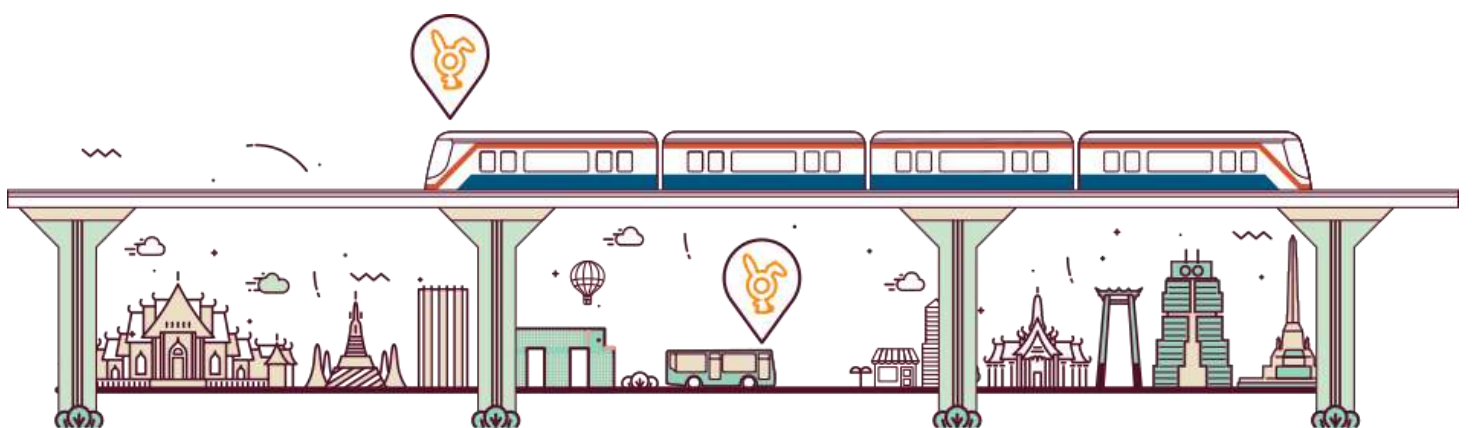


บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำผิวดิน การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
1. ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่				
1.1 คุณภาพอากาศ	<p><u>จำนวน 6 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> โรงเรียนหอวัง วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) 	<ul style="list-style-type: none"> ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	วันที่ 14-19 ธ.ค. 65
	<ul style="list-style-type: none"> สถานีรัชโยธิน (N11) สถานีสายหยุด (N19) สถานีสะพานใหม่ (N20) 	<ul style="list-style-type: none"> ก๊าซมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-Hydrocarbon) ความเร็วและทิศทางลม 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 3 ปี (4 ครั้ง/ปี) 	วันที่ 20-25 ส.ค. 65 และ วันที่ 14-19 ธ.ค. 65
1.2 เสียง	<p><u>จำนวน 8 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> โรงเรียนหอวัง สถาบันพัฒนาสุขภาพเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน) วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์ 	<ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{Aeq} 1 hour) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{Aeq} 24 hours) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) - ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	วันที่ 14-19 ธ.ค. 65
	<ul style="list-style-type: none"> สถานีรัชโยธิน (N11) สถานีสายหยุด (N19) สถานีสะพานใหม่ (N20) 		<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 3 ปี (4 ครั้ง/ปี) 	วันที่ 20-25 ส.ค. 65 และ วันที่ 14-19 ธ.ค. 65

ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
1.3 การสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	● พนักงานพื้นที่โครงการ	- ข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน - รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน	- ดำเนินการตรวจสอบสุขภาพ ปีละ 1 ครั้ง	วันที่ 7-9 มี.ค., วันที่ 21-25 มี.ค. และวันที่ 28-30 มี.ค. 65
	● สถานีบริการสาธารณสุขใกล้เคียง	- บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัย ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (ร.ง.504)	- รวบรวมข้อมูล ปีละ 1 ครั้ง	ดำเนินการรวบรวมข้อมูล ในช่วงเดือน ธ.ค. 65
1.4 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	● แนวเส้นทางโครงการ ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน ช่วงหมอชิต- สะพานใหม่ หัวหน้าครัวเรือน, สถานประกอบการ, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง ,ศาสนสถาน, หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และ ผู้ให้บริการ	- ทศคดีต่อการเปิดใช้เส้นทาง - ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ - ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	- สำรวจความพึงพอใจ ปีละ 1 ครั้ง ในระยะ 2 ปีแรก ของการเปิดดำเนินการ (ให้ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุดราชการ)	วันที่ 12-17 ก.ค. 65 (ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุด)
2. ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4				
2.1 คุณภาพอากาศในบรรยากาศ ทั่วไป	<u>จำนวน 2 สถานี:</u> ● โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาล ภูมิพลอดุลยเดช (N21)) ● วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	- ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) - คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ก๊าซมอนิเทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-Hydrocarbon) - ความเร็วและทิศทางลม	- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)	วันที่ 14-19 ธ.ค. 65
2.2 ระดับเสียงทั่วไป	<u>จำนวน 2 สถานี:</u> ● โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาล ภูมิพลอดุลยเดช (N21)) ● วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	- ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L _{Aeq} 1 hour) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{Aeq} 24 hours) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L _{A90}) - ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L _{Adn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L _{Amax})	- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)	วันที่ 14-19 ธ.ค. 65

ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
2. ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 (ต่อ)				
2.3 คุณภาพน้ำทิ้ง	จำนวน 2 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> บ่อกักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ 	<ul style="list-style-type: none"> อุณหภูมิ ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ของแข็งแขวนลอย (SS) ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) บีโอดี (BOD) น้ำมันและไขมัน (Oil&Grease) แบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB) 	- ตรวจวัดทุก 4 เดือน (3 ครั้ง/ปี)	วันที่ 16 ส.ค. 65 และ วันที่ 15 พ.ย. 65
2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน	จำนวน 2 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> น้ำในคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ น้ำในคลองหกวา หลังจากที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ 	<ul style="list-style-type: none"> อุณหภูมิ ความเป็นกรด-ด่าง (pH) ของแข็งแขวนลอย (SS) ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) บีโอดี (BOD) น้ำมันและไขมัน (Oil&Grease) แบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB) ความลึกของคลอง 	- ตรวจวัดทุก 4 เดือน (3 ครั้ง/ปี)	วันที่ 16 ส.ค. 65 และ วันที่ 15 พ.ย. 65
2.5 การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> พนักงานพื้นที่โครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน 	- ดำเนินการตรวจสอบสุขภาพปีละ 1 ครั้ง	วันที่ 7-9 มี.ค., 21-25 มี.ค. และวันที่ 28-30 มี.ค. 65
	<ul style="list-style-type: none"> สถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) 	- รวบรวมข้อมูล ปีละ 1 ครั้ง	รวบรวมข้อมูลในช่วงเดือนธ.ค. 65

ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
2. ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 (ต่อ)				
2.6 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางโครงการ ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 หัวหน้าครัวเรือน, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง,หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ทศนคติต่อการเปิดใช้อาคารจอดและจร