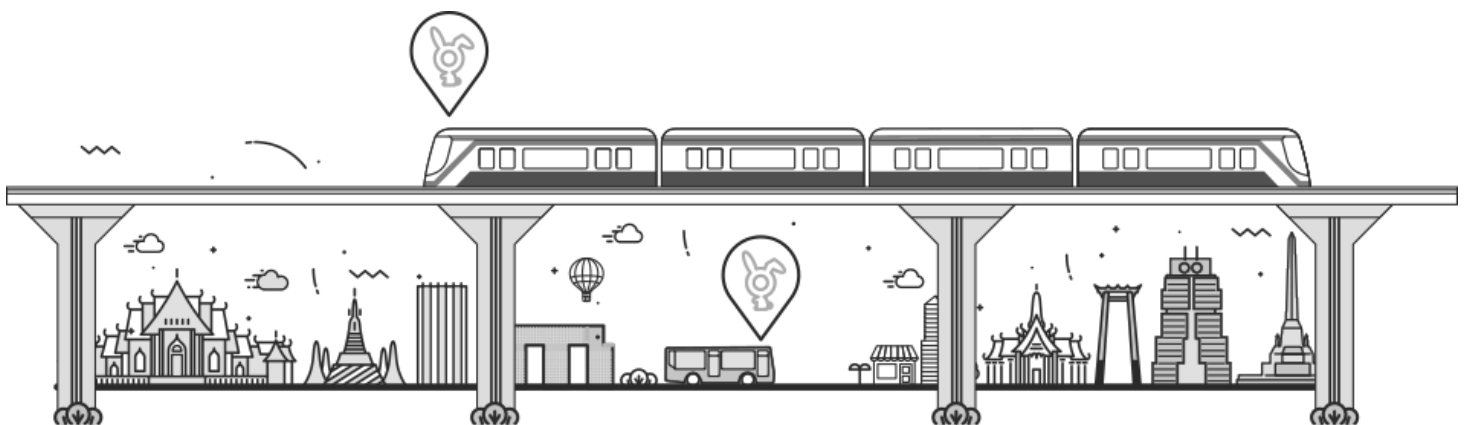


บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

ตารางที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
1. โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ				
1.1 คุณภาพอากาศ	<p><u>จำนวน 5 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • สก.สำโรงเหนือ • หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ • โรงเรียนนพคุณวิทยา • หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ • วัดโคศคาราม <p><u>จำนวน 1 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณใต้สถานีสำโรง (E15) 	<ul style="list-style-type: none"> - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ความเร็วและทิศทางการลม <hr/> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุม วันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65
1.2 ระดับเสียง	<p><u>จำนวน 6 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • สก.สำโรงเหนือ • หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ • โรงเรียนนพคุณวิทยา • หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ • วัดโคศคาราม • บริเวณใต้สถานีสำโรง (E15) 	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{Aeq} 1 hr) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{Aeq} 24 hrs) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) - ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุม วันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65

ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
1.3 คุณภาพน้ำทิ้ง	<ul style="list-style-type: none"> บ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ 	<ul style="list-style-type: none"> - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - บีโอดี (BOD) - ซัลไฟด์ (Sulphide) - ทีเคเอ็น (TKN) - ปริมาณสารแขวนลอย (SS) - ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) - ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solid) - น้ำมันและไขมัน (Oil&Grease) - ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB) 	- ตรวจวัดทุกเดือนในช่วงเดือน ก.ค.-ธ.ค. 65 จำนวน 6 ครั้ง	22 ก.ค. 65 , 16 ส.ค. 65, 13 ก.ย. 65, 11 ต.ค. 65, 15 พ.ย. 65 และ 14 ธ.ค. 65
1.4 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ 	- ความพึงพอใจของประชาชน	- สำรวจความพึงพอใจ ปีละ 1 ครั้ง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุดราชการ)	8-11 ก.ค. 65
1.5 สุขภาพและสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> พนักงานพื้นที่โครงการฯ สถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงาน - รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน - บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) 	- รวบรวมข้อมูล ปีละ 1 ครั้ง	การตรวจสุขภาพประจำปีดำเนินการ เมื่อวันที่ 7-9, 21-25 และ 28-30 มี.ค. 65 รง.504 รวบรวมข้อมูลระหว่าง เดือน ม.ค.- ธ.ค. 65

3.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

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

การเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ได้ใช้วิธีการตรวจวัดตามระบบการวิเคราะห์น้ำหนัก (Gravimetric) ตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ด้วยเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศชนิดไฮโดรลัม (High Volume Air Sampler) ดำเนินการเก็บตัวอย่างในภาคสนามแล้วนำตัวอย่างกลับมาวิเคราะห์ปริมาณความเข้มข้นฝุ่นละออง (ดังรูปที่ 3-1) การดำเนินงานทุกขั้นตอนเป็นไปตามขั้นตอนที่ได้กำหนดไว้ในเอกสารรับรอง มอก. 17025 (ISO/IEC 17025) โดยขั้นตอนที่สำคัญ สรุปได้ดังนี้

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

กระดาศกรองออกจากเครื่อง นำกระดาศกรอง กระดาศบ้นที่ก้อัตราการไหลของอากาศ และ Field Data Sheet กลับมายังห้องปฏิบัติการเพื่อทำการวิเคราะห์ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน

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

2) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (Carbon Monoxide)

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

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

ตัวอย่าง อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม หรือเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยตามรายงานติดตามตรวจสอบ
คุณภาพสิ่งแวดล้อมฉบับก่อนหน้า เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดได้)

- ผลการตรวจวัดที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับ
มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศแล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป

3) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (Nitrogen Dioxide)

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

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

4) ความเร็วลมและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direction)

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

	
<p>สภ.สำโรงเหนือ</p>	<p>หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์</p>
	
<p>โรงเรียนพทุมวิทยฯ</p>	<p>หมู่บ้านแม่งฟ้าวิลล์</p>
	
<p>วัดโสภาราม</p>	<p>ใต้สถานีสำโรง (E15)</p>
	<p>รูปที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป</p>

3.1.2 วิธีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

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

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

	
<p>สง.ลำโพงเหนือ</p>	<p>หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์</p>
	
<p>โรงเรียนพคุณวิทยา</p>	<p>หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์</p>
<p>รูปที่ 3-2 การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป</p>	

	
วัดโศการาม	ใต้สถานีสำโรง (E15)
	รูปที่ 3-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

3.1.3 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

1) วิธีการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง

การเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง จะดำเนินการตามวิธีมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม 2548 ซึ่งเป็นไปตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 23rd Edition, 2017 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด โดยจะใช้วิธี Grab Sampling ด้วย Stainless Sampler หรือ Glass Sampler ตามสภาพของจุดเก็บตัวอย่าง จะมีการสังเกตสีและกลิ่นขณะเก็บตัวอย่างก่อนทำการแยกตัวอย่างน้ำใส่ภาชนะบรรจุแยกราย ดังนี้ (ดังรูปที่ 3-3)

2) วิธีรักษาตัวอย่างน้ำทิ้ง

วิธีรักษาสภาพตัวอย่างน้ำทิ้งจะดำเนินการทันที ณ จุดเก็บตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม 2548 ซึ่งเป็นวิธีการเก็บตัวอย่างน้ำเสียตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 23rd Edition, 2017 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด และแช่ตัวอย่างทั้งหมดในกล่องน้ำแข็งที่อุณหภูมิ ≤ 6 องศาเซลเซียส พร้อมส่งไปวิเคราะห์ที่ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ของบริษัทฯ ภายใน 24-48 ชั่วโมง

3) วิธีวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง

การตรวจสอบหรือการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียทั้งหมด จะดำเนินการตามวิธีมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม 2548 ซึ่งเป็นไปตามวิธีมาตรฐานใน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater ซึ่ง APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด และห้องปฏิบัติการทดสอบของบริษัทมีความสามารถวิเคราะห์ได้ต่ำกว่ามาตรฐานทุกดัชนี

4) การควบคุมคุณภาพการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง

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

ขั้นตอนที่ 1 การล้างภาชนะบรรจุและอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการเก็บตัวอย่าง ซึ่งเป็นขั้นตอนแรกที่ห้องปฏิบัติการต้องดำเนินการก่อนออกภาคสนาม

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

ขั้นตอนที่ 3 การควบคุมการปนเปื้อนขณะดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ โดยเจ้าหน้าที่เก็บตัวอย่างน้ำต้องสวมถุงมือชนิดไม่มีแป้น เพื่อป้องกันการปนเปื้อนจากการหยิบจับภาชนะบรรจุ และอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการเก็บตัวอย่าง รวมถึงป้องกันการปนเปื้อนจากมือสูตัวอย่างน้ำ ซึ่งเจ้าหน้าที่ได้เปลี่ยนถุงมือทุกครั้งที่เปลี่ยนจุดเก็บตัวอย่าง และล้างอุปกรณ์ ภาชนะด้วยน้ำตัวอย่างทุกครั้งก่อนทำการเก็บตัวอย่างน้ำ ยกเว้น ภาชนะบรรจุตัวอย่างสำหรับวิเคราะห์ดัชนีกลุ่มแบคทีเรีย และน้ำมันและไขมัน

ขั้นตอนที่ 4 การควบคุมคุณภาพด้วยตัวอย่าง Blanks ต่างๆ ได้แก่ Trip Blank และ Field Blank ในการเตรียมตัวอย่าง Blanks ได้ใช้น้ำกลั่นบรรจุลงในภาชนะตัวอย่างแยกรายดัชนีใช้น้ำกลั่นบรรจุลงในภาชนะตัวอย่างแยกรายดัชนี นำตัวอย่าง Blanks ทั้งหมดไปในภาคสนาม สำหรับ Field Blank ให้เปิดฝาภาชนะบรรจุในภาคสนามขณะดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ และเติมสารเคมีในการรักษาสภาพตัวอย่าง โดยส่งตัวอย่าง Blanks ทั้งหมดไปวิเคราะห์ทันทีที่ห้องปฏิบัติการ พร้อมกับตัวอย่างน้ำที่เก็บทั้งหมด

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

สำหรับการควบคุมคุณภาพในห้องปฏิบัติการวิเคราะห์สำหรับการวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำทิ้งจากระบบบำบัด จะดำเนินการมาตรฐานของ Quality Control in the Laboratory



บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ

รูปที่ 3-3 การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง



3.1.4 วิธีการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

วิธีการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนเป็นรายบุคคล โดยมีวิธีการศึกษาดังนี้

1) กลุ่มเป้าหมาย

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

2) ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

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

ตารางที่ 3-2 กลุ่มเป้าหมายและจำนวนตัวอย่างตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

สถานี/ แนวเส้นทาง/ ศูนย์ซ่อมบำรุง	จำนวนตัวอย่าง (ชุด)
1. สถานี 9 สถานี	
1.1 สถานีสำโรง	170
1.2 สถานีปู่เจ้าสมิงพราย	43
1.3 สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเจ้าสามพระยา	44
1.4 สถานีโรงเรียนนายเรือ	28
1.5 สถานีสมุทรปราการ	41
1.6 สถานีศรีนครินทร์	25
1.7 สถานีแพรกษา	74
1.8 สถานีสายลวด	15
1.9 สถานีเคหะสมุทรปราการ	60
รวม	500
กลุ่มตัวอย่าง	จำนวนตัวอย่าง (ชุด)

สถานี/ แนวเส้นทาง/ ศูนย์ซ่อมบำรุง	จำนวนตัวอย่าง (ชุด)
กลุ่มเป้าหมาย	
1. ผู้ใช้บริการ	300
2. ประชาชนบริเวณที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	100
3. ผู้นำชุมชน	3
4. สถานประกอบการ	60
5. สถานศึกษา	15
6. สถานศาสนา	7
7. หน่วยงานราชการ	15
รวม	500

ที่มา: บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

3) เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ประกอบการสัมภาษณ์ ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชากรกลุ่มตัวอย่างครอบคลุมทั้งวันทำงานและวันหยุดราชการ พร้อมทั้งสรุปผลการสำรวจความพึงพอใจ โดยมีโครงสร้างของแบบสอบถามครอบคลุมประเด็นหลักๆ ดังนี้

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

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

4) การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

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

5) การเก็บรวบรวมข้อมูล

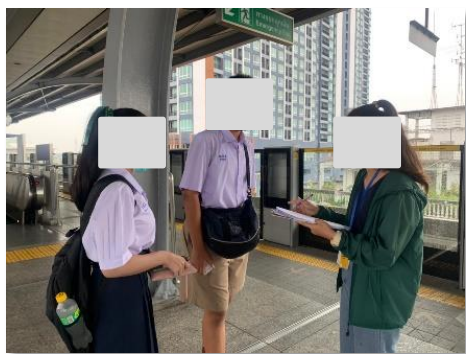
ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนาม เมื่อวันที่ 8-11 กรกฎาคม พ.ศ. 2565 โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถาม แล้วบันทึกคำตอบลงในแบบสอบถามด้วยตนเอง และใช้พนักงานสัมภาษณ์ จำนวน 20 คน ที่ได้รับการอบรมให้มีความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ถูกสัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการฯ และสถานะของโครงการฯ แก่ผู้ถูกสัมภาษณ์ก่อน แล้วจึงลงมือสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษาค้นคว้าได้ครบตามจำนวนตัวอย่าง และเมื่อเก็บข้อมูลแล้วเสร็จในแต่ละวัน จึงมีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเตรียมทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป (ตัวอย่างกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจแสดงดังรูปที่ 3-4 และรูปที่ 3-5)

6) การวิเคราะห์ข้อมูล

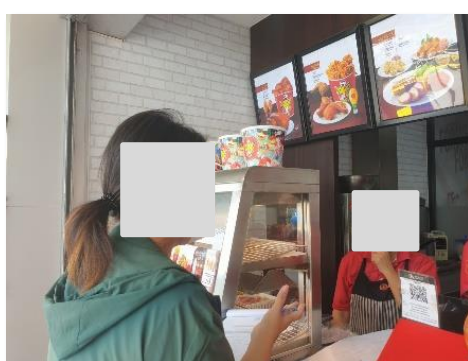
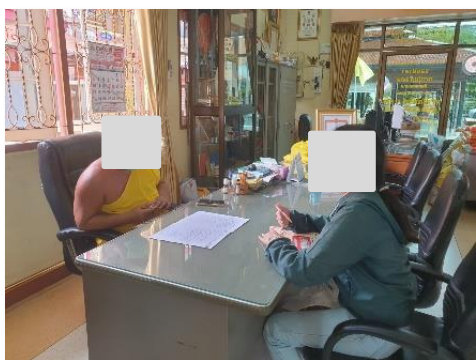
เมื่อได้แบบสอบถามจากภาคสนามแล้ว ทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลทั้งหมด โดยนำข้อมูลมาจัดระเบียบหรือจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม แล้วสร้างคู่มือของรหัสและลงรหัส (Coding) ตามคู่มือลงรหัสที่สร้างขึ้นและนำข้อมูลที่ลงรหัสเรียบร้อยแล้วไปวิเคราะห์ประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป สำหรับงานวิจัยทางสังคมศาสตร์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

3.1.5 วิธีการติดตามตรวจสอบสุขภาพและสาธารณสุข

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



รูปที่ 3-4 ประมวลภาพกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจของประชาชน
ในพื้นที่ศึกษาตามเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ
ระหว่างวันที่ 8-11 กรกฎาคม พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-5 ประมวลภาพกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจของผู้นำชุมชน พื้นที่อ่อนไหว หน่วยงาน และสถานประกอบการ
ในพื้นที่ศึกษาตามเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ
ระหว่างวันที่ 8-11 กรกฎาคม พ.ศ. 2565

3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการจ้างติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป คุณภาพน้ำทั้ง สภาพเศรษฐกิจ-สังคม สุขภาพและสาธารณสุข โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.2.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการจ้างติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 5 จุด คือ สภ.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ โรงเรียนนพคุณวิทยา หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดอโศการาม ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ความเร็วและทิศทางลม จำนวน 5 จุด คือ สภ.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ โรงเรียนนพคุณวิทยา หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดอโศการาม และการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน จำนวน 1 จุด คือ บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) สรุปผลดังนี้

3.2.1.1 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ความเร็วลมและทิศทางลม

1.1) สภ.สำโรงเหนือ

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.97-2.31 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.24-2.24 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0091-0.0205 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับความเร็ว และทิศทางลม ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.7-2.3 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางตะวันออก (ENE) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-3

1.2) หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.87-2.37 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.06-2.30 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0076-0.0179 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับความเร็ว และทิศทางลม ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.7-2.4 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศเหนือ (N) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-4

1.3) โรงเรียนพคนวิทยา

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.61-2.19 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.95-1.96 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0091-0.0199 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับความเร็ว และทิศทางลม ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.6-2.3 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (NE) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-5

1.4) หมู่บ้านเมฆฟ้าวิล์

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.56-0.97 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.62-0.92 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0065-0.0149 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับความเร็ว และทิศทางลม ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.7-2.3 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางเหนือ (NNE) และทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (NE) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-6

1.5) วัดโอโซน

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.60-0.97 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.68-0.95 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0065-0.0154 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับความเร็ว และทิศทางลม ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.7-2.3 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางเหนือ (NNE) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดัง **ตารางที่ 3-7**

3.2.1.2 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน

บริเวณใต้สถานีสำโรง (E15) พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.024-0.041 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร แสดงผลการติดตามตรวจสอบดัง **ตารางที่ 3-8**

ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ บริเวณสภ.สำโรงเหนือ

ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

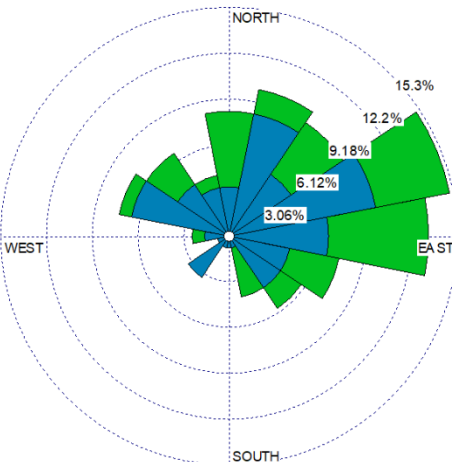
จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน-5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีติดตามตรวจสอบ : สภ.สำโรงเหนือ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672668 1509273

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ^{1/}		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
สภ.สำโรงเหนือ	30 พ.ย.-1 ธ.ค. 65	1.02-2.13	1.29-1.79	0.0106-0.0191	0.8-2.3	ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.3-1.6 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัด มาจากทิศ : ENE
	1-2 ธ.ค. 65	1.09-2.00	1.33-1.77	0.0091-0.0194	0.9-2.2	
	2-3 ธ.ค. 65	1.09-2.13	1.37-1.97	0.0097-0.0181	0.7-2.1	
	3-4 ธ.ค. 65	0.97-1.94	1.24-1.62	0.0113-0.0205	0.8-2.0	
	4-5 ธ.ค. 65	1.13-2.31	1.35-2.24	0.0094-0.0167	0.8-2.2	
มาตรฐาน		≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{3/}	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตรต่อวินาที	



WIND SPEED (m/s)

- >= 10.80
- 8.10 - 10.80
- 5.50 - 8.10
- 3.30 - 5.50
- 1.60 - 3.30
- 0.30 - 1.60
- Calms: 0.00%

- หมายเหตุ:
- ^{1/} ค่าเฉลี่ยแบบสถานะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส
 - ^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538
 - ^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ บริเวณหมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

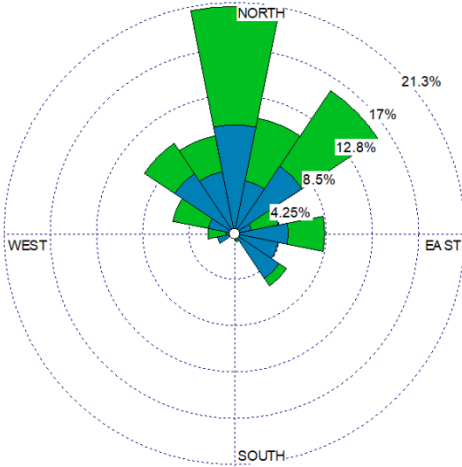
จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน-5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีติดตามตรวจสอบ : หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0671929 1506790

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ^{1/}		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
หมู่บ้านแสนสุข นิเวศน์	30 พ.ย.-1 ธ.ค. 65	0.97-2.17	1.19-2.05	0.0080-0.0161	0.7-2.3	ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.3-1.6 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัด มาจากทิศ : N
	1-2 ธ.ค. 65	1.02-2.37	1.38-2.30	0.0106-0.0178	0.8-2.4	
	2-3 ธ.ค. 65	0.96-1.95	1.30-1.84	0.0080-0.0179	0.8-2.3	
	3-4 ธ.ค. 65	1.08-1.94	1.25-1.66	0.0106-0.0164	0.8-2.2	
	4-5 ธ.ค. 65	0.87-2.06	1.06-1.93	0.0076-0.0147	0.7-1.6	
มาตรฐาน		≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{3/}	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตรต่อวินาที	



