

## ภาคผนวก ข-2

---

ผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชน ประจำปี 2565

## รายงานสรุปผลการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนต่อ โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ)

### 1. ความเป็นมา

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ได้นำเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ซึ่งได้รับความเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามหนังสือเห็นชอบเลขที่ ทส 1009.7/4529 ลงวันที่ 12 เมษายน พ.ศ. 2559 โดยโครงการต้องปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งได้กำหนดให้มีการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคมและความคิดเห็นของครัวเรือน รวมถึงตัวแทนหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องโดยรอบโครงการ เพื่อให้ทราบถึงความคิดเห็นที่มีต่อโครงการ ทั้งในเรื่องของผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากโครงการ รวมถึงข้อเสนอแนะต่างๆ ครอบคลุมกับตำแหน่งที่ทำการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ภายในรัศมี 5 กิโลเมตรรอบที่ตั้งโครงการ ปีละ 1 ครั้ง

ทั้งนี้ในระหว่างการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการได้ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคมและความคิดเห็นของครัวเรือน รวมถึงตัวแทนหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งดำเนินการระหว่างวันที่ 14 - 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 มีรายละเอียดการดำเนินงานดังนี้

### 2. วัตถุประสงค์

การสำรวจสภาพสังคม-เศรษฐกิจ และความคิดเห็นต่อการดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) เพื่อรับฟังข้อคิดเห็น/ข้อเสนอแนะ/ข้อกังวลใจของประชาชน รวมถึงตัวแทนหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง ในช่วงดำเนินการที่ผ่านมาของโครงการ โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

(1) เพื่อศึกษาสภาพสังคม-เศรษฐกิจ ได้แก่ การประกอบอาชีพ สุขอนามัย ระบบสาธารณสุข และสภาพความเป็นอยู่ของประชาชน รวมทั้ง เพื่อรับทราบสภาพปัญหาเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมที่ส่งผลต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนในปัจจุบัน

(2) เพื่อศึกษาการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ความต้องการรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ รวมทั้งความคิดเห็น และความพึงพอใจต่อการดำเนินงานในด้านต่างๆ ของโครงการ

(3) เพื่อรับฟังความคิดเห็นต่างๆ ต่อการดำเนินการที่ผ่านมาของโครงการร่วมกับชุมชน พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะต่อการดำเนินการ และการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ร่วมกับชุมชน

(4) เพื่อนำข้อมูลการสำรวจความคิดเห็นประกอบการนำเสนอไว้ในรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการ ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งรวบรวมข้อมูลที่ได้สำหรับใช้ในการประกอบการดำเนินกิจกรรมด้านต่างๆ ของโครงการต่อไป

### 3. พื้นที่ดำเนินการศึกษา

พื้นที่ศึกษากำหนดจากที่ตั้งโครงการ แสดงดังรูปที่ 1 ครอบคลุมพื้นที่จุดเก็บ (รอบสถานี) รายละเอียดดังนี้

- (1) ตลาดนัดจตุจักร
- (2) บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)
- (3) สถานีขนส่งหมอชิต
- (4) ตลาดนัดบางซื่อ
- (5) ซอย สิรินคร 2
- (6) ชุมทางดลิ่งชัน
- (7) นิคมรถไฟ กม.11
- (8) วัดเสมียนนารี
- (9) โรงพยาบาลวิภาวดี
- (10) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (บางเขน)
- (11) โรงเรียนอนุบาลวงษ์ลักษณะ
- (12) โรงเรียนบางเขน
- (13) สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์
- (14) วัดหลักสี่
- (15) การเคหะแห่งชาติทุ่งสองห้อง
- (16) ตลาดใหม่ดอนเมือง
- (17) วัดดอนเมือง
- (18) ท่าอากาศยานดอนเมือง
- (19) ซอยร่วมมิตร 37
- (20) ถนนช้างเอราวัณ 1

4. วิธีการศึกษา

การกำหนดลักษณะของกลุ่มตัวอย่างที่ดีซึ่งมีสองประการหลักด้วยกัน คือกลุ่มตัวอย่างต้องเป็นตัวแทนที่ดีของประชากรในพื้นที่ศึกษาและกลุ่มตัวอย่างต้องมีขนาดเหมาะสมพอเพียงในการคัดเลือกตัวแทนที่ดีของประชากร นั้นการวางแผนคัดเลือกหาตัวอย่างเริ่มต้นโดยการสำรวจพื้นที่เป้าหมายก่อนเพื่อศึกษาภาพรวมลักษณะการรวมตัวของประชากร ซึ่งพบว่าชุมชนที่อยู่ในพื้นที่ศึกษามีลักษณะการรวมตัวของประชากรที่คล้ายคลึงกัน ไม่แตกต่างกันมากนัก ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา และรายได้ เช่น ความรู้ ความคิดเห็นและความพึงพอใจ เป็นต้น ส่วนใหญ่มีการตั้งครัวเรือนรวมตัวกันเป็นกลุ่มอยู่ตามแนวถนน บริษัทที่ปรึกษาได้สำรวจความคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษาในระดับครัวเรือน โดยดำเนินการสำรวจความคิดเห็นรายครัวเรือน ระหว่างวันที่ 14 -15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลในด้านต่างๆ ทั้งนี้เพื่อให้การสำรวจครอบคลุมจึงกำหนดกลุ่มตัวอย่างที่สำรวจแบ่งเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่

- กลุ่มหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
- กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว
- กลุ่มตัวแทนครัวเรือน
- กลุ่มสถานประกอบการ

ซึ่งวิธีการสำรวจข้อมูล และกำหนดจำนวนตัวอย่าง อธิบายได้ดังนี้

(1) กำหนดจำนวนตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง

การกำหนดตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง คือ การเลือกกลุ่มตัวแทนประชากรจากจำนวนประชากรทั้งหมด โดยใช้วิธีการศึกษาด้านประชากรศาสตร์ เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ซึ่งข้อมูลเหล่านี้จะสะท้อนภาพความคิดเห็นของประชากร โดยคำนึงถึงการครอบคลุมของพื้นที่ศึกษาทั้งหมด ซึ่งพบว่าจำนวนประชากรที่สุ่มมาเป็นตัวอย่างมีสภาพทางสังคมที่คล้ายคลึงกัน ไม่แตกต่างกันมากนัก การศึกษาครั้งนี้จึงกำหนดกลุ่มตัวอย่างประกอบด้วย กลุ่มหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง กลุ่มผู้ให้สัมภาษณ์ และกลุ่มตัวแทนครัวเรือน คือ

1) กลุ่มหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

การสำรวจความคิดเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยใช้การเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ซึ่งมีหน้าที่บริหารจัดการในพื้นที่โดยตรง ดูแลด้านการพัฒนาท้องถิ่นเป็นหลัก รวมถึงหน่วยงานที่ดูแลด้านสุขภาพ และสถานที่ทางราชการต่างๆ ที่อยู่ภายในพื้นที่ศึกษาโครงการ โดยกลุ่มเป้าหมายประกอบด้วย หน่วยงานทางด้านการบริหารและการปกครอง หน่วยงานด้านสิ่งแวดล้อม สุขภาพ และสังคม จำนวน 4 หน่วยงาน ทั้งนี้หน่วยงานต่างๆ ที่ทำการสัมภาษณ์ประกอบด้วย

- กองบังคับการสุนัขและม้าตำรวจ
- สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์
- สำนักงานพื้นที่ฟูและพัฒนาเกษตรกร
- สำนักงานเขตดอนเมือง

2) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

การสำรวจความคิดเห็นกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว โดยใช้การเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ดูแลด้านสุขภาพ สถาบันการศึกษา/โรงเรียน และด้านศาสนสถาน ที่อยู่ภายในพื้นที่ศึกษาโครงการ ทั้งนี้หน่วยงานต่างๆ ที่สามารถทำการสัมภาษณ์ได้ ประกอบด้วย

- วัดดอนเมือง
- วัดเสมียนนารี
- วัดเปรมประชากร
- วัดเทวสุนทร
- วัดหลักสี่
- โรงเรียนวัดเทวสุนทร
- โรงเรียนวัดเปรมประชากร
- โรงเรียนวัดรังสิต
- โรงเรียนบางเขน (ไวสาสิอนุสรณ์)
- โรงเรียนวัดหลักสี่

3) กลุ่มตัวแทนครัวเรือน

การสำรวจความคิดเห็นประชาชนได้ทำการเก็บตัวอย่างจุดเก็บ (รอบสถานี) โดยได้ทำการสุ่มให้กระจายครอบคลุมบริเวณพื้นที่ศึกษา แนวเส้นทางก่อสร้างรถไฟฟ้าระยะประมาณ 500 เมตร จากรางรถไฟ ตามแนวเส้นทางรถไฟสายเหนือ ตั้งแต่จุดเริ่มต้นโครงการจนถึงสถานีรังสิต ทำการสัมภาษณ์ชุมชนละ 5 ตัวอย่าง แสดงดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวนตัวอย่างในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ

ลำดับ	จุดเก็บ (รอบสถานี)	จำนวนตัวอย่าง
1	ตลาดนัดจตุจักร	5
2	บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)	5
3	สถานีขนส่งหมอชิต	5
4	ตลาดนัดบางซื่อ	5
5	ซอย สิรินคร 2	5
6	ชุมทางดลิ่งชัน	5
7	นิคมรถไฟ กม.11	5
8	วัดเสมียนนารี	5
9	โรงพยาบาลวิภาวดี	5
10	มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (บางเขน)	5
11	โรงเรียนอนุบาลวลักษณ์	5
12	โรงเรียนบางเขน	5

ตารางที่ 2 จำนวนตัวอย่างในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นต่อการดำเนินโครงการ (ต่อ)

ลำดับ	จุดเก็บ (รอบสถานี)	จำนวนตัวอย่าง
13	สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์	5
14	วัดหลักสี่	5
15	การเคหะแห่งชาติทุ่งสองห้อง	5
16	ตลาดใหม่ดอนเมือง	5
17	วัดดอนเมือง	5
18	ท่าอากาศยานดอนเมือง	5
19	ซอยร่วมมิตร 37	5
20	ถนนช้างเอราวัณ 1	5
รวม		100

หมายเหตุ : <sup>1/</sup> กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย, 2565 สืบค้นข้อมูลเมื่อเดือน สิงหาคม 2565

ที่มา : บริษัท เอแอลเอส แลบบราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565

4) กลุ่มสถานประกอบการ

การสำรวจความคิดเห็นประชาชนได้ทำการเก็บตัวอย่างสถานประกอบการที่อยู่ในรัศมีพื้นที่ศึกษา 5 กิโลเมตร รอบที่ตั้งโครงการ โดยได้ทำการสุ่มให้กระจายครอบคลุมบริเวณพื้นที่ศึกษา และบริเวณใกล้เคียงโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) จำนวน 3 ตัวอย่าง

- อาคารเบญจจินดา
- บริษัท ยูนิเยน เครื่องดื่ม จำกัด (สนามแบดมินตัน)
- บริษัท แพลนฟอร์คิดส์ จำกัด

(2) วิธีการเก็บตัวอย่างข้อมูลแบบสอบถามในภาคสนาม

การสำรวจด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม และความคิดเห็น ได้ดำเนินการระหว่างวันที่ 14-15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 ทั้งนี้มีการเตรียมความพร้อมในส่วนของพนักงานสัมภาษณ์ภาคสนาม โดยที่ปรึกษาได้ทำการชี้แจงรายละเอียดของแบบสอบถาม วัตถุประสงค์และเป้าหมายในการสำรวจ ตลอดจนรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการฯ ให้มีความรู้และความเข้าใจโครงการฯ ในระดับที่สามารถให้ข้อมูลเบื้องต้นแก่ผู้ให้สัมภาษณ์ได้อย่างลึกซึ้งตาม การเก็บข้อมูลของพนักงานสัมภาษณ์ได้ดำเนินการภายใต้การควบคุมดูแลของผู้มีประสบการณ์ภาคสนามซึ่งทำหน้าที่ตรวจสอบ แก้ไขให้ข้อมูลมีความถูกต้องและสมบูรณ์เพียงพอที่จะนำมาแปลผล โดยการสำรวจความคิดเห็นภาคสนามจากกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนในแต่ละชุมชน ในพื้นที่ศึกษา ในครั้งนี้ ได้เลือกกลุ่มตัวอย่างครัวเรือนเพื่อเป็นตัวแทนมาศึกษา โดยใช้การเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบการสุ่มตัวอย่างโดยอาศัยหลักความน่าจะเป็น (Probability Sampling) และใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ (Systematic Random Sampling) โดยจะกระจายการสุ่มตัวอย่างตามสัดส่วนครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในแต่ละพื้นที่ โดยให้ครอบคลุมตำบลหลักในพื้นที่ศึกษา

โดยจะกระจายการสุ่มตัวอย่างตามสัดส่วนครัวเรือนที่อาศัยอยู่ในแต่ละพื้นที่ โดยให้ครอบคลุมตำบลหลักในพื้นที่ศึกษา โดยมีขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1: จำแนกครัวเรือนที่อาศัยอยู่โดยรอบโครงการฯ ภายในพื้นที่ศึกษา จากที่ตั้งโครงการฯ

ขั้นตอนที่ 2: ทำการสุ่มตัวอย่างครัวเรือนรายตำบล โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้แทนครัวเรือนครัวเรือนละ 1 ราย โดยคำนึงถึงการกระจายของกลุ่มตัวอย่างให้สม่ำเสมอ จากนั้นจะทำการเก็บรวบรวมข้อมูลให้ได้ขนาดของจำนวนตัวอย่างครัวเรือนในแต่ละตำบลตามสัดส่วนจำนวนประชากร โดยมีวิธีการดังนี้

(ก) การสุ่มตัวอย่างครัวเรือนจะต้องสุ่มตัวอย่างครัวเรือนในตำบลที่ได้กำหนดไว้ และจำนวนตัวอย่างขั้นต่ำต้องเป็นไปตามที่ได้คำนวณตามสัดส่วนของชุมชนนั้นๆ

(ข) การเลือกพื้นที่เป้าหมายเบื้องต้นเพื่อสุ่มตัวอย่าง จะเลือกพื้นที่ที่มีจำนวนครัวเรือนหนาแน่นเป็นหลัก โดยพิจารณาจากแผนที่และการสำรวจเบื้องต้น และกำหนดให้สุ่มตัวอย่างกระจายอย่างทั่วถึงในพื้นที่นั้นๆ หากชุมชนที่ทำการสำรวจมีพื้นที่ที่มีจำนวนครัวเรือนหนาแน่นอื่นๆ จะทำการสำรวจให้ครอบคลุมทุกๆ พื้นที่ในชุมชนนั้นๆ ด้วยเพื่อให้เกิดการกระจายของตัวอย่างและให้เป็นตัวแทนที่ครอบคลุมทั้งตำบล

(ค) การเลือกครัวเรือนเป้าหมายเพื่อสุ่มตัวอย่าง จะไม่กำหนดว่าจะเป็นหน่วยใด หรือครัวเรือนใดทุกๆ ครัวเรือนมีโอกาสที่จะถูกเลือกเช่นเดียวกัน แต่จะสุ่มตัวอย่างตามความเหมาะสมของสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในการสำรวจ เช่น ร้านค้า หรือบ้านเรือนที่สะดวกให้เข้าสัมภาษณ์และยินดีที่จะให้ความคิดเห็น แต่มีข้อกำหนดเบื้องต้นในการสุ่มตัวอย่าง โดยต้องทำการสุ่มตัวอย่างให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่เป้าหมาย และต้องไม่มีการเลือกตัวอย่างจากความรู้สึกและอคติส่วนตัว (Bias) เช่น การเลือกสุ่มตัวอย่างเพื่อทำการสัมภาษณ์เฉพาะเพศชาย หรือช่วงอายุใดอายุหนึ่ง เป็นต้น

(ง) การตรวจสอบตัวอย่างครัวเรือนเป้าหมายเบื้องต้น เพื่อให้เป็นตัวแทนที่ดีของกลุ่มตัวอย่างครัวเรือน จะกำหนดให้พนักงานสัมภาษณ์สอบถามผู้ให้สัมภาษณ์ว่าเป็นผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่เป้าหมายหรือไม่ หากเป็นผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่จริงจะดำเนินการสัมภาษณ์ในขั้นตอนต่อไป

(3) เครื่องมือที่ใช้ในการสำรวจสภาพสังคม-เศรษฐกิจ

การสำรวจด้านสภาพ เศรษฐกิจ สังคมในแต่ละชุมชนใช้วิธีการเข้าพบเป็นรายครัวเรือนโดยใช้แบบสัมภาษณ์เป็นเครื่องมือ ทั้งนี้ แบบสัมภาษณ์ที่ใช้มีโครงสร้างแน่นอนชัดเจน คำถามมีลักษณะเป็นคำถามปลายปิด และคำถามปลายเปิด โดยแบ่งแบบสอบถามออกเป็น 3 ประเภท คือ หน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ผู้ให้สัมภาษณ์ และครัวเรือน แสดงดังเอกสารแนบ 1 มีรายละเอียดดังนี้

1) แบบสัมภาษณ์สำหรับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
- ภารกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ
- ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัยของหน่วยงาน/ชุมชน
- การรับทราบข้อมูล/ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมกิจกรรมของโครงการฯ
- ผลกระทบและทัศนคติต่อการดำเนินโครงการฯ



- ความเชื่อมั่น และความคิดเห็นต่อโครงการ
- 2) **แบบสัมภาษณ์สำหรับพื้นที่อ่อนไหว**
  - ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
  - สภาพเศรษฐกิจ สังคมของชุมชน
  - ข้อมูลด้านสาธารณสุขและสาธารณูปโภคชุมชนของท่าน
  - ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชน
  - การรับทราบข้อมูล/ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมกิจกรรมของโครงการฯ
  - ผลกระทบและทัศนคติต่อการดำเนินโครงการฯ
  - ความเชื่อมั่น และความคิดเห็นต่อโครงการฯ
- 3) **แบบสัมภาษณ์สำหรับครัวเรือน**
  - ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม
  - ข้อมูลด้านสภาพเศรษฐกิจของครัวเรือน
  - ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัยและสาธารณูปโภค
  - ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชน
  - การรับทราบข้อมูล/ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมกิจกรรมของโครงการฯ
  - ผลกระทบและทัศนคติต่อการดำเนินโครงการฯ
  - ความเชื่อมั่น และความคิดเห็นต่อโครงการฯ
- 3) **แบบสัมภาษณ์สำหรับสถานประกอบการ**
  - ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
  - การกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ
  - ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัยของหน่วยงาน/ชุมชน
  - การรับทราบข้อมูล/ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมกิจกรรมของโครงการฯ
  - ผลกระทบและทัศนคติต่อการดำเนินโครงการฯ
  - ความเชื่อมั่น และความคิดเห็นต่อโครงการ

## 5. การวิเคราะห์ข้อมูล

ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์โดยใช้แบบสอบถาม จะถูกนำมาวิเคราะห์ และประมวลผลการศึกษาโดยการวิเคราะห์ข้อมูลจะใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ (Statistics Package for the Social Sciences) ซึ่งมีขั้นตอนโดยจัดเตรียมคู่มือการลงรหัสเพื่อเปลี่ยนข้อมูลจากแบบสอบถามเป็นรหัสสำหรับการบันทึกข้อมูล ก่อนที่จะทำการลงรหัสนั้นได้ทำการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลแบบสอบถามให้ถูกต้อง เมื่อได้ทำการแปลผล และจัดทำตารางแสดงข้อมูลเป็นรูปแบบตารางแจกแจงความถี่ ร้อยละ โดยนำเสนอผลการสำรวจความคิดเห็นแยกเป็นระดับหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ผู้ให้สัมภาษณ์ และครัวเรือน พร้อมทั้งบรรยายสรุปผลการสำรวจความคิดเห็นเป็นร้อยละ แยกตามกลุ่มเป้าหมายตามที่กล่าวข้างต้น

## 6. การแปลผลข้อมูล

### 1) การแปลผลโดยใช้คำร้อยละ

วิธีการโดยหาคความถี่ (จำนวน) ในแต่ละคำตอบ แล้วแปลความถี่เหล่านั้น ให้อยู่ในรูปร้อยละ ข้อมูลที่ใช้การวิเคราะห์ลักษณะนี้เป็นแบบสอบถามปลายปิด มีลักษณะให้เลือกตอบ

### 2) การแปลผลแบบมาตราส่วนประมาณค่า

คำถามเพื่อต้องการทราบความคิดเห็นที่มีลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่าของ ลิเคิร์ท (Likert Scale) และใช้การวัดข้อมูลประเภทอันดับกลาง (Interval Scale) ได้ทำการหาค่าเฉลี่ยคะแนนความคิดเห็น โดยกำหนดคะแนนแนวน้ำหนักให้แต่ละช่วงของระดับความคิดเห็นแล้วคำนวณค่าเฉลี่ย จากนั้นนำค่าเฉลี่ยที่ได้ไปเทียบกับเกณฑ์การแปลความหมาย ซึ่งการหาค่าเฉลี่ยโดยทั่วไปก็มักจะใช้ผลรวมของผลคูณระหว่างค่าน้ำหนักของแต่ละระดับกับค่าความถี่ในระดับนั้น แล้วหารด้วยความถี่ทั้งหมด การแปลความหมายคะแนนเฉลี่ยในแต่ละระดับใช้เกณฑ์ในการแปลความหมายคะแนนตามเกณฑ์ของเบสท์ (Best 1981:179-187) โดยมีหลักเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

การประเมินระดับความพึงพอใจ มีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

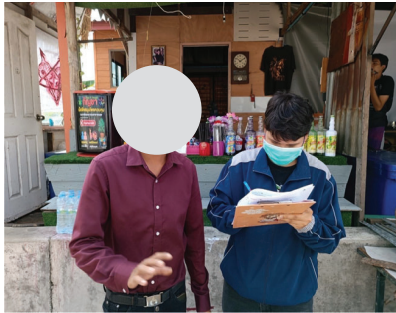
ระดับมากที่สุด	ให้	5	คะแนน
ระดับมาก	ให้	4	คะแนน
ระดับปานกลาง	ให้	3	คะแนน
ระดับน้อย	ให้	2	คะแนน
ระดับน้อยที่สุด	ให้	1	คะแนน

การแปลความหมายคะแนนเฉลี่ย ดังนี้

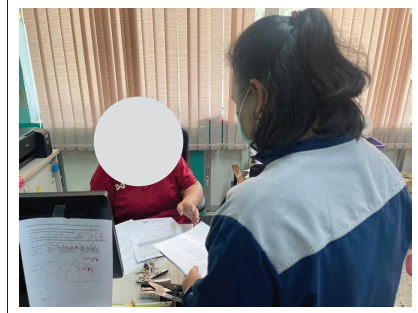
คะแนนเฉลี่ย 4.51 - 5.00	หมายถึง	มากที่สุด
คะแนนเฉลี่ย 3.51 - 4.50	หมายถึง	มาก
คะแนนเฉลี่ย 2.51 - 3.50	หมายถึง	ปานกลาง
คะแนนเฉลี่ย 1.51 - 2.50	หมายถึง	น้อย
คะแนนเฉลี่ย 1.00 - 1.50	หมายถึง	น้อยที่สุด

## 7. ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

ผลการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ สังคม และความคิดเห็นรายครัวเรือน โดยทั่วไปของพื้นที่ศึกษาจากตัวแทนหน่วยงานต่างๆ ผู้ให้สัมภาษณ์ และตัวแทนประชาชน บรรยายภาพการสำรวจความคิดเห็น แสดงดังรูปที่ 2 สรุปผลการสำรวจความคิดเห็นได้ดังนี้



รูปที่ 1 ประมวลภาพกิจกรรมการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม



รูปที่ 2 ประมวลภาพกิจกรรมการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

### (1) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

โครงการได้ทำการสัมภาษณ์ตัวแทนหน่วยงานราชการในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย หน่วยงานด้านการบริหารและการปกครอง หน่วยงานด้านการบริการสุขภาพ หน่วยงานด้านสาธารณสุขและบริการสังคม หน่วยงานด้านการศึกษา จำนวน 4 ตัวอย่าง ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาสามารถสำรวจและเก็บข้อมูลได้จริง จำนวน 3 ตัวอย่าง และจำนวนตัวอย่างที่เหลือ 1 ตัวอย่าง คือ สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์

อย่างไรก็ตาม บริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการจัดส่งหนังสือขอความอนุเคราะห์ตอบแบบสำรวจความคิดเห็นถึง สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์ ได้แก่ จดหมาย อีเมล และการโทรศัพท์ติดต่อไปยังหน่วยงานดังกล่าวหลายครั้ง และรอการตอบกลับจนถึงวันที่ 25 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 แต่ไม่ได้รับการตอบกลับ (แสดงรายละเอียดของกลุ่มตัวอย่างอ้างอิงถึง ตารางที่ 3 และผลการสำรวจความคิดเห็น แสดงดังเอกสารแนบ 1 และสามารถสรุปให้สอดคล้องกับผลการศึกษาได้ดังนี้

ตารางที่ 3 แสดงจำนวนตัวอย่างของกลุ่มหน่วยงานราชการ

ลำดับ	หน่วยงาน	ตำแหน่ง	จำนวน
1	สำนักงานพื้นที่และพัฒนาเกษตรกร	พนักงานทั่วไป	1
2	กองบังคับการสุนัขและม้าตำรวจ	ผู้บังคับหมู่ กองบังคับการสุนัขตำรวจ กองบังคับการสายตรวจและ ปฏิบัติการพิเศษ	1
3	สำนักงานเขตดอนเมือง	เจ้าพนักงานสาธารณสุขอาวุโส	1
รวมทั้งหมด			3

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565

#### 1) ข้อมูลทั่วไป

ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเพศหญิง ร้อยละ 66.7 รองลงมาเพศชาย ร้อยละ 33.3 โดยส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 51-60 ปี ร้อยละ 66.7 รองลงมาอายุอยู่ระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 33.39 สำหรับการนับถือศาสนาผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธ เมื่อสอบถามถึงด้านการศึกษา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 66.7 รองลงมาสูงกว่าปริญญาตรี ร้อยละ 33.3 ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ตำแหน่ง พนักงานทั่วไป ผู้บังคับหมู่ กก.สุนัขตำรวจ บก.สปพ. และเจ้าพนักงานสาธารณสุขอาวุโส ร้อยละ 33.3 สัดส่วนที่เท่ากัน โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งระหว่าง 6-10 ปี ระหว่าง 11-15 ปี และมากกว่า 20 ปีขึ้นไปร้อยละ 33.3 สัดส่วนที่เท่ากัน

เมื่อสอบถามถึงภูมิลำเนาของผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ระบุว่าย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 66.7 รองลงมาอยู่ที่นี้ตั้งแต่เกิด ร้อยละ 33.3 ซึ่งส่วนใหญ่ย้ายมาจากจังหวัดในภาคอีสาน และภาคใต้ ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน โดยมีระยะเวลาอาศัยอยู่ในพื้นที่ระหว่าง 11-15 ปี และมากกว่า 20 ปีขึ้นไป ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน

### 2) การกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ

สำนักงานพื้นที่และพัฒนาเกษตรกร ระบุว่ามีการกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ ออกหน่วยฝึกอบรม พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ ขอไม่ระบุ

กองบังคับการสุนัขและม้าตำรวจ ระบุว่ามีการกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ รักษาความปลอดภัยในพื้นที่กรุงเทพมหานครและตามที่หน่วยงานอื่นร้องขอ พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ กองบัญชาการตำรวจนครบาล

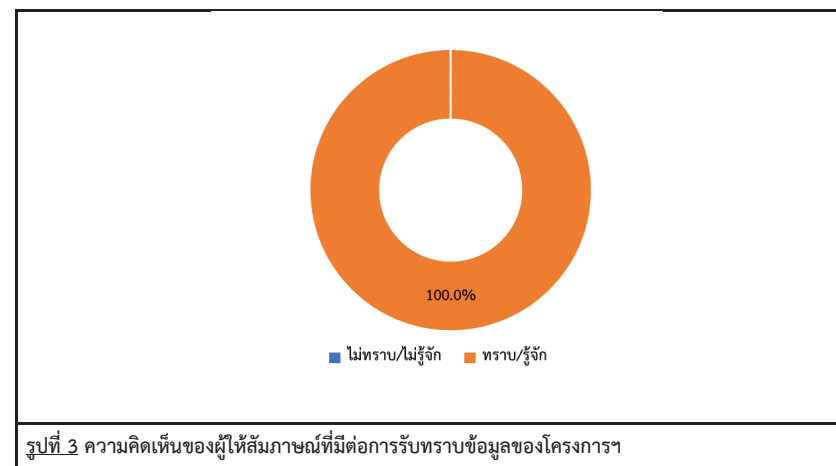
สำนักงานเขตดอนเมือง ระบุว่ามีการกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ ปฏิบัติหน้าที่ตาม พ.ร.บ. 2535 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง

### 3) ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัยของหน่วยงาน/ชุมชน

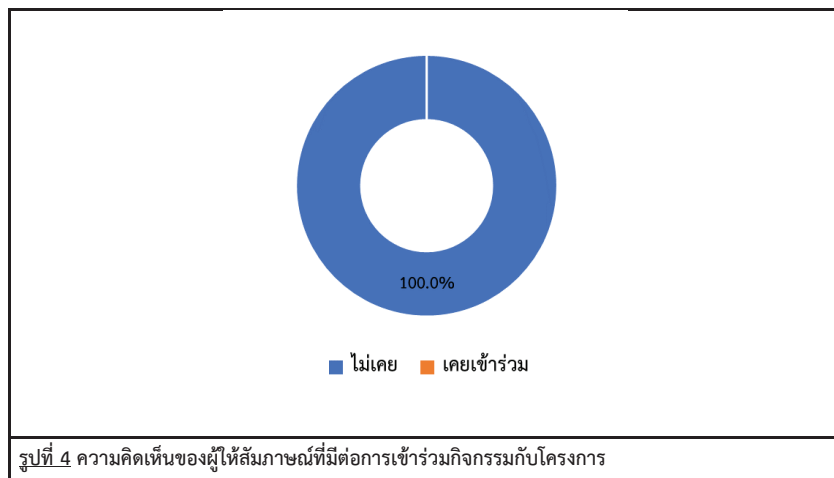
ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาสุขภาพอนามัยและสาธารณสุขของผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ไม่ระบุมี ปัญหาสุขภาพอนามัยและสาธารณสุข ร้อยละ 66.7 รองลงมาเท่าที่ทราบจากข้อร้องเรียน คือ ปัญหาเกี่ยวกับเสียงจากการเดินรถไฟฟ้าสายสีแดง ร้อยละ 12.5 โดยผู้ให้สัมภาษณ์ระบุการแก้ปัญหาสุขภาพและอนามัยและสาธารณสุข คือ ข้อร้องเรียนยังไม่ได้รับการแก้ไข ประชาชนยังเดือดร้อน

### 4) การรับทราบข้อมูล/ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมกิจกรรมของโครงการฯ

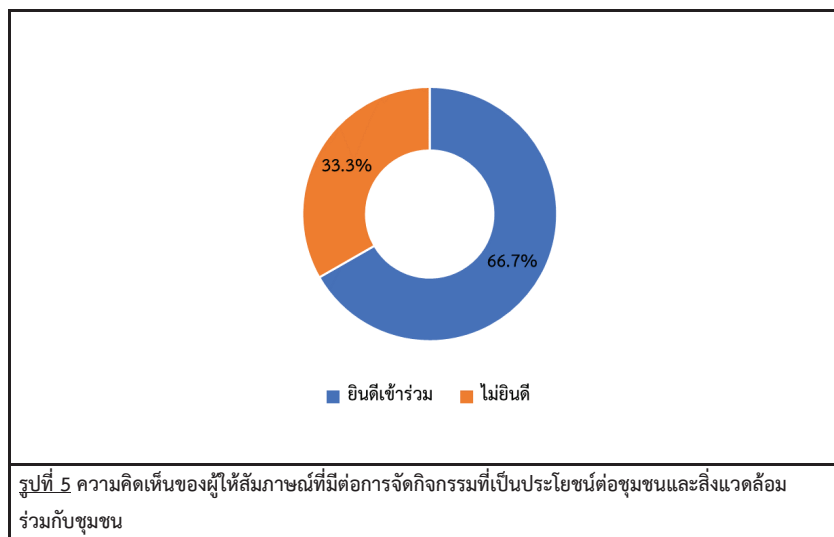
ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ทราบ/รู้จักโครงการ โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 3



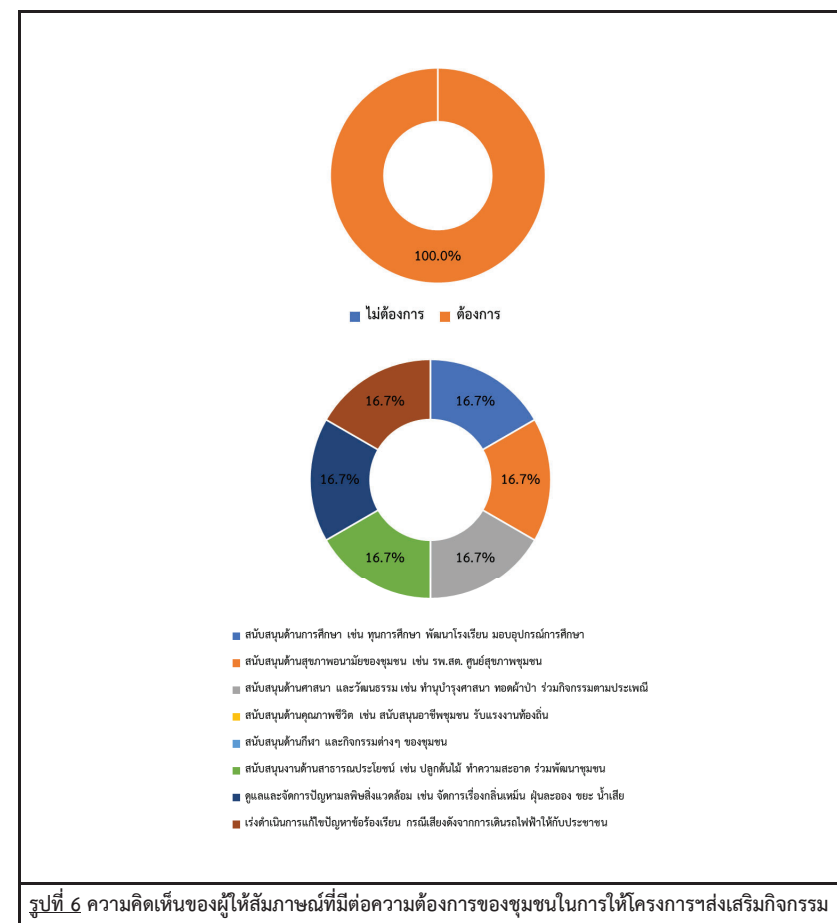
เมื่อสอบถามถึงการเข้าร่วมกิจกรรมกับทางโครงการฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่าไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมกับโครงการ โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 4



สำหรับการจัดกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมร่วมกับชุมชน ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ยินดีเข้าร่วมกิจกรรมในโครงการ ร้อยละ 66.7 รองลงมาไม่ยินดี ร้อยละ 33.3 โดยระบุสาเหตุไม่ยินดีเข้าร่วมกิจกรรมในโครงการทั้งหมด เนื่องจากติดภารกิจที่ต้องดำเนินการ โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 5



ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าหากทางโครงการฯ ส่งเสริมกิจกรรมให้กับชุมชน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดต้องการโครงการส่งเสริมกิจกรรมให้กับชุมชน สำหรับความต้องการของชุมชนในการให้โครงการ ส่งเสริมกิจกรรมฯ คือ สนับสนุนด้านการศึกษา เช่นทุนการศึกษา พัฒนาโรงเรียน มอบอุปกรณ์การศึกษา สนับสนุนด้านสุขภาพอนามัยของชุมชน เช่น รพ.สต. ศูนย์สุขภาพชุมชน สนับสนุนด้านศาสนา และวัฒนธรรม เช่น ทำนุบำรุงศาสนา ทอดผ้าป่า ร่วมกิจกรรมตามประเพณี สนับสนุนงานด้านสาธารณประโยชน์ เช่น ปลูกต้นไม้ ทำความสะอาด ร่วมพัฒนาชุมชน ดูแลและจัดการปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม เช่น จัดการเรื่องกลิ่นเหม็น ฝุ่นละออง ขยะ น้ำเสีย เร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาข้อร้องเรียน กรณีเสียงดังจากการเดินรถไฟให้กับประชาชน ร้อยละ 16.7 สัดส่วนที่เท่ากัน โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 6





5) ผลกระทบและทัศนคติต่อการดำเนินงานของโครงการฯ

5.1) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและด้านสุขภาพอนามัยของชุมชน

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับจากการดำเนินการของโครงการ

ด้านผลกระทบจากการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ผ่านมา ผู้ให้สัมภาษณ์ ระบุว่า การดำเนินงานของโครงการ มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม 2 อันดับแรก ซึ่งมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 10 และรูปที่ 7

■ อันดับ 1 ส่งผลกระทบด้านเสียงดังจากการดำเนินการของโครงการ พบว่า เป็นผลกระทบที่ได้รับมากที่สุด ร้อยละ 66.7 มีระดับของผลกระทบที่ได้รับอยู่ในระดับปานกลาง และมาก ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน

■ อันดับ 2 ส่งผลกระทบด้านฝุ่นละอองต่อชุมชน ทำให้เกิดการจลาจลติดขัด ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรคับคั่ง พบว่า เป็นผลกระทบที่ได้รับ ร้อยละ 33.3 มีระดับของผลกระทบที่ได้รับทั้งหมดอยู่ในระดับปานกลาง และมาก ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน

ผลกระทบด้านสุขภาพอนามัยที่ได้รับจากการดำเนินการของโครงการ

ด้านผลกระทบจากการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ผ่านมา ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่า การดำเนินงานของโครงการไม่มีผลกระทบด้านสุขภาพอนามัย แสดงดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4 ความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการ

ผลกระทบจากการดำเนินโครงการ	ผลกระทบ (ร้อยละ)		ระดับผลกระทบ (ร้อยละ)		
	ไม่มี	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
ด้านสิ่งแวดล้อม					
1. ส่งผลกระทบด้านฝุ่นละอองต่อชุมชน	66.7	33.3	0.0	100.0	0.0
2. ส่งผลกระทบด้านเสียงดังจากการดำเนินการของโครงการ	33.3	66.7	0.0	50.0	50.0
3. ได้รับผลกระทบจากน้ำเสียของโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4. ได้รับผลกระทบจากของเสียจากกิจกรรมของโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5. ได้รับผลกระทบจากเขม่า/ควันจากกิจกรรมของโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6. ทำให้เกิดการจลาจลติดขัด	66.7	33.3	0.0	100.0	0.0
7. ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรคับคั่ง	66.7	33.3	0.0	100.0	0.0
ด้านสุขภาพอนามัย					
1. ส่งผลให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจ เช่น โรคหอบหืด ภูมิแพ้	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2. ส่งผลให้เกิดโรคเกี่ยวกับผิวหนัง ผด ผื่น คัน	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

ตารางที่ 4 ความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการ (ต่อ)

ผลกระทบจากการดำเนินโครงการ	ผลกระทบ (ร้อยละ)		ระดับผลกระทบ (ร้อยละ)		
	ไม่มี	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
3. ทำให้เกิดการเจ็บป่วยด้วยสาเหตุอันเนื่องมาจากมลพิษจากโครงการ เช่น คัดจมูก แสบจมูก แสบคอ แสบตาหรือคันตา ตาแดง ปวดศีรษะ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4. เกิดความเครียด วิตกกังวล ความรำคาญ จากการดำเนินโครงการ	66.7	33.3	0.0	100.0	0.0
5. การเพิ่มขึ้นของโรคระบบทางเดินหายใจ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

หมายเหตุ : \*, \*\* หมายถึง ลำดับความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ใน 2 อันดับแรก

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565

5.2) ผลประโยชน์จากการดำเนินงานของโครงการ

สำหรับการดำเนินงานของโครงการ มีผลประโยชน์หรือผลดีด้านเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน ซึ่งมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 และรูปที่ 7 สรุปได้ ดังนี้

■ ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ ระดับมากที่สุด

■ ลดปัญหาในการจราจรติดขัด พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับมาก ร้อยละ 66.7

■ สร้างงานให้กับประชาชนในชุมชน พบว่าเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ร้อยละ 66.7 มีระดับของผลประโยชน์ ระดับปานกลาง และมาก ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน

■ ทำให้การค้าขายของร้านค้าปลีกและธุรกิจบริการต่างๆ ดีขึ้น พบว่าเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ร้อยละ 66.7 มีระดับของผลประโยชน์ ระดับปานกลาง และมาก ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน

■ ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หรือ รถรับจ้างส่วนบุคคล พบว่าเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ร้อยละ 66.7 มีระดับของผลประโยชน์ ระดับปานกลาง และมาก ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน

■ ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้น และ เพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน พบว่าเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ร้อยละ 66.7 มีระดับของผลประโยชน์ ระดับปานกลาง และมาก ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน

■ ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาจราจรติดขัด พบว่าเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ร้อยละ 66.7 มีระดับของผลประโยชน์ ระดับปานกลาง และมาก ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน

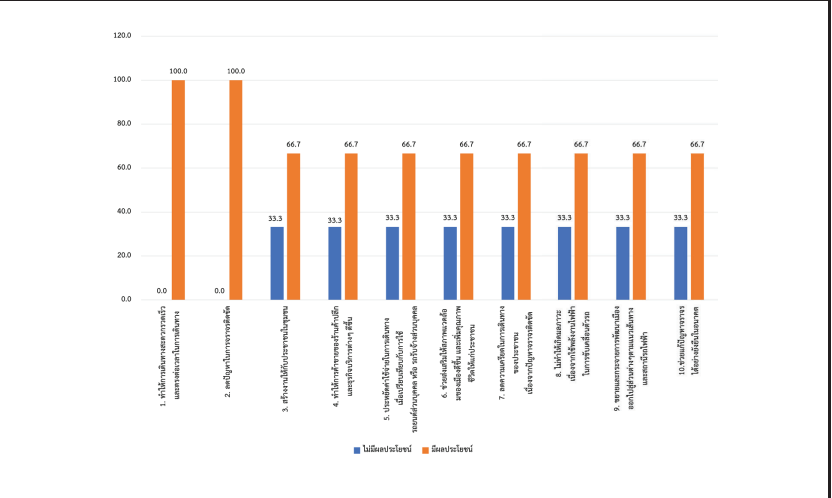
■ ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้า ในการขับเคลื่อนตัวรถ พบว่าเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ร้อยละ 66.7 มีระดับของผลประโยชน์ ระดับปานกลาง และมาก ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน

- ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า พบว่าเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ร้อยละ 66.7 มีระดับของผลประโยชน์ ระดับปานกลาง และมาก ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน
- ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต พบว่าเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ร้อยละ 66.7 มีระดับของผลประโยชน์ ระดับน้อย และมาก ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน

ตารางที่ 5 ความเห็นของผู้สัมภาษณ์ต่อผลประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการ

ผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการ	ผลประโยชน์ (ร้อยละ)		ระดับผลประโยชน์ (ร้อยละ)		
	ไม่มี	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
1. ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	0.0	100.0	0.0	0.0	100.0
2. ลดปัญหาในหารจราจรติดขัด	0.0	100.0	0.0	33.3	66.7
3. สร้างงานให้กับประชาชนในชุมชน	33.3	66.7	0.0	100.0	0.0
4. ทำให้การค้าขายของร้านค้าปลีกและธุรกิจบริการต่างๆ ดีขึ้น	33.3	66.7	0.0	50.0	50.0
5. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือ รถรับจ้างส่วนบุคคล	33.3	66.7	0.0	50.0	50.0
6. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้น และ เพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	33.3	66.7	0.0	50.0	50.0
7. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาจราจรติดขัด	33.3	66.7	0.0	50.0	50.0
8. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้า ในการขับเคลื่อนตัวรถ	33.3	66.7	0.0	50.0	50.0
9. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	33.3	66.7	0.0	50.0	50.0
10. ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	33.3	66.7	50.0	0.0	50.0

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565



รูปที่ 7 ผลประโยชน์หรือผลดีด้านเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน

ทั้งนี้ในด้านการร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการฯ จากการดำเนินงานที่ผ่านมาของโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่เคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการ

ความพึงพอใจต่อการดูแลสังคมที่ผ่านมา ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 6 โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

- ด้านความปลอดภัย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับน้อย ปานกลาง และมาก ร้อยละ 33.3 สัดส่วนที่เท่ากัน มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x} = 3.00$ )
- ด้านสังคม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับน้อย ปานกลาง และมาก ร้อยละ 33.3 สัดส่วนที่เท่ากัน มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x} = 3.00$ )
- ด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับน้อย ปานกลาง และมาก ร้อยละ 33.3 สัดส่วนที่เท่ากัน มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x} = 3.00$ )
- ด้านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์/การมีส่วนร่วม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับน้อย ปานกลาง และมาก ร้อยละ 33.3 สัดส่วนที่เท่ากัน มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x} = 3.00$ )
- ด้านการดูแลสุขภาพของประชาชน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับน้อย ปานกลาง และมาก ร้อยละ 33.3 สัดส่วนที่เท่ากัน มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x} = 3.00$ )
- การเปิดเผยข้อมูล พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับน้อย ปานกลาง และมาก ร้อยละ 33.3 สัดส่วนที่เท่ากัน มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x} = 3.00$ )

#### ตารางที่ 6 ความเห็นของหน่วยงานฯ ต่อความพึงพอใจต่อการดูแลสังคมของโครงการฯ

การดูแลสังคม	ระดับความพึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย $\bar{x}$	แปลผล <sup>1/</sup>
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ด้านความปลอดภัย	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0	3.00	ปานกลาง
2. ด้านสังคม	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0	3.00	ปานกลาง
3. ด้านสิ่งแวดล้อม	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0	3.00	ปานกลาง
4. ด้านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์/การมีส่วนร่วม	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0	3.00	ปานกลาง
5. ด้านการดูแลสุขภาพของประชาชน	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0	3.00	ปานกลาง
6. การเปิดเผยข้อมูล	0.0	33.3	33.3	33.3	0.0	3.00	ปานกลาง

หมายเหตุ :<sup>1/</sup> การแปลผลค่าเฉลี่ย 1.00 - 1.50 = น้อยที่สุด

1.51 - 2.50 = น้อย

2.51 - 3.50 = ปานกลาง

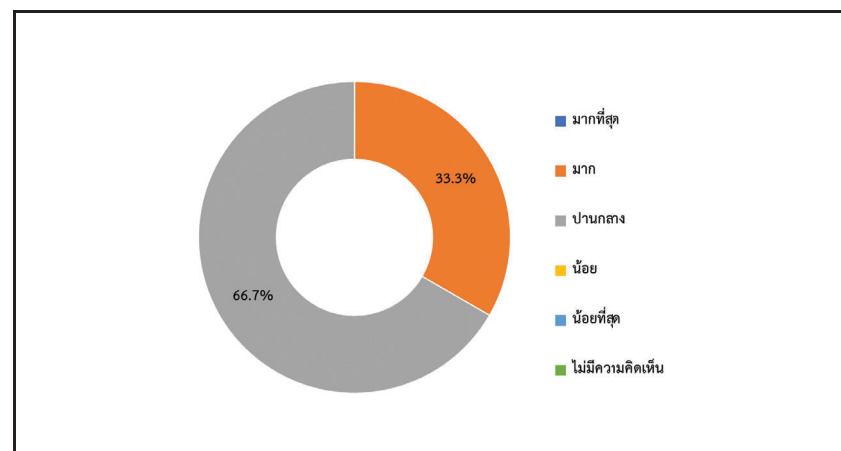
3.51 - 4.50 = มาก

4.51 - 5.00 = มากที่สุด

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565

สำหรับความคิดเห็นในภาพรวมต่อความพึงพอใจของโครงการฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ร้อยละ 66.7 รองลงมามีความพึงพอใจในระดับมาก ร้อยละ 33.3 โดยมีรายละเอียดดัง

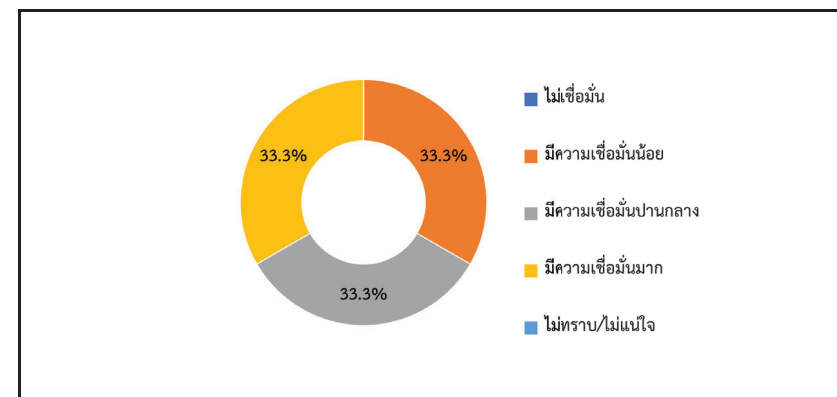
รูปที่ 8



รูปที่ 8 ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีต่อความเชื่อมั่นต่อระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันผลกระทบด้านต่างๆ

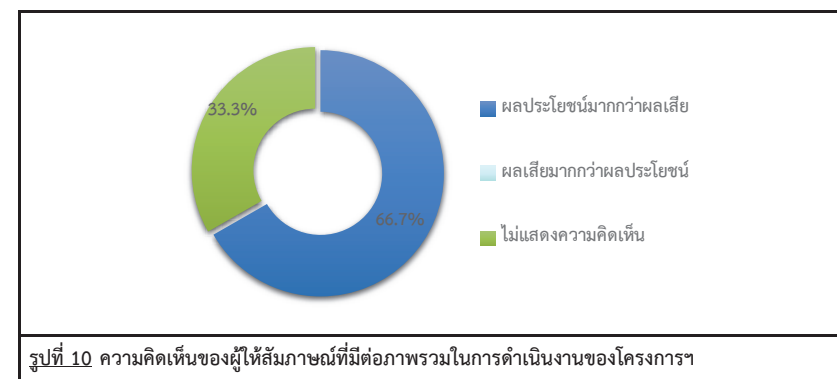
#### 6) ความเชื่อมั่น และความคิดเห็นต่อโครงการฯ

ในด้านความเชื่อมั่นต่อระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันผลกระทบด้านต่างๆของโครงการฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ ระบุว่า ความเชื่อมั่นน้อย ร้อยละ 33.3 โดยระบุสาเหตุ คือยังไม่เห็นการเปลี่ยนแปลงในการแก้ไขปัญหาให้กับประชาชน ความเชื่อมั่นปานกลาง ร้อยละ 33.3 โดยระบุสาเหตุ คือมีการตรวจสอบจากภาครัฐ และความเชื่อมั่นมาก ร้อยละ 33.3 โดยไม่ระบุสาเหตุ โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 10



รูปที่ 9 ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีต่อความเชื่อมั่นต่อระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันผลกระทบด้านต่างๆ

ความคิดเห็นในภาพรวมต่อการดำเนินงานของโครงการฯ พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ระบุว่าผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย ร้อยละ 66.7 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 33.3 ซึ่งผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย เพราะ การเดินทางคล่องตัวมากขึ้น และ ไม่ระบุ ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 10



รูปที่ 10 ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีต่อภาพรวมในการดำเนินงานของโครงการฯ

สำหรับข้อเสนอแนะอื่นๆ ที่เกี่ยวกับโครงการเพื่อให้โครงการฯ พบบว่า ด้านผลกระทบต่างๆ ด้านข้อเสนอแนะโครงการ และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 33.3 สัดส่วนที่เท่ากัน โดยระบุสาเหตุ

ด้านผลกระทบต่างๆ ดังนี้

- กรณีการดำเนินงานของภาครัฐมีผลกระทบต่อ ร้อยละ 100.0  
    ความเป็นอยู่ของประชาชนต้องเร่งแก้ไขไม่  
    ปล่อยปละละเลย

ด้านข้อเสนอแนะโครงการ ดังนี้

- เพราะอยากให้เพิ่มความถี่ในการเดินรถเพื่อจะ ร้อยละ 100.0  
    ได้ไม่ต้องรอนาน

(2) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

โครงการได้ทำการสัมภาษณ์ตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวในพื้นที่ศึกษา ประกอบด้วย สถาบันการศึกษา และศาสนสถาน โดยทำการสัมภาษณ์ตัวแทนพื้นที่อ่อนไหว จำนวน 10 ตัวอย่าง ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาสามารถสำรวจและเก็บข้อมูลได้จริงทั้งหมด แสดงรายละเอียดของกลุ่มตัวอย่างดังตารางที่ 7 และผลการสำรวจความคิดเห็น แสดงดังเอกสารแนบ 2 และสามารถสรุปให้สอดคล้องกับผลการศึกษาได้ดังนี้

ตารางที่ 7 แสดงจำนวนตัวอย่างของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหว

ลำดับ	ชื่อหน่วยงานราชการ	ตำแหน่งของท่านในหน่วยงาน
1	โรงเรียนวัดหลักสี่	ครูผู้ช่วย
2	โรงเรียนวัดเทวสุนทร	ครู
3	โรงเรียนวัดรังสิต	ครู
4	โรงเรียนบางเขน (ไวสาลีอนุสรณ์)	รองผู้อำนวยการโรงเรียน
5	โรงเรียนวัดเปรมประชากร	ครูวิทยฐานะ ข้าราชการ
6	วัดดอนเมือง	พระลูกวัด
7	วัดเสมียนนารี	พระเลขา
8	วัดหลักสี่	พระลูกวัด
9	วัดเทวสุนทร	พระลูกวัด
10	วัดเปรมประชากร	รองเจ้าอาวาส

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565

1) ข้อมูลทั่วไป

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 60.0 และเป็นเพศหญิง ร้อยละ 40.0 ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีอายุอยู่ระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 40.0 รองลงมาอยู่ระหว่าง 51-60 ปี ร้อยละ 30.0 สำหรับการนับถือศาสนาผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธ ด้านการศึกษาพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 40.0 รองลงมาอยู่ในระดับมัธยมศึกษา และมัธยมศึกษาโท ร้อยละ 20.0 สัดส่วนที่เท่ากัน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ดำรงตำแหน่งเป็นพระลูกวัด ร้อยละ 30.0 รองลงมาดำรงตำแหน่งเป็นครู ร้อยละ 20.0 โดยส่วนใหญ่มีระยะเวลาดำรงตำแหน่งอยู่ระหว่าง 6-10 ปี ร้อยละ 60.0 รองลงมาอยู่ระหว่าง 1-5 ปี ร้อยละ 40.0 สำหรับ

ภูมิลำเนาของผู้ให้สัมภาษณ์ ระบุว่าอยู่ในพื้นที่มาตั้งแต่เกิด และย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ที่ย้ายมาจากที่อื่นส่วนใหญ่ย้ายมาจากภาคกลาง ร้อยละ 80.0 รองลงมาภาคอีสาน ร้อยละ 20.0 โดยส่วนใหญ่ย้ายมาอยู่ระหว่าง 6 -10 ปี ร้อยละ 60.0 รองลงมาอยู่ระหว่าง 1-5 ปี และระหว่าง 16 -20 ปี ร้อยละ 20.0 สัดส่วนที่เท่ากัน

2) การกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ

โรงเรียนวัดหลักสี่ ระบุว่ามีการกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ ไม่ระบุ พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ

ขอไม่ระบุ

โรงเรียนวัดเทวสุนทร ระบุว่ามีการกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ สอนหนังสือ พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ เขตจตุจักรหรือทั่วไป

โรงเรียนวัดรังสิต ระบุว่ามีการกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ สอนหนังสือ พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบตำบลหลักหก อำเภอเมืองปทุมธานี

โรงเรียนบางเขน (ไวสาลีอนุสรณ์) ระบุว่ามีการกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ บริหารงานทั่วไป ภายในโรงเรียน พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ ขอไม่ระบุ

โรงเรียนวัดเปรมประชากร ระบุว่ามีการกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ สอนหนังสือ พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ ขอไม่ระบุ

วัดดอนเมือง ระบุว่ามีการกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ เผยแผ่พระพุทธศาสนา พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบแขวงดอนเมือง

วัดเสมียนนารี ระบุว่ามีการกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ ดูแลจัดการการกิจและพิธีต่างๆ ภายในวัด พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ ทั่วไป

วัดหลักสี่ ระบุว่ามีการกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ เผยแผ่พระพุทธศาสนา พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ แขวงตลาดบางเขน

วัดเทวสุนทร ระบุว่ามีการกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ เผยแผ่พระพุทธศาสนา พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ แขวงตลาดบางเขน

วัดเปรมประชากร ระบุว่ามีการกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ เผยแผ่พระพุทธศาสนา พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ ขอไม่ระบุ

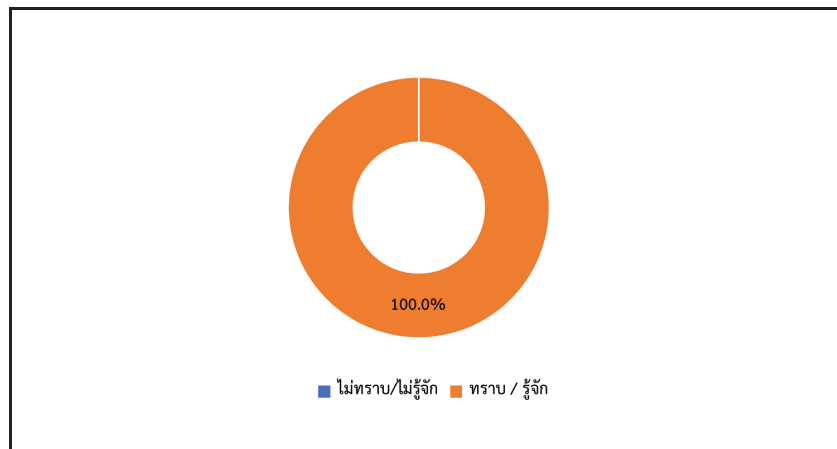
3) ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัยของหน่วยงาน/ชุมชน

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาสุขภาพอนามัยและสาธารณสุขของผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ไม่ระบุ ปัญหาสุขภาพอนามัยและสาธารณสุข

4) การรับทราบข้อมูล/ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมกิจกรรมของโครงการฯ

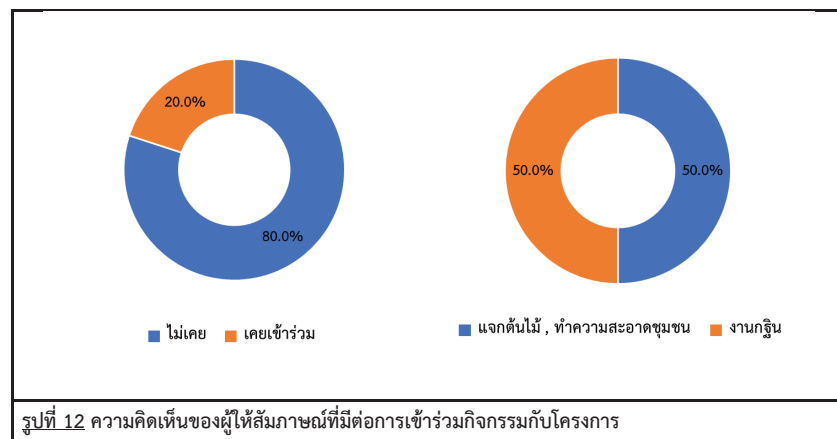
ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ทราบ/รู้จักโครงการ โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 11





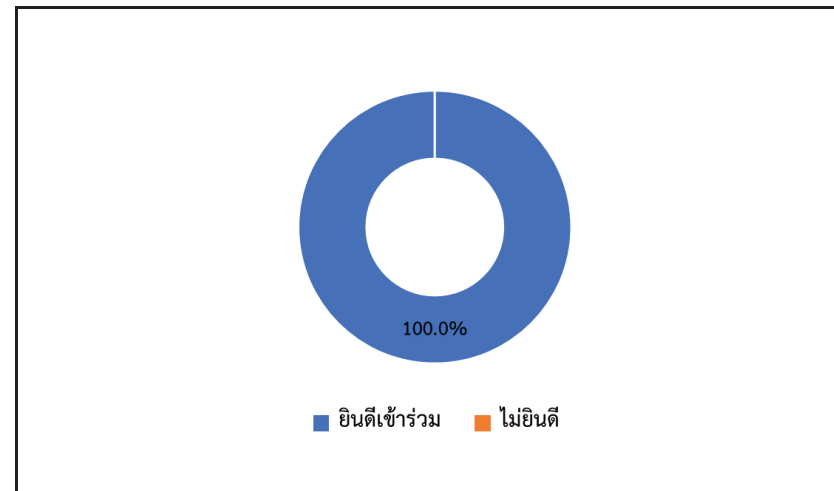
รูปที่ 11 ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีต่อการรับทราบข้อมูลของโครงการฯ

เมื่อสอบถามถึงการเข้าร่วมกิจกรรมกับทางโครงการฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ระบุว่าไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมกับโครงการ ร้อยละ 80.0 รองลงมาเคยเข้าร่วมกิจกรรมกับโครงการ ร้อยละ 20.0 กิจกรรมที่เคยเข้าร่วม คือ แจกต้นไม้ , ทำความสะอาดชุมชน และงานกฐิน โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 12



รูปที่ 12 ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีต่อการเข้าร่วมกิจกรรมกับโครงการ

สำหรับการจัดกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมร่วมกับชุมชน ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ยินดีเข้าร่วมกิจกรรมในโครงการ โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 13



รูปที่ 13 ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีต่อการจัดกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมร่วมกับชุมชน

ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าหากทางโครงการฯ ส่งเสริมกิจกรรมให้กับชุมชน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดต้องการโครงการส่งเสริมกิจกรรมให้กับชุมชน สำหรับความต้องการของชุมชนในการให้โครงการส่วนใหญ่ ระบุว่า สนับสนุนด้านการศึกษา เช่น ทุนการศึกษา พัฒนาโรงเรียน มอบอุปกรณ์การศึกษา ร้อยละ 27.3 รองลงมาสนับสนุนด้านสุขภาพอนามัยของชุมชน เช่น รพ.สต. ศูนย์สุขภาพชุมชน ร้อยละ 18.2 โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 14



5.1) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและด้านสุขภาพอนามัยของชุมชน

ด้านผลกระทบจากการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ผ่านมา ผู้ให้สัมภาษณ์ ระบุว่า การดำเนินงานของโครงการ มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 8

- ส่งผลกระทบต่อด้านผู้ละเมิดต่อชุมชน พบว่า เป็นผลกระทบที่ได้รับ ร้อยละ 10.0 มีระดับของผลกระทบที่ได้รับทั้งหมดอยู่ในระดับปานกลาง
- ส่งผลกระทบต่อด้านเสียงดังจากการดำเนินการของโครงการ พบว่า เป็นผลกระทบที่ได้รับ ร้อยละ 10.0 มีระดับของผลกระทบที่ได้รับทั้งหมดอยู่ในระดับปานกลาง

ด้านผลกระทบจากการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ผ่านมา ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด  
ระบุว่าการทำงานของโครงการไม่มีผลกระทบด้านสุขภาพอนามัย แสดงดังตารางที่ 8

**ตารางที่ 8** ความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการ

ผลกระทบจากการดำเนินโครงการ	ผลกระทบ (ร้อยละ)		ระดับผลกระทบ (ร้อยละ)		
	ไม่มี	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>					
1. ส่งผลกระทบด้านฝุ่นละอองต่อชุมชน	90.0	10.0	0.0	100.0	0.0
2. ส่งผลกระทบด้านเสียงดังจากการดำเนินการของโครงการ	90.0	10.0	0.0	100.0	0.0
3. ได้รับผลกระทบจากน้ำเสียของโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4. ได้รับผลกระทบจากของเสียจากกิจกรรมของโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5. ได้รับผลกระทบจากเขม่า/ควันจากกิจกรรมของโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6. ทำให้เกิดการจราจรติดขัด	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
7. ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรคับคั่ง	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
<b>ด้านสุขภาพอนามัย</b>					
1. ส่งผลให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจ เช่น โรคหอบหืด ภูมิแพ้	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2. ส่งผลให้เกิดโรคเกี่ยวกับผิวหนัง ผด ผื่น คัน	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

ตารางที่ 8 ความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการ (ต่อ)

ผลกระทบจากการดำเนินโครงการ	ผลกระทบ (ร้อยละ)		ระดับผลกระทบ (ร้อยละ)		
	ไม่มี	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
3. ทำให้เกิดการเจ็บป่วยด้วยสาเหตุอันเนื่องมาจากมลพิษจากโครงการ เช่น คัดจมูก แสบจมูก แสบคอ แสบตาหรือคันตา ตาแดง ปวดศีรษะ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4. เกิดความเครียด วิตกกังวล ความรำคาญ จากการดำเนินโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5. การเพิ่มขึ้นของโรคระบบทางเดินหายใจ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565

5.2) ผลประโยชน์จากการดำเนินงานของโครงการ

สำหรับการดำเนินงานของโครงการ มีผลประโยชน์หรือผลดีด้านเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน ซึ่งมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 9 และรูปที่ 15 สรุปได้ ดังนี้

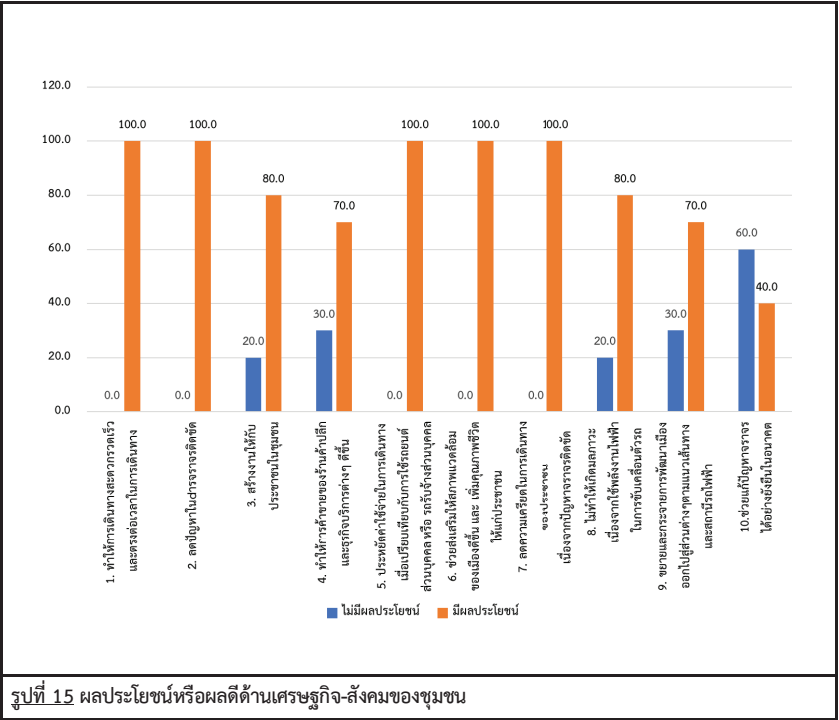
- ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับของปัญหามาก ร้อยละ 70.0
- ลดปัญหาในหารจราจรติดขัด พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ร้อยละ 90.0 มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับปานกลาง ร้อยละ 55.6
- สร้างงานให้กับประชาชนในชุมชน พบว่าเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ร้อยละ 80.0 มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับปานกลาง ร้อยละ 75.0
- ทำให้การค้าขายของร้านค้าปลีกและธุรกิจบริการต่างๆ ดีขึ้น พบว่าเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ร้อยละ 70.0 มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับมาก ร้อยละ 57.1
- ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หรือ รถรับจ้างส่วนบุคคล พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับของปัญหาปานกลาง ร้อยละ 60.0
- ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้น และ เพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับของปัญหาปานกลาง ร้อยละ 90.0
- ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาจราจรติดขัด พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับของปัญหาปานกลาง ร้อยละ 50.0
- ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้า ในการขับเคลื่อนตัวรถ พบว่าเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ร้อยละ 80.0 มีระดับของผลประโยชน์ทั้งหมด ระดับปานกลาง
- ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า พบว่าเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ร้อยละ 70.0 มีมีระดับของผลประโยชน์ ระดับปานกลาง ร้อยละ 85.7

- ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต พบว่าเป็นผลประโยชน์ที่ได้รับ ร้อยละ 40.0 มีมีระดับของผลประโยชน์ ระดับปานกลาง ร้อยละ 75.0

ตารางที่ 9 ความเห็นของผู้สัมภาษณ์ต่อประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการ

ผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการ	ผลประโยชน์ (ร้อยละ)		ระดับผลประโยชน์ (ร้อยละ)		
	ไม่มี	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
1. ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	0.0	100.0	0.0	30.0	70.0
2. ลดปัญหาในหารจราจรติดขัด	10.0	90.0	0.0	55.6	44.4
3. สร้างงานให้กับประชาชนในชุมชน	20.0	80.0	0.0	75.0	25.0
4. ทำให้การค้าขายของร้านค้าปลีกและธุรกิจบริการต่างๆ ดีขึ้น	30.0	70.0	0.0	42.9	57.1
5. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หรือ รถรับจ้างส่วนบุคคล	0.0	100.0	0.0	60.0	40.0
6. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้น และ เพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	0.0	100.0	0.0	90.0	10.0
7. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาจราจรติดขัด	0.0	100.0	10.0	50.0	40.0
8. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้า ในการขับเคลื่อนตัวรถ	20.0	80.0	0.0	100.0	0.0
9. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	30.0	70.0	0.0	85.7	14.3
10. ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	60.0	40.0	0.0	75.0	25.0

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565



ทั้งนี้ในด้านการร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการฯ จากการดำเนินงานที่ผ่านมาของโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่เคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการ

ความพึงพอใจต่อการดูแลสังคมที่ผ่านมา ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 10 โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

- ด้านความปลอดภัย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ร้อยละ 60.0 และ ระดับมาก ร้อยละ 40.0 มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x}$  = 3.40)
- ด้านสังคม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับมาก ร้อยละ 70.0 และ ระดับปานกลาง ร้อยละ 30.0 มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x}$  = 3.70)
- ด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับมาก ร้อยละ 60.0 และ ระดับปานกลาง ร้อยละ 40.0 มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x}$  = 3.60)
- ด้านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์/การมีส่วนร่วม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ร้อยละ 70.0 และ ระดับมาก ร้อยละ 30.0 มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x}$  = 3.30)

- ด้านการดูแลสุขภาพของประชาชน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ร้อยละ 70.0 และ ระดับมาก ร้อยละ 30.0 มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x}$  = 3.30)
- การเปิดเผยข้อมูล พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ร้อยละ 60.0 และ ระดับมาก ร้อยละ 40.0 มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x}$  = 3.40)

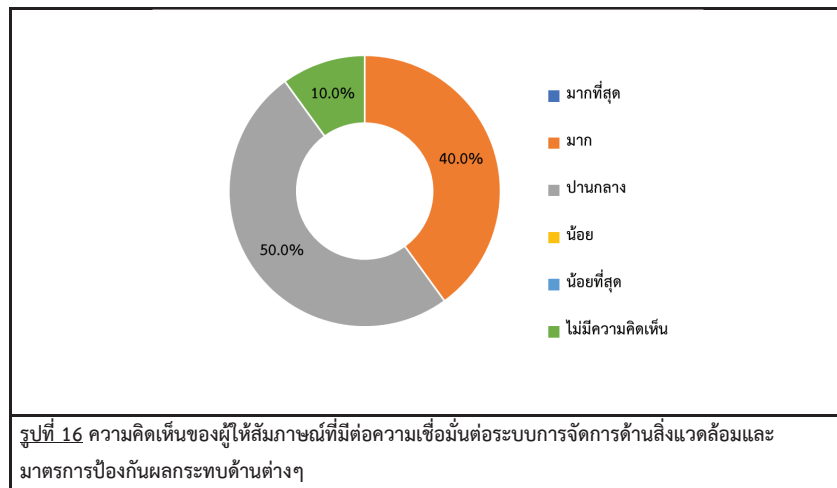
ตารางที่ 10 ความเห็นของหน่วยงานฯ ต่อความพึงพอใจต่อการดูแลสังคมของโครงการฯ

การดูแลสังคม	ระดับความพึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย $\bar{x}$	แปลผล <sup>1/</sup>
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ด้านความปลอดภัย	0.0	0.0	60.0	40.0	0.0	3.40	ปานกลาง
2. ด้านสังคม	0.0	0.0	30.0	70.0	0.0	3.70	มาก
3. ด้านสิ่งแวดล้อม	0.0	0.0	40.0	60.0	0.0	3.60	มาก
4. ด้านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์/การมีส่วนร่วม	0.0	0.0	70.0	30.0	0.0	3.30	ปานกลาง
5. ด้านการดูแลสุขภาพของประชาชน	0.0	0.0	70.0	30.0	0.0	3.30	ปานกลาง
6. การเปิดเผยข้อมูล	0.0	0.0	60.0	40.0	0.0	3.40	ปานกลาง

หมายเหตุ :<sup>1/</sup> การแปลผลค่าเฉลี่ย 1.00 - 1.50 = น้อยที่สุด  
1.51 - 2.50 = น้อย  
2.51 - 3.50 = ปานกลาง  
3.51 - 4.50 = มาก  
4.51 - 5.00 = มากที่สุด

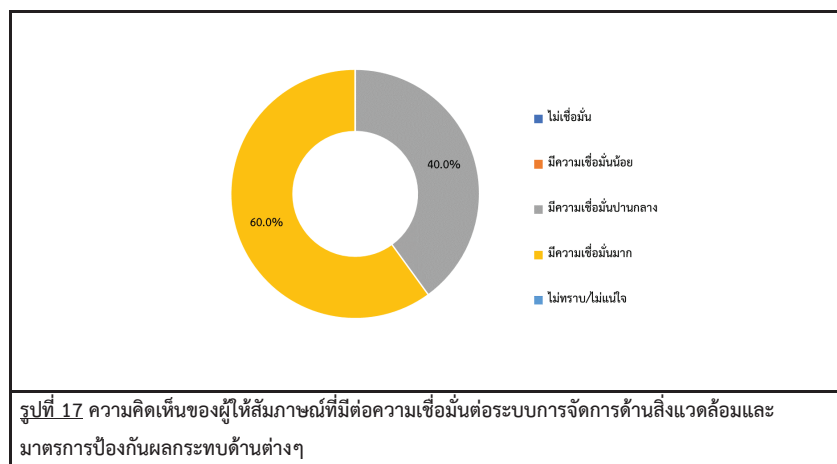
ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565

สำหรับความคิดเห็นในภาพรวมต่อความพึงพอใจของโครงการฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ร้อยละ 50.0 รองลงมามีความพึงพอใจในระดับมาก ร้อยละ 40.0 โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 16

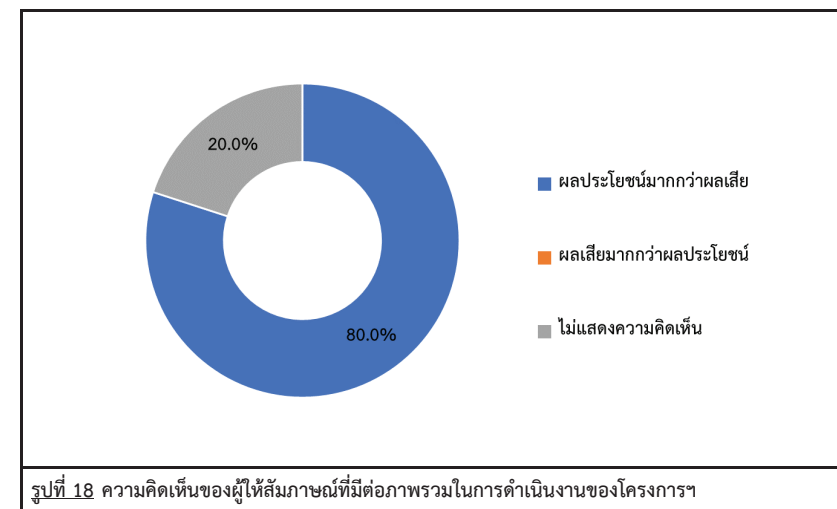


#### 6) ความเชื่อมั่น และความคิดเห็นต่อโครงการฯ

ในด้านความเชื่อมั่นต่อระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันผลกระทบด้านต่างๆของโครงการฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ระบุว่า **ความเชื่อมั่นมาก** ร้อยละ 60.0 โดยระบุสาเหตุ คือเป็นระบบที่มีความปลอดภัย ร้อยละ 33.3 มีการจัดการคุณภาพและระบบที่ดี ,ยังไม่เคยได้รับผลกระทบ ,มีการติดตามผลกระทบอย่างต่อเนื่อง และไม่ระบุสาเหตุ ร้อยละ 16.7 สัดส่วนที่เท่ากัน **ความเชื่อมั่นปานกลาง** ร้อยละ 40.0 โดยระบุสาเหตุ คือมีระบบการจัดการที่ดีและปลอดภัย ,ที่ผ่านมามีความปลอดภัยดี ,มีมาตรการป้องกันที่ดี และยังไม่เคยได้รับผลกระทบ ร้อยละ 25.0 สัดส่วนที่เท่ากัน โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 17



ความคิดเห็นในภาพรวมต่อการดำเนินงานของโครงการฯ พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ระบุว่า ผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย ร้อยละ 80.0 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 20.0 ซึ่งผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย เพราะ การเดินทางสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ร้อยละ 75.0 และ การเดินทางสะดวกขึ้นและลดการนำรถส่วนตัวมาใช้ร้อยละ 25.0 โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 18



สำหรับข้อเสนอแนะอื่นๆ ที่เกี่ยวกับโครงการเพื่อให้โครงการฯ พบว่า ด้านข้อเสนอแนะโครงการ และ ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 50.0 สัดส่วนที่เท่ากัน โดยระบุสาเหตุ

#### ด้านข้อเสนอแนะโครงการ ดังนี้

- |   |             |
|---|-------------|
| - อยากให้รักษาความสะอาดบริเวณสถานี                                  | ร้อยละ 20.0 |
| - อยากให้มีที่จอดรถแต่ละสถานีเพียงพอต่อผู้ใช้บริการและมีความปลอดภัย | ร้อยละ 20.0 |
| - ช่วงเวลาเร่งด่วนควรให้ รปภ. ลงมาจัดการรถหรือผู้คนที่มาใช้บริการ   | ร้อยละ 20.0 |
| - ควรมีราคาค่าโดยสารช่วยสนับสนุนนักเรียน                            | ร้อยละ 20.0 |
| - สถานีควรมีความสว่างและมี รปภ. ในเวลากลางคืน                       | ร้อยละ 20.0 |

### (3) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือน

การสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มครัวเรือนในพื้นที่รัศมี 5 กิโลเมตรรอบที่ตั้งโครงการ คลอบคลุมพื้นที่ศึกษา 20 ชุมชน โดยได้สำรวจความคิดเห็นครัวเรือนทั้งหมดจำนวน 100 ตัวอย่าง (แสดงรายละเอียดของกลุ่มตัวอย่างดังตารางที่1) ผลการสำรวจความคิดเห็น แสดงดังเอกสารแนบ 3 และสามารถสรุปรายละเอียดของผลการศึกษาได้ดังนี้

#### 1) ข้อมูลทั่วไป

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 68.0 และเป็นเพศชาย ร้อยละ 32.0 ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ มีอายุระหว่าง 51-60 ปี ร้อยละ 30.0 รองลงมามีอายุระหว่าง 41-50 ปี และมากกว่า 60 ปี ร้อยละ 28.0 สัดส่วนที่เท่ากัน ส่วนการนับถือศาสนาผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่การนับถือศาสนาพุทธ ร้อยละ 99.0 และนับถือศาสนาอิสลาม ร้อยละ 1.0 ด้านการศึกษาพบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6)/ปวช. หรือเทียบเท่า ร้อยละ 42.0 รองลงมาประถมศึกษา ร้อยละ 26.0 ด้านสถานภาพในครัวเรือน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีสถานภาพเป็นหัวหน้าครอบครัว/เจ้าบ้าน ร้อยละ 64.0 รองลงนามีสถานะเป็นสมาชิกในครัวเรือน ร้อยละ 36.0 โดยสมาชิกในครัวเรือนส่วนใหญ่เป็นคู่สมรส ร้อยละ 86.1 รองลงมาเป็นมารดา และบุตร ร้อยละ 5.6 สัดส่วนที่เท่ากัน

เมื่อสัมภาษณ์ถึงภูมิลำเนาเดิม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ย้ายมาจากที่อื่น ร้อยละ 52.0 และอยู่ที่นี้ตั้งแต่เกิด ร้อยละ 48.0 ในส่วนที่ย้ายมาจากที่อื่นซึ่งส่วนใหญ่ย้ายมาจากภาคอีสาน ร้อยละ 46.2 รองลงมาย้ายมาจากภาคกลาง ร้อยละ 32.7 ซึ่งระยะเวลาของผู้ที่ย้ายมาจากถิ่นอื่นส่วนใหญ่มากกว่า 20 ปีขึ้นไป ร้อยละ 40.4 รองลงมาระยะเวลาระหว่าง 11 - 15 ปี ร้อยละ 32.7 โดยสาเหตุที่ย้ายมาส่วนใหญ่ย้ายมาเพื่อประกอบอาชีพ ร้อยละ 88.5 รองลงมาคือย้ายมาเพื่อที่อยู่อาศัยที่ดีขึ้น ร้อยละ 5.8

เมื่อสัมภาษณ์ถึงระยะเวลาในแต่ละวันที่ท่านอาศัยอยู่ตามแนวโครงการฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีระยะเวลาส่วนใหญ่ 7 - 12 ชั่วโมง ร้อยละ 55.8 รองลงมา 19-24 ชั่วโมง ร้อยละ 32.7 โดยระยะเวลาตรงกับช่วงเวลาของแต่ละวันส่วนใหญ่ พบว่า ช่วงกลางวัน ร้อยละ 48.1 รองลงมาช่วงทั้งวันทั้งคืน ร้อยละ 32.7

เมื่อสัมภาษณ์ถึงลักษณะของอาคารที่พักส่วนใหญ่ พบว่า บ้านเดี่ยวชั้นเดียว ร้อยละ 51.9 รองลงมาอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 19.2 โดยสถานภาพอาคารที่พัก/สถานประกอบการส่วนใหญ่ พบว่า เช่า ร้อยละ 63.5 และเป็นกรรมสิทธิ์ของตนเอง ร้อยละ 36.5 มีจำนวนผู้พักอาศัยส่วนใหญ่ พบว่าจำนวน 1-3 คน ร้อยละ 59.6 และ 4-7 คน ร้อยละ 40.4

#### 2) ข้อมูลด้านสภาพเศรษฐกิจของครัวเรือน

ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีอาชีพหลัก คือ ค่าขาย/ธุรกิจส่วนตัว ร้อยละ 75.0 รองลงมาประกอบอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 12.0 เมื่อสอบถามถึงการประกอบอาชีพของผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีการประกอบอาชีพรอง ร้อยละ 97.0 และไม่มีการประกอบอาชีพรอง ร้อยละ 3.0 คือประกอบอาชีพค้าขายทั้งหมด ทั้งนี้ผู้ให้

สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีปัญหาในการประกอบอาชีพทั้งหมด เมื่อสอบถามถึงรายได้รวมต่อเดือนในครัวเรือนส่วนใหญ่มีรายได้อยู่ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน ร้อยละ 35.0 รองลงนามีรายได้อยู่ระหว่าง 30,001-40,000 บาท/เดือน ร้อยละ 27.0 สำหรับรายจ่ายต่อเดือนในครัวเรือน ส่วนใหญ่มีรายจ่ายอยู่ระหว่าง 20,001-30,000 บาท/เดือน ร้อยละ 40.0 รองลงนามีรายจ่ายอยู่ระหว่าง 10,001-20,000 บาท/เดือน ร้อยละ 32.0

เมื่อพิจารณาถึงความเพียงพอของรายได้เปรียบเทียบกับรายจ่ายของครัวเรือน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่ามีรายได้เพียงพอ มีเหลือเก็บออม ร้อยละ 55.0 และมีรายได้เพียงพอ แต่ไม่เก็บออม ร้อยละ 45.0

#### 3) ข้อมูลด้านสุขอนามัยและสาธารณสุข

เมื่อสัมภาษณ์ถึงข้อมูลด้านสุขอนามัยและสาธารณสุข พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ระบุว่าในรอบปีที่ผ่านมาจนถึงปัจจุบันสมาชิกในครอบครัวไม่เคยเจ็บป่วย ร้อยละ 53.0 และเคยเจ็บป่วย ร้อยละ 47.0 โดยเคยเจ็บป่วย ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ระบุ 3 อันดับแรก คือ ซึ่งเจ็บป่วยเป็นโรคความดัน/ โรคเกี่ยวกับระบบไหลเวียนเลือด ร้อยละ 27.7 รองลงมาเป็นโรคหวัด/ ทางเดินหายใจ ร้อยละ 21.7 และโรคเบาหวาน ร้อยละ 13.3 โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าสาเหตุของโรค คือ โรคประจำตัว/ระบบร่างกายบกพร่อง ร้อยละ 53.2 รองลงมาเนื่องจากพักผ่อนไม่เพียงพอ ร้อยละ 21.3 โดยมีเมื่อเจ็บป่วยแล้วผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่ารับการรักษาที่โรงพยาบาลประจำอำเภอ ร้อยละ 42.6 รองลงมาซื้อยาจากร้านขายยา ร้อยละ 19.1 โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ระบุว่าทำให้บริการสาธารณสุขในพื้นที่ไม่มีปัญหาในการให้บริการ ร้อยละ 95.7 รองลงนามีปัญหาการให้บริการ ร้อยละ 4.3 โดยระบุว่า มีปัญหาบุคลากรไม่เพียงพอทั้งหมด

แหล่งน้ำบริโภค (น้ำดื่ม) ในครัวเรือน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ซื้อน้ำดื่มบรรจุขวด/ถังมาบริโภค ร้อยละ 93.0 และน้ำประปา ร้อยละ 7.0 โดยทั้งหมดระบุว่าไม่มีปัญหาคุณภาพ ทั้งนี้การปรับปรุงคุณภาพน้ำ ระบุว่าไม่ได้ทำอะไรเลย ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่า มีปริมาณน้ำ อย่างเพียงพอ

แหล่งน้ำอุปโภค (น้ำสำหรับซักล้าง น้ำใช้) ในครัวเรือน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดใช้น้ำประปา โดยทั้งหมดระบุว่าไม่มีปัญหาคุณภาพ ทั้งนี้การปรับปรุงคุณภาพน้ำ ระบุว่าไม่ได้ทำอะไรเลย ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่า มีปริมาณน้ำ อย่างเพียงพอ

แหล่งน้ำเพื่อการเกษตร (เฉพาะผู้ทำการเกษตร) พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่ได้ทำเกษตร การกำจัดน้ำเสีย/น้ำทิ้งจากกิจกรรมต่างๆ ในครัวเรือน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่าระบายลงท่อระบายน้ำเทศบาล/อบต.

ด้านการกำจัดขยะในครัวเรือน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่า รวบรวมแล้วนำไปทิ้งถังขยะของเทศบาล/อบต.

#### 4) ข้อมูลด้านสภาพแวดล้อมในปัจจุบันของชุมชน

จากการสัมภาษณ์ถึงสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่า ในระยะ 1 ปีที่ผ่านมาสภาพแวดล้อมในชุมชนที่อยู่อาศัยไม่มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม

### ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

สำหรับปัญหาความเดือดร้อน/ความรำคาญด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในปัจจุบัน ดังแสดงในตารางที่ 11 โดยสามารถสรุปปัญหาได้ 3 อันดับแรก ดังนี้

- **อันดับ 1 เสียงดัง** พบว่า เป็นปัญหาที่ได้รับมากที่สุด ร้อยละ 52.0 ซึ่งมีระดับของผลกระทบที่ได้รับส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 86.5 โดยสาเหตุของผลกระทบส่วนใหญ่ระบุว่าการจราจร ร้อยละ 82.7 รองลงมารถไฟฟ้า ร้อยละ 15.4
- **อันดับ 2 ฝุ่นละออง** พบว่า เป็นปัญหาที่ได้รับรองลงมา ร้อยละ 49.0 ซึ่งมีระดับของผลกระทบที่ได้รับส่วนใหญ่อยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 73.5 โดยสาเหตุของผลกระทบส่วนใหญ่ระบุว่าการจราจร ร้อยละ 93.9 รองลงมาจากการก่อสร้าง ร้อยละ 6.1
- **อันดับ 3 ถนนชำรุด/การคมนาคมไม่สะดวก/อุบัติเหตุจากการคมนาคม** พบว่า เป็นปัญหาที่ได้รับ ร้อยละ 11.0 ซึ่งมีระดับของผลกระทบที่ได้รับส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 63.6 โดยสาเหตุของผลกระทบส่วนใหญ่ระบุว่าการจราจร ร้อยละ 81.8 รองลงมาจากความประมาท และไม่ระบุ ร้อยละ 9.1

ตารางที่ 11 ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ต่อปัญหาความเดือดร้อน/ความรำคาญด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน

ลักษณะปัญหา	ไม่มี (ร้อยละ)	มี (ร้อยละ)	ระดับการได้ผลกระทบ (ร้อยละ)			สาเหตุของผลกระทบ
			น้อย	ปานกลาง	มาก	
1. ฝุ่นละออง**	51.0	49.0	14.3	73.5	12.2	- การก่อสร้าง (ร้อยละ 6.1) - การจราจร (ร้อยละ 93.9)
2. ควั่น/เขม่า	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
3. กลิ่นรบกวน	90.0	10.0	40.0	60.0	0.0	- คนในชุมชน (ร้อยละ 100.0)
4. เสียงดัง*	48.0	52.0	9.6	86.5	3.8	- การจราจร (ร้อยละ 82.7) - รถไฟฟ้า (ร้อยละ 15.4) - การก่อสร้าง (ร้อยละ 1.9)
5. ชยะมูลฝอยตกค้าง	93.0	7.0	14.3	85.7	0.0	- ถังขยะไม่เพียงพอ (ร้อยละ 85.7) - คนในชุมชน (ร้อยละ 14.3)
6. น้ำเสีย	98.0	2.0	100.0	0.0	0.0	- คนในชุมชน (ร้อยละ 100.0)
7. น้ำท่วมขัง	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
8. ดินเสื่อมคุณภาพ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	

ตารางที่ 11 ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ต่อปัญหาความเดือดร้อน/ความรำคาญด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับในปัจจุบัน (ต่อ)

ลักษณะปัญหา	ไม่มี (ร้อยละ)	มี (ร้อยละ)	ระดับการได้ผลกระทบ (ร้อยละ)			สาเหตุของผลกระทบ
			น้อย	ปานกลาง	มาก	
9. ถนนชำรุด/การคมนาคมไม่สะดวก/อุบัติเหตุจากการคมนาคม***	89.0	11.0	63.6	36.4	0.0	- การจราจร (ร้อยละ 81.8) - ความประมาท (ร้อยละ 9.1) - ไม่ระบุ (ร้อยละ 9.1)
10. การรั่วไหลของสารเคมี/ก๊าซธรรมชาติ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-
11. การเกิดเพลิงไหม้/การระเบิด	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	-

หมายเหตุ : \*, \*\*, \*\*\* หมายถึง ลำดับความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ใน 3 อันดับแรก

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565

### ผลกระทบด้านสังคม

สำหรับปัญหาความเดือดร้อน/ความรำคาญด้านสิ่งแวดล้อมในชุมชนที่ได้รับในปัจจุบัน ดังแสดงในตารางที่ 12 โดยสามารถสรุปปัญหาได้ 3 อันดับแรก ดังนี้

- **อันดับ 1 การพนัน/มั่วสุม** พบว่า เป็นปัญหาที่ได้รับมากที่สุด ร้อยละ 20.0 ซึ่งมีระดับของผลกระทบที่ได้รับส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 90.0
- **อันดับ 2 ปัญหาการจราจร** พบว่า เป็นปัญหาที่ได้รับรองลงมา ร้อยละ 18.0 ซึ่งมีระดับของผลกระทบที่ได้รับส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อยทั้งหมด
- **อันดับ 3 ปัญหาประชากรแฝง** พบว่า เป็นปัญหาที่ได้รับ ร้อยละ 14.0 ซึ่งมีระดับของผลกระทบที่ได้รับส่วนใหญ่อยู่ในระดับน้อย ร้อยละ 85.7

ตารางที่ 12 ปัญหาสังคม และความเดือดร้อนรำคาญในบริเวณชุมชนที่ได้รับในปัจจุบัน

ลักษณะปัญหา	ผลกระทบ (ร้อยละ)		ระดับของผลกระทบ (ร้อยละ)		
	ไม่มี	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
1. ยาเสพติด	88.0	12.0	100.0	0.0	0.0
2. ลักขโมย/ฉกชิงวิ่งราว	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
3. การพนัน/มั่วสุม*	80.0	20.0	90.0	10.0	0.0



ตารางที่12 ปัญหาสังคม และความเดือดร้อนรำคาญในบริเวณชุมชนที่ได้รับในปัจจุบัน (ต่อ)

ลักษณะปัญหา	ผลกระทบ (ร้อยละ)		ระดับของผลกระทบ (ร้อยละ)		
	ไม่มี	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
4. การทะเลาะวิวาท	99.0	1.0	100.0	0.0	0.0
5. คนว่างงาน/ตกงาน	84.0	16.0	93.8	6.3	0.0
6. ระบบบริการสาธารณสุขไม่ทั่วถึง	93.0	7.0	71.4	28.6	0.0
7. ปัญหาชุมชนแออัด	96.0	4.0	100.0	0.0	0.0
8. ปัญหาประชากรแฝง***	86.0	14.0	85.7	14.3	0.0
9. ปัญหาการจราจร**	82.0	18.0	100.0	0.0	0.0
10. ปัญหาความยากจน/ไม่มีที่ทำกิน	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

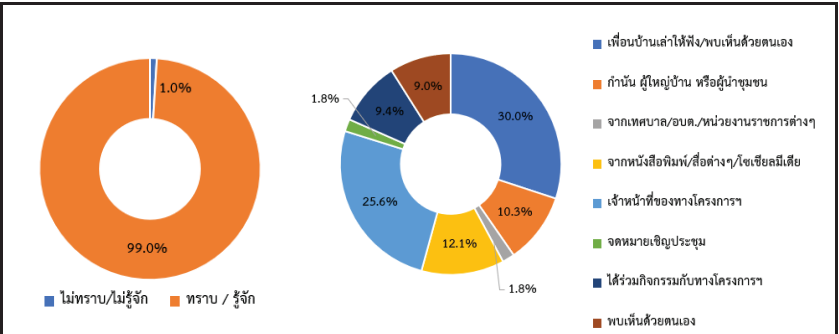
หมายเหตุ : \*, \*\*, \*\*\* หมายถึง ลำดับความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ใน 3 อันดับแรก

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565

ทั้งนี้ผู้ให้สัมภาษณ์ให้ความคิดเห็นต่อสภาพความเป็นอยู่ในชุมชน คือ ส่วนใหญ่ระบุว่า ไม่เปลี่ยนแปลง ร้อยละ 98.0 รองลงมาคือดีขึ้นจากเดิม ร้อยละ 2.0

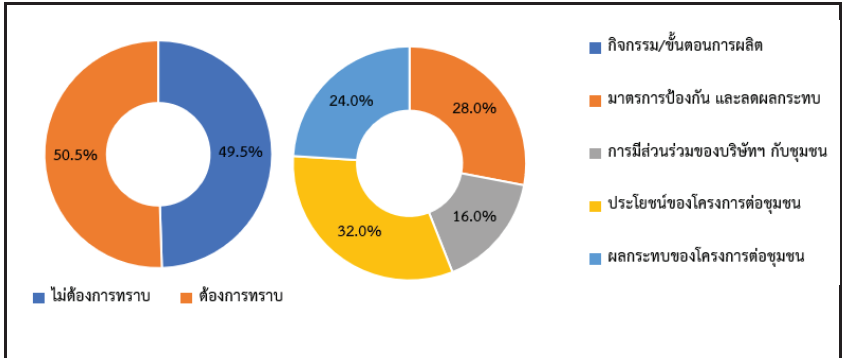
#### 5) การรับทราบข้อมูล/ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมกิจกรรมของโครงการ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ทราบ/รู้จักโครงการฯ ร้อยละ 99.0 รองลงมาไม่ทราบ/ไม่รู้จัก ร้อยละ 1.0 ส่วนผู้ให้สัมภาษณ์ที่ระบุว่าทราบนั้น โดยทราบข้อมูลจากแหล่งต่างๆ คือ ทราบจากเพื่อนบ้านเล่าให้ฟัง/พบเห็นด้วยตัวเอง ร้อยละ 30.0 รองลงมาเจ้าหน้าที่ของทางโครงการฯ ร้อยละ 25.6 โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 19



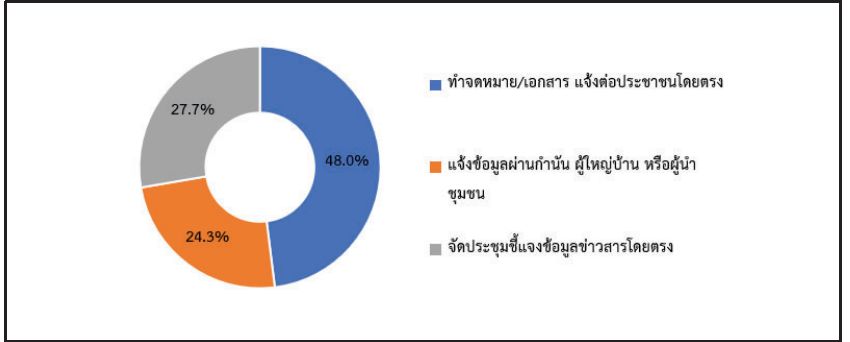
รูปที่ 19 ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีต่อการรับทราบข้อมูลของโครงการ

สำหรับข้อมูลการประชาสัมพันธ์ข่าวสารของโครงการฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ต้องการรับทราบข้อมูล/ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ ร้อยละ 50.5 และไม่ต้องการทราบข้อมูล/ข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ ร้อยละ 49.5 ทั้งนี้ข้อมูลให้ผู้ให้สัมภาษณ์ต้องการให้มีการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมโดย 3 อันดับแรก คือ ประโยชน์ของโครงการต่อชุมชน ร้อยละ 32.0 รองลงมาต้องการทราบมาตรการป้องกัน และลดผลกระทบ ร้อยละ 28.0 ผลกระทบของโครงการต่อชุมชน ร้อยละ 24.0 และการมีส่วนร่วมของบริษัทฯ กับชุมชน ร้อยละ 16.0 ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 20



รูปที่ 20 ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีต่อการประชาสัมพันธ์ข่าวสารของโครงการฯ

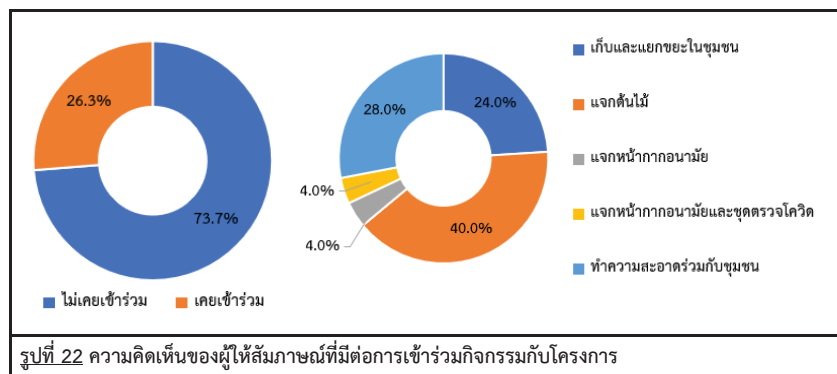
ทั้งนี้ข้อมูลของรูปแบบ/ วิธีการที่เหมาะสมที่ทำให้ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับรู้ข้อมูลมากที่สุด คือ ทำจดหมาย/เอกสาร แจ้งต่อประชาชนโดยตรง ร้อยละ 48.0 รองลงมาจัดประชุมชี้แจงข้อมูลข่าวสารโดยตรง ร้อยละ 27.7 และแจ้งข้อมูลผ่านก้านัน ผู้ใหญ่บ้าน หรือผู้นำชุมชน ร้อยละ 24.3 ตามลำดับ โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 21



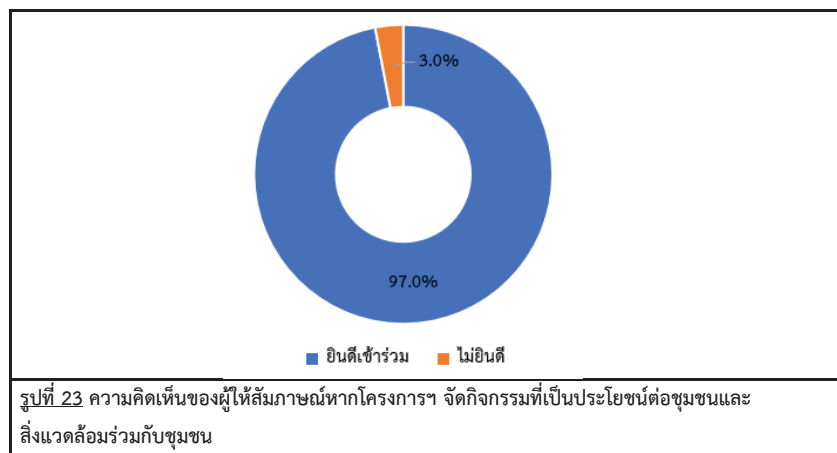
รูปที่ 21 ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีต่อรูปแบบ/ วิธีการที่เหมาะสมที่ทำให้ผู้ให้สัมภาษณ์ได้รับรู้ข่าวสารของโครงการฯ



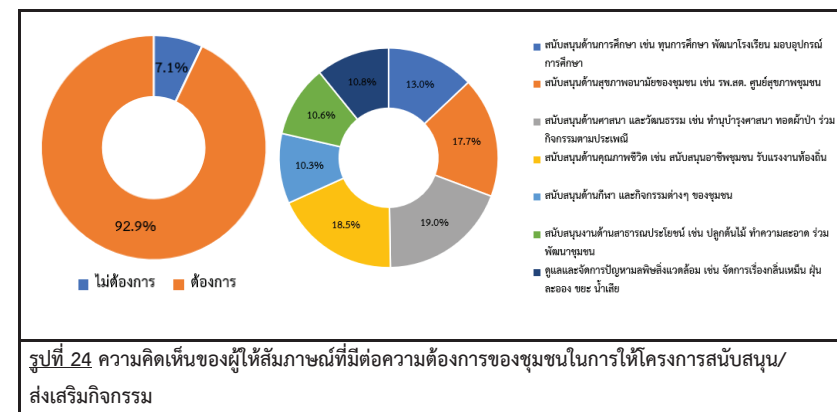
สำหรับกิจกรรมที่โครงการฯ จัดขึ้น พบว่า การเข้าร่วมกิจกรรมกับทางโครงการฯ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ระบุว่าไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมกับโครงการฯ ร้อยละ 73.7 และเคยเข้าร่วมกิจกรรม ร้อยละ 26.3 โดยผู้ให้สัมภาษณ์ที่ ระบุว่าเคยเข้าร่วมกิจกรรม คือ แจกต้นไม้ ร้อยละ 40.0 รองลงมาทำความสะอาดร่วมกับชุมชน ร้อยละ 28.0 โดยมี รายละเอียดดังรูปที่ 22



สำหรับความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ หากโครงการฯ จัดกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนและ สิ่งแวดล้อมร่วมกับชุมชน ระบุว่าส่วนใหญ่ยินดีเข้าร่วมกิจกรรมฯ ร้อยละ 97.0 และไม่ยินดีเข้าร่วม ร้อยละ 3.0 โดยผู้ให้สัมภาษณ์ที่ระบุว่า ไม่ยินดีเข้าร่วมเนื่องจาก ไม่สะดวก โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 23



เมื่อสอบถามถึงความต้องการให้ ทางโครงการฯ ส่งเสริมกิจกรรม ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ต้องการให้ส่งเสริมกิจกรรมฯ ร้อยละ 92.9 และไม่ต้องการ ร้อยละ 7.1 โดยผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ต้องการให้ส่งเสริม กิจกรรมฯ 3 อันดับแรก คือ สนับสนุนด้านศาสนา และวัฒนธรรม เช่น ทำนุบำรุงศาสนา ทอดผ้าป่า ร่วมกิจกรรมตาม ประเพณี ร้อยละ 19.0 รองลงมาสนับสนุนด้านคุณภาพชีวิต เช่น สนับสนุนอาชีพชุมชน รับแรงงานท้องถิ่น ร้อยละ 18.5 โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 24



## 6) ผลกระทบและทัศนคติต่อการดำเนินงานของโครงการฯ

### 6.1) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และด้าน สุขภาพอนามัยของชุมชน

#### ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับจากการดำเนินการของโครงการ

ด้านผลกระทบจากการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ผ่านมา ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่า การดำเนินงานของโครงการ มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมส่วนใหญ่ ระบุว่าส่งผลกระทบด้านเสียงดังจากการ ดำเนินการของโครงการ ร้อยละ 3.0 และ ส่งผลกระทบด้านฝุ่นละอองต่อชุมชน ร้อยละ 2.0 โดยส่งผลกระทบด้าน เสียงดังจากการดำเนินการของโครงการ มีระดับผลกระทบทั้งหมดระดับปานกลาง และส่งผลกระทบด้านฝุ่นละออง ต่อชุมชน มีระดับผลกระทบทั้งหมดระดับปานกลาง แสดงดังตารางที่ 13

#### ผลกระทบด้านสุขภาพอนามัยที่ได้รับจากการดำเนินการของโครงการ

ด้านผลกระทบจากการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ผ่านมา ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่า การดำเนินงานของโครงการไม่มีผลกระทบด้านสุขภาพอนามัย แสดงดังตารางที่ 13

ตารางที่ 13 ความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการ

ผลกระทบจากการดำเนินโครงการ	ผลกระทบ (ร้อยละ)		ระดับผลกระทบ (ร้อยละ)		
	ไม่มี	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม					
1.ส่งผลกระทบด้านฝุ่นละอองต่อชุมชน	98.0	2.0	0.0	100.0	0.0
2.ส่งผลกระทบด้านเสียงดังจากการดำเนินการของโครงการ	97.0	3.0	0.0	100.0	0.0
3.ได้รับผลกระทบจากน้ำเสียของโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4.ได้รับผลกระทบจากของเสียจากกิจกรรมของโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5.ได้รับผลกระทบจากเขม่า/ควันจากกิจกรรมของโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6.ทำให้เกิดการจราจรติดขัด	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
7.ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรคับคั่ง	97.0	3.0	0.0	100.0	0.0
ผลกระทบด้านสุขภาพอนามัย					
1.ส่งผลให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจ เช่น โรคหอบหืด ภูมิแพ้	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2.ส่งผลให้เกิดโรคเกี่ยวกับผิวหนัง ผด ผื่น คัน	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
3.ทำให้เกิดอาการเจ็บป่วยด้วยสาเหตุอื่นเนื่องมาจากมลพิษจากโครงการ เช่น คัดจมูก แสบจมูก แสบคอ แสบตาหรือคันตา ตาแดง ปวดศีรษะ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4.เกิดความเครียด วิตกกังวล ความรำคาญ จากการดำเนินโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5.การเพิ่มขึ้นของโรคระบบทางเดินหายใจ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565

6.2) ผลประโยชน์จากการดำเนินงานของโครงการ

สำหรับการดำเนินงานของโครงการ มีผลประโยชน์หรือผลดีด้านเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน ซึ่งมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 14 และรูปที่ 25 สรุปได้ ดังนี้

- ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับของปัญหাপานกลาง ร้อยละ 74.7
- ลดปัญหาในหารจราจรติดขัด พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับของปัญหাপานกลาง ร้อยละ 63.6

- สร้างงานให้กับประชาชนในชุมชน พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับของปัญหাপานกลาง ร้อยละ 63.6
- ทำให้การค้าขายของร้านค้าปลีกและธุรกิจบริการต่างๆ ดีขึ้น พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับของปัญหাপานกลาง ร้อยละ 60.6
- ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หรือ รถรับจ้างส่วนบุคคล พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับของปัญหাপานกลาง ร้อยละ 61.6
- ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้น และ เพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับของปัญหাপานกลาง ร้อยละ 58.6
- ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาจราจรติดขัด พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับของปัญหাপานกลาง ร้อยละ 56.6
- ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้า ในการขับเคลื่อนตัวรถ พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับของปัญหাপานกลาง ร้อยละ 59.6
- ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับของปัญหাপานกลาง ร้อยละ 64.6
- ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับของปัญหাপานกลาง ร้อยละ 53.5

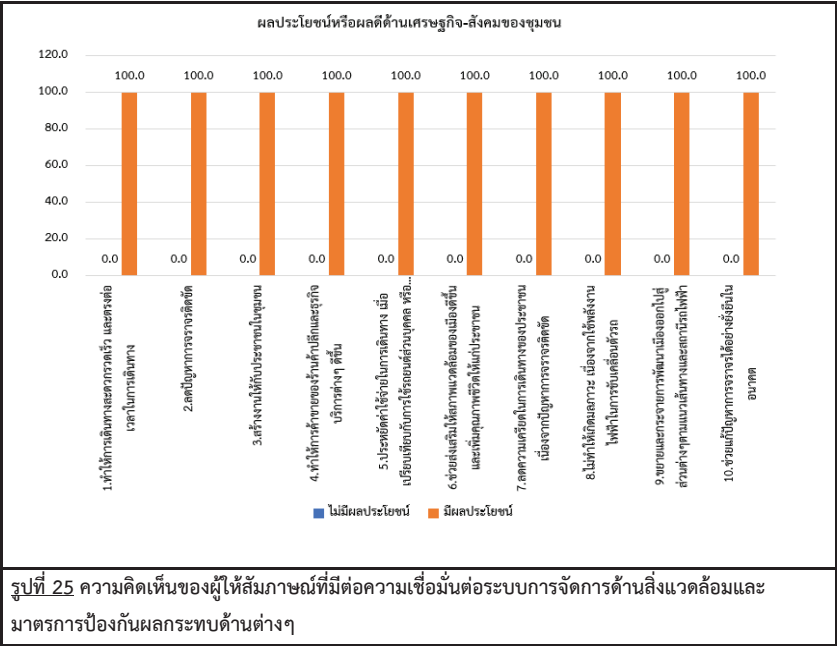
ตารางที่ 14 ความเห็นของผู้สัมภาษณ์ต่อผลประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการ

ผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการ	ผลประโยชน์ (ร้อยละ)		ระดับผลประโยชน์ (ร้อยละ)		
	ไม่มี	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
1. ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	0.0	100.0	1.0	74.7	24.2
2. ลดปัญหาในหารจราจรติดขัด	0.0	100.0	1.0	63.6	35.4
3. สร้างงานให้กับประชาชนในชุมชน	0.0	100.0	5.1	63.6	31.3
4. ทำให้การค้าขายของร้านค้าปลีกและธุรกิจบริการต่างๆ ดีขึ้น	0.0	100.0	5.1	60.6	34.3
5. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หรือ รถรับจ้างส่วนบุคคล	0.0	100.0	3.0	61.6	35.4
6. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้น และ เพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	0.0	100.0	1.0	58.6	40.4
7. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาจราจรติดขัด	0.0	100.0	1.0	56.6	42.4

ตารางที่ 14 ความเห็นของผู้สัมภาษณ์ต่อผลประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการ (ต่อ)

ผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการ	ผลประโยชน์ (ร้อยละ)		ระดับผลประโยชน์ (ร้อยละ)		
	ไม่มี	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
8. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้า ในการขับเคลื่อนตัวรถ	0.0	100.0	1.0	59.6	39.4
9. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	0.0	100.0	2.0	64.6	33.3
10. ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	0.0	100.0	2.0	53.5	44.4

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565



ทั้งนี้ในด้านการร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการฯ จากการดำเนินงานที่ผ่านมาของโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ไม่ได้เคยรับผลกระทบจากการดำเนินงานของโครงการฯ ร้อยละ 99.0 และเคยรับผลกระทบจากการดำเนินงานของโครงการฯ ร้อยละ 1.0 โดยระบุผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมด และเมื่อได้รับผลกระทบมีการแจ้ง/ร้องเรียน ระบุว่าไม่ได้แจ้งหน่วยงานใด ในส่วนการแก้ไขข้อร้องเรียน ณ ปัจจุบัน ระบุว่า ยังไม่ได้รับการแก้ไขทั้งหมด สำหรับหน่วยงานที่ดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียน ระบุว่า ไม่มี

ความพึงพอใจต่อการดูแลสังคมที่ผ่านมา ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 15 โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

- ด้านความปลอดภัย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ร้อยละ 51.5 และ ระดับมาก ร้อยละ 48.5 มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x}$  = 3.48)
- ด้านสังคม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับมาก ร้อยละ 51.5 และ ระดับปานกลาง ร้อยละ 48.5 มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x}$  = 3.52)
- ด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ร้อยละ 51.5 และ ระดับมาก ร้อยละ 47.5 มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x}$  = 3.49)
- ด้านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์/การมีส่วนร่วม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ร้อยละ 59.6 และ ระดับมาก ร้อยละ 39.4 มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x}$  = 3.41)
- ด้านการดูแลสุขภาพของประชาชน พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ร้อยละ 74.7 และ ระดับมาก ร้อยละ 24.2 มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x}$  = 3.26)
- การเปิดเผยข้อมูล พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ร้อยละ 53.5 ระดับมาก ร้อยละ 35.4 และ ระดับน้อย ร้อยละ 10.1 มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{x}$  = 3.27)

ตารางที่ 15 ความเห็นของหน่วยงานฯ ต่อความพึงพอใจต่อการดูแลสังคมของโครงการฯ

การดูแลสังคม	ระดับความพึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย $\bar{x}$	แปลผล <sup>1/</sup>
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ด้านความปลอดภัย	0.0	0.0	51.5	48.5	0.0	3.48	ปานกลาง
2. ด้านสังคม	0.0	0.0	48.5	51.5	0.0	3.52	มาก
3. ด้านสิ่งแวดล้อม	0.0	0.0	51.5	47.5	1.0	3.49	ปานกลาง
4. ด้านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์/การมีส่วนร่วม	0.0	0.0	59.6	39.4	1.0	3.41	ปานกลาง
5. ด้านการดูแลสุขภาพของประชาชน	0.0	0.0	74.7	24.2	1.0	3.26	ปานกลาง
6. การเปิดเผยข้อมูล	0.0	10.1	53.5	35.4	1.0	3.27	ปานกลาง

หมายเหตุ: <sup>1/</sup> การแปลผลค่าเฉลี่ย 1.00 - 1.50 = น้อยที่สุด

1.51 - 2.50 = น้อย

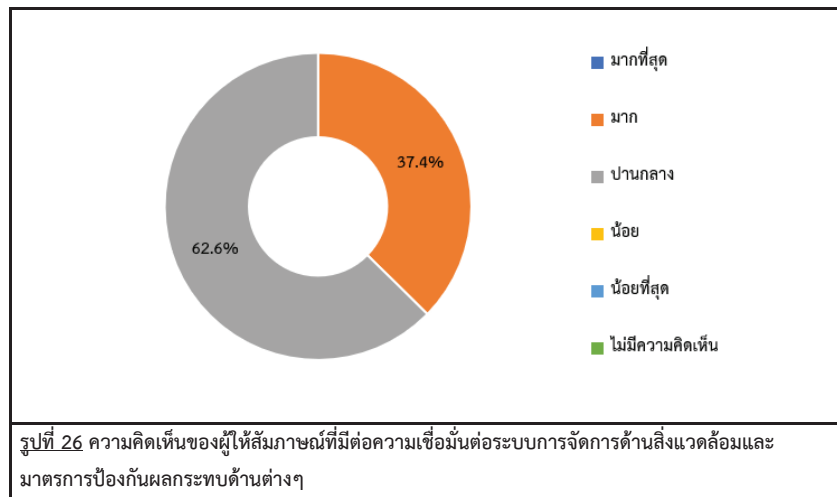
2.51 - 3.50 = ปานกลาง

3.51 - 4.50 = มาก

4.51 - 5.00 = มากที่สุด

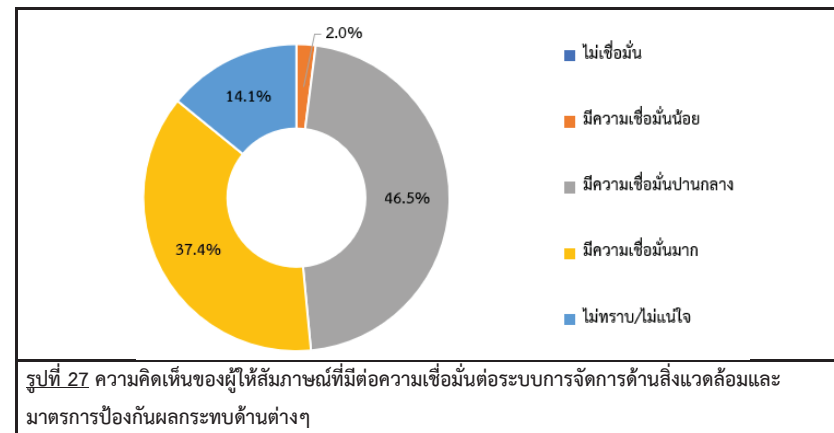
ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565ข

สำหรับความคิดเห็นในภาพรวมต่อความพึงพอใจของโครงการฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีความพึงพอใจในระดับปานกลาง ร้อยละ 62.6 รองลงมามีความพึงพอใจในระดับมาก ร้อยละ 37.4 โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 26



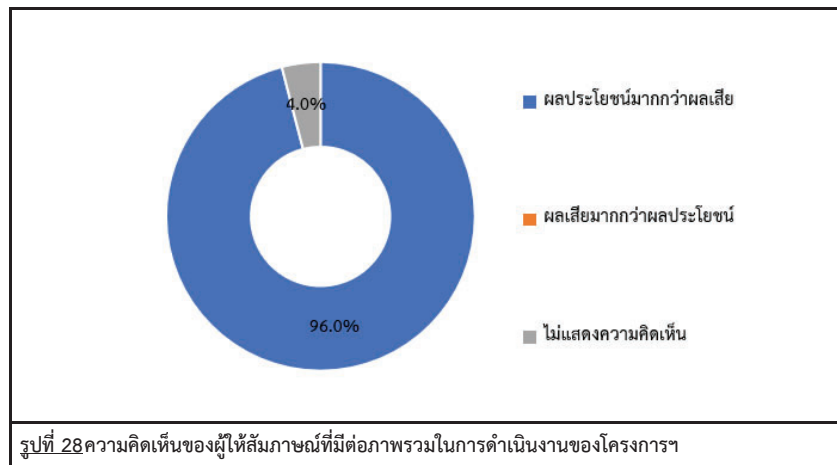
## 7) ความเชื่อมั่น และความคิดเห็นต่อโครงการฯ

ในด้านความเชื่อมั่นต่อระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันผลกระทบด้านต่างๆของโครงการฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ระบุว่า ความเชื่อมั่นปานกลาง ร้อยละ 46.5 โดยระบุสาเหตุคือ มีมาตรการรักษาความปลอดภัยที่ดี ร้อยละ 41.3 มีการติดตามสำรวจผลกระทบสิ่งแวดล้อมในชุมชนอย่างต่อเนื่อง ร้อยละ 32.6 มีการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่ดี ร้อยละ 13.0 ยังไม่ได้รับผลกระทบ ร้อยละ 8.7 และ ใส่ใจด้านความปลอดภัยและปฏิบัติตามกฎหมายคือออกสำรวจผลกระทบ หากมีอุบัติเหตุสามารถแก้ไขหรือควบคุมได้ทัน ร้อยละ 2.2 สัดส่วนที่เท่ากัน รองลงมาความเชื่อมั่นมาก ร้อยละ 37.4 โดยระบุสาเหตุ คือมีมาตรการการป้องกันด้านสิ่งแวดล้อมที่ดี ร้อยละ 37.8 ,มีการติดตามและดูแลด้านผลกระทบอย่างต่อเนื่อง และยังไม่เคยได้รับผลกระทบ ร้อยละ 21.6 สัดส่วนที่เท่ากัน มีการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมที่ดี ,มีการติดตามผลกระทบทุกปี และมีระบบรักษาความปลอดภัยที่ดี ร้อยละ 5.4 และไม่ระบุ ร้อยละ 2.7 และความเชื่อมั่นน้อย ร้อยละ 2.0 โดยไม่ระบุสาเหตุ ร้อยละ 98.0 และตอนดำเนินการก่อสร้างมีผลกระทบด้านฝุ่นละอองมากขึ้นและกระทบต่อชุมชน ร้อยละ 2.0 โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 27



ความคิดเห็นในภาพรวมต่อการดำเนินงานของโครงการฯ พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ระบุว่าผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย ร้อยละ 96.0 และไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 4.0 โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 28 ซึ่งผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย ดังนี้

- เดินทางสะดวกมากขึ้น	ร้อยละ 33.7
- ลดปัญหาการจราจรติดขัด	ร้อยละ 13.7
- ลดปัญหาการจราจรติดขัด , การค้าขายดีขึ้น	ร้อยละ 11.6
- เดินทางสะดวกขึ้นและลดปัญหาการจราจรติดขัด	ร้อยละ 10.5
- นำความเจริญมาสู่ชุมชน	ร้อยละ 9.5
- ประหยัดเวลาในการเดินทาง	ร้อยละ 6.3
- ช่วยให้เศรษฐกิจดีขึ้น ค่าขายง่ายขึ้น	ร้อยละ 5.3
- ช่วยลดมลภาวะเพราะใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อน	ร้อยละ 4.2
- มีการดำเนินงานที่ดี	ร้อยละ 3.2
- ช่วยแก้ไขปัญหการจราจรในอนาคต	ร้อยละ 1.1
- ไม่ระบุ	ร้อยละ 1.1



สำหรับข้อเสนอแนะอื่นๆ ที่เกี่ยวกับโครงการเพื่อให้โครงการฯ ส่วนใหญ่ พบว่า ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 51.0 รองลงมาด้านข้อเสนอแนะโครงการ ร้อยละ 43.0 และ ด้านผลกระทบต่างๆ ร้อยละ 6.0 ตามลำดับ โดยระบุสาเหตุ

#### ด้านข้อเสนอแนะโครงการ ดังนี้

- ติดไฟได้สถานีและตามแนวรถไฟฟ้า ร้อยละ 32.6
- โครงการมีการดำเนินงานที่ดีและมีส่วนร่วมกิจกรรมภายในชุมชนที่ดี ร้อยละ 9.3
- อยากให้ทำต่อจนถึงอนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ และ สถานีอยู่ไกลจากชุมชน ร้อยละ 9.3
- ทำให้ประเทศมีความเจริญมากขึ้น ร้อยละ 7.0
- สนับสนุนงบประมาณของกิจกรรมต่างๆ ในชุมชน ร้อยละ
- อยากให้มีการติดตามและดูแลด้านผลกระทบอย่างต่อเนื่อง ร้อยละ 7.0
- เพิ่มฟ้าแสงสว่างระหว่างทางเดิน ร้อยละ 4.7
- กิจกรรมทำความสะอาดในชุมชน เช่น เก็บขยะ ร้อยละ 2.3
- จัดกิจกรรมปลูกต้นไม้ในชุมชน ร้อยละ 2.3
- จัดระเบียบพื้นที่ค้าขาย ร้อยละ 2.3
- ติดตั้งสัญญาณไฟจราจรหรือมีเทคนิคกีดขวางหน้าโรงเรียน ร้อยละ 2.3
- เพื่อความปลอดภัยในการข้ามถนนของนักเรียน ร้อยละ 2.3
- มีปัญหาทางเข้าออกชุมชน ไม่มีทางม้าลายเวลาเด็กนักเรียนข้ามถนน ร้อยละ 2.3
- สนับสนุนสร้างที่จอดรถเพิ่ม , ติดไฟฟ้าเพิ่มบริเวณทางเดิน ร้อยละ 2.3
- สนับสนุนให้มีกิจกรรมสร้างอาชีพสร้างรายได้ ร้อยละ 2.3
- เสียงตามสายสถานีรถไฟฟ้าเสียงดังมากอยากให้ลดเสียงประกาศ ร้อยละ 2.3
- ในช่วงเวลากลางวันเพราะรบกวนเวลาในการพักผ่อนของคนบริเวณนี้ ร้อยละ 2.3
- อยากให้ทำทางขึ้นสำหรับคนพิการทุกสถานี ร้อยละ 2.3

- อยากให้มีกิจกรรมสนับสนุนด้านสุขภาพ ร้อยละ 2.3
- เช่น กิจกรรมนำออกกำลังกาย

#### ด้านผลกระทบต่างๆ ดังนี้

- มีการติดตามและดูแลด้านผลกระทบอย่างต่อเนื่อง ร้อยละ 66.7
- ติดไฟได้สถานีและตามทางรถไฟฟ้า ร้อยละ 16.7
- อยากให้จัดกิจกรรมร่วมกับชุมชน , ติดไฟฟ้าตลอดแนวทางรถไฟฟ้า ร้อยละ 16.7

#### (4) ผลการสำรวจความคิดเห็นของกลุ่มสถานประกอบการ

โครงการได้ทำการสัมภาษณ์สถานประกอบการ โดยทำการสัมภาษณ์ตัวแทนหน่วยงาน จำนวน 4 ตัวอย่าง ซึ่งบริษัทที่ปรึกษาสามารถสำรวจและเก็บข้อมูลได้จริง จำนวน 3 ตัวอย่าง คือ อาคารเบญจจินดา บริษัท ยูเนี่ยน เครื่องดื่ม จำกัด บริษัท แพลน ฟอว์ คิตส์ จำกัด (แสดงรายละเอียดของกลุ่มตัวอย่างอ้างอิงถึง ตารางที่ 16 และผลการสำรวจความคิดเห็น แสดงดังเอกสารแนบ 1 และสามารถสรุปให้สอดคล้องกับผลการศึกษาได้ดังนี้

#### ตารางที่ 16 แสดงจำนวนตัวอย่างของกลุ่มสถานประกอบการ

ลำดับ	หน่วยงาน	ตำแหน่ง	จำนวน
1	อาคารเบญจจินดา	ผู้จัดการฝ่ายอาคาร	1
2	บริษัท ยูเนี่ยน เครื่องดื่ม จำกัด	ผู้จัดการฝ่ายอาคาร	1
3	บริษัท แพลน ฟอว์ คิตส์ จำกัด	เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย	1
รวมทั้งหมด			3

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565

#### 1) ข้อมูลทั่วไป

ผู้ให้สัมภาษณ์เป็นเพศชายทั้งหมด โดยทั้งหมดมีอายุอยู่ระหว่าง 41-50 ปี สำหรับการนับถือศาสนาผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดนับถือศาสนาพุทธ เมื่อสอบถามถึงด้านการศึกษา พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี ร้อยละ 66.7 รองลงมามัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6)/ปวช. หรือเทียบเท่า ร้อยละ 33.3 ซึ่งผู้ให้สัมภาษณ์ตำแหน่ง ผู้จัดการฝ่ายอาคาร ร้อยละ 66.7 รองลงมาเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย ร้อยละ 33.3 โดยผู้ให้สัมภาษณ์มีระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งระหว่าง 16-20 ปี ร้อยละ 66.7 รองลงมาระหว่าง 1-5 ปี ร้อยละ 33.3

เมื่อสอบถามถึงภูมิลำเนาของผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่าย้ายมาจากที่อื่น ซึ่งส่วนใหญ่ย้ายมาจากจังหวัดในภาคอีสานทั้งหมด โดยมีระยะเวลาอาศัยอยู่ในพื้นที่มากกว่า 20 ปีขึ้นไป ร้อยละ 66.7 รองลงมา ระหว่าง 1-5 ปี ร้อยละ 33.3

## 2) การกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ

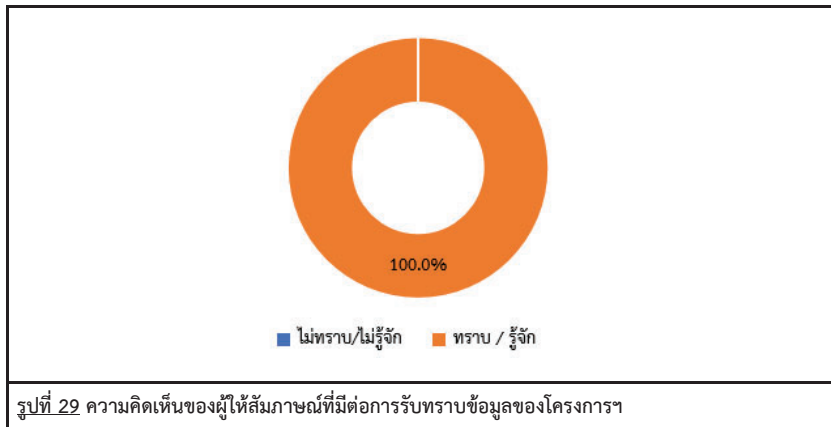
ผลจากการสัมภาษณ์ถึงภารกิจ/หน้าที่และความรับผิดชอบ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ระบุว่า ดูแลฝ่ายอาคาร ร้อยละ 66.7 รองลงมารักษาความปลอดภัยและดูแลอาคาร ร้อยละ 33.3 ส่วนพื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ ผู้ให้สัมภาษณ์ส่วนใหญ่ ระบุว่า อาคารให้เข้าทั่วไป ,พื้นที่ให้เข้าทั่วไป และบริษัท แพลน ฟอรั คิส์ จำกัด ร้อยละ 14.8 รองลงมาอำเภอศรีมหาโพธิ์ ร้อยละ 33.3 สัดส่วนที่เท่ากัน

## 3) ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัยของหน่วยงาน/ชุมชน

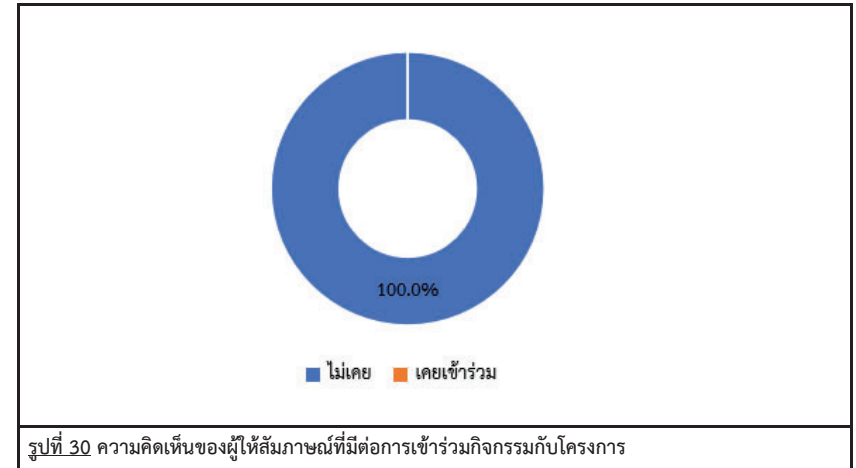
ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัญหาสุขภาพอนามัยและสาธารณสุขของผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ไม่ระบุปัญหาสุขภาพอนามัยและสาธารณสุข

## 4) การรับทราบข้อมูล/ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมกิจกรรมของโครงการฯ

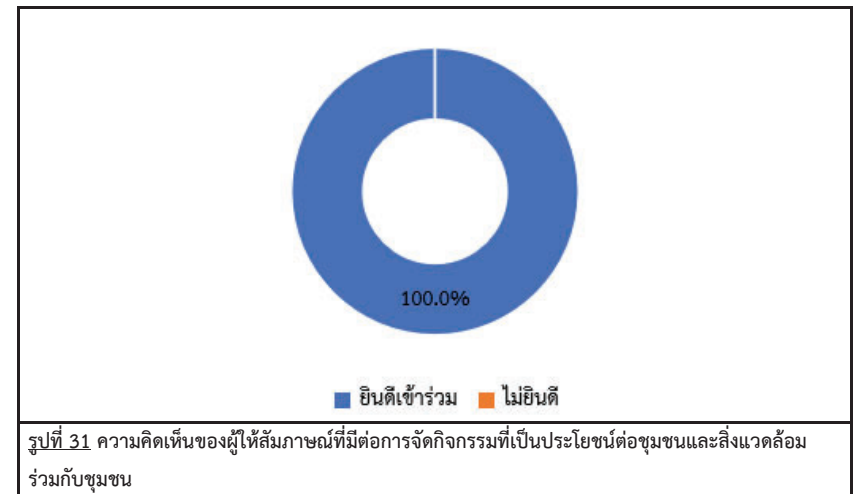
ความคิดเห็นเกี่ยวกับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ทราบ/รู้จักโครงการ โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 29



เมื่อสอบถามถึงการเข้าร่วมกิจกรรมกับทางโครงการฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่าไม่เคยเข้าร่วมกิจกรรมกับโครงการ โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 30



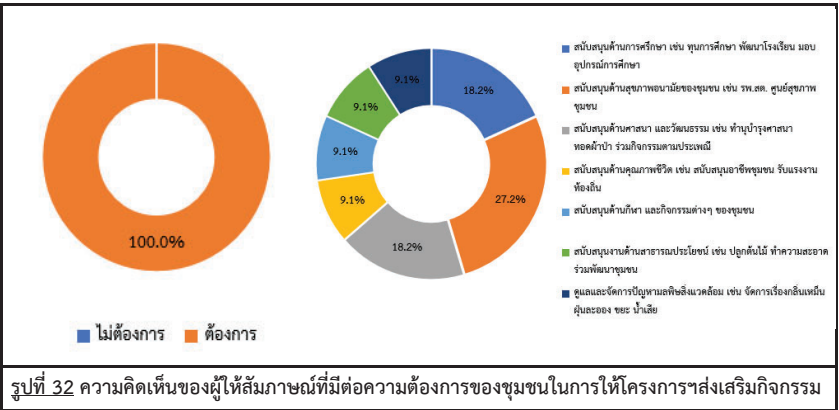
สำหรับการจัดกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมร่วมกับชุมชน ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ยินดีเข้าร่วมกิจกรรมในโครงการ โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 31



ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดระบุว่าหากทางโครงการฯ ส่งเสริมกิจกรรมให้กับชุมชน โดยผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดต้องการโครงการส่งเสริมกิจกรรมให้กับชุมชน สำหรับความต้องการของชุมชนในการให้โครงการ ส่งเสริมกิจกรรมฯ คือ สนับสนุนด้านการศึกษา เช่น สนับสนุนด้านสุขภาพอนามัยของชุมชน เช่น รพ.สต. ศูนย์สุขภาพชุมชน ร้อยละ 27.3 รองลงมาสนับสนุนด้านการศึกษา เช่น ทุนการศึกษา พัฒนาโรงเรียน มอบอุปกรณ์การศึกษา



และสนับสนุนด้านศาสนา และวัฒนธรรม เช่น ทำนุบำรุงศาสนา ทอดผ้าป่า ร่วมกิจกรรมตามประเพณี ร้อยละ 18.2 สัดส่วนที่เท่ากัน โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 32



5) ผลกระทบและทัศนคติต่อการดำเนินงานของโครงการฯ  
5.1) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการดำเนินงานของโครงการ มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและด้านสุขภาพอนามัยของชุมชน

ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับการดำเนินการของโครงการ  
ด้านผลกระทบจากการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ผ่านมา ผู้ให้สัมภาษณ์ ระบุว่า การดำเนินงานของโครงการ ไม่มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 17

ผลกระทบด้านสุขภาพอนามัยที่ได้รับการดำเนินการของโครงการ  
ด้านผลกระทบจากการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ผ่านมา ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่า การดำเนินงานของโครงการไม่มีผลกระทบด้านสุขภาพอนามัย แสดงดังตารางที่ 17

ตารางที่ 17 ความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการ

ผลกระทบจากการดำเนินโครงการ	ผลกระทบ (ร้อยละ)		ระดับผลกระทบ (ร้อยละ)		
	ไม่มี	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
ด้านสิ่งแวดล้อม					
1. ส่งผลกระทบด้านฝุ่นละอองต่อชุมชน	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2. ส่งผลกระทบด้านเสียงดังจากการดำเนินการของโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
3. ได้รับผลกระทบจากน้ำเสียของโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

ตารางที่ 17 ความเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ต่อผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการ (ต่อ)

ผลกระทบจากการดำเนินโครงการ	ผลกระทบ (ร้อยละ)		ระดับผลกระทบ (ร้อยละ)		
	ไม่มี	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
4. ได้รับผลกระทบจากของเสียจากกิจกรรมของโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
5. ได้รับผลกระทบจากเขม่า/ควันจากกิจกรรมของโครงการ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
6. ทำให้เกิดการจราจรติดขัด	66.7	33.3	0.0	100.0	0.0
7. ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาจราจรติดขัด	66.7	33.3	0.0	100.0	0.0
ด้านสุขภาพอนามัย					
1. ส่งผลให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจ เช่น โรคหอบหืด ภูมิแพ้	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
2. ส่งผลให้เกิดโรคเกี่ยวกับผิวหนัง ผด ผื่น คัน	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
3. ทำให้เกิดการเจ็บป่วยด้วยสาเหตุอันเนื่องมาจากมลพิษจากโครงการ เช่น คัดจมูก แสบจมูก แสบคอ แสบตาหรือคันตา ตาแดง ปวดศีรษะ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4. เกิดความเครียด วิตกกังวล ความรำคาญ จากการดำเนินโครงการ	66.7	33.3	0.0	100.0	0.0
5. การเพิ่มขึ้นของโรคระบบทางเดินหายใจ	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565

5.2) ผลประโยชน์จากการดำเนินงานของโครงการ  
สำหรับการดำเนินงานของโครงการ มีผลประโยชน์หรือผลดีด้านเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน ซึ่งมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 18 และรูปที่ 11 สรุปได้ ดังนี้

