ เพื่อก่อให้เกิดประสิทธิภาพต่อการเดินทาง ทำให้คนเหล่านี้ซึ่งอาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับสะพานต้องเดินทางด้วยระยะทางที่เพิ่มขึ้น ภาพที่ 5.22 แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงระยะทางในการเดินทางดังกล่าว



ภาพที่ 5.21 การกระจายตัวของระยะทางในการเดินทาง



ภาพที่ 5.22 การกระจายตัวของการเปลี่ยนแปลงระยะทางในการเดินทาง

2.5 ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง

ผลของการสำรวจแสดงไว้ในตารางที่ 3 ภาคผนวก ค. พบว่า จากจำนวนแบบสอบถามทั้งหมด 323 ชุด คนส่วนใหญ่ถึงร้อยละ 57.28 ตอบว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชช่วยลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางลง และมีประมาณร้อยละ 35.29 ตอบว่า ค่าใช้จ่ายในการเดินทางมีค่าเท่าเดิม ไม่เปลี่ยนแปลง และมีเพียงร้อยละ 7.43 เท่านั้นที่ตอบว่า เสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

2.6 ความสะดวกสบายในการเดินทาง

ผลจากการสำรวจ แสดงไว้ในตารางที่ 3 ภาคผนวก ค. กล่าวคือ จากจำนวนแบบสอบถาม 332 ชุด พบว่าประมาณร้อยละ 79.80 ตอบว่า หลังจากมีสะพานแล้ว ทำให้มีความสะดวกในการเดินทางเพิ่มมากขึ้นกว่าเดิม มีประมาณร้อยละ 8.70 ตอบว่า ไม่เปลี่ยนแปลง และมีประมาณร้อยละ 11.50 ตอบว่า มีความสะดวกในการเดินทางลดน้อยลง และเมื่อพิจารณาแยกตามที่อยู่อาศัยฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรีตามชนิดของยานพาหนะที่ใช้พบว่า สำหรับผู้ที่อยู่อาศัยทางฝั่งพระนคร จากจำนวนแบบสอบถามที่ได้ 61 ชุด มีประมาณร้อยละ 96.72 ที่ตอบว่าได้รับความสะดวกสบายเพิ่มมากขึ้น ซึ่งในจำนวนนี้เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ รถยนต์รับจ้าง รถยนต์โดยสารขนาดเล็กและขนาดกลาง รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ ทั้งหมด รวมถึงผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประมาณร้อยละ 96.00 จากจำนวนแบบสอบถาม 50 ชุด ในขณะที่เดียวกันสำหรับผู้ที่อยู่อาศัยทางฝั่งธนบุรี จากจำนวนแบบสอบถามทั้งหมด 105 ชุด พบว่า คนส่วนใหญ่คือประมาณร้อยละ 93.33 ตอบว่า มีความสะดวกสบายเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน ซึ่งในจำนวนนี้เป็นผู้ใช้รถจักรยานยนต์ รถยนต์รับจ้าง รถยนต์โดยสารขนาดเล็กและขนาดกลางทั้งสิ้น รวมถึงผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลประมาณร้อยละ 92.47 จากจำนวนแบบสอบถาม 93 ชุด ดังแสดงผลไว้ในตารางที่ 8 ภาคผนวก ค.

แสดงให้เห็นว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีผลดีในการก่อให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางของประชาชนทั้งฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี

2.7 การจราจรติดขัด

จากผลการสำรวจทัศนคติของประชาชนที่มีต่อปัญหาการจราจรติดขัด หลังจากมีสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว แสดงไว้ในตารางที่ 3 ภาคผนวก ค. พบว่า จากจำนวนแบบสอบถามทั้งหมด 323 ชุด คนส่วนใหญ่ประมาณร้อยละ 43.65 ตอบว่า สะพาน

สามารถช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดได้ มีประมาณร้อยละ 31.58 ที่ตอบว่า ไม่มีการเปลี่ยนแปลง และมีประมาณร้อยละ 24.77 ที่ตอบว่า มีการจราจรติดขัดเพิ่มมากขึ้น

