

บทสรุปผู้บริหาร

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล
(สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ)
ครั้งที่ 2/2568 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568

บทสรุปผู้บริหาร

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 2/2568 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 รายละเอียดดังนี้

1. ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการดำเนินงานในระยะดำเนินการ รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ภายใต้เงื่อนไขในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมและการขนส่งจราจร การกัดเซาะและการตกตะกอน สภาพเศรษฐกิจและสังคม อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน คุณค่าความงามและทัศนียภาพ โบราณคดี ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน การใช้ประโยชน์ที่ดิน อุทกวิทยาการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม ทรัพยากรต้นไม้นี้ในแนวเส้นทาง นิเวศวิทยาทางน้ำ การจัดการมูลฝอย มวลชนสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อการเปิดให้บริการเดินรถให้ได้มากที่สุด

2. ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปิดดำเนินการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2568 สามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

3) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงพยาบาลบางโพ วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก (โรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี) และวัดใหม่ยายแป้น ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบความเร็วของอนุภาค และความถี่ ปีละ 2 ครั้ง (ทุก ๆ 6 เดือน) ทำการติดตามตรวจสอบ สถานีละ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด หากผลการติดตามตรวจสอบในช่วง 3 ปีแรก ไม่เกินมาตรฐานให้ยกเลิกแผนงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน โครงการฯ ได้มีการดำเนินการครบถ้วนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบความเร็วของอนุภาค (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency) ในระยะดำเนินการ (ตั้งแต่เดือนเมษายน 2563 ถึงเดือนเมษายน 2566) พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบทุกสถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนพิเศษ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน 2553 (อาคารประเภทที่ 2 และอาคารประเภทที่ 3)

4) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ได้แก่ ความเป็นกรด-ด่าง (pH) อุณหภูมิ (Temperature) ปริมาณออกซิเจนละลาย (DO) ความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD) ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS) น้ำมันและไขมัน (O&G) โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB) ไนเตรต (NO_3^-) ไนเตรตในหน่วยไนโตรเจน (NO_3^- -N) ฟอสเฟต (PO_4^{3-}) และของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม 2568 จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 3 สถานี (บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศเหนือ 1 กิโลเมตร บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ และบริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศใต้ 1 กิโลเมตร) คลองบางกอกน้อย และคลองมอญ ทั้งนี้ เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง 3 สถานี เทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ง วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2537 พบว่า ทั้ง 3 สถานี มีคุณลักษณะตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ประเภทที่ 4 ซึ่งหมายถึง แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และเพื่อการอุตสาหกรรม

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำบริเวณคลองบางกอกน้อยและคลองมอญ พบว่า มีคุณลักษณะตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำ ประเภทที่ 5 ซึ่งหมายถึง แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถใช้เป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

สำหรับปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS) น้ำมันและไขมัน (O&G) โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB) ไนเตรต (NO_3^-) ฟอสเฟต (PO_4^{3-}) และของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) มีแนวโน้มที่ไม่แตกต่างกันมากนัก ซึ่งตามประกาศดังกล่าวไม่ได้มีการกำหนดค่ามาตรฐานเพื่อการควบคุม

5) ผลการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ ได้แก่ แพลงก์ตอน (Plankton) และ สัตว์หน้าดิน (Benthos) วันที่ 8 ตุลาคม 2568 จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 3 สถานี (บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศเหนือ 1 กิโลเมตร บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ และ บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศใต้ 1 กิโลเมตร) คลองบางกอกน้อย และคลองมอญ พบว่า

บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศเหนือ 1 กิโลเมตร) พบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 19 ชนิด ซึ่งชนิดที่พบมากที่สุด คือ *Aulacoseira granulata* แพลงก์ตอนสัตว์ จำนวน 8 ชนิด ซึ่งชนิดที่พบมากที่สุด คือ *Rotaria* sp. และพบสัตว์หน้าดินจำนวน 3 ชนิด ซึ่งชนิดที่พบมากที่สุด คือ Family Nereididae เมื่อทำการวิเคราะห์หาดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน (Diversity Index) พบว่า แพลงก์ตอนพืชมีค่าเท่ากับ 2.10 แพลงก์ตอนสัตว์มีค่าเท่ากับ 1.84 และสัตว์หน้าดินมีค่าเท่ากับ 0.76 ส่วนดัชนีค่าความสมดุลของการกระจายของแพลงก์ตอน (Evenness Index) พบว่า แพลงก์ตอนพืช มีค่าเท่ากับ 0.71 แพลงก์ตอนสัตว์มีค่าเท่ากับ 0.88 และสัตว์หน้าดินมีค่าเท่ากับ 0.69 สามารถบ่งชี้ได้ว่า แหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ได้ (ดัชนีความหลากหลายมีค่ามากกว่า 1.0 แต่น้อยกว่า 3.0) แต่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน เนื่องจากมีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินต่ำ (ดัชนีความหลากหลายมีค่าน้อยกว่า 1.0)

บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ) พบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 22 ชนิด ซึ่งชนิดที่พบมากที่สุด คือ *Aulacoseira granulata* แพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 11 ชนิด ซึ่งชนิดที่พบมากที่สุด คือ *Brachionus* sp. และพบสัตว์หน้าดินจำนวน 1 ชนิด คือ Family Nereididae เมื่อทำการวิเคราะห์หา ดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน (Diversity Index) พบว่า แพลงก์ตอนพืชมีค่าเท่ากับ 1.94 แพลงก์ตอนสัตว์ มีค่าเท่ากับ 2.11 และสัตว์หน้าดินมีค่าเท่ากับ 0.00 ส่วนดัชนีค่าความสมดุลของการกระจายของแพลงก์ตอน (Evenness Index) พบว่า แพลงก์ตอนพืชมีค่าเท่ากับ 0.63 แพลงก์ตอนสัตว์มีค่าเท่ากับ 0.88 และสัตว์หน้าดิน มีค่าเท่ากับ 0.00 สามารถบ่งชี้ได้ว่าแหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์ สามารถอาศัยอยู่ได้ (ดัชนีความหลากหลายมีค่ามากกว่า 1.0 แต่น้อยกว่า 3.0) แต่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัย ของสัตว์หน้าดิน เนื่องจากมีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินต่ำ (ดัชนีความหลากหลายมีค่าน้อยกว่า 1.0)

บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศใต้ 1 กิโลเมตร) พบ แพลงก์ตอนพืชจำนวน 18 ชนิด ซึ่งชนิดที่พบมากที่สุด คือ *Aulacoseira granulata*. แพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 11 ชนิด ซึ่งชนิดที่พบมากที่สุด คือ *Brachionus* sp. และ *Keratella* sp. และพบสัตว์หน้าดินจำนวน 5 ชนิด ซึ่งชนิดที่พบมากที่สุด คือ Family Nereididae เมื่อทำการวิเคราะห์หาดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน (Diversity Index) พบว่า แพลงก์ตอนพืชมีค่าเท่ากับ 1.86 แพลงก์ตอนสัตว์มีค่าเท่ากับ 2.26 และสัตว์หน้าดิน มีค่าเท่ากับ 1.47 ส่วนดัชนีค่าความสมดุลของการกระจายของแพลงก์ตอน (Evenness Index) พบว่า แพลงก์ตอนพืชมีค่าเท่ากับ 0.64 แพลงก์ตอนสัตว์มีค่าเท่ากับ 0.94 และสัตว์หน้าดินมีค่าเท่ากับ 0.91 สามารถ บ่งชี้ได้ว่าแหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดินสามารถ อาศัยอยู่ได้ (ดัชนีความหลากหลายมีค่ามากกว่า 1.0 แต่น้อยกว่า 3.0)

บริเวณคลองบางกอกน้อย พบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 20 ชนิด ซึ่งชนิดที่พบมากที่สุด คือ *Cyclotella* spp. แพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 13 ชนิด ซึ่งชนิดที่พบมากที่สุด คือ *Brachionus* sp. และพบสัตว์หน้าดินจำนวน 3 ชนิด ซึ่งชนิดที่พบมากที่สุด คือ Family Nereididae เมื่อทำการวิเคราะห์หาดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน (Diversity Index) พบว่า แพลงก์ตอนพืชมีค่าเท่ากับ 2.06 แพลงก์ตอนสัตว์มีค่าเท่ากับ 2.31 และสัตว์หน้าดินมีค่าเท่ากับ 0.87 ส่วนดัชนีค่าความสมดุลของการกระจายของแพลงก์ตอน (Evenness Index) พบว่า แพลงก์ตอนพืชมีค่าเท่ากับ 0.69 แพลงก์ตอนสัตว์มีค่าเท่ากับ 0.90 และสัตว์หน้าดินมีค่าเท่ากับ 0.79 สามารถบ่งชี้ได้ว่าแหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ได้ (ดัชนีความหลากหลายมีค่ามากกว่า 1.0 แต่น้อยกว่า 3.0) แต่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน เนื่องจากมีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินต่ำ (ดัชนีความหลากหลายมีค่าน้อยกว่า 1.0)