WIND SPEED (m/s)

- >= 10.80
- 8.10 - 10.80
- 5.50 - 8.10
- 3.30 - 5.50
- 1.60 - 3.30
- 0.30 - 1.60
- Calms: 0.00%

- หมายเหตุ:
- ^{1/} ค่าเฉลี่ยแบบสถานะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส
 - ^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538
 - ^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-5 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ บริเวณโรงเรียนนพคุณวิทยา

ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

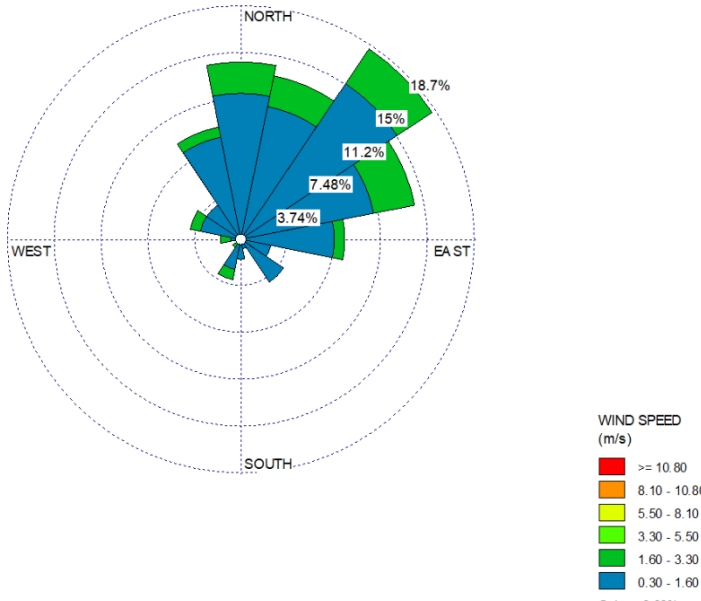
จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน-5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีติดตามตรวจสอบ : โรงเรียนนพคุณวิทยา

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673910 1503473

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				ทิศทางลม
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ^{1/}		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
ร.ร.นพคุณวิทยา	30 พ.ย.-1 ธ.ค. 65	1.20-2.19	1.39-1.92	0.0116-0.0177	0.7-2.3	ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.3-1.6 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัด มาจากทิศ : NE
	1-2 ธ.ค. 65	0.61-1.66	0.96-1.59	0.0106-0.0166	0.7-1.3	
	2-3 ธ.ค. 65	0.71-2.05	0.95-1.93	0.0092-0.0178	0.9-2.0	
	3-4 ธ.ค. 65	1.26-2.08	1.42-1.96	0.0091-0.0199	0.6-2.0	
	4-5 ธ.ค. 65	0.83-2.14	1.10-1.89	0.0100-0.0178	0.6-1.2	
มาตรฐาน		≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{3/}	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตรต่อวินาที	



WIND SPEED
(m/s)

- >= 10.80
- 8.10 - 10.80
- 5.50 - 8.10
- 3.30 - 5.50
- 1.60 - 3.30
- 0.30 - 1.60

Calms: 0.00%

- หมายเหตุ:
- ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส
 - ^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538
 - ^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-6 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการบริเวณหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

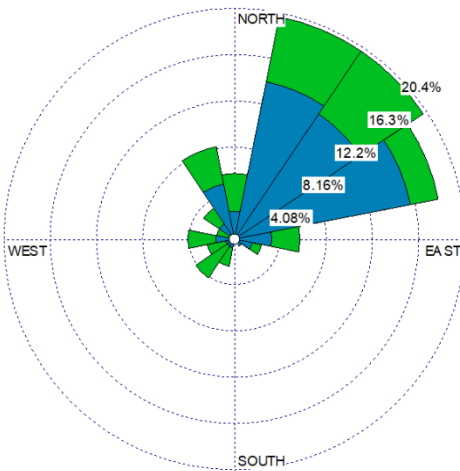
จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน-5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีติดตามตรวจสอบ : หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0674069 1498686

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ^{1/}		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์	30 พ.ย.-1 ธ.ค. 65	0.73-0.95	0.80-0.92	0.0073-0.0149	0.9-2.2	ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.3-1.6 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัด มาจากทิศ : NNE และ NE
	1-2 ธ.ค. 65	0.57-0.97	0.62-0.92	0.0065-0.0141	0.7-2.3	
	2-3 ธ.ค. 65	0.56-0.96	0.63-0.86	0.0067-0.0145	0.7-2.3	
	3-4 ธ.ค. 65	0.60-0.90	0.66-0.84	0.0077-0.0136	0.7-1.3	
	4-5 ธ.ค. 65	0.61-0.93	0.68-0.82	0.0086-0.0132	0.7-2.3	
มาตรฐาน		≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{3/}	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตรต่อวินาที	



WIND SPEED (m/s)

- >= 10.80
- 8.10 - 10.80
- 5.50 - 8.10
- 3.30 - 5.50
- 1.60 - 3.30
- 0.30 - 1.60
- Calms: 0.00%

- หมายเหตุ:
- 1/ คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส
 - 2/ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538
 - 3/ ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-7 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ บริเวณวัดโคศคาราม

ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

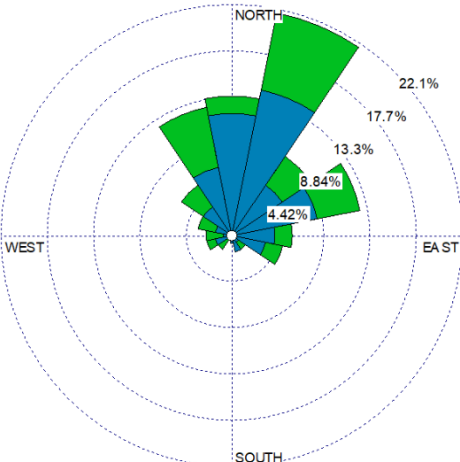
จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน-5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีติดตามตรวจสอบ : วัดโคศคาราม

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673633 1498353

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ^{1/}		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
วัดโคศคาราม	30 พ.ย.-1 ธ.ค. 65	0.60-0.87	0.68-0.84	0.0074-0.0145	0.7-2.3	ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.3-1.6 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่ พัดมาจากทิศ : NNE
	1-2 ธ.ค. 65	0.61-0.97	0.71-0.95	0.0065-0.0153	0.7-2.2	
	2-3 ธ.ค. 65	0.69-0.96	0.79-0.91	0.0089-0.0154	0.8-2.2	
	3-4 ธ.ค. 65	0.61-0.97	0.75-0.84	0.0074-0.0138	0.8-2.2	
	4-5 ธ.ค. 65	0.66-0.90	0.73-0.88	0.0078-0.0139	0.8-2.0	
มาตรฐาน		≤ 30 ^{1/}	≤ 9 ^{1/}	≤ 0.17 ^{2/}	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตรต่อวินาที	



WIND SPEED
(m/s)

- >= 10.80
- 8.10 - 10.80
- 5.50 - 8.10
- 3.30 - 5.50
- 1.60 - 3.30
- 0.30 - 1.60
- Calms: 0.00%

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

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

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

ตารางที่ 3-8 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ บริเวณใต้สถานีสำโรง (E15)

ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูนิเดิต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน-5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : บริเวณใต้สถานีสำโรง (E15)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0672669 1509271

สถานีติดตามตรวจสอบ	วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}
		ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
บริเวณใต้สถานีสำโรง (E15)	30 พ.ย.-1 ธ.ค. 65	0.038
	1-2 ธ.ค. 65	0.041
	2-3 ธ.ค. 65	0.024
	3-4 ธ.ค. 65	0.031
	4-5 ธ.ค. 65	0.025
มาตรฐาน ^{2/}		≤ 0.12
หน่วย		มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

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

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

3.2.2 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการจ้างติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมสำรวจความพึงพอใจของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 6 จุด คือ สภ.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ โรงเรียนนพคุณวิทยา หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ วัดอโศการาม และบริเวณใต้สถานีสำโรง (E15) ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน โดยสรุปได้ดังนี้

1) สภ.สำโรงเหนือ

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 67.4-67.8 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 80.0-96.2 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 62.2-73.2 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 53.5-66.9 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 72.3-73.0 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด
แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-9

2) หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 60.3-61.9 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 67.0-89.7 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 54.0-66.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 47.9-61.5 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 64.6-66.8 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด
แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-10

3) โรงเรียนพศุภวิทยา

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 69.0-69.9 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 80.2-95.7 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 62.7-71.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 47.3-68.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 74.0-75.3 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด
แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-11

4) หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 56.4-57.6 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 70.2-87.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 48.3-61.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 41.1-50.7 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 61.0-62.7 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด
แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-12

5) วัดอโศการาม

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 55.0-56.5 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 64.0-82.7 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 50.0-59.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 46.4-52.6 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 61.1-62.3 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนดแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-13

6) บริเวณใต้สถานีสำโรง (E15)

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 68.1-68.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 78.9-98.8 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 62.5-70.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 52.9-66.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 73.1-73.9 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนดแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-14

ตารางที่ 3-9 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณสภ.สำโรงเหนือ ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน-5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีติดตามตรวจสอบ : สภ.สำโรงเหนือ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672619 1509160

วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สภ.สำโรงเหนือ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
30 พ.ย.-1 ธ.ค. 65	62.8-68.9	81.9-90.6	54.4-63.9	67.5	72.6
1-2 ธ.ค. 65	62.2-71.7	80.0-96.2	53.5-64.4	67.8	72.6
2-3 ธ.ค. 65	62.4-73.2	81.0-95.6	53.5-64.7	67.5	72.3
3-4 ธ.ค. 65	63.4-69.0	82.7-93.2	55.2-64.5	67.4	72.7
4-5 ธ.ค. 65	64.0-69.8	82.7-93.2	55.4-66.9	67.8	73.0
มาตรฐาน ^{1/}	-	≤ 115	-	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-10 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณหมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน-5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีติดตามตรวจสอบ : หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0671930 1506734

วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
30 พ.ย.-1 ธ.ค. 65	54.0-63.5	67.0-83.4	47.9-61.5	60.9	64.6
1-2 ธ.ค. 65	54.5-63.0	68.3-81.4	49.4-59.9	60.4	65.0
2-3 ธ.ค. 65	55.2-64.9	68.3-87.4	50.2-60.3	61.2	65.3
3-4 ธ.ค. 65	58.9-66.3	72.2-89.7	56.4-60.1	61.9	66.8
4-5 ธ.ค. 65	57.3-63.7	70.5-83.2	51.8-59.4	60.3	66.2
มาตรฐาน ^{1/}	-	≤ 115	-	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-11 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณโรงเรียนนพคุณวิทยา

ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน-5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีติดตามตรวจสอบ : โรงเรียนนพคุณวิทยา

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673889 1503467

วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	โรงเรียนนพคุณวิทยา				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
30 พ.ย.-1 ธ.ค. 65	62.7-71.6	80.2-95.7	47.3-65.2	69.5	74.1
1-2 ธ.ค. 65	65.5-71.7	82.5-93.6	54.7-66.2	69.4	74.7
2-3 ธ.ค. 65	64.6-71.1	83.7-94.4	57.8-67.0	69.0	74.0
3-4 ธ.ค. 65	65.6-71.8	83.8-95.3	56.2-67.7	69.5	75.3
4-5 ธ.ค. 65	65.6-71.5	83.2-94.3	52.6-68.1	69.9	74.9
มาตรฐาน ^{1/}	-	≤ 115	-	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-12 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางซื่อ-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน-5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีติดตามตรวจสอบ : หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0674060 1498676

วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
30 พ.ย.-1 ธ.ค. 65	52.8-60.2	70.2-84.5	42.9-50.7	56.8	61.6
1-2 ธ.ค. 65	48.3-60.4	72.4-83.7	41.4-50.2	56.7	61.3
2-3 ธ.ค. 65	52.6-61.6	72.1-84.4	46.0-49.9	57.0	61.9
3-4 ธ.ค. 65	50.4-60.3	74.2-87.0	42.3-49.3	56.4	61.0
4-5 ธ.ค. 65	51.6-60.7	71.6-84.5	41.1-49.8	57.6	62.7
มาตรฐาน ^{1/}	-	≤ 115	-	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-13 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณวัดโศการาม

ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางซื่อ-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน-5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีติดตามตรวจสอบ : วัดโศการาม

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673681 1498345

วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	วัดโศการาม				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
30 พ.ย.-1 ธ.ค. 65	52.8-58.5	69.1-81.2	47.1-52.4	56.5	62.3
1-2 ธ.ค. 65	50.0-59.0	67.6-82.7	46.8-52.6	55.5	61.2
2-3 ธ.ค. 65	51.8-58.7	65.8-82.5	47.0-50.7	55.0	61.4
3-4 ธ.ค. 65	50.1-57.5	64.0-81.5	46.4-50.9	55.0	61.1
4-5 ธ.ค. 65	50.9-57.9	68.7-81.2	47.0-52.3	55.4	61.5
มาตรฐาน ^{1/}	-	≤ 115	-	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-14 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณใต้สถานีสำโรง (E15)

ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน - 5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงเบรจ-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤศจิกายน-5 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตำแหน่งพิกัดของสถานีติดตามตรวจสอบ : บริเวณใต้สถานีสำโรง (E15)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672649 1509249

วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	บริเวณใต้สถานีสำโรง (E15)				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
30 พ.ย.-1 ธ.ค. 65	64.3-69.8	80.9-92.1	55.1-66.2	68.2	73.3
1-2 ธ.ค. 65	63.6-69.8	80.2-91.5	52.9-65.8	68.3	73.5
2-3 ธ.ค. 65	62.5-70.2	83.5-91.6	53.1-66.1	68.3	73.4
3-4 ธ.ค. 65	64.5-69.6	78.9-91.3	55.0-65.8	68.1	73.1
4-5 ธ.ค. 65	65.8-70.3	83.4-98.8	55.9-65.8	68.3	73.9
มาตรฐาน ^{1/}	-	≤ 115	-	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

3.2.3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงเบรจ-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 1 จุด คือ บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ 6 ครั้ง เมื่อวันที่ 22 กรกฎาคม, 16 สิงหาคม, 13 กันยายน, 11 ตุลาคม, 15 พฤศจิกายน และ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2565 สรุปผลได้ดังนี้

1) บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง มีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ค่าความเป็นกรด-ด่าง บีโอดี ซีลไฟด์ ทีเคเอ็นของแข็งแขวนลอย ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด ตะกอนหนัก น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานฯ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548 (เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข) พบว่า ผลการตรวจสอบทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ กำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-15

ตารางที่ 3-15 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ระบายน้ำสาธารณะ

โครงการ : โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 22 กรกฎาคม วันที่ 16 สิงหาคม วันที่ 13 กันยายน วันที่ 11 ตุลาคม วันที่ 15 พฤศจิกายน และวันที่ 14 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ระบายน้ำสาธารณะ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0674233 1499270

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ						ค่ามาตรฐาน ^{1/}
			22 ก.ค. 65	16 ส.ค. 65	13 ก.ย. 65	11 ต.ค. 65	15 พ.ย. 65	14 ธ.ค. 65	
บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อย สู่ระบายน้ำสาธารณะ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	8.2	7.5	8.6	8.7	8.4	7.7	5.0-9.0
	บีโอดี	mg/L	3.8	ตรวจไม่พบ	5.3	4.0	4.6	5.2	≤30
	ซัลไฟด์	mg/L	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	≤1.0
	ทีเคเอ็น	mg/L	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	≤35
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	14.1	29.7	13.6	21.1	19.9	25.6	≤40
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	436	702	452	352	1,367	1,317	500*
	ตะกอนหนัก	mg/L	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	≤0.5
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	≤20
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100 ml	1,300	92,000	110	13,000	1,700	330	-

หมายเหตุ :

^{1/} : เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548

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

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

3.2.4 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

3.2.4.1 ผลการศึกษาการสำรวจความพึงพอใจ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจสังคม ปีละ 1 ครั้ง โดยบริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของประชาชน บริเวณโดยรอบสถานี 9 สถานี จำนวน 500 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

1.1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างพบว่า เป็นเพศหญิง ร้อยละ 62.2 และเพศชาย ร้อยละ 37.8 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 26.8 คือ รองลงมาช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 23.4 ช่วงอายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 23.2 ตามลำดับ การประกอบอาชีพของกลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัท ร้อยละ 43.4 รองลงมาประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 34.8 และเป็นนักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 10.4 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาชั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 42.4 รองลงมากำลังศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 21.4 และกำลังศึกษา ร้อยละ 10.8 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 4-5 คน ร้อยละ 36.4 รองลงมาจำนวนสมาชิก 3-4 คน ร้อยละ 21.8 และมีจำนวน 2-3 คน ร้อยละ 21.0 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่จังหวัดสมุทรปราการ ร้อยละ 75.2 รองลงมาย้ายมาจากจังหวัดอื่น ร้อยละ 18.6 และเกิดที่กรุงเทพฯ ร้อยละ 5.2 ย้ายมาจากภาคอื่น ประกอบด้วย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 39.8 รองลงมาคือภาคกลาง ร้อยละ 28.0 และภาคเหนือ ภาคตะวันออก ภาคใต้ เท่ากัน ร้อยละ 8.6 ตามลำดับ สาเหตุของการย้ายมาส่วนใหญ่เพื่อมาหางานทำ ร้อยละ 81.7 รองลงมาย้ายตามครอบครัว/แต่งงาน ร้อยละ 11.8 และย้ายมาเพื่อศึกษาต่อ ร้อยละ 4.3 ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยวชั้นเดียวหรือสองชั้น ร้อยละ 33.0 รองลงมาเป็นอาคารพาณิชย์ ร้อยละ 32.0 และเป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 21.8 ตามลำดับ

1.2) ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากการสอบถามการใช้บริการของประชาชน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีเขียวไม่เกิน 10 ครั้ง ร้อยละ 41.2 รองลงมาใช้บริการ 21-30 ครั้ง ร้อยละ 15.8 และใช้บริการ 11-20 ครั้ง ร้อยละ 14.4 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าโดยตอบว่าใช้บริการวันจันทร์-วันศุกร์ ร้อยละ 47.6 รองลงมาใช้บริการวันหยุดนักขัตฤกษ์ ร้อยละ 33.0 และตอบว่า ไม่ได้ใช้บริการวันใดเป็นประจำ ร้อยละ 17.8 ตามลำดับ ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีเขียว อยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 10:01-12:00 น. ร้อยละ 27.5 รองลงมา ช่วงเวลาระหว่าง 08:01-10:00 น. ร้อยละ 19.4 และอยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 16:01-18:00 น. ร้อยละ 19.0 ตามลำดับ

วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าเพื่อไปห้างสรรพสินค้า/ร้านขายของ ร้อยละ 27.1 รองลงมาเพื่อไปที่พักอาศัย ร้อยละ 21.7 และเพื่อไปสถานที่ทำงาน ร้อยละ 21.1 ตามลำดับ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถพาไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการได้พอดี ร้อยละ 92.2 และต้องอาศัยการเดินทางด้วยวิธีอื่นประกอบ ร้อยละ 7.8 ชนิดของบัตรโดยสารที่ใช้ในการเดินทาง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่

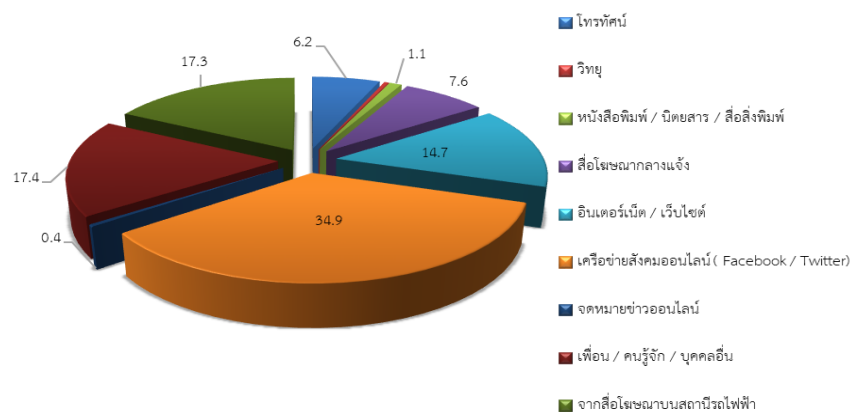
ใหญ่ใช้บัตรโดยสารเที่ยวเดียว ร้อยละ 64.5 รองลงมาคือ ใช้บัตรแรบบิทการ์ด สำหรับบุคคลทั่วไป ร้อยละ 25.0 และใช้บัตรแรบบิทการ์ด สำหรับนักเรียนนักศึกษา ร้อยละ 4.3 ตามลำดับ

