

บทที่ 7

การติดตามตรวจสอบ  
สภาพเศรษฐกิจ-สังคม



## บทที่ 7

### การติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

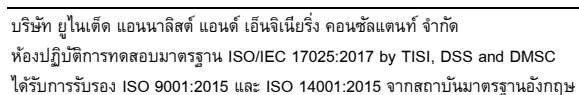
#### 7.1 บทนำ

การติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนที่อยู่โดยรอบสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ซึ่งมีระยะทางประมาณ 3 กิโลเมตร ในระยะก่อสร้างได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567 ได้ดำเนินการ จำนวน 1 ครั้ง ระหว่างวันที่ 6-7 ตุลาคม 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

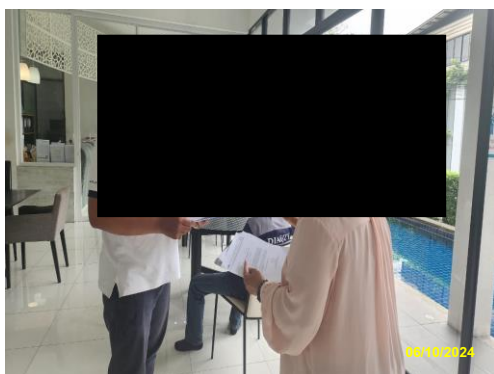
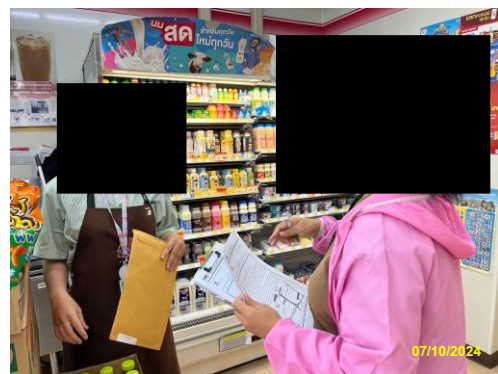
โดยรายละเอียดตัวอย่างในพื้นที่ศึกษา สรุปได้ดังตารางที่ 7-1 และตัวอย่างภาพถ่ายแสดงการสำรวจความคิดเห็น แสดงดังรูปที่ 7-1 ถึงรูปที่ 7-2

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 6-7 ตุลาคม 2567

## 7.2 วัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน

การติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ระยะก่อสร้างมีวัตถุประสงค์หลักของการศึกษา ดังนี้

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

## 7.3 เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

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

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

ซึ่งมีลักษณะคำถามเป็นแบบปลายปิด (Close-ended Questions) และแบบปลายเปิด (Open-ended Questions) แสดงดังภาคผนวก ม-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 รวมทั้งมีการแจกเอกสารประชาสัมพันธ์ของโครงการให้แก่ผู้สัมภาษณ์ แล้วจึงดำเนินการสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษาจนได้ครบตามจำนวนตัวอย่าง