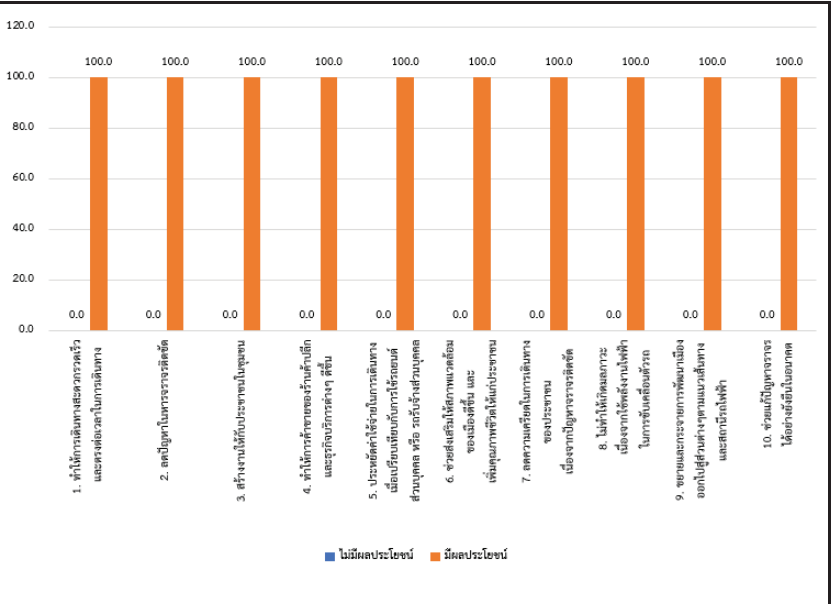
- ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับมาก ร้อยละ 66.7
- ลดปัญหาในการจราจรติดขัด พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ทั้งหมด ระดับปานกลาง
- สร้างงานให้กับประชาชนในชุมชน พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ทั้งหมด ระดับปานกลาง
- ทำให้การค้าขายของร้านค้าปลีกและธุรกิจบริการต่างๆ ดีขึ้น พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับมาก ร้อยละ 66.7
- ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หรือ รถรับจ้างส่วนบุคคล พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ทั้งหมด ระดับปานกลาง
- ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้น และ เพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับมาก ร้อยละ 66.7
- ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาจราจรติดขัด พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ส่วนใหญ่ ระดับมาก ร้อยละ 66.7

- ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้า ในการขับเคลื่อนตัวรถ พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ทั้งหมด ระดับปานกลาง
- ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ทั้งหมด ระดับปานกลาง
- ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต พบว่า เป็นผลประโยชน์ที่ได้รับทั้งหมด มีระดับของผลประโยชน์ทั้งหมด ระดับปานกลาง

ตารางที่ 18 ความเห็นของผู้สัมภาษณ์ต่อผลประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการ

ผลประโยชน์จากการดำเนินโครงการ	ผลประโยชน์ (ร้อยละ)		ระดับผลประโยชน์ (ร้อยละ)		
	ไม่มี	มี	น้อย	ปานกลาง	มาก
1. ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	0.0	100.0	0.0	33.3	66.7
2. ลดปัญหาในหารจราจรติดขัด	0.0	100.0	0.0	100.0	0.0
3. สร้างงานให้กับประชาชนในชุมชน	0.0	100.0	0.0	100.0	0.0
4. ทำให้การค้าขายของร้านค้าปลีกและธุรกิจบริการต่างๆ ดีขึ้น	0.0	100.0	0.0	33.3	66.7
5. ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หรือ รถรับจ้างส่วนบุคคล	0.0	100.0	0.0	100.0	0.0
6. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้น และ เพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	0.0	100.0	0.0	33.3	66.7
7. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาจราจรติดขัด	0.0	100.0	0.0	33.3	66.7
8. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้า ในการขับเคลื่อนตัวรถ	0.0	100.0	0.0	100.0	0.0
9. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	0.0	100.0	0.0	100.0	0.0
10. ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	0.0	100.0	0.0	100.0	0.0

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565



รูปที่ 33 ความเห็นของผู้สัมภาษณ์ต่อผลประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินงานของโครงการ

ทั้งนี้ในด้านการร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการฯ จากการดำเนินงานที่ผ่านมาของโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดไม่เคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการ

ความพึงพอใจต่อการดูแลสังคมที่ผ่านมา ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 19 โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

- ด้านความปลอดภัย พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x} = 4.00$ )
- ด้านสังคม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x} = 4.00$ )
- ด้านสิ่งแวดล้อม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x} = 4.00$ )
- ด้านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์/การมีส่วนร่วม พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x} = 4.00$ )



- **ด้านการดูแลสุขภาพของประชาชน** พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x}$  = 4.00)
- **การเปิดเผยข้อมูล** พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์มีความพึงพอใจในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยความพึงพอใจอยู่ในระดับมาก ( $\bar{x}$  = 4.00)

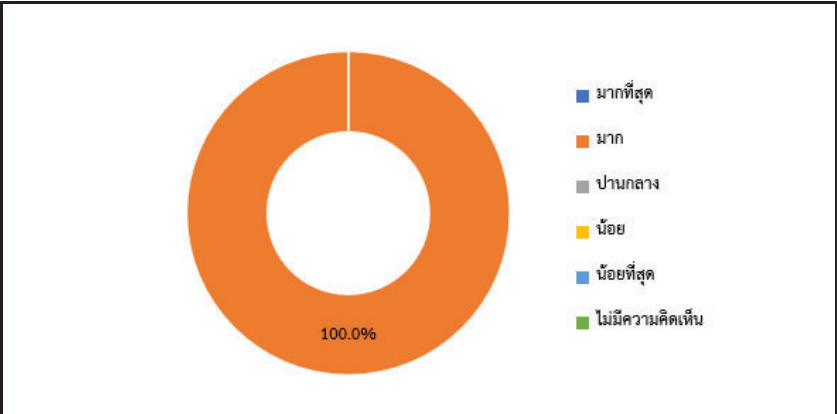
ตารางที่ 19 ความเห็นของหน่วยงานฯ ต่อความพึงพอใจต่อการดูแลสังคมของโครงการฯ

การดูแลสังคม	ระดับความพึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย $\bar{x}$	แปลผล <sup>1/</sup>
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ด้านความปลอดภัย	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	4.00	มาก
2. ด้านสังคม	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	4.00	มาก
3. ด้านสิ่งแวดล้อม	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	4.00	มาก
4. ด้านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์/การมีส่วนร่วม	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	4.00	มาก
5. ด้านการดูแลสุขภาพของประชาชน	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	4.00	มาก
6. การเปิดเผยข้อมูล	0.0	0.0	0.0	100.0	0.0	4.00	มาก

หมายเหตุ :<sup>1/</sup> การแปลผลค่าเฉลี่ย 1.00 - 1.50 = น้อยที่สุด  
1.51 - 2.50 = น้อย  
2.51 - 3.50 = ปานกลาง  
3.51 - 4.50 = มาก  
4.51 – 5.00 = มากที่สุด

ที่มา : รวบรวมโดยบริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด, 2565

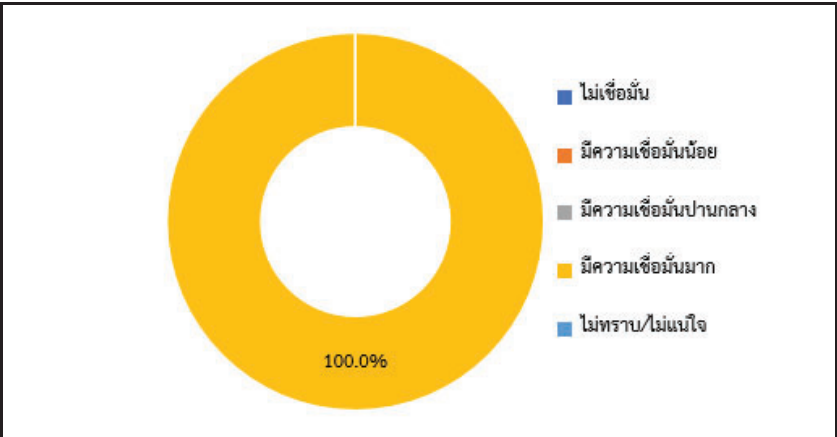
สำหรับความคิดเห็นในภาพรวมต่อความพึงพอใจของโครงการฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมดมีความพึงพอใจในระดับมาก โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 34



รูปที่ 34 ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีต่อความเชื่อมั่นต่อระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันผลกระทบด้านต่างๆ

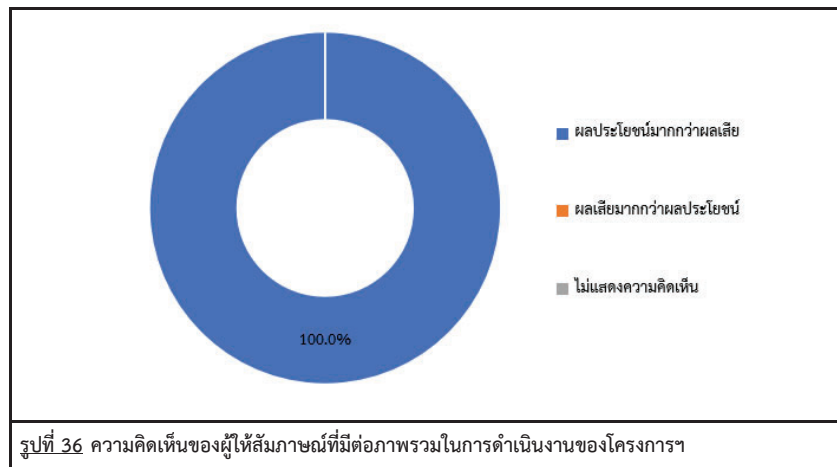
#### 6) ความเชื่อมั่น และความคิดเห็นต่อโครงการฯ

ในด้านความเชื่อมั่นต่อระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันผลกระทบด้านต่างๆของโครงการฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ความเชื่อมั่นปานกลาง โดยระบุสาเหตุ คือ มีระบบการจัดการที่ดีส่งเสริมระบบสาธารณูปโภคที่ดีขึ้น ,มีระบบการจัดการที่ดี และมีมาตรการการป้องกันผลกระทบที่ดี ร้อยละ 33.3 สัดส่วนที่เท่ากัน โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 35



รูปที่ 35 ความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ที่มีต่อความเชื่อมั่นต่อระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันผลกระทบด้านต่างๆ

ความคิดเห็นในภาพรวมต่อการดำเนินงานของโครงการฯ พบว่าผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ระบุว่าผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย ซึ่งผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย เพราะ ทุกคนได้ใช้ประโยชน์ ส่งเสริมระบบสาธารณูปโภคให้ดีขึ้น และ ทำให้ชุมชนเจริญมากขึ้น ร้อยละ 33.3 สัดส่วนที่เท่ากัน โดยมีรายละเอียดดังรูปที่ 36



สำหรับข้อเสนอแนะอื่นๆ ที่เกี่ยวกับโครงการเพื่อให้โครงการฯ พบว่า ไม่แสดงความคิดเห็น ร้อยละ 66.7 และ ด้านข้อเสนอแนะโครงการ ร้อยละ 33.3 โดยระบุสาเหตุ

#### ด้านข้อเสนอแนะโครงการ ดังนี้

- ให้ติดไฟฟ้าตามแนวได้รางรถไฟฟ้าในเวลา ร้อยละ 100.0
- กลางคืน เพื่อลดปัญหาทางเปลี่ยวได้

#### ตารางที่ 1

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจสังคม และความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
<b>ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม</b>		
1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม		
1.1.1 เพศ		
- ชาย	1	33.3
- หญิง	2	66.7
รวม	3	100.0
1.1.2 อายุ		
- 31-40 ปี	1	33.3
- 51-60 ปี	2	66.7
รวม	3	100.0
1.1.3 ศาสนา		
- พุทธ	3	100.0
รวม	3	100.0
1.1.4 ระดับการศึกษาสูงสุด		
- ปริญญาตรี	2	66.7
- สูงกว่าปริญญาตรี	1	33.3
รวม	3	100.0
1.1.5 ตำแหน่งของท่านในหน่วยงาน		
- พนักงานทั่วไป	1	33.3
- ผู้บังคับหมู่ กองกำกับการสุนัขตำรวจ กองบังคับการสายตรวจและปฏิบัติการพิเศษ	1	33.3
- เจ้าพนักงานสาธารณสุขอาวุโส	1	33.3
รวม	3	100.0
1.1.6 ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งมาแล้ว		
- น้อยกว่า 1 ปี	0	0.0
- ระหว่าง 1-5 ปี	0	0.0
- ระหว่าง 6-10 ปี	1	33.3
- ระหว่าง 11-15 ปี	1	33.3
- ระหว่าง 16-20 ปี	0	0.0
- มากกว่า 20 ปีขึ้นไป	1	33.3
รวม	3	100.0

**ตารางที่ 1 (ต่อ)**

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
1.2 ภูมิสำเนา		
1.2.1 ภูมิสำเนา		
- อยู่ตั้งแต่เกิด (ข้ามไปตอบ ส่วนที่ 2)	1	33.3
- ย้ายมาจากที่อื่น	2	66.7
รวม	3	100.0
ย้ายมาจาก		
- ภาคกลาง	1	50.0
- ภาคใต้	1	50.0
รวม	2	100.0
ระยะเวลาที่ย้ายมา		
- น้อยกว่า 1 ปี	0	0.0
- ระหว่าง 1-5 ปี	0	0.0
- ระหว่าง 6 -10 ปี	0	0.0
- ระหว่าง 11 - 15 ปี	1	50.0
- ระหว่าง 16 -20 ปี	0	0.0
- มากกว่า 20 ปีขึ้นไป	1	50.0
รวม	2	100.0
ส่วนที่ 2 การกิจ / หน้าที่และความรับผิดชอบ		
2.1 การกิจ / หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานท่านในปัจจุบัน		
- ออกหน่วยฝึกอบรม	1	33.3
- รักษาความปลอดภัยในพื้นที่กรุงเทพมหานครและตามที่หน่วยงานอื่นร้องขอ	1	33.3
- ปฏิบัติหน้าที่ตาม พ.ร.บ. 2535 และฉบับแก้ไขเพิ่มเติม	1	33.3
รวม	3	100.0
2.2 พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ		
- กองบัญชาการตำรวจนครบาล	1	33.3
- แขวงดอนเมือง เขตดอนเมือง	1	33.3
- ไม่ระบุ	1	33.3
รวม	3	100.0
ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัยของหน่วยงาน / ชุมชน		
3.1 ปัญหาสุขภาพอนามัยและสาธารณสุข		
- เท่าที่ทราบจากข้อร้องเรียน คือ ปัญหาเกี่ยวกับเสียงจากการเดินรถไฟฟ้าสายสีแดง	1	33.3
- ไม่ระบุ	2	66.7
รวม	3	100.0

**ตารางที่ 1 (ต่อ)**

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
การแก้ปัญหาสุขภาพอนามัยและสาธารณสุข		
- ข้อร้องเรียนยังไม่ได้รับการแก้ไข ประชาชนยังเดือดร้อน	1	33.3
- ไม่ระบุ	2	66.7
รวม	3	100.0
ส่วนที่ 4 การรับทราบข้อมูล/ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมกิจกรรมของโครงการ		
4.1 ท่านทราบหรือรู้จักโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) หรือไม่		
- ไม่ทราบ/ไม่รู้จัก (ข้ามไปส่วนที่ 6 ข้อ 6.3)	0	0.0
- ทราบ / รู้จัก	3	100.0
รวม	3	100.0
4.2 ช่วงที่ผ่านมาท่านเคยเข้าร่วมกิจกรรมกับโครงการฯ หรือไม่		
- ไม่เคย	3	100.0
- เคยเข้าร่วม	0	0.0
รวม	3	100.0
4.3 หากโครงการฯ จัดกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมร่วมกับชุมชน ท่านยินดีเข้าร่วมหรือไม่		
- ยินดีเข้าร่วม	2	66.7
- ไม่ยินดี	1	33.3
รวม	3	100.0
ไม่ยินดี เนื่องจาก		
- มีการกิจหลายอย่างที่ต้องดำเนินการ	1	100.0
- ไม่ระบุ	0	0.0
รวม	1	100.0
4.4 ท่านต้องการให้ ทางโครงการฯ ส่งเสริมกิจกรรมด้านใดให้กับชุมชนของท่าน		
- ไม่ต้องการ	0	0.0
- ต้องการ	3	100.0
รวม	3	100.0
ต้องการ ได้แก่ (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)		
- สนับสนุนด้านการศึกษา เช่น ทุนการศึกษา พัฒนาโรงเรียน มอบอุปกรณ์การศึกษา	1	16.7
- สนับสนุนด้านสุขภาพอนามัยของชุมชน เช่น รพ.สต. ศูนย์สุขภาพชุมชน	1	16.7
- สนับสนุนด้านศาสนา และวัฒนธรรม เช่น ทำนุบำรุงศาสนา ทอดผ้าป่า ร่วมกิจกรรมตามประเพณี	1	16.7
- สนับสนุนงานด้านสาธารณสุขประโยชน์ เช่น ปลูกต้นไม้ ทำความสะอาด ร่วมพัฒนาชุมชน	1	16.7
- ดูแลและจัดการปัญหามลพิษสิ่งแวดล้อม เช่น จัดการเรื่องกลิ่นเหม็น ฝุ่นละออง ขยะ น้ำเสีย	1	16.7
- เร่งดำเนินการแก้ไขปัญหข้อร้องเรียน กรณีเสียงดังจากการเดินรถไฟฟ้าให้กับประชาชน	1	16.7
รวม	6	100.0

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
ส่วนที่ 5 ผลกระทบและทัศนคติต่อการดำเนินโครงการ		
5.1 ท่านคิดว่าท่านผ่านมาราคำเนินงานของโครงการฯ มีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และด้านสุขภาพอนามัยของชุมชน หรือไม่		
ด้านสิ่งแวดล้อม		
5.1.1 ส่งผลกระทบต่อชุมชน		
- ไม่มีผลกระทบ	2	66.7
- มีผลกระทบ	1	33.3
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	100.0
- มาก	0	0.0
รวม	1	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.1.2 ส่งผลกระทบด้านเสียงดังจากการดำเนินการของโครงการ		
- ไม่มีผลกระทบ	1	33.3
- มีผลกระทบ	2	66.7
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	50.0
- มาก	1	50.0
รวม	2	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.50	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.707	
5.1.3 ได้รับผลกระทบจากน้ำเสียของโครงการ		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
5.1.4 ได้รับผลกระทบจากของเสียจากกิจกรรมของโครงการ		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
5.1.5 ได้รับผลกระทบจากเขม่า/ควันจากกิจกรรมของโครงการ		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
5.1.6 ทำให้เกิดการจราจรติดขัด		
- ไม่มีผลกระทบ	2	66.7
- มีผลกระทบ	1	33.3
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	100.0
- มาก	0	0.0
รวม	1	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.1.7 ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาการจราจรติดขัด		
- ไม่มีผลกระทบ	2	66.7
- มีผลกระทบ	1	33.3
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	100.0
- มาก	0	0.0
รวม	1	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
ด้านสุขภาพอนามัย		
5.1.1 ส่งผลให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจ เช่น โรคหอบหืด ภูมิแพ้		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
5.1.2 ส่งผลให้เกิดโรคเกี่ยวกับผิวหนัง ผด ผื่น คัน		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
5.1.3 ทำให้เกิดการเจ็บป่วยด้วยสาเหตุอื่นเนื่องมาจากมลพิษจากโครงการ เช่น คัดจมูก แสบจมูก แสบคอ แสบตาหรือคันตา ตาแดง ปวดศีรษะ		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
5.1.4 เกิดความเครียด วิตกกังวล ความรำคาญ จากการดำเนินโครงการ		
- ไม่มีผลกระทบ	2	66.7
- มีผลกระทบ	1	33.3
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	0	0.0
- มาก	1	100.0
รวม	1	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.1.5 การเพิ่มขึ้นของโรคระบบทางเดินหายใจ		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
5.2 ท่านคิดว่าที่ผ่านมาการดำเนินงานของโครงการฯ มีผลประโยชน์หรือผลดีด้านเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน หรือไม่		
5.2.1 ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	3	100.0
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	0	0.0
- มาก	3	100.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.2.2 ลดปัญหาการจราจรติดขัด		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	3	100.0
รวม	3	100.0

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	33.3
- มาก	2	66.7
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.67	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.577	
5.2.3 สร้างงานให้กับประชาชนในชุมชน		
- ไม่มีผลประโยชน์	1	33.3
- มีผลประโยชน์	2	66.7
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	2	100.0
- มาก	0	0.0
รวม	2	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.2.4 ทำให้การค้าขายของร้านค้าปลีกและธุรกิจบริการต่างๆ ดีขึ้น		
- ไม่มีผลประโยชน์	1	33.3
- มีผลประโยชน์	2	66.7
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	50.0
- มาก	1	50.0
รวม	2	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.50	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.707	
5.2.5 ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หรือ รถรับจ้างส่วนบุคคล		
- ไม่มีผลประโยชน์	1	33.3
- มีผลประโยชน์	2	66.7
รวม	3	100.0

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	50.0
- มาก	1	50.0
รวม	2	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.50	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.707	
5.2.6 ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้น และเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน		
- ไม่มีผลประโยชน์	1	33.3
- มีผลประโยชน์	2	66.7
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	50.0
- มาก	1	50.0
รวม	2	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.50	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.707	
5.2.7 ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด		
- ไม่มีผลประโยชน์	1	33.3
- มีผลประโยชน์	2	66.7
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	50.0
- มาก	1	50.0
รวม	2	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.50	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.707	
5.2.8 ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ		
- ไม่มีผลประโยชน์	1	33.3
- มีผลประโยชน์	2	66.7
รวม	3	100.0

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	50.0
- มาก	1	50.0
รวม	2	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.50	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.707	
5.2.9 ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า		
- ไม่มีผลประโยชน์	1	33.3
- มีผลประโยชน์	2	66.7
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	50.0
- มาก	1	50.0
รวม	2	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.50	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.707	
5.2.10 ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต		
- ไม่มีผลประโยชน์	1	33.3
- มีผลประโยชน์	2	66.7
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	1	50.0
- ปานกลาง	0	0.0
- มาก	1	50.0
รวม	2	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	1.414	
5.3 ท่านเคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการฯ หรือไม่		
- ไม่เคย	3	100.0
- เคย	0	0.0
รวม	3	100.0

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
5.4 ท่านมีความพึงพอใจต่อการดูแลสังคมของโครงการระดับใด		
5.4.1 ด้านความปลอดภัย		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	1	33.3
- ปานกลาง	1	33.3
- มาก	1	33.3
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	1.000	
5.4.2 ด้านสังคม		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	1	33.3
- ปานกลาง	1	33.3
- มาก	1	33.3
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	1.000	
5.4.3 ด้านสิ่งแวดล้อม		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	1	33.3
- ปานกลาง	1	33.3
- มาก	1	33.3
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	1.000	

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
5.4.4 ด้านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์/การมีส่วนร่วม		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	1	33.3
- ปานกลาง	1	33.3
- มาก	1	33.3
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	1.000	
5.4.5 ด้านสุขภาพของประชาชน		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	1	33.3
- ปานกลาง	1	33.3
- มาก	1	33.3
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	1.000	
5.4.6 การเปิดเผยข้อมูล		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	1	33.3
- ปานกลาง	1	33.3
- มาก	1	33.3
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	1.000	
5.5 โดยภาพรวมท่านมีความพึงพอใจระดับใด		
- มากที่สุด	0	0.0
- มาก	1	33.3
- ปานกลาง	2	66.7
- น้อย	0	0.0
- น้อยที่สุด	0	0.0
- ไม่มีความคิดเห็น	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.33	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.577	

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
<b>ส่วนที่ 6 ความเชื่อมั่น และความคิดเห็นต่อโครงการ</b>		
<b>6.1 ท่านมีความเชื่อมั่นต่อระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันผลกระทบด้านต่างๆ ของโครงการ เพียงใด</b>		
- ไม่เชื่อมั่น	0	0.0
- มีความเชื่อมั่นน้อย	1	33.3
- มีความเชื่อมั่นปานกลาง	1	33.3
- มีความเชื่อมั่นปานกลาง	1	33.3
- ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>3</b>	<b>100.0</b>
<b>ค่าเฉลี่ย</b>	<b>2.00</b>	
<b>ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน</b>	<b>1.000</b>	
<b>มีความเชื่อมั่นน้อย เพราะ</b>		
- ยังไม่เห็นการเปลี่ยนแปลงในการแก้ไขปัญหาให้กับประชาชน	1	100.0
<b>รวม</b>	<b>1</b>	<b>100.0</b>
<b>มีความเชื่อมั่นปานกลาง เพราะ</b>		
- มีการตรวจสอบจากภาครัฐ	1	100.0
<b>รวม</b>	<b>1</b>	<b>100.0</b>
<b>มีความเชื่อมั่นมาก เพราะ</b>		
- ไม่ระบุ	1	100.0
<b>รวม</b>	<b>1</b>	<b>100.0</b>
<b>6.2 ความคิดเห็นในภาพรวมของท่านที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการฯ ในปี พ.ศ. 2565 ที่มีต่อชุมชน</b>		
- ผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย	2	66.7
- ผลเสียมากกว่าผลประโยชน์	0	0.0
- ไม่แสดงความคิดเห็น	1	33.3
<b>รวม</b>	<b>3</b>	<b>100.0</b>
<b>ผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย เพราะ</b>		
- การเดินทางสะดวกมากขึ้น	1	50.0
- ไม่ระบุ	1	50.0
<b>รวม</b>	<b>2</b>	<b>100.0</b>
<b>6.3 ข้อเสนอแนะอื่นๆ เกี่ยวกับโครงการ</b>		
- ด้านข้อมูลข่าวสาร	0	0.0
- ด้านผลกระทบต่างๆ	1	33.3
- ด้านข้อเสนอแนะโครงการ	1	33.3
- ไม่แสดงความคิดเห็น	1	33.3
<b>รวม</b>	<b>3</b>	<b>100.0</b>

ตารางที่ 1 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของหน่วยงานราชการ ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
<b>ด้านข้อมูลข่าวสาร</b>		
- ไม่มีข้อเสนอแนะ	3	100.0
<b>รวม</b>	<b>3</b>	<b>100.0</b>
<b>ด้านผลกระทบต่างๆ</b>		
- กรณีการดำเนินงานของภาครัฐมีผลกระทบต่อความเป็นอยู่ของประชาชนต้องเร่งแก้ไขปล่อยปละละเลย	1	100.0
<b>รวม</b>	<b>1</b>	<b>100.0</b>
<b>ด้านข้อเสนอแนะโครงการ</b>		
- อยากให้เพิ่มความถี่ในการเดินรถเพื่อจะได้ไม่ต้องรอนาน	1	100.0
<b>รวม</b>	<b>1</b>	<b>100.0</b>



ตารางที่ 2

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของพื้นที่อ่อนไหว ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	10	100.0
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม		
1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม		
1.1.1 เพศ		
- ชาย	6	60.0
- หญิง	4	40.0
รวม	10	100.0
1.1.2 อายุ		
- 20-30 ปี	1	10.0
- 31-40 ปี	2	20.0
- 41-50 ปี	4	40.0
- 51-60 ปี	3	30.0
- มากกว่า 60 ปี	0	0.0
รวม	10	100.0
1.1.3 ศาสนา		
- พุทธ	10	100.0
รวม	10	100.0
1.1.4 ระดับการศึกษาสูงสุด		
- มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6)/ปวช. หรือเทียบเท่า	1	10.0
- ปริญญาตรี	4	40.0
- สูงกว่าปริญญาตรี	1	10.0
- นักธรรมเอก	2	20.0
- นักธรรมโท	2	20.0
รวม	10	100.0
1.1.5 ตำแหน่งของท่านในหน่วยงาน		
- ครู	2	20.0
- ครูผู้ช่วย	1	10.0
- ครูวิทยฐานะ ชำนาญการ	1	10.0
- นักธรรมเอก	1	10.0
- พระลูกวัด	3	30.0
- รองเจ้าอาวาส	1	10.0
- รองผู้อำนวยการโรงเรียน	1	10.0
รวม	10	100.0

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของพื้นที่อ่อนไหว ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	10	100.0
1.1.6 ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งมาแล้ว		
- น้อยกว่า 1 ปี	0	0.0
- ระหว่าง 1-5 ปี	4	40.0
- ระหว่าง 6-10 ปี	6	60.0
รวม	10	100.0
1.2 ภูมิภาค		
1.2.1 ภูมิภาค		
- อยู่ที่นี่ตั้งแต่เกิด (ข้ามไปตอบ ส่วนที่ 2)	5	50.0
- ย้ายมาจากที่อื่น	5	50.0
รวม	10	100.0
ย้ายมาจาก		
- ภาคกลาง	4	80.0
- ภาคอีสาน	1	20.0
รวม	5	100.0
ระยะเวลาที่ย้ายมา		
- น้อยกว่า 1 ปี	0	0.0
- ระหว่าง 1-5 ปี	1	20.0
- ระหว่าง 6 -10 ปี	3	60.0
- ระหว่าง 11 - 15 ปี	0	0.0
- ระหว่าง 16 -20 ปี	1	20.0
- มากกว่า 20 ปีขึ้นไป	0	0.0
รวม	5	100.0
ส่วนที่ 2 การกิจ / หน้าที่และความรับผิดชอบ		
2.1 การกิจ / หน้าที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานท่านในปัจจุบัน		
- ดูแลจัดการภารกิจและพิธีต่างๆภายในวัด	1	10.0
- บริหารงานทั่วไปภายในโรงเรียน	1	10.0
- เผยแพร่พระพุทธศาสนา	4	40.0
- สอนหนังสือ	3	30.0
- ไม่ระบุ	1	10.0
รวม	10	100.0
2.2 พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ		
- เขตดุสิตหรือทั่วไป	1	10.0
- แขวงดอนเมือง	1	10.0
- แขวงตลาดบางเขน	2	20.0
- ตำบลหลักหก อำเภอเมืองปทุมธานี	1	10.0
- ทั่วไป	1	10.0
- ไม่ระบุ	4	40.0
รวม	10	100.0

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของพื้นที่อ่อนไหว ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบไฟฟ้าขานเมือง (รถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	10	100.0
<b>ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัยของหน่วยงาน / ชุมชน</b>		
<b>3.1 สุขภาพ อนามัยและสาธารณสุข</b>		
- ปัญหาสุขภาพอนามัยและสาธารณสุข	0	0.0
- การแก้ปัญหาสุขภาพอนามัยและสาธารณสุข	0	0.0
- ไม่ระบุ	10	100.0
<b>รวม</b>	<b>10</b>	<b>100.0</b>
<b>ปัญหาสุขภาพอนามัยและสาธารณสุข</b>		
- ไม่ระบุ	10	100.0
<b>รวม</b>	<b>10</b>	<b>100.0</b>
<b>การแก้ปัญหาสุขภาพอนามัยและสาธารณสุข</b>		
- ไม่ระบุ	10	100.0
<b>รวม</b>	<b>10</b>	<b>100.0</b>
<b>ส่วนที่ 4 การรับทราบข้อมูล/ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมกิจกรรมของโครงการ</b>		
<b>4.1 ทราบหรือรู้ถึงโครงการระบบไฟฟ้าขานเมือง (รถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) หรือไม่</b>		
- ไม่ทราบ/ไม่รู้ถึง (เข้าไปส่วนที่ 6 ข้อ 6.3)	0	0.0
- ทราบ / รู้ถึง	10	100.0
<b>รวม</b>	<b>10</b>	<b>100.0</b>
<b>4.2 ช่วงที่ผ่านมามีเคยเข้าร่วมกิจกรรมกับโครงการฯ หรือไม่</b>		
- ไม่เคย	8	80.0
- เคยเข้าร่วม	2	20.0
<b>รวม</b>	<b>10</b>	<b>100.0</b>
<b>เคยเข้าร่วม</b>		
- แจกต้นไม้ , ทำความสะอาดชุมชน	1	50.0
- งานกฐิน	1	50.0
<b>รวม</b>	<b>2</b>	<b>100.0</b>
<b>4.3 หากโครงการฯ จัดกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมร่วมกับชุมชน ท่านยินดีเข้าร่วมหรือไม่</b>		
- ยินดีเข้าร่วม	10	100.0
- ไม่ยินดี	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>10</b>	<b>100.0</b>
<b>4.4 ท่านต้องการให้ ทางโครงการฯ ส่งเสริมกิจกรรมด้านใดให้กับชุมชนของท่าน</b>		
- ไม่ต้องการ	0	0.0
- ต้องการ	10	100.0
<b>รวม</b>	<b>10</b>	<b>100.0</b>

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของพื้นที่อ่อนไหว ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบไฟฟ้าขานเมือง (รถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	10	100.0
<b>ต้องการ ได้แก่ (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)</b>		
- สนับสนุนด้านการศึกษา เช่น ทุนการศึกษา พัฒนาโรงเรียน มอบอุปกรณ์การศึกษา	9	27.3
- สนับสนุนด้านสุขภาพอนามัยของชุมชน เช่น รพ.สต. ศูนย์สุขภาพชุมชน	6	18.2
- สนับสนุนด้านศาสนา และวัฒนธรรม เช่น ทำบุญทำกุศล ทอดผ้าป่า ร่วมกิจกรรมตามประเพณี	4	12.1
- สนับสนุนด้านคุณภาพชีวิต เช่น สนับสนุนอาชีพชุมชน รับแรงงานท้องถิ่น	3	9.1
- สนับสนุนด้านกีฬา และกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน	3	9.1
- สนับสนุนงานด้านสาธารณประโยชน์ เช่น ปลูกต้นไม้ ทำความสะอาด ร่วมพัฒนาชุมชน	4	12.1
- ดูแลและจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น จัดการเรื่องกลิ่นเหม็น ฝุ่นละออง ขยะ น้ำเสีย	4	12.1
<b>รวม</b>	<b>33</b>	<b>100.0</b>
<b>ส่วนที่ 5 ผลกระทบและทัศนคติต่อการดำเนินโครงการ</b>		
<b>5.1 ท่านคิดว่าที่ผ่านมาการดำเนินงานของโครงการฯ มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และด้านสุขภาพอนามัยของชุมชน หรือไม่</b>		
<b>ด้านสิ่งแวดล้อม</b>		
<b>5.1.1 ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม</b>		
- ไม่มีผลกระทบ	9	90.0
- มีผลกระทบ	1	10.0
<b>รวม</b>	<b>10</b>	<b>100.0</b>
<b>ระดับของปัญหา</b>		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	100.0
- มาก	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>1</b>	<b>100.0</b>
<b>ค่าเฉลี่ย</b>	<b>2.00</b>	
<b>ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน</b>	<b>0.000</b>	
<b>5.1.2 ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการของโครงการ</b>		
- ไม่มีผลกระทบ	9	90.0
- มีผลกระทบ	1	10.0
<b>รวม</b>	<b>10</b>	<b>100.0</b>
<b>ระดับของปัญหา</b>		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	100.0
- มาก	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>1</b>	<b>100.0</b>
<b>ค่าเฉลี่ย</b>	<b>2.00</b>	
<b>ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน</b>	<b>0.000</b>	
<b>5.1.3 ได้รับผลกระทบจากน้ำเสียของโครงการ</b>		
- ไม่มีผลกระทบ	10	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
<b>รวม</b>	<b>10</b>	<b>100.0</b>

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของพื้นที่อำเภอปัว ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าขานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	10	100.0
5.1.4 ได้รับผลกระทบจากเสียงจากกิจกรรมของโครงการ		
- ไม่มีผลกระทบ	10	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	10	100.0
5.1.5 ได้รับผลกระทบจากเขม่า/ควันจากกิจกรรมของโครงการ		
- ไม่มีผลกระทบ	10	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	10	100.0
5.1.6 ทำให้เกิดการจราจรติดขัด		
- ไม่มีผลกระทบ	10	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	10	100.0
5.1.7 ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาการจราจรติดขัด		
- ไม่มีผลกระทบ	10	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	10	100.0
ด้านสุขภาพอนามัย		
5.1.1 ส่งผลให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจ เช่น โรคหอบหืด ภูมิแพ้		
- ไม่มีผลกระทบ	10	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	10	100.0
5.1.2 ส่งผลให้เกิดโรคเกี่ยวกับผิวหนัง ผด ผื่น คัน		
- ไม่มีผลกระทบ	10	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	10	100.0
5.1.3 ทำให้เกิดการเจ็บป่วยด้วยสาเหตุอื่นเนื่องมาจากมลพิษจากโครงการ เช่น คัดจมูก แสบจมูก แสบคอ แสบตาหรือคันตา ตาแดง ปวดศีรษะ		
- ไม่มีผลกระทบ	10	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	10	100.0
5.1.4 เกิดความเครียด วิตกกังวล ความรำคาญ จากการดำเนินโครงการ		
- ไม่มีผลกระทบ	10	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	10	100.0
5.1.5 การเพิ่มขึ้นของโรคระบบทางเดินหายใจ		
- ไม่มีผลกระทบ	10	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	10	100.0

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของพื้นที่อำเภอปัว ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าขานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	10	100.0
5.2 ท่านคิดว่าที่ผ่านมาการดำเนินงานของโครงการฯ มีผลประโยชน์หรือผลดีด้านเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน หรือไม่		
5.2.1 ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	10	100.0
รวม	10	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	3	30.0
- มาก	7	70.0
รวม	10	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.70	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.483	
5.2.2 ลดปัญหาการจราจรติดขัด		
- ไม่มีผลประโยชน์	1	10.0
- มีผลประโยชน์	9	90.0
รวม	10	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	5	55.6
- มาก	4	44.4
รวม	9	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.44	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.527	
5.2.3 สร้างงานให้กับประชาชนในชุมชน		
- ไม่มีผลประโยชน์	2	20.0
- มีผลประโยชน์	8	80.0
รวม	10	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	6	75.0
- มาก	2	25.0
รวม	8	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.25	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.463	
5.2.4 ทำให้การค้าขายของร้านค้าปลีกและธุรกิจบริการต่างๆ ดีขึ้น		
- ไม่มีผลประโยชน์	3	30.0
- มีผลประโยชน์	7	70.0
รวม	10	100.0

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของพื้นที่อุทกภัย ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	10	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	3	42.9
- มาก	4	57.1
รวม	7	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.57	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.535	
5.2.5 ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หรือ รถรับจ้างส่วนบุคคล		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	10	100.0
รวม	10	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	6	60.0
- มาก	4	40.0
รวม	10	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.40	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.516	
5.2.6 ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้น และเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	10	100.0
รวม	10	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	9	90.0
- มาก	1	10.0
รวม	10	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.10	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.316	
5.2.7 ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	10	100.0
รวม	10	100.0

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของพื้นที่อุทกภัย ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	10	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	1	10.0
- ปานกลาง	5	50.0
- มาก	4	40.0
รวม	10	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.30	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.675	
5.2.8 ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ		
- ไม่มีผลประโยชน์	2	20.0
- มีผลประโยชน์	8	80.0
รวม	10	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	8	100.0
- มาก	0	0.0
รวม	8	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.2.9 ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟ		
- ไม่มีผลประโยชน์	3	30.0
- มีผลประโยชน์	7	70.0
รวม	10	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	6	85.7
- มาก	1	14.3
รวม	7	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.14	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.378	
5.2.10 ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต		
- ไม่มีผลประโยชน์	6	60.0
- มีผลประโยชน์	4	40.0
รวม	10	100.0

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของพื้นที่อ่อนไหว ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	10	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	3	75.0
- มาก	1	25.0
รวม	4	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.25	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.500	
5.3 ท่านเคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการฯ หรือไม่		
- ไม่เคย	10	100.0
- เคย	0	0.0
รวม	10	100.0
5.4 ท่านมีความพึงพอใจต่อการดูแลสังคมของโครงการระดับใด		
5.4.1 ด้านความปลอดภัย		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	6	60.0
- มาก	4	40.0
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	10	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.40	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.516	
5.4.2 ด้านสังคม		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	3	30.0
- มาก	7	70.0
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	10	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.70	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.483	

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของพื้นที่อ่อนไหว ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	10	100.0
5.4.3 ด้านสิ่งแวดล้อม		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	4	40.0
- มาก	6	60.0
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	10	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.60	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.516	
5.4.4 ด้านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์/การมีส่วนร่วม		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	7	70.0
- มาก	3	30.0
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	10	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.30	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.483	
5.4.5 ด้านสุขภาพของประชาชน		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	7	70.0
- มาก	3	30.0
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	10	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.30	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.483	
5.4.6 การเปิดเผยข้อมูล		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	6	60.0
- มาก	4	40.0
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	10	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.40	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.516	

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของพื้นที่อุบลราชธานี ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	10	100.0
5.5 โดยภาพรวมท่านมีความพึงพอใจระดับใด		
- มากที่สุด	0	0.0
- มาก	4	40.0
- ปานกลาง	5	50.0
- น้อย	0	0.0
- น้อยที่สุด	0	0.0
- ไม่มีความคิดเห็น	1	10.0
รวม	10	100.0
ค่าเฉลี่ย	3.44	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.527	
ส่วนที่ 6 ความเชื่อมั่น และความคิดเห็นต่อโครงการ		
6.1 ท่านมีความเชื่อมั่นต่อระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันผลกระทบด้านต่างๆ ของโครงการ เพียงใด		
- ไม่เชื่อมั่น	0	0.0
- มีความเชื่อมั่นน้อย	0	0.0
- มีความเชื่อมั่นปานกลาง	4	40.0
- มีความเชื่อมั่นมาก	6	60.0
- ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	0	0.0
รวม	10	100.0
มีความเชื่อมั่นปานกลาง เพราะ		
- มีระบบการจัดการที่ดีและปลอดภัย	1	25.0
- ที่ผ่านมามีความปลอดภัยดี	1	25.0
- มีมาตรการป้องกันที่ดี	1	25.0
- ยังไม่เคยได้รับผลกระทบ	1	25.0
รวม	4	100.0
มีความเชื่อมั่นมาก เพราะ		
- เป็นระบบที่มีความปลอดภัย	2	33.3
- มีการจัดการคุณภาพและระบบที่ดี	1	16.7
- ยังไม่เคยได้รับผลกระทบ	1	16.7
- มีการติดตามผลกระทบอย่างต่อเนื่อง	1	16.7
- ไม่ระบุ	1	16.7
รวม	6	100.0
6.2 ความคิดเห็นในภาพรวมของท่านที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการฯ ในปี พ.ศ. 2565 ที่มีต่อชุมชน		
- ผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย	8	80.0
- ผลเสียมากกว่าผลประโยชน์	0	0.0
- ไม่แสดงความคิดเห็น	2	20.0
รวม	10	100.0

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของพื้นที่อุบลราชธานี ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	10	100.0
ผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย เพราะ		
- การเดินทางสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น	6	75.0
- การเดินทางสะดวกขึ้นและลดการนำรถส่วนตัวมาใช้	2	25.0
รวม	8	100.0
7.3 ข้อเสนอแนะอื่นๆ เกี่ยวกับโครงการ		
- ด้านข้อมูลข่าวสาร	0	0.0
- ด้านผลกระทบต่างๆ	0	0.0
- ด้านข้อเสนอแนะโครงการ	5	50.0
- ไม่แสดงความคิดเห็น	5	50.0
รวม	10	100.0
ด้านข้อมูลข่าวสาร		
- ไม่มีข้อเสนอแนะ	10	100.0
รวม	10	100.0
ด้านผลกระทบต่างๆ		
- ไม่มีข้อเสนอแนะ	10	100.0
รวม	10	100.0
ด้านข้อเสนอแนะโครงการ		
- อยากให้รักษาความสะอาดบริเวณสถานี	1	20.0
- อยากให้มีที่จอดรถแต่ละสถานีเพียงพอต่อผู้ใช้บริการและมีความปลอดภัย	1	20.0
- ช่วงเวลาเร่งด่วนควรให้ รถ. ลงมาจัดการรถหรือผู้คนที่มาใช้บริการ	1	20.0
- ควรมีราคาค่าโดยสารช่วยเหลือสนับสนุนนักเรียน	1	20.0
- สถานีควรมีความสว่างและมี รถ. ในเวลากลางคืน	1	20.0
รวม	5	100.0
ไม่แสดงความคิดเห็น		
- ไม่มีข้อเสนอแนะ	5	100.0
รวม	5	100.0

ตารางที่ 3

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของครัวเรือน ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		รวมทั้งหมด							
	ตลาดนัดคูจักร		บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)		สถานีขนส่งหมอชิต		ตลาดนัดบางซื่อ		ซอยสิรินธร 2		ชุมทางรังสิต		นิคมรถไฟ กม.11		วัดเมืงยมาริ		โรงพยาบาลวิภาวดี		มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (บางเขน)		โรงเรียนอนุบาลวัดอัมพวัน		โรงเรียนบางเขน		สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์		วัดหลักสี่		การเคหะแห่งชาติ ฟุ่งสองห้อง		ตลาดใหม่ดอนเมือง		วัดดอนเมือง		ท่าอากาศยานดอนเมือง		ซอยร่วมมิตร 37		ถนนช้างเอราวัณ 1			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ				
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0				
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม																																										
1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม																																										
1.1.1 เพศ																																										
- ชาย	2	40.0	1	20.0	2	40.0	2	40.0	1	20.0	3	60.0	0	0.0	1	20.0	2	40.0	3	60.0	2	40.0	0	0.0	0	0.0	2	40.0	1	20.0	2	40.0	2	40.0	1	20.0	2	40.0	3	60.0	32	32.0
- หญิง	3	60.0	4	80.0	3	60.0	3	60.0	4	80.0	2	40.0	5	100.0	4	80.0	3	60.0	2	40.0	3	60.0	5	100.0	5	100.0	3	60.0	4	80.0	3	60.0	3	60.0	4	80.0	3	60.0	2	40.0	68	68.0
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0				
1.1.2 อายุ																																										
- 20-30 ปี	1	20.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	3	60.0	0	0.0	7	7.0
- 31-40 ปี	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	1	20.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	7	7.0
- 41-50 ปี	1	20.0	2	40.0	0	0.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0	2	40.0	3	60.0	3	60.0	1	20.0	2	40.0	1	20.0	2	40.0	0	0.0	2	40.0	3	60.0	0	0.0	1	20.0	1	20.0	28	28.0
- 51-60 ปี	3	60.0	1	20.0	3	60.0	3	60.0	2	40.0	2	40.0	2	40.0	2	40.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0	2	40.0	0	0.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0	3	60.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	30	30.0
- มากกว่า 60 ปี	0	0.0	2	40.0	1	20.0	0	0.0	1	20.0	1	20.0	2	40.0	1	20.0	1	20.0	0	0.0	2	40.0	1	20.0	4	80.0	2	40.0	4	80.0	0	0.0	0	0.0	2	40.0	0	0.0	4	80.0	28	28.0
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0				
1.1.3 ศาสนา																																										
- พุทธ	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	4	80.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	99	99.0
- อิสลาม	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.0		
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0		
1.1.4 ระดับการศึกษาสูงสุด																																										
- ประถมศึกษา	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	2	40.0	1	20.0	3	60.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	3	60.0	2	40.0	1	20.0	3	60.0	0	0.0	2	40.0	4	80.0	0	0.0	2	40.0	26	26.0		
- มัธยมศึกษาตอนต้น (ม.3)	1	20.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	1	20.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	10	10.0		
- มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6)/ปวช. หรือเทียบเท่า	2	40.0	3	60.0	3	60.0	3	60.0	2	40.0	2	40.0	1	20.0	4	80.0	2	40.0	3	60.0	1	20.0	2	40.0	2	40.0	3	60.0	2	40.0	3	60.0	1	20.0	0	0.0	2	40.0	1	20.0	42	42.0
- อนุปริญญา/ปวส.หรือเทียบเท่า	1	20.0	0	0.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0	0	0.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	2	40.0	0	0.0	2	40.0	1	20.0	14	14.0		
- ปริญญาตรี	1	20.0	2	40.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	40.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	8	8.0		
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0		
1.2 สถานภาพในครัวเรือน																																										
- เป็นหัวหน้าครัวเรือน/เจ้าบ้าน	3	60.0	2	40.0	5	100.0	1	20.0	4	80.0	4	80.0	4	80.0	1	20.0	4	80.0	3	60.0	3	60.0	2	40.0	5	100.0	3	60.0	5	100.0	2	40.0	3	60.0	4	80.0	2	40.0	4	80.0	64	64.0
- สมาชิกในครัวเรือน	2	40.0	3	60.0	0	0.0	4	80.0	1	20.0	1	20.0	1	20.0	4	80.0	1	20.0	2	40.0	2	40.0	3	60.0	0	0.0	2	40.0	0	0.0	3	60.0	2	40.0	1	20.0	3	60.0	1	20.0	36	36.0
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0		
สมาชิกในครัวเรือน (ระบุ)																																										
- คู่สมรส	1	50.0	2	66.7	0	0.0	3	75.0	1	100.0	0	0.0	1	100.0	4	100.0	1	100.0	2	100.0	2	100.0	3	100.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	3	100.0	2	100.0	0	0.0	3	100.0	1	100.0	31	86.1
- น้อง	1	50.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	2.8		
- บุตร	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	25.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	5.6
- มารดา	0	0.0	1	33.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	2	5.6		
รวม	2	100.0	3	100.0	0	0.0	4	100.0	1	100.0	1	100.0	1	100.0	4	100.0	1	100.0	2	100.0	2	100.0	3	100.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	3	100.0	2	100.0	1	100.0	3	100.0	1	100.0	36	100.0
1.3 ภูมิสำเนา																																										
1.3.1 ภูมิสำเนา																																										
- อยู่ที่นี่ตั้งแต่เกิด (ข้ามไปตอบ ส่วนที่ 2)	1	20.0	3	60.0	2	40.0	4	80.0	1	20.0	2	40.0	2	40.0	3	60.0	2	40.0	2	40.0	3	60.0	3	60.0	4	80.0	1	20.0	0	0.0	2	40.0	2	40.0	3	60.0	4	80.0	4	80.0	48	48.0
- ย้ายมาจากที่อื่น	4	80.0	2	40.0	3	60.0	1	20.0	4	80.0	3	60.0	3	60.0	2	40.0	3	60.0	3	60.0	2	40.0	2	40.0	1	20.0	4	80.0	5	100.0	3	60.0	3	60.0	2	40.0	1	20.0	1	20.0	52	52.0
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0		
ย้ายมาจาก																																										
- ภาคเหนือ	0	0.0	1	50.0	1	33.3	0	0.0	0	0.0	0																															





ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของครัวเรือน ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		รวมทั้งหมด																																
	ตลาดนัดคูจักร		บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)		สถานีขนส่งหมอชิต		ตลาดนัดบางเขน		ซอยสิรินธร 2		ชุมทางสี่ชั้น		นิคมรถไฟ กม.11		วัดเสมียนนารี		โรงพยาบาลวิภาวดี		มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (บางเขน)		โรงเรียนอนุบาลวอหลักชัย		โรงเรียนบางเขน		สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์		วัดหลักสี่		การเคหะแห่งชาติทุ่งสองห้อง		ตลาดใหม่ดอนเมือง		วัดดอนเมือง				ท่าอากาศยานดอนเมือง		ซอยร่วมมิตร 37		ถนนช้างเอราวัณ 1																										
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ			จำนวน	ร้อยละ																													
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0																													
ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านสภาพธุรกิจของครัวเรือน																																																																			
2.1 อาชีพหลักของท่าน																																																																			
- รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.0																											
- พนักงานบริษัท/ลูกจ้าง/พนักงานโรงงาน	0	0.0	1	20.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	40.0	0	0.0	9	9.0																									
- รับจ้างทั่วไป	1	20.0	0	0.0	3	60.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	40.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	2	40.0	0	0.0	1	20.0	12	12.0																													
- ค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว	4	80.0	2	40.0	2	40.0	4	80.0	5	100.0	4	80.0	5	100.0	4	80.0	3	60.0	3	60.0	3	60.0	5	100.0	4	80.0	5	100.0	3	60.0	4	80.0	5	100.0	3	60.0	4	80.0	75	75.0																											
- ห้องเช่าและบริการ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.0																											
- แม่บ้าน	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.0																											
- ข้าราชการบำนาญ	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.0																													
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0																													
2.2 อาชีพรอง/อาชีพเสริมของท่าน (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)																																																																			
- ไม่มี	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	4	80.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	3	60.0	5	100.0	97	97.0																									
- มี	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	40.0	0	0.0	3	3.0																															
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0																													
มี คือ																																																																			
- ค้าขาย	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	3	100.0																													
รวม	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	3	100.0																													
2.3 ครัวเรือนของท่านประสบปัญหาการประกอบอาชีพหรือไม่ อย่างไร																																																																			
- ไม่ประสบปัญหา	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0																											
- ประสบปัญหา	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0																													
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0																													



ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของครัวเรือน ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		รวมทั้งหมด							
	สถานีจตุจักร		บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)		สถานีขนส่งหมอชิต		สถานีบางซื่อ		ซอยสีริน 2		ชุมทางคลองจั่น		นิคมรถไฟ กม.11		วัดเสมียนนารี		โรงพยาบาลวิภาวดี		มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (บางเขน)		โรงเรียนอนุบาลวมสักขี		โรงเรียนบางเขน		สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์		วัดหลักสี่		การเคหะแห่งชาติ ทุ่งสองห้อง		ตลาดใหม่ดอนเมือง		วัดดอนเมือง		ท่าอากาศยานดอนเมือง		ซอยร่วมมิตร 37		ถนนข้าวเมารวม 1			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0
3.4 การรักษาพยาบาลเมื่อเจ็บป่วย ส่วนใหญ่ไปรับการรักษาหรือใช้บริการที่																																										
- ซื้จากร้านขายยา	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	25.0	1	100.0	2	66.7	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	33.3	0	0.0	2	50.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	40.0	9	19.1
- โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบล	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	1	25.0	0	0.0	1	25.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	25.0	0	0.0	1	33.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	5	10.6
- โรงพยาบาลประจำอำเภอ	0	0.0	1	25.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	3	75.0	0	0.0	1	25.0	0	0.0	1	33.3	1	100.0	2	50.0	1	100.0	1	33.3	0	0.0	2	50.0	2	66.7	0	0.0	1	100.0	3	60.0	20	42.6
- คลินิก/โรงพยาบาลเอกชน	1	100.0	3	75.0	0	0.0	3	60.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	25.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	8	17.0
- โรงพยาบาลประจำจังหวัด	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	25.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0	0	0.0	1	33.3	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	5	10.6
รวม	1	100.0	4	100.0	1	100.0	5	100.0	0	0.0	4	100.0	0	0.0	4	100.0	1	100.0	3	100.0	1	100.0	4	100.0	1	100.0	3	100.0	2	100.0	4	100.0	3	100.0	0	0.0	1	100.0	5	100.0	47	100.0
3.5 ปัญหาในการให้บริการด้านสาธารณสุข																																										
- ไม่มี	1	100.0	4	100.0	1	100.0	5	100.0	0	0.0	3	75.0	0	0.0	4	100.0	1	100.0	3	100.0	1	100.0	3	75.0	1	100.0	3	100.0	2	100.0	4	100.0	3	100.0	0	0.0	1	100.0	5	100.0	45	95.7
- มี	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	25.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	25.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	4.3
รวม	1	100.0	4	100.0	1	100.0	5	100.0	0	0.0	4	100.0	0	0.0	4	100.0	1	100.0	3	100.0	1	100.0	4	100.0	1	100.0	3	100.0	2	100.0	4	100.0	3	100.0	0	0.0	1	100.0	5	100.0	47	100.0
มี ได้แก่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)																																										
- บุคลากรไม่เพียงพอ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0
รวม	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	100.0
3.6 การใช้น้ำในครัวเรือนของท่าน																																										
3.6.1 น้ำบริโภค (น้ำดื่ม)																																										
แหล่งที่มา																																										
- น้ำประปา	2	40.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	40.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	2	40.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	7	7.0
- ซื้จากตู้จำหน่ายขวด/ถังก	3	60.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	3	60.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	3	60.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	4	80.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	93	93.0
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0
คุณภาพน้ำ																																										
- คุณภาพดี	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0
การปรับปรุงคุณภาพน้ำ																																										
- ไม่ได้ทำอะไรเลย	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0
ความเพียงพอ																																										
- เพียงพอ	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0
- ไม่เพียงพอ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0
3.6.2 น้ำอุปโภค (น้ำสำหรับซักล้าง น้ำใช้)																																										
แหล่งที่มา																																										
- น้ำประปา	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0
คุณภาพน้ำ																																										
- คุณภาพดี	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0
การปรับปรุงคุณภาพน้ำ																																										
- ไม่ได้ทำอะไรเลย	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0</						



ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของครัวเรือน ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

[illegible]

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของครัวเรือน ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าขานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

[illegible]



ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของครัวเรือน ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

[illegible]

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของครัวเรือน ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

[illegible]



ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของครัวเรือน ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

[illegible]



ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของครัวเรือน ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

[illegible]

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของครัวเรือน ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		จุดเก็บ (รอบสถานี)		รวมทั้งหมด							
	ตลาดนัดจตุจักร		บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน)		สถานีขนส่งหมอชิต		ตลาดนัดบางเขน		ซอยสีริน 2		ชุมชนหลังจีน		นิคมรถไฟ กม.11		วัดเมียบนารี		โรงพยาบาลวิภาวดี		มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (บางเขน)		โรงเรียนอนุบาลวัดลี้		โรงเรียนบางเขน		สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์		วัดหลักสี่		การเคหะแห่งชาติ ฟังก์สองห้อง		ตลาดใหม่ดอนเมือง		วัดดอนเมือง		ท่าอากาศยานดอนเมือง		ซอยรามมิตร 37		ถนนช้างเอราวัณ 1			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ				
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	100	100.0				
6.3 ที่ผ่านมามีท่านเคยได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของโครงการฯ หรือไม่																																										
- ไม่เคย (ถ้าไม่เคยได้รับผลกระทบข้ามไปข้อ 6.7)	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	4	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	98	99.0				
- เคย	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	20.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	1.0		
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	4	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	99	100.0				
เคย ผลกระทบด้าน																																										
- สิ่งแวดล้อม	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0		
- อื่นๆ	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
รวม	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0		
6.4 เมื่อได้รับผลกระทบมีการแจ้ง/ร้องเรียนหรือไม่ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)																																										
- ไม่ได้แจ้งหน่วยงานใด	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0		
รวม	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0		
6.5 การแก้ไขข้อร้องเรียน ณ ปัจจุบัน																																										
- ยังไม่ได้รับการแก้ไข	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0		
รวม	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0		
6.6 หน่วยงานที่ดำเนินการแก้ไขข้อร้องเรียน																																										
- ไม่มี	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0		
รวม	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	1	100.0		
6.7 ท่านมีความพึงพอใจต่อโครงการระดับใด																																										
6.7.1 ด้านความปลอดภัย																																										
- น้อยที่สุด	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
- น้อย	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
- ปานกลาง	0	0.0	5	100.0	0	0.0	5	100.0	0	0.0	5	100.0	0	0.0	5	100.0	0	0.0	5	100.0	1	20.0	5	100.0	1	20.0	5	100.0	4	80.0	0	0.0	5	100.0	5	100.0	51	51.5				
- มาก	5	100.0	0	0.0	5	100.0	0	0.0	5	100.0	0	0.0	4	100.0	0	0.0	5	100.0	0	0.0	4	80.0	0	0.0	4	80.0	0	0.0	5	100.0	0	0.0	1	20.0	5	100.0	5	100.0	48	48.5		
- มากที่สุด	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	4	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	99	100.0				
ค่าเฉลี่ย	4.00		3.00		4.00		3.00		4.00		3.00		4.00		3.00		4.00		3.00		3.80		3.00		3.80		3.00		4.00		3.00		3.20		4.00		4.00		3.00		3.48	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000		0.000		0.000		0.000		0.000		0.000		0.000		0.000		0.000		0.000		0.447		0.000		0.447		0.000		0.000		0.000		0.447		0.000		0.000		0.502			
6.7.2 ด้านสังคม																																										
- น้อยที่สุด	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
- น้อย	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
- ปานกลาง	0	0.0	5	100.0	0	0.0	5	100.0	0	0.0	4	80.0	0	0.0	4	80.0	0	0.0	5	100.0	1	20.0	3	60.0	1	20.0	5	100.0	0	0.0	5	100.0	5	100.0	0	0.0	5	100.0	48	48.5		
- มาก	5	100.0	0	0.0	5	100.0	0	0.0	5	100.0	1	20.0	4	100.0	1	20.0	5	100.0	0	0.0	4	80.0	2	40.0	4	80.0	0	0.0	5	100.0	0	0.0	5	100.0	5	100.0	0	0.0	51	51.5		
- มากที่สุด	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0				
รวม	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	4	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	5	100.0	99	100.0		
ค่าเฉลี่ย	4.00		3.00		4.00		3.00		4.00		3.20		4.00		3.20		4.00		3.00		3.80		3.40		3.80		3.00		4.00		3.00		3.00		4.00		4.00		3.00		3.52	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000		0.000		0.000		0.000		0.000		0.447		0.000		0.447		0.000		0.000		0.447		0.548		0.447		0.000		0.000		0.000		0.000		0.000		0.000		0.502			



ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของครัวเรือน ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

[illegible]



ตารางที่ 3 (ต่อ)

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของครัวเรือน ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

[illegible]

ตารางที่ 4

ผลแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของสถานประกอบการ ประจำปี 2565

ต่อโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
<b>ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม</b>		
1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม		
1.1.1 เพศ		
- ชาย	3	100.0
- หญิง	0	0.0
รวม	3	100.0
1.1.2 อายุ		
- 20-30 ปี	0	0.0
- 31-40 ปี	0	0.0
- 41-50 ปี	3	100.0
- 51-60 ปี	0	0.0
- มากกว่า 60 ปี	0	0.0
รวม	3	100.0
1.1.3 ศาสนา		
- พุทธ	3	100.0
รวม	3	100.0
1.1.4 ระดับการศึกษาสูงสุด		
- มัธยมศึกษาตอนปลาย (ม.6)/ปวช. หรือเทียบเท่า	1	33.3
- ปริญญาตรี	2	66.7
รวม	3	100.0
1.1.5 ตำแหน่งของท่านในหน่วยงาน		
- ผู้จัดการฝ่ายอาคาร	2	66.7
- เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย	1	33.3
รวม	3	100.0
1.1.6 ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งมาแล้ว		
- น้อยกว่า 1 ปี	0	0.0
- ระหว่าง 1-5 ปี	1	33.3
- ระหว่าง 6-10 ปี	0	0.0
- ระหว่าง 11-15 ปี	0	0.0
- ระหว่าง 16-20 ปี	2	66.7
- มากกว่า 20 ปีขึ้นไป	0	0.0
รวม	3	100.0

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
1.2 ภูมิสำเนา		
1.2.1 ภูมิสำเนา		
- อยู่พื้นที่ตั้งแต่เกิด (ข้ามไปตอบ ส่วนที่ 2)	0	0.0
- ย้ายมาจากที่อื่น	3	100.0
รวม	3	100.0
ย้ายมาจาก		
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	3	100.0
รวม	3	100.0
ระยะเวลาที่ย้ายมา		
- น้อยกว่า 1 ปี	0	0.0
- ระหว่าง 1-5 ปี	1	33.3
- ระหว่าง 6 -10 ปี	0	0.0
- ระหว่าง 11 - 15 ปี	0	0.0
- ระหว่าง 16 -20 ปี	0	0.0
- มากกว่า 20 ปีขึ้นไป	2	66.7
รวม	3	100.0
<b>ส่วนที่ 2 การกิจ / พื้นที่และความรับผิดชอบ</b>		
2.1 การกิจ / พื้นที่และความรับผิดชอบของหน่วยงานท่านในปัจจุบัน		
- ดูแลฝ่ายอาคาร	2	66.7
- รักษาความปลอดภัยและดูแลอาคาร	1	33.3
รวม	3	100.0
2.2 พื้นที่/ชุมชนที่รับผิดชอบ		
- อาคารให้เช่าทั่วไป	1	33.3
- พื้นที่ให้เช่าทั่วไป	1	33.3
- บริษัท แพลน ฟอรั คิตส์ จำกัด	1	33.3
รวม	3	100.0
<b>ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านสุขภาพอนามัยของหน่วยงาน / ชุมชน</b>		
3.1 สุขภาพ อนามัยและสาธารณสุข		
ปัญหาสุขภาพอนามัยและสาธารณสุข		
- ไม่ระบุ	3	100.0
รวม	3	100.0
การแก้ปัญหาสุขภาพอนามัยและสาธารณสุข		
- ไม่ระบุ	3	100.0
รวม	3	100.0

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
<b>ส่วนที่ 4 การรับทราบข้อมูล/ข่าวสาร และการมีส่วนร่วมกิจกรรมของโครงการ</b>		
4.1 ท่านทราบหรือรู้จักโครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร (รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ) หรือไม่		
- ไม่ทราบ/ไม่รู้จัก (ข้ามไปส่วนที่ 6 ข้อ 6.3)	0	0.0
- ทราบ / รู้จัก	3	100.0
รวม	3	100.0
4.2 ช่วงที่ผ่านมาท่านเคยเข้าร่วมกิจกรรมกับโครงการฯ หรือไม่		
- ไม่เคย	3	100.0
- เคยเข้าร่วม	0	0.0
รวม	3	100.0
4.3 หากโครงการฯ จัดกิจกรรมที่เป็นประโยชน์ต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อมร่วมกับชุมชน ท่านยินดีเข้าร่วมหรือไม่		
- ยินดีเข้าร่วม	3	100.0
- ไม่ยินดี	0	0.0
รวม	3	100.0
4.4 ท่านต้องการให้ ทางโครงการฯ ส่งเสริมกิจกรรมด้านใดให้กับชุมชนของท่าน		
- ไม่ต้องการ	0	0.0
- ต้องการ	3	100.0
รวม	3	100.0
<b>ต้องการ ได้แก่ (ตอบได้มากกว่า 1 คำตอบ)</b>		
- สนับสนุนด้านการศึกษา เช่นทุนการศึกษา พัฒนาโรงเรียน มอบอุปกรณ์การศึกษา	2	18.2
- สนับสนุนด้านสุขภาพอนามัยของชุมชน เช่น รพ.สต. ศูนย์สุขภาพชุมชน	3	27.2
- สนับสนุนด้านศาสนา และวัฒนธรรม เช่น ทำนุบำรุงศาสนา ทอดผ้าป่า ร่วมกิจกรรมตามประเพณี	2	18.2
- สนับสนุนด้านคุณภาพชีวิต เช่น สนับสนุนอาชีพชุมชน รับแรงงานท้องถิ่น	1	9.1
- สนับสนุนด้านกีฬา และกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน	1	9.1
- สนับสนุนงานด้านสาธารณประโยชน์ เช่น ปลูกต้นไม้ ทำความสะอาด ร่วมพัฒนาชุมชน	1	9.1
- ดูแลและจัดการปัญหาตามสิ่งแวดล้อม เช่น จัดการเรื่องกลิ่นเหม็น ผืนละออง ขยะ น้ำเสีย	1	9.1
รวม	11	100.0
<b>ส่วนที่ 5 ผลกระทบและทัศนคติต่อการดำเนินโครงการ</b>		
5.1 ท่านคิดว่าที่ผ่านมาการดำเนินงานของโครงการฯ มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และด้านสุขภาพอนามัยของชุมชน หรือไม่		
ด้านสิ่งแวดล้อม		
5.1.1 ส่งผลกระทบต่อชุมชน		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
5.1.2 ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการของโครงการ		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
5.1.3 ได้รับผลกระทบจากน้ำเสียของโครงการ		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
5.1.4 ได้รับผลกระทบจากของเสียจากกิจกรรมของโครงการ		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
5.1.5 ได้รับผลกระทบจากเขม่า/ควันจากกิจกรรมของโครงการ		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
5.1.6 ทำให้เกิดการจราจรติดขัด		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
5.1.7 ต้องเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางเพราะปัญหาการจราจรติดขัด		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
<b>ด้านสุขภาพอนามัย</b>		
5.1.1 ส่งผลให้เกิดโรคระบบทางเดินหายใจ เช่น โรคหอบหืด ภูมิแพ้		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
5.1.2 ส่งผลให้เกิดโรคเกี่ยวกับผิวหนัง ผด ผื่น คัน		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
5.1.3 ทำให้เกิดการเจ็บป่วยด้วยสาเหตุอื่นเนื่องมาจากมลพิษจากโครงการ เช่น คัดจมูก แสบจมูก แสบคอ แสบตาหรือคันตา ตาแดง ปวดศีรษะ		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
5.1.4 เกิดความเครียด วิตกกังวล ความรำคาญ จากการดำเนินการ		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
5.1.5 การเพิ่มขึ้นของโรคระบบทางเดินหายใจ		
- ไม่มีผลกระทบ	3	100.0
- มีผลกระทบ	0	0.0
รวม	3	100.0
5.2 ท่านคิดว่าที่ผ่านมาการดำเนินงานของโครงการฯ มีผลประโยชน์หรือผลดีด้านเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชน หรือไม่		
5.2.1 ทำให้การเดินทางสะดวกรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	3	100.0
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	33.3
- มาก	2	66.7
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.67	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.577	
5.2.2 ลดปัญหาการจราจรติดขัด		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	3	100.0
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	3	100.0
- มาก	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.2.3 สร้างงานให้กับประชาชนในชุมชน		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	3	100.0
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	3	100.0
- มาก	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
5.2.4 ทำให้การค้าขายของร้านค้าปลีกและธุรกิจบริการต่างๆ ดีขึ้น		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	3	100.0
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	33.3
- มาก	2	66.7
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.67	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.577	
5.2.5 ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล หรือ รถรับจ้างส่วนบุคคล		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	3	100.0
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	3	100.0
- มาก	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.2.6 ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้น และเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	3	100.0
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	33.3
- มาก	2	66.7
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.67	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.577	
5.2.7 ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	3	100.0
รวม	3	100.0