2.8 การบริการของรถยนต์โดยสารประจำทาง

จากผลการสำรวจที่แสดงไว้ในตารางที่ 3 ภาคผนวก ค. พบว่า จากจำนวนแบบสอบถามทั้งหมด 283 ชุด มีประมาณร้อยละ 44.88 ตอบว่า การบริการของรถยนต์โดยสารประจำทางมีจำนวนเท่าเดิมไม่เปลี่ยนแปลง ในขณะที่มีประมาณร้อยละ 44.52 ตอบว่า มีการบริการเพิ่มมากขึ้น และมีเพียงร้อยละ 10.60 เท่านั้นที่ตอบว่า มีการบริการลดน้อยลง

2.9 อุบัติเหตุ

จากสถิติจำนวนอุบัติเหตุ จำนวนคนเสียชีวิต จำนวนคนบาดเจ็บ และค่าเสียหายที่เกิดขึ้นบนถนนสายต่างๆ ในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงกับสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ซึ่งได้แก่ ถนนเจริญกรุง ถนนสาทรเหนือ ถนนสาทรใต้ ถนนเจริญนคร และถนนตากสิน ในช่วงปี พ.ศ. 2523-2526 พบว่า หลังจากมีสะพานแล้ว อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นยังคงมีจำนวนใกล้เคียงกันกับก่อนมีสะพาน ทั้งๆ ที่ปริมาณรถยนต์มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น แต่ในขณะเดียวกัน จำนวนคนเสียชีวิต คนบาดเจ็บ และค่าเสียหายที่เกิดขึ้นมีจำนวนลดน้อยลง แสดงให้เห็นว่าสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีส่วนในการช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุให้เบาบางลง ซึ่งผลนี้สอดคล้องกับผลจากการสำรวจแบบสอบถามทั้งหมด 314 ชุด ซึ่งพบว่า มีประมาณร้อยละ 43.32 ตอบว่า สถิติการเกิดอุบัติเหตุยังคงเดิมไม่เปลี่ยนแปลง และมีร้อยละ 40.12 ตอบว่า หลังจากมีสะพานแล้ว ทำให้อุบัติเหตุลดลง ในขณะที่ร้อยละ 16.56 ตอบว่า มีสถิติอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น ดังแสดงไว้ในตารางที่ 3 ภาคผนวก ค.

2.10 การคมนาคมทางน้ำ

ดังที่กล่าวมาแล้วว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีผลกระทบโดยตรงต่อการคมนาคมทางน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางโดยเรือโดยสารข้ามฟากแม่น้ำเจ้าพระยา ณ ท่าเรือบริเวณใกล้เคียง เนื่องจากว่าแต่ก่อนที่จะมีสะพาน ประชาชนใช้เรือโดยสารข้ามฟากในการเดินทางไปมาระหว่างฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ครั้นต่อมาเมื่อมีสะพาน ประชาชนจะหันมานิยมใช้สะพานในการเดินทางข้ามฟากแทนถ้าเห็นว่าสะพานนั้นมีประโยชน์จริง ดังนั้นในการศึกษาผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชนี้ จะพิจารณาเฉพาะผลกระทบที่มีต่อการ

เดินทางโดย เรือโดยสารข้ามฟาก เท่านั้น ซึ่งแม้ว่าสะพานจะมีผลกระทบทางอ้อมต่อการ เดินทาง โดย เรือทางยาวก็ตาม แต่เนื่องจากในบริเวณใกล้เคียงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชไม่มีท่าเทียบ เรือทางยาวที่ใช้เป็นประจำ จึงไม่ทำการศึกษาในที่นี้ รวมถึงการ เดินทางโดย เรือด่วน เจ้าพระยา ที่ได้รับผลกระทบจากสะพานน้อยมาก

