

บทที่ 1

บทนำ



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและรายละเอียดของโครงการ

กรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล เป็นชุมชนเมืองขนาดใหญ่ที่มีอัตราการขยายตัวสูงและเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจของประเทศ โดยปัญหาการจราจรติดขัดบนโครงข่ายคมนาคมเป็นปัญหาสำคัญที่ต้องดำเนินการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ดังนั้น รัฐบาลจึงได้มีนโยบายขยายโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล เพื่อกระจายเส้นทางการเดินทางให้มีความสะดวก รวดเร็ว และคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งเป็นหนทางหนึ่งในการลดปัญหาด้านการจราจรที่ติดขัดและคับคั่งบนถนนที่มีพื้นที่จำกัด โดยมีเป้าหมายที่สำคัญ ได้แก่ การลดปริมาณการใช้รถยนต์ของประชาชน และช่วยลดปริมาณสารมลพิษทางอากาศจากการใช้ยานพาหนะ อีกทั้งเป็นประโยชน์ในการรองรับการขยายตัวของชุมชนโดยเฉพาะจังหวัดสมุทรปราการที่เป็นแหล่งที่พักอาศัยของประชาชนแหล่งใหม่ใกล้กรุงเทพมหานคร ที่มีความเจริญเติบโตสูง

โดยวันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมดำเนินการออกแบบรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (อ่อนนุช-สมุทรปราการ) ประกอบด้วยแนวเส้นทางที่กรุงเทพมหานครได้ศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบผลการศึกษาแล้ว 3 ช่วงต่อกัน ได้แก่ 1) ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง 2) ช่วงแบริ่ง-สำโรง 3) ช่วงสำโรง-สมุทรปราการ

กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นผู้รับผิดชอบในการบูรณาการแผนการดำเนินการก่อสร้างระบบไฟฟ้าขนส่งมวลชนร่วมกับหน่วยงานเจ้าของโครงการและดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อออกแบบรายละเอียดโครงการและออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการจราจรที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลง/เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการจากที่กรุงเทพมหานครศึกษาไว้และได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ทั้งนี้ ในคราวประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบรางและระบบขนส่งมวลชน ครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2551 มีมติมอบหมายให้กระทรวงคมนาคมจัดเตรียมรายละเอียดโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สำโรง-สมุทรปราการ โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานรับผิดชอบโครงการ ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายน พ.ศ. 2551 อนุมัติให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในส่วนของงานโยธา และให้ รฟม. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมและดำเนินการกรณีมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการตามความเห็นของกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ก่อนที่จะสามารถดำเนินการเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการได้

ในการนี้กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ดำเนินการศึกษาและจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2552 เมื่อวันที่ 26 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ได้มีมติรับทราบการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่ ทส (กกวล) 1008/ว 9065 ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 (ภาคผนวก ก)

ต่อมาในคราวประชุมครั้งที่ 9/2555 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 ได้มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2555 ได้มีมติรับทราบ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ดังกล่าวข้างต้นเรียบร้อยแล้ว ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 669 ลงวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2556 (ภาคผนวก ก)

หลังจากนั้นในคราวประชุมครั้งที่ 15/2558 เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2558 ได้มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร กรณีขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง เนื่องจากการยกเลิกตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่มีตำแหน่งซ้อนทับกับสถานีรถไฟและเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณประจักษ์ศิลปธรณ์ไฟฟ้าใหม่ตลอดแนวสายทาง ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ 4/2558 เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2558 ได้มีมติรับทราบ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ดังกล่าวข้างต้นเรียบร้อยแล้ว ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส (กกวล) 1005/ว 15836 ลงวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2558 (ภาคผนวก ก)

ต่อมาในคราวประชุมเมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2559 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการที่ให้กรุงเทพมหานคร เป็นผู้เดินรถส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว และในคราวประชุมครั้งที่ 11/2559 เมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2559 ได้มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ จากเดิมก่อสร้างอาคารสูง 4 ชั้น เป็นลานจอดรถ เพื่อตอบสนองการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยของรัฐบาลและให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2560 ได้มีมติรับทราบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ดังกล่าวข้างต้นเรียบร้อยแล้ว ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส. (กกวล) 1005/ว 5587 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 (ภาคผนวก ก) โดยให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ จัดเป็นโครงการหนึ่งที่จะช่วยอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมแก่ประชาชนภายในจังหวัดสมุทรปราการ โดยมีแนวเส้นทางเชื่อมต่อจากโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนเดิม เพื่อใช้หลีกเลี่ยงปัญหาสภาพการจราจรติดขัดบนถนนสุขุมวิท และโครงข่ายเชื่อมโยงโดยรอบ โดยแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ มีระยะทางประมาณ 13.0 กิโลเมตร

แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ้ง ส่วนเดิมที่สถานี E14 (สถานีแบริ้ง) บนถนนสุขุมวิท บริเวณปากซอยสุขุมวิท 107 โดยสถานีแรกของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ มีจุดเริ่มต้นที่สถานี E15 (สำโรง) ตั้งอยู่ระหว่างสะพานข้ามคลองสำโรง เส้นทางเป็นทางยกระดับไปตามแนวเกาะกลางของถนนสุขุมวิท ผ่านแยก

เทพารักษ์ แยกปู่เจ้าสมิงพราย เมื่อถึงบริเวณจุดตัดกับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้จะเบี่ยงจากเกาะกลางไปทางด้านทิศตะวันตกของถนนสุขุมวิท เพื่อข้ามทางต่างระดับวงแหวนรอบนอกด้านใต้ แล้วจึงเบี่ยงกลับมาอยู่ในแนวเกาะกลางของถนนสุขุมวิท ผ่านแยกศาลากลางจะเลี้ยวซ้ายไปตามถนนสุขุมวิท จนถึงบริเวณแยกการไฟฟ้า แนวเส้นทางจะเบี่ยงหลบสะพานลอยข้ามแยกของกรมทางหลวงทางด้านทิศตะวันตกของถนนสุขุมวิทจนพ้นทางแยกแล้วจึงเบี่ยงกลับมาในแนวเกาะกลางถนนสุขุมวิท ผ่านแยกแพรक्षा แยกสายลวด จนถึงสิ้นสุดโครงการที่สถานี E23 (สถานีเคหะสมุทรปราการ) บริเวณด้านหน้าสถานีรถไฟฟ้าอยู่บางบึง แล้วแนวเส้นทางจะเบี่ยงออกทางทิศตะวันตกประมาณ 12 กิโลเมตรของโครงการ จะลดระดับและแยกออกจากแนวสายทางเพื่อเข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุง รวมระยะทางประมาณ 13.0 กิโลเมตร มีจำนวน 9 สถานี คือ สถานี E15 (สถานีสำโรง) สถานี E16 (สถานีปู่เจ้าสมิงพราย) สถานี E17 (สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเจ้าเอราวัณ) สถานี E18 (สถานีโรงเรียนนายเรือ) สถานี E19 (สถานีสมุทรปราการ) สถานี E20 (สถานีศรีนครินทร์) สถานี E21 (สถานีแพรक्षा) สถานี E22 (สถานีสายลวด) สถานี E23 (สถานีเคหะสมุทรปราการ)

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้มอบหมายให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทางประมาณ 13.0 กิโลเมตร เพื่อติดตามตรวจสอบและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ซึ่งประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป คุณภาพน้ำทิ้ง สภาพเศรษฐกิจ-สังคม และการประเมินผลกระทบทางสุขภาพและสาธารณสุข พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบ เสนอสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร เพื่อพิจารณาต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามแผนการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการตามที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 2) เพื่อดำเนินการตรวจสอบประสิทธิภาพของมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและติดตามตรวจสอบและประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ดังที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ เพื่อให้กรุงเทพมหานครนำส่งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ปีละ 2 ครั้ง ตามกำหนด
- 3) เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อเสนอแนะที่มีความเหมาะสมและเป็นไปได้ในทางปฏิบัติเพื่อเป็นประโยชน์ต่อการปรับปรุงคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ
- 4) เพื่อสำรวจความพึงพอใจของประชาชนในการใช้บริการ ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการปรับปรุงการให้บริการของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- 5) เพื่อจัดทำฐานข้อมูลผลการตรวจวัด/ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการ โดยสามารถนำข้อมูลดังกล่าวเสนอผ่าน Website ของสำนักงานการจราจรและขนส่งได้

1.3 พื้นที่ติดตามตรวจสอบ

1.3.1 แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทางประมาณ 13.0 กิโลเมตร (แสดงดังรูปที่ 1-1)

มีสถานีเชื่อมต่อจำนวน 8 พื้นที่ ได้แก่

- 1) พื้นที่ 1 ช่วงสถานี E15 (สถานีสำโรง) - สถานี E16 (สถานีปู่เจ้าสมิงพราย)
- 2) พื้นที่ 2 ช่วงสถานี E16 (สถานีปู่เจ้าสมิงพราย) - สถานี E17 (สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติช้างเอราวัณ)
- 3) พื้นที่ 3 ช่วงสถานี E17 (สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติช้างเอราวัณ) - สถานี E18 (สถานีโรงเรียนนายเรือ)
- 4) พื้นที่ 4 ช่วงสถานี E18 (สถานีโรงเรียนนายเรือ) - สถานี E19 (สถานีสมุทรปราการ)
- 5) พื้นที่ 5 ช่วงสถานี E19 (สถานีสมุทรปราการ) - สถานี E20 (สถานีศรีนครินทร์)
- 6) พื้นที่ 6 ช่วงสถานี E20 (สถานีศรีนครินทร์) - สถานี E21 (สถานีแพรกษา)
- 7) พื้นที่ 7 ช่วงสถานี E21 (สถานีแพรกษา) - สถานี E22 (สถานีสายลวด)
- 8) พื้นที่ 8 ช่วงสถานี E22 (สถานีสายลวด) - สถานี E23 (สถานีเคหะสมุทรปราการ)

1.3.2 ศูนย์ซ่อมบำรุง

ตั้งอยู่ที่บริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ ประกอบด้วย โรงซ่อมบำรุงหลัก โรงจอดรถไฟฟ้า โรงล้างรถไฟฟ้า อาคารแยกต่างหากสำหรับเครื่องจักรล้อ รังทดสอบการวิ่งของรถไฟฟ้า โรงซ่อมบำรุงทางวิ่ง ห้องเก็บอุปกรณ์และห้องเทคนิคต่างๆ

1.3.3 ลานจอดรถ

มีจำนวน 1 แห่ง คือ บริเวณสถานีเคหะสมุทรปราการ

1.4 ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะเวลาดำเนินการ 365 วัน นับจากวันที่สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร มีหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน (เริ่มปฏิบัติงานวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2565 จนกระทั่งสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 16 พฤษภาคม พ.ศ. 2566)

1.5 แผนการติดตามตรวจสอบ

บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการติดตามตรวจสอบ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 1-1

ตารางที่ 1-1 แผนการติดตามตรวจสอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ
1. การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ		
การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ - สถานีบีทีเอสสำโรง-สถานีบีทีเอสเคหะสมุทรปราการ - ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ - ลานจอดรถ	16-17 และ 20 มิ.ย. 65
2. คุณภาพอากาศ		
1. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	จำนวน 5 สถานี 1. สก.สำโรงเหนือ	4-9 มิ.ย. 65 และ 8-13 มิ.ย. 65
2. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	2. หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ 3. โรงเรียนนพคุณวิทยา	(ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงาน และวันหยุด)
3. ความเร็วและทิศทางลม	4. หมู่บ้านเมฆฟ้าวิล์ 5. วัดอโศการาม	
4. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	จำนวน 1 สถานี 1. บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)	
3. ระดับเสียง		
1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	จำนวน 6 สถานี	4-9 มิ.ย. 65 และ
2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	1. สก.สำโรงเหนือ	8-13 มิ.ย. 65
3. ระดับเสียงสูงสุด	2. หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์	(ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง
4. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90	3. โรงเรียนนพคุณวิทยา	ครอบคลุมวันทำงาน
5. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน	4. หมู่บ้านเมฆฟ้าวิล์ 5. วัดอโศการาม	และวันหยุด)
	6. บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)	
4. คุณภาพน้ำทิ้ง		
1. ความเป็นกรด-ด่าง	จำนวน 1 สถานี	16 มิ.ย. 65
2. ความสกปรกในรูปบีโอดี	1. บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบาย	(ตรวจวัดทุกเดือนในช่วงเดือน
3. ชัลโฟด์	น้ำสาธารณะ	มิ.ย.-ธ.ค. 65 จำนวน 7 ครั้ง
4. ปริมาณรวมทั้งหมดของไนโตรเจน		และเก็บตัวอย่างอีก 1 ครั้ง
5. ปริมาณสารแขวนลอย		ในปี 66)
6. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด		
7. ปริมาณตะกอนหนัก		
8. น้ำมันและไขมัน		
9. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด		
5. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม		
1. สำรวจความพึงพอใจของประชาชน	แนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	มีแผนดำเนินการในช่วงวันที่ 8-11 ก.ค. 65 (ครอบคลุมวัน ทำงานและวันหยุด) ซึ่งจะ รายงานผลในรายงานครั้ง ถัดไป ฉบับ 2/2565

ตารางที่ 1-1 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

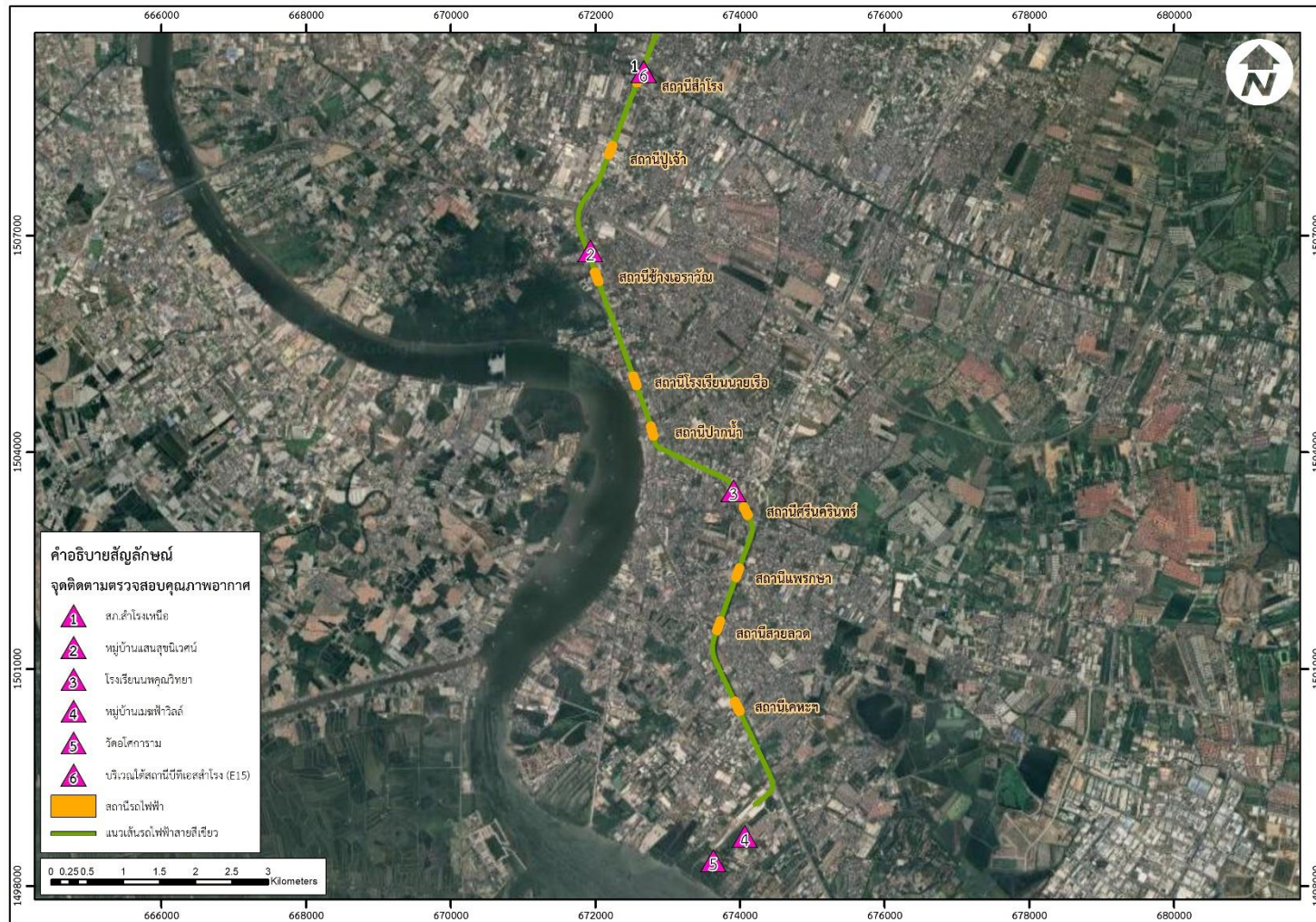
สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ
6. สุขภาพและสาธารณสุข		
1. ข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน	1. พนักงานพื้นที่โครงการฯ	7-9 , 21-25 และ 28-30 มี.ค. 65
2. รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน		
3. บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของ	2. สถานีบริการสาธารณสุขใกล้เคียง	มีแผนดำเนินการในช่วง
ผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504)		ธ.ค. 65 และจะดำเนินการ
		รายงานผลในรายงานผล
		การปฏิบัติตามมาตรการฯ
		ฉบับที่ 2/2565

1.6 แผนที่ที่ตั้งและขอบเขตการติดตามตรวจสอบโครงการ

แผนที่ที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่การติดตามตรวจสอบโครงการจ้างติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 (แสดงดังรูปที่ 1-1) และค่าพิกัดภูมิศาสตร์ของจุดติดตามตรวจสอบแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 1-2

ตารางที่ 1-2 พิกัดจุดการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

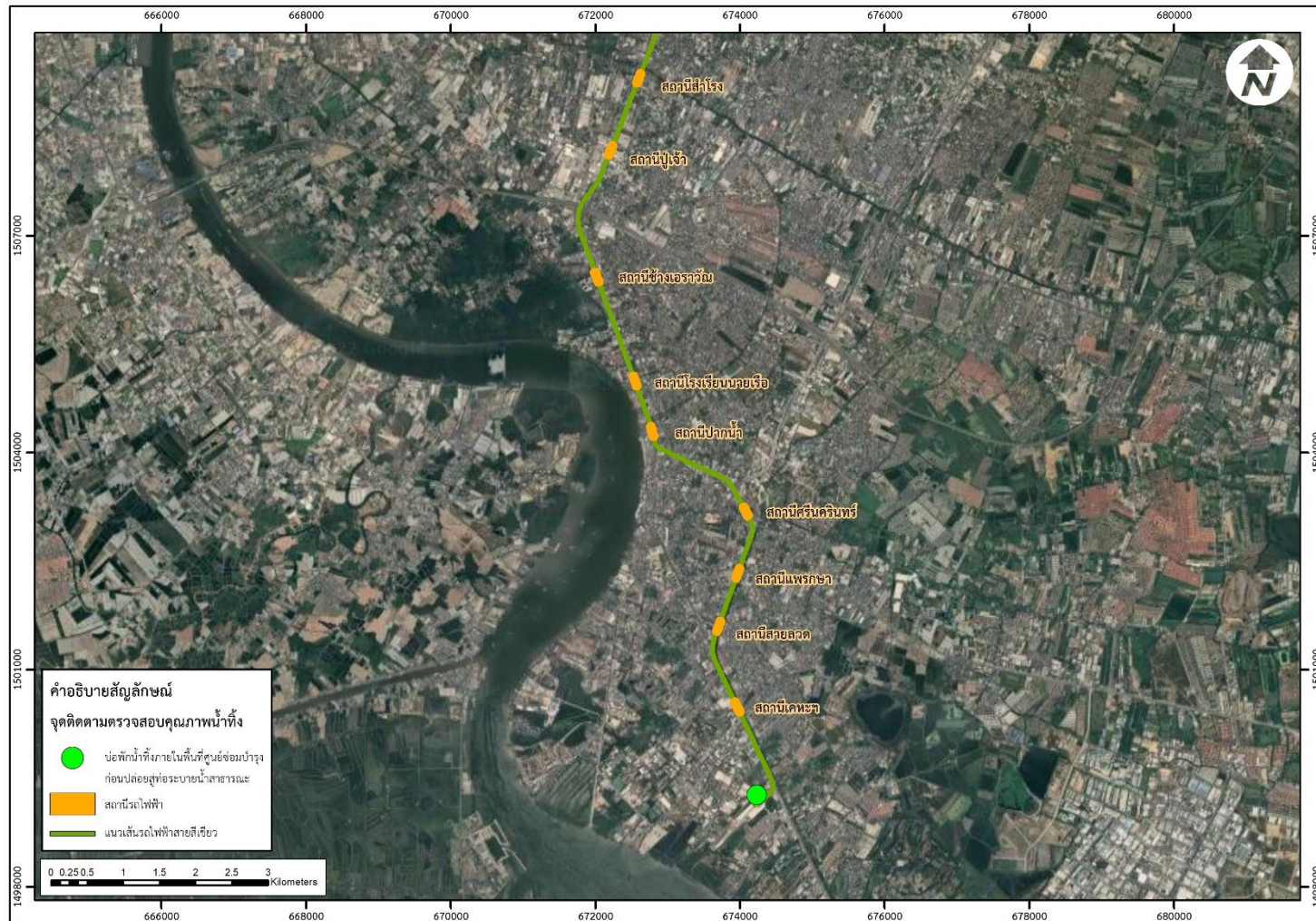
จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	พิกัดทางภูมิศาสตร์		
		Zone	Easting	Northing
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ				
1. สภ.สำโรงเหนือ	อากาศ	UTM 47P	0672668	1509273
	เสียง	UTM 47P	0672619	1509160
2. หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์	อากาศ	UTM 47P	0671929	1506790
	เสียง	UTM 47P	0671930	1506734
3. โรงเรียนนพคุณวิทยา	อากาศ	UTM 47P	0673910	1503473
	เสียง	UTM 47P	0673889	1503467
4. หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์	อากาศ	UTM 47P	0674069	1498686
	เสียง	UTM 47P	0674060	1498676
5. วัดโคศการาม	อากาศ	UTM 47P	0673633	1498353
	เสียง	UTM 47P	0673681	1498345
6. บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)	อากาศ	UTM 47P	0672669	1509271
	เสียง	UTM 47P	0672649	1509249
7. บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ	น้ำทิ้ง	UTM 47P	0674233	1499270



โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง 13.0 กิโลเมตร



รูปที่ 1-1 (ต่อ) แผนที่ตั้งและจุดติดตามตรวจสอบ
โครงข่ายรถไฟสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง 13.0 กิโลเมตร



บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

การดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ได้ดำเนินการติดตาม
ตรวจสอบตามมาตรการประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) ทรัพยากรกายภาพ ได้แก่ คุณภาพน้ำผิวดิน คุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
- 2) ทรัพยากรชีวภาพ ได้แก่ สภาพนิเวศวิทยานก
- 3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การใช้ที่ดิน การคมนาคมขนส่ง และระบบสาธารณสุข
- 4) คุณค่าคุณภาพชีวิต ได้แก่ สังคม เศรษฐกิจและความคิดเห็น และอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการประเด็นต่าง ๆ ที่ได้
กำหนดไว้อย่างครบถ้วน ยกเว้น มาตรการบางประเด็นที่ไม่สามารถนำมาปฏิบัติได้ ได้แก่ มาตรการที่กำหนดให้พิจารณาติดตั้ง
ระบบฉีกละอองน้ำแรงดันสูงใต้สถานี E15 (สำโรง) เพิ่มเติม กรณีที่มีผลการตรวจวัดอากาศใต้สถานีมีค่าเกินมาตรฐาน จากผล
การตรวจวัด พบว่า มีค่าอยู่ในมาตรฐาน จึงไม่มีการติดตั้งระบบฉีกละอองน้ำบริเวณใต้สถานี E15 (สำโรง) เป็นต้น

ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
1. เรื่องทั่วไป				
1.1 การจัดตั้งคณะกรรมการ กำกับการติดตามตรวจ สอบและการปฏิบัติตาม มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการก่อสร้าง	<p>1) กำหนดให้มีการจัดตั้ง “คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการ ก่อสร้าง” ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปลัดจังหวัดสมุทรปราการ - ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม - ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร - ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย - ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ - ผู้แทนสภาวิศวกรแห่งประเทศไทย - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตย์ระบบขนส่ง มวลชน - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม 	<p>ในระยะก่อสร้างทางโครงการได้มีการดำเนินการแต่งตั้ง คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและปฏิบัติตาม มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมแล้ว ตามคำสั่ง รพม.ที่ 168/2555 ลง วันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2555 และแก้ไขเพิ่มเติมองค์ ประกอบ ของคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและปฏิบัติตาม มาตรการด้านสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ตามคำสั่ง รพม.ที่ 38/2557 ลงวันที่ 28 มกราคม พ.ศ. 2557 เพื่อให้สอดคล้องกับมติ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2555 ปัจจุบัน โครงการอยู่ในระยะดำเนินการ จึง ไม่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว ทั้งนี้ โครงการจะปฏิบัติ ตามมาตรการฯ ที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA) ระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด</p>	-	-
	<p>2) แจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ ในรายงานให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ และจัดทำสรุปผลการ ปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวพร้อมรายงานผลการดำเนินการให้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</p>	<p>ทางโครงการได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานให้สำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สรุปผลการปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าว พร้อมรายงานผลการดำเนินการให้ คณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติทุกๆ 6 เดือน</p>	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	3) การดำเนินการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการ ทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนให้เจ้าของโครงการ และ/หรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้ง สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบด้วย	กรณีที่เกิดการดำเนินการของโครงการก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และมีข้อร้องเรียน โครงการจะดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วนและแจ้ง แก่หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องรับทราบ อย่างไรก็ตาม ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ไม่พบข้อร้องเรียนจาก การดำเนินงานของโครงการ	-	-
	4) การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลง ทุกครั้ง	ในระยะดำเนินการ ปัจจุบันไม่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการแต่อย่างใด กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม ตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางโครงการจะนำเสนอ รายละเอียดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ ผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการ เปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	-	-
1.2 หน่วยงานเจ้าของโครงการ	ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการดำเนินโครงการ ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสุขุมวิท(สุขุมวิท 81- สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย สุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม.เป็น ผู้ดำเนินการ) กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงแบริ่ง-	เนื่องจากโครงการอยู่ในระยะดำเนินการ จึงไม่ต้องปฏิบัติตาม ข้อกำหนดดังกล่าว	-	-

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	สมุทรปราการและที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดเพิ่มเติม โดย นำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับออกแบบก่อสร้าง และ/หรือ ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ			
1.3 หน่วยงานติดตาม ตรวจสอบ	บริษัทรับสัมปทานต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็น ผู้ดำเนินการมาติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการ ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงาน และจัดส่งรายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สำนักงาน นโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาทุก 6 เดือน	ทางโครงการได้ว่าจ้างให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด ทำหน้าที่เป็น Third Party เพื่อ ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการ ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ เสนอให้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม พิจารณาทุก 6 เดือน	-	-
2. ทรัพยากรกายภาพ				
2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน	1) จัดให้มีตะแกรงดักขยะก่อนระบายน้ำเสียลงสู่บ่อรวบรวมน้ำเสีย	ทางโครงการไม่มีการติดตั้งตะแกรงดักขยะก่อนระบายน้ำเสียลงสู่ บ่อรวบรวมน้ำเสีย เนื่องจากแหล่งกำเนิดน้ำเสียที่สำคัญมาจาก ห้องน้ำของพนักงาน ซึ่งมีปริมาณน้อยและอยู่ในความรับผิดชอบ ของบริษัทซีเมนส์ โมบิลิตี้ จำกัด	-	ภาคผนวก ข-1
	2) ดักหรือกวาดกากจากบ่อปรับสภาพน้ำเสีย รวมทั้งไขมันและคราบน้ำมันจากบ่อดักไขมันและบ่อดักคราบน้ำมันมาเก็บรวบรวมไว้ในถัง ขนาด 200 ลิตร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการมีการติดตั้งถังดักไขมันใน ห้องพักพนักงานในแต่ละสถานี และกำหนดให้แม่บ้านดักคราบน้ำมันนำไปทิ้งรวมกับของเสียทั่วไปทุกวัน บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงจะมี	-	รูปที่ 2-1 และ รูปที่ 2-2

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
		ระบบรวบรวมน้ำที่เกิดขึ้นเพื่อบำบัดให้เป็นไปตามมาตรฐานฯ ก่อน ระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ		
	3) ส่งกากตะกอน ไขมัน และคราบน้ำมันที่เกิดขึ้นให้หน่วยงานกำจัดของ เสียอันตรายที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการนำไปกำจัดต่อไป	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการประสานงานส่งกากตะกอน ไขมัน และคราบน้ำมันให้สำนักงานเขตในพื้นที่เข้ามาสูบน้ำไปกำจัด ต่อไป	-	ภาคผนวก ข-2 และ ภาคผนวก ข-3
	4) ระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนน หน้าศูนย์ซ่อมบำรุง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัด แล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-2
2.2 คุณภาพอากาศ	ในกรณีที่พบว่ามีการเปิดดำเนินโครงการทำให้เกิดการสะสมของฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) บริเวณใต้สถานี E15 (สำโรง) ซึ่งอยู่ ใกล้เทพารักษ์และแยกปู่เจ้าสมิงพรายเกินค่ามาตรฐาน (มีค่าเกิน0.120 มก./ลบ.ม.) ให้ติดตั้งระบบฉีดละอองน้ำแรงดันสูงใต้สถานีเพื่อช่วยลด ปริมาณฝุ่นละอองในชั่วโมงเร่งด่วนที่มีสภาพการจราจรติดขัด โดยการ ฉีดพ่นละอองน้ำใต้สถานีเพื่อให้ฝุ่นละอองตกลงบนพื้นถนน จากนั้นใช้รถ ดูดฝุ่นบนถนนเพื่อดูดฝุ่นละอองที่ตกลงบนพื้นต่อไป	ทางโครงการไม่มีการติดตั้งระบบฉีดละอองน้ำแรงดันสูงและรถดูด ฝุ่นไว้ใต้สถานี เนื่องจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศใต้สถานีใน ระยะดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ที่ผ่าน มา พบว่า มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด	-	-
	1) กำหนดให้มีการควบคุมการใช้รถบรรทุกในเขตเมือง โดยเฉพาะ ถนนสุขุมวิท เพื่อเป็นการลดมลพิษที่เกิดจากไอเสียรถบรรทุก	กรุงเทพมหานครเป็นผู้ประสานให้กรมการขนส่งทางบกหรือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงกฎหมายและออกกฎระเบียบหรือ ข้อห้ามเพื่อควบคุมการใช้รถบรรทุกในเขตชุมชนเมือง	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
2.3 เสียง	<p>1) ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 1.2 เมตร บริเวณผนังกันล้อของทางวิ่งยกระดับในฝั่งที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวและทั้ง 2 ฝั่งในบริเวณประแจสับหลักรถไฟฟ้าตลอดแนวเส้นทาง นอกเหนือจากการติดตั้งกำแพงกันตก ตลอดสองข้างของรางรถไฟฟ้า ทิศทางจากแบริ่งไปสมุทรปราการ ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>โรงเรียนมนตรีเสรี</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวาที่ กม. ที่0+200 ถึง กม. 0+275 - <u>ผู้ใต้ไต้วเสมุลนิธิ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้ายที่ กม. 1+850 ถึง กม. 1+925 - <u>พิพิธภัณฑชา้งเอราวัณ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้ายที่ กม.3+450ถึง กม. 3+650 - <u>โรงเรียนพรานิลวัชระ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้ายที่ กม. 5+000 ถึง กม. 5+075 - <u>พิพิธภัณฑทหารเรือ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 5+825 ถึง กม. 5+883 - <u>โรงเรียนนายเรือ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 5+700 ถึง กม. 5+883 และ กม. 6+033 ถึง 6+275 - <u>วัดมหารวงษ์</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 6+475 ถึง กม. 6+550 - <u>วิทยาลัยสารพัดช่างสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 6+783 ถึง กม. 6+800 - <u>คริสตจักรพระสัญญา</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวาที่ กม. 7+475 ถึง กม. 7+525 	โครงการได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 1.20 เมตร บริเวณผนังกันล้อของทางวิ่งยกระดับในฝั่งที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหว และทั้ง 2 ฝั่งในบริเวณประแจสับหลักรถไฟฟ้าตลอดแนวเส้นทาง และติดตั้งกำแพงกันตกตลอดสองข้างทางของรางรถไฟฟ้าตามที่มาตรการที่กำหนด	-	รูปที่ 2-3

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	<ul style="list-style-type: none"> - <u>โรงเรียนสุมนานัน</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+500 ถึง กม. 7+600 - <u>โรงเรียนสตรีสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+725 ถึง กม. 7+825 - <u>โรงเรียนนพคุณวิทยา</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งขวา ที่ กม. 8+150 ถึง 8+325 - <u>โรงเรียนเสี้ยวมพิทยานุกูล</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งซ้าย ที่ กม. 8+800 ถึง กม. 9+100 - <u>โรงเรียนสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งขวา ที่ กม. 9+250 ถึง กม. 9+338 - <u>โรงเรียนปรางค์ในนาบุตร</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งขวา ที่ กม. 11+525 ถึง กม. 11+600 - <u>โรงเรียนบ้านคลองหลวง</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งขวา ที่ กม. 11+676 ถึง กม. 11+775 - <u>ประแจที่ 1</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 0+818 ถึง 0+895 - <u>ประแจที่ 2</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 1+707 ถึง 1+780 - <u>ประแจที่ 3</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 2+063 ถึง 2+136 - <u>ประแจที่ 4</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 2+646 ถึง 2+723 			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	<ul style="list-style-type: none"> - <u>แผนที่ 5</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 4+559 ถึง 4+636 - <u>แผนที่ 6</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 6+425 ถึง 6+502 (ช่วง กม. 6+475 ถึง 6+502 มีการติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งขวาด้านวัดมหาราช) - <u>แผนที่ 7</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 7+047 ถึง 7+124 - <u>แผนที่ 8</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 11+190 ถึง 11+267 - <u>แผนที่ 9</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 11+512 ถึง 11+589 (ช่วง กม. 11+525 ถึง 11+589 มีการติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งขวาด้านโรงเรียนปรางค์ในนาบุตร) - <u>แผนที่ 10</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 12+365 ถึง 12+442 <p>รวมระยะการติดตั้งกำแพงกันเสียง 3,421 เมตร คิดเป็นพื้นที่ 4,105.20 ตารางเมตร</p>			
	2) ตรวจสอบความแข็งแรงของวัสดุดูดซับเสียงได้สถานีทุก 1 เดือน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบความแข็งแรงของวัสดุดูดซับเสียงได้สถานีทุก 1 เดือน	-	รูปที่ 2-5
	3) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อยให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยทำการตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อยให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง	-	รูปที่ 2-6 และ ภาคผนวก ข-4

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	4) กำหนดความเร็วรถไฟฟ้าช่วงที่ผ่านทางโค้งไม่เกิน 30 กม./ชม. เพื่อความปลอดภัยและลดการเสียดสีของรางกับล้ออันอาจก่อให้เกิดเสียงดัง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด โดยกำหนดความเร็วของรถไฟฟ้าช่วงที่ผ่านทางโค้งต่าง ๆ ไม่เกิน 30 กม./ชั่วโมง	-	ภาคผนวก ข-5
	5) ปลุกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียงบริเวณได้สถานี	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการบำรุงรักษา และปลุกต้นไม้ทดแทนไว้ในบริเวณลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง สำหรับบริเวณใต้สถานี หรือบริเวณโดยรอบสถานีขึ้นอยู่กับแผนการดำเนินงานของเจ้าของพื้นที่นั้น ๆ	-	รูปที่ 2-4
	6) บำรุงรักษาระบบรถไฟอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี และป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด โดยมีการบำรุงรักษาระบบรถไฟอย่างสม่ำเสมอ	-	-
	7) บำรุงรักษา และปลุกต้นไม้ทดแทนที่ตายไปในบริเวณสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และลานจอดรถที่มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่เอกชน/ประชาชน/หน่วยงานราชการ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการบำรุงรักษา และปลุกต้นไม้ทดแทนไว้ในบริเวณลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง สำหรับบริเวณใต้สถานี หรือบริเวณโดยรอบสถานีขึ้นอยู่กับแผนการดำเนินงานของเจ้าของพื้นที่นั้น ๆ	-	รูปที่ 2-4
	8) ตรวจสอบวัสดุซับเสียงให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอและเปลี่ยน/ซ่อมแซม เมื่อพบว่ามีความชำรุดเสียหาย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการซับเสียงอย่างเหมาะสมตลอดเวลา	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบวัสดุซับเสียงให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	-	รูปที่ 2-5
	9) การเดินรถไฟผ่านอาคารบ้านเรือนที่มีความสูง 3 ชั้นขึ้นไป ควรตรวจระดับเสียงอีกครั้ง ถ้าเกินค่ามาตรฐาน ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียง	โครงการได้ติดตั้งกำแพงกันตก ตลอดสองข้างทางของรางรถไฟฟ้า และติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณจุดอ่อนไหวต่าง ๆ ตามที่มาตรการกำหนด ทั้งนี้หากพบว่าระดับเสียงในบริเวณใด	-	รูปที่ 2-3

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
		มีค่าสูงเกินมาตรฐานฯ จะพิจารณาดำเนินการตามที่มาตรการฯ ระบุไว้ต่อไป		
2.4 ความสั่นสะเทือน	1) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยทำการตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบยางรองหมุดยึด รางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง	-	รูปที่ 2-6 และ ภาคผนวก ข-4
	2) กรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน ทางหน่วยงานหรือผู้ เดินรถต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ ปัจจุบันยังไม่ได้รับเรื่องร้องเรียน ทั้งนี้ กรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน ทางหน่วยงานหรือ ผู้เดินรถต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไข	-	ภาคผนวก ข-6
3. ทรัพยากรชีวภาพ				
3.1 สภาพนิเวศวิทยานก	1) ทำการปลูkdต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าหรือ พื้นที่ใกล้เคียง โดยนำพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภทไม้ใบและ ไม้ดอกทรงพุ่มสูง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการบำรุงรักษา และปลูkdต้นไม้ ทดแทนไว้ในบริเวณลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง สำหรับบริเวณ ได้สถานี หรือบริเวณโดยรอบสถานีขึ้นอยู่กับแผนการดำเนินงานของ เจ้าของพื้นที่นั้น ๆ	-	รูปที่ 2-4
	2) บำรุง ดูแล รักษาและซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงาม อย่างต่อเนื่อง เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี ก่อนส่งมอบให้กรุงเทพมหานครและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดูแลต่อไป	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการบำรุงรักษา และปลูkdต้นไม้ ทดแทนไว้ในบริเวณลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง สำหรับบริเวณ ได้สถานี หรือบริเวณโดยรอบสถานีขึ้นอยู่กับแผนการดำเนินงานของ เจ้าของพื้นที่นั้น ๆ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์				
4.1 การใช้ที่ดิน	1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องควบคุมการขยายตัวของชุมชนเมืองและย่านธุรกิจการค้าให้เป็นไปอย่างมีระเบียบตามกำหนดผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการควบคุมอาคาร บ้านเรือน และสิ่งก่อสร้างไม่ให้ล้ำเข้ามาในแนวเส้นทาง	-	รูปที่ 2-7
4.2 การคมนาคมขนส่ง	1) แจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบดีเส้นขอบเขตทางเดินรถให้ชัดเจน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยประสานงานให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบดีเส้นขอบเขตทางเดินรถให้สามารถมองเห็นชัดเจน	-	รูปที่ 2-8
	2) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า เพื่อส่องสว่างมายังผิวจราจรโดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดตั้งหลอดไฟให้ส่องสว่างมายังผิวจราจรไว้ที่บริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้าอย่างเพียงพอ	-	รูปที่ 2-9
	3) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดป้ายประชาสัมพันธ์ที่จุดจอดหรือเชิญชวนให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น การจัดสิทธิพิเศษลดค่าโดยสาร และทางเว็บไซต์สื่อต่างๆ	-	รูปที่ 2-10
	4) ประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีป้ายแสดงทิศทางหรือเส้นทางหรือตำแหน่งที่จะเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งมวลชนอื่น	-	รูปที่ 2-11
	5) จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่าง ๆ ที่แนวเส้นทางผ่านให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดระบบจราจรให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน	-	รูปที่ 2-12