บริเวณคลองมอญ พบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 24 ชนิด ซึ่งชนิดที่พบมากที่สุด คือ *Cyclotella* spp. พบแพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 16 ชนิด ซึ่งชนิดที่พบมากที่สุด คือ *Rotaria* sp. และพบสัตว์หน้าดินจำนวน 3 ชนิด ซึ่งชนิดที่พบมากที่สุด คือ Family Nereididae เมื่อทำการวิเคราะห์หาดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน (Diversity Index) พบว่า แพลงก์ตอนพืชมีค่าเท่ากับ 1.16 แพลงก์ตอนสัตว์มีค่าเท่ากับ 1.50 และสัตว์หน้าดินมีค่าเท่ากับ 0.54 ส่วนดัชนีค่าความสมดุลของการกระจายของแพลงก์ตอน (Evenness Index) พบว่า แพลงก์ตอนพืชมีค่าเท่ากับ 0.37 แพลงก์ตอนสัตว์มีค่าเท่ากับ 0.54 และสัตว์หน้าดินมีค่าเท่ากับ 0.49 สามารถบ่งชี้ได้ว่าแหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ได้ (ดัชนีความหลากหลายมีค่ามากกว่า 1.0 แต่น้อยกว่า 3.0) แต่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน เนื่องจากมีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินต่ำ (ดัชนีความหลากหลายมีค่าน้อยกว่า 1.0)

ทั้งนี้ จากผลการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างย้อนหลัง 3 ปี และระยะดำเนินการ พบว่า จำนวนชนิด และปริมาณของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดินที่ได้จากการสำรวจ มีปริมาณมากน้อยแตกต่างกันขึ้นอยู่กับปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง เช่น แสง อุณหภูมิ และธาตุอาหาร เป็นต้น ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ ก่อให้เกิดความแตกต่างของจำนวนชนิด และปริมาณของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ รวมทั้งสัตว์หน้าดิน ที่ได้สำรวจพบในแต่ละครั้ง ประกอบกับการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาที่ไหลผ่านบริเวณสถานีติดตามตรวจสอบของโครงการฯ พบว่า มีแหล่งชุมชนที่มีบ้านเรือนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น นอกจากนี้ ยังพบว่ามีการปล่อยน้ำเสียไปมา ตลอดเส้นทางของแม่น้ำเจ้าพระยาจากกิจกรรมดังกล่าวส่งผลต่อการเจริญเติบโต และการแพร่กระจายของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ รวมทั้งสัตว์หน้าดินอีกด้วย

หากพิจารณาถึงดัชนีความหลากหลายในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างย้อนหลัง 3 ปี และระยะดำเนินการ พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ระหว่าง 1.0-3.0 หมายความว่าคุณภาพน้ำของบริเวณสถานีติดตามตรวจสอบของโครงการฯ อยู่ในเกณฑ์พอใช้และสิ่งมีชีวิตในน้ำสามารถอาศัยอยู่ได้

6) ผลการติดตามตรวจสอบด้านการจัดการมูลฝอย

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการจัดการมูลฝอยของสถานีรถไฟฟ้าจำนวน 10 สถานี ประกอบด้วย สถานีเตาปูน สถานีบางโพ สถานีบางอ้อ สถานีบางพลัด สถานีสิรินธร สถานีบางยี่ขัน สถานีบางขุนนนท์ สถานีโพลาย สถานีจรัญฯ 13 และสถานีท่าพระ พบว่า ความเพียงพอของจุดพักมูลฝอย และแหล่งเก็บขยะในพื้นที่สถานีมีความเพียงพอต่อปริมาณขยะที่เกิดขึ้นภายในสถานี และประสิทธิภาพการเก็บรวบรวมและการขนส่งขยะเป็นไปตามแผนการจัดการมูลฝอย

7) ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม

จากการสำรวจข้อมูลด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม เพื่อติดตามตรวจสอบด้านทัศนคติและความคิดเห็นของครัวเรือนที่อยู่ใกล้พื้นที่แนวเส้นทางรถไฟฟ้า ของรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ในระยะดำเนินการ ปีละ 2 ครั้ง ในระยะ 2 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ ซึ่งโครงการได้มีการดำเนินการครบถ้วนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว รวมทั้งสิ้น 4 ครั้ง ได้แก่ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 4-7 พฤษภาคม 2563 ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 1-5 พฤศจิกายน 2563 ครั้งที่ 3 เมื่อวันที่ 9-13 พฤษภาคม 2564 และครั้งที่ 4 เมื่อวันที่ 2-5 พฤศจิกายน 2564 ทั้งนี้ ในปี 2565 โครงการได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม เพิ่มเติม 1 ครั้ง จากที่มาตรการกำหนดเมื่อวันที่ 1-6 พฤษภาคม 2565 ดังนี้