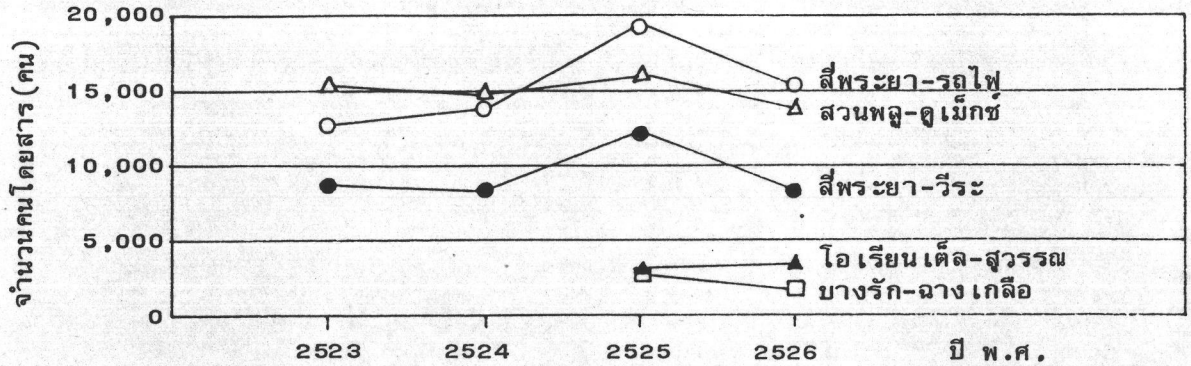
ผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชที่มีต่อการคมนาคม ทางน้ำ ในการศึกษานี้จะพิจารณาถึงการ เปลี่ยนแปลงจำนวนคนโดยสารที่ทำ เรือโดยสารข้ามฟาก บริเวณใกล้เคียงทั้งหมด 5 ท่า ได้แก่ ท่าเรือสี่พระยา-วีระ ท่าเรือสี่พระยา-รถไฟ ท่าเรือ ไอเรียนเต็ล-สุวรรณ ท่าเรือสวนพลู-คูเม็กซ์ และท่าเรือบางรัก-ฉางเกลือ โดยพิจารณาจำนวน คนโดยสารเฉลี่ยต่อวันธรรมดาและวันหยุดราชการ และจำนวนคนโดยสารในช่วง เร่งด่วนช่วง เข้าและเย็น ซึ่งได้แสดงไว้ในตารางที่ 4.26-4.29 และภาพที่ 5.23-5.26 โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

ก. จำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟากเฉลี่ยต่อวันธรรมดา

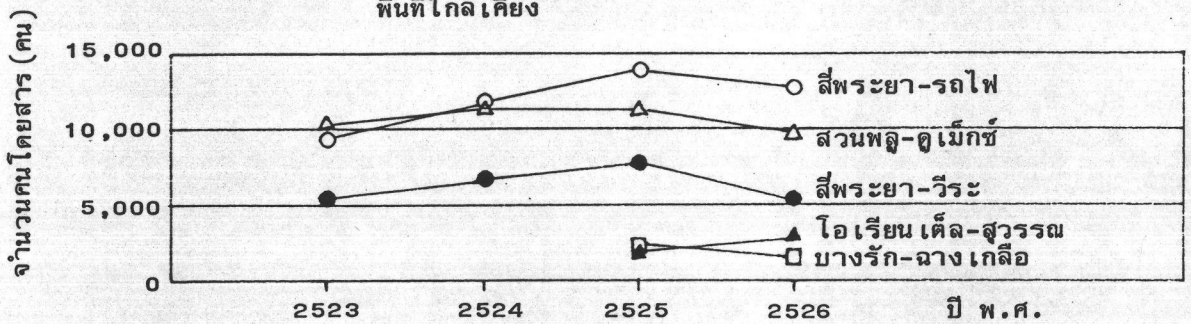
จากสถิติจำนวนคนโดยสาร พบว่าในปี พ.ศ. 2525 มีจำนวนคน โดยสารเรือข้ามฟากในวันธรรมดาของท่าเรือทั้ง 5 แห่งดังกล่าว เป็นจำนวน 53,308 คน/วัน แต่หลังจากเปิดใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว ในปี พ.ศ. 2526 มีจำนวนคน โดยสารลดลงเหลือ 42,602 คน/วัน กล่าวคือลดลงไปจำนวน 10,706 คน หรือประมาณร้อยละ 20.08 ซึ่งในจำนวนนี้ ท่าที่มีคนโดยสารลดลงมากที่สุดคือท่าสี่พระยา-วีระ ลดลงจำนวน 3,878 คน รองลงมาได้แก่ ท่าสี่พระยา-รถไฟ จำนวน 3,843 คน ท่าสวนพลู-คูเม็กซ์ จำนวน 2,316 คน และท่าบางรัก-ฉางเกลือ จำนวน 1,134 คน มีเพียงท่าไอเรียนเต็ล-สุวรรณ เพียงท่าเดียว ที่มีจำนวนคนโดยสารเพิ่มขึ้น เป็นจำนวน 465 คน

ข. จำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟากเฉลี่ยต่อวันหยุดราชการ

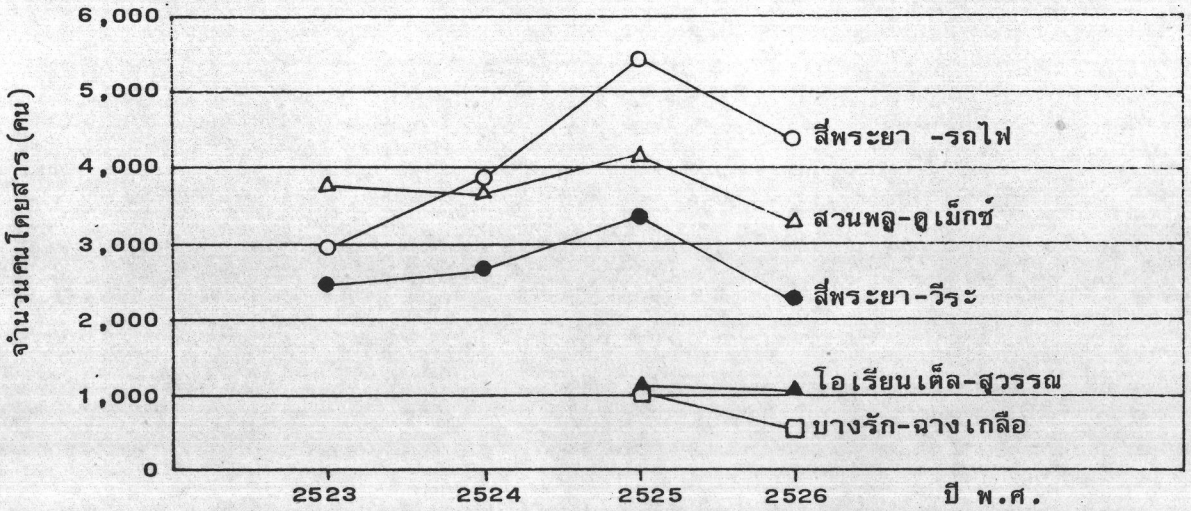
ก่อนเปิดใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชมีจำนวนคนโดยสาร เรือข้ามฟากในวันหยุดราชการที่ทำเรือทั้ง 5 แห่งรวมทั้งสิ้น 37,075 คน/วัน แต่หลังจากเปิดใช้ สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว พบว่ามีจำนวนคนโดยสารลดลงเหลือ 31,987 คน/วัน โดยลดลงไป 5,088 คน หรือประมาณร้อยละ 13.72 ซึ่งในจำนวนนี้ท่าที่มีคนโดยสารลดลงมากที่สุดคือ ท่าสี่พระยา-วีระ ลดลงจำนวน 2,236 คน รองลงมาได้แก่ ท่าสวนพลู-คูเม็กซ์ จำนวน



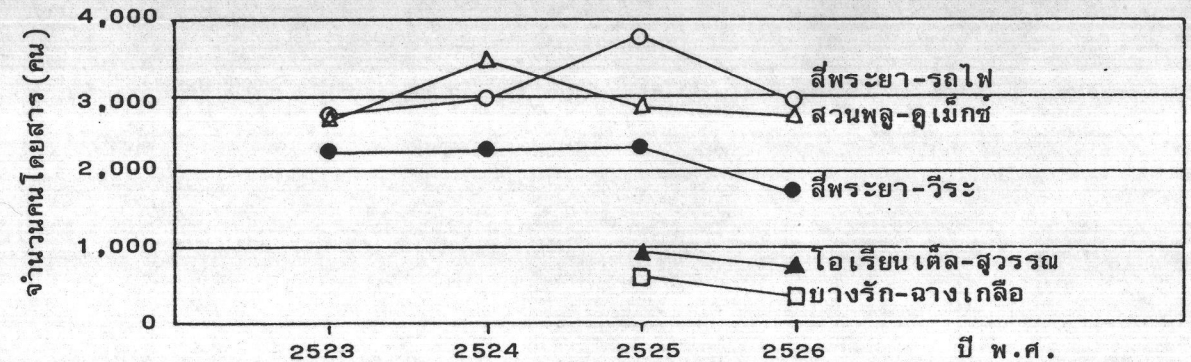
ภาพที่ 5.23 การเปลี่ยนแปลงจำนวนคนโดยสาร เรือข้ามฟากในวันธรรมดาในพื้นที่ใกล้เคียง



