



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย
และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

ฉบับปกปิดข้อมูลที่มีกฎหมายคุ้มครอง

หนังสือรับรอง

การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายและ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

วันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2565

หนังสือรับรองฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ตั้งอยู่ที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร ของสำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร ฉบับประจำเดือน

(✓) มกราคม – มิถุนายน พ.ศ. 2565

() กรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ. 2565

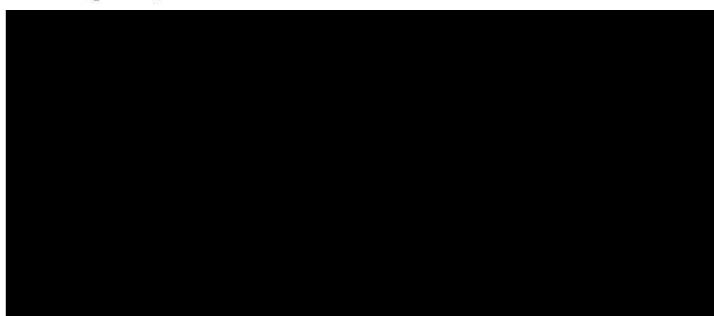
() อื่นๆ (ระบุ).....

โดยมีคณะผู้ควบคุมในการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้

รายชื่อผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน

ลายมือชื่อ

ตำแหน่ง



ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม

ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ และเสียง

ผู้ควบคุมห้องปฏิบัติการ

ผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน

ผู้จัดทำรายงาน

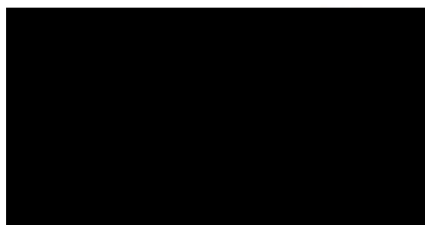
ลายมือชื่อ

ตำแหน่ง



นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

ขอแสดงความนับถือ



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

1. ชื่อโครงการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายและ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสี่ลม (ตากสิน-บางหว้า)
 2. สถานที่ตั้ง กรุงเทพมหานคร
 3. ชื่อเจ้าของโครงการ สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
 4. สถานที่ติดต่อ เลขที่ 44 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400
 - โทรศัพท์ 0 2354 1225 โทรสาร -
 - e-mail -
 5. หน่วยงานผู้รับจ้าง บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด
 - บริหารจัดการเงินรถ
 6. จัดทำโดย บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
 7. โครงการได้รับความเห็นชอบในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เมื่อ
 - 1) วันที่ 12 มกราคม พ.ศ. 2543 ตามเลขที่ วว 0804/254
 - 2) วันที่ 7 พฤศจิกายน พ.ศ. 2549 ตามเลขที่ ทส 1009/9439
 - 3) มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุม ครั้งที่ 15/2542 ลงวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2542
 - 4) มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2543 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543
 - 5) มติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุม ครั้งที่ 15/2549 ลงวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ. 2549
 - 6) มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2550 ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550
 8. โครงการได้นำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครั้งสุดท้ายเมื่อ
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2564

**รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)**

9. รายละเอียดโครงการ

- | | |
|----------------------------------|--|
| - ลักษณะ/ประเภทโครงการ | คมนาคม-ระบบขนส่งมวลชน |
| - ขนาดพื้นที่โครงการ/
ระยะทาง | 1) ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม
(ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระยะทาง 2.2 กิโลเมตร
2) ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม
(ช่วงวงเวียนใหญ่-บางหว้า) ระยะทาง 5.3 กิโลเมตร
3) ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท
(ช่วงบางจาก-แบริ่ง) ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร |
| - กิจกรรมในโครงการ
(โดยสรุป) | 1) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบระบายอากาศให้มีสภาพสมบูรณ์ พร้อมควบคุม
การใช้รถบรรทุกในเขตชุมชนเมือง
2) ติดตั้งกำแพงกันเสียง ตรวจสอบยางรองหมุดยึดราง ยางบริเวณคูมัลล่อ และ
ความแข็งแรงของวัสดุคูค้ำเสียงใต้สถานี พร้อมควบคุมความเร็วของรถไฟฟ้า
ช่วงที่ผ่านทางโค้งต่าง ๆ
3) ปลุกและบำรุงรักษาต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าหรือ
พื้นที่ใกล้เคียง
4) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า
5) จัดให้มีถังขยะรองรับขยะมูลฝอยไว้ตามจุดต่าง ๆ บนสถานี พร้อมทั้งเก็บรวบรวม
ขยะมูลฝอยจากถังรวบรวมมูลฝอยบนสถานีรถไฟฟ้าทุกวันและประสานงานกับ
สำนักงานเขตที่สถานีรถไฟฟ้าตั้งอยู่ให้เข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอย
6) ตรวจสอบสภาพรถไฟฟ้า และระบบห้ามล้อ รวมถึงเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้าใน
ช่วงเวลากลางคืนในระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียง
7) ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ตามบริเวณต่างๆ ของสถานีรถไฟฟ้า และตรวจสอบ
อุปกรณ์ดับเพลิงเป็นประจำ
8) จัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ทำแนวเส้นสีเหลืองและพื้นผิวขรุขระแสดงเขต
ห้ามล่งล้อ รวมถึงซ้อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง |

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 ความเป็นมาและรายละเอียดของโครงการ	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-2
1.3 พื้นที่ติดตามตรวจสอบ	1-3
1.3.1 เส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม	1-3
1.3.2 เส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท	1-3
1.4 ระยะเวลาดำเนินการ	1-3
1.5 แผนการติดตามตรวจสอบ	1-3
1.6 แผนที่ที่ตั้งและขอบเขตการติดตามตรวจสอบโครงการ	1-5
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-1
2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)	2-1
2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)	2-18
2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)	2-22
บทที่ 3 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-5
3.1.1 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	3-5
3.1.2 วิธีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป	3-10
3.1.3 วิธีการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน	3-12
3.1.4 วิธีการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	3-13
3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-17
3.2.1 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)	3-17
3.2.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)	3-26
3.2.3 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)	3-39
3.3 ผลการศึกษาการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	3-71
3.3.1 ผลการสำรวจความพึงพอใจระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม	3-71
3.3.2 ผลการสำรวจความพึงพอใจระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท	3-85
3.4 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-100

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.4.1 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)	3-100
3.4.2 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)	3-109
3.4.3 การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)	3-119
บทที่ 4 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.3 ข้อเสนอแนะ	4-8
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก	การปรับปรุงและเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการส่วนต่อขยายสุขุมวิท (5.25 กม.)
ภาคผนวก ข	เอกสารประกอบมาตรการ
ภาคผนวก ค	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก ง	มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก จ	เอกสารสอบเทียบเครื่องมือ
ภาคผนวก ฉ	หนังสืออนุญาตขึ้นทะเบียนห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1-1 แผนการติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565	1-4
ตารางที่ 1-2 พิกัดจุดการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)	1-6
ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565	2-2
ตารางที่ 2-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565	2-19
ตารางที่ 2-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565	2-23
ตารางที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-2
ตารางที่ 3-2 กลุ่มเป้าหมายและจำนวนตัวอย่างตามแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ส่วนต่อขยายสายสีลม)	3-14
ตารางที่ 3-3 กลุ่มเป้าหมายและจำนวนตัวอย่างตามแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท)	3-14
ตารางที่ 3-4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-19
ตารางที่ 3-5 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-20
ตารางที่ 3-6 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-22
ตารางที่ 3-7 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณริมถนนกรุงธนบุรี หน้าทีล คอนโดมิเนียม ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-28
ตารางที่ 3-8 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ภายในวัดเพลง ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-29

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 3-9 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-31
ตารางที่ 3-10 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณภายในวัดเพลง ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-32
ตารางที่ 3-11 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-34
ตารางที่ 3-12 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณภายในวัดเพลง ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-38
ตารางที่ 3-13 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-42
ตารางที่ 3-14 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-43
ตารางที่ 3-15 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-44
ตารางที่ 3-16 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-46
ตารางที่ 3-17 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-47
ตารางที่ 3-18 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-47
ตารางที่ 3-19 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-49
ตารางที่ 3-20 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-57
ตารางที่ 3-21 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-64
ตารางที่ 3-22 แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-73
ตารางที่ 3-23 ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-75
ตารางที่ 3-24 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-76
ตารางที่ 3-25 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-79

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 3-26 ปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-80
ตารางที่ 3-27 ความคาดหวังต่อการให้บริการที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-82
ตารางที่ 3-28 ความคาดหวังต่อการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-84
ตารางที่ 3-29 แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-88
ตารางที่ 3-30 ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-90
ตารางที่ 3-31 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-91
ตารางที่ 3-32 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-94
ตารางที่ 3-33 ปัจจัยด้านประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-95
ตารางที่ 3-34 ความคาดหวังต่อการให้บริการที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-97
ตารางที่ 3-35 ความเชื่อมั่นต่อคุณภาพและการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-98
ตารางที่ 3-36 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-101
ตารางที่ 3-37 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-106
ตารางที่ 3-38 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-109
ตารางที่ 3-39 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-110
ตารางที่ 3-40 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-116
ตารางที่ 3-41 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-119
ตารางที่ 3-42 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงถนนอ่อนนุช-แบริ่ง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-120

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 3-43 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-127
ตารางที่ 3-44 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-131
ตารางที่ 4-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565	4-2
ตารางที่ 4-2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565	4-4
ตารางที่ 4-3 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565	4-6
ตารางที่ 4-4 ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ปรึกษาที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการฯ	4-8

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1-1 แผนที่ตั้งและจุดติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระยะทาง 2.20 กิโลเมตร	1-7
รูปที่ 1-2 แผนที่ตั้งและจุดติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า ระยะทาง 5.30 กิโลเมตร	1-8
รูปที่ 1-3 แผนที่ตั้งและจุดติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร	1-9
รูปที่ 2-1 กำแพงกันเสียงสูง 1.20 เมตร ตลอดสองข้างทางของรางรถไฟ บริเวณสถานี S7-S8	2-9
รูปที่ 2-2 หมุดยึดราง บริเวณสถานี S7-S8	2-9
รูปที่ 2-3 ระบบบำบัดของแต่ละสถานี บริเวณสถานี S7-S8	2-9
รูปที่ 2-4 การปลูกต้นไม้ชดเชยบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า บริเวณสถานี S7-S8	2-10
รูปที่ 2-5 การตีเส้นขอบเขตทางเดินรถบนผิวจราจรชัดเจน บริเวณสถานี S7-S8	2-10
รูปที่ 2-6 การติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า บริเวณสถานี S7-S8	2-11
รูปที่ 2-7 ป้ายประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน	2-12
รูปที่ 2-8 ป้ายประชาสัมพันธ์การประสานหรือเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่น	2-12
รูปที่ 2-9 การจัดระบบจราจรให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ บริเวณสถานี S7-S8	2-13
รูปที่ 2-10 ดำรวจจราจรอำนวยความสะดวกในช่วงเวลาเร่งด่วน	2-13
รูปที่ 2-11 ป้ายและจุดตรวจห้ามนำอาหารและเครื่องดื่มเข้าไปรับประทานในรถไฟ บริเวณสถานี S7-S8	2-14
รูปที่ 2-12 ถึงขยะรองรับขยะมูลฝอยไว้ตามจุดต่าง ๆ บนสถานีรถไฟ บริเวณสถานี S7-S8	2-14
รูปที่ 2-13 ห้องพักขยะและจุดรวบรวมมูลฝอยบนสถานีรถไฟ บริเวณสถานี S7-S8	2-15
รูปที่ 2-14 ป้ายณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทิ้งขยะมูลฝอยในภาชนะที่จัดเตรียมไว้ บริเวณสถานี S7-S8	2-15
รูปที่ 2-15 การเปิดไฟหน้ารถไฟในช่วงเวลากลางคืน บริเวณสถานี S7-S8	2-16
รูปที่ 2-16 การประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการ บริเวณสถานี S7-S8	2-16
รูปที่ 2-17 การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง บริเวณสถานี S7-S8	2-16
รูปที่ 2-18 แนวเส้นสีเหลืองและพื้นผิวจราจรแสดงเขตห้ามลวงล้อ	2-17
รูปที่ 2-19 การใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟ	2-20
รูปที่ 2-20 การปลูกต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า บริเวณสถานี S9-S12	2-21
รูปที่ 2-21 ระบบระบายอากาศใต้สถานีบางจาก	2-30
รูปที่ 2-22 กำแพงกันเสียงสูง 1.20 เมตร ตลอดสองข้างทางของรางรถไฟ บริเวณสถานี E10-E14	2-30
รูปที่ 2-23 หมุดยึดราง บริเวณสถานี E10-E14	2-30
รูปที่ 2-24 วัสดุดูดซับเสียงใต้สถานี บริเวณสถานี E10-E14	2-31
รูปที่ 2-25 ระบบบำบัดของแต่ละสถานี บริเวณสถานี E10-E14	2-31

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 2-26 การปลูกต้นไม้ชดเชยบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าและการดูแล รักษาและซ่อมแซมต้นไม้บริเวณสถานี E10-E14	2-31
รูปที่ 2-27 การตีเส้นขอบเขตทางเดินรถบนผิวจราจรชัดเจน บริเวณสถานี E10-E14	2-32
รูปที่ 2-28 การติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า บริเวณสถานี E10-E14	2-33
รูปที่ 2-29 ป้ายประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน บริเวณสถานี E10-E14	2-33
รูปที่ 2-30 ป้ายประชาสัมพันธ์การประสานหรือเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่น บริเวณสถานี E10-E14	2-34
รูปที่ 2-31 ตำรวจจราจร รวมถึงเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณจราจรปฏิบัติหน้าที่ตามแยกถนน	2-34
รูปที่ 2-32 ป้ายและจุดตรวจห้ามนำอาหารและเครื่องดื่มเข้าไปรับประทานในรถไฟฟ้า บริเวณสถานี E10-E14	2-35
รูปที่ 2-33 ตำแหน่งถังขยะรองรับขยะมูลฝอยไว้ตามจุดต่างๆ บนสถานีรถไฟฟ้า บริเวณสถานี E10-E14	2-35
รูปที่ 2-34 ห้องพักขยะและจุดรวบรวมมูลฝอยบนสถานีรถไฟฟ้า บริเวณสถานี E10-E14	2-36
รูปที่ 2-35 ป้ายณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทิ้งขยะมูลฝอยในภาชนะที่จัดเตรียมไว้บริเวณสถานี E10-E14	2-37
รูปที่ 2-36 การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้าในช่วงเวลากลางคืน บริเวณสถานี E10-E14	2-37
รูปที่ 2-37 การประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการ บริเวณสถานี E10-E14	2-37
รูปที่ 2-38 การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง บริเวณสถานี E10-E14	2-38
รูปที่ 2-39 การติดตั้งอุปกรณ์เตือนภัยกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน บริเวณสถานี E10-E14	2-38
รูปที่ 2-40 แนวเส้นสีเหลืองและพื้นผิวขรุขระแสดงเขตห้ามลงล้อ บริเวณสถานี E10-E14	2-39
รูปที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	3-9
รูปที่ 3-2 การติดตามตรวจสอบเสียงโดยทั่วไป	3-11
รูปที่ 3-3 การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน	3-12
รูปที่ 3-4 ประมวลภาพกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่ศึกษาตามเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสีลม และสายสุขุมวิท ระหว่างวันที่ 24-30 มิถุนายน พ.ศ. 2565	3-16
รูปที่ 3-5 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการของกลุ่มเป้าหมาย	3-72
รูปที่ 3-6 แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-74
รูปที่ 3-7 ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจ ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-75
รูปที่ 3-8 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-77
รูปที่ 3-9 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจ ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-79
รูปที่ 3-10 ปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-81

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 3-11 ความคาดหวังต่อการให้บริการที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	3-82
รูปที่ 3-12 ความคาดหวังต่อการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-84
รูปที่ 3-13 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการของกลุ่มเป้าหมาย	3-87
รูปที่ 3-14 แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-88
รูปที่ 3-15 ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจ ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ของประชาชน	3-90
รูปที่ 3-16 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-92
รูปที่ 3-17 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจใน การใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส ของประชาชน	3-94
รูปที่ 3-18 ปัจจัยด้านประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการ ที่มีผลต่อความพึงพอใจ ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-96
รูปที่ 3-19 ความคาดหวังต่อการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-97
รูปที่ 3-20 ความเชื่อมั่นต่อคุณภาพและการให้บริการ ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	3-99
รูปที่ 3-21 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ริมถนนกาญจนาภิเษกใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-102
รูปที่ 3-22 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ริมถนนกาญจนาภิเษกใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-102
รูปที่ 3-23 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง ริมถนนกาญจนาภิเษกใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-103
รูปที่ 3-24 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ริมถนนกาญจนาภิเษกใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-103
รูปที่ 3-25 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางการจราจรริมถนนกาญจนาภิเษกใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-104
รูปที่ 3-26 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ริมถนนกาญจนาภิเษกใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-107
รูปที่ 3-27 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ริมถนนกาญจนาภิเษกใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-107
รูปที่ 3-28 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด ริมถนนกาญจนาภิเษกใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-107
รูปที่ 3-29 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ริมถนนกาญจนาภิเษกใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-108

สารบัญรูป (ต่อ)

หน้า

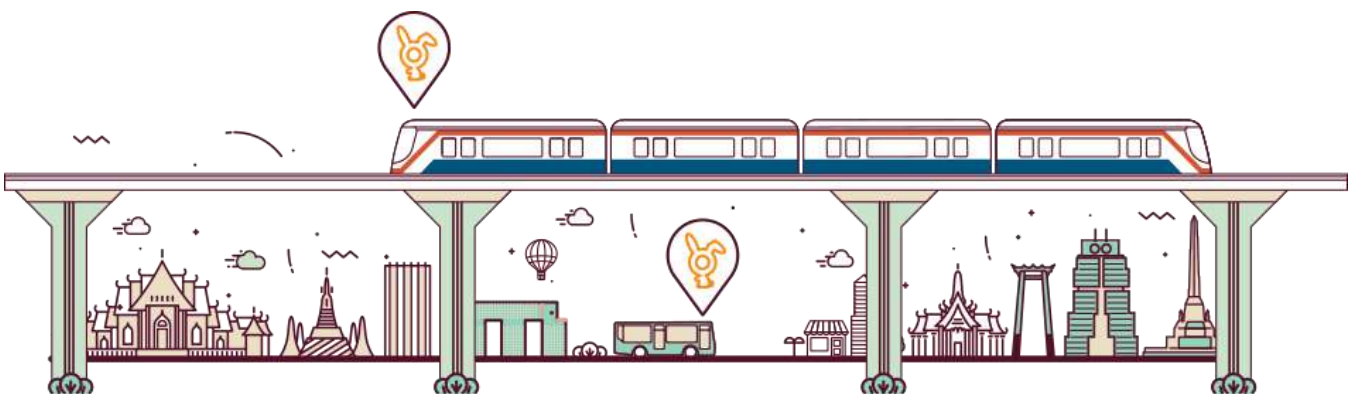
รูปที่ 3-30	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทร์ที่ 90 ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-108
รูปที่ 3-31	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-111
รูปที่ 3-32	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-111
รูปที่ 3-33	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-112
รูปที่ 3-34	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-112
รูปที่ 3-35	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางการจราจร ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทิว คอนโดมิเนียม ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-113
รูปที่ 3-36	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางการจราจร ภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-114
รูปที่ 3-37	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-117
รูปที่ 3-38	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-117
รูปที่ 3-39	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-117
รูปที่ 3-40	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-118
รูปที่ 3-41	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทร์ที่ 90 ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-118
รูปที่ 3-42	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-121
รูปที่ 3-43	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-121
รูปที่ 3-44	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-122
รูปที่ 3-45	เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-122

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 3-46 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-123
รูปที่ 3-47 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-124
รูปที่ 3-48 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-125
รูปที่ 3-49 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-128
รูปที่ 3-50 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-128
รูปที่ 3-51 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-129
รูปที่ 3-52 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-129
รูปที่ 3-53 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565	3-130

บทที่ 1

บทนำ



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและรายละเอียดของโครงการ

กรุงเทพมหานคร เป็นชุมชนเมืองขนาดใหญ่ที่มีอัตราการขยายตัวสูงและเป็นศูนย์กลางด้านเศรษฐกิจของประเทศ โดยปัญหาการจราจรติดขัดบนโครงข่ายคมนาคมเป็นปัญหาสำคัญที่ต้องดำเนินการแก้ไขอย่างเร่งด่วน ดังนั้นการขยายหรือก่อสร้างโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร เพื่อกระจายเส้นทางการเดินทางให้มีความสะดวก รวดเร็ว และคล่องตัวมากขึ้น ซึ่งเป็นหนทางหนึ่งในการลดปัญหาด้านการจราจรที่ติดขัดและคับคั่งบนถนนที่มีพื้นที่จำกัด โดยมีเป้าหมายที่สำคัญ ได้แก่ การลดปริมาณการใช้รถยนต์ของประชาชน และช่วยลดปริมาณสารมลพิษทางอากาศจากการใช้ยานพาหนะ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท จัดเป็นโครงการหนึ่งที่จะช่วยอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมแก่ประชาชนภายในเขตกรุงเทพมหานครและเขตปริมณฑล โดยมีแนวเส้นทางต่อเชื่อมจากโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนเดิมเพื่อใช้หลีกเลี่ยงปัญหาสภาพการจราจรติดขัดบนถนนกรุงธนบุรี ถนนสุขุมวิท และโครงข่ายเชื่อมโยงโดยรอบ โดยแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย แบ่งออกเป็น 2 แนวเส้นทาง ได้แก่ แนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระยะทาง 2.20 กิโลเมตร รวมกับส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า ระยะทาง 5.30 กิโลเมตร และแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร

แนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนเดิมที่สถานี S6 (สถานีสะพานตากสิน) บริเวณเชิงสะพานสมเด็จพระเจ้าตากสิน ฝั่งกรุงเทพฯ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยามาตามแนวถนนกรุงธนบุรี มีแนวเส้นทางวิ่งไปตามเกาะกลางบริเวณกึ่งกลางถนนกรุงธนบุรีและสิ้นสุดเส้นทางบริเวณก่อนถึงแยกถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินที่สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) รวมระยะทางประมาณ 2.20 กิโลเมตร มีจำนวน 2 สถานี คือ สถานี S7 (สถานีกรุงธนบุรี) และสถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) และส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนเดิมที่สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) บริเวณถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน มีแนวเส้นทางวิ่งไปตามเกาะกลางของถนนราชพฤกษ์ ผ่านวัดโพธิ์นิมิตร ก่อนข้ามถนนรัชดาภิเษก แนวเส้นทางเบี่ยงไปทางด้านทิศใต้ของถนนราชพฤกษ์ โดยวิ่งคู่ขนานทางด้านทิศใต้ (ขาออก) ของโครงสร้างสะพานข้ามทางแยกตัดกับถนนรัชดาภิเษกก่อนถึงถนนวุฒากาศเลียบทางใต้ของสะพานข้ามทางแยกถนนวุฒากาศ สะพานข้ามคลองภาษีเจริญ แล้วโค้งไปตามแนวถนนราชพฤกษ์ เลียบทางแยกต่างระดับตัดกับถนนกัลปพฤกษ์ จนถึงสิ้นสุดโครงการที่ชุมทางต่างระดับถนนเพชรเกษม บริเวณสถานีบางหว้า (S12) รวมระยะทางประมาณ 5.30 กิโลเมตร มีจำนวน 4 สถานี คือ สถานี S9 (สถานีโพธิ์นิมิตร) สถานี S10 (สถานีตลาดพลู) สถานี S11 (สถานีวุฒากาศ) และสถานี S12 (สถานีบางหว้า) และแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนเดิมที่สถานี E9 (สถานีอ่อนนุช) บนถนนสุขุมวิท บริเวณซอยสุขุมวิท 81 โดยสถานีแรกของระบบขนส่งมวลชนฯ ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท มีจุดเริ่มต้นที่สถานี E10 (สถานีบางจาก) มีแนวเส้นทางวิ่งตามเกาะกลางของถนนสุขุมวิทจนถึงแยกบางนาโดยเส้นทางยกข้ามระบบทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1) วิ่งบนเกาะกลางถนนสุขุมวิทตรงไปยังเขตสำโรงผ่านคลองสำโรง ผ่านแยกเทพารักษ์ไปสิ้นสุดโครงการที่สถานี E14

(สถานีแบริ่ง) บริเวณสุขุมวิท ซอย 3 โค้งจรเข้ รวมระยะทางประมาณ 5.25 กิโลเมตร มีจำนวน 5 สถานี คือ สถานี E10 (สถานีบางจาก) สถานี E11 (สถานีปทุมวัน) สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) สถานี E13 (สถานีบางนา) และสถานี E14 (สถานีแบริ่ง)

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้มอบหมายให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระยะทาง 2.20 กิโลเมตรรวมกับส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า ระยะทาง 5.30 กิโลเมตร และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร เพื่อติดตามตรวจสอบและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ในระยะดำเนินการ ซึ่งประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป ความสั่นสะเทือน และการสำรวจความพึงพอใจ พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบ เสนอสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร เพื่อพิจารณาต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

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

1.3 พื้นที่ติดตามตรวจสอบ

พื้นที่ติดตามตรวจสอบแบ่งออกเป็น 2 แนวเส้นทาง ดังนี้

1.3.1 เส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม

แนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม แบ่งระยะทางออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้

1) ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระยะทาง 2.20 กิโลเมตร (แสดงดังรูปที่ 1-1) มีสถานีเชื่อมต่อจำนวน 2 พื้นที่ ได้แก่

1.1) พื้นที่ 1 ช่วงสถานี S6 (สถานีสะพานตากสิน) - สถานี S7 (สถานีกรุงธนบุรี)

1.2) พื้นที่ 2 ช่วงสถานี S7 (สถานีกรุงธนบุรี) - สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)

2) ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า ระยะทาง 5.30 กิโลเมตร (แสดงดังรูปที่ 1-2) มีสถานีเชื่อมต่อจำนวน 4 พื้นที่ ได้แก่

2.1) พื้นที่ 1 ช่วงสถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) - สถานี S9 (สถานีโพธิ์นิมิตร)

2.2) พื้นที่ 2 ช่วงสถานี S9 (สถานีโพธิ์นิมิตร) - สถานี S10 (สถานีตลาดพลู)

2.3) พื้นที่ 3 ช่วงสถานี S10 (สถานีตลาดพลู) - สถานี S11 (สถานีวุฒากาศ)

2.4) พื้นที่ 4 ช่วงสถานี S11 (สถานีวุฒากาศ) - สถานี S12 (สถานีบางหว้า)

1.3.2 เส้นทางระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-บางรี ระยะทาง 5.25 กิโลเมตร (แสดงดังรูปที่ 1-3) มีสถานีเชื่อมต่อจำนวน 4 พื้นที่ ได้แก่

1) พื้นที่ 1 ช่วงสถานี E10 (สถานีบางจาก) - สถานี E11 (สถานีปทุมวัน)

2) พื้นที่ 2 ช่วงสถานี E11 (สถานีปทุมวัน) - สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)

3) พื้นที่ 3 ช่วงสถานี E12 (สถานีอุดมสุข) - สถานี E13 (สถานีบางนา)

4) พื้นที่ 4 ช่วงสถานี E13 (สถานีบางนา) - สถานี E14 (สถานีบางรี)

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 แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 1-1

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ
1. การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ		
การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ - สถานีกรุงธนบุรี-สถานีวงเวียนใหญ่	16 มิ.ย. 65
	ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า - สถานีโพธิ์มิตร-สถานีบางหว้า	
	ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง - สถานีบางจาก-สถานีแบริ่ง	
2. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป		
1. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ 1. ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	31 พ.ค. - 5 มิ.ย. 65 (ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงาน และวันหยุด)
2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า 2. ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทีล คอนโดมิเนียม	
3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	3. ภายในวัดเพลง	
4. ความเร็วและทิศทางการลม	ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง 4. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) 5. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) 6. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)	
3. ระดับเสียงโดยทั่วไป		
1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ 1. ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	31 พ.ค. - 5 มิ.ย. 65 (ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงาน และวันหยุด)
2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า 2. โรงเรียนดรุณวิทย์วิทยา	
3. ระดับเสียงสูงสุด	3. ภายในวัดเพลง	
4. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90	ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง 4. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) 5. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) 6. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)	
5. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน		
4. ความสั่นสะเทือน		
1. ความเร็วของอนุภาคสูงสุด	ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ 1. ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	31 พ.ค. - 5 มิ.ย. 65 (ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงาน และวันหยุด)
2. ความถี่	ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า 2. โรงเรียนดรุณวิทย์วิทยา	
	3. ภายในวัดเพลง	
	ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง 4. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) 5. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) 6. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)	

**ตารางที่ 1-1 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย
และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ
5. การสำรวจความพึงพอใจ		
1. ข้อมูลทั่วไป	1. ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่	24-30 มิ.ย. 65 (ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุด)
2. พฤติกรรมการใช้บริการ	2. ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า	
3. การรับทราบข้อมูลข่าวสาร	3. ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง	
4. ความพึงพอใจในการใช้บริการ		
5. ปัญหาจากการใช้บริการ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ		

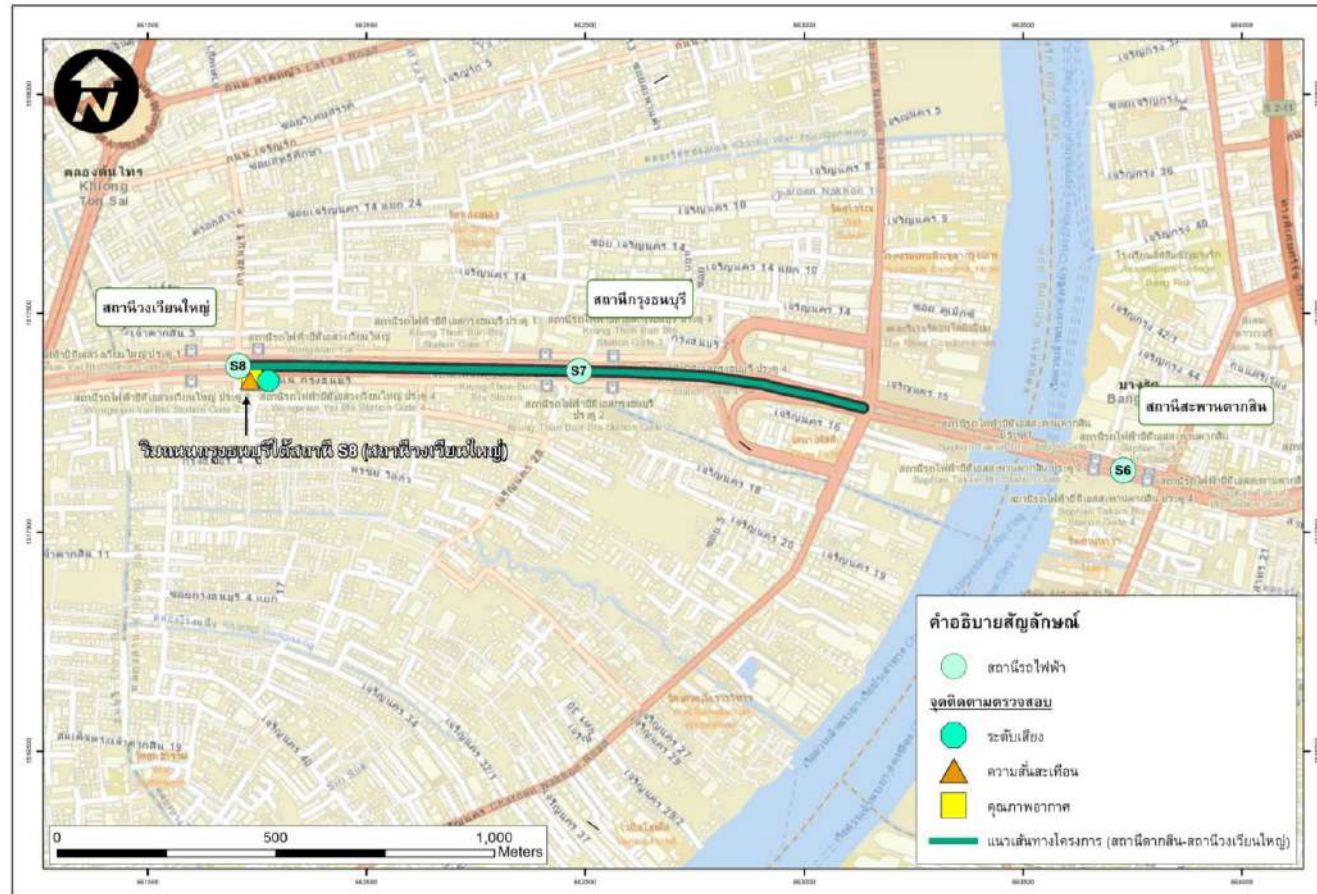
1.6 แผนที่ที่ตั้งและขอบเขตการติดตามตรวจสอบโครงการ

แผนที่ที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่การติดตามตรวจสอบแผนการติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 (แสดงดังรูปที่ 1-1 ถึง รูปที่ 1-3) และคำพิภักฎมิศาสตร์ของจุดติดตามตรวจสอบ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 1-2

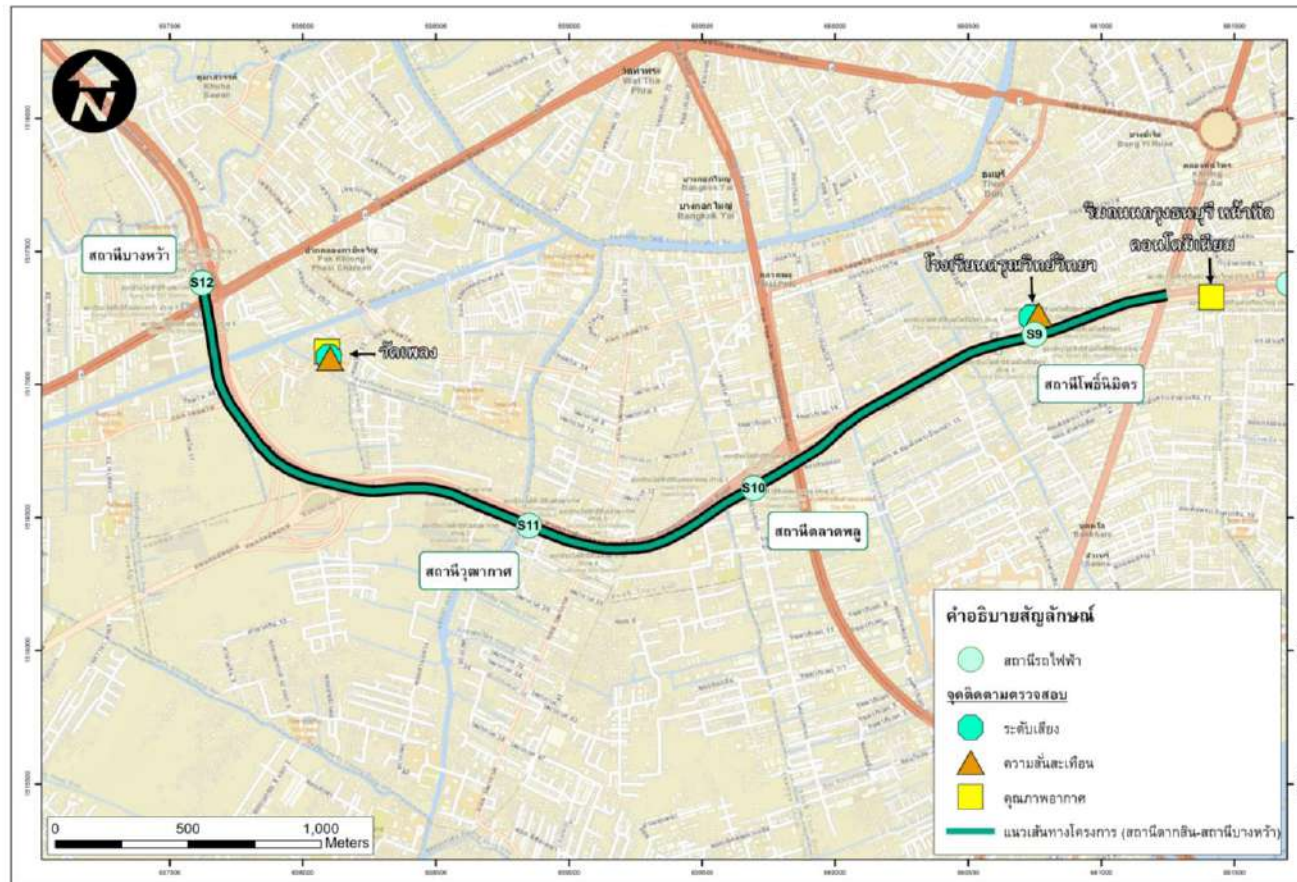
ตารางที่ 1-2 พิกัดจุดการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

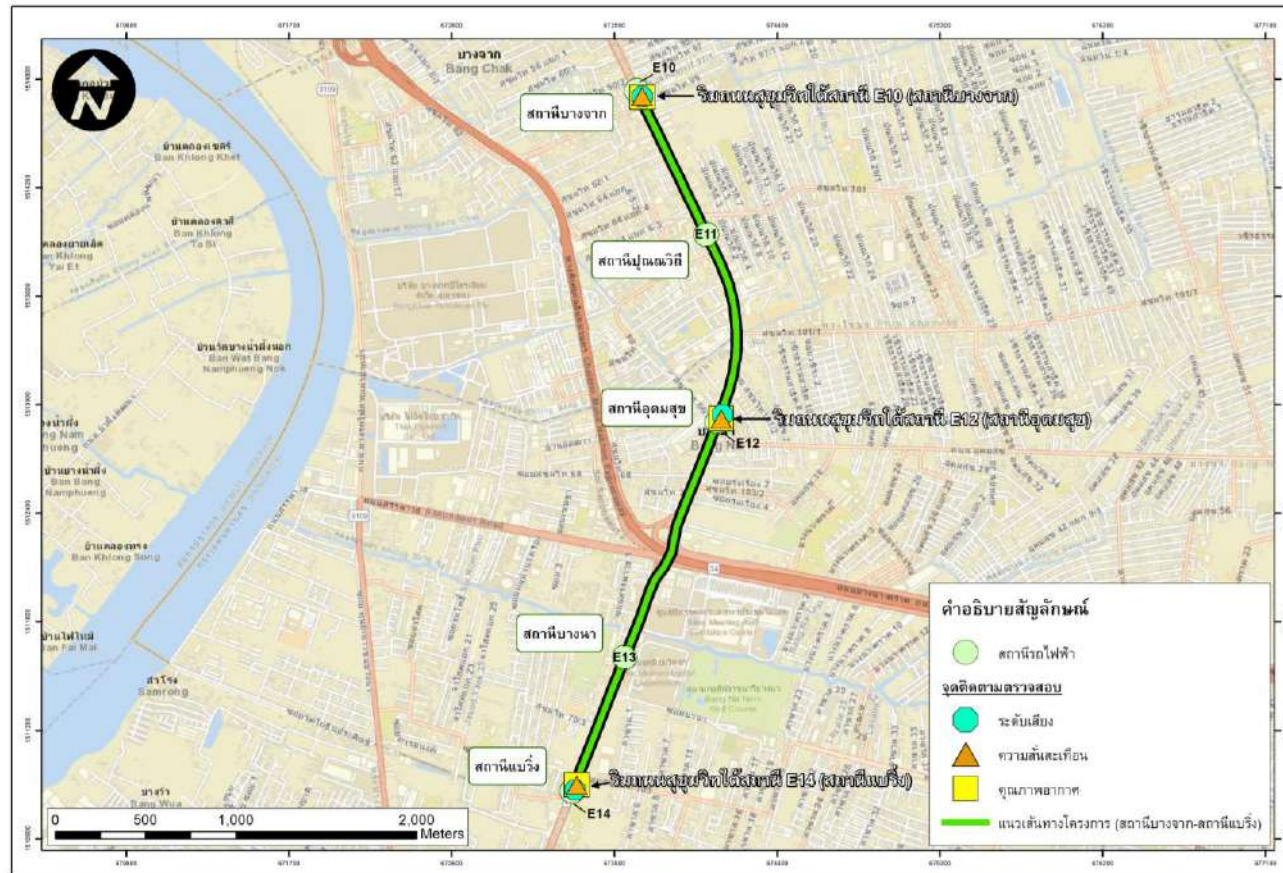
**โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)**

จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	พิกัดทางภูมิศาสตร์		
		Zone	Easting	Northing
ส่วนต่อขยายสายสีลม (สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)				
- ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	อากาศ	UTM 47P	0661737	1517348
	เสียง	UTM 47P	0661775	1517346
	สั่นสะเทือน	UTM 47P	0661733	1517347
ส่วนต่อขยายสายสีลม (ถนนตากสิน-บางหว้า)				
1. ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทีล คอนโดมิเนียม (แทนโรงเรียนมัธยมศึกษา)	อากาศ	UTM 47P	0661415	1517328
2. โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา (แทนโรงเรียนมัธยมศึกษา)	เสียง	UTM 47P	0660738	1517252
	สั่นสะเทือน	UTM 47P	0660764	1517263
3. ภายในวัดเพลง (แทนโรงเรียนเอกประสิทธิ์ศึกษา)	อากาศ	UTM 47P	0658089	1517129
	เสียง	UTM 47P	0658165	1517091
	สั่นสะเทือน	UTM 47P	0658165	1517091
ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง)				
1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)	อากาศ	UTM 47P	0673654	1514702
	เสียง	UTM 47P	0673653	1514705
	สั่นสะเทือน	UTM 47P	0673651	1514707
2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)	อากาศ	UTM 47P	0674090	1512924
	เสียง	UTM 47P	0674097	1512944
	สั่นสะเทือน	UTM 47P	0674089	1512921
3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)	อากาศ	UTM 47P	0673291	1510898
	เสียง	UTM 47P	0673281	1510869
	สั่นสะเทือน	UTM 47P	0673291	1510895