ปีที่ 1 รอบ 1/2563 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2563

สำรวจวันที่ 4-7 พฤษภาคม 2563

- ได้รับประโยชน์สูงสุด 3 อันดับ ในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง (99.9%) ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง (99.3%) และด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง (93.2%)
- ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับ ในด้านเสียงรบกวน (18.5%) ด้านความสั่นสะเทือน (11.9%) และด้านฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ (4.9%)
- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับด้านเสียง ด้านความปลอดภัยด้านอัตราค่าโดยสาร และการเพิ่มป้ายบอกเส้นทางภายในสถานี

ปีที่ 1 รอบ 2/2563 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2563

สำรวจวันที่ 1-5 พฤศจิกายน 2563

- ได้รับประโยชน์สูงสุด 3 อันดับ ในด้านลดมลพิษจากการเดินทาง (95.8%) ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง (95.2%) และด้านการขยายและการกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง (95.2%)
- ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับ ในด้านเสียงรบกวน (5.5%) ด้านความสั่นสะเทือน (2.0%) และด้านทัศนียภาพ/การบดบัง (1.3%)
- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับด้านอัตราค่าโดยสาร ด้านความปลอดภัย และการเพิ่มป้ายบอกเส้นทางภายในสถานี

ปีที่ 2 รอบ 1/2564 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2564

สำรวจวันที่ 9-13 พฤษภาคม 2564

- ได้รับประโยชน์สูงสุด 3 อันดับ ในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง ด้านการขยายและการกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง ด้านลดมลพิษจากการเดินทาง (99.9%) ด้านระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (99.4%) และด้านราคาที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์ (98.6%)

- ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับ ในด้านเสียงดังรบกวน (2.3%) ด้านการบดบังสัญญาณวิทยุ/โทรทัศน์ (0.7%) และด้านความสั่นสะเทือน (0.6%)

- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับด้านอัตราค่าโดยสาร

ปีที่ 2 รอบ 2/2564 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2564

สำรวจวันที่ 2-5 พฤศจิกายน 2564

- ได้รับประโยชน์สูงสุด 3 อันดับ ในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง ด้านการขยายและการกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง ด้านราคาที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์ และด้านลดมลพิษจากการเดินทาง (ร้อยละ 100.0) ด้านการประกอบอาชีพ/รายได้ (ร้อยละ 98.0) และด้านระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ร้อยละ 96.0)

- ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับ ในด้านเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 2.9) ด้านความสั่นสะเทือน (ร้อยละ 1.7) และด้านฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 0.1)

- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับด้านเสียงดัง และด้านอัตราค่าโดยสาร

ปีที่ 3 รอบ 1/2565 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2565

สำรวจวันที่ 1-6 พฤษภาคม 2565

- ได้รับประโยชน์สูงสุดทุกด้าน (100%) ประกอบด้วย ด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง ด้านการขยายและการกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง ด้านราคาที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์ ด้านลดมลพิษจากการเดินทาง ด้านการประกอบอาชีพ/รายได้ ด้านระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการตามแนวเส้นทาง และด้านกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR)

- ได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับ ในด้านเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 1.9) ด้านความสั่นสะเทือน และทัศนียภาพ/การบดบัง เท่ากัน (ร้อยละ 0.4) และด้านฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 0.3)

- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับด้านเสียงดัง ด้านป้ายประชาสัมพันธ์ ด้านอัตราค่าโดยสาร

เมื่อเปรียบเทียบผลการสำรวจที่ผ่านมาในระยะดำเนินการ (ตั้งแต่เดือนเมษายน 2563 เป็นต้นมา)พบว่า กลุ่มตัวอย่างได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการฯ ด้านต่าง ๆ ในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น ร้อยละ 100 ในทุกด้าน ได้แก่ ด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านการยกระดับคุณภาพชีวิต ด้านการขยายและการกระจายการพัฒนาฯ ด้านระบบสาธารณสุขปโภค และสาธารณสุขการ ด้านมลพิษจากการเดินทาง การประกอบอาชีพ/รายได้ ด้านราคาที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์ และด้านกิจกรรมเพื่อสังคม (CSR) สำหรับผลกระทบที่ได้รับจากการดำเนินโครงการฯ พบว่า กลุ่มตัวอย่างได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการฯ ในสัดส่วนที่ลดลงจากเดิมในทุกด้านอย่างชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านเสียงดังรบกวน ด้านความสั่นสะเทือน ฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ ด้านทัศนียภาพ/การบดบัง และอุบัติเหตุ/ความปลอดภัยในชีวิตฯ เป็นต้น