

บทที่ 7

การติดตามตรวจสอบ  
สภาพเศรษฐกิจ-สังคม



## บทที่ 7

### การติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

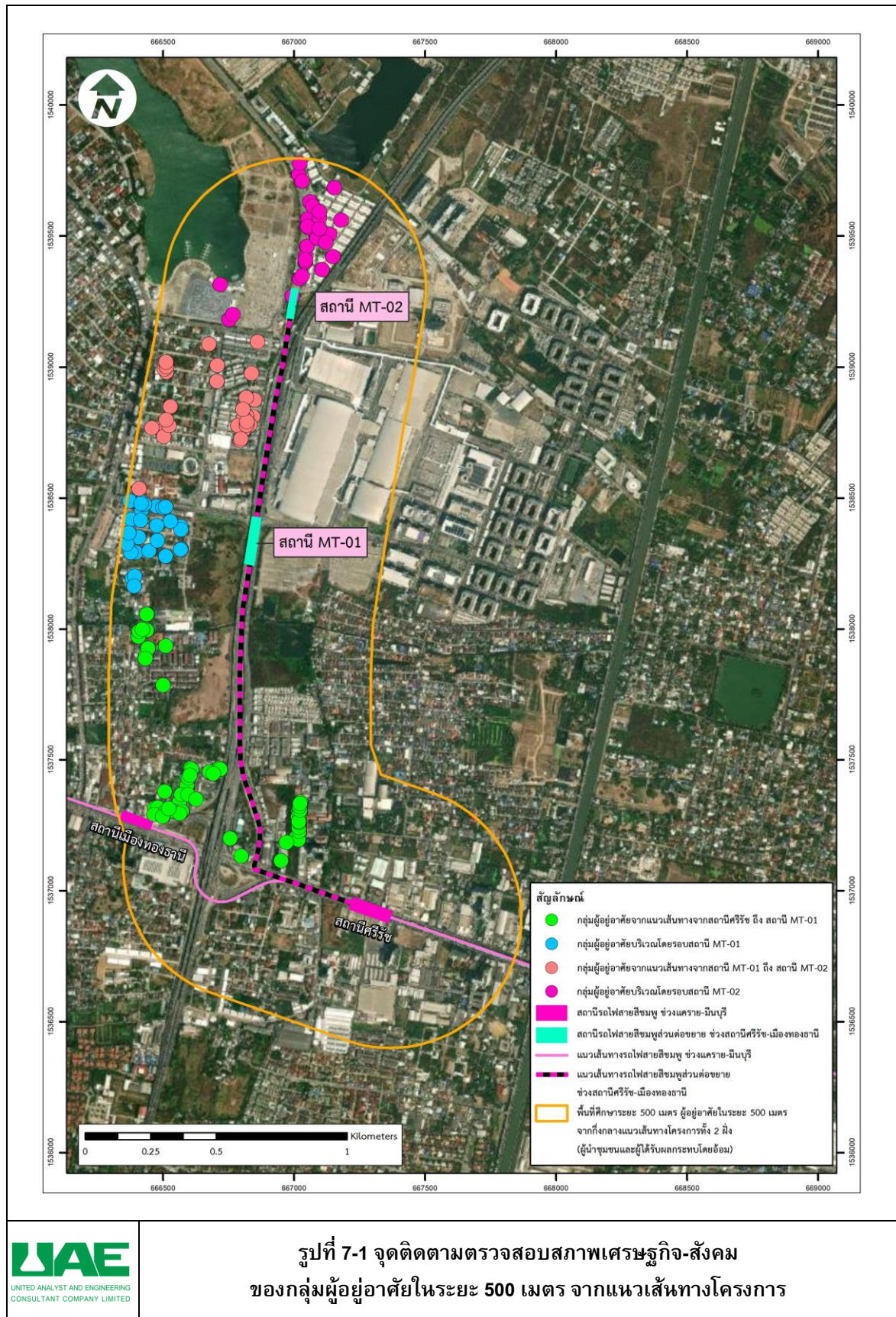
#### 7.1 บทนำ

การติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่อยู่โดยรอบสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งมีระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร ในระยะก่อสร้างได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2567 ได้ดำเนินการ จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 5-6 เมษายน 2567 โดยการรวบรวมข้อมูลตามกลุ่มตัวอย่างที่อยู่รอบสถานีรถไฟฟ้า 2 สถานี และแนวสายทาง จำนวน 150 ตัวอย่าง (มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม กำหนดให้สำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการทั้ง 2 ฝั่ง แบ่งเป็นบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จำนวนสถานีละ 30 ตัวอย่าง และบริเวณแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 30 ตัวอย่าง/กิโลเมตร โดยโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี มีสถานีจำนวน 2 สถานี และมีความยาวของแนวเส้นทาง 3 กิโลเมตร ดังนั้น จำนวนตัวอย่างที่ต้องดำเนินการสำรวจความเห็นอย่างน้อย  $(2 \times 30 = 60) + (30 \times 3 = 90)$  เท่ากับ 150 ตัวอย่าง

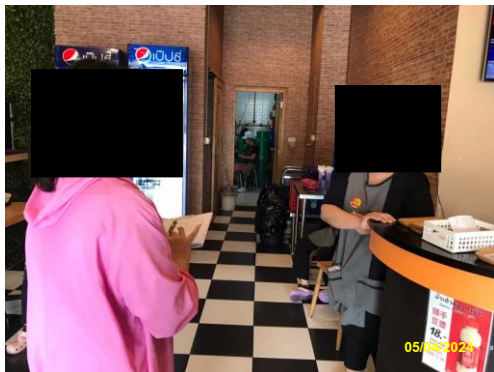
โดยรายละเอียดตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา สรุปได้ดังตารางที่ 7-1 และตัวอย่างภาพถ่ายแสดงการสำรวจความคิดเห็น แสดงดังรูปที่ 7-1 ถึงรูปที่ 7-2

ตารางที่ 7-1 รายละเอียดจำนวนตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย  
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