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	1	33.3
- มาก	2	66.7
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.67	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.577	
5.2.8 ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้าในการขับเคลื่อนตัวรถ		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	3	100.0
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	3	100.0
- มาก	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.2.9 ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้ามหานคร		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	3	100.0
รวม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	3	100.0
- มาก	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.2.10 ช่วยแก้ปัญหาการจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต		
- ไม่มีผลประโยชน์	0	0.0
- มีผลประโยชน์	3	100.0
รวม	3	100.0

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
ระดับของปัญหา		
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	3	100.0
- มาก	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	2.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.3 ท่านเคยร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินงานของโครงการฯ หรือไม่		
- ไม่เคย	3	100.0
- เคย	0	0.0
รวม	3	100.0
5.3.1 ปัญหาผลกระทบที่ท่านร้องเรียน ได้รับการแก้ไขหรือไม่		
- ยังไม่ได้รับการแก้ไข	0	0.0
- แก้ไขแล้วแต่ยังไม่เรียบร้อย	0	0.0
- ได้รับการแก้ไขเรียบร้อยแล้ว	0	0.0
รวม	0	0.0
5.4 ท่านมีความพึงพอใจต่อการดูแลสังคมของโครงการระดับใด		
5.4.1 ด้านความปลอดภัย		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	0	0.0
- มาก	3	100.0
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	4.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.4.2 ด้านสังคม		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	0	0.0
- มาก	3	100.0
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	4.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	



รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
5.4.3 ด้านสิ่งแวดล้อม		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	0	0.0
- มาก	3	100.0
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	4.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.4.4 ด้านกิจกรรมชุมชนสัมพันธ์/การมีส่วนร่วม		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	0	0.0
- มาก	3	100.0
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	4.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.4.5 ด้านสุขภาพของประชาชน		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	0	0.0
- มาก	3	100.0
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	4.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
5.4.6 การเปิดเผยข้อมูล		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	0	0.0
- มาก	3	100.0
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	4.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.4.7 อื่นๆ		
- น้อยที่สุด	0	0.0
- น้อย	0	0.0
- ปานกลาง	0	0.0
- มาก	0	0.0
- มากที่สุด	0	0.0
รวม	0	0.0
ค่าเฉลี่ย	0.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
5.5 โดยภาพรวมท่านมีความพึงพอใจระดับใด		
- มากที่สุด	0	0.0
- มาก	3	100.0
- ปานกลาง	0	0.0
- น้อย	0	0.0
- น้อยที่สุด	0	0.0
- ไม่มีความคิดเห็น	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	4.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	
ส่วนที่ 6 ความเชื่อมั่น และความคิดเห็นต่อโครงการ		
6.1 ท่านมีความเชื่อมั่นต่อระบบการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมและมาตรการป้องกันผลกระทบด้านต่างๆ ของโครงการ เพียงใด		
- ไม่เชื่อมั่น	0	0.0
- มีความเชื่อมั่นน้อย	0	0.0
- มีความเชื่อมั่นปานกลาง	0	0.0
- มีความเชื่อมั่นมาก	3	100.0
- ไม่ทราบ/ไม่แน่ใจ	0	0.0
รวม	3	100.0
ค่าเฉลี่ย	1.00	
ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	0.000	

รายละเอียด	จำนวน	ร้อยละ
จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม	3	100.0
มีความเชื่อมั่นมาก เพราะ		
- มีระบบการจัดการที่ส่งเสริมระบบสาธารณูปโภคที่ดีขึ้น	1	33.3
- มีระบบการจัดการที่ดี	1	33.3
- มีมาตรการการป้องกันผลกระทบที่ดี	1	33.3
รวม	3	100.0
6.2 ความคิดเห็นในภาพรวมของท่านที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการฯ ในปี พ.ศ. 2565 ที่มีต่อชุมชน		
- ผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย	3	100.0
- ผลเสียมากกว่าผลประโยชน์	0	0.0
- ไม่แสดงความคิดเห็น	0	0.0
รวม	3	100.0
ผลประโยชน์มากกว่าผลเสีย เพราะ		
- ทุกคนได้ใช้ประโยชน์	1	33.3
- ส่งเสริมระบบสาธารณูปโภคให้ดีขึ้น	1	33.3
- ทำให้ชุมชนเจริญมากขึ้น	1	33.3
รวม	3	100.0
6.3 ข้อเสนอแนะอื่นๆ เกี่ยวกับโครงการ		
- ด้านข้อมูลข่าวสาร	0	0.0
- ด้านผลกระทบต่างๆ	0	0.0
- ด้านข้อเสนอแนะโครงการ	1	33.3
- ไม่แสดงความคิดเห็น	2	66.7
รวม	3	100.0
ด้านข้อมูลข่าวสาร		
- ไม่ระบุ	3	100.0
รวม	3	100.0
ด้านผลกระทบต่างๆ		
- ไม่ระบุ	3	0.0
รวม	3	0.0
ด้านข้อเสนอแนะโครงการ		
- ให้ตัดไฟฟ้าตามแนวได้รางรถไฟในพื้นที่ในเวลากลางคืน เพื่อลดปัญหาทางเบี่ยงได้	1	100.0
รวม	1	100.0
ไม่มีความคิดเห็น		
- ไม่มีความคิดเห็น	2	100.0
รวม	2	100.0

## ภาคผนวก ข-3

เอกสารสนับสนุนกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน

## โครงการ CSR “มอบรอยยิ้มให้น้อง พร้อมเสริมสร้างพัฒนาการเด็ก”



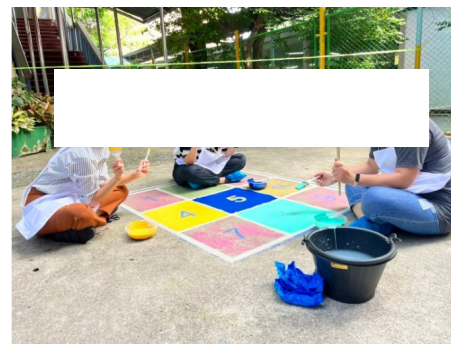
รฟฟท. จัดโครงการ CSR “มอบรอยยิ้มให้น้อง พร้อมเสริมสร้างพัฒนาการเด็ก”

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง จัดโครงการ CSR “มอบรอยยิ้มให้น้อง พร้อมเสริมสร้างพัฒนาการเด็ก” ปรับปรุงลานอเนกประสงค์ ให้แก่ โรงเรียนชุมชนทางดิ่งชั้น เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2565

นายสุเทพ พันธุ์เพ็ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ผู้ให้บริการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง เปิดเผยว่า เพื่อให้สอดคล้องตามนโยบายความรับผิดชอบต่อสังคมที่บริษัทให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องผ่านการจัดกิจกรรม CSR ต่างๆ ที่จะช่วยส่งเสริมการเรียนรู้ พัฒนาการ และสุขภาพของเด็ก และเยาวชน ซึ่งจะเติบโตขึ้นเป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติต่อไปในอนาคต รวมทั้งช่วยส่งเสริมโรงเรียน หรือสถานศึกษาที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกับรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ให้มีลานกิจกรรมที่สามารถใช้ประโยชน์ในการจัดกิจกรรมต่างๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด บริษัทจึงได้จัดโครงการ CSR “มอบรอยยิ้มให้น้อง พร้อมเสริมสร้างพัฒนาการเด็ก” ปรับปรุงลานอเนกประสงค์ ณ โรงเรียนชุมชนทางดิ่งชั้น โดยมีพิธีเปิดโครงการ เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2565 ที่ผ่านมา

รถไฟฟ้าสายสีแดง ยกระดับคุณภาพชีวิตชานเมือง

Call Center 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง





## กิจกรรมแจกชุดตรวจ ATK , ปรอทัวด์ใช้ และหน้ากากอนามัย ให้แก่ชุมชนสวนผัก บริเวณรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงสถานีจตุจักร



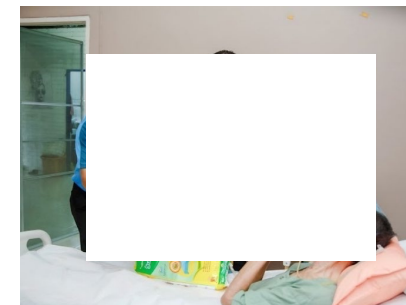
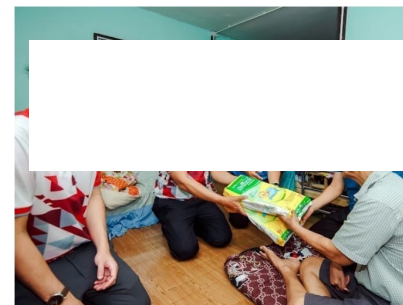
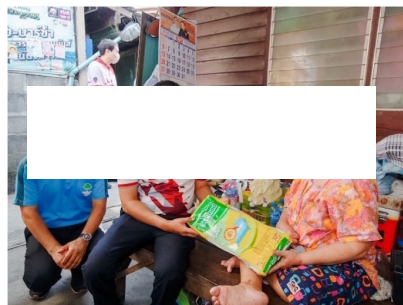
รฟฟท. จัดกิจกรรมเพื่อสังคมแจกชุดตรวจ ATK , ปรอทัวด์ใช้ และหน้ากากอนามัย จำนวน 500 ชุดให้แก่ชุมชนสวนผัก บริเวณรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงสถานีจตุจักร

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด หรือผู้ให้บริการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง จัดกิจกรรมเพื่อสังคม แจกชุดตรวจ ATK , ปรอทัวด์ใช้ และหน้ากากอนามัย จำนวน 500 ชุดให้แก่ชุมชนสวนผัก บริเวณรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงสถานีจตุจักร

นายสุเทพ พันธุ์เพ็ง กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด หรือผู้ให้บริการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง เปิดเผยว่าเพื่อเป็นไปตามนโยบายของบริษัทในส่วนของความรับผิดชอบต่อสังคม ( CSR ) ที่บริษัทให้ความสำคัญ และดำเนินการมาอย่างต่อเนื่อง และเพื่อสนับสนุนมาตรการลดความเสี่ยงในการแพร่กระจายเชื้อไวรัสโควิด-19 ในชุมชน โดยมอบชุดตรวจโควิด-19 แบบตรวจหาแอนติเจนด้วยตนเอง ( Antigen Rapid Test Kit ) ปรอทัวด์ใช้ และหน้ากากอนามัย จำนวน 500 ชุดให้แก่ชุมชนสวนผัก บริเวณรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงสถานีจตุจักร รวมทั้งมอบแผ่นรองซับสำหรับผู้ป่วย และผู้สูงอายุที่นอนติดเตียง โดยมีประธานชุมชนสวนผักเป็นตัวแทนรับมอบ

หากมีข้อสงสัยสามารถติดต่อสอบถามรายละเอียดข้อมูลเพิ่มเติมได้ที่ส่วนบริการลูกค้า 1690 ตลอด 24 ชั่วโมง

รถไฟฟ้าสายสีแดง ยกระดับคุณภาพชีวิตชุมชนเมือง



## ภาคผนวก ข-4

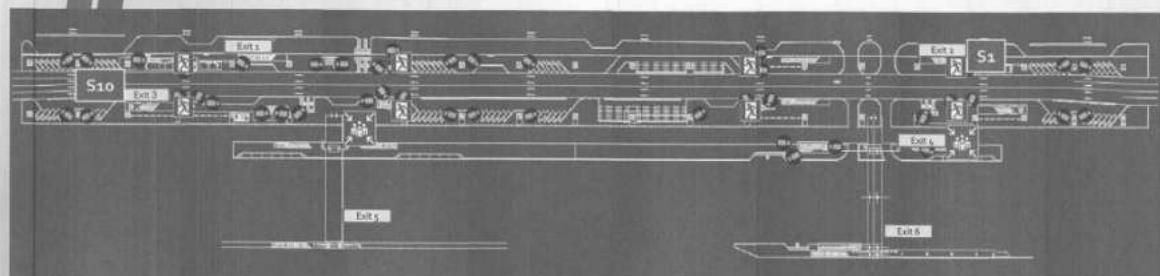
---

แผนงานด้านความปลอดภัยและแผนฉุกเฉินในระยะดำเนินการ

# แผนการอพยพสถานีดอนเมือง

## Station Evacuate Plans

### Ground Floor



Fire Exit



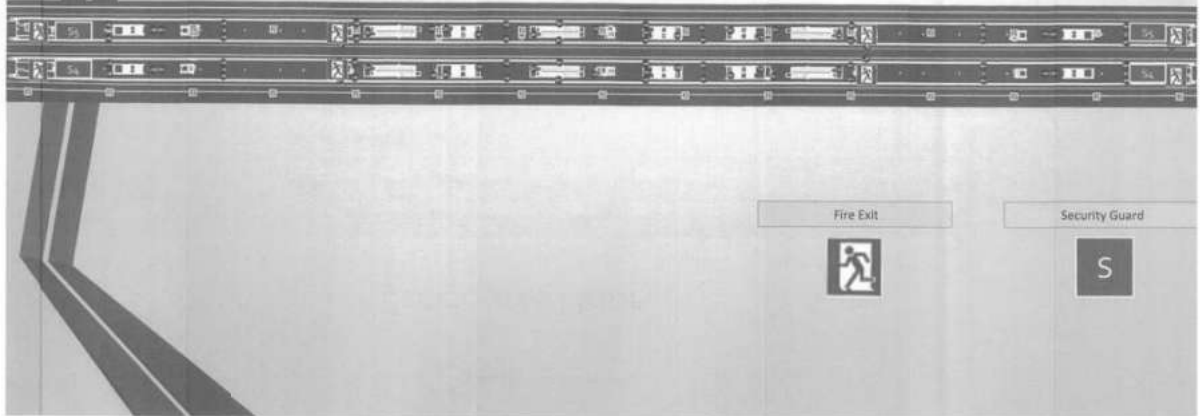
Security Guard



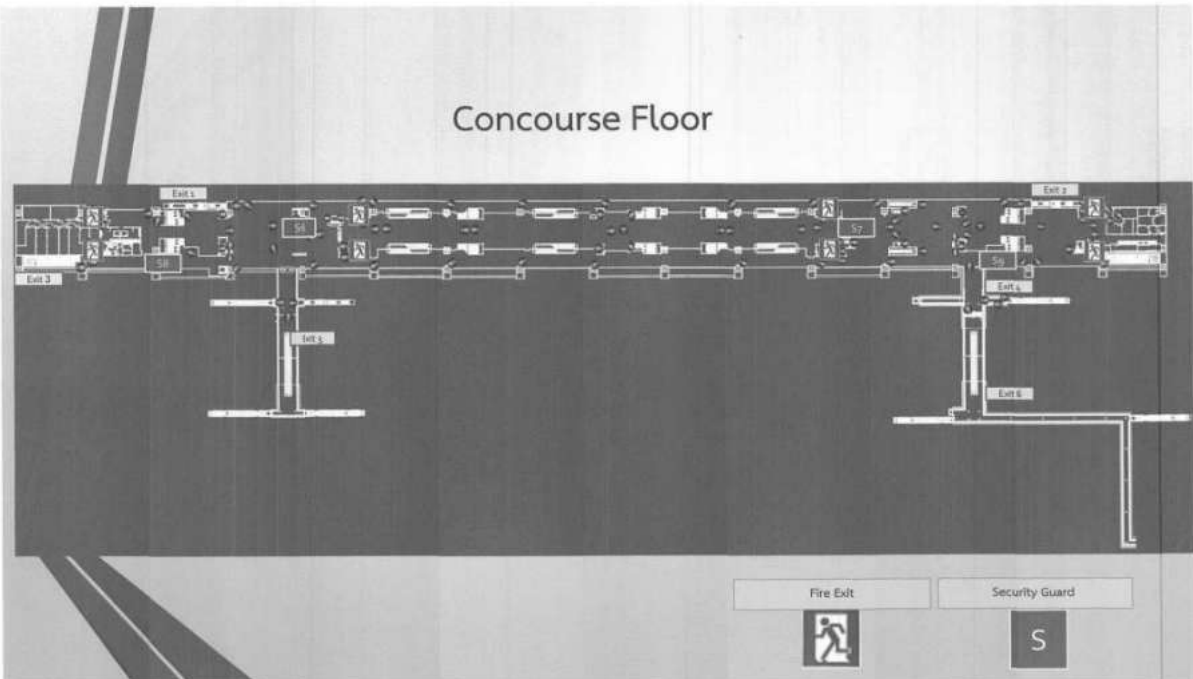
Meeting Point



## LD Platform Floor



## Concourse Floor

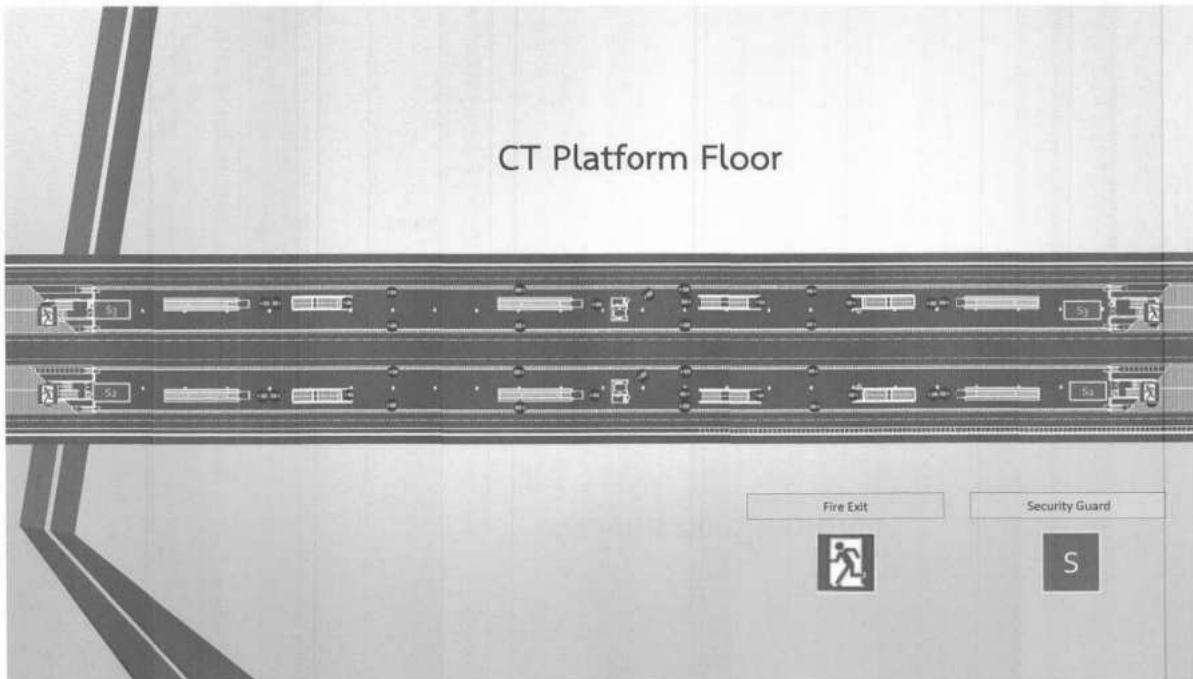




## กำลังพล สถานีดอนเมือง

■ SCO	1 คน
■ SCSO	1 คน
■ CSO	2 คน
■ แม่บ้าน	3 คน
■ รปภ.	14 คน

## CT Platform Floor



## หน้าที่ของแต่ละตำแหน่ง

- SCO ประจำห้องนาย SOR ประสานงานกับ ICO, LCO เพื่อสื่อสารและร้องขอหน่วยสนับสนุนจากภายนอกและให้คำสั่งแก่เจ้าหน้าที่ทุกตำแหน่งในสถานี
- SCSO ให้ความช่วยเหลือ CSO ในการช่วยเหลือผู้โดยสารเมื่อมีการอพยพจัดการเหตุการณ์ต่างๆ และคอยช่วยเหลือ SCO ในห้อง SOR เกี่ยวกับการจัดทำรายงานเหตุการณ์ รวมถึงการนำธงและกล่องปฐมพยาบาล เพื่อนำทางไปที่จุดรวมพล และช่วยเหลือผู้โดยสารที่ต้องการความช่วยเหลือหรือได้รับบาดเจ็บ
- CSO
  - T1 ช่วยอำนวยความสะดวกในการช่วยเหลือผู้โดยสารในเหตุการณ์ที่ต้องมีการอพยพ รวมถึงคอยตรวจสอบตามห้องต่างๆ เช่น ห้องใน Back of house
  - T2 ช่วยรับหน่วยสนับสนุนจากภายนอกที่เข้ามาจากชั้น ground เพื่อพามารายงานตัวที่ห้องนายสถานี และช่วยอำนวยความสะดวกในการช่วยเหลือผู้โดยสารออกจากพื้นที่และคอยตรวจสอบห้องต่างๆในบริเวณห้องพักพนักงาน

## หน้าที่ของแต่ละตำแหน่ง

- รปภ
  - S1 (หัวหน้ารปภ) ประจำที่ชั้นกรวด ทางออก 2 คอยสกัดผู้โดยสารที่จะขึ้นมาที่สถานี และกันนักข่าวและสื่อต่างๆ และ คอยดูแลผู้โดยสารที่จะขึ้นจากทางออกที่ 4 คอยดูแลผู้โดยสารที่จะลงจากชั้นจำหน่ายตั๋ว และแนะนำผู้โดยสารในการใช้ระบบขนส่งอื่น
  - S2 อยู่บนชานชาลา CT ผังขาขึ้น มี 2 คน นำผู้โดยสารจากชานชาลา ลงสู่ชั้นจำหน่ายตั๋ว และตรวจสอบผู้โดยสารบนชานชาลา เคลิียร์ชานชาลาและลงมาจากชานชาลาเป็นครั้งสุดท้าย
  - S3 อยู่บนชานชาลา CT ผังขาล่อง มี 2 คน นำผู้โดยสารจากชานชาลา ลงสู่ชั้นจำหน่ายตั๋ว และตรวจสอบผู้โดยสารบนชานชาลา เคลิียร์ชานชาลาและลงมาจากชานชาลาเป็นครั้งสุดท้าย
  - S4 อยู่บนชานชาลา LD ผังขาขึ้น มี 2 คน นำผู้โดยสารจากชานชาลา ลงสู่ชั้นจำหน่ายตั๋ว และตรวจสอบผู้โดยสารบนชานชาลา เคลิียร์ชานชาลาและลงมาจากชานชาลาเป็นครั้งสุดท้าย

## หน้าที่ของแต่ละตำแหน่ง

### • รปภ

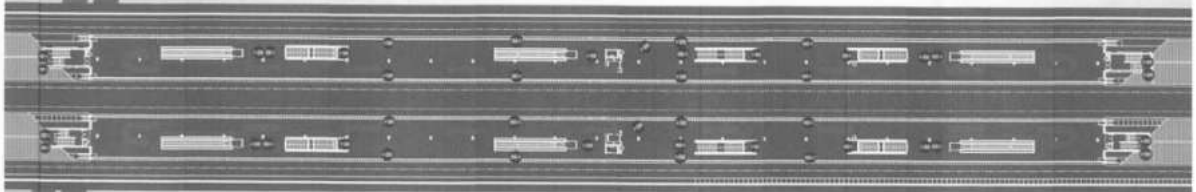
- S5 อยู่บนชั้นขาลา LD มีงาช้าง 2 คน นำผู้โดยสารจากชั้นขาลา ลงสู่ชั้นจำหน่ายตั๋ว และตรวจสอบผู้โดยสารบนชั้นขาลา เคสียร์ชั้นขาลา และลงมาจากชั้นขาลาเป็นครั้งสุดท้าย
- S6 จะอยู่บนานพ มีงาช้างจำหน่ายตั๋วที่ 1 ช่วยอำนวยความสะดวกผู้โดยสารออกจากพื้นที่ ไปยังทางออกที่ใกล้ที่สุด และคอยกันไม่ให้ผู้โดยสารขึ้นสู่ชั้นขาลาเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและความปลอดภัยในการอพยพ
- S7 จะอยู่บนานพ มีงาช้างจำหน่ายตั๋วที่ 2 ช่วยอำนวยความสะดวกผู้โดยสารออกจากพื้นที่ ไปยังทางออกที่ใกล้ที่สุด และคอยกันไม่ให้ผู้โดยสารขึ้นสู่ชั้นขาลาเพื่อความปลอดภัยของผู้โดยสารและความปลอดภัยในการอพยพ
- S8 ประจำอยู่ตรงทางเชื่อมที่ 1 กันผู้โดยสารจากทางออก 3 และ 5 ไม่ให้ขึ้นมาที่สถานี และคอยช่วยเหลือผู้โดยสารในการอพยพออกนอกสถานี เมื่อผู้โดยสารออกหมดแล้วให้ปิดทางออก 3 และ 5 ทันที

## หน้าที่ของแต่ละตำแหน่ง

### • รปภ

- S9 ประจำอยู่ตรงทางเชื่อมที่ 2 กันผู้โดยสารจากทางออก 6 และจุดเชื่อมต่อนามบิน ไม่ให้เข้ามาที่สถานี และคอยช่วยเหลือผู้โดยสารในการอพยพออกนอกสถานี และคอยแนะนำเจ้าหน้าที่ในการไปที่จุดรวมพล เมื่อผู้โดยสารออกหมดแล้วให้ปิดทางออก 6 ทันที
- S10 จะอยู่ที่ชั้นกรวดทางออกที่ 3 คอยสกัดผู้โดยสารที่จะขึ้นมาที่สถานี ทั้งทางออกที่ 1 และ 3 และกันนักข่าวและสื่อต่างๆ และ คอยดูแลผู้โดยสารที่จะลงจากชั้นจำหน่ายตั๋ว และแนะนำผู้โดยสารในการใช้ระบบขนส่งอื่น

## CT Platform Floor

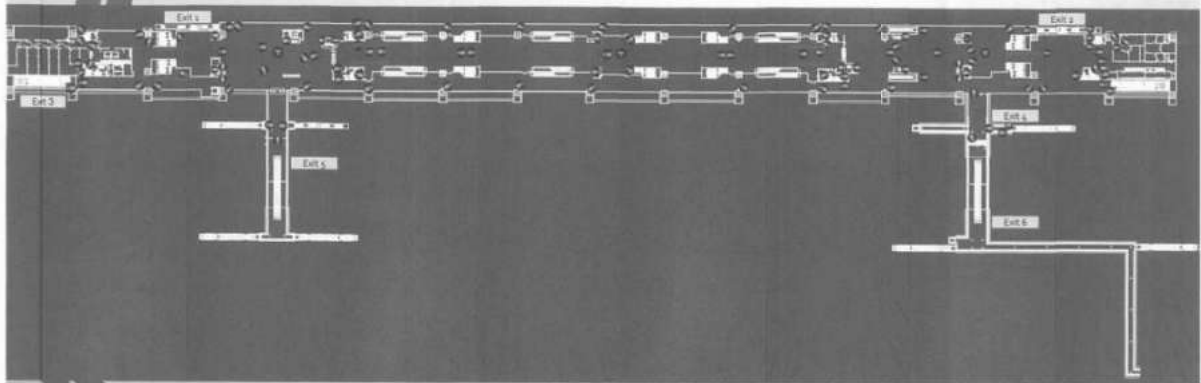


อพยพผู้โดยสารจากตรงกลาง Platform ออกสู่ทางออกฉุกเฉินหรือบันไดธรรมดาสุดท้าย

## หน้าที่ของแต่ละตำแหน่ง

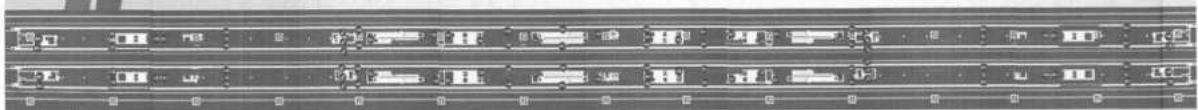
- แม่บ้านทุกคนช่วยตรวจเช็คห้องน้ำและจุดอัชของสถานี ไม่ให้ผู้โดยสารตกค้าง และช่วยเหลือ รปภ. ในการอพยพ
- เมื่อผู้โดยสารคนสุดท้ายออกจากสถานีแล้ว ให้เจ้าหน้าที่ทุกคนออกไปรวมกันที่จุดรวมพล ตรงทางออกที่ 6 และคนสุดท้ายคือ นายสถานีจะเป็นคนนับจำนวนพนักงานและเจ้าหน้าที่ เพื่อเช็คกำลังพล และแจ้งกลับไปยัง ICO

## Concourse Floor



เมื่ออพยพผู้โดยสารลงสู่ชั้น Concourse ให้ผู้โดยสารออกสู่ทางออกที่ใกล้ที่สุด

## LD Platform Floor

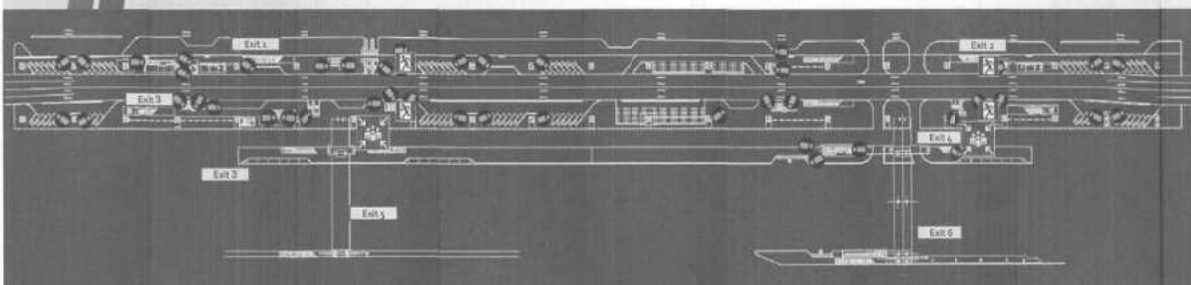


อพยพผู้โดยสารจากตรงกลาง Platform ออกสู่ทางออกฉุกเฉินหรือบันไดธรรมดาสุดท้าย

## แผนการเดินทางเสมือนจริง Soft opening สถานีดอนเมือง มีทั้งหมด 3 แผนดังนี้

- แผนที่1 แบบเปิดครึ่งสถานี
- แผนที่2 แบบเต็มรูปแบบ
- แผนที่3 เปิดแบบเต็มรูปแบบแต่ใช้งาน Ticket ผังเดียว

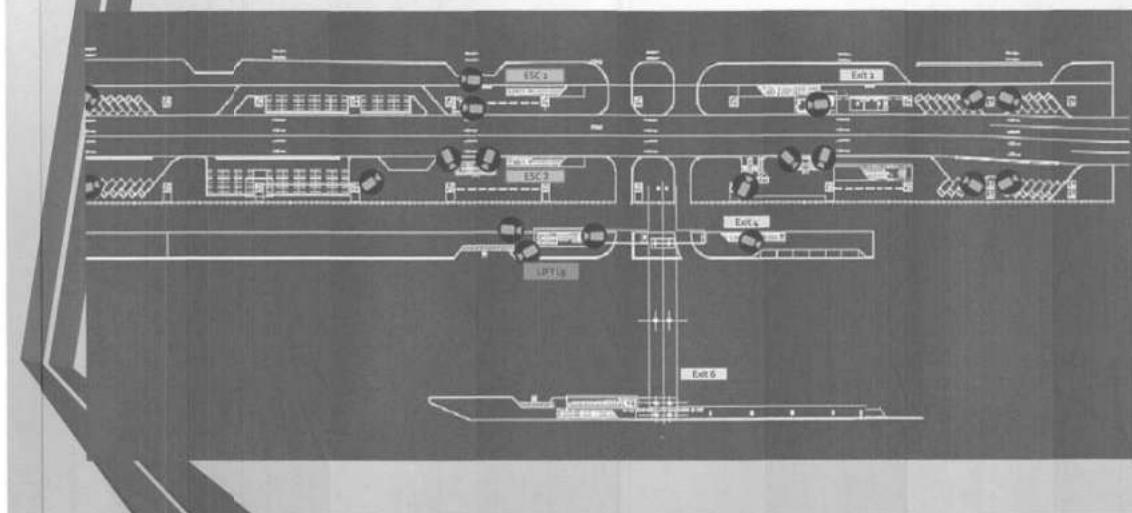
### Ground Floor



เมื่ออพยพผู้โดยสารลงสู่ชั้น Ground ให้ผู้โดยสารออกจากพื้นที่ หากต้องการความช่วยเหลือให้ติดต่อที่จุดรวมพลได้ทันที

แผนการเดินทางเสมือนจริง Soft opening  
สถานีดอนเมือง แผนที่1 แบบเปิดครึ่งสถานี

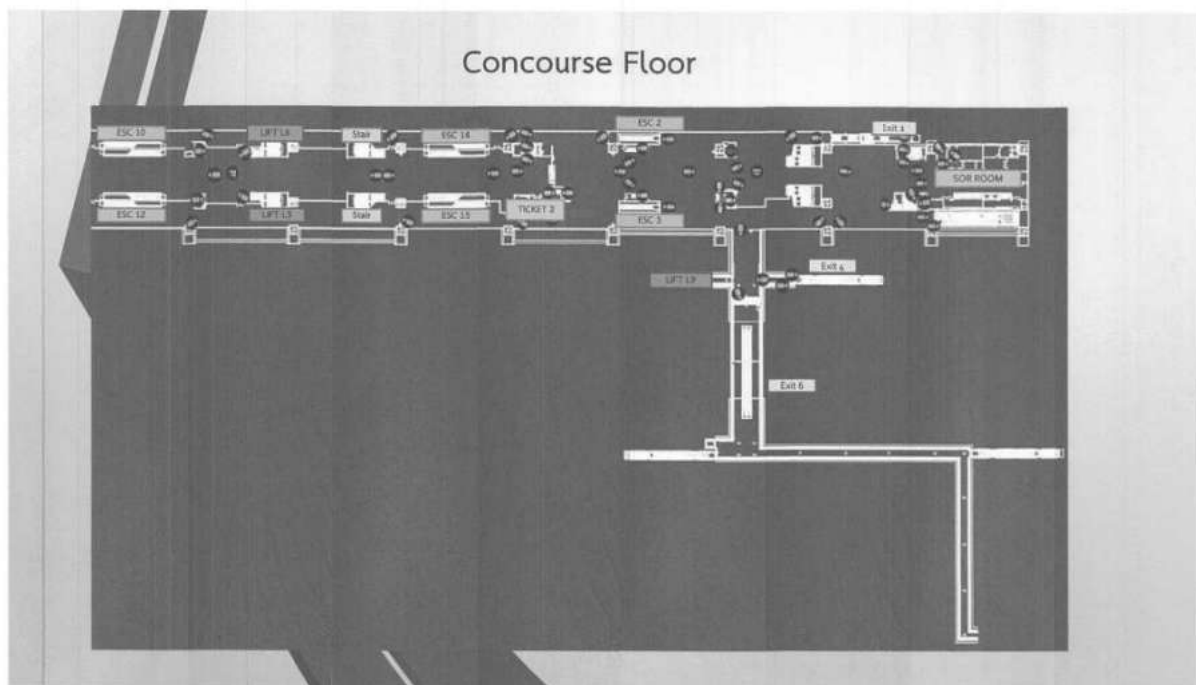
Ground Floor



## แผนการเดินทางเสมือนจริง Soft opening สถานีดอนเมืองชั้น Ground floor

1. ผู้โดยสารสามารถขึ้นมาใช้บริการชั้น Concourse ได้โดยใช้บันไดเลื่อนหมายเลข 2 และ 3
2. ผู้โดยสารสามารถขึ้นมาใช้บริการชั้น Concourse ได้โดยใช้ลิฟท์หมายเลข L9
3. บริเวณทางออกหมายเลข 1, 3 และ 5 ปิดให้บริการ

## Concourse Floor

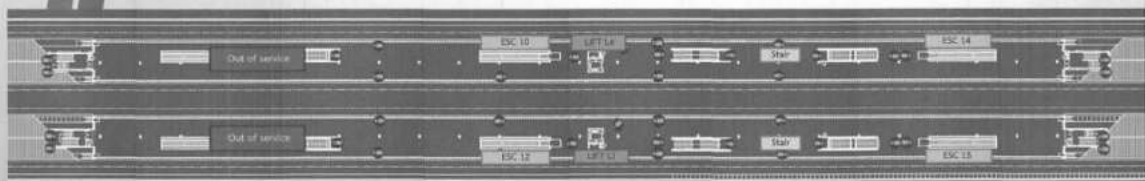




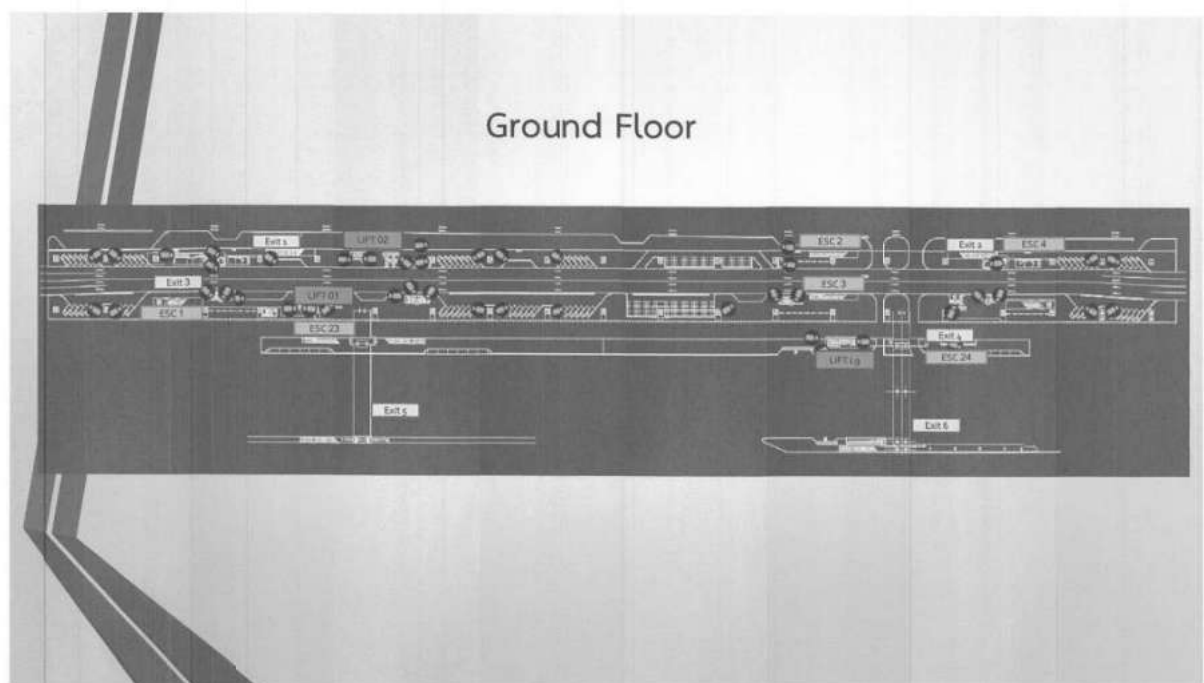
## แผนการเดินทางเสมือนจริง Soft opening สถานีดอนเมืองชั้น Concourse

1. ผู้โดยสารสามารถรับตัวโดยสารที่จุดจำหน่ายตั๋วโดยสารที่ห้องจำหน่ายตั๋วหมายเลข 2
2. ผู้โดยสารสามารถใช้บันไดเลื่อนหมายเลข 15 และ ลิฟท์ L5 หรือบันไดเพื่อทำการขึ้นชั้น Platform ปลายทางสถานีกลางบางซื่อ
3. ผู้โดยสารสามารถใช้บันไดเลื่อนหมายเลข 14 และ ลิฟท์ L6 หรือบันไดเพื่อทำการขึ้นชั้น Platform ปลายทางสถานีรังสิต
4. ผู้โดยสารสามารถใช้บันไดเลื่อนหมายเลข 10 และลิฟท์ L6 เพื่อลงจากชั้น Platform สู่ชั้น Concourse สำหรับผู้โดยสารฝั่งขาขึ้น
5. ผู้โดยสารสามารถใช้บันไดเลื่อนหมายเลข 12 และลิฟท์ L5 เพื่อลงจากชั้น Platform สู่ชั้น Concourse สำหรับผู้โดยสารฝั่งขาต่อ
6. ผู้โดยสารสามารถใช้ทางออกหมายเลข 2 และ 4 หรือลิฟท์ L9 เพื่อลงสู่ชั้น Ground

## CT Platform Floor



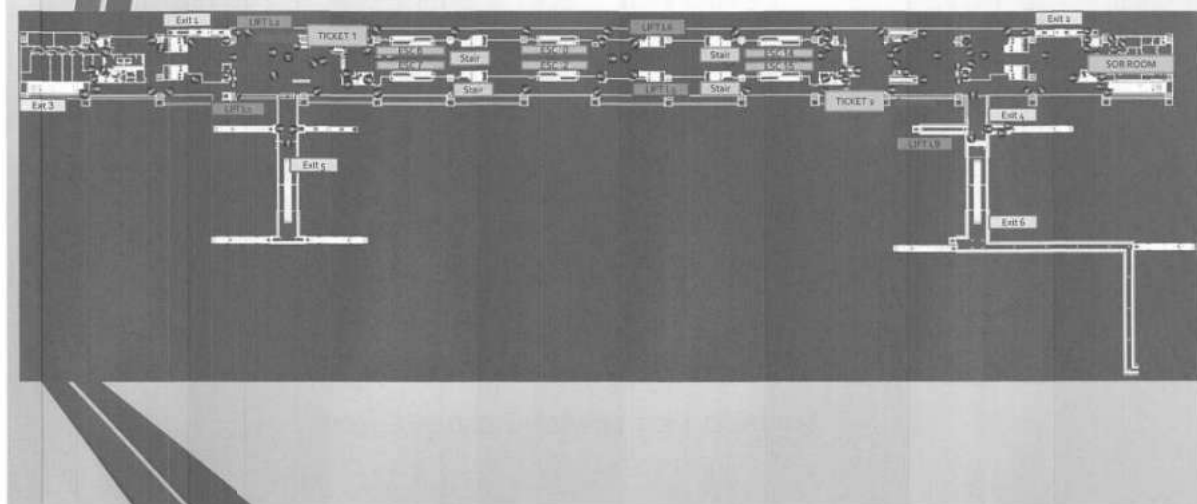
แผนการเดินทางเสมือนจริง Soft opening  
สถานีดอนเมือง แผนที่ 2 แบบเต็มรูปแบบ



## แผนการเดินทางเสมือนจริง Soft opening สถานีดอนเมืองชั้น Ground แบบเต็มรูปแบบ

1. ผู้โดยสารสามารถขึ้นมาใช้บริการชั้น Concourse ได้โดยใช้บันไดเลื่อน หมายเลข 23, 24 และ 2
2. ผู้โดยสารสามารถใช้บันไดเลื่อนหมายเลข 1, 3 และ 4 เพื่อลงจากชั้น Concourse สู่ชั้น Ground ได้
3. ผู้โดยสารสามารถขึ้นมาใช้บริการชั้น Concourse ได้โดยใช้ลิฟท์หมายเลข L9 L1 และ L2
4. ผู้โดยสารสามารถขึ้นมาใช้บริการชั้น Concourse ได้โดยบันไดทางออกหมายเลข 1 2 3 4 5 และ 6

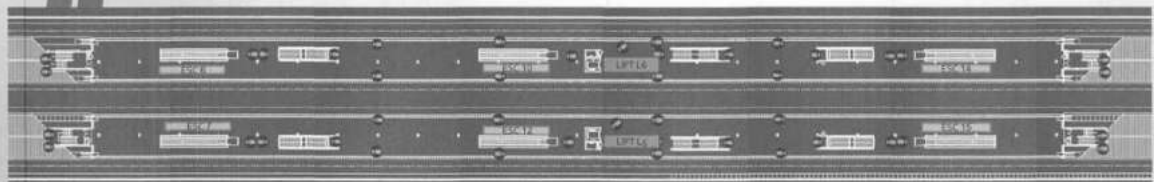
## Concourse Floor



## แผนการเดินทางเสมือนจริง Soft opening สถานีดอนเมืองชั้น Concourse แบบเต็มรูปแบบ

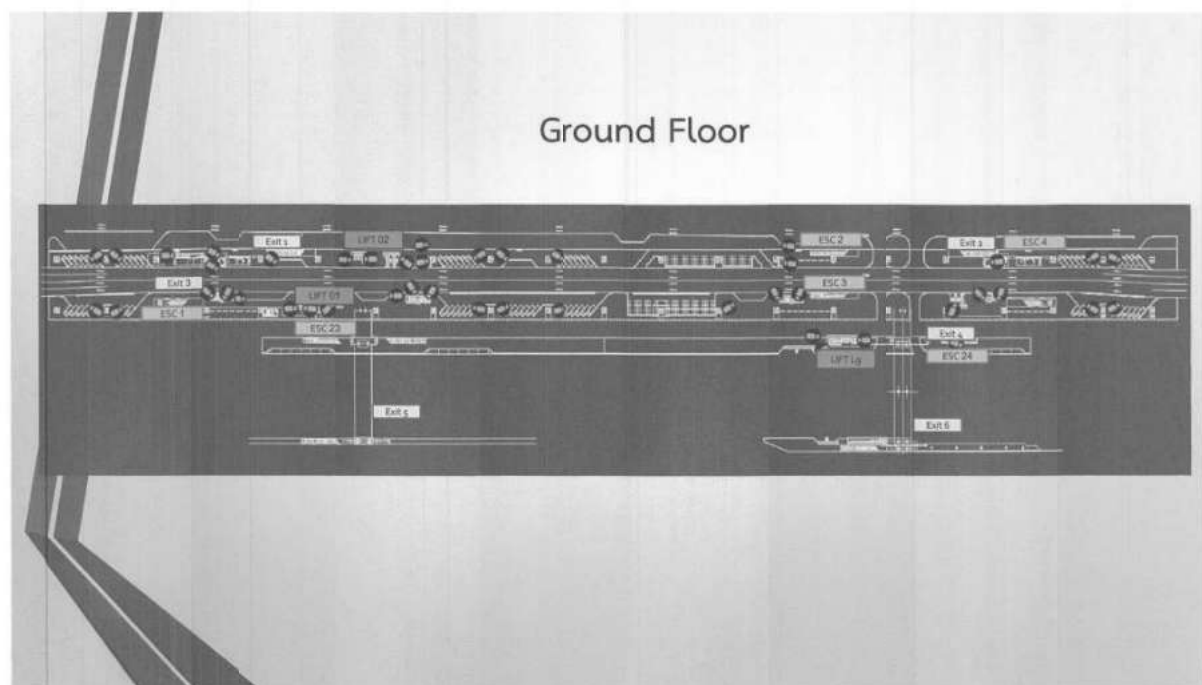
1. ผู้โดยสารสามารถรับตั๋วโดยสารที่จุดจำหน่ายตั๋วโดยสารที่ห้องตั๋วหมายเลข 1 และ 2
2. ผู้โดยสารสามารถใช้บันไดเลื่อนหมายเลข 12 และลิฟท์ L5 หรือบันไดเพื่อทำการขึ้นขึ้น Platform ปลายทางสถานีกลางบางซื่อ และสามารถใช้บันไดเลื่อนหมายเลข 7 และ 15 และลิฟท์ L5 เพื่อทำการลงจากชั้น Platform สู่ชั้น Concourse ได้
3. ผู้โดยสารสามารถใช้บันไดเลื่อนหมายเลข 10 และ ลิฟท์ L6 หรือบันไดเพื่อทำการขึ้นขึ้น Platform ปลายทางสถานีรังสิต และสามารถใช้บันไดเลื่อนหมายเลข 6 และ 14 และลิฟท์ L6 เพื่อทำการลงจากชั้น Platform สู่ชั้น Concourse ได้
4. ผู้โดยสารสามารถใช้ทางออกหมายเลข 1-6 บันไดเลื่อนหมายเลข 1 และ 4 หรือลิฟท์ L9 L1 และ L2 เพื่อลงสู่ชั้น Ground

## CT Platform Floor



Passengers can use all zone of CT platform

แผนการเดินทางเสมือนจริง Soft opening สถานีดอนเมือง  
แผนที่ 3.1 เปิดแบบเต็มรูปแบบแต่ใช้งาน Ticket ผังเดียว (ผัง Ticket 2)



## แผนการเดินทางเสมือนจริง Soft opening สถานีดอนเมือง แบบเต็มรูปแบบแต่ใช้งาน Ticket ฝั่งเดียว (กรณีใช้ฝั่ง Ticket 1)

1. ผู้โดยสารสามารถขึ้นมาใช้บริการชั้น Concourse ได้โดยใช้บันไดเลื่อนหมายเลข 2, 3 และ 23
2. ผู้โดยสารสามารถขึ้นมาใช้บริการชั้น Concourse ได้โดยใช้ลิฟท์หมายเลข L1 L2 และ L9
3. ผู้โดยสารสามารถขึ้นมาใช้บริการชั้น Concourse ได้โดยบันไดทางออกหมายเลข 1 2 3 4 5 และ 6
4. บันไดเลื่อนหมายเลข 1, 4 และ 24 จะปรับเป็นทางลง

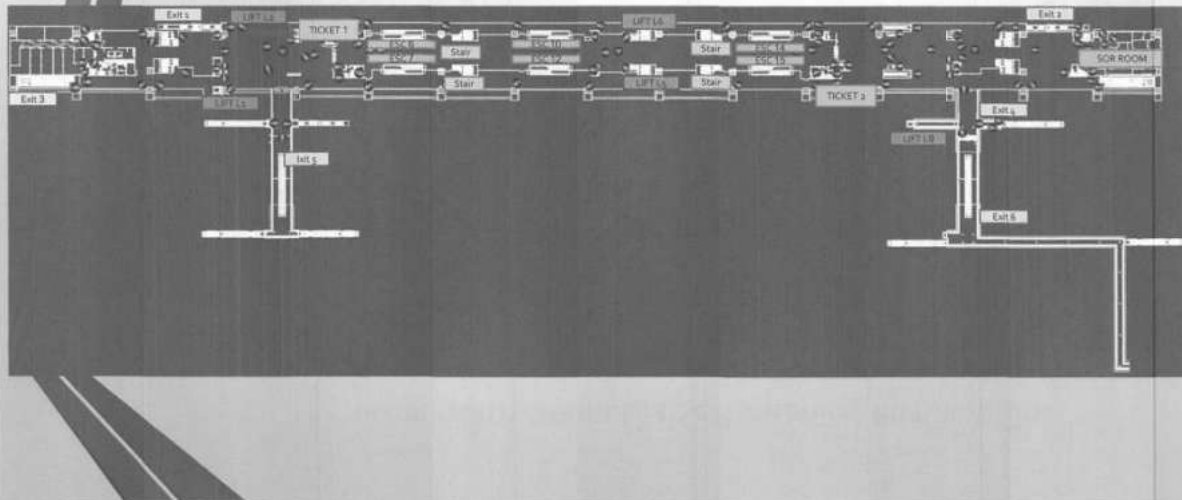
## แผนการเดินทางเสมือนจริง Soft opening สถานีดอนเมือง แบบเต็มรูปแบบแต่ใช้งาน Ticket ฝั่งเดียว (กรณีใช้ฝั่ง Ticket 2)

1. ผู้โดยสารสามารถขึ้นมาใช้บริการชั้น Concourse ได้โดยใช้บันไดเลื่อนหมายเลข 24 และ 2
2. ผู้โดยสารสามารถขึ้นมาใช้บริการชั้น Concourse ได้โดยใช้ลิฟท์หมายเลข L1 L2 และ L9
3. ผู้โดยสารสามารถขึ้นมาใช้บริการชั้น Concourse ได้โดยบันไดทางออกหมายเลข 1 2 3 4 5 และ 6
4. บันไดเลื่อนหมายเลข 1 และ 23 จะปรับเป็นทางลง

## แผนการเดินทางเสมือนจริง Soft opening สถานีดอนเมือง ชั้น Concourse แบบเต็มรูปแบบแต่ใช้งาน Ticket ผังเดียว (กรณีใช้ผัง Ticket 1)

1. ผู้โดยสารสามารถรับตั๋วโดยสารที่จุดจำหน่ายตั๋วโดยสารที่ห้องตั๋วหมายเลข 1 และอาจใช้ป้ายบอกทางรวมถึงหน้าจอ PIDS แสดงข้อความจุดจำหน่ายตั๋วโดยสารที่ห้องตั๋วหมายเลข 2 ในกรณีที่ผู้โดยสารขึ้นมาจาก ลิฟท์หมายเลข L9 บันไดเลื่อนหมายเลข 2 3 และ 24 และจากบันไดทางขึ้นหมายเลข 2 4 และ 6
2. ผู้โดยสารสามารถใช้บันไดเลื่อนหมายเลข 7 และ 15 และ ลิฟท์ L5 หรือบันไดเพื่อทำการขึ้นชั้น Platform ปลายทางสถานีบางซื่อ และสามารถใช้อันไดเลื่อนหมายเลข 12 และ ลิฟท์ L5 เพื่อทำการลงจากชั้น Platform สู่ชั้น Concourse ได้
3. ผู้โดยสารสามารถใช้บันไดเลื่อนหมายเลข 10 และ ลิฟท์ L6 หรือบันไดเพื่อทำการขึ้นชั้น Platform ปลายทางสถานีรังสิต และสามารถใช้อันไดเลื่อนหมายเลข 14 และ ลิฟท์ L6 เพื่อทำการลงจากชั้น Platform สู่ชั้น Concourse ได้
4. ผู้โดยสารสามารถใช้ทางออกหมายเลข 1-6 บันไดเลื่อนหมายเลข 1 และ 4 หรือลิฟท์ L9 L1 และ L2 เพื่อลงสู่ชั้น Ground

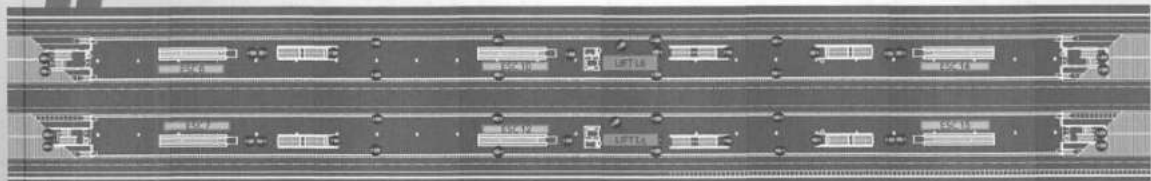
## Concourse Floor



## แผนการเดินทางเสมือนจริง Soft opening สถานีดอนเมือง ชั้น Concourse แบบเต็มรูปแบบแต่ใช้งาน Ticket ผีงเดียว (กรณีใช้ผีง Ticket 2)

1. ผู้โดยสารสามารถรับตัวโดยสารที่จุดจำหน่ายตัวโดยสารที่ห้องหมายเลข 2 และอาจใช้ป้ายบอกทางรวมถึงหน้าจอ PIDS แสดงข้อความจุดจำหน่ายตัวโดยสารที่ห้องหมายเลข 1 ในกรณีที่ผู้โดยสารขึ้นมาจาก ลิฟท์หมายเลข L1, L2 และบันไดเลื่อนผีง Ticket 1
2. ผู้โดยสารสามารถให้บันไดเลื่อนหมายเลข 7 และ 15 และ ลิฟท์ L5 หรือบันไดเพื่อทำการขึ้นขึ้น Platform ปลายทางสถานีกลางบางซื่อ และสามารถให้บันไดเลื่อนหมายเลข 12 และ ลิฟท์ L5 เพื่อทำการลงจากชั้น Platform สู่อัน Concourse ได้
3. ผู้โดยสารสามารถให้บันไดเลื่อนหมายเลข 10 และ ลิฟท์ L6 หรือบันไดเพื่อทำการขึ้นขึ้น Platform ปลายทางสถานีรังสิต และสามารถให้บันไดเลื่อนหมายเลข 14, 6 และลิฟท์ L6 เพื่อทำการลงจากชั้น Platform สู่อัน Concourse ได้
4. ผู้โดยสารสามารถให้ทางออกหมายเลข 1-6 หรือลิฟท์ L9 L1 และ L2 เพื่อลงสู่อัน Ground

### CT Platform Floor



Passengers can use all zone of CT platform



## ภาคผนวก ข-5

เอกสารการตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสีย

ตารางฉบับที่การตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำวัน  
หน่วยงาน/อาคาร WASTE WATER TREATMENT : ประจำเดือน กรกฎาคม 2565

ว/ด./ป.	เวลา	บ่อ EQ				SBR 1							SBR 2							บ่อคลอรีน	บ่อเก็บน้ำใส 1 ,บ่อเก็บน้ำใส 2						บ่อเก็บตะกอน				เครื่องรีดตะกอน		ปริมาณน้ำออก (ม <sup>3</sup> )
		ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	DO (mg/l)	pH	อุณหภูมิ (°C)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)		ปริมาณคลอรีน (L)	DO (mg/l)	BOD (mg/l)	COD (mg/l)	ค่าความขุ่น (NTU.)	ค่าคลอรีน คงเหลือ (L)	สภาพในบ่อ		สีของน้ำ	SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณ ตะกอนเข้า (ม <sup>3</sup> )	ปริมาณ พอร์เมออร์ (L)	
							N	A		N	A			N	A		N	A									N	A					
1/07/65	16.00	200,849.00	2.16	x	x	9,761.00	-	-	-	-	-	-	81,906.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.056	0.014	0.889	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	324,918.1	
2/07/65	15.30	201,247.00	0.06	x	x	9,971.00	-	-	-	-	-	-	82,139.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.057	0.178	4.43	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	324,918.1	
3/07/65	12.10	201,673.00	1.77	x	x	10,186.00	-	-	-	-	-	-	82,284.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.058	0.127	4.11	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	324,918.1	
4/07/65	16.10	201,915.00	1.67	x	x	10,400.00	-	-	-	-	-	-	82,379.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.042	0.101	3.25	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	324,918.1	
5/07/65	16.30	202,212.00	2.10	x	x	10,400.00	-	-	-	-	-	-	82,616.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.22	0.042	0.101	4.13	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	324,918.1	
6/07/65	15.40	202,565.00	1.67	x	x	10,610.00	-	-	-	-	-	-	82,850.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.23	0.042	0.101	0.718	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	324,918.1	
7/07/65	12.30	202,860.00	2.03	x	x	10,819.00	-	-	-	-	-	-	82,852.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.21	0.042	0.101	0.42	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	0.1	
8/07/65	12.30	203,207.00	2.11	x	x	11,036.00	-	-	-	-	-	-	83,034.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.23	0.042	0.101	0.534	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	0.1	
9/07/65	12.30	203,521.00	1.86	x	x	11,036.00	-	-	-	-	-	-	83,048.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.042	0.101	0.481	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	0.1	
10/07/65	12.30	203,800.00	2.13	x	x	11,457.00	-	-	-	-	-	-	83,559.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.190	0.531	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	0.1	
11/07/65	12.10	204,209.00	1.99	x	x	11,457.00	-	-	-	-	-	-	83,559.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.042	0.101	0.531	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	0.1	
12/07/65	12.10	204,534.00	2.01	x	x	11,669.00	-	-	-	-	-	-	83,759.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.042	0.100	0.277	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	0.1	
13/07/65	13.30	204,540.00	1.07	x	x	11,669.00	-	-	-	-	-	-	83,759.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.050	1.070	0.350	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	0.1	
14/07/65	12.10	204,540.00	2.26	x	x	11,669.00	✓	-	-	-	-	-	83,759.00	✓	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.041	0.990	0.257	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	0.1	
15/07/65	12.10	205,045.00	0.90	x	x	11,884.00	✓	-	-	-	-	-	83,981.00	✓	-	-	-	-	-	0.00	0.10	0.042	0.102	0.499	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	0.1	
16/07/65	15.40	205,521.00	1.70	x	x	12,097.00	-	-	-	-	-	-	84,415.00	✓	-	B2	-	-	-	0.00	0.08	0.042	0.102	0.612	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	0.1	
17/07/65	16.00	205,918.00	0.50	x	x	12,521.00	-	-	-	-	-	-	84,646.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.02	0.043	0.101	0.701	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	0.1	
18/07/65	16.00	206,232.00	0.50	x	x	12,521.00	-	-	-	-	-	-	84,646.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.39	0.042	0.100	0.946	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	0.1	
19/07/65	13.30	206,400.00	0.06	x	x	12,740.00	-	-	-	-	-	-	84,646.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.02	0.044	0.103	0.194	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	480,356.1	
20/07/65	16.00	206,906.00	0.18	x	x	12,740.00	-	-	-	-	-	-	84,646.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.61	0.043	0.102	0.268	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	480,356.1	
21/07/65	16.20	207,209.00	0.28	x	x	12,740.00	-	-	-	-	-	-	84,646.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.10	0.040	0.100	0.358	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	480,356.1	
22/07/65	13.40	207,541.00	0.19	x	x	13,159.00	✓	✓	B1	-	-	-	84,646.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	2.10	0.040	0.100	0.460	0.00	-	-	ใส	-	104.00	1,390.00	480,356.1	
23/07/65	14.27	207,977.00	0.04	x	x	13,159.00	✓	✓	B1	-	-	-	84,965.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	0.01	0.040	0.100	0.669	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	1,098,325.1	
24/07/65	14.00	207,526.00	0.20	x	x	13,159.00	-	-	B1	-	-	-	84,965.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	0.36	0.040	0.100	0.579	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	1,246,224.1	
25/07/65	16.00	208,809.00	0.00	x	x	13,984.00	-	-	-	-	-	-	85,132.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.03	0.043	0.120	0.201	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	1,304,895.1	
26/07/65	16.00	209,220.00	0.00	x	x	14,400.00	-	-	B1	-	-	-	85,132.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	0.03	0.042	0.100	0.305	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	1,393,669.1	

ตารางจดบันทึกการตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำวัน  
หน่วยงาน/อาคาร WASTE WATER TREATMAENT : ประจำเดือน กรกฎาคม 2565

ว./ค./ป.	เวลา	บ่อ EQ				SBR 1					SBR 2					บ่อคลอรีน	บ่อเก็บน้ำใส 1 ,บ่อเก็บน้ำใส 2					บ่อเก็บตะกอน			เครื่องรีดตะกอน		ปริมาณน้ำออก (ม <sup>3</sup> )					
		ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	DO (mg/l)	pH	อุณหภูมิ (°C)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น			ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ค่าคลอรีน คงเหลือ (L)	ค่าความขุ่น (NTU.)	สภาพในบ่อ	สีของน้ำ	SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณ ตะกอนเข้า (ม <sup>3</sup> )		ปริมาณ พอร์เมอร์ (L)				
							N	A		N	A			N	A			N	A													
27/07/65	13.00	209,568.00	0.00	x	x	14,710.00	-	-	B1	-	-	-	85,132.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	0.03	0.142	0.101	0.330	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	1,394,124.1
28/07/65	15.30	210,043.00	0.00	x	x	14,718.00	-	-	-	-	-	-	85,132.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.102	0.292	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	1,393,663.1
29/07/65	16.00	210,433.00	0.00	x	x	14,710.00	-	-	-	-	-	-	85,132.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.042	0.102	0.465	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	1,393,663.1
30/07/65	15.00	210,841.00	0.00	x	x	15,130.00	-	-	-	-	-	-	87,760.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.09	0.043	0.104	0.190	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	1,671,858.1
31/07/65	12.00	211,559.00	0.20	x	x	15,130.00	-	-	-	-	-	-	87,760.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.05	0.046	0.101	0.234	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	1,834,671.1
<p>หมายเหตุ : ปริมาณน้ำเสียเข้าระบบบ่บประจำเดือน กรกฎาคม 2565 11,226.00 ลบ.ม.</p> <p>ปริมาณน้ำเข้าระบบรดน้ำต้นไม้ประจำเดือน กรกฎาคม 2565 1,509,753.00 ลบ.ม.</p> <p>พารามิเตอร์ อาทิ pH BOD COD ที่ทำการจดบันทึกมานั้น ยังไม่สามารถอ่านค่าที่แท้จริงได้เนื่องจากท่อลำเลียงน้ำยังไม่ต่อ และ Meter น้ำออกบ่อกมีปริมาณน้ำออกเกินความเป็นจริงค่าที่ได้ 2,941,827.10 ลบ.ม.</p> <p>นี้เกรงว่าเกิดจากความผิดพลาดจาก Meter เนื่องจากผู้รับเหมาเข้าทำการแก้ไขยังไม่ให้แล้วเสร็จ</p>																											1. กลิ่น N = กลิ่นดิน A = กลิ่นก๊าซไข่เน่า					
																											2. สีฟอง B = วาวสีน้ำตาล W = วาวสีรุ้ง					
																											3. ระดับฟอง 1= น้อย 2 = ปานกลาง 3 = มาก					
																											4. สภาพในบ่อ N = ขอบบ่มีสีน้ำตาล มีกลิ่นคล้ายดินอับ					
																											A = ขอบบ่มีสีดำ กลิ่นเหม็นก๊าซไข่เน่า					

ตารางจดบันทึกการตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำวัน  
หน่วยงาน/อาคาร WASTE WATER TREATMAENT : ประจำเดือน สิงหาคม 2565

ว./ต./ป.	เวลา	บ่อ EQ				SBR 1							SBR 2							บ่อคลอรีน	บ่อเก็บน้ำใส 1 ,บ่อเก็บน้ำใส 2						บ่อเก็บตะกอน				เครื่องรีดตะกอน		ปริมาณน้ำออก (ม <sup>3</sup> )
		ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	DO (mg/l)	pH	อุณหภูมิ (°C)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)		ปริมาณคลอรีน (L)	DO (mg/l)	BOD (mg/l)	COD (mg/l)	ค่าความขุ่น (NTU.)	ค่าคลอรีน คงเหลือ (L)	สภาพในบ่อ		สีของน้ำ	SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณ ตะกอนเข้า (ม <sup>3</sup> )	ปริมาณ พอร์เมอ์ (L)	
							N	A		N	A			N	A		N	A									N	A					
1/08/65	14.20	212,013.00	0.04	x	x	15,131.00	-	-	-	-	-	-	89,073.00	✓	-	B1	-	-	-	0.00	0.00	0.090	0.043	0.196	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	1,964,777.1	
2/08/65	9.40	212,279.00	0.06	x	x	15,132.00	-	-	-	✓	-	-	89,141.00	✓	-	B1	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.102	0.683	0.00	✓	-	ใส	-	105.00	1,390.00	2,724,982.1	
3/08/65	13.30	212,634.00	0.04	x	x	15,132.00	-	-	-	✓	-	-	89,147.00	✓	-	B1	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.103	1.659	0.00	✓	-	ใส	-	105.00	1,390.00	2,726,061.1	
4/08/65	9.00	213,178.00	0.07	x	x	15,281.00	-	-	-	-	-	-	89,147.00	✓	-	B1	-	-	-	0.00	0.00	0.042	0.104	0.205	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	3,151,633.1	
5/08/65	9.00	213,523.00	0.07	x	x	15,350.00	-	-	-	-	-	-	89,156.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.102	0.254	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	3,572,221.1	
6/08/65	14.00	213,592.00	0.07	x	x	15,350.00	-	-	-	-	-	-	89,150.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	0.00	0.034	0.102	0.254	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	3,572,221.1	
7/08/65	12.00	213,648.00	0.01	x	x	15,432.00	-	-	-	-	-	-	89,150.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	0.00	0.035	0.100	0.200	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	3,572,221.1	
8/08/65	10.00	214,206.00	0.21	x	x	15,687.00	-	-	-	-	-	-	89,315.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.042	0.101	0.626	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	3,572,221.1	
9/08/65	11.00	214,576.00	0.49	x	x	15,687.00	-	-	-	-	-	-	89,335.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.103	0.674	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	4,492,911.1	
10/08/65	10.30	214,926.00	0.66	x	x	15,687.00	-	-	-	-	-	-	89,335.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.103	0.675	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,794,672.1	
11/08/65	9.00	215,247.00	1.16	x	x	15,687.00	-	-	-	-	-	-	89,335.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.104	1.056	0.01	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,794,672.1	
12/08/65	9.00	215,435.00	1.82	x	x	15,687.00	-	-	-	-	-	-	89,335.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.104	1.078	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,794,672.1	
13/08/65	11.30	216,110.00	0.81	x	x	15,687.00	-	-	-	-	-	-	89,335.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.042	0.101	1.670	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,879,241.1	
14/08/65	8.20	216,425.00	0.95	x	x	15,687.00	✓	-	-	-	-	-	89,335.00	✓	-	-	-	-	-	0.00	0.06	0.042	0.101	2.920	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,879,241.1	
15/08/65	8.20	216,879.00	0.66	x	x	15,687.00	-	-	-	-	-	-	89,335.00	✓	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.101	1.734	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,879,241.1	
16/08/65	16.00	217,279.00	0.70	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.042	0.102	0.612	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,079,261.1	
17/08/65	16.00	217,584.00	1.57	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.102	0.562	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,079,261.1	
18/08/65	13.50	217,705.00	1.46	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.104	0.471	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,079,261.1	
19/08/65	15.20	218,107.00	3.72	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	✓	-	B1	-	-	-	0.00	0.01	0.044	0.105	2.020	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,079,261.1	
20/08/65	15.00	218,387.00	1.67	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.101	2.170	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,079,261.1	
21/08/65	15.00	218,733.00	2.07	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.10	0.043	0.104	2.340	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,348,312.1	
22/08/65	15.00	219,017.00	1.64	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	0.01	0.043	0.103	1.864	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,789,578.1	
23/08/65	10.40	219,228.00	2.17	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.104	2.170	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,789,578.1	
24/08/65	10.10	219,617.00	2.34	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.104	1.670	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,789,578.1	
25/08/65	16.00	219,900.00	1.26	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	✓	-	B1	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.101	1.954	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	6,789,578.1	
26/08/65	15.40	220,160.00	3.74	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	✓	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.103	3.970	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	7,424,640.1	



ตารางจัดบันทึกการตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำวัน

หน่วยงาน/อาคาร WASTE WATER TREATMAENT : ประจำเดือน สิงหาคม 2565

ว.ค.ป.	เวลา	บ่อ EQ				SBR 1						SBR 2						บ่อคลอรีน	บ่อเก็บน้ำใส 1 , บ่อเก็บน้ำใส 2						บ่อเก็บตะกอน			เครื่องรีดตะกอน		ปริมาณน้ำออก (ม <sup>3</sup> )		
		ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	DO (mg/l)	pH	อุณหภูมิ (°C)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สيفون	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สيفون	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณคลอรีน (L)	DO (mg/l)	BOD (mg/l)	COD (mg/l)	ค่าความขุ่น คงเหลือ (NTU.)	ค่าคลอรีน คงเหลือ (L)	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณ ตะกอนเข้า (ม <sup>3</sup> )		ปริมาณ พอรีมอร์ (L)	
							N	A		N	A			N	A		N									A						
27/08/65	15.00	220,326.00	2.14	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.104	2.690	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	7,869,083.1
28/08/65	14.00	220,567.00	2.19	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.101	2.140	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	8,023,320.1
29/08/65	14.30	220,868.00	2.34	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.101	3.070	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	8,169,109.1
30/08/65	14.00	221,073.00	1.67	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.09	0.044	0.103	2.160	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	8,329,156.1
31/08/65	16.00	221,271.00	2.14	x	x	15,688.00	-	-	-	-	-	-	89,338.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.101	2.410	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	8,471,162.1

หมายเหตุ : ปริมาณน้ำเสียเข้าระบบประจำเดือน สิงหาคม 2565

9,712.00      สบ.ม.

