

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการศึกษาเรื่อง ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทพพลภาพต่อฝ่ายอาคารสถานที่รถไฟฟ้าใต้ดิน เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ โดยการใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างผู้พิการหรือทพพลภาพที่ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน จำนวน 223 คน และนำข้อมูลที่ได้รับมาวิเคราะห์ด้วยโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ (SPSS) เพื่อหาค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูลในลักษณะตารางประกอบคำอธิบาย (Descriptive) เป็นลำดับดังนี้

ส่วนที่ 1 นำเสนอผลการศึกษาลักษณะประชากรศาสตร์ของผู้ตอบแบบสอบถามด้วยสถิติร้อยละ (%) เพื่อแจกแจงลักษณะของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 2 นำเสนอผลการศึกษาความพึงพอใจของผู้ใช้บริการทพพลภาพต่อฝ่ายอาคารสถานที่รถไฟฟ้าใต้ดิน ด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) เพื่อจำแนกความพึงพอใจโดยการระบุจำนวน (n) ค่าร้อยละ (%) ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D) และแปลผลให้เห็นถึงระดับความพึงพอใจของแต่ละสิ่งอำนวยความสะดวกที่ทำการศึกษา

4.1 ผลการศึกษาลักษณะประชากรศาสตร์ของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามเพศ อายุ ระดับการศึกษารายได้อาชีพ โอกาสในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน จำนวนครั้งที่ใช้บริการ ลักษณะการเดินทาง

ข้อมูลส่วนบุคคล	ผู้ตอบแบบสำรวจ	
	จำนวน	ร้อยละ (%)
เพศ		
ชาย	102	45.7
หญิง	121	54.3

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	ผู้ตอบแบบสำรวจ	
	จำนวน	ร้อยละ (%)
อายุ (ปี)		
ต่ำกว่า 21 ปี	31	13.9
21 – 30 ปี	77	34.5
31 – 40 ปี	68	30.5
มากกว่า 40 ปี	47	21.1
การศึกษาสูงสุด		
ต่ำกว่าประกาศนียบัตร/อนุปริญญา (ปวส.)	47	21.1
ประกาศนียบัตร/อนุปริญญา (ปวส.)	72	32.3
ปริญญาตรี	92	41.3
สูงกว่าปริญญาตรี	12	5.4
รายได้ต่อเดือนของท่าน		
ต่ำกว่า 10,000 บาท	47	21.1
10,000 – 15,000 บาท	67	30.0
15,001 – 20,000 บาท	58	26.0
20,001 – 25,000 บาท	36	16.1
มากกว่า 25,000 บาท	15	6.7
อาชีพ		
นักเรียน/นักศึกษา	26	11.7
รับราชการ	22	9.9
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	38	17.0
พนักงานบริษัทเอกชน	43	19.3
ธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	49	22.0
รับจ้าง	45	20.2
อื่นๆ	0	0

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	ผู้ตอบแบบสำรวจ	
	จำนวน	ร้อยละ (%)
โอกาสในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน		
เรียน	34	11.8
ทำงาน	81	28.0
ทำธุระส่วนตัว	128	44.3
ซื้อปิ้ง/ท่องเที่ยว	46	15.9
อื่นๆ	0	0
(หมายเหตุ ข้อคำถามนี้ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
จำนวนครั้งที่ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน		
1 – 2 ครั้งต่อสัปดาห์	87	39.0
3 – 4 ครั้งต่อสัปดาห์	48	21.5
5 – 6 ครั้งต่อสัปดาห์	52	23.3
ทุกวัน	36	16.1
ลักษณะการเดินทาง		
เดินเองได้	167	74.9
ใช้ไม้ค้ำยัน	45	20.2
ใช้รถเข็น	11	4.9
อื่นๆ	-	-