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	6) หากบริเวณใต้สถานีใดมีค่าคุณภาพอากาศและเสียงเกินมาตรฐาน ให้ใช้มาตรการห้ามรถยนต์ที่ไม่มีผู้โดยสารผ่านในช่วงเวลาเร่งด่วน	โครงการมีการกำหนดตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียง ปีละ 2 ครั้ง โดยตรวจวัดครั้งล่าสุดวันที่ 4-9 มิถุนายน 2565 พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในมาตรฐาน ทั้งนี้ ถ้าหากผลการตรวจวัดมีค่าเกินมาตรฐาน โครงการจะปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด	-	-
	7) จัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับทิศทางการเดินทางของถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ประชาชนมาใช้ประโยชน์	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับทิศทางการเดินทางของถนนสุขุมวิท	-	รูปที่ 2-13
	8) ติดตั้งไฟส่องแสงสว่างเพื่อส่องมายังผิวถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ถนน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งไฟส่องแสงสว่างเพื่อส่องมายังผิวถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-13
	9) ต้องดูแลผิวจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพดีเสมอ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยดูแลผิวจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพดีเสมอ	-	รูปที่ 2-13
	10) จัดให้มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรให้เดินทางเดียว บริเวณถนนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรให้เดินทางเดียว บริเวณถนนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-13
4.3 ระบบสาธารณูปโภค	1) ต้องไม่ระบายน้ำจากโครงการลงในผิวจราจรด้านล่างโดยตรง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยไม่มีการระบายน้ำจากโครงการลงในผิวจราจรด้านล่างโดยตรง	-	รูปที่ 2-2

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
5. คุณค่าคุณภาพชีวิต				
5.1 สังคม เศรษฐกิจ และความคิดเห็น	1) ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถไฟฟ้ามหานคร ระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพ สมบูรณ์ตลอดเวลา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบระบบรถไฟฟ้ามหานคร และระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ	-	ภาคผนวก ข-7
	2) การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้าในช่วงเวลากลางคืนต้องอยู่ในระดับที่ไม่ส่อง เข้าไปยังอาคารข้างเคียง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งไฟหน้ารถอยู่ในระดับ ที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียงในช่วงเวลากลางคืน	-	รูปที่ 2-14
	3) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการอย่างต่อเนื่อง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้ ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการ	-	รูปที่ 2-15
	4) จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณลานจอดรถรวมทั้งทางเดิน เข้า – ออก อาคาร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีการรักษาความปลอดภัย บริเวณลานจอดรถรวมทั้งทางเดินเข้า – ออก อาคาร	-	รูปที่ 2-16
	5) สำรวจความคิดเห็นของประชาชนเพื่อรับทราบปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น จากการดำเนินโครงการเพื่อนำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยสำรวจความคิดเห็นของประชาชน เพื่อรับทราบปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการเพื่อ นำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสมอย่างต่อเนื่อง โดยในระยะ ดำเนินการจะมีแผนสำรวจปีละ 1 ครั้ง ในช่วงเดือนกรกฎาคม พ.ศ. 2565	-	-
	6) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งแผ่นพับ ป้าย ประชาสัมพันธ์ และสื่อต่าง ๆ เช่น วิทยุหนังสือพิมพ์ เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการประชาสัมพันธ์การดำเนิน โครงการในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ และเว็บไซต์สื่อ ต่าง ๆ	-	รูปที่ 2-10

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	7) ร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน เช่น การให้ทุนการศึกษากับโรงเรียนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ การทอดผ้าป่าหรือกฐินในวัดที่อยู่ใกล้โครงการ เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการร่วมกิจกรรมต่าง ๆ กับทางชุมชนและพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ	-	รูปที่ 2-17
	8) จัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการ โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายผู้นำชุมชน เยาวชน นักเรียน เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ	-	รูปที่ 2-18
5.2 การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ	1) ดำเนินการปลูกต้นไม้ตามผังภูมิทัศน์และผังการจัดสวนหย่อมที่กำหนดไว้สำหรับบริเวณต่าง ๆ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการบำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ทดแทนไว้ในบริเวณลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง สำหรับบริเวณใต้สถานี หรือบริเวณโดยรอบสถานีขึ้นอยู่กับแผนการดำเนินงานของเจ้าของพื้นที่นั้น	-	รูปที่ 2-14
	2) ตรวจสอบ ดูแล และบำรุงรักษาต้นไม้ และสวนเป็นประจำสม่ำเสมอ และปลูกเสริมเมื่อพบว่าต้นใดตายลง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการบำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ทดแทนไว้ในบริเวณลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง สำหรับบริเวณใต้สถานี หรือบริเวณโดยรอบสถานีขึ้นอยู่กับแผนการดำเนินงานของเจ้าของพื้นที่นั้น	-	รูปที่ 2-14
5.3 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	1) จัดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงให้เป็นไปตามมาตรฐาน NFPA และจัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ - อัคคีภัยบนสถานี - อัคคีภัยบนชั้นพื้นถนน - อัคคีภัยบนชั้นจำหน่ายตั๋ว - อัคคีภัยบนชั้นชานชาลา	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงและจัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ ซึ่งทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ) มีแผนดำเนินการปีละ 2 ครั้ง และในปี พ.ศ. 2565 โครงการฯ มีการซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินครั้งที่ 1 แล้วเมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2565 สำหรับครั้งที่ 2 มีแผนดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม	-	รูปที่ 2-19 และ ภาคผนวก ข-8 และ ภาคผนวก ข-9

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	<ul style="list-style-type: none"> - การอพยพออกจากสถานี - การหยุดรถฉุกเฉิน - การช่วยเหลือระหว่างอพยพผู้โดยสาร - การช่วยเหลือผู้โดยสาร กรณีเกิดอุบัติเหตุ - อัคคีภัยในบริเวณตึกใกล้เคียง 	พ.ศ. 2565 รวมถึงการตรวจสอบสภาพประจำปีของพนักงาน ปีละ 1 ครั้ง ทางโครงการฯ มีการดำเนินการแล้วเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565		
	2) จัดให้แนวสีแดงแสดงเขตห้ามล้งล้ำขณะรถไฟฟ้าเข้าจอดที่สถานี พร้อมจัดทำพื้นสถานีดังกล่าวให้มีผิวขรุขระเพื่อให้ผู้โดยสารที่ล้งล้ำ เข้ามาสัมผัสได้	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำแนวเส้นสีแดงและพื้นผิว ขรุขระแสดงเขตห้ามล้งล้ำ	-	รูปที่ 2-20
	3) จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและ บุคคลที่ 3	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดทำประกันภัยสาธารณะ ต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 อย่างต่อเนื่อง	-	-
	4) กำหนดให้มีการซ้อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงและ จัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ ซึ่งทางโครงการระบบขนส่ง มวลชนกรุงเทพฯ (รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ) มีแผน ดำเนินการปีละ 2 ครั้ง และในปี พ.ศ. 2565 โครงการฯ มีการซ้อม แผนปฏิบัติการฉุกเฉินครั้งที่ 1 แล้วเมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2565 สำหรับครั้งที่ 2 มีแผนดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 รวมถึงการตรวจสอบสภาพประจำปีของพนักงาน ปีละ 1 ครั้ง ทางโครงการฯ มีการดำเนินการแล้วเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2565	-	รูปที่ 2-19 และ ภาคผนวก ข-8 และ ภาคผนวก ข-9

**ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	5) ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ สถานีตำรวจ โรงพยาบาล ในพื้นที่ และหน่วยบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น และจัดให้มีระบบการประสานงาน การสื่อสารที่มีความพร้อมอยู่เสมอ ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น หน่วยงานที่สามารถให้ความช่วยเหลือได้ดังกล่าวข้างต้น ต้องสามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในกรณีเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น	-	-
	6) ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ	-	รูปที่2-21
	7) จัดให้มีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม. โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า-ออก	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม.	-	รูปที่2-22
	8) ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออก พื้นที่ลานจอดรถ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออก พื้นที่ลานจอดรถ	-	รูปที่2-23



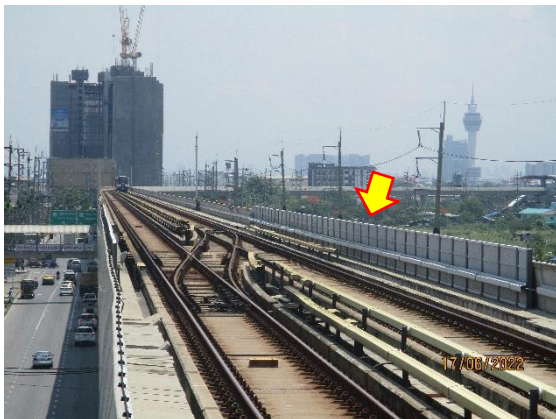
รูปที่ 2-1 การติดตั้งถังดักไขมันในห้องพักพนักงาน



รูปที่ 2-2 ระบบระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-2 (ต่อ) ระบบระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-3 ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 1.20 เมตร ตลอดสองข้างทางของรางรถไฟฟ้า



รูปที่ 2-4 การปลูกต้นไม้ และบำรุงดูแลรักษาบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-5 วัสดุดูดซับเสียงใต้สถานี



รูปที่ 2-6 หมดยึดตรง



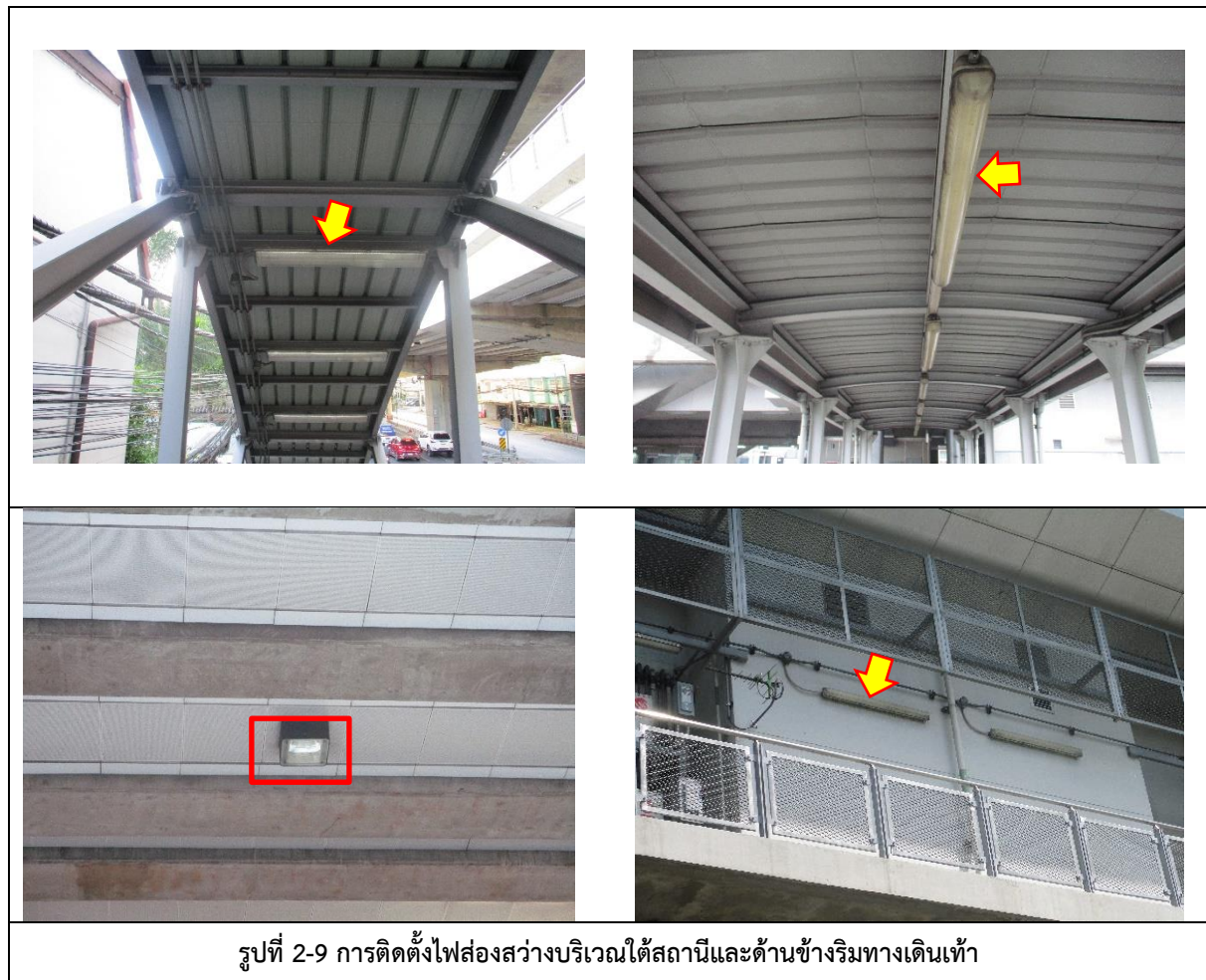
รูปที่ 2-7 การใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า



รูปที่ 2-7 (ต่อ) การใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า

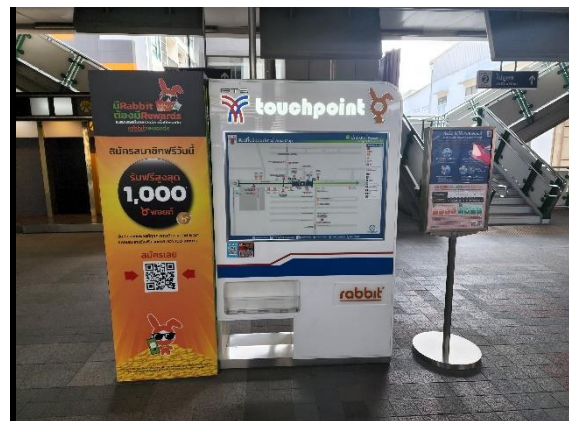


รูปที่ 2-8 การตีเส้นขอบเขตทางเดินรถบนผิวจราจรชัดเจน





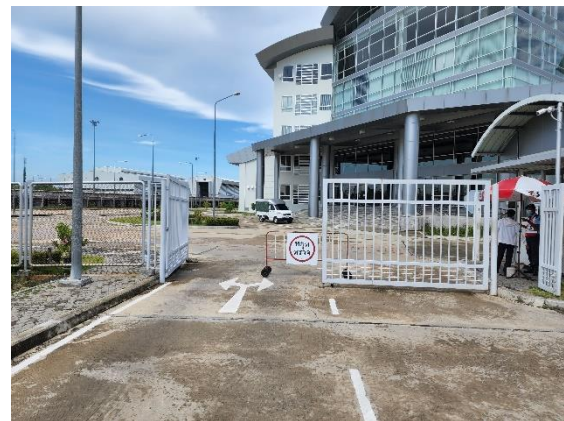
รูปที่ 2-10 (ต่อ) ป้ายประชาสัมพันธ์และสื่อเว็บไซต์ต่างๆ ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน



รูปที่ 2-11 ป้ายประชาสัมพันธ์การประสานหรือเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่น



รูปที่ 2-12 การจัดระบบจราจรให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน



รูปที่ 2-13 การจัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-14 การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้าในช่วงเวลากลางคืน





รูปที่ 2-17 การร่วมกิจกรรมต่าง ๆ กับทางชุมชนและพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ



รูปที่ 2-18 การดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ





รูปที่ 2-20 (ต่อ) แนวเส้นสีเหลืองและพื้นผิวขรุขระแสดงเขตห้ามลงล้อ



การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลบริเวณลานจอดรถ

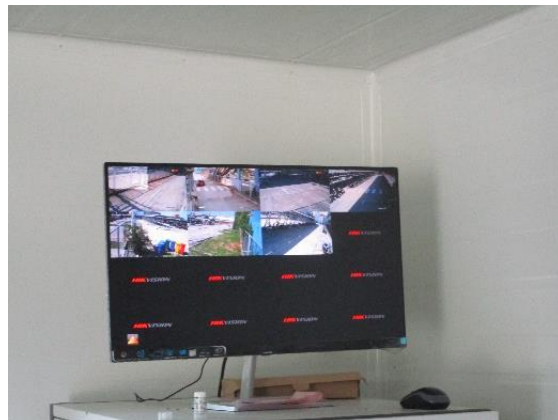


การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูลบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปที่ 2-21 การจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-22 การรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง บริเวณทางเข้า – ออก



รูปที่ 2-23 โทรศัพท์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออก พื้นที่ลานจอดรถ

บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป คุณภาพน้ำทั้ง สภาพเศรษฐกิจ-สังคม และการประเมินผลกระทบทางสุขภาพและสาธารณสุข โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังแสดงในตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
1. โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ				
1.1 คุณภาพอากาศ	<p><u>จำนวน 5 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • สก.สำโรงเหนือ • หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ • โรงเรียนนพคุณวิทยา* • หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ • วัดอโศการาม <p><u>จำนวน 1 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) 	<ul style="list-style-type: none"> - คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ความเร็วและทิศทางการลม - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื้อ (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	4-9 มิ.ย. 65
1.2 ระดับเสียง	<p><u>จำนวน 6 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • สก.สำโรงเหนือ • หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ • โรงเรียนนพคุณวิทยา* • หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ • วัดอโศการาม • บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) 	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{Aeq} 1 hr) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{Aeq} 24 hrs) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) - ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื้อ (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	4-9 มิ.ย. 65

หมายเหตุ: * วันที่ติดตามตรวจสอบ 8-13 มิ.ย. 65

ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
1.3 คุณภาพน้ำทิ้ง	<ul style="list-style-type: none"> บ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ 	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ซัลไฟด์ (Sulphide) - ทีเคเอ็น (TKN) - ปริมาณสารแขวนลอย (SS) - ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) - ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solid) - น้ำมันและไขมัน (Oil&Grease) - ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB) 	- ตรวจวัดทุกเดือนในช่วงเดือน มิ.ย.-ธ.ค. 65 จำนวน 7 ครั้งและ เก็บตัวอย่างอีก 1 ครั้ง ในปี 66	16 มิ.ย. 65
1.4 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ความพึงพอใจของประชาชน 	- สํารวจความพึงพอใจ ปีละ 1 ครั้ง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุดราชการ)	8-11 ก.ค. 65 ซึ่งจะรายงานผลในรายงานครั้ง ถัดไป ฉบับที่ 2/2565
1.5 สุขภาพและสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> พนักงานพื้นที่โครงการฯ สถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน - รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน - บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่ อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) 	- รวบรวมข้อมูล ปีละ 1 ครั้ง	มีแผนดำเนินการในช่วงธ.ค. 65 และจะรายงานผลในรายงานครั้ง ถัดไป ฉบับที่ 2/2565

3.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

1) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (Particulate Matter with an Aerodynamic Diameter less than or Equal to a Nominal 10 Micrometers; PM₁₀)

การเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ได้ใช้วิธีการตรวจวัดตามระบบกราวิเมตริก (Gravimetric) ตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ด้วยเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศชนิดไฮโวลุ่ม (High Volume Air Sampler) ดำเนินการเก็บตัวอย่างในภาคสนามแล้วนำตัวอย่างกลับมาวิเคราะห์ปริมาณความเข้มข้นฝุ่นละออง (ดังรูปที่ 3-1) การดำเนินงานทุกขั้นตอนเป็นไปตามขั้นตอนที่ได้กำหนดไว้ใน การขอการรับรอง มอก. 17025 (ISO/IEC 17025) โดยขั้นตอนที่สำคัญ สรุปได้ดังนี้