ปริมาณน้ำเข้าระบบรดน้ำต้นไม้ประจำเดือน สิงหาคม 2565

7,436,471.00    ลบ.ม.

พารามิเตอร์ อาทิ pH BOD COD ที่ทำการจดบันทึกมานั้น ยังไม่สามารถอ่านค่าที่แท้จริงได้เนื่องจากท่อลำเลียงน้ำยังไม่ต่อ และ Meter น้ำออกบ่อกักมีปริมาณน้ำออกเกินความเป็นจริงค่าที่ได้ 7,436,471.00 ลบ.ม.

นี่เกรงว่าเกิดจากความผิดพลาดจาก Meter เนื่องจากผู้รับเหมาเข้าทำการแก้ไขยังไม่ให้แล้วเสร็จ

- |             |  |
|-------------|--|
| 1. กลิ่น    | N = กลิ่นดิน A = กลิ่นก๊าซโซ่น้ำ       |
| 2. สีฟอง    | B = วาวสีน้ำตาล W = วาวสีขุ่น          |
| 3. ระดับฟอง | 1= น้อย 2 = ปานกลาง 3 = มาก            |
| 4. สภาพใบปอ | N = ขอบปอมีสีน้ำตาล มีกลิ่นคล้ายดินอับ |
|             | A = ขอบปอมีสีดำ กลิ่นเหมือนก๊าซโซ่น้ำ  |

ตารางจดบันทึกการตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำวัน  
หน่วยงาน/อาคาร WASTE WATER TREATMAENT : ประจำเดือน กันยายน 2565

ว./ต./ป.	เวลา	บ่อ EQ				SBR 1						SBR 2						บ่อคลอรีน	บ่อเก็บน้ำใส 1 ,บ่อเก็บน้ำใส 2						บ่อเก็บตะกอน				เครื่องรีดตะกอน		ปริมาณน้ำออก (ม <sup>3</sup> )		
		ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	DO (mg/l)	pH	อุณหภูมิ (°C)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณคลอรีน (L)	DO (mg/l)	BOD (mg/l)	COD (mg/l)	ค่าความขุ่น (NTU.)	ค่าคลอรีน คงเหลือ (L)	สภาพในบ่อ		สีของน้ำ	SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณ ตะกอนเข้า (ม <sup>3</sup> )		ปริมาณ พอร์เมอ์ (L)	
							N	A		N	A			N	A		N									A	N						A
1/09/65	13.00	221,596.00	2.36	x	x	15,690.00	-	-	-	-	-	-	89,341.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.101	2.560	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	8,818,958.1	
2/09/65	13.40	222,219.00	2.17	x	x	15,690.00	-	-	-	-	-	-	89,341.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.101	2.130	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	8,703,026.1	
3/09/65	13.50	222,548.00	2.43	x	x	15,690.00	-	-	-	-	-	-	89,341.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.101	2.360	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	8,711,950.1	
4/09/65	12.20	223,022.00	0.97	x	x	15,691.00	-	-	-	-	-	-	89,343.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.004	0.105	0.832	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	8,801,371.1	
5/09/65	12.30	223,655.00	0.99	x	x	15,691.00	-	-	-	-	-	-	89,343.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.105	0.831	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	8,890,614.1	
6/09/65	12.20	223,960.00	0.99	x	x	15,691.00	-	-	-	-	-	-	89,343.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.15	0.044	0.105	0.841	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	8,970,756.1	
7/09/65	16.00	224,249.00	0.75	x	x	15,691.00	-	-	-	-	-	-	89,350.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.100	2.780	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,267,098.1	
8/09/65	14.00	224,574.00	1.06	x	x	15,691.00	-	-	-	-	-	-	89,350.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.100	2.170	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,551,715.1	
9/09/65	13.20	224,676.00	1.74	x	x	15,691.00	-	-	-	-	-	-	89,350.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.104	2.460	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,799,666.1	
10/09/65	8.40	224,865.00	1.23	x	x	15,692.00	-	-	-	-	-	-	89,357.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.104	0.957	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,856,655.1	
11/09/65	11.4	225,115.00	2.40	x	x	15,692.00	-	-	-	-	-	-	89,357.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.40	0.032	0.106	1.025	0	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,856,655.1	
12/09/65	12.20	225,420.00	4.89	x	x	15,693.00	-	-	-	-	-	-	89,360.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.22	0.043	0.101	1.073	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,868,879.1	
13/09/65	13.00	225,930.00	4.01	x	x	15,687.00	-	-	-	-	-	-	89,335.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.24	0.043	0.104	1.307	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,868,879.1	
14/09/65	14.20	226,148.00	2.06	x	x	15,687.00	-	-	-	-	-	-	89,335.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.103	2.010	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,868,879.1	
15/09/65	14.30	226,393.00	3.09	x	x	15,693.00	-	-	-	-	-	-	89,360.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.104	1.734	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,868,879.1	
16/09/65	12.00	227,064.00	2.14	x	x	15,693.00	-	-	-	-	-	-	89,363.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.104	1.206	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,869,626.0	
17/09/65	12.15	227,335.00	2.72	x	x	15,693.00	✓	-	B1	-	-	-	89,363.00	✓	-	B1	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.105	1.013	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,869,626.0	
18/09/65	12.00	227,649.00	2.52	x	x	15,673.00	-	-	-	-	-	-	89,363.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.062	0.125	1.102	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,869,626.0	
19/09/65	14.00	228,047.00	0.78	x	x	15,693.00	-	-	-	-	-	-	89,369.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.106	2.190	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,869,626.1	
20/09/65	14.00	228,369.00	1.03	x	x	15,693.00	-	-	-	-	-	-	89,369.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.106	3.010	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,869,626.1	
21/09/65	15.27	228,492.00	0.51	x	x	15,693.00	-	-	-	-	-	-	89,369.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.106	3.030	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	9,869,626.1	
22/09/65	13.10	228,712.00	0.51	x	x	15,693.00	✓	-	-	-	-	-	89,374.00	✓	-	-	-	-	-	0.00	0.19	0.044	0.106	2.430	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	10,143,341.1	
23/09/65	16.30	228,990.00	0.76	x	x	15,693.00	-	-	-	-	-	-	89,374.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.10	0.044	0.106	2.880	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	10,143,341.1	
24/09/65	15.00	229,366.00	1.09	x	x	15,693.00	-	-	-	-	-	-	89,374.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.104	2.160	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	10,143,341.1	
25/09/65	11.00	229,641.00	0.96	x	x	15,694.00	-	-	-	-	-	-	89,372.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.061	0.116	2.520	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	10,146,140.1	
26/09/65	11.40	229,846.00	1.38	x	x	15,694.00	-	-	-	-	-	-	89,372.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.042	0.101	2.540	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	10,146,140.1	

ตารางจดบันทึกการตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำวัน  
 หน่วยงาน/อาคาร WASTE WATER TREATMAENT : ประจำเดือน กันยายน 2565

ว./ต./ป.	เวลา	บ่อ EQ				SBR 1						SBR 2						บ่อคลอรีน	บ่อเก็บน้ำใส 1 ,บ่อเก็บน้ำใส 2						บ่อเก็บตะกอน			เครื่องรีดตะกอน		ปริมาณน้ำออก (ม <sup>3</sup> )			
		ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	DO (mg/l)	pH	อุณหภูมิ ( °C )	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณคลอรีน คงเหลือ (L)	DO (mg/l)	BOD (mg/l)	COD (mg/l)	ค่าความขุ่น คงเหลือ (NTU.)	ค่าคลอรีน	สภาพในบ่อ		สีของน้ำ	SV <sub>30</sub> (mL)		ปริมาณ ตะกอนเข้า (ม <sup>3</sup> )	ปริมาณ พอร์เมอ์ (L)	
							N	A		N	A			N	A		N									A	N						A
27/09/65	11.00	230,090.00	1.53	x	x	15,694.00	✓	-	-	-	-	89,372.00	✓	-	-	-	-	-	-	0.00	0.18	0.043	0.103	2.870	0.01	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	10,564,902.1	
28/09/65	16.00	230,403.00	0.83	x	x	15,697.00	-	-	-	-	-	89,386.00	-	-	-	-	-	-	-	0.00	0.37	0.044	0.104	2.160	0.03	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	10,564,902.1	
29/09/65	16.20	230,736.00	0.94	x	x	15,697.00	✓	-	B1	-	-	89,386.00	✓	-	B1	-	-	-	-	0.00	0.35	0.044	0.105	2.390	0.02	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	10,564,902.1	
30/09/65	14.00	230,979.00	1.76	x	x	15,697.00	✓	-	-	-	-	89,386.00	✓	-	-	-	-	-	-	0.00	0.4	0.044	0.105	2.390	0.01	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	10,565,089.1	
หมายเหตุ : ปริมาณน้ำเสียเข้าระบบประจำเดือน กันยายน 2565 9,708.00 ลบ.ม.																												1. กลิ่น N = กลิ่นดิน A = กลิ่นก๊าซไข่เน่า					
ปริมาณน้ำเข้าระบบรดน้ำต้นไม้ประจำเดือน กันยายน 2565 2,093,927.00 ลบ.ม.																												2. สีฟอง B = วาวสีน้ำตาล W = วาวสีรุ้ง					
พารามิเตอร์ อาทิ pH BOD COD ที่ทำการจดบันทึกมานั้น ยังไม่สามารถอ่านค่าที่แท้จริงได้เนื่องจากท่อลำเลียงน้ำยังไม่ต่อรวมถึง BOD/COD Online Analyzer Pump อุปกรณ์หาย (BSG/INNO – 134/๒๕๖๕) Meter บ่อ SBR ก็เช่นเดียวกัน																												3. ระดับฟอง 1= น้อย 2 = ปานกลาง 3 = มาก					
ไม่สามารถอ่านค่าได้ และน้ำออกบ่อพักมีปริมาณน้ำออกเกินความเป็นจริงค่าที่ได้ 2,093,927.00 ลบ.ม. นี้เกรงว่าเกิดจากความผิดพลาดจาก Meter เนื่องจากผู้รับเหมาเข้าทำการแก้ไขยังไม่ให้แล้วเสร็จ																												4. สภาพในบ่อ N = ขอบบ่อมีสีน้ำตาล มีกลิ่นคล้ายดินอับ					
																												A = ขอบบ่อมีสีดำ กลิ่นเหม็นก๊าซไข่เน่า					

ตารางจดบันทึกการตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำวัน

หน่วยงาน/อาคาร WASTE WATER TREATMAENT : ประจำเดือน ตุลาคม 2565

ว./ค./ป.	เวลา	บ่อ EQ				SBR 1							SBR 2							บ่อคลอรีน	บ่อเก็บน้ำใส 1 ,บ่อเก็บน้ำใส 2						บ่อเก็บตะกอน				เครื่องรีดตะกอน		ปริมาณน้ำออก (ม <sup>3</sup> )
		ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	DO (mg/l)	pH	อุณหภูมิ (°C)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)		ปริมาณคลอรีน (L)	DO (mg/l)	BOD (mg/l)	COD (mg/l)	ค่าความขุ่น คงเหลือ (NTU.)	ค่าคลอรีน คงเหลือ (L)	สภาพในบ่อ		สีของน้ำ	SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณ ตะกอนเข้า (ม <sup>3</sup> )	ปริมาณ พอร์เมอ์ (L)	
							N	A		N	A			N	A		N	A									N	A					
01/10/65	10.46	231,334.00	1.02	x	x	15,697.00	-	-	-	-	-	-	89,390.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.106	2.020	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	12,139,758.10	
02/10/65	09.17	231,624.00	2.03	x	x	15,697.00	-	-	-	-	-	-	89,390.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.105	1.867	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	12,139,758.10	
03/10/65	10.02	231,914.00	1.87	x	x	15,697.00	-	-	-	-	-	-	89,390.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.105	1.946	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	12,139,758.10	
04/10/65	09.23	232,209.00	1.79	x	x	15,697.00	-	-	-	-	-	-	89,390.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.103	2.490	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	12,634,417.10	
05/10/65	09.03	232,479.00	2.44	x	x	15,697.00	-	-	-	-	-	-	89,390.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.107	2.260	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	12,634,417.10	
06/10/65	09.21	232,756.00	0.99	x	x	15,697.00	-	-	-	-	-	-	89,390.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.106	1.905	0.01	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	13,107,499.10	
07/10/65	09.30	233,006.00	2.02	x	x	15,698.00	-	-	-	-	-	-	89,391.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.107	1.603	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	13,107,499.10	
08/10/65	13.00	233,283.00	2.11	x	x	15,698.00	-	-	-	-	-	-	89,391.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.106	1.261	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	13,107,499.10	
09/10/65	09.27	233,516.00	3.06	x	x	15,698.00	-	-	-	-	-	-	89,391.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.05	0.045	-	2.910	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	13,108,326.10	
10/10/65	11.16	233,766.00	2.16	x	x	15,698.00	-	-	-	-	-	-	89,391.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.05	0.045	-	2.130	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	13,357,338.10	
11/10/65	11.4	234,014.00	2.77	x	x	15,698.00	-	-	-	-	-	-	89,391.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.670	-	0.980	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	13,357,338.10	
12/10/65	09.38	234,281.00	3.06	x	x	15,698.00	-	-	-	-	-	-	89,391.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.046	0.110	3.030	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	13,909,707.10	
13/10/65	08.50	234,577.00	3.27	x	x	15,698.00	-	-	-	-	-	-	89,391.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	3.160	0.000	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	13,904,707.10	
14/10/65	11.19	234,824.00	3.66	x	x	15,698.00	-	-	-	-	-	-	89,391.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.104	2.110	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	13,904,707.10	
15/10/65	11.01	235,117.00	4.36	x	x	15,698.00	-	-	-	-	-	-	89,391.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.043	0.104	3.570	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	13,916,634.10	
16/10/65	09.30	235,299.00	2.07	x	x	15,698.00	-	-	-	-	-	-	89,391.00	-	-	-	-	-	-	0.03	0.00	0.046	0.111	4.880	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	13,916,634.10	
17/10/65	11.10	235,512.00	1.30	x	x	15,698.00	-	-	-	-	-	-	89,391.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.35	0.044	0.106	5.140	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	13,957,098.10	
18/10/65	13.17	235,768.00	0.77	x	x	15,719.00	-	-	-	-	-	-	89,392.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.81	0.045	0.109	3.930	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,213,479.10	
19/10/65	11.02	236,552.00	3.64	x	x	15,723.00	-	-	-	-	-	-	89,392.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.68	0.046	0.109	3.730	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,215,369.10	
20/10/65	11.00	236,821.00	0.73	x	x	15,740.00	-	-	-	-	-	-	89,392.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.61	0.045	0.106	4.050	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,642,303.10	
21/10/65	11.00	237,084.00	3.41	x	x	15,749.00	-	-	-	-	-	-	89,392.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.61	0.045	0.108	3.430	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,642,203.10	
22/10/65	11.00	237,328.00	0.82	x	x	15,749.00	-	-	-	-	-	-	89,392.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.33	0.044	0.108	3.610	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,333,390.10	
23/10/65	11.00	237,546.00	0.68	x	x	15,756.00	-	-	-	-	-	-	89,392.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.52	0.044	0.105	2.790	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,778,504.10	
24/10/65	11.00	237,694.00	3.97	x	x	15,758.00	-	-	-	-	-	-	89,392.00	-	-	-	-	-	-	0.00	4.06	0.044	1.050	3.280	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,778,504.10	
25/10/65	11.00	237,871.00	3.86	x	x	15,760.00	-	-	-	-	-	-	89,391.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.40	0.044	0.105	3.410	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,814,196.10	
26/10/65	11.00	238,187.00	3.76	x	x	15,957.00	-	-	-	-	-	-	89,399.00	-	-	-	-	-	-	0.00	5.69	0.044	0.150	2.950	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,911,041.10	



ตารางจดบันทึกการตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำวัน

หน่วยงาน/อาคาร WASTE WATER TREATMAENT : ประจำเดือน ตุลาคม 2565

ว./ต./ป.	เวลา	บ่อ EQ				SBR 1						SBR 2						บ่อคลอรีน	บ่อเก็บน้ำใส 1 ,บ่อเก็บน้ำใส 2						บ่อเก็บตะกอน				เครื่องรีดตะกอน		ปริมาณน้ำออก (ม <sup>3</sup> )								
		ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	DO (mg/l)	pH	อุณหภูมิ (°C)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณคลอรีน (L)	DO (mg/l)	BOD (mg/l)	COD (mg/l)	ค่าความขุ่น (NTU.)	ค่าคลอรีน คงเหลือ (L)	สภาพในบ่อ		สีของน้ำ	SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณ ตะกอนเข้า (ม <sup>3</sup> )		ปริมาณ พอร์เมอ์ (L)							
							N	A		N	A			N	A		N									A	N						A						
27/10/65	12.04	238,423.00	5.30	x	x	16,983.00	-	-	-	-	-	-	89,400.00	-	-	-	-	-	-	0.00	4.32	0.004	0.105	3.110	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,911,041.10							
28/10/65	11.15	238,601.00	4.08	x	x	17,936.00	-	-	-	-	-	-	89,412.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.11	0.044	0.104	3.100	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,911,041.10							
29/10/65	11.18	238,782.00	4.26	x	x	29,340.00	-	-	-	-	-	-	89,412.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.83	0.043	0.104	3.260	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,911,041.10							
30/10/65	11.11	238,920.00	4.26	x	x	21,987.00	-	-	-	-	-	-	89,412.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	2.83	0.043	0.104	3.260	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,911,041.10							
31/10/65	11.11	239,158.00	4.61	x	x	26,671.00	-	-	-	-	-	-	89,412.00	-	-	-	-	-	-	0.00	3.11	0.044	0.110	2.190	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,911,041.10							
																								พารามิเตอร์				1. กลิ่น      N = กลิ่นดิน A = กลิ่นก๊าซไข่เน่า											
																								pH		5.0-9.0		2. สีฟอง      B = วาวสีน้ำตาล W = วาวสีรุ้ง											
																								DO		≥2.0 mg/l		3. ระดับฟอง    1= น้อย 2 = ปานกลาง 3 = มาก											
																								SV30		300-600 mL		4. สภาพในบ่อ      N = ขอบบ่อมีสีน้ำตาล มีกลิ่นคล้ายดินอับ											
																								BOD		≤2.0 mg/l		A = ขอบบ่อมีสีดำ กลิ่นเหม็นก๊าซไข่เน่า											
																								COD		120 mg/l													
																								คลอรีนคงเหลือ		≤1.0 mg/l													
ความขุ่น		น้ำใส		≤25 NTU																																			
		น้ำขุ่นปานกลาง		25-100 NTU																																			
		น้ำขุ่นมาก		≥100 NTU																																			

หมายเหตุ : ปริมาณน้ำเสียเข้าระบบประจำเดือน ตุลาคม 2565 8,187.00 ลบ.ม.

ปริมาณน้ำเข้าระบบรดน้ำต้นไม้ประจำเดือน ตุลาคม 2565 4,345,952.00 ลบ.ม.

พารามิเตอร์ อาทิ pH BOD COD ที่ทำการจดบันทึกมานั้น ยังไม่สามารถอ่านค่าที่แท้จริงได้เนื่องจากท่อลำเลียงน้ำยังไม่ต่อรวมถึง BOD/COD Online Analyzer Pump อุปกรณ์หาย (BSG/INNO – 134/๒๕๖๕) Meter บ่อ SBR ก็เช่นเดียวกัน

ไม่สามารถอ่านค่าได้ และน้ำออกบ่อก็มีปริมาณน้ำออกเกินความเป็นจริงค่าที่ได้ 4,345,952.00 ลบ.ม. นี้เกรงว่าเกิดจากความผิดพลาดจาก Meter เนื่องจากผู้รับเหมาเข้าทำการแก้ไขยังไม่ให้แล้วเสร็จ

ตารางจดบันทึกการตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำวัน

หน่วยงาน/อาคาร WASTE WATER TREATMAENT : ประจำเดือน พฤศจิกายน 2565

ว./ค./ป.	เวลา	บ่อ EQ				SBR 1							SBR 2							บ่อคลอรีน	บ่อเก็บน้ำใส 1 ,บ่อเก็บน้ำใส 2						บ่อเก็บตะกอน				เครื่องรีดตะกอน		ปริมาณน้ำออก (ม <sup>3</sup> )
		ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	DO (mg/l)	pH	อุณหภูมิ (°C)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)		ปริมาณคลอรีน (L)	DO (mg/l)	BOD (mg/l)	COD (mg/l)	ค่าความขุ่น (NTU.)	ค่าคลอรีน คงเหลือ (L)	สภาพในบ่อ		สีของน้ำ	SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณ ตะกอนเข้า (ม <sup>3</sup> )	ปริมาณ พอร์เมอ์ (L)	
							N	A		N	A			N	A		N	A									N	A					
01/11/65	11.05	239,398.00	4.66	x	x	27,646.00	-	-	-	-	-	-	89,412.00	-	-	-	-	-	-	0.00	3.00	0.043	0.104	3.750	0.0	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,911,041.1	
02/11/65	10.50	239,571.00	4.69	x	x	28,043.00	-	-	-	-	-	-	89,412.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.56	0.044	0.104	3.010	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,911,041.1	
03/11/65	11.00	239,768.00	3.78	x	x	30,351.00	-	-	-	-	-	-	89,412.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.76	0.044	0.104	2.620	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,911,041.1	
04/11/65	10.15	239,923.00	2.45	x	x	31,577.00	-	-	-	-	-	-	89,412.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.38	0.044	0.104	4.690	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	14,911,041.1	
05/11/65	10.47	240,012.00	2.30	x	x	31,875.00	-	-	-	-	-	-	89,412.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.27	0.044	0.104	4.380	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	15,336,957.1	
06/11/65	11.15	240,180.00	3.05	x	x	32,005.00	-	-	-	-	-	-	89,412.00	-	-	-	-	-	-	0.00	3.05	0.044	0.104	4.390	0.01	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	15,336,957.1	
07/11/65	11.02	240,548.00	2.03	x	x	32,172.00	-	-	-	-	-	-	89,416.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.78	0.044	0.105	4.350	0.01	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	15,336,957.1	
08/11/65	11.05	240,679.00	4.64	x	x	33,338.00	-	-	-	-	-	-	89,429.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.16	0.044	0.104	3.610	0.01	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	15,336,957.1	
09/11/65	10.50	240,817.00	0.89	x	x	34,461.00	-	-	-	-	-	-	89,429.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	0.04	0.044	0.104	3.030	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	15,603,414.1	
10/11/65	11.00	241,065.00	2.60	x	x	35,916.00	-	-	-	-	-	-	89,430.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.74	0.044	0.104	3.660	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	15,603,414.1	
11/11/65	10.50	241,318.00	1.98	x	x	35,916.00	-	-	-	-	-	-	89,430.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.69	0.043	0.107	4.200	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	15,603,414.1	
12/11/65	10.59	241,588.00	2.77	x	x	35,916.00	-	-	-	-	-	-	89,430.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.23	0.044	0.104	3.980	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	15,603,414.1	
13/11/65	10.50	241,844.00	3.64	x	x	37,151.00	-	-	-	-	-	-	89,437.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	1.230	0.044	3.300	0.04	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,126,432.1	
14/11/65	09.50	242,035.00	4.97	x	x	37,151.00	-	-	-	-	-	-	89,437.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.65	0.044	0.105	2.970	0.02	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,210,568.1	
15/11/65	10.50	242,266.00	3.30	x	x	37,248.00	-	-	B1	-	-	-	89,438.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.69	0.044	0.104	3.350	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,210,568.1	
16/11/65	11.00	242,499.00	3.30	x	x	37,248.00	-	-	B1	-	-	-	89,438.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.69	0.044	0.104	3.350	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,210,568.1	
17/11/65	10.56	242,762.00	3.06	x	x	38,701.00	-	-	-	-	-	-	89,453.00	-	-	B1	-	-	-	0.00	2.78	0.044	0.105	2.790	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,210,568.1	
18/11/65	11.15	243,053.00	2.56	x	x	39,153.00	-	-	-	-	-	-	89,453.00	-	-	-	-	-	-	0.00	3.39	0.044	0.104	3.300	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,210,568.1	
19/11/65	11.18	243,224.00	3.71	x	x	39,153.00	-	-	-	-	-	-	89,453.00	-	-	-	-	-	-	0.00	3.93	0.044	0.103	2.480	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,210,568.1	
20/11/65	11.00	243,417.00	3.62	x	x	39,539.00	-	-	B1	-	-	-	89,467.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.34	0.044	0.104	2.910	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,210,568.1	
21/11/65	11.10	243,708.00	4.14	x	x	39,539.00	✓	-	B1	-	-	-	89,467.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.80	0.044	0.104	2.690	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,210,568.1	
22/11/65	11.00	243,969.00	4.09	x	x	40,618.00	-	-	-	-	-	-	89,434.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.87	0.044	0.104	3.780	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,279,314.1	
23/11/65	11.00	244,234.00	3.12	x	x	41,334.00	-	-	-	-	-	-	894,868.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.11	0.044	0.104	4.330	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
24/11/65	11.00	244,395.00	4.64	x	x	41,437.00	-	-	-	-	-	-	89,488.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.14	0.044	0.104	2.650	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
25/11/65	11.00	244,624.00	0.80	x	x	41,438.00	-	-	-	-	-	-	89,491.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.88	0.044	0.105	3.030	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
26/11/65	10.30	244,914.00	0.34	x	x	41,458.00	-	-	-	-	-	-	89,492.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.24	0.044	0.107	5.550	0.02	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	

ตารางจดบันทึกการตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำวัน

หน่วยงาน/อาคาร WASTE WATER TREATMAENT : ประจำเดือน พฤศจิกายน 2565

ว./ค./ป.	เวลา	บ่อ EQ				SBR 1						SBR 2						บ่อคลอรีน	บ่อเก็บน้ำใส 1 ,บ่อเก็บน้ำใส 2						บ่อเก็บตะกอน			เครื่องรีดตะกอน		ปริมาณน้ำออก (ม <sup>3</sup> )		
		ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	DO (mg/l)	pH	อุณหภูมิ (°C)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณคลอรีน (L)	DO (mg/l)	BOD (mg/l)	COD (mg/l)	ค่าความขุ่น (NTU.)	ค่าคลอรีน คงเหลือ (L)	สภาพในบ่อ		สีของน้ำ	SV <sub>30</sub> (mL)		ปริมาณ ตะกอนเข้า (ม <sup>3</sup> )	ปริมาณ พอร์เมอ์ (L)
							N	A		N	A			N	A		N	A														
27/11/65	11.00	245,222.00	0.19	x	x	41,460.00	-	-	-	-	-	-	89,492.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.104	3.350	0.02	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1
28/11/65	11.00	245,430.00	3.31	x	x	41,470.00	-	-	-	-	-	-	89,510.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.105	3.420	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1
29/11/65	11.15	245,656.00	3.80	x	x	41,470.00	-	-	-	-	-	-	89,510.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.105	3.610	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1
30/11/65	11.00	245,821.00	1.30	x	x	41,470.00	-	-	-	-	-	-	89,510.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.044	0.105	3.450	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1

พารามิเตอร์		1. กลิ่น N = กลิ่นดิน A = กลิ่นก๊าซไข่เน่า
pH	5.0-9.0	2. สีฟอง B = วาวสีน้ำตาล W = วาวสีรุ้ง
DO	≥2.0 mg/l	3. ระดับฟอง 1= น้อย 2 = ปานกลาง 3 = มาก
SV30	300-600 mL	4. สภาพในบ่อ N = ขอบบ่อมีสีน้ำตาล มีกลิ่นคล้ายดินอับ
BOD	≤2.0 mg/l	A = ขอบบ่อมีสีค้ำ กลิ่นเหม็นก๊าซไข่เน่า
COD	120 mg/l	
คลอรีนคงเหลือ	≤1.0 mg/l	
ความขุ่น	น้ำใส	≤25 NTU
	น้ำขุ่นปานกลาง	25-100NTU
	น้ำขุ่นมาก	≥100 NTU

หมายเหตุ : ปริมาณน้ำเสียเข้าระบบประจำวัน พฤศจิกายน 2565 6,663.00 ลบ.ม.

ปริมาณน้ำเข้าระบบรดน้ำต้นไม้ประจำวัน พฤศจิกายน 2565 1,568,675.00 ลบ.ม.

พารามิเตอร์ อาทิ pH BOD COD ที่ทำการจดบันทึกมานั้น ยังไม่สามารถอ่านค่าที่แท้จริงได้เนื่องจากท่อสำเลียงน้ำยังไม่ต่อรวมถึง BOD/COD Online Analyzer Pump อุปกรณ์หาย (BSG/INNO – 134/๒๕๖๕) Meter บ่อ SBR ก็เช่นเดียวกัน

ไม่สามารถอ่านค่าได้ และน้ำออกบ่อก็มีปริมาณน้ำออกเกินความเป็นจริงค่าที่ได้ 1,568,675.00 ลบ.ม. นี้เกรงว่าเกิดจากความผิดพลาดจาก Meter เนื่องจากผู้รับเหมาเข้าทำการแก้ไขยังไม่แล้วเสร็จ

ตารางจดบันทึกการตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำวัน

หน่วยงาน/อาคาร WASTE WATER TREATMAENT : ประจำเดือน ธันวาคม 2565

ว./ต./ป.	เวลา (น.)	บ่อ EQ				SBR 1						SBR 2						บ่อคลอรีน (L.)	บ่อเก็บน้ำใส 1 , บ่อเก็บน้ำใส 2						บ่อเก็บตะกอน				เครื่องรีดตะกอน		บ่อ Reuse		
		ปริมาณน้ำเข้า (m <sup>3</sup> )	DO (mg/l)	pH	อุณหภูมิ (°C)	ปริมาณน้ำเข้า (m <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณน้ำเข้า (m <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณคลอรีน (L.)	DO (mg/l)	BOD (mg/l)	COD (mg/l)	ค่าความขุ่น คงเหลือ (NTU.)	ค่าคลอรีน คงเหลือ (L.)	สภาพในบ่อ		สีของน้ำ	SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณ ตะกอนเข้า (m <sup>3</sup> )		ปริมาณ พอร์เมอ์ (L.)	
							N	A		N	A			N	A		N									A	N						A
01/12/65	11.00	246,029.00	2.17	x	x	41,470.00	-	-	-	-	-	-	89,511.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.00	0.044	0.105	4.030	0.0	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
02/12/65	11.00	246,271.00	2.50	x	x	41,470.00	-	-	-	-	-	-	89,511.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.06	0.044	0.105	3.630	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
03/12/65	11.15	246,626.00	2.93	x	x	41,471.00	-	-	-	-	-	-	89,511.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.3	0.044	0.105	3.400	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
04/12/65	10.50	246,877.00	3.61	x	x	41,471.00	-	-	-	-	-	-	89,511.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.99	0.044	0.105	2.660	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
05/12/65	11.00	247,112.00	4.48	x	x	41,471.00	-	-	-	-	-	-	89,511.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.4	0.044	0.105	3.110	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
06/12/65	10.20	247,566.00	4.06	x	x	41,471.00	-	-	-	-	-	-	89,511.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.00	0.045	0.107	2.160	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
07/12/65	11.00	247,892.00	6.41	x	x	41,471.00	-	-	-	-	-	-	89,511.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.36	0.044	0.107	0.010	0.01	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
08/12/65	11.10	248,172.00	2.94	x	x	41,471.00	-	-	-	-	-	-	89,511.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.64	0.044	0.107	4.480	0.01	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
09/12/65	11.30	248,627.00	2.69	x	x	41,477.00	-	-	-	-	-	-	89,511.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.74	0.044	0.105	2.110	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
10/12/65	10.55	249,949.00	2.46	x	x	41,473.00	-	-	-	-	-	-	89,511.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.77	0.044	0.105	4.110	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
11/12/65	11.11	250,363.00	2.11	x	x	41,474.00	-	-	-	-	-	-	89,512.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.97	0.044	0.105	4.110	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
12/12/65	10.15	251,482.00	1.79	x	x	41,476.00	-	-	-	-	-	-	89,512.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.06	0.044	0.105	3.470	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
13/12/65	11.15	252,826.00	1.79	x	x	41,476.00	-	-	-	-	-	-	89,512.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.06	0.044	0.105	3.490	0.04	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.1	
14/12/65	11.00	252,989.00	1.60	x	x	41,476.00	-	-	-	-	-	-	89,512.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.19	0.044	0.106	3.970	0.02	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.10	
15/12/65	10.30	253,625.00	2.16	x	x	41,476.00	-	-	-	-	-	-	89,519.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.33	0.004	0.105	4.090	0.01	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.10	
16/12/65	11.00	253,848.00	0.10	x	x	41,476.00	-	-	-	-	-	-	89,519.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.84	0.045	0.107	4.990	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.10	
17/12/65	11.00	254,003.00	3.64	x	x	41,476.00	-	-	-	-	-	-	89,519.00	-	-	-	-	-	-	0.00	6.00	0.045	0.107	3.690	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.10	
18/12/65	11.10	254,137.00	2.65	x	x	41,476.00	-	-	-	-	-	-	89,519.00	-	-	-	-	-	-	0.00	0.06	0.044	0.105	4.860	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.10	
19/12/65	11.00	254,205.00	3.04	x	x	41,476.00	-	-	-	-	-	-	89,519.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.00	0.044	0.106	5.790	0.01	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.10	
20/12/65	11.00	254,282.00	3.33	x	x	41,476.00	-	-	-	-	-	-	89,519.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.22	0.044	0.106	6.680	0.01	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.10	
21/12/65	11.10	254,355.00	2.11	x	x	41,476.00	-	-	-	-	-	-	89,519.00	-	-	-	-	-	-	0.00	2.10	0.044	0.150	6.010	0.02	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,479,716.10	
22/12/65	11.00	254,628.00	0.64	x	x	41,477.00	-	-	-	-	-	-	89,523.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.64	0.044	0.104	4.990	0.01	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,720,149.10	
23/12/65	09.34	254,712.00	0.74	x	x	41,477.00	-	-	-	-	-	-	89,523.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.58	0.043	0.104	5.390	0.02	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	16,720,149.10	
24/12/65	11.00	254,816.00	0.21	x	x	41,478.00	-	-	-	-	-	-	89,523.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.43	0.044	0.105	6.790	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	17,084,342.10	
25/12/65	11.00	254,910.00	0.43	x	x	41,438.00	-	-	-	-	-	-	89,526.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.39	0.044	0.105	6.210	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	17,084,342.10	
26/12/65	11.00	255,130.00	0.54	x	x	41,478.00	-	-	-	-	-	-	89,526.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.77	0.044	0.104	5.370	0.02	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	17,084,342.10	

ตารางจดบันทึกการตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียประจำวัน  
หน่วยงาน/อาคาร WASTE WATER TREATMENT : ประจำเดือน ธันวาคม 2565

ว./ต./ป.	เวลา (น.)	บ่อ EQ				SBR 1						SBR 2						บ่อคลอรีน	บ่อเก็บน้ำใส 1 ,บ่อเก็บน้ำใส 2						บ่อเก็บตะกอน				เครื่องรีดตะกอน		บ่อ Reuse		
		ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	DO (mg/l)	pH	อุณหภูมิ (°C)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณน้ำเข้า (ม <sup>3</sup> )	กลิ่น		ระดับ/ สีฟอง	สภาพในบ่อ		SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณคลอรีน (L)	DO (mg/l)	BOD (mg/l)	COD (mg/l)	ค่าความขุ่น คงเหลือ (NTU.)	ค่าคลอรีน คงเหลือ (L)	สภาพในบ่อ		สีของน้ำ	SV <sub>30</sub> (mL)	ปริมาณ ตะกอนเข้า (ม <sup>3</sup> )		ปริมาณ พอร์เรอร์ (L)	
							N	A		N	A			N	A		N									A	N						A
27/12/65	11.00	255,226.00	0.19	x	x	41,478.00	-	-	-	-	-	-	89,526.00	-	-	81	-	-	-	0.00	1.64	0.440	0.105	4.730	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	17,084,342.10	
28/12/65	11.00	255,326.00	1.06	x	x	41,478.00	-	-	-	-	-	-	89,525.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.41	0.044	1.050	6.220	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	17,084,680.10	
29/12/65	11.00	255,430.00	2.46	x	x	41,478.00	-	-	-	-	-	-	89,528.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.40	0.044	0.105	6.540	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	17,587,653.10	
30/12/65	11.00	255,440.00	2.00	x	x	41,478.00	-	-	-	-	-	-	89,528.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.10	0.044	0.105	5.000	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	17,587,653.10	
31/12/65	11.39	255,465.00	1.99	x	x	41,478.00	-	-	-	-	-	-	89,528.00	-	-	-	-	-	-	0.00	1.67	0.044	0.105	5.440	0.00	-	-	ใส	-	105.00	1,390.00	17,587,653.10	
																								พารามิเตอร์				ลักษณะทางกายภาพ					
																								pH		5.0-9.0		1. กลิ่น		N = กลิ่นดิน A = กลิ่นก๊าซไข่เน่า			
																								DO		≥2.0 mg/l		2. สีฟอง		B = วาวสีน้ำตาล W = วาวสีรุ้ง			
																								SV <sub>30</sub>		300-600 mL		3. ระดับฟอง		1= น้อย 2 = ปานกลาง 3 = มาก			
																								BOD		≤20 mg/l		4. สภาพในบ่อ		N = ขอบบ่อมีสีน้ำตาล มีกลิ่นคล้ายดินอับ A = ขอบบ่อมีสีดำ กลิ่นเหมือนก๊าซไข่เน่า			
																								COD		120 mg/l							
																								คลอรีนคงเหลือ		≤1.0 mg/l							
																								ความขุ่น		น้ำใส		≤25 NTU					
																										น้ำขุ่นปานกลาง		25-100NTU					
																										น้ำขุ่นมาก		≥100 NTU					

หมายเหตุ : ปริมาณน้ำเสียเข้าระบบประจำเดือน ธันวาคม 2565 9,644.00 ลบ.ม.  
 ปริมาณน้ำเข้าระบบรดน้ำต้นไม้ประจำเดือน ธันวาคม 2565 1,108,492.00 ลบ.ม.  
 พารามิเตอร์ อาทิ pH BOD COD ที่ทำการจดบันทึกมานั้น ยังไม่สามารถอ่านค่าที่แท้จริงได้เนื่องจากท่อลำเลียงน้ำยังไม่ต่อรวมถึง BOD/COD Online Analyzer Pump อุปกรณ์หาย (BSG/INNO – 134/๒๕๖๕) Meter บ่อ SBR ก็เช่นเดียวกัน  
 ไม่สามารถอ่านค่าได้ และน้ำออกบ่อก็มีปริมาณน้ำออกเกินความเป็นจริงค่าที่ได้ 1,108,492.00 ลบ.ม. นี้เกรงว่าเกิดจากความผิดปกติจาก Meter เนื่องจากผู้รับเหมาเข้าทำการแก้ไขยังไม่ให้แล้วเสร็จ

## ภาคผนวก ข-6

---

หนังสือจดหมายขอชี้แจงรายละเอียดการตรวจวัดที่ไม่เป็นไปตาม  
มาตรการที่กำหนด ในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ  
ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต  
รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ฉบับมิถุนายน พ.ศ. 2559



ที่ ALS MS 2022/3043

วันที่ 23 กันยายน พ.ศ. 2565

เรื่อง ขอชี้แจงรายละเอียดการตรวจวัดที่ไม่เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดในรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ  
ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง  
ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ฉบับมีกฎหมาย พ.ศ. 2559

เรียน กรรมการผู้ชำนาญการใหญ่  
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

อ้างถึง สัญญาเลขที่ รฟฟท.จ.650089 (ลงวันที่ 2 ส.ค. 2565)  
ใบเสนอราคาเลขที่ Q2224223 (Agreement ID 19476-21)

- สิ่งที่ส่งมาด้วย
- 1) ขอบเขตงาน (Term of reference : TOR)
  - 2) มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานี  
รถไฟฟ้าบางซื่อ ฉบับมีกฎหมาย พ.ศ. 2559
  - 3) ตารางเปรียบเทียบรายละเอียดการตรวจวัดที่ไม่เป็นไปตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)

ตามที่ บริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด ได้ยื่นประกวดราคาอิเล็กทรอนิกส์ (e-bidding) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-ตลิ่งชัน ตามขอบเขตงาน (TOR) เมื่อเปรียบเทียบรายละเอียดการตรวจวัดที่ระบุในขอบเขตงาน (TOR) ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 1) และรายการมาตรการฯ ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ตามหนังสือที่ ทส. (กกวล.) 1005/ว2576 ลงวันที่ 2 มีนาคม 2559 ของรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ ฉบับมีกฎหมาย พ.ศ. 2559 ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 2) และพบว่า รายละเอียดของการตรวจวัดด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อมและด้านสังคมไม่เป็นไปตามที่กำหนดในรายงานฯ ดังกล่าวข้างต้น

เพื่อให้เป็นไปตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง หลักเกณฑ์ และวิธีการจัดทำ รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งผู้ดำเนินการ หรือ ผู้ขออนุญาตจะต้องจัดทำเมื่อได้รับอนุญาตให้ดำเนินโครงการหรือกิจการแล้ว (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๖๔ ในกรณีนี้ บริษัท เอแอลเอส แลบบอราทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด ขอเสนอแนะให้โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงาน การวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ อย่างครบถ้วน



ทั้งนี้ บริษัท เอแอลเอส แลборาทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด ได้จัดทำตารางเปรียบเทียบรายละเอียดการตรวจวัดที่ไม่เป็นไปตามตารางมาตรฐาน ของรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ฉบับมีกฎหมาย พ.ศ. 2559 ดังสิ่งที่ส่งมาด้วย 3)

จึงเรียนมาเพื่อทราบและโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

ALS Laboratory Group  
(Thailand) Co., Ltd.



( นางสาวพภาพร จันทรเปล่ง )

ผู้ช่วยผู้จัดการทั่วไปสายธุรกิจตรวจติดตามคุณภาพสิ่งแวดล้อม  
บริษัท เอแอลเอส แลборาทอรี กรุ๊ป (ประเทศไทย) จำกัด



## สิ่งที่ส่งมาด้วย

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1      ขอบเขตงาน (Term of reference : TOR)
- สิ่งที่ส่งมาด้วย 2      มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ  
ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง  
ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ  
ฉบับมิถุนายน พ.ศ. 2559
- สิ่งที่ส่งมาด้วย 3      ตารางเปรียบเทียบรายละเอียดการตรวจวัด  
ที่ไม่เป็นไปตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)



# สิ่งที่ส่งมาด้วย 1

---

ขอบเขตงาน (Term of reference : TOR)

## ขอบเขตงาน (Term of reference : TOR)

### ๑.๑ ความจำเป็น

ตามที่การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้มอบหมายภารกิจบริหารการเดินรถไฟฟ้ามหานคร (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และ ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน ให้บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด (รฟฟท.) ซึ่งเปิดการเดินรถไฟฟ้ามหานครอย่างเป็นทางการโดยนายกรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒ สิงหาคม ๒๕๖๔ นั้น สำหรับการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้า (สายสีแดง) ซึ่งเป็นโครงการสำคัญเร่งด่วน ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล (M-MAP) โดยได้รับอนุมัติโครงการจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เริ่มต้นดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ ๑๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ ความสำคัญของการดำเนินการเดินรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง คือสามารถลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนจำนวน ๘ จุด และลดการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างสิ้นเชิง สามารถใช้ประโยชน์เพื่อการเดินรถไฟทางไกลสายเหนือและสายตะวันออกยิ่งขึ้น โดยรองรับการเดินรถที่มีอยู่ในปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ระบบขนส่งทางรถไฟสีแดง หันสมัย ตรงเวลา จะช่วยให้คนหันมาใช้บริการรถไฟมากขึ้น โดยคาดว่าจะเมื่อเดินรถระบบรถไฟฟ้ามหานครรองรับปริมาณผู้โดยสารจากรังสิตสู่บางซื่อไม่น้อยกว่า ๓๐๐,๐๐๐ คน/วัน และเมื่อขยายโครงการจากบางซื่อไปทางบ้านภาชีในอนาคต จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารที่คาดว่าจะมีประมาณ ๔๕๐,๐๐๐ คน/วัน สามารถใช้ประโยชน์เพื่อการเดินรถระบบรถไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ซึ่งจะช่วยลดการใช้งบประมาณของประเทศไทยได้อย่างมาก และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง (ช่วงบางซื่อ-รังสิต) ได้รับเงินกู้จากองค์การความร่วมมือแห่งประเทศญี่ปุ่น (JICA) และผู้เชี่ยวชาญ อนุมัติรายงาน EIA ครั้งที่ ๑/๒๕๕๔ วันที่ ๑๐ เมษายน ๒๕๕๔ ตามหนังสือ ธส. ๑๐๐๙.๔/๓๐๙๔ ลงวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๔ และสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม(สน.) อนุมัติครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ ลงวันที่ ๑๘ มิถุนายน ๒๕๕๔ หนังสือเลขที่ ธส.(กวล.) ๑๐๐๘/ว ๖๒๒๔ ลงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๕๔ กระทรวงคมนาคม เสนอให้ปรับปรุงรายละเอียดแบบก่อสร้างสถานีกลางบางซื่อและศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า เพื่อรองรับโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงต่อไป การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จึงทำการจ้าง บริษัท TEAM Consulting Engineering and Management จำกัด ทำการปรับปรุงรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงาน EIA) ของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง (ช่วงบางซื่อ-รังสิต) ซึ่งส่งรายงาน EIA ถึงสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สน.) ในเดือนเมษายน ๒๕๕๔ แล้ว การแก้ไขรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กวล.) ในการประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๔ ตามที่กล่าวไว้ในหนังสือ กพ. ที่ ธส.กวล.๑๐๐๙.๔/๑๒๗๔๒ ลงวันที่ ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๔ และได้รับการอนุมัติเพิ่มเติมจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กวล.) ในประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๔ ตามที่กล่าวไว้ในหนังสือ ธส.กวล. เลขที่ ๑๐๐๕/ว.๒๕๗๔ ลงวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๕๕ เพื่อให้เป็นไปตามรายงาน EIA การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ต้องเคร่งครัดดำเนินการตามมาตรการบรรเทาผลกระทบควบคู่ไปกับเงื่อนไข และแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อม การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มอบหมายให้กิจการร่วมค้า SU ประกอบด้วย บมจ.Unique Engineering and Construction และบมจ. Sino - Thai Engineering and Construction เป็นผู้รับเหมาก่อสร้าง สัญญาที่ ๑ งานโยธา ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ บมจ. Italian-Thai Development ในฐานะผู้รับเหมาก่อสร้าง สัญญาที่ ๒ เสร็จสิ้นงานด้านโยธาแล้ว จากนั้น Mitsubishi Hitachi Sumitomo Consortium (MHSC) ในฐานะผู้รับเหมาของสัญญา ๑ เริ่มทำงานเมื่อวันที่ ๓๐ มีนาคม ๒๕๕๕ หลังจากส่งมอบพื้นที่บางส่วนโดยสัญญา ๑ และสัญญา ๒ ในระยะดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และบางซื่อ-ตลิ่งชัน รวมถึงสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งระบุว่าผู้รับเหมามุ่งปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมมาตรการที่อธิบายไว้ในรายงาน EIA เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบ ด้วยเหตุนี้ บจก.United Analyst and Engineering Consultant ได้รับมอบหมายจาก MHSC เป็นผู้รับเหมามาตรฐานสัญญา ๓ ให้ทำหน้าที่ตรวจสอบและติดตามการปฏิบัติตามเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมตามเงื่อนไขรวมทั้งรายงานต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม(สน.) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

/๑.๒ การจัด...

### ๑.๒ การจัดตำแหน่งและสถานี

เริ่มที่แยกประดิพัทธ์ ระยะประมาณ ๑.๘ กิโลเมตร.อยู่ทางทิศใต้ของสถานีบางซื่อ ไปตามทางรถไฟสายเหนือ ผ่านสถานีจตุจักร สถานีบางเขน สถานีหลักสี่ และสถานีดอนเมือง สิ้นสุดที่สถานีรังสิต จังหวัดปทุมธานี ระยะทางรวม ๒๖.๓ กิโลเมตร. อนาคตจะขยายเส้นทางไปมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ รังสิต.จากพื้นที่บางซื่อ (กม.๖+๐๐๐) ถึง ดอนเมือง (กม.๒๕+๒๓๒) เส้นทางยกระดับความยาว ๑๙.๒ กิโลเมตร. โดยที่สถานีดอนเมือง (กม.๒๕+๒๓๒) ถึงสถานีรังสิต (กม.๓๒+๓๕๐) เป็นทางรถไฟระยะทาง ๗.๑ กิโลเมตร.และเชื่อมต่อกับทางรถไฟสายเหนือที่มีอยู่ ส่วนแนวเส้นทางทิศตะวันตก เริ่มจากสถานีบางซื่อวิ่งขึ้นไปทางทิศเหนือตามแนวทางรถไฟสายใต้ แล้วเลี้ยวซ้ายวิ่งเลียบบางซื่อ-รังสิต เชื่อมต่อกับ รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ที่สถานีบางซื่อ จากนั้นวิ่งข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาขนานกับสะพานพระราม ๗ ไปจนถึงสถานีตลิ่งชัน - ศาลายา รถไฟฟ้าจะวิ่งตามแนวทางรถไฟสายใต้ไปจนถึงสุดโครงการที่สถานีรถไฟนครปฐม อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม และส่วนสายตลิ่งชัน - ศิริราช รถไฟฟ้าวิ่งตามแนวทางรถไฟสายตลิ่งชัน เชื่อมกับรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม และรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ที่สถานีบางขุนนนท์ แล้ววิ่งตามแนวรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม เพื่อสิ้นสุดโครงการที่โรงพยาบาลศิริราช ซึ่งเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม

### ๑.๒.๑ ตำแหน่งสถานี

โครงการนี้ประกอบด้วย ๑๓ สถานี (แยกเป็นเส้นทางสายเหนือ จำนวน ๑๐ สถานีและเส้นทางสายตะวันตก ๓ สถานี) ดังนี้

#### แนวเส้นทางสายเหนือ ประกอบด้วย

สถานีหลักบางซื่อ (กม.๗+๘๐๐) อยู่ในบริเวณแยกบางซื่อบนถนนเทอดดำริ

สถานีจตุจักร(กม.๑๐+๒๗๕) ตั้งอยู่ถนนกำแพงเพชร ๒ และกำแพงเพชร ๖ ใกล้โครงการบ้านจัดสรรพนักงานการรถไฟฯ กม.๑๑

สถานีวัดเสมียนนารี (กม.๑๒+๓๕๐) อยู่ระหว่างจตุจักร-บางเขน สถานีบนถนนกำแพงเพชร ๖ ตรงข้ามวัดเสมียนนารี

สถานีบางเขน (กม.๑๓+๖๘๔) ตั้งอยู่ที่แยกบางเขน ระหว่างถนนกำแพงเพชร ๖ และถนนงามวงศ์วาน ฝั่งตรงข้าม

มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และเลียบถนนวิภาวดีรังสิต

สถานีทุ่งสองห้อง (กม.๑๔+๗๕๐) กำแพงเพชร ๖ และวิภาวดีรังสิต ถนนใกล้กองบังคับการตำรวจจราจรศูนย์และม้า

สถานีหลักสี่ (กม.๑๗+๙๔๓) ตั้งอยู่ถนนกำแพงเพชร ๖ ทางเหนือของแยกหลักสี่ และตรงข้ามตึกไอทีสแควร์ถนนแจ้งวัฒนะ

สถานีการเคหะ (กม.๑๙+๕๐๐) ตั้งอยู่ถนนกำแพงเพชร ๖ เลียบถนนวิภาวดีรังสิต ใกล้โครงการการเคหะแห่งชาติ(ดอนเมือง)

สถานีดอนเมือง (กม.๒๑+๕๒๕) ตรงข้ามอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานดอนเมือง บนถนนกำแพงเพชร ๖ เลียบถนนวิภาวดี

รังสิต และใกล้สถานีรถไฟดอนเมือง

สถานีหลักหก (กม.๒๗+๙๗๗) ตั้งอยู่ระหว่างสถานีดอนเมืองและสถานีรังสิต บนถนนกำแพงเพชร ๖ และเชื่อมต่อกับถนนเอก

ทักซิดและถนนพหลโยธินใกล้หมู่บ้านเมืองเอก

สถานีรังสิต (กม.๓๐+๓๕๗) ถนนรังสิต-ปทุมธานี และถนนกำแพงเพชร ๖ ใกล้หมู่บ้านรัตนโกสินทร์ ๒๐๐ ปี

#### แนวเส้นทางสายตะวันตก ประกอบด้วย

สถานีบางซื่อ (กม.๑๓+๕๐๐) อยู่ติดกับสถานีรถไฟสายสีม่วง(MRT)บางซื่อ ใกล้กับถนนประชาชื่น

สถานีบางบำหรุ (กม.๖+๓๐๘) ตั้งอยู่ใกล้ด้านใต้กำแพงทางพิเศษบางบำหรุ ตัวสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีส้ม (บางบำหรุ-

บางกะปิ)ในอนาคต

สถานีตลิ่งชัน (กม.๑+๙๗๙) อยู่ใกล้ถนนราชพฤกษ์ บริเวณชุมทางรถไฟตลิ่งชัน

/๑.๒.๒ ประเภท...



/๒. วัตร...

## ๒. วัตถุประสงค์

- ๒.๑ เพื่อให้การดำเนินการโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ – รังสิต และบางซื่อ – ดอนเมือง สามารถบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนดไว้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ และก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระดับต่ำ
- ๒.๒ เพื่อตรวจสอบมาตรการต่าง ๆ ด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ สามารถลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้หรือไม่ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม จะเป็นประโยชน์ในการดำเนินการป้องกันหรือแก้ไขผลกระทบจากการดำเนินโครงการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ
- ๒.๓ เพื่อสามารถนำผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม แนวทางและมาตรการในการลดผลกระทบจากการดำเนินโครงการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบ
- ๒.๔ เพื่อสามารถนำเสนอรายงานตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อสำนักนโยบาย และทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด

## ๓. คุณสมบัติผู้เสนอราคาจ้าง

- ก. มีความสามารถตามกฎหมาย
- ข. ไม่เป็นบุคคลล้มละลาย
- ค. ไม่อยู่ระหว่างเลิกกิจการ
- ง. เป็นนิติบุคคล ผู้มีอาชีพจางานที่ประกวราคา
- จ. ไม่เป็นผู้ที่ถูกระบุนชื่อไว้ในบัญชีรายชื่อผู้ทำงานของทางราชการและได้แจ้งเวียนชื่อแล้ว
- ฉ. ไม่เป็นผู้ได้รับอภิสิทธิ์หรือความคุ้มกัน ซึ่งอาจปฏิเสธไม่ยอมขึ้นศาลไทย เว้นแต่รัฐบาลของผู้เสนอราคาได้มีคำสั่งให้สละสิทธิ์ความคุ้มกันเหล่านั้น
- ช. ไม่เป็นผู้มีผลประโยชน์ร่วมกันกับผู้เสนอราคารายอื่นที่เข้าเสนอราคาให้แก่บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ณ วันประกาศสอบราคา หรือไม่เป็นผู้กระทำการอันเป็นการขัดขวางการแข่งขันราคาอย่างเป็นธรรมในการสอบราคาจ้างครั้งนี้
- ซ. ผู้รับข้อเสนอจะต้องมีผลงานประเภทเดียวกับงานที่ประกวดราคาครั้งนี้ในวงเงินไม่น้อยกว่า ๔๕๐,๐๐๐ บาท (สี่แสนห้าหมื่นบาทถ้วน)

## ๔. รูปแบบรายการคุณลักษณะเฉพาะ

### ขอบเขตการดำเนินงาน

ดำเนินการตรวจวัดในพื้นที่ตอนหัว บริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่โครงการ โดยทำการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียงเฉลี่ย และความสั่นสะเทือน ดำเนินการตรวจวัด ๓ วันต่อเนื่อง เป็นประจำทุก ๖ เดือน หรือ ๒ ครั้งต่อปี รายละเอียดดังนี้

### ๔.๑ การตรวจวัดคุณภาพอากาศ

เพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศบริเวณพื้นที่โครงการ และบริเวณใกล้เคียง ทั้งนี้ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาปรับปรุง

### มาตรการ

#### วิธีการดำเนินงาน

ดัชนีการตรวจวัด และวิธีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ระดับเสียงเฉลี่ย และความสั่นสะเทือน ในระยะดำเนินการ

/ดัชนี...

๕

ทพท/...

...

...

ดัชนีที่ตรวจวัด	วิธีการตรวจวัด
๑. ฝุ่นละออง (TSP)	- Gravimetric – High Volume
๒. ฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM๑๐)	- Gravimetric – High Volume
๓. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO <sup>๑ hr, ๒๔ hr</sup> )	- Non – DispersireInfrared Detection
๔. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>๒</sub> <sup>๑ hr, ๒๔ hr</sup> )	- Chemiluminescence

สถานีตรวจวัด : จำนวน ๑๔ สถานี ได้แก่

- สถานีที่ ๑ บริเวณ บมจ.ปูนซิเมนต์ไทย
- สถานีที่ ๒ บริเวณนิคมรถไฟ กม.๑๑
- สถานีที่ ๓ บริเวณวัดเสมียนนารี
- สถานีที่ ๔ บริเวณโรงเรียนอนุบาลสวนลักษ์ณ์
- สถานีที่ ๕ บริเวณโรงเรียนบางเขน
- สถานีที่ ๖ บริเวณตลาดหลักสี่
- สถานีที่ ๗ บริเวณชุมชนการเคหะทุ่งสองห้อง
- สถานีที่ ๘ บริเวณวัดดอนเมือง
- สถานีที่ ๙ บริเวณหมู่บ้านปรีชา
- สถานีที่ ๑๐ บริเวณโรงเรียนรัตนโกสินทร์ รังสิต
- สถานีที่ ๑๑ บริเวณหมู่บ้านโฮมเพลส
- สถานีที่ ๑๒ บริเวณอาคารพักอาศัยเมโทรสกาย ประชาชื่น
- สถานีที่ ๑๓ บริเวณซอยสิรินธร ๒
- สถานีที่ ๑๔ บริเวณถนนนิมิตลี ๑๒

### ๔.๒ การตรวจวัดเสียง

เพื่อติดตามตรวจสอบระดับเสียงบริเวณใกล้เคียงที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ ในระยะดำเนินการ ทั้งนี้ เพื่อนำข้อมูลที่ได้รับมาปรับปรุงมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านเสียงให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

#### วิธีการดำเนินงาน

ดัชนีที่ทำการตรวจสอบ คือ ระดับเสียงเฉลี่ย ๒๔ ชั่วโมง (L<sub>eq</sub> ๒๔ ชั่วโมง) ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง ๒๔ ชั่วโมง (L<sub>eq</sub> ๑ ชั่วโมง) ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>max</sub>) ระดับเสียง L<sub>๕๐</sub>

สถานีตรวจวัด : จำนวน ๑๔ สถานี ได้แก่

- สถานีที่ ๑ บริเวณ บมจ.ปูนซิเมนต์ไทย
- สถานีที่ ๒ บริเวณนิคมรถไฟ กม.๑๑
- สถานีที่ ๓ บริเวณวัดเสมียนนารี
- สถานีที่ ๔ บริเวณโรงเรียนอนุบาลสวนลักษ์ณ์
- สถานีที่ ๕ บริเวณโรงเรียนบางเขน
- สถานีที่ ๖ บริเวณตลาดหลักสี่
- สถานีที่ ๗ บริเวณชุมชนการเคหะทุ่งสองห้อง
- สถานีที่ ๘ บริเวณวัดดอนเมือง

/สถานี...

๖

ทพท/...

...

...

สถานีที่ ๔ บริเวณหมู่บ้านปรีชา  
สถานีที่ ๑๐ บริเวณโรงเรียนรัตนโกสินทร์ รังสิต  
สถานีที่ ๑๑ บริเวณหมู่บ้านโฮมเพลส  
สถานีที่ ๑๒ บริเวณอาคารพักอาศัยแม่ไทรสกาย ประชาชื่น  
สถานีที่ ๑๓ บริเวณซอยสิรินธร ๒  
สถานีที่ ๑๔ บริเวณถนนอิมพลี ๑๒

#### ๔.๓ การตรวจวัดความสั่นสะเทือน

เพื่อตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณใกล้เคียงคาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ ทั้งนี้ เพื่อนำข้อมูลที่ได้มา  
ปรับปรุงมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

##### วิธีการดำเนินงาน

ดัชนีที่ทำการตรวจวัด คือ ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) และความถี่ (Frequency)

สถานีตรวจวัด : จำนวน ๑๔ สถานี ได้แก่

สถานีที่ ๑ บริเวณ บมจ.ปูนซิเมนต์ไทย  
สถานีที่ ๒ บริเวณนิคมรถไฟ กม.๑๑  
สถานีที่ ๓ บริเวณวัดเสมียนนารี  
สถานีที่ ๔ บริเวณโรงเรียนอนุบาลหลวงลักษณ์  
สถานีที่ ๕ บริเวณโรงเรียนบางเขน  
สถานีที่ ๖ บริเวณตลาดหลักสี่  
สถานีที่ ๗ บริเวณชุมชนการเคหะทุ่งสองห้อง  
สถานีที่ ๘ บริเวณวัดดอนเมือง  
สถานีที่ ๙ บริเวณหมู่บ้านปรีชา  
สถานีที่ ๑๐ บริเวณโรงเรียนรัตนโกสินทร์ รังสิต  
สถานีที่ ๑๑ บริเวณหมู่บ้านโฮมเพลส  
สถานีที่ ๑๒ บริเวณอาคารพักอาศัยแม่ไทรสกาย ประชาชื่น  
สถานีที่ ๑๓ บริเวณซอยสิรินธร ๒  
สถานีที่ ๑๔ บริเวณถนนอิมพลี ๑๒

#### ๔.๔ การตรวจวัดคุณภาพน้ำ

เพื่อติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำบริเวณใกล้เคียง อันอาจจะได้รับผลกระทบ อันเนื่องจากการดำเนินโครงการ ทั้งนี้  
เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาปรับปรุงมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบด้านคุณภาพน้ำให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

##### ขอบเขตดำเนินงาน

ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ จำนวน ๘ สถานี เป็นประจำปี ๑ ครั้งต่อปี รายละเอียดดังนี้

##### วิธีการดำเนินงาน

ดัชนีการตรวจวัด : ดัชนีคุณภาพน้ำที่ดำเนินการเก็บตัวอย่าง และตรวจวิเคราะห์ คือ

- ๑) ความลึก
- ๒) ความเป็นกรด-ด่าง (pH)

/๓) อุณหภูมิ...

- ๓) อุณหภูมิ (Temperature)
- ๔) ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ (Dissolved Oxygen)
- ๕) ความสกปรกในรูปบีโอดี (Biochemical Oxygen Demand)
- ๖) ปริมาณของแข็งแขวนลอย (Total Suspended Solids)
- ๗) น้ำมันและไขมัน (Grease and Oil)
- ๘) โคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Total Coliform Bacteria)

สถานีตรวจวัด : จำนวน ๘ สถานี ได้แก่

สถานีที่ ๑ บริเวณคลองบางซื่อ  
สถานีที่ ๒ บริเวณคลองเปรมประชากร (บางเขน)  
สถานีที่ ๓ บริเวณคลองเปรมประชากร (รังสิต)  
สถานีที่ ๔ บริเวณคลองบางเขน  
สถานีที่ ๕ บริเวณคลองวัดหลักสี่  
สถานีที่ ๖ บริเวณคลองวัดรังสิต  
สถานีที่ ๗ บริเวณคลองรังสิตประยูรศักดิ์  
สถานีที่ ๘ บริเวณคลองบางกอกน้อย

#### ๔.๖ การตรวจสอบด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต

##### ขอบเขตดำเนินงาน

ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน ด้วยการสุ่มสัมภาษณ์แบบบังเอิญพบ  
(Accidental Sampling) รวมทั้งสิ้น ๑๐๐ ตัวอย่าง เป็นประจำปี ๑ ครั้งต่อปี รายละเอียดดังนี้

ทำการดำเนินการตรวจสอบด้านทัศนคติ และความคิดเห็นของประชาชน โดยมีพื้นที่ศึกษา จำนวน ๒๐ จุด คือ

- จุดที่ ๑ ตลาดนัดจตุจักร
- จุดที่ ๒ บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด(มหาชน)
- จุดที่ ๓ สถานีขนส่งหมอชิต
- จุดที่ ๔ ตลาดนัดบางซื่อ
- จุดที่ ๕ ซอยสิรินธร ๒
- จุดที่ ๖ ชุมทางตลิ่งชัน
- จุดที่ ๗ นิคมรถไฟ กม.๑๑
- จุดที่ ๘ วัดเสมียนนารี
- จุดที่ ๙ โรงพยาบาลวิภาวดี
- จุดที่ ๑๐ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บางเขน
- จุดที่ ๑๑ โรงเรียนอนุบาลหลวงลักษณ์
- จุดที่ ๑๒ โรงเรียนบางเขน
- จุดที่ ๑๓ สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์
- จุดที่ ๑๔ วัดหลักสี่
- จุดที่ ๑๕ การเคหะแห่งชาติทุ่งสองห้อง

/จุดที่ ๑๖...