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 ม-2

## 7.4 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ของประชาชนที่อยู่โดยรอบสถานี

### และตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

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

#### 7.4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่า เป็นเพศหญิง ร้อยละ 74.0 และเพศชาย ร้อยละ 26.0 ผู้ให้สัมภาษณ์มีช่วงอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 26.7 รองลงมา มีช่วงอายุ 41-50 ปี ร้อยละ 23.3 มีช่วงอายุ 20-30 ปี ร้อยละ 18.7 มีช่วงอายุระหว่าง 51-60 ปี ร้อยละ 16.7 และอายุมากกว่า 61 ปีขึ้นไป ร้อยละ 14.6 ตามลำดับ สถานภาพของกลุ่มเป้าหมายเป็นครัวเรือน ร้อยละ 67.3 เป็นพนักงานหรือเจ้าของสถานประกอบการ ร้อยละ 30.6 เป็นผู้นำชุมชนหรือตัวแทนชุมชน พระสงฆ์หรือนักบวชหรือเจ้าหน้าที่ในศาสนสถาน และเป็นอาจารย์หรือเจ้าหน้าที่ในสถานศึกษา ร้อยละ 0.7 เท่ากัน ตามลำดับ สถานภาพในครอบครัว เป็นหัวหน้าครัวเรือน ร้อยละ 33.7 รองลงมา เป็นคู่สมรส ร้อยละ 27.7 เป็นบุตร/ธิดา ร้อยละ 22.8 เป็นผู้อาศัย ร้อยละ 7.9 เป็นบิดา/มารดา ร้อยละ 5.9 และเป็นเชย/สเก้ 2.0 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาชั้นสูงสุด พบว่า กลุ่มตัวอย่างจบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 41.3 รองลงมา ระดับมัธยมศึกษา ร้อยละ 33.3 ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 14.7 ระดับปวช./ปวส. ร้อยละ 10.0 และระดับปริญญาโท ร้อยละ 0.7 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างมีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 4-7 คน ร้อยละ 58.7 รองลงมา มีสมาชิก 1-3 คน ร้อยละ 37.3 มีจำนวนสมาชิกมากกว่า 10 คน ร้อยละ 3.3 และมีสมาชิก 8-10 คน ร้อยละ 0.7 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างเกิดที่จังหวัดนนทบุรี ร้อยละ 74.7 รองลงมา ย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 18.0 และเกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 7.3 ตามลำดับ โดยย้ายมาจากภาคกลางมากที่สุด ร้อยละ 44.4 รองลงมา ย้ายมาจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 37.0 และภาคตะวันออก ร้อยละ 18.6 ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่า เป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 60.0 รองลงมา เป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 26.0 เป็นบ้านเดี่ยวสองชั้น ร้อยละ 6.7 เป็นบ้านเดี่ยวชั้นเดียว ร้อยละ 4.0 เป็นคอนโดมิเนียม ร้อยละ 2.0 และเป็นอาคารสำนักงาน ร้อยละ 1.3 ตามลำดับ และสถานภาพของอาคารที่พักเป็นการเช่าอาศัย ร้อยละ 70.0 และเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง ร้อยละ 30.0 ตามลำดับ

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับระยะเวลาในแต่ละวันที่อยู่ใกล้กับบริเวณก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี มากที่สุดเฉลี่ยวันละ 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 54.0 รองลงมา เฉลี่ยวันละ 7-12 ชั่วโมง ร้อยละ 32.7 และเฉลี่ยวันละ 13-18 ชั่วโมง ร้อยละ 13.3 ตามลำดับ ซึ่งช่วงเวลาที่อยู่ใกล้บริเวณที่มีการก่อสร้างมากที่สุด คือ ตลอดทั้งวันทั้งคืน ร้อยละ 71.3 รองลงมา ช่วงกลางวัน ร้อยละ 18.7 และช่วงเวลากลางคืน ร้อยละ 10.0 ตามลำดับ

#### 7.4.2 ข้อมูลลักษณะทางเศรษฐกิจ

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 44.7 รองลงมา เป็นพนักงานบริษัทเอกชน ร้อยละ 25.3 รับจ้างทั่วไป ร้อยละ 17.3 ประกอบธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 10.0 และข้าราชการ/พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 2.7 ตามลำดับ รายได้เฉลี่ยของครัวเรือนต่อเดือน มีรายได้ 30,001-40,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 32.7 รองลงมา รายได้ 20,001-30,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 26.0 รายได้เฉลี่ยมากกว่า 50,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 19.3 รายได้เฉลี่ย 10,001-20,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 15.3 และรายได้เฉลี่ย 40,001-50,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 6.7 ตามลำดับ