โดยมีสถานีต้นทาง/ปลายทางที่ใช้บริการเป็นประจำ คือ สถานี E15 สำโรง (Samrong) ร้อยละ 21.7 รองลงมา คือ สถานี CEN สยาม (Siam) ร้อยละ 10.0 และสถานี E21 แพรกษา (Phraek Sa) ร้อยละ 9.4 ตามลำดับ

นอกจากนี้ เมื่อสอบถามกลุ่มตัวอย่างในการเดินทางกรณีที่ไม่ได้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางโดยใช้รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 36.4 รองลงมาใช้รถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 28.1 และเดินทางโดยใช้รถแท็กซี่ ร้อยละ 27.1 ตามลำดับ

1.3) การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รับทราบข่าวสารเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอสจากเครือข่ายสังคมออนไลน์ (เช่น Facebook, Twitter) มากที่สุด ร้อยละ 34.9 รองลงมาทราบจากเพื่อน/คนรู้จัก/บุคคลอื่น ร้อยละ 17.4 และทราบจากสื่อโฆษณาบนสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 17.3 ตามลำดับ



รูปที่ 3-6 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการของกลุ่มเป้าหมาย

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน มีระดับความพึงพอใจต่อแหล่งข้อมูลดังนี้

1. โทรศัพท์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 42.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 24.6 และระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 16.0 ตามลำดับ

2. วิทยู เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 49.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 26.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 21.8 ตามลำดับ

3. หนังสือพิมพ์/นิตยสาร/สื่อสิ่งพิมพ์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 45.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 31.0 และระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 16.4 ตามลำดับ

4. สื่อโฆษณากลางแจ้ง เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 51.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 38.2 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 8.8 ตามลำดับ

5. อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 41.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 30.2 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.0 ตามลำดับ

6. เครือข่ายสังคมออนไลน์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 50.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 36.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 12.4 ตามลำดับ

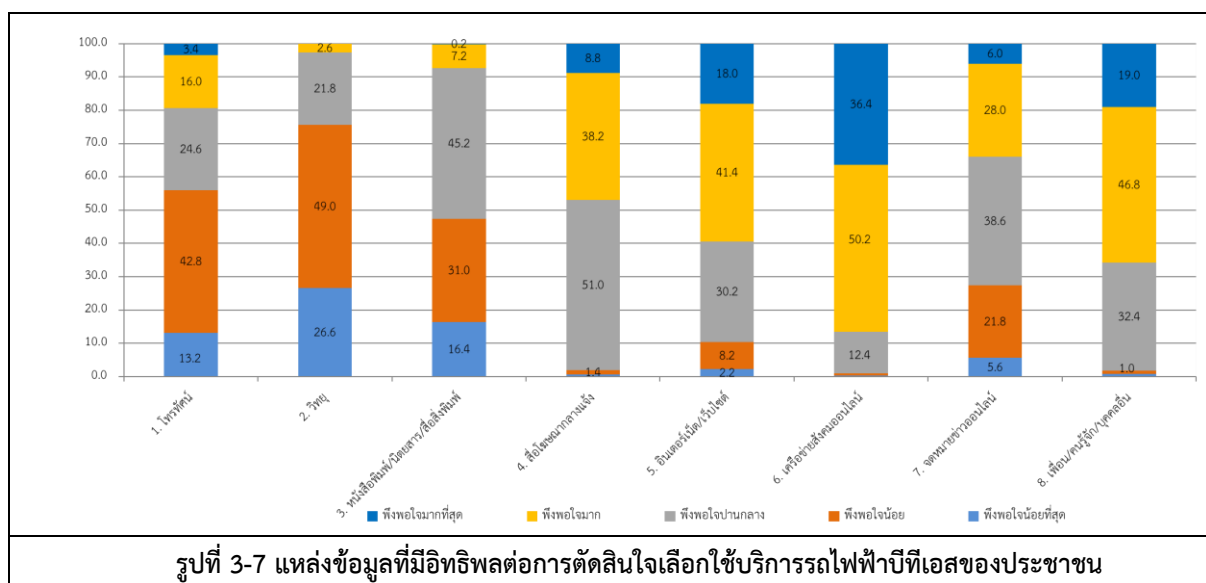
7. จดหมายข่าวออนไลน์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 38.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 28.0 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 21.8 ตามลำดับ

8. เพื่อน/คนรู้จัก/บุคคลอื่น เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 46.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 32.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 19.0 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความพึงพอใจต่อแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในระดับปานกลาง ร้อยละ (63.2) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-16

ตารางที่ 3-16 แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. โทรทัศน์	13.2	42.8	24.6	16.0	3.4	50.7	พอใจปานกลาง
2. วิทู	26.6	49.0	21.8	2.6	0.0	40.1	พอใจน้อย
3. หนังสือพิมพ์/นิตยสาร/สื่อสิ่งพิมพ์	16.4	31.0	45.2	7.2	0.2	48.8	พอใจน้อย
4. สื่อโฆษณากลางแจ้ง	0.6	1.4	51.0	38.2	8.8	70.6	พอใจมาก
5. อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์	2.2	8.2	30.2	41.4	18.0	73.0	พอใจมาก
6. เครือข่ายสังคมออนไลน์	0.4	0.6	12.4	50.2	36.4	84.3	พอใจมาก
7. จดหมายข่าวออนไลน์	5.6	21.8	38.6	28.0	6.0	61.4	พอใจปานกลาง
8. เพื่อน/คนรู้จัก/บุคคลอื่น	0.8	1.0	32.4	46.8	19.0	76.4	พอใจมาก
รวมค่าเฉลี่ย						63.2	พอใจปานกลาง



1.4) ความพึงพอใจ ที่มีต่อคุณภาพการให้บริการ ในการใช้รถไฟฟ้า

นอกจากนี้เมื่อสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. การมีป้ายบอกทิศทางในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 82.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 15.8 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.4 ตามลำดับ

2. การมีแผนที่แสดงเส้นทางการเดินรถในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 75.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 21.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 3.0 ตามลำดับ

3. มีการแสดงเส้นทางการเดินรถภายในตัวรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 84.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 12.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 3.6 ตามลำดับ

4. ความชัดเจนในการประกาศชื่อสถานีต่อไปในขบวนรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 74.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 17.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 8.2 ตามลำดับ

5. การแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์ให้ทราบเกี่ยวกับโปรโมชั่นส่งเสริมการขายต่างๆ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 78.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.6 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 9.8 ตามลำดับ

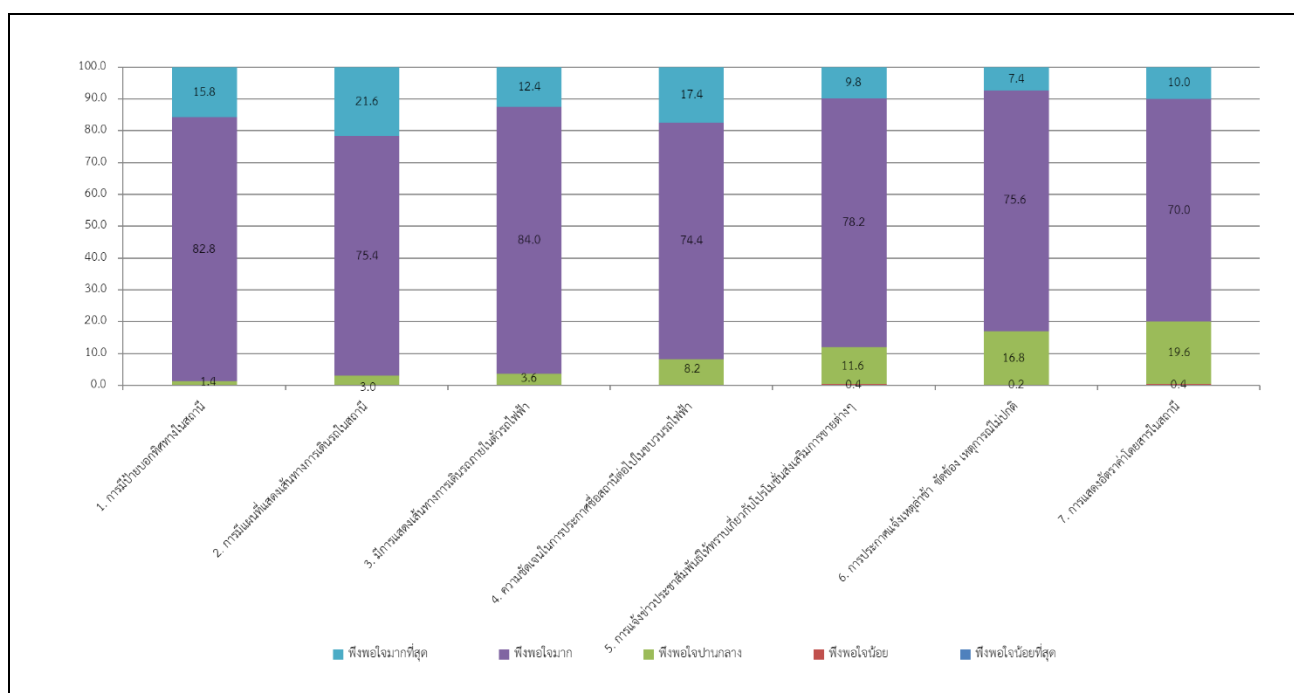
6. การประกาศแจ้งเหตุล่าช้า ขัดข้อง เหตุการณ์ไม่ปกติ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 75.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 16.8 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 7.4 ตามลำดับ

7. การแสดงอัตราค่าโดยสารในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 70.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.6 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 10.0 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความพึงพอใจที่มีต่อปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีระดับความพึงพอใจในระดับมาก ร้อยละ (80.8) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-17

ตารางที่ 3-17 ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. การมีป้ายบอกทิศทางในสถานี	0.0	0.0	1.4	82.8	15.8	82.9	พอใจมาก
2. การมีแผนที่แสดงเส้นทางการเดินรถในสถานี	0.0	0.0	3.0	75.4	21.6	83.7	พอใจมาก
3. มีการแสดงเส้นทางการเดินรถภายในตัวรถไฟฟ้า	0.0	0.0	3.6	84.0	12.4	81.8	พอใจมาก
4. ความชัดเจนในการประกาศชื่อสถานีต่อไปในขบวนรถไฟฟ้า	0.0	0.0	8.2	74.4	17.4	81.8	พอใจมาก
5. การแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์ให้ทราบเกี่ยวกับโปรโมชั่นส่งเสริมการขายต่างๆ	0.0	0.4	11.6	78.2	9.8	79.5	พอใจมาก
6. การประกาศแจ้งเหตุล่าช้า ขัดข้อง เหตุการณ์ไม่ปกติ	0.0	0.2	16.8	75.6	7.4	78.0	พอใจมาก
7. การแสดงอัตราค่าโดยสารในสถานี	0.0	0.4	19.6	70.0	10.0	77.9	พอใจมาก
รวมค่าเฉลี่ย						80.8	พอใจมาก



รูปที่ 3-8 ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส
ของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. การให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า
บีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 66.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 31.2
และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 2.0 ตามลำดับ

2. การให้บริการด้วยความสุภาพ เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส
ของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 55.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 42.8 และ
ระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.6 ตามลำดับ

3. การให้บริการด้วยความกระตือรือร้น เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า
บีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 71.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 25.2
และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 3.6 ตามลำดับ

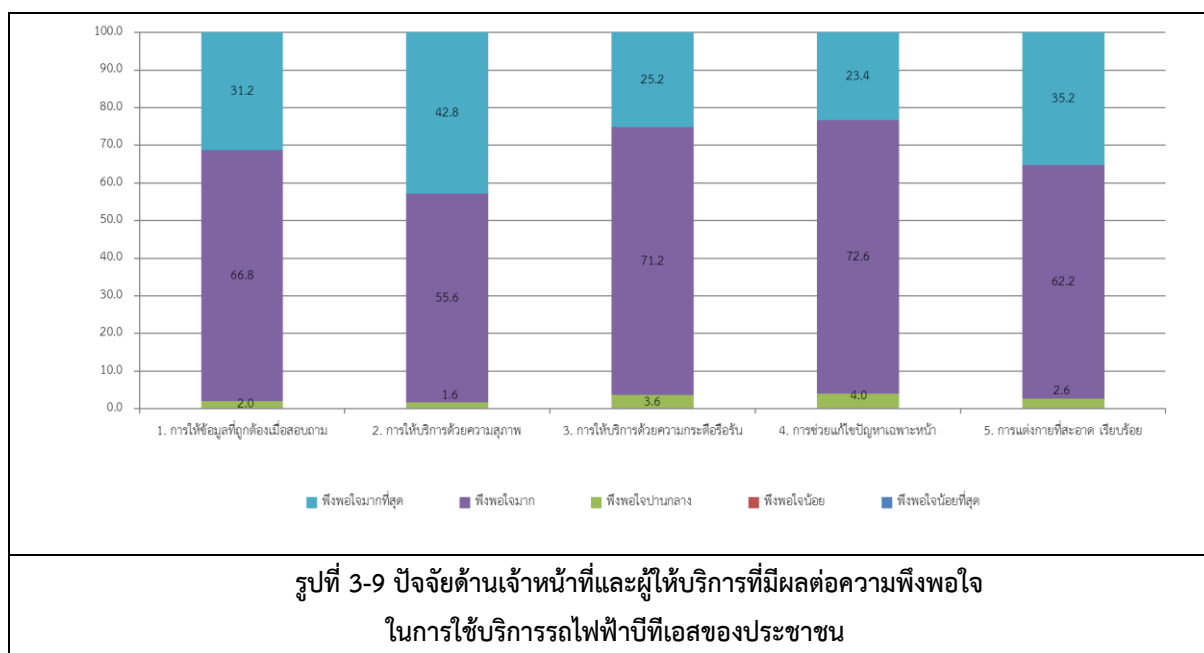
4. การช่วยแก้ไขปัญหเฉพาะหน้า เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า
บีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 72.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 23.4
และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 4.0 ตามลำดับ

5. การแต่งกายที่สะอาด เรียบร้อย เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า
บีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 62.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 35.2
และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 2.6 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของ
ประชาชนในระดับมาก ร้อยละ (85.8) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-18

ตารางที่ 3-18 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส
ของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจ ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. การให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม	0.0	0.0	2.0	66.8	31.2	85.8	พอใจมาก
2. การให้บริการด้วยความสุภาพ	0.0	0.0	1.6	55.6	42.8	88.2	พอใจมาก
3. การให้บริการด้วยความกระตือรือร้น	0.0	0.0	3.6	71.2	25.2	84.3	พอใจมาก
4. การช่วยแก้ไขปัญหเฉพาะหน้า	0.0	0.0	4.0	72.6	23.4	83.9	พอใจมาก
5. การแต่งกายที่สะอาด เรียบร้อย	0.0	0.0	2.6	62.2	35.2	86.5	พอใจมาก
รวมค่าเฉลี่ย						85.8	พอใจมาก



เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. ความสะดวกในการซื้อบัตรโดยสาร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 76.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 20.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 3.0 ตามลำดับ

2. ความเพียงพอของจุดจำหน่ายบัตรโดยสาร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 75.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 21.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 3.4 ตามลำดับ

3. การมีบันไดเลื่อน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 67.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.6 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.2 ตามลำดับ

4. การมีลิฟต์สำหรับผู้พิการ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 66.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 21.2 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 12.8 ตามลำดับ

5. การมีสถานที่จอดรถให้บริการ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 65.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 23.8 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 9.6 ตามลำดับ

6. การมีโทรศัพท์สาธารณะให้บริการภายในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 60.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 26.6 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 9.0 ตามลำดับ

7. การมีตู้เบิกเงินสดอัตโนมัติให้บริการภายในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 64.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 25.8 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 8.4 ตามลำดับ

8. ความสะอาดของสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 78.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.8 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 2.6 ตามลำดับ

9. ความสะอาดบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 80.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.2 ตามลำดับ

10. ความกว้างขวางบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 80.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.8 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.2 ตามลำดับ

11. ความสะอาดภายในขบวนรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 79.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 19.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

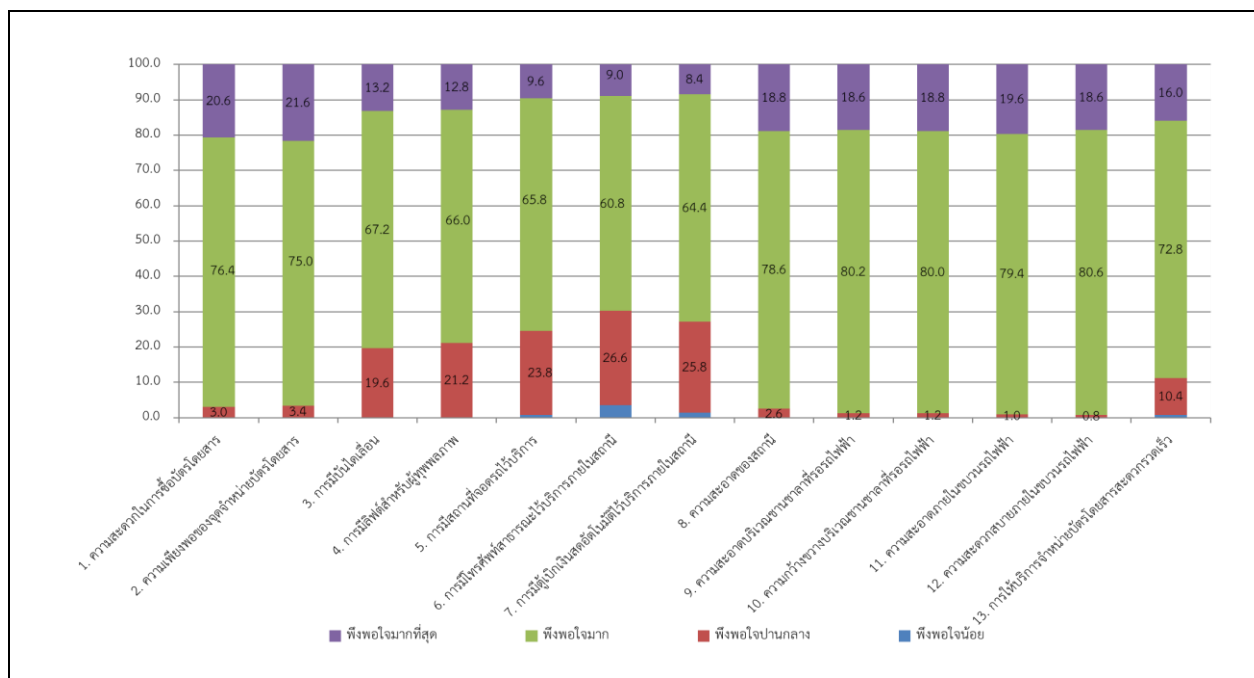
12. ความสะอาดภายในขบวนรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 80.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 0.8 ตามลำดับ

13. การให้บริการจำหน่ายบัตรโดยสารสะดวกรวดเร็ว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 72.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 16.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 0.8 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับมาก ร้อยละ (80.8) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-19

ตารางที่ 3-19 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน
(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านราคาที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ความสะดวกในการซื้อบัตรโดยสาร	0.0	0.0	3.0	76.4	20.6	83.5	พอใจมาก
2. ความเพียงพอของจุดจำหน่ายบัตรโดยสาร	0.0	0.0	3.4	75.0	21.6	83.6	พอใจมาก
3. การมีบันไดเลื่อน	0.0	0.0	19.6	67.2	13.2	78.7	พอใจมาก
4. การมีลิฟต์สำหรับผู้พิการ	0.0	0.0	21.2	66.0	12.8	78.3	พอใจมาก
5. การมีสถานที่จอดรถให้บริการ	0.0	0.8	23.8	65.8	9.6	76.8	พอใจมาก
6. การมีโทรศัพท์สาธารณะไว้บริการภายในสถานี	0.0	3.6	26.6	60.8	9.0	75.0	พอใจมาก
7. การมีตู้เบิกเงินสดอัตโนมัติไว้บริการภายในสถานี	0.0	1.4	25.8	64.4	8.4	76.0	พอใจมาก
8. ความสะอาดของสถานี	0.0	0.0	2.6	78.6	18.8	83.2	พอใจมาก
9. ความสะอาดบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า	0.0	0.0	1.2	80.2	18.6	83.5	พอใจมาก
10. ความกว้างขวางบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า	0.0	0.0	1.2	80.0	18.8	83.5	พอใจมาก
11. ความสะอาดภายในขบวนรถไฟฟ้า	0.0	0.0	1.0	79.4	19.6	83.7	พอใจมาก
12. ความสะอาดสกายภายในขบวนรถไฟฟ้า	0.0	0.0	0.8	80.6	18.6	83.6	พอใจมาก
13. การให้บริการจำหน่ายบัตรโดยสารสะดวกรวดเร็ว	0.0	0.8	10.4	72.8	16.0	80.8	พอใจมาก
รวมค่าเฉลี่ย						80.8	พอใจมาก