จุดที่ ๑๖ ตลาดใหม่ดอนเมือง  
จุดที่ ๑๗ วัดดอนเมือง  
จุดที่ ๑๘ ท่าอากาศยานดอนเมือง  
จุดที่ ๑๙ ซอยร่วมมิตร ๓๗  
จุดที่ ๒๐ ถนนช้างเอราวัณ ๑

#### ๕. การจัดทำข้อเสนอโครงการ

การจัดทำเสนอโครงการเป็นภาษาไทยเสนอต่อบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด ดังนี้

##### ๕.๑ ข้อเสนอทางเทคนิค (Technical Proposal) จำนวน ๑ ชุด รายละเอียดดังต่อไปนี้

๕.๑.๑. หลักเกณฑ์/วิธีการ เก็บตัวอย่าง และวิธีการวิเคราะห์ ที่สามารถอ้างอิงจากองค์การภายในประเทศ หรือต่างประเทศ พร้อมระบุค่ามาตรฐานในการเปรียบเทียบ และมาตรฐานต้องเป็นไปตามกฎหมายกำหนด หากไม่มีกฎหมายกำหนดใช้การอ้างอิงตามหลักสากลที่เหมาะสมกับภายในประเทศ

๕.๑.๒ ระบุมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ที่จำเป็นของโครงการ โดยให้มีรายละเอียดครอบคลุมเนื้อหาทั้งหมด ตามที่ระบุไว้ในขอบเขตการดำเนินงาน

๕.๑.๓ บัญชีแสดงรายละเอียดอุปกรณ์ และเครื่องมือสำหรับการเก็บตัวอย่าง และเครื่องมือวิเคราะห์ห้องปฏิบัติการ ของหน่วยอื่น ให้ระบุชื่อ และที่ตั้งของห้องปฏิบัติการที่วิเคราะห์ด้วย

๕.๑.๔ หลักฐานการขึ้นทะเบียนห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ หากในกรณีที่ใช้ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ห้องปฏิบัติการของ หน่วยอื่น ให้ระบุชื่อ และที่ตั้งของห้องปฏิบัติการที่วิเคราะห์ด้วย

๕.๑.๕ คุณสมบัติของผู้รับจ้าง เพื่อการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของ บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด จะต้องประกอบด้วยคุณสมบัติ ดังนี้

- ๑) ผู้รับจ้างจะต้องได้รับใบอนุญาตเป็นผู้รับจ้างให้บริการ เพื่อตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่มีห้องปฏิบัติการที่ขึ้นทะเบียนกับหน่วยงานราชการรับรอง ยกเว้นผู้รับจ้างที่เป็นราชการ
- ๒) คุณสมบัติของบุคลากร ผลงาน และประสบการณ์ที่ผ่านมา
  - ความพร้อมของบุคลากรในการดำเนินงาน โดยระบุรายชื่อคณะผู้ทำการศึกษา ความเชี่ยวชาญของบุคลากร หรือผู้เชี่ยวชาญ หน้าที่มีความรับผิดชอบของผู้ทำการศึกษาแต่ละท่าน ประกอบไปด้วย ประวัติการศึกษา ประสบการณ์การทำงาน ผลงานในอดีตที่ผ่านมา พร้อมลงนามกำกับ

##### ๕.๑.๖ สรุปผลงานของผู้รับจ้าง

###### ก. แผนการดำเนินงานเบื้องต้น

- Organization Chart รวมทั้งบรรยายลักษณะงาน และแผนการปฏิบัติงานของบุคลากร (Manning Schedule) ของผู้รับจ้างที่จะได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติงานในโครงการนี้
- แผนงานโดยละเอียดในการดำเนินงาน และวิธีการทั่วไปที่จะปฏิบัติงานในโครงการนี้ (Work Plan and Methodology) การจัดวางกำลังคน ตามช่วงเวลาต่าง ๆ และวิธีการบริหารการดำเนินงาน และข้อมูลอื่น ๆ
- ประสบการณ์ผู้รับจ้างที่เกี่ยวข้องและสอดคล้องกับลักษณะงานที่กำหนดไว้ในโครงการนี้ โดยให้แจ้งชื่อและรายละเอียดโครงการโดยสังเขป พร้อมแนบหลักฐานสำเนาใบรับรอง ผลงานจากหน่วยงานผู้ว่าจ้าง หรือสัญญาจ้าง ที่สามารถตรวจสอบได้

/ช. พารา...

๔







ข. พารามิเตอร์ที่ผู้รับจ้างไม่สามารถวิเคราะห์ผลเองได้ และต้องใช้ห้องปฏิบัติการที่ไม่ใช่ของผู้รับจ้าง ต้องระบุพารามิเตอร์ และชื่อห้องปฏิบัติการที่ส่งวิเคราะห์ พร้อมระบุขั้นตอนการนำส่งตัวอย่างให้ชัดเจน

๕.๒ ข้อเสนอทางการเงิน (Financial Proposal) รายละเอียดราคาที่ยื่นเสนอเป็นแบบเหมาจ่าย (Lump Sum) เป็นสกุลเงินบาท โดยมีรายละเอียดตามที่ระบุไว้ในใบเสนอราคา ราคาที่ยื่นเสนอไม่มีการปรับราคา และต้องยื่นเสนอ ไม่น้อยกว่า ๓๐ วัน นับตั้งแต่วันที่เสนอราคาตามแบบใบเสนอราคา

#### ๖. เกณฑ์การคัดเลือก

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด จะพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิคของผู้รับจ้างทุกรายตามเกณฑ์ การให้คะแนนที่กำหนดและลำดับการจัดคะแนน โดยบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด จะพิจารณาของราคาของผู้ที่ได้รับ การจัดลำดับไว้อันดับหนึ่งถึงอันดับสาม และต้องผ่านเกณฑ์ ตั้งแต่ ๗๐ คะแนน ขึ้นไป แล้วเลือกรายที่ได้คะแนนข้อเสนอทางเทคนิคสูงสุดมาเจรจาต่อรองราคาเป็นอันดับแรก

หลักเกณฑ์การให้คะแนนด้านเทคนิค เพื่อคัดเลือกผู้รับจ้างติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมฯ ใช้หลักเกณฑ์คะแนนเต็ม ๑๐๐ คะแนน ดังนี้

๑) การบริหารจัดการโครงการ ประสบการณ์ของบริษัทและบุคลากร	๒๐	คะแนน
๒) การศึกษาและแนวทางการวิเคราะห์ข้อมูล คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ รวมทั้งผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	๔๕	คะแนน
๓) แนวทาง/รูปแบบในการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อม	๑๕	คะแนน
๔) แผนงานการดำเนินงานโครงการและติดต่อประสานงาน	๑๕	คะแนน
๕) เนื้องานอื่น ๆ ที่เป็นประโยชน์นอกเหนือจากขอบเขตการจ้าง	๕	คะแนน

#### ๗. ขั้นตอนก่อนเข้าตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ผู้รับจ้างที่ได้รับการว่าจ้างแล้ว ต้องส่งหลักฐานการผ่านงานด้านสิ่งแวดล้อมของผู้ที่จะเข้าปฏิบัติงานให้กับผู้ประสานงานของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท.จำกัด เพื่อจัดทำบัตรเข้าปฏิบัติงาน ภายในพื้นที่ระบบรถไฟฟ้า อันประกอบด้วย สำเนาบัตรประชาชน พร้อมรับรองสำเนาถูกต้อง ใบประกาศคุณวุฒิหรือรับรองสำเนาถูกต้อง และรูปถ่ายหน้าตรงอายุรูปถ่ายไม่เกิน ๖ เดือน

#### ๘. การนำเสนอและพิจารณาผลงาน

เมื่อลงนามสัญญาจ้างแล้ว ผู้รับจ้างต้องดำเนินการตรวจวัดตามแผนงาน และรายงานผลการตรวจวัด ซึ่งต้องมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

๘.๑ แสดงจุดเก็บตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ชัดเจน ตามที่ระบุไว้ในพื้นที่ดำเนินการ โดยให้แผนที่ และภาพถ่ายจุดตรวจวัดประกอบ ทั้งนี้ ในกรณีสถานีตรวจวัด หรือจุดวัดแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ ต้องแจ้งผู้ว่าจ้างเห็นชอบก่อนตรวจวัด และต้องระบุสถานที่ใหม่ให้ชัดเจน พร้อมอธิบายสาเหตุการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวในรายงาน

๘.๒ ในการเก็บตัวอย่างสิ่งแวดล้อม (Environmental Sample) ต้องเป็นไปตามหลักวิชาการหรือเกณฑ์มาตรฐานของหน่วยงาน ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่ลากากำกับตัวอย่าง วัสดุอุปกรณ์ และเครื่องมือที่ใช้ วิธีการเก็บตัวอย่าง (รวมทั้งจัดเก็บตัวอย่าง) วิธีการเก็บรักษาตัวอย่าง และจำนวนตัวอย่าง เป็นต้น นอกจากนี้ต้องมีภาพถ่ายขณะเก็บตัวอย่าง ภาพถ่าย

๕๐







/เครื่องมือ...



เครื่องมือขณะตรวจวัด พร้อมแสดง วัน เวลาในภาพถ่ายอย่างชัดเจน โดยการถ่ายภาพ จะต้องแสดงให้เห็นว่าเป็น การตรวจวัด ณ สถานที่ตามที่กำหนดไว้ในรายงาน พร้อมทั้งระบุสภาพแวดล้อมในขณะเก็บตัวอย่าง เพื่อประโยชน์ใน การวิเคราะห์ผลต่อไป ทั้งนี้ ผู้เก็บตัวอย่างจะต้องมีความรู้ โดยจบการศึกษาในด้านที่เกี่ยวข้องกับการเก็บตัวอย่าง หรือผ่านการอบรมจากหน่วยงานราชการ หรือ สถาบันที่ได้รับการรับรอง

๘.๓ แสดงพารามิเตอร์ในการตรวจวัด วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ตัวอย่างและมาตรฐานเปรียบเทียบ และ วิเคราะห์ผล

๘.๔ ผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม ที่เป็นไปตามกฎหมายกำหนด หาก ไม่มีกฎหมาย ใช้อ้างอิงตามหลักสากลที่เหมาะสมกับภายในประเทศและเปรียบเทียบกับผลการวิเคราะห์ของทุก ครั้งที่ผ่านมา โดยแสดงในรูปกราฟ ตาราง หรือลักษณะอื่น ๆ ที่สามารถแสดงการเปรียบเทียบผลได้ชัดเจน

๘.๕ ในการรายงานการตรวจวัดคุณภาพคุณภาพสิ่งแวดล้อม (แสดงในภาคผนวก) ให้เสนอหลักฐานการแสดงความควบคุม คุณภาพผลการตรวจวัดให้ครอบคลุมตามหลักวิชาการทุกประเด็น

๘.๖ ภาคผนวก ควรประกอบด้วย เอกสารอ้างอิงต่าง ๆ สำเนาหนังสืออนุญาตขึ้นทะเบียนห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน แผนภาพหรือภาพถ่ายอุปกรณ์เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บตัวอย่างสิ่งแวดล้อมและข้อมูลประกอบอื่น ๆ ในรับรองการ สอนเทียบเครื่องมือวัดต่าง ๆ เป็นต้น

#### ๙. การเสนอรายงานและจัดส่งรายงาน

จัดทำรายงานผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมรายงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และติดตามผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับสมบูรณ์ ตามรูปแบบการจัดทำรายงานของการจัดทำ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) (แสดงในภาคผนวก) พร้อมทั้งบุคลากรผู้ทำการ ตรวจวัด คุณวุฒิ พร้อมลงนามรับรองผล จำนวน ๕ เล่ม พร้อมส่งมอบไฟล์ PDF เป็นอุปกรณ์ Handy Drive จำนวน ๕ ชุด พร้อม บรรจุภัณฑ์ระบุชื่อโครงการและภาพปก จำนวน ๕ ชุด โดยรายละเอียดการจัดส่งรายงานดังนี้

๙.๑ นำส่งรูปเล่มรายงานแก่ รฟท. ภายใน ๔๕ วันนับจากเสร็จสิ้นการดำเนินการตรวจวัด จำนวน ๒ เล่ม พร้อมส่ง มอบไฟล์ PDF เป็นอุปกรณ์ Handy Drive จำนวน ๒ ชุด พร้อมนำเสนอผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม การปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) กรณีมีการแก้ไข ปรับปรุง และเพิ่มเติมรายละเอียด จะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายใน ๗ วันหลังจากได้รับการแจ้งจากบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

๙.๒ นำส่งรายงานผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมรายงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และติดตาม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับสมบูรณ์ ส่งให้หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

- การรถไฟแห่งประเทศไทย จำนวน ๑ เล่ม พร้อมส่งมอบไฟล์ PDF เป็นอุปกรณ์ Handy Drive จำนวน ๑ ชุด
- สำนักงานเขตอุทกฯ จำนวน ๑ เล่ม พร้อมส่งมอบไฟล์ PDF เป็นอุปกรณ์ Handy Drive จำนวน ๑ ชุด
- สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) จำนวน ๑ เล่ม พร้อมส่งมอบไฟล์ PDF เป็นอุปกรณ์ Handy Drive จำนวน ๑ ชุด

#### ๑๐. ระยะเวลาดำเนินการ

ดำเนินการตรวจวัดตามแผน EIA กำหนด ๒ ครั้งต่อปี

/๑๑. ระยะ...

๑๑

#### ๑๑. ระยะเวลาในการส่งมอบงานและการจ่ายเงิน

๑๑.๑ ส่งมอบรายงานตามขอบเขตของงานตามข้อ ๔.๑ - ๔.๕ และข้อ ๔.๑ - ๔.๒

- งวดที่ ๑ ภายในเดือน มกราคม ๒๕๖๖
- งวดที่ ๒ ภายในเดือน กรกฎาคม ๒๕๖๖

#### ๑๑.๒ การจ่ายเงิน

เมื่อผู้รับจ้างได้ส่งรายงานผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม พร้อมรายงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และติดตาม ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ฉบับสมบูรณ์ งวดชำระเงินแบ่งเป็น ๒ งวด ตามข้อ ๑๑.๑ และคณะกรรมการตรวจรับได้ทำการตรวจครบเรียบร้อยแล้ว

#### ๑๒. หลักประกันปฏิบัติตามสัญญา

ผู้รับจ้างต้องนำเงิน หรือ หนังสือค้ำประกันของธนาคารพาณิชย์ในประเทศไทย มูลค่าร้อยละ ๑๐ ของมูลค่าตามสัญญา มอบให้ไว้แก่ผู้ว่าจ้าง เพื่อเป็นหลักประกันการปฏิบัติตามสัญญา โดยผู้ว่าจ้างจะคืนหลักประกัน (ปลอดดอกเบี้ย) ให้แก่ผู้รับจ้าง เมื่อบริษัทได้หักเงินที่ได้จ่ายล่วงหน้า จากเงินค้ำจ้างที่จ่ายตามผลงานแต่ละงวดครบถ้วนแล้ว และหลังจากสิ้นสุดสัญญาผู้รับจ้างมิได้ มีภาระหนี้ หรือภาระผูกพันใด ๆ ต่อผู้ว่าจ้าง

#### ๑๓. เงื่อนไขการดำเนินงาน

๑๓.๑ ผู้รับจ้างจะต้องประกอบไปด้วย ผู้ปฏิบัติงานที่มีประสบการณ์ ด้านการตรวจวัดสิ่งแวดล้อม และสามารถปฏิบัติงาน ในวันหยุด และ/หรือนอกเวลาการทำงานปกติ

๑๓.๒ สามารถจัดหาบุคลากรได้เพียงพอตามแผนที่ผู้ว่าจ้างกำหนด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตรวจวัดในพื้นที่สถานีรถไฟ

๑๓.๓ กรณีเกิดข้อบกพร่องในการเก็บตัวอย่าง หรือวิเคราะห์ผล ทำให้ผลการตรวจวัดเกิดความคลาดเคลื่อนจากผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการตรวจสอบให้กับผู้ว่าจ้าง โดยไม่มีค่าใช้จ่าย

๑๓.๔ อุปกรณ์ประกอบการจัดตั้ง เครื่องมือการตรวจวัดต่าง ๆ ต้องมีความปลอดภัย และไม่มีอันตรายต่อผู้ให้บริการ

๑๓.๕ ขณะปฏิบัติงานในระบบรถไฟ ผู้รับจ้างติดบัตรประจำตัวตลอดเวลา และปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัยของ บริษัทฯ

๑๓.๖ ก่อนเข้าดำเนินการตรวจวัด ผู้รับจ้างต้องส่งแผนการดำเนินงานเป็นลายลักษณ์อักษรทุกครั้ง เพื่อให้ผู้แทนของบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด ทราบทราบอนุมัติ หากมีการเปลี่ยนแปลงแผนการตรวจวัด ต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อ ติดตามการปฏิบัติงาน

๑๓.๗ กรณีมีการเปลี่ยนแปลงบุคลากรที่เข้าปฏิบัติงาน ในระหว่างดำเนินการผู้รับจ้าง ต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร พร้อมส่ง ประวัติ ประสบการณ์การทำงาน รวมถึงระยะเวลาการทำงาน และผลงานของบุคลากรคนใหม่ พร้อมลงนามกำกับมา ให้ผู้ว่าจ้าง

๑๓.๘ ให้ผู้ควบคุมงานร่วมติดตามการดำเนินงานของผู้รับจ้าง เมื่อผู้รับจ้างเข้าไปดำเนินการศึกษา หรือเก็บข้อมูลในพื้นที่ตาม ความเหมาะสม

๑๓.๙ ผู้ว่าจ้างจะสนับสนุนข้อมูลที่เกี่ยวข้องในการตรวจวัดให้กับผู้รับจ้างตามความจำเป็น พร้อมทั้งให้คำแนะนำในการแก้ไข ปัญหา และร่วมชี้แจงในกรณีที่จำเป็น พร้อมอำนวยความสะดวกในการเข้าพื้นที่ตรวจวัด

๑๓.๑๐ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน ไม่รวมค่าโดยสารรถไฟ เว้นแต่การตรวจวัดที่เกี่ยวข้องกับการตรวจวัดภายในขบวนรถไฟ ท่าโดยตรงเท่านั้น โดยผู้ว่าจ้างจะอำนวยความสะดวกในการโดยสารรถไฟระหว่างสถานี

/๑๔. วรเงิน...

๑๒



๑๔. วงเงินงบประมาณ

เป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น ๑,๒๐๐,๐๐๐ บาท (หนึ่งล้านบาทถ้วน) รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗

Shirley

A handwritten signature, possibly reading "M.", written in dark ink at the bottom right of the page.

WV.

## สิ่งที่ส่งมาด้วย 2

---

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ  
ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง  
ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ฉบับมิถุนายน พ.ศ. 2559



คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ  
สำนักงานนโยบายและแผน  
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน  
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒ มีนาคม ๒๕๕๙

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๘

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กการล) ๑๐๐๕/ว ๑๕๓๐๘ ลงวันที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๕๘

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๘

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้เรียนเชิญท่านเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจงคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ ณ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังรายละเอียดแล้ว นั้น

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งคณะกรรมการ ได้พิจารณาและมีมติรับรองในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ แล้ว จำนวน ๑ เรื่อง คือ วาระที่ ๓.๗ รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย รายละเอียดดังสิ่งนี้ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
กรรมการและเลขานุการ

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

५१६१४

ที่ ทส (กกวล) ๑๐๐๕/ว ๑๕ ๓ ๐ ๘

สำนักงานนโยบายและแผน  
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน  
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑) ๓ ธันวาคม ๒๕๕๘

เรื่อง ขอบเชิญเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจงคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

เรียน สำเนาแจ้งท้าย

อ้างถึง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๓๕ มาตรา ๑๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๘

๒. แบบตอบรับการเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจงคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๘

ด้วย พระราชบัญญัติฯ ที่อ้างถึง กำหนดองค์ประกอบคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยมี นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ ซึ่งนายกรัฐมนตรี ได้มอบหมายและมอบอำนาจให้รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) เป็นประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการนี้ ประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้กำหนดประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๘ ในวันพุธที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ เวลา ๑๔.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๔๐๑ ชั้น ๔ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ในการนี้ สำนักงานนโยบายและแผนธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการ  
คณะกรรมการฯ ได้บรรจุ เรื่อง \_\_\_\_\_

.....รายละเอียดดังสิ่งที่จะส่งมาด้วย ๑ จึงขอเชิญท่านเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจง และให้ความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่คณะกรรมการฯ มีข้อซักถาม ทั้งนี้ หากท่านไม่สามารถเข้าร่วม ในการประชุมดังกล่าวได้ โปรดมอบหมายผู้แทนในระดับรองหัวหน้าหน่วยงานที่สามารถชี้แจง ให้ความเห็น และ ข้อเสนอแนะในระดับนโยบายได้ โดยส่งแบบตอบรับเข้าร่วมประชุม ฯ รายละเอียดดังสิ่งที่จะส่งมาด้วย ๒ ภายใน วันอังคารที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๘ ทางโทรสารหมายเลข ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

รองเลขาธิการ ปฏิบัติราชการแทน

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
 สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ กรุงเทพมหานคร สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

นักวิชาการสิ่งแวดล้อมปฏิบัติการ



## สิ่งที่ส่งมาด้วย

รายงานการประชุม  
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๕/๒๕๕๘

เมื่อวันพุธที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๕๘ เวลา ๑๔.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๕๐๑ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

### กรรมการผู้มาประชุม

๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี	ประธานกรรมการ
๒. นายแพทย์อรรถ สุทธาจารย์ ผู้ช่วยรัฐมนตรีประจำกระทรวงสาธารณสุข แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข	กรรมการ
๓. นายดำรง ลิมาภิรักษ์ ที่ปรึกษาด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ	กรรมการ
๔. นายภาณุพล แก้วประพาฬ ที่ปรึกษาด้านการปกครอง แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย	กรรมการ
๕. พลเอก พอล มณีรินทร์ รองปลัดกระทรวงกลาโหม แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม	กรรมการ
๖. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ รองปลัดกระทรวงคมนาคม แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	กรรมการ
๗. นายโอภาส กลั่นบุศย์ รองปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กรรมการ
๘. นายชนรรค์ พุทมิสินประทีป รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ	กรรมการ
๙. นางสาวอัจฉรินทร์ พัฒนพันธ์ชัย รองเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน แทน เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน	กรรมการ

๒

๑๐. นายสมคิด วงศ์ไชยสุวรรณ รองอธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม	กรรมการ
๑๑. นายธีรธร แซ่มสนธิ ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย กรมธนารักษ์ แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง	กรรมการ
๑๒. นายวัชรพล พุ่มแก้ว นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ แทน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	กรรมการ
๑๓. สัตวแพทย์หญิง นันทริกา ชันซื่อ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๔. นายชัยชม อรรถภิญโญ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๕. นายพิจิตต์ รัตตกุล ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๖. นายอนรรฆ พัฒนวิบูลย์ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๗. นายแพทย์สุรศักดิ์ ฐานีพานิชกุล ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๘. นายประเสริฐ ตบนิยางกูร ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๑๙. นายอดิศักดิ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ
๒๐. นายเกษมสันต์ จิณณวาโส ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	กรรมการและเลขานุการ
<u>กรรมการผู้ลาประชุม</u>	
๑. นายวิชณุ เครืองาม รองนายกรัฐมนตรี	รองประธานกรรมการ คนที่ ๑
๒. พลเอก สุรศักดิ์ กาญจนรัตน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	รองประธานกรรมการ คนที่ ๒
๓. นายสุวิทย์ รัศมีภูติ ผู้ทรงคุณวุฒิ	กรรมการ

ผู้เข้าร่วมประชุม

๑. นางสาวพีรพัฒน์ อินทรชูป	ผู้อำนวยการสำนักคุณภาพน้ำมันเชื้อเพลิง แทน ปลัดกระทรวงพลังงาน	
๒. พลเอก วิทยา จินตนาบุตรณ์	รองหัวหน้าสำนักงานรองนายกรัฐมนตรี	
๓. นายนพพล ศรีสุข	หัวหน้าผู้ตรวจราชการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
๔. นายวิจารณ์ สิมฉายา	อธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	
๕. นางรวิวรรณ ภูริเดช	เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
๖. นายอดิสร นุชดำรงค์	รองอธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
	แทน อธิบดีกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	
๗. นายเสริมยศ เสริมมัน	รองอธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม	
	แทน อธิบดีกรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม	
๘. นายนิวัติ มณีขัติย์	ผู้ตรวจราชการกรมทรัพยากรธรณี	
	แทน อธิบดีกรมทรัพยากรธรณี	
๙. นางอัมภาพร ไกรพานนท์	รองเลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	
๑๐. นางสุณี ปิยะพันธุ์พงศ์	รองอธิบดีกรมควบคุมมลพิษ	
๑๑. นายปิ่นสักก์ สุรัสวดี	ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนาทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	
	แทน อธิบดีกรมทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง	
๑๒. นายธวัชชัย ลัดกรุด	ผู้อำนวยการสำนักการอนุญาต กรมป่าไม้	
	แทน อธิบดีกรมป่าไม้	
๑๓. นายจิตรกร สุวรรณเลิศ	ผู้อำนวยการสำนักอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรน้ำบาดาล	
	แทน อธิบดีกรมทรัพยากรน้ำบาดาล	
๑๔. คณะทำงานรองนายกรัฐมนตรี		จำนวน ๓ คน
๑๕. เจ้าหน้าที่กระทรวงกลาโหม		จำนวน ๓ คน
๑๖. เจ้าหน้าที่กระทรวงมหาดไทย		จำนวน ๒ คน
๑๗. เจ้าหน้าที่กระทรวงอุตสาหกรรม		จำนวน ๑ คน
๑๘. เจ้าหน้าที่กระทรวงคมนาคม		จำนวน ๑ คน
๑๙. เจ้าหน้าที่กระทรวงศึกษาธิการ		จำนวน ๑ คน
๒๐. เจ้าหน้าที่กระทรวงการคลัง		จำนวน ๑ คน
๒๑. เจ้าหน้าที่กระทรวงเกษตรและสหกรณ์		จำนวน ๑ คน
๒๒. เจ้าหน้าที่สำนักงบประมาณ		จำนวน ๑ คน
๒๓. เจ้าหน้าที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน		จำนวน ๑ คน
๒๔. เจ้าหน้าที่กรมโรงงานอุตสาหกรรม		จำนวน ๒ คน
๒๕. เจ้าหน้าที่กรมป่าไม้		จำนวน ๑ คน
๒๖. เจ้าหน้าที่กรมควบคุมมลพิษ		จำนวน ๕ คน

๒๗. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรธรณี	จำนวน ๑ คน
๒๘. เจ้าหน้าที่กรมทรัพยากรน้ำบาดาล	จำนวน ๑ คน
๒๙. เจ้าหน้าที่กรมส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๑ คน
๓๐. เจ้าหน้าที่กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช	จำนวน ๑ คน
๓๑. เจ้าหน้าที่สำนักงานปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒ คน
๓๒. เจ้าหน้าที่สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	จำนวน ๒๖ คน

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

๑. ว่าที่ พ.ต. อนุชาติ ปาลกะวงศ์ ณ อยุธยา	ผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อมโครงการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย
๒. นายสมบุญรณ์ อินตียังยืน	รองอธิบดีกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่
๓. นายทินกร กักเครือ	ผู้จัดการฝ่ายเหมืองแร่ กรมการผู้จัดการ
	บริษัท ปูนซิเมนต์เอเชีย จำกัด (มหาชน)
๔. นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล	รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย
๕. นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ	รองผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๖. นายถนอม รัตนเศรษฐ์	ผู้อำนวยการกองสิ่งแวดล้อม การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย
๗. นายวรรณพ ไพศาลไพฑูริ	รองวิศวกรใหญ่ด้านก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน การรถไฟแห่งประเทศไทย

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

๓.๗ รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับเปลี่ยนรายละเอียดระบบรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ  
ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

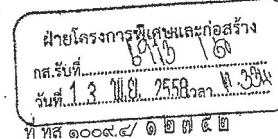
เลขานุการ มอบให้เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย มีแนวคิดในการแก้ไขแบบรายละเอียดของโครงการ  
ปรับเปลี่ยนรายละเอียดระบบรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ โดยปรับการก่อสร้าง  
ทางรถไฟจากเดิม ๓ ทาง เป็น ๔ ทาง รวมทั้ง เพิ่มความยาวขบวนขบวน ๓ ของสถานีกลางบางซื่อ จากเดิม  
๒๓๐ เมตร เป็น ๒๐๐ เมตร และปรับโครงสร้างทางรถไฟในช่วงเข้า - ออก สถานีกลางบางซื่อ เพื่อรองรับการ  
เดินรถขนส่งทางรางประเภทต่างๆ

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้าง  
พื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๘ มีมติให้ความเห็นชอบ  
รายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ และให้นำรายงานที่ได้ปรับปรุงรายละเอียดตามความเห็นของ  
คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

## มติที่ประชุม

รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๘ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด



รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน 1  
กทปบ. ๒๔๕/๒๖๔๕๘  
วันที่ 13/10/2558



สำนักงานนโยบายและแผน  
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน  
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

## ๒๒ ตุลาคม ๒๕๕๘

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย X

อ้างถึง หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ.๑/๑๔๔๕/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๑ กันยายน ๒๕๕๘

ตามหนังสือที่อ้างถึง การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้นำส่งรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ข้อมูลเพิ่มเติมครั้งที่ ๑) โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดย บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณารายงานดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ เพื่อพิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๒๘/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๕๘ และคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย และให้นำรายงานฯ ที่ได้ปรับปรุงรายละเอียดตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายฯ ได้แจ้ง บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด พิจารณาดำเนินการต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน 1  
กทปบ. ๒๔๕/๒๖๔๕๘

ขอแสดงความนับถือ

รองผู้ว่าการกลุ่มโครงสร้างพื้นฐาน 1  
๒๕๕๘

## รองเลขาธิการฯ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

พ.ว. ๒๕๕/๒๖๔๕๘

เลขออกที่ กส. ๒๕๕/๒๖๔๕๘  
ลงวันที่ 17 พ.ย. 2558

ส.ว. ๒๕๕/๒๖๔๕๘  
เพื่อพิจารณา/เสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี  
เพื่อพิจารณา/เสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี  
เพื่อพิจารณา/เสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี  
เพื่อพิจารณา/เสนอต่อที่ประชุมคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ กด ๖ ต่อ ๖๘๐๓

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๒๒





ที่ ทส. ๑๐๐๙.๔/ ๗ ๕ ๖ ๘

ถึง บริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้เสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ฉบับเดือนมีนาคม ๒๕๕๘ ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดย บริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณา สำนักงานนโยบายฯ ได้นำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ เพื่อพิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติไม่ให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงและเพิ่มเติมข้อมูล รายละเอียดดังแนบ สำนักงานนโยบายฯ จึงเรียนมาเพื่อโปรดดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป



สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โทรศัพท์ ๐ ๒๖๒๕ ๖๕๐๐ กด ๖ ต่อ ๖๘๐๓  
โทรสาร ๐ ๒๖๒๕ ๖๖๒๒



ที่ ทส ๑๐๐๙.๔/ ๗ ๕ ๖ ๗

สำนักงานนโยบายและแผน  
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม  
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน  
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๘

เรื่อง แจ้งผลการพิจารณารายงานรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ

เรียน ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการรถไฟแห่งประเทศไทย ที่ รฟ. ๑/๖๐๘/๒๕๕๘ ลงวันที่ ๓ เมษายน ๒๕๕๘

สิ่งที่ส่งมาด้วย ผลการพิจารณารายงานรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

ตามหนังสือที่อ้างถึง การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้เสนอรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดย บริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณา ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้นำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ของการรถไฟแห่งประเทศไทย เสนอต่อคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ เพื่อพิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๘ ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติไม่ให้ความเห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงและเพิ่มเติมข้อมูลรายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายฯ ได้สำเนาหนังสือแจ้งบริษัท ทิม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด ทราบด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาดำเนินการต่อไป

สําเนาถูกต้อง

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โทรศัพท์/ โทรสาร ๐ ๒๖๒๕ ๖๖๒๒

นายชพรพงศ์ เทวเขตบุญรอด  
ผู้อำนวยการกลุ่มงานพลังงาน รักษาการแทน  
ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ปฏิบัติราชการแทน  
เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ผลการพิจารณารายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีบางซื่อ  
ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย

จากการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้าน  
โครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๑๖/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๕๘  
คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ ได้พิจารณารายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีบางซื่อ  
ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติไม่เห็นชอบรายงานการเปลี่ยนแปลง  
รายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้า  
สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ของ การรถไฟแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยปรับปรุงและเพิ่มเติมข้อมูล ดังนี้

#### ๑.๑ ประเด็นด้านการจอดรถภายในสถานีและการเดินรถ

(๑) ให้ชี้แจงรายละเอียดการเดินรถ และการจัดการแบ่งพื้นที่ภายในสถานีที่จะกำหนดพื้นที่ที่  
ชำระค่าโดยสาร (Paid area) และการเข้าใช้บริการของผู้โดยสารภายในสถานี

(๒) ให้แสดงรายละเอียดของรางที่ใช้ในการจอดรถไฟ CT และ LD

(๓) ให้แสดงรายละเอียดของการเดินรถไฟ CT และ LD ซึ่งมาวิ่งบนโครงสร้างรางยกระดับ ซึ่ง  
รฟท. ควรมีการเตรียมการกรณีรถไฟ LD หากเกิดเหตุขัดข้องบนทางยกระดับ และให้ทบทวนมาตรการในการ  
จัดการพื้นที่ด้านล่างในแนวเส้นทางยกระดับ เช่น การป้องกันผู้บุกรุกเข้ามาในแนวเขตทาง เป็นต้น

(๔) ให้ รฟท. ทบทวนความเหมาะสมของระดับความชันในการสร้างทางวิ่งรถไฟของโครงการทั้ง  
รถไฟ CT และ LD ให้มีความเหมาะสมเพื่อไม่ให้เป็นข้อจำกัดในการเดินรถ

(๕) ให้แสดงจำนวนรางสำหรับรถไฟ Missing Link และการเชื่อมต่อกับโครงการ ซึ่งเมื่อเลย  
สถานีรังสิตแล้ว จำนวนรางจะเหลือเพียง ๓ ราง โดยโครงการควรเสนอ Track Layout ในการเชื่อมโยงกับรถไฟ  
ระบบอื่นๆ ประกอบ

(๖) ให้เพิ่มเติมรายละเอียดของระบบไฟฟ้า และระบบสัญญาณที่ใช้ในการเดินรถไฟที่ใช้ของราง  
รถไฟโครงการทั้ง ๔ ราง รวมทั้งระดับความสูงของขานขาลาของรถไฟ CT และ LD

(๗) ให้ปรับปรุงแสดงจำนวนรางของสถานีหลักทุกให้ถูกต้อง

#### ๑.๒ ประเด็นด้านคุณภาพสิ่งแวดล้อม

(๑) ให้เพิ่มเติมรายละเอียดในการจัดการอากาศเสียภายในสถานีที่มีการจอดรถไฟตู้เซลภายใน  
สถานีที่มีโครงสร้างเป็นระบบปิด

(๒) ให้เพิ่มเติมข้อมูลการเตรียมความพร้อมด้านความปลอดภัยจากระบบไฟฟ้าที่ใช้ในการเดิน  
รถไฟทั้งระดับดิน และการจัดการน้ำเสียด้านการล้างขบวนรถ

(๓) ให้โครงการพิจารณาผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียง โดยเฉพาะผลกระทบด้าน  
คุณภาพอากาศและเสียงที่ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศมีระดับผลกระทบจาก NO<sub>๒</sub> ที่ระยะ ๑-๓๐ ม. และ  
PM-๑๐ ในระยะ ๕๐๐ เมตร ควรทบทวนมาตรการในการลดผลกระทบให้ชัดเจน

(๔) เมื่อมี...

(๔) เมื่อมีการเพิ่มจำนวนรางจะเพิ่มระดับผลกระทบด้านเสียงและความสั่นสะเทือนจากโครงการ  
ให้โครงการพิจารณาทบทวนการประเมินระดับผลกระทบด้านเสียงจากโครงการ ซึ่งโครงการมีการเดินรถไฟทั้ง  
รถไฟฟ้าและรถไฟใต้ดิน

(๕) ให้โครงการพิจารณาการติดตั้งกำแพงกันเสียงที่บริเวณวัดดอนเมือง โดยเสนอให้มีการ  
ทบทวนติดตั้งกำแพงกันเสียงที่โรงเรียนวัดดอนเมืองซึ่งอยู่ใกล้แนวเส้นทางมากกว่า

(๖) ให้โครงการทบทวนความเหมาะสมของวิธีการตรวจวัดในแผนปฏิบัติการติดตามตรวจสอบ  
ด้านระดับเสียงที่กำหนดให้ตรวจวัดต่อเนื่อง ๕ วัน โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามวิธีมาตรฐานที่สำนักงานนโยบายและ  
แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ยอมรับ

(๗) ให้ทบทวนความเหมาะสมในการที่โครงการเสนอที่จะทำการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อมเฉพาะใน ( ส่วนที่  
เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลง เพราะการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของระบบนิเวศ ย่อมทำให้ (เพียงบางส่วน)  
การทำงานตามหน้าที่ในการให้บริการที่เป็นประโยชน์ต่อมนุษย์มีการเปลี่ยนแปลงทั้งระบบ

(๘) หากทำให้พื้นที่รับน้ำฝนบนถนนมากขึ้น พื้นที่รับ ๔ ทาง เป็น ๓ การเพิ่มทางเดินรถไฟจาก ( น้ำฝนที่  
พื้นดินลดลง การรวมตัวของน้ำฝนบนทางเดินรถไฟจะเปลี่ยนไป การรวมตัวของน้ำฝนบนทางเดินรถไฟใน  
ท่อระบายน้ำเพื่อลำเลียงน้ำฝนลงสู่พื้นดินจะเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย ในส่วนนี้วิธีการคิดคำนวณอย่างไร และมี  
แผนรองรับเช่นใด

(๙) การเพิ่มพื้นที่ให้บริการของสถานีบางซื่อ จะมีผลต่อการเปลี่ยนแปลงระบบการระบายน้ำฝน (น  
ลงสู่แหล่งน้ำที่พื้นดิน มีวิธีคิดคำนวณอย่างไร และมีแผนรองรับเช่นใด

(๑๐) ให้ปรับขนาดรูปที่ (๓-๒ ในหน้าที่ ๓๐-๒ ถึงรูปที่ ๔๑.๓-๒ หน้า ๓๘-ให้มีขนาดที่ ๔๗  
เหมาะสมต่อการพิจารณา

#### ๑.๓ ประเด็นด้านโบราณสถาน

(๑) ให้เพิ่มเติมข้อมูลความสำคัญของวัดธรรมมาภิบาลซึ่งเป็นโบราณสถานที่อยู่ใกล้แนวเส้นทาง

(๒) ให้เพิ่มเติมรายละเอียดในการอ้างอิงข้อมูลด้านโบราณสถานในรายงานฯ ให้ชัดเจน

(๓) ให้เพิ่มเติมการประเมินผลกระทบต่อโบราณสถานในด้านผลกระทบจากฝุ่นละออง เสียง และ  
ความสั่นสะเทือนต่อโบราณสถานทั้งหมดที่อยู่ใกล้แนวเขตทางโครงการทั้งหมด

#### ๑.๔ ประเด็นคุณภาพชีวิต และการมีส่วนร่วมของประชาชน

(๑) ให้โครงการทบทวนช่วงเวลาการอ้างอิงข้อมูลและการดำเนินการสำรวจให้สอดคล้องกัน โดย  
ให้ปรับปีที่ใช้ในการอ้างอิงข้อมูลเป็นปี พ.ศ. ๒๕๕๘ เพื่อให้ตรงกับปีสำรวจข้อมูล

(๒) ให้โครงการปรับปรุงรูปที่ ๓.๔-๑ ขอบเขตการศึกษา และการกระจายตัวอย่างในการสำรวจ  
สภาพเศรษฐกิจสังคม (จุดสำรวจ) ในรายงานฯ ฉบับเดือนมีนาคม ๒๕๕๘ หน้า ๓-๘ ถึง ๓-๙๐ ให้มีความชัดเจน

(๓) ให้โครงการทบทวนการคำนวณขนาดตัวอย่างในการสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคม ใน  
รายงานฯ ฉบับเดือนมีนาคม ๒๕๕๘ หน้า ๓-๙๑ ซึ่งข้อมูลในหน้า ๓-๑๐๑ และข้อมูลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ  
และสังคม ในหน้า ๓-๙๒ และหน้า ๓-๑๐๑ ไม่สอดคล้องกัน โดยให้ตรวจสอบข้อมูลจำนวนครัวเรือนที่ดำเนินการ  
สำรวจ ในตารางที่ ๓.๔-๑ ในรายงานฯ ฉบับเดือนมีนาคม ๒๕๕๘ หน้า ๓-๙๒ พร้อมทั้งระบุเหตุผลใน  
การดำเนินการสำรวจครัวเรือนในเขตคูจักรที่ดำเนินการสูงกว่าจำนวนเป้าหมายมาก

(๔) ให้โครงการ...



(๔) ให้โครงการตรวจสอบรูปแบบการเสนอข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมของข้อมูลในแต่ละเขตการปกครองที่ดำเนินการศึกษาให้เป็นรูปแบบเดียวกัน

(๕) ให้โครงการทบทวนความถูกต้องของข้อมูลความวิตกกังวลต่อการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ โดยพิจารณาถึงการกำหนดช่วงอายุของผู้ให้สัมภาษณ์ในการสอบถามความคิดเห็นดังกล่าว

(๖) ให้โครงการทบทวนความถูกต้องของรูปที่ ๓.๔-๒ และรูปที่ ๓.๔-๓ ในรายงานฯ ฉบับเดือนมีนาคม ๒๕๕๘ หน้า ๓-๑๐๓

(๗) ให้ชี้แจงรายละเอียดในการดำเนินการสำรวจความเห็นของผู้นำชุมชนในแนวเส้นทาง

(๘) ให้โครงการชี้แจงข้อมูลข้อคิดเห็นของผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านการเวนคืนในการจัดประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการต่อความเห็นในการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในครั้งนี้

#### ๑.๕ ประเด็นด้านผลกระทบต่อสุขภาพ

ให้โครงการทบทวนรูปแบบการศึกษาผลกระทบต่อสุขภาพ โดยให้จัดทำในรูปแบบของการประเมินผลกระทบต่อผู้ได้รับผลกระทบต่อคนงานและพนักงานของโครงการ ผู้ที่เข้ามาใช้บริการโครงการ และผลกระทบต่อผู้อยู่อาศัยบริเวณสถานีและแนวเส้นทาง ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ทั้งนี้ให้ประเมินระดับของผลกระทบพร้อมเสนอมาตรการในการลดผลกระทบที่เกิดขึ้นให้ชัดเจน

๑.๖ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ให้ปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตามผลของการเพิ่มเติมและปรับปรุงแก้ไขรายงานฯ



หน้า 470

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ลักษณะภูมิอากาศและคุณภาพอากาศ (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ไม่มีการรบกวนสภาพอากาศจากทางรถไฟฯ ดังนั้นผลกระทบทางอากาศที่เกิดขึ้นภายในบริเวณพื้นที่โครงการ จึงเป็นผลกระทบจาก 2 แหล่งหลักหลัก คือ 1) ยานพาหนะที่วิ่งเข้าออกทั้งในบริเวณสถานีรถไฟฯ และตามแนวเส้นทางของระบบรถไฟฟ้า 2) รถใช้พลังงานและเชื้อเพลิงจากประปาและสายพานด้านคุณภาพอากาศ พบว่า</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ค่าความเข้มข้นของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน</li> <li>ค่าความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ในเวลา 1 ชั่วโมง เมื่อรวมกับค่าความเข้มข้นพื้นฐาน พบว่าในช่วงวันที่ 24+800 ถึง วันที่ 26+220 (สถานีคลองบางลำภูล่าง-สถานีรังสิต) มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานโดยประมาณ 10 เมตร</li> </ul>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ติดตั้งระบบลดละอองน้ำแรงดันสูงใต้สถานี เพื่อช่วยลดปริมาณละอองน้ำในช่วงช่วงโมงเร่งด่วนที่มีสภาพสภาพจราจรติดขัด เพื่อให้ได้และลดผลกระทบต่อคน จากนี้ให้ใช้รถชุดฝุ่นละอองที่ครอบคลุมพื้นที่ต่อไป</p> <p>ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการซ่อมบำรุงและรักษาความสะอาดตามแผนโครงการตามโดยรอบสถานี ให้มีการล้างทำความสะอาดและดูดฝุ่นและของบนเสาสถานีทุก 3 เดือน</p> <p>จัดระบบการจราจรโดยรอบสถานีให้มีการจราจรที่คล่องตัวโดยการติดป้ายสัญญาณและเครื่องหมายจราจรเพื่ออำนวยความสะดวก</p> <p>กำหนดความเร็วของยานพาหนะโดยรอบสถานีเพื่อลดปัญหาคุณภาพอากาศ</p> <p>ห้ามการใช้รถบรรทุกทุกชนิด - ขนาดใหญ่ ที่มีอายุมากกว่า 5 ปี เข้าบริเวณโครงการ</p> <p>ได้โครงการของสถานีในช่วงเร่งด่วนเช้า (7.00-9.00 น.) และช่วงเร่งด่วนเย็น (18.00-19.00 น.) โดยติดตั้งป้ายประกาศให้ชัดเจน และให้หลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่นๆ แทนเพื่อลดผลกระทบจากไอเสีย</p> <p>ติดป้ายห้ามจอดยานพาหนะทุกประเภท (ยกเว้นรถโดยสารประจำทาง) ภายใต้อาคารโครงการ</p> <p>ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนให้มาใช้ระบบขนส่งมวลชนระบบรางแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในการเดินทาง</p> <p>จัดให้มีพื้นที่จอดรถยนต์ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้าให้มากที่สุด เพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้า</p> <p>การรถไฟแห่งประเทศไทยต้องดำเนินการดูแลรักษาต้นไม้ให้อยู่ในสภาพที่เจริญเติบโตดี หากพบว่าต้นไม้ตายต้องรีบดำเนินการปลูกซ่อมแซมปลูกเสริม</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ด้านคุณภาพอากาศ</p> <p>ดัชนีคุณภาพอากาศ</p> <p>ความเร็วและทิศทางลม</p> <p>ฝุ่นละอองรวม (TSP)</p> <p>ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 (PM-10)</p> <p>ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)</p> <p>ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>)</p> <p>ไฮโดรคาร์บอนรวม (THC)</p> <p>ความถี่</p> <p>ทุก 3 เดือน ในช่วง 3 ปีแรก ของการเปิดดำเนินการ และจากนั้นทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>วิธีการตรวจวัด</p> <p>ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ)</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <p>สถานีที่ 1 บริเวณ บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด</p> <p>สถานีที่ 2 บริเวณถนนรถไฟ กม.11</p> <p>สถานีที่ 3 วัดเจ็บบึง</p>

นายสุชาติ กิตยาณมิตร  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายสุชาติ กิตยาณมิตร  
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก  
กรมการขนส่งทางบก  
หน้า 5/70

หน้า 5/70

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ลักษณะภูมิอากาศและคุณภาพอากาศ (ต่อ)	<p>ค่าความเข้มข้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน เมื่อพิจารณาผลกระทบค่าความเข้มข้นที่ประเมินได้</p> <p>จากแบบจำลอง พบว่า มีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐาน แต่มีอัตราค่าความเข้มข้นพื้นฐานค่าที่ประเมินได้</p> <p>จากแบบจำลอง พบว่า มีค่าความเข้มข้นเกินเกณฑ์มาตรฐานในช่วง 10-100 เมตร</p>	<p>กำหนดให้ติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในบริเวณสถานีรถไฟฯ จำนวน 1 สถานีสถานี คือ สถานีรถไฟฟ้า เพื่อตรวจสอบว่ามีแนวโน้มเกินเกณฑ์มาตรฐาน (320 มคก./ลบ.ม.) โดยดำเนินการตรวจวัดปีละ 1 ครั้ง (5 วันต่อเนื่อง คอยควบคุมปริมาณและวันหยุด)</p> <p>ตลอดระยะเวลาดำเนินการ ด้านการตรวจวัดความเข้มข้นของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์มีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐาน (320 มคก./ลบ.ม.) ณ ปีใดก็ตามค่าที่วัดได้ NO<sub>2</sub> Sensor บริเวณสถานีรถไฟฟ้ารังสิต จากนั้นจึงดำเนินการตรวจวัดอย่างต่อเนื่อง เพื่อตรวจสอบว่ามีแนวโน้มเกินมาตรฐานหรือไม่</p>	<p>สถานีที่ 4 โรงเรียนอนุบาลภาคเอกชน</p> <p>สถานีที่ 5 โรงเรียนบางนา (วัดกัลยาณมิตร)</p> <p>สถานีที่ 6 ซอยหลักสี่ตัดสี่</p> <p>สถานีที่ 7 กรมการขนส่งทางบก</p> <p>สถานีที่ 8 วัดดอนเมือง (โรงเรียนวัดดอนเมืองทหารอากาศ)</p> <p>สถานีที่ 9 โรงเรียนวัดรังสิต (หมู่บ้านรังสิต)</p> <p>สถานีที่ 10 โรงเรียนอนุบาลเทศบาลนครรังสิต (หมู่บ้านรังสิต)</p> <p>สถานีที่ 11 หมู่บ้านเมืองหลวง</p> <p>งบประมาณ</p> <p>100,000 บาทต่อวัน/ครั้ง</p> <p>ด้านคุณภาพอากาศ</p> <p>ดัชนีคุณภาพอากาศ</p> <p>ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>)</p> <p>ความถี่</p> <p>1 ครั้ง/ปี ตลอดระยะดำเนินการ</p>

นายสุชาติ กิตยาณมิตร  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายสุชาติ กิตยาณมิตร  
อธิบดีกรมการขนส่งทางบก  
กรมการขนส่งทางบก  
หน้า 6/70

หน้า 6/70

## รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1. ลักษณะภูมิอากาศและคุณภาพอากาศ (ต่อ)			<p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยใช้วิธีมาตรฐานตามโดยวิธีมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2552) เรื่องกำหนดมาตรฐานค่าก๊าซในโครเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศ โดยทั่วไป</li> <li>พื้นที่ดำเนินการ</li> <li>สถานีรถไฟรังสิต</li> <li>งบประมาณ</li> <li>35,000 บาท/หัวขบวน/ครั้ง</li> </ul>
2. ระดับเสียง	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การใช้เครื่องจักรกลและเครื่องมือต่างๆ ระดับเสียงที่วัดขึ้นในบริเวณของกิจกรรมในการก่อสร้าง ชนิดของเครื่องจักรกล รวมถึงระยะห่างที่ห่างจากแหล่งกำเนิดเสียง โดยจากผลการศึกษาระดับเสียงระยะก่อสร้างในระยะ 600 เมตร มีค่าเกินมาตรฐานที่ 70.0 เดซิเบล(เอ) ดังนั้น รุมตามอยู่ภายในขอบโครงการในระยะ</li> </ul>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การดำเนินการที่จะก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น การเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การวางท่อ ฯลฯ ให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวัน เท่านั้น (เวลา 07.00-18.00 น.)</li> <li>จัดให้มีกำแพงกั้นเสียงชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง โดยลงทะเลในชั้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้ที่ก่อเสียงเพื่อลดผลกระทบ เช่น โรงพยาบาล โรงเรียน และวัด</li> <li>เครื่องจักรที่มีเสียงดังต้องจัดหามาครอบเครื่องจักร หรือปิดเสียงให้ทันกับงาน</li> <li>ผู้ดำเนินการเพื่อลดความดังของเสียง</li> <li>การออกแบบต้องให้เริ่มงานแทนหม้อทอด โดยลงทะเลในชั้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้ที่ก่อเสียงเพื่อลดผลกระทบ ทางโครงการต้องดำเนินการติดตั้งกำแพงกั้นเสียงชั่วคราว</li> </ul>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>วิธีตรวจวัดเสียง</li> <li>ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr)</li> <li>ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr)</li> <li>ระดับเสียงต่อเนื่องเกิน 90 เดซิเบล</li> <li>ระดับเสียงตามวันกลางคืน (Ldn)</li> <li>ระดับเสียงสูงสุด (Lmax)</li> <li>ความถี่</li> <li>เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</li> </ul>

นายสุชาติ กิตยาณมิตร  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาว นงนิจ  
ดร.ศิรินิภา บุญมี  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด  
หน้า 7/70

## รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ระดับเสียง (ต่อ)	600 เมตร จากสถานที่ก่อสร้างจะได้รับผลกระทบที่เกิดจากระดับเสียงที่เกิดจากการก่อสร้าง	<ul style="list-style-type: none"> <li>ตรวจสอบสภาพของเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้มีสภาพพร้อมใช้งาน และไม่ส่งเสียงดังผิดปกติ อันเนื่องมาจากท่อหรืออุปกรณ์การ</li> <li>ดูแลรักษาสภาพของเครื่องจักรต่างๆ ให้อยู่ในสภาพที่ดีเสมอ รวมทั้งบำรุงรักษาตามระยะเวลาการใช้งานของเครื่องแต่ละชนิด</li> <li>จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันเสียงดังสำหรับคนงานที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดัง เช่น ที่ครอบหู ปกป้องหู รวมทั้งกำหนดเขตควบคุมเสียงของเครื่องจักรให้ชัดเจน</li> <li>กำหนดเขตควบคุมเสียงของเครื่องจักรให้ชัดเจน และให้ใช้วิธีช่วยความระมัดระวัง รวมทั้งหลีกเลี่ยงการกระทำที่จะส่งเสียงดังเกินมาตรฐานโดยลดการใช้เวลาของการดำเนินการ เช่น การตอกเสาเข็ม</li> <li>หากพื้นที่ข้างเคียงรอบสถานที่ก่อสร้างได้รับความเสียหาย เนื่องจากแรงสั่นสะเทือนจากโครงการ ฐานรากต่างๆ จะต้องรีบตรวจสอบและจัดการแก้ไขให้อยู่ในสภาพเดิม</li> <li>ใช้มาตรการหรือวิธีอื่นเพื่อลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นกับเสียงดังหรือรบกวน เพื่อลดเสียงดังรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้าง รวมถึงป้องกันผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>กำหนดเขตควบคุม การวัดระดับเสียงแบบเบี่ยง เพื่อลดความดังของเสียง และให้ใช้กำแพงกั้นเสียง</li> <li>เมื่อจำเป็นเท่านั้น</li> </ul>	<p>วิธีการตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยใช้วิธีมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2549) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป</li> <li>พื้นที่ดำเนินการ</li> <li>สถานีที่ 1 บริเวณ บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด</li> <li>สถานีที่ 2 บริเวณสถานีรถไฟ รังสิต</li> <li>สถานีที่ 3 วัดเสมียนนารี</li> <li>สถานีที่ 4 โรงเรียนอนุบาลวัดบางเขน</li> <li>สถานีที่ 5 โรงเรียนบางนา (วัดบางนา)</li> <li>สถานีที่ 6 ชุมชนบางนา</li> <li>สถานีที่ 7 การเคหะชุมชนทุ่งสองห้อง</li> <li>สถานีที่ 8 วัดดอนเมือง (โรงเรียนวัดดอนเมือง)</li> <li>สถานีที่ 9 โรงเรียนวัดรังสิต (หมู่บ้านรังสิต)</li> <li>สถานีที่ 10 โรงเรียนอนุบาลบางนา</li> <li>สถานีที่ 11 หมู่บ้านบางนา</li> <li>งบประมาณ</li> <li>25,000 บาท/หัวขบวน/ครั้ง</li> </ul>

นายสุชาติ กิตยาณมิตร  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางสาว นงนิจ  
ดร.ศิรินิภา บุญมี  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด  
หน้า 8/70

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ระดับเสียง (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>จากผลกระทบระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมในระยะดำเนินการโครงการ ณ พื้นที่อันเนื่องมาจากโครงการ ระยะเสียงโดยรอบโครงการที่เกินขีดมาตรฐานจาก 2 ปัจจัย ปัจจัยแรก คือ ระดับเสียงที่เกิดจากตัวโครงการ ซึ่งผลจากการประเมินเบื้องต้นในช่วง 49.18-54.15 เดซิเบล(เอ) ทำให้ระยะที่ห่างจากโครงการ 80 เมตร มีค่าระดับเสียงเกินมาตรฐานที่กำหนด ปัจจุบันที่ 2 คือ ระดับเสียงที่เกิดจากกิจกรรมโดยรอบพื้นที่โครงการ จากผลการตรวจวัดพบว่า มีค่าระดับเสียงค่อนข้างสูง คือ มีค่า 88.8 เดซิเบล(เอ) เมื่อรวมระดับเสียงจากโครงการกับระดับเสียงจากกิจกรรมโดยรอบพื้นที่โครงการ ค่าระดับเสียงจึงสูงขึ้นไปในช่วง 88.85-94.27 เดซิเบล(เอ) ทำให้ระยะที่ห่างจากโครงการ 200 เมตร มีค่าระดับเสียงเกินมาตรฐาน</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>จัดระบบการจราจรบริเวณสถานีให้มีความสะดวกทั่ว จัดเจ้าหน้าที่เพื่อจัดการจราจรบริเวณสถานีในช่วงเวลา ติดตั้งเครื่องขยายเสียงและสัญญาณจราจรบริเวณสถานีให้ทราบถึงความคล่องตัว กำหนดให้มียานพาหนะส่วนบุคคลในเขตที่จอดรถบริเวณสถานี กำหนดบริเวณที่ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียงเพื่อลดผลกระทบด้านระดับเสียงตามแผนปฏิบัติการ พื้นที่กำแพงกันเสียง รายละเอียดดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- หมู่บ้านบางกุ่ม The Nice บริษัทหมู่บ้านบางกุ่ม The Paris บริษัท</li> <li>- หมู่บ้านบางกุ่ม Monte-Carlo</li> <li>- วัดสมิณบุรีศรีวัดสมิณบุรีศรี</li> <li>- โรงเรียนอนุบาลวัดสมิณบุรีศรี</li> <li>- โรงเรียนบางกุ่ม (วัดสมิณบุรีศรี)</li> <li>- สถานีวิทยุจุฬารัตน์วิทยุบางกุ่ม</li> <li>- วัดหลักสี่</li> <li>- วัดดอนเมืองพระอารามหลวงในจังหวัดดอนเมือง</li> <li>- โรงเรียนวัดหลักสี่</li> <li>- หมู่บ้านบางกุ่ม</li> </ul>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ตัวเครื่องวัดเสียง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (L<sub>eq</sub> 1 hr)</li> <li>- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L<sub>eq</sub> 24 hr)</li> <li>- ระดับเสียงต่อเนื่อง 90 เดซิเบล(เอ)</li> <li>- ระดับเสียงถาวรวัน-กลางคืน (L<sub>dn</sub>)</li> <li>- ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>max</sub>)</li> </ul> <p>ความถี่</p> <p>ทุกๆ 3 เดือน ในช่วง 3 ปีแรกของการเปิดดำเนินการ และจากนั้นทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>วิธีการตรวจวัด</p> <p>ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) โดยใช้วิธีการตรวจวัดตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ.2543) เพื่อ กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป</p>

นายสุชาติ กิตยาภิรมย์  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายสุชาติ กิตยาภิรมย์  
ดร.ศิรินิมิตร บุญอิน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด  
หน้า 9/70

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
2. ระดับเสียง (ต่อ)	<p>ดังนั้น จะเห็นได้ว่าระดับเสียงที่เกินค่ามาตรฐานโดยรอบพื้นที่โครงการนั้น ส่วนใหญ่มาจากกิจกรรมโดยรอบพื้นที่โครงการซึ่งมีระดับเสียงที่ค่อนข้างสูง</p>		<p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานีที่ 1 บริเวณ บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด</li> <li>- สถานีที่ 2 บริเวณสถานีรถไฟ กม. 11</li> <li>- สถานีที่ 3 วัดสมิณบุรีศรี</li> <li>- สถานีที่ 4 โรงเรียนอนุบาลวัดสมิณบุรีศรี</li> <li>- สถานีที่ 5 โรงเรียนบางกุ่ม (วัดสมิณบุรีศรี)</li> <li>- สถานีที่ 6 ฐานเขตหลวงหลักสี่</li> <li>- สถานีที่ 7 ฐานเขตหลวงสองห้อง</li> <li>- สถานีที่ 8 วัดดอนเมือง (โรงเรียนวัดดอนเมือง (ท่าอากาศยานหลักสี่))</li> <li>- สถานีที่ 9 โรงเรียนวัดรังสิต (หมู่บ้านบางกุ่ม)</li> <li>- สถานีที่ 10 โรงเรียนอนุบาลเทศบาลนครรังสิต (หมู่บ้านวัดนาโหนด)</li> <li>- สถานีที่ 11 หมู่บ้านบางกุ่ม</li> </ul> <p>งบประมาณ</p> <p>25,000 บาทต่อปี</p>

นายสุชาติ กิตยาภิรมย์  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายสุชาติ กิตยาภิรมย์  
ดร.ศิรินิมิตร บุญอิน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด  
หน้า 10/70

## รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. ความเสี่ยงเสียง	<p>กิจกรรมหลักในกระบวนการก่อสร้างโครงการที่อาจทำให้เกิดความเสี่ยงเสียง ได้แก่ การขุด การเจาะ และการหลอมเสริม รวมถึงความเสี่ยงเสียงจากการบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก ที่สถานีก่อสร้าง ซึ่งกิจกรรมในมาตรการป้องกันความเสี่ยงเสียงที่เสนอขึ้นมานี้จะป้องกันความเสี่ยงเสียงที่เกิดขึ้นจากเดิมบ้างแต่ยังไม่สามารถลดผลกระทบเสียงที่เกิดจากเสียงของเครื่องจักรหรือยานยนต์ที่วิ่งเข้า-ออกหรือเสียงที่ต่อเนื่องกันที่โครงการ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ติดตั้งอุปกรณ์เพื่อลดการก่อกวนเสียงจากการทำงานตามคำแนะนำในการใช้กฎอุปกรณ์แต่ละชนิดตามที่ผู้ผลิตระบุไว้</p> <p>เลือกใช้วิธีการและอุปกรณ์ที่เหมาะสมในจากก่อสร้างที่จะลดการส่งผลกระทบต่อชุมชน</p> <p>ด้านความถี่เสียง เช่น การใช้เสียงจะแทนที่เสียงของเครื่องจักรที่ต่อเนื่องกันหรือต่อเนื่องกัน</p> <p>การดำเนินการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงเสียงขึ้น ให้ดำเนินการในช่วงเวลาการพักกลางวัน (เวลา 07.00-18.00 น.)</p> <p>กำหนดความถี่ของระบบรถไฟฟ้าที่ใช้ในการขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ ไม่โครงการ เพื่อให้เกิดความถี่เสียงที่ต่อเนื่องกัน</p> <p>ควบคุมระดับการบรรทุกของรถบรรทุกให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด</p> <p>ใช้เสียงที่ต่อเนื่องกันบริเวณก่อสร้างที่อยู่ในพื้นที่ชุมชน เพื่อลดการก่อกวนเสียงจากกิจกรรมก่อสร้าง รวมถึงป้องกันผู้ที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องเข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>กำหนดเสียงรบกวน หากเสียงเกินขีดจำกัดที่กำหนดให้ใช้มาตรการแก้ไขเสียงรบกวนและต้องวางแผนเสียงรบกวนและเสียงรบกวนที่ต่อเนื่องกันจากภายนอกพื้นที่เสียงรบกวน</p> <p>บำรุงรักษาเครื่องจักรที่แบบชั่วคราวและการ ไม่ให้ที่ก่อสร้างและพื้นที่เขตติดต่อการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพที่สะอาด</p> <p>จัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาความเสี่ยงเสียงจากโครงการก่อสร้างโครงการ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ดัชนีตรวจวัดความเสี่ยงเสียง</p> <p>ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity)</p> <p>ความถี่</p> <p>เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</p> <p>วิธีการตรวจวัด</p> <p>ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ)</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <p>สถานีที่ 1 บริเวณ บริเวณ ปุณณิมิตโยม จันทน์</p> <p>สถานีที่ 2 บริเวณบริเวณรถไฟ กม. 11</p> <p>สถานีที่ 3 บริเวณบริเวณ</p> <p>สถานีที่ 4 บริเวณบริเวณ</p> <p>สถานีที่ 5 บริเวณบริเวณ (วัดสุทัศน์)</p> <p>สถานีที่ 6 บริเวณบริเวณ</p> <p>สถานีที่ 7 บริเวณบริเวณ</p> <p>สถานีที่ 8 บริเวณบริเวณ (บริเวณบริเวณ)</p> <p>สถานีที่ 9 บริเวณบริเวณ (บริเวณบริเวณ)</p>

นายสุชาติ กิตติเมธ

ผู้อำนวยการฝ่ายประเทศไทย

ผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 11/70

## รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. ความเสี่ยงเสียง (ต่อ)			<p>สถานีที่ 10 บริเวณบริเวณ</p> <p>สถานีที่ 11 บริเวณบริเวณ</p> <p>ประมาณ</p> <p>25,000 บาทต่อปี</p>
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ระดับความเสี่ยงเสียงที่เกิดจากโครงการในเขตพื้นที่โครงการ อยู่ในช่วง 0.0001-0.00133 มิลลิเมตร/วินาที เมื่อเปรียบเทียบกับค่ามาตรฐาน พบว่า การดำเนินการก่อสร้างไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชน และบริเวณพื้นที่ก่อสร้างพบว่า มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ดังนั้นผลกระทบด้านความเสี่ยงเสียงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ประมาณค่าความเสี่ยงเสียงที่เกิดจากโครงการก่อสร้าง 1 เดือน ในช่วง 1 ปี ในการดำเนินการก่อสร้าง การที่ค่าความเสี่ยงเสียงที่เกิดขึ้นจากโครงการก่อสร้างต้องจัดผู้รับทราบเข้าไปตรวจสอบและหาแนวทางแก้ไข</p> <p>ติดตามตรวจสอบระดับความเสี่ยงเสียงที่เกิดขึ้นจากพื้นที่ก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบ</p> <p>ความถี่เสียงในสิ่งแวดล้อมที่ก่อสร้าง</p> <p>ตรวจสอบและบำรุงรักษาไม่ให้เสียงรบกวนเกินขีดจำกัดที่กำหนด</p> <p>กำหนดให้รถบรรทุกของงานก่อสร้างที่จะเข้ามาใช้ถนนในบริเวณโครงการ</p> <p>พิจารณาเลือกใช้เทคโนโลยี และระบบรถไฟฟ้าที่ก่อให้เกิดความเสี่ยงเสียงในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีตรวจวัดความเสี่ยงเสียง</p> <p>ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity)</p> <p>ความถี่</p> <p>ทุก 3 เดือน ในช่วง 3 ปี ในการดำเนินการก่อสร้าง</p> <p>และจากในภาพ 6 เดือน ตลอดระยะเวลาการดำเนินการ</p> <p>วิธีการตรวจวัด</p> <p>ตรวจวัดต่อเนื่อง 5 วัน (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ)</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <p>สถานีที่ 1 บริเวณ บริเวณ ปุณณิมิตโยม จันทน์</p> <p>สถานีที่ 2 บริเวณบริเวณรถไฟ กม. 11</p> <p>สถานีที่ 3 บริเวณบริเวณ</p> <p>สถานีที่ 4 บริเวณบริเวณ</p>

นายสุชาติ กิตติเมธ

ผู้อำนวยการฝ่ายประเทศไทย

ผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 12/70

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)			<ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานีที่ 6 โรงเรียนบางสน (วัดเจริญสุทนต์)</li> <li>- สถานีที่ 8 ศูนย์กลางหลักสี่</li> <li>- สถานีที่ 7 การเคหะชุมชนทุ่งสองห้อง</li> <li>- สถานีที่ 8 วัดดอนเมือง (โรงเรียนวัดดอนเมือง (ทหารอากาศคู่กัน))</li> <li>- สถานีที่ 9 โรงเรียนวัดรังสิต (หมู่บ้านรังสิต)</li> <li>- สถานีที่ 10 โรงเรียนอนุบาลเทศบาลนครรังสิต (หมู่บ้านรัตนโกสินทร์)</li> <li>- สถานีที่ 11 หมู่บ้านโสมพฤกษ์</li> </ul> <p>ประมาณ 25,000 บาท/หัว/ครั้ง</p>
4. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>น้ำฝนที่ชะล้างและไหลจากอาคารบนดินลงสู่ทางหลวง จะมีคืบหน้าในฤดูฝน ซึ่งโครงการจะเสนอมาตรการป้องกันไม่ให้เกิดน้ำท่วม และป้องกันน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง และป้องกันน้ำท่วมขังในพื้นที่ก่อสร้าง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ในการดำเนินการก่อสร้างในบริเวณใกล้เขตก่อสร้าง จะต้องมีการดำเนินการในฤดูฝนเพื่อป้องกันน้ำท่วมขังบนถนน และในเขตก่อสร้าง จะต้องมีการดำเนินการในฤดูฝนเพื่อป้องกันน้ำท่วมขังบนถนน และในเขตก่อสร้าง จะต้องมีการดำเนินการในฤดูฝนเพื่อป้องกันน้ำท่วมขังบนถนน</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินทางกายภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อุณหภูมิ (Temperature)</li> <li>- ความเป็นกรด-ด่าง (pH)</li> <li>- ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen)</li> <li>- ความสกปรกในรูปความเข้มข้นของออกซิเจน</li> <li>- ค่าพหุคูณชีวเคมี (BOD)</li> </ul>

นายวิชาญ วัฒนศิริ  
ผู้อำนวยการโครงการ

นายวิชาญ วัฒนศิริ  
ผู้อำนวยการโครงการ

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<p>ส่วนน้ำฝนจากถนนในเขตก่อสร้าง</p> <p>การก่อสร้างบริเวณถนนในเขตก่อสร้าง</p> <p>252 คน/วัน ซึ่งโครงการจะจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบชั่วคราวในกรณีที่โครงการก่อสร้างบริเวณในเขตก่อสร้าง</p> <p>มีข้อบกพร่องทั้งนี้ จึงได้มีการขออนุญาตจากทางโครงการก่อสร้าง</p> <p>แต่อย่างใด</p> <p>ในการก่อสร้างโครงการจะมีโครงสร้าง</p> <p>ส่วนในเขตก่อสร้าง และในเขตก่อสร้าง</p> <p>ไม่มีโครงสร้างใดๆ ที่ก่อสร้างอยู่ในเขตก่อสร้าง</p> <p>แหล่งน้ำสาธารณะ จะมีเพียงบริเวณ</p> <p>จุดเริ่มต้นโครงการ ที่ปัจจุบันสภาพพื้นที่เป็นคลองประปา (ส่งน้ำดิบไปยังโรงกรองน้ำตามแผน) และคลองบางซื่อ ที่อาจจะได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการเนื่องจากบริเวณที่มีพื้นที่ก่อสร้างอยู่มีการออกแบบ และควบคุม จึงออกแบบให้อยู่ในพื้นที่ว่างระหว่างคลองประปา และคลองบางซื่อ (เนื่องจากบริเวณนี้เป็นศูนย์รวมของโรงงานในเขตก่อสร้าง-ออก จากสถานี</p>	<p>จัดให้มีบ่อน้ำเก็บน้ำฝนเพื่อรองรับน้ำฝนจากกิจกรรมต่างๆ เช่น การล้างเครื่องจักร และอุปกรณ์</p> <p>จัดตั้งถังเก็บน้ำฝนที่ถูกต้องตามข้อกำหนด 15 คน/หัว</p> <p>ตรวจสอบและควบคุมการปล่อยน้ำฝนจากกิจกรรมต่างๆ</p> <p>ควบคุมไม่ให้มีน้ำฝนไหลลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ</p> <p>ควบคุมดูแลของวัสดุต่างๆ ให้อยู่ในสถานที่ที่เหมาะสมและควบคุมการเคลื่อนย้ายวัสดุในเขตก่อสร้าง</p> <p>เพื่อป้องกันไม่ให้ถูกน้ำฝนชะล้างลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ</p>	<p>ของแข็งทั้งหมด (Total Solids)</p> <p>น้ำมันและไขมัน (Oil &amp; Grease)</p> <p>แอมโมเนียไนโตรเจน (Ammonia-Nitrogen)</p> <p>ไนเตรด-ไนโตรเจน (Nitrate-Nitrogen)</p> <p>ฟอสฟอรัส (Phosphorus)</p> <p>ตะกั่ว (Lead)</p> <p>ทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total coliform bacteria)</li> </ul> <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li> </ul> <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานีที่ 1 คลองบางซื่อ</li> <li>- สถานีที่ 2 คลองประปาบางเขน (บริเวณบางเขน)</li> <li>- สถานีที่ 3 คลองประปาบางเขน (บริเวณรังสิต)</li> <li>- สถานีที่ 4 คลองบางเขน</li> <li>- สถานีที่ 5 คลองวัดรังสิต</li> <li>- สถานีที่ 6 คลองวัดรังสิต</li> <li>- สถานีที่ 7 คลองรังสิตประจวบคฤกษคดี</li> </ul> <p>ประมาณ 20,000 บาท/หัว/ครั้ง</p>

นายวิชาญ วัฒนศิริ  
ผู้อำนวยการโครงการ

นายวิชาญ วัฒนศิริ  
ผู้อำนวยการโครงการ



รายงานการแสดงผลการหมักสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	รถไฟฟ้ามหานคร (Grand Station) จึงทำให้ต้องออกแบบให้มีโครงสร้างที่สามารรองรับการเติมน้ำให้เพียงพอ รว โดยในช่วงแรกจะเป็นการออกแบบไว้ที่ 8 รวง ซึ่งในการก่อสร้างจะต้องก่อสร้างและต่อระหว่างคลองทั้ง 2 แห่งนี้ จำนวน 1 เสา สำหรับรองรับระบบรถไฟฟ้า 1 รวง โดยเสาจะมีความกว้าง 2.00 เมตร ในการก่อสร้างจะใช้เข็มเจาะ ในการดำเนินการ (Barrel Pile) จึงไม่มีผลกระทบใดๆ ต่อแหล่งน้ำ		
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>โครงการส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นโครงสร้างยกระดับเมื่อทางรถไฟ ดังนั้น ระยะดำเนินการของโครงการจึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อน้ำผิวดิน ทั้งนี้ทั้งนี้เกี่ยวกับในและดำเนินการเป็นน้ำเสียจากสถานีต่างๆ ซึ่งเป็นสถานีที่มีมีการรับส่งผู้โดยสาร จะมีระบบรวบรวมและบำบัดน้ำเสียอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ไม่มีการปล่อยน้ำเสียลงสู่แหล่งน้ำผิวดินโดยพลการ จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ติดตั้งอุปกรณ์และโซ่กันน้ำสำหรับการบำบัดน้ำเสียขึ้นต้น</p> <p>จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียทุกสถานี</p> <p>มีการจัดการและควบคุมระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพ และมีการติดตามตรวจสอบประสิทธิภาพของระบบบำบัดน้ำเสียอย่างสม่ำเสมอ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินทางกายภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อุณหภูมิ (Temperature)</li> <li>- ทนเค็ม</li> <li>- ความเป็นกรด-ด่าง (pH)</li> <li>- ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen)</li> <li>- ความสกปรกในรูปความต้องการใช้ออกซิเจนสำหรับย่อยสลายอินทรีย์ (BOD<sub>5</sub>)</li> <li>- ของแข็งทั้งหมด (Total Solids)</li> <li>- น้ำมันและไขมัน (Oil &amp; Grease)</li> <li>- แอมโมเนียไนโตรเจน (Ammonia-Nitrogen)</li> </ul>

นายจิราดิ กัลยาณมิตร  
ผู้จัดการสิ่งแวดล้อมประเทศไทย

นางสาวสุวิมล บุญชัย  
ผู้จัดการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 15/70

รายงานการแสดงผลการหมักสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)			<p>ไนเตรต-ไนโตรเจน (Nitrate-Nitrogen)</p> <p>ฟอสฟอรัส (Phosphorus)</p> <p>ปรอทและตะกั่ว (Lead)</p> <p>ทางชีวภาพ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total coliform bacteria)</li> </ul> <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ทุก 3 เดือน ในช่วง 3 ปีแรกของการเปิดดำเนินการ และหลังจากนั้นทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</li> </ul> <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานีที่ 1 คลองบางซื่อ</li> <li>- สถานีที่ 2 คลองประปาประหาร (บริเวณบางเขน)</li> <li>- สถานีที่ 3 คลองประปาประหาร (บริเวณรังสิต)</li> <li>- สถานีที่ 4 คลองบางเขน</li> <li>- สถานีที่ 5 คลองวัดหงษ์</li> <li>- สถานีที่ 6 คลองวัดรังสิต</li> <li>- สถานีที่ 7 คลองรังสิตประจักษ์</li> </ul> <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 20,000 บาทต่อช่วงหนึ่ง</li> </ul>

นายจิราดิ กัลยาณมิตร  
ผู้จัดการสิ่งแวดล้อมประเทศไทย

นางสาวสุวิมล บุญชัย  
ผู้จัดการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 16/70



## รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรดน้ำไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)	Benth., ทุตธรักษา ( <i>Canna indica</i> L.), ยี่โก ( <i>Nerium oleander</i> L.), วัชดอก ( <i>Calotropis gigantea</i> L. Dryand. ex W.T.Aiton), ถั่วฝัก ( <i>Musa Abb</i> cv. Klual), มะยม ( <i>Phyllanthus acidus</i> (L.) Skeels), ฝรั่ง ( <i>Delonix regia</i> (Boj.ex Hook.)), มะพร้าว ( <i>Cocos nucifera</i> L.), ประดู่บ้าน ( <i>Pterocarpus indicus</i> Willd.), จามจุรี ( <i>Samanea saman</i> (Jacq.) Merr.), โพธิ์ ( <i>Ficus religiosa</i> L.) และมะยม ( <i>Phyllanthus acidus</i> (L.) Skeels) ไม่พบพรรณไม้หายาก และใกล้สูญพันธุ์แต่อย่างใด นอกจากนี้ยังมีพันธุ์พืชจากที่รกรากถูกหญ้า และกรรณิศาต่างๆ มากกว่าพรรณไม้ชนิดอื่นๆ ในพื้นที่ เช่น หญ้าแพะหนู ( <i>Cyperus rotundus</i> L.), หญ้าคา ( <i>Imperata cylindrical</i> Beauv.), หญ้าขจรจบ ( <i>Pennisetum polystachyon</i> (L.) Schult), หญ้าปากควาย ( <i>Dactyloctenium aegyptium</i> (L.) P. Beauv. และหญ้า ( <i>Typha angustifolia</i> L.)		