#### 7.4.3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

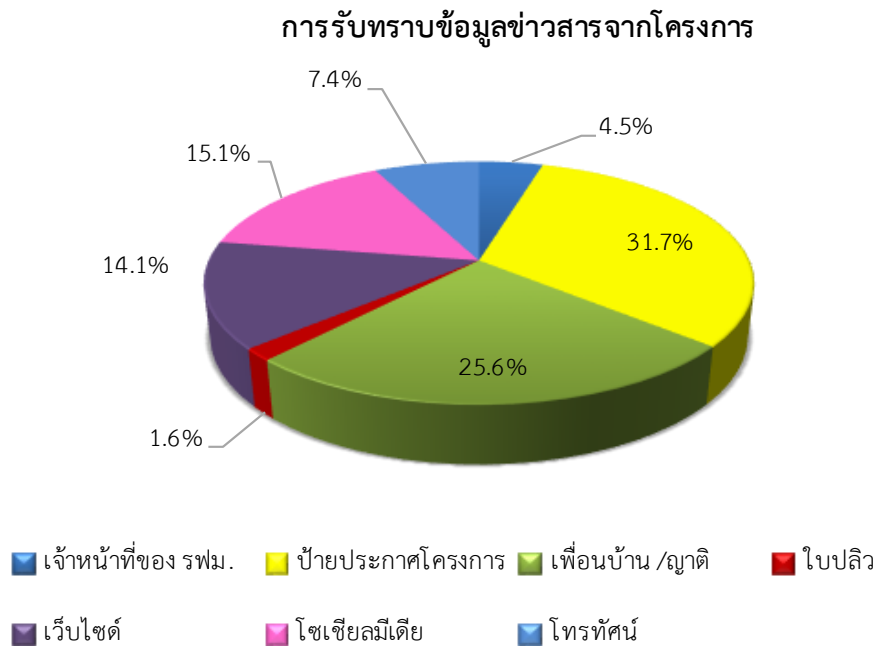
จากการสอบถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยของสมาชิกในครัวเรือนในปีที่ผ่านมา พบว่า ไม่เคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 86.7 และเคยมีคนเจ็บป่วย ร้อยละ 13.3 โดยในจำนวนผู้ที่เจ็บป่วย พบว่า โรคที่เจ็บป่วยมากที่สุด คือ โรคผิวหนังและภูมิแพ้ ร้อยละ 41.2 รองลงมา คือ โรคหวัด ร้อยละ 17.6 โรคความดันโลหิตสูง โรคเบาหวาน ร้อยละ 11.8 โรคเกี่ยวกับระบบทางเดินอาหาร ร้อยละ 8.9 โรคทางเดินหายใจ และอุบัติเหตุจากการเดินทางและยานพาหนะ ร้อยละ 5.9 เท่ากัน โรคเกี่ยวกับระบบกล้ามเนื้อ และโรคเกี่ยวกับหู/ตา/คอ/จมูก/ปาก ร้อยละ 2.9 เท่ากัน ตามลำดับ ในส่วนของการรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย พบว่า ซื้อยามาทานเอง ร้อยละ 53.3 รองลงมา ไปรักษาที่โรงพยาบาลของรัฐ (โรงพยาบาลรามาธิบดี โรงพยาบาลพระมงกุฎเกล้า โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ โรงพยาบาลพระนั่งเกล้า และโรงพยาบาลศิริราช) ร้อยละ 31.1 ไปรักษาที่คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน ร้อยละ 11.2 ไปปล่อยให้หายเอง และไปรักษาที่สถานบริการสาธารณสุข/สถานอนามัย ร้อยละ 2.2 เท่ากัน ตามลำดับ

แหล่งน้ำที่ใช้ในการบริโภค (น้ำดื่ม) ของครัวเรือน พบว่า ซื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง ร้อยละ 54.0 และเติมน้ำประปาผ่านเครื่องกรอง ร้อยละ 46.0 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 31.7 รองลงมา คือ ทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ ร้อยละ 25.6 ทราบจากโซเชียลมีเดีย ร้อยละ 15.1 ทราบจากเว็บไซต์ ร้อยละ 14.1 ทราบจากโทรทัศน์ ร้อยละ 7.4 ทราบจากเจ้าหน้าที่ของ รฟม. ร้อยละ 4.5 และทราบจากใบปลิว ร้อยละ 1.6 ตามลำดับ ได้แสดงรายละเอียดในรูปที่ 7-3