บริเวณสำรวจ	จำนวนตัวอย่างที่ทำการสำรวจจริง
<b>1) กลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ</b>	
จุดที่ 1 แนวเส้นทางจากสถานีศรีรัช ถึง สถานี MT-01	60
จุดที่ 2 แนวเส้นทางจากสถานี MT-01 ถึง สถานี MT-02	30
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>90</b>
<b>2) กลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร รอบสถานีโครงการ</b>	
จุดที่ 3 บริเวณโดยรอบสถานี MT-01	30
จุดที่ 4 บริเวณโดยรอบสถานี MT-02	30
<b>รวมทั้งหมด</b>	<b>60</b>







รูปที่ 7-2 ประมวลภาพกิจกรรมการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม  
กลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ  
ระหว่างวันที่ 5-6 เมษายน 2567

## 7.2 วัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน

การติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ระยะก่อสร้าง มีวัตถุประสงค์หลักของการศึกษา ดังนี้

- 1) เพื่อศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนที่อยู่อาศัยโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า และตามแนวเส้นทางโครงการ
- 2) เพื่อรับทราบปัญหาเกี่ยวกับสภาพความเป็นอยู่และสภาพแวดล้อมปัจจุบันในชุมชน
- 3) เพื่อสำรวจการรับทราบข้อมูลข่าวสารและการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการก่อสร้างของโครงการ
- 4) เพื่อทราบข้อเสนอแนะ ตลอดจนข้อคิดเห็นต่อการก่อสร้างโครงการในด้านต่าง ๆ

## 7.3 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ประกอบการสัมภาษณ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชากรกลุ่มตัวอย่าง โดยมีโครงสร้างของแบบสอบถามครอบคลุมประเด็นหลัก ๆ ดังนี้

- ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
- ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจ
- ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- การรับทราบข้อมูลข่าวสารและความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ
- ความคิดเห็นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ
- ความคิดเห็นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ
- ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมโดยภาพรวมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ซึ่งมีลักษณะคำถามเป็นแบบปลายปิด (Close-ended Questions) และแบบปลายเปิด (Open-ended Questions) แสดงดังภาคผนวก พ-1 นอกจากนี้ยังมีการตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ วิธีการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

### 1) การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

บริษัทที่ปรึกษา ได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้น ไปให้ผู้ชำนาญการด้านสภาพเศรษฐกิจ สังคม และการมีส่วนร่วมของประชาชนตรวจสอบ แก้ไข และปรับปรุงให้มีความถูกต้องตามเนื้อหา (Content Validity) และความเที่ยงตรงเชิงโครงสร้าง (Construct Validity) เพื่อให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

### 2) การเก็บรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนาม โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถามแล้วบันทึกคำตอบลงในแบบสอบถามด้วยตนเอง โดยพนักงานสัมภาษณ์ได้ผ่านการอบรมให้มีความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนที่จะทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ให้สัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการฯ และสถานะของโครงการฯ รวมทั้งมีการแจกเอกสารประชาสัมพันธ์ของโครงการให้ผู้ให้สัมภาษณ์ แล้วจึงดำเนินการสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษาค้นคว้าได้ตามจำนวนตัวอย่าง

และเมื่อเก็บข้อมูลแล้วเสร็จในแต่ละวัน จึงมีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเตรียมทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป

### 3) การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้แบบสอบถามจากภาคสนามแล้ว ทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลทั้งหมด โดยนำข้อมูลมาจัดระเบียบหรือจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม แล้วไปวิเคราะห์ประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows สำหรับงานวิจัยทางสังคมศาสตร์ (Statistical Package for the Social Sciences) ในการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของประชากรกลุ่มตัวอย่าง สถิติที่ใช้คือ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) สำหรับการทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปร ค่าสถิติพื้นฐานที่ใช้ ได้แก่ อัตราส่วนร้อยละ (Percentage) ค่าสูงสุด (Maximum) และค่าต่ำสุด (Minimum) แสดงดังภาคผนวก พ-2

## 7.4 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ของประชาชนที่อยู่โดยรอบสถานี

### และตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจทัศนคติ และความคิดเห็นของประชาชนของกลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี จำนวน 150 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

#### 7.4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่า เป็นเพศหญิง ร้อยละ 74.7 และเพศชาย ร้อยละ 25.3 ผู้ให้สัมภาษณ์มีช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 28.0 รองลงมา มีช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 24.7 มีช่วงอายุ 20-30 ปี ร้อยละ 18.7 มีช่วงอายุระหว่าง 51-60 ปี ร้อยละ 16.0 และอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป ร้อยละ 12.6 ตามลำดับ สถานภาพของกลุ่มเป้าหมายเป็นครัวเรือน ร้อยละ 68.0 เป็นพนักงานหรือเจ้าของสถานประกอบการ ร้อยละ 30.0 เป็นอาจารย์หรือเจ้าหน้าที่ในสถานศึกษา ร้อยละ 1.3 และเป็นผู้นำชุมชนหรือผู้แทนชุมชน ร้อยละ 0.7 ตามลำดับ สถานภาพในครอบครัวเป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 31.4 รองลงมา เป็นคู่สมรส ร้อยละ 29.4 เป็นบุตร/ธิดา ร้อยละ 19.6 เป็นบิดา/มารดา ร้อยละ 8.8 เป็นผู้อาศัย ร้อยละ 5.9 และเป็นเชย/ส่ว 4.9 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด พบว่า กลุ่มตัวอย่างจบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 40.7 รองลงมา ระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 28.7 ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 16.6 และระดับระดับปวช./ปวส. ร้อยละ 14.0 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างมีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 4-7 คน ร้อยละ 60.0 รองลงมา มีสมาชิก 1-3 คน ร้อยละ 36.7 มีจำนวนสมาชิกมากกว่า 10 คน ร้อยละ 2.7 และมีสมาชิก 8-10 คน ร้อยละ 0.6 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างเกิดที่จังหวัดนนทบุรี ร้อยละ 73.3 รองลงมา ย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 22.7 และเกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 4.0 ตามลำดับ โดยย้ายมาจากภาคกลางมากที่สุด ร้อยละ 44.2 รองลงมา ย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 35.3 ภาคตะวันออก ร้อยละ 8.8 ภาคเหนือ ร้อยละ 5.9 ภาคตะวันตกและภาคใต้ ร้อยละ 2.9 เท่ากัน ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่า เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 62.0 รองลงมา เป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 26.0 เป็นบ้านเดี่ยวสองชั้น ร้อยละ 4.7 เป็นบ้านเดี่ยวชั้นเดียว ร้อยละ 3.3 เป็นอาคารสำนักงาน ร้อยละ 2.7 และเป็นคอนโดมิเนียม ร้อยละ 1.3 ตามลำดับ และสถานภาพของอาคารที่พักเป็นการเช่าอาศัย ร้อยละ 71.3 และเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง ร้อยละ 28.7 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี มากที่สุดเฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 52.7 รองลงมา เฉลี่ยวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 34.0 และเฉลี่ยวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 13.3 ตามลำดับ ซึ่งช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวันทั้งคืน ร้อยละ 67.3 รองลงมา ช่วงกลางวัน ร้อยละ 20.7 และช่วงเวลากลางคืน ร้อยละ 12.0 ตามลำดับ

#### 7.4.2 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 43.3 รองลงมา เป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 24.0 รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 18.7 ประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 12.0 และข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 2.0 ตามลำดับ รายได้เฉลี่ยของครัวเรือนต่อเดือน มีรายได้ 30,001-40,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 34.7 รองลงมา รายได้ 20,001-30,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 25.3 รายได้เฉลี่ยมากกว่า 50,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 18.7 รายได้เฉลี่ย 10,001-20,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 14.7 และรายได้เฉลี่ย 40,001-50,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 6.6 ตามลำดับ

#### 7.4.3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่า ไม่เคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 87.3 และเคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 12.7 โดยในจำนวนผู้ที่เจ็บป่วย พบว่า โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ โรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 48.1 รองลงมา คือ โรคหวัด และโรคความดันโลหิตสูง โรคเบาหวาน ร้อยละ 14.8 เท่ากัน โรคเกี่ยวกับระบบทางเดินอาหาร ร้อยละ 11.2 โรคทางเดินหายใจ โรคเกี่ยวกับหู/ตา/คอ/จมูก/ปาก และอุบัติเหตุจากการเดินทางและยานพาหนะ ร้อยละ 3.7 เท่ากัน ตามลำดับ ในส่วนของการรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย พบว่า ซื้อมาทานเอง ร้อยละ 59.1 รองลงมา ไปรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลรามาธิบดี โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า และโรงพยาบาลศิริราช) ร้อยละ 22.7 ไปรักษาที่คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน ร้อยละ 9.1 ปลอมให้หายเอง ร้อยละ 6.8 และไปรักษาที่สถานบริการสาธารณสุข/สถานอนามัย ร้อยละ 2.3 ตามลำดับ

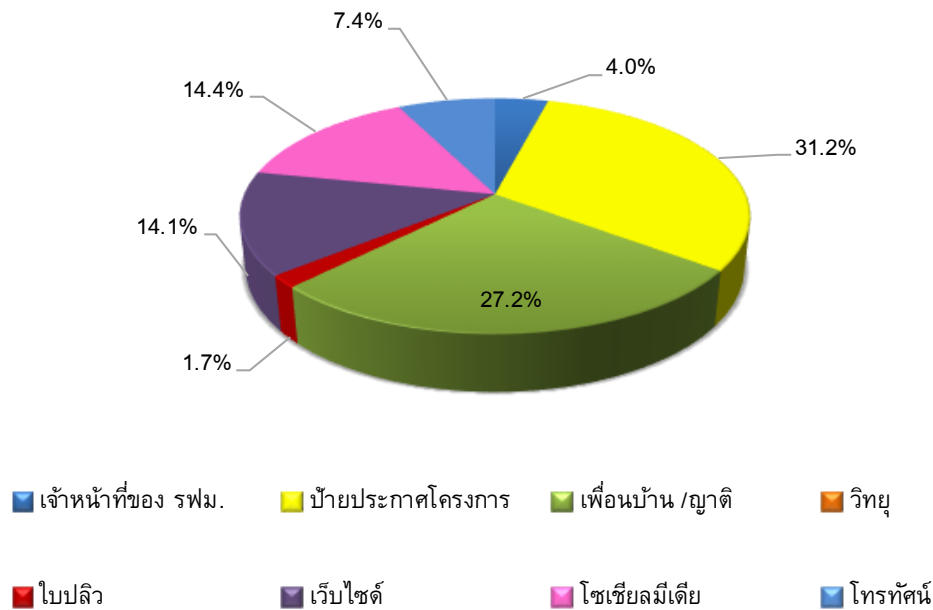
แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่า ซื้อมาน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 54.9 และต้มน้ำประปาผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 45.1 ส่วนน้ำที่ใช้สำหรับอุปโภค (น้ำซักล้าง อาบน้ำ และใช้ในครัวเรือน) พบว่า ครัวเรือนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้น้ำประปา ร้อยละ 100.0 และกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดเห็นว่าน้ำดื่ม และน้ำใช้มีเพียงพอต่อความต้องการ ร้อยละ 100.0

การจัดการน้ำเสียของครัวเรือน พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดใช้วิธีการระบายน้ำเสียลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ร้อยละ 100.0 ส่วนการจัดการขยะมูลฝอยในครัวเรือน พบว่า กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดทิ้งขยะลงถังขยะเพื่อให้รถเก็บขยะมารับไปกำจัด ร้อยละ 100.0

#### 7.4.4 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารและความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามเกี่ยวกับการรับรู้ข้อมูลข่าวสารของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี พบว่ากลุ่มตัวอย่างรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ ร้อยละ 100.0 โดยทราบจากป้ายประกาศโครงการ ร้อยละ 31.2 รองลงมา คือ ทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 27.2 ทราบจากโซเชียลมีเดีย ร้อยละ 14.4 ทราบจากเว็บไซต์ ร้อยละ 14.1 ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 7.4 ทราบจากเจ้าหน้าที่ของ รฟม. ร้อยละ 4.0 และทราบจากใบปลิว ร้อยละ 1.7 ตามลำดับ ได้แสดงรายละเอียดในรูปที่ 7-3

### การรับทราบข้อมูลข่าวสารจากโครงการ



รูปที่ 7-3 การรับทราบข้อมูลข่าวสาร  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

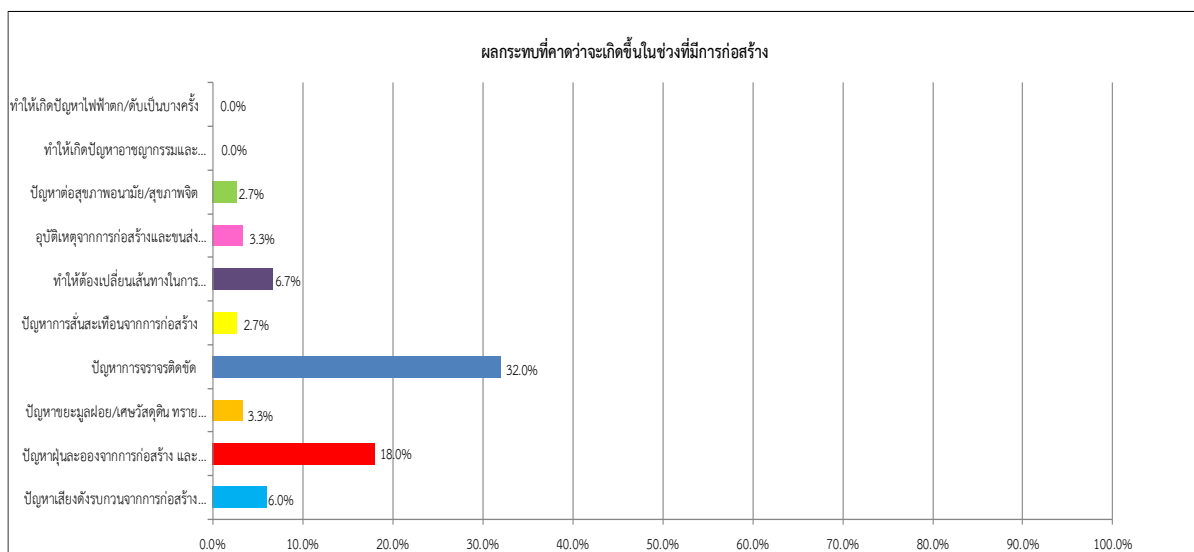
#### 7.4.5 ความคิดเห็นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี คือ ปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 32.0 ซึ่งเห็นว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 64.6 รองลงมา คือ ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง และขนส่งวัสดุ ร้อยละ 18.0 ซึ่งเห็นว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 48.1 และทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง ร้อยละ 6.7 ซึ่งเห็นว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับมากและปานกลาง ร้อยละ 50.0 เท่ากัน และผลกระทบอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 7-2 และรูปที่ 7-4



**ตารางที่ 7-2 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย  
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี (แสดงผลในรูปร้อยละ)**

ผลกระทบ	ไม่ได้รับผลกระทบ	ได้รับผลกระทบ	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ	94.0	6.0	22.3	44.4	33.3
2. ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ	82.0	18.0	48.1	40.7	11.2
3. ปัญหาขยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายตกหล่นบนถนน	96.7	3.3	40.0	40.0	20.0
4. ปัญหาการจราจรติดขัด	68.0	32.0	25.0	64.6	10.4
5. ปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	97.3	2.7	25.0	50.0	25.0
6. ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง	93.3	6.7	50.0	50.0	0.0
7. อุบัติเหตุจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุก่อสร้าง	96.7	3.3	20.0	20.0	60.0
8. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต	97.3	2.7	25.0	75.0	0.0
9. ทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรม และปัญหาเสพติด เพิ่มขึ้นจากคนงานก่อสร้าง	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10. ทำให้เกิดปัญหาไฟฟ้าตก/ดับเป็นบางครั้ง	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0



**รูปที่ 7-4 ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้าง  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี**

นอกจากนี้ ในระหว่างดำเนินการก่อสร้างโครงการคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในหลายด้าน ผู้ให้สัมภาษณ์เห็นว่าการค้าขายบริเวณก่อสร้างดีขึ้น ร้อยละ 26.7 รองลงมา คือ เกิดการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น ร้อยละ 13.3 และทำให้เศรษฐกิจบริเวณก่อสร้างดีขึ้น ร้อยละ 10.0 ตามลำดับ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 7-3

**ตารางที่ 7-3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย  
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี (แสดงผลในรูปร้อยละ)**

ผลกระทบ	ไม่ได้รับ ประโยชน์	ได้รับ ประโยชน์	ระดับของผลกระทบ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. เกิดการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น	86.7	13.3	5.0	30.0	65.0
2. การค้าขายบริเวณก่อสร้างดีขึ้น	73.3	26.7	5.0	35.0	60.0
3. ทำให้เศรษฐกิจและการค้าขายโดยรวมดีขึ้น	90.0	10.0	6.7	33.3	60.0

#### 7.4.6 ความคิดเห็นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ

เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จคาดว่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อชุมชนในหลายด้าน โดยเห็นว่าทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็วและตรงต่อเวลาในการเดินทาง ลดปัญหาการติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร ประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทางเมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง ร้อยละ 100.0 เท่ากัน ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 7-4

**ตารางที่ 7-4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย  
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี แล้วเสร็จ (แสดงผลในรูปร้อยละ)**

ประโยชน์	ไม่ได้รับ ประโยชน์	ได้รับ ประโยชน์	ระดับของประโยชน์ที่ได้รับ		
			มาก	ปานกลาง	น้อย
1. ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	0.0	100.0	93.3	6.7	0.0
2. ลดปัญหาการติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร	0.0	100.0	60.0	38.7	1.3
3. การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล	0.0	100.0	38.7	56.0	5.3
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	0.0	100.0	58.0	40.7	1.3
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด	0.0	100.0	54.0	45.3	0.7
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	0.0	100.0	66.7	32.0	1.3
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	0.0	100.0	74.0	25.3	0.7
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	0.0	100.0	53.3	42.0	4.7
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	0.0	100.0	38.7	57.3	4.0
10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	0.0	100.0	49.3	46.0	4.7

#### 7.4.7 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมโดยภาพรวมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

จากการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนของกลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทาง ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ดังนี้

1. ด้านการรับรู้ข่าวสารและประชาสัมพันธ์
  - ไม่มีข้อเสนอแนะ
2. ด้านผลกระทบจากการดำเนินโครงการ
  - ผู้เฝ้าระวังฝุ่นกระจายจากพื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานี MT-01 สถานี MT-02 และช่วงทางวิ่งระหว่าง สถานี MT-01 ถึงสถานี MT-02 (4 คน คิดเป็นร้อยละ 2.67)
  - เพิ่มเติมการประชาสัมพันธ์เรื่องการปิดเบี่ยงช่องจราจรให้ประชาชนทราบล่วงหน้าบริเวณช่วงทางวิ่ง ระหว่างสถานี MT-01 ถึงสถานี MT-02 (1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.67)
  - ไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจนบริเวณสถานี MT-01 และช่วงทางวิ่งระหว่าง สถานี MT-01 ถึงสถานี MT-02 (1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.67)
  - รถของพนักงานเข้ามาจอดกีดขวางทางเข้า-ออกอาคารพาณิชย์ The Connex ในช่วงเย็นบริเวณ ใกล้สถานี MT-02 (1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.67)

แสดงรายละเอียดในตารางที่ 7-5 และรูปที่ 7-5

ตารางที่ 7-5 ผลการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

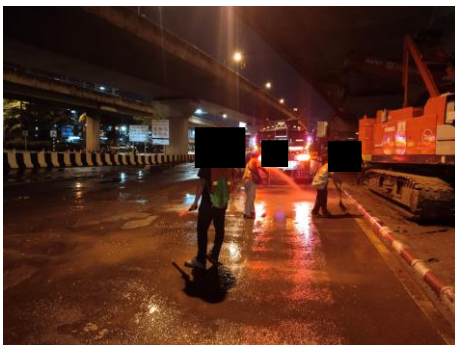
ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ผลการดำเนินงาน
1. ผู้เฝ้าระวังฝุ่นกระจายจากพื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานี MT-01 สถานี MT-02 และช่วงทางวิ่งระหว่างสถานี MT-01 ถึงสถานี MT-02	ผู้รับสัมปทานได้เพิ่มความถี่ในการทำความสะอาดถนนสาธารณะ โดยการกวาดและการฉีดล้าง การทำความสะอาดถนนสาธารณะ โดยการใช้รถกวาดดูดฝุ่น ติดตั้งตาข่ายเพื่อป้องกันฝุ่นละอองและ วัสดุตกหล่น รวมทั้งติดตั้งเครื่องฉีดพ่นละอองน้ำแล้ว
2. เพิ่มเติมการประชาสัมพันธ์เรื่องการปิดเบี่ยงช่องจราจรให้ ประชาชนทราบล่วงหน้าบริเวณช่วงทางวิ่งระหว่างสถานี MT-01 ถึงสถานี MT-02	ผู้รับสัมปทานได้เพิ่มเติมการประชาสัมพันธ์การปิดเบี่ยงช่อง จราจรตามช่องทางสื่อโซเชียลมีเดีย (Line Official : @MRTPinkline และ Fanpage : โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี) และติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การปิดเบี่ยงช่องจราจรในจุดที่ ประชาชนสัญจรผ่านให้มองเห็นได้ง่าย และเพิ่มเติมการลงพื้นที่ ประชาสัมพันธ์แจ้งให้ผู้ใช้งานเส้นทางทราบในบริเวณที่มีการปิดเบี่ยง ช่องจราจรแล้ว
3. ไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ชัดเจนบริเวณสถานี MT-01 และช่วงทางวิ่งระหว่างสถานี MT-01 ถึงสถานี MT-02	ผู้รับสัมปทานได้เพิ่มสปอตไลท์บริเวณใต้สถานีและติดตั้งไฟฟ้า ส่องสว่างตามแนวพื้นที่ก่อสร้างเพิ่มเติมแล้ว
4. รถของพนักงานเข้ามาจอดกีดขวางทางเข้า-ออกอาคารพาณิชย์ The Connex ในช่วงเย็นบริเวณใกล้สถานี MT-02	ผู้รับสัมปทานได้กำชับคนขับรถของโครงการฯ รวมทั้งผู้รับเหมาช่วง ไม่ให้นารถไปจอดในบริเวณดังกล่าวแล้ว



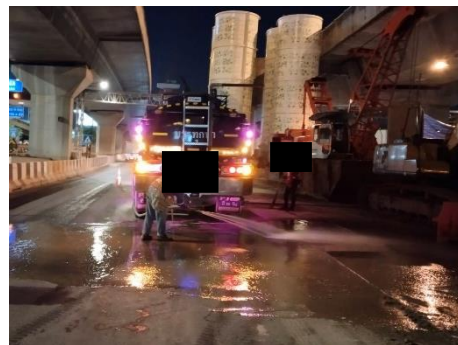
การใช้รถกวาดตูดฝุ่นทำความสะอาดถนนสาธารณะ  
บริเวณสถานี MT-01



การใช้รถกวาดตูดฝุ่นทำความสะอาดถนนสาธารณะ  
บริเวณช่วงทางวิ่งสถานี MT-01 ถึงสถานี MT-02



การทำความสะอาดถนนสาธารณะโดยการกวาดและการฉีดล้าง บริเวณช่วงทางวิ่งสถานี MT-01 ถึงสถานี MT-02



การทำความสะอาดถนนสาธารณะโดยการกวาดและการฉีดล้าง  
บริเวณสถานี MT-02



การติดตั้งตาข่ายเพื่อป้องกันฝุ่นละอองและวัสดุตกหล่น  
บริเวณสถานี MT-02



การติดตั้งเครื่องฉีดพ่นละอองน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง บริเวณสถานี MT-02

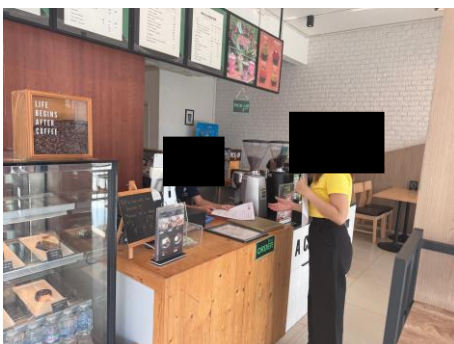
การแก้ไขปัญหาเรื่องฝุ่นละอองฟุ้งกระจายจากพื้นที่ก่อสร้าง

## รูปที่ 7-5 การดำเนินงานตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ





การประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมตามช่องทางสื่อโซเชียลมีเดีย และมีการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์การปิดเบี่ยงช่องจราจร



การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์แจ้งให้ผู้ใช้เส้นทางทราบในบริเวณที่มีการปิดเบี่ยงช่องจราจร

การเพิ่มเติมการประชาสัมพันธ์เรื่องการปิดเบี่ยงช่องจราจร

รูปที่ 7-5 (ต่อ) การดำเนินงานตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

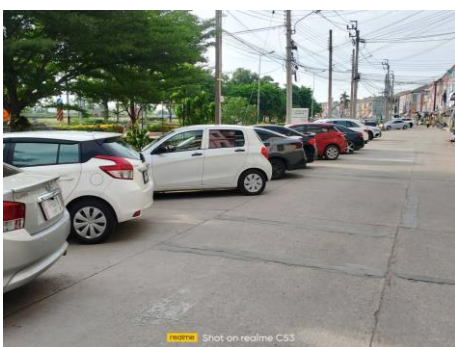


การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างตามแนวพื้นที่ก่อสร้าง และเพิ่มสปอตไลท์บริเวณใต้สถานี MT-01



การติดตั้งไฟฟ้าส่องสว่างตามแนวพื้นที่ก่อสร้างเพิ่มเติม บริเวณช่วงทางวิ่งสถานี MT-01 ถึงสถานี MT-02

การแก้ไขปัญหาไฟฟ้าส่องสว่างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่ค่อยชัดเจน



ผู้รับสัมปทานได้กำชับคนขับรถของโครงการฯ รวมทั้งผู้รับเหมาช่วง ไม่ให้นำรถไปจอดในบริเวณดังกล่าวแล้ว  
รูปที่ 7-5 (ต่อ) การดำเนินงานตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ

## 7.5 สรุปผลการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนตั้งแต่ ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 5

บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษาของโครงการฯ โดยดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ถึงครั้งที่ 5 สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

### 7.5.1 สรุปผลการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ตั้งแต่ ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 5

#### 1) ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ตั้งแต่ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 5

**ครั้งที่ 1 (ระหว่างวันที่ 3-4 ตุลาคม 2564) ระยะก่อนก่อสร้าง :** ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ที่ประชาชนได้รับอยู่ในปัจจุบัน มีดังนี้ อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด อันดับที่ 2 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง และอันดับที่ 3 ทำให้เกิดปัญหาไฟฟ้าตก/ดับเป็นบางครั้งตามลำดับ

**ครั้งที่ 2 (ระหว่างวันที่ 10-11 ตุลาคม 2565) ระยะก่อสร้าง :** สภาพปัญหาหรือความเดือดร้อน รำคาญทางด้านสิ่งแวดล้อม และปัญหาสังคมที่ประชาชนได้รับอยู่ในปัจจุบันสูงสุด 5 อันดับแรก มีดังนี้ อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด อันดับที่ 2 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ อันดับที่ 3 ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง อันดับที่ 4 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ และอันดับที่ 5 ปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ตามลำดับ

**ครั้งที่ 3 (ระหว่างวันที่ 2-3 เมษายน 2566) ระยะก่อสร้าง :** สภาพปัญหาหรือความเดือดร้อน รำคาญทางด้านสิ่งแวดล้อม และปัญหาสังคมที่ประชาชนได้รับอยู่ในปัจจุบันสูงสุด 5 อันดับแรก มีดังนี้ อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด อันดับที่ 2 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ อันดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ อันดับที่ 4 ปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง และอันดับที่ 5 ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง ตามลำดับ

**ครั้งที่ 4 (ระหว่างวันที่ 8-9 ตุลาคม พ.ศ. 2566) ระยะก่อสร้าง :** สภาพปัญหาหรือความเดือดร้อน รำคาญทางด้านสิ่งแวดล้อม และปัญหาสังคมที่ประชาชนได้รับอยู่ในปัจจุบันสูงสุด 5 อันดับแรก มีดังนี้ อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด อันดับที่ 2 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง และขนส่งวัสดุ อันดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง และขนส่งวัสดุ อันดับที่ 4 ปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง และอันดับที่ 5 ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง ตามลำดับ

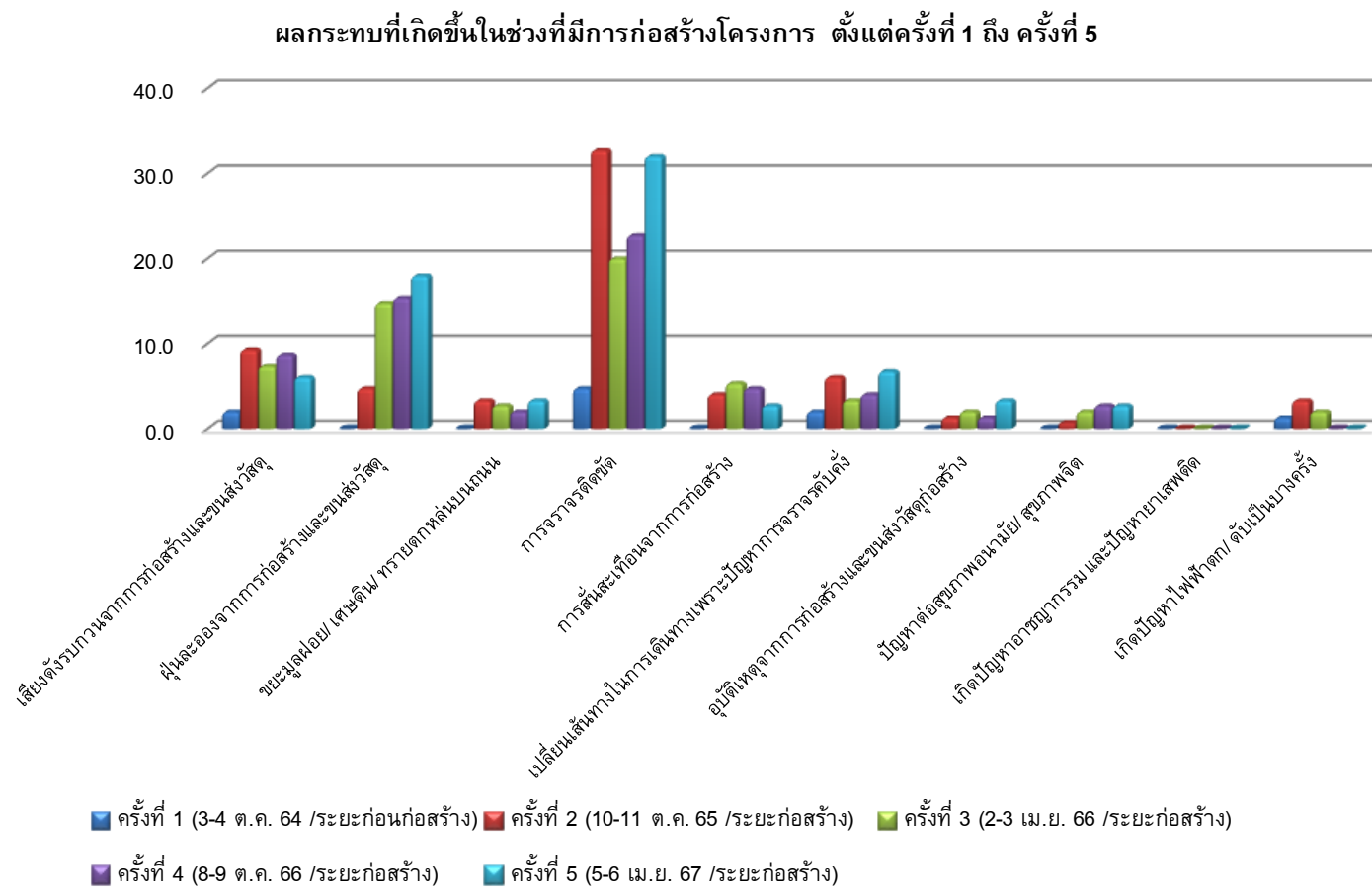
**ครั้งที่ 5 (ระหว่างวันที่ 5-6 เมษายน พ.ศ. 2567) ระยะก่อสร้าง :** สภาพปัญหาหรือความเดือดร้อน รำคาญทางด้านสิ่งแวดล้อม และปัญหาสังคมที่ประชาชนได้รับอยู่ในปัจจุบันสูงสุด 5 อันดับแรก มีดังนี้  
อันดับที่ 1 ปัญหาการจราจรติดขัด อันดับที่ 2 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ อันดับที่ 3 ทำให้ต้อง  
เปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง อันดับที่ 4 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและ  
ขนส่งวัสดุ และอันดับที่ 5 ปัญหาขยะมูลฝอย/เศษวัสดุดิน ทราบ ตกหล่นบนถนน และอุบัติเหตุจากการก่อสร้างและ  
ขนส่งวัสดุก่อสร้างเท่ากัน ตามลำดับ

แสดงรายละเอียดในตารางที่ 7-6 และรูปที่ 7-6

**ตารางที่ 7-6 ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย  
ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ตั้งแต่ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 5 (แสดงผลในรูปร้อยละ)**

ผลกระทบ	ครั้งที่ 1 (3-4 ต.ค.64)	ครั้งที่ 2 (10-11 ต.ค.65)	ครั้งที่ 3 (2-3 เม.ย.66)	ครั้งที่ 4 (8-9 ต.ค.66)	ครั้งที่ 5 (5-6 เม.ย.67)
1. ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้าง และขนส่งวัสดุ	2.0	9.3	7.3	8.7	6.0
2. ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและ ขนส่งวัสดุ	0.0	4.7	14.7	15.3	18.0
3. ปัญหาขยะมูลฝอย/ เศษดิน/ ทราบตก หล่นบนถนน	0.0	3.3	2.7	2.0	3.3
4. ปัญหาการจราจรติดขัด	4.7	32.7	20.0	22.7	32.0
5. ปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	0.0	4.0	5.3	4.7	2.7
6. ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง	2.0	6.0	3.3	4.0	6.7
7. อุบัติเหตุจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ก่อสร้าง	0.0	1.3	2.0	1.3	3.3
8. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/ สุขภาพจิต	0.0	0.7	2.0	2.7	2.7
9. ทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรม และปัญหา ยาเสพติดเพิ่มขึ้นจากคนงานก่อสร้าง	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10. ทำให้เกิดปัญหาไฟฟ้าตก/ ดับเป็น บางครั้ง	1.3	3.3	2.0	0.0	0.0





**รูปที่ 7-6 การเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้าง**  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ตั้งแต่ ครั้งที่ 1 (ระยะก่อนก่อสร้าง) ถึง ครั้งที่ 5 (ระยะก่อสร้าง)

## 2) ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี แล้วเสร็จ ตั้งแต่ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 5

**ครั้งที่ 1 (ระหว่างวันที่ 3-4 ตุลาคม 2564) ระยะก่อนก่อสร้าง :** ประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้น มีดังนี้ อันดับที่ 1 ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน อันดับที่ 2 ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ลดปัญหาการจราจรติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง เท่ากัน ตามลำดับ