นายสุชาติ กิตยาภิบาล  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายสุชาติ กิตยาภิบาล  
ดร.ศิริมิตร บุญยืน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 18/70

## รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรดน้ำไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)	กิจกรรมในการก่อสร้างโครงการจะจำกัดอยู่เฉพาะในพื้นที่โครงการ ที่เป็นพื้นที่รกร้าง และเปิดโล่งเท่านั้น ซึ่งจะไม่รบกวนหรือก่อให้เกิดผลกระทบต่อต้นไม้ในพื้นที่ใกล้เคียง ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้		
	ระยะดำเนินการ กิจกรรมในระยะดำเนินการของโครงการ ไม่ก่อให้เกิดการรบกวนหรือส่งผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้ ดังนั้นในระยะการดำเนินการจึงไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรป่าไม้	ระยะดำเนินการ ไม่มี	ระยะดำเนินการ ไม่มี
6. ทรัพยากรสัตว์ป่า	ระยะก่อสร้าง พื้นที่โครงการเป็นพื้นที่เปิดโล่ง และพื้นที่ชุมชน ซึ่งพื้นที่ดังกล่าวเป็นแหล่งที่อยู่อาศัยและหากินของสัตว์ป่าแบบชั่วคราว จากการสำรวจพบสัตว์ป่าทั้งสิ้น 43 ชนิด โดยจำแนกสัตว์ป่าตามสถานภาพออกเป็นแบบประจำถิ่น จำนวน 25 ชนิด เช่น นกกระต๊อสีชมพู นกพิทัง นกเอี้ยงแดง เป็นถิ่น และนกเอี้ยง จำนวน 2 ชนิด ได้แก่ นกเอี้ยงแดง และนกเอี้ยงเป็นถิ่น	ระยะก่อสร้าง ไม่มี	ระยะก่อสร้าง สัตว์ป่าตรวจพบจำนวนสัตว์ป่า - จำนวนสัตว์ป่า ความถี่ - เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง วิธีการตรวจวัด การสำรวจสัตว์ป่าใช้การเฝ้าสังเกตโดยตรง ทั้งในเวลากลางวันและกลางคืน ร่วมกับข้อมูลที่ได้ทางอ้อม โดยการสอบถามจากชาวบ้านที่อาศัยอยู่ในบริเวณพื้นที่ศึกษา

นายสุชาติ กิตยาภิบาล  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายสุชาติ กิตยาภิบาล  
ดร.ศิริมิตร บุญยืน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



หน้า 20/70




องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่องานด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. ทรัพยากรสัตว์ป่า (ต่อ)	<p>ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มของนกและสัตว์ป่าในระบบนิเวศเมือง สัตว์ป่าดังกล่าวมีการปรับตัวให้สามารถดำรงชีวิตอยู่ในสภาพแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา รวมถึงพื้นที่โดยรอบที่เห็นโครงการยังมีแหล่งหากิน และอาศัยของสัตว์ป่าที่คล้ายคลึงกับบริเวณพื้นที่โครงการ ซึ่งสัตว์ป่าสามารถหลบซ่อนตัวและดำรงชีวิตได้ในพื้นที่ดังกล่าวได้เป็นอย่างดี และหากมีการก่อสร้างโครงการจะจำกัดอยู่เฉพาะบริเวณพื้นที่โครงการเท่านั้น ซึ่งจะไม่รบกวนหรือส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมและปริมาณการลดลงของสัตว์ป่าชนิดพันธุ์ที่ถูกคุกคาม ดังนั้น จึงประเมินว่าไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่า</p>		
ระยะดำเนินการ	<p>ในระยะดำเนินการของโครงการ กิจกรรมดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดการรบกวนหรือส่งผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่าอีก ดังนั้นในระยะการดำเนินการจึงไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ป่า</p>	ระยะดำเนินการ ไม่มี	ระยะดำเนินการ ไม่มี

[illegible]

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่องิเลสตัณหาที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. นิเวศวิทยาทางน้ำ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ผลกระทบจากนิเวศวิทยาทางน้ำของแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียงโครงการ ทบว่าพันธุ์ ความหลากหลายทางชีวภาพของแพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) แพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) อยู่ในช่วง 1.0-3.0 แหล่งน้ำที่มีคุณภาพที่ดีที่มีชีวิตจะอาศัยอยู่ได้ สำหรับสัตว์มีความหลากหลายทางชีวภาพของสัตว์น้ำผิวดิน (Benthos) ส่วนใหญ่อยู่ในช่วง 0-1.0 เป็นแหล่งน้ำไม่เหมาะสมต่อการดำรงชีวิตของสัตว์น้ำผิวดิน</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างโครงการ คือ น้ำฝน ซึ่งระลอกและพัดพาเอาตะกอนดินลงสู่ลำคลอง และการปนเปื้อนของน้ำเสียจากคนงานก่อสร้าง อาจส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำในรูปของการเพิ่มตะกอน ความขุ่นเพื่อป่นน้ำให้ตามผลกระทบดังกล่าวเป็นผลกระทบชั่วคราวที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างเท่านั้น ถ้าหากน้ำผิวดินและน้ำทิ้งจากคนงานก่อสร้างจะถูกรวบรวม</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>คิดในนิเวศวิทยาทางน้ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ความหลากหลายทางชีวภาพ</li> <li>ชนิดและความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์</li> <li>ความอุดมสมบูรณ์สัตว์น้ำผิวดิน</li> </ul> <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>เดือนละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</li> </ul> <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>สถานที่ที่ 1 คลองบางซื่อ</li> <li>สถานที่ที่ 2 คลองบางปะเกราะ (บริเวณบางพลี)</li> <li>สถานที่ที่ 3 คลองบางปะเกราะ (บริเวณวังสิต)</li> <li>สถานที่ที่ 4 คลองบางระจัน</li> <li>สถานที่ที่ 5 คลองวังคันทน์</li> <li>สถานที่ที่ 6 คลองวังคันทน์</li> <li>สถานที่ที่ 7 คลองวังคันทน์ประจักษ์</li> </ul> <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>10,000 บาท/หัวบ่อ/ครั้ง</li> </ul>

  
 ดร.สิทธิวิมลตา บุรุษัน  
  
 ผู้อำนวยการกองแวดล้อม บริบาล หุ่น กองสวัสดิการ เสนาจังหวัดเชียงใหม่

นายจุฬารัตน์ ภัฏฐาณมิตร  
ผู้อำนวยการไฟฟ้าแห่งประเทศไทย


 กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ  
 กระทรวงพาณิชย์  
 การพิธีนิติการ ฎุญยืน  
 ผู้รับใบอนุญาตถึงเขตลือม บริษัท หิม ควบขัดตั้ง แอนจันนิยร์ แอนจันนิยร์ จำกัด  
 วันที่

นายวุฒิชัย กักขานมิตร  
ผู้อำนวยการฝ่ายต่างประเทศไทย

14/00m ๖๗ม  
ดร.ศิรินิลพร บุญยิ  
ผู้อำนวยการศูนย์แล้วคือ บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

## รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- พื้นที่ก่อสร้างเป็นพื้นที่ใช้เพื่อแจ้งให้ผู้ขับขี่ทราบถึงกิจกรรมการก่อสร้าง</li> <li>- ช่างหน้าและช่างควบคุมการปฏิบัติงานของผู้รับจ้าง</li> <li>- พื้นที่ปฏิบัติงาน เป็นพื้นที่ที่มีการปรับเปลี่ยนร่องทางจราจรให้ผู้ขับขี่</li> <li>- พื้นที่ปฏิบัติงาน เป็นพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้างประกอบด้วย 3 ส่วนคือ</li> <li>- พื้นที่ทางเป็นพื้นที่ที่จัดไว้สำหรับปฏิบัติงาน เครื่องมือและวัสดุที่ใช้ในการทำงานแบบประมาณ</li> <li>- พื้นที่ป้องกัน เป็นแนวป้องกันไม่ให้รถเข้าใกล้บริเวณก่อสร้างหรือบริเวณที่มีอันตราย เป็นการเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่และผู้ปฏิบัติงานก่อสร้าง</li> <li>- พื้นที่จราจร เป็นพื้นที่อนุญาตให้รถวิ่งได้ตลอดช่วงที่มีการทำการก่อสร้าง</li> <li>- พื้นที่สิ้นสุด เป็นพื้นที่สิ้นสุดการดำเนินการก่อสร้าง</li> <li>- พื้นที่สิ้นสุด เป็นพื้นที่ใช้ซึ่งผู้ขับขี่ไม่ถูกการจราจรปกติ โดยทั่วไปแล้วพื้นที่สิ้นสุดจะเริ่มจากจุดท้ายของพื้นที่ก่อสร้างไปยังพื้นที่ที่มีการติดตั้งเครื่องหมายสิ้นสุดการก่อสร้าง</li> </ul> <p>การวางแผนการจราจรระหว่างก่อสร้าง</p> <p>สามารถดำเนินการได้เป็นกระบวนการจัดการจราจรโดยทั่วไปและการจัดการจราจรในขั้นตอนต่างๆ ของการก่อสร้าง ดังนี้</p> <p>การดำเนินการตามแผนการจัดการจราจรระหว่างก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การอนุมัติแผนฯ : การเตรียมแผนการจราจรบริเวณพื้นที่ที่มีการก่อสร้างจะต้องนำเสนอต่อกรุงเทพมหานคร แขวงทางหลวง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบถึงแผนการดำเนินงานอย่างรอบคอบ 30 วัน</li> <li>- ประสานงานกับหน่วยงานอื่นๆ : เช่น ตำรวจ เจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการวางแผน</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ถนนบางซื่อ</li> <li>- สะพานบางซื่อ</li> <li>- สะพานบางซื่อ</li> <li>- ถนนบางซื่อ</li> <li>- 5,000 บาท/ตัว/ปี/ครั้ง</li> </ul>

นายวิชาญ กัญญา  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายวิชาญ กัญญา  
ดร.ศิรินิชกร บุญยืน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 27/70

## รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>จัดการจราจรระหว่างก่อสร้างและอำนวยความสะดวก เช่น การปิดช่องจราจร การเปลี่ยนทิศทางจราจร เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การประชาสัมพันธ์ : เพื่อเป็นการแจ้งให้ผู้ขับขี่ทราบถึงกิจกรรมการดำเนินการและผลกระทบจากการก่อสร้าง การประชาสัมพันธ์ทางสื่อ อาทิเช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นป้าย โทลล์บอร์ด วิทยุ เป็นต้น ป้ายประชาสัมพันธ์จะแสดงรายละเอียดถึงผลกระทบจากช่วงเวลาที่ดำเนินการก่อสร้าง ระยะเวลา ช่องจราจรบริเวณใดจะถูกปิด การย้ายเครื่องหมายจราจร (เช่น การจราจร) แผนการที่ใช้เป็นทางเลือกได้ เป็นต้น ทั้งนี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นสำคัญ</li> <li>- การฝึกอบรมอาสาสมัครจราจร : การมีการจัดฝึกอบรมอาสาสมัครโดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ โดยอาสาสมัครจราจรมีหน้าที่ในการช่วยเหลือและประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจระหว่างทำการก่อสร้างในช่วงเวลาต่างๆ นอกเหนือไปจากหน้าที่ตำรวจประจำที่ที่อยู่ที่ เช่น นอกเวลาเร่งด่วนหรือเวลาฉุกเฉิน เป็นต้น</li> <li>- จัดเตรียมเครื่องหมายจราจร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่างๆ : การเตรียมการวางแผนเครื่องหมายจราจร เช่น ป้ายเตือน ป้ายแนะนำ เครื่องหมายจราจร เช่น จราจรสัญญาณไฟจราจร การมีป้ายปิดช่องจราจร การซ่อมผิวถนน โดยต้องสอดคล้องกับมาตรฐานจราจรที่ได้โดยหน่วยงานรัฐและสอดคล้องกับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการจราจรและขนส่ง ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)</li> <li>- จัดให้มีการกีดกันดูแลความปลอดภัยต่อระยะเวลาก่อนดำเนินการก่อสร้าง โดยจัดให้มีหน่วยงานติดตามตรวจสอบด้านความปลอดภัย (Safety Audit) เพื่อกำกับดูแลด้านความปลอดภัย และจัดทำรายงานฯ เสนอต่อการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อไป</li> </ul>	

นายวิชาญ กัญญา  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นายวิชาญ กัญญา  
ดร.ศิรินิชกร บุญยืน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 28/70

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>การเตรียมการและจัดการจราจรโดยทั่วไป</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีทางเดินเท้าและทางจักรยานที่ปลอดภัยตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>จัดช่องจราจรใหม่และเตือนผู้ขับขี่ช่วงหน้าตัดถนนพื้นที่ก่อสร้าง โดยติดตั้งเครื่องหมายบนพื้นทาง บ้ายและอุปกรณ์อื่นๆ ให้เหมาะสม</li> <li>แจ้งสถานีผลิต วิธีการขนส่ง ขนย้ายและการจัดกองเก็บวัสดุและกากให้ทางหน่วยงานราชการและขอความเห็นชอบก่อนเริ่มดำเนินการ เพื่อให้ทราบและเตรียมความพร้อมต่อการจราจรและความพร้อมของประชาชนในพื้นที่</li> <li>ดำเนินการก่อสร้างในส่วนโค้งวงแหวนให้ราบเรียบเพื่อการบำรุงรักษาในบริเวณเขตก่อสร้าง</li> <li>ขออนุมัติกรุงเทพมหานคร แขวงทางหลวง และหน่วยงานอื่นๆที่เกี่ยวข้อง พิจารณาประสานงานให้ดำเนินการปิดการจราจรบางส่วนหรือบางเวลาในการติดตั้งและเคลื่อนย้ายฐานด้วยระบบราง</li> <li>เฉพาะช่วงเวลาที่ไม่มีรถทางวิ่งที่การจราจรเบาบางจึงขอให้นักวิชาการและได้รับกรรมสิทธิ์ในรถจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง</li> <li>ดำเนินการปรับปรุงผิวจราจรอย่างทั่วถึงและให้เสร็จภายในเวลาที่กำหนดหลังจากปิดการจราจรติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานด้วยระบบรางแล้วเสร็จสามารถเปิดการจราจรได้</li> <li>ในระหว่างการทำงานก่อสร้างถนน จะต้องติดตั้งแผงกั้นป้องกัน (Safety Net) ตลอดแนวคันข้างของรถที่วิ่งตามแนววิ่ง เพื่อป้องกันอันตรายเนื่องจากวัตถุที่ร่วงหล่นจากด้านบนการจราจรที่อยู่ข้างล่าง</li> </ul> <p>การเตรียมการและจัดการจราจรในวันก่อนหน้า ของการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>งานก่อสร้างบริเวณสถานีต่างๆ โดยทั่วไปงานทั้งหมดจะกระทำในเขตก่อสร้างขบวนในบางกรณี เช่น การเคลื่อนย้ายเครื่องจักรเข้าบริเวณก่อสร้าง และการนำรถผสมคอนกรีตเข้า</li> </ul>	

นายสุชาติ กัญญาเมธี  
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ

นายสุชาติ กัญญาเมธี  
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ

นายสุชาติ กัญญาเมธี  
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ

นายสุชาติ กัญญาเมธี  
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ

หน้า 20/70

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>บริเวณงาน จำเป็นต้องปิดการจราจรชั่วคราวเป็นช่วงเวลาที่สั้นๆ ทั้งนี้ต้องพิจารณาถึงความต้องการของถนนและความจำเป็นเร่งด่วนของงานและสภาพการจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>งานระบบราง จะจัดชุดการทำงานก่อสร้างพื้นฐานด้วยระบบรางเพื่อให้สามารถดำเนินการก่อสร้างพื้นฐานด้วยระบบรางได้ต่อเนื่องกันและต่อเนื่องกัน</li> <li>งานเสริมและฐานรากในส่วนที่ทับแนวของถนนเดิมจะมีการสร้างทางเบี่ยงให้สามารถเดินรถได้ 1 ช่องจราจร ในแต่ละทิศทาง</li> <li>งานติดตั้งชิ้นส่วนการรับรอง (Segment) สั้นระหว่างคาบพักการขุดขุดทางแบบนั้น</li> <li>จำเป็นต้องปิดการจราจรชั่วคราวและทำการติดตั้งในช่วงเวลาสั้นๆเท่านั้น โดยจะมีการประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าจากป้ายบอกปิดการจราจรและป้ายบอกปิดการจราจร</li> </ul> <p>การติดตั้งเครื่องหมายความจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>วัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้ใช้ถนนได้รับรู้ถึงสภาพการเปลี่ยนแปลงของถนนเนื่องจากการก่อสร้าง โดยทั่วไปพื้นที่ก่อสร้างจะแสดงด้วยป้ายจราจร เครื่องหมายจราจรและอุปกรณ์แบ่งช่องจราจร</p> <p>รายละเอียดดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>พื้นที่การก่อสร้าง: การติดตั้งป้ายเตือนที่แนวถนนจะแบ่งเป็นเขตจราจรเดิมของถนน ขึ้นอยู่กับความเร็ว สภาพของถนน โดยถนนในเขตเมืองที่ใช้ความเร็วสูง 60 กม./ชม. สามารถติดตั้งป้ายเตือนได้ระยะประมาณ 100 เมตร ส่วนในเขตเมืองนอกเขตความเร็วสูง 60 กม./ชม. สามารถติดตั้งป้ายเตือนได้ระยะประมาณ 100 เมตร ส่วนในเขตเมืองนอกเขตความเร็วสูง 60 กม./ชม. สามารถติดตั้งป้ายเตือนได้ระยะประมาณ 100 เมตร</li> <li>พื้นที่การก่อสร้าง: การติดตั้งป้ายเตือนที่แนวถนนจะแบ่งเป็นเขตจราจรเดิมของถนน ขึ้นอยู่กับความเร็ว สภาพของถนน โดยถนนในเขตเมืองที่ใช้ความเร็วสูง 60 กม./ชม. สามารถติดตั้งป้ายเตือนได้ระยะประมาณ 100 เมตร ส่วนในเขตเมืองนอกเขตความเร็วสูง 60 กม./ชม. สามารถติดตั้งป้ายเตือนได้ระยะประมาณ 100 เมตร</li> </ul>	

นายสุชาติ กัญญาเมธี  
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ

นายสุชาติ กัญญาเมธี  
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ


นายสุชาติ กัญญาเมธี  
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ

นายสุชาติ กัญญาเมธี  
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ


หน้า 20/70



องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่องิเลสวัตถุมงคลที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. การคมนาคมขนส่ง (๑๒)		<p>ช่องทาง เช่น เส้นทางหรือแนวเส้นทาง แนวทางกำหนดของถนนทางหลวง หรือ ซึ่งเปิดถนนเป็นเมือง ระยะการเปิดถนนจะอยู่ในช่วง 40-80 เมตร เป็นต้น</p> <p>พื้นที่ปฏิบัติงาน : ช่วงถนนที่มีการก่อสร้างพื้นที่ที่ก่อสร้างทางถนน ทางดินฟ้าทาง</p> <p>ผู้ปฏิบัติงาน : ที่ใช้แรงงานคน ที่ใช้รถบรรทุก โดยมีการใช้รถบรรทุกใช้รถบรรทุกทาง</p> <p>ทางคือมีรถและอื่นๆ ในงานที่ที่ปฏิบัติงานจะแยกกันมาทำหรือมีการทำงานเป็นช่วงๆ</p> <p>ต่อมีการติดตั้งป้ายแสดงเครื่องหมายทางเป็นระยะ</p> <p>พื้นที่ที่ถนนทางก่อสร้าง : เป็นช่วงการดินที่ถนนเปิดให้ผู้ใช้รถใช้ถนน โดยมีระยะตั้งแต่จุดเริ่มต้นก่อสร้างไปจนถึงปลายสุดของการก่อสร้าง และหลังจากสิ้นสุดการก่อสร้างเสร็จก่อนการจราจร เช่น ป้ายกำหนดทางจราจร ระยะการเปิดถนนเพื่อผู้ใช้รถใช้ถนน</p> <p>เปิดช่องทางจราจรปกติ โดยทั่วไปจะมีระยะทางประมาณ 30 เมตรต่อการเปิด 1 ช่องจราจร</p> <p>ตัวอย่างรูปแบบการติดตั้งเครื่องหมายจราจร</p> <p>บริเวณพื้นที่ก่อสร้างในเขตถนนมีความปลอดภัยกับผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น สถานที่ก่อสร้าง ลักษณะการจราจรของถนน โครงสร้างและสิ่งกีดขวาง ทางแยกต่างระดับ บริเวณการจราจร เป็นต้น ดังนั้นตัวอย่างการติดตั้งเครื่องหมายจราจร สรุปได้ดังนี้</p> <p>งานก่อสร้างแยกเขตให้ทาง : ใช้ในกรณีการก่อสร้างแยกเขตให้ทาง ไม่มีการขออนุญาต</p> <p>แยกช่องทางจราจรและงานก่อสร้างอยู่ใกล้หรือมีทิศทางมากกว่า 60 เมตร ใช้ป้ายงานก่อสร้างข้างหน้า</p> <p>งานก่อสร้างแยกเขตให้ทางมีการขออนุญาต : กรณีถนนหรือในถนนและไม่ต้องเปิดช่องจราจร จะใช้รูปแบบช่องจราจรใช้ ขยายงาน แบ่งให้รถและอื่นๆ อย่างใดอย่างหนึ่งได้</p> <p>และในช่วงกลางคืนก่อนมีการติดตั้ง ไฟส่องแสงสว่าง ไฟจราจรเพื่อไม่ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดอุบัติเหตุได้ชัดเจน</p>	

  
 ดร.ศิรินิทกร บุญยิ  
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ กับ คณะกรรมาธิการ อบจ.เชียงใหม่  
 หน้า 3

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่องานที่เกี่ยวข้อง	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		<p>งานก่อสร้างที่มีการเปิดถนนให้ใช้ทางเบี่ยง : กรณีงานก่อสร้างต้องมีการปิดถนนโดยให้ผู้ใช้รถใช้ถนนไปใช้เส้นทางอื่นหรือเพื่อความสะดวกจราจร ต้องมีการติดตั้งป้ายประกาศถนนเปิดและจัดตั้งป้าย และหาความเร็วสำหรับทางเบี่ยงซึ่งไม่ควรเกิน 50 กม./ชม. ทั้งนี้ ต้องติดตั้งอุปกรณ์แบ่งช่องจราจรตลอดแนวทางเบี่ยงโดยใช้ราวยาง แฉกหิน แฉกตั้ง หรืออุปกรณ์ Roadside Barriers ควรใช้เป็นแบบที่ปลอดภัยได้เมื่อมีการชน และป้ายและเครื่องหมายจราจรใช้ทางเบี่ยงต้องติดตั้งตั้งล่วงหน้าก่อนถึงทางเบี่ยง ส่วนช่วงเวลากลางคืนต้องมีการติดตั้งไฟส่องสว่าง ไฟกระพริบ เป็นต้น</p> <p>รูปแบบการจัดการจราจรพื้นที่โครงการในเมืองขึ้น</p> <p>ในการก่อสร้างโครงการถนนกำแพงเพชร 6 จะได้รับผลกระทบการจราจรโดยตรง เนื่องจากแนวถนนและฐานรากของบางระยะทับบางส่วนของถนนและแนวถนนซึ่งต้องมีการปิดช่องจราจรที่ทำการก่อสร้าง โดยช่วงช่องจราจรเดิมอยู่ในแนวถนนขาใต้แก่ บริเวณเขตนาเกลือไปหนองน้อย (ตั้งแต่ กม. 21+000 ถึง 21+600) เป็นหลัก สำหรับส่วนฐานรากบางส่วนของช่องจราจรใต้แก่ บริเวณสถานีรถไฟบางเขน (กม. 12+800 ถึง 12+900) บริเวณสถานีรถไฟจตุรพักตรพิมาน (กม. 16+800 ถึง 17+000) บริเวณสถานีรถไฟหลักสี่ (กม. 17+500 ถึง 17+600) เป็นต้น ส่วนช่วงที่ทับถนนแนวถนนและฐานรากของโครงการไม่ทับแนวถนนเดิม</p> <p>สำหรับปริมาณการจราจรบริเวณถนนกำแพงเพชร 6 และบริเวณใกล้เคียง จากผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณจราจร ระหว่างวันที่ 2 มีนาคม 2547 พบว่า บริเวณแยกแยกและบริเวณจุดตัดของถนนกำแพงเพชร 6 แต่ละทางแยก เช่น ถนนกำแพงเพชร 6 (หน้าสถานีเชื้อเพลิงดอนเมือง) พบว่าในช่วงชั่วโมงเร่งเช้าและเย็น ประมาณ 1,034 PCU/ชั่วโมงและ 620 PCU/ชั่วโมง ตามลำดับ, ถนนกำแพงเพชร 8 (หน้าสถานีตำรวจทุ่งสองห้อง) ปริมาณจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งเช้าและเย็น ประมาณ 1,154 PCU/ชั่วโมง และ 1,094 PCU/ชั่วโมง ตามลำดับ</p>	

  
 ดร.ศิริณีภร บุญยิบ  
 ผู้อำนวยการกองควบคุม บริษัท กัม ภายสุวิทย์ เทคโนโลยี จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)		ส่วนการสำรวจความเร็วเฉลี่ยบนถนนสายหลักใกล้เตียโครงการพบว่าความเร็วเฉลี่ยในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเวลาเร่งด่วนเย็นมีค่าไม่แตกต่างกันมากนัก ความเร็วอยู่ในช่วง 41-44 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จะเห็นได้ว่าในปัจจุบันการจราจรบนถนนกำแพงเพชร 6 มีปริมาณจราจรค่อนข้างเบาบาง เนื่องจากผู้ใช้เส้นทางส่วนใหญ่ใช้เส้นทางวิภาวดี-รังสิต เป็นเส้นทางหลัก	
	ระยะดำเนินการ - ในระยะดำเนินการโครงการไม่มีกิจกรรมใดที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่งในช่วงถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการดังกล่าว ดังนั้นการดำเนินการจะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการจราจรบนช่วงถนนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ	ระยะดำเนินการ - มีการติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจรเพื่อควบคุมการจราจรในแต่ละสถานี - จัดควบคุมความเร็วของยานพาหนะที่ใช้ขนส่งผู้โดยสารบนขบวนรถไฟฟ้าไม่ให้เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง - จัดให้มีทางจราจรทางเข้าและออกเพื่อความสะดวกต่อการขนถ่ายผู้โดยสารจากโครงการ - จัดพื้นที่จอดรถยนต์ให้เพียงพอ	ระยะดำเนินการ - จัดตั้งจุดวัดความเร็วของยานพาหนะ - ปริมาณจราจร - สถิติอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงและถนนท้องถิ่น - ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาค่าดำเนินการ พื้นที่ดำเนินการ - ถนนผิวทาง - ทางด่วนแจ้งวัดระยะ-บางเขน - ถนนสายคลองประปา - ถนนสายทางรถไฟ - ถนนกำแพงเพชร 6 - ถนนวิภาวดีรังสิต - ดอเมืองไทยเวีย - ถนนพหลโยธิน - ถนนประชาชื่น - ถนนงามวงศ์วาน - สะพานเปรมติวดี

นายสุชาติ กิตยาณมิตร  
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ

ดร.สิริมิตร บุญเย็น  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 33/70

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)			- สะพานเปรมติวดี - ถนนวิภาวดีรังสิต - ปริมาณ - 5,000 บาท/หัวขบวน/ครั้ง
9. ทรัพยากรโลก	ระยะก่อสร้าง - การย้ายต้นไม้ FRT การรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างได้ทำจากปะสงค์อันค้ำชูของเมืองใหม่กรุงเทพฯ (FRT) และจัดให้มีการศึกษาและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (EIS) ต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งระดับและระดับนานาชาติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง FRT รวมทั้งกำหนดมาตรการลดผลกระทบเพื่อให้ผู้รับผลกระทบปฏิบัติตามข้อกำหนด - การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในส่วนของการใช้รูปแบบสถานีกลางบางซื่อ เพื่อรองรับการเดินรถที่ไปมาอย่างสะดวกและปลอดภัยของประชาชนกลุ่มงานบริการสาธารณะ งานด้านสิ่งแวดล้อม การศึกษาผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและผลกระทบทางสังคมได้ทำการออกแบบโครงสร้างให้สอดคล้องกับผลกระทบต่อการคมนาคมขนส่ง	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี	ระยะก่อสร้าง - ไม่มี

นายสุชาติ กิตยาณมิตร  
ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการ

ดร.สิริมิตร บุญเย็น  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 34/70

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. สาธารณูปโภค (ต่อ)	การขุดลอกคูคลองในบริเวณพื้นที่โครงการ จึงไม่มีผลกระทบในประเด็นนี้		
	ระยะดำเนินการ - ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการจะ ให้บริการประชาชนได้ตลอดเวลา อีกทั้งยัง อาจจะส่งผลดีกับบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ โครงการที่จะได้รับบริการที่เพิ่มขึ้น เช่น ระบบไฟฟ้าส่องสว่าง ทางเลือกที่เพิ่มใหม่ของ การเดินทางโดยรถไฟ เป็นต้น ดังนั้นการ ดำเนินโครงการจึงก่อให้เกิดประโยชน์ต่อระบบ สาธารณูปโภคและสาธารณูปการโดยรวม	ระยะดำเนินการ - ไม่มี	ระยะดำเนินการ - ไม่มี

10. เศรษฐกิจ-สังคม	ระยะก่อสร้าง - ความไม่สะดวกและความเดือดร้อนในการ ดำรงชีวิต อันเนื่องมาจากการขุดลอกคูคลอง ก่อสร้าง เช่น ปัญหาฝุ่นละอองที่เพิ่มขึ้น เสียงดังรบกวน ความแออัดและถนน ฝายจราจร ขัดข้องจากการขุดลอกคูคลอง การจราจร ติดขัดและรถติดทางเข้า-ออก เนื่องจาก ก่อสร้าง ซึ่งจะมีผลกระทบไม่สะดวกและความ เดือดร้อนในการดำรงชีวิตของประชาชนที่ อาศัยอยู่ติดริมทาง ซึ่งผลกระทบดังกล่าว	ระยะก่อสร้าง - ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ ในการดำเนินการ โดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน และเพื่อ ร่วมรับรู้และรับทราบถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่โครงการก่อสร้าง ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบในด้านการจราจร เพื่อลดความเดือดร้อน จากผลกระทบที่ไม่สะดวกจากการก่อสร้างที่มีต่อประชาชน ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการขุดลอกคูคลองกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อทราบ ความเข้าใจ และแจ้งสิทธิที่ควรได้รับ รวมทั้งแจ้งขอความร่วมมือจากประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับ ผลกระทบที่ได้รับผลกระทบในเชิงโครงการ	ระยะก่อสร้าง - ดำเนินการเศรษฐกิจ-สังคม - การรับรู้ผลกระทบกับโครงการ - ผลกระทบที่เกิดระหว่างการก่อสร้าง และขอความคิดเห็น ต่อโครงการ - ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ ตลอดจนข้อคิดเห็นและ ข้อเสนอแนะต่อโครงการ - ความถี่ - ทุก 6 เดือนตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง
--------------------	--	--	---

นายสุวิชาติ กิตยาณิศ  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายสุวิชาติ กิตยาณิศ  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท กิ๊ม และบริษัท เอเชียแปซิฟิก จำกัด

หน้า 35/70

รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	เป็นผลกระทบเชิงบวก ทั้งนี้ในการก่อสร้าง จะดำเนินการในลักษณะเป็นช่วงๆ ซึ่งจะ สามารถบริหารงานได้ทันตามกำหนดในการจัดการ การก่อสร้าง ผลกระทบต่อการจราจร ผู้สัญจรและผู้ใช้งาน บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เป็นกรณีศึกษา การจราจรที่ติดขัดและแออัดในบริเวณใกล้เคียง นอกจากนี้ กิจกรรมการก่อสร้างอาจทำให้ ผู้สัญจรและผู้ใช้งานไม่ได้รับความสะดวก ในการสัญจรไป-มา ทำให้ต้องเสียเวลาใน วันหรือโดยการเดินทางมากขึ้น เช่น อาจจะต้อง เปลี่ยนโดยการเดินทางที่มีรถโดยสารมากขึ้น การ สัญจรบริเวณทางที่มีรถโดยสารมากขึ้น มากขึ้น เป็นต้น รวมถึงอาจมีผลกระทบ ด้านความไม่ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน อันเนื่องมาจากการขุดลอกคูคลอง หาก ผู้รับเหมาขาดความระมัดระวังหรือไม่ปฏิบัติตาม ตามมาตรการด้านความปลอดภัย อย่างที่ ตามโครงการจะจัดให้มีป้ายบอกเขต ก่อสร้างและเขตอันตรายให้ชัดเจน ตลอดจนแจ้งการจราจรแก่ผู้จราจรเพื่อให้ ใช้ได้อย่างปลอดภัยโดยมีมาตรการ ที่เหมาะสมจะช่วยบรรเทาความเดือดร้อน ให้กับประชาชนได้ดังนี้	- ให้ความสำคัญในการจ้างแรงงานในโครงการกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในลำดับแรก โดยประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ ในการดำเนินการ โดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน และเพื่อ ร่วมรับรู้และรับทราบถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่โครงการก่อสร้าง ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบในด้านการจราจร เพื่อลดความเดือดร้อน จากผลกระทบที่ไม่สะดวกจากการก่อสร้างที่มีต่อประชาชน ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการขุดลอกคูคลองกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อทราบ ความเข้าใจ และแจ้งสิทธิที่ควรได้รับ รวมทั้งแจ้งขอความร่วมมือจากประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับ ผลกระทบที่ได้รับผลกระทบในเชิงโครงการ - ให้ความสำคัญในการจ้างแรงงานในโครงการกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบในลำดับแรก โดยประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ ในการดำเนินการ โดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน และเพื่อ ร่วมรับรู้และรับทราบถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับประชาชนในพื้นที่โครงการก่อสร้าง ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบในด้านการจราจร เพื่อลดความเดือดร้อน จากผลกระทบที่ไม่สะดวกจากการก่อสร้างที่มีต่อประชาชน ประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการขุดลอกคูคลองกับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อทราบ ความเข้าใจ และแจ้งสิทธิที่ควรได้รับ รวมทั้งแจ้งขอความร่วมมือจากประชาชนในพื้นที่ที่ได้รับ ผลกระทบที่ได้รับผลกระทบในเชิงโครงการ - ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น การบริจาคทุนการศึกษา การให้ทุน การแข่งขันกีฬา เป็นต้น กรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอย่างรวดเร็วและจริงจัง โดยประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐและเอกชน เพื่อดำเนินการที่ สอดคล้องและแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างการทำงานร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีดังนี้ - การรถไฟแห่งประเทศไทย (ทรฟ.) - อส.สท.บช. หรือหน่วยงานราชการ - ผู้รับเหมาก่อสร้าง ณ สถานีขบวนก่อสร้าง หน่วยงานกลาง ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) กำหนดให้มีการแต่งตั้ง "คณะกรรมการกำกับและติดตามการปฏิบัติตามมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้าง กำหนดให้มีการร้องเรียนหรือข้อร้องเรียนจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแก่ผู้รับผิดชอบโครงการ หรือมี ป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดต่อแจ้งเหตุให้ถึงเจ้าหน้าที่ประจำตลอด 24 ชั่วโมง และต้องรวบรวม ข้อมูลการร้องเรียน หรือแจ้งเหตุในการแก้ไขปัญหา นำเสนอต่อกรรมการในสังกัดหน่วยงานไทย (ทรฟ.) ต่อไป	ทั้งนี้ดำเนินการ - ควรรวบรวมข้อมูลผลกระทบของโครงการ โครงการ จากแบบจำลอง 500 ตัวอย่างทั้ง แบบจำลอง - 500,000 บาททั้ง

นายสุวิชาติ กิตยาณิศ  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

นายสุวิชาติ กิตยาณิศ  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท กิ๊ม และบริษัท เอเชียแปซิฟิก จำกัด

หน้า 36/70

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	<p>ผลกระทบต่อทรัพยากรที่ดินของปารวณที่ อยู่ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ กิจกรรมการ ดำเนินงานการขนถ่ายวัสดุหินอ่อน ก่อสร้าง งานก่อสร้างสะพาน งานก่อสร้าง ท่าอเนกประสงค์ งานเขื่อนกั้นน้ำเพื่อ ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง อาจก่อให้เกิด ผลกระทบต่อครัวเรือนที่อยู่ใกล้เคียงกับ พื้นที่โครงการ แต่ผลกระทบเหล่านี้จะเป็น ผลกระทบชั่วคราว ทั้งนี้ ผลกระทบที่ได้รับ สามารถบรรเทาได้ด้วยมาตรการในการ จัดการการก่อสร้าง</p> <p>ปัญหาสังคมและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ในพื้นที่ก่อสร้างโครงการคาดว่าจะต้อง ใช้คนงานจำนวนมาก อาจก่อให้เกิดปัญหา ความขัดแย้งระหว่างคนงานก่อสร้างกับคน ในชุมชน โดยเฉพาะเรื่องเสียงดัง เสียงดัง ข้ามถนน การรบกวนที่อยู่อาศัย ปัญหายาเสพติด อย่างไรก็ตาม ปัญหาเหล่านี้สามารถ ควบคุมได้โดยผู้รับเหมาก่อสร้างโครงการ เน้นมาตรการด้านความปลอดภัยสาธารณะ และ มาตรการในการควบคุมผลกระทบด้านชุมชน</p>		

501

นายสุชาติ ศักดิ์มงคล  
ผู้อำนวยการกองส่งเสริมประมงไทย

[illegible]

ผู้ว่าราชการจังหวัดขอนแก่น บวรชัย หิมา คอนจิลกิง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบเชิงสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมในระยะดำเนินการ เป็นการ เตรียมให้ทางน้ำ ทางเข้าท่าเรือเมือง ระยอง ส่งเสริม ส่งเสริมระบบจากทางเดินโครงการต่อขยาย เศรษฐกิจ-สังคม เป็นผลกระทบทางบวก ก่อให้เกิด เป็นการพัฒนาผลกระทบทางลบด้านการ ผลกระทบเชิงลบ ช่วยให้การพัฒนาระบบ ทางเรือ การจราจรสะดวกขึ้น ช่วย ส่งเสริมให้ผู้ใช้บริการใช้บริการสะดวกขึ้น ใช้รถใช้ถนนสะดวกขึ้นจากทางน้ำ เช่น ความสุขสบายขึ้นเมื่อเดินทางมา ทางเรือ ความสุขสบายขึ้นในการเดินทาง สู่โรงงาน โดยผลกระทบด้านบวกเหล่านี้ สู่การบริการในปัจจุบัน</p> <p>เป็นการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน เช่น ให้ความสะดวกสบาย รวดเร็ว ปลอดภัย เวลา และปลอดภัยจากทางเดินรถ เช่น ตัวเรือ และเสียงรบกวนจากบริษัท ยานยนต์ที่เก็บขึ้น ตลอดจนประชาชนและ นักเรียนในท้องถิ่นที่เข้า เพื่อพักอาศัยจาก เพื่อไปทำงานหรือเรียนต่อ เป็นผลดีต่อ สุขภาพกายและสุขภาพจิตของประชาชนใน พื้นที่โครงการ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>จัดให้มีโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) และการรักษาความปลอดภัยบริเวณสถานที่ รวมถึงทางเดิน เข้า-ออกอาคาร และควบคุมให้มีการปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด สำรวจจากความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับความกังวลต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากท่าเดินโครงการ เพื่อไม่เกิดด้านผลกระทบเชิงลบให้ชุมชน ประชาสัมพันธ์การดำเนินการในรูปแบบต่างๆ ทั้งบนเว็บไซต์ ป้ายประชาสัมพันธ์และสื่อต่างๆ เช่น วิทยุ หนังสือพิมพ์ เป็นต้น ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น การให้ทุนการศึกษาไปโรงเรียนที่อยู่ในพื้นที่โครงการ การขอรับรางวัลหรืออื่นๆ ในชีวิตอยู่ในโครงการ เป็นต้น เปิดรับเรื่องร้องเรียนกรณีผู้ชุมชนหรือประชาชนได้รับผลกระทบหรือจากโครงการ และแจ้งความแก้ไข จัดสถานที่จำหน่ายผลิตภัณฑ์ชุมชนบริเวณสถานที่ไป เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้บริโภค และเปิดโอกาสให้คนในท้องถิ่นที่มีโอกาสมาจำหน่ายสินค้า</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ดัชนีด้านเศรษฐกิจ-สังคม</p> <p>ความพึงพอใจต่อการเปิดใช้เส้นทางเดินไป-มา จากโครงการ ตลอดจนชีวิตความเป็นอยู่และความสะดวก โครงการ</p> <p>ความถี่</p> <p>ปีละ 1 ครั้ง ในระยะ 3 ปีแรก ของการเปิดดำเนินการโครงการ และจากนั้น ทุกๆ 5 ปี</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <p>ครัวเรือน หน่วยงาน สถานประกอบการตลอดแนว เส้นทางโครงการจำนวนอย่างน้อย 500 ครัวเรือนทั้ง งบประมาณ</p> <p>500,000 บาท/ครั้ง</p>

Handwritten: 5015

นายวุฒิชัย กัณหาภณมิตร  
ผู้อำนวยการโรงเรียนประเทสไทย

Alum Hai

๙

**การนิเวศน์ประมงและสัตว์ป่า**


สำนักงานการปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบทั้งด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	ช่วยบรรเทาปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ลดการเผาไหม้เชื้อเพลิงอะบายนต์ ช่วยลดก๊าซเรือนกระจก และลดสารที่เป็นสาเหตุปัญหาโรคหอบ		<div style="text-align: right;">           1 4 2         </div>
11. สุขภาพ 11.1 การจัดการน้ำเสีย	<p>กระทบด้าน</p> <p>น้ำเสียเกิดขึ้นจากการก่อสร้าง ประชาชนด้วย</p> <p>น้ำเสียจากการชะล้างหน้าดิน น้ำเสียจากการล้างอุปกรณ์ก่อสร้าง และน้ำเสียจากคอกหมู</p> <p>ก่อสร้าง ซึ่งน้ำเสียจากการชะล้างหน้าดิน อาจส่งผลกระทบต่อคอกหมูในโครงการ</p> <p>ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงการก่อสร้างสถานที่</p> <p>โรงบำบัดน้ำเสียมีการดำเนินการในช่วงฤดูฝน ซึ่งกรมโรงงานได้หลีกเลี่ยงการปนเปื้อนหน้าดิน</p> <p>ในช่วงต้นฤดูฝน จึงขอให้ เกิดการรั่วซึมของน้ำในแหล่งน้ำผิวดินในเขตตำบล</p> <p>ในช่วงก่อสร้างจะมีทั้งเกิดสุขลักษณะ</p> <p>252 สม.ม.วัน (สภาพการจากกรมและ</p> <p>หน้าดินประมาณ 4,500 ลบ.ม. ค่าการใช้น้ำ</p> <p>อ้างอิง 70 ลิตร/คน/วัน (Mottacali &amp; Eddy Inc., 1977) และมีน้ำเสียเกิดขึ้น</p> <p>ร้อยละ 80 ของน้ำใช้) โดยน้ำเสียส่วนใหญ่</p> <p>มาจากกาชำระล้างข้างทางของคอกหมูและ</p>	<p>กระทบด้าน</p> <p>จัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้ง เพื่อป้องกันเศษอาหารและคราบน้ำมันไหลจากโรงล้างอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ</p> <p>ก่อนระบายสู่แหล่งรองรับสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลรักษาและดูแลคอกหมูอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>พืชที่ปลูกที่คอกหมูเพื่อไม่ให้มีประสิทธิผลการปนเปื้อนดิน และเศษอาหารจากโรงล้าง</p> <p>กิจกรรมการก่อสร้างอยู่เสมอ</p> <p>จัดให้มีผ้าปิดน้ำเสียที่โรงบำบัดน้ำเสียเพื่อป้องกันกลิ่นเหม็นและกลิ่นของคอกหมู</p> <p>ส่วน หากถึงฤดูฝนในบ่อพักน้ำเสียจะมีน้ำเสียซึมลงสู่บ่อประปาของบ่อบำบัดน้ำเสียในการ</p> <p>อุปสิ่งปฏิบัติไม่ให้เกิดปัญหานี้</p> <p>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องตรวจสอบบ่อคอกหมูอย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีบ่อพักน้ำทิ้งใน</p> <p>เป็นบ่อจ่ายน้ำเสียต่อเนื่อง 1 ครั้ง ไม่ให้เสียคอกหมูให้ไปลงสู่แหล่งน้ำ มีบ่อพักน้ำทิ้งและ</p> <p>น้ำไปทิ้งสู่บ่อพักน้ำเสียของโครงการ เพื่อขอใช้ตามขั้นตอนอย่างถูกต้องในการขออนุญาต</p> <p>กำจัดต่อไป</p> <p>กาบ่อสร้างต้องหันของคอกหมูก่อสร้าง ต้องก่อสร้างให้มีระยะห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย</p> <p>150 เมตร</p> <p>ตรวจสอบและดูแลรักษาบ่อไม่ให้มีคราบน้ำมันและเศษอาหารไหลลงสู่บ่อประปาของบ่อบำบัด</p> <p>น้ำทิ้งภายในบ่อเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p>	<p>กระทบด้าน</p> <p>ไม่มี</p>

๒๒๒๒ ๒๒๒๒  
 ดร.ศิริฉัตร บุญเย็น  
 ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม บริษัท ร่ม หนองจอก อเนกประสงค์ แอพลิเคชั่น จำกัด  
 หน้า 3

องค์ประกอบบางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่องิเลสตัณหา	มาตรการป้องกันและผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11.1 การจัดการน้ำเสีย (ต่อ)	<p>พนักงาน ห้องครัว ห้อง ส้วมและโรงซัก การล้างเครื่องและอุปกรณ์ก่อสร้าง อย่างใดก็ตามโครงการจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบสำเร็จรูป ภายในพื้นที่โครงการ เพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนระบายลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ ดังนั้นการก่อสร้างโครงการจะส่งผลกระทบต่อทรัพยากรน้ำในเขตนี้</p> <p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- น้ำเสียที่ครัวและส้วมจะดำเนินการ ส่วนใหญ่เป็นน้ำเสียจากครัวซึ่งส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของชุมชนใช้บริโภคโครงการคาดว่า จะใช้โดยครัวครัวใช้บริโภคสถานที่ ระหว่าง ต.บ. 2555-2558 (กำหนดเวลาประมาณ 80 ครัวเรือนตามให้สำหรับห้อง 40 ครัวเรือน) อ่างอิงจากวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์, 2559 จึงคาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียที่ครัวครัวประมาณ 150 ลิตรต่อคนต่อวัน</li> </ul>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อบำบัดน้ำเสียจากห้องครัวและส้วมประมาณ 150 ลิตรต่อคนต่อวัน โดยน้ำที่บำบัดแล้วสามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้</li> <li>- จัดให้มีบ่อพักน้ำเสียสำหรับน้ำเสียที่บำบัดแล้วก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ</li> <li>- จัดให้มีบ่อพักน้ำเสียสำหรับน้ำเสียที่บำบัดแล้วก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ</li> <li>- กำหนดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้มีประสิทธิภาพตามที่ออกแบบไว้</li> <li>- ทำการตรวจสอบจากสำนักงานเขตของระบบบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ</li> <li>- ตรวจสอบและดูแลรักษาบ่อพักน้ำเสียก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ</li> </ul>	<p><b>ระยะดำเนินการ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ไม่</li> </ul>

กฤษณ์ นาคพงษ์  
ทนายความ

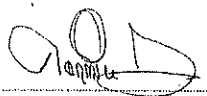


ผู้ว่าราชการจังหวัดภูเก็ต ท่านนายก อบจ.ภูเก็ต นายอำเภอเมืองภูเก็ต นายก อบต.เมืองเก่า จังหวัดภูเก็ต

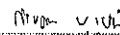
รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11.1 การจัดการน้ำเสีย (ต่อ)	<p>สถานีหลัก ได้แก่ สถานีกลางบางซื่อ สถานีดอนเมือง และสถานีรังสิต โดยพิจารณาการใช้น้ำของระบบบำบัดน้ำเสียของเมือง 18 ชั่วโมง สมารถรองรับได้โดยภาคีซึ่งเป็นร้อยละ 33.1 11.4 และ 20.7 ของปริมาณผู้โดยสารต่อวัน (ปีปกติ)</p> <p>สถานีปลายทาง ได้แก่ สถานีจตุจักร สถานีวัดเขมาภิรตารัตน์ สถานีบางเขน สถานีทุ่งสองห้อง สถานีหลัก สถานีการะละห์ สถานีดอนเมือง สถานีหลัก และสถานีรังสิต โดยคิดปริมาณน้ำเสียจากเจ้าหน้าที่ประจำสถานี (ประมาณ 50 คน) คิดปริมาณเฉลี่ย 80 ลิตร/คน/วัน</p> <p>ทางโครงการออกแบบให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่รองรับน้ำเสียจากโครงการได้ อย่างเพียงพอ เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อปริมณิคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานค่าเกณฑ์ของสภาน้ำทิ้งตามน้ำทิ้งชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</p>		



นายสุชาติ กัลยาณมิตร  
ผู้อำนวยการโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง



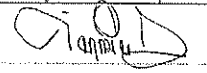
ดร.สิริวัตร บุญอิน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด  
หน้า 41/70



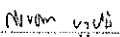
รายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11.2 การจัดการขยะ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากแผนก่อสร้างซึ่งจะมีจำนวนรวมทั้งสิ้นในพื้นที่สูงสุดเฉลี่ยประมาณ 4,500 คน โดยทางโครงการได้กำหนดให้มีมาตรการจัดการขยะตามแผนก่อสร้าง ดังนี้ เปรียบเทียบจากแผนก่อสร้างที่เกิดขึ้นเท่ากับ 3,825 กิโลกรัม/วัน (อัตราการผลิตขยะ 0.85 กิโลกรัม/คน/วัน (ตร. ทวีธาภิเศก) อุบลราชธานี, 2539) โดยผู้รับเหมาก่อสร้างจะจัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอย (ขนาด 200 ลิตร) สำหรับรองรับขยะอาหารและวัสดุจากการอุปโภคบริโภคของแรงงานก่อสร้าง ซึ่งไม่มีการรีไซเคิล หรือมีวัสดุป้องกันกันน้ำฝน และการฝังกลบทิ้งไว้ในจุดพักขยะ ภายในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ หรือปริมณณให้หน่วยงานท้องถิ่นรับผิดชอบในการกำจัดต่อไป จึงเห็นได้ว่าโครงการจะมีการจัดการขยะมูลฝอยจากกิจกรรมต่างๆ ในระยะก่อสร้างจึงคาดว่าผลกระทบด้านขยะมูลฝอยจากโครงการก่อสร้างจะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>จัดให้มีการคัดแยกขยะมูลฝอย โดยนำเศษวัสดุที่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้กลับมาใช้ ส่วนเศษวัสดุที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีกต้องแยกรวบรวมไว้อย่างเหมาะสมก่อนนำไปกำจัดต่อไป</p> <p>วางแผนการขุดดินแต่ละบริเวณให้สอดคล้องกับช่วงที่มีการถมดิน เพื่อโครงการสามารถนำประโยชน์จากดินที่ขุดขึ้นในโครงการได้อย่างสูงสุด</p> <p>ดินที่ขุดออกจากก่อสร้างฐานรากต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะ</p> <p>จัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยที่มีสภาพดี ไม่รั่วซึม พร้อมทั้งมีฝาปิดป้องกันน้ำฝนและการฝังกลบทิ้งไว้ในจุดที่เหมาะสมภายในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ</p> <p>ตรวจสอบถังรองรับขยะมูลฝอย และดูแลรักษาให้มีสภาพพร้อมอยู่เสมอ</p> <p>กำหนดให้คนงานก่อสร้างทิ้งขยะมูลฝอยลงในถังรองรับขยะมูลฝอย และห้ามทิ้ง หรือกองไว้รอบกองรองรับขยะมูลฝอยโดยเด็ดขาด</p> <p>ติดต่อประสานงานให้กรมการขนส่งของหน่วยงานที่รับผิดชอบนำค่าดำเนินการเก็บขยะมูลฝอยไปกำจัดอย่างเหมาะสม</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p>



นายสุชาติ กัลยาณมิตร  
ผู้อำนวยการโครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง



ดร.สิริวัตร บุญอิน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด  
หน้า 42/70





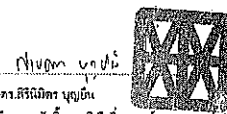
รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)	การรบกวนจากดวงอาทิตย์ แสงสว่างที่น้อยเกินไป การทำงานต่อเนื่องกันยาวนานเกิน 8 ชม. การที่มีความจำเป็นต่อการก่อสร้าง อุบัติเหตุจากความปลอดภัยของเครื่องจักร ซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพและชีวิตคนงานก่อสร้างได้ ความเสี่ยงจากการประมาทเลินเล่อระหว่างการใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลในพื้นที่เสี่ยงภัยการใช้อุปกรณ์เครื่องจักรที่ชำรุดหรืออุบัติเหตุจากการขนส่งอุปกรณ์การก่อสร้าง เป็นต้น ซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับต่ำถึงปานกลางเท่านั้น	<p>มาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในพื้นที่ปฏิบัติงานสำหรับคนงานก่อสร้าง</p> <p>เพื่อความปลอดภัยเมื่อต้องใช้เครื่องมือและเครื่องจักรในการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาและจัดหาให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้เครื่องมือและเครื่องจักรในการก่อสร้าง ดังรายละเอียดต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การใช้เครื่องมือที่มีคม ควรใส่ถุงมือป้องกัน หรือห่อหุ้มปก ปืน วัสดุเย็น วัสดุที่ติดอย่างกับเหรียญไว้ในกระเป๋าเสื้อหรือกางเกง</li> <li>- ไม่ควรใช้เครื่องมือที่ชำรุด เช่น ค้อนสับเป็นเวลานาน เพราะจะทำให้เกิดอันตรายจากโลหะที่หลุดหรือหักงอได้</li> <li>- การทำงานที่สูงต้องผูกสายรัดหรือเป็นเครื่องมือป้องกันภัย เพื่อป้องกันไม่ให้ตกลงจากที่สูงโดยผู้ปฏิบัติงานได้</li> <li>- เมื่อละเมิดเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง ผู้ใช้ต้องรู้ก่อนจะละเมิดเครื่องมืออย่างไร</li> <li>- การเคลื่อนย้ายหรือเคลื่อนย้ายของเครื่องจักร หรือเคลื่อนย้ายสถานที่ตั้ง จะต้องผูกเครื่องมือเพื่อตัดหรือถอดสายจากเครื่องจักร</li> <li>- อย่าพยายามผูกเครื่องมือที่ยึดติดอย่างแน่นหนาไว้ส่วนหนึ่ง</li> <li>- ห้ามวิ่งเล่นประมาทของเครื่องจักรที่อาจเป็นอันตรายได้ เช่น เครื่อง รถยก มีดตัดหญ้า จะต้องไม่เข้าขอบ หรือเครื่องมืออื่นใด</li> <li>- ต้องตรวจดูชิ้นงานหรือมีดที่ตัดหญ้า จะต้องยึดแน่นหรืออยู่ในตำแหน่งถูกต้องอย่างระมัดระวัง</li> <li>- เมื่อปฏิบัติงานเสร็จแล้ว ต้องตัดหรือถอดสายจากเครื่องจักร</li> </ul>	



นายภูธร ภูงทอง  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

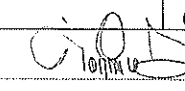


นางศิรินิศา บุญอิน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท พีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องยกหรือเคลื่อนย้าย</p> <p>เพื่อความปลอดภัยเมื่อต้องยกหรือเคลื่อนย้ายเครื่องมือหรือวัสดุ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาและจัดหาให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการยกหรือเคลื่อนย้าย ดังรายละเอียดต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การยกของที่หนักมากอาจทำให้เกิดอันตรายร้ายแรงได้ ควรช่วยกันหรือใช้เครื่องมือแรงยก และเมื่อยกของหนักๆ จากพื้น อย่าใช้หลังยก ให้ใช้กล้ามเนื้อที่ขาแทน</li> <li>- การยกของควรใช้สิ่งยึดติดที่แข็งแรง โดยยืนในจุดที่จะรับน้ำหนักได้สมดุล คือ งอเข่า หลังตรง ก้มหน้า ขันขาของให้แน่น แล้วยกขึ้น</li> <li>- พยายามหลีกเลี่ยงการยกของมีคม</li> <li>- เมื่อยกของขึ้นแล้ว ก่อนเคลื่อน ต้องมองให้ข้างหน้าและข้างๆ ของตัว</li> </ul> <p>มาตรการด้านความปลอดภัยเมื่อต้องปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า</p> <p>สำหรับคนงานก่อสร้างที่ต้องปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดหาและจัดหาให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า ดังรายละเอียดต่อไปนี้</p> <p>ข้อควรระวังทั่วไปเกี่ยวกับกรปฏิบัติงานเกี่ยวกับไฟฟ้า</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เมื่อพบว่ามีสายหรือท่อหรือสิ่งชำรุด หรือตกเสียหาย ควรรีบเปลี่ยนและซ่อมแซมทันที</li> <li>- รักษาความปลอดภัยบริเวณที่ติดตั้งให้ตั้งอยู่ใกล้จุดที่สำรวจตรวจสอบตามใบแจ้งเหตุหรือไฟ</li> <li>- ผู้ควบคุมงานไฟฟ้า ไม่ให้มีเศษของ ทองแดง หรือโลหะที่นำไฟฟ้าอยู่และอย่าให้ชิ้นส่วนอุปกรณ์ภายในตู้ควบคุม เช่น ฟิวส์ ออกมาจากตู้ควบคุม</li> <li>- การเปลี่ยนฟิวส์ ควรใช้วิธีที่เฉพาะทางเท่านั้น และก่อนเปลี่ยนต้องดับสวิตช์</li> <li>- (ให้วงจรที่ชำรุดหรือมีปัญหามา)</li> </ul>	



นายภูธร ภูงทอง  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



นางศิรินิศา บุญอิน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท พีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



## รายงานการแสดงผลการหาล้างแวล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>อย่าใช้ผ้าครอบที่กักด้วยสารที่สามารถถูกติดไฟได้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผาครอบสวิทช์แต่ละอัน ควรมีป้ายแสดงรายละเอียด ดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้กับไฟฟ้ากระแสตรงหรือกระแสสลับ</li> <li>- ความต้งศักย์ทางไฟฟ้า (แรงดันหรือแรงเคลื่อนไฟฟ้า)</li> <li>- กระแสไฟฟ้า</li> <li>- เครื่องมือหรือวิธีการไฟฟ้าที่ติดกับสวิทช์นั้น</li> <li>- ชื่อผู้รับ</li> </ul> </li> <li>- ต้องเก็บสวิทช์ให้แห้งสนิท ก่อนทำการตรวจสอบหรือซ่อมแซมเครื่องจักร แล้วให้ทำสัญลักษณ์หรือป้ายที่ติดกับออกมาว่า "กำลังซ่อม"</li> <li>- ก่อนเก็บสวิทช์ให้แห้งสนิท ต้องแน่ใจว่าทุกอย่างเป็นระเบียบและได้รับสัญญาณถูกต้องแล้ว และก่อนเปิดหกลอมหรือเครื่อง ต้องตรวจสอบว่าเครื่องจักรนั้นไม่มีวัตถุอันตรายติดหรือรบกวนอยู่</li> <li>- การส่งสัญญาณเกี่ยวกับการเปิด-ปิดสวิทช์ ควรดำเนินการอย่างระมัดระวัง</li> <li>- อย่าเปิด-ปิดสวิทช์ขณะถือเบี่ยงนำ</li> <li>- การเก็บสวิทช์ให้แห้งสนิทต้องแน่ใจว่าสัญญาณนั้นถูกต้อง</li> <li>- การสัมผัสกับสายเพื่อเปิดสายไฟฟ้า ต้องจับให้แน่น</li> <li>- อุปกรณ์ไฟฟ้าที่ชำรุดอย่าฝืนใช้งานจะเกิดอันตราย</li> </ul> <p>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการใช้สวิทช์ติดถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สวิทช์ติดถนนให้ใช้งานกับตัวแต่เกิดอันตรายสูง ผู้รับผลกระทบต้องหมั่นตรวจสอบและทำป้ายบอก</li> <li>- ในกรณีที่มีการตรวจสอบหรือซ่อมแซมเครื่องจักร ต้องทำป้ายหรือสัญลักษณ์ติดแขวนไว้ที่สวิทช์ว่าอยู่ระหว่างการซ่อมแซมหรือกำลังซ่อม เมื่อเสร็จแล้วจึงค่อยนำป้ายออก</li> </ul>	

นายวุฒิธรสิ ภัคยาณมิตร  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางศิริณิดา บุญยืน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด  
หน้า 47/70