**รูปที่ 7-3 การรับทราบข้อมูลข่าวสาร**  
**โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี**

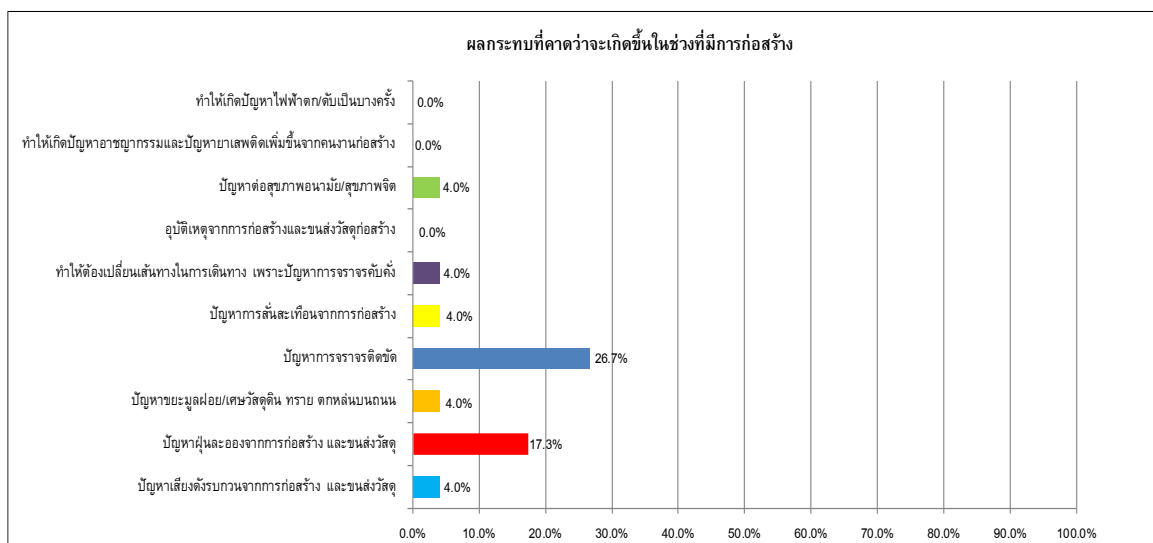
#### 7.4.5 ความคิดเห็นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ

การสอบถามกลุ่มตัวอย่างเกี่ยวกับผลกระทบหลักที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี คือ ปัญหาการจราจรติดขัด ร้อยละ 26.7 ซึ่งเห็นว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 75.0 รองลงมา คือ ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง และขนส่งวัสดุ ร้อยละ 17.3 ซึ่งเห็นว่ามีผลกระทบอยู่ในระดับมาก ร้อยละ 50.0 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ปัญหาขยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายตกหล่นบนถนน ปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง และปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต ร้อยละ 4.0 เท่ากัน ซึ่งเห็นว่าปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง และทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 50.0 เท่ากัน และปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต มีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง และระดับน้อย ร้อยละ 50.0 เท่ากัน และปัญหาขยะมูลฝอย/เศษดิน/ทรายตกหล่นบนถนน มีผลกระทบอยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 50.0 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	96.0	4.0	33.3	50.0	16.7
2. ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ	82.7	17.3	50.0	42.3	7.7
3. ปัญหาขยะมูลฝอย/ เศษดิน/ ทราบดีกหล่นบนถนน	96.0	4.0	16.7	33.3	50.0
4. ปัญหาการจราจรติดขัด	73.3	26.7	25.0	75.0	0.0
5. ปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	96.0	4.0	16.7	50.0	33.3
6. ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง	96.0	4.0	50.0	50.0	0.0
7. อุบัติเหตุจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุก่อสร้าง	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/ สุขภาพจิต	96.0	4.0	0.0	50.0	50.0
9. ทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรม และปัญหาเสพติดเพิ่มขึ้นจากคนงานก่อสร้าง	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 18.7 รองลงมา คือ ทำให้เศรษฐกิจบริเวณก่อสร้างดีขึ้น ร้อยละ 10.7 และเกิดการจ้างแรงงานเพิ่มขึ้น 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	90.0	10.0	6.7	40.0	53.3
2. การค้าขายบริเวณก่อสร้างดีขึ้น	81.3	18.7	7.2	21.4	71.4
3. ทำให้เศรษฐกิจและการค้าขายโดยรวมดีขึ้น	89.3	10.7	6.2	37.5	56.3