รูปที่ 3-10 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส
ของประชาชน

ปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. ประเภทของบัตรโดยสาร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 54.8 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 42.6 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 1.6 ตามลำดับ

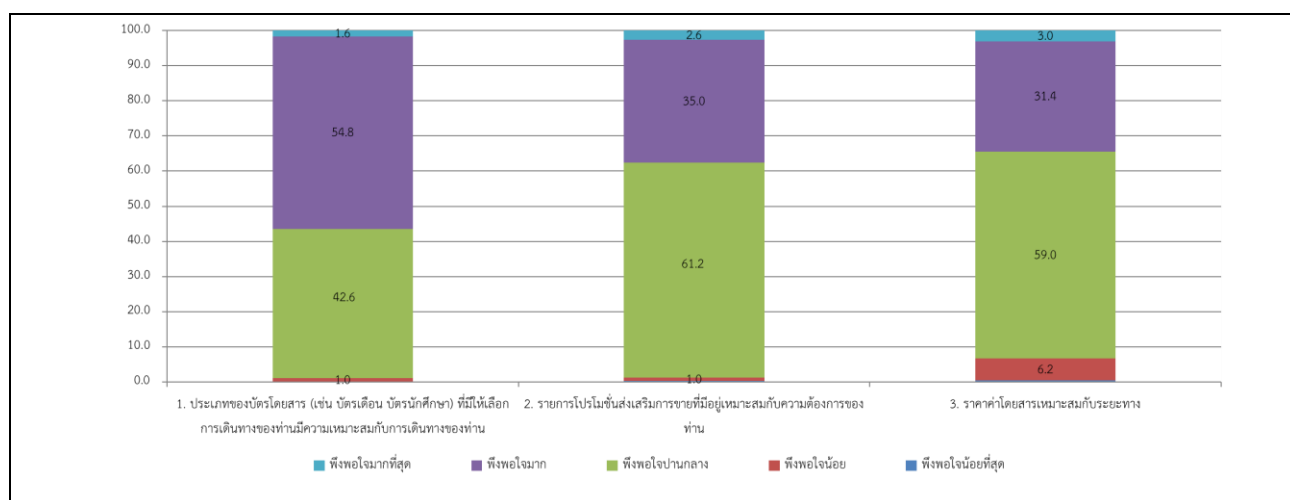
2. รายการโปรโมชั่นส่งเสริมการขายที่มีอยู่เหมาะสมกับความต้องการของท่าน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 61.2 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 35.0 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 2.6 ตามลำดับ

3. ราคาค่าโดยสารเหมาะสมกับระยะทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 59.0 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 31.4 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 6.2 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับปานกลาง ร้อยละ (68.4) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-20

ตารางที่ 3-20 ปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ประเภทของบัตรโดยสาร (เช่น บัตรเดือน บัตรนักศึกษา) ที่มีให้เลือก การเดินทางของท่านมีความเหมาะสมกับการเดินทางของท่าน	0.0	1.0	42.6	54.8	1.6	71.4	พอใจมาก
2. รายการโปรโมชั่นส่งเสริมการขายที่มีอยู่เหมาะสมกับความต้องการของท่าน	0.2	1.0	61.2	35.0	2.6	67.8	พอใจปานกลาง
3. ราคาค่าโดยสารเหมาะสมกับระยะทาง	0.4	6.2	59.0	31.4	3.0	66.1	พอใจปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย						68.4	พอใจปานกลาง



รูปที่ 3-11 ปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

1.5) ทศนคติที่มีต่อโครงการที่มีต่อคุณภาพการให้บริการ ในการใช้รถไฟฟ้า

ความคาดหวังต่อการให้บริการที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความไม่พึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. ความสะดวกในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 89.8 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 8.4 และไม่พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.0

2. ความสบายในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 88.6 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 9.6 และไม่พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.0

3. ความรวดเร็วในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 87.4 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 11.2 และไม่พึงพอใจปานกลาง ไม่พึงพอใจมาก เท่ากัน ร้อยละ 0.6

4. ความปลอดภัยในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 86.2 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 12.2 ไม่พึงพอใจปานกลาง ไม่พึงพอใจมากเท่ากัน ร้อยละ 0.6

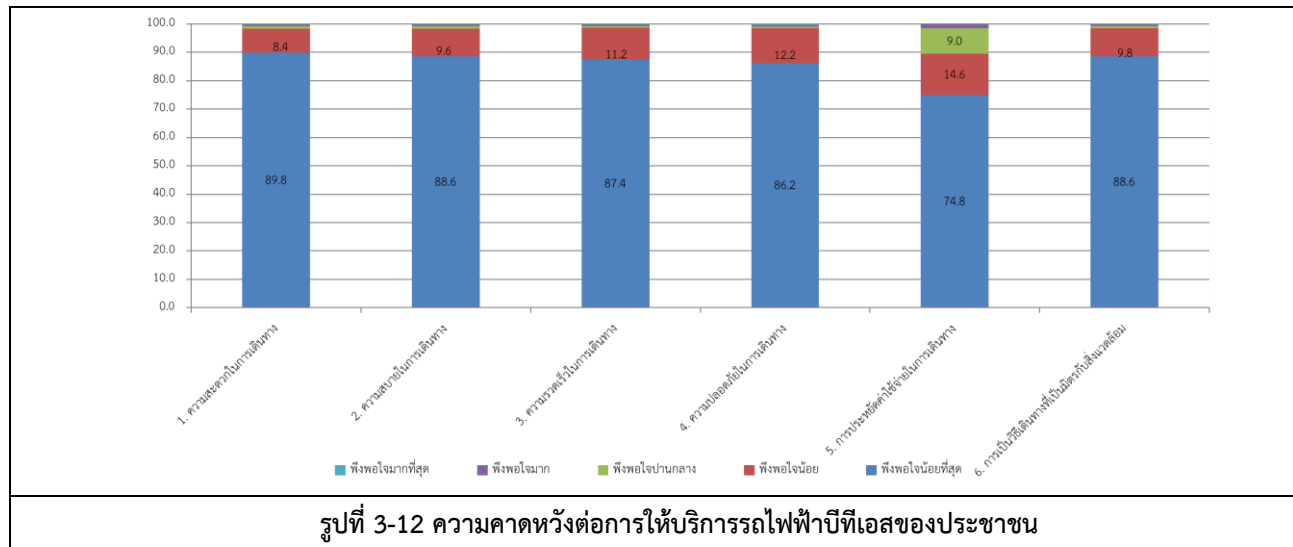
5. การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 74.8 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 14.6 และไม่พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 9.0

6. การเป็นวิถีเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 88.6 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 9.8 และไม่พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 0.8

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความคาดหวังต่อการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด 96.3 ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-21

ตารางที่ 3-21 ความคาดหวังต่อการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ความคาดหวังต่อการให้บริการ	ระดับของความไม่พึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ความสะดวกในการเดินทาง	89.8	8.4	1.0	0.6	0.2	97.4	ไม่พอใจน้อยที่สุด
2. ความสบายในการเดินทาง	88.6	9.6	1.0	0.6	0.2	97.2	ไม่พอใจน้อยที่สุด
3. ความรวดเร็วในการเดินทาง	87.4	11.2	0.6	0.6	0.2	97.0	ไม่พอใจน้อยที่สุด
4. ความปลอดภัยในการเดินทาง	86.2	12.2	0.6	0.6	0.4	96.6	ไม่พอใจน้อยที่สุด
5. การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	74.8	14.6	9.0	1.6	0.0	92.5	ไม่พอใจน้อยที่สุด
6. การเป็นวิถีเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	88.6	9.8	0.8	0.6	0.2	97.2	ไม่พอใจน้อยที่สุด
รวมค่าเฉลี่ย						96.3	ไม่พอใจน้อยที่สุด



ด้านความเชื่อมั่นต่อคุณภาพและการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. โดยรวมแล้วท่านมีความพึงพอใจในการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 81.4 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.2 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ระดับความพึงพอใจน้อยเท่ากัน ร้อยละ 0.2 ตามลำดับ

2. โดยรวมแล้วการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวตรงตามความคาดหวังของท่าน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 74.0 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 24.2 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.6 ตามลำดับ

3. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 85.8 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 12.2 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.8 ตามลำดับ

4. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในขบวนรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 82.8 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.2 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 3.8 ตามลำดับ

5. การให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวมีคุณภาพดีกว่าการขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นๆ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 76.8 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 12.0 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 10.8 ตามลำดับ

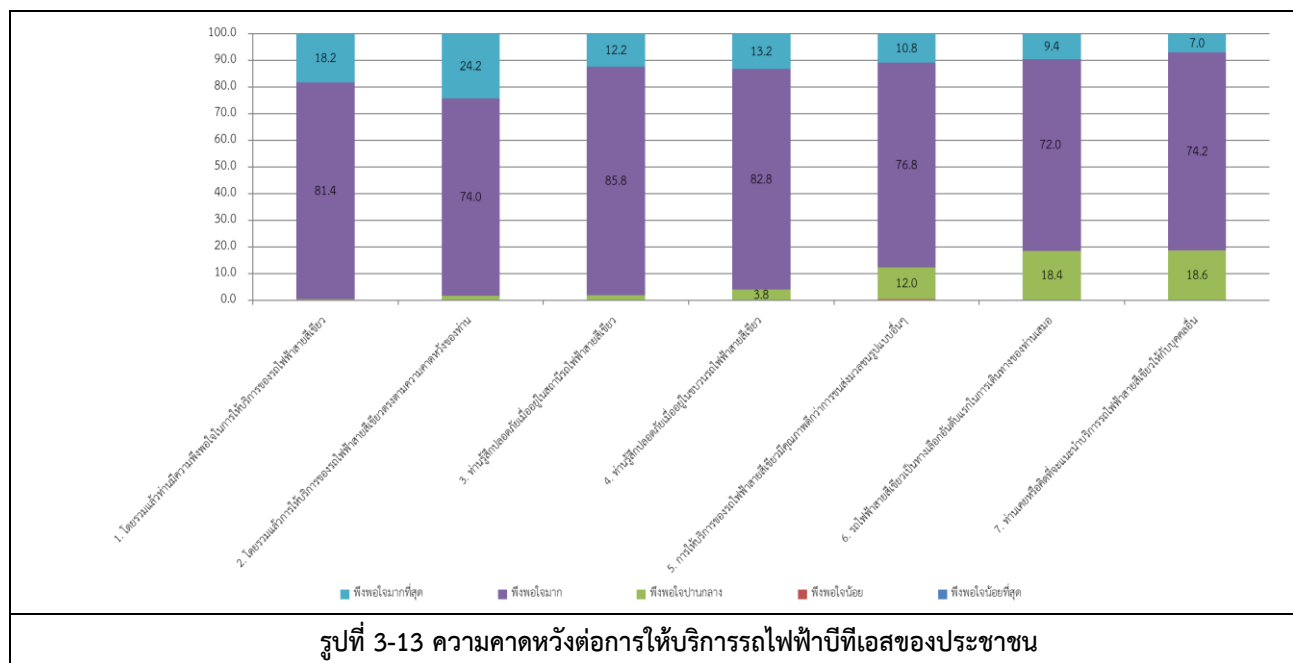
6. รถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นทางเลือกอันดับแรกในการเดินทางของท่านเสมอ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 72.0 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 18.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 9.4 ตามลำดับ

7. ท่านเคยหรือคิดที่จะแนะนำบริการรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้กับบุคคลอื่น เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 74.2 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 18.6 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 7.0 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความคาดหวังต่อการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับมาก ร้อยละ(81.0) ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-22

ตารางที่ 3-22 ความคาดหวังต่อการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ความคาดหวังต่อการให้บริการ	ระดับของความพึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. โดยรวมแล้วท่านมีความพึงพอใจในการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียว	0.0	0.2	0.2	81.4	18.2	83.5	พอใจมาก
2. โดยรวมแล้วการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวตรงตามความคาดหวังของท่าน	0.0	0.2	1.6	74.0	24.2	84.4	พอใจมาก
3. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว	0.0	0.2	1.8	85.8	12.2	82.0	พอใจมาก
4. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในขบวนรถไฟฟ้าสายสีเขียว	0.0	0.2	3.8	82.8	13.2	81.8	พอใจมาก
5. การให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวมีคุณภาพดีกว่าการขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นๆ	0.0	0.4	12.0	76.8	10.8	79.6	พอใจมาก
6. รถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นทางเลือกอันดับแรกในการเดินทางของท่านเสมอ	0.0	0.2	18.4	72.0	9.4	78.1	พอใจมาก
7. ท่านเคยหรือคิดที่จะแนะนำบริการรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้กับบุคคลอื่น	0.0	0.2	18.6	74.2	7.0	77.6	พอใจมาก
รวมค่าเฉลี่ย						81.0	พอใจมาก



1.6) ปัญหาในการให้บริการ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนที่มีต่อโครงการ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประทับใจการให้บริการที่มีความรวดเร็วมากที่สุด ร้อยละ 36.6 รองลงมาประทับใจเกี่ยวกับด้านความสะอาดบนสถานีและขบวนรถไฟฟ้า ร้อยละ 16.6 และสิ่งอำนวยความสะดวกบนสถานี ร้อยละ 14.8 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการดีอยู่แล้ว / ไม่ต้องปรับปรุง ร้อยละ 81.8 และเห็นว่าควรปรับปรุงอัตราค่าโดยสาร ร้อยละ 13.4 โดยเห็นว่าควรปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบนสถานี ร้อยละ 2.0 ตามลำดับ

นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่าควรเพิ่มด้านอื่นๆ อาทิ เพิ่มประเภทบัตรโดยสารให้มากขึ้นมากที่สุด ร้อยละ 26.7 รองลงมา เห็นว่าควรเพิ่มตู้ ATM มากขึ้นทุกสถานี เพิ่มที่จอดรถฟรีให้บริการมากขึ้น ร้อยละ 22.5 และเพิ่มเครื่องจำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ ร้อยละ 16.7 ตามลำดับ

1.7) สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ต้องการให้โครงการฯ ควบคุมดูแลเป็นพิเศษเพื่อปรับปรุงการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส

- ควรเพิ่มขบวนรถให้มีความถี่มากขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ควรปรับลดราคาตั๋วในการเดินทางให้เหมาะสมกับค่าครองชีพในปัจจุบัน
- ควรปรับปรุงถนนด้านล่างสถานีเคหะ เนื่องจากทรุดตัวทำให้การสัญจรไม่สะดวก
- ควรทำป้ายบอกเส้นทางให้ชัดเจนเข้าใจง่ายมากขึ้น
- ควรเพิ่มรูปแบบการเติมเงินใส่บัตรโดยสารในช่องทางออนไลน์ หรือตัดผ่านบัตรเครดิต
- ควรมีเจ้าหน้าที่ดูแล และเสนอแนะแนวทางการใช้บริการในกรณีใช้ตั๋วโดยสารฟรี
- ควรมีการปรับปรุง จัดระเบียบการจอดรถกีดขวางทางขึ้นลงสถานี

3.2.5 ผลการติดตามตรวจสอบสุขภาพและสาธารณสุข

3.2.5.1 ผลตรวจสอบสุขภาพของพนักงาน

การรวบรวมข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน โดยดำเนินการปีละ 1 ครั้ง ซึ่งการตรวจสุขภาพประจำปี ดำเนินการเมื่อวันที่ 7-9 มีนาคม วันที่ 21-25 มีนาคม และวันที่ 28-30 มีนาคม พ.ศ. 2565 แสดงดังภาคผนวก ข-8

3.2.5.2 บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ

การรวบรวมข้อมูล รง.504 ของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ดำเนินการปีละ 1 ครั้ง โดยการรวบรวมข้อมูลจากโรงพยาบาลจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลสมุทรปราการ โรงพยาบาลโรงเรียนนายเรือ และจากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการ จำนวน 22 แห่ง

จากรายงานจำนวนการป่วยของผู้ป่วยนอก จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค (รง.504) โดยมีสรุปข้อมูลด้านสุขภาพ แสดงดังตารางที่ 3-23 ถึง ตารางที่ 3-24 และรูปที่ 3-14 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ข้อมูลจากโรงพยาบาลโรงเรียนนายเรือ ปี พ.ศ. 2565 จำแนกตามกลุ่มผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน 7,534 ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคกล้ามเนื้อเนื้อผิดปกติ ไม่ระบุเฉพาะหลายบริเวณในร่างกายมากที่สุดเป็นอันดับแรก มีจำนวนผู้ป่วย 3,912 ราย อันดับสอง คือ โรคความดันโลหิตสูง มีจำนวนผู้ป่วย 691 ราย และอันดับสาม คือ โรคทางทันตกรรม (ขูดหินปูน) มีจำนวนผู้ป่วย 619 ราย ตามลำดับ

2) โรงพยาบาลสมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **497,487** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 66,911 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 54,970 ราย และ**อันดับสาม** คือ โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม มีจำนวนผู้ป่วย 52,695 ราย ตามลำดับ

3) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลท้ายบ้าน ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **9,361** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปากมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,641 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 2,057 ราย และ**อันดับสาม** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 1,821 ราย ตามลำดับ

4) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลแพรกษา ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **8,673** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,420 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 1,918 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบหายใจ มีจำนวนผู้ป่วย 1,382 ราย ตามลำดับ

5) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลสำโรงเหนือ ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **11,357** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปากมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,559 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 2,557 ราย และ**อันดับสาม** โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 2,420 ราย ตามลำดับ

6) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางเมือง ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **4,665** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปากมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,179 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 990 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบหายใจ มีจำนวนผู้ป่วย 959 ราย ตามลำดับ

7) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางเมืองใหม่ ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **3,943** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,289 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 795 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบหายใจ มีจำนวนผู้ป่วย 686 ราย ตามลำดับ

8) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางโปรง ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **3,782** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบหายใจมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,235 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 738 ราย และ**อันดับสาม** โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 593 ราย ตามลำดับ

9) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลท้ายบ้านใหม่ ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **8,761** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบหายใจมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,441 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 1,693 ราย และ**อันดับสาม** โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 1,279 ราย ตามลำดับ

10) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางด้วน ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **5,478** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,331 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบหายใจ มีจำนวนผู้ป่วย 1,115 ราย และ**อันดับสาม** โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 1,085 ราย ตามลำดับ

11) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเฉลิมพระเกียรติฯ บ้านคลองบางปีง ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **17,398** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 3,911 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 2,981 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม มีจำนวนผู้ป่วย 2,420 ราย ตามลำดับ

12) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเฉลิมพระเกียรติฯ สาขาวัดบางปีง ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **6,842** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,827 ราย

อันดับสอง คือ โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 1,586 ราย และ**อันดับสาม** โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 1,276 ราย ตามลำดับ

13) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางปู ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **7,084** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,062 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 1,569 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบหายใจ มีจำนวนผู้ป่วย 1,443 ราย ตามลำดับ

14) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางปูใหม่ ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **7,778** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,715 ราย **อันดับสอง** โรคระบบหายใจ มีจำนวนผู้ป่วย 1,571 ราย และ**อันดับสาม** โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 1,244 ราย ตามลำดับ

15) สถานพยาบาลสถานีกาชาดที่ 5 สว่างคนิवास ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **6,934** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,894 ราย **อันดับสอง** โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 2,087 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม มีจำนวนผู้ป่วย 835 ราย ตามลำดับ

16) ศูนย์สุขภาพชุมชนนครทอง ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **5,401** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึมมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,578 ราย **อันดับสอง** โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 1,325 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม มีจำนวนผู้ป่วย 895 ราย ตามลำดับ

17) ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลนครสมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **3,398** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,151 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 656 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 546 ราย ตามลำดับ

18) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลร่มโพธิ์ ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **6,474** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,396 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 1,094 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบหายใจ มีจำนวนผู้ป่วย 1,036 ราย ตามลำดับ

19) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านคลองแก้ว ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **6,404** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,849 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 1,390 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบหายใจ มีจำนวนผู้ป่วย 1,234 ราย ตามลำดับ

20) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพุทธรักษา ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **16,277** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 4,074 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบหายใจ มีจำนวนผู้ป่วย 3,389 ราย และ**อันดับสาม** โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 3,170 ราย ตามลำดับ

21) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเทพารักษ์ ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **12,095** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 3,097 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 2,546 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 1,586 ราย ตามลำดับ

22) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบุญศิริ ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **5,043** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,827 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อม

ไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 921 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 855 ราย ตามลำดับ

23) ศูนย์สุขภาพชุมชนกาญจนาภิเษก ปัจจุบันปิดให้บริการแล้ว

24) ศูนย์สุขภาพชุมชนราชา ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **5,893** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,427 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 1,755 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 782 ราย ตามลำดับ



รูปที่ 3-14 ที่ตั้งโรงพยาบาลและสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการ

**ตารางที่ 3-23 สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก ของโรงพยาบาลและ
สถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ
ปี พ.ศ. 2565**

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	ปี พ.ศ.2565
		รพ.โรงเรียนนายเรือ จำนวน (ราย)
1	กล้ามเนื้อติดปกติไม่ระบุเฉพาะหลายบริเวณในร่างกาย	3,912
2	ความดันโลหิตสูง	691
3	ทันตกรรมอุดหินปูน	619
4	ไขมันในเลือดสูง	513
5	ตรวจสุขภาพประจำปี	435
6	ปวดหลัง	421
7	ทันตกรรมถอนฟัน	275
8	ระบบทางเดินหายใจส่วนบน	252
9	ทันตกรรมอุดฟัน	247
10	ปวดไหล่	169
รวม		7,534

ที่มา : โรงพยาบาลโรงเรียนนายเรือ , วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2566

**ตารางที่ 3-24 สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ
ปี พ.ศ. 2565**

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	ปี พ.ศ.2565		
		รพ.สมุทรปราการ จำนวน (ราย)	รพ.สต.ท้ายบ้าน จำนวน (ราย)	รพ.สต.แพรกษา จำนวน (ราย)
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	32,177	120	109
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	28,154	9	10
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติเกี่ยวกับ ภูมิคุ้มกัน	4,122	1	13
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	54,970	1,821	1,918
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	21,704	71	248
6	โรคระบบประสาท	10,533	28	20
7	โรคตาส่วนประกอบของตา	26,782	125	147
8	โรคหูและปุ่มกกหู	7,905	21	29
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	66,911	2,057	2,420
10	โรคระบบหายใจ	47,385	1,443	1,382
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	31,872	2,641	1,073
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	12,417	345	262
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	52,695	259	321
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	52,039	28	60
15	ภาวะแทรกซ้อนการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	5,008	3	4
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	2,709	0	0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและ โครโมโซมผิดปกติ	1,231	0	1
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทาง คลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่ม อื่นได้	38,869	389	644
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0	0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	1	0	0
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	3	0	12
รวม		497,487	9,361	8,673

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ, วันที่ 3 มกราคม 2566

**ตารางที่ 3-24 (ต่อ) สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางซื่อ-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565**

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	ปี พ.ศ.2565		
		รพ.สต.ลำโพงเหนือ จำนวน (ราย)	รพ.สต.บางเมือง จำนวน (ราย)	บางเมืองใหม่จำนวน (ราย)
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	200	209	79
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	0	5	2
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติเกี่ยวกับ ภูมิคุ้มกัน	1	2	1
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	2,420	354	583
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	165	8	1
6	โรคระบบประสาท	13	27	20
7	โรคตาบางส่วนประกอบของตา	127	110	48
8	โรคหูและปุ่มกกหู	76	15	3
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	2,557	990	1,289
10	โรคระบบหายใจ	2,333	959	686
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	2,559	1,179	795
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	140	195	43
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	296	217	180
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	34	19	3
15	ภาวะแทรกซ้อนการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	3	0	0
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	0	0	0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและ โครโมโซมผิดปกติ	0	0	0
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจ ทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรค ในกลุ่มอื่นได้	433	369	210
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0	0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	0	1	0
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	0	6	0
รวม		11,357	4,665	3,943

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ, วันที่ 3 มกราคม 2566

**ตารางที่ 3-24 (ต่อ) สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565**

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	ปี พ.ศ.2565		
		รพ.สต.บางโปรง จำนวน (ราย)	รพ.สต.ท้ายบ้านใหม่ จำนวน (ราย)	รพ.สต.บางด้วน จำนวน (ราย)
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	57	94	56
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	0	7	6
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติเกี่ยวกับ ภูมิคุ้มกัน	0	1	0
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	593	1,279	1,085
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	18	133	12
6	โรคระบบประสาท	3	25	9
7	โรคตาส่วนประกอบของตา	84	227	96
8	โรคหูและปมกกหู	38	87	16
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	738	1,693	1,331
10	โรคระบบหายใจ	1,235	2,441	1,115
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	352	915	842
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	101	563	95
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	280	703	269
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	20	87	44
15	ภาวะแทรกซ้อนการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	0	0	2
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	0	0	0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและ โครโมโซมผิดปกติ	0	1	0
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจ ทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรค ในกลุ่มอื่นได้	263	492	497
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0	0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	0	1	0
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	0	12	3
รวม		3,782	8,761	5,478

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ, วันที่ 3 มกราคม 2566

ตารางที่ 3-24 (ต่อ) สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	ปี พ.ศ.2565		
		รพ.สต. เฉลิมพระเกียรติฯ บ้านคลองบางปลาก จำนวน (ราย)	รพ.สต. เฉลิมพระเกียรติฯ สาขาวัดบางปลาก จำนวน (ราย)	รพ.สต.บางปู จำนวน (ราย)
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	632	120	51
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	279	1	5
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติเกี่ยวกับ ภูมิคุ้มกัน	33	1	2
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	2,981	1,276	1,569
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	403	11	4
6	โรคระบบประสาท	399	29	12
7	โรคตาารวมส่วนประกอบของตา	409	99	100
8	โรคหูและปุ่มกกหู	100	10	11
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	3,911	1,827	2,062
10	โรคระบบหายใจ	1,960	1,119	1,443
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	1,891	1,586	996
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	489	64	58
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	2,420	232	263
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	336	33	22
15	ภาวะแทรกซ้อนการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	10	0	0
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะประกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	4	0	0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและ โครโมโซมผิดปกติ	7	0	0
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทาง คลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่น ได้	1,129	428	486
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0	0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	0	1	0
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	5	5	0
รวม		17,398	6,842	7,084

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ, วันที่ 3 มกราคม 2566

ตารางที่ 3-24 (ต่อ) สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางรี-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	ปี พ.ศ.2565		
		รพ.สต.บางปูใหม่ จำนวน (ราย)	สถานพยาบาลสถานี กาชาดที่ 5 สว่างค นิวาสจำนวน (ราย)	ศูนย์สุขภาพชุมชน นครทอง จำนวน (ราย)
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	232	66	53
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	7	31	0
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติเกี่ยวกับ ภูมิคุ้มกัน	3	3	0
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	1,244	2,087	1,578
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	31	12	0
6	โรคระบบประสาท	40	53	69
7	โรคตาส่วนประกอบของตา	135	165	45
8	โรคหูและปุ่มกกหู	26	21	9
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	1,715	2,894	1,325
10	โรคระบบหายใจ	1,571	295	734
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	1,157	208	383
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	246	98	37
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	825	835	895
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	66	20	18
15	ภาวะแทรกซ้อนการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	1	0	0
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	0	1	0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและ โครโมโซมผิดปกติ	0	2	0
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจ ทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรค ในกลุ่มอื่นได้	475	132	251
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0	0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	0	1	2
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	4	10	2
รวม		7,778	6,934	5,401

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ, วันที่ 3 มกราคม 2566

ตารางที่ 3-24 (ต่อ) สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางซื่อ-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	ปี พ.ศ.2565		
		ศูนย์บริการสาธารณสุข เทศบาลนคร สมุทรปราการ จำนวน (ราย)	รพ.สต.ร่วมโพธิ์ จำนวน (ราย)	รพ.สต.แพรกษาใหม่ (บ้านคลองแก้ว) จำนวน (ราย)
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	32	85	130
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	18	1	81
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติเกี่ยวกับ ภูมิคุ้มกัน	2	3	6
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	656	1,094	1,390
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	51	17	155
6	โรคระบบประสาท	34	12	50
7	โรคตาารวมส่วนประกอบของตา	30	60	104
8	โรคหูและปมกกหู	44	7	37
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	1,151	2,396	1,849
10	โรคระบบหายใจ	384	1,036	1,234
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	546	1,031	397
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	84	110	252
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	238	241	267
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	12	14	58
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	0	2	2
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	0	1	0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและ โครโมโซมผิดปกติ	0	0	0
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจ ทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรค ในกลุ่มอื่นได้	114	364	391
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0	0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	0	0	0
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	2	0	1
รวม		3,398	6,474	6,404

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ, วันที่ 3 มกราคม 2566

ตารางที่ 3-24 (ต่อ) สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	ปี พ.ศ.2565		
		รพ.สต.พุทธรักษา จำนวน (ราย)	รพ.สต.เทพารักษ์ จำนวน (ราย)	รพ.สต.บุญศิริ จำนวน (ราย)
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	110	136	15
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	7	34	0
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติเกี่ยวกับ ภูมิคุ้มกัน	2	14	0
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	3,170	2,546	921
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	14	88	40
6	โรคระบบประสาท	34	488	20
7	โรคตาส่วนประกอบของตา	327	152	57
8	โรคหูและปุ่มกกหู	55	55	4
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	4,074	3,097	1,827
10	โรคระบบหายใจ	3,389	1,489	687
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	2,048	1,586	855
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	221	430	176
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	1,072	1,331	169
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	99	208	18
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	5	1	0
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	1	0	0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและ โครโมโซมผิดปกติ	1	0	0
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจ ทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรค ในกลุ่มอื่นได้	1,639	437	251
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0	0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	1	0	0
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	8	3	3
รวม		16,277	12,095	5,043

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ, วันที่ 3 มกราคม 2566

ตารางที่ 3-24 (ต่อ) สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางซื่อ-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	ปี พ.ศ.2565	
		ศูนย์สุขภาพชุมชนภาณุรังษี จำนวน (ราย)	ศูนย์สุขภาพชุมชนราชา จำนวน (ราย)
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	ปิดการให้บริการแล้ว	34
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)		0
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติเกี่ยวกับ ภูมิคุ้มกัน		1
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม		1,755
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม		15
6	โรกระบบประสาท		41
7	โรคตาส่วนประกอบของตา		23
8	โรคหูและปุ่มกกหู		7
9	โรกระบบไหลเวียนเลือด		2,427
10	โรกระบบหายใจ		301
11	โรกระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก		782
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง		54
13	โรกระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม		222
14	โรกระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ		11
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด		0
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)		0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและ โครโมโซมผิดปกติ		0
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทาง คลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้		218
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา		0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา		0
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย		2
รวม		-	5,893

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ, วันที่ 3 มกราคม 2566

3.3 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.3.1 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ เนื่องจากดัชนีที่ติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างแตกต่างกับระยะดำเนินการ ดังนั้นจึงเปรียบเทียบเฉพาะผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ความเร็วลมและทิศทางลม และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน พบว่า มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯทั้งหมด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-25 ถึง ตารางที่ 3-26 และรูปที่ 3-15 ถึง รูปที่ 3-18

2) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการปี พ.ศ. 2565 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมาและอยู่ในค่ามาตรฐานฯ ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณ สภ.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ และโรงเรียนนพคุณวิทยา ในระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2560-2561 ที่ส่วนใหญ่มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-27 และรูปที่ 3-19 ถึง รูปที่ 3-23

3) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ในปีที่ผ่านมาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการปี พ.ศ. 2565 ประกอบด้วย ค่าความเป็นกรด-ด่าง บีโอดี ซีลไฟด์ ทีเคเอ็น ของแข็งแขวนลอย ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด ตะกอนหนัก น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานฯ ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548 (เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข) พบว่า มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ กำหนด พบว่า มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯทั้งหมด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-28 และรูปที่ 3-24

ตารางที่ 3-25 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ	วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ^{1/}		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
สภ.ลำโพงเหนือ	4-9 มิ.ย. 65	1.02-2.75	1.49-2.55	0.0078-0.0205	0.6-2.2	S
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	0.97-2.31	1.24-2.24	0.0091-0.0205	0.7-2.3	ENE
หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์	4-9 มิ.ย. 65	1.57-3.02	1.89-2.91	0.0151-0.0284	0.5-2.2	S
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	0.87-2.37	1.06-2.30	0.0076-0.0179	0.7-2.4	N
โรงเรียนพคุณวิทยา	8-13 มิ.ย. 65	0.97-2.61	1.46-2.29	0.0088-0.0188	0.4-2.2	SSW
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	0.61-2.19	0.95-1.96	0.0091-0.0199	0.6-2.3	NE
หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์	4-9 มิ.ย. 65	0.81-1.86	0.88-1.76	0.0079-0.0149	0.6-2.2	SSE
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	0.56-0.97	0.62-0.92	0.0065-0.0149	0.7-2.3	NE และ NNE
วัดโศการาม	4-9 มิ.ย. 65	0.81-1.85	0.88-1.76	0.0079-0.0144	0.5-2.2	SSE
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	0.60-0.97	0.68-0.95	0.0065-0.0154	0.7-2.3	NNE
มาตรฐาน		≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{3/}	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน				เมตรต่อวินาที

หมายเหตุ : ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส
^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538
^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-26 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน บริเวณใต้สถานีสำโรง (E15)

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ	วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}
		ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
บริเวณใต้สถานีสำโรง (E15)	4-9 มิ.ย. 65	0.021-0.043
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	0.024-0.041
มาตรฐาน ^{2/}		≤ 0.12
หน่วย		มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

หมายเหตุ: ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส
^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนที่พิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

ตารางที่ 3-27 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

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

สถานีติดตามตรวจสอบ	วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L _{Aeq} 1 hour	L _{Aeq} 24 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Adn}
สภ.ลำไทรเหนือ	ระยะก่อสร้าง					
	18-23 มี.ค. 60	-	67.7-68.9	79.3-97.6	56.5-65.8	73.5-74.7
	10-15 มิ.ย. 60	-	68.2-69.6	80.0-94.4	58.3-66.9	73.9-76.0
	9-14 ก.ย. 60	-	69.1-69.7	69.4-80.6	54.4-67.2	74.6-75.4
	10-15 ธ.ค. 60	-	69.2-70.9*	82.7-105.7	59.1-68.1	75.1-77.2
	3-8 มี.ค. 61	-	69.6-70.7*	83.7-97.6	56.5-67.8	75.4-76.5
	2-7 มิ.ย. 61	-	70.4*-71.3*	82.5-100.9	56.4-70.3	76.0-76.7
	8-13 ก.ย. 61	-	70.1*-71.7*	84.7-106.9	57.4-69.7	76.2-76.5
	2-7 ธ.ค. 61	-	69.5-70.4*	81.7-99.6	57.1-67.4	75.5-75.8
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	63.6-72.3	68.7-69.1	80.3-98.4	53.3-66.6	73.7-74.5
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	62.2-73.2	67.4-73.2*	80.0-96.2	53.5-66.9	72.3-73.0
หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์	ระยะก่อสร้าง					
	18-23 มี.ค. 60	-	72.1*-73.5*	83.6-105.1	51.8-70.2	77.4-80.2
	10-15 มิ.ย. 60	-	72.7*-74.3*	81.3-101.2	54.4-71.3	78.0-81.5
	9-14 ก.ย. 60	-	75.7*-76.8*	80.2-93.2	56.2-78.1	80.2-82.0
	10-15 ธ.ค. 60	-	72.6*-74.6*	82.8-105.3	54.2-72.3	77.6-78.2
	3-8 มี.ค. 61	-	73.4*-74.1*	45.1-98.9	54.3-72.0	78.5-78.9
	2-7 มิ.ย. 61	-	72.4*-72.7*	84.4-102.1	51.8-73.0	77.8-78.1
	8-13 ก.ย. 61	-	70.7*-72.1*	80.7-101.9	51.3-71.6	74.4-77.8
	2-7 ธ.ค. 61	-	70.6*-71.4*	82.6-104.5	48.5-68.8	75.9-77.1
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	57.8-70.4	66.0-68.2	71.3-92.0	47.1-66.3	70.0-74.7
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	54.0-66.3	60.3-61.9	67.0-89.7	47.9-61.5	64.6-66.8
โรงเรียนพคุณวิทยา	ระยะก่อสร้าง					
	18-23 มี.ค. 60**	-	68.5-70.2*	82.7-101.6	59.4-66.9	74.6-75.7
	10-15 มิ.ย. 60**	-	65.1-67.1	77.4-102.2	52.9-64.9	70.6-72.7
	9-14 ก.ย. 60**	-	68.3-69.4	79.6-101.1	56.4-67.5	73.7-74.5
	10-15 ธ.ค. 60**	-	68.6-70.8*	78.0-101.9	58.1-68.7	74.3-76.3
	3-8 มี.ค. 61**	-	68.6-70.2*	81.1-101.8	58.6-68.9	74.0-75.3
	2-7 มิ.ย. 61**	-	67.4-68.5	79.5-99.3	56.4-66.9	72.4-73.6
	8-13 ก.ย. 61**	-	67.8-69.5	79.6-106.4	61.0-69.8	73.6-75.1
	2-7 ธ.ค. 61**	-	68.3-69.7	81.0-101.2	54.3-67.8	73.6-75.5
	ระยะดำเนินการ					
	8-13 มิ.ย. 65***	57.8-70.4	68.3-68.8	78.3-101.7	47.1-66.3	70.0-74.7
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65***	62.7-71.8	69.0-69.9	80.2-95.7	47.3-68.1	74.0-75.3
มาตรฐาน ¹		-	≤ 70	≤ 115	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-27 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางซื่อ-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565