รูปที่ 1-1 แผนที่ตั้งและจุดติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยาย ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระยะทาง 2.20 กิโลเมตร





บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)

การดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2542 ลงวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2542 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2543 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) ทรัพยากรกายภาพ ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และคุณภาพน้ำ
- 2) ทรัพยากรชีวภาพ ได้แก่ ต้นไม้ในเมือง
- 3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การคมนาคม และขยะมูลฝอย
- 4) คุณค่าคุณภาพชีวิต ได้แก่ สังคม เศรษฐกิจและความคิดเห็น และอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2542 ลงวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2542 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2543 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 อย่างครบถ้วน ยกเว้น มาตรการบางประเด็นที่ไม่สามารถนำมาปฏิบัติได้ ได้แก่ มาตรการที่กำหนดให้พิจารณาติดตั้งระบบระบายอากาศใต้สถานีเพิ่มเติม กรณีที่มีผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศใต้สถานีมีค่าเกินมาตรฐาน เนื่องจาก ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศที่ผ่านมาอยู่ในมาตรฐานฯ ทุกพารามิเตอร์ ทั้งนี้ ในกรณีที่ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศใต้สถานีมีค่าเกินมาตรฐาน กรุงเทพมหานคร กรมควบคุมมลพิษ และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาแล้วเห็นสมควรให้ติดตั้งเพิ่มเติมตามระยะเวลาที่กำหนด เป็นต้นนอกจากนี้ ยังมีมาตรการที่ไม่สามารถนำมาปฏิบัติได้ เนื่องจาก ไม่มีองค์ประกอบและสถานที่ติดตามตรวจสอบอยู่ในพื้นที่ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ได้แก่ มาตรการด้านคุณภาพน้ำ เนื่องจาก ไม่มีการจัดสร้างอุโมงค์เก็บรวบรวมน้ำเสีย โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 2-1 และสรุปผลได้ดังนี้

ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
1. ทรัพยากรกายภาพ				
1.1 คุณภาพอากาศ	1) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบระบายอากาศให้มีสภาพสมบูรณ์	สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 2 สถานี ไม่มีการติดตั้งระบบระบายอากาศไว้ได้สถานี เนื่องจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศได้สถานีในระยะดำเนินการที่ผ่านมา ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด	-	-
	2) พิจารณาติดตั้งระบบระบายอากาศได้สถานีเพิ่มเติม กรณีที่มีผลการตรวจวัดอากาศได้สถานีใดมีค่าเกินมาตรฐาน กรุงเทพมหานคร กรมควบคุมมลพิษ และ สผ. พิจารณาแล้วเห็นสมควรให้ติดตั้งเพิ่มเติมตามระยะเวลาที่กำหนด	สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 2 สถานี ไม่มีการติดตั้งระบบระบายอากาศได้สถานีเพิ่มเติม เนื่องจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศได้สถานีในระยะดำเนินการที่ผ่านมา ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด (รายละเอียดดังบทที่ 3)	-	-
	3) กำหนดให้มีการควบคุมการใช้รถบรรทุกในเขตเมืองโดยเฉพาะถนนสุขุมวิท เพื่อเป็นการลดมลพิษที่เกิดจากไอเสียรถบรรทุก	กรุงเทพมหานครเป็นผู้ประสานให้กรมการขนส่งทางบกหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงกฎหมายและออกกฎระเบียบหรือข้อห้ามเพื่อควบคุมการใช้รถบรรทุกในเขตชุมชนเมือง	-	-
1.2 เสียง	1) ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 1.20 เมตร ตลอดสองข้างทางของรางรถไฟฟ้า	โครงการได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 1.20 เมตร ตลอดสองข้างทางของรางรถไฟฟ้าตามที่มาตรการที่กำหนด	-	รูปที่ 2-1
	2) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์โดยการตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง	-	รูปที่ 2-2 ภาคผนวก ข-1

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	3) กำหนดความเร็วของรถไฟฟ้าช่วงที่ผ่านทางโค้งต่าง ๆ ไม่เกิน 30 กม./ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัยและลดการเสียดสีของรางกับล้อ อันอาจก่อให้เกิดเสียงดัง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด โดยกำหนดความเร็วของรถไฟฟ้าช่วงที่ผ่านทางโค้งต่าง ๆ ไม่เกิน 30 กม./ชั่วโมง	-	ภาคผนวก ข-2
	4) ตรวจสอบความแข็งแรงของวัสดุดูดซับเสียงได้สถานี ทุก 1 เดือน	สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 2 สถานี ไม่มีการติดตั้งวัสดุดูดซับเสียงได้สถานี เนื่องจากผลการตรวจวัดระดับเสียงของระยะดำเนินการที่ผ่านมา ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด	-	-
1.3 ความสั่นสะเทือน	1) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์โดยทำการตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง	-	รูปที่ 2-2 ภาคผนวก ข-1
1.4 คุณภาพน้ำ	1) จัดให้มีตะแกรงดักขยะก่อนระบายน้ำเสียลงสู่บ่อรวบรวมน้ำเสีย	เนื่องจากไม่มีจุดเก็บขบวนรถไฟฟ้า จึงไม่มีการติดตั้งตะแกรงดักขยะที่รวบรวมน้ำเสียก่อนระบายลงสู่บ่อรวมน้ำเสีย ทั้งนี้ โครงการมีการติดตั้งถังดักไขมันในห้องพักพนักงานในแต่ละสถานี และมีเพียงน้ำทิ้งจากห้องน้ำซึ่งถูกระบายเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ติดตั้งอยู่ได้สถานีในแต่ละสถานีเท่านั้น และได้มีการประสานไปยังสำนักงานเขตในพื้นที่เข้ามาสูบน้ำไปกำจัด	-	รูปที่ 2-3

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	2) จัดให้มีบ่อรวบรวมน้ำเสีย บ่อปรับสภาพน้ำเสีย บ่อดักไขมันและคราบน้ำมันก่อนระบายเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป	โครงการมีการติดตั้งถังดักไขมันในห้องพักพนักงานในแต่ละสถานี และมีเพียงน้ำทิ้งจากห้องน้ำซึ่งจะถูกระบายเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ติดตั้งอยู่ใต้สถานีในแต่ละสถานีเท่านั้น และได้มีการประสานไปยังสำนักงานเขตในพื้นที่เข้ามาสูบน้ำไปกำจัด	-	รูปที่ 2-3
	3) ดักหรือกวาดกากตะกอนจากบ่อปรับสภาพน้ำเสีย รวมทั้งไขมันและคราบน้ำมันจากบ่อดักไขมันและบ่อดักคราบน้ำมันมาเก็บรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร	เนื่องจากไม่มีอุจาดเก็บขบวนรถไฟฟ้า จึงไม่มีการติดตั้งตะแกรงดักขยะที่รวบรวมน้ำเสียก่อนระบายลงสู่บ่อรวบรวมน้ำเสีย ทั้งนี้ โครงการมีการติดตั้งถังดักไขมันในห้องพักพนักงานในแต่ละสถานี และมีเพียงน้ำทิ้งจากห้องน้ำซึ่งจะถูกระบายเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ติดตั้งอยู่ใต้สถานีในแต่ละสถานีเท่านั้น และได้มีการประสานไปยังสำนักงานเขตในพื้นที่เข้ามาสูบน้ำไปกำจัด	-	รูปที่ 2-3
	4) ส่งกากตะกอน ไขมันและคราบน้ำมันที่เกิดขึ้นให้หน่วยงานกำจัดของเสียอันตรายที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการนำไปกำจัดต่อ	โครงการมีการติดตั้งถังดักไขมันในห้องพักพนักงานในแต่ละสถานี และมีเพียงน้ำทิ้งจากห้องน้ำซึ่งจะถูกระบายเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ติดตั้งอยู่ใต้สถานีในแต่ละสถานีเท่านั้น และได้มีการประสานไปยังสำนักงานเขตในพื้นที่เข้ามาสูบน้ำไปกำจัด	-	รูปที่ 2-3
	5) ระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าอุจาดเก็บขบวนรถไฟฟ้า	เนื่องจากไม่มีอุจาดเก็บขบวนรถไฟฟ้า จึงไม่มีปริมาณน้ำเสียที่ผ่านระบบบำบัดแล้วระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนบริเวณหน้าอุจาดเก็บขบวนรถไฟฟ้า	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
2. ทรัพยากรชีวภาพ				
1.1 ดินไม้ในเมือง	1) ทำการปลูกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าหรือพื้นที่ใกล้เคียง โดยนำพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง	โครงการได้ปลูกต้นไม้ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง เพื่อชดเชยบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า ตามที่มาตรการกำหนด	-	รูปที่ 2-4
	2) บำรุง ดูแล รักษาและซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี ก่อนส่งมอบให้กรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดูแลต่อไป	กรุงเทพมหานครจัดให้มีการดูแล รักษาและซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าอย่างสม่ำเสมอ ตามที่มาตรการกำหนด	-	รูปที่ 2-4
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์				
1.1 การคมนาคมขนส่ง	1) แจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบดีเส้นขอบเขตทางเดินรถให้ชัดเจน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยประสานงานให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบดีเส้นขอบเขตทางเดินรถให้สามารถมองเห็นชัดเจน	-	รูปที่ 2-5
	2) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้าเพื่อส่องสว่างมายังผิวจราจรโดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดตั้งหลอดไฟให้ส่องสว่างมายังผิวจราจรไว้ที่บริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้าอย่างเพียงพอ	-	รูปที่ 2-6
	3) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดป้ายประชาสัมพันธ์ที่จุดจอดหรือเชิญชวนให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น การจัดสิทธิพิเศษลดค่าโดยสาร	-	รูปที่ 2-7
	4) ประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีป้ายแสดงทิศทางหรือเส้นทางหรือตำแหน่งที่จะเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งมวลชนอื่น	-	รูปที่ 2-8

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสี่ลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	5) จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่าง ๆ ที่แนวเส้นทางผ่านให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการอำนวยความสะดวกและจัดระบบจราจรให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ	-	รูปที่ 2-9
	6) หากบริเวณใต้สถานีใดมีค่าคุณภาพอากาศและเสียงเกินมาตรฐาน ให้ใช้มาตรการห้ามรถยนต์ที่ไม่มีผู้โดยสารผ่านในช่วงเวลาเร่งด่วน	โครงการได้ขอความร่วมมือให้ตำรวจจราจรช่วยอำนวยความสะดวกในการระบายรถและลดการติดขัดของการจราจรบริเวณใต้สถานีเพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศและเสียงในบริเวณใกล้เคียง	-	รูปที่ 2-10
1.2 ขยะมูลฝอย	1) ห้ามนำอาหารและเครื่องดื่มเข้าไปรับประทานในรถไฟฟ้า	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดป้ายห้ามรับประทานอาหารและเครื่องดื่มไว้บริเวณต่าง ๆ ของสถานีรถไฟฟ้าและบนรถไฟฟ้า ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน รวมถึงมีการประกาศห้ามฯ ผ่านระบบเสียงภายในขบวนรถไฟฟ้า	-	รูปที่ 2-11
	2) จัดให้มีถังขยะรองรับขยะมูลฝอยไว้ตามจุดต่าง ๆ บนสถานีรถไฟฟ้าอย่างเพียงพอ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีถังขยะมูลฝอยไว้บริเวณทางเข้าบนสถานี รวมทั้งภายในห้องน้ำและห้องพยาบาลบนสถานีอย่างเพียงพอ และมีหน่วยงานฝ่ายรักษาความสะอาดและสวนสาธารณะ สำนักงานเขต สังกัดกรุงเทพมหานคร เข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยเป็นประจำ	-	รูปที่ 2-12 และ รูปที่ 2-13 ภาคผนวก ข-3
	3) ติดป้ายรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทิ้งขยะมูลฝอยในภาชนะที่จัดเตรียมไว้	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดป้ายห้ามทิ้งขยะมูลฝอยไว้บริเวณต่าง ๆ ของสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน	-	รูปที่ 2-14
	4) ประสานงานกับกรุงเทพมหานครในการส่งขยะมูลฝอยไปกำจัด	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการเก็บและรวบรวมขยะมูลฝอยจากถังรวบรวมมูลฝอยบนสถานีรถไฟฟ้าทุกวันและประสานงานกับสำนักงานเขตที่สถานีรถไฟฟ้าตั้งอยู่ให้เข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยเป็นประจำ	-	รูปที่ 2-12 และ รูปที่ 2-13 ภาคผนวก ข-3

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
4. คุณค่าคุณภาพชีวิต				
4.1 สังคม เศรษฐกิจ และความคิดเห็น	1) ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถไฟฟ้า ระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ตลอดเวลา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบระบบรถไฟฟ้าและระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ	-	ภาคผนวก ข-4
	2) การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้าในช่วงเวลากลางคืนต้องอยู่ในระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งไฟหน้ารถอยู่ในระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียงในช่วงเวลากลางคืน	-	รูปที่ 2-15
	3) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการอย่างต่อเนื่อง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการ	-	รูปที่ 2-16 ภาคผนวก ข-5
	1) ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงให้เป็นไปตามมาตรฐาน NFPA และจัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ - อัคคีภัยบนสถานี - อัคคีภัยบนชั้นพื้นถนน - อัคคีภัยบนชั้นจำหน่ายตั๋ว - อัคคีภัยบนชั้นชานชาลา - การอพยพออกจากสถานี - การหยุดรถฉุกเฉิน - การช่วยเหลือระหว่างอพยพผู้โดยสาร - การช่วยเหลือผู้โดยสาร กรณีเกิดอุบัติเหตุ - อัคคีภัยในบริเวณตึกใกล้เคียง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ	-	รูปที่ 2-17 ภาคผนวก ข-6

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

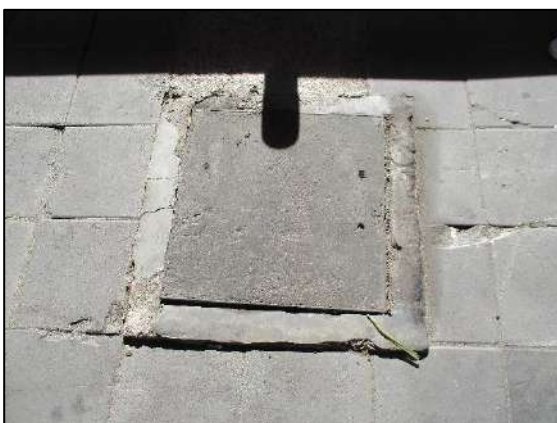
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	2) จัดให้แนวสีแดงแสดงเขตห้ามล่งล้ำขณะรถไฟฟ้าเข้าจอดที่ สถานี พร้อมจัดทำพื้นสถานีดังกล่าวให้มีผิวขรุขระเพื่อให้ ผู้โดยสารที่ล่งล้ำเข้ามาสัมผัสได้	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำแนวเส้นสีเหลืองและพื้นผิว ขรุขระแสดงเขตห้ามล่งล้ำ	-	รูปที่ 2-18
	3) จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร และบุคคลที่ 3	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดทำประกันภัย สาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 อย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2565 ปีที่เอสมีการทำสัญญา กับ บริษัท เอออนประเทศไทย จำกัด (สัญญารายปี)	-	-
	4) กำหนดให้มีการซ่อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง	โครงการฯ ปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดทำแผนปฏิบัติการ ฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ ซึ่งทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (รถไฟฟ้าสายสีเขียว) สายสีลม และสายสุขุมวิท มีแผนดำเนินการ ปีละ 2 ครั้ง และในปี พ.ศ. 2565 โครงการฯ มีการซ่อมแผนฉุกเฉิน ครั้งที่ 1 แล้วเมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2565 (โดยดำเนินการซ่อม ร่วมกับสถานีอื่นๆ) สำหรับครั้งที่ 2 มีแผนในเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม พ.ศ. 2565	-	ภาคผนวก ข-7



รูปที่ 2-1 กำแพงกันเสียงสูง 1.20 เมตร ตลอดสองข้างทางของรางรถไฟฟ้า บริเวณสถานี S7-S8



รูปที่ 2-2 หมุดยึดราง บริเวณสถานี S7-S8



รูปที่ 2-3 ระบบบำบัดของแต่ละสถานี บริเวณสถานี S7-S8



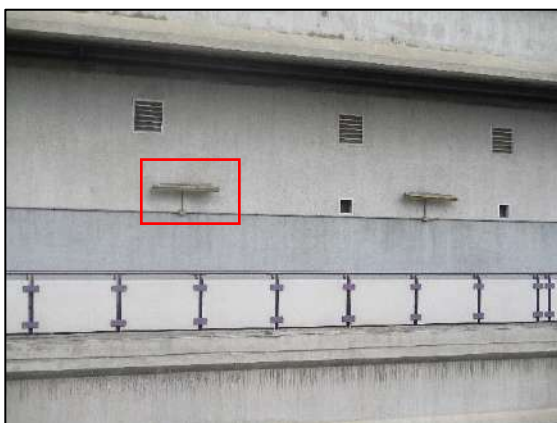
รูปที่ 2-4 การปลูกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า บริเวณสถานี S7-S8



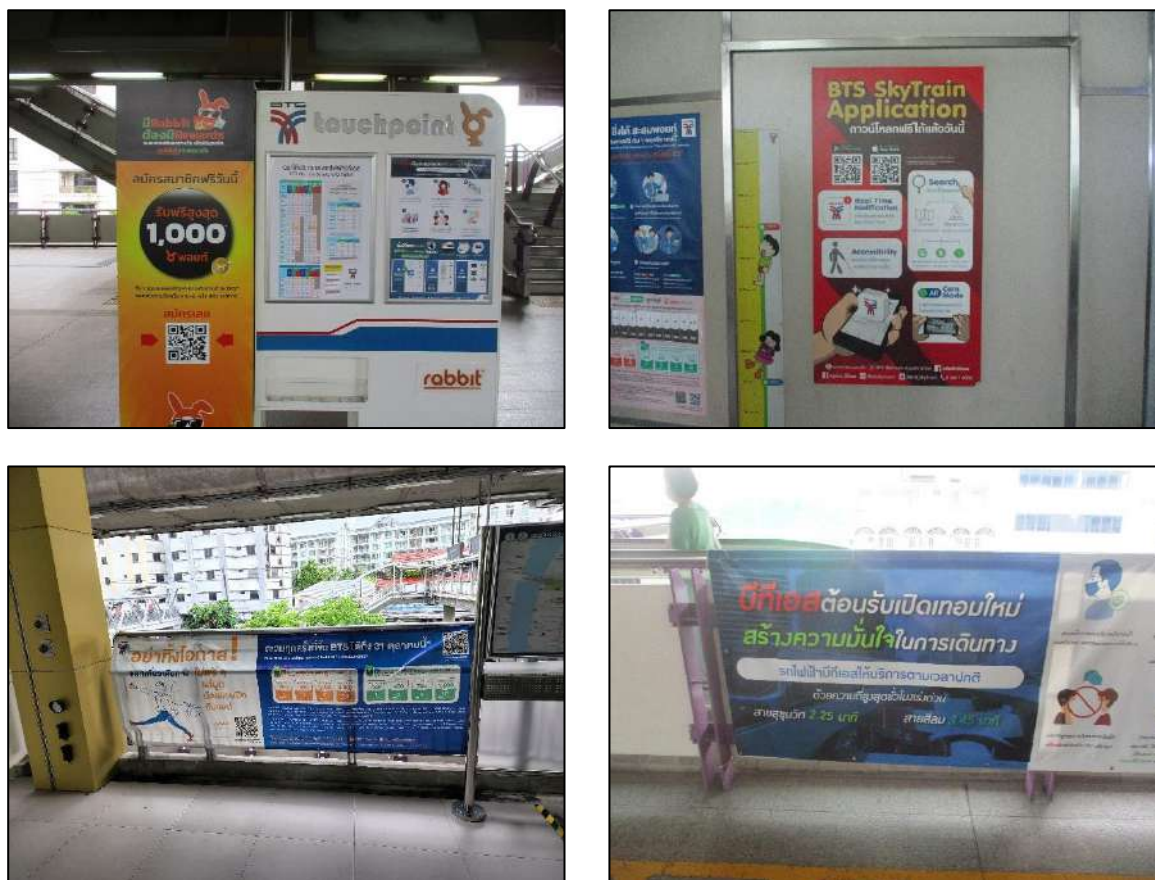
รูปที่ 2-5 การตีเส้นขอบเขตทางเดินรถบนผิวจราจรชัดเจน บริเวณสถานี S7-S8



รูปที่ 2-5 (ต่อ) การตีเส้นขอบเขตทางเดินรถบนผิวจราจรชัดเจน บริเวณสถานี S7-S8



รูปที่ 2-6 การติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า บริเวณสถานี S7-S8



รูปที่ 2-7 ป้ายประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน



รูปที่ 2-8 ป้ายประชาสัมพันธ์การประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น



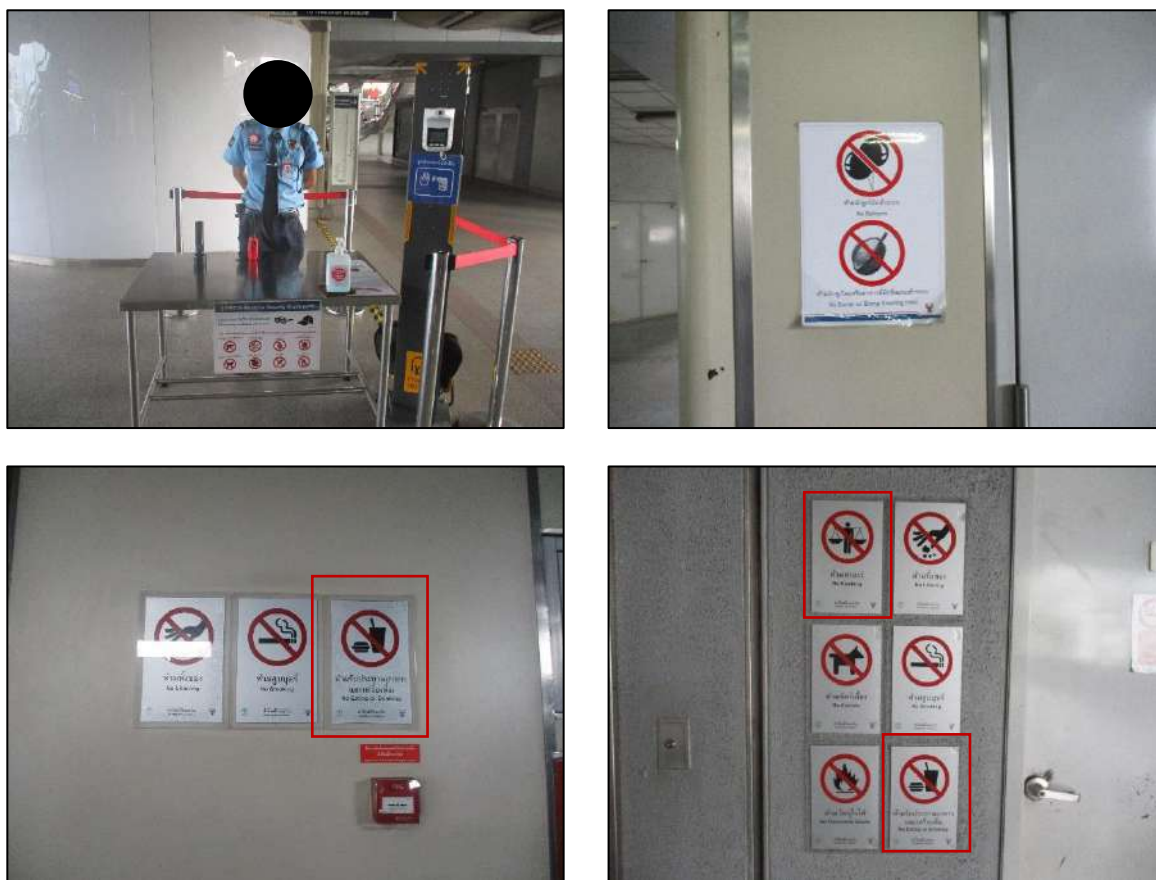
รูปที่ 2-8 (ต่อ) ป้ายประชาสัมพันธ์การประสานหรือเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่น



รูปที่ 2-9 การจัดระบบจราจรให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ บริเวณสถานี S7-S8



รูปที่ 2-10 ตำรวจจราจรอำนวยความสะดวกในช่วงเวลาเร่งด่วน



รูปที่ 2-11 ป้ายและจุดตรวจห้ามนำอาหารและเครื่องดื่มเข้าไปรับประทานในรถไฟฟ้า บริเวณสถานี S7-S8



รูปที่ 2-12 ถังขยะรองรับขยะมูลฝอยไว้ตามจุดต่าง ๆ บนสถานีรถไฟฟ้า บริเวณสถานี S7-S8



รูปที่ 2-13 ห้องพักขยะและจุดรวบรวมมูลฝอยบนสถานีรถไฟฟ้า บริเวณสถานี S7-S8



รูปที่ 2-14 ป้ายณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทิ้งขยะมูลฝอยในภาชนะที่จัดเตรียมไว้ บริเวณสถานี S7-S8



รูปที่ 2-15 การเปิดไฟหน้ารถไฟในช่วงเวลากลางคืน บริเวณสถานี S7-S8



รูปที่ 2-16 การประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการ บริเวณสถานี S7-S8



รูปที่ 2-17 การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง บริเวณสถานี S7-S8



รูปที่ 2-17 (ต่อ) การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง บริเวณสถานี S7-S8



รูปที่ 2-18 แนวเส้นสีเหลืองและพื้นผิวขรุขระแสดงเขตห้ามล้วงล้ำ

2.2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

การดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2549 ลงวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ. 2549 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2550 ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การใช้ที่ดิน
- 2) คุณค่าคุณภาพชีวิต ได้แก่ การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ของสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2549 ลงวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ. 2549 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2550 ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550 อย่างครบถ้วน โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 2-2 และสรุปผลได้ดังนี้

ตารางที่ 2-2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
1. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์				
1.1 การใช้ที่ดิน	1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องควบคุมการขยายตัวของชุมชนเมือง ย่านธุรกิจการค้าให้เป็นไปอย่างมีระเบียบตามกฎหมายผังเมือง รวมกรุงเทพมหานคร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการควบคุมอาคาร บ้านเรือน และสิ่งก่อสร้างไม่ให้ล้ำเข้ามาในแนวเส้นทาง	-	รูปที่ 2-19
2. คุณค่าคุณภาพชีวิต				
1.2 การท่องเที่ยว และทัศนียภาพ	1) ดำเนินการปลูกต้นไม้ตามผังภูมิทัศน์และผังการจัดการสวนหย่อม ที่กำหนดไว้สำหรับบริเวณต่าง ๆ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการปลูกต้นไม้ ประเภทไม้ใบ และไม้ดอกทรงพุ่มสูง บริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า	-	รูปที่ 2-20
	2) ตรวจสอบ ดูแล และบำรุงรักษาต้นไม้และสวนเป็นประจำ สม่ำเสมอและปลูกเสริมเมื่อพบว่ามีต้นไม้ตายลง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยกรุงเทพมหานครจัดให้มี การดูแล รักษาและซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามบริเวณ เกาะกลางถนนและทางเดินเท้าอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-20
	3) จัดภูมิสถาปัตย์บริเวณใต้โครงสร้างยกระดับ เช่น ปลูกไม้สูงหรือ ไม้เลื้อยที่ดูแลง่าย เพื่อลดความกระด้างของโครงสร้าง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการปลูกต้นไม้ ประเภทไม้ใบ และไม้ดอกทรงพุ่มสูง บริเวณใต้โครงสร้างยกระดับ	-	รูปที่ 2-20



สถานีโพธิ์นิมิตร (S9)



สถานีตลาดพลู (S10)



สถานีวุฒากาศ (S11)

รูปที่ 2-19 การใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า



สถานีบางหว้า (S12)

รูปที่ 2-19 (ต่อ) การใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า



รูปที่ 2-20 การปลูกต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า บริเวณสถานี S9-S12

2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

การดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2542 ลงวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2542 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2543 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 โดยมีรายละเอียดดังนี้

- 1) ทรัพยากรกายภาพ ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และคุณภาพน้ำ
- 2) ทรัพยากรชีวภาพ ได้แก่ ต้นไม้ในเมือง
- 3) คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ได้แก่ การคมนาคม และขยะมูลฝอย
- 4) คุณค่าคุณภาพชีวิต ได้แก่ สังคม เศรษฐกิจและความคิดเห็น และอาชีวอนามัยและความปลอดภัย

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) ของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2542 ลงวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2542 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2543 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 อย่างครบถ้วน ยกเว้น มาตรการบางประเด็นที่ไม่สามารถนำมาปฏิบัติได้ ได้แก่ มาตรการที่กำหนดให้พิจารณาติดตั้งระบบระบายอากาศใต้สถานีเพิ่มเติม กรณีที่มีผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศใต้สถานีมีค่าเกินมาตรฐาน เนื่องจาก ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศที่ผ่านมาอยู่ในมาตรฐานฯ ทุกพารามิเตอร์ ทั้งนี้ ในกรณีที่ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศใต้สถานีมีค่าเกินมาตรฐาน กรุงเทพมหานคร กรมควบคุมมลพิษ และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาแล้วเห็นสมควรให้ติดตั้งเพิ่มเติมตามระยะเวลาที่กำหนด เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีมาตรการที่ไม่สามารถนำมาปฏิบัติได้ เพราะไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับขบวนรถไฟฟ้าทำให้ไม่สามารถนำมาตรการเรื่องคุณภาพน้ำมาปฏิบัติได้ โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 2-3 และสรุปผลได้ดังนี้

ตารางที่ 2-3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
1. ทรัพยากรกายภาพ				
1.1 คุณภาพอากาศ	1) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบระบายอากาศให้มีสภาพสมบูรณ์	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบระบายอากาศให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างสม่ำเสมอ	-	รูปที่ 2-21 ภาคผนวก ข-8
	2) พิจารณาติดตั้งระบบระบายอากาศได้สถานีเพิ่มเติม กรณีที่มีผลการตรวจวัดอากาศได้สถานีใดมีค่าเกินมาตรฐานกรุงเทพมหานคร กรมควบคุมมลพิษ และ สผ. พิจารณาแล้วเห็นสมควรให้ติดตั้งเพิ่มเติมตามระยะเวลาที่กำหนด	สถานีรถไฟฟ้าทั้ง 5 สถานี ไม่มีการติดตั้งระบบระบายอากาศได้สถานีเพิ่มเติม เนื่องจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศได้สถานี ในระยะดำเนินการ ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด	-	-
	3) กำหนดให้มีการควบคุมการใช้รถบรรทุกในเขตเมืองโดยเฉพาะถนนสุขุมวิท เพื่อเป็นการลดมลพิษที่เกิดจากไอเสียรถบรรทุก	กรุงเทพมหานครเป็นผู้ประสานให้กรมการขนส่งทางบกหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงกฎหมายและออกกฎระเบียบหรือข้อห้ามเพื่อควบคุมการใช้รถบรรทุกในเขตชุมชนเมือง	-	-
1.2 เสียง	1) ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 1.20 เมตร ตลอดสองข้างทางของทางรถไฟ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 1.20 เมตร ตลอดสองข้างทางของทางรถไฟ	-	รูปที่ 2-22
	2) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์โดยทำการตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างสม่ำเสมอ	-	รูปที่ 2-23 ภาคผนวก ข-1

ตารางที่ 2-3 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์รี) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	3) กำหนดความเร็วของรถไฟฟ้าช่วงที่ผ่านทางโค้งต่าง ๆ ไม่เกิน 30 กม./ชั่วโมง เพื่อความปลอดภัยและลดการเสียดสีของรางกับล้อ อันอาจก่อให้เกิดเสียงดัง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการกำหนดความเร็วของรถไฟฟ้าช่วงที่ผ่านทางโค้งต่าง ๆ ไม่เกิน 30 กม./ชั่วโมง	-	ภาคผนวก ข-2
	4) ตรวจสอบความแข็งแรงของวัสดุชุดขับเสียงได้สถานีทุก 1 เดือน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบความแข็งแรงของวัสดุชุดขับเสียงได้สถานีทุก 1 เดือน	-	รูปที่ 2-24
1.3 ความสั่นสะเทือน	1) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล็อให้มีสภาพสมบูรณ์โดยการตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล็อให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง	-	รูปที่ 2-23 ภาคผนวก ข-1
1.4 คุณภาพน้ำ	1) จัดให้มีตะแกรงดักขยะก่อนระบายน้ำเสียลงสู่บ่อรวบรวมน้ำเสีย	เนื่องจากไม่มีอุจาดเก็บขบวนรถไฟฟ้า จึงไม่มีการติดตั้งตะแกรงดักขยะที่รวบรวมน้ำเสียก่อนระบายลงสู่บ่อรวบรวมน้ำเสีย ทั้งนี้ โครงการมีการติดตั้งถังดักไขมันในห้องพักพนักงานในแต่ละสถานี และมีเพียงน้ำทิ้งจากห้องน้ำซึ่งจะถูกระบายเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ติดตั้งอยู่ใต้สถานีในแต่ละสถานีเท่านั้น และได้มีการประสานไปยังสำนักงานเขตในพื้นที่เข้ามาสูบน้ำไปกำจัด	-	รูปที่ 2-25
	2) จัดให้มีบ่อรวบรวมน้ำเสีย บ่อปรับสภาพน้ำเสีย บ่อดักไขมันและคราบน้ำมันก่อนระบายเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป	โครงการมีการติดตั้งถังดักไขมันในห้องพักพนักงานในแต่ละสถานี และมีเพียงน้ำทิ้งจากห้องน้ำซึ่งจะถูกระบายเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ติดตั้งอยู่ใต้สถานีในแต่ละสถานีเท่านั้น และได้มีการประสานไปยังสำนักงานเขตในพื้นที่เข้ามาสูบน้ำไปกำจัด	-	รูปที่ 2-25

ตารางที่ 2-3 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์รี) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	3) ดักหรือกวาดกากตะกอนจากบ่อปรับสภาพน้ำเสีย รวมทั้งไขมัน และคราบน้ำมันจากบ่อดักไขมันและบ่อดักคราบน้ำมันมาเก็บ รวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร	เนื่องจากไม่มีอุจาดเก็บขบวนรถไฟฟ้า จึงไม่มีการติดตั้งตะแกรง ดักขยะที่รวบรวมรวมน้ำเสียก่อนระบายลงสู่บ่อรวบรวมน้ำเสีย ทั้งนี้ โครงการมีการติดตั้งถังดักไขมันในห้องพักพนักงานในแต่ละ สถานี และมีเพียงน้ำทิ้งจากห้องน้ำซึ่งจะถูกระบายเข้าสู่ระบบ บำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ติดตั้งอยู่ใต้สถานีในแต่ละสถานีเท่านั้น และได้มีการประสานไปยังสำนักงานเขตในพื้นที่เข้ามาสูบน้ำไป กำจัด	-	รูปที่ 2-25
	4) สังกาตะกอน ไขมันและคราบน้ำมันที่เกิดขึ้นให้หน่วยงาน กำจัดของเสียอันตรายที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการ นำไปกำจัดต่อ	โครงการมีการติดตั้งถังดักไขมันในห้องพักพนักงานในแต่ละ สถานี และมีเพียงน้ำทิ้งจากห้องน้ำซึ่งจะถูกระบายเข้าสู่ระบบ บำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่ติดตั้งอยู่ใต้สถานีในแต่ละสถานีเท่านั้น และได้มีการประสานไปยังสำนักงานเขตในพื้นที่เข้ามาสูบน้ำไป กำจัด	-	รูปที่ 2-25
	5) ระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ริมถนนหน้าอุจาดเก็บขบวนรถไฟฟ้า	เนื่องจากไม่มีอุจาดเก็บขบวนรถไฟฟ้า ทำให้ไม่มีปริมาณน้ำเสียที่ ผ่านระบบบำบัดแล้วระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนน บริเวณหน้าอุจาดเก็บขบวนรถไฟฟ้า	-	-
2. ทรัพยากรชีวภาพ				
2.1 ต้นไม้ในเมือง	1) ทำการปลูกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า หรือพื้นที่ใกล้เคียง โดยนำพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเป็นไม้ ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการปลูกต้นไม้ประเภทไม้ ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง บริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า	-	รูปที่ 2-26

ตารางที่ 2-3 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	2) บำรุง ดูแล รักษาและซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามอย่างต่อเนื่อง เป็นระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี ก่อนส่งมอบให้กรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดูแลต่อไป	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยกรุงเทพมหานครจัดให้มีการดูแล รักษาและซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าอย่างสม่ำเสมอ	-	รูปที่ 2-26
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์				
3.1 การคมนาคมขนส่ง	1) แจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบที่ดินขอบเขตทางเดินรถให้ชัดเจน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยบนพื้นผิวจราจรมีการตีเส้นขอบเขตทางเดินรถที่ผู้ใช้ถนนสามารถมองเห็นได้ชัดเจน	-	รูปที่ 2-27
	2) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้าเพื่อส่องสว่างมายังผิวจราจรโดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดตั้งหลอดไฟให้ส่องสว่างมายังผิวจราจรไว้ที่บริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้าอย่างเพียงพอ	-	รูปที่ 2-28
	3) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดป้ายประชาสัมพันธ์ที่จุดจอดรถหรือเชิญชวนให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น การจัดสิทธิพิเศษลดค่าโดยสาร	-	รูปที่ 2-29
	4) ประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีป้ายแสดงทิศทางการเดินทางหรือตำแหน่งที่จะเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งมวลชนอื่น	-	รูปที่ 2-30
	5) จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่าง ๆ ที่แนวเส้นทางผ่านให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีตำรวจจราจร รวมถึงเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณจราจรปฏิบัติหน้าที่ตามแยกถนนในช่วงเวลาเร่งด่วน	-	รูปที่ 2-31
	6) หากบริเวณใต้สถานีใดมีค่าคุณภาพอากาศและเสียงเกินมาตรฐานให้ใช้มาตรการห้ามรถยนต์ที่ไม่มีผู้โดยสารผ่านในช่วงเวลาเร่งด่วน	โครงการได้ขอความร่วมมือให้ตำรวจจราจรช่วยอำนวยความสะดวกในการระบายรถและลดการติดขัดของการจราจรบริเวณใต้สถานีเพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศและเสียงในบริเวณใกล้เคียง	-	รูปที่ 2-31

ตารางที่ 2-3 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
3.2 ขยะมูลฝอย	1) ห้ามนำอาหารและเครื่องดื่มเข้าไปรับประทานในรถไฟฟ้า	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดป้ายห้ามรับประทานอาหารและเครื่องดื่มไว้บริเวณต่าง ๆ ของสถานีรถไฟฟ้าและบนรถไฟฟ้า ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน และมีจุดตรวจผู้ใช้บริการบริเวณทางเข้า อีกทั้งจัดให้มีการประกาศห้ามฯ ผ่านระบบเสียงภายในขบวนรถไฟฟ้า	-	รูปที่ 2-32
	2) จัดให้มีถังขยะรองรับขยะมูลฝอยไว้ตามจุดต่าง ๆ บนสถานีรถไฟฟ้าอย่างเพียงพอ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีถังขยะมูลฝอยไว้บริเวณทางเข้าบนสถานี รวมทั้งภายในห้องน้ำและห้องพยาบาลบนสถานีอย่างเพียงพอ และมีหน่วยงานฝ่ายรักษาความสะอาดและสวนสาธารณะ สำนักงานเขต สังกัดกรุงเทพมหานคร เข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยเป็นประจำ	-	รูปที่ 2-33 และรูปที่ 2-34 ภาคผนวก ข-3
	3) ติดป้ายรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทิ้งขยะมูลฝอยในภาชนะที่จัดเตรียมไว้	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดป้ายห้ามทิ้งขยะมูลฝอยไว้บริเวณต่าง ๆ ของสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน	-	รูปที่ 2-35
	4) ประสานงานกับกรุงเทพมหานครในการส่งขยะมูลฝอยไปกำจัด	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการเก็บและรวบรวมขยะมูลฝอยจากถังรวบรวมมูลฝอยบนสถานีรถไฟฟ้าทุกวันและประสานงานกับสำนักงานเขตที่สถานีรถไฟฟ้าตั้งอยู่ให้เข้ามาเก็บขนขยะมูลฝอยเป็นประจำ	-	รูปที่ 2-33 และรูปที่ 2-34 ภาคผนวก ข-3

ตารางที่ 2-3 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์รี) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
4. คุณค่าคุณภาพชีวิต				
4.1 สังคม เศรษฐกิจ และความคิดเห็น	1) ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถไฟฟ้า ระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพ สมบูรณ์ตลอดเวลา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นต่อ ผู้โดยสาร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบระบบรถไฟฟ้า และระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์	-	ภาคผนวก ข-4
	2) การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้าในช่วงเวลากลางคืนต้องอยู่ในระดับที่ไม่ ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งไฟหน้ารถไฟฟ้าใน ระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียงในช่วงเวลากลางคืน	-	รูปที่ 2-36
	3) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการอย่าง ต่อเนื่อง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้ ผู้ใช้บริการเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการ	-	รูปที่ 2-37
4.2 อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	1) ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงให้เป็นไปตามมาตรฐาน NFPA	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ ตามบริเวณต่าง ๆ ของสถานีรถไฟฟ้าอย่างเพียงพอและสะดวกต่อ การใช้งาน พร้อมทั้งตรวจสอบอุปกรณ์ดับเพลิงเป็นประจำทุกเดือน	-	รูปที่ 2-38 และ รูปที่ 2-39 ภาคผนวก ข-9
	2) ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงให้เป็นไปตามมาตรฐาน NFPA และจัดให้ มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ - อคคีภัยบนสถานี - อคคีภัยบนชั้นพื้นถนน - อคคีภัยบนชั้นจำหน่ายตั๋ว - อคคีภัยบนชั้นชานชาลา - การอพยพออกจากสถานี - การหยุดรถฉุกเฉิน - การช่วยเหลือผู้โดยสาร กรณีเกิดอุบัติเหตุ - อคคีภัยในบริเวณตึกใกล้เคียง - การช่วยเหลือระหว่างอพยพผู้โดยสาร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดทำแผนปฏิบัติการ ฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ	-	รูปที่ 2-38 และ รูปที่ 2-39 ภาคผนวก ข-6