## รายงานการแสดงผลการหาล้างแวล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>การใช้สวิทช์ควบคุมเครื่องจักรในการก่อสร้างที่ใช้ร่วมกันหลายๆ คน ควรมีหลักเกณฑ์หรือสัญญาณในการปฏิบัติเป็นมาตรฐานเดียวกัน</p> <p>การทำงานร่วมกันระหว่างคนงาน 2 กลุ่ม กลุ่มที่ใช้เครื่องจักรร่วมกัน จะต้องใช้อย่างระมัดระวัง โดยเฉพาะในการเดินเท้ามีการตรวจสอบ ต้องมีการติดต่อกับสถานะกันบ้างเป็นอย่างถี่ ก่อนที่จะมีการเปิด-ปิดวงจรไฟฟ้า</p> <p>ข้อควรระวังเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือ เครื่องจักร และอุปกรณ์ทางไฟฟ้า</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจสอบสายไฟฟ้า ถัดกว่าชำรุด ให้ใช้เทปพันเป็นแนวเตือนให้เรียบร้อย และตรวจสอบสายไฟฟ้าให้เรียบร้อยด้วย</li> <li>- อุปกรณ์ไฟฟ้าที่เคลื่อนย้ายได้ ควรตรวจสอบบริเวณจุดต่อ ขั้วที่ลัดอุปกรณ์ และสายไฟฟ้าอย่างระมัดระวัง ถ้าพบชำรุด ให้รีบเปลี่ยนให้อยู่ในสภาพดี</li> <li>- การเปลี่ยนหรือซ่อมแซมเครื่องมือ อุปกรณ์ไฟฟ้า ถึงแม้เป็นการเล็กน้อย ต้องให้ช่างไฟฟ้าเป็นผู้ดำเนินการ</li> <li>- อย่าสัมผัสสายไฟฟ้าขณะที่มีการเสไฟฟ้าไหลอยู่</li> <li>- อย่าแฉกหรือหยิบสายไฟแบบขมวดมิกม อาจเช่น โคมไฟ โคมไฟ โคมไฟ โคมไฟ</li> <li>- การใช้อุปกรณ์ไฟฟ้าบางชนิด เช่น มอเตอร์ หม้อแปลง ควรมีผู้รับชมในการเปิด-ปิด</li> <li>- ในส่วนของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ ควรมีเครื่องหมายแสดงไว้ เช่น ป้ายสัญญาณไฟสีแดง เทปแดง เป็นต้น</li> <li>- ถ้าเกิดสภาพผิดปกติกับอุปกรณ์ไฟฟ้า ควรเก็บสวิทช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด แล้วแจ้งให้ผู้รับผลกระทบทราบ</li> <li>- ห้ามปลดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายไฟฟ้าออก ยกเว้น กรณีที่ได้รับอนุญาตแล้วเท่านั้น</li> <li>- เมื่อใช้งานเสร็จแล้วควรเก็บสวิทช์และต้องแน่ใจว่าวงจรไฟฟ้าเปิด</li> </ul>	

นายวุฒิธรสิ ภัคยาณมิตร  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย

นางศิริณิดา บุญยืน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด  
หน้า 48/70

รายงานการแสดงผลกระทบทันทีสำคัญ มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>อย่าให้คนเดินด้วยกระดานหรือผ้า</p> <p>อย่าให้สารไวไฟหรือวัสดุที่ติดไฟง่ายเข้าใกล้ตัวหรือปลั๊กไฟฟ้า</p> <p>อย่าใช้เครื่องมือหรืออุปกรณ์ไฟฟ้าและมือโยก</p> <p>เมื่อผู้ได้รับอุบัติเหตุทางไฟฟ้า ต้องรีบเก็บสวิตช์ให้วงจรไฟฟ้าเปิด</p> <p>วิธีการระวังเกี่ยวกับการติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า</p> <p>การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าจะต้องมีการควบคุมดูแลโดยช่างหรือผู้ชำนาญการทางไฟฟ้า</p> <p>นอกจากงานที่มีความสำคัญต่ำกว่า 50 โวลต์ ซึ่งต้องเดินเรียบร้อยแล้ว</p> <p>การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้าจะต้องดำเนินการได้ต้องผ่านการพิจารณาหรือกับผู้เชี่ยวชาญ โดยเฉพาะ</p> <p>การสื่อสารเกี่ยวกับการป้องกันเมื่อมีการทำงานขณะมีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่ หรือกรณีมีการขัดจังหวะ</p> <p>หลีกเลี่ยงการทำงานขณะมีกระแสไฟฟ้าไหลอยู่ ยกเว้นในกรณีจำเป็นเท่านั้น</p> <p>การติดตั้งอุปกรณ์ไฟฟ้า นอกจากต้องปฏิบัติตามกฎหมายและมาตรฐานทางไฟฟ้าแล้ว</p> <p>ควรต้องปฏิบัติตามผังผัง ดังรายละเอียดต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ห้ามเปิดตู้ฉนวนของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่เมื่อเปิดแล้วจะมีกระแสไฟฟ้าหรือประจุไฟฟ้าไหล ควรใช้ผ้าครอบหรือฉนวนกัน หรือถ้าไม่สามารถเปิดคลุมได้ก็ให้ใช้ผ้าป้ายฉนวนตายติดแขนไว้</li> <li>- อุปกรณ์หรือสายไฟฟ้าที่ติดตั้งในที่สูง จะต้องมีคนช่วยอย่างหนึ่งจะต้องตรวจสอบความเรียบร้อยอยู่เสมอ</li> <li>- ห้ามตรวจสอบความผิดปกติของอุปกรณ์ไฟฟ้าอยู่คนเดียวในบริเวณที่ซึ่งอาจมีการล้มหรือทำงาน เมื่อมีการเดินสายไฟฟ้าบนถนน (แม้ว่าจะเดินชั่วคราวก็ตาม) ควรมีระบบป้องกันอันตราย ซึ่งใช้เฉพาะงาน</li> </ul>	

นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร  
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด  
หน้า 49/70

รายงานการแสดงผลกระทบทันทีสำคัญ มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ห้ามเปิดตู้ฉนวนของอุปกรณ์ไฟฟ้าที่เมื่อเปิดแล้วจะมีกระแสไฟฟ้าหรือประจุไฟฟ้าไหล ควรใช้ผ้าครอบหรือฉนวนกัน หรือถ้าไม่สามารถเปิดคลุมได้ก็ให้ใช้ผ้าป้ายฉนวนตายติดแขนไว้</li> <li>- อุปกรณ์หรือสายไฟฟ้าที่ติดตั้งในที่สูง จะต้องมีคนช่วยอย่างหนึ่งจะต้องตรวจสอบความเรียบร้อยอยู่เสมอ</li> <li>- ห้ามตรวจสอบความผิดปกติของอุปกรณ์ไฟฟ้าอยู่คนเดียวในบริเวณที่ซึ่งอาจมีการล้มหรือทำงาน เมื่อมีการเดินสายไฟฟ้าบนถนน (แม้ว่าจะเดินชั่วคราวก็ตาม) ควรมีระบบป้องกันอันตราย ซึ่งใช้เฉพาะงาน</li> </ul> <p>กรณีการทำงานเกี่ยวกับไฟฟ้าที่อาจมีการขัดจังหวะงานได้ ควรเพิ่มความระมัดระวังดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- เครื่องจักรขณะเคลื่อนเครื่องแล้วไม่สมควรกดสวิตช์ให้กลับมากทำงานที่จุดเริ่มต้นได้ควรมีป้ายบอกไว้</li> <li>- เครื่องจักรทุกชนิดควรมีระบบความปลอดภัย</li> <li>- เมื่อเกิดปัญหาต่างๆ ควรปรึกษาช่างไฟฟ้าหรือผู้เชี่ยวชาญทางไฟฟ้า</li> <li>- ก่อนสับสวิตช์ทำงาน ควรตรวจสอบให้แน่ใจก่อนว่าจะไม่เกิดอันตรายให้ฟ้าผ่าลงจะมีระบบสายดินแหล่งจ่ายไฟเรียบร้อยแล้ว</li> </ul> <p>มาตรการด้านการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น กรณีที่เกิดอุบัติเหตุในระหว่างปฏิบัติงานภายในพื้นที่โครงการ ให้รีบส่งมอบก่อนส่งโรงพยาบาลหรือส่งโรงพยาบาลใกล้เคียง</li> <li>- รายละเอียดการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น กรณีมีสถานการณ์ที่ฉุกเฉิน</li> </ul>	

นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร  
ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด  
หน้า 50/70

## รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>กรณีเหตุหายใจ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- รายละเอียดการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น กรณีมีคนงานเกิดอาการผิดปกติในระหว่างปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>- กรณีประสบอันตรายจากไฟฟ้าดูด</li> <li>- ไม่ใช้มือเปล่าในการช่วยเหลือ</li> <li>- รับตัวคนประสบไฟฟ้า (สวิตช์/ปลั๊ก)</li> <li>- วิศวกรผู้เชี่ยวชาญให้คำแนะนำ</li> <li>- เมื่อไม่พอก็รีบแจ้งเจ้าหน้าที่กู้ชีพ</li> <li>- ถ้าเกิดไฟฟ้าช็อต หรือเกิดอันตรายทำให้เกิดไฟไหม้รีบดับสวิตช์ แล้วทำการดับไฟด้วยเครื่องดับเพลิงชนิดคาร์บอนไดออกไซด์</li> <li>- ไม่ใช้น้ำหรือเครื่องดับเพลิงที่มีน้ำในการดับไฟ เพราะอาจเกิดอันตรายได้</li> <li>- กรณีประสบภัยในน้ำ อย่างง่วงนอนกว่าจะแจ้งเจ้าหน้าที่กู้ชีพได้</li> <li>- กรณีผู้ช่วยหมดสติ ให้หมั่นหัวใจและหายใจช่วยชีวิตโดยทันที</li> </ul> <p>การห้ามเลือด</p> <p>สถานการณ์รายละเอียดขั้นตอนดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ใช้ผ้าสะอาดหรือผ้าเช็ดหน้าหรือผ้า 2 รอบ</li> <li>- ผูกแน่น</li> <li>- ใช้ก่อนในบริเวณเหนือ แขนงอกหรือเท้า 2 ครั้ง</li> <li>- หมุนหรือขันจนกระทั่งเลือดหยุดไหล</li> <li>- ผูกหรือพันรอบข้อพับข้อศอกข้อเท้าข้อเข่า</li> <li>- บันทึกเวลาที่ใช้เริ่มขันจนแน่นไว้</li> </ul>	ผู้เขียน

นายวิชาญ กิตยาภิบาล  
ผู้อำนวยการโครงการ

ดร.ศิริกิตติกร บุญยืน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 51/70

## รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>มาตรการด้านการจัดสถานที่ทำงานให้มีความปลอดภัย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สถานที่ปฏิบัติงานต้องปราศจากสิ่งที่จะก่อให้เกิดอันตรายที่อาจเป็นอุปสรรคต่อการทำงาน และต้องไม่มีเศษขยะ น้ำมัน และน้ำมัน</li> <li>- จัดทางเดินให้โล่งเพื่อสามารถเข้าไปยังที่ทำงานได้อย่างปลอดภัย</li> <li>- ห้องน้ำหรือห้องน้ำต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกและถูกสุขลักษณะ</li> <li>- อาหารต้องไม่สกปรกและใช้ภาชนะที่ปลอดภัย</li> <li>- รบะและรองเท้าให้ต้องถอดก่อนเข้าปฏิบัติงานทุกครั้ง</li> <li>- ห้ามใช้เครื่องมือหรือการลาก拽โดยไม่ใช้เครื่องทุ่นแรง หรือวิธีที่มีอันตราย</li> <li>- ห้ามใช้ไฟฟ้า และจะไม่มีให้คนรับทราบทันที ต้องรีบนำความมาแจ้งให้ทราบ</li> <li>- จัดเก็บวัสดุบนพื้นที่ราบเรียบ และอยู่ในสภาพเรียบร้อย</li> <li>- จัดทำรั้วไม้ท่อน สำหรับรองรับวัสดุที่เป็นของแข็งเพื่อป้องกันการเคลื่อนตัว</li> </ul> <p>มาตรการด้านการใช้อุปกรณ์เครื่องจักรและเครื่องมือที่ก่อให้เกิดอันตรายในการปฏิบัติงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บริเวณก่อสร้างต้องจัดทำรั้ว หรือปิดป้ายประกาศ "เขตก่อสร้างหยุดรถ ห้ามเข้า" โดยรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</li> <li>- บริเวณก่อสร้างต้องจัดทำรั้ว หรือปิดป้ายประกาศ "เขตอันตรายในการก่อสร้าง" และให้มีสัญญาณเสียงเตือนให้ทราบถึงอันตรายในเวลากลางคืน</li> <li>- พื้นที่สูงและพื้นที่ที่มีช่องเปิดต่างๆ ต้องทำการกันตกที่มีน้ำหนักแข็งแรง</li> <li>- ไม่อนุญาตให้ผู้ที่ไม่เกี่ยวข้อง หรือคนนอกพื้นที่เข้าไปในเขตก่อสร้าง และรถอันตรายในการก่อสร้าง</li> <li>- ห้ามผู้ปฏิบัติงานพกพาอาวุธปืนในบริเวณก่อสร้าง</li> </ul>	ผู้เขียน

นายวิชาญ กิตยาภิบาล  
ผู้อำนวยการโครงการ

ดร.ศิริกิตติกร บุญยืน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 62/70

901

Nivom บุญ  
ดร.ศิรินิศรา บุญนิน

ผู้ช่วยกรรมการสิ่งแวดล้อม บริษัท หิม คอนซัลติ้ง (เอเชีย) จำกัด



หน้า 53/70

901

ที่ ๖๐๓ บ. ๗๒

**ดร.สิรินิทรา บุญนีน**

ผู้อำนวยการสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต ๑๕



หน้า 54/70

## รายงานการแสดงผลภาระบ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อากาศอันมีผลและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- มีการทำงานรื้อถอน ต้องมีสิ่งป้องกันแรงลมไม่ให้เศษทรายแก่ฝุ่นปลิวอยู่ข้างทาง</li> <li>- การทำงานอยู่บนพื้นที่สูงเกินกว่า 4 เมตร หัวหน้างานจะต้องพิจารณาให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเข็มขัดนิรภัย</li> <li>- มาตรการด้านความปลอดภัยในการเลือกใช้ตะขอ ไขว่ยก ที่หนีบจับ ให้ยึดแน่นกับโครงสร้าง</li> <li>- ใช้ตะขอการที่มีที่ยึดเกาะในการยกที่เดียว และจะใช้ตะขอที่มีที่ยึดเกาะมากกว่าสองที่ขึ้นไป</li> <li>- ตะขอต้องมีสลักหักกับติดอยู่ (ยกเว้นตะขอบางประเภท)</li> <li>- ใช้ตะขอยกที่หนัก โดยให้น้ำหนักวัสดุยกไม่เกินร้อยละ</li> <li>- รวบรวมข้อมูลผู้ปฏิบัติงานก่อนการปฏิบัติงานเกี่ยวกับโครงสร้างอื่นๆ เพื่อไม่ให้เข้าใจว่าไม่ได้เกิดจากโครงสร้างนั้น</li> <li>- ห้ามใช้ที่หนีบจับสำหรับแผ่นโลหะ คีม ที่หนีบจับท่อ แทนที่หนีบจับที่ใช้กับโครงสร้าง</li> <li>- ต้องมีการตรวจสอบและอนุมัติตะขอ ไขว่ยก และที่หนีบจับที่ใช้กับโครงสร้างก่อนการใช้งานทุกครั้ง</li> <li>- ห้ามใช้เกินจากขีดจำกัดที่กำหนด</li> <li>- ทิศทางน้ำหนักที่จะยกต้องระบุบนฉลากอุปกรณ์</li> <li>- ไม่ปล่อยวัสดุที่จะยกอยู่ในสภาพไม่รัดกุม และไม่ได้มีการผูกมัดไว้ ถูกห้อยแขวนอยู่กับไขว่ยก</li> <li>- ไม่ยืนหรือไต่ส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกายอยู่ด้านข้างหรือด้านหลังของไขว่ยกโดยไขว่ยก</li> <li>- ไม่ใช้ไขว่ยกเสถียร เพื่อทำการยก</li> <li>- ต้องมีการตรวจสอบไขว่ยกมีการยกวัสดุ การตรวจสอบด้วยสายตาให้ ตรวจสอบไปถึงตะขอที่อาจเกิดผลกระทบที่เสียหายอันเนื่องมาจากไม่ได้ใช้วัสดุอุปกรณ์</li> </ul>	

นายสุชาติ กัญญาเนตร  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยนางสาว น.ป.น.  
นางสาว น.ป.น.  
ผู้รับผิดชอบโครงการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 65/70

## รายงานการแสดงผลภาระบ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อากาศอันมีผลและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>มาตรการด้านความปลอดภัยในการขุด</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- การขุดที่ดิน ดิน ที่มีความลึกมากกว่า 1.5 เมตร ต้องมีการขุดหรือทำให้ลาดเอียง และต้องมีการตรวจสอบโดยพนักงานก่อนมีการเข้าปฏิบัติงาน และการตรวจสอบต้องมีการทำบันทึกไว้</li> <li>- จำเป็นที่จะต้องมีการใช้เครื่องกั้นขวาง และเครื่องหมายติดตั้งรอบบริเวณที่ทำการขุด</li> <li>- คนงานขุดดินต้องสวมหมวกนิรภัยและรองเท้าที่รัดกุมและป้องกันอันตราย</li> <li>- ไม่ควรให้บุคคลใดเข้าไปใกล้บริเวณขุดดินหรือขุดดิน หรือวัสดุใดๆ</li> <li>- เมื่อมีการทำงานของเครื่องจักร</li> <li>- ต้องจัดทำบันไดเมื่อมีการขุดดินขึ้นสู่ด้านบนหรือออกที่ และต้องมีทางออก</li> <li>- สิ่งสกปรกหรือของที่ได้จากการขุด หรือวัสดุใดๆ ต้องจัดเก็บจากขอบของการขุดอย่างน้อย 1 เมตร</li> <li>- ต้องทำการตรวจสอบพื้นที่ของการขุดหลังจากฝนตกและต้องมีการป้องกันการเกิดน้ำท่วม</li> </ul> <p>มาตรการด้านความปลอดภัยในการจราจรภายในพื้นที่ก่อสร้างและการจัดตั้งอาคาร</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อนุญาตให้เฉพาะผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถติดต้อง สามารถขับรถยนต์ในเขตก่อสร้าง</li> <li>- จำกัดความเร็วในเขตก่อสร้างที่ 20 กม./ชม. และให้เจ้าหน้าที่ปฎิบัติงานจราจร</li> <li>- ไม่อนุญาตให้ใช้รถเป็นพาหนะใดๆ ซึ่งจะก่อให้เกิดอันตราย</li> <li>- การจราจรอย่างปลอดภัยของยานพาหนะ อนุญาตให้ใช้รถในความเร็วที่กำหนดเท่านั้น</li> <li>- พนักงานขับรถทุกคนต้องเปิดไฟให้สว่างก่อนเริ่ม</li> <li>- ลดระดับถนนที่ทางหลวงหรือทางหลวงชนบท และรถบรรทุกที่ขนส่งสิ่งของต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย</li> </ul>	

นายสุชาติ กัญญาเนตร  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทยนางสาว น.ป.น.  
นางสาว น.ป.น.  
ผู้รับผิดชอบโครงการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

หน้า 66/70

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ให้พนักงานเดินทางข้ามถนนในเขตก่อสร้าง ในขณะที่ยังมีรถวิ่งสวนกับพนักงาน</li> <li>- พนักงานขับรถต้องปฏิบัติตามกฎที่ปรากฏบนป้ายจราจรและให้ทางกับผู้เดินบนที่ถนน</li> <li>- รถของพนักงาน ผู้มาติดต่อ ให้จอดได้เฉพาะบริเวณหน้าอาคารสำนักงานต่างๆ</li> <li>- จัดเป็นห้องครัวไว้ให้แล้ว หรือจอดได้ในบริเวณพื้นที่กำหนดให้จอด โดยมีป้ายจราจรอนุญาตให้จอดรถติดตั้งไว้</li> <li>- กฎระเบียบว่าด้วยการจราจรทั่วไปให้มีผลบังคับใช้แก่ก่อสร้างด้วย</li> </ul> <p>มาตรการด้านการป้องกันอัคคีภัยและเครื่องดับเพลิง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ผู้รับจ้าง/ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดฝึกอบรมการป้องกันอัคคีภัยและแผนฉุกเฉินให้กับพนักงาน</li> <li>- คนงานก่อสร้างต้องทราบสถานที่ใกล้ที่สุดของสัญญาณบอกเหตุเพลิงไหม้และรู้ถึงการใช้</li> <li>- คนงานก่อสร้างต้องทราบถึงชนิดต่างๆ ของสัญญาณบอกเหตุ เช่น ไฟไหม้ การอพยพหรือภัยอื่นๆ และรู้เส้นทางหนีไฟ ตลอดจนจุดนัดพบ</li> <li>- คนงานก่อสร้างต้องทราบสถานที่ใกล้ที่สุดของถังดับเพลิงและรู้วิธีการใช้ทุกวิธีที่ต้องเก็บให้ห่างจากแหล่งกำเนิดประกายไฟ</li> <li>- เมื่อเติมน้ำมันให้กับเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ จะต้องปิดเครื่อง หรือเครื่องยนต์ดับก่อน</li> <li>- ห้ามสูบบุหรี่ในที่ที่จัดทำให้ ไม่ถึงในตะกร้า หรือถังขยะทั่วไป</li> <li>- จุดและสถานที่ที่ติดตั้งสัญญาณบอกเหตุจะต้องติดประกาศบนบอร์ดของชาติ</li> <li>- เมื่อเกิดเพลิงไหม้ เครื่องดับเพลิงที่เหมาะสมที่ได้จัดติดตั้งไว้แล้วตามจุดต่างๆ ที่จำเป็นคือ เครื่องดับเพลิงชนิด ABC ขนาดหน้า 5-7 กิโลกรัม ผู้ประสบเหตุต้องเอาออกมาใช้ทันทีทันที</li> </ul>	

นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร  
ผู้อำนวยการโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง

นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร  
ผู้อำนวยการโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง



หน้า 57/70

รายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>มาตรการความปลอดภัยด้านงานเชื่อม/งานเชื่อม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ก่อนที่จะทำการเชื่อมด้วยไฟฟ้าหรือแก๊สทุกครั้ง ผู้ปฏิบัติงานต้องทำการตรวจสอบบริเวณโดยรอบ จะต้องไม่มีวัตถุติดไฟได้อยู่ในรัศมีที่สะเก็ดไฟจากการปฏิบัติงานจะกระเด็นไปถึง ทั้งนี้ให้รวมถึงการเชื่อมในที่สูงที่สะเก็ดไฟจะตกถึงไม่ได้ โดยให้ทำการเคลื่อนย้ายวัตถุที่ติดไฟดังกล่าวออกไป หรือจัดหารั้วกันสะเก็ดไฟ (Fire Proof Blanket) ปิดกั้น</li> <li>- จะต้องเคลื่อนย้ายสารที่สารระเหยติดไฟได้ให้พ้นบริเวณที่ประกายไฟจากการเชื่อมสามารถกระเด็นไปถึง</li> <li>- จัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคลที่ผู้ปฏิบัติงานเพื่อป้องกันประกายไฟหรือสะเก็ดไฟกระเด็นไปโดนบริเวณเสารั้วไฟ/วัตถุติดไฟหรือกระเด็นถูกผู้อื่นโดยบังเอิญ</li> <li>- การเชื่อมหรือตัดการเชื่อมระบบรางรถไฟหรือแก๊สทุกครั้ง ต้องถ่ายและล้างความสะอาด</li> <li>- เสารั้วไฟหรือแก๊สที่ติดค้างอยู่ในขณะนั้น ห้ามทำการระบายอากาศภายในและจนแน่ใจว่าไม่มีสารไวไฟหรือแก๊สติดค้าง หรือต้องเป็น 0% ของขีดจำกัดล่างของช่วงการติดไฟ (Lower Explosive Limit) แล้วเท่านั้น จึงทำการเชื่อมได้</li> <li>- ในบริเวณที่มีการเชื่อมจะต้องจัดให้มีอุปกรณ์ดับเพลิงติดตั้งไว้ใกล้บริเวณพื้นที่ทำงานให้เพียงพอ และสามารถหยิบใช้ได้โดยสะดวกในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน</li> <li>- กำหนดให้วางถังแก๊สในแนวตั้งให้ห่างจากบริเวณเชื่อมติดเพื่อป้องกันสะเก็ดไฟจากการเชื่อมกระเด็นไปถูก และยึดถังให้มั่นคงป้องกันการล้ม และตรวจสอบอุปกรณ์ทุกครั้ง เพื่อป้องกันการรั่วไหลในสภาพที่พร้อมจะใช้งานก่อนเริ่มทำงาน</li> <li>- อุปกรณ์การเชื่อมด้วยไฟฟ้าจะต้องอยู่ในสภาพที่ปลอดภัย ใช้งานได้</li> </ul>	

นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร  
ผู้อำนวยการโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง

นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร  
ผู้อำนวยการโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง

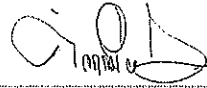


หน้า 58/70

## รายงานการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- การถอดอุปกรณ์ออกเพื่อหยุดพักชั่วคราวหรือเลิกใช้งานจะต้องปิดสวิทช์ไฟฟ้าทุกครั้ง</li> <li>- ตรวจสอบเครื่องมือไฟฟ้าที่ใช้ต้องมีมาตรฐานและปลอดภัยให้ใช้ได้</li> <li>- ห้ามสัมผัสสายกับสายแก๊สอย่างเด็ดขาด เพราะอาจทำให้เกิดการระเบิดได้</li> <li>- ตรวจสอบสายดินและสายเก๊ส รวมทั้งอุปกรณ์ป้องกันไฟฟ้าช็อตกลับ (Flashback Arrestor) ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน</li> <li>- สวมถุงมือและแว่นตา หรือหน้ากากทุกครั้งที่ทำงาน</li> <li>- หลังจากปฏิบัติงานแล้วเสร็จให้มีการตรวจสอบบริเวณพื้นที่ทำงานรอบทิศทางและจุดที่สถานีพัก เพื่อให้เห็นใจว่าไม่มีการลุกติดไฟ</li> </ul> <p>มาตรการด้านอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- คนงานก่อสร้างทุกคนต้องทราบถึงสถานที่เก็บอุปกรณ์ความปลอดภัยและการใช้อุปกรณ์นั้นจริงๆ</li> <li>- ต้องจัดหาหมวกนิรภัยให้กับคนงานก่อสร้างทุกคน</li> <li>- อุปกรณ์ป้องกันตาและใบหน้า (เช่น อุปกรณ์ป้องกันใบหน้าส่วน ครอบป้องกันแว่นตา) นิรภัย ลำโพงกันเสียงและแว่นตา) ต้องถูกนำมาใช้กับงานที่ความเสี่ยงในทันทีเมื่อการได้รับอันตราย</li> <li>- สวมรองเท้านิรภัยหรือบูตที่แข็งแรงตลอดเวลากำหนด</li> <li>- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดหาอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล เช่น Ear Muff หรือ Ear Plug ให้กับเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในบริเวณที่มีเสียงดัง หรือขณะเดินเข้าพื้นที่โครงการหรือคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังติดต่อกันเป็นระยะเวลานาน ทุกๆ 30 วัน</li> </ul>	



นายวิชาญ ภัคยานมิตร  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



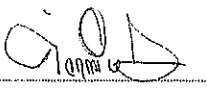
ดร.ศิริกิตติกร บุญยืน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



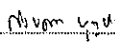
## รายงานการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> <li>- คนงานก่อสร้างต้องใช้เครื่องป้องกัน เช่น Ear Muff หรือ Ear Plug เมื่อทำงานประเภทที่มีเสียงดังมากกว่า 90 เดซิเบล(เอ) ณ ตำแหน่งที่ทำงานจากจุดกำเนิดเสียง 1 เมตร</li> <li>- คนงานก่อสร้างต้องสวมเข็มขัดนิรภัยในการทำงานในที่สูงเกินกว่า 4 เมตร</li> </ul> <p>มาตรการด้านอุปกรณ์ป้องกันอันตรายที่ตัวเครื่องจักร เครื่องมือหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ติดตั้งอุปกรณ์ป้องกันอันตราย หรือทำรั้วกั้นส่วนที่เคลื่อนไหวของเครื่องจักร/เครื่องมือ ซึ่งในการปะทะอาจมีบุคคลไปสัมผัสได้</li> <li>- ห้ามนำอุปกรณ์ป้องกันอันตรายของเครื่องจักร/เครื่องมือออกจากตัวเครื่องขณะปฏิบัติงาน</li> <li>- ก่อนการปฏิบัติงานต้องนำอุปกรณ์ป้องกันอันตรายของเครื่องจักรที่ถูกถอดออกไปซ่อม หรือเพื่อจุดประสงค์อื่นมาติดตั้งให้เรียบร้อย</li> <li>- หากต้องใช้เครื่องมือประเภทมอเตอร์เจียร์/คัต ให้อุปกรณ์ครอบหรืออุปกรณ์ป้องกันอันตรายต้องมีอุปกรณ์ก่อนนำไปใช้งาน</li> </ul> <p>มาตรการด้านการขนส่ง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- พนักงานบริษัทและพนักงานของรัฐบาลก่อนออกเดินทางที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยของโครงการฯ ถือว่ามีความผิด ตามกฎระเบียบแห่งความปลอดภัย ซึ่งจะได้รับการลงโทษตามกฎหมายทันที ปกป้องจากงานตามข้อบังคับของบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง และกฎหมายแรงงาน (ได้แก่ พระราชบัญญัติแรงงาน พ.ศ. 2541)</li> </ul>	



นายวิชาญ ภัคยานมิตร  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



ดร.ศิริกิตติกร บุญยืน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด





รายงานการแสดงผลการหาล้างแวล้อมที่สำคัญ มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>มาตรการด้านการรายงานอุบัติเหตุและเหตุการณ์ต่างๆ</p> <p>เหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งต่อไปนี้ ต้องรายงานให้ผู้บังคับบัญชาทราบ และต้องมีรายงานถึงแผนกความปลอดภัยทราบ ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- อุบัติเหตุที่ถึงขั้นบาดเจ็บและอุบัติเหตุไม่ถึงขั้นบาดเจ็บ แต่มีผู้ได้รับบาดเจ็บและได้รับการรักษาที่โรงพยาบาล</li> <li>- อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนยานพาหนะ (ภายในพื้นที่ก่อสร้างของโครงการเท่านั้น)</li> <li>- อุปกรณ์เครื่องมือได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุ</li> <li>- ไฟไหม้เหตุการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุเล็กน้อย การระงับ/สภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ต้องรายงานให้เจ้าหน้าที่ความปลอดภัยของโครงการ ทราบทันที <p>มาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน สำหรับผู้รับเหมาก่อสร้างหรือบริษัทรับเหมาก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้ความรู้และให้คำแนะนำแก่คนงานในการป้องกันโรค</li> <li>- บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีสภาพแวดล้อมในการทำงาน ได้แก่ ความร้อน แสงสว่าง เสียง และมาตรฐานความปลอดภัย ให้เหมาะสมเป็นไปตามประกาศกระทรวงมหาดไทย เรื่อง ความปลอดภัยในการทำงานเกี่ยวกับยวดยานพาหนะ</li> <li>- บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำคู่มือด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับคนงานก่อสร้าง โดยต้องมีการฝึกอบรมคนงานตามที่ได้ระบุไว้ในมาตรการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานสำหรับคนงานก่อสร้างข้างต้น อย่างน้อย หรือทั้งหมดทั้งนี้ต้องมีมีการฝึกอบรมและให้ความรู้</li> </ul> </li></ul>	

นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร  
ผู้อำนวยการฝ่ายในประเทศไทย

ดร.ศิรินิมิตร บุญอิน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด  
หน้า 61/70

รายงานการแสดงผลการหาล้างแวล้อมที่สำคัญ มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>ด้านความปลอดภัย และการใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ที่ถูกต้องแก่ผู้ปฏิบัติงาน</p> <p>ตามรายละเอียดดังที่ระบุไว้ในคู่มือดังกล่าว ก่อนการปฏิบัติงานจริง อีกทั้งต้องตรวจสอบคู่มือดังกล่าวไว้ใกล้มือคนงานก่อสร้าง เมื่อการปฏิบัติงานเกิดอุบัติเหตุและบาดเจ็บ และต้องมีจำนวนคู่มือพกพาไว้กับคนงานก่อสร้างในโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ได้แก่ หมวกนิรภัย ถุงมือ แว่นตา หน้ากาก เครื่องป้องกันเสียง รองเท้าที่แข็งแรงหุ้มส้น หรือเครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลอื่นๆ ให้เพียงพอแก่ผู้ปฏิบัติงาน</li> <li>- บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้ผู้ปฏิบัติงานสวมใส่เครื่องป้องกันอันตรายส่วนบุคคลต่างๆ ตามสภาพและลักษณะของงาน และสวมใส่เครื่องป้องกันให้เรียบร้อยรัดกุม ไม่ขาดรุ่งริ่ง โดยในการเดินทำงานเกี่ยวกับการใช้ไฟฟ้าจะต้องให้ผู้ปฏิบัติงานสวมเครื่องป้องกันไม่เปียกน้ำ เครื่องแบบที่สวมใส่สามารถรับสารเคมีระหว่างการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับเครื่องจักรในการก่อสร้าง คือ เสื่อและกางเกงที่เป็นกันน้ำได้ อยู่ในสภาพเรียบร้อย คัดกระดุมทุกเม็ดให้เรียบร้อย ไม่ควรใส่เครื่องประดับ เช่น สร้อยคอ นาฬิกา แหวน เป็นต้น ต้องใส่ถุงหุ้มมือหรือถุงมือ เพื่อป้องกันเศษวัสดุในการก่อสร้างที่คมคาย นอกจากนั้น คนงานก่อสร้างไม่ควรสวมใส่หมวก หรือผ้าคาดไว้ ก็ควรต้องสวมหมวกในระหว่างปฏิบัติงาน ทั้งนี้ รูปแบบเครื่องแต่งกายที่เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานในที่ก่อสร้างสำหรับคนงานก่อสร้าง</li> <li>- บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีพนักงานผู้ตรวจสอบด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยประจำที่ก่อสร้าง</li> <li>- บริษัทรับเหมาก่อสร้าง ต้องจัดให้มีหน่วยงานตรวจสอบเบื้องต้นในที่ก่อสร้างอย่างเพียงพอ</li> </ul>	

นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร  
ผู้อำนวยการฝ่ายในประเทศไทย

ดร.ศิรินิมิตร บุญอิน  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัทฯ ทีม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด  
หน้า 62/70

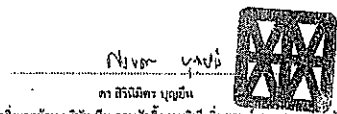
รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบโรงไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> <li>บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง ต้องปฏิบัติตามมาตรการกวดขันตามมาตรการลดผลกระทบด้านเสียง คุณภาพอากาศและด้านบริหารจัดการจราจร เพื่อความปลอดภัยในช่วงก่อสร้าง</li> <li>มาตรการรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง <ul style="list-style-type: none"> <li>การเลือกที่ตั้งบ้านพักคนงานก่อสร้าง บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องจัดทำแผนงานจัดบ้านพักคนงานก่อสร้างรูปแบบที่หัก ที่ตั้ง การจัดการระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และระบบระบายน้ำ ฯลฯ เพื่อให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการทราบและให้ความเห็นชอบก่อนเริ่มดำเนินการ ทั้งนี้ ที่ตั้งรองที่พักคนงานก่อสร้าง รวมถึงสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ต้องอยู่ห่างจากปลายใต้ดินไม่น้อยกว่า 50 เมตร เพื่อหลีกเลี่ยงการปนเปื้อนถึงสภาพแวดล้อม</li> <li>การเตรียมหาเช่า-ออกที่พักคนงาน และสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง รวมทั้งพื้นที่จอดรถและพื้นที่ว่างอื่นๆ ควรมีการปรับปรุงให้มีความสะอาด เช่น ใจด้วยกวาด ปูผ้าด้วยวัสดุที่ลดการเกิดฝุ่น ลดการชะล้างทั้งหลาย ตลอดจนให้มีการปลูกพืชคลุมดิน ถ้าสามารถดำเนินการได้</li> <li>การจัดการระบบระบายน้ำและป้องกันท่วม บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมา ก่อสร้างจะต้องจัดการระบบระบายน้ำเป็นอย่างดี ทั้งระบบระบายน้ำที่เกิดจากการขุดล้าง ท่อน้ำทิ้งซึม และระบบระบายน้ำฝนในเขตพื้นที่สำนักงาน และที่พักคนงานก่อสร้างโดยต้องคำนึงถึงความสะอาดของพื้นที่การซึม และการไหลของของน้ำ ตลอดจนเก็บน้ำทิ้งนี้ทิ้งนี้ จะต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในเขตพื้นที่พัก และตึกยวกับต้องไม่เกิดน้ำท่วมขังในพื้นที่ข้างเคียงโดยอาจวางระบบการวางน้ำมาใช้ การสร้างป้องกันก่อระคายออก</li> </ul> </li> </ul>	



นายวิชาญ ภัคยานมิตร  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อมประเทศไทย

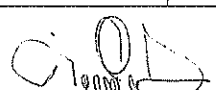


ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

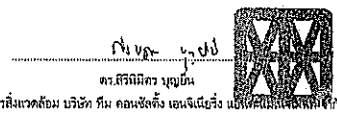
รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบโรงไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> <li>การจัดการระบบน้ำให้และการบำบัดเสีย การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นเจ้าของโครงการกำกับดูแลให้บริษัทรับเหมา/ผู้รับเหมาก่อสร้าง มีการจัดการดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดเตรียมพื้นที่ที่สะอาดให้เพียงพอรวมทั้งจัดเตรียมถังใส่น้ำอย่างน้อย 72 ลบ.ม./วันที่พักคนงาน 1 แห่ง สำหรับคนงานก่อสร้างใช้ประจำวัน จัดสร้างห้องอาบน้ำที่ดูสะอาดและเหมาะสม และมีความเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้ในบริเวณที่พักคนงาน พร้อมทั้งจัดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปประเภทผิวน้ำกรอง-เติมอากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียให้ได้มาตรฐานก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก</li> <li>ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอยู่เสมอ และทำการสุบตะกอนจากระบบบำบัดเป็นประจำทุกวัน 3 เดือน</li> <li>การจัดการขยะมูลฝอยผู้รับเหมาก่อสร้างต้องดำเนินการ ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> <li>จัดให้มีการขนถ่ายขยะมูลฝอยทั่วไป ซึ่งเคลื่อนที่ไม่ทันแนวก่อสร้างได้และเผาปัดมิติดชิด ทั้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องเก็บรวบรวมขยะที่เกิดขึ้นในพื้นที่ก่อสร้างมาทิ้งบริเวณสำนักงานโครงการทุกวัน</li> <li>จัดให้มีการขนถ่ายขยะมูลฝอยทั่วไป ซึ่งเกิดขึ้นจากกิจกรรมประจำวันของคนงานก่อสร้างบริเวณที่พักคนงาน เพื่อใช้รวบรวมขยะที่เกิดขึ้นในแต่ละวัน โดยวางกระจายไว้ทั่วพื้นที่ และต้องเป็นถังขยะที่มีฝาปิดมิดชิด แยกถังกันระหว่างขยะเปียก ขยะแห้ง และขยะ Recycle</li> <li>ติดต่อบริษัทหรือผู้ประกอบการส่วนตำบล (อบต.) ที่มีระบบกำจัดขยะซึ่งอยู่ในบริเวณใกล้เคียงเพื่อนำขยะไปกำจัดทุกสัปดาห์</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>	



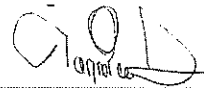
นายวิชาญ ภัคยานมิตร  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อมประเทศไทย



ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>มาตรการด้านความปลอดภัยบริเวณที่พัฒนาก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กำกับและดูแลให้บริษัทรับเหมาก่อสร้างปฏิบัติตามข้อกำหนดอย่างเคร่งครัด เช่น การตรวจติดตามสภาพการณ์ของคานาก่อสร้าง การสวมใส่อุปกรณ์การป้องกันความปลอดภัย การติดตะขอสัญญาณเตือน</li> <li>- มาตรการสำหรับประชาชนที่อยู่ในชุมชนรอบพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟและแนวรางรถไฟฟ้า มาตรการด้านความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทางคมนาคมและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง</li> <li>- บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีป้ายสัญลักษณ์บอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้างในระยะ 50-100 เมตร</li> <li>- บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องควบคุมไม่ให้พนักงานขับรถปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</li> <li>- บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องมีการประชุมชี้แจงและประชาสัมพันธ์ของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับความเสียหายอันตรายเป็นต้นมาจากการก่อสร้างโครงการ</li> </ul> <p>มาตรการเพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อม</p> <p>บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน และการควบคุมมลพิษ อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันและลดผลกระทบจากการดำเนินการโครงการ ที่จะส่งผลกระทบต่อความเสื่อมโทรมของปัจจัยสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนและคานาก่อสร้างต่อไปได้</p>	



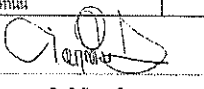
นายสุวิชาติ กัลยาณมิตร  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



ดร.ศิรินิมิตร บุญเย็น  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด  
หน้า 65/70

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)		<p>ค. มาตรการด้านการจัดการแรงงานต่างถิ่นแรงงานต่างด้าว</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- บริษัทรับเหมาก่อสร้างต้องให้ความสำคัญในการคัดกรองแรงงานต่างถิ่นแรงงานต่างด้าวเพื่อเข้ามาทำงานเป็นคานาก่อสร้างและในการบริหารจัดการแรงงานต่างถิ่นแรงงานต่างด้าวเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่อ/โรคไม่ติดต่อ</li> <li>- ให้บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างที่ใช้แรงงานต่างถิ่นแรงงานต่างด้าว ดำเนินการตามกระบวนการตามกฎหมาย เพื่อให้แรงงานต่างถิ่นแรงงานต่างด้าว ได้รับการคุ้มครองในการทำงาน โดยบริษัทผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำบัญชีแรงงานต่างถิ่นแรงงานต่างด้าว ที่อยู่ในความดูแลให้ครบถ้วนเพื่อให้ฝ่ายต่อการจัดระเบียบ</li> </ul>	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กิจกรรมหลักในระยะดำเนินการ ได้แก่ การเปิดให้บริการรถไฟฟ้า อาจก่อให้เกิดผลกระทบทางสุขภาพต่อประชาชนที่อาศัยใกล้เคียง ตลอดจนเจ้าหน้าที่ประจำสถานีและประชาชนที่เข้ามาใช้บริการในต้นของฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ที่เกิดจากการเคลื่อนที่ของเครื่องจักรและยานพาหนะและเสียงรบกวน ซึ่งผลกระทบส่วนใหญ่จะอยู่ในระดับต้นถึงปานกลางขึ้น</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>จัดเตรียมแผนงานด้านความปลอดภัยและแผนฉุกเฉินในระยะดำเนินการ เช่น การติดตั้งโทรศัพท์แจ้งเหตุฉุกเฉิน การจัดส่งฝ่ายบริการฉุกเฉินไว้คอยช่วยเหลือเวลาที่รถไฟเกิดความขัดข้อง ตลอดจนการฝึกอบรมผู้ควบคุมสถานีรถไฟ เช่น การป้องกันอัคคีภัยและการกู้ภัยจากรถติด</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มี</p>



นายสุวิชาติ กัลยาณมิตร  
ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย



ดร.ศิรินิมิตร บุญเย็น  
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีเอ็ม คอนสตรัคชั่น เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด  
หน้า 66/70

## รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	<p>ระบกก่อสร้าง</p> <p>แหล่งโบราณสถาน ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ตั้งอยู่บริเวณเขตทางของแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 1 แห่ง คือ วัดธรรมกิตติาราม พบศาสนสถาน มีจำนวน 10 แห่ง คือ วัดเสมียนนารี วัดเทพธูพร วัดเกตุสี่ วัดคอกเมือง วัดประยูรธรรมาราม วัดรังสิต วัดปทุมประชากร ศาลเจ้าพ่อเจ้าแม่คลองรังสิต ศาลเจ้าแม่ทับทิมบางซื่อ และศาลเจ้าพ่อสมบุญ</p> <p>ด้านคุณภาพอากาศ พบว่าผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในระบกก่อสร้าง มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน แหล่งโบราณสถาน และศาสนสถานจึงไม่ได้รับผลกระทบที่เกิดจากคุณภาพอากาศในระบกก่อสร้างด้านเสียง พบว่าผลการตรวจวัดในระบกก่อสร้างมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐาน 4.0 เมตร เหนือระดับพื้นดินจากเดิม 16.0 เดซิเบล(เอ) ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนด แต่ไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของชุมชน</p> <p>ด้านความแข็งแรงของบรารทุกในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ และใช้ขึ้นใช้ขั้วความระมัดระวัง รวมทั้งหมั่นสังเกตการชำรุดของสิ่งเกี่ยวเนื่องกับการบูรณะโดยเฉพาะในช่วงเวลาของการขุดลอก เช่น การเร่งเครื่องยิงถึง</p>	<p>ระบกก่อสร้าง</p> <p>กำหนดแนวทางการป้องกันและระงับผลกระทบจากการก่อสร้างให้มีผลกระทบต่อการให้ที่อยู่อาศัย</p> <p>กำหนดแนวทางการป้องกัน หรือวิธีการก่อสร้างที่สามารถลดผลกระทบที่จะเกิดในระหว่างการก่อสร้าง ไม่ให้มีผลกระทบต่อโบราณสถาน</p> <p>สิ่งก่อสร้าง หรือสถานในบริเวณที่จะสร้างใกล้โบราณสถาน และศาสนสถาน ต้องออกแบบให้มีขนาดที่เหมาะสมและรูปแบบที่ไม่ขัดแย้งกับรูปแบบกับศาสนสถาน เพื่อให้ทัศนียภาพมีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมของโบราณสถานหรือสิ่งแวดล้อมในบริเวณพื้นที่นั้นๆ</p> <p>การดำเนินการกิจกรรมที่ก่อให้เกิดเสียงดัง เช่น การเจาะ การตอกเสาเข็ม การจุดผิวดิน การกระแทก ฯลฯ ให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางวันเท่านั้น (เวลา 07.00-18.00 น.) เพื่อลดผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของชุมชน</p> <p>การตอกเสาเข็มต้องใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก โดยเฉพาะในพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้โบราณสถาน และศาสนสถานในพื้นที่โครงการ</p> <p>จัดให้มีกำแพงกั้นเสียงชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง โดยเฉพาะในพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้พื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบ โดยโครงการต้องดำเนินการติดตั้งกำแพงกั้นเสียงสูง 4.0 เมตร เหนือระดับพื้นดินจากเดิม 16.0 เดซิเบล(เอ) ให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนด แต่ไม่ส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตของชุมชน</p> <p>กำหนดความแข็งแรงของบรารทุกในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ และใช้ขึ้นใช้ขั้วความระมัดระวัง รวมทั้งหมั่นสังเกตการชำรุดของสิ่งเกี่ยวเนื่องกับการบูรณะโดยเฉพาะในช่วงเวลาของการขุดลอก เช่น การเร่งเครื่องยิงถึง</p>	<p>ระบกก่อสร้าง</p> <p>ไม่มี</p>

นายสุชาติ กิตติเมธี  
ผู้อำนวยการฝ่ายประเทศไทย

นายสุชาติ กิตติเมธี  
ผู้อำนวยการฝ่ายประเทศไทย



หน้า 87/90

## รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

## โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p>40-100 เมตร อาจได้รับผลกระทบในระบกก่อสร้าง</p> <p>ด้านระดับเสียง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการใช้ชีวิตประจำวัน โดยได้รับผลกระทบในช่วงกิจกรรมก่อสร้างที่มีการเจาะเสาเข็มหรือตอกเสาเข็ม และกิจกรรมอื่นๆ เกี่ยวกับฐานราก ดังนั้น ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ความถี่เสียง การพัฒนาโครงการให้เป็นการก่อสร้างในแนวเส้นทางเดิม โดยเป็นการขยายขนาดรางให้รองรับจำนวนรางที่เพิ่มขึ้นจาก 3 เป็น 4 ทาง โดยกิจกรรมหลักที่อาจทำให้เกิดความถี่เสียงดังได้แก่ การขุด การเจาะ และการตอกเสาเข็ม รวมถึงความถี่เสียงดังจากรถบรรทุกที่วิ่งเข้า-ออก พื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างเกิดขึ้นเฉพาะตำแหน่งที่ต้องการสร้างโครงสร้างเพิ่มเติมเท่านั้น อาจส่งผลให้ความถี่เสียงดังเพิ่มขึ้นจากเดิมบ้าง แต่จะไม่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนหรือสัตว์ป่า</p>		

นายสุชาติ กิตติเมธี  
ผู้อำนวยการฝ่ายประเทศไทย

นายสุชาติ กิตติเมธี  
ผู้อำนวยการฝ่ายประเทศไทย



หน้า 88/90

รายงานการแสดงผลกระทบบึงเวดล้อมที่สำคัญ มาตราการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟฟ้าบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่องานสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p>ใกล้พื้นที่โครงการ ดังนั้น ผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถานจึงอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในช่วงดำเนินการโครงการจะมีเสียงจากรถไถที่ มีจำนวนรถบรรทุกเพิ่มมากขึ้น</p> <p>ด้านเขตแนวเขตทางรถไฟ โบราณสถาน และศาสนสถาน ที่อยู่ห่างจากเขตทางน้อยกว่า 100 เมตร จะได้รับผลกระทบจากฝุ่นละอองจากขบวนรถกว่า 10 ไมครอน (PM-10)จะมีมากขึ้น เมื่อมีการขนย้ายวัสดุก่อสร้าง และเกิดจากกิจกรรมการขนส่ง ซึ่งสามารถควบคุมได้ หากดำเนินการตามมาตรการว่า ที่กำหนด</p> <p>ด้านระดับเสียง พบว่า โบราณสถาน และศาสนสถาน ที่อยู่ห่างจากเขตทางน้อยกว่า 200 เมตร จะได้รับผลกระทบจากระดับเสียงในระยะดำเนินการ อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าวสามารถควบคุมได้ด้วยมาตรการลดผลกระทบด้านเสียง อาทิ ติดตั้งกำแพงกันเสียง จึงคาดว่าผลกระทบที่เกิดขึ้น จะอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้แนวทางการลดผลกระทบในด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การป้องกันฝุ่นละออง ควั่นพืชรอบรอบขบวนรถ ไม่ให้มีผลกระทบต่อนิเวศวิทยาและศาสนสถาน</p> <p>ออกแบบปรับปรุงเขตทางภูมิทัศน์ และสภาพแวดล้อมของพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งกรงไฟในเส้นทางใกล้กับศาสนสถานให้กลมกลืนกัน</p> <p>กำหนดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดสมิณนทร์ วัดหลักสี่ และวัดดอนเมืองพระอารามหลวง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ไม่มี</p>

นายสุชาติ ถัดจากนี้  
ผู้ว่าราชการไทยแห่งประเทศไทย

[illegible]

รายงานการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการรับแบบรายละเอียดระบบบดไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบต่องานวิจัยและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้อง	มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	จากพื้นที่สระเก็บน้ำบริเวณโบราณสถาน และศาสนสถานมีคำอยู่ในแผนที่มาตรฐาน ดังนั้น ผลกระทบต่อแหล่งโบราณสถานและศาสนสถาน ด้านความถี่และเงื่อนไขอยู่ในระดับต่ำ		

นายวุฒิชาติ กัลยาณมิตร  
ผู้อำนวยการรถไฟแห่งประเทศไทย

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม บริษัท ทีเอ็ม คอมพิวเตอร์ เทคโนโลยี เซอร์วิส จำกัด

## สิ่งที่ส่งมาด้วย 3

---

ตารางเปรียบเทียบรายละเอียดการตรวจวัด  
ที่ไม่เป็นไปตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2)



ตารางเปรียบเทียบรายละเอียดการตรวจวัดที่ไม่เป็นไปตามรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ  
ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง  
ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ฉบับมีถุนายน พ.ศ. 2559

ขอบเขตงาน (TOR)	มาตรการ EIA Monitoring
<b>1. คุณภาพอากาศ</b> ดำเนินการตรวจวัด 3 วันต่อเนื่อง เป็นประจำทุก 6 เดือน หรือ 2 ครั้งต่อปี โดยมีดัชนีตรวจวัด ดังนี้ 1. ฝุ่นละออง (TSP) 2. ฝุ่นละอองขนาดเล็ก (PM-10) 3. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) 4. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) สถานีตรวจวัด จำนวน 14 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 บริเวณ บมจ.ปูนซิเมนต์ไทย สถานีที่ 2 บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 สถานีที่ 3 บริเวณวัดเสมียนนารี สถานีที่ 4 บริเวณโรงเรียนอนุบาลวมลักษณ์ สถานีที่ 5 บริเวณโรงเรียนบางเขน สถานีที่ 6 บริเวณตลาดหลักสี่ สถานีที่ 7 บริเวณชุมชนการเคหะทุ่งสองห้อง สถานีที่ 8 บริเวณวัดดอนเมือง สถานีที่ 9 บริเวณหมู่บ้านปรีชา สถานีที่ 10 บริเวณโรงเรียนรัตนโกสินทร์ รังสิต สถานีที่ 11 บริเวณหมู่บ้านโฮมเพลส สถานีที่ 12 บริเวณอาคารพักอาศัยเมโทรสกาย ประชานิ สถานีที่ 13 บริเวณซอยสิรินทร 2 สถานีที่ 14 บริเวณถนนอิมพลี 12	ดำเนินการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและ วันหยุดราชการ) ทุก 3 เดือน ในช่วง 3 ปีแรก ของการเปิด ดำเนินการ และจากนั้นทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ โดยมีดัชนีตรวจวัด ดังนี้ 1. ความเร็วและทิศทางลม 2. ฝุ่นละอองรวม (TSP) 3. ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) 4. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) 5. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) 6. ไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) สถานีตรวจวัด จำนวน 11 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 บริเวณ บมจ.ปูนซิเมนต์ไทย สถานีที่ 2 บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 สถานีที่ 3 บริเวณวัดเสมียนนารี สถานีที่ 4 บริเวณโรงเรียนอนุบาลวมลักษณ์ สถานีที่ 5 บริเวณโรงเรียนบางเขน สถานีที่ 6 บริเวณตลาดหลักสี่ สถานีที่ 7 บริเวณชุมชนการเคหะทุ่งสองห้อง สถานีที่ 8 บริเวณวัดดอนเมือง สถานีที่ 9 บริเวณหมู่บ้านปรีชา สถานีที่ 10 บริเวณโรงเรียนรัตนโกสินทร์ รังสิต สถานีที่ 11 บริเวณหมู่บ้านโฮมเพลส สถานีที่ 12 บริเวณอาคารพักอาศัยเมโทรสกาย ประชานิ สถานีที่ 13 บริเวณซอยสิรินทร 2 สถานีที่ 14 บริเวณถนนอิมพลี 12
	สถานีที่ 11 บริเวณหมู่บ้านโฮมเพลส ดำเนินการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและ วันหยุดราชการ) 1 ครั้งต่อปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ โดยมีดัชนีตรวจวัด ดังนี้ 1. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) บริเวณสถานีรถไฟรังสิต

(ต่อ) ตารางเปรียบเทียบรายละเอียดการตรวจวัดที่ไม่เป็นไปตามรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ  
ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง  
ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ฉบับมีถุนายน พ.ศ. 2559

ขอบเขตงาน (TOR)	มาตรการ EIA Monitoring
<b>2. ระดับเสียง</b> ดำเนินการตรวจวัด 3 วันต่อเนื่อง เป็นประจำทุก 6 เดือน หรือ 2 ครั้งต่อปี โดยมีดัชนีตรวจวัด ดังนี้ 1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hrs) 2. ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr) 3. ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) สถานีตรวจวัด จำนวน 14 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 บริเวณ บมจ.ปูนซิเมนต์ไทย สถานีที่ 2 บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 สถานีที่ 3 บริเวณวัดเสมียนนารี สถานีที่ 4 บริเวณโรงเรียนอนุบาลวมลักษณ์ สถานีที่ 5 บริเวณโรงเรียนบางเขน สถานีที่ 6 บริเวณตลาดหลักสี่ สถานีที่ 7 บริเวณชุมชนการเคหะทุ่งสองห้อง สถานีที่ 8 บริเวณวัดดอนเมือง สถานีที่ 9 บริเวณหมู่บ้านปรีชา สถานีที่ 10 บริเวณโรงเรียนรัตนโกสินทร์ รังสิต สถานีที่ 11 บริเวณหมู่บ้านโฮมเพลส สถานีที่ 12 บริเวณอาคารพักอาศัยเมโทรสกาย ประชานิ สถานีที่ 13 บริเวณซอยสิรินทร 2 สถานีที่ 14 บริเวณถนนอิมพลี 12	ดำเนินการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและ วันหยุดราชการ) ทุก 3 เดือน ในช่วง 3 ปีแรก ของการเปิด ดำเนินการ และจากนั้นทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ โดยมีดัชนีตรวจวัด ดังนี้ 1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hrs) 2. ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr) 3. ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) 4. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไพล์ที่ 90 (L90) 5. ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) สถานีตรวจวัด จำนวน 11 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 บริเวณ บมจ.ปูนซิเมนต์ไทย สถานีที่ 2 บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 สถานีที่ 3 บริเวณวัดเสมียนนารี สถานีที่ 4 บริเวณโรงเรียนอนุบาลวมลักษณ์ สถานีที่ 5 บริเวณโรงเรียนบางเขน สถานีที่ 6 บริเวณตลาดหลักสี่ สถานีที่ 7 บริเวณชุมชนการเคหะทุ่งสองห้อง สถานีที่ 8 บริเวณวัดดอนเมือง สถานีที่ 9 บริเวณหมู่บ้านปรีชา สถานีที่ 10 บริเวณโรงเรียนรัตนโกสินทร์ รังสิต สถานีที่ 11 บริเวณหมู่บ้านโฮมเพลส
<b>3. ความสั่นสะเทือน</b> ดำเนินการตรวจวัด 3 วันต่อเนื่อง เป็นประจำทุก 6 เดือน หรือ 2 ครั้งต่อปี โดยมีดัชนีตรวจวัด ดังนี้ 1. ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) 2. ความถี่ สถานีตรวจวัด จำนวน 14 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 บริเวณ บมจ.ปูนซิเมนต์ไทย สถานีที่ 2 บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 สถานีที่ 3 บริเวณวัดเสมียนนารี	ดำเนินการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและ วันหยุดราชการ) ทุก 3 เดือน ในช่วง 3 ปีแรก ของการเปิด ดำเนินการ และจากนั้นทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ โดยมีพารามิเตอร์ ดังนี้ 1. ความถี่และความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) 2. ความถี่ สถานีตรวจวัด จำนวน 11 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 บริเวณ บมจ.ปูนซิเมนต์ไทย

(ต่อ) ตารางเปรียบเทียบรายละเอียดการตรวจวัดที่ไม่เป็นไปตามรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ  
ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบไฟฟ้าสายสีแดง  
ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ฉบับมีถุนายน พ.ศ. 2559

ขอบเขตงาน (TOR)	มาตรการ EIA Monitoring
สถานีที่ 4 บริเวณโรงเรียนอนุบาลวงษ์ สถานีที่ 5 บริเวณโรงเรียนบางเขน สถานีที่ 6 บริเวณตลาดหลักสี่ สถานีที่ 7 บริเวณชุมชนการเคหะทุ่งสองห้อง สถานีที่ 8 บริเวณวัดดอนเมือง สถานีที่ 9 บริเวณหมู่บ้านปรีชา สถานีที่ 10 บริเวณโรงเรียนรัตนโกสินทร์ รังสิต สถานีที่ 11 บริเวณหมู่บ้านโฮมเพลส สถานีที่ 12 บริเวณอาคารพักอาศัยมิตรสหาย ประชาชื่น สถานีที่ 13 บริเวณซอยสิรินธร 2 สถานีที่ 14 บริเวณถนนอิมเพล 12	สถานีที่ 2 บริเวณนิคมรถไฟ กม.11 สถานีที่ 3 บริเวณวัดเสมียนนารี สถานีที่ 4 บริเวณโรงเรียนอนุบาลวงษ์ สถานีที่ 5 บริเวณโรงเรียนบางเขน สถานีที่ 6 บริเวณตลาดหลักสี่ สถานีที่ 7 บริเวณชุมชนการเคหะทุ่งสองห้อง สถานีที่ 8 บริเวณวัดดอนเมือง สถานีที่ 9 บริเวณหมู่บ้านปรีชา สถานีที่ 10 บริเวณโรงเรียนรัตนโกสินทร์ รังสิต สถานีที่ 11 บริเวณหมู่บ้านโฮมเพลส
<b>4. คุณภาพน้ำ</b> ดำเนินการเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำ เป็นประจำทุก 1 ครั้งต่อปี โดยมีรายละเอียด ดังนี้ 1. ความลึก 2. ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 3. อุณหภูมิ (Temperature) 4. ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) 5. ความสกปรกในรูปบีโอดี (Biochemical Oxygen Demand) 6. ปริมาณของแข็งแขวนลอย (Total Suspended Particulate) 7. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) 8. โคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Total Coliform bacteria) สถานีตรวจวัด จำนวน 8 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 บริเวณคลองบางซื่อ สถานีที่ 2 บริเวณคลองเปรมประชากร (บางเขน) สถานีที่ 3 บริเวณคลองเปรมประชากร (บริเวณรังสิต) สถานีที่ 4 บริเวณคลองบางเขน สถานีที่ 5 บริเวณคลองวัดหลักสี่ สถานีที่ 6 บริเวณคลองวัดรังสิต สถานีที่ 7 บริเวณคลองรังสิตประยูรศักดิ์ สถานีที่ 8 บริเวณคลองบางกอกน้อย	ดำเนินการตรวจวัดทุก 3 เดือน ในช่วง 3 ปีแรก ของการเปิดดำเนินการ และจากนั้นทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ โดยมีพารามิเตอร์ ดังนี้ 1. อุณหภูมิ (Temperature) 2. ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 3. ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) 4. ความสกปรกในรูปความต้องการใช้ออกซิเจนสำหรับย่อยสลายอินทรีย์ (BOD <sub>5</sub> ) 5. ของแข็งทั้งหมด (Total Solids) 6. น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) 7. แอมโมเนียไนโตรเจน (Ammonia Nitrogen) 8. ไนเตรตไนโตรเจน (Nitrate nitrogen) 9. ฟอสฟอรัส (Phosphorus) 10. ปริมาณตะกั่ว (Lead) 11. โคลิฟอร์มแบคทีเรีย (Total Coliform bacteria) สถานีตรวจวัด จำนวน 7 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 คลองบางซื่อ สถานีที่ 2 คลองเปรมประชากร (บางเขน) สถานีที่ 3 คลองเปรมประชากร (บริเวณรังสิต) สถานีที่ 4 คลองบางเขน

(ต่อ) ตารางเปรียบเทียบรายละเอียดการตรวจวัดที่ไม่เป็นไปตามรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ  
ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบไฟฟ้าสายสีแดง  
ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ฉบับมีถุนายน พ.ศ. 2559

ขอบเขตงาน (TOR)	มาตรการ EIA Monitoring
	สถานีที่ 5 คลองวัดหลักสี่ สถานีที่ 6 คลองวัดรังสิต สถานีที่ 7 คลองรังสิตประยูรศักดิ์
<b>5. นิเวศวิทยาทางน้ำ</b>	ดำเนินการตรวจวัดทุก 3 เดือน ในช่วง 3 ปีแรก ของการเปิดดำเนินการ และจากนั้นทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ โดยมีพารามิเตอร์ ดังนี้ 1. ความหลากหลายทางชีวภาพ 2. ชนิดและความหนาแน่นของแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์ 3. ความอุดมสมบูรณ์ของสัตว์น้ำ สถานีตรวจวัด จำนวน 7 สถานี ได้แก่ สถานีที่ 1 คลองบางซื่อ สถานีที่ 2 คลองเปรมประชากร (บางเขน) สถานีที่ 3 คลองเปรมประชากร (บริเวณรังสิต) สถานีที่ 4 คลองบางเขน สถานีที่ 5 คลองวัดหลักสี่ สถานีที่ 6 คลองวัดรังสิต สถานีที่ 7 คลองรังสิตประยูรศักดิ์
<b>6. การคมนาคม</b>	ดำเนินการตรวจวัดทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ โดยมีดัชนีตรวจวัด ดังนี้ 1. ปริมาณจราจร 2. สถิติอุบัติเหตุบนถนนทางหลวงและถนนท้องถิ่น สถานีตรวจวัด จำนวน 13 สถานี ได้แก่ 1. ถนนติวานนท์ 2. ทางด่วนแจ้งวัฒนะ-บางปะอิน 3. ถนนเลี้ยวคลองประปา 4. ถนนเลี้ยวทางรถไฟ 5. ถนนกำแพงเพชร 6 6. ถนนวิภาวดีรังสิต



(ต่อ) ตารางเปรียบเทียบรายละเอียดการตรวจวัดที่ไม่เป็นไปตามรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ  
ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง  
ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ฉบับมีถุนายน พ.ศ. 2559

ขอบเขตงาน (TOR)	มาตรการ EIA Monitoring
	7. ตอนเมืองโทลเวย์ 8. ถนนพหลโยธิน 9. ถนนประชาชื่น 10. ถนนงามวงศ์วาน 11. สะพานปทุมธานี 12. สะพานนนทบุรี 13. ถนนเขิวดุสิตาภาศ
<b>7. เศรษฐกิจ-สังคม</b> ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของ ประชาชน ด้วยการสุ่มสัมภาษณ์แบบบังเอิญพบ (Accidental Sampling) รวมทั้งสิ้น 100 ตัวอย่าง เป็นประจำ 1 ครั้งต่อปี รายละเอียดดังนี้ ทำการดำเนินการตรวจสอบด้านทัศนคติ และความคิดเห็นของ ประชาชน โดยมีพื้นที่ศึกษา จำนวน 20 จุดคือ 1. จุดที่ ๑ ตลาดนัดจตุจักร 2. จุดที่ ๒ บริษัท ปูนซิเมนต์ไทย จำกัด (มหาชน) 3. จุดที่ ๓ สถานีขนส่งหมอชิต 4. จุดที่ ๔ ตลาดนัดบางซื่อ 5. จุดที่ ๕ ซอยสิรินธร ๒ 6. จุดที่ ๖ ชุมทางตลิ่งชัน 7. จุดที่ ๗ นิคมรถไฟ กม. ๑๑ 8. จุดที่ ๘ วัดเสมียนนารี 9. จุดที่ ๙ โรงพยาบาลวิภาวดี 10. จุดที่ ๑๐ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ บางเขน 11. จุดที่ ๑๑ โรงเรียนอนุบาลวนลักษณ์ 12. จุดที่ ๑๒ โรงเรียนบางเขน 13. จุดที่ ๑๓ สถาบันวิจัยจุฬาภรณ์ 14. จุดที่ ๑๔ วัดหลักสี่ 15. จุดที่ ๑๕ การเคหะแห่งชาติทุ่งสองห้อง 16. จุดที่ ๑๖ ตลาดใหม่ดอนเมือง 17. จุดที่ ๑๗ วัดดอนเมือง 18. จุดที่ ๑๘ ท่าอากาศยานดอนเมือง	ดำเนินการตรวจวัดปีละ 1 ครั้ง ในระยะ 3 ปีแรก ของการเปิดดำเนินโครงการและจากนั้น ทุกๆ 5 ปี โดยมีดัชนีตรวจวัด ดังนี้ 1. ความคิดเห็นต่อการเปิดใช้สถานีรถไฟ ปัญหาที่เกิดขึ้น จากโครงการ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ สถานีตรวจวัด ได้แก่ ครีวเรือน หน่วยงาน สถานประกอบการ ตลอดแนวเส้นทางโครงการจำนวนอย่างน้อย 500 ตัวอย่าง/ครั้ง

(ต่อ) ตารางเปรียบเทียบรายละเอียดการตรวจวัดที่ไม่เป็นไปตามรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ  
ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง  
ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ฉบับมีถุนายน พ.ศ. 2559

ขอบเขตงาน (TOR)	มาตรการ EIA Monitoring
19. จุดที่ ๑๙ ซอยร่วมมิตร ๓๗ 20. จุดที่ ๒๐ ถนนช้างเอราวัณ ๑	

**หมายเหตุ :** ข้อความที่ “ขีดเส้นใต้” หมายถึง มาตรการที่ไม่ตรงกันระหว่างรายละเอียดในขอบเขตงาน (Term of reference : TOR) และ  
 มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รายงานการเปลี่ยนแปลง  
 รายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับแบบรายละเอียดระบบรถไฟฟ้าสายสีแดง  
 ช่วงบางซื่อ-รังสิต รวมสถานีรถไฟบางซื่อ ฉบับมีถุนายน พ.ศ. 2559