- เตรียมเครื่องเก็บตัวอย่างแบบ High Volume Air Sampler ตรวจสอบสภาพของเครื่องเก็บตัวอย่างและสภาพหัวคัดเลือกขนาดฝุ่นละอองก่อนนำไปปฏิบัติงาน
- เตรียมกระดาษกรองชนิด (Quartz Fiber Filter) ขนาด 8 x 10 นิ้ว โดยจะต้องตรวจสอบความไม่สมบูรณ์ของกระดาษกรอง เช่น รอยแตก ร้าว รอยฉีกขาด รูพรุน สีของกระดาษกรองที่เปลี่ยนไป และกระดาษกรองไม่เรียบเสมอกัน เมื่อทำการตรวจสอบแล้วพบว่ากระดาษกรองไม่มีความบกพร่องดังกล่าว จึงนำกระดาษกรองมาประทับหมายเลขบนขอบกระดาษทำการอบกระดาษกรองในตู้ควบคุมความชื้น (Desiccator) เป็นเวลา 24 ชั่วโมง \pm 30 นาที โดยระหว่างอบความชื้นสัมพัทธ์ต้องอยู่ในช่วง 20-45 %RH โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน \pm 5% RH และอุณหภูมิอยู่ระหว่าง 15-30 องศาเซลเซียส โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน \pm 3 องศาเซลเซียส เมื่อครบ 24 ชั่วโมง นำกระดาษกรองมาชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างที่มีความละเอียด 0.0001 กรัม (จำนวนเทคนิค 4 ตำแหน่ง) ที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว บันทึกค่าไว้ พร้อมเตรียมกระดาษกราฟวงกลมสำหรับบันทึกอัตราการไหลอากาศ (Record Chart)
- นำเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ของ U.S.EPA เช่น ต้องเป็นที่โล่งไม่มีสิ่งกีดขวางในรัศมี 10 เมตร ไม่อยู่ใกล้แหล่งกำเนิดอื่นๆ เป็นต้น ติดตั้งเครื่องให้ช่องทางเข้าอากาศของเครื่องเก็บตัวอย่าง สูง 1.5-6.0 เมตรจากระดับพื้น บันทึกสถานะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ใน Field Data Sheet
- ทำการปรับเทียบ (Calibrate) เครื่องเก็บตัวอย่าง PM₁₀ ชนิด High Volume Air Sampler ซึ่งจะดำเนินการปรับเทียบด้วยชุดปรับเทียบอัตราการไหลของอากาศที่ผ่านการปรับเทียบกับมาตรฐานปฐมภูมิ (Primary Standard) ที่เรียกว่า ชุดปรับเทียบ Orifice Flow Rate Transfer Standard หรือ Calibration Orifice (Standard Orifice) ที่ผ่านการตรวจสอบความถูกต้องแล้ว (Certified Orifice) ทำการปรับเทียบ ณ จุดเก็บตัวอย่าง และทำการปรับเทียบจำนวน 5 ค่า ก่อนทำการเก็บตัวอย่างบันทึกผลการ Calibrate ไว้ใน Field Data Sheet นำมาสร้างกราฟมาตรฐานเพื่อคำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ต้องได้มากกว่าหรือเท่ากับ 0.995 หากได้ค่าต่ำกว่า 0.995 ต้องปรับเทียบใหม่ ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ที่มาตรฐาน U.S.EPA (40 CFR-Chapter I Part 50, Appendix J to Part 50, Particulate Matter as PM₁₀ in the Atmosphere) กำหนด
- เช็ดฝุ่นภายในเครื่องเก็บตัวอย่างให้สะอาด โดยพ่นหรือทา Silicone Grease บนแผ่นดักฝุ่น (Impactor) สำหรับดักฝุ่นละอองที่มีขนาดใหญ่กว่า 10 ไมครอน
- เก็บตัวอย่างโดยการสูบอากาศผ่านกระดาษกรองด้วยอัตราการที่ 1.13 ลูกบาศก์เมตรต่อนาที และตั้งเวลาเก็บตัวอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 24 ชั่วโมง เมื่อครบกำหนดเวลาเก็บตัวอย่าง บันทึกเวลาเครื่องหยุดทำงาน และนำ

กระดาศกรองออกจากเครื่อง นำกระดาศกรอง กระดาศบบันทีกออัตราการไหลของอากาศ และ Field Data Sheet กลับมายังห้องปฏิบัติการเพื่อทำการวิเคราะห์ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน

- เมื่อกระดาศกรองมาถึงห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ และวิจัยพัฒนา จะนำกระดาศกรองไปทำการอบในตู้ควบคุมความชื้นเป็นเวลา 24 ชั่วโมง \pm 30 นาที อีกครั้งหนึ่งโดยระหว่างอบความชื้นสัมพัทธ์ต้องอยู่ในช่วง 20-45 %RH โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน \pm 5% RH และอุณหภูมิอยู่ระหว่าง 15-30 องศาเซลเซียส โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน \pm 3 องศาเซลเซียส เมื่อครบ 24 ชั่วโมง นำกระดาศกรองมาชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างที่มีความละเอียด 0.0001 กรัม (จำนวนทศนิยม 4 ตำแหน่ง) ที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว คำนวณน้ำหนักฝุ่นละอองบนกระดาศกรองตามหลักเกณฑ์ของ Pre and Post Weight Different
- คำนวณปริมาตรอากาศที่เก็บตัวอย่างกระดาศกรองจาก Flow Chart พร้อมกับผลจากการปรับเทียบ ดำเนินการปรับปริมาตรอากาศไปที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศที่สภาวะมาตรฐาน (25 องศาเซลเซียส และความกดของอากาศ 760 มิลลิเมตรปรอท)
- คำนวณและรายงานผลการติดตามตรวจสอบปริมาณค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป ในเวลา 24 ชั่วโมง หน่วยมิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามรายละเอียดของวิธี Gravimetric ที่มาตรฐานกำหนดและเป็นไปตามวิธีอ้างอิงของ U.S. EPA, Code of Federal Regulation Search Results, 40 CFR-Chapter I Part 50, Appendix J to Part 50 Particulate Matter as PM₁₀ in the Atmosphere แล้วเสนอผลการติดตามตรวจสอบพร้อมกับประเมินผลโดยเปรียบเทียบผลที่ได้กับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามที่กรมควบคุมมลพิษกำหนด

2) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (Carbon Monoxide)

การตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศได้ดำเนินการโดยการใช้เครื่องวิเคราะห์ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศระบบ Non-Dispersive Infrared หรือ NDIR ซึ่งเป็นวิธีการที่เป็นไปตามข้อกำหนดของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยเครื่องวิเคราะห์นี้ได้ติดตั้งไว้ในสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่สถานีที่ซึ่งเป็นห้องควบคุมอุณหภูมิเพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องวิเคราะห์ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิในธรรมชาติ เครื่องวิเคราะห์ดังกล่าวได้ถูกตรวจสอบแล้ว จึงสามารถนำเครื่องออกไปปฏิบัติงานได้ (ดังรูปที่ 3-1) โดยขั้นตอนที่สำคัญ สรุปได้ดังนี้

- นำสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ ได้แก่ ต้องเป็นที่โล่งไม่มีสิ่งกีดขวางในรัศมี 10 เมตร ไม่อยู่ใกล้แหล่งกำเนิดอื่นๆ เป็นต้น ติดตั้งเครื่องให้ปลายท่อเก็บตัวอย่างต้องสูงจากพื้นที่ดินอย่างน้อย 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ใน Field Data Sheet
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่ม Warm up เครื่องวิเคราะห์และระบบระหว่าง 1-2 ชั่วโมง ตรวจสอบ Condition ของเครื่องโดยเฉพาะ Condition ของ Reaction Chamber และ Photo-Multiplier Tube เมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดแล้วจึงเริ่มทำการปรับเทียบ
- ทำการปรับเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Nitrogen Gas (CO Free) ที่บรรจุในถัง แล้วปรับเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard Carbon Monoxide Gas (N₂ Balanced) ให้แก่เครื่องวิเคราะห์ โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการตรวจวัด (80-85% of Full Scale)
- ทำการตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศโดยตั้งการอ่านค่าของเครื่องให้อ่านค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง โดยระหว่างนี้ได้ทำการตรวจสอบ Condition ของเครื่องวิเคราะห์ทุกๆ 24 ชั่วโมง (ค่าเฉลี่ยการเก็บ

ตัวอย่าง อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม หรือเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยตามรายงานติดตามตรวจสอบ
คุณภาพสิ่งแวดล้อมฉบับก่อนหน้า เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดได้)

- ผลการตรวจวัดที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับ
มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศแล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป

3) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (Nitrogen Dioxide)

การตรวจวัดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ดำเนินการโดยใช้เครื่องวิเคราะห์ปริมาณก๊าซ
ไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศด้วยหลักการ “เคมีลูมิเนสเซน” (Chemiluminescence) ซึ่งเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการ
สิ่งแวดล้อมแห่งชาติและตามข้อกำหนดของ U.S. EPA, Code of Federal Regulations, Title 40, Part 53 โดยเครื่องวิเคราะห์นี้ได้
ติดตั้งไว้ในสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ที่เป็นห้องควบคุมอุณหภูมิเพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องวิเคราะห์ได้รับผลกระทบจากการ
เปลี่ยนแปลงอุณหภูมิในบรรยากาศ (ดังรูปที่ 3-1) เครื่องวิเคราะห์ดังกล่าวได้ถูกตรวจสอบและปรับเทียบแบบ Multipoint
Calibration แล้ว จึงสามารถนำเครื่องออกไปปฏิบัติงานได้ โดยขั้นตอนที่สำคัญ สรุปได้ดังนี้

- ตรวจสอบสภาพของเครื่องวิเคราะห์และอุปกรณ์ประกอบในสถานีตั้งแต่สายชักตัวอย่าง (Sampling Probe)
ปั๊มสุบอากาศ เครื่องมือวัดและควบคุมอัตราการไหลของอากาศ รวมถึงสภาวะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์
เป็นต้น
- นำสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ เช่น ในรัศมี
270 องศา โดยรอบช่องชักตัวอย่างอากาศต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ติดตั้งเครื่องให้
ปลายสายชักตัวอย่างอยู่สูงจากพื้น 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ใน
แบบบันทึกการเก็บตัวอย่างอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่มอุ่น (Warm Up) เครื่องวิเคราะห์ และตรวจสอบสภาวะของเครื่อง
โดยเฉพาะสภาวะของ Reaction Chamber และ Photo-multiplier Tube เมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดแล้วจึง
เริ่มทำการปรับเทียบ
- ทำการปรับเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Zero Gas (NO , NO_2 Free) ที่ได้จาก Zero Gas Generator
แล้วปรับเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard NO (N_2 Balanced) โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85%
ของช่วงการตรวจวัด (80-85% of Full Scale)
- ทำการตรวจวัดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศต่อเนื่องตามระยะเวลาที่กำหนด โดยระหว่างนี้ได้
ทำการตรวจสอบสภาวะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ทุกๆ 24 ชั่วโมง
- เมื่อทำการย้ายจุดตรวจวัดใหม่ขั้นตอนเหล่านี้จะต้องดำเนินการใหม่ทั้งหมดเช่นกัน
- ผลการตรวจวัดที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger พร้อมกับ Chart Recorder แล้วนำผลที่ได้มาทำการ
วิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

4) ความเร็วลมและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direction)

บันทึกข้อมูลความเร็วและทิศทางลมที่ระดับความสูง 10 เมตร ขณะทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศใน
บรรยากาศ โดยใช้เครื่องติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลมชนิด Cup Anemometer และ Wind Vane (ดังรูปที่ 3-1)
ที่ส่งสัญญาณเข้ากับระบบ Data Logger ตลอดการติดตามตรวจสอบและสามารถแปลผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ในรูปของกราฟ Wind Rose

	
<p>สภ.สำโรงเหนือ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	<p>หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>
	
<p>โรงเรียนพคุณวิทยา บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	<p>หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>
	
<p>วัดโคกการาม บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	<p>ใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>
	<p>รูปที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป</p>

3.1.2 วิธีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป จะดำเนินการตามข้อกำหนดในประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ดำเนินการติดตามตรวจสอบในรูประดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) จากนั้นนำค่า $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ตลอด 24 ชั่วโมง อย่างต่อเนื่อง มาคำนวณหาค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (L_{Adn}) ในหน่วยเดซิเบลเอ; dB(A)

การติดตามตรวจสอบได้ใช้มาตรระดับเสียงชนิด Integrated Sound Level Metre รุ่น NL-21 และรุ่น NL-42 เป็นมาตรระดับเสียงที่ได้มาตรฐานสากล IEC 60651 หรือ IEC 60804 (ปัจจุบันเปลี่ยนเป็น IEC-61672) มีค่าความเที่ยงตรงสูงและมีค่าความคลาดเคลื่อนของการติดตามตรวจสอบอยู่ในช่วง +0.5 dB(A) มี Wind Screen ติดที่หัว Microphone เพื่อป้องกันและกำบังลมที่เป็นปัจจัยให้เกิดการผิดพลาดขณะติดตามตรวจสอบ โดยติดตั้งมาตรระดับเสียงบนขาตั้งให้ไมโครโฟนอยู่สูงจากพื้น 1.2-1.5 เมตร ภายในรัศมี 3.5 เมตร ตามแนวราบรอบไมโครโฟนไม่มีกำแพงหรือสิ่งกีดขวางอื่นใดที่มีคุณสมบัติในการสะท้อนเสียงกีดขวางอยู่ (ดังรูปที่ 3-2) ก่อนการติดตามตรวจสอบมีการสอบเทียบและตรวจสอบความถูกต้องด้วยเครื่อง Sound Level Calibrator ชนิด Acoustic Calibrator ที่ระดับเสียงมาตรฐาน 94.0 dB ความถี่ 1,000 Hz ที่ศูนย์ถ่วงน้ำหนัก C และปรับไปที่ศูนย์ถ่วงน้ำหนัก A

	
<p>สภ.สำโรงเหนือ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	<p>หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>
	
<p>โรงเรียนพคุณวิทยา บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	<p>หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>
	
<p>วัดโคกการาม บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	<p>ใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>
	<p>รูปที่ 3-2 การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป</p>

3.1.3 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

1) วิธีการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง

การเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง จะดำเนินการตามวิธีมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 ซึ่งเป็นไปตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 23rd Edition, 2017 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด โดยจะใช้วิธี Grab Sampling ด้วย Stainless Sampler หรือ Glass Sampler ตามสภาพของจุดเก็บตัวอย่าง จะมีการสังเกตสีและกลิ่นขณะเก็บตัวอย่างก่อนทำการแยกตัวอย่างน้ำใส่ภาชนะบรรจุแยกรายดัชนี (ดังรูปที่ 3-3)

2) วิธีรักษาตัวอย่างน้ำทิ้ง

วิธีรักษาสภาพตัวอย่างน้ำทิ้งจะดำเนินการทันที ณ จุดเก็บตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ซึ่งเป็นวิธีการเก็บตัวอย่างน้ำเสียตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 23rd Edition, 2017 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด และแช่ตัวอย่างทั้งหมดในกล่องน้ำแข็งที่อุณหภูมิ ≤ 6 องศาเซลเซียส พร้อมส่งไปวิเคราะห์ที่ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ของบริษัทฯ ภายใน 24-48 ชั่วโมง

3) วิธีวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง

การตรวจสอบหรือการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียทั้งหมด จะดำเนินการตามวิธีมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง ลงวันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 ซึ่งเป็นไปตามวิธีมาตรฐานใน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater ซึ่ง APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด และห้องปฏิบัติการทดสอบของบริษัทมีความสามารถวิเคราะห์ได้ต่ำกว่ามาตรฐานทุกดัชนี

4) การควบคุมคุณภาพการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง

การควบคุมคุณภาพในการเก็บตัวอย่างและวิธีตรวจวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำทิ้งจากระบบบำบัด จะดำเนินการตามมาตรฐานการประกันและควบคุมคุณภาพ (Quality Assurance and Quality Control หรือ QA/QC) ของห้องปฏิบัติการ ซึ่งได้รับการรับรองมาตรฐาน ISO/IEC 17025 โดยมีรายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ 1 การล้างภาชนะบรรจุและอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการเก็บตัวอย่าง ซึ่งเป็นขั้นตอนแรกที่ห้องปฏิบัติการต้องดำเนินการก่อนออกภาคสนาม

ขั้นตอนที่ 2 การเตรียมภาชนะบรรจุตัวอย่าง โดยเจ้าหน้าที่เก็บตัวอย่างน้ำต้องเตรียมภาชนะบรรจุที่มีการติดฉลากบอกรายละเอียด ได้แก่ จุดเก็บ วันที่เก็บ ชื่อผู้เก็บ ดัชนีที่วิเคราะห์ รหัสโครงการ ชนิดตัวอย่าง และวิธีรักษาสภาพตัวอย่าง พร้อมทั้งตรวจสอบจำนวนภาชนะบรรจุต่อจุดเก็บ และบันทึกลงในแบบบันทึกข้อมูลภาคสนาม (Log Sheet) ก่อนทำการเก็บตัวอย่างน้ำ

ขั้นตอนที่ 3 การควบคุมการปนเปื้อนขณะดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ โดยเจ้าหน้าที่เก็บตัวอย่างน้ำต้องสวมถุงมือชนิดไม่มีแป้ง เพื่อป้องกันการปนเปื้อนจากการหยิบจับภาชนะบรรจุ และอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการเก็บตัวอย่าง รวมถึงป้องกันการปนเปื้อนจากมือสูดตัวอย่างน้ำ ซึ่งเจ้าหน้าที่ได้เปลี่ยนถุงมือทุกครั้งที่เปลี่ยนจุดเก็บตัวอย่าง และล้างอุปกรณ์ ภาชนะด้วยน้ำตัวอย่างทุกครั้งก่อนทำการเก็บตัวอย่างน้ำ ยกเว้น ภาชนะบรรจุตัวอย่างสำหรับวิเคราะห์ดัชนีกลุ่มแบคทีเรีย และน้ำมันและไขมัน

ขั้นตอนที่ 4 การควบคุมคุณภาพด้วยตัวอย่าง Blanks ต่างๆ ได้แก่ Trip Blank และ Field Blank ในการเตรียมตัวอย่าง Blanks ได้ใช้น้ำกลั่นบรรจุลงในภาชนะตัวอย่างแยกรายดัชนีใช้น้ำกลั่นบรรจุลงในภาชนะตัวอย่างแยกรายดัชนี นำตัวอย่าง

Blanks ทั้งหมดไปในภาคสนาม สำหรับ Field Blank ให้เปิดฝาภาชนะบรรจุในภาคสนามขณะดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ และเติมสารเคมีในการรักษาสภาพตัวอย่าง โดย ส่งตัวอย่าง Blanks ทั้งหมดไปวิเคราะห์ทันทีที่ห้องปฏิบัติการ พร้อมกับตัวอย่างน้ำที่เก็บทั้งหมด

ขั้นตอนที่ 5 การควบคุมด้านระบบเอกสารในภาคสนาม ได้แก่ การปิดฉลากระบุรายละเอียดตัวอย่าง การบันทึกข้อมูล วันเวลาที่เก็บ วิธีการเก็บ ผู้เก็บ และสภาพภาชนะบรรจุตัวอย่างหลังเก็บลงในใบกำกับตัวอย่าง (Chain of Custody) พร้อมทั้งบันทึกค่าความเป็นกรดและด่าง อุณหภูมิ และสภาพตัวอย่างน้ำที่สังเกตพบ เช่น สี และกลิ่น เป็นต้น รวมถึงข้อมูลอื่นๆ ที่ใช้ประกอบในการจัดทำรายงาน ลงในแบบบันทึกข้อมูลภาคสนาม (Log Sheet) ซึ่งต้องนำส่งห้องปฏิบัติการวิเคราะห์พร้อมไปด้วย

สำหรับการควบคุมคุณภาพในห้องปฏิบัติการวิเคราะห์สำหรับการวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำทั้งจากระบบบำบัด จะดำเนินการมาตรฐานของ Quality Control in the Laboratory



บ่อกักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ

3.1.4 วิธีการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

วิธีการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนเป็นรายบุคคล โดยมีวิธีการศึกษาดังนี้

1) กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย คือ ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ ตลอดแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

2) ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

การสำรวจความพึงพอใจของประชาชน ซึ่งทำการสอบถามจากกลุ่มประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครที่อยู่ในพื้นที่นั้นๆ โดยจำนวนของประชากรเป้าหมาย (รวมจำนวน 500 ตัวอย่างต่อครั้ง) ในพื้นที่ศึกษาแต่ละสถานี มีรายละเอียดดังตารางที่ 3-2

ตารางที่ 3-2 กลุ่มเป้าหมายและจำนวนตัวอย่างตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

สถานี/แนวเส้นทาง/ศูนย์ซ่อมบำรุง	จำนวนตัวอย่าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	
- บริเวณโดยรอบ สถานีสำโรง (E15)	170
- บริเวณโดยรอบ สถานีปู่เจ้าสมิงพราย (E16)	43
- บริเวณโดยรอบสถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเจ้าเอราวัณ (E17)	44
- บริเวณโดยรอบสถานีโรงเรียนนายเรือ (E18)	28
- บริเวณโดยรอบสถานีสมุทรปราการ (E19)	41
- บริเวณโดยรอบสถานีศรีนครินทร์ (E20)	25
- บริเวณโดยรอบสถานีแพรงกะ (E21)	74
- บริเวณโดยรอบสถานีสายลวด (E22)	15
- บริเวณโดยรอบสถานีเคหะสมุทรปราการ (E23)	60
รวม	500

ที่มา: บริษัท ยูเอทีดี แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

3) เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ประกอบการสัมภาษณ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชากรกลุ่มตัวอย่างครอบคลุมทั้งวันทำงานและวันหยุดราชการ พร้อมทั้งสรุปผลการสำรวจความพึงพอใจ โดยมีโครงสร้างของแบบสอบถามครอบคลุมประเด็นหลักๆ ดังนี้

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง
- ส่วนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการ
- ส่วนที่ 3 การรับทราบข้อมูลข่าวสาร
- ส่วนที่ 4 ความพึงพอใจในการใช้บริการ
- ส่วนที่ 5 ปัญหาจากการใช้บริการ

ซึ่งมีลักษณะคำถามเป็นแบบปลายปิด (Close-ended Questions) และแบบปลายเปิด (Open-ended Questions) ทั้งนี้ จะเสนอขั้นตอนและวิธีการ รวมทั้งแบบสอบถามให้หน่วยงานเห็นชอบก่อนการดำเนินการ

4) การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

บริษัทที่ปรึกษา ได้นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นมาให้ผู้ชำนาญการของกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ตรวจสอบแก้ไขปรับปรุงให้มีความถูกต้องตามเนื้อหา (Content Validity) และความเที่ยงตรงเชิงโครงสร้าง (Construct Validity) เพื่อให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

5) การเก็บรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนาม โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถามแล้วบันทึกคำตอบลงในแบบสอบถามด้วยตนเอง และใช้พนักงานสัมภาษณ์ที่ได้รับการอบรมให้ความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ถูกสัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการฯ และสถานะของโครงการฯ แก่ผู้ถูกสัมภาษณ์ก่อน แล้วจึงลงมือสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษาจนได้ครบตามจำนวนตัวอย่าง และเมื่อเก็บข้อมูลแล้วเสร็จในแต่ละวัน จึงมีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเตรียมทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป

6) การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้แบบสอบถามจากภาคสนามแล้ว ทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลทั้งหมด โดยนำข้อมูลมาจัดระเบียบหรือจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม แล้วสร้างคู่มือของรหัสและลงรหัส (Coding) ตามคู่มือลงรหัสที่สร้างขึ้นมานำข้อมูลที่ลงรหัสเรียบร้อยแล้วไปวิเคราะห์ประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป สำหรับงานวิจัยทางสังคมศาสตร์ (Statistical Package for the Social Sciences) ในการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของประชากรกลุ่มตัวอย่างสถิติที่ใช้คือ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) อัตราส่วนร้อยละ (Percentage)

3.1.5 วิธีการติดตามตรวจสอบสุขภาพและสาธารณสุข

การรวบรวมข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) มีการรวบรวมข้อมูลปีละ 1 ครั้ง ตามมาตรการที่กำหนดไว้ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการจ้างติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป และคุณภาพน้ำทิ้ง โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.2.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการจ้างติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565 จำนวน 5 จุด คือ สก.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ วัดอโศการาม และวันที่ 8-13 มิถุนายน พ.ศ. 2565 คือ โรงเรียนนพคุณวิทยา ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ความเร็วลมและทิศทาง และจำนวน 1 จุดบริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน สรุปผลดังนี้

1) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์

1. สก.สำโรงเหนือ

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.02-2.78 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.49-2.55 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ลงวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2538 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-3

2. หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.57-3.02 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.89-2.91 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ลงวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2538 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-4

3. โรงเรียนนพคุณวิทยา

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.97-2.61 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.46-2.29 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ลงวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2538 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-5

4. หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.81-1.86 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.88-1.76 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ลงวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2538 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-6

5. วัดอโศการาม

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.81-1.85 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.88-1.60 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ลงวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2538 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-7

2) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์

1. สภ.สำโรงเหนือ

พบว่า ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0078-0.0205 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-8

2. หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

พบว่า ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0151-0.0284 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-9

3. โรงเรียนนพคุณวิทยา

พบว่า ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0088-0.0188 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-10

4. หมู่บ้านเมฆฟ้าวิล์

พบว่า ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0079-0.0149 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-11

5. วัดโศการาม

พบว่า ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0079-0.0144 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-12

3) ผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม

1. สภ.สำโรงเหนือ

พบว่า ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.6-2.2 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศใต้ (S) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-13

2. หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

พบว่า ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.5-2.2 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศใต้ (S) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-14

3. โรงเรียนนพคุณวิทยา

พบว่า ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.4-2.2 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนมาทางทิศใต้ (SSW) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-15

4. หมู่บ้านเมฆฟ้าวิล์

พบว่า ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.6-2.2 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนมาทางทิศใต้ (SSE) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-16

5. วัดโศการาม

พบว่า ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.5-2.2 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนมาทางทิศใต้ (SSE) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-17

4) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน

บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.021-0.043 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ลงวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2547 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-18

ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์

สภ.ลำโรงเหนือ ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : สภ.ลำโรงเหนือ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0672668 1509273

เวลาที่ติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์									
	สภ.ลำโรงเหนือ									
	4-5 มิ.ย. 65		5-6 มิ.ย. 65		6-7 มิ.ย. 65		7-8 มิ.ย. 65		8-9 มิ.ย. 65	
	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs
07:00-08:00 น.	1.82	-	1.80	-	1.88	-	1.80	-	1.78	-
08:00-09:00 น.	1.64	-	1.65	-	1.72	-	1.65	-	1.62	-
09:00-10:00 น.	1.55	-	1.57	-	1.60	-	1.57	-	1.57	-
10:00-11:00 น.	1.57	-	1.59	-	1.56	-	1.65	-	1.53	-
11:00-12:00 น.	1.60	-	1.69	-	1.59	-	1.75	-	1.57	-
12:00-13:00 น.	1.70	-	1.88	-	1.67	-	1.95	-	1.62	-
13:00-14:00 น.	1.80	-	2.14	-	1.83	-	2.26	-	1.71	-
14:00-15:00 น.	1.92	1.70	2.49	1.85	1.90	1.72	2.52	1.89	1.84	1.66
15:00-16:00 น.	2.02	-	2.66	-	1.93	-	2.73	-	1.93	-
16:00-17:00 น.	2.00	-	2.78	-	1.93	-	2.69	-	1.95	-
17:00-18:00 น.	2.03	-	2.71	-	2.02	-	2.51	-	1.95	-
18:00-19:00 น.	1.99	-	2.64	-	2.14	-	2.16	-	1.89	-
19:00-20:00 น.	1.87	-	2.57	-	2.26	-	1.91	-	1.91	-
20:00-21:00 น.	1.66	-	2.51	-	2.41	-	1.81	-	1.90	-
21:00-22:00 น.	1.40	-	2.37	-	2.51	-	1.80	-	1.85	-
22:00-23:00 น.	1.20	1.77	2.16	2.55	2.54	2.22	1.79	2.17	1.80	1.90
23:00-00:00 น.	1.02	-	2.03	-	2.45	-	1.77	-	1.78	-
00:00-01:00 น.	1.03	-	1.94	-	2.29	-	1.77	-	1.76	-
01:00-02:00 น.	1.14	-	1.94	-	2.15	-	1.79	-	1.80	-
02:00-03:00 น.	1.36	-	1.99	-	2.13	-	1.81	-	1.83	-
03:00-04:00 น.	1.61	-	2.12	-	2.21	-	1.90	-	2.04	-
04:00-05:00 น.	1.86	-	2.24	-	2.22	-	1.99	-	2.10	-
05:00-06:00 น.	1.98	-	2.17	-	2.16	-	2.00	-	2.22	-
06:00-07:00 น.	1.96	1.49	2.07	2.06	2.01	2.20	1.91	1.87	2.12	1.96
ค่าต่ำสุด	1.02	1.49	1.57	1.85	1.56	1.72	1.57	1.87	1.53	1.66
ค่าสูงสุด	2.03	1.77	2.78	2.55	2.54	2.22	2.73	2.17	2.22	1.96
มาตรฐาน ^{1/}	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0
หน่วย	ส่วนในล้านส่วน									

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน (วันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2538) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

ตารางที่ 3-4 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์

หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0671929 1506790

เวลาที่ติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์									
	หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์									
	4-5 มิ.ย. 65		5-6 มิ.ย. 65		6-7 มิ.ย. 65		7-8 มิ.ย. 65		8-9 มิ.ย. 65	
	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs
07:00-08:00 น.	2.17	-	1.93	-	1.88	-	1.82	-	1.90	-
08:00-09:00 น.	1.92	-	1.82	-	1.71	-	1.69	-	1.74	-
09:00-10:00 น.	1.72	-	1.74	-	1.57	-	1.63	-	1.69	-
10:00-11:00 น.	1.66	-	1.71	-	1.63	-	1.67	-	1.71	-
11:00-12:00 น.	1.75	-	1.73	-	1.71	-	1.77	-	1.82	-
12:00-13:00 น.	1.98	-	1.86	-	1.96	-	2.02	-	1.94	-
13:00-14:00 น.	2.19	-	2.04	-	2.19	-	2.39	-	2.17	-
14:00-15:00 น.	2.51	1.99	2.35	1.90	2.52	1.89	2.74	1.97	2.47	1.93
15:00-16:00 น.	2.66	-	2.64	-	2.74	-	2.93	-	2.74	-
16:00-17:00 น.	2.74	-	2.81	-	2.93	-	2.92	-	2.86	-
17:00-18:00 น.	2.67	-	2.90	-	3.02	-	2.81	-	2.96	-
18:00-19:00 น.	2.53	-	2.79	-	2.96	-	2.64	-	2.92	-
19:00-20:00 น.	2.46	-	2.70	-	2.83	-	2.47	-	2.99	-
20:00-21:00 น.	2.33	-	2.47	-	2.56	-	2.25	-	3.00	-
21:00-22:00 น.	2.28	-	2.25	-	2.28	-	2.11	-	2.97	-
22:00-23:00 น.	2.16	2.48	2.04	2.58	2.01	2.67	1.95	2.51	2.82	2.91
23:00-00:00 น.	2.08	-	1.93	-	1.84	-	1.91	-	2.60	-
00:00-01:00 น.	2.03	-	1.84	-	1.82	-	1.84	-	2.35	-
01:00-02:00 น.	2.03	-	1.81	-	1.87	-	1.87	-	2.15	-
02:00-03:00 น.	2.07	-	1.83	-	1.97	-	1.95	-	2.08	-
03:00-04:00 น.	2.09	-	1.96	-	2.11	-	2.14	-	2.22	-
04:00-05:00 น.	2.14	-	2.07	-	2.18	-	2.25	-	2.29	-
05:00-06:00 น.	2.09	-	2.12	-	2.15	-	2.24	-	2.28	-
06:00-07:00 น.	2.07	2.07	2.06	1.95	2.02	2.00	2.08	2.03	2.12	2.26
ค่าต่ำสุด	1.66	1.99	1.71	1.90	1.57	1.89	1.63	1.97	1.71	1.93
ค่าสูงสุด	2.74	2.48	2.90	2.58	3.02	2.67	2.93	2.51	3.00	2.91
มาตรฐาน ^{1/}	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0
หน่วย	ส่วนในล้านส่วน									

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน (วันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2538) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

ตารางที่ 3-5 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์

โรงเรียนนพคุณวิทยา ระหว่างวันที่ 8-13 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : โรงเรียนนพคุณวิทยา

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0673910 1503473

เวลาที่ติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์									
	โรงเรียนนพคุณวิทยา									
	8-9 มิ.ย. 65		9-10 มิ.ย. 65		10-11 มิ.ย. 65		11-12 มิ.ย. 65		12-13 มิ.ย. 65	
	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs
07:00-08:00 น.	1.74	-	1.59	-	1.89	-	1.80	-	1.90	-
08:00-09:00 น.	1.65	-	1.54	-	1.73	-	1.64	-	1.67	-
09:00-10:00 น.	1.62	-	1.53	-	1.65	-	1.53	-	1.58	-
10:00-11:00 น.	1.62	-	1.58	-	1.61	-	1.54	-	1.58	-
11:00-12:00 น.	1.66	-	1.63	-	1.66	-	1.61	-	1.66	-
12:00-13:00 น.	1.69	-	1.73	-	1.73	-	1.68	-	1.60	-
13:00-14:00 น.	1.74	-	1.78	-	1.80	-	1.72	-	1.69	-
14:00-15:00 น.	1.80	1.69	1.90	1.66	1.84	1.74	1.79	1.66	1.83	1.69
15:00-16:00 น.	1.86	-	1.90	-	1.87	-	1.88	-	1.86	-
16:00-17:00 น.	1.93	-	1.90	-	1.96	-	1.94	-	1.88	-
17:00-18:00 น.	1.97	-	1.84	-	2.11	-	1.96	-	1.91	-
18:00-19:00 น.	1.86	-	1.83	-	2.23	-	1.97	-	1.85	-
19:00-20:00 น.	1.69	-	1.87	-	2.42	-	1.94	-	1.81	-
20:00-21:00 น.	1.49	-	1.86	-	2.52	-	1.95	-	1.82	-
21:00-22:00 น.	1.27	-	1.86	-	2.61	-	1.85	-	1.74	-
22:00-23:00 น.	1.08	1.65	1.81	1.86	2.56	2.29	1.84	1.92	1.75	1.83
23:00-00:00 น.	0.97	-	1.82	-	2.49	-	1.82	-	1.76	-
00:00-01:00 น.	0.99	-	1.88	-	2.26	-	1.86	-	1.78	-
01:00-02:00 น.	1.14	-	1.99	-	2.04	-	1.89	-	1.77	-
02:00-03:00 น.	1.40	-	2.12	-	1.91	-	1.93	-	1.77	-
03:00-04:00 น.	1.69	-	2.20	-	1.94	-	2.09	-	1.93	-
04:00-05:00 น.	1.90	-	2.17	-	2.03	-	2.20	-	2.09	-
05:00-06:00 น.	1.88	-	2.09	-	2.04	-	2.19	-	2.15	-
06:00-07:00 น.	1.74	1.46	2.00	2.03	1.97	2.08	2.08	2.01	2.12	1.92
ค่าต่ำสุด	0.97	1.46	1.53	1.66	1.61	1.74	1.53	1.66	1.58	1.69
ค่าสูงสุด	1.97	1.69	2.20	2.03	2.61	2.29	2.20	2.01	2.15	1.92
มาตรฐาน ^{1/}	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0
หน่วย	ส่วนในล้านส่วน									

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน (วันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2538) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

ตารางที่ 3-6 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์

หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0674069 1498686

เวลาที่ติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์									
	หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์									
	4-5 มิ.ย. 65		5-6 มิ.ย. 65		6-7 มิ.ย. 65		7-8 มิ.ย. 65		8-9 มิ.ย. 65	
	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs
07:00-08:00 น.	0.99	-	0.95	-	0.95	-	0.98	-	0.93	-
08:00-09:00 น.	0.94	-	0.91	-	0.89	-	0.91	-	0.88	-
09:00-10:00 น.	0.90	-	0.93	-	0.86	-	0.90	-	0.81	-
10:00-11:00 น.	0.89	-	1.10	-	0.90	-	0.88	-	0.84	-
11:00-12:00 น.	0.88	-	1.27	-	0.95	-	0.88	-	0.84	-
12:00-13:00 น.	0.92	-	1.50	-	1.09	-	0.90	-	0.88	-
13:00-14:00 น.	0.94	-	1.66	-	1.31	-	0.95	-	0.93	-
14:00-15:00 น.	0.94	0.92	1.81	1.26	1.54	1.06	0.99	0.92	0.96	0.88
15:00-16:00 น.	0.94	-	1.86	-	1.71	-	1.03	-	1.01	-
16:00-17:00 น.	0.94	-	1.86	-	1.78	-	1.13	-	1.02	-
17:00-18:00 น.	0.97	-	1.80	-	1.78	-	1.31	-	1.06	-
18:00-19:00 น.	0.95	-	1.70	-	1.70	-	1.51	-	1.05	-
19:00-20:00 น.	0.94	-	1.68	-	1.63	-	1.60	-	1.04	-
20:00-21:00 น.	0.91	-	1.72	-	1.47	-	1.56	-	1.00	-
21:00-22:00 น.	0.91	-	1.76	-	1.26	-	1.36	-	0.96	-
22:00-23:00 น.	0.93	0.94	1.67	1.76	1.05	1.55	1.16	1.33	0.94	1.01
23:00-00:00 น.	0.96	-	1.47	-	0.98	-	1.01	-	0.96	-
00:00-01:00 น.	0.95	-	1.23	-	1.02	-	0.99	-	0.99	-
01:00-02:00 น.	0.97	-	1.08	-	1.06	-	0.98	-	1.02	-
02:00-03:00 น.	0.99	-	1.00	-	1.09	-	1.03	-	1.04	-
03:00-04:00 น.	1.06	-	1.04	-	1.12	-	1.08	-	1.10	-
04:00-05:00 น.	1.08	-	1.08	-	1.15	-	1.12	-	1.15	-
05:00-06:00 น.	1.09	-	1.10	-	1.14	-	1.10	-	1.15	-
06:00-07:00 น.	1.04	1.02	1.06	1.13	1.07	1.08	1.03	1.04	1.08	1.06
ค่าต่ำสุด	0.88	0.92	0.91	1.13	0.86	1.06	0.88	0.92	0.81	0.88
ค่าสูงสุด	1.09	1.02	1.86	1.76	1.78	1.55	1.60	1.33	1.15	1.06
มาตรฐาน ^{1/}	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0
หน่วย	ส่วนในล้านส่วน									

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน (วันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2538) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

ตารางที่ 3-7 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์

วัดอโศการาม ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : วัดอโศการาม

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0673633 1498353

เวลาที่ติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์									
	วัดอโศการาม									
	4-5 มิ.ย. 65		5-6 มิ.ย. 65		6-7 มิ.ย. 65		7-8 มิ.ย. 65		8-9 มิ.ย. 65	
	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs	CO 1 hr	CO 8 hrs
07:00-08:00 น.	0.95	-	0.98	-	0.91	-	0.92	-	0.93	-
08:00-09:00 น.	0.87	-	0.92	-	0.86	-	0.85	-	0.86	-
09:00-10:00 น.	0.81	-	0.87	-	0.83	-	0.82	-	0.83	-
10:00-11:00 น.	0.82	-	0.88	-	0.87	-	0.85	-	0.86	-
11:00-12:00 น.	0.87	-	0.92	-	0.92	-	0.85	-	0.89	-
12:00-13:00 น.	1.02	-	1.09	-	1.03	-	0.89	-	0.92	-
13:00-14:00 น.	1.26	-	1.34	-	1.20	-	0.90	-	0.93	-
14:00-15:00 น.	1.53	1.02	1.64	1.08	1.45	1.01	0.93	0.88	0.95	0.90
15:00-16:00 น.	1.75	-	1.81	-	1.64	-	0.97	-	0.99	-
16:00-17:00 น.	1.85	-	1.83	-	1.78	-	1.09	-	1.00	-
17:00-18:00 น.	1.84	-	1.79	-	1.85	-	1.19	-	0.99	-
18:00-19:00 น.	1.73	-	1.68	-	1.80	-	1.26	-	0.97	-
19:00-20:00 น.	1.62	-	1.61	-	1.74	-	1.27	-	0.97	-
20:00-21:00 น.	1.45	-	1.45	-	1.53	-	1.18	-	0.98	-
21:00-22:00 น.	1.32	-	1.28	-	1.36	-	1.08	-	0.98	-
22:00-23:00 น.	1.12	1.58	1.10	1.57	1.12	1.60	0.97	1.12	1.01	0.98
23:00-00:00 น.	1.05	-	0.97	-	1.02	-	0.95	-	0.99	-
00:00-01:00 น.	1.00	-	0.93	-	1.00	-	0.98	-	0.97	-
01:00-02:00 น.	1.00	-	0.91	-	1.01	-	1.01	-	0.94	-
02:00-03:00 น.	0.97	-	0.91	-	1.04	-	1.05	-	0.97	-
03:00-04:00 น.	1.02	-	0.96	-	1.06	-	1.08	-	0.99	-
04:00-05:00 น.	1.04	-	1.00	-	1.07	-	1.08	-	1.01	-
05:00-06:00 น.	1.08	-	1.03	-	1.06	-	1.07	-	1.03	-
06:00-07:00 น.	1.03	1.02	0.99	0.96	1.00	1.03	0.99	1.02	1.00	0.99
ค่าต่ำสุด	0.81	1.02	0.87	0.96	0.83	1.01	0.82	0.88	0.83	0.90
ค่าสูงสุด	1.85	1.58	1.83	1.57	1.85	1.60	1.27	1.12	1.03	0.99
มาตรฐาน ^{1/}	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0	≤30.0	≤9.0
หน่วย	ส่วนในล้านส่วน									

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน (วันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2538) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

ตารางที่ 3-8 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์

สภ.ลำโพงเหนือ ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : สภ.ลำโพงเหนือ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0672668 1509273

เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง				
	สภ.ลำโพงเหนือ				
	4-5 มิ.ย. 65	5-6 มิ.ย. 65	6-7 มิ.ย. 65	7-8 มิ.ย. 65	8-9 มิ.ย. 65
07:00-08:00 น.	0.0177	0.0138	0.0127	0.0164	0.0165
08:00-09:00 น.	0.0155	0.0114	0.0112	0.0141	0.0146
09:00-10:00 น.	0.0133	0.0090	0.0105	0.0125	0.0127
10:00-11:00 น.	0.0118	0.0078	0.0109	0.0119	0.0116
11:00-12:00 น.	0.0111	0.0081	0.0121	0.0118	0.0106
12:00-13:00 น.	0.0108	0.0093	0.0137	0.0122	0.0107
13:00-14:00 น.	0.0118	0.0115	0.0157	0.0128	0.0121
14:00-15:00 น.	0.0133	0.0137	0.0174	0.0138	0.0148
15:00-16:00 น.	0.0150	0.0160	0.0188	0.0148	0.0174
16:00-17:00 น.	0.0158	0.0175	0.0196	0.0153	0.0188
17:00-18:00 น.	0.0160	0.0180	0.0203	0.0155	0.0190
18:00-19:00 น.	0.0160	0.0180	0.0205	0.0153	0.0183
19:00-20:00 น.	0.0156	0.0170	0.0202	0.0150	0.0169
20:00-21:00 น.	0.0152	0.0155	0.0190	0.0140	0.0146
21:00-22:00 น.	0.0148	0.0139	0.0177	0.0130	0.0127
22:00-23:00 น.	0.0149	0.0123	0.0164	0.0116	0.0112
23:00-00:00 น.	0.0152	0.0115	0.0155	0.0109	0.0109
00:00-01:00 น.	0.0155	0.0102	0.0149	0.0104	0.0106
01:00-02:00 น.	0.0156	0.0099	0.0147	0.0104	0.0108
02:00-03:00 น.	0.0156	0.0105	0.0147	0.0109	0.0116
03:00-04:00 น.	0.0156	0.0127	0.0156	0.0127	0.0133
04:00-05:00 น.	0.0161	0.0156	0.0169	0.0151	0.0155
05:00-06:00 น.	0.0162	0.0162	0.0183	0.0174	0.0161
06:00-07:00 น.	0.0157	0.0154	0.0180	0.0177	0.0155
ค่าต่ำสุด	0.0108	0.0078	0.0105	0.0104	0.0106
ค่าสูงสุด	0.0177	0.0180	0.0205	0.0177	0.0190
มาตรฐาน ^{1/}	≤ 0.17				
หน่วย	ส่วนในล้านส่วน				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป (วันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-9 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์

หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0671929 1506790

เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง				
	หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์				
	4-5 มิ.ย. 65	5-6 มิ.ย. 65	6-7 มิ.ย. 65	7-8 มิ.ย. 65	8-9 มิ.ย. 65
07:00-08:00 น.	0.0219	0.0215	0.0218	0.0270	0.0233
08:00-09:00 น.	0.0187	0.0188	0.0189	0.0237	0.0210
09:00-10:00 น.	0.0163	0.0169	0.0171	0.0209	0.0191
10:00-11:00 น.	0.0152	0.0162	0.0166	0.0193	0.0184
11:00-12:00 น.	0.0151	0.0164	0.0167	0.0196	0.0194
12:00-13:00 น.	0.0152	0.0169	0.0168	0.0207	0.0209
13:00-14:00 น.	0.0159	0.0181	0.0174	0.0225	0.0229
14:00-15:00 น.	0.0171	0.0189	0.0179	0.0239	0.0235
15:00-16:00 น.	0.0188	0.0203	0.0189	0.0249	0.0235
16:00-17:00 น.	0.0202	0.0213	0.0199	0.0250	0.0225
17:00-18:00 น.	0.0214	0.0233	0.0216	0.0249	0.0218
18:00-19:00 น.	0.0224	0.0253	0.0231	0.0242	0.0216
19:00-20:00 น.	0.0233	0.0276	0.0245	0.0234	0.0215
20:00-21:00 น.	0.0237	0.0284	0.0248	0.0223	0.0184
21:00-22:00 น.	0.0239	0.0284	0.0244	0.0211	0.0169
22:00-23:00 น.	0.0235	0.0274	0.0238	0.0198	0.0162
23:00-00:00 น.	0.0231	0.0263	0.0241	0.0192	0.0160
00:00-01:00 น.	0.0225	0.0249	0.0251	0.0193	0.0162
01:00-02:00 น.	0.0222	0.0238	0.0260	0.0203	0.0167
02:00-03:00 น.	0.0223	0.0234	0.0261	0.0216	0.0178
03:00-04:00 น.	0.0230	0.0239	0.0261	0.0233	0.0198
04:00-05:00 น.	0.0242	0.0253	0.0264	0.0246	0.0226
05:00-06:00 น.	0.0249	0.0258	0.0279	0.0255	0.0246
06:00-07:00 น.	0.0241	0.0248	0.0282	0.0249	0.0250
ค่าต่ำสุด	0.0151	0.0162	0.0166	0.0192	0.0160
ค่าสูงสุด	0.0249	0.0284	0.0282	0.0255	0.0250
มาตรฐาน ^{1/}	≤ 0.17				
หน่วย	ส่วนในล้านส่วน				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป (วันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-10 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์

โรงเรียนพคนวิทยา ระหว่างวันที่ 8-13 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : โรงเรียนพคนวิทยา

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0673910 1503473

เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง				
	โรงเรียนพคนวิทยา				
	8-9 มิ.ย. 65	9-10 มิ.ย. 65	10-11 มิ.ย. 65	11-12 มิ.ย. 65	12-13 มิ.ย. 65
07:00-08:00 น.	0.0127	0.0141	0.0148	0.0153	0.0149
08:00-09:00 น.	0.0111	0.0117	0.0125	0.0128	0.0130
09:00-10:00 น.	0.0101	0.0101	0.0106	0.0111	0.0111
10:00-11:00 น.	0.0101	0.0097	0.0092	0.0104	0.0101
11:00-12:00 น.	0.0107	0.0104	0.0088	0.0109	0.0099
12:00-13:00 น.	0.0113	0.0119	0.0089	0.0113	0.0103
13:00-14:00 น.	0.0121	0.0139	0.0100	0.0120	0.0115
14:00-15:00 น.	0.0127	0.0156	0.0115	0.0125	0.0130
15:00-16:00 น.	0.0135	0.0169	0.0133	0.0131	0.0145
16:00-17:00 น.	0.0140	0.0173	0.0146	0.0136	0.0152
17:00-18:00 น.	0.0145	0.0171	0.0156	0.0138	0.0156
18:00-19:00 น.	0.0151	0.0167	0.0165	0.0140	0.0159
19:00-20:00 น.	0.0154	0.0162	0.0171	0.0138	0.0159
20:00-21:00 น.	0.0151	0.0159	0.0177	0.0137	0.0154
21:00-22:00 น.	0.0142	0.0158	0.0179	0.0138	0.0146
22:00-23:00 น.	0.0132	0.0162	0.0182	0.0141	0.0145
23:00-00:00 น.	0.0126	0.0170	0.0182	0.0148	0.0146
00:00-01:00 น.	0.0122	0.0179	0.0182	0.0152	0.0151
01:00-02:00 น.	0.0121	0.0188	0.0181	0.0157	0.0152
02:00-03:00 น.	0.0124	0.0188	0.0181	0.0157	0.0155
03:00-04:00 น.	0.0137	0.0188	0.0180	0.0161	0.0159
04:00-05:00 น.	0.0159	0.0180	0.0181	0.0168	0.0169
05:00-06:00 น.	0.0170	0.0176	0.0179	0.0171	0.0174
06:00-07:00 น.	0.0166	0.0163	0.0171	0.0167	0.0171
ค่าต่ำสุด	0.0101	0.0097	0.0088	0.0104	0.0099
ค่าสูงสุด	0.0170	0.0188	0.0182	0.0171	0.0174
มาตรฐาน ^{1/}	≤ 0.17				
หน่วย	ส่วนในล้านส่วน				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป (วันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-11 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์

หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0674069 1498686

เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง				
	หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์				
	4-5 มิ.ย. 65	5-6 มิ.ย. 65	6-7 มิ.ย. 65	7-8 มิ.ย. 65	8-9 มิ.ย. 65
07:00-08:00 น.	0.0112	0.0109	0.0123	0.0115	0.0130
08:00-09:00 น.	0.0099	0.0090	0.0107	0.0098	0.0123
09:00-10:00 น.	0.0093	0.0080	0.0096	0.0088	0.0117
10:00-11:00 น.	0.0093	0.0079	0.0092	0.0086	0.0112
11:00-12:00 น.	0.0096	0.0086	0.0102	0.0090	0.0111
12:00-13:00 น.	0.0097	0.0090	0.0112	0.0099	0.0114
13:00-14:00 น.	0.0104	0.0097	0.0126	0.0112	0.0124
14:00-15:00 น.	0.0113	0.0101	0.0134	0.0129	0.0133
15:00-16:00 น.	0.0125	0.0109	0.0141	0.0142	0.0141
16:00-17:00 น.	0.0132	0.0112	0.0145	0.0148	0.0142
17:00-18:00 น.	0.0134	0.0120	0.0146	0.0150	0.0139
18:00-19:00 น.	0.0136	0.0127	0.0142	0.0148	0.0135
19:00-20:00 น.	0.0135	0.0136	0.0137	0.0142	0.0132
20:00-21:00 น.	0.0131	0.0142	0.0130	0.0129	0.0127
21:00-22:00 น.	0.0121	0.0145	0.0126	0.0114	0.0121
22:00-23:00 น.	0.0109	0.0145	0.0120	0.0102	0.0113
23:00-00:00 น.	0.0099	0.0144	0.0117	0.0100	0.0107
00:00-01:00 น.	0.0093	0.0143	0.0111	0.0104	0.0107
01:00-02:00 น.	0.0092	0.0144	0.0105	0.0112	0.0108
02:00-03:00 น.	0.0098	0.0146	0.0101	0.0118	0.0115
03:00-04:00 น.	0.0108	0.0149	0.0107	0.0128	0.0124
04:00-05:00 น.	0.0124	0.0148	0.0121	0.0136	0.0137
05:00-06:00 น.	0.0130	0.0144	0.0131	0.0140	0.0143
06:00-07:00 น.	0.0126	0.0136	0.0130	0.0137	0.0142
ค่าต่ำสุด	0.0092	0.0079	0.0092	0.0088	0.0107
ค่าสูงสุด	0.0135	0.0149	0.0146	0.0148	0.0143
มาตรฐาน ^{1/}	≤ 0.17				
หน่วย	ส่วนในล้านส่วน				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป (วันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-12 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์

วัดโอศุการาม ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : วัดโอศุการาม

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0673633 1498353

เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง				
	วัดโอศุการาม				
	4-5 มิ.ย. 65	5-6 มิ.ย. 65	6-7 มิ.ย. 65	7-8 มิ.ย. 65	8-9 มิ.ย. 65
07:00-08:00 น.	0.0117	0.0113	0.0106	0.0119	0.0114
08:00-09:00 น.	0.0105	0.0104	0.0091	0.0107	0.0101
09:00-10:00 น.	0.0097	0.0098	0.0081	0.0098	0.0094
10:00-11:00 น.	0.0096	0.0097	0.0079	0.0097	0.0095
11:00-12:00 น.	0.0100	0.0098	0.0083	0.0099	0.0100
12:00-13:00 น.	0.0107	0.0100	0.0089	0.0106	0.0107
13:00-14:00 น.	0.0117	0.0111	0.0099	0.0115	0.0115
14:00-15:00 น.	0.0127	0.0123	0.0108	0.0124	0.0122
15:00-16:00 น.	0.0136	0.0136	0.0115	0.0129	0.0125
16:00-17:00 น.	0.0140	0.0140	0.0120	0.0130	0.0125
17:00-18:00 น.	0.0139	0.0143	0.0125	0.0130	0.0124
18:00-19:00 น.	0.0135	0.0141	0.0130	0.0130	0.0123
19:00-20:00 น.	0.0128	0.0140	0.0135	0.0126	0.0121
20:00-21:00 น.	0.0119	0.0136	0.0138	0.0118	0.0118
21:00-22:00 น.	0.0110	0.0134	0.0142	0.0108	0.0115
22:00-23:00 น.	0.0103	0.0128	0.0144	0.0101	0.0115
23:00-00:00 น.	0.0102	0.0125	0.0144	0.0100	0.0117
00:00-01:00 น.	0.0103	0.0117	0.0142	0.0100	0.0116
01:00-02:00 น.	0.0108	0.0110	0.0141	0.0101	0.0114
02:00-03:00 น.	0.0110	0.0103	0.0139	0.0105	0.0111
03:00-04:00 น.	0.0115	0.0107	0.0139	0.0113	0.0115
04:00-05:00 น.	0.0120	0.0117	0.0139	0.0128	0.0126
05:00-06:00 น.	0.0124	0.0125	0.0138	0.0134	0.0131
06:00-07:00 น.	0.0122	0.0121	0.0133	0.0131	0.0127
ค่าต่ำสุด	0.0096	0.0097	0.0079	0.0097	0.0094
ค่าสูงสุด	0.0140	0.0141	0.0144	0.0134	0.0131
มาตรฐาน ^{1/}	≤ 0.17				
หน่วย	ส่วนในล้านส่วน				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป (วันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-13 ผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม สก.ลำโพงเหนือ

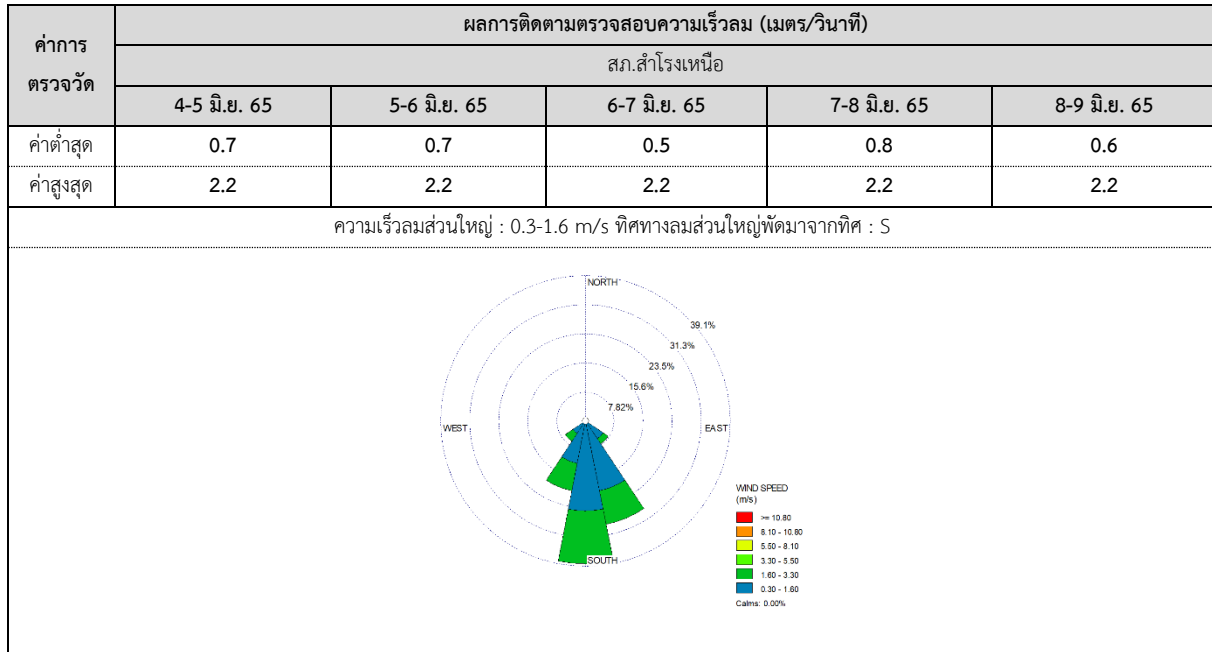
ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : สก.ลำโพงเหนือ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0672668 1509273



ตารางที่ 3-14 ผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

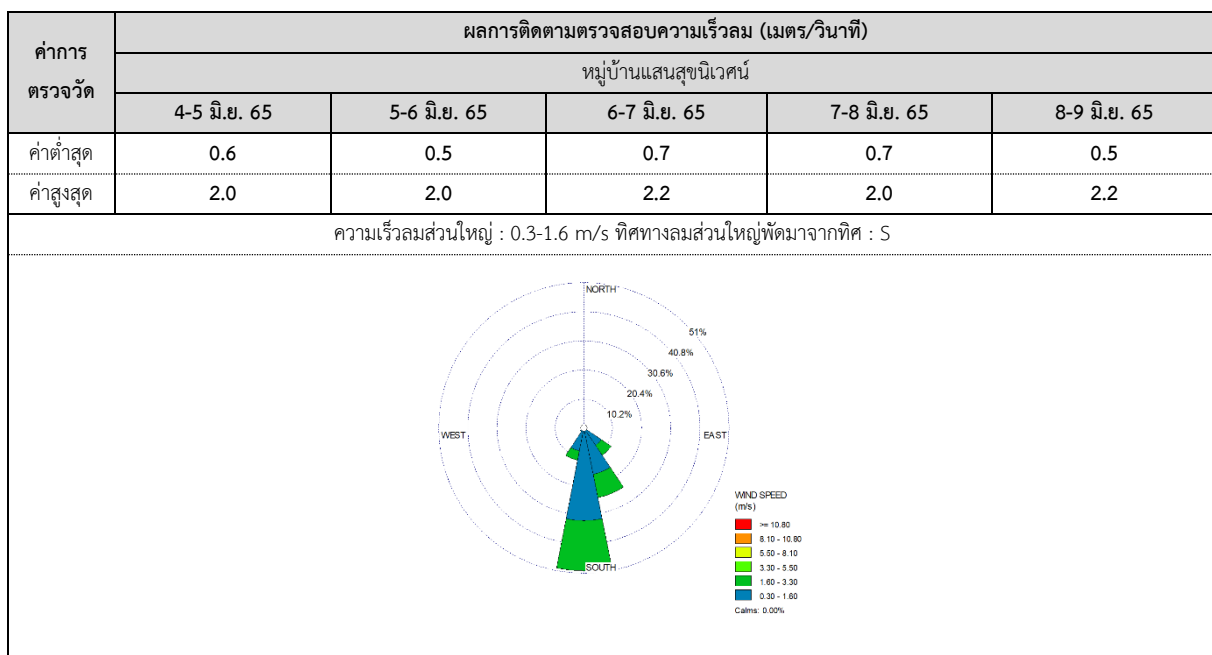
ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0671929 1506790



ตารางที่ 3-15 ผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม โรงเรียนนพคุณวิทยา

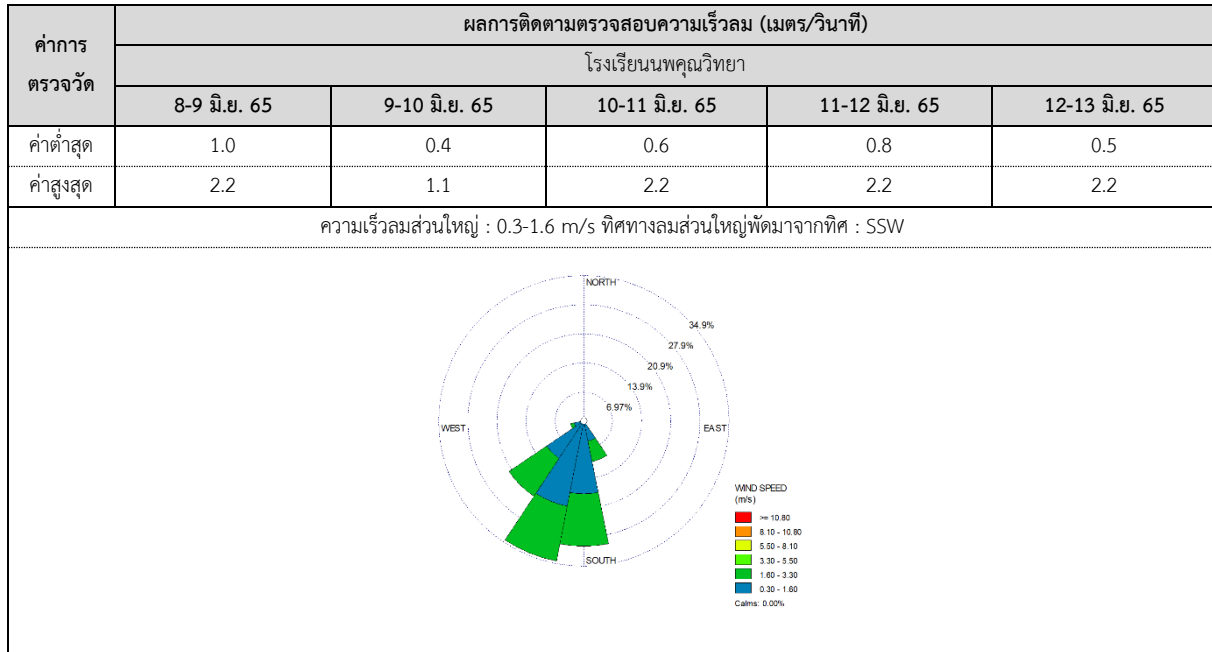
ระหว่างวันที่ 8-13 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : โรงเรียนนพคุณวิทยา

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0673910 1503473



ตารางที่ 3-16 ผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม หมู่บ้านเมฆฟ้าวิล์

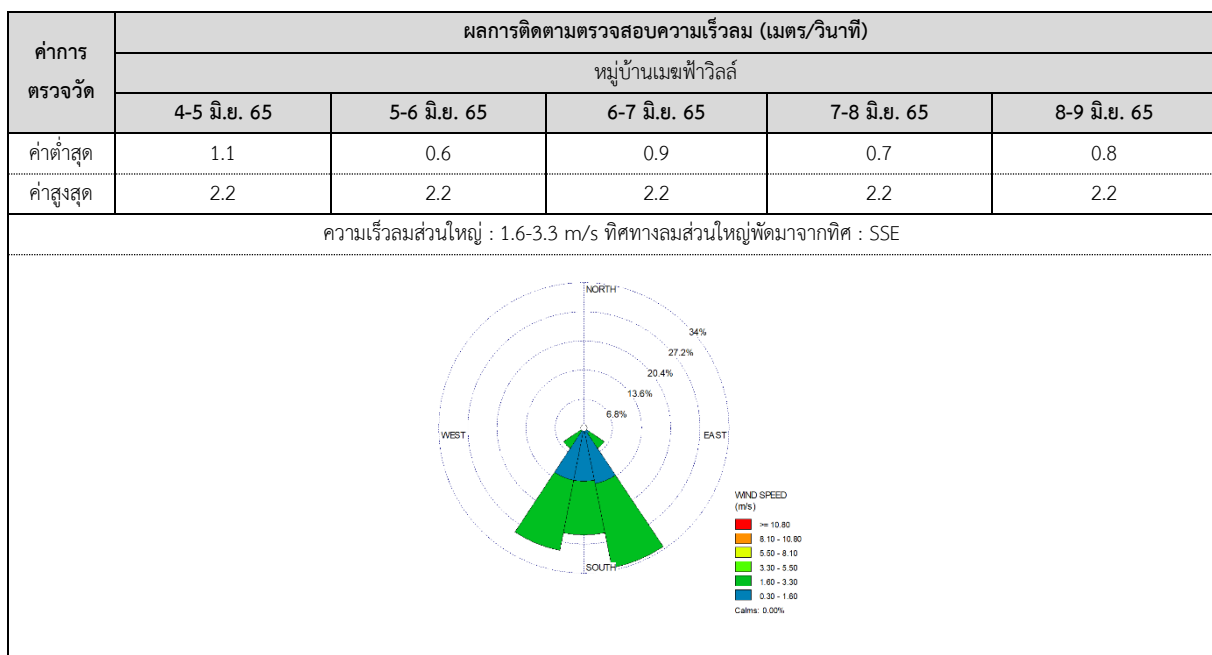
ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านเมฆฟ้าวิล์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0674069 1498686



ตารางที่ 3-17 ผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม วัดโตไศการาม

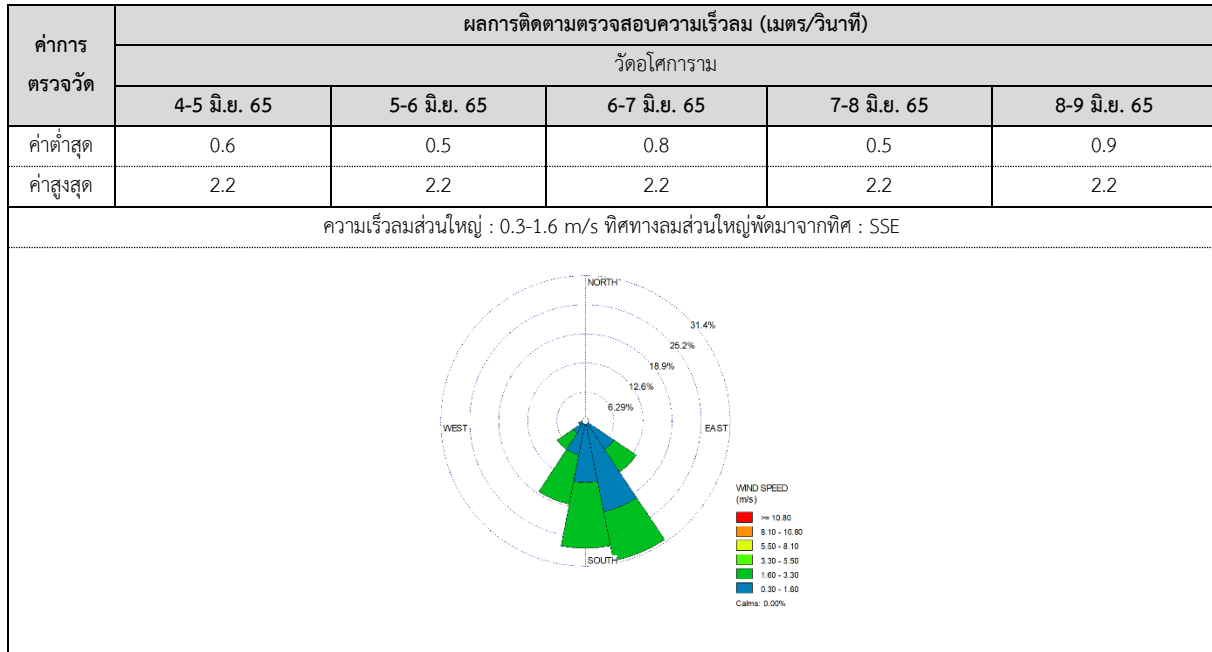
ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : วัดโตไศการาม

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0673633 1498353



ตารางที่ 3-18 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน

บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0672669 1509271

จุดติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}
		ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)	4-5 มิ.ย. 65	0.027
	5-6 มิ.ย. 65	0.027
	6-7 มิ.ย. 65	0.043
	7-8 มิ.ย. 65	0.021
	8-9 มิ.ย. 65	0.038
มาตรฐาน ^{2/}		≤ 0.12
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร

หมายเหตุ: ^{1/} ค่าเฉลี่ยแบบสามวันค่ามาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป (วันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2547) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

3.2.2 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการจ้างติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมสำรวจความพึงพอใจของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเข้ม ช่วงบางซื่อ-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 จำนวน 6 จุด โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565 คือ สก.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ วัดอโศการาม บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) และในระหว่างวันที่ 8-13 มิถุนายน พ.ศ. 2565 คือ โรงเรียนนพคุณวิทยา ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน โดยสรุปได้ดังนี้

1. สก.สำโรงเหนือ

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hr}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 68.7-69.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 80.3-98.4 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 63.3-72.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 53.3-66.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 73.7-74.5 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-19

2. หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hr}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 66.0-68.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 71.3-92.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 57.8-70.4 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 47.1-66.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 70.0-74.7 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-20

3. โรงเรียนนพคุณวิทยา

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hr}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 68.3-68.8 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 78.3-101.7 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 60.2-72.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 42.3-67.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 72.9-73.4 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-21

4. หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hr}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 51.9-53.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 63.0-88.8 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 43.2-58.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 36.6-46.0 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 56.7-58.9 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-22

5. วัดอโศการาม

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hr}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 52.9-55.0 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 60.7-91.3 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 43.4-59.2 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 37.6-50.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 58.9-60.4 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-23

6. บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hr}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 68.7-69.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 80.3-96.7 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 63.3-72.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 53.3-66.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 73.7-74.5 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-24

ตารางที่ 3-19 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป สก.ลำโพงเหนือ

ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : สก.ลำโพงเหนือ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0672619 1509160

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สก.ลำโพงเหนือ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{Aeq} 24 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Adn}
4-5 มิ.ย. 65	63.9-70.0	68.7	80.6-96.1	55.0-65.6	73.7
5-6 มิ.ย. 65	63.3-71.3	68.7	81.4-98.4	53.3-65.5	73.8
6-7 มิ.ย. 65	64.7-71.6	69.0	81.3-96.4	60.2-66.4	74.3
7-8 มิ.ย. 65	64.9-72.3	69.1	81.9-96.7	54.5-65.8	74.4
8-9 มิ.ย. 65	65.1-70.6	68.9	80.3-94.2	55.6-65.6	74.5
มาตรฐาน ¹	-	≤ 70	≤ 115	-	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540

ตารางที่ 3-20 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0671930 1506734

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{Aeq} 24 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Adn}
4-5 มิ.ย. 65	57.8-68.1	66.0	71.4-89.5	47.1-65.1	70.0
5-6 มิ.ย. 65	58.5-70.4	66.8	71.3-92.0	49.9-66.2	71.4
6-7 มิ.ย. 65	59.4-69.3	66.9	74.2-88.2	51.0-66.2	71.4
7-8 มิ.ย. 65	66.4-69.6	68.2	77.3-91.0	60.8-66.3	74.7
8-9 มิ.ย. 65	58.7-69.1	66.4	71.4-90.4	50.0-65.7	73.6
มาตรฐาน ¹	-	≤ 70	≤ 115	-	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540

ตารางที่ 3-21 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โรงเรียนนพคุณวิทยา

ระหว่างวันที่ 8-13 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : โรงเรียนนพคุณวิทยา

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0673889 1503467

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	โรงเรียนนพคุณวิทยา				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{Aeq} 24 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Adn}
8-9 มิ.ย. 65	60.5-71.8	68.5	80.2-97.0	43.6-64.8	72.9
9-10 มิ.ย. 65	62.7-70.0	68.3	78.8-93.0	42.3-63.7	73.0
10-11 มิ.ย. 65	60.2-72.2	68.8	78.3-100.4	48.4-66.6	73.1
11-12 มิ.ย. 65	60.2-72.5	68.8	81.1-101.7	44.8-67.3	73.4
12-13 มิ.ย. 65	60.3-70.9	68.4	77.2-100.3	44.4-65.5	72.6
มาตรฐาน ¹	-	≤ 70	≤ 115	-	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540

ตารางที่ 3-22 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0674060 1498676

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{Aeq} 24 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Adn}
4-5 มิ.ย. 65	47.4-56.1	52.6	64.4-83.1	41.0-46.0	58.3
5-6 มิ.ย. 65	43.2-57.4	51.9	63.0-88.8	36.6-45.2	56.7
6-7 มิ.ย. 65	47.4-58.9	52.7	64.5-84.2	38.4-46.0	58.3
7-8 มิ.ย. 65	47.7-58.9	52.7	64.5-84.2	37.2-45.0	57.0
8-9 มิ.ย. 65	47.2-59.5	53.4	65.6-84.2	37.3-44.6	58.9
มาตรฐาน ¹	-	≤ 70	≤ 115	-	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540

ตารางที่ 3-23 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป วัดโตศการาม

ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : วัดโตศการาม

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0673681 1498345

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	วัดโตศการาม				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{Aeq} 24 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Adn}
4-5 มิ.ย. 65	43.4-58.3	55.0	63.8-87.4	38.3-49.6	59.4
5-6 มิ.ย. 65	44.2-57.6	53.6	63.3-89.7	38.9-50.2	59.3
6-7 มิ.ย. 65	46.1-58.8	52.9	66.5-91.3	39.6-42.5	58.9
7-8 มิ.ย. 65	44.6-56.8	53.1	60.7-89.4	37.6-46.6	59.4
8-9 มิ.ย. 65	44.4-59.2	54.1	65.9-89.6	38.6-49.1	60.4
มาตรฐาน ¹	-	≤ 70	≤ 115	-	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540

ตารางที่ 3-24 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)

ระหว่างวันที่ 4-9 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0672649 1509249

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{Aeq} 24 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Adn}
4-5 มิ.ย. 65	63.9-70.0	68.7	80.6-96.1	55.0-65.6	73.7
5-6 มิ.ย. 65	63.3-71.3	68.7	83.4-96.5	53.3-65.6	73.8
6-7 มิ.ย. 65	64.7-71.6	69.0	81.3-96.4	55.0-66.4	74.3
7-8 มิ.ย. 65	64.9-72.3	69.1	81.9-96.7	54.5-65.8	74.4
8-9 มิ.ย. 65	65.1-70.6	68.9	80.3-94.2	55.6-65.6	74.5
มาตรฐาน ¹	-	≤ 70	≤ 115	-	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540

3.2.3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 จำนวน 1 จุด โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2565 คือ บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ สรุปผลได้ดังนี้

1. บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง มีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ค่าความเป็นกรด-ด่าง บีโอดี ซัลไฟด์ ทีเคเอ็น ของแข็งแขวนลอย ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด ตะกอนหนัก น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานฯ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548 (เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข) พบว่า มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ กำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-25

ตารางที่ 3-25 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ วันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0674233 1499270

สถานีตรวจวัด	ดัชนี	หน่วย	ผลการตรวจวัด	ค่ามาตรฐาน ^{1/}
			16 มิ.ย. 65	
บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	8.3	5.0-9.0
	บีโอดี	mg/L	2.5	≤30
	ซัลไฟด์	mg/L	<0.5	≤1.0
	ทีเคเอ็น	mg/L	<LOQ	≤35
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	19.8	≤40
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	994	500*
	ตะกอนหนัก	mg/L	<0.1	≤0.5
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	≤20
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100 ml	21	-

หมายเหตุ : ^{1/} เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง

วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548

500* ค่าที่เพิ่มจากปริมาณสารละลายในน้ำใช้ปกติ (มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปานครหลวงได้กำหนดค่าของแข็งละลายทั้งหมดที่เหลือจากการระเหยเท่ากับ 1,000 mg/L)

<LOQ : LIMIT OF QUANTITATION (ทีเคเอ็น ≥ 1.5 และ <5.0 mg/L)

3.2.4 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ปีละ 1 ครั้ง โดยมีแผนดำเนินการในวันที่ 8-11 กรกฎาคม พ.ศ.2565 และจะนำเสนอผลในรายงานฉบับถัดไป

3.2.5 ผลการติดตามตรวจสอบสุขภาพและสาธารณสุข

มาตรการกำหนดให้มีการรวบรวมข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) ปีละ 1 ครั้ง มีแผนดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ โดยจะดำเนินการในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 และจะนำเสนอผลในรายงานฉบับถัดไป

3.3 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.3.1 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565

1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการปี พ.ศ. 2565 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมาและอยู่ในค่ามาตรฐานฯ ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง สภ.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ และโรงเรียนนพคุณวิทยา ในระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2560-2561 ส่วนใหญ่มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-26 และรูปที่ 3-4 ถึง รูปที่ 3-7

ตารางที่ 3-26 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L _{Aeq} 1 hour	L _{Aeq} 24 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Adn}
สภ.ลำไ้งเหนือ	18-23 มี.ค. 60**	-	67.7-68.9	79.3-97.6	56.5-65.8	73.5-74.7
	10-15 มิ.ย. 60**	-	68.2-69.6	80.0-94.4	58.3-66.9	73.9-76.0
	9-14 ก.ย. 60**	-	69.1-69.7	69.4-80.6	54.4-67.2	74.6-75.4
	10-15 ธ.ค. 60**	-	69.2-70.9*	82.7-105.7	59.1-68.1	75.1-77.2
	3-8 มี.ค. 61**	-	69.6-70.7*	83.7-97.6	56.5-67.8	75.4-76.5
	2-7 มิ.ย. 61**	-	70.4*-71.3*	82.5-100.9	56.4-70.3	76.0-76.7
	8-13 ก.ย. 61**	-	70.1*-71.7*	84.7-106.9	57.4-69.7	76.2-76.5
	2-7 ธ.ค. 61**	-	69.5-70.4*	81.7-99.6	57.1-67.4	75.5-75.8
	4-9 มิ.ย. 65***	63.6-72.3	68.7-69.1	80.3-98.4	53.3-66.6	73.7-74.5
หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์	18-23 มี.ค. 60**	-	72.1*-73.5*	83.6-105.1	51.8-70.2	77.4-80.2
	10-15 มิ.ย. 60**	-	72.7*-74.3*	81.3-101.2	54.4-71.3	78.0-81.5
	9-14 ก.ย. 60**	-	75.7*-76.8*	80.2-93.2	56.2-78.1	80.2-82.0
	10-15 ธ.ค. 60**	-	72.6*-74.6*	82.8-105.3	54.2-72.3	77.6-78.2
	3-8 มี.ค. 61**	-	73.4*-74.1*	45.1-98.9	54.3-72.0	78.5-78.9
	2-7 มิ.ย. 61**	-	72.4*-72.7*	84.4-102.1	51.8-73.0	77.8-78.1
	8-13 ก.ย. 61**	-	70.7*-72.1*	80.7-101.9	51.3-71.6	74.4-77.8
	2-7 ธ.ค. 61**	-	70.6*-71.4*	82.6-104.5	48.5-68.8	75.9-77.1
	4-9 มิ.ย. 65***	57.8-70.4	66.0-68.2	71.3-92.0	47.1-66.3	70.0-74.7
โรงเรียนพุดพิทยา	18-23 มี.ค. 60**	-	68.5-70.2*	82.7-101.6	59.4-66.9	74.6-75.7
	10-15 มิ.ย. 60**	-	65.1-67.1	77.4-102.2	52.9-64.9	70.6-72.7
	9-14 ก.ย. 60**	-	68.3-69.4	79.6-101.1	56.4-67.5	73.7-74.5
	10-15 ธ.ค. 60**	-	68.6-70.8*	78.0-101.9	58.1-68.7	74.3-76.3
	3-8 มี.ค. 61**	-	68.6-70.2*	81.1-101.8	58.6-68.9	74.0-75.3
	2-7 มิ.ย. 61**	-	67.4-68.5	79.5-99.3	56.4-66.9	72.4-73.6
	8-13 ก.ย. 61**	-	67.8-69.5	79.6-106.4	61.0-69.8	73.6-75.1
	2-7 ธ.ค. 61**	-	68.3-69.7	81.0-101.2	54.3-67.8	73.6-75.5
	8-13 มิ.ย. 65***	57.8-70.4	68.3-68.8	78.3-101.7	47.1-66.3	70.0-74.7
มาตรฐาน ¹		-	≤ 70	≤ 115	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540

* ผลการตรวจวัดมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ

** ผลการติดตามตรวจสอบในช่วงระยะก่อสร้าง

*** ผลการติดตามตรวจสอบในช่วงระยะดำเนินการ

ตารางที่ 3-26 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

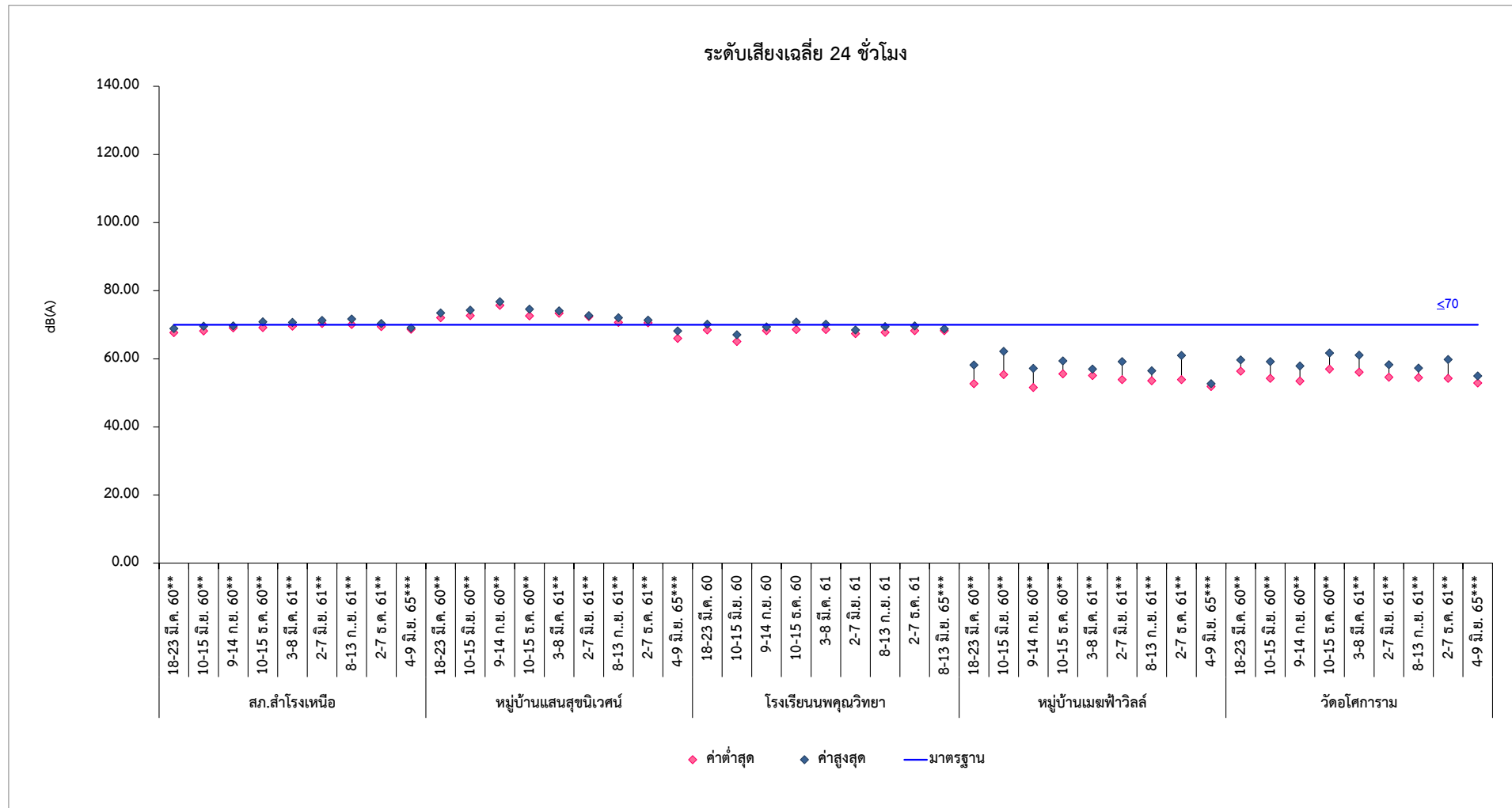
จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L _{Aeq} 1 hour	L _{Aeq} 24 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Adn}
หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์	18-23 มี.ค. 60**	-	52.7-58.2	54.9-95.5	38.8-48.2	58.1-68.2
	10-15 มิ.ย. 60**	-	55.4-62.2	66.8-98.5	41.0-64.1	61.9-64.1
	9-14 ก.ย. 60**	-	51.6-57.2	63.4-93.3	38.0-51.3	59.3-61.0
	10-15 ธ.ค. 60**	-	55.6-59.4	63.1-99.2	38.6-54.1	60.2-63.7
	3-8 มี.ค. 61**	-	55.1-57.0	63.8-97.2	39.7-52.7	59.9-62.0
	2-7 มิ.ย. 61**	-	53.9-59.2	64.0-99.7	39.0-53.9	59.6-62.2
	8-13 ก.ย. 61**	-	53.6-56.5	62.9-92.5	37.3-49.3	59.0-61.0
	2-7 ธ.ค. 61**	-	53.9-61.0	62.2-104.5	36.7-47.5	58.2-63.2
	4-9 มิ.ย. 65***	43.2-58.9	51.9-52.7	63.0-88.8	36.6-46.0	56.7-59.9
วัดอโศการาม	18-23 มี.ค. 60**	-	56.4-59.7	58.9-97.4	44.0-55.3	63.3-64.5
	10-15 มิ.ย. 60**	-	54.3-59.2	59.9-94.3	41.8-51.7	60.2-60.8
	9-14 ก.ย. 60**	-	53.5-57.9	58.3-92.8	42.5-51.9	60.8-64.2
	10-15 ธ.ค. 60**	-	57.0-61.7	64.2-93.8	42.3-50.0	60.8-69.6
	3-8 มี.ค. 61**	-	56.1-61.1	64.5-93.1	43.4-55.1	62.6-66.1
	2-7 มิ.ย. 61**	-	54.6-58.3	61.5-97.5	41.7-52.5	58.8-61.7
	8-13 ก.ย. 61**	-	54.5-57.3	63.5-105.2	43.4-56.2	58.6-63.7
	2-7 ธ.ค. 61**	-	54.3-59.8	62.4-93.8	41.5-49.4	59.3-62.5
	4-9 มิ.ย. 65***	43.4-58.8	52.9-55.0	60.7-89.7	37.6-50.2	58.9-60.4
มาตรฐาน ¹		-	≤ 70	≤ 115	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540

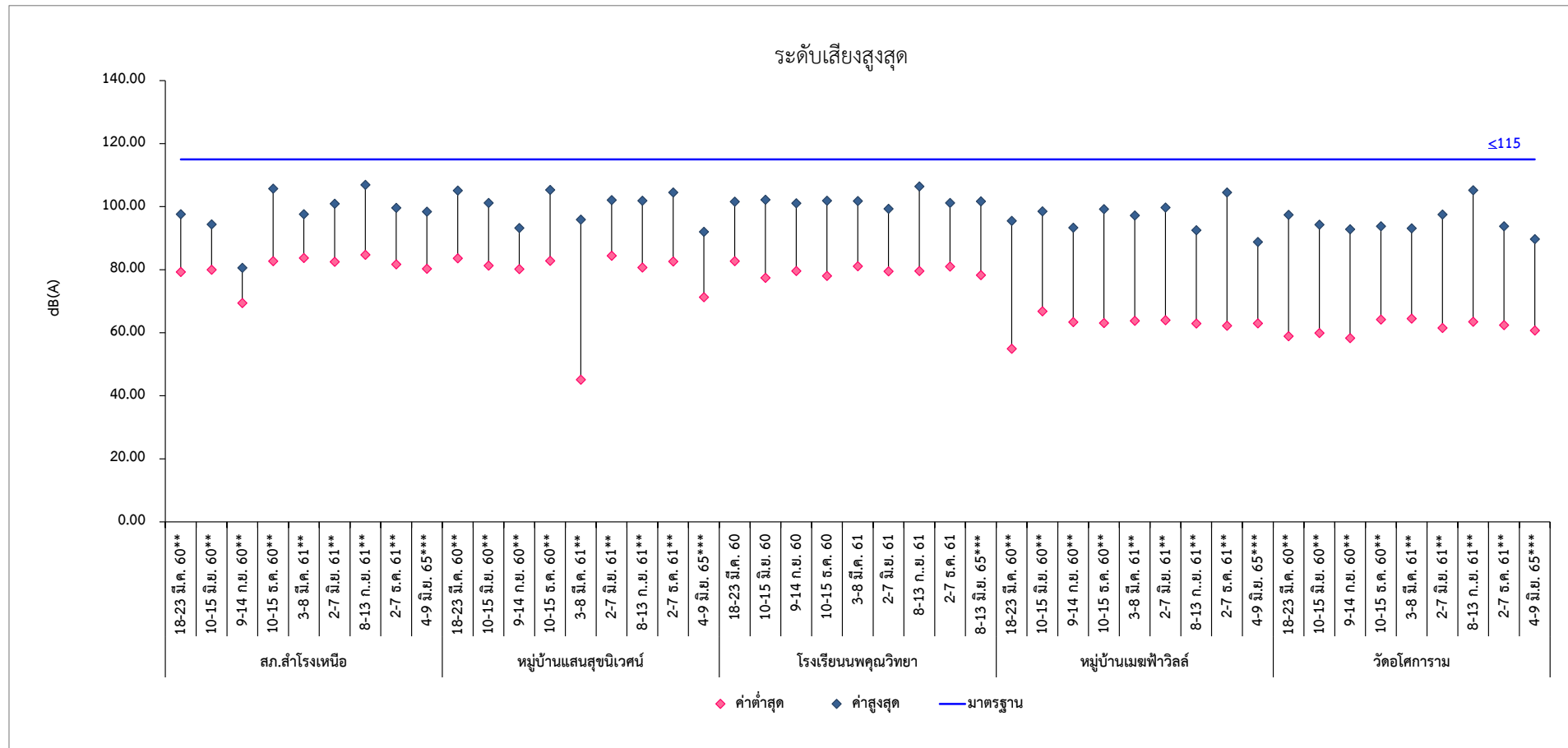
* ผลการตรวจวัดมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ

** ผลการติดตามตรวจสอบในช่วงระยะก่อสร้าง

*** ผลการติดตามตรวจสอบในช่วงระยะดำเนินการ

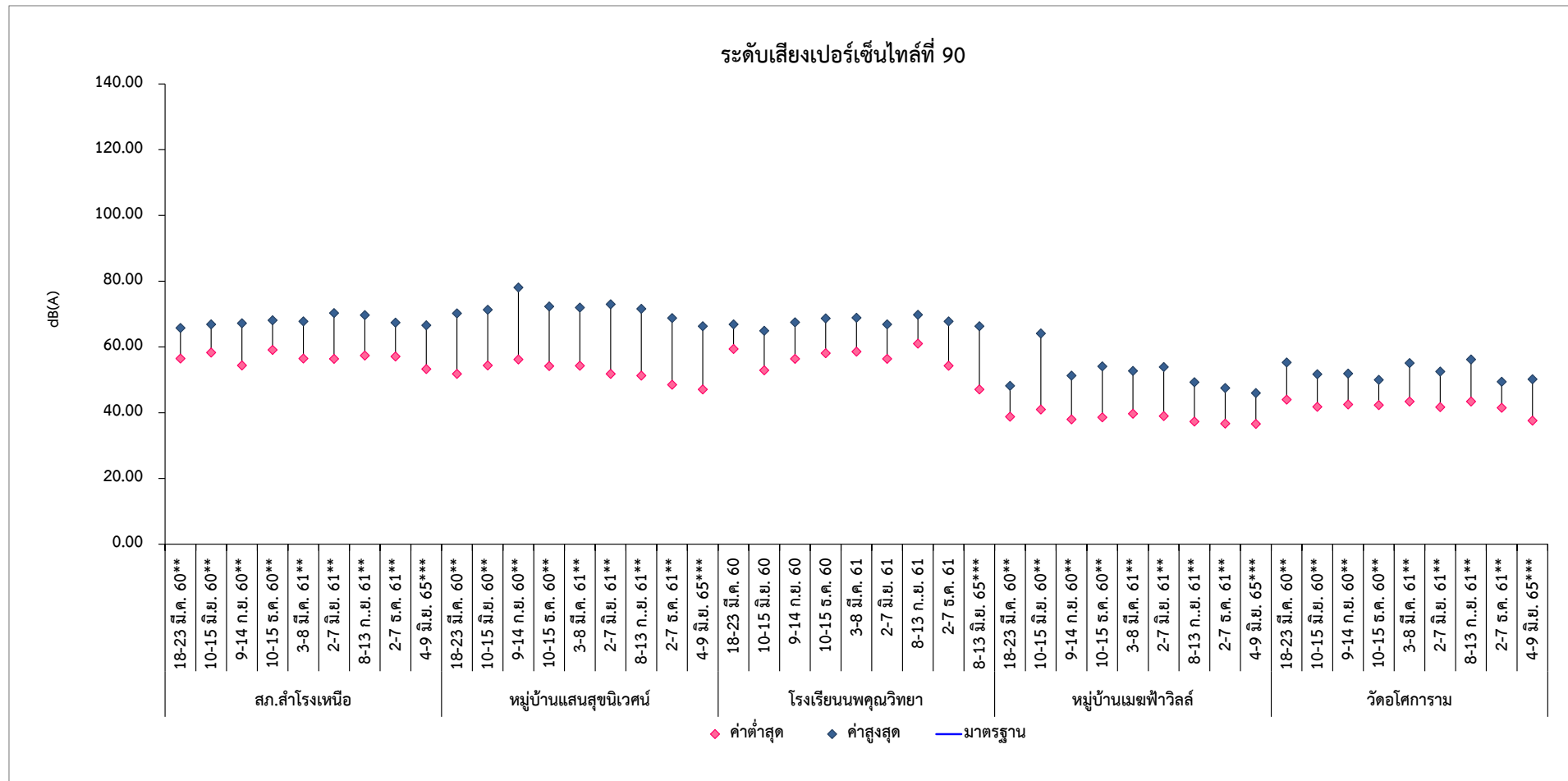


รูปที่ 3-4 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565



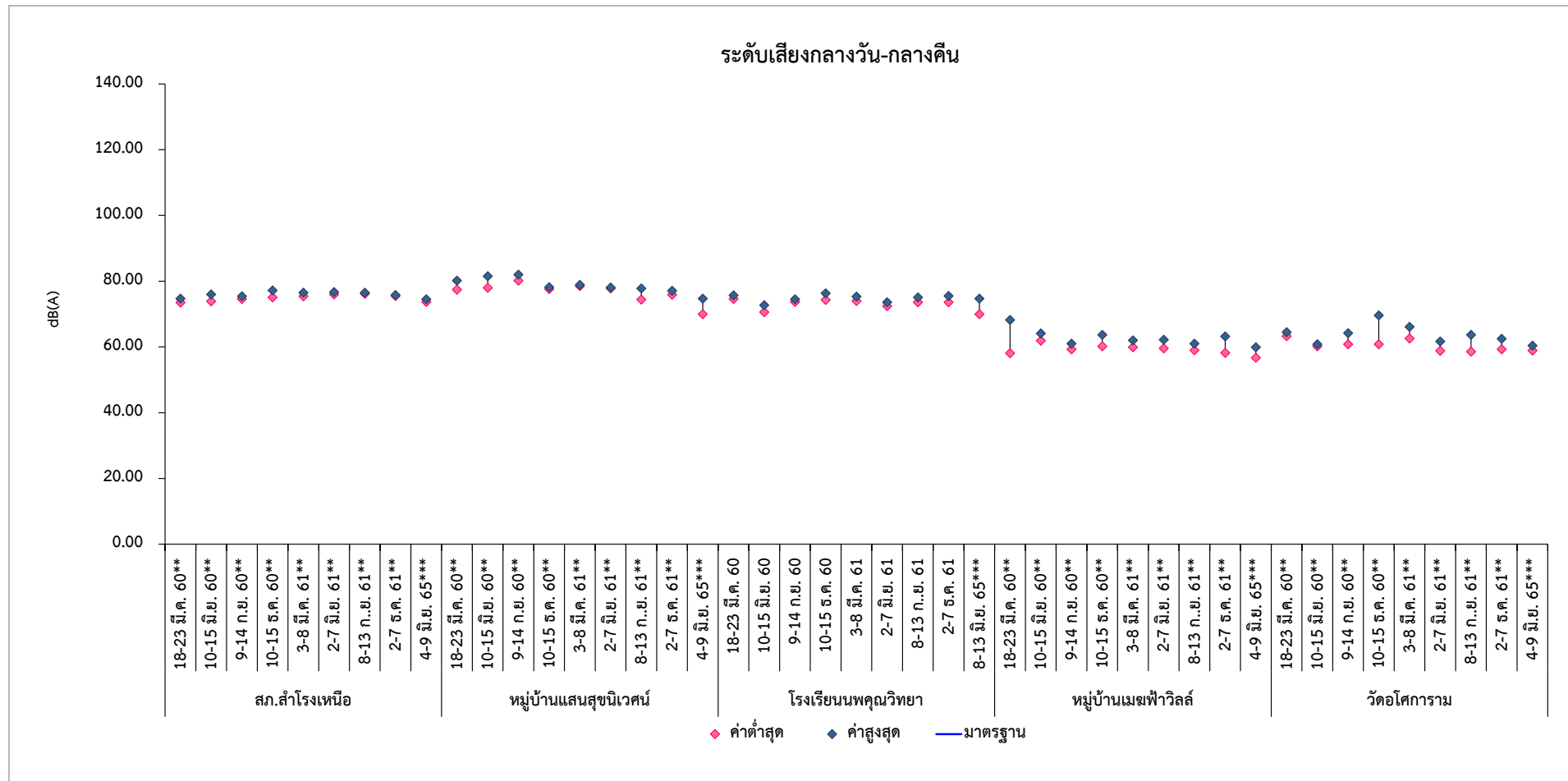
รูปที่ 3-5 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-6 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-7 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการเข้าดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยบริษัทที่ปรึกษาได้เข้าดำเนินการตรวจสอบการดำเนินงานของโครงการในระยะดำเนินการ พบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วนและเคร่งครัดทั้งในด้านทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต โดยได้สรุปผลไว้ในบทที่ 2

4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ประกอบด้วย ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป คุณภาพน้ำทิ้ง สภาพเศรษฐกิจ-สังคม และการประเมินผลกระทบทางสุขภาพและสาธารณสุข โดยสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศ ในบรรยากาศโดยทั่วไป	<p><u>จำนวน 5 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● สภ.สำโรงเหนือ ● หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ ● โรงเรียนนพคุณวิทยา* ● หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ ● วัดอโศการาม <p><u>จำนวน 1 สถานี</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) 	<ul style="list-style-type: none"> - ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ความเร็วและทิศทางลม - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 	<p>ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ดัชนีคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ลมวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2538 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 และมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ลงวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2547 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 และมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552</p>

ตารางที่ 4-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	<p><u>จำนวน 6 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● สก.สำโรงเหนือ ● หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ ● โรงเรียนนพคุณวิทยา* ● หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ ● วัดอโศการาม ● บริเวณใต้สถานีบีทีเอส สำโรง (E15) 	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง - ระดับเสียงสูงสุด - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 - ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน 	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด
3. คุณภาพน้ำทิ้ง	<ul style="list-style-type: none"> ● บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ 	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง - บีโอดี - ชัลไฟต์ - ทีเคเอ็น - ปริมาณสารแขวนลอย - ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด - ปริมาณตะกอนหนัก - น้ำมันและไขมัน - ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด 	ผลการติดตามตรวจสอบฯ บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พบว่า มีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ค่าความเป็นกรด-ด่าง บีโอดี ชัลไฟต์ ทีเคเอ็น ของแข็งแขวนลอย ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด ตะกอนหนัก น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานฯ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548 (เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข) พบว่า มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ กำหนด

ตารางที่ 4-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ.2565

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
4. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> ● แนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ 	- ความพึงพอใจของประชาชน	ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของประชาชน ปีละ 1 ครั้ง จากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 500 คน โดยจะดำเนินการในช่วงวันที่ 8-11 กรกฎาคม พ.ศ.2565 และจะนำเสนอผลในรายงานฉบับถัดไป ฉบับที่ 2/2565
5. สุขภาพและสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> ● พนักงานพื้นที่โครงการฯ ● สถานีบริการสาธารณสุขใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน - รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน - บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) 	ดำเนินการสำรวจด้านสุขภาพและสาธารณสุข ปีละ 1 ครั้ง โดยจะดำเนินการในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2565 และจะนำเสนอผลในรายงานฉบับถัดไป ฉบับที่ 2/2565