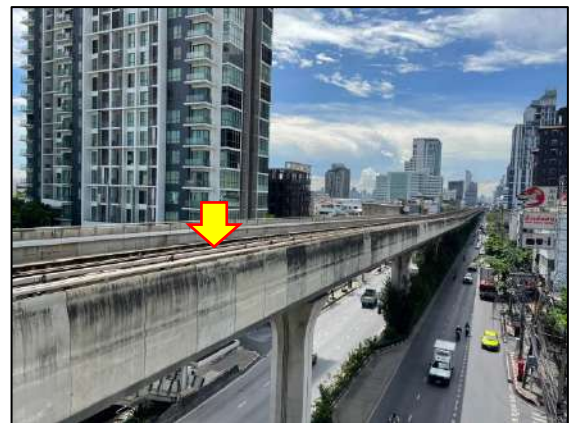
ตารางที่ 2-3 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์รี) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	3) จัดให้แนวสีแดงแสดงเขตห้ามล่งล้ำขณะรถไฟฟ้าเข้าจอดที่ สถานี พร้อมจัดทำพื้นสถานีดังกล่าวให้มีผิวขรุขระเพื่อให้ ผู้โดยสารที่ล่งล้ำเข้ามาสัมผัสได้	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำแนวเส้นสีเหลืองและพื้นผิว ขรุขระแสดงเขตห้ามล่งล้ำ	-	รูปที่ 2-40
	4) จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสาร และบุคคลที่ 3	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดทำประกันภัย สาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 อย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2565 บีทีเอสมีการทำสัญญา กับ บริษัท เอออนประเทศไทย จำกัด (สัญญารายปี)	-	-
	5) กำหนดให้มีการซ่อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง	โครงการฯ ปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดทำแผนปฏิบัติการ ฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ ซึ่งทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพฯ (รถไฟฟ้าสายสีเขียว) สายสีลม และสายสุขุมวิท มีแผนดำเนินการ ปีละ 2 ครั้ง และในปี พ.ศ. 2565 โครงการฯ มีการซ่อมแผนฉุกเฉิน ครั้งที่ 1 แล้วเมื่อวันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2565 (โดยดำเนินการซ่อม ร่วมกับสถานีอื่นๆ) สำหรับครั้งที่ 2 มีแผนในเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม พ.ศ. 2565	-	ภาคผนวก ข-7



รูปที่ 2-21 ระบบระบายอากาศใต้สถานีบางจาก



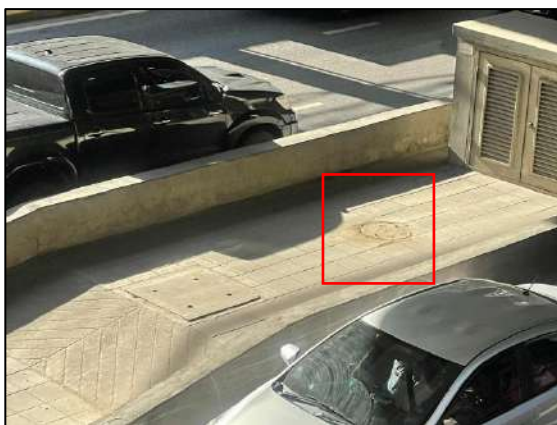
รูปที่ 2-22 กำแพงกันเสียงสูง 1.20 เมตร ตลอดสองข้างทางของรางรถไฟฟ้า บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-23 หมุดยึดราง บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-24 วัสดุอุดซับเสียงใต้สถานี บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-25 ระบบบำบัดของแต่ละสถานี บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-26 การปลูกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าและการดูแล รักษาและซ่อมแซมต้นไม้
บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-26 (ต่อ) การปลูกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าการและดูแล รักษาและซ่อมแซมต้นไม้
บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-27 การตีเส้นขอบเขตทางเดินรถบนผิวจราจรชัดเจน บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-28 การติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า บริเวณสถานี E10-E14



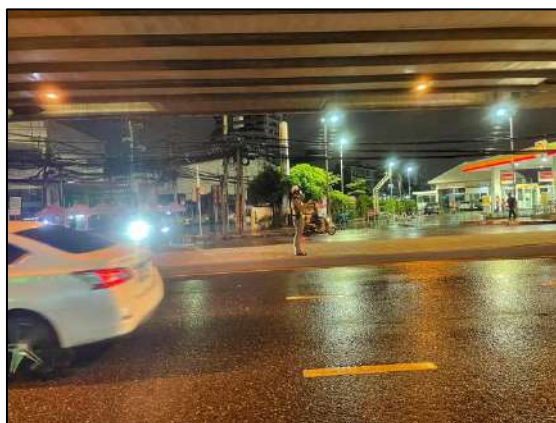
รูปที่ 2-29 ป้ายประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-29 (ต่อ) ป้ายประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-30 ป้ายประชาสัมพันธ์การประสานหรือเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่น บริเวณสถานี E10-E14



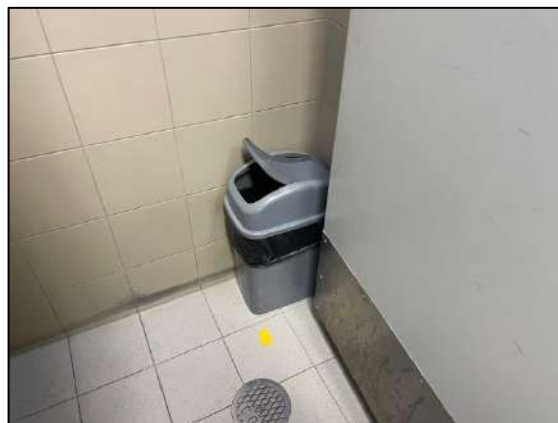
รูปที่ 2-31 ตำรวจจราจร รวมถึงเจ้าหน้าที่ให้สัญญาณจราจรปฏิบัติหน้าที่ตามแยกถนน



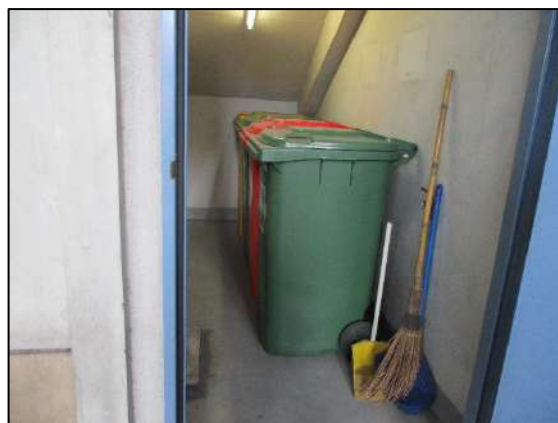
รูปที่ 2-32 ป้ายและจุดตรวจห้ามนำอาหารและเครื่องดื่มเข้าไปรับประทานในรถไฟฟ้า บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-33 ตำแหน่งถังขยะรองรับขยะมูลฝอยไว้ตามจุดต่างๆ บนสถานีรถไฟฟ้า บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-33 (ต่อ) ตำแหน่งถังขยะรองรับขยะมูลฝอยไว้ตามจุดต่าง ๆ บนสถานีรถไฟฟ้า บริเวณสถานี E10-E14



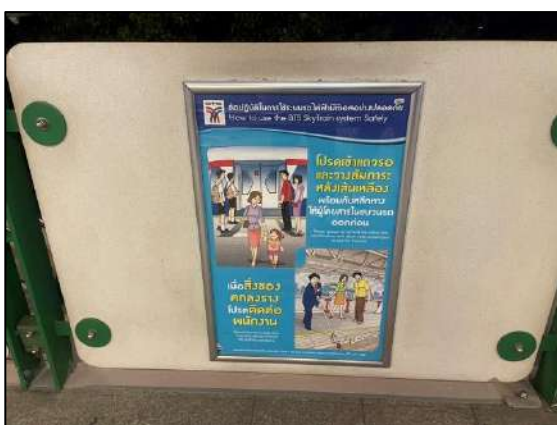
รูปที่ 2-34 ห้องพักขยะและจุดรวบรวมมูลฝอยบนสถานีรถไฟฟ้า บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-35 ป้ายรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้บริการทิ้งขยะมูลฝอยในภาชนะที่จัดเตรียมไว้
บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-36 การเปิดไฟหน้ารถไฟในช่วงเวลากลางคืน บริเวณสถานี E10-E14



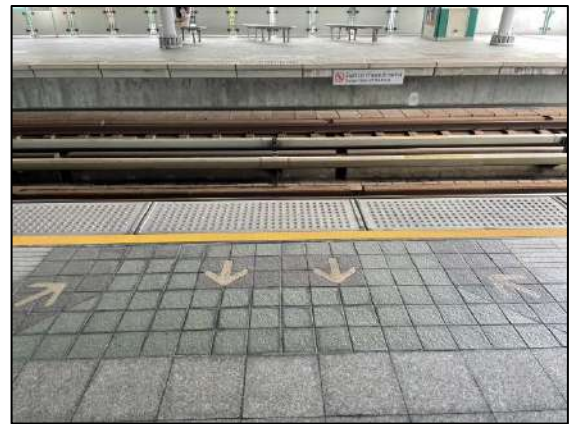
รูปที่ 2-37 การประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการ บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-38 การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง บริเวณสถานี E10-E14



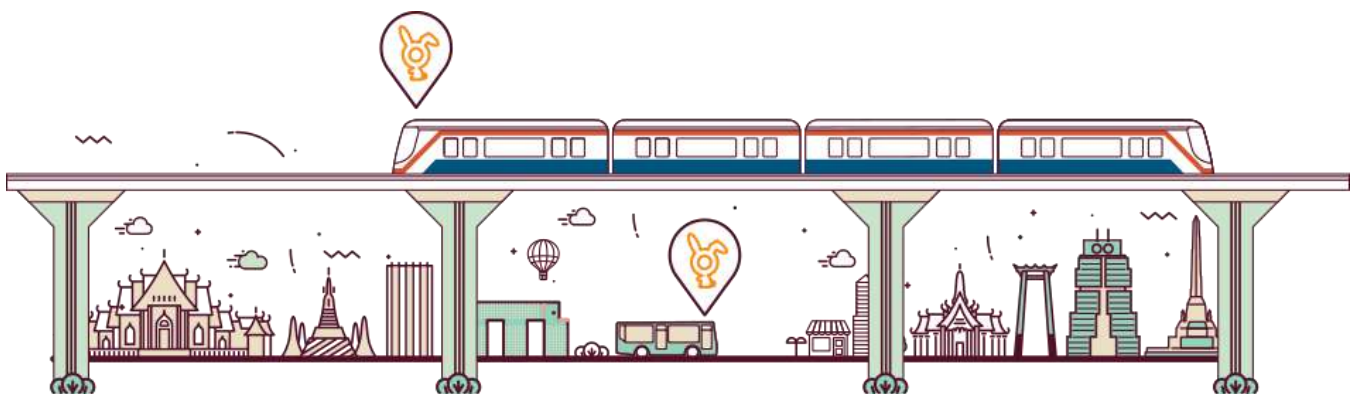
รูปที่ 2-39 การติดตั้งอุปกรณ์เตือนภัยกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน บริเวณสถานี E10-E14



รูปที่ 2-40 แนวเส้นสีเหลืองและพื้นผิวขรุขระแสดงเขตห้ามล่ว่งล้ำ บริเวณสถานี E10-E14

บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียง โดยทั่วไป ความสั่นสะเทือน และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังแสดงในตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายส่วนสี่ลม (ตากสิน-บางหว้า) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
1. โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสี่ลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)				
1.1 คุณภาพอากาศ	จำนวน 1 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) 	<ul style="list-style-type: none"> - คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) - ความเร็วและทิศทางการลม 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนือง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	31 พ.ค. - 5 มิ.ย. 65
1.2 เสียง	จำนวน 1 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) 	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{Aeq} 1 hr) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{Aeq} 24 hrs) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) - ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax})^{1/} 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนือง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	31 พ.ค. - 5 มิ.ย. 65
1.3 ความสั่นสะเทือน	จำนวน 1 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) 	<ul style="list-style-type: none"> - ความสั่นสะเทือน (Peak Particle Velocity) - ความถี่ (Frequency) 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนือง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	31 พ.ค. - 5 มิ.ย. 65
1.4 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสี่ลม (สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) 	<ul style="list-style-type: none"> - ความพึงพอใจของประชาชน 	<ul style="list-style-type: none"> - สํารวจความพึงพอใจ ปีละ 2 ครั้ง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) 	24-30 มิ.ย. 65

หมายเหตุ: ^{1/} ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) เพิ่มเติม

**ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
2. โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)				
2.1 คุณภาพอากาศ	จำนวน 2 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> ริมถนนกรุงธนบุรี หน้าทีล คอนโดมิเนียม ภายในวัดเพลง 	<ul style="list-style-type: none"> - คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) - ความเร็วและทิศทางลม 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	31 พ.ค. - 5 มิ.ย. 65
2.2 เสียง	จำนวน 2 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> โรงเรียนตรุนวิทยวิทยา ภายในวัดเพลง 	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{Aeq} 1 hr) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{Aeq} 24 hrs) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) - ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax})^{1/} 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	31 พ.ค. - 5 มิ.ย. 65
2.3 ความสั่นสะเทือน	จำนวน 2 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> โรงเรียนตรุนวิทยวิทยา ภายในวัดเพลง 	<ul style="list-style-type: none"> - ความสั่นสะเทือน (Peak Particle Velocity) - ความถี่ (Frequency) 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	31 พ.ค. - 5 มิ.ย. 65
2.4 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสีลม (ถนนตากสิน-บางหว้า) 	<ul style="list-style-type: none"> - ความพึงพอใจของประชาชน 	<ul style="list-style-type: none"> - สสำรวจความพึงพอใจ ปีละ 2 ครั้ง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) 	24-30 มิ.ย. 65

หมายเหตุ: ^{1/} ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) เพิ่มเติม

**ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565**

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
3. โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์จ)				
3.1 คุณภาพอากาศ	จำนวน 3 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> • ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) • ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) • ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบร์จ) 	<ul style="list-style-type: none"> - คาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) - ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) - ความเร็วและทิศทางลม 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	31 พ.ค. - 5 มิ.ย. 65
3.2 เสียง	จำนวน 3 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> • ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) • ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) • ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบร์จ) 	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{Aeq 1 hr}) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{Aeq 24 hrs}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{A90}) - ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax})^{1/} 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	31 พ.ค. - 5 มิ.ย. 65
3.3 ความสั่นสะเทือน	จำนวน 3 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> • ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) • ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) • ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบร์จ) 	<ul style="list-style-type: none"> - ความสั่นสะเทือน (Peak Particle Velocity) - ความถี่ (Frequency) 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	31 พ.ค. - 5 มิ.ย. 65
3.4 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> • แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบร์จ) 	<ul style="list-style-type: none"> - ความพึงพอใจของประชาชน 	<ul style="list-style-type: none"> - สสำรวจความพึงพอใจ ปีละ 2 ครั้ง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) 	24-30 มิ.ย. 65

หมายเหตุ: ^{1/} ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) เพิ่มเติม

3.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

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

การเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 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 ตรวจสอบสภาพของเครื่องเก็บตัวอย่างและสภาพแวดล้อมก่อนนำออกไปปฏิบัติงาน
- เตรียมกระดาษกรองชนิด (Quartz Fiber Filter) ขนาด 8 x 10 นิ้ว โดยจะต้องตรวจสอบความสมบูรณ์ของกระดาษกรอง 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 นำกระดาษกรองมาชั่งน้ำหนัก โดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างที่มีความละเอียด 0.0001 กรัม (จำนวนทศนิยม 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 บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ใน 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 นำมาสร้างกราฟมาตรฐานเพื่อคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ต้องได้มากกว่าหรือเท่ากับ 0.995 หากได้ค่าต่ำกว่า 0.995

ต้องปรับเปลี่ยนใหม่ 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
- เก็บตัวอย่างโดยการสูบอากาศผ่านกระดาศกรองด้วยอัตราการคงที่ 1.13 ลูกบาศก์เมตรต่อนาที และตั้งเวลาเก็บตัวอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 24 ชั่วโมง เมื่อครบกำหนดเวลาเก็บตัวอย่าง บันทึกเวลาเครื่องหยุดทำงาน และนำกระดาศกรองออกจากเครื่อง นำกระดาศกรอง กระดาศบันทึกอัตราการไหลของอากาศ 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 พร้อมกับผลจากการปรับเทียบดำเนินการปรับปริมาตรอากาศไปที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศที่สภาวะมาตรฐาน (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 บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ได้แก่ 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 (ค่าเฉลี่ยการเก็บตัวอย่าง อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม หรือเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยตามรายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมฉบับก่อนหน้า เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดได้)
- ผลการตรวจวัดที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศแล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป

3) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (Nitrogen Dioxide)

การตรวจวัดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ดำเนินการโดยใช้เครื่องวิเคราะห์ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศด้วยหลักการ “เคมีลูมิเนสเซน” (Chemiluminescence) ซึ่งเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและตามข้อกำหนดของ U.S. EPA, Code of Federal Regulations, Title 40, Part 53 โดยเครื่องวิเคราะห์นี้ได้ติดตั้งไว้ในสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ที่เป็นห้องควบคุมอุณหภูมิเพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องวิเคราะห์ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิในบรรยากาศ (ดังรูปที่ 3-1) เครื่องวิเคราะห์ดังกล่าวได้ถูกตรวจสอบและปรับเทียบแบบ Multipoint Calibration แล้ว จึงสามารถนำเครื่องออกไปปฏิบัติงานได้ โดยขั้นตอนที่สำคัญสรุปได้ดังนี้

- ตรวจสอบสภาพของเครื่องวิเคราะห์และอุปกรณ์ประกอบในสถานีตั้งแต่สายชักตัวอย่าง (Sampling Probe) บั๊มสูบอากาศ เครื่องมือวัดและควบคุมอัตราการไหลของอากาศ รวมถึงสภาวะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ เป็นต้น
- นำสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ เช่น ในรัศมี 270 องศา โดยรอบช่องชักตัวอย่างอากาศต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ติดตั้งเครื่องให้ปลายสายชักตัวอย่างอยู่สูงจากพื้น 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ในแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่มอุ่น (Warm Up) เครื่องวิเคราะห์ และตรวจสอบสภาวะของเครื่อง โดยเฉพาะสภาวะของ Reaction Chamber และ Photo-multiplier Tube เมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดแล้วจึงเริ่มทำการปรับเทียบ
- ทำการปรับเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Zero Gas (NO, NO₂ Free) ที่ได้จาก Zero Gas Generator แล้วปรับเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard NO (N₂ Balanced) โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการตรวจวัด (80-85% of Full Scale)

- ทำการตรวจวัดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศต่อเนื่องตามระยะเวลาที่กำหนด โดยระหว่างนี้ได้ทำการตรวจสอบสถานะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ทุกๆ 24 ชั่วโมง
- เมื่อทำการย้ายจุดตรวจวัดใหม่ขึ้นตอนเหล่านี้จะต้องดำเนินการใหม่ทั้งหมดเช่นกัน
- ผลการตรวจวัดที่ได้บันทึกไว้ใน Data Logger พร้อมกับ Chart Recorder แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

4) ความเร็วลมและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direction)

บันทึกข้อมูลความเร็วและทิศทางลมที่ระดับความสูง 10 เมตร ขณะทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยใช้เครื่องติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลมชนิด Cup Anemometer และ Wind Vane (ดังรูปที่ 3-1) ที่ส่งสัญญาณเข้ากับระบบ Data Logger ตลอดการติดตามตรวจสอบและสามารถแปลผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลมในรูปของกราฟ Wind Rose



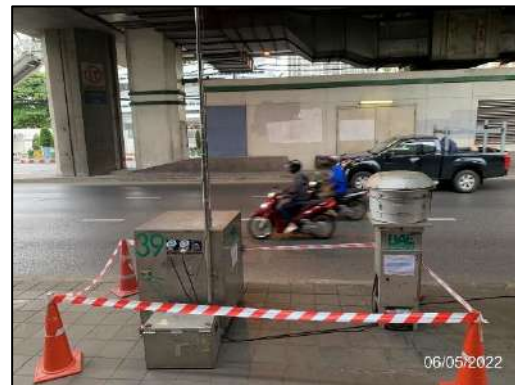
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)
บริเวณส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่



ริมถนนกรุงธนบุรี หน้าทีล คอนโดมิเนียม
บริเวณส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า



ภายในวัดเพลง
บริเวณส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)
บริเวณส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)
บริเวณส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)
บริเวณส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง

รูปที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

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



ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีนวงเวียนใหญ่)
บริเวณส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่



โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา
บริเวณส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า



ภายในวัดเพลง
บริเวณส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)
บริเวณส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)
บริเวณส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)
บริเวณส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง

รูปที่ 3-2 การติดตามตรวจสอบเสียงโดยทั่วไป

3.1.3 วิธีการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนจะดำเนินการตามข้อกำหนดในมาตรฐานความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 69 ง ลงวันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 โดยใช้มาตรฐานความสั่นสะเทือนยี่ห้อ Instantel รุ่น Blastmate III รุ่น Minimate หรือ รุ่น Minimate Plus ติดตั้งมาตรฐานความสั่นสะเทือนบริเวณฐานรากของอาคาร โดยหันตัวรับสัญญาณไปทางแหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือน และยึดติดกับแผ่นเหล็กให้แน่น เพื่อป้องกันการ Resonance ระหว่างพื้นกับมาตรฐานความสั่นสะเทือน ทำการตรวจวัดอย่างต่อเนื่องโดยเก็บข้อมูลความสั่นสะเทือนทุก ๆ เหตุการณ์ (Event) แล้วนำผลการตรวจวัดมาเทียบกับมาตรฐานฯ (ดังรูปที่ 3-3)



ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)
บริเวณส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่



โรงเรียนตรุนวิทยวิทยา
บริเวณส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า



ภายในวัดเพลง
บริเวณส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)
บริเวณส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง

รูปที่ 3-3 การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)
บริเวณส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)
บริเวณส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง

รูปที่ 3-3 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบความสิ้นเสเทือน

3.1.4 วิธีการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

วิธีการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนเป็นรายบุคคล มีวิธีการศึกษาดังนี้

1) กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย คือ ประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ในพื้นที่ในแต่ละสถานีที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวพาดผ่าน เริ่มตั้งแต่ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ รวมกับส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ตามแนวถนนสุขุมวิท

2) ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

การสำรวจความพึงพอใจของประชาชน ซึ่งทำการสอบถามจากกลุ่มประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ที่อยู่ในพื้นที่นั้นๆ โดยจำนวนของประชากรเป้าหมาย (รวมจำนวน 1,000 ตัวอย่าง/ครั้ง) ในพื้นที่ศึกษาแต่ละสถานี มีรายละเอียดดังตารางที่ 3-2 และ ตารางที่ 3-3

**ตารางที่ 3-2 กลุ่มเป้าหมายและจำนวนตัวอย่างตามแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
(ส่วนต่อขยายสายสีลม)**

สถานี/แนวเส้นทาง/ศูนย์ซ่อมบำรุง	จำนวนตัวอย่าง
ส่วนต่อขยายสายสีลม (สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)	
- สถานีกรุงธนบุรี	82
- สถานีวงเวียนใหญ่	85
ส่วนต่อขยายสายสีลม (ถนนตากสิน-บางหว้า)	
- สถานีโพธิ์นิมิตร	19
- สถานีตลาดพลู	60
- สถานีวุฒากาศ	69
- สถานีบางหว้า	141
รวม	456

ที่มา: บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, มิถุนายน 2565

**ตารางที่ 3-3 กลุ่มเป้าหมายและจำนวนตัวอย่างตามแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
(ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท)**

สถานี/แนวเส้นทาง/ศูนย์ซ่อมบำรุง	จำนวนตัวอย่าง
ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบริ่ง)	
- สถานีบางจาก	78
- สถานีปทุมวัน	89
- สถานีอุดมสุข	170
- สถานีบางนา	55
- สถานีแบริ่ง	152
รวม	544

ที่มา: บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด, มิถุนายน 2565

3) เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (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) ทั้งนี้จะเสนอขั้นตอนและวิธีการ รวมทั้งแบบสอบถามให้หน่วยงานเห็นชอบก่อนการดำเนินการ

4) การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

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

5) การเก็บรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนาม เมื่อวันที่ 24-30 มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถามแล้วบันทึกคำตอบลงในแบบสอบถามด้วยตนเอง และใช้พนักงานสัมภาษณ์ จำนวน 12 คน ที่ได้รับการอบรมให้มีความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ถูกสัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการฯ และสถานะของโครงการฯ แก่ผู้ถูกสัมภาษณ์ก่อน แล้วจึงลงมือสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษาค้นคว้าได้ครบตามจำนวนตัวอย่าง และเมื่อเก็บข้อมูลแล้วเสร็จในแต่ละวัน จึงมีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเตรียมทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป (ตัวอย่างกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจแสดงดังรูปที่ 3-4)

6) การวิเคราะห์ข้อมูล

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



รูปที่ 3-4 ประมวลภาพกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่ศึกษาตามเส้นทางโครงการฯ
ส่วนต่อขยายสายสีลม และสายสุขุมวิท ระหว่างวันที่ 24-30 มิถุนายน พ.ศ. 2565

3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป และความสั่นสะเทือน โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.2.1 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)

3.2.1.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ในระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565 จำนวน 1 จุด คือ ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และความเร็วลม และทิศทางลม สรุปผลดังนี้

1) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.013-0.050 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 3-4 และภาคผนวก ค-1

2) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.93-1.52 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.09-1.48 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 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-4 และภาคผนวก ค-1

3) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์

พบว่า ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0067-0.0155 ส่วนในล้านส่วน 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 3-4 และภาคผนวก ค-1

4) ผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม

พบว่า ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.8-2.5 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ (SW) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-4 และภาคผนวก ค-1

ตารางที่ 3-4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

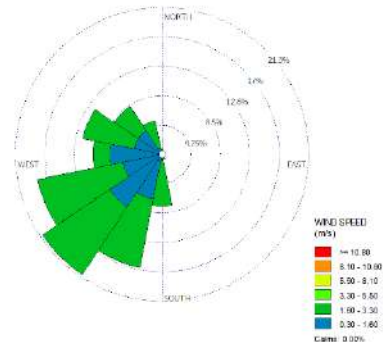
โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : 47P 0661737 1517348

วันที่ดำเนินการ	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (mg/m ³)	CO (ppm)		NO ₂ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppm)	ความเร็วลม (m/s)	ทิศทางลม
		CO เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	CO เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
31 พ.ค. - 1 มิ.ย. 65	0.050	0.93-1.46	1.09-1.40	0.0080-0.0154	1.6-2.5	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 1.60-3.30 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : SW</p>
1-2 มิ.ย. 65	0.042	0.97-1.30	1.09-1.17	0.0077-0.0155	0.8-2.3	
2-3 มิ.ย. 65	0.022	1.01-1.52	1.20-1.48	0.0067-0.0136	0.8-2.5	
3-4 มิ.ย. 65	0.018	1.08-1.42	1.17-1.33	0.0076-0.0142	0.9-2.4	
4-5 มิ.ย. 65	0.013	1.13-1.27	1.19-1.20	0.0085-0.0154	0.8-2.1	
มาตรฐาน	≤ 0.12 ^{1/}	≤ 30.0 ^{2/}	≤ 9.0 ^{2/}	≤ 0.17 ^{3/}	-	

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป (วันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2547)

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนที่ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป (วันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

3.2.1.2 ผลการติดตามตรวจสอบเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ในระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565 จำนวน 1 จุด คือ ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงสูงสุด

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 69.8-70.2 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าเกินมาตรฐานกำหนด ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ เนื่องจาก บริเวณดังกล่าวเป็นบริเวณที่มีการจราจรค่อนข้างแน่นจึงทำให้มีระดับเสียงเกินมาตรฐานฯ และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 75.4-92.2 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ดังตารางที่ 3-5 และภาคผนวก ค-2

ตารางที่ 3-5 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : 47P 0661775 1517346

วันที่ดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	$L_{Aeq\ 1\ hour}$	L_{A90}	L_{Amax}	$L_{Aeq\ 24\ hours}$	L_{Adn}
31 พ.ค. - 1 มิ.ย. 65	66.3-71.0	58.6-68.5	77.8-89.7	69.9	76.7
1-2 มิ.ย. 65	66.8-71.4	58.8-69.0	77.0-92.2	70.1*	76.8
2-3 มิ.ย. 65	66.0-71.5	57.4-69.3	77.2-91.4	70.2*	76.9
3-4 มิ.ย. 65	66.3-71.2	58.9-68.7	78.9-87.8	69.8	76.6
4-5 มิ.ย. 65	66.8-71.4	58.8-68.9	75.4-91.4	70.0	76.7
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤ 115	≤ 70	-

หมายเหตุ : - ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) เพิ่มเติม

* มีค่าเกินมาตรฐาน

ที่มา : ^{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

3.2.1.3 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ในระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565 จำนวน 1 จุด คือ ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ซึ่งบริเวณโดยรอบเป็นอาคารพาณิชย์ และอาคารสำนักงาน จัดเป็น อาคารประเภทที่ 1

ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน พบว่า มีความถี่เกิดขึ้นอยู่ระหว่าง 12.5 เฮิรตซ์ และความเร็ว ของอนุภาค มีค่าอยู่ระหว่าง 0.079-0.922 มิลลิเมตรต่อวินาที ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ลงวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2553 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1) แสดงผล การติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-6 และภาคผนวก ค-3

ตารางที่ 3-6 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสี่ลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของอนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของอนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของอนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
31 พ.ค. 65									
11:04:11 น.	0.118	5.0	20	0.110	5.2	20	0.607	4.7	20
11:51:02 น.	0.173	3.9	20	0.118	5.1	20	0.552	4.1	20
13:42:33 น.	0.126	4.8	20	0.087	7.8	20	0.481	4.7	20
14:03:33 น.	0.118	4.9	20	0.110	5.3	20	0.520	4.4	20
17:39:43 น.	0.134	5.6	20	0.087	6.3	20	0.497	4.5	20
18:09:26 น.	0.134	3.4	20	0.102	3.8	20	0.481	3.4	20
19:39:16 น.	0.181	3.7	20	0.134	4.3	20	0.567	4.4	20
20:22:19 น.	0.158	5.7	20	0.134	5.9	20	0.520	4.7	20
20:32:15 น.	0.134	3.4	20	0.079	3.9	20	0.481	3.8	20
20:49:51 น.	0.205	3.6	20	0.158	4.9	20	0.615	4.6	20
21:13:09 น.	0.158	4.9	20	0.087	4.5	20	0.512	4.4	20
21:16:22 น.	0.166	3.7	20	0.150	3.3	20	0.520	3.4	20
21:33:52 น.	0.102	6.5	20	0.102	5.9	20	0.481	5.2	20
21:48:56 น.	0.126	7.3	20	0.126	7.3	20	0.504	4.6	20
22:20:57 น.	0.102	9.0	20	0.087	9.0	20	0.520	5.8	20
22:30:01 น.	0.142	5.2	20	0.150	4.1	20	0.670	4.4	20
22:56:49 น.	0.134	6.8	20	0.110	7.0	20	0.544	4.9	20
22:57:09 น.	0.095	6.0	20	0.079	5.3	20	0.481	5.1	20
23:02:54 น.	0.134	4.7	20	0.102	5.0	20	0.567	4.0	20
23:27:22 น.	0.166	3.5	20	0.150	3.7	20	0.528	3.8	20
23:27:25 น.	0.181	3.9	20	0.118	3.7	20	0.528	3.5	20
1 มิ.ย. 65									
02:37:25 น.	0.134	4.8	20	0.102	5.1	20	0.489	4.4	20
03:02:23 น.	0.189	4.3	20	0.150	5.3	20	0.638	4.9	20
03:09:47 น.	0.197	3.5	20	0.095	5.3	20	0.544	3.8	20
03:09:50 น.	0.134	3.3	20	0.126	5.7	20	0.591	NOT APPLICABLE ^{1/}	-
03:43:12 น.	0.118	6.0	20	0.102	6.4	20	0.489	4.6	20
03:59:09 น.	0.134	4.7	20	0.110	8.4	20	0.725	5.3	20
04:41:23 น.	0.292	3.1	20	0.229	3.2	20	0.512	3.8	20
10:31:59 น.	0.110	7.2	20	0.102	8.1	20	0.497	4.3	20
11:28:11 น.	0.158	4.3	20	0.126	3.7	20	0.607	3.9	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนกรุงเทพมหานครบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสี่ลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
1 มิ.ย. 65									
11:28:15 น.	0.189	4.1	20	0.087	4.3	20	0.504	3.9	20
11:28:18 น.	0.102	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.079	4.1	20	0.528	3.8	20
11:53:16 น.	0.118	4.9	20	0.110	4.9	20	0.481	4.6	20
12:51:17 น.	0.166	6.8	20	0.118	6.7	20	0.520	5.9	20
14:33:08 น.	0.110	4.3	20	0.079	5.6	20	0.481	4.3	20
18:51:52 น.	0.158	3.7	20	0.134	3.1	20	0.544	3.5	20
19:03:32 น.	0.173	3.9	20	0.110	5.0	20	0.512	3.9	20
21:37:51 น.	0.150	5.0	20	0.110	6.6	20	0.497	4.2	20
23:03:23 น.	0.126	7.3	20	0.102	5.6	20	0.489	5.0	20
23:04:00 น.	0.142	4.1	20	0.110	3.9	20	0.520	3.8	20
23:29:56 น.	0.229	4.7	20	0.166	4.4	20	0.536	4.2	20
2 มิ.ย. 65									
00:27:34 น.	0.197	3.7	20	0.181	3.5	20	0.520	3.5	20
01:02:21 น.	0.166	3.8	20	0.126	3.8	20	0.489	4.0	20
02:01:45 น.	0.150	4.2	20	0.150	3.7	20	0.631	4.1	20
02:07:25 น.	0.126	7.0	20	0.142	6.1	20	0.575	4.4	20
03:27:56 น.	0.166	3.4	20	0.166	4.3	20	0.544	3.7	20
03:29:12 น.	0.102	4.8	20	0.095	7.5	20	0.497	4.2	20
03:53:20 น.	0.173	3.6	20	0.126	4.5	20	0.615	4.2	20
04:19:13 น.	0.189	4.3	20	0.126	4.9	20	0.544	4.1	20
04:21:17 น.	0.134	5.5	20	0.087	6.5	20	0.528	5.1	20
04:25:53 น.	0.142	4.8	20	0.126	5.0	20	0.544	4.2	20
05:00:09 น.	0.166	4.0	20	0.118	5.2	20	0.497	4.2	20
05:55:08 น.	0.134	7.3	20	0.118	7.3	20	0.489	5.9	20
08:56:12 น.	0.166	5.9	20	0.110	6.4	20	0.497	4.7	20
12:56:53 น.	0.244	3.8	20	0.158	4.4	20	0.922	3.3	20
13:39:39 น.	0.158	4.3	20	0.102	4.3	20	0.560	3.8	20
13:58:31 น.	0.118	7.5	20	0.079	10.9	20.5	0.512	5.8	20
14:14:39 น.	0.102	9.3	20	0.087	7.1	20	0.536	9.1	20
14:49:59 น.	0.126	5.8	20	0.102	6.8	20	0.504	5.0	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนกรุงเทพมหานครบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
2 มิ.ย. 65 18:54:42 น.	0.158	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	3.4	20	0.520	3.8	20
20:56:54 น.	0.197	5.9	20	0.134	4.8	20	0.741	4.8	20
21:01:17 น.	0.142	4.6	20	0.126	3.9	20	0.497	4.0	20
21:11:49 น.	0.166	4.5	20	0.118	5.8	20	0.489	4.8	20
21:21:41 น.	0.110	6.6	20	0.102	12.5	21.3	0.520	5.2	20
21:30:24 น.	0.118	6.5	20	0.126	4.2	20	0.631	5.1	20
23:14:57 น.	0.150	5.6	20	0.118	6.7	20	0.528	5.1	20
3 มิ.ย. 65 05:06:33 น.	0.166	4.2	20	0.126	5.8	20	0.623	3.9	20
05:34:51 น.	0.181	5.3	20	0.126	6.8	20	0.599	5.5	20
13:56:03 น.	0.079	5.8	20	0.079	4.8	20	0.528	4.2	20
16:56:11 น.	0.126	3.9	20	0.102	5.8	20	0.497	3.9	20
18:15:03 น.	0.205	3.7	20	0.095	6.0	20	0.489	4.5	20
20:07:58 น.	0.213	3.8	20	0.134	4.3	20	0.575	4.0	20
4 มิ.ย. 65 02:01:36 น.	0.173	3.9	20	0.126	3.5	20	0.512	4.6	20
03:52:03 น.	0.213	3.7	20	0.173	3.4	20	0.607	3.7	20
04:09:10 น.	0.150	4.0	20	0.142	4.0	20	0.544	4.0	20
04:42:49 น.	0.205	4.0	20	0.134	4.5	20	0.520	4.7	20
04:47:34 น.	0.142	5.6	20	0.095	6.0	20	0.489	5.9	20
05:22:18 น.	0.205	3.8	20	0.158	3.9	20	0.489	3.8	20
06:02:42 น.	0.189	3.7	20	0.142	4.0	20	0.497	4.0	20
06:02:45 น.	0.142	4.4	20	0.126	4.1	20	0.489	4.1	20
07:14:12 น.	0.150	4.5	20	0.134	5.9	20	0.638	4.9	20
08:14:02 น.	0.229	4.1	20	0.134	3.7	20	0.544	3.7	20
10:14:31 น.	0.126	7.0	20	0.142	6.4	20	0.489	4.4	20
10:23:35 น.	0.134	5.9	20	0.110	7.8	20	0.497	4.8	20
10:51:34 น.	0.150	3.7	20	0.134	3.6	20	0.504	4.4	20
13:22:53 น.	0.134	4.3	20	0.126	5.5	20	0.512	4.4	20
13:23:50 น.	0.150	5.5	20	0.110	6.0	20	0.583	5.5	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
(26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

**ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนกรุงเทพมหานครบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565**

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
4 มิ.ย. 65									
13:37:29 น.	0.173	3.6	20	0.095	5.8	20	0.504	3.9	20
14:11:54 น.	0.095	8.1	20	0.087	10.7	20.4	0.512	4.4	20
15:48:08 น.	0.110	7.1	20	0.095	7.4	20	0.512	5.3	20
18:05:58 น.	0.189	3.8	20	0.126	5.2	20	0.552	3.6	20
20:59:06 น.	0.189	4.6	20	0.118	4.6	20	0.544	3.9	20
21:19:35 น.	0.134	6.7	20	0.134	5.9	20	0.497	5.0	20
21:27:33 น.	0.173	4.2	20	0.142	6.2	20	0.552	4.5	20
23:44:21 น.	0.142	4.1	20	0.118	8.1	20	0.489	4.2	20
5 มิ.ย. 65									
02:42:21 น.	0.134	5.3	20	0.118	4.0	20	0.489	3.8	20
02:44:11 น.	0.244	4.5	20	0.150	4.6	20	0.583	5.2	20
03:24:22 น.	0.166	3.4	20	0.166	3.7	20	0.520	3.9	20
04:08:55 น.	0.181	3.6	20	0.134	4.3	20	0.497	3.9	20
04:46:08 น.	0.173	5.8	20	0.102	7.0	20	0.504	5.2	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

3.2.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

3.2.2.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

1) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน

1. ริมถนนกรุงธนบุรี หน้าทีล คอนโดมิเนียม

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.017-0.044 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 3-7 และภาคผนวก ค-1

2. ภายในวัดเพลง

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.023-0.060 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 3-8 และภาคผนวก ค-1

2) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์

1. ริมถนนกรุงธนบุรี หน้าทีล คอนโดมิเนียม

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.90-1.79 และ 1.09-1.73 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 และภาคผนวก ค-1

2. ภายในวัดเพลง

สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.83-1.38 และ 0.91-1.27 ส่วนในล้านส่วนตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 3-8 และภาคผนวก ค-1

3) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์

1. ริมถนนกรุงธนบุรี หน้าทีล คอนโดมิเนียม

พบว่า ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0145-0.0509 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 3-7 และภาคผนวก ค-1

2. ภายในวัดเพลง

พบว่า ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ภายในวัดเพลง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0055-0.0149 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 3-8 และภาคผนวก ค-1

4) ผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางการลม

1. ริมถนนกรุงธนบุรี หน้าทีล คอนโดมิเนียม

พบว่า ความเร็วลม มีค่าระหว่าง 0.7-3.0 เมตรต่อวินาที โดยมีทิศทางลมส่วนใหญ่เป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนข้างมาทางทิศตะวันตก (WSW) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-7 และภาคผนวก ค-1

2. ภายในวัดเพลง

พบว่า ความเร็วลม มีค่าระหว่าง 0.7-3.0 เมตรต่อวินาที โดยมีทิศทางลมส่วนใหญ่เป็นลมจากทิศตะวันตก (W) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-8 และภาคผนวก ค-1

ตารางที่ 3-7 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณริมถนนกรุงธนบุรี หน้าทิว คอนโดมิเนียม ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

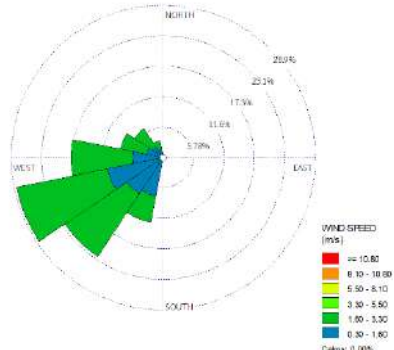
โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายส่วนสี่ลม (ตากสิน-บางหว้า)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : ริมถนนกรุงธนบุรี หน้าทิว คอนโดมิเนียม