#### 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	88.7	8.0	3.3
2. ลดปัญหาการติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร	0.0	100.0	52.0	41.3	6.7
3. การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล	0.0	100.0	36.7	54.7	8.6
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	0.0	100.0	58.7	41.3	0.0
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด	0.0	100.0	55.3	44.7	0.0
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	0.0	100.0	66.7	33.3	0.0
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	0.0	100.0	68.0	26.7	5.3
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	0.0	100.0	45.3	50.0	4.7
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	0.0	100.0	36.7	52.7	10.6
10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	0.0	100.0	51.3	46.7	2.0

#### 7.4.7 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติมโดยภาพรวมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

จากการสำรวจทัศนคติและความคิดเห็นของประชาชนของกลุ่มผู้อยู่อาศัยในระยะ 500 เมตร จากแนวเส้นทาง ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ผู้ให้สัมภาษณ์มีข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวข้องกับโครงการ ดังนี้

1. ด้านการรับรู้ข่าวสารและประชาสัมพันธ์
  - ไม่มีข้อเสนอแนะ
2. ด้านผลกระทบจากการดำเนินโครงการ
  - การจราจรติดขัดบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างช่วงทางวิ่งระหว่าง MT0-P01 ถึง MT0-P56 ถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 (บริเวณทางเข้า-ออกเมืองทองธานี) และถนนแจ้งวัฒนะ (บริเวณใกล้เคียงพิเศษศรีรัช) (1 คน คิดเป็นร้อยละ 0.67)

แสดงรายละเอียดในตารางที่ 7-5 และรูปที่ 7-5

ตารางที่ 7-5 ผลการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี

ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ผลการดำเนินงาน
1. การจราจรติดขัดบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างช่วงทางวิ่งระหว่าง MT0-P01 ถึง MT0-P56 ถนนซอยแจ้งวัฒนะ-ปากเกร็ด 39 (บริเวณทางเข้า-ออกเมืองทองธานี) และถนนแจ้งวัฒนะ (บริเวณใกล้เคียงพิเศษศรีรัช)	ผู้รับสัมปทานได้ขยับแนวเบริเออร์กั้นขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างชิดเสาทางวิ่งยกระดับเพื่อให้สะดวกต่อการสัญจร และจะดำเนินการเร่งคืนช่องจราจร เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ



การดำเนินการขยับแนวเบริเออร์กั้นขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างชิดเสาทางวิ่งยกระดับเพื่อให้สะดวกต่อการสัญจร



การดำเนินการเร่งคืนช่องจราจรถนนแจ้งวัฒนะ (บริเวณใกล้เคียงพิเศษศรีรัช)

รูปที่ 7-5 การดำเนินงานตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

## 7.5 สรุปผลการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนตั้งแต่ ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 6

บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษาของโครงการฯ โดยดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 ถึงครั้งที่ 6 สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

### 7.5.1 สรุปผลการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ตั้งแต่ ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 6

#### 1) ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ตั้งแต่ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 6

**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 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ 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 ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทาง  
ในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง อันดับที่ 4 ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ และ  
อันดับที่ 5 ปัญหาขยะมูลฝอย/ เศษดิน/ ทรายตกหล่นบนถนน และอุบัติเหตุจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุก่อสร้าง  
เท่ากัน ตามลำดับ