ภาพที่ 5.24 การเปลี่ยนแปลงจำนวนคนโดยสาร เรือข้ามฟากในวันหยุดราชการในพื้นที่ใกล้เคียง



ภาพที่ 5.25 การเปลี่ยนแปลงจำนวนคนโดยสาร เรือข้ามฟากในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าในพื้นที่ใกล้เคียง



ภาพที่ 5.26 การเปลี่ยนแปลงจำนวนคนโดยสาร เรือข้ามฟากในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเย็นในพื้นที่ใกล้เคียง

1,704 คน ทำสี่พระยา-รถไฟ จำนวน 1,235 คน ทำบางรัก-ฉางเกลือ จำนวน 793 คน และมีเพียงท่าไอเรียนเต็ล-สุวรรณเพียงท่าเดียว เช่นกันที่มีจำนวนคนโดยสารเพิ่มขึ้นจำนวน 880 คน

ค. จำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟากในช่วง เร่งด่วนช่วง เช้า

(06.00 - 09.00 น.)

ก่อนเปิดใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีจำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟากในช่วง เร่งด่วนเช้าระหว่าง 06.00-09.00 น. จำนวน 15,081 คน แต่หลังจากเปิดใช้สะพานแล้ว พบว่า มีจำนวนคนโดยสารลดลงเหลือ 11,616 คน โดยลดลงจำนวน 3,465 คน หรือประมาณร้อยละ 22.98 ในจำนวนนี้ ท่าเรือที่มีจำนวนคนโดยสารลดลงมากที่สุดคือ ท่าสี่พระยา-รถไฟ ลดลงจำนวน 1,082 คน รองลงมาได้แก่ ท่าสี่พระยา-วิระ ลดลง 1,039 คน ท่าสวนพลู-คูเม็ทซ์ ลดลง 861 คน ท่าบางรัก-ฉางเกลือ ลดลง 456 คน และท่าไอเรียนเต็ล-สุวรรณ ลดลง 27 คน เป็นที่น่าสังเกตว่าสัดส่วนจำนวนคนโดยสารในช่วง เร่งด่วน เช้าและจำนวนคนโดยสารเฉลี่ยทั้งวันก่อนและหลัง เปิดใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีค่าใกล้เคียงกัน คือ ประมาณร้อยละ 28.29 และ 27.27 ตามลำดับ

ง. จำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟากในช่วง เร่งด่วนช่วง เย็น

(16.00-19.00 น.)

จำนวนคนโดยสารในช่วง เร่งด่วนเย็นของท่าเรือทั้ง 5 ท่า ก่อนเปิดใช้สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีจำนวนทั้งสิ้น 10,539 คน แต่ในมีต่อมาหลังจากเปิดใช้สะพานพบว่ามีจำนวนลดลงเหลือ 8,465 คน โดยลดลงจำนวน 2,074 คน หรือประมาณร้อยละ 19.68 ในจำนวนนี้ท่าที่มีจำนวนคนโดยสารลดลงมากที่สุดคือ ท่าสี่พระยา-รถไฟ ลดลง 882 คน รองลงมาได้แก่ ท่าสี่พระยา-วิระ ลดลง 598 คน ท่าบางรัก-ฉางเกลือ ลดลง 244 คน ท่าไอเรียนเต็ล-สุวรรณ ลดลง 199 คน และท่าสวนพลู-คูเม็ทซ์ ลดลง 151 คน และจากสัดส่วนจำนวนคนโดยสารในช่วง เร่งด่วน เย็นและจำนวนคนโดยสารเฉลี่ยทั้งวัน ก่อนและหลัง เปิดใช้สะพานพบว่า มีจำนวนใกล้เคียงกัน คือประมาณร้อยละ 19.77 และ 19.87 ตามลำดับ

จะเห็นได้ว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช มีผลกระทบทำให้จำนวนคนโดยสารเรือข้ามฟากของท่าเรือบริเวณใกล้เคียงมีจำนวนลดลง ทั้งนี้เพราะคนเห็นว่าสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช สามารถเอื้ออำนวยความสะดวก รวดเร็วในการเดินทางได้ดีกว่า

2.11 ความต้องการสะพานเพิ่มเติม

ในการศึกษานี้ได้ทำการสอบถามประชาชนถึงความต้องการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มเติมจากปัจจุบันที่มีอยู่แล้ว จำนวน 7 สะพานคือ สะพานพระพุทธยอดฟ้า สะพานพระรามหก สะพานกรุงธน สะพานกรุงเทพ สะพานสมเด็จพระปิ่นเกล้า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช และสะพานพระปกเกล้า ผลจากการสำรวจพบว่า ประมาณร้อยละ 60.88 จากจำนวนแบบสอบถาม 340 ชุด ตอบว่าสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในปัจจุบันมีเพียงพอแล้ว แต่มีประมาณร้อยละ 36.47 ตอบว่า ต้องการสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพิ่มขึ้นอีก ซึ่งในขณะเดียวกัน จากการสอบถามตำแหน่งที่ตั้งของสะพานที่ต้องการเพิ่มเติม พบว่า ต้องการสะพานบริเวณพระประแดงทุกแบบสอบถาม คือคิดเป็นร้อยละ 100 ดังแสดงรายละเอียดผลจากการสำรวจไว้ในตารางที่ 10 และ 11 ภาคผนวก ค.

3. ทัศนคติด้านผลประโยชน์ที่ได้รับ

จากผลการสำรวจทัศนคติของประชาชนด้านผลประโยชน์ที่ได้รับจากสะพานในเรื่อง การเดินทาง การใช้ที่ดิน การจ้างงาน และประชากร ชีวิตความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อม ซึ่งแสดงไว้ในตารางที่ 3-6 ภาคผนวก ค. นำมาประเมินผลเป็นค่าคะแนนตามวิธีการกำหนดค่าคะแนนดังที่กล่าวมาแล้ว ได้ผลแสดงในตารางที่ 5.20 ซึ่งเป็นค่าคะแนนที่แยกตามชนิดของผู้ให้สัมภาษณ์และค่าคะแนนที่ปรับแล้วในแต่ละรายการ ปรากฏผลว่า ทั้งผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัว ผู้ใช้รถยนต์โดยสารประจำทาง และผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง ให้ความเห็นว่า หลังจากมีสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว ทำให้การเดินทาง การใช้ที่ดิน และการจ้างงานดีขึ้น มีจำนวนประชากรในพื้นที่ใกล้เคียงเพิ่มมากขึ้น ส่วนในด้านชีวิตความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อม เห็นว่ามีสถิติอาชญากรรม มลพิษทางเสียงและอากาศเพิ่มสูงขึ้นกว่าเดิม แต่ไม่มากนัก

สำหรับทัศนคติของผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัว พบว่าราคาที่ดินมีค่าคะแนนสูงที่สุดเท่ากับ 1.01 หมายถึง ที่ดินมีราคาแพงขึ้น รองลงมาได้แก่การขยายตัวของที่อยู่อาศัยเพิ่มมากขึ้น (คะแนน 0.98) เวลาที่ใช้ในการเดินทางลดน้อยลง (คะแนน 0.94) เป็นต้น

ส่วนผู้ใช้รถยนต์โดยสารประจำทาง ให้ความเห็นว่า หลังจากมีสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว ทำให้ราคาที่ดินมีค่าสูงขึ้น (คะแนน 0.85) มีความสะดวกสบายในการเดินทางเพิ่มขึ้น (คะแนน 0.80) และใช้ระยะเวลาในการเดินทางลดน้อยลง (คะแนน 0.75)