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : 47P 0661415 1517328

วันที่ดำเนินการ	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (mg/m ³)	CO (ppm)		NO ₂ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppm)	ความเร็วลม (m/s)	ทิศทางลม
		CO เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	CO เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
31 พ.ค. - 1 มิ.ย. 65	0.044	1.05-1.68	1.18-1.54	0.0207-0.0509	1.1-3.0	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 1.60-3.30 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : WSW</p>
1-2 มิ.ย. 65	0.044	1.03-1.79	1.26-1.73	0.0187-0.0412	0.9-2.6	
2-3 มิ.ย. 65	0.029	1.07-1.76	1.33-1.64	0.0225-0.0449	0.8-2.3	
3-4 มิ.ย. 65	0.027	1.20-1.62	1.37-1.43	0.0145-0.0478	0.7-2.9	
4-5 มิ.ย. 65	0.017	0.90-1.62	1.09-1.53	0.0225-0.0406	0.8-2.3	
มาตรฐาน	≤ 0.12 ^{1/}	≤ 30.0 ^{2/}	≤ 9.0 ^{2/}	≤ 0.17 ^{3/}	-	

หมายเหตุ : ^{1/} 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

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

^{3/} 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

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ห้องปฏิบัติการทดสอบมาตรฐาน ISO/IEC 17025:2017 by TISI and DSS

ได้รับการรับรอง ISO 9001:2015 และ ISO 14001:2015 จากสถาบันมาตรฐานอังกฤษ

ตารางที่ 3-8 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ภายในวัดเพลง ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

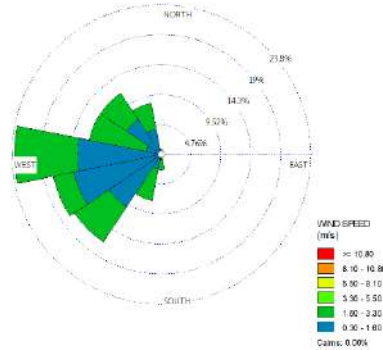
โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายส่วนสี่ลม (ตากสิน-บางหว้า)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : ภายในวัดเพลง

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : 47P 0658089 1517129

วันที่ดำเนินการ	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (mg/m ³)	CO (ppm)		NO ₂ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppm)	ความเร็วลม (m/s)	ทิศทางลม
		CO เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	CO เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
31 พ.ค. - 1 มิ.ย. 65	0.060	0.96-1.35	1.02-1.27	0.0073-0.0145	0.8-1.8	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.30-1.60 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : W</p>
1-2 มิ.ย. 65	0.057	0.84-1.38	0.91-1.22	0.0085-0.0142	0.8-2.4	
2-3 มิ.ย. 65	0.035	0.93-1.30	1.08-1.21	0.0055-0.0149	1.1-3.0	
3-4 มิ.ย. 65	0.032	0.90-1.32	1.00-1.24	0.0065-0.0127	0.7-2.4	
4-5 มิ.ย. 65	0.023	0.83-1.26	0.95-1.12	0.0060-0.0140	0.8-2.5	
มาตรฐาน	≤ 0.12 ^{1/}	≤ 30.0 ^{2/}	≤ 9.0 ^{2/}	≤ 0.17 ^{3/}	-	

หมายเหตุ : ^{1/} 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

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

^{3/} 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

3.2.2.2 ผลการติดตามตรวจสอบเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า ในระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565 จำนวน 2 จุด คือ โรงเรียนตรุนิวิทย์วิทยา และภายในวัดเพลง ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงสูงสุด โดยสรุปได้ดังนี้

1. โรงเรียนตรุนิวิทย์วิทยา

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hr}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 59.1-61.6 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 67.3-91.9 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียง โดยทั่วไป 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 ที่กำหนดให้ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ดังตารางที่ 3-9 และ ภาคผนวก ค-2

2. ภายในวัดเพลง

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hr}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 56.8-65.8 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 52.6-99.4 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียง โดยทั่วไป 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 ที่กำหนดให้ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ดังตารางที่ 3-10 และภาคผนวก ค-2

ตารางที่ 3-9 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : 47P 0660738 1517252

วันที่ดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
31 พ.ค. - 1 มิ.ย. 65	53.6-62.8	46.5-57.8	68.4-83.1	59.1	65.9
1-2 มิ.ย. 65	53.0-65.8	45.3-59.0	67.8-87.6	60.4	67.1
2-3 มิ.ย. 65	54.8-64.8	47.7-58.8	69.0-88.5	61.0	67.1
3-4 มิ.ย. 65	53.9-67.9	46.5-58.0	69.6-91.9	61.6	67.4
4-5 มิ.ย. 65	53.4-65.0	46.2-58.0	67.3-87.5	60.4	68.1
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤ 115	≤ 70	-

หมายเหตุ : - ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) เพิ่มเติม

* มีค่าเกินมาตรฐาน

ที่มา : ^{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 3-10 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณภายในวัดเพลง
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : ภายในวัดเพลง

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : 47P 0658165 1517091

วันที่ดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
31 พ.ค. - 1 มิ.ย. 65	43.1-63.0	39.8-52.8	63.7-97.9	57.9	65.4
1-2 มิ.ย. 65	44.9-62.0	40.8-55.3	56.9-94.9	56.8	65.2
2-3 มิ.ย. 65	43.1-69.4	40.3-61.7	52.6-82.9	59.1	65.4
3-4 มิ.ย. 65	43.6-68.0	40.6-61.4	64.0-83.8	58.5	64.8
4-5 มิ.ย. 65	42.8-78.8	39.6-62.9	57.1-99.4	65.8	68.7
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤ 115	≤ 70	-

หมายเหตุ : - ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) เพิ่มเติม

ที่มา : ^{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

3.2.2.3 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย ส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า ในระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565 จำนวน 2 จุด คือ โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา และภายในวัดเพลง ซึ่งจัดเป็นอาคารประเภทที่ 2 และประเภทที่ 3 ตามลำดับ ซึ่งสรุปผลได้ดังนี้

1. โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา

ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาค มีค่าอยู่ระหว่าง 0.142-1.950 มิลลิเมตรต่อวินาที โดยมีความถี่เกิดขึ้นระหว่าง ตรวจไม่พบ-9.9 เฮิรตซ์ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 2) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-11

2. ภายในวัดเพลง

ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาค มีค่าอยู่ระหว่างน้อยกว่า 0.25-0.347 มิลลิเมตรต่อวินาที โดยมีความถี่เกิดขึ้นระหว่าง ตรวจไม่พบ-3.7 เฮิรตซ์ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 3) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-12 และภาคผนวก ค-3

ตารางที่ 3-11 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนครุณวิทย์วิทยา ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายส่วนสี่ลม (ตากสิน-บางหว้า)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
31 พ.ค. 65									
19:17:50 น.	0.252	3.6	5	0.323	3.2	5	1.280	3.6	5
19:29:42 น.	0.339	2.7	5	0.244	3.2	5	1.350	3.5	5
19:29:45 น.	0.473	2.8	5	0.260	3.6	5	1.690	3.3	5
19:39:20 น.	0.520	3.3	5	0.229	3.5	5	1.310	3.2	5
20:14:02 น.	0.307	2.8	5	0.221	3.3	5	1.280	NOT APPLICABLE ^{1/}	-
20:14:05 น.	0.284	2.8	5	0.284	3.1	5	1.660	3.6	5
20:14:08 น.	0.418	2.9	5	0.292	3.1	5	1.360	3.2	5
20:49:14 น.	0.434	2.8	5	0.197	3.0	5	1.280	3.1	5
20:50:35 น.	0.489	2.8	5	0.213	2.9	5	1.510	3.2	5
21:01:51 น.	0.386	3.1	5	0.489	3.1	5	1.300	3.7	5
21:01:57 น.	0.646	3.3	5	0.347	3.0	5	1.690	3.6	5
21:16:07 น.	0.402	2.9	5	0.197	2.8	5	1.360	3.2	5
21:54:13 น.	0.339	3.4	5	0.292	3.2	5	1.320	3.5	5
22:22:10 น.	0.363	2.9	5	0.244	3.5	5	1.350	3.5	5
22:44:12 น.	0.457	3.1	5	0.221	3.1	5	1.400	3.4	5
22:50:25 น.	0.331	2.9	5	0.236	3.3	5	1.370	3.2	5
23:27:00 น.	0.268	2.8	5	0.236	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	1.540	3.8	5
23:54:55 น.	0.489	3.0	5	0.331	3.1	5	1.320	3.6	5
1 มิ.ย. 65									
01:37:41 น.	0.441	2.6	5	0.426	2.9	5	1.400	3.5	5
01:37:48 น.	0.323	2.8	5	0.260	2.8	5	1.460	3.3	5
02:17:37 น.	0.347	3.1	5	0.150	3.6	5	1.290	3.5	5
02:32:20 น.	0.512	2.8	5	0.213	3.4	5	1.340	3.2	5
03:06:40 น.	0.418	2.6	5	0.457	3.1	5	1.580	3.2	5
03:10:20 น.	0.347	3.0	5	0.244	3.6	5	1.400	3.4	5
03:13:46 น.	0.528	2.8	5	0.213	3.1	5	1.950	3.4	5
03:46:38 น.	0.489	2.9	5	0.268	3.0	5	1.310	3.2	5
03:47:13 น.	0.260	3.1	5	0.189	3.1	5	1.280	3.5	5
03:48:05 น.	0.473	3.2	5	0.213	3.2	5	1.670	3.5	5

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-11 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา

ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
1 มิ.ย. 65									
03:56:14 น.	0.394	3.0	5	0.236	3.2	5	1.350	3.2	5
04:27:35 น.	0.575	2.8	5	0.189	5.1	5	1.280	3.1	5
04:29:02 น.	0.363	2.8	5	0.205	3.2	5	1.500	3.8	5
04:42:48 น.	0.300	2.9	5	0.181	4.1	5	1.360	3.8	5
04:44:53 น.	0.449	3.1	5	0.236	3.2	5	1.800	3.4	5
04:57:21 น.	0.449	3.0	5	0.158	3.7	5	1.300	3.2	5
05:37:03 น.	0.528	2.9	5	0.323	2.8	5	1.500	3.2	5
09:40:04 น.	0.536	2.8	5	0.173	2.8	5	1.370	3.3	5
09:40:07 น.	0.339	2.7	5	0.166	2.5	5	1.610	3.2	5
09:59:24 น.	0.575	2.9	5	0.315	3.2	5	1.470	3.2	5
09:59:27 น.	0.591	3.6	5	0.197	2.8	5	1.280	3.7	5
10:27:50 น.	0.489	2.9	5	0.229	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	1.380	3.0	5
10:27:53 น.	0.544	3.0	5	0.158	2.7	5	1.630	3.3	5
11:16:47 น.	0.378	2.9	5	0.497	3.2	5	1.430	3.6	5
11:16:50 น.	0.528	3.2	5	0.323	3.6	5	1.590	3.2	5
11:16:53 น.	0.457	3.2	5	0.236	2.8	5	1.580	3.3	5
11:28:13 น.	0.370	3.6	5	0.300	3.1	5	1.530	3.4	5
11:28:22 น.	0.528	2.9	5	0.347	6.0	5	1.560	NOT APPLICABLE ^{1/}	-
11:28:25 น.	0.363	6.0	5	0.229	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	1.810	3.5	5
11:38:05 น.	0.434	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	2.4	5	1.320	3.5	5
11:53:08 น.	0.536	3.0	5	0.252	2.8	5	1.290	3.4	5
12:43:10 น.	0.489	2.8	5	0.229	2.8	5	1.370	3.4	5
13:17:37 น.	0.260	3.1	5	0.252	3.2	5	1.350	3.4	5
13:19:46 น.	0.370	3.2	5	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	1.330	3.5	5
18:51:38 น.	0.268	3.1	5	0.260	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	1.580	3.7	5

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-11 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา

ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายส่วนสี่ลม (ตากสิน-บางหว้า)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
1 มิ.ย. 65 18:51:44 น.	0.591	3.0	5	0.544	NOT APPLICABLE ^{1/}	5	1.630	3.4	5
19:03:36 น.	0.418	3.1	5	0.221	3.1	5	1.430	3.3	5
20:05:04 น.	0.426	3.0	5	0.244	3.1	5	1.470	3.6	5
20:05:07 น.	0.449	3.3	5	0.300	3.4	5	1.920	3.4	5
20:16:37 น.	0.300	2.9	5	0.189	3.0	5	1.350	3.6	5
20:48:48 น.	0.331	3.0	5	0.150	2.7	5	1.280	3.2	5
20:49:47 น.	0.441	3.0	5	0.292	2.8	5	1.340	3.3	5
21:37:35 น.	0.457	3.2	5	0.268	3.3	5	1.450	3.4	5
21:52:16 น.	0.457	3.2	5	0.213	3.2	5	1.350	3.3	5
22:07:16 น.	0.307	3.2	5	0.197	3.4	5	1.560	3.7	5
22:10:54 น.	0.560	3.0	5	0.229	3.0	5	1.420	3.3	5
22:33:37 น.	0.441	3.2	5	0.229	3.3	5	1.540	3.5	5
22:42:45 น.	0.402	3.1	5	0.252	3.1	5	1.340	3.5	5
2 มิ.ย. 65 01:04:15 น.	0.504	3.3	5	0.394	3.1	5	1.320	3.2	5
01:53:17 น.	0.449	2.9	5	0.236	3.4	5	1.300	3.4	5
01:53:43 น.	0.386	3.2	5	0.197	3.5	5	1.290	3.7	5
03:36:24 น.	0.497	3.0	5	0.158	2.8	5	1.520	3.2	5
04:53:12 น.	0.378	2.8	5	0.292	3.5	5	1.360	3.5	5
09:33:12 น.	0.331	2.8	5	0.355	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	1.400	3.1	5
09:33:15 น.	0.575	3.0	5	0.197	3.1	5	1.400	3.1	5
13:39:27 น.	0.504	3.0	5	0.244	3.1	5	1.470	3.4	5
19:37:26 น.	0.323	2.8	5	0.197	3.0	5	1.390	3.3	5
20:48:35 น.	0.544	2.8	5	0.276	2.6	5	1.430	3.1	5
21:01:20 น.	0.386	2.7	5	0.276	3.2	5	1.660	3.7	5
21:46:24 น.	0.481	3.1	5	0.268	2.9	5	1.590	3.4	5
21:46:27 น.	0.441	2.8	5	0.260	3.2	5	1.370	NOT APPLICABLE ^{1/}	-
22:29:04 น.	0.489	2.9	5	0.236	3.3	5	1.510	3.7	5

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

**ตารางที่ 3-11 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนครุณวิทย์วิทยา
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565**

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
2 มิ.ย. 65 23:09:30 น.	0.339	3.1	5	0.205	3.4	5	1.460	3.4	5
23:23:54 น.	0.426	3.1	5	0.276	3.2	5	1.400	3.4	5
3 มิ.ย. 65 00:58:29 น.	0.804	3.1	5	0.418	2.8	5	1.300	3.2	5
01:20:11 น.	0.473	3.2	5	0.142	3.3	5	1.620	3.5	5
01:28:59 น.	0.583	5.8	5	0.670	2.7	5	1.320	3.1	5
02:40:52 น.	0.307	3.2	5	0.229	3.3	5	1.560	3.7	5
02:40:55 น.	0.252	3.2	5	0.268	3.1	5	1.800	3.7	5
02:40:59 น.	0.323	3.0	5	0.221	3.4	5	1.280	3.5	5
04:26:19 น.	0.331	2.7	5	0.213	3.0	5	1.360	3.5	5
04:37:16 น.	0.449	3.0	5	0.197	3.0	5	1.350	3.1	5
08:01:12 น.	0.426	2.9	5	0.229	3.3	5	1.590	3.5	5
08:43:49 น.	0.449	3.0	5	0.173	2.6	5	1.300	3.4	5
11:03:08 น.	0.363	2.9	5	0.205	3.4	5	1.580	3.6	5
4 มิ.ย. 65 01:11:44 น.	0.497	2.9	5	0.441	3.1	5	1.800	3.2	5
5 มิ.ย. 65 06:00:11 น.	0.173	2.4	5	0.150	9.9	5	0.662	3.6	5

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-12 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณภายในวัดเพลง

ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายส่วนสี่ (ตากสิน-บางหว้า)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
31 พ.ค. 65	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-
1 มิ.ย. 65 09:47:29 น.	0.087	2.0	3	0.095	2.3	3	0.347	3.7	3
09:47:39 น.	0.079	2.3	3	0.087	1.2	3	0.339	3.4	3
2 มิ.ย. 65	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-
3 มิ.ย. 65	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-
4 มิ.ย. 65	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-
5 มิ.ย. 65	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	<0.25	NOT APPLICABLE ^{1/}	-

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

3.2.3 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

3.2.3.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการ ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการ ติดตามตรวจสอบ ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ในระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565 จำนวน 3 จุด คือ ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) และริมถนน สุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง) ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และความเร็วลมและทิศทางลม สรุปผลดังนี้

1) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน

1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.024-0.063 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพ อากาศในบรรยากาศทั่วไป ลงวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2547 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอน พิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร แสดงผลการติดตามตรวจสอบดัง **ตารางที่ 3-13 และภาคผนวก ค-1**

2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.036-0.080 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์ เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐาน คุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป 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 แสดงผลการติดตามตรวจสอบดัง**ตารางที่ 3-14 และภาคผนวก ค-1**

3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0035-0.088 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์ เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐาน คุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ลงวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2547 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร แสดงผลการติดตามตรวจสอบดัง**ตารางที่ 3-15 และภาคผนวก ค-1**

2) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์

1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.59-2.69 และ 1.78-2.62 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 3-13 และภาคผนวก ค-1

2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.78-3.83 และ 2.07-3.40 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 3-14 และภาคผนวก ค-1

3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี)

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.56-2.74 และ 1.72-2.44 ส่วนในล้านส่วน ตามลำดับ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 3-15 และภาคผนวก ค-1

3) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์

1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

พบว่า ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0039-0.0272 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 3-13 และภาคผนวก ค-1

2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)

พบว่า ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0098-0.0370 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 3-14 และภาคผนวก ค-1

3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบร์ริง)

พบว่า ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0084-0.0250 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 3-15 และภาคผนวก ค-1

4) ผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม

1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

พบว่า ความเร็วลม มีค่าระหว่าง 0.7-3.5 เมตรต่อวินาที โดยมีทิศทางลมส่วนใหญ่เป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนข้างมาทางทิศใต้ (SSW) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-13 และภาคผนวก ค-1

2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)

พบว่า ความเร็วลม มีค่าระหว่าง 0.7-3.2 เมตรต่อวินาที โดยมีทิศทางลมส่วนใหญ่เป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนข้างมาทางทิศใต้ (SSW) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-14 และภาคผนวก ค-1

3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบร์ริง)

พบว่า ความเร็วลม มีค่าระหว่าง 0.7-1.4 เมตรต่อวินาที โดยมีทิศทางลมส่วนใหญ่เป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างมาทางทิศใต้ (SSE) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-15 และภาคผนวก ค-1

ตารางที่ 3-13 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

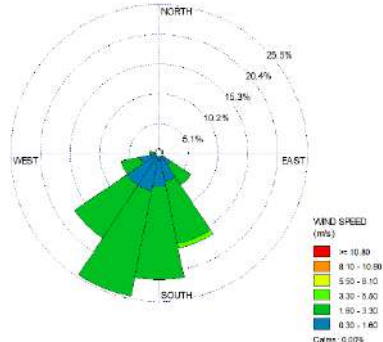
โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : ถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : 47P 0673654 1514702

วันที่ดำเนินการ	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (mg/m ³)	CO (ppm)		NO ₂ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppm)	ความเร็วลม (m/s)	ทิศทางลม
		CO เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	CO เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
31 พ.ค. - 1 มิ.ย. 65	0.053	1.79-2.50	2.03-2.45	0.0060-0.0202	0.9-2.5	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 1.60-3.30 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : SSW</p>
1-2 มิ.ย. 65	0.063	1.60-2.45	1.78-2.33	0.0039-0.0217	0.9-3.5	
2-3 มิ.ย. 65	0.052	1.59-2.66	1.96-2.62	0.0043-0.0248	0.7-3.1	
3-4 มิ.ย. 65	0.038	1.70-2.51	1.98-2.40	0.0065-0.0257	1.5-2.3	
4-5 มิ.ย. 65	0.024	1.95-2.69	2.10-2.53	0.0056-0.0272	1.4-2.4	
มาตรฐาน	≤ 0.12 ^{1/}	≤ 30.0 ^{2/}	≤ 9.0 ^{2/}	≤ 0.17 ^{3/}	-	

หมายเหตุ : ^{1/} 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

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

^{3/} 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 3-14 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

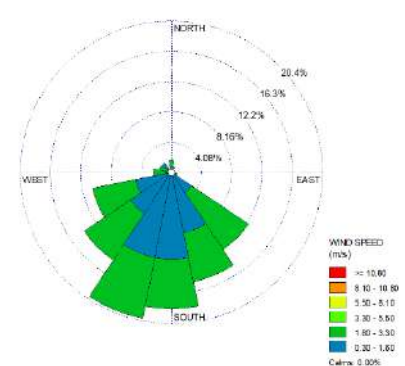
โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : 47P 0674090 1512924

วันที่ดำเนินการ	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (mg/m ³)	CO (ppm)		NO ₂ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (ppm)	ความเร็วลม (m/s)	ทิศทางลม
		CO เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	CO เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
31 พ.ค. - 1 มิ.ย. 65	0.080	2.16-3.36	2.42-3.24	0.0098-0.0284	0.7-2.2	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.3-1.6 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : SSW</p>
1-2 มิ.ย. 65	0.073	1.79-3.04	2.07-2.75	0.0135-0.0312	1.2-3.2	
2-3 มิ.ย. 65	0.051	2.07-3.07	2.36-2.83	0.0147-0.0370	0.7-2.3	
3-4 มิ.ย. 65	0.036	2.19-3.14	2.52-2.99	0.0119-0.0319	1.3-3.2	
4-5 มิ.ย. 65	0.054	1.78-3.83	2.17-3.40	0.0106-0.0337	0.8-3.2	
มาตรฐาน	≤ 0.12 ^{1/}	≤ 30.0 ^{2/}	≤ 9.0 ^{2/}	≤ 0.17 ^{3/}	-	

หมายเหตุ : ^{1/} 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

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

^{3/} 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

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบร์ริง)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : 47P 0673291 1510898

ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 1.60-3.30 m/s

ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : SSE

หมายเหตุ : ^{1/} 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

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

3/ 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

3.2.3.2 ผลการติดตามตรวจสอบเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ในระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565 จำนวน 3 จุด คือ ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) และริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง) ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงสูงสุด

1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 77.0-79.1 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบอยู่บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ที่มีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัดตลอดทั้งวัน รวมถึงอยู่ใกล้ป้ายรถประจำทางขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 84.7-105.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ดังตารางที่ 3-16 และภาคผนวก ค-2

2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 76.2-78.4 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบอยู่บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) ที่มีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัดตลอดทั้งวัน รวมถึงอยู่ใกล้ป้ายรถประจำทางขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 82.6-106.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ดังตารางที่ 3-17 และภาคผนวก ค-2

3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hr}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 76.0-77.6 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบอยู่บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง) ที่มีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัดตลอดทั้งวัน รวมถึงอยู่ใกล้ป้ายรถประจำทาง ขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 84.9-100.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ดังตารางที่ 3-18 และภาคผนวก ค-2

ตารางที่ 3-16 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : 47P 0673653 1514705

วันที่ดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
31 พ.ค. - 1 มิ.ย. 65	75.9-77.8	70.4-74.8	84.7-89.8	77.0*	83.0
1-2 มิ.ย. 65	77.0-80.1	70.7-74.4	97.3-104.0	78.5*	85.1
2-3 มิ.ย. 65	77.4-80.4	69.1-73.5	97.7-104.0	78.8*	85.4
3-4 มิ.ย. 65	78.0-80.0	69.0-73.2	96.5-105.0	79.1*	85.5
4-5 มิ.ย. 65	77.1-79.7	66.9-73.3	94.2-104.0	78.7*	84.9
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤ 115	≤ 70	-

หมายเหตุ : - ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) เพิ่มเติม

ที่มา : ^{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

* มีค่าเกินมาตรฐาน

ตารางที่ 3-17 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : 47P 0674097 1512944

วันที่ดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
31 พ.ค. - 1 มิ.ย. 65	75.1-77.3	72.3-74.7	82.6-90.9	76.2*	82.5
1-2 มิ.ย. 65	75.4-77.9	69.1-73.8	83.1-91.6	76.2*	82.5
2-3 มิ.ย. 65	75.1-79.6	68.5-73.5	83.0-103.0	76.9*	84.0
3-4 มิ.ย. 65	77.0-78.9	67.5-73.0	93.8-105.0	77.8*	84.4
4-5 มิ.ย. 65	75.8-81.0	64.6-75.3	92.4-106.0	78.4*	85.4
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤ 115	≤ 70	-

หมายเหตุ : - ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) เพิ่มเติม

ที่มา : ^{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

* มีค่าเกินมาตรฐาน

ตารางที่ 3-18 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง) ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : 47P 0673281 1510869

วันที่ดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
31 พ.ค. - 1 มิ.ย. 65	74.4-76.9	71.6-74.4	84.9-87.4	76.0*	82.1
1-2 มิ.ย. 65	75.1-78.6	71.3-74.3	85.4-99.8	76.3*	82.8
2-3 มิ.ย. 65	75.8-79.3	68.7-73.7	96.5-100.0	77.6*	83.3
3-4 มิ.ย. 65	76.1-78.7	70.5-74.2	97.5-100.0	77.5*	83.8
4-5 มิ.ย. 65	75.8-79.1	68.7-73.7	96.7-100.0	77.6*	83.6
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤ 115	≤ 70	-

หมายเหตุ : - ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) เพิ่มเติม

ที่มา : ^{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

* มีค่าเกินมาตรฐาน

3.2.3.3 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ส่วนต่อขยาย สายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ในระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565 จำนวน 3 จุด คือ ริมถนนสุขุมวิทใต้ สถานี E10 (สถานีบางจาก) ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) และริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง) ซึ่งบริเวณโดยรอบของทั้ง 3 จุดติดตามตรวจสอบเป็นอาคารพาณิชย์ และอาคารสำนักงาน จัดเป็นอาคารประเภทที่ 1

1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาค มีค่าอยู่ระหว่าง 0.095-1.210 มิลลิเมตรต่อวินาที โดยมีความถี่เกิดขึ้นระหว่าง ตรวจไม่พบ-16.5 เฮิรตซ์ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-19 และภาคผนวก ค-3

2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)

ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาค มีค่าอยู่ระหว่าง 0.118-1.980 มิลลิเมตรต่อวินาที โดยมีความถี่เกิดขึ้นระหว่าง ตรวจไม่พบ-46.5 เฮิรตซ์ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-20 และภาคผนวก ค-3

3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)

ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วของอนุภาค มีค่าอยู่ระหว่าง 0.087-0.969 มิลลิเมตรต่อวินาที โดยมีความถี่เกิดขึ้นระหว่าง ตรวจไม่พบ-16.5 เฮิรตซ์ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-21 และภาคผนวก ค-3

ตารางที่ 3-19 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
31 พ.ค. 65 10:19:39 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	10.7	20.4	0.757	6.2	20
11:39:09 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	3.9	20	0.741	3.7	20
13:05:51 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	2.8	20	0.812	2.3	20
14:25:19 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.110	9.0	20	0.717	5.6	20
20:48:21 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.189	8.3	20	0.993	5.1	20
21:12:40 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	8.8	20	0.757	4.2	20
21:35:10 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	5.9	20	0.788	5.6	20
22:21:31 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	7.8	20	0.899	4.1	20
22:54:21 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	6.9	20	0.709	4.9	20
23:03:50 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	4.6	20	0.788	4.7	20
23:42:12 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	7.9	20	0.725	5.4	20
23:50:03 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	3.5	20	0.709	5.2	20
23:50:34 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	4.7	20	0.820	5.7	20
1 มิ.ย. 65 00:02:05 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	12.5	21.3	0.741	4.0	20
00:18:26 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	6.3	20	0.709	6.6	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-19 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
1 มิ.ย. 65 00:21:38 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.110	6.6	20	0.717	4.5	20
00:33:35 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.197	12.8	21.4	0.741	2.9	20
00:36:39 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	6.6	20	0.828	3.9	20
00:43:08 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	7.8	20	0.796	6.4	20
00:47:49 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	6.7	20	0.757	5.3	20
01:19:23 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	5.2	20	0.733	3.5	20
01:33:02 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	4.5	20	1.000	3.1	20
01:39:24 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	5.1	20	0.709	5.2	20
01:41:00 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.189	6.6	20	0.946	5.9	20
02:04:33 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	7.0	20	0.820	4.6	20
02:47:04 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	4.0	20	0.962	4.1	20
02:50:27 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.189	13.5	21.8	0.725	9.1	20
02:55:43 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	2.8	20	0.883	3.7	20
03:43:32 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	3.7	20	0.906	3.3	20
03:54:56 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	6.1	20	0.820	5.0	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
(26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-19 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
1 มิ.ย. 65 04:41:21 น.	0.221	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	7.2	20	0.891	5.2	20
05:06:40 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	3.8	20	0.725	3.8	20
05:21:32 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	4.1	20	0.701	3.3	20
05:42:31 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	7.8	20	0.709	4.7	20
11:14:53 น.	0.221	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	7.5	20	0.757	6.5	20
11:16:37 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	5.9	20	0.765	5.2	20
11:17:34 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	7.3	20	0.733	5.1	20
12:11:54 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	5.0	20	0.930	5.3	20
14:57:38 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	5.6	20	0.749	4.9	20
20:23:57 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	5.0	20	0.765	4.8	20
21:47:31 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	12.5	20	0.717	5.7	20
22:21:28 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.110	7.9	20	0.765	6.0	20
23:04:40 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	8.3	20	0.757	4.8	20
23:49:01 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	10.7	20.4	0.717	6.8	20
23:49:04 น.	0.252	4.2	20	0.095	6.0	20	1.210	6.8	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-19 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
2 มิ.ย. 65 00:48:28 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	10.0	20	0.741	3.9	20
01:03:29 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	5.7	20	0.851	4.9	20
01:13:12 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	4.9	20	0.772	4.4	20
01:26:29 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	7.2	20	0.843	5.6	20
01:51:49 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	3.5	20	0.977	3.4	20
02:09:29 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	5.5	20	0.717	5.0	20
02:11:12 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.221	3.0	20	0.725	4.8	20
02:19:55 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	7.9	20	0.709	4.7	20
02:26:13 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	9.0	20	0.820	6.2	20
02:57:43 น.	0.221	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	7.2	20	0.733	6.3	20
03:00:44 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	9.0	20	0.717	6.2	20
04:15:21 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	5.3	20	0.796	4.4	20
04:20:35 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	5.7	20	0.851	4.3	20
04:25:45 น.	0.150	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	5.9	20	0.733	3.4	20
05:00:16 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.102	4.7	20	0.733	4.8	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-19 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
2 มิ.ย. 65 00:48:28 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	10.0	20	0.741	3.9	20
01:03:29 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	5.7	20	0.851	4.9	20
01:13:12 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	4.9	20	0.772	4.4	20
01:26:29 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	7.2	20	0.843	5.6	20
01:51:49 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	3.5	20	0.977	3.4	20
02:09:29 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	5.5	20	0.717	5.0	20
02:11:12 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.221	3.0	20	0.725	4.8	20
02:19:55 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	7.9	20	0.709	4.7	20
02:26:13 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	9.0	20	0.820	6.2	20
02:57:43 น.	0.221	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	7.2	20	0.733	6.3	20
03:00:44 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	9.0	20	0.717	6.2	20
04:15:21 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	5.3	20	0.796	4.4	20
04:20:35 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	5.7	20	0.851	4.3	20
04:25:45 น.	0.150	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	5.9	20	0.733	3.4	20
05:00:16 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.102	4.7	20	0.733	4.8	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-19 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
2 มิ.ย. 65 05:00:20 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	5.6	20	0.812	5.9	20
05:08:24 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	3.8	20	1.130	3.7	20
05:21:35 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	6.1	20	0.717	5.6	20
09:35:52 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	5.0	20	0.757	4.8	20
09:45:19 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	6.3	20	0.772	5.2	20
09:50:36 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	5.9	20	0.780	5.0	20
09:59:55 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.110	4.7	20	0.835	5.2	20
09:59:59 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	4.3	20	0.820	5.1	20
10:02:07 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	6.2	20	0.749	4.2	20
11:04:04 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	8.5	20	0.891	4.4	20
11:04:29 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	4.7	20	0.733	3.8	20
13:55:59 น.	0.158	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	3.4	20	0.709	4.1	20
20:40:21 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	7.2	20	0.772	6.2	20
22:37:29 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	5.4	20	0.725	4.2	20
22:38:55 น.	0.158	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	5.2	20	0.812	4.1	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
(26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-19 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
2 มิ.ย. 65 22:49:58 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	13.1	21.6	0.757	5.4	20
22:56:49 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	3.7	20	0.749	4.2	20
22:57:09 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.102	5.2	20	0.709	3.4	20
23:33:20 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	5.2	20	0.725	5.6	20
3 มิ.ย. 65 00:28:13 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	8.3	20	0.914	3.7	20
00:29:26 น.	0.205	1.6	20	0.110	7.0	20	0.788	6.0	20
00:49:23 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.213	4.1	20	0.733	4.7	20
00:57:29 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	10.9	20.5	0.709	5.5	20
01:05:42 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	16.5	23.3	0.772	4.0	20
01:06:05 น.	0.181	2.3	20	0.142	8.7	20	0.765	5.8	20
01:06:10 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	8.8	20	0.772	6.2	20
01:45:22 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	8.8	20	0.820	6.9	20
03:08:03 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.221	6.2	20	0.780	4.7	20
03:28:27 น.	0.150	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	5.5	20	0.765	3.2	20
03:36:11 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	5.3	20	0.725	6.8	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-19 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
3 มิ.ย. 65 03:56:13 น.	0.158	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	6.4	20	0.765	4.8	20
09:34:56 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	8.4	20	0.709	6.1	20
13:07:17 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	6.2	20	0.741	4.7	20
13:12:46 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	4.4	20	0.867	4.2	20
13:13:07 น.	0.158	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	5.2	20	0.812	4.7	20
14:40:36 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	4.8	20	0.899	3.9	20
23:17:38 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	7.3	20	0.772	6.3	20
23:47:15 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	8.1	20	0.709	6.0	20
4 มิ.ย. 65 02:15:48 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	5.6	20	0.812	5.4	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-20 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
31 พ.ค. 65 11:20:06 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	3.5	20	0.709	3.0	20
11:32:24 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	2.7	20	0.725	1.8	20
12:56:25 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	2.2	20	0.820	2.0	20
14:43:35 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	3.8	20	0.757	3.4	20
19:26:23 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	4.2	20	0.709	3.5	20
20:12:29 น.	0.229	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	3.7	20	0.725	3.1	20
20:12:32 น.	0.252	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.213	4.7	20	0.780	3.4	20
23:34:02 น.	0.244	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	5.3	20	0.883	4.1	20
1 มิ.ย. 65 00:01:31 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	3.0	20	0.709	2.4	20
00:05:14 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	4.0	20	0.820	3.5	20
01:08:55 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	3.2	20	0.780	2.6	20
01:49:24 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	3.3	20	0.930	2.8	20
01:57:41 น.	0.260	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.221	4.9	20	0.757	3.1	20
01:57:44 น.	0.229	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	3.7	20	1.020	3.4	20
02:53:54 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.189	4.3	20	0.733	2.9	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
(26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-20 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
1 มิ.ย. 65 04:53:13 น.	0.221	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.221	5.0	20	0.930	4.4	20
04:53:16 น.	0.221	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	4.5	20	0.820	4.1	20
04:54:52 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	4.5	20	0.765	3.3	20
07:21:01 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.189	4.2	20	0.796	3.3	20
10:29:27 น.	0.260	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.213	4.9	20	1.020	4.1	20
10:30:36 น.	0.229	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.229	4.4	20	1.090	3.9	20
13:21:42 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.205	3.6	20	0.954	2.9	20
21:30:13 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.197	5.6	20	0.867	4.8	20
22:15:22 น.	0.244	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.307	4.4	20	1.410	4.0	20
22:33:35 น.	0.236	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.260	9.9	20	0.922	8.8	20
23:12:26 น.	0.268	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.205	5.9	20	0.717	3.9	20
23:12:29 น.	0.268	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.260	4.1	20	0.993	3.5	20
23:47:34 น.	0.252	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	4.6	20	0.772	3.6	20
2 มิ.ย. 65 00:19:57 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	5.6	20	0.780	4.9	20
00:28:55 น.	0.236	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.213	3.9	20	1.030	3.3	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
(26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-20 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
2 มิ.ย. 65 00:28:58 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	3.7	20	0.962	3.4	20
00:29:14 น.	0.252	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.189	3.9	20	0.820	3.3	20
01:31:12 น.	0.260	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	5.7	20	0.851	2.9	20
01:39:11 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	4.5	20	0.717	3.0	20
02:21:06 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	3.3	20	0.977	2.9	20
03:23:17 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	3.9	20	0.765	3.0	20
03:47:16 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	3.0	20	0.796	2.7	20
04:35:09 น.	0.236	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.205	8.3	20	0.867	2.8	20
04:35:13 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.213	3.4	20	0.835	2.9	20
06:44:01 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.213	4.3	20	0.946	3.4	20
06:44:04 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	3.1	20	0.891	3.4	20
10:27:35 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	5.2	20	0.733	3.1	20
10:32:30 น.	0.236	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.197	3.9	20	0.930	3.6	20
10:37:31 น.	0.221	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	3.7	20	0.709	3.3	20
12:14:19 น.	0.236	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.252	3.9	20	0.891	3.6	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
(26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-20 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
2 มิ.ย. 65 12:23:47 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	2.8	20	0.725	2.6	20
12:23:50 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	3.2	20	0.717	2.4	20
12:32:08 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	4.1	20	0.828	3.4	20
12:40:47 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.189	3.9	20	0.851	3.1	20
12:40:50 น.	0.229	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	3.5	20	0.796	2.8	20
18:54:29 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.189	4.6	20	0.820	3.4	20
19:17:04 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.236	3.8	20	0.765	3.3	20
22:20:07 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	3.9	20	0.906	3.3	20
22:36:38 น.	0.229	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.205	3.6	20	1.060	3.4	20
22:36:41 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	3.5	20	0.788	2.9	20
23:13:51 น.	0.276	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	4.0	20	0.851	3.1	20
23:52:18 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.221	4.8	20	0.820	1.7	20
23:54:41 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	3.3	20	0.906	2.8	20
3 มิ.ย. 65 00:24:58 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	3.4	20	0.709	2.6	20
01:34:37 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	2.7	20	0.772	2.6	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
(26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-20 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
3 มิ.ย. 65 01:50:24 น.	0.244	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	5.1	20	0.788	3.3	20
02:31:13 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	3.8	20	0.843	3.1	20
03:29:03 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	3.3	20	0.725	2.6	20
03:49:29 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	3.3	20	0.725	2.8	20
04:12:34 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	3.2	20	0.859	3.2	20
04:47:44 น.	0.221	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.205	4.8	20	0.954	4.0	20
05:13:03 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	3.1	20	0.962	2.9	20
05:30:33 น.	0.244	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	3.3	20	0.835	2.5	20
06:13:50 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.197	9.7	20	0.780	9.1	20
07:23:51 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	4.3	20	0.749	3.7	20
11:06:59 น.	0.229	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.189	4.0	20	0.843	3.1	20
23:57:55 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	4.6	20	0.725	3.0	20
4 มิ.ย. 65 00:10:41 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	3.6	20	0.828	2.7	20
00:23:34 น.	0.229	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	4.5	20	1.030	3.5	20
00:23:37 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	3.7	20	1.060	3.4	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
(26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-20 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
4 มิ.ย. 65 01:48:06 น.	0.331	9.0	20	0.410	25.6	27.8	0.922	NOT APPLICABLE ^{1/}	-
01:54:09 น.	0.410	12.5	21.3	0.449	42.7	36.4	1.240	NOT APPLICABLE ^{1/}	-
03:34:42 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	4.2	20	0.875	3.1	20
05:26:48 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	3.5	20	0.938	2.9	20
06:16:31 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	3.6	20	0.969	3.2	20
08:18:56 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	3.0	20	0.772	2.8	20
08:46:48 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	2.9	20	0.717	3.2	20
10:54:56 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	3.9	20	0.749	3.4	20
13:27:49 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.189	2.9	20	0.946	2.6	20
15:48:48 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	3.7	20	0.899	3.0	20
21:14:24 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	3.5	20	0.717	3.2	20
21:34:46 น.	0.229	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.244	6.7	20	0.804	3.8	20
21:34:50 น.	0.221	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.229	5.7	20	0.859	4.5	20
23:39:31 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	3.6	20	0.757	3.0	20
5 มิ.ย. 65 00:04:18 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	3.7	20	0.796	3.1	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

ตารางที่ 3-20 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
5 มิ.ย. 65 00:26:17 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	3.9	20	0.749	2.9	20
02:17:13 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.205	6.7	20	0.993	2.9	20
02:17:16 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	3.2	20	0.757	2.8	20
03:11:26 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	3.1	20	0.843	3.0	20
07:03:20 น.	0.244	2.9	20	0.197	4.4	20	0.812	4.2	20
08:29:11 น.	1.450	46.5	38.3	0.615	39.4	34.7	1.800	46.5	38.3
08:29:14 น.	0.591	42.7	36.4	0.528	34.1	32.1	0.812	22.3	26.2
08:30:21 น.	0.520	34.1	32.1	0.544	28.4	29.2	1.150	4.3	20
08:40:16 น.	0.268	3.9	20	1.730	16.0	23	1.920	14.2	
08:40:31 น.	0.229	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	1.720	15.1	22.6	1.980	9.0	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

**ตารางที่ 3-21 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบร์ริง)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565**