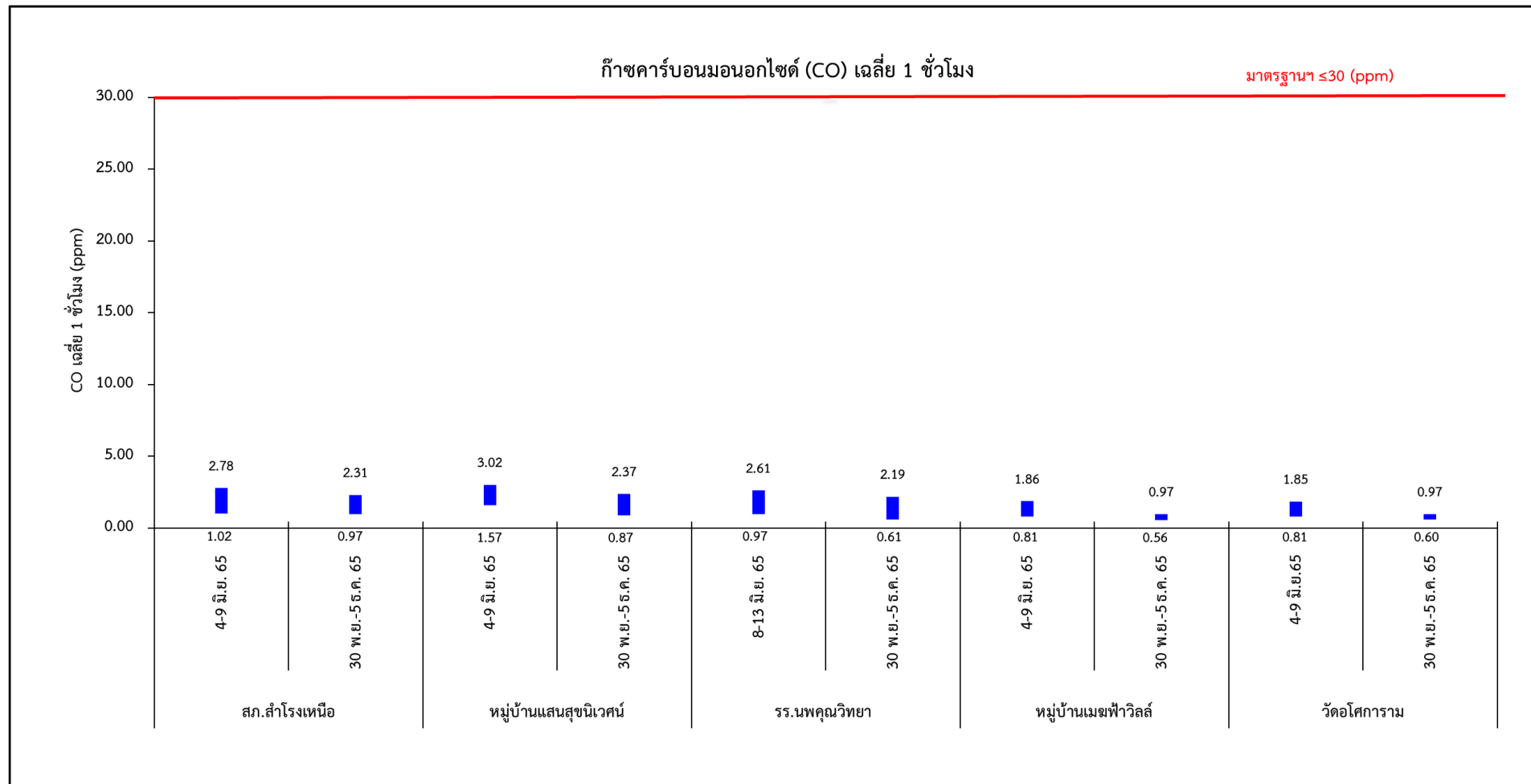
จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L _{Aeq} 1 hour	L _{Aeq} 24 hour	L _{Amax}	L _{A90}	L _{Adn}
หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์	ระยะก่อสร้าง					
	18-23 มี.ค. 60	-	52.7-58.2	54.9-95.5	38.8-48.2	58.1-68.2
	10-15 มิ.ย. 60	-	55.4-62.2	66.8-98.5	41.0-64.1	61.9-64.1
	9-14 ก.ย. 60	-	51.6-57.2	63.4-93.3	38.0-51.3	59.3-61.0
	10-15 ธ.ค. 60	-	55.6-59.4	63.1-99.2	38.6-54.1	60.2-63.7
	3-8 มี.ค. 61	-	55.1-57.0	63.8-97.2	39.7-52.7	59.9-62.0
	2-7 มิ.ย. 61	-	53.9-59.2	64.0-99.7	39.0-53.9	59.6-62.2
	8-13 ก.ย. 61	-	53.6-56.5	62.9-92.5	37.3-49.3	59.0-61.0
	2-7 ธ.ค. 61	-	53.9-61.0	62.2-104.5	36.7-47.5	58.2-63.2
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	43.2-58.9	51.9-52.7	63.0-88.8	36.6-46.0	56.7-59.9
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	48.3-61.6	56.4-57.6	70.2-87.0	41.1-50.7	61.0-62.7
วัดโคกการาม	ระยะก่อสร้าง					
	18-23 มี.ค. 60	-	56.4-59.7	58.9-97.4	44.0-55.3	63.3-64.5
	10-15 มิ.ย. 60	-	54.3-59.2	59.9-94.3	41.8-51.7	60.2-60.8
	9-14 ก.ย. 60	-	53.5-57.9	58.3-92.8	42.5-51.9	60.8-64.2
	10-15 ธ.ค. 60	-	57.0-61.7	64.2-93.8	42.3-50.0	60.8-69.6
	3-8 มี.ค. 61	-	56.1-61.1	64.5-93.1	43.4-55.1	62.6-66.1
	2-7 มิ.ย. 61	-	54.6-58.3	61.5-97.5	41.7-52.5	58.8-61.7
	8-13 ก.ย. 61	-	54.5-57.3	63.5-105.2	43.4-56.2	58.6-63.7
	2-7 ธ.ค. 61	-	54.3-59.8	62.4-93.8	41.5-49.4	59.3-62.5
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	43.4-58.8	52.9-55.0	60.7-89.7	37.6-50.2	58.9-60.4
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	50.0-59.0	55.0-56.5	64.0-82.7	46.8-52.6	61.1-62.3
บริเวณใต้สถานีสำโรง (E15)	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	63.3-72.3	68.7-69.1	80.3-96.7	53.3-66.4	73.7-74.5
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	62.5-70.3	68.1-68.3	78.9-98.8	52.9-65.8	73.1-73.9
มาตรฐาน ¹		-	≤ 70	≤ 115	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

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

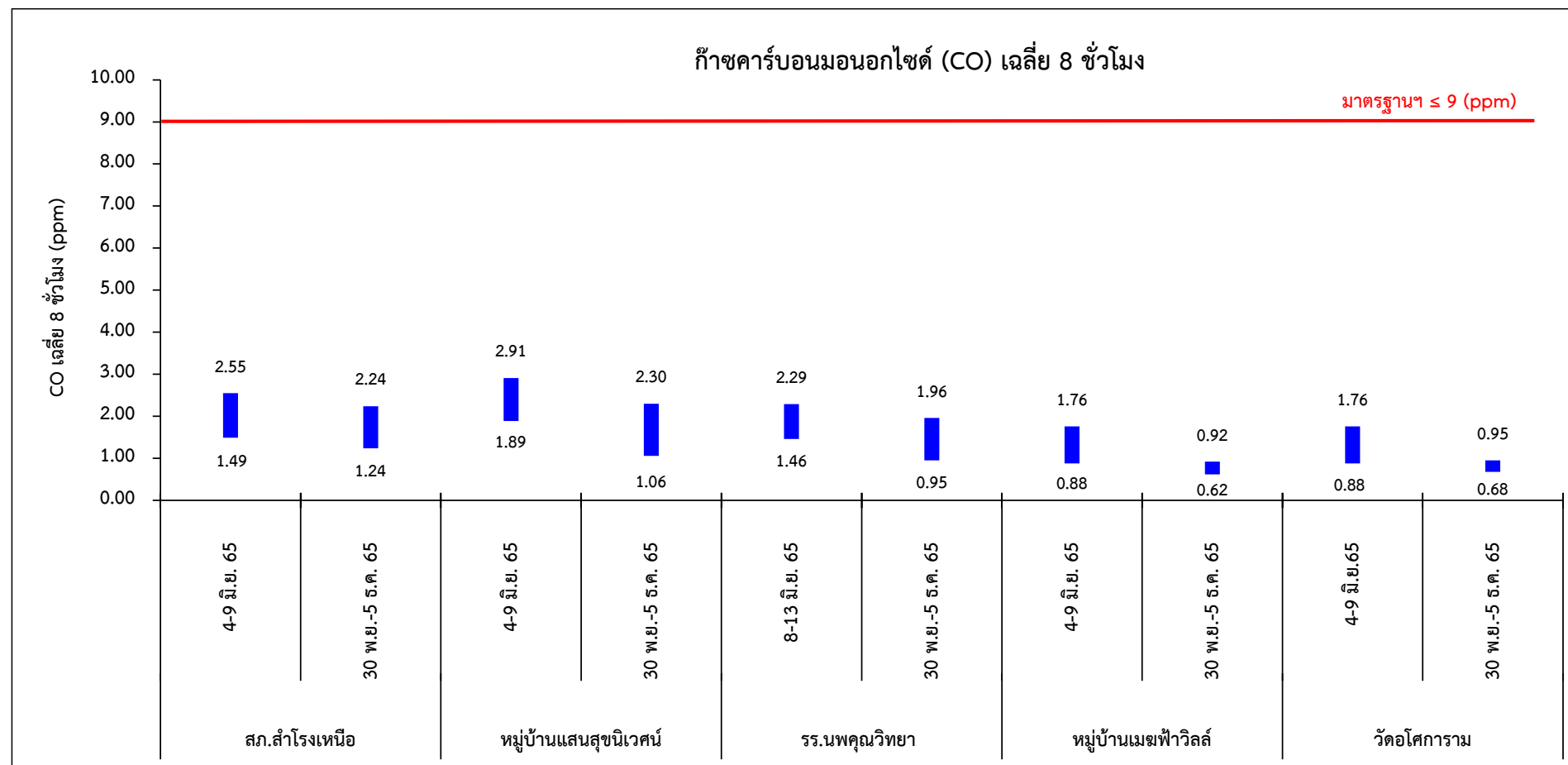
ตารางที่ 3-28 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ							ค่ามาตรฐาน ^{1/}
			16 มิ.ย. 65	22 ก.ค. 65	16 ส.ค. 65	13 ก.ย. 65	11 ต.ค. 65	15 พ.ย. 65	14 ธ.ค. 65	
บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อย สู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	8.3	8.2	7.5	8.6	8.7	8.4	7.7	5.0-9.0
	บีโอดี	mg/L	2.5	3.8	ตรวจไม่พบ	5.3	4.0	4.6	5.2	≤30
	ซัลไฟด์	mg/L	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	<0.5	≤1.0
	ทีเคเอ็น	mg/L	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	≤35
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	19.8	14.1	29.7	13.6	21.1	19.9	25.6	≤40
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	994	436	702	452	352	1,367	1,317	500*
	ตะกอนหนัก	mg/L	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	≤0.5
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	≤20
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100 ml	21	1,300	21,000	110	13,000	1,700	330	-

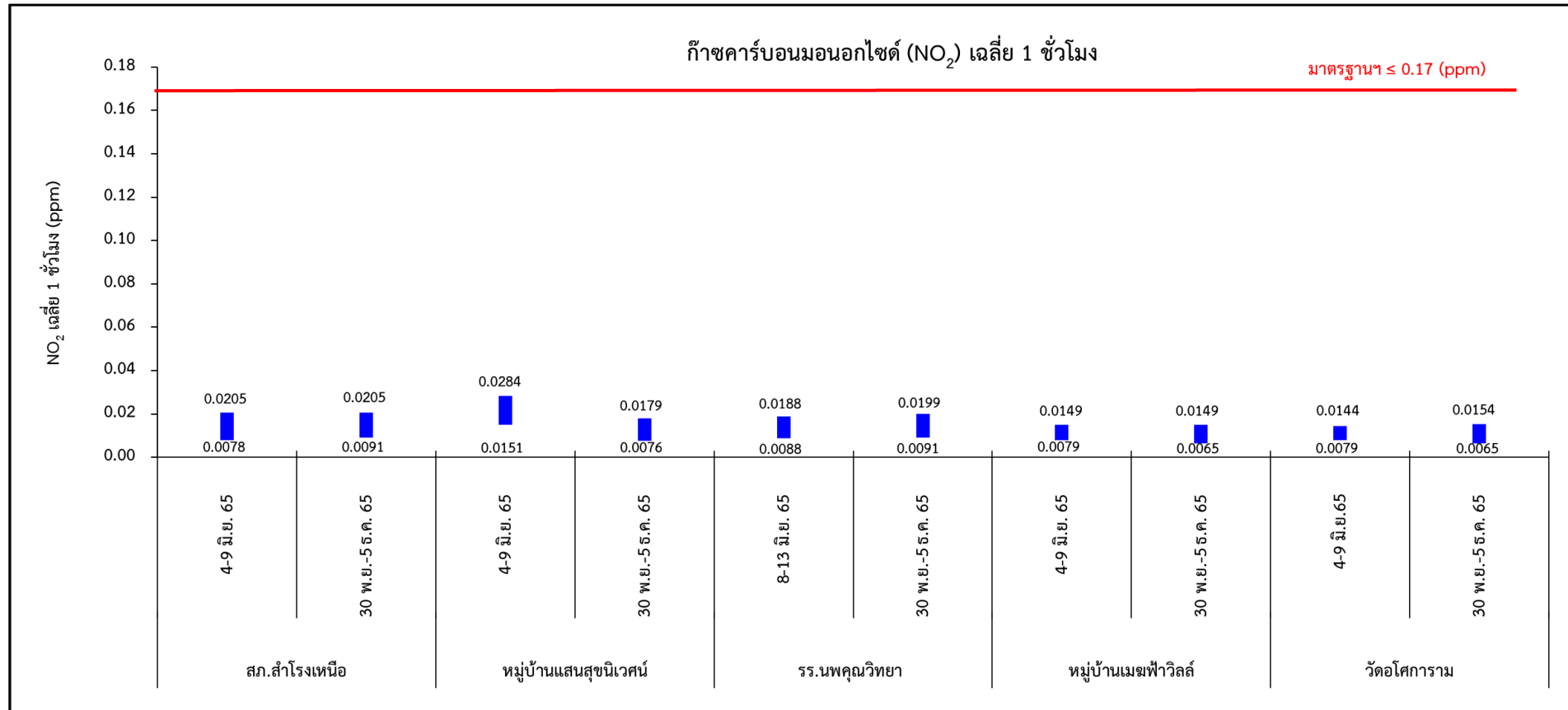
หมายเหตุ : ^{1/} เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548
500* : ค่าที่เพิ่มจากปริมาณสารละลายในน้ำใช้ปกติ (มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปานครหลวงได้กำหนดค่าของแข็งละลายทั้งหมดที่เหลือจากการระเหยเท่ากับ 1,000 mg/L)
<LOQ : LIMIT OF QUANTITATION (ทีเคเอ็น ≥ 1.5 และ<5.0 mg/L)



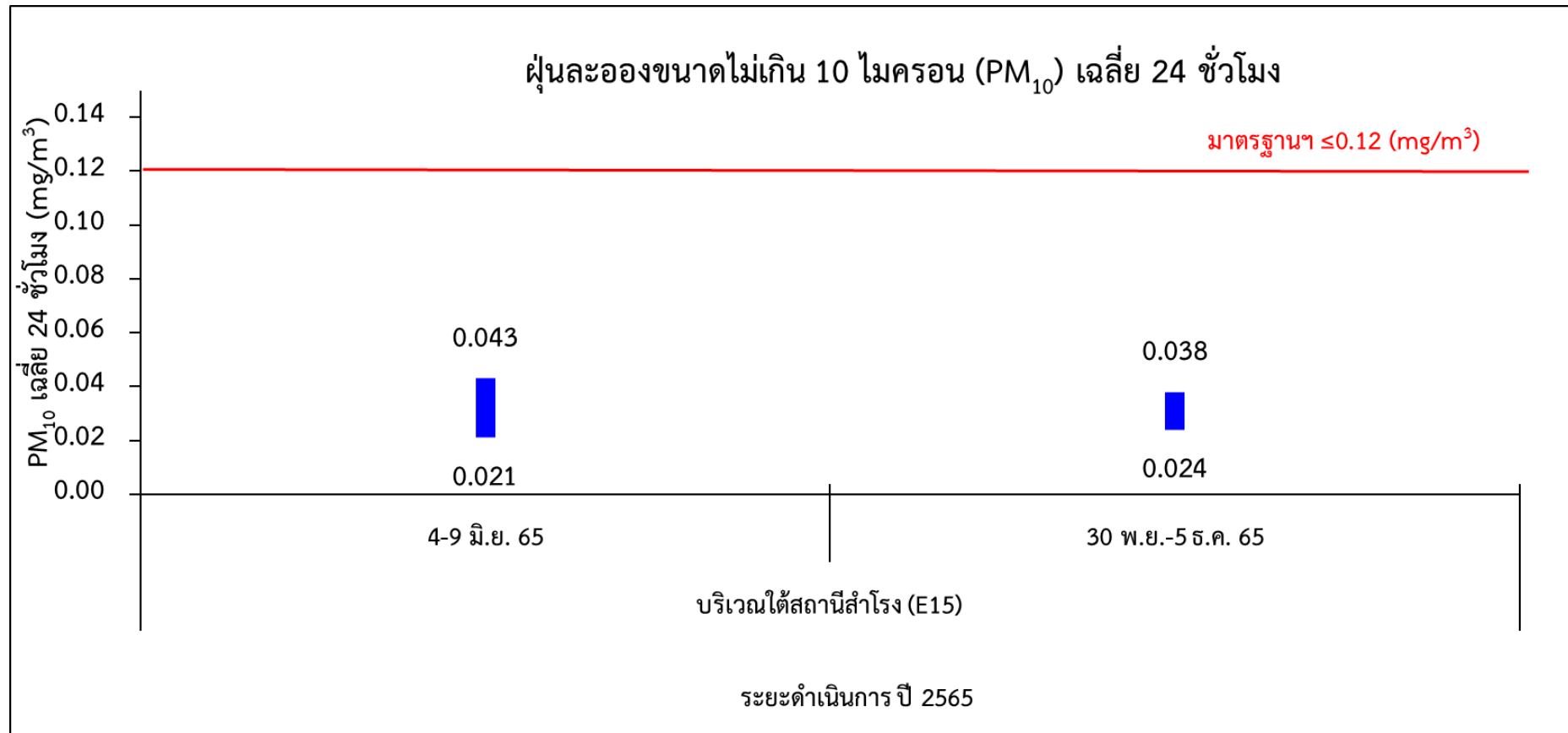
รูปที่ 3-15 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565



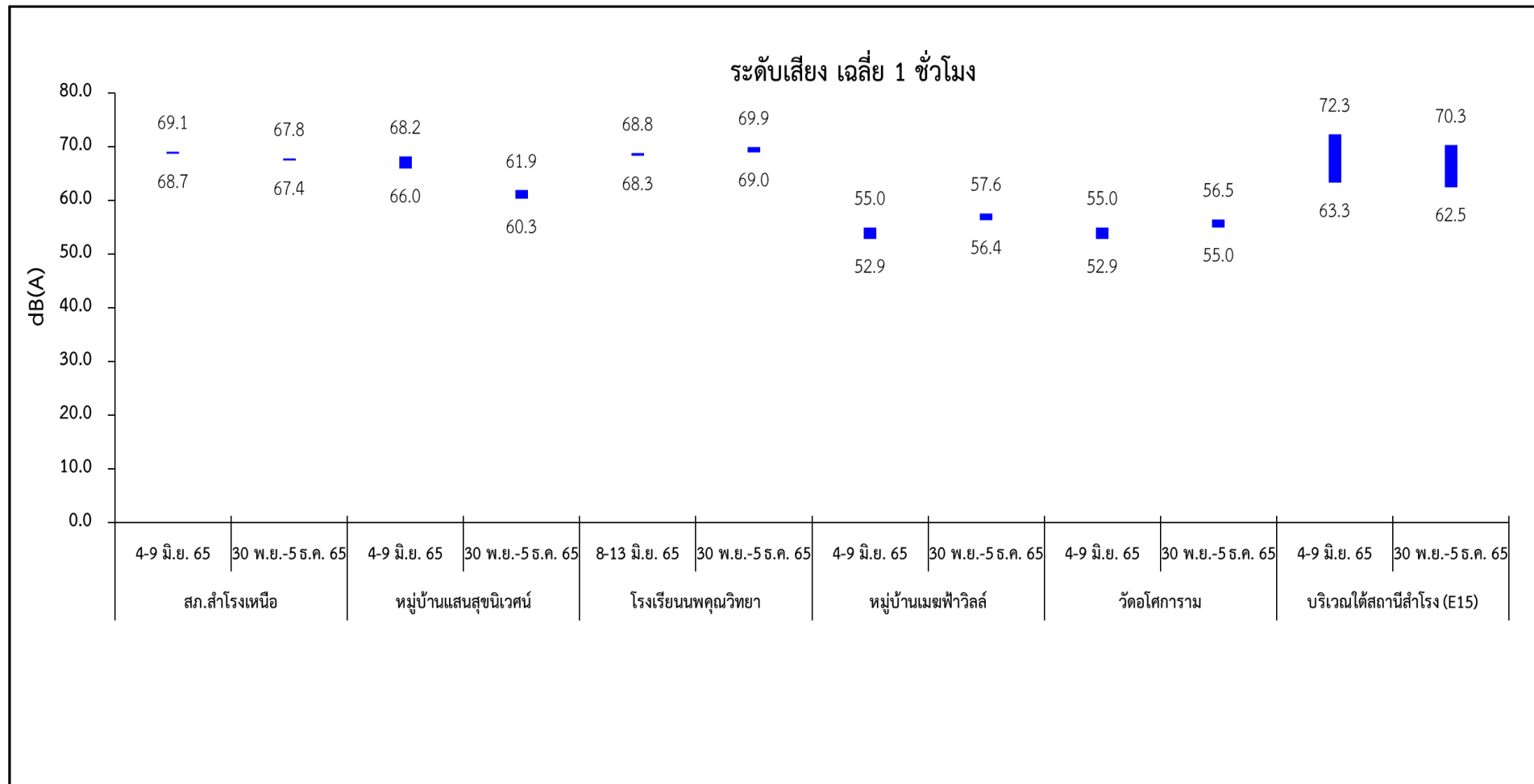
รูปที่ 3-16 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565