**ครั้งที่ 2 (ระหว่างวันที่ 10-11 ตุลาคม 2565) ระยะก่อสร้าง :** ประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้น มีดังนี้ ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ลดปัญหาการจราจรติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร ประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง เท่ากัน

**ครั้งที่ 3 (ระหว่างวันที่ 2-3 เมษายน 2566) ระยะก่อสร้าง :** ประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้น มีดังนี้ ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ลดปัญหาการจราจรติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร ประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางเท่ากัน

**ครั้งที่ 4 (ระหว่างวันที่ 8-9 ตุลาคม พ.ศ. 2566) ระยะก่อสร้าง :** ประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้น มีดังนี้ ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ลดปัญหาการจราจรติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้

พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า ช่วยแก้ปัญหการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางเท่ากัน

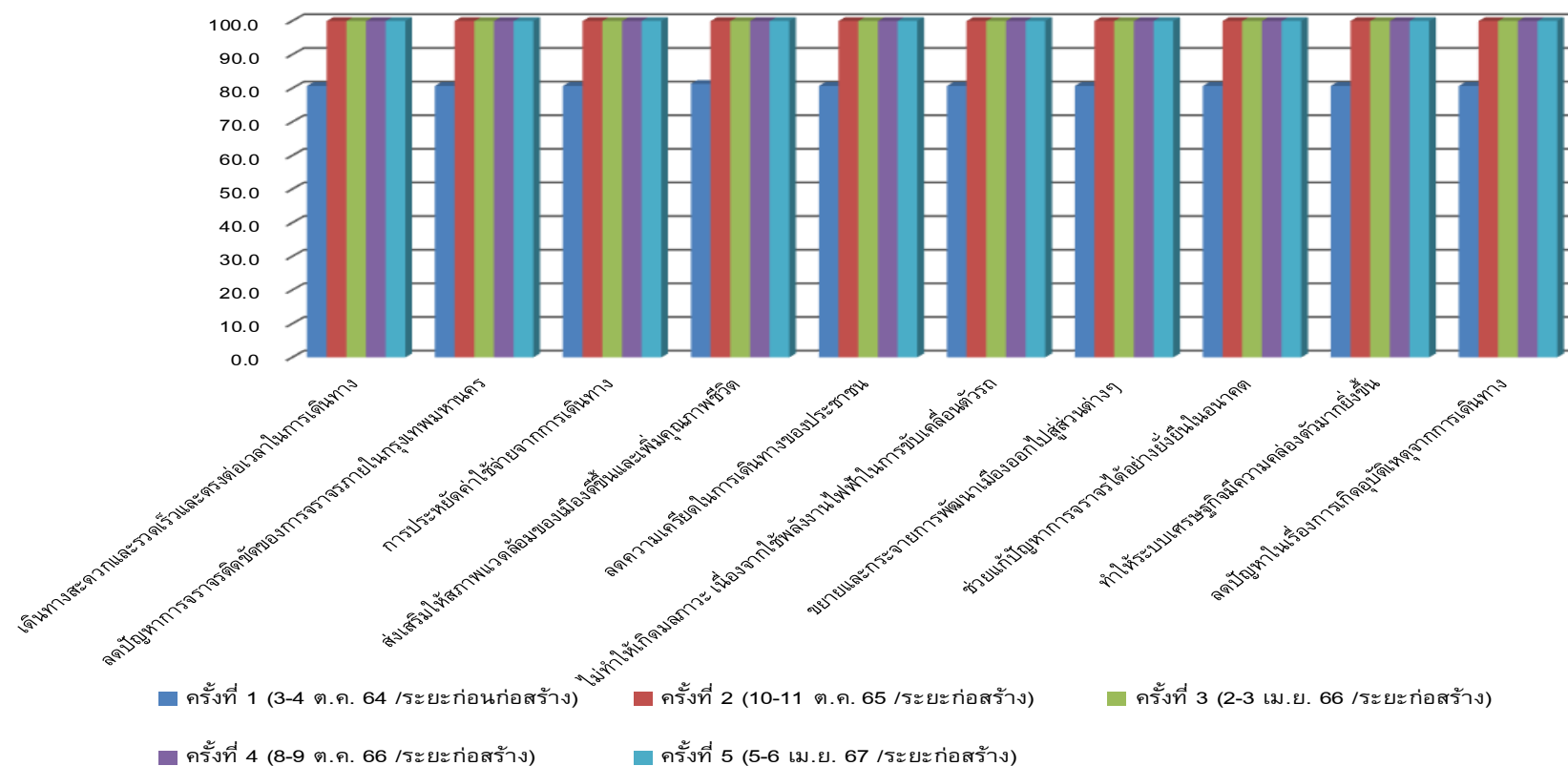
**ครั้งที่ 5 (ระหว่างวันที่ 5-6 เมษายน พ.ศ. 2567) ระยะก่อสร้าง :** ประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้น มีดังนี้ ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ลดปัญหาการจราจรติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า ช่วยแก้ปัญหการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทางเท่ากัน

แสดงรายละเอียดในตารางที่ 7-7 และรูปที่ 7-7

**ตารางที่ 7-7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี แล้วเสร็จ ตั้งแต่ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 5 (แสดงผลในรูปร้อยละ)**

ประโยชน์	ครั้งที่ 1 (3-4 ต.ค.64)	ครั้งที่ 2 (10-11 ต.ค.65)	ครั้งที่ 3 (2-3 เม.ย.66)	ครั้งที่ 4 (8-9 ต.ค.66)	ครั้งที่ 5 (5-6 เม.ย.67)
1. ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0
3. การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทางเมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	81.3	100.0	100.0	100.0	100.0
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0
8. ช่วยแก้ปัญหการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0
10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0

### ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าดำเนินการเสร็จ ตั้งแต่ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 5



### รูปที่ 7-7 การเปรียบเทียบประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้าง

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี แล้วเสร็จ ตั้งแต่ ครั้งที่ 1 (ระยะก่อนก่อสร้าง) ถึง ครั้งที่ 5 (ระยะก่อสร้าง)