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
31 พ.ค. 65 10:54:18 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.110	7.2	20	0.788	6.0	20
11:15:26 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.189	10.2	20.1	0.733	5.3	20
11:26:00 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	5.9	20	0.646	4.3	20
11:37:21 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	5.1	20	0.607	4.9	20
13:26:40 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	6.4	20	0.607	4.1	20
1 มิ.ย. 65 08:20:06 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	4.1	20	0.607	5.2	20
08:34:24 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	4.8	20	0.623	5.1	20
08:57:06 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	6.1	20	0.859	6.2	20
09:28:16 น.	0.236	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	6.3	20	0.662	5.5	20
09:29:28 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	6.0	20	0.599	5.1	20
09:50:40 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	6.0	20	0.686	6.4	20
10:05:56 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	7.3	20	0.686	6.6	20
12:08:07 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	3.1	20	0.615	4.2	20
13:15:43 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	5.5	20	0.599	4.1	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

**ตารางที่ 3-21 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบร์จ)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565**

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์จ)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
2 มิ.ย. 65 06:06:16 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	5.1	20	0.638	4.6	20
06:20:37 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	6.7	20	0.599	5.1	20
06:22:40 น.	0.221	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	4.9	20	0.686	5.5	20
06:23:04 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	6.2	20	0.694	5.3	20
06:39:56 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	4.8	20	0.678	3.9	20
06:40:01 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	4.2	20	0.678	3.8	20
06:43:42 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	5.0	20	0.654	4.8	20
08:37:59 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	7.3	20	0.599	4.7	20
09:05:59 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	7.8	20	0.599	7.1	20
09:24:52 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	3.9	20	0.820	4.6	20
09:29:21 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.110	7.3	20	0.607	4.7	20
12:07:03 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	7.9	20	0.969	6.0	20
12:49:45 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	3.2	20	0.599	2.7	20
13:28:13 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	4.8	20	0.607	4.5	20
13:32:07 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	8.1	20	0.631	5.2	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
(26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

**ตารางที่ 3-21 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบร์ริง)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565**

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
2 มิ.ย. 65 13:59:26 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.110	5.1	20	0.623	4.2	20
14:00:27 น.	0.221	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.260	3.9	20	0.607	3.6	20
14:10:17 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.087	6.5	20	0.599	5.8	20
14:22:44 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	6.9	20	0.686	6.4	20
14:40:57 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	5.1	20	0.709	4.2	20
14:44:07 น.	0.158	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	4.5	20	0.623	4.0	20
14:51:44 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	7.1	20	0.701	5.1	20
3 มิ.ย. 65 06:50:23 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	2.8	20	0.804	3.2	20
11:23:13 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	2.9	20	0.631	4.1	20
11:38:33 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	16.5	20	0.701	8.8	20
11:40:11 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	5.5	20	0.631	4.1	20
11:44:29 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	10.7	20.4	0.757	4.5	20
12:18:57 น.	0.158	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	9.5	20	0.725	3.4	20
12:19:25 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	2.4	20	0.607	2.4	20
13:09:09 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.095	8.3	20	0.694	5.6	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
(26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

**ตารางที่ 3-21 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบร์ริง)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565**

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
3 มิ.ย. 65 13:12:32 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	12.2	21.1	0.646	6.0	20
13:13:45 น.	0.158	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.102	4.3	20	0.607	3.6	20
14:09:46 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	3.7	20	0.701	2.9	20
15:48:17 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	8.5	20	0.741	3.8	20
16:31:55 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	8.1	20	0.615	5.0	20
16:37:29 น.	0.158	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	5.0	20	0.701	2.8	20
16:46:53 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	8.7	20	0.631	7.1	20
16:51:42 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	8.0	20	0.922	6.0	20
16:51:45 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	6.0	20	0.875	3.4	20
16:59:15 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.102	5.8	20	0.638	5.9	20
17:46:58 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	6.0	20	0.599	3.3	20
19:11:01 น.	0.158	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	6.8	20	0.670	5.9	20
19:21:04 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	6.8	20	0.757	5.6	20
19:44:11 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	6.7	20	0.796	5.5	20
20:39:07 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.205	4.4	20	0.796	4.4	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
(26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

**ตารางที่ 3-21 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบร์ริง)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565**

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
3 มิ.ย. 65 20:58:55 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	6.0	20	0.701	5.2	20
22:14:57 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.173	3.8	20	0.670	4.4	20
22:19:28 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	8.3	20	0.765	5.5	20
22:19:31 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	5.8	20	0.623	3.9	20
22:36:02 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	7.9	20	0.638	5.5	20
22:41:26 น.	0.150	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	3.8	20	0.670	3.3	20
23:12:03 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	3.0	20	0.875	4.7	20
23:18:29 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.205	7.6	20	0.820	3.2	20
23:23:29 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	8.0	20	0.757	5.7	20
23:30:34 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	5.3	20	0.678	5.0	20
23:30:39 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.110	8.3	20	0.607	5.7	20
23:36:36 น.	0.150	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	5.6	20	0.757	3.8	20
4 มิ.ย. 65 06:12:03 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	5.2	20	0.780	3.7	20
06:19:41 น.	0.150	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.158	4.3	20	0.891	3.9	20
06:19:44 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	6.7	20	0.678	4.5	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
(26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

**ตารางที่ 3-21 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบร์ริง)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565**

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
4 มิ.ย. 65 06:20:34 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	6.0	20	0.788	6.2	20
06:20:44 น.	0.213	3.0	20	0.095	5.9	20	0.599	5.2	20
06:24:50 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	5.9	20	0.859	6.2	20
06:46:18 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	5.5	20	0.615	5.0	20
07:02:20 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	4.7	20	0.765	4.2	20
07:10:05 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.095	7.5	20	0.615	4.5	20
07:11:48 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.110	7.5	20	0.631	4.1	20
07:14:11 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	8.3	20	0.631	4.6	20
07:30:18 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.150	3.1	20	0.725	3.6	20
07:34:29 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	13.1	21.6	0.654	3.2	20
07:51:20 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.110	9.7	20	0.623	6.5	20
08:48:11 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.347	2.9	20	0.631	3.3	20
10:19:04 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	6.6	20	0.654	4.3	20
11:02:40 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.181	3.9	20	0.607	4.7	20
11:11:17 น.	0.213	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.205	3.1	20	0.654	4.2	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

**ตารางที่ 3-21 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีเบรจิ่ง)
ระหว่างวันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565**

โครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-เบรจิ่ง)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : วันที่ 31 พฤษภาคม - 5 มิถุนายน พ.ศ. 2565

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็วของ อนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
4 มิ.ย. 65 11:58:55 น.	0.189	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.118	12.2	21.1	0.607	6.7	20
12:41:31 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	4.5	20	0.709	3.1	20
13:18:53 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.213	5.3	20	0.757	2.9	20
13:55:43 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	7.3	20	0.694	5.5	20
13:58:03 น.	0.158	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	4.8	20	0.623	4.7	20
14:09:53 น.	0.181	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.126	6.2	20	0.623	6.4	20
14:12:17 น.	0.173	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.142	11.4	20.7	0.599	5.7	20
14:19:03 น.	0.166	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.166	5.1	20	0.812	4.8	20
5 มิ.ย. 65 05:25:58 น.	0.229	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.189	6.1	20	0.654	3.0	20
05:30:14 น.	0.197	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.134	3.1	20	0.670	2.4	20
06:05:40 น.	0.205	NOT APPLICABLE ^{1/}	-	0.252	10.0	20	0.851	9.7	20

หมายเหตุ : - NOT APPLICABLE คือ เกิดความถี่ไม่ต่อเนื่อง

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

3.3 ผลการศึกษาการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

3.3.1 ผลการสำรวจความพึงพอใจระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม

บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของประชาชน บริเวณโดยรอบสถานี 7 สถานี จำนวน 456 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

3.3.1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างพบว่า เป็นเพศหญิง ร้อยละ 63.8 และเพศชาย ร้อยละ 36.2 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 35.7 รองลงมาช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 29.2 ช่วงอายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 17.5 ตามลำดับ การประกอบอาชีพของกลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัท ร้อยละ 56.6 รองลงมาประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 20.0 และเป็นนักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 16.7 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาชั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 55.3 รองลงมากำลังศึกษา ร้อยละ 15.8 และระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 11.8 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 4-5 คน ร้อยละ 28.8 รองลงมาจำนวนสมาชิก 2-3 คน ร้อยละ 24.4 และมีจำนวน 3-4 คน ร้อยละ 21.9 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่กรุงเทพฯ ร้อยละ 69.7 เกิดที่สมุทรปราการ ร้อยละ 3.7 และร้อยละ 22.4 ย้ายมาจากภาคอื่น ประกอบด้วย ภาคกลางมากที่สุด ร้อยละ 42.2 รองลงมาคือภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ร้อยละ 32.4 และภาคเหนือ ร้อยละ 11.8 สาเหตุของการย้ายมาส่วนใหญ่เพื่อมาหางานทำ ร้อยละ 77.5 รองลงมาย้ายมาเพื่อศึกษาต่อ ร้อยละ 14.7 และเพื่อย้ายตามครอบครัว/แต่งงาน ร้อยละ 6.9 ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นคอนโดมิเนียม ร้อยละ 38.6 รองลงมาเป็นบ้านเดี่ยวชั้นเดียวหรือสองชั้น ร้อยละ 33.6 และเป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 15.1 ตามลำดับ

3.3.1.2 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากการสอบถามการใช้บริการของประชาชน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสไม่เกิน 10 ครั้ง ร้อยละ 30.0 รองลงมาใช้บริการมากกว่า 50 ครั้ง ร้อยละ 23.5 และใช้บริการ 11-20 ครั้ง ร้อยละ 13.2 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าโดยตอบว่าใช้บริการวันจันทร์-วันศุกร์ ร้อยละ 49.3 รองลงมาใช้บริการวันหยุดนักขัตฤกษ์ ร้อยละ 37.8 และตอบว่า ไม่ได้ใช้บริการวันใดเป็นประจำ ร้อยละ 12.8 ตามลำดับ ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 10:01-12:00 น. ร้อยละ 29.0 รองลงมา ช่วงเวลาระหว่าง 08:01-10:00 น. ร้อยละ 19.0 และอยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 16:01-18:00 น. ร้อยละ 14.3 ตามลำดับ

วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าเพื่อไปสถานที่ทำงาน ร้อยละ 24.3 รองลงมาเพื่อไปห้างสรรพสินค้า/ร้านขายของ ร้อยละ 23.6 และเพื่อไปที่พักอาศัย ร้อยละ 18.0 ตามลำดับ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถพาไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการได้พอดี ร้อยละ 86.6 และต้องอาศัยการเดินทางด้วยวิธีอื่นประกอบ ร้อยละ 13.4 ชนิดของบัตรโดยสารที่ใช้ในการเดินทาง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บัตรแรบบิทการ์ด สำหรับบุคคลทั่วไป ร้อยละ 62.1 รองลงมาคือ ใช้บัตรโดยสารเที่ยวเดียว ร้อยละ 35.7 ใช้บัตรแรบบิทการ์ด สำหรับนักเรียนนักศึกษา และบัตรแรบบิทการ์ด สำหรับผู้สูงอายุเท่ากัน ร้อยละ 0.9 ตามลำดับ

โดยมีสถานีต้นทาง/ปลายทางที่ใช้บริการเป็นประจำ คือ สถานีเปลี่ยนเส้นทาง CEN สยาม ร้อยละ 16.9 รองลงมาคือ สายสีลม S12 บางหว้า ร้อยละ 12.8 และสายสีลม S7 กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 8.0 ตามลำดับ

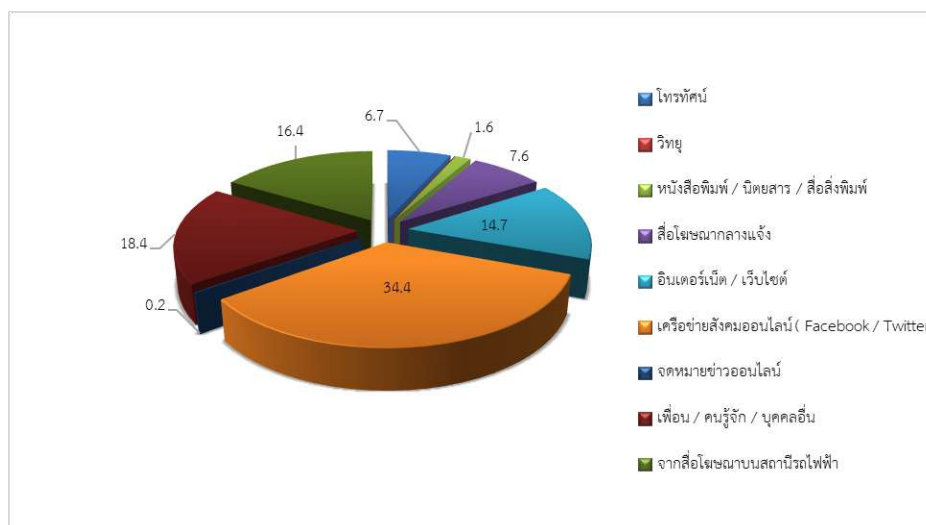
นอกจากนี้ เมื่อสอบถามกลุ่มตัวอย่างในการเดินทางกรณีที่ไม่ได้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เดินทางเดินทางโดยใช้รถแท็กซี่มากที่สุด ร้อยละ 33.9 รองลงมาใช้รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 30.9 และเดินทางโดยใช้ รถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 26.2 ตามลำดับ

โดยมีสถานีต้นทาง/ปลายทางที่ใช้บริการเป็นประจำ คือ สถานีเปลี่ยนเส้นทาง CEN สยาม ร้อยละ 16.9 รองลงมา คือ สายสีลม S12 บางหว้า ร้อยละ 12.8 และสายสีลม S7 กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 8.0 ตามลำดับ

นอกจากนี้ เมื่อสอบถามกลุ่มตัวอย่างในการเดินทางกรณีที่ไม่ได้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เดินทางเดินทางโดยใช้รถแท็กซี่มากที่สุด ร้อยละ 33.9 รองลงมาใช้รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 30.9 และเดินทางโดยใช้ รถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 26.2 ตามลำดับ

3.3.1.3 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายสายสีลม พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รับทราบข่าวสารเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอสจากเครือข่ายสังคมออนไลน์ (เช่น Facebook, Twitter) มากที่สุด ร้อยละ 34.4 รองลงมาทราบจากเพื่อน/คนรู้จัก/บุคคลอื่น ร้อยละ 18.4 และทราบจากสื่อโฆษณาบนสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 16.4 ตามลำดับ



รูปที่ 3-5 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการของกลุ่มเป้าหมาย

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน มีระดับความพึงพอใจต่อแหล่งข้อมูลดังนี้

1. โทรทัศน์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 48.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 30.3 และระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 16.4 ตามลำดับ

2. วิทู เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 71.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 23.9 และระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 3.5 ตามลำดับ

3. หนังสือพิมพ์/นิตยสาร/สื่อสิ่งพิมพ์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 52.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 37.5 และระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 7.9 ตามลำดับ

4. สื่อโฆษณากลางแจ้ง เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 43.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 38.4 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 12.3 ตามลำดับ

5. อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 37.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 21.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 20.4 ตามลำดับ

6. เครือข่ายสังคมออนไลน์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 57.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 31.3 และระดับความพึงพอใจน้อย และปานกลางเท่ากัน ร้อยละ 5.5 ตามลำดับ

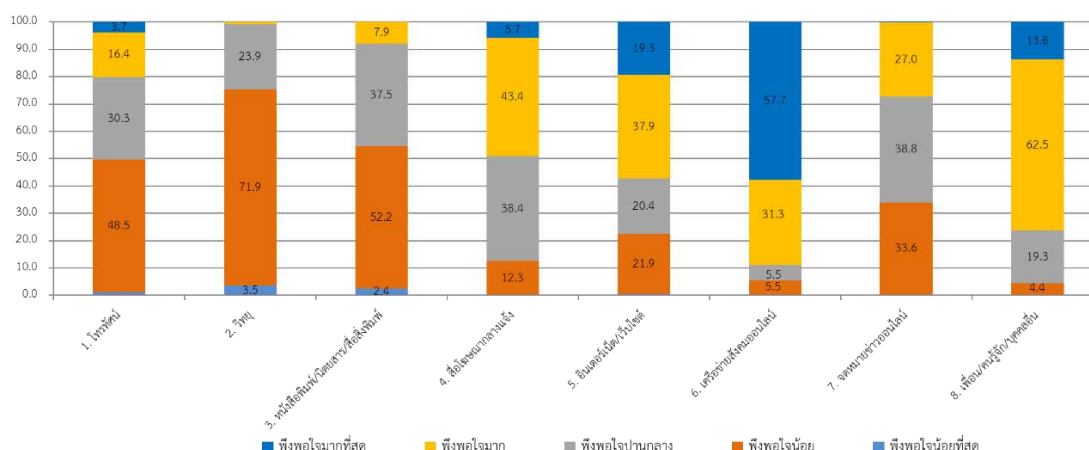
7. จดหมายข่าวออนไลน์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 38.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 33.6 และระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 27.0 ตามลำดับ

8. เพื่อน/คนรู้จัก/บุคคลอื่น เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 62.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.3 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.8 ตามลำดับ

ดังนั้น ภาพรวมค่าเฉลี่ยความพึงพอใจต่อแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในระดับปานกลาง ร้อยละ (64.0) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-22

ตารางที่ 3-22 แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. โทรทัศน์	1.1	48.5	30.3	16.4	3.7	54.6	ปานกลาง
2. วิทู	3.5	71.9	23.9	0.7	0.0	44.3	น้อย
3. หนังสือพิมพ์/นิตยสาร/สื่อสิ่งพิมพ์	2.4	52.2	37.5	7.9	0.0	50.2	ปานกลาง
4. สื่อโฆษณากลางแจ้ง	0.2	12.3	38.4	43.4	5.7	68.4	ปานกลาง
5. อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์	0.5	21.9	20.4	37.9	19.3	70.7	มาก
6. เครือข่ายสังคมออนไลน์	0.0	5.5	5.5	31.3	57.7	88.2	มาก
7. จดหมายข่าวออนไลน์	0.4	33.6	38.8	27.0	0.2	58.6	ปานกลาง
8. เพื่อน/คนรู้จัก/บุคคลอื่น	0.0	4.4	19.3	62.5	13.8	77.1	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						64.0	ปานกลาง



รูปที่ 3-6 แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

3.3.1.4 ความพึงพอใจ ที่มีต่อคุณภาพการให้บริการ ในการใช้รถไฟฟ้า

นอกจากนี้เมื่อสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อบัณฑิตด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

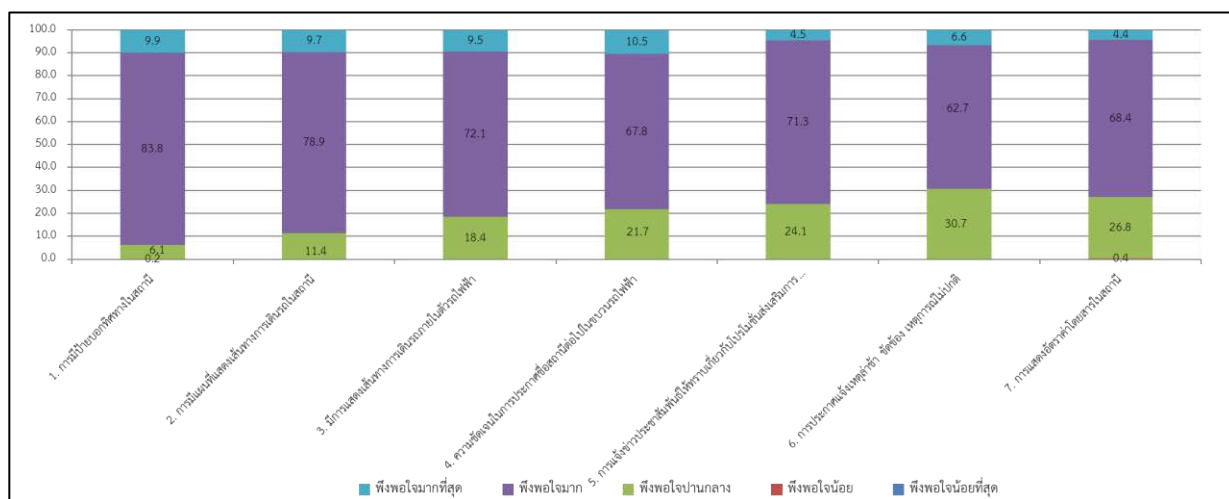
1. การมีป้ายบอกทิศทางในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 83.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 9.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 6.1 ตามลำดับ
2. การมีแผนที่แสดงเส้นทางการเดินรถในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 78.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 9.7 ตามลำดับ
3. มีการแสดงเส้นทางการเดินรถภายในตัวรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 72.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 18.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 9.5 ตามลำดับ
4. ความชัดเจนในการประกาศชื่อสถานีต่อไปในขบวนรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 67.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 21.7 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 10.5 ตามลำดับ
5. การแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์ให้ทราบเกี่ยวกับโปรโมชั่นส่งเสริมการขายต่างๆ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 71.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 24.1 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 4.6 ตามลำดับ
6. การประกาศแจ้งเหตุล่าช้า ขัดข้อง เหตุการณ์ไม่ปกติ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 62.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 30.7 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 6.6 ตามลำดับ

7. การแสดงอัตราค่าโดยสารในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 68.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 26.8 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 4.4 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความพึงพอใจที่มีต่อปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีระดับความพึงพอใจในระดับมาก ร้อยละ (77.6) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-23

ตารางที่ 3-23 ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. การมีป้ายบอกทิศทางในสถานี	0.0	0.2	6.1	83.8	9.9	80.7	มาก
2. การมีแผนที่แสดงเส้นทางการเดินรถในสถานี	0.0	0.0	11.4	78.9	9.7	79.6	มาก
3. มีการแสดงเส้นทางการเดินรถภายในตัวรถไฟฟ้า	0.0	0.0	18.4	72.1	9.5	78.2	มาก
4. ความชัดเจนในการประกาศชื่อสถานีต่อไปในขบวนรถไฟฟ้า	0.0	0.0	21.7	67.8	10.5	77.8	มาก
5. การแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์ให้ทราบเกี่ยวกับโปรโมชั่นส่งเสริมการขายต่างๆ	0.0	0.0	24.1	71.3	4.6	76.1	มาก
6. การประกาศแจ้งเหตุล่าช้า ขัดข้อง เหตุการณ์ไม่ปกติ	0.0	0.0	30.7	62.7	6.6	75.2	มาก
7. การแสดงอัตราค่าโดยสารในสถานี	0.0	0.4	26.8	68.4	4.4	75.4	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						77.6	มาก



รูปที่ 3-7 ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. การให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 75.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 22.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 2.4 ตามลำดับ

2. การให้บริการด้วยความสุภาพ เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 76.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 5.0 ตามลำดับ

3. การให้บริการด้วยความกระตือรือร้น เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 78.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 7.9 ตามลำดับ

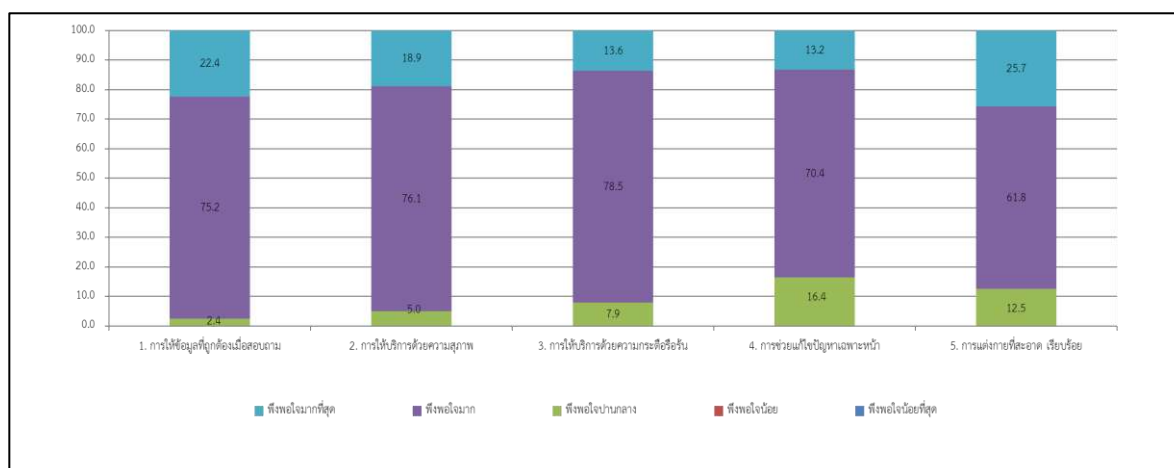
4. การช่วยแก้ไขปัญหเฉพาะหน้า เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 70.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 16.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.2 ตามลำดับ

5. การแต่งกายที่สะอาด เรียบร้อย เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 61.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 25.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 12.5 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับมาก ร้อยละ (82.0) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-24

ตารางที่ 3-24 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. การให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม	0.0	0.0	2.4	75.2	22.4	84.0	มาก
2. การให้บริการด้วยความสุภาพ	0.0	0.0	5.0	76.1	18.9	82.8	มาก
3. การให้บริการด้วยความกระตือรือร้น	0.0	0.0	7.9	78.5	13.6	81.1	มาก
4. การช่วยแก้ไขปัญหเฉพาะหน้า	0.0	0.0	16.4	70.4	13.2	79.3	มาก
5. การแต่งกายที่สะอาด เรียบร้อย	0.0	0.0	12.5	61.8	25.7	82.6	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						82.0	มาก



รูปที่ 3-8 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. ความสะดวกในการซื้อบัตรโดยสาร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 73.2 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 21.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 5.1 ตามลำดับ

2. ความเพียงพอของจุดจำหน่ายบัตรโดยสาร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 72.4 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 9.6 ตามลำดับ

3. การมีบันไดเลื่อน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 61.2 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 30.3 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 5.5 ตามลำดับ

4. การมีลิฟต์สำหรับผู้ทุพพลภาพ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 59.0 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 33.3 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 5.0 ตามลำดับ

5. การมีสถานที่จอดรถไว้บริการ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 64.0 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 31.8 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 5.5 ตามลำดับ

6. การมีโทรศัพท์สาธารณะไว้บริการภายในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 60.1 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 31.8 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 5.5 ตามลำดับ

7. การมีตู้เบิกเงินสดอัตโนมัติไว้บริการภายในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 66.2 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 27.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 3.7 ตามลำดับ

8. ความสะอาดของสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 79.2 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 16.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 4.4 ตามลำดับ

9. ความสะอาดบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 78.9 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 17.8 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 3.3 ตามลำดับ

10. ความกว้างขวางบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 77.6 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 14.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 7.2 ตามลำดับ

11. ความสะอาดภายในขบวนรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 75.0 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 7.0 ตามลำดับ

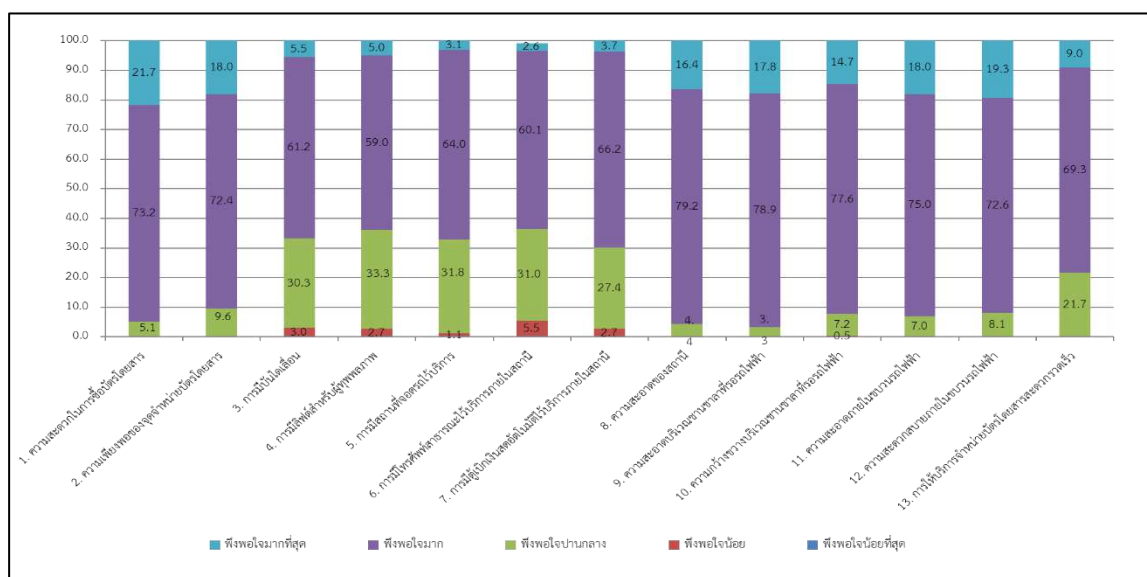
12. ความสะดวกสบายภายในขบวนรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 72.6 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 19.3 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 8.1 ตามลำดับ

13. การให้บริการจำหน่ายบัตรโดยสารสะดวกรวดเร็ว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 69.3 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 21.7 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 9.0 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับมาก ร้อยละ (70.2) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-25

ตารางที่ 3-25 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส
ของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการ รถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ความสะดวกในการซื้อบัตรโดยสาร	0.0	0.0	5.1	73.2	21.7	83.3	มาก
2. ความเพียงพอของจุดจำหน่ายบัตรโดยสาร	0.0	0.0	9.6	72.4	18.0	81.7	มาก
3. การมีบันไดเลื่อน	0.0	3.0	30.3	61.2	5.5	73.8	มาก
4. การมีลิฟต์สำหรับผู้ทุพพลภาพ	0.0	2.7	33.3	59.0	5.0	73.3	มาก
5. การมีสถานที่จอดรถให้บริการ	0.0	1.1	31.8	64.0	3.1	73.8	มาก
6. การมีโทรศัพท์สาธารณะให้บริการภายในสถานี	0.0	5.5	31.8	60.1	2.6	72.0	มาก
7. การมีตู้เบิกเงินสดอัตโนมัติให้บริการภายในสถานี	0.0	2.7	27.4	66.2	3.7	74.2	มาก
8. ความสะอาดของสถานี	0.0	0.0	4.4	79.2	16.4	82.4	มาก
9. ความสะอาดบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า	0.0	0.0	3.3	78.9	17.8	82.9	มาก
10. ความกว้างขวางบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า	0.0	0.5	7.2	77.6	14.7	81.3	มาก
11. ความสะอาดภายในขบวนรถไฟฟ้า	0.0	0.0	7.0	75.0	18.0	82.2	มาก
12. ความสะดวกสบายภายในขบวนรถไฟฟ้า	0.0	0.0	8.1	72.6	19.3	82.2	มาก
13. การให้บริการจำหน่ายบัตรโดยสารสะดวกรวดเร็ว	0.0	0.0	21.7	69.3	9.0	77.5	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						70.2	มาก



รูปที่ 3-9 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจ
ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

ปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. ประเภทของบัตรโดยสาร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 54.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 39.9 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 4.8 ตามลำดับ

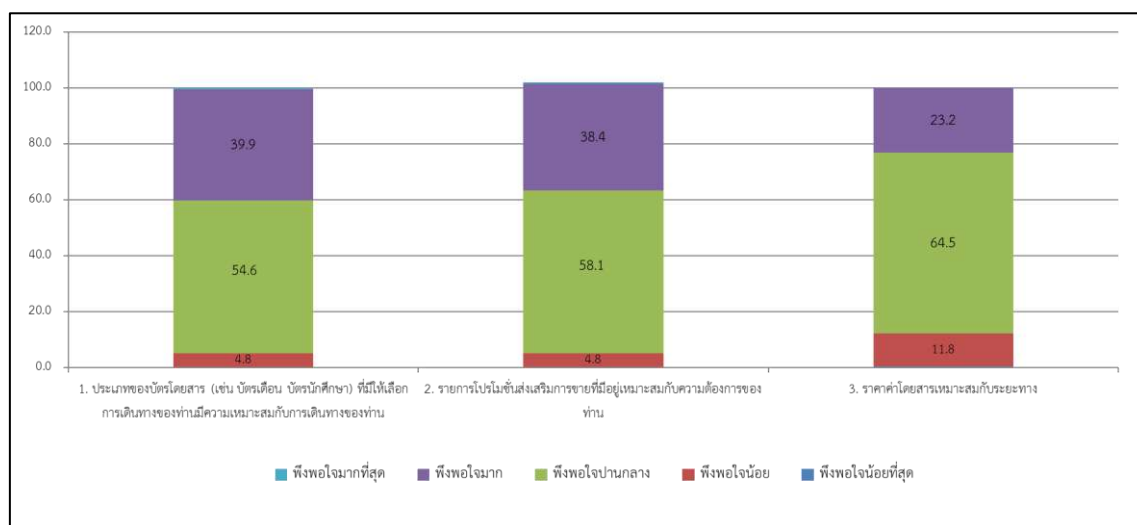
2. รายการโปรโมชั่นส่งเสริมการขายที่มีอยู่เหมาะสมกับความต้องการของท่าน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 58.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 36.4 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 4.8 ตามลำดับ

3. ราคาบัตรโดยสารเหมาะสมกับระยะทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 64.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 23.2 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 11.8 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับปานกลาง ร้อยละ (65.2) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-26

ตารางที่ 3-26 ปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ประเภทของบัตรโดยสาร (เช่น บัตรเดือน บัตรนักศึกษา) ที่มีให้เลือก การเดินทางของท่านมีความเหมาะสมกับการเดินทางของท่าน	0.3	4.8	54.6	39.9	0.4	67.1	ปานกลาง
2. รายการโปรโมชั่นส่งเสริมการขายที่มีอยู่เหมาะสมกับความต้องการของท่าน	0.3	4.8	58.1	36.4	0.4	66.4	ปานกลาง
3. ราคาบัตรโดยสารเหมาะสมกับระยะทาง	0.5	11.8	64.5	23.2	0.0	62.1	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย						65.2	ปานกลาง



รูปที่ 3-10 ปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการ
ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

3.3.1.5 ทศนคติที่มีต่อโครงการที่มีต่อคุณภาพการให้บริการ ในการใช้รถไฟฟ้า

ความคาดหวังต่อการให้บริการที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความไม่พึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. ความสะดวกในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 85.7 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 14.3

2. ความสบายในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 83.3 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 16.4 และไม่พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 0.3

3. ความรวดเร็วในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 80.5 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 18.6 และไม่พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 0.9

4. ความปลอดภัยในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 82.5 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 17.1 และไม่พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 0.4

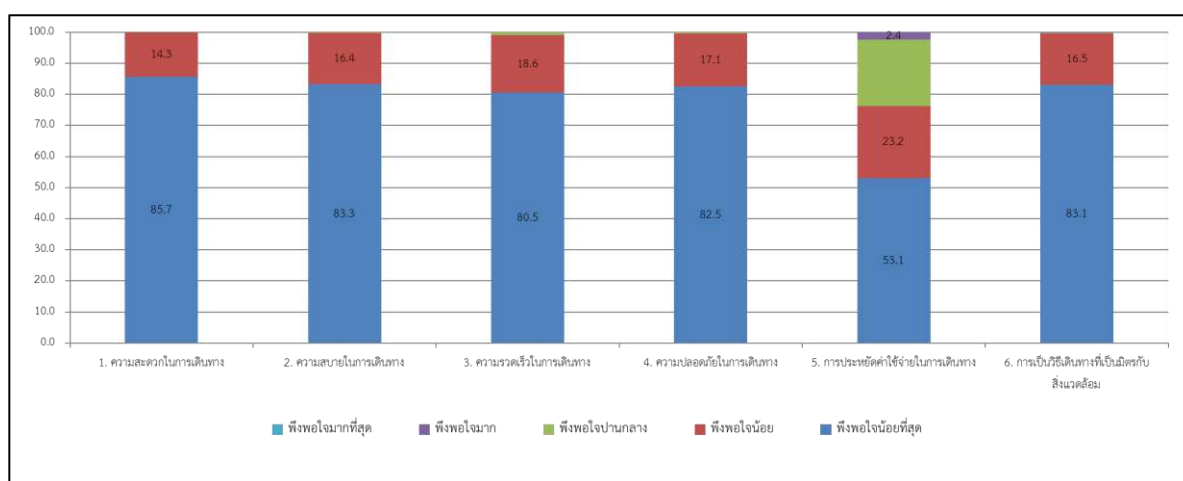
5. การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 53.1 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 23.2 และไม่พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 21.3

6. การเป็นวิถีเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 83.1 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 16.5 และไม่พึงพอใจปานกลาง และมากเท่ากัน ร้อยละ 0.2

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความคาดหวังต่อการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับ ไม่พึงพอใจน้อยที่สุด (25.3) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-27

ตารางที่ 3-27 ความคาดหวังต่อการให้บริการที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ความคาดหวังต่อการให้บริการที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความไม่พึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ความสะดวกในการเดินทาง	85.7	14.3	0.0	0.0	0.0	22.9	น้อยที่สุด
2. ความสบายในการเดินทาง	83.3	16.4	0.3	0.0	0.0	23.4	น้อยที่สุด
3. ความรวดเร็วในการเดินทาง	80.5	18.6	0.9	0.0	0.0	24.1	น้อยที่สุด
4. ความปลอดภัยในการเดินทาง	82.5	17.1	0.4	0.0	0.0	23.6	น้อยที่สุด
5. การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	53.1	23.2	21.3	2.4	0.0	34.6	น้อยที่สุด
6. การเป็นวิถีเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	83.1	16.5	0.2	0.2	0.0	23.5	น้อยที่สุด
รวมค่าเฉลี่ย						25.3	น้อยที่สุด



รูปที่ 3-11 ความคาดหวังต่อการให้บริการที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

ด้านความเชื่อมั่นต่อคุณภาพและการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. โดยรวมแล้วท่านมีความพึงพอใจในการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 85.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 11.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 3.3 ตามลำดับ

2. โดยรวมแล้วการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวตรงตามความคาดหวังของท่าน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 81.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 11.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 7.2 ตามลำดับ

3. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 75.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 16.2 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 8.8 ตามลำดับ

4. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในขบวนรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 66.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 24.6 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 8.6 ตามลำดับ

5. การให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวมีคุณภาพดีกว่าการขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นๆ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 62.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 32.2 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 5.0 ตามลำดับ

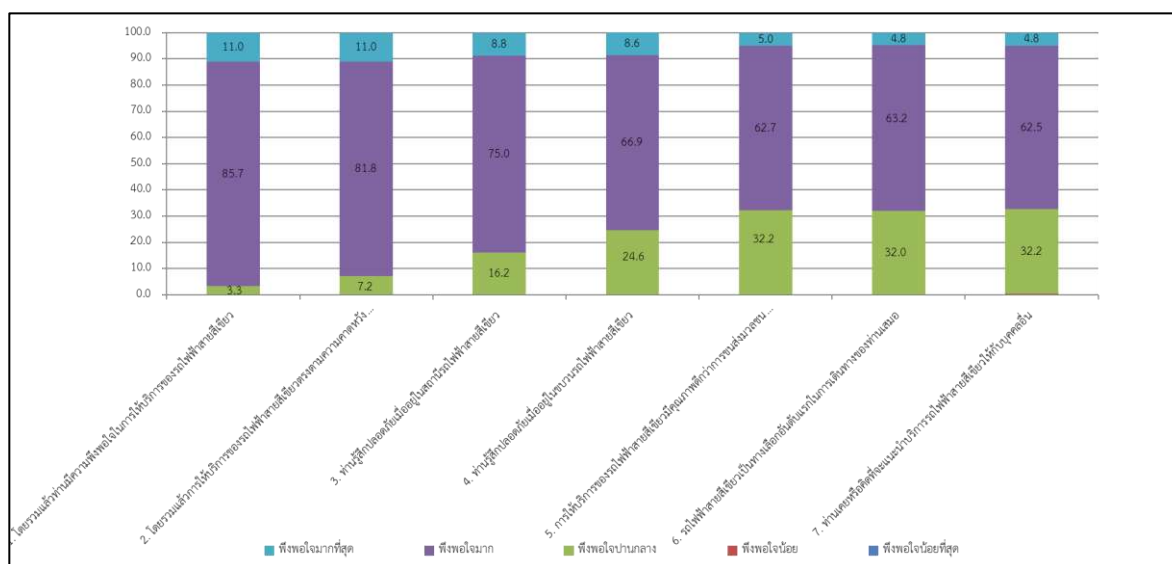
6. รถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นทางเลือกอันดับแรกในการเดินทางของท่านเสมอ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 63.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 32.0 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 4.8 ตามลำดับ

7. ท่านเคยหรือคิดที่จะแนะนำบริการรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้กับบุคคลอื่น เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 62.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 32.2 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 4.2 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความคาดหวังต่อการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับมาก ร้อยละ (77.3) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-28

ตารางที่ 3-28 ความคาดหวังต่อการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ความเชื่อมั่นต่อคุณภาพและการให้บริการ ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการ รถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. โดยรวมแล้วท่านมีความพึงพอใจในการ ให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียว	0.0	0.0	3.3	85.7	11.0	81.5	มาก
2. โดยรวมแล้วการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสี เขียวตรงตามความคาดหวังของท่าน	0.0	0.0	7.2	81.8	11.0	80.7	มาก
3. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในสถานีรถไฟฟ้าสาย สีเขียว	0.0	0.0	16.2	75.0	8.8	78.5	มาก
4. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในขบวนรถไฟฟ้าสาย สีเขียว	0.0	0.0	24.6	66.9	8.6	76.8	มาก
5. การให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวมี คุณภาพดีกว่าการขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นๆ	0.0	0.0	32.2	62.7	5.0	74.6	มาก
6. รถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นทางเลือกอันดับแรกใน การเดินทางของท่านเสมอ	0.0	0.0	32.0	63.2	4.8	74.6	มาก
7. ท่านเคยหรือคิดที่จะแนะนำบริการรถไฟฟ้า สายสีเขียวให้กับบุคคลอื่น	0.0	0.4	32.2	62.5	4.8	74.3	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						77.3	มาก