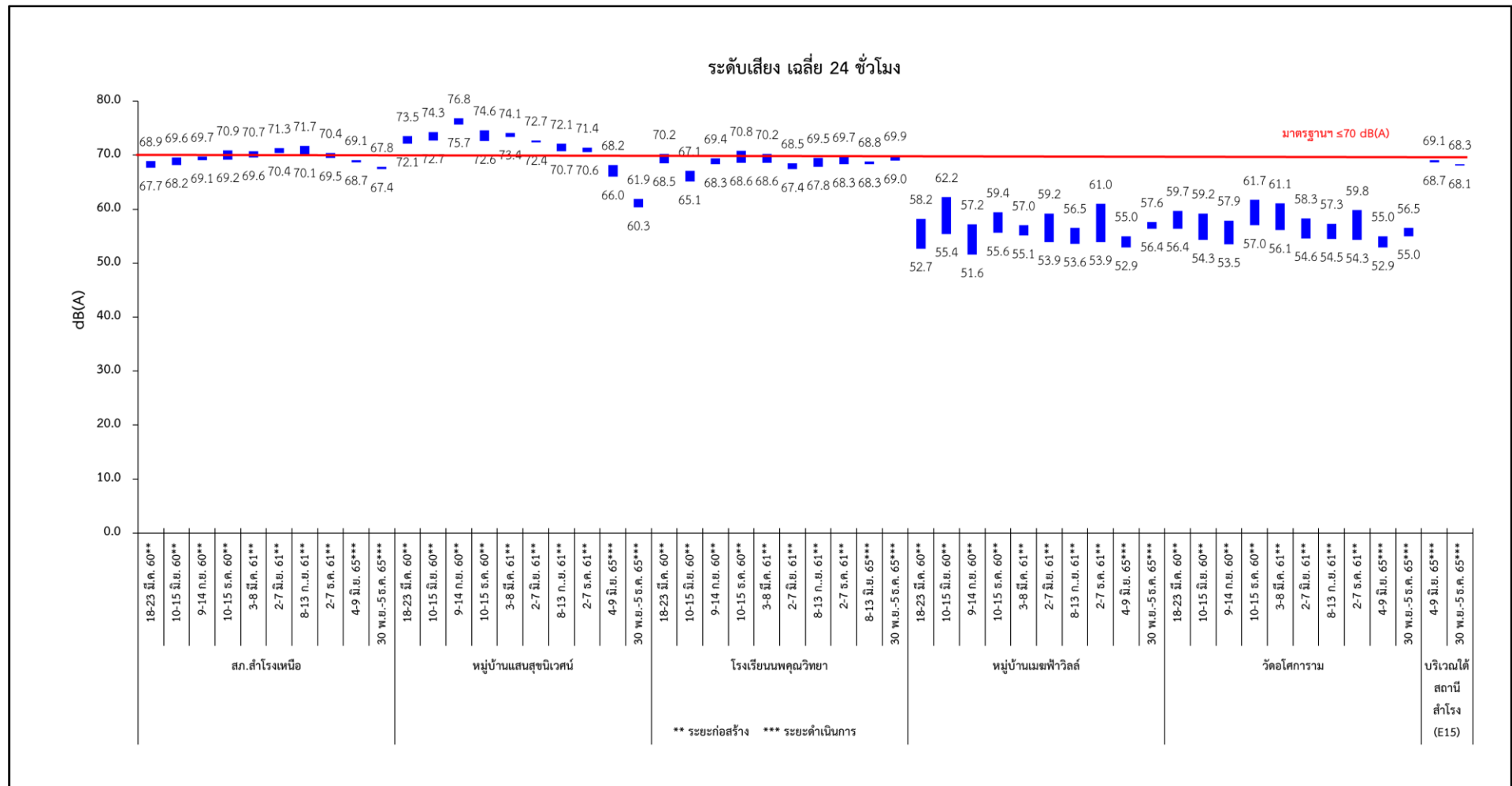
รูปที่ 3-17 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565



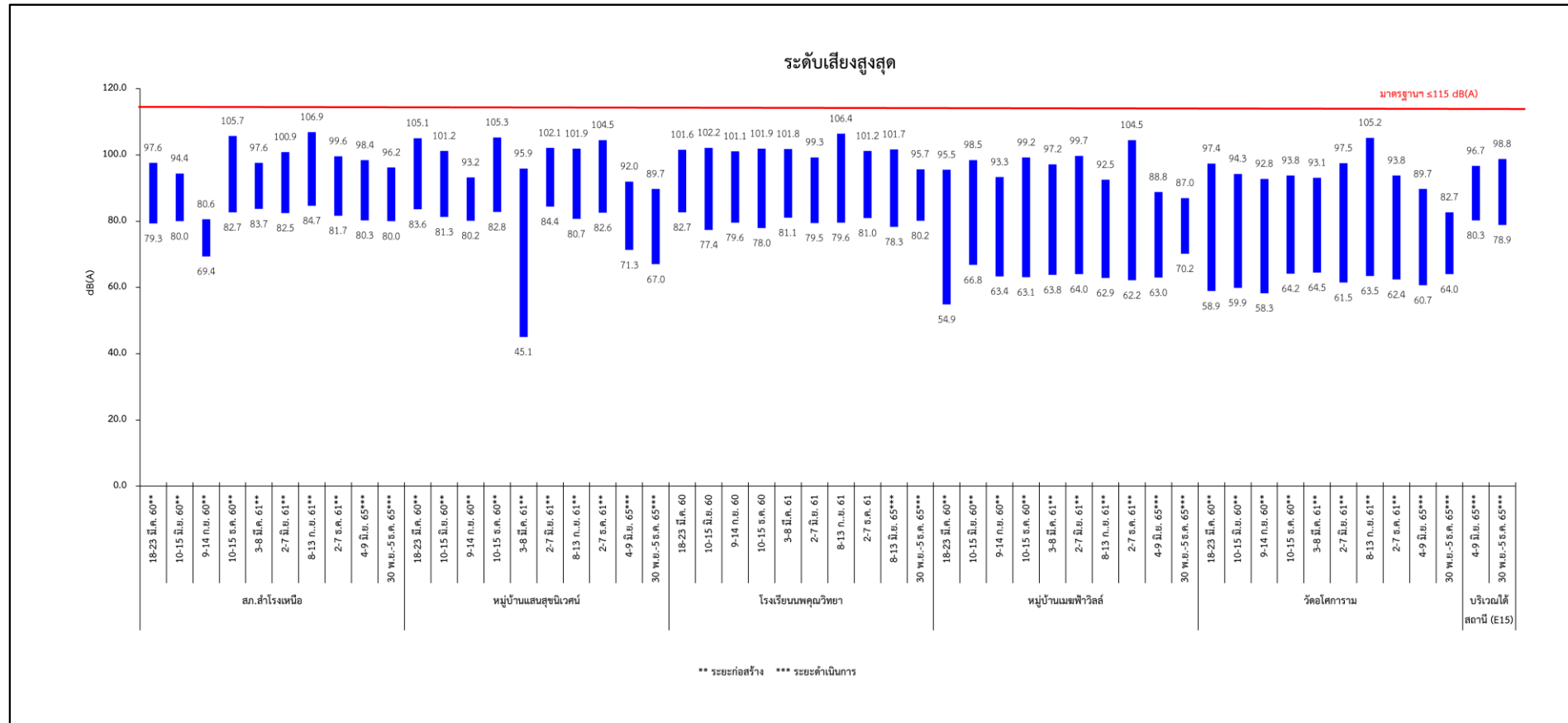
รูปที่ 3-18 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-19 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565

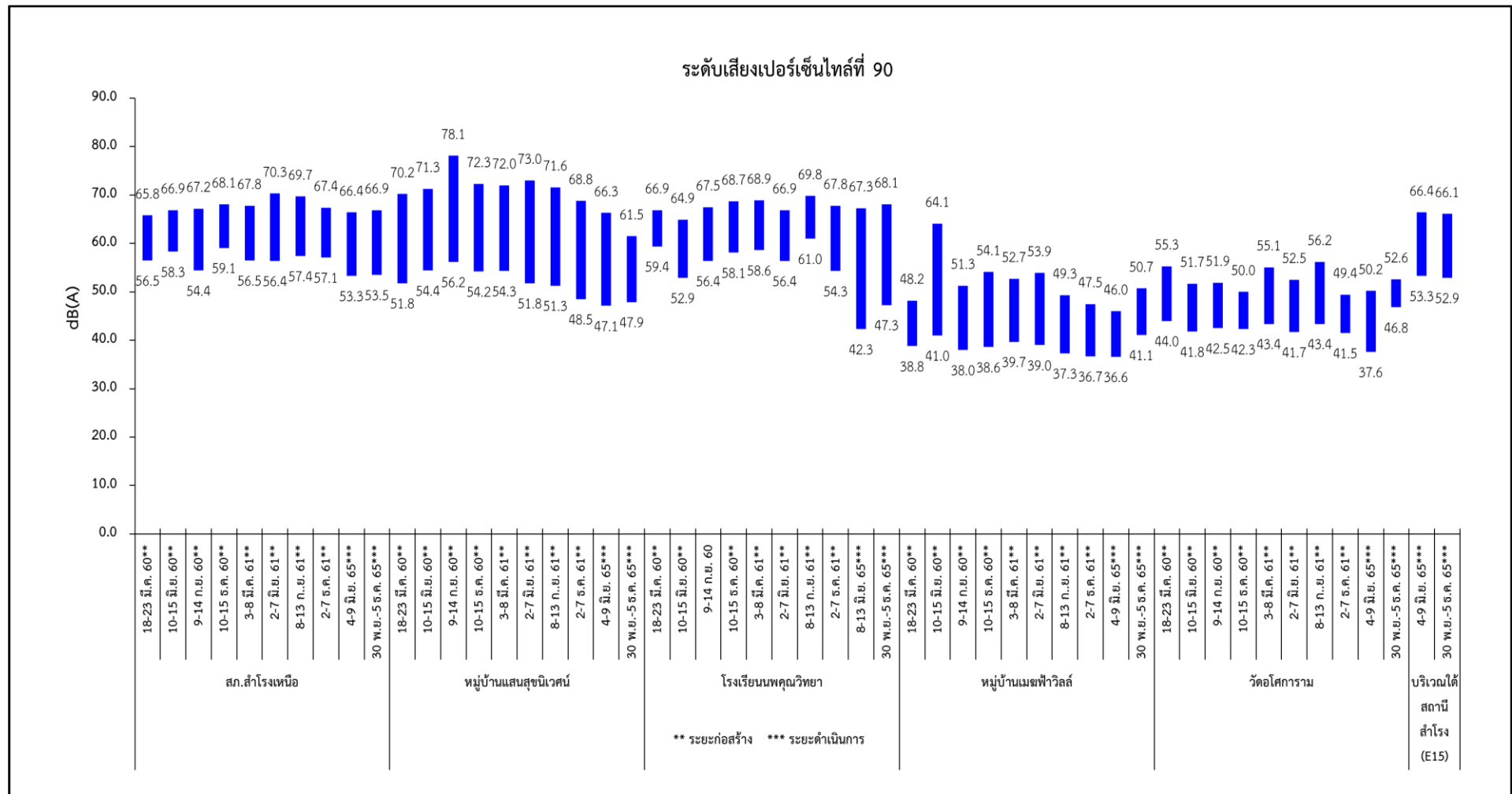


รูปที่ 3-20 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565



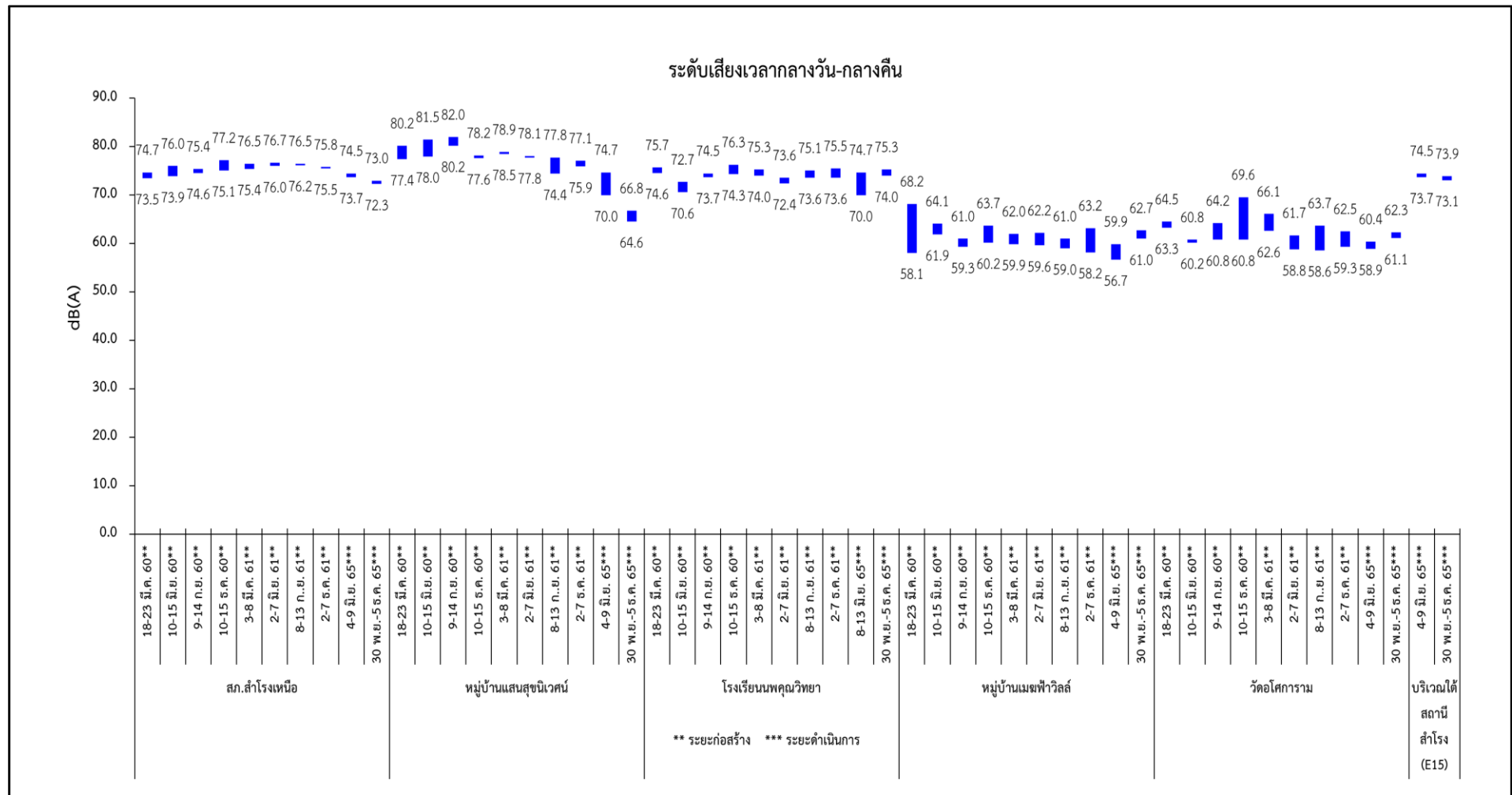
รูปที่ 3-21 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด

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

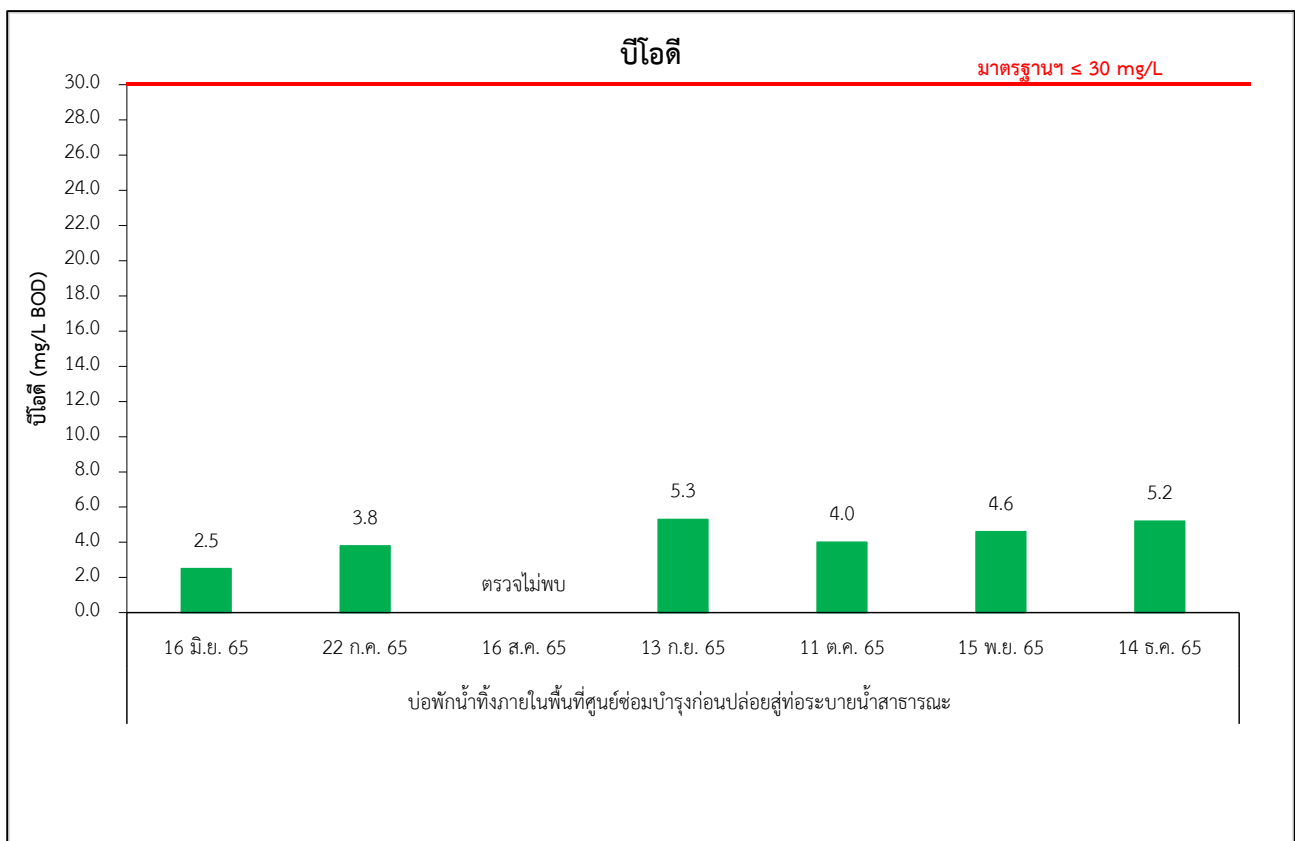
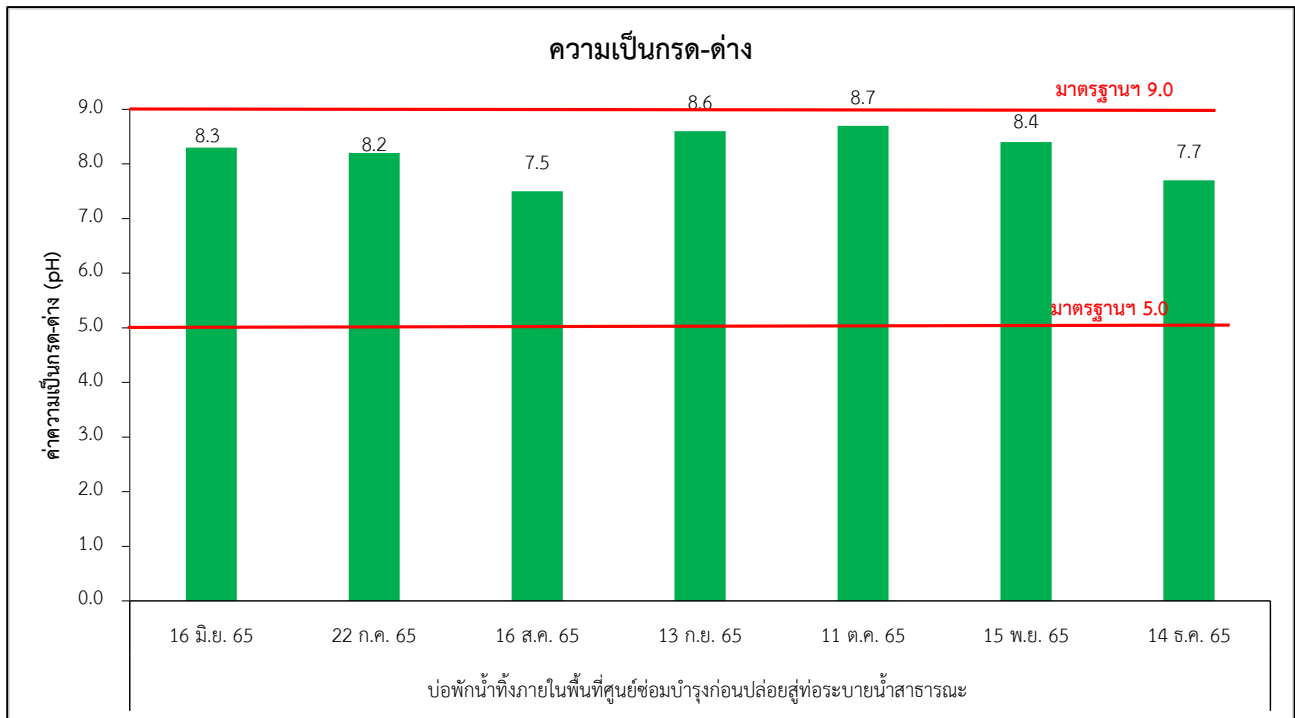


รูปที่ 3-22 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90

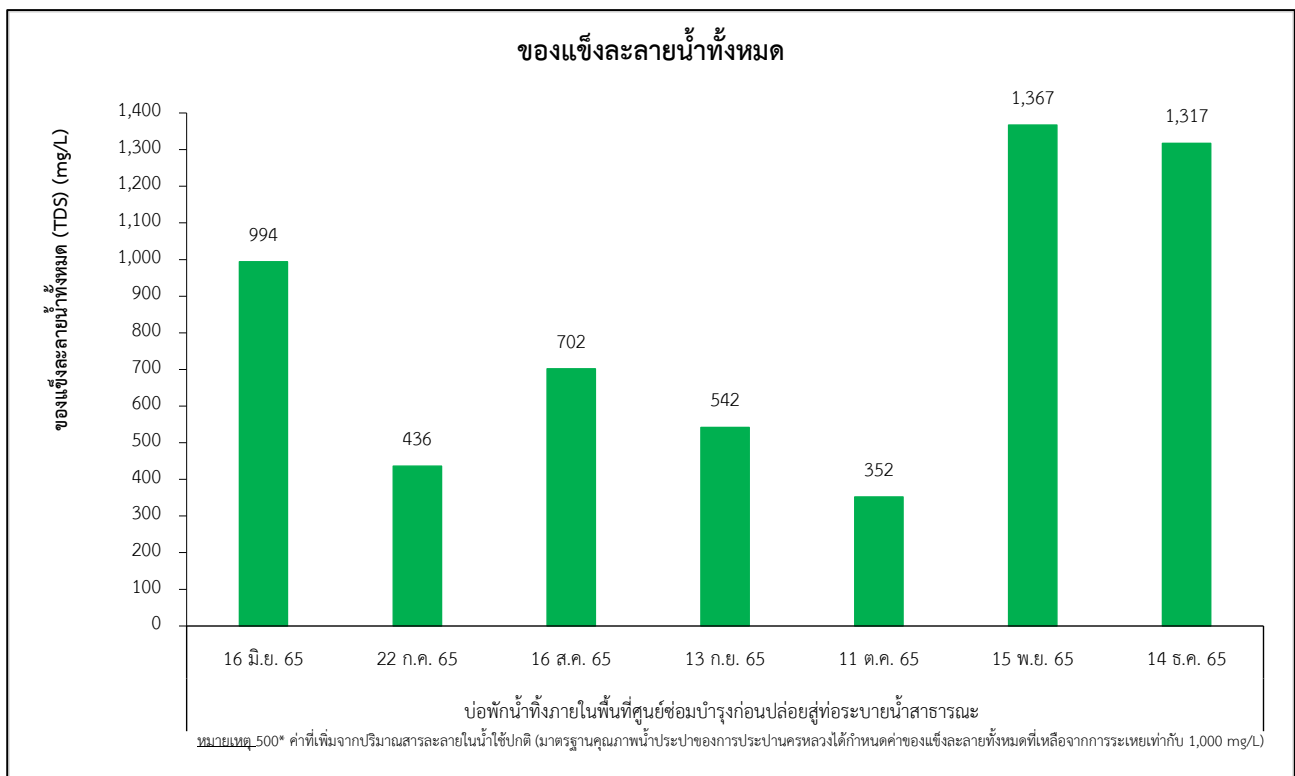
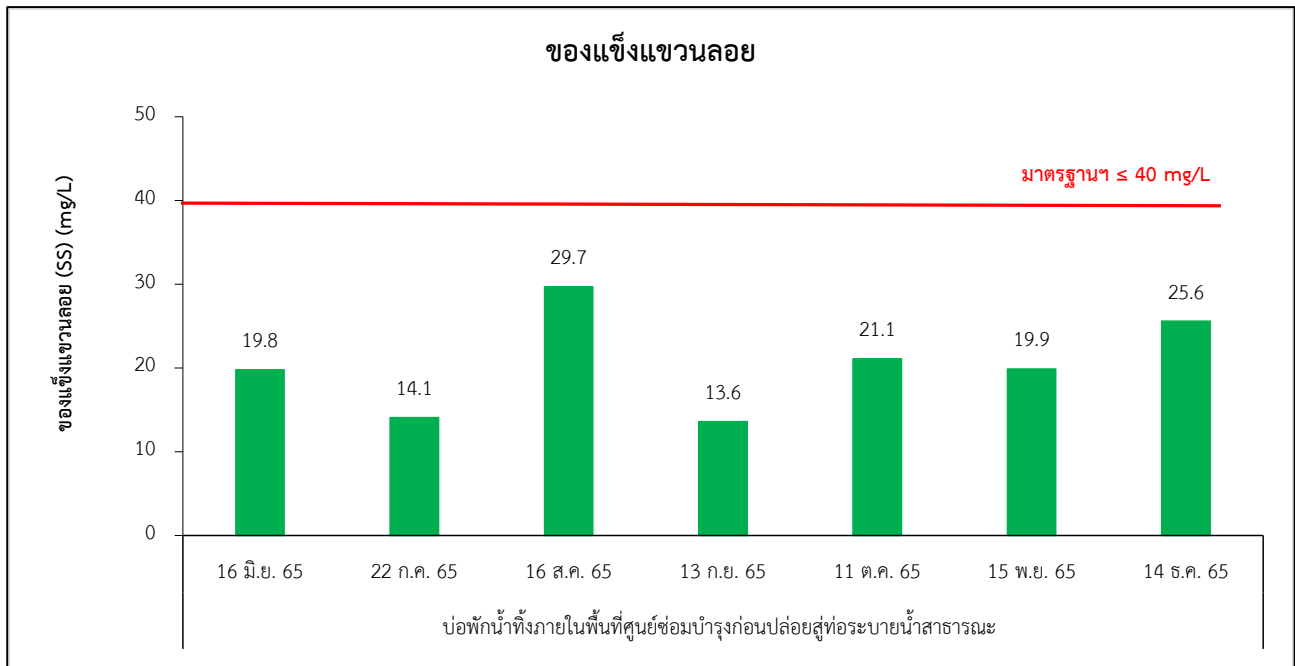
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565



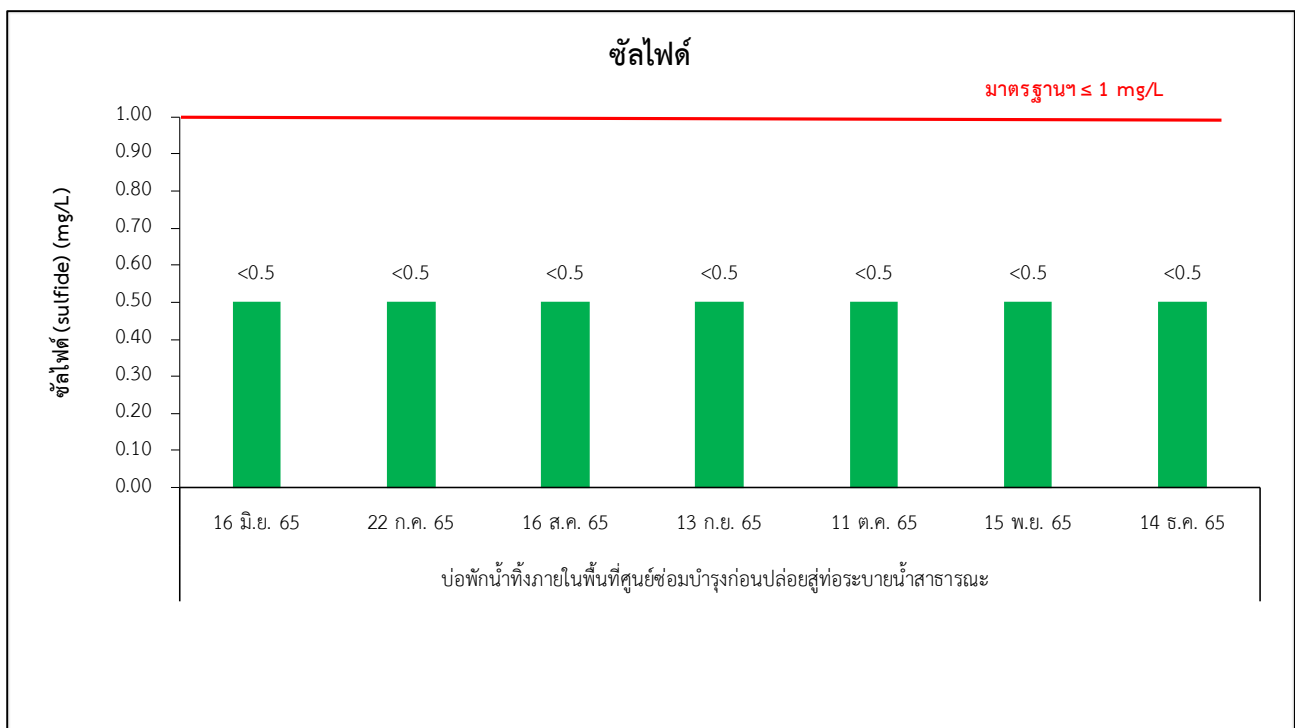
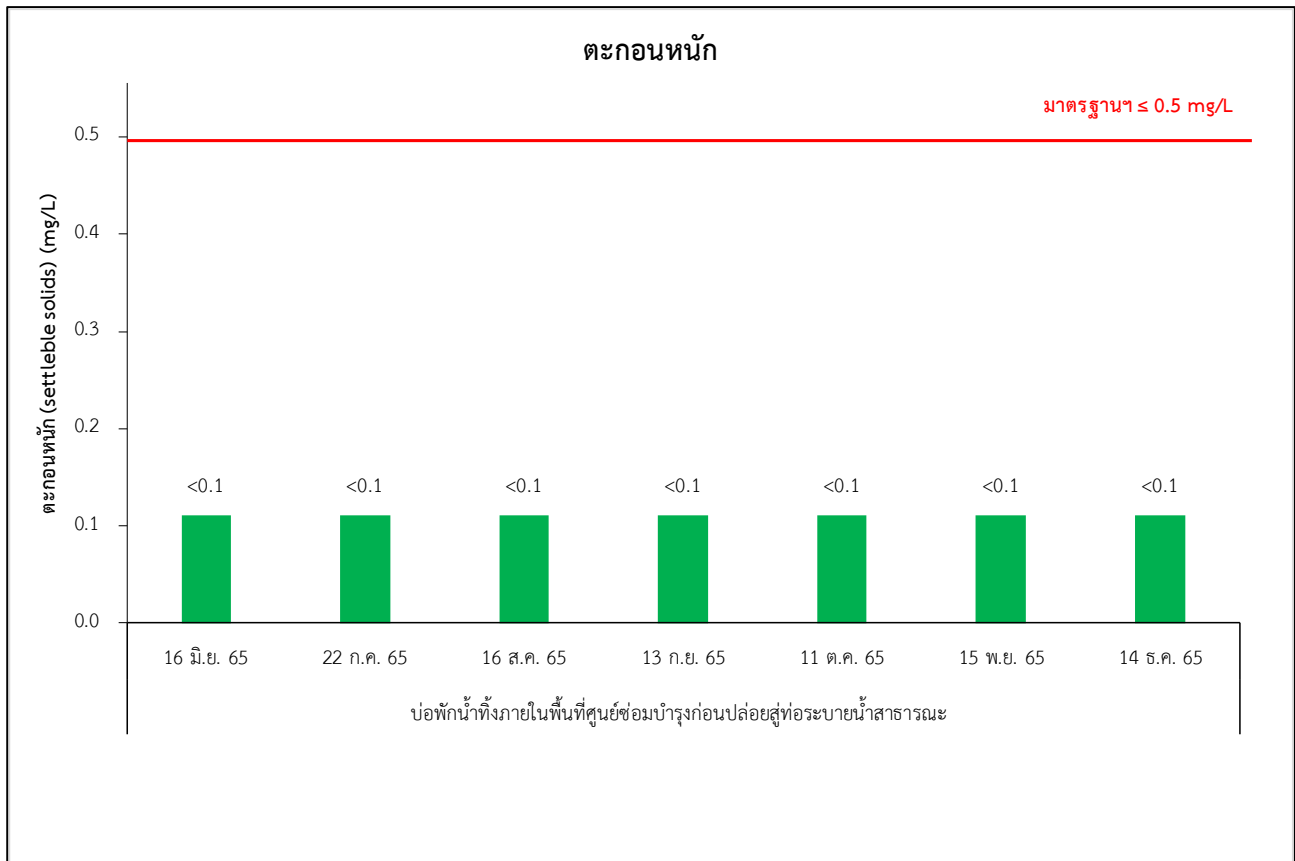
รูปที่ 3-23 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565



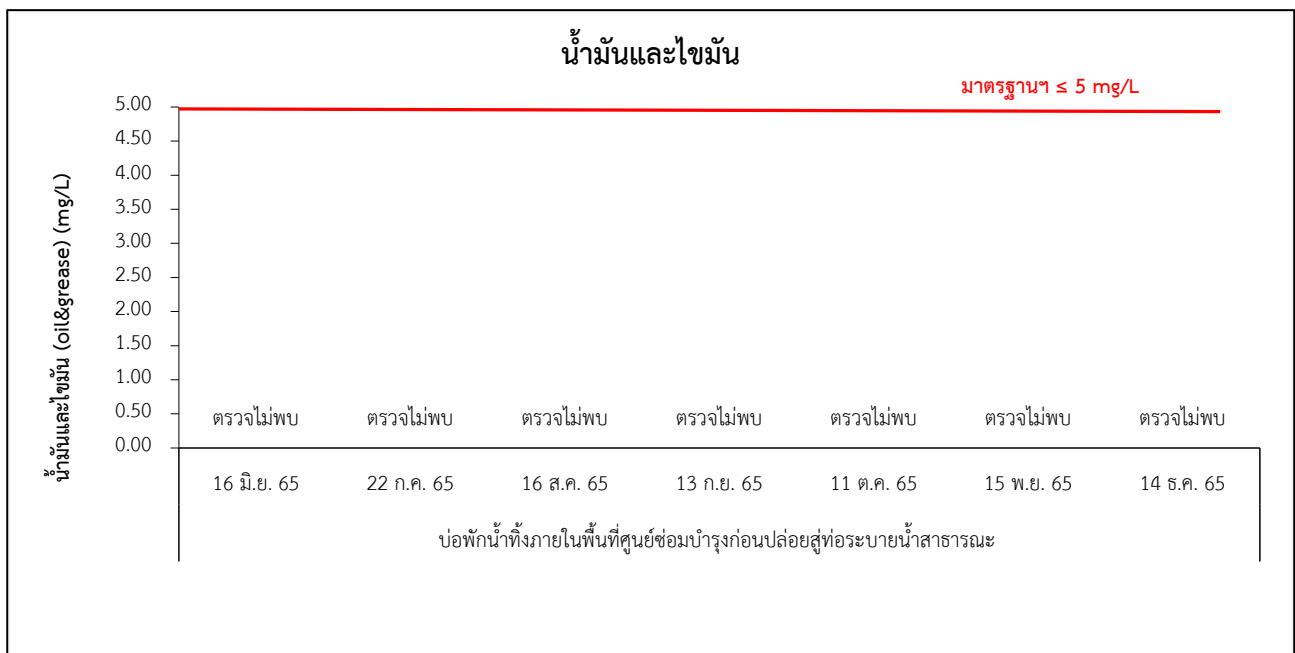
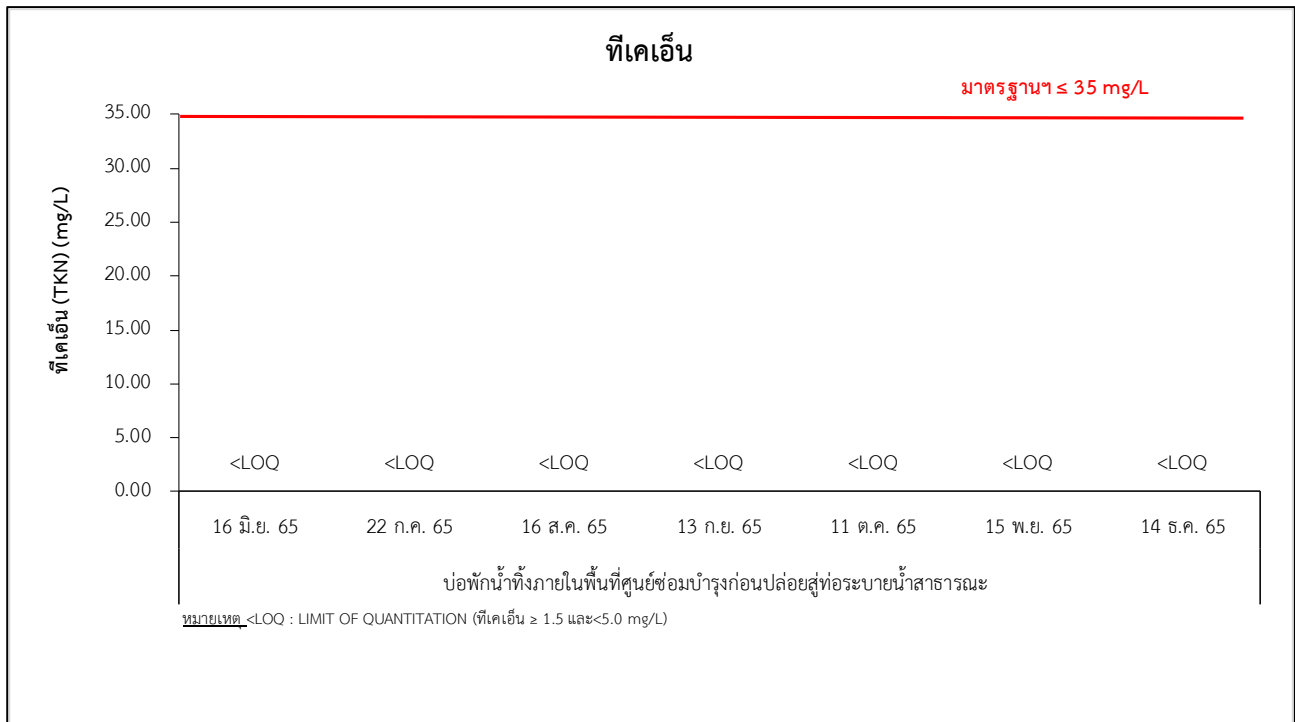
รูปที่ 3-24 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565



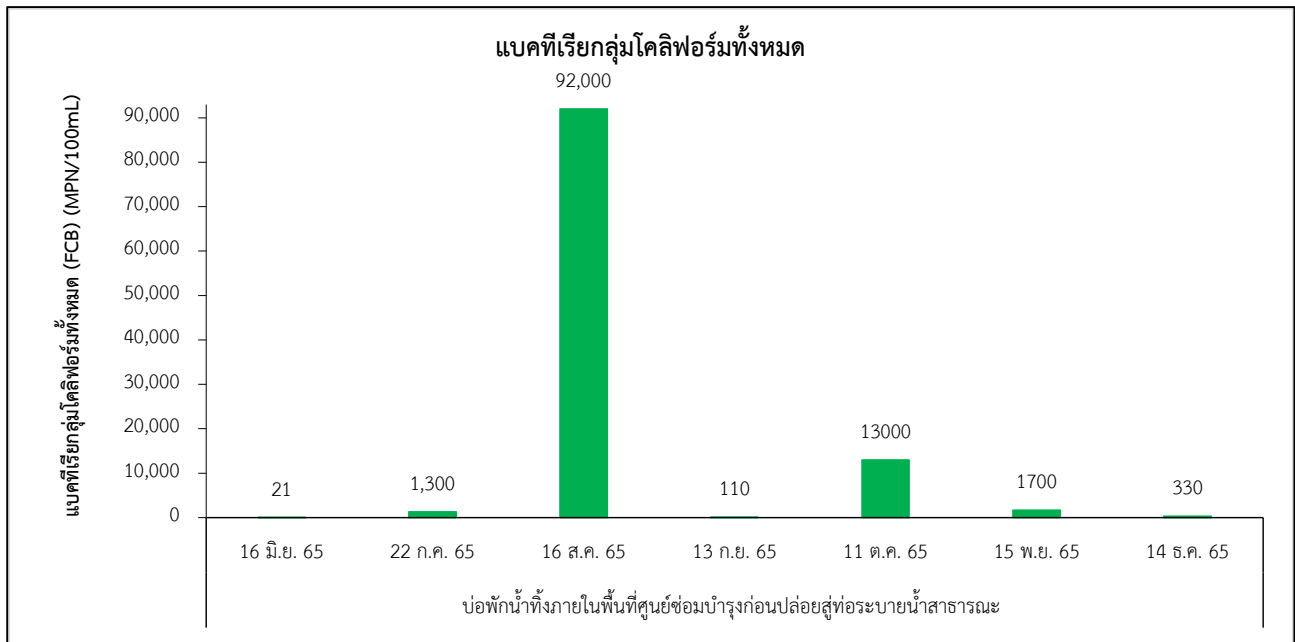
**รูปที่ 3-24 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้ง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565**



รูปที่ 3-24 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565



**รูปที่ 3-24 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565**



**รูปที่ 3-24 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้ง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565**