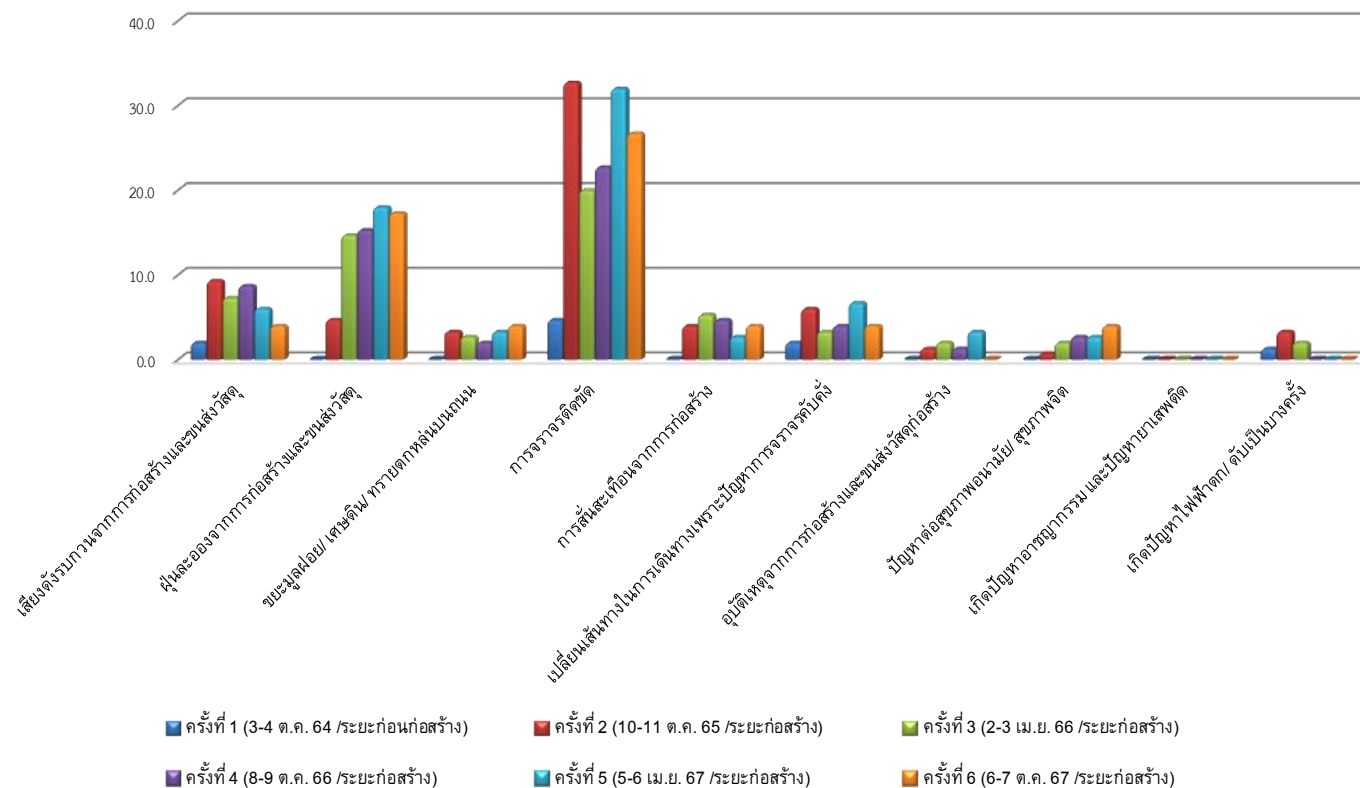
**ครั้งที่ 6 (ระหว่างวันที่ 6-7 ตุลาคม พ.ศ. 2567) ระยะก่อสร้าง :** สภาพปัญหาหรือความเดือดร้อน  
รำคาญทางด้านสิ่งแวดล้อม และปัญหาสังคมที่ประชาชนได้รับอยู่ในปัจจุบันสูงสุด 5 อันดับแรก มีดังนี้ อันดับที่ 1  
ปัญหาการจราจรติดขัด อันดับที่ 2 ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ อันดับที่ 3 ปัญหาเสียงดังรบกวน  
จากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ ปัญหาขยะมูลฝอย/ เศษดิน/ ทรายตกหล่นบนถนน ปัญหาการสั่นสะเทือนจาก  
การก่อสร้าง ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง และปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/  
สุขภาพจิตเท่ากัน ตามลำดับ

แสดงรายละเอียดในตารางที่ 7-6 และรูปที่ 7-6

**ตารางที่ 7-6 ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ตั้งแต่ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 6**  
(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)	ครั้งที่ 6 (6-7 ต.ค.67)
1. ปัญหาเสียงดังรบกวนจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ	2.0	9.3	7.3	8.7	6.0	4.0
2. ปัญหาฝุ่นละอองจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุ	0.0	4.7	14.7	15.3	18.0	17.3
3. ปัญหาขยะมูลฝอย/ เศษดิน/ ทรายตกหล่นบนถนน	0.0	3.3	2.7	2.0	3.3	4.0
4. ปัญหาการจราจรติดขัด	4.7	32.7	20.0	22.7	32.0	26.7
5. ปัญหาการสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง	0.0	4.0	5.3	4.7	2.7	4.0
6. ทำให้ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทาง เพราะปัญหาการจราจรคับคั่ง	2.0	6.0	3.3	4.0	6.7	4.0
7. อุบัติเหตุจากการก่อสร้างและขนส่งวัสดุก่อสร้าง	0.0	1.3	2.0	1.3	3.3	0.0
8. ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/ สุขภาพจิต	0.0	0.7	2.0	2.7	2.7	4.0
9. ทำให้เกิดปัญหาอาชญากรรม และปัญหาเสพติดเพิ่มขึ้นจากคนงานก่อสร้าง	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
10. ทำให้เกิดปัญหาไฟฟ้ตก/ ดับเป็นบางครั้ง	1.3	3.3	2.0	0.0	0.0	0.0

### ผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการ ตั้งแต่ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 6



### รูปที่ 7-6 การเปรียบเทียบผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้าง

โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ตั้งแต่ ครั้งที่ 1 (ระยะก่อนก่อสร้าง) ถึง ครั้งที่ 6 (ระยะก่อสร้าง)

## 2) ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี แล้วเสร็จ ตั้งแต่ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 6

**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 ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดเห็นว่า ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้น ดังต่อไปนี้ 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 ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดเห็นว่า ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้น ดังต่อไปนี้ 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 ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดเห็นว่า ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้น ดังต่อไปนี้ ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ลดปัญหาการจราจรติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร ประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ไม่ทำให้เกิด



มลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง เท่ากัน

**ครั้งที่ 5 (ระหว่างวันที่ 5-6 เมษายน พ.ศ. 2567) ระยะก่อสร้าง :** ประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดเห็นว่า ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้น ดังต่อไปนี้ ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ลดปัญหาการจราจรติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร ประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง เท่ากัน

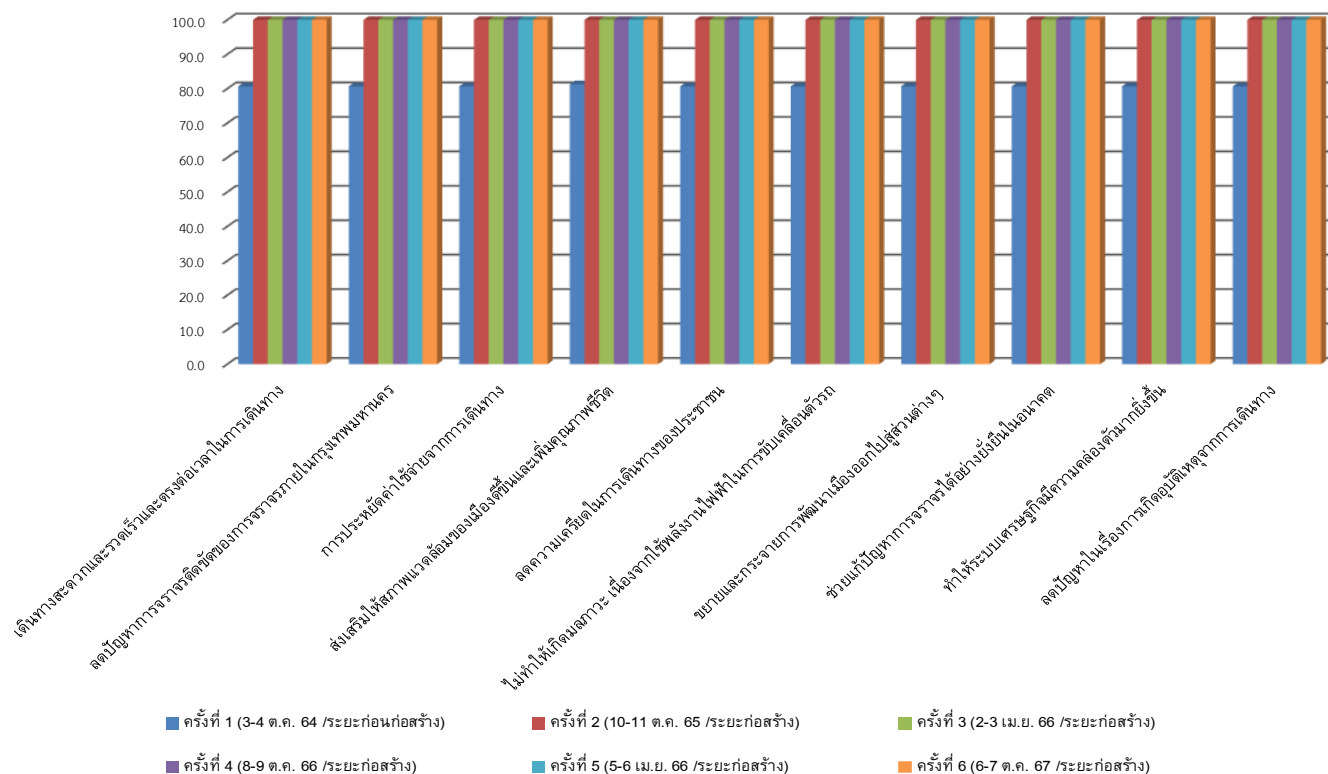
**ครั้งที่ 6 (ระหว่างวันที่ 6-7 ตุลาคม พ.ศ. 2567) ระยะก่อสร้าง :** ประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดเห็นว่า ส่งผลให้สภาพแวดล้อมในสังคมดีขึ้น ดังต่อไปนี้ ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง ลดปัญหาการจราจรติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร ประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง เท่ากัน

แสดงรายละเอียดในตารางที่ 7-7 และรูปที่ 7-7

ตารางที่ 7-7 ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี แล้วเสร็จ (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)	ครั้งที่ 6 (6-7 ต.ค.67)
1. ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
2. ลดปัญหาการจราจรติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
3. การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
4. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้นและเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	81.3	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
5. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
6. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่าง ๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
8. ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
10. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	80.7	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

ประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าดำเนินการเสร็จ  
ตั้งแต่ครั้งที่ 1 ถึง ครั้งที่ 6



รูปที่ 7-7 การเปรียบเทียบประโยชน์ที่คาดว่าจะเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้าง  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพูส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช-เมืองทองธานี แล้วเสร็จ ตั้งแต่ ครั้งที่ 1 (ระยะก่อนก่อสร้าง) ถึง ครั้งที่ 6 (ระยะก่อสร้าง)