รูปที่ 3-12 ความคาดหวังต่อการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

3.3.1.6 ปัญหาในการให้บริการข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนที่มีต่อโครงการ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประทับใจการให้บริการที่มีความรวดเร็วมากที่สุด ร้อยละ 35.2 รองลงมาประทับใจเกี่ยวกับด้านความสะดวกบนสถานีและขบวนรถไฟฟ้า ร้อยละ 19.7 สิ่งอำนวยความสะดวกบนสถานี และความปลอดภัยบนสถานีและขบวนรถไฟฟ้าเท่ากัน ร้อยละ 15.3 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการดีอยู่แล้ว / ไม่ต้องปรับปรุง ร้อยละ 60.2 และเห็นว่าควรปรับปรุงอัตราค่าโดยสาร ร้อยละ 31.6 โดยเห็นว่าควรปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบนสถานี ร้อยละ 3.7 และ ตามลำดับ

นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่าควรเพิ่มด้านอื่นๆ อาทิ เพิ่มประเภทบัตรโดยสารให้มากขึ้นมากที่สุด ร้อยละ 48.5 รองลงมา เห็นว่าควรขยายเวลาการให้บริการเพิ่มมากขึ้น ร้อยละ 18.6 เห็นว่าควร เพิ่มบันไดเลื่อนขึ้น/ลงสถานี ร้อยละ 16.5 ตามลำดับ

3.3.1.7 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ต้องการให้โครงการฯ ควบคุมดูแลเป็นพิเศษเพื่อปรับปรุงการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส

- เสียใจโฆษณาที่เป็นสื่อประชาสัมพันธ์รับชมขบวนรถไฟฟ้า เสียดังเกินไปควรปรับลดระดับเสียงลง
- ควรมีการตรวจเช็คสภาพรถไฟฟ้าก่อนบริการทุกครั้ง เนื่องจากเกิดการขัดข้องบ่อย
- ควรปรับขยายเวลาการให้บริการเพิ่มมากขึ้น เช่น ขยายขบวนวิ่งไปจนถึงเวลา 01.00 น.
- ควรปรับลดค่าโดยสารให้ถูกลงสำหรับผู้ใช้บริการในระยะทางสั้นๆ
- ควรเพิ่มประเภทบัตรโดยสารหลายๆประเภท เช่น บัตรโดยสารแบบรายเดือน/รายปี,บัตรที่ใช้ร่วมกันได้ระหว่าง MRT
- ควรเพิ่มรูปแบบการเติมเงินใส่บัตรแบบออนไลน์
- ควรเพิ่มขบวนรถให้มีความถี่มากขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ดัชนีหยุดหรือควรมีคิวอาร์โค้ดทุกตู้เพื่อความสะดวกรวดเร็ว
- ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่และกล้องวงจรปิดในทุกขบวนรถเพื่อความปลอดภัย
- สถานีตากสินเกิดปัญหาไฟฟ้าดับบ่อยควรมีเจ้าหน้าที่ดูแลแก้ไขเกี่ยวกับระบบไฟฟ้า

3.3.2 ผลการสำรวจความพึงพอใจระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

3.3.2.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างพบว่า เป็นเพศหญิง ร้อยละ 68.8 และเพศชาย ร้อยละ 31.2 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 35.3 รองลงมาช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 31.4 ช่วงอายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 19.9 ตามลำดับ การประกอบอาชีพของกลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัท ร้อยละ 59.9 รองลงมาประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 18.2 และเป็นนักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 10.8 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาชั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 58.8 รองลงมาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 12.3 และกำลังศึกษา ร้อยละ 9.6 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 2-3 คน ร้อยละ 34.7 รองลงมาจำนวนสมาชิก 3-4 คน ร้อยละ 25.0 และมีจำนวน 4-5 คน ร้อยละ 20.0 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่กรุงเทพฯ ร้อยละ 65.4 เกิดที่สมุทรปราการ ร้อยละ 12.9 และร้อยละ 21.0 ย้ายมาจากภาคอื่น ประกอบด้วย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 37.7 รองลงมาคือ ภาคกลาง ร้อยละ 26.3 และภาคเหนือ ร้อยละ 15.8 สาเหตุของการย้ายมาส่วนใหญ่เพื่อมาหางานทำ ร้อยละ 85.1 รองลงมาย้ายตามครอบครัว/แต่งงาน ร้อยละ 7.9 และย้ายมาเพื่อศึกษาต่อ ร้อยละ 7.0 ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นคอนโดมิเนียม ร้อยละ 32.4 รองลงมาเป็นบ้านเดี่ยว ชั้นเดียวหรือสองชั้น ร้อยละ 32.0 และเป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 18.6 ตามลำดับ

3.3.2.2 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากการสอบถามการให้บริการของประชาชน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการมากกว่า 50 ครั้ง ร้อยละ 26.9 รองลงมาใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสไม่เกิน 10 ครั้ง ร้อยละ 25.4 และใช้บริการ 11-20 ครั้ง ร้อยละ 13.7 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าโดยตอบว่าใช้บริการวันจันทร์-วันศุกร์ ร้อยละ 54.0 รองลงมาใช้บริการวันหยุดนักขัตฤกษ์ ร้อยละ 33.6 และตอบว่า ไม่ได้ใช้บริการวันใดเป็นประจำ ร้อยละ 11.3 ตามลำดับ ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 10:01-12:00 น. ร้อยละ 24.3 รองลงมา ช่วงเวลาระหว่าง 08:01-10:00 น. ร้อยละ 18.3 และอยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 16:01-18:00 น. ร้อยละ 14.6 ตามลำดับ

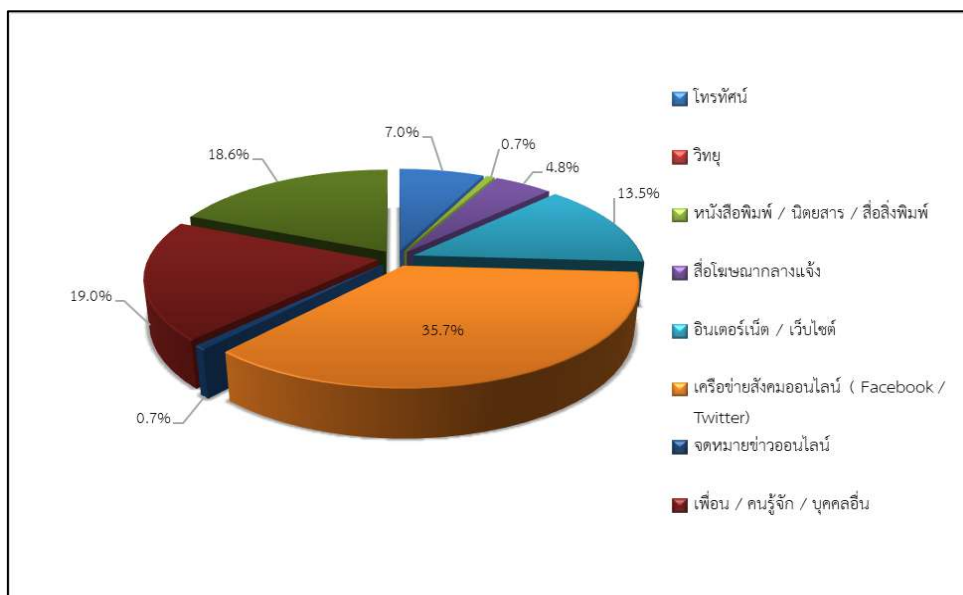
วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าเพื่อไปสถานที่ทำงาน ร้อยละ 29.2 รองลงมาเพื่อไปห้างสรรพสินค้า/ร้านขายของ ร้อยละ 24.6 และเพื่อไปที่พักอาศัย ร้อยละ 21.0 ตามลำดับ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถพาไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการได้พอดี ร้อยละ 73.9 และต้องอาศัยการเดินทางด้วยวิธีอื่นประกอบ ร้อยละ 26.1 ชนิดของบัตรโดยสารที่ใช้ในการเดินทาง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บัตรแรบบิทการ์ด สำหรับบุคคลทั่วไป ร้อยละ 62.1 รองลงมาคือ ใช้บัตรโดยสารเที่ยวเดียว ร้อยละ 35.7 และใช้บัตรแรบบิทการ์ด สำหรับผู้สูงอายุ ร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

โดยมีสถานีต้นทาง/ปลายทางที่ใช้บริการเป็นประจำ คือ สถานีเปลี่ยนเส้นทาง CEN สยาม ร้อยละ 15.1 รองลงมาคือ สายสีสุขุมวิท E12 อุดมสุข ร้อยละ 11.5 และสายสีสุขุมวิท E14 แบริ่ง ร้อยละ 10.9 ตามลำดับ

นอกจากนี้ เมื่อสอบถามกลุ่มตัวอย่างในการเดินทางกรณีที่ไม่ได้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางเดินทางโดยใช้รถโดยสารประจำทางมากที่สุด ร้อยละ 37.3 รองลงมาใช้รถแท็กซี่ ร้อยละ 31.1 และเดินทางโดยใช้รถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 23.2 ตามลำดับ

3.3.2.3 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รับทราบข่าวสารเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอสจากเครือข่ายสังคมออนไลน์ (เช่น Facebook, Twitter) มากที่สุด ร้อยละ 35.7 รองลงมาทราบจากเพื่อน/คนรู้จัก/บุคคลอื่น ร้อยละ 19.0 และทราบจากสื่อโฆษณาบนสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 16.4 ตามลำดับ



รูปที่ 3-13 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการของกลุ่มเป้าหมาย

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน มีระดับความพึงพอใจต่อแหล่งข้อมูลดังนี้

1. โทรศัพท์เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 36.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 29.2 และระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 17.6 ตามลำดับ

2. วิทยุเป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 45.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 27.2 และระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 26.1 ตามลำดับ

3. หนังสือพิมพ์/นิตยสาร/สื่อบริการเป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 39.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 38.6 และระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 18.4 ตามลำดับ

4. สื่อโฆษณากลางแจ้งเป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 53.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 23.9 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 16.0 ตามลำดับ

5. อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 39.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 25.0 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.6 ตามลำดับ

6. เครือข่ายสังคมออนไลน์เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 52.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 37.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 6.1 ตามลำดับ

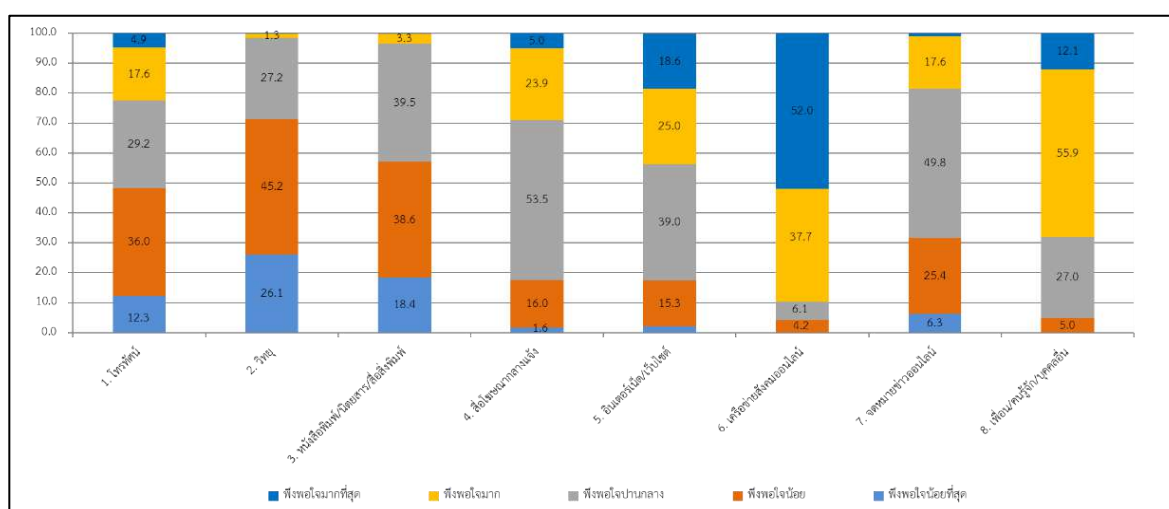
7. จดหมายข่าวออนไลน์เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 49.8 รองลงมามีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 25.4 และระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 17.6 ตามลำดับ

8. เพื่อน/คนรู้จัก/บุคคลอื่นเป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 55.9 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 27.0 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 12.1 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความพึงพอใจต่อแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในระดับปานกลาง ร้อยละ (61.3) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-29

ตารางที่ 3-29 แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. โทรศัพท์	12.3	36.0	29.2	17.6	4.9	53.3	ปานกลาง
2. วิทู	26.1	45.2	27.2	1.3	0.2	40.8	น้อย
3. หนังสือพิมพ์/นิตยสาร/สื่อสิ่งพิมพ์	18.4	38.6	39.5	3.3	0.2	45.7	น้อย
4. สื่อโฆษณาทางแจ้ง	1.6	16.0	53.5	23.9	5.0	62.9	ปานกลาง
5. อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์	2.1	15.3	39.0	25.0	18.6	68.5	ปานกลาง
6. เครือข่ายสังคมออนไลน์	0.0	4.2	6.1	37.7	52.0	87.5	มาก
7. จดหมายข่าวออนไลน์	6.3	25.4	49.8	17.6	0.9	56.3	ปานกลาง
8. เพื่อน/คนรู้จัก/บุคคลอื่น	0.0	5.0	27.0	55.9	12.1	75.0	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						61.3	ปานกลาง



รูปที่ 3-14 แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

3.3.2.4 ความพึงพอใจ ที่มีต่อคุณภาพการให้บริการ ในการใช้รถไฟฟ้า

นอกจากนี้เมื่อสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. การมีป้ายบอกทิศทางในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 79.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.2 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 8.6 ตามลำดับ

2. การมีแผนที่แสดงเส้นทางการเดินรถในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 75.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 16.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 8.1 ตามลำดับ

3. มีการแสดงเส้นทางการเดินรถภายในตัวรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 72.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 20.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 6.8 ตามลำดับ

4. ความชัดเจนในการประกาศชื่อสถานีต่อไปในขบวนรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 68.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 23.9 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 6.8 ตามลำดับ

5. การแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์ให้ทราบเกี่ยวกับโปรโมชั่นส่งเสริมการขายต่างๆ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 69.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 27.0 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 2.9 ตามลำดับ

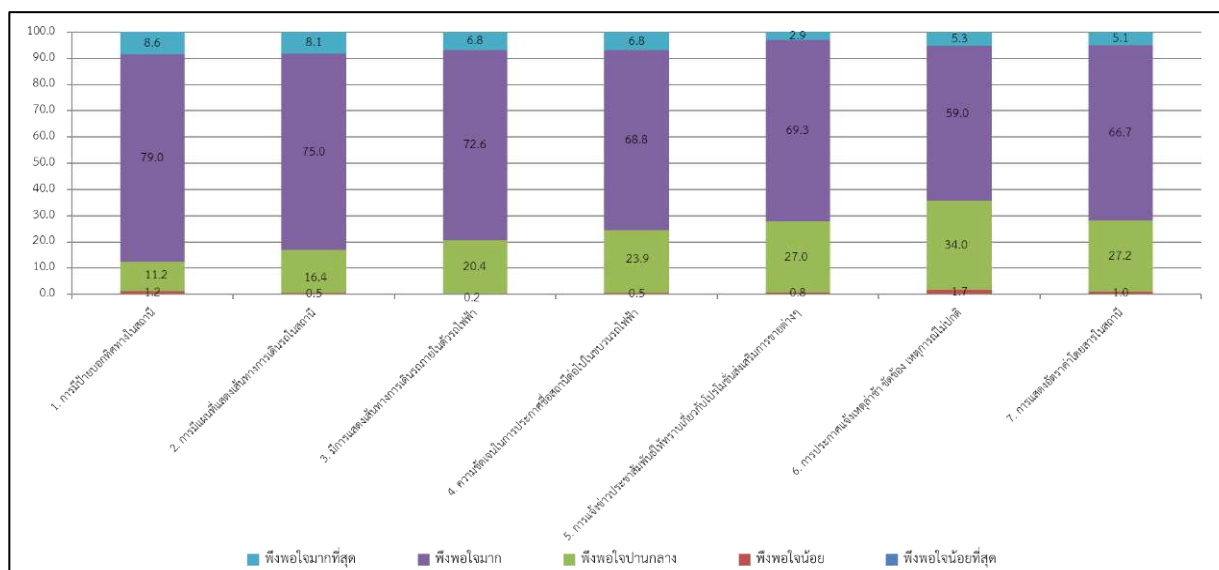
6. การประกาศแจ้งเหตุล่าช้า ขัดข้อง เหตุการณ์ไม่ปกติ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 59.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 34.0 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 5.3 ตามลำดับ

7. การแสดงอัตราค่าโดยสารในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 66.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 27.2 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 5.1 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความพึงพอใจที่มีต่อปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีระดับความพึงพอใจในระดับมาก ร้อยละ (76.3) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-30

ตารางที่ 3-30 ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของ
ประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการ ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการ ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มาก ที่สุด		
1. การมีป้ายบอกทิศทางในสถานี	0.0	1.2	11.2	79.0	8.6	79.0	พอใจมาก
2. การมีแผนที่แสดงเส้นทางเดินรถในสถานี	0.0	0.5	16.4	75.0	8.1	78.1	พอใจมาก
3. มีการแสดงเส้นทางเดินรถภายในตัวรถไฟฟ้า	0.0	0.2	20.4	72.6	6.8	77.2	พอใจมาก
4. ความชัดเจนในการประกาศชื่อสถานีต่อไปในขบวนรถไฟฟ้า	0.0	0.5	23.9	68.8	6.8	76.4	พอใจมาก
5. การแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์ให้ทราบเกี่ยวกับ โปรโมชั่นส่งเสริมการขายต่างๆ	0.0	0.8	27.0	69.3	2.9	74.9	พอใจมาก
6.การประกาศแจ้งเหตุล่าช้า ขัดข้อง เหตุการณ์ไม่ปกติ	0.0	1.7	34.0	59.0	5.3	73.6	พอใจมาก
7. การแสดงอัตราค่าโดยสารในสถานี	0.0	1.0	27.2	66.7	5.1	75.2	
รวมค่าเฉลี่ย						76.3	พอใจมาก



รูปที่ 3-15 ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจ
ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. การให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 71.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 23.3 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 5.0 ตามลำดับ

2. การให้บริการด้วยความสุภาพ เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 74.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 6.7 ตามลำดับ

3. การให้บริการด้วยความกระตือรือร้น เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 76.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 14.5 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 9.4 ตามลำดับ

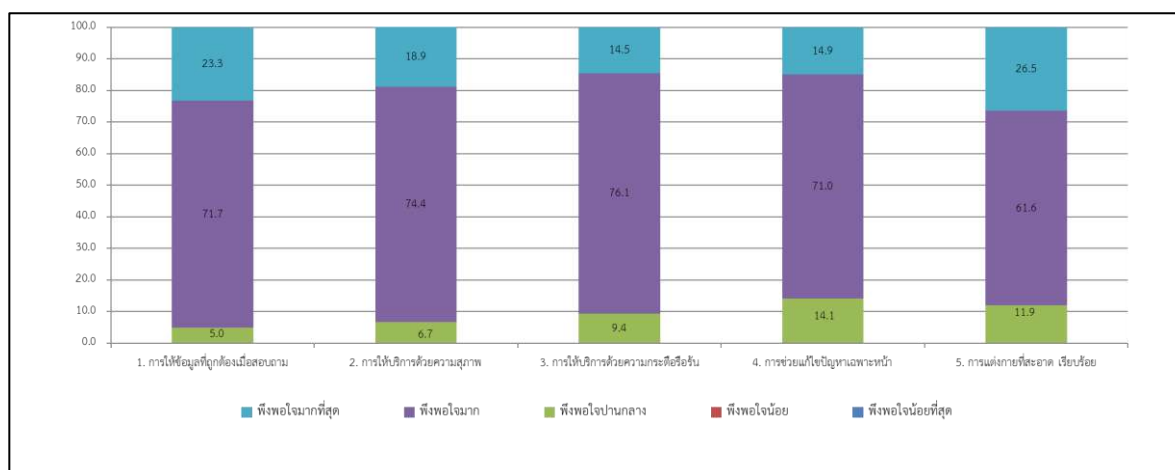
4. การช่วยแก้ไขปัญหเฉพาะหน้า เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 71.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 14.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 14.1 ตามลำดับ

5. การแต่งกายที่สะอาด เรียบร้อย เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 61.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 26.5 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.9 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับมาก ร้อยละ (82.0) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-31

ตารางที่ 3-31 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. การให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม	0.0	0.0	5.0	71.7	23.3	83.7	มาก
2. การให้บริการด้วยความสุภาพ	0.0	0.0	6.7	74.4	18.9	82.5	มาก
3. การให้บริการด้วยความกระตือรือร้น	0.0	0.0	9.4	76.1	14.5	81.0	มาก
4. การช่วยแก้ไขปัญหเฉพาะหน้า	0.0	0.0	14.1	71.0	14.9	80.1	มาก
5. การแต่งกายที่สะอาด เรียบร้อย	0.0	0.0	11.9	61.6	26.5	82.9	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						82.0	มาก



รูปที่ 3-16 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. ความสะดวกในการซื้อบัตรโดยสาร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 69.9 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 16.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.1 ตามลำดับ

2. ความเพียงพอของจุดจำหน่ายบัตรโดยสาร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 68.0 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.9 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 11.2 ตามลำดับ

3. การมีบันไดเลื่อน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 63.6 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 29.0 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 5.3 ตามลำดับ

4. การมีลิฟต์สำหรับผู้ทุพพลภาพ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 59.9 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 32.0 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 6.1 ตามลำดับ

5. การมีสถานที่จอดรถไว้บริการ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 58.6 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 38.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 1.7 ตามลำดับ

6. การมีโทรศัพท์สาธารณะไว้บริการภายในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 56.3 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 35.5 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 7.2 ตามลำดับ

7. การมีตู้เบิกเงินสดอัตโนมัติให้บริการภายในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 59.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 33.5 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 5.1 ตามลำดับ

8. ความสะอาดของสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 78.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 14.5 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 6.8 ตามลำดับ

9. ความสะอาดบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 78.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 14.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 6.8 ตามลำดับ

10. ความกว้างขวางบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 79.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 7.5 ตามลำดับ

11. ความสะอาดภายในขบวนรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 74.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 16.5 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 8.7 ตามลำดับ

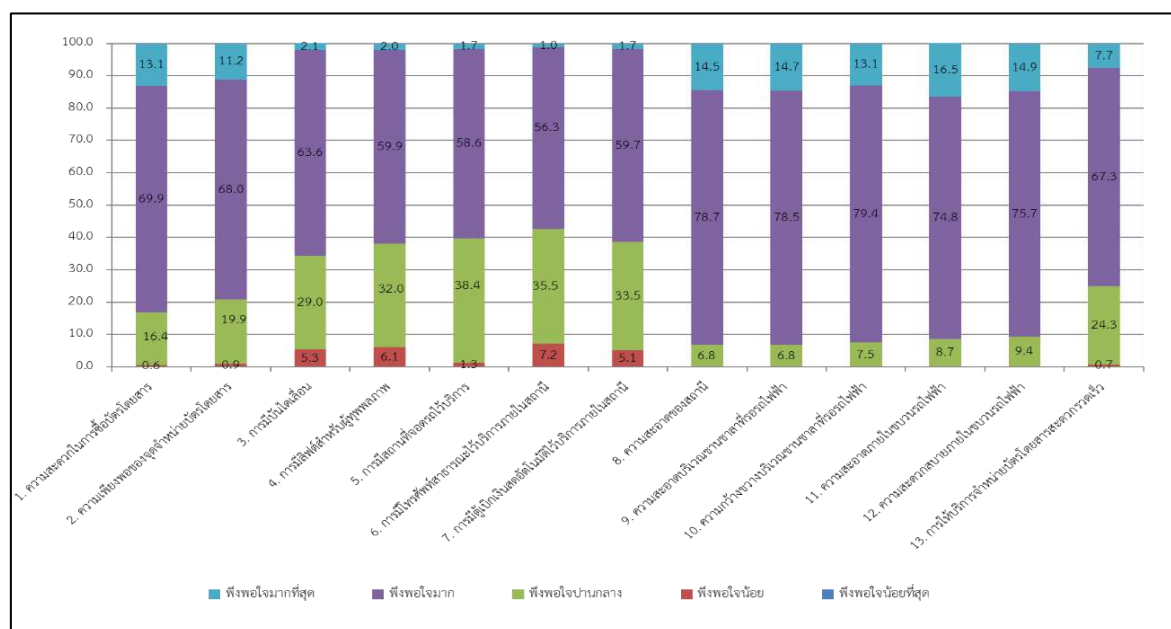
12. ความสะดวกสบายภายในขบวนรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 75.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 14.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 9.4 ตามลำดับ

13. การให้บริการจำหน่ายบัตรโดยสารสะดวกรวดเร็ว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 67.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 24.3 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 7.7 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับมาก (70.2) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-32

ตารางที่ 3-32 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของ
ประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการ รถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ความสะดวกในการซื้อบัตรโดยสาร	0.0	0.6	16.4	69.9	13.1	79.0	มาก
2. ความเพียงพอของจุดจำหน่ายบัตรโดยสาร	0.0	0.9	19.9	68.0	11.2	77.9	มาก
3. การมีบันไดเลื่อน	0.0	5.3	29.0	63.6	2.1	72.5	มาก
4. การมีลิฟต์สำหรับผู้พิการ	0.0	6.1	32.0	59.9	2.0	71.6	มาก
5. การมีสถานที่จอดรถให้บริการ	0.0	1.3	38.4	58.6	1.7	72.1	มาก
6. การมีโทรศัพท์สาธารณะให้บริการภายในสถานี	0.0	7.2	35.5	56.3	1.0	70.	มาก
7. การมีตู้เก็บเงินสต็อกอัตโนมัติให้บริการภายในสถานี	0.0	5.1	33.5	59.7	1.7	71.6	มาก
8. ความสะอาดของสถานี	0.0	0.0	6.8	78.7	14.5	81.5	มาก
9. ความสะอาดบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า	0.0	0.0	6.8	78.5	14.7	81.6	มาก
10. ความกว้างขวางบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า	0.0	0.0	7.5	79.4	13.1	81.1	มาก
11. ความสะอาดภายในขบวนรถไฟฟ้า	0.0	0.0	8.7	74.8	16.5	81.6	มาก
12. ความสะดวกสบายภายในขบวนรถไฟฟ้า	0.0	0.0	9.4	75.7	14.9	81.1	มาก
13. การให้บริการจำหน่ายบัตรโดยสารสะดวกรวดเร็ว	0.0	0.7	24.3	67.3	7.7	76.4	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						70.2	มาก



รูปที่ 3-17 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจใน
การให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

ปัจจัยด้านประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. ประเภทของบัตรโดยสาร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 63.6 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 28.3 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 7.5 ตามลำดับ

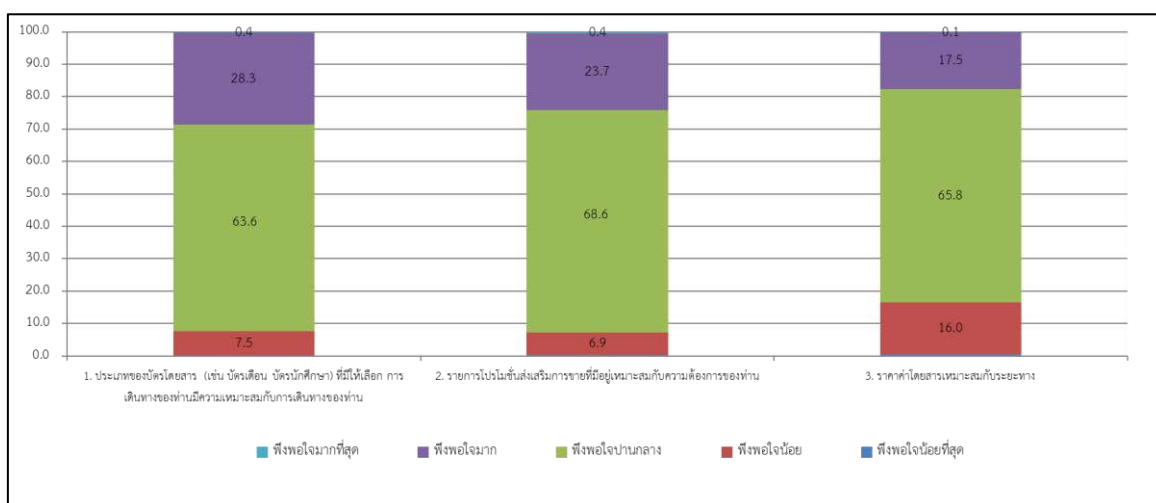
2. รายการโปรโมชั่นส่งเสริมการขายที่มีอยู่เหมาะสมกับความต้องการของท่าน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 68.6 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 23.7 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 6.9 ตามลำดับ

3. ราคาค่าโดยสารเหมาะสมกับระยะทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 65.8 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 17.5 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 16.0 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับปานกลาง ร้อยละ (62.6) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-33

ตารางที่ 3-33 ปัจจัยด้านประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ประเภทของบัตรโดยสาร (เช่น บัตรเดือน บัตรนักศึกษา) ที่มีให้เลือก การเดินทางของท่านมีความเหมาะสมกับการเดินทางของท่าน	0.2	7.5	63.6	28.3	0.4	64.2	ปานกลาง
2. รายการโปรโมชั่นส่งเสริมการขายที่มีอยู่เหมาะสมกับความต้องการของท่าน	0.4	6.9	68.6	23.7	0.4	63.3	ปานกลาง
3. ราคาค่าโดยสารเหมาะสมกับระยะทาง	0.6	16.0	65.8	17.5	0.1	60.1	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย						62.6	ปานกลาง



รูปที่ 3-18 ปัจจัยด้านประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับการบริการ/คุณภาพการให้บริการ
ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

3.3.2.5 ทิศที่มีต่อโครงการที่มีต่อคุณภาพการให้บริการ ในการใช้รถไฟฟ้า

ความคาดหวังต่อการให้บริการที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความไม่พึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. ความสะดวกในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 82.2 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 14.7 และมีระดับไม่พึงพอใจมาก ร้อยละ 1.9

2. ความสบายในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 80.7 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 16.2 และไม่พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.5

3. ความรวดเร็วในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 80.5 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 15.4 และไม่พึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 2.2

4. ความปลอดภัยในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 81.1 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 15.6 และไม่พึงพอใจมากและมากที่สุดเท่ากัน ร้อยละ 1.3

5. การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 48.7 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 24.3 และไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 21.5

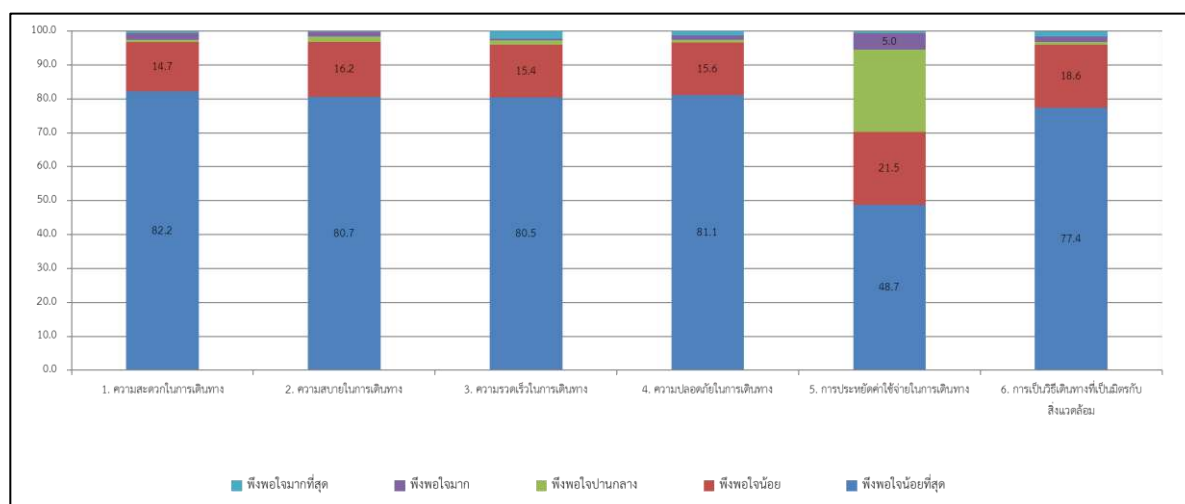
6. การเป็นวิธีเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 77.4 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 18.6 และไม่พึงพอใจมาก ร้อยละ 1.7

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความคาดหวังต่อการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด (27.4) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-34

ตารางที่ 3-34 ความคาดหวังต่อการให้บริการที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ความคาดหวังต่อการให้บริการที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความไม่พึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ความสะดวกในการเดินทาง	82.2	14.7	0.6	1.9	0.6	24.8	น้อยที่สุด
2. ความสบายในการเดินทาง	80.7	16.2	1.5	1.3	0.3	24.9	น้อยที่สุด
3. ความรวดเร็วในการเดินทาง	80.5	15.4	1.3	0.6	2.2	25.7	น้อยที่สุด
4. ความปลอดภัยในการเดินทาง	81.1	15.6	0.7	1.3	1.3	25.2	น้อยที่สุด
5. การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	48.7	21.5	24.3	5.0	0.5	37.4	น้อยที่สุด
6. การเป็นวิถีชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	77.4	18.6	0.8	1.7	1.5	26.3	น้อยที่สุด
รวมค่าเฉลี่ย						27.4	น้อยที่สุด



รูปที่ 3-19 ความคาดหวังต่อการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

ด้านความเชื่อมั่นต่อคุณภาพและการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. โดยรวมแล้วท่านมีความพึงพอใจในการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 82.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 10.8 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 6.5 ตามลำดับ

2. โดยรวมแล้วการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวตรงตามความคาดหวังของท่าน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 79.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 10.7 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 9.4 ตามลำดับ

3. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า
บีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 75.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 16.5
และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 7.5 ตามลำดับ

4. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในขบวนรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า
บีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 70.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 21.7
และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 7.7 ตามลำดับ

5. การให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวมีคุณภาพดีกว่าการขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นๆ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อ
ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 66.0 รองลงมา มี
ระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 30.3 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 3.3 ตามลำดับ

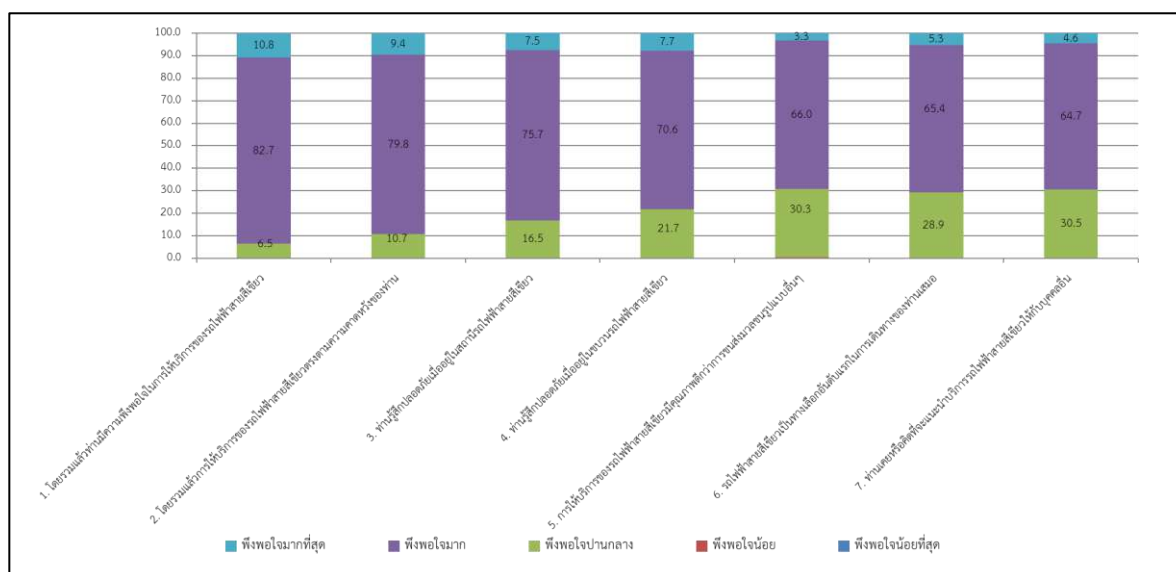
6. รถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นทางเลือกอันดับแรกในการเดินทางของท่านเสมอ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจใน
การให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 65.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจ
ปานกลาง ร้อยละ 28.9 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 5.3 ตามลำดับ

7. ท่านเคยหรือคิดที่จะแนะนำบริการรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้กับบุคคลอื่น เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจใน
การให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 64.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจ
ปานกลาง ร้อยละ 30.5 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 4.6 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความคาดหวังต่อการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับมาก ร้อยละ
(77.2) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-35

**ตารางที่ 3-35 ความเชื่อมั่นต่อคุณภาพและการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส
ของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)**

ความเชื่อมั่นต่อคุณภาพและการให้บริการ ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการ รถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. โดยรวมแล้วท่านมีความพึงพอใจในการ ให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียว	0.0	0.0	6.5	82.7	10.8	80.9	มาก
2. โดยรวมแล้วการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสี เขียวตรงตามความคาดหวังของท่าน	0.0	0.1	10.7	79.8	9.4	79.7	มาก
3. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในสถานีรถไฟฟ้าสาย สีเขียว	0.0	0.3	16.5	75.7	7.5	78.1	มาก
4. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในขบวนรถไฟฟ้าสาย สีเขียว	0.0	0.0	21.7	70.6	7.7	77.2	มาก
5. การให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวมี คุณภาพดีกว่าการขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นๆ	0.0	0.4	30.3	66.0	3.3	74.4	มาก
6. รถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นทางเลือกอันดับแรกใน การเดินทางของท่านเสมอ	0.0	0.4	28.9	65.4	5.3	75.1	มาก
7. ท่านเคยหรือคิดที่จะแนะนำบริการรถไฟฟ้า สายสีเขียวให้กับบุคคลอื่น	0.0	0.2	30.5	64.7	4.6	74.7	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						77.2	มาก



รูปที่ 3-20 ความเชื่อมั่นต่อคุณภาพและการให้บริการ ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

3.3.2.6 ปัญหาในการใช้บริการ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนที่มีต่อโครงการ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประทับใจการให้บริการที่มีความรวดเร็วมากที่สุด ร้อยละ 37.1 รองลงมาประทับใจเกี่ยวกับด้านความสะดวกบนสถานีและขบวนรถไฟฟ้า ร้อยละ 20.7 ความปลอดภัยบนสถานีและขบวนรถไฟฟ้า ร้อยละ 17.0 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการดีอยู่แล้ว/ไม่ต้องปรับปรุง ร้อยละ 52.4 และเห็นว่าควรปรับปรุงอัตราค่าโดยสาร ร้อยละ 37.2 โดยเห็นว่าควรปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบนสถานี ร้อยละ 6.6 และความเร็วของการให้บริการ ร้อยละ 2.7 ตามลำดับ

นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่าควรเพิ่มด้านอื่นๆ อาทิ เพิ่มประเภทบัตรโดยสารให้มากขึ้นมากที่สุด ร้อยละ 23.2 รองลงมา เห็นว่าควรเพิ่มเครื่องจำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ ร้อยละ 21.3 เห็นว่าควรเพิ่มตู้ ATM มากขึ้นทุกสถานี รวมถึงเพิ่มที่จอดรถฟรีให้บริการมากขึ้น ร้อยละ 21.0 ตามลำดับ

3.3.2.7 สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ต้องการให้โครงการฯ ควบคุมดูแลเป็นพิเศษเพื่อปรับปรุงการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส

- ควรมีการตรวจเช็คสภาพรถไฟฟ้าก่อนบริการทุกครั้ง เนื่องจากเกิดการขัดข้องบ่อย
- ควรปรับลดค่าโดยสารให้ถูกลงสำหรับผู้ใช้บริการในระยะทางสั้นๆ
- ควรเพิ่มประเภทบัตรโดยสารหลายๆประเภท เช่น บัตรโดยสารแบบรายเดือน/รายปี
- ควรเพิ่มขบวนรถให้มีความถี่มากขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่ดูแลผู้มาใช้บริการ และกล้องวงจรปิดในทุกขบวนรถเพื่อความปลอดภัย

3.4 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.4.1 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)

1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

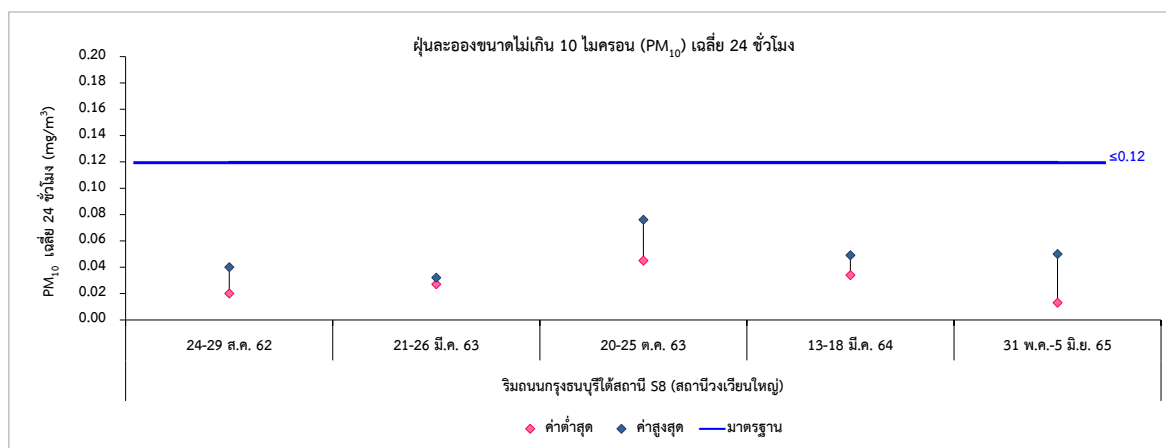
เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมงและ 8 ชั่วโมง และปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ทั้งหมดมีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านๆ มา สำหรับความเร็วและทิศทางลม แตกต่างกันไปตามช่วงเวลาและฤดูกาล อย่างไรก็ตามผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-36 และรูปที่ 3-21 ถึง รูปที่ 3-25