จากตารางที่ 4.1 การศึกษาครั้งนี้พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 121 คน คิดเป็นร้อยละ 54.3 อายุส่วนใหญ่ 21 - 30 ปี จำนวน 77 คน คิดเป็นร้อยละ 34.5 ระดับการศึกษาส่วนใหญ่ระดับปริญญาตรี และประกาศนียบัตร/อนุปริญญาตรี จำนวน 92 คน และ 72 คน คิดเป็นร้อยละ 41.3 และ 32.3 ตามลำดับ รายได้ต่อเดือนส่วนใหญ่ 10,000 - 15,000 บาท จำนวน 67 คน คิดเป็นร้อยละ 30.0 การประกอบอาชีพ ส่วนใหญ่เป็นธุรกิจส่วนตัว/ค้าขายและพนักงานบริษัทเอกชน จำนวน 49 คน และ 42 คน คิดเป็นร้อยละ 22 และ 18.8 ตามลำดับ สำหรับโอกาสในการใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ส่วนใหญ่ใช้ทำธุระส่วนตัวและทำงาน จำนวน 128 คน และ 82 คน คิดเป็นร้อยละ 44.3 และ 28.0 ตามลำดับ จำนวนครั้งที่ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน ส่วนใหญ่ใช้

บริการ 1 - 2 ครั้งต่อสัปดาห์ จำนวน 87 คน คิดเป็นร้อยละ 39.0 และลักษณะการเดินของผู้ใช้บริการส่วนใหญ่สามารถเดินเองได้ จำนวน 167 คน คิดเป็นร้อยละ 74.9

4.2 ผลการศึกษาระดับความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพที่ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน

การสำรวจความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพที่ใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน รวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถามจำนวน 13 ข้อ โดยมีคำตอบให้เลือก 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด ซึ่งมีเกณฑ์การให้คะแนนคือ 5 4 3 2 1 ตามลำดับ และใช้ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) ในการวัดระดับความพึงพอใจตามเกณฑ์ดังนี้

เมื่อค่า $\bar{X}$ =	4.21 – 5.00	ระดับความพึงพอใจ	=	มากที่สุด
	3.41 – 4.20	ระดับความพึงพอใจ	=	มาก
	2.61 – 3.40	ระดับความพึงพอใจ	=	ปานกลาง
	1.81 – 2.60	ระดับความพึงพอใจ	=	น้อย
	1.00 – 1.80	ระดับความพึงพอใจ	=	น้อยที่สุด

ตารางที่ 4.2 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และแปลผลระดับความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพที่มีต่อป้ายแสดงสิ่งอำนวยความสะดวกของรถไฟฟ้าใต้ดิน

	ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพึงพอใจ
1.	ป้ายแสดงสิ่งอำนวยความสะดวกมีความชัดเจนมองเห็นได้ง่าย	27 (12.1)	109 (48.9)	65 (29.1)	13 (5.8)	9 (4.0)	3.59	0.92	มาก
2.	ป้ายห้องน้ำสำหรับคนทุพพลภาพชัดเจนมองเห็นได้ง่าย	0 (0.0)	8 (3.6)	35 (15.7)	109 (48.9)	71 (31.8)	1.91	0.78	น้อย
รวม							2.75	0.73	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.2 พบว่า ในภาพรวมของผู้พิการหรือทุพพลภาพมีความพึงพอใจต่อป้ายแสดงสิ่งอำนวยความสะดวกของรถไฟฟ้าใต้ดิน อยู่ในระดับปานกลาง แต่เมื่อพิจารณารายข้อย่อย

พบว่า ผู้พิการหรือทุพพลภาพมีความพึงพอใจต่อป้ายแสดงสิ่งอำนวยความสะดวก อยู่ในระดับมาก ส่วนความพึงพอใจต่อป้ายห้องน้ำสำหรับคนทุพพลภาพ อยู่ในระดับน้อย

ตารางที่ 4.3 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และแปลผลระดับความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพที่มีต่อทางลาดและลิฟต์ของรถไฟฟ้าใต้ดิน

	ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพึงพอใจ
3.	ทางลาดเข้าลิฟต์มีความเหมาะสมดี ไม่ยาวจนเกินไป	41 (18.4)	104 (46.6)	70 (31.4)	6 (2.7)	2 (0.9)	3.79	0.80	มาก
4.	ผนังกันหรือราวจับของทางลาดมีความยาวต่อเนื่องตลอดแนว	40 (17.9)	111 (49.8)	67 (30.0)	5 (2.2)	0 (0.0)	3.83	0.74	มาก
5.	ลิฟต์มีเพียงพอทั้งภายนอกและภายในสถานีรถไฟฟ้า	12 (5.4)	89 (39.9)	74 (33.2)	37 (16.6)	11 (4.9)	3.24	0.96	ปานกลาง
6.	ระบบควบคุมลิฟต์สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยและจัดไว้ในบริเวณที่สามารถใช้งานได้สะดวก	18 (8.1)	93 (41.7)	97 (43.5)	15 (6.7)	0 (0.0)	3.51	0.74	มาก
รวม							3.59	0.67	มาก

จากตารางที่ 4.3 ผลการศึกษาพบว่าความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพต่อทางลาดและลิฟต์ของรถไฟฟ้าใต้ดิน ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง แต่เมื่อพิจารณาข้อย่อย พบว่าทางลาดเข้าลิฟต์มีความยาวเหมาะสมดีและผนังกันหรือราวจับของทางลาดมีความยาวต่อเนื่องตลอดแนว มีความพึงพอใจในระดับมาก ในขณะที่ลิฟต์มีจำนวนเพียงพอต่อการใช้งานทั้งภายนอกและภายในสถานี มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง และพบว่าระบบควบคุมลิฟต์สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัยและจัดไว้ในบริเวณที่สามารถใช้งานได้สะดวก มีความพึงพอใจในระดับมาก

ตารางที่ 4.4 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและแปลผลระดับความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพที่มีต่อห้องน้ำของรถไฟฟ้าใต้ดิน

	ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพึงพอใจ
7.	ห้องน้ำในสถานีมีเพียงพอ	0 (0.0)	1 (0.4)	40 (17.9)	112 (50.2)	70 (31.4)	1.87	0.71	น้อย
8.	ห้องน้ำมีความสะอาดถูกสุขลักษณะ	15 (6.7)	24 (10.8)	61 (27.4)	87 (39.0)	36 (16.1)	2.53	1.09	น้อย
รวม							2.20	0.85	น้อย

จากตารางที่ 4.4 ผลการศึกษาพบว่าความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพต่อห้องน้ำของรถไฟฟ้าใต้ดิน ในภาพรวมและในรายข้อย่อยมีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับน้อย

ตารางที่ 4.5 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและแปลผลระดับความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพที่มีต่อประตูของรถไฟฟ้าใต้ดิน

	ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพึงพอใจ
9.	ประตูพิเศษกว้างพอดีให้เก้าอี้ล้อเลื่อนเข้าได้	13 (5.8)	97 (43.5)	91 (40.8)	16 (7.2)	6 (2.7)	3.43	0.82	มาก

จากตารางที่ 4.5 ผลการศึกษาพบว่าความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพต่อประตูของรถไฟฟ้าใต้ดิน มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก

ตารางที่ 4.6 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและแปลผลระดับความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพที่มีต่อทางเข้าอาคารทางเดินระหว่างอาคารและทางเชื่อมระหว่างอาคารของรถไฟฟ้าใต้ดิน

	ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพึงพอใจ
10.	ระยะห่างระหว่างลิฟต์ในสถานีกับประตูพิเศษมีความเหมาะสมไม่ห่างจนเกินไป	22 (9.9)	96 (43.0)	92 (41.3)	13 (5.8)	0 (0.0)	3.57	0.75	มาก
11.	ทางเดินภายในสถานีเรียบเสมอกัน ไม่ลื่น ไม่มีสิ่งกีดขวาง สัญจรได้สะดวก	20 (9.0)	94 (42.2)	84 (37.7)	22 (9.9)	3 (1.3)	3.48	0.84	มาก
รวม							3.52	0.64	มาก

จากตารางที่ 4.6 ผลการศึกษาพบว่าความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพต่อทางเข้าอาคาร ทางเดินระหว่างอาคารและทางเชื่อมระหว่างอาคารของรถไฟฟ้าใต้ดิน ในภาพรวมและในรายข้อย่อยมีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก

ตารางที่ 4.7 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและแปลผลระดับความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพที่มีต่อที่จอดรถของรถไฟฟ้าใต้ดิน

	ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพึงพอใจ
12.	สถานีจัดให้มีที่จอดรถเพียงพอ	30 (13.5)	91 (40.8)	85 (38.1)	13 (5.8)	4 (1.8)	3.58	0.86	มาก

จากตารางที่ 4.7 ผลการศึกษาพบว่าความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพต่อที่จอดรถของรถไฟฟ้าใต้ดิน มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก

ตารางที่ 4.8 จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและแปลผลระดับความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพต่อการซื้อเหรียญหรือบัตรโดยสารของรถไฟฟ้าใต้ดิน

	ข้อความ	มากที่สุด	มาก	ปานกลาง	น้อย	น้อยที่สุด	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความพึงพอใจ
13.	ความสะดวกในการซื้อเหรียญหรือบัตรโดยสาร	72 (32.3)	80 (35.9)	14 (6.3)	35 (15.7)	22 (9.9)	3.65	1.34	มาก

จากตารางที่ 4.8 ผลการศึกษาพบว่าความพึงพอใจของผู้พิการหรือทุพพลภาพต่อการซื้อเหรียญหรือบัตรโดยสารของรถไฟฟ้าใต้ดิน มีระดับความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก

4.3 ปัญหาและอุปสรรคต่อการเข้าถึงสิ่งอำนวยความสะดวกของคนพิการหรือทุพพลภาพ

จากการศึกษาความพึงพอใจเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของรถไฟฟ้าใต้ดิน ทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรคต่อการเข้าถึงบริการและใช้ประโยชน์จากสิ่งอำนวยความสะดวกของคนพิการหรือทุพพลภาพ สามารถสรุปได้ดังนี้

4.3.1 จำนวนห้องนำผู้พิการที่ให้บริการของรถไฟฟ้าใต้ดินมีครบทุกสถานี ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในส่วนพื้นที่สาธารณะของสถานีที่มีชั้นร้านค้า (Retail Level) เท่านั้น โดยมีจำนวนทั้งหมด 11 สถานี ได้แก่ สถานีคลองเตย สถานีศูนย์ประชุมสิริกิติ์ สถานีสุขุมวิท สถานีเพชรบุรี สถานีพระรามเก้า สถานีศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย สถานีรัชดา สถานีลาดพร้าว สถานีพหลโยธิน สถานีจตุจักร และสถานีกำแพงเพชร เป็นต้น ในส่วนอีก 7 สถานี ห้องนำผู้พิการจะอยู่ในส่วนพื้นที่สำหรับผู้โดยสารที่ชำระค่าโดยสารแล้ว ทำให้ผู้พิการหรือทุพพลภาพไม่สะดวกในการเข้าใช้บริการ อีกทั้งยังมีอุปสรรคต่อการเข้าใช้งานห้องนำผู้พิการของผู้พิการและทุพพลภาพ อาทิเช่น



ภาพที่ 4.1 แสดงป้ายแสดงห้องน้ำผู้พิการ

จากภาพที่ 4.1 จะเห็นว่าห้องน้ำผู้พิการมีป้ายแจ้งงดให้บริการ ทำให้ประตูห้องน้ำจะถูกล็อกประตูลไว้ ในกรณีที่ผู้พิการจะเข้าใช้บริการห้องน้ำต้องแจ้งเจ้าหน้าที่สถานีมาเปิดให้ ทำให้ผู้พิการต้องเสียเวลารอในการใช้บริการ



ภาพที่ 4.2 แสดงประตูห้องน้ำผู้พิการ

จากภาพที่ 4.2 จะเห็นว่าประตูห้องน้ำเปิด ปิด ยาก เนื่องจากประตูที่ใช้เป็นแบบบานผลักและประตูมีน้ำหนักมาก เพราะเป็นประตูที่ทำจากสแตนเลสทั้งบาน จึงยากต่อการเข้าใช้บริการของผู้พิการหรือทุพพลภาพ

4.3.2 ภายในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน ไม่มีป้ายแสดงสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิเช่น ป้ายบอกทางไปห้องผู้พิการ เป็นต้น

4.3.3 ช่องจำหน่ายตั๋วในการเข้าใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดิน



ภาพที่ 4.3 แสดงเคาน์เตอร์จำหน่ายตั๋วภายในสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน

จากภาพที่ 4.3 จะเห็นได้ว่า ไม่มีการจัดช่องทางพิเศษในการเข้าใช้รถไฟฟ้าใต้ดิน โดยเฉพาะผู้พิการที่นั่งวีลแชร์ต้องต่อแถวร่วมกับบุคคลทั่วไปในการตรวจสอบสมุดประจำตัวผู้พิการ ซึ่งทำให้เกิดความล่าช้าในการให้บริการ เนื่องจากผู้พิการที่นั่งวีลแชร์ต้องเข้าใช้เฉพาะประตูพิเศษเท่านั้นในการเข้าสู่ชั้นชานชาลา

นอกจากนี้ยังพบปัญหาและอุปสรรคต่อการเข้าใช้สิ่งอำนวยความสะดวกของคนพิการหรือทุพพลภาพเพิ่มเติมดังนี้

4.3.4 ลิฟต์

สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินมีลิฟต์ให้บริการสำหรับคนพิการในการลงไปใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินทุกสถานี แต่ส่วนใหญ่จะมีเพียง 1 แห่งเท่านั้น ซึ่งอาจจะไม่สะดวกต่อผู้พิการที่นั่งรถเข็นที่ไม่ทราบตำแหน่งลิฟต์ที่ให้บริการที่ชัดเจน ทำให้ผู้พิการที่จะเข้าใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินอยู่ทางเข้า (Entrance) ผิดหมายเลขได้

4.3.5 ที่จอดรถ

ในโครงการรถไฟฟ้าใต้ดินมีการจัดที่จอดรถให้ผู้ใช้บริการสามารถนำรถมาจอดและใช้บริการรถไฟฟ้าใต้ดินเพื่อหลีกเลี่ยงการจราจรที่แออัดไว้ถึง 12 แห่ง แต่ที่จอดรถสำหรับผู้พิการบางแห่งไม่ได้อยู่ใกล้ทางเข้าสถานีโดยเฉพาะลิฟต์โดยสารบางแห่งไม่ได้อยู่ในฝั่งเดียวกับที่จอดรถ

4.4 แนวทางการปรับปรุงและแก้ไขปัญหาสิ่งอำนวยความสะดวกรถไฟฟ้าใต้ดิน

ปัจจุบันได้เริ่มให้ความสำคัญของการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อคนพิการในระบบขนส่งสาธารณะต่างๆ มากขึ้น จะเห็นได้จากการออกกฎกระทรวงเพิ่มเติม เรื่อง กำหนดลักษณะหรือการจัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวก หรือบริการในอาคาร สถานที่ ยานพาหนะ และบริการขนส่ง เพื่อให้คนพิการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ได้ พ.ศ. 2556 เพื่อให้ผู้พิการหรือทุพพลภาพสามารถเดินทางได้สะดวกมากขึ้น

4.4.1 ควรมีกั้นพื้นที่ห้องน้ำผู้พิการในพื้นที่สำหรับผู้โดยสารที่ชำระค่าโดยสารแล้ว (Paid Area) ให้อยู่ในพื้นที่สาธารณะ (Public Area) เพื่อลดความล่าช้าในการเข้าใช้บริการห้องน้ำสำหรับผู้พิการ โดยที่ไม่ต้องต่อแถวรอให้เจ้าหน้าที่ตรวจสอบประจำตัวในการเข้าพื้นที่ Paid Area ทางช่องประตูพิเศษ ของรถไฟฟ้าใต้ดินอีก 7 สถานี ได้แก่ สถานีหัวลำโพง สถานีสามย่าน สถานีสีลม สถานีลุมพินี สถานีห้วยขวาง สถานีสุทธีสาร และสถานีบางซื่อ เป็นต้น ยกตัวอย่างสถานีหัวลำโพง (ภาพที่ 4.4) จะเห็นได้ว่าจากประตูอัตโนมัติเพื่อเข้าสู่พื้นที่สำหรับผู้โดยสารที่ชำระค่าโดยสารแล้วจนถึงห้องน้ำผู้พิการมีระยะห่างประมาณ 70 เมตร เมื่อจะทำการกั้นพื้นที่สาธารณะจะต้องใช้กระจกขนาด 120 x 180 ซม. หนา 12 มม. ในการกั้นพื้นที่สามารถประมาณค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงได้ดังนี้ (ที่มา : บริษัท โอ-ทัย เมทัล (1991) จำกัด)

ค่ากระจก (รวมค่าแรง)	25,000	บาทต่อบาน
จำนวนกระจกที่ใช้	39	บาน
รวมค่าใช้จ่ายในการปรับปรุง	975,000	บาท