ตารางที่ 5.20 ค่าคะแนนของทัศนคติของประชาชน

รายการ	ค่าคะแนน			ค่าคะแนน ปรับค่า	
	ผู้ใช้รถยนต์ส่วนตัว	ผู้ใช้รถยนต์โดยสาร ประจำทาง	ผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง		
การเดินทาง	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	0.76	0.31	0.69	0.56
	เวลาในการเดินทาง	0.94	0.75	0.93	0.86
	ความสะดวกในการเดินทาง	0.83	0.80	0.73	0.80
	การจราจรติดขัด	0.35	0.08	0.22	0.22
	อุบัติเหตุ	0.19	0.41	0.13	0.26
บริการของรถโดยสารประจำทาง	0.22	0.40	0.39	0.32	
การใช้ที่ดิน	ราคาที่ดิน	1.01	0.85	1.02	0.95
	ทัศนียภาพ	0.73	0.43	0.20	0.51
	การขยายตัวของที่อยู่อาศัย	0.98	0.65	0.78	0.81
	การขยายตัวของพาณิชยกรรม	0.92	0.71	0.81	0.81
การจ้างงานและประชากร	การขยายตัวของอุตสาหกรรม	0.35	0.37	0.28	0.34
	การจ้างงาน	0.41	0.23	0.14	0.29
ชีวิตความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อม	จำนวนประชากร	0.92	0.74	0.47	0.76
	สินค้าให้เลือกซื้อ	0.68	0.63	0.79	0.68
	สภาพแวดล้อมทางสังคม	0.52	0.34	0.27	0.40
	อาชญากรรม	-0.23	-0.02	0.07	-0.09
	มลพิษทางเสียง	-0.78	-0.74	-0.74	-0.75
มลพิษทางอากาศ	-0.72	-0.58	-0.60	-0.64	

และสำหรับผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณพื้นที่ใกล้เคียง ให้ความเห็นว่า สะพานมีผลทำให้ราคาที่ดินแพงขึ้นเช่นกัน (คะแนน 1.02) ส่วนค่าคะแนนที่รองลงมาได้แก่ เวลาที่ใช้ในการเดินทางลดน้อยลง (คะแนน 0.93) มีการขยายตัวของพาณิชยกรรมเพิ่มมากขึ้น (คะแนน 0.81)

เมื่อพิจารณาค่าคะแนนที่ปรับค่าแล้วในแต่ละรายการ ก็สามารถประเมินผลกระทบของสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชที่มีต่อการเดินทาง การใช้ที่ดิน การจ้างงาน และประชากร ชีวิตความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อมในด้านความรู้สึกรักใคร่ของประชาชนได้ ซึ่งผลปรากฏ ประชาชนให้ความเห็นว่า สะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชมีผลทำให้ราคาที่ดินมีค่าสูงขึ้นมากที่สุด คิดเป็นค่าคะแนนเท่ากับ 0.95 รองลงมาได้แก่ เวลาที่ใช้ในการเดินทางลดน้อยลง (คะแนน 0.86) มีการขยายตัวของที่อยู่อาศัยและพาณิชยกรรมเพิ่มขึ้น (คะแนน 0.81) และสะพานมีผลทำให้เกิดความสะดวกสบายในการเดินทางเพิ่มขึ้น (คะแนน 0.80) ตามลำดับ

หากพิจารณาถึงผลประโยชน์รวมที่ได้รับจากสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชแล้ว พบว่า จากแบบสอบถามทั้งหมด 334 ชุดที่สำรวจได้ ประชาชนส่วนใหญ่คือประมาณร้อยละ 63.48 ให้ความเห็นว่าได้รับผลประโยชน์เพิ่มมากขึ้น และมีประมาณร้อยละ 19.16 ตอบว่าได้รับผลประโยชน์ปานกลาง มีเพียงร้อยละ 8.38 และ 8.98 เท่านั้น ที่ตอบว่า ได้รับประโยชน์น้อยและไม่ได้รับเลย ดังแสดงในตารางที่ 9 ภาคผนวก ค. นอกจากนั้นแล้ว จากผลของการสำรวจยังพบว่า ระดับการศึกษาและรายได้มีส่วนสัมพันธ์กับประโยชน์ที่ได้รับ กล่าวคือ ยิ่งมีระดับการศึกษาสูงหรือรายได้สูง ประโยชน์ที่ได้รับจะมากตามไปด้วย