ตารางที่ 3-36 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

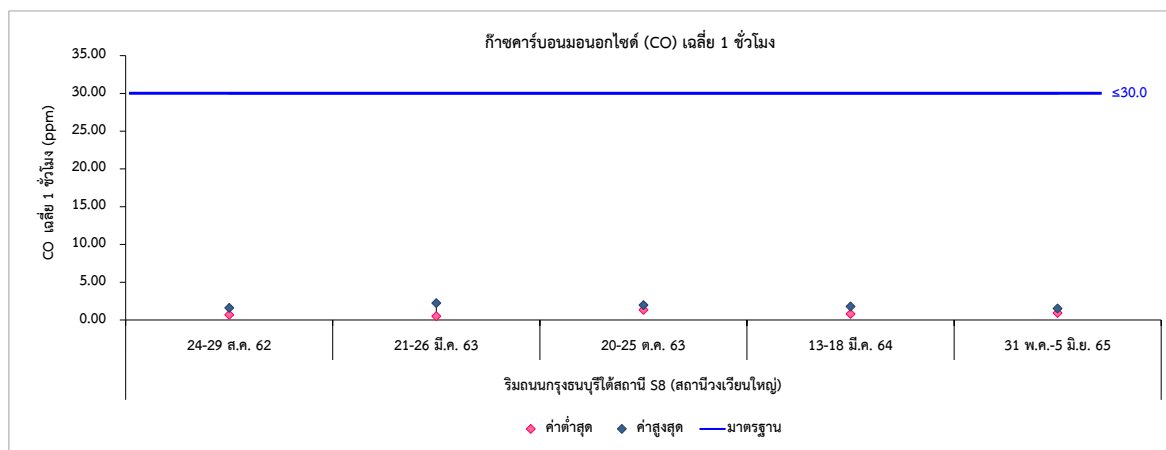
ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}			
		ฝุ่นละอองขนาด ไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรี ใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	24-29 ส.ค. 62	0.020-0.040	0.68-1.59	0.96-2.00	0.0058-0.0441
	21-26 มี.ค. 63	0.027-0.032	0.50-2.24	0.94-1.54	0.0004-0.0225
	20-25 ต.ค. 63	0.045-0.076	1.32-1.97	1.32-1.97	0.0072-0.0165
	13-18 มี.ค. 64	0.034-0.049	0.80-1.79	0.98-1.61	0.0017-0.0141
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.013-0.050	0.93-1.52	1.09-1.48	0.0067-0.0155
มาตรฐาน		≤ 0.12 ^{1/}	≤ 30.0 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{3/}
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร	ส่วนในล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน

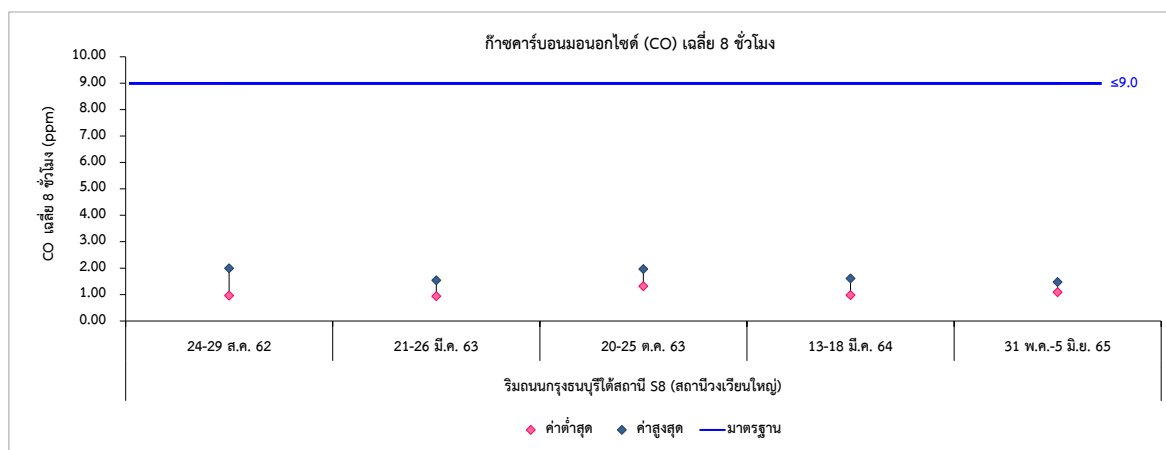
- หมายเหตุ :
- คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส
 - ผลการตรวจวัดดำเนินการโดยบริษัท ยูโนเต็ด แอนนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
- ที่มา :
- ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป (วันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2547) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547
 - ^{2/} 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
 - ^{3/} 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



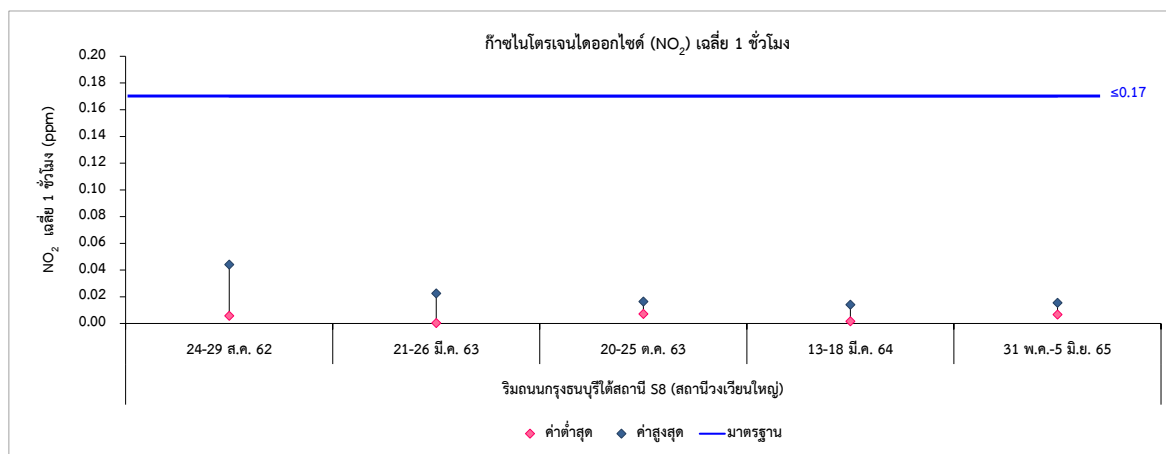
รูปที่ 3-21 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



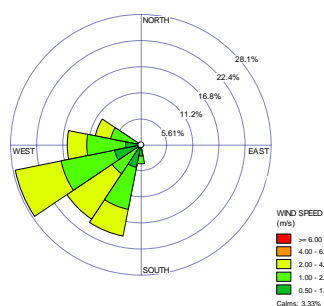
รูปที่ 3-22 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



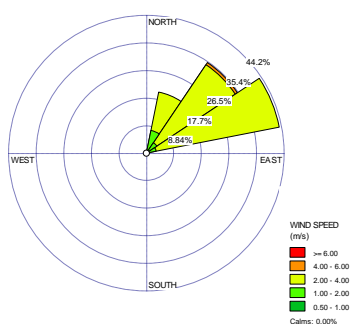
รูปที่ 3-23 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



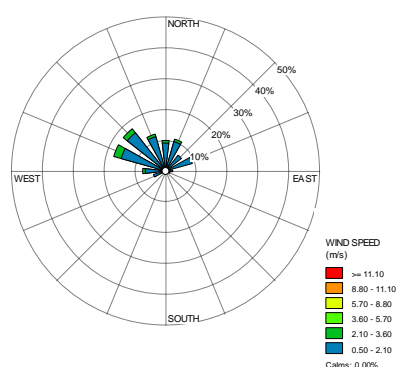
รูปที่ 3-24 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



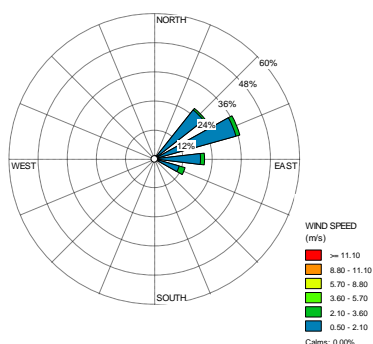
เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2562



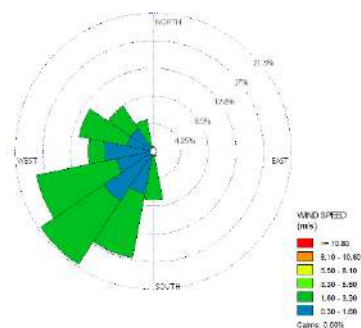
เดือนมีนาคม พ.ศ. 2563



เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563



เดือนมีนาคม พ.ศ. 2564



เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

รูปที่ 3-25 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565

2) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบส่วนต่อขยาย สายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตาม ตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา ทั้งนี้ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด โดยส่วนใหญ่มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-37 และรูปที่ 3-26 ถึง รูปที่ 3-30

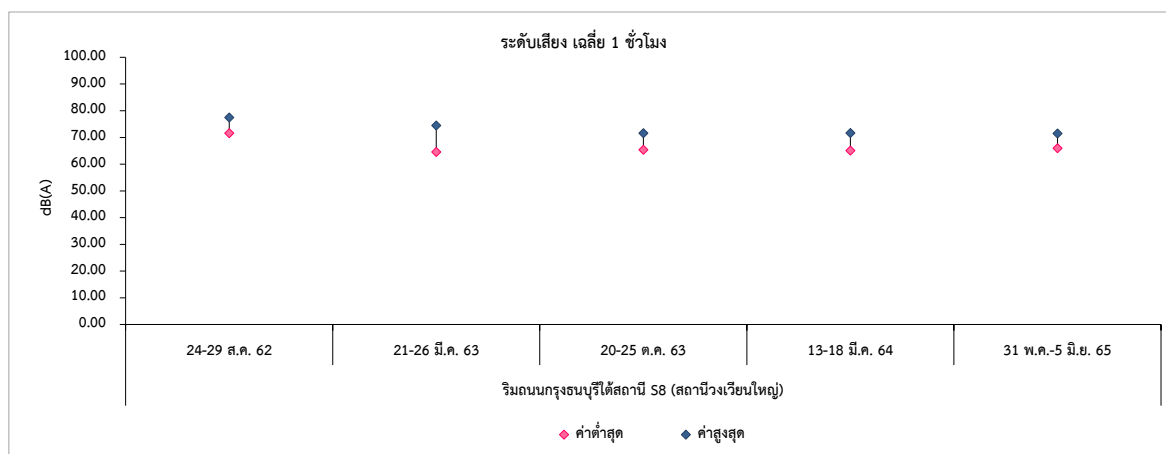
ตารางที่ 3-37 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ส่วนต่อขยายสายสี่ลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ (เดซิเบลเอ)				
		ระดับเสียง เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ระดับเสียง เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ระดับเสียงสูงสุด	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90
ริมถนนกรุงธนบุรี ใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	24-29 ส.ค. 62	71.6-77.5	75.2*-75.6*	N/A	80.2-80.8	63.8-74.3
	21-26 มี.ค. 63	64.6-74.5	70.3*-72.2*	81.6-104.6	76.5-77.3	49.4-71.1
	20-25 ต.ค. 63	65.4-71.6	69.7-70.0	73.1-95.8	74.9-75.9	55.8-68.7
	13-18 มี.ค. 64	65.1-71.7	69.8-70.0	76.9-92.8	75.0-75.3	55.7-69.1
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	66.0-71.5	69.8-70.2*	75.0-92.2	76.6-76.9	57.4-69.3
มาตรฐาน		-	≤ 70 ^{1/}	≤ 115 ^{1/}	-	-

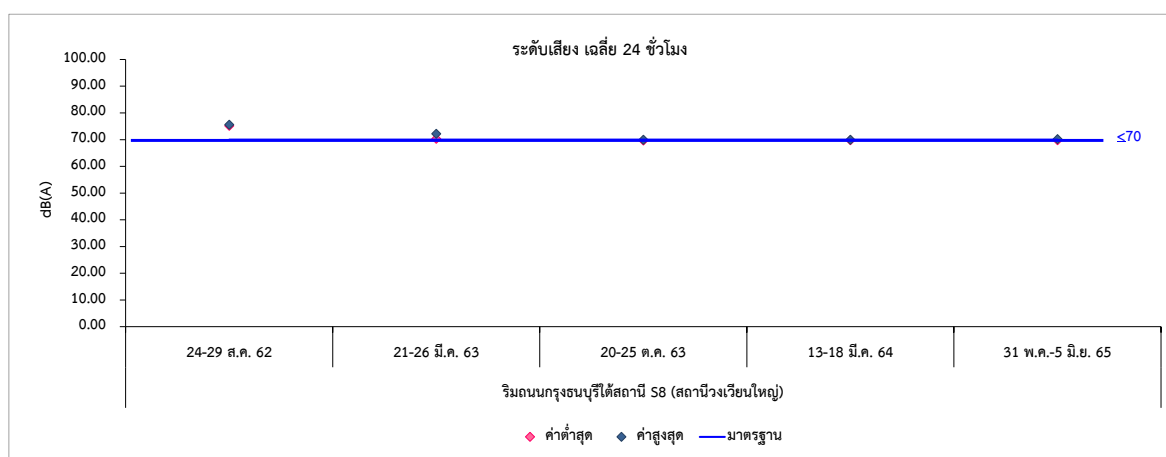
หมายเหตุ : - ผลการตรวจวัดดำเนินการโดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

^{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

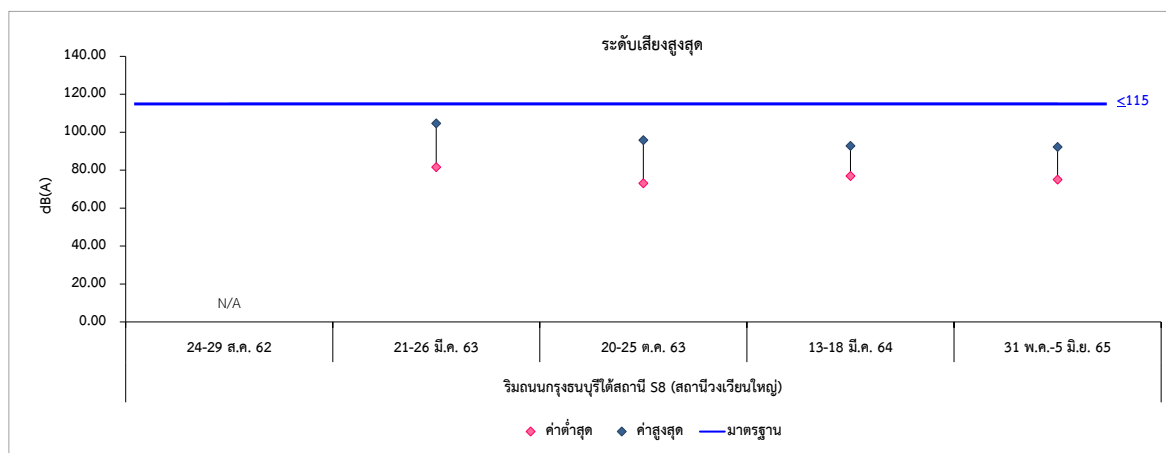
* มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด



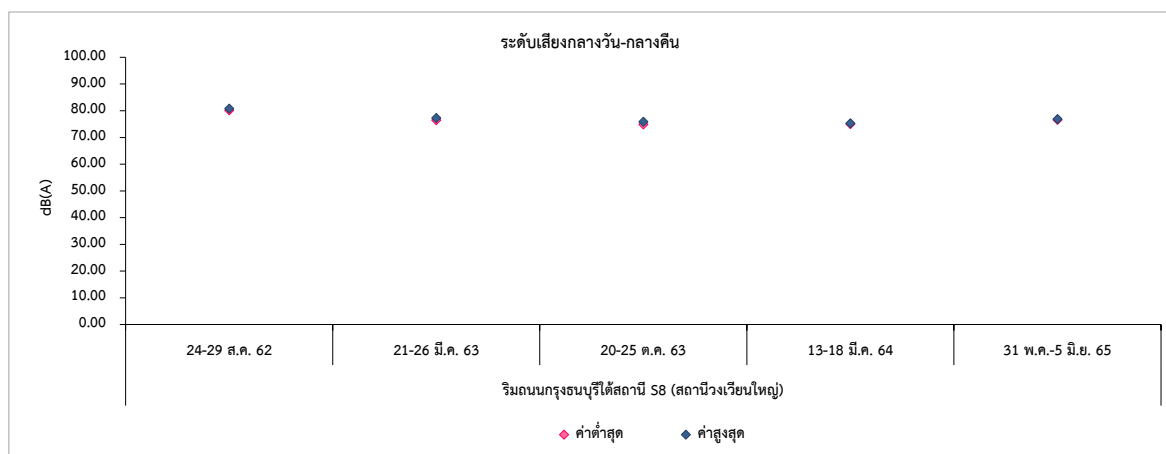
รูปที่ 3-26 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



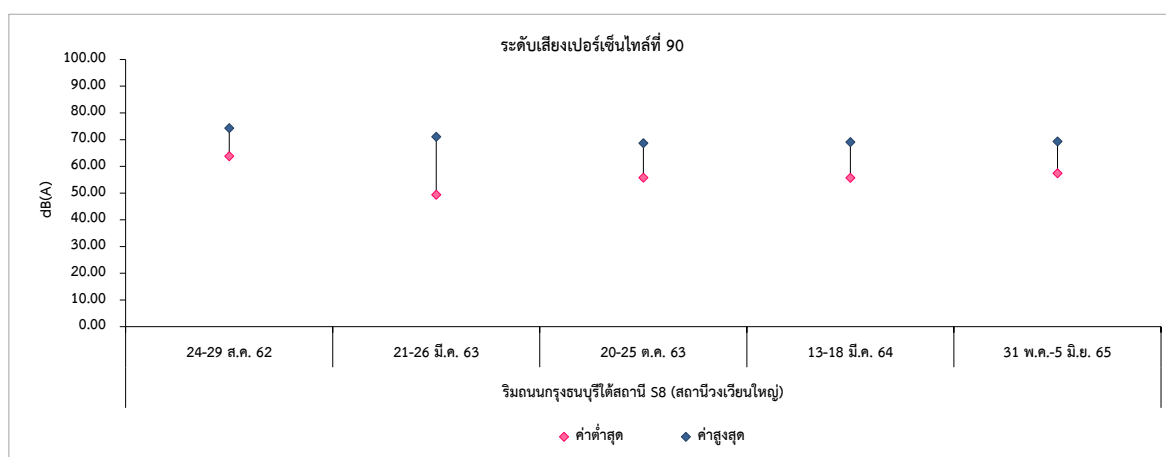
รูปที่ 3-27 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



รูปที่ 3-28 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



รูปที่ 3-29 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



รูปที่ 3-30 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565

3) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบส่วนต่อขยาย สายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565 พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุดมีแนวโน้มลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านๆ มา อย่างไรก็ตามผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ใน มาตรฐานฯ กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-38

ตารางที่ 3-38 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
		ความเร็วของอนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
ริมถนนกรุงธนบุรี ใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	24-29 ส.ค. 62	0.236-0.347	12.5	21.3
	21-26 มี.ค. 63	0.071-0.922	64.0	42.8
	20-25 ต.ค. 63	0.630-0.922	85.3	57.7
	13-18 มี.ค. 64	0.110-1.020	85.3	57.7
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.079-0.922	12.5	21.3

หมายเหตุ : - ดำเนินการตรวจวัดโดย บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

3.4.2 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

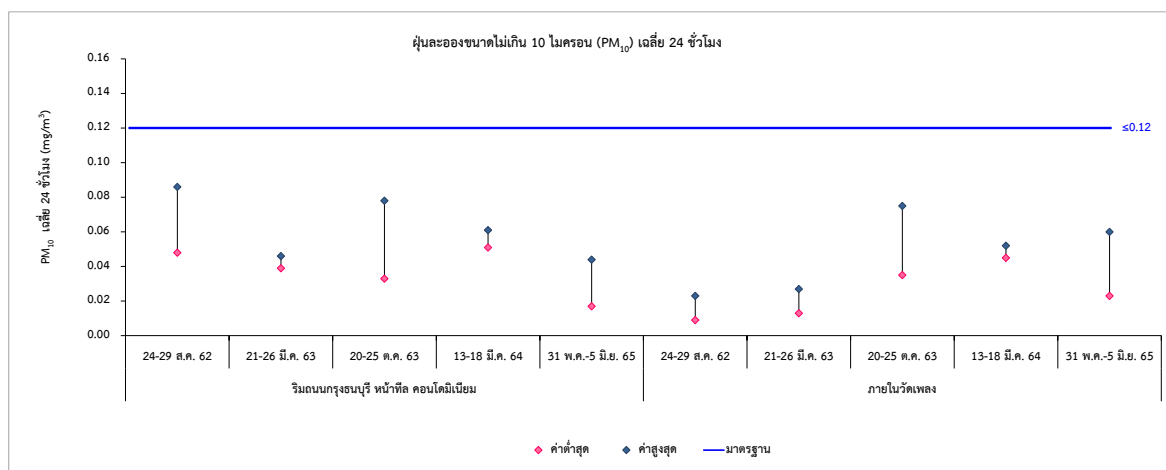
เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบส่วนต่อขยาย สายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565 พบว่า บริเวณจุดติดตามตรวจสอบ ริมถนนกรุงธนบุรี หน้าทีล คอนโดมิเนียม มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และเฉลี่ย 8 ชั่วโมง และปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีแนวโน้มลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านๆ มาและมีค่าอยู่ใกล้เคียงกัน ส่วนบริเวณจุดติดตามตรวจสอบ ภายในวัดเพลง พบว่า มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และเฉลี่ย 8 ชั่วโมง ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีแนวโน้มลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านๆ มา

สำหรับความเร็วและทิศทางลมของทั้ง 2 จุดติดตามตรวจสอบ มีค่าแตกต่างกันไปตามช่วงเวลาและฤดูกาล อย่างไรก็ตามผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-39 และรูปที่ 3-31 ถึง รูปที่ 3-36

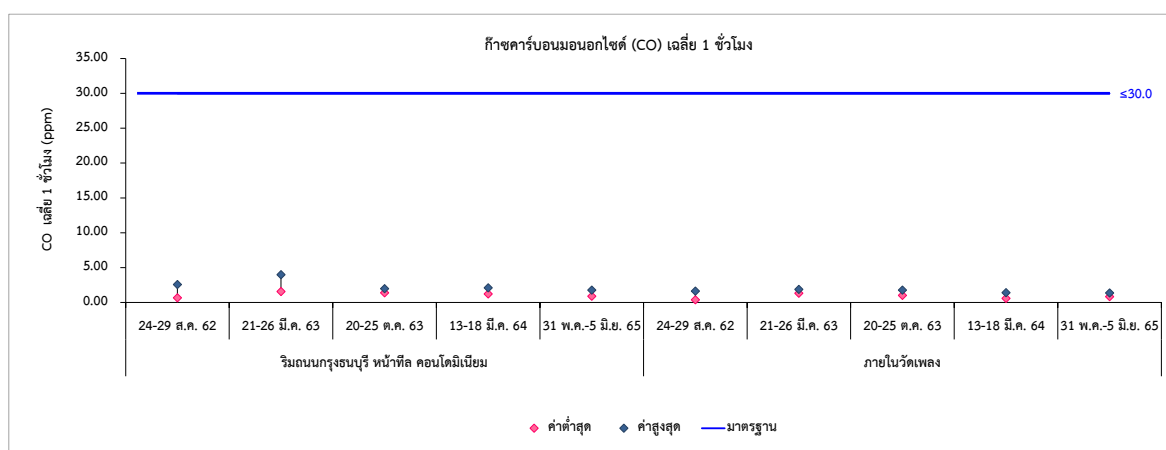
**ตารางที่ 3-39 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปส่วนต่อขยายสายสีลม
ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565**

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ			
		ฝุ่นละอองขนาด ไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรี หน้าทีล คอนโดมิเนียม	24-29 ส.ค. 62	0.048-0.086	0.68-2.59	1.85-3.16	0.0158-0.0643
	21-26 มี.ค. 63	0.039-0.046	1.57-4.00	1.72-2.76	0.0049-0.0328
	20-25 ต.ค. 63	0.033-0.078	1.40-1.99	1.49-1.84	0.0062-0.0165
	13-18 มี.ค. 64	0.051-0.061	1.23-2.10	1.26-1.97	0.0107-0.0529
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.017-0.044	0.90-1.79	1.09-1.73	0.0145-0.0509
ภายในวัดเพลง	24-29 ส.ค. 62	0.009-0.023	0.38-1.64	0.58-1.01	0.0112-0.0464
	21-26 มี.ค. 63	0.013-0.027	1.34-1.89	1.37-1.75	0.0039-0.0327
	20-25 ต.ค. 63	0.035-0.075	1.02-1.79	1.17-1.56	0.0053-0.0110
	13-18 มี.ค. 64	0.045-0.052	0.59-1.42	0.64-1.16	0.0047-0.0194
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.023-0.060	0.83-1.38	0.91-1.27	0.0055-0.0149
มาตรฐาน		$\leq 0.12^{1/}$	$\leq 30.0^{2/}$	$\leq 9^{2/}$	$\leq 0.17^{3/}$
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร	ส่วนในล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน

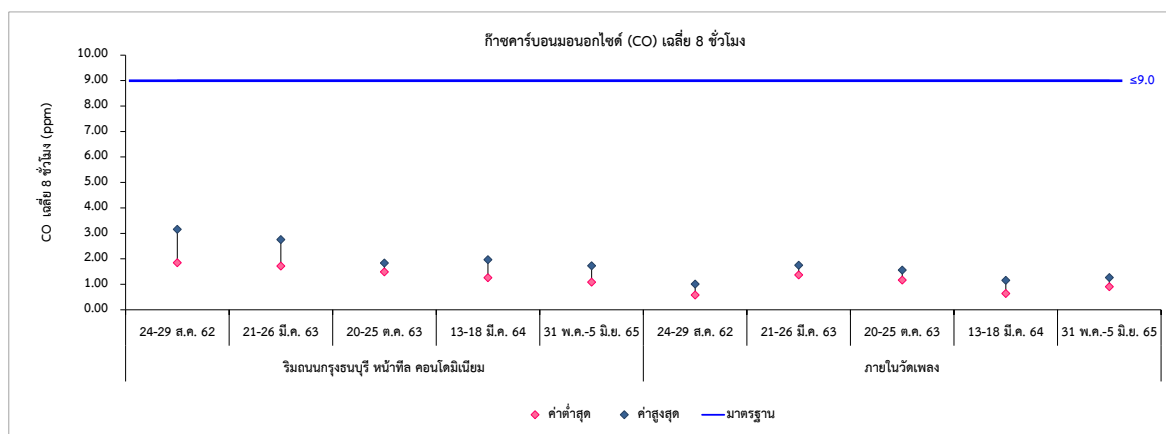
- หมายเหตุ : - คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส
- ผลการตรวจวัดดำเนินการโดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
- ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป (วันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2547) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547)
^{2/} 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
^{3/} 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



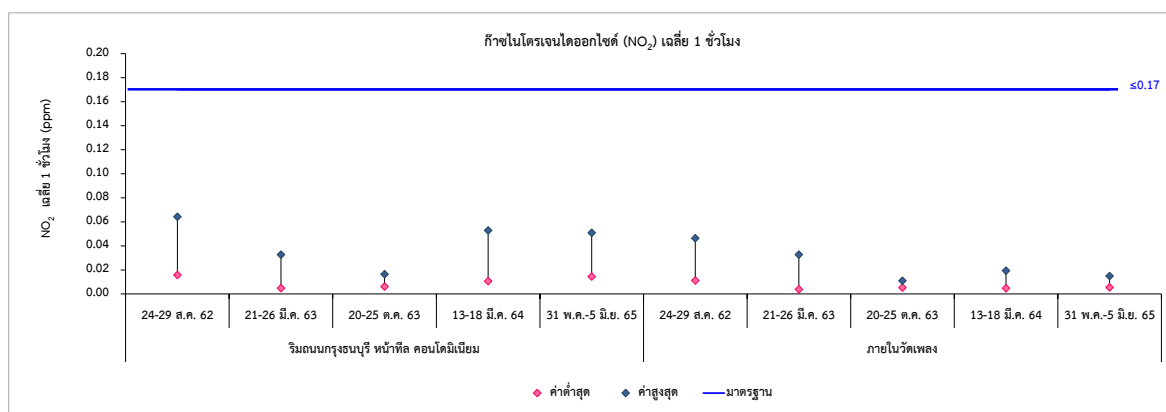
รูปที่ 3-31 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าฟลิค คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



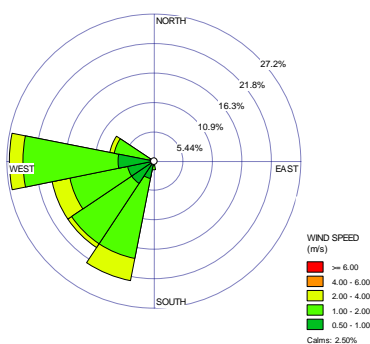
รูปที่ 3-32 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าฟลิค คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



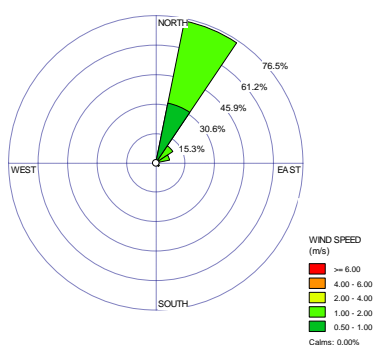
รูปที่ 3-33 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทีล คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



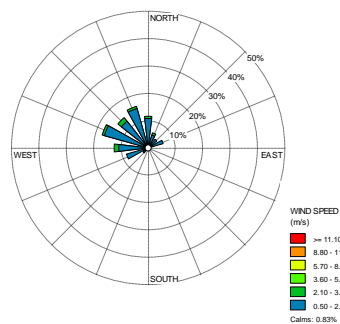
รูปที่ 3-34 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทีล คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



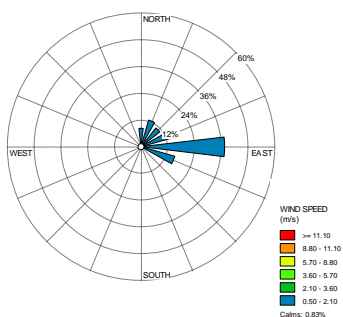
เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2562



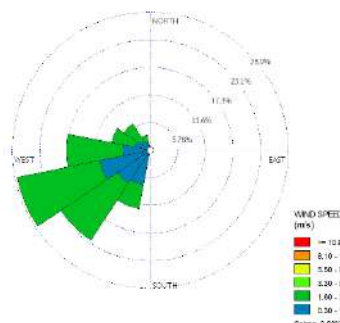
เดือนมีนาคม พ.ศ. 2563



เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563

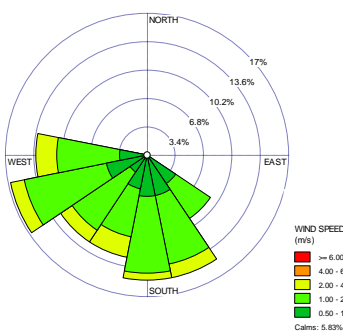


เดือนมีนาคม พ.ศ. 2564

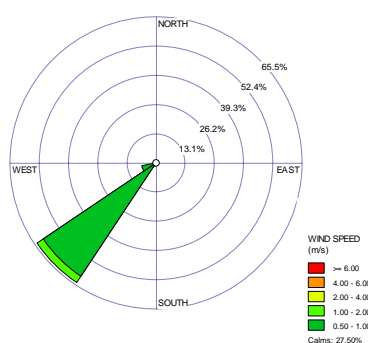


เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

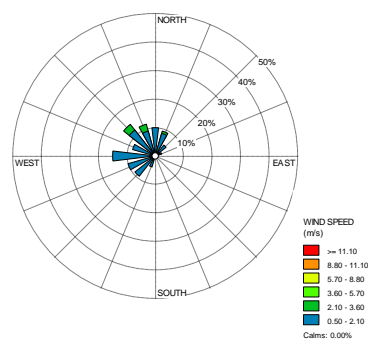
รูปที่ 3-35 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทีล คอนโดมิเนียม ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



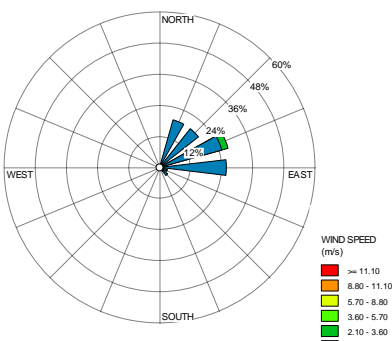
เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2562



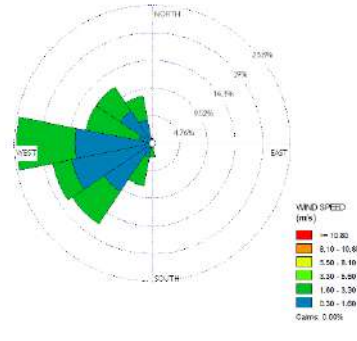
เดือนมีนาคม พ.ศ. 2563



เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563



เดือนมีนาคม พ.ศ. 2564



เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

รูปที่ 3-36 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม ภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565

2) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนน ตากสิน-บางหว้า ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา ทั้งนี้ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ทั้ง 2 สถานี แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-40 และ รูปที่ 3-37 ถึง รูปที่ 3-41

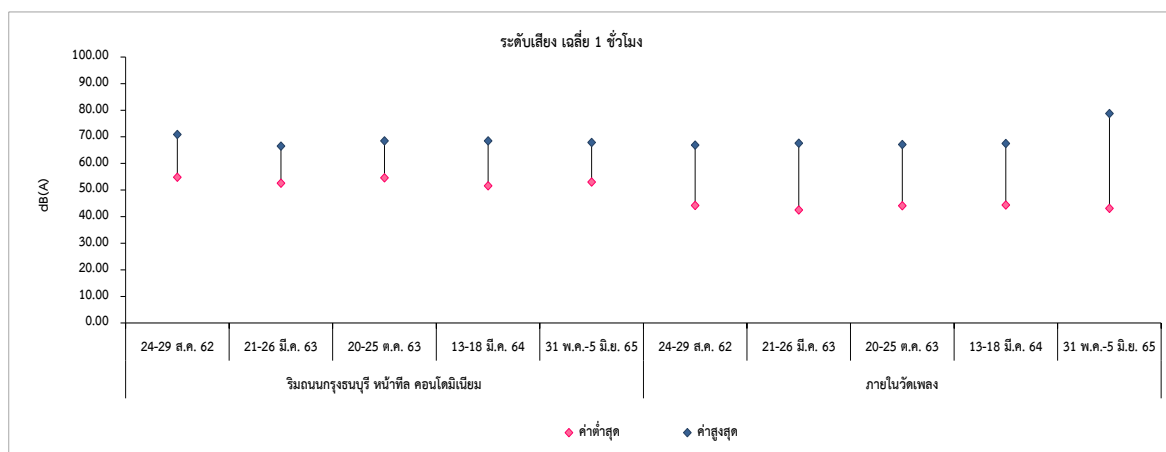
ตารางที่ 3-40 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ส่วนต่อขยายสายสี่ลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ (เดซิเบลเอ)				
		ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ระดับเสียงสูงสุด	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90
โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา	24-29 ส.ค. 62	54.8-70.9	62.4-64.4	N/A	66.6-67.2	48.3-61.1
	21-26 มี.ค. 63	52.6-66.5	60.3-61.4	67.9-101.6	65.4-67.8	44.4-60.9
	20-25 ต.ค. 63	54.6-68.5	60.5-62.6	71.0-94.7	66.9-68.2	48.3-60.6
	13-18 มี.ค. 64	51.6-68.5	60.7-62.9	64.3-94.3	65.4-67.4	44.7-61.7
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	53.0-67.9	59.1-61.6	67.3-91.9	65.9-68.1	45.3-59.0
ภายในวัดเพลง	24-29 ส.ค. 62	44.2-66.9	56.3-57.4	N/A	63.2-64.5	41.3-50.4
	21-26 มี.ค. 63	42.5-67.6	49.5-60.8	50.6-93.9	56.6-66.1	37.1-60.7
	20-25 ต.ค. 63	44.1-67.1	57.9-59.3	66.4-96.7	61.4-64.4	36.6-58.5
	13-18 มี.ค. 64	44.4-67.5	56.4-59.1	62.9-94.1	60.7-61.7	41.0-56.1
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	43.1-78.8	56.8-65.8	52.6-99.4	64.8-68.7	39.6-62.9
มาตรฐาน		-	$\leq 70^{1/}$	$\leq 115^{1/}$	-	-

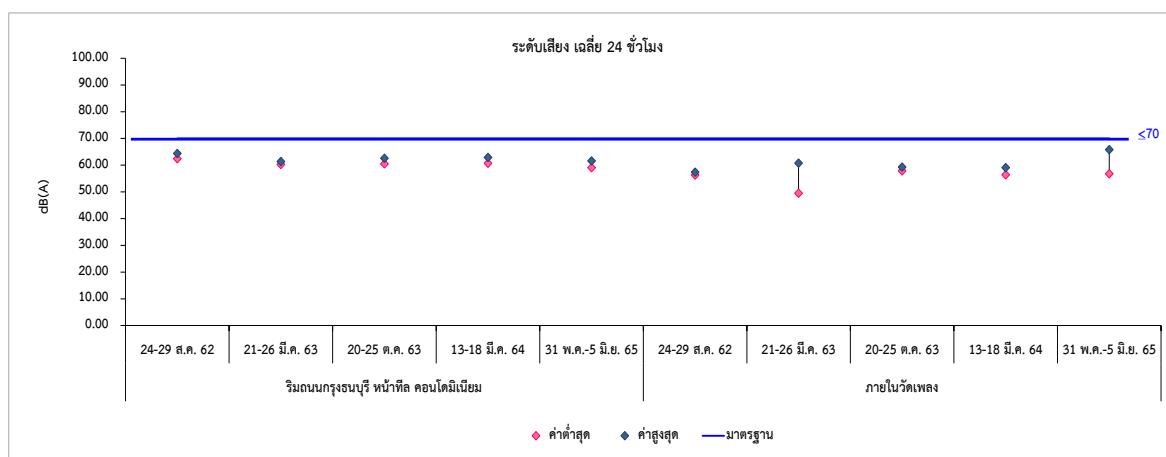
หมายเหตุ : - ผลการตรวจวัดดำเนินการโดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

^{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

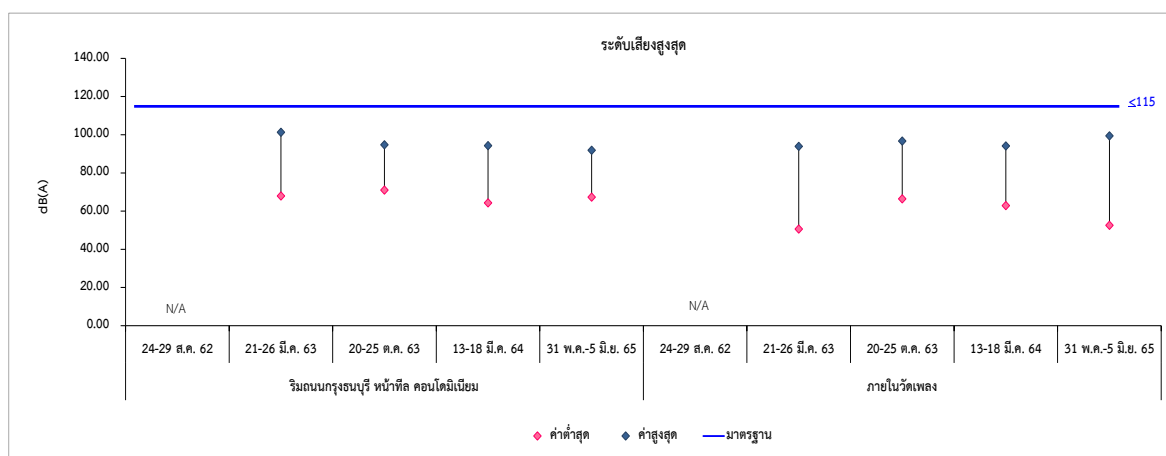
* มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด



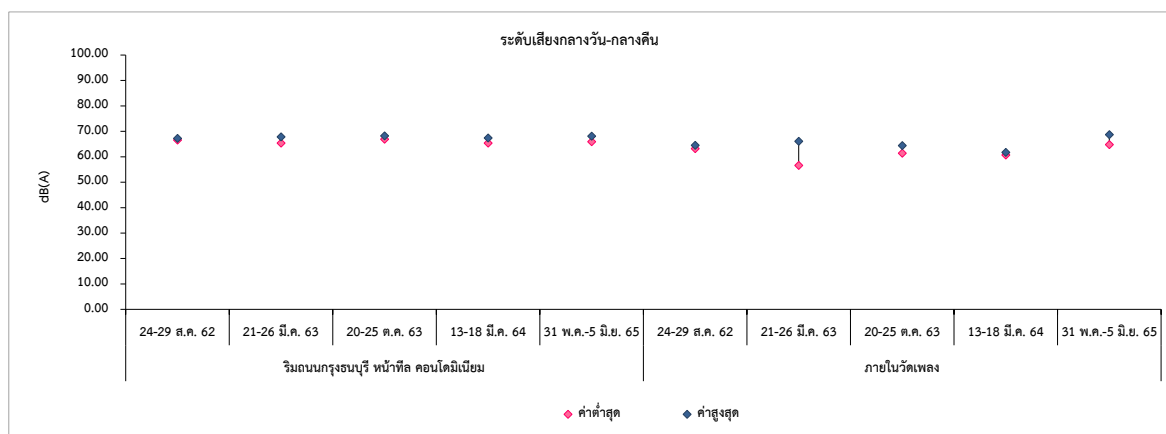
รูปที่ 3-37 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



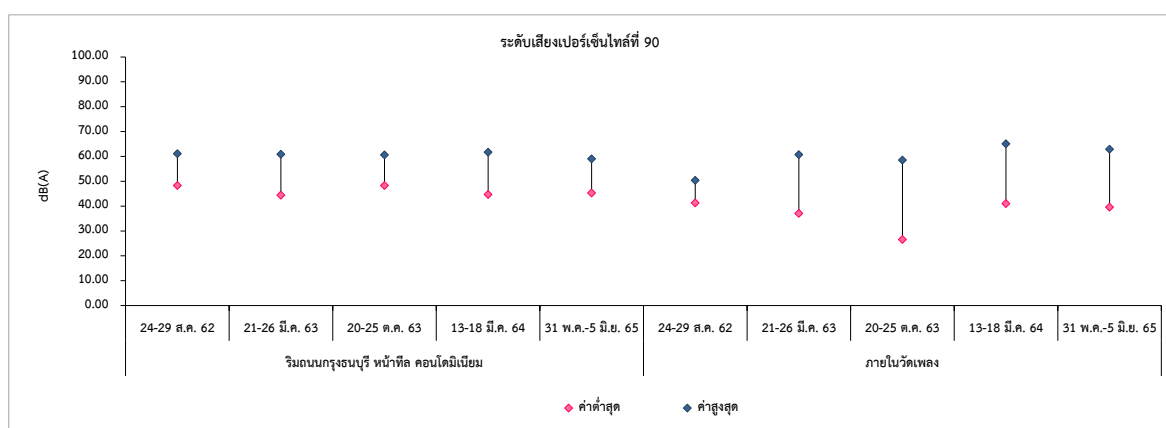
รูปที่ 3-38 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



รูปที่ 3-39 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด
ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



รูปที่ 3-40 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน
ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทีล คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



รูปที่ 3-41 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90
ริมถนนกรุงธนบุรีหน้าทีล คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565

3) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระยะดำเนินการ โครงการ ระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565 พบว่า ความเร็วของอนุภาค โรงเรียนเศรษฐวิทย์วิทยา และภายในวัดเพลง โดยส่วนใหญ่มีค่าเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-41

ตารางที่ 3-41 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
		ความเร็วของอนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
โรงเรียนศรีอยุธยา	24-29 ส.ค. 62	0.236-0.307	1.3	5.0
	21-26 มี.ค. 63	0.110-1.880	6.3	5.0
	20-25 ต.ค. 63	0.095-1.620	42.7	13.2
	13-18 มี.ค. 64	0.095-1.440	22.3	8.1
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.142-1.950	9.9	5.0
ภายในวัดเพลง	24-29 ส.ค. 62	0.095-0.441	17.1	3.9
	21-26 มี.ค. 63	<0.300-0.504	42.7	7.1
	20-25 ต.ค. 63	0.047-0.355	85.3	9.4
	13-18 มี.ค. 64	0.008-0.394	7.9	3.0
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.25-0.347	3.7	3.0

หมายเหตุ : - ดำเนินการตรวจวัดโดย บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

3.4.3 การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง)

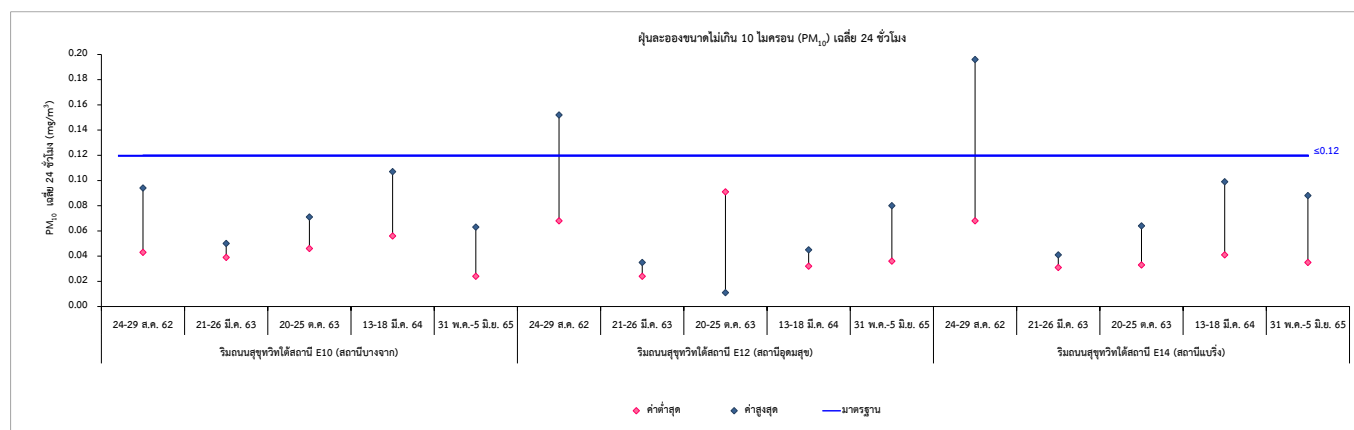
1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง) โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 8 ชั่วโมง และปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านๆ มา ทั้งนี้ ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ กำหนด สำหรับความเร็วและทิศทางลม แตกต่างกันไปตามช่วงเวลาและฤดูกาล แสดงรายละเอียดดัง ตารางที่ 3-42 และ รูปที่ 3-42 ถึง รูปที่ 3-48

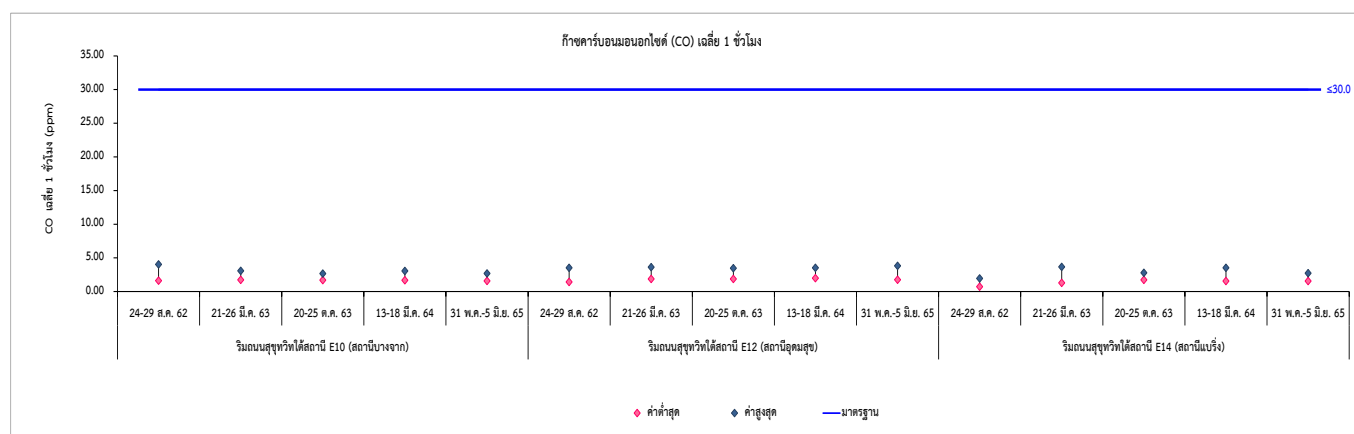
**ตารางที่ 3-42 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท
ช่วงถนนอ่อนนุช-แบร์ริง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565**

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}			
		ฝุ่นละอองขนาด ไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนสุขุมวิท ได้สถานี E10 (สถานีบางจาก)	24-29 ส.ค. 62	0.043-0.094	1.62-4.03	2.02-3.16	0.0164-0.0888
	21-26 มี.ค. 63	0.039-0.050	1.73-3.09	2.00-2.69	0.0110-0.0480
	20-25 ต.ค. 63	0.046-0.071	1.70-2.68	1.95-2.31	0.0109-0.0281
	13-18 มี.ค. 64	0.056-0.107	1.68-3.07	1.81-2.97	0.0166-0.0459
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.024-0.063	1.59-2.69	1.78-2.62	0.0039-0.0272
ริมถนนสุขุมวิท ได้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)	24-29 ส.ค. 62	0.068-0.152*	1.42-3.52	1.87-2.86	0.0078-0.0512
	21-26 มี.ค. 63	0.024-0.035	1.88-3.63	2.02-2.92	0.0129-0.0447
	20-25 ต.ค. 63	0.091-0.110	1.88-3.47	2.32-3.04	0.0139-0.0334
	13-18 มี.ค. 64	0.032-0.045	1.99-3.53	2.15-3.24	0.0172-0.0468
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.036-0.080	1.78-3.83	2.07-3.40	0.0098-0.0370
ริมถนนสุขุมวิท ได้สถานี E14 (สถานีแบร์ริง)	24-29 ส.ค. 62	0.068-0.196*	0.73-1.96	0.93-1.52	0.0101-0.0639
	21-26 มี.ค. 63	0.031-0.041	1.28-3.66	1.84-3.02	0.0154-0.0398
	20-25 ต.ค. 63	0.033-0.064	1.74-2.79	1.99-2.54	0.0086-0.0278
	13-18 มี.ค. 64	0.041-0.099	1.56-3.52	1.58-3.44	0.0183-0.0408
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.035-0.088	1.56-2.74	1.72-2.44	0.0084-0.0250
มาตรฐาน		≤ 0.12 ^{1/}	≤ 30.0 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{3/}
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร	ส่วนในล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน

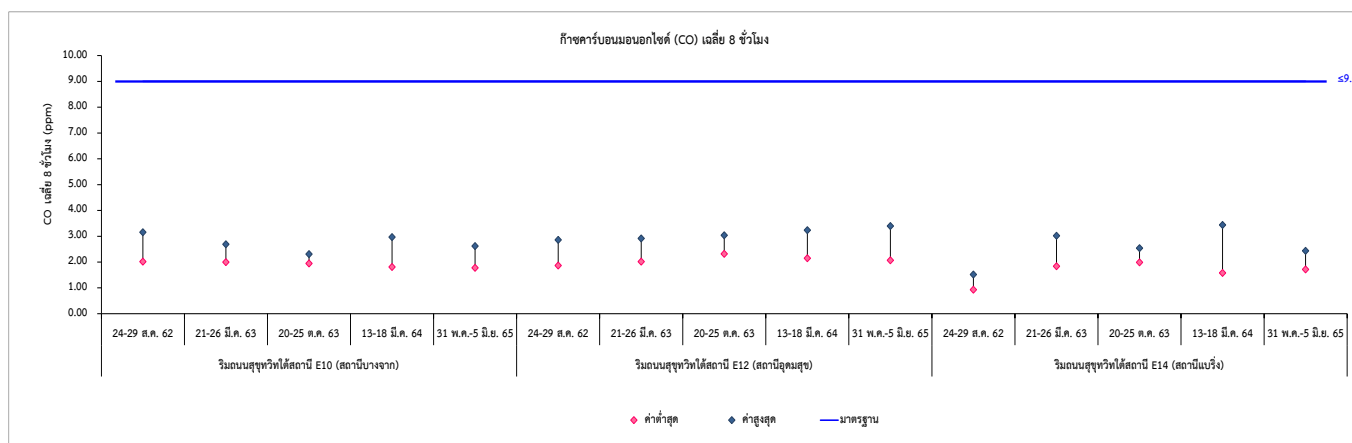
- หมายเหตุ :**
- คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส
 - ผลการตรวจวัดดำเนินการโดยบริษัท ยูไนเต็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
- ที่มา :**
- ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป (วันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2547) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547)
 - ^{2/} 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
 - ^{3/} 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
- * มีค่าเกินมาตรฐาน



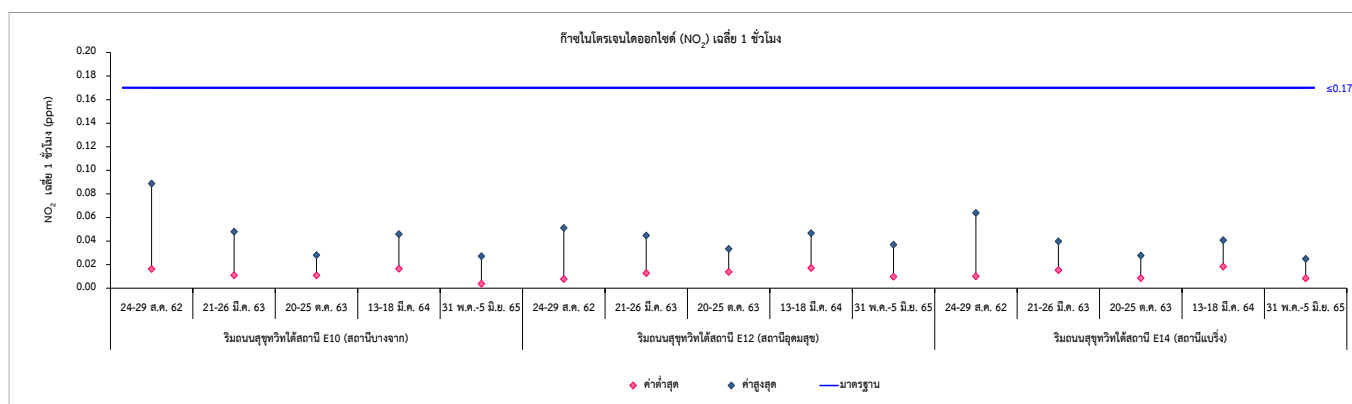
รูปที่ 3-42 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



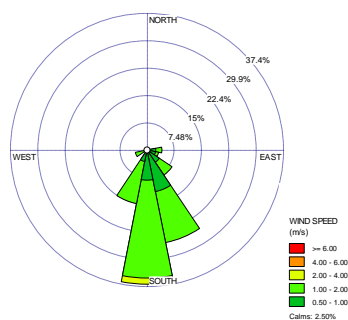
รูปที่ 3-43 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



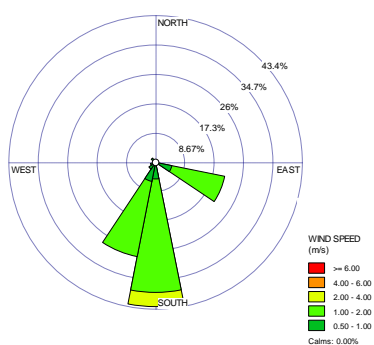
รูปที่ 3-44 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



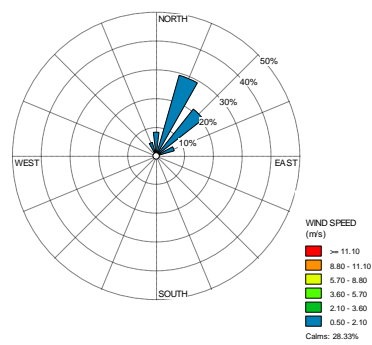
รูปที่ 3-45 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



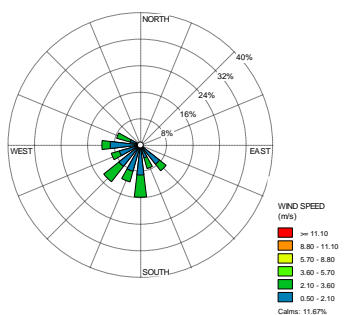
เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2562



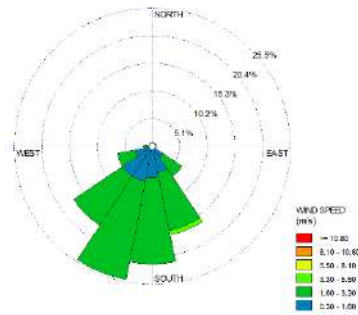
เดือนมีนาคม พ.ศ. 2563



เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563

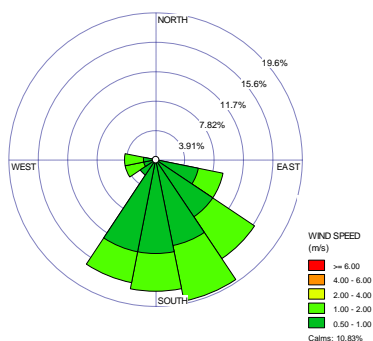


เดือนมีนาคม พ.ศ. 2564

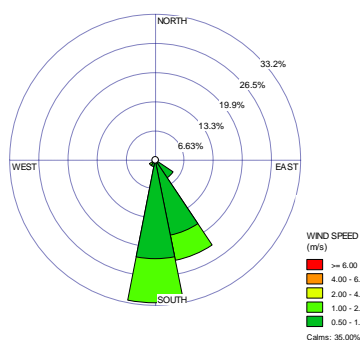


เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

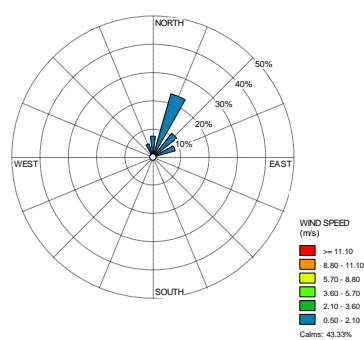
รูปที่ 3-46 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



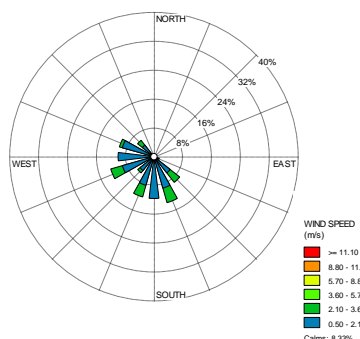
เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2562



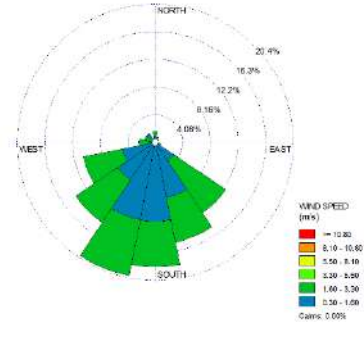
เดือนมีนาคม พ.ศ. 2563



เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563

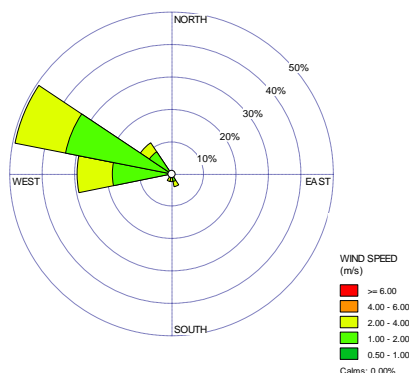


เดือนมีนาคม พ.ศ. 2564

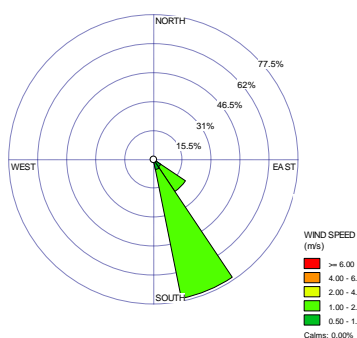


เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

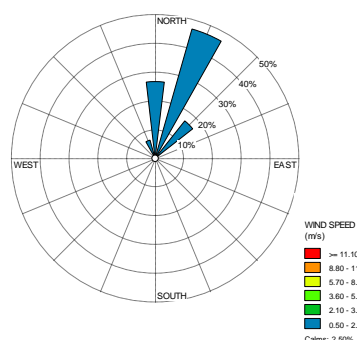
รูปที่ 3-47 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



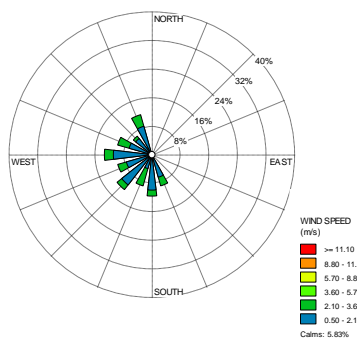
เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2562



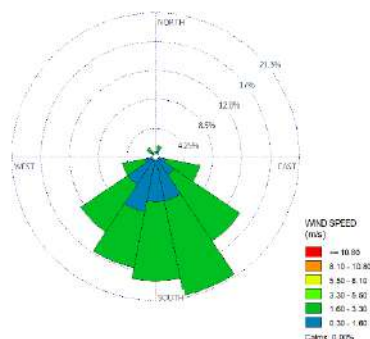
เดือนมีนาคม พ.ศ. 2563



เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563



เดือนมีนาคม พ.ศ. 2564



เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

รูปที่ 3-48 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบร์ริง) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565

2) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์รี่) โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบร์รี่ ระหว่างปีพ.ศ. 2562-2565 พบว่า ดัชนีระดับเสียงโดยทั่วไป ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ส่วนใหญ่มีแนวโน้มลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านๆ มา ทั้งนี้ ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด ส่วนใหญ่มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานฯ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-43 และ รูปที่ 3-49 ถึง รูปที่ 3-53

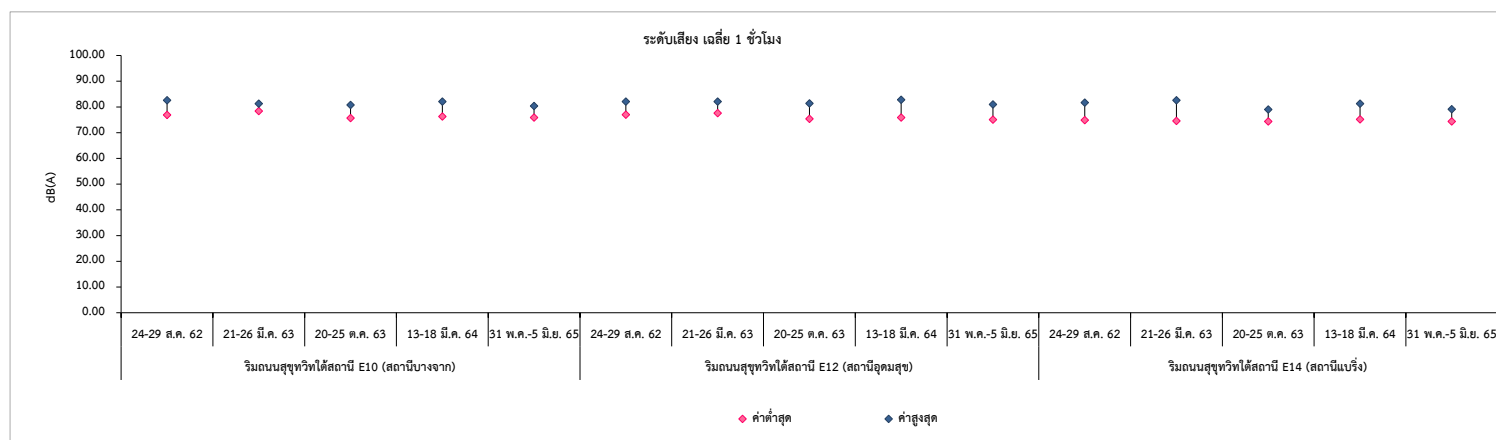
ตารางที่ 3-43 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ (เดซิเบลเอ)				
		ระดับเสียง เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ระดับเสียง เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ระดับเสียงสูงสุด	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)	24-29 ส.ค. 62	76.9-82.6	79.2*-79.7*	N/A	85.0-85.9	65.8-74.9
	21-26 มี.ค. 63	78.4-81.3	79.2*-79.5*	98.2-105.6	85.5-86.1	68.8-74.0
	20-25 ต.ค. 63	75.7-80.8	78.4*-79.1*	93.7-108.7	83.8-85.2	65.6-75.1
	13-18 มี.ค. 64	76.3-82.1	79.7*-80.0*	93.7-111.1	85.3-85.8	63.7-75.2
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	75.9-80.4	77.0-79.1*	84.7-105.0	83.0-85.5	69.0-74.8
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)	24-29 ส.ค. 62	77.0-82.1	79.2*-79.5*	N/A	84.9-85.5	65.7-75.7
	21-26 มี.ค. 63	77.6-82.1	79.2*-79.4*	93.0-110.7	85.5-85.8	68.5-74.7
	20-25 ต.ค. 63	75.4-81.4	77.7*-78.5*	90.8-108.8	84.3-84.9	63.0-75.3
	13-18 มี.ค. 64	75.9-82.8	79.1*-79.5*	93.1-110.1	84.9-85.4	63.0-75.0
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	75.1-81.0	76.2*-78.4*	82.6-106.0	82.5-85.4	64.6-74.7
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีแบริ่ง)	24-29 ส.ค. 62	74.9-81.7	77.8*-78.6*	N/A	83.4-84.3	60.7-74.3
	21-26 มี.ค. 63	74.6-82.6	78.8*-79.2*	93.0-112.7	84.9-85.3	57.1-73.7
	20-25 ต.ค. 63	74.4-79.0	77.7*-77.9*	95.5-100.5	82.7-83.4	68.6-74.5
	13-18 มี.ค. 64	75.2-81.3	78.9*-79.2*	93.5-113.5	84.5-85.3	57.7-72.9
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	74.4-79.1	76.0*-77.6*	84.9-100.0	82.1-83.8	68.7-74.4
มาตรฐาน		-	≤ 70 ^{1/}	≤ 115 ^{1/}	-	-

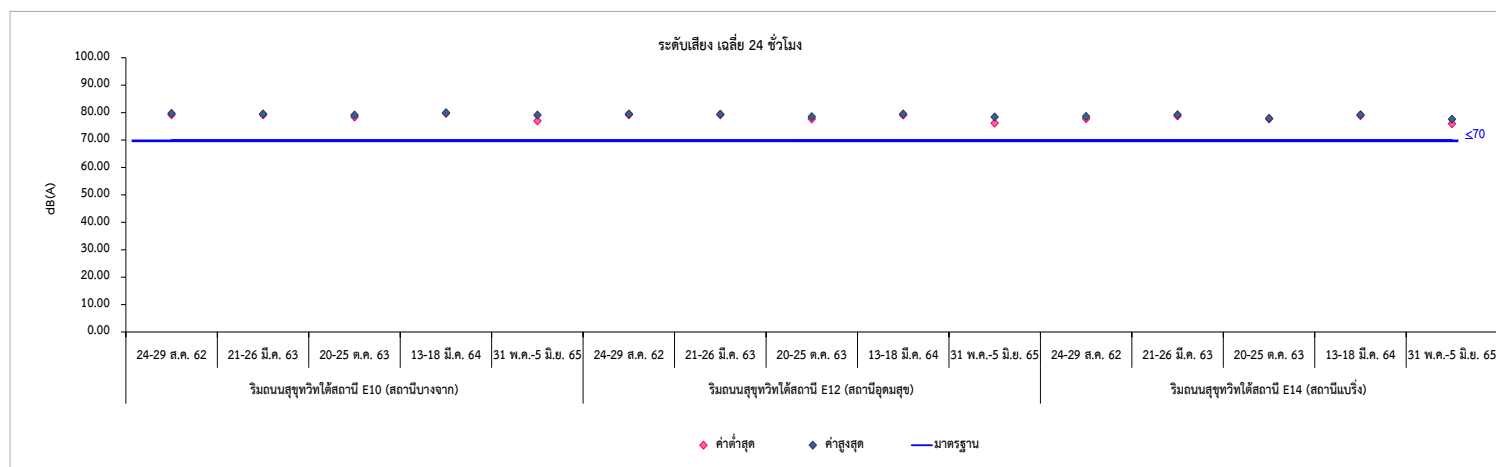
หมายเหตุ : - ผลการตรวจวัดดำเนินการโดยบริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

^{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

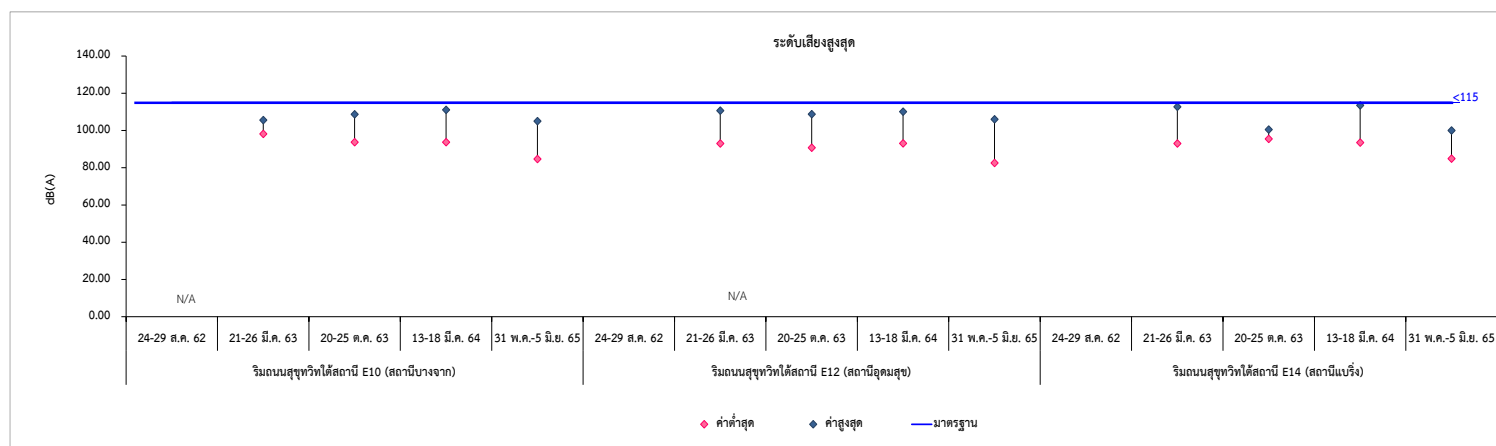
* มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด



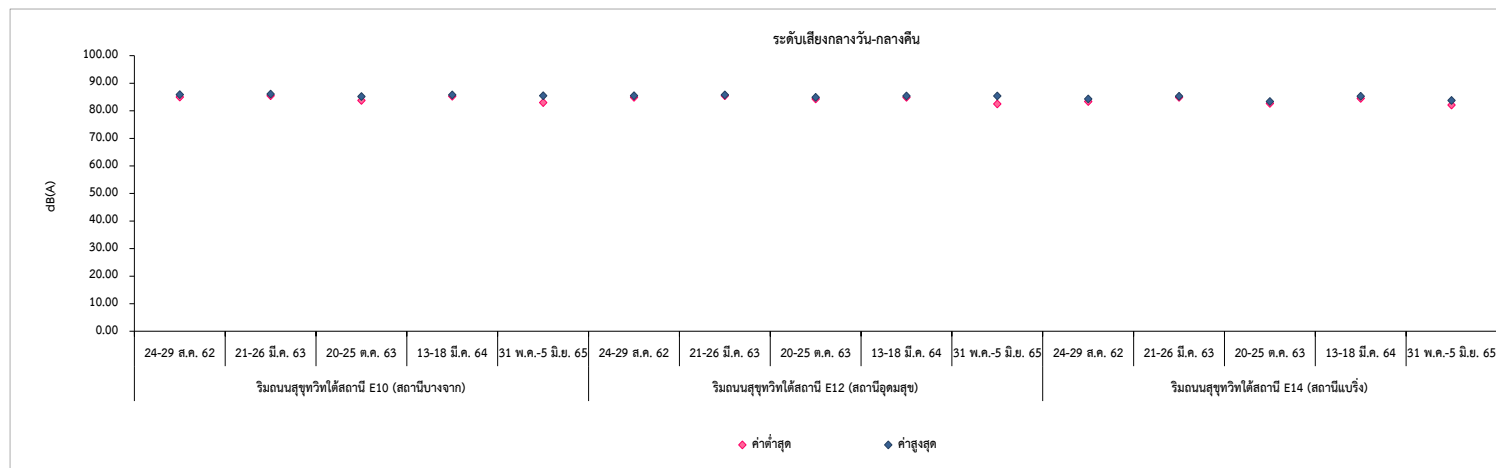
รูปที่ 3-49 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



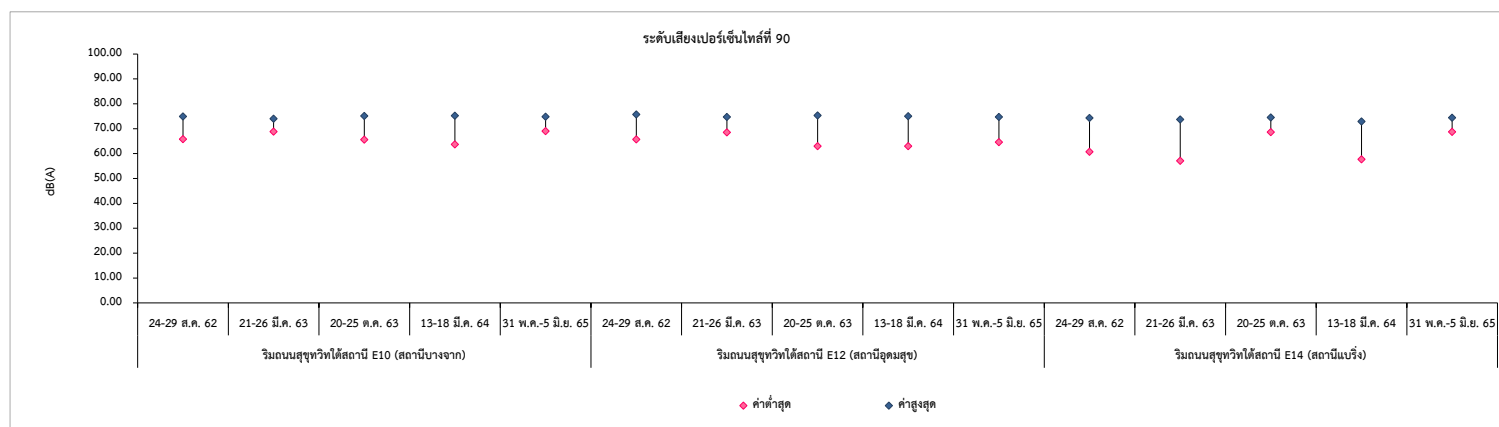
รูปที่ 3-50 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



รูปที่ 3-51 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



รูปที่ 3-52 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565



รูปที่ 3-53 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90 ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565

3) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565 พบว่า ความเร็วของอนุภาคสูงสุด ทั้ง 3 สถานี มีค่าไม่แตกต่างเมื่อเปรียบเทียบกับ ผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตามผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในตามมาตรฐานฯ กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-44

ตารางที่ 3-44 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2565

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
		ความเร็วของอนุภาค (มม./วินาที)	ความถี่สูงสุด (เฮิรตซ์)	
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)	24-29 ส.ค. 62	0.118-1.160	4.2	20.0
	21-26 มี.ค. 63	0.055-1.000	51.2	40.2
	20-25 ต.ค. 63	0.071-0.922	85.3	47.0
	13-18 มี.ค. 64	0.087-1.750	85.3	47.0
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.095-1.210	16.5	23.3
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)	24-29 ส.ค. 62	0.095-0.946	4.5	20.0
	21-26 มี.ค. 63	0.079-1.640	73.1	44.6
	20-25 ต.ค. 63	0.079-0.749	51.2	40.2
	13-18 มี.ค. 64	0.087-1.700	85.3	47.0
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.118-1.980	46.5	38.3
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)	24-29 ส.ค. 62	0.188-1.150	7.0	20
	21-26 มี.ค. 63	0.071-1.100	42.7	36.4
	20-25 ต.ค. 63	0.063-1.100	36.6	33.3
	13-18 มี.ค. 64	0.095-1.180	11.6	20.8
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.087-0.969	16.5	23.3

หมายเหตุ : - ดำเนินการตรวจวัดโดย บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการเข้าดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 โดยบริษัทที่ปรึกษาได้เข้าดำเนินการตรวจสอบการดำเนินงานของโครงการในระยะดำเนินการ พบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วนและเคร่งครัดทั้งในด้านทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต โดยได้สรุปผลไว้ในบทที่ 2

4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป ความสั่นสะเทือน และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 4-1 ถึง ตารางที่ 4-4

ตารางที่ 4-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศ ในบรรยากาศโดยทั่วไป	- ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	1. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 4. ความเร็วและทิศทางลม	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ดัชนีคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 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
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	- ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 4. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน 5. ระดับเสียงสูงสุด	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 ยกเว้นระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบอยู่บริเวณริมถนนสุขุมวิทที่มีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัดตลอดทั้งวัน สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 4-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสีลมช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
3. ความสั่นสะเทือน	- रिमถนนกรุงเทพมหานครใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	1. ความเร็วของอนุภาคสูงสุด 2. ความถี่	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ดัชนีความสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ลงวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2553 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553
4. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสีลม (ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)	- ความพึงพอใจของประชาชน	ผลการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการตามแนวเส้นทางโครงการส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ร่วมกับช่วงตากสิน-บางหว้า พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 456 คน มีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของโครงการฯ ในระดับมาก

ตารางที่ 4-2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสี่ลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศ ในบรรยากาศโดยทั่วไป	1.ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทีล คอนโดมิเนียม 2. ภายในวัดเพลง	1.ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง 2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 4. ความเร็วและทิศทางการลม	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ดัชนีคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ของทั้ง 2 สถานี ทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานลงวันที่ 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
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	1. ภายในโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา 2. ภายในวัดเพลง	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 4. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน 5. ระดับเสียงสูงสุด	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด ของทั้ง 2 สถานี 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

ตารางที่ 4-2 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
3. ความสั่นสะเทือน	1. ภายในโรงเรียนเตรียมวิทยวิทยา 2. ภายในวัดเพลง	1. ความเร็วของอนุภาคสูงสุด 2. ความถี่	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ดัชนีความสั่นสะเทือนของทั้ง 2 สถานี มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ลงวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2553 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553
4. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสีลม (ถนนตากสิน-บางหว้า)	- ความพึงพอใจของประชาชน	ผลการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการตามแนวเส้นทางโครงการส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ร่วมกับช่วงตากสิน-บางหว้า พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 456 คน มีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของโครงการฯ ในระดับมาก

ตารางที่ 4-3 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) 2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) 3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)	1. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 2. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 4. ความเร็วและทิศทางการลม	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ดัชนีคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ของทั้ง 3 สถานี มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานลงวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2538 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 และมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ลงวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2547 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนที่พิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายนพ.ศ. 2547 และมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) 2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) 3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 4. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน 5. ระดับเสียงสูงสุด	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ของทั้ง 3 สถานี มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบอยู่บริเวณริมถนนสุขุมวิทที่มีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัดตลอดทั้งวัน ขณะที่ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืนยังไม่มีมาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 4-3 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
3. ความสั่นสะเทือน	1. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) 2. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) 3. ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบร์ริง)	1. ความเร็วของอนุภาคสูงสุด 2. ความถี่	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ดัชนีความสั่นสะเทือนของทั้ง 3 สถานี มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ลงวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2553 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553
4. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-แบร์ริง)	- ความพึงพอใจของประชาชน	ผลการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการตามแนวเส้นทางโครงการส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบร์ริง พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 544 คน มีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของโครงการฯ ในระดับมาก

4.3 ข้อเสนอแนะ

ตามที่บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ดำเนินการติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายส่วนสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565 บริษัทที่ปรึกษาขอเสนอแนวปฏิบัติเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยให้สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเด็นต่างๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2542 ลงวันที่ 27 ธันวาคม พ.ศ. 2542 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 2/2543 ลงวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2543 (กรณีโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ และส่วนต่อขยายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง) และตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่นๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ ในคราวประชุมครั้งที่ 15/2549 ลงวันที่ 12 ตุลาคม พ.ศ. 2549 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2550 ลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550 (กรณีโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า) มาปฏิบัติอย่างเคร่งครัดและครบถ้วน สรุปได้ดังตารางที่ 4-4

ตารางที่ 4-4 ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ปรึกษาที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการฯ

ประเด็น	ข้อมูลจากการสำรวจ	ข้อเสนอแนะ/ความคิดเห็น
1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เกินมาตรฐานฯ กำหนด	จุดติดตามตรวจสอบอยู่บริเวณริมถนนสุขุมวิทที่มีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัด จึงส่งผลให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540)	ควบคุมการจราจรไม่ให้รถติดได้สถานี
2. เพิ่มการปลูกต้นไม้ในเมือง/พื้นที่สีเขียวบริเวณโดยรอบ	พบว่ามีการปลูกต้นไม้ในบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า เพียงบางสถานี และมีปริมาณน้อย	ควรเพิ่มปริมาณการปลูกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าให้มีพื้นที่สีเขียวทุกสถานี ให้เพียงพอต่อการช่วยลดซับปริมาณมลสารในอากาศ โดยพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง และควรดูแลต้นไม้ให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสม รวมทั้งตัดแต่งกิ่งและใบให้มีความสวยงามอยู่เสมอ
3. ควรรักษาความสะอาดพื้นผิวบริเวณชานชาลาและบริเวณสถานี ให้สะอาดอยู่เสมอ	พบว่าพื้นผิวชานชาลาและบริเวณสถานี โดยเฉพาะบริเวณที่เป็นพื้นผิวขรุขระมีลักษณะเป็นคราบสิ่งสกปรกสะสม	ควรเพิ่มการทำความสะอาดบริเวณพื้นผิวชานชาลาและบริเวณสถานี ให้สะอาดอยู่เสมอ โดยการใช้อุปกรณ์ทำความสะอาดพื้นผิว หรือเพิ่มรอบการทำมาความสะอาด เพื่อรักษาความสะอาดเรียบร้อยและภาพลักษณ์ที่ดีให้แก่โครงการฯ
4. แนวเส้นสีเหลือง ลูกศรบอกทิศ และเทพแสดงจุดยืนแบบเว้นระยะห่าง มีลักษณะหลุดลอกและสีซีดจาง	พบว่าโดยส่วนใหญ่ แนวเส้นสีเหลือง ลูกศรบอกทิศ และเทพแสดงจุดยืนแบบเว้นระยะห่าง บนชานชาลามีลักษณะหลุดลอกและสีซีดจาง	ควรตีเส้นแนวเส้นสีเหลือง ลูกศรบอกทิศ และเทพแสดงจุดยืนแบบเว้นระยะห่าง ใหม่ เพื่อความคมชัด และผู้ใช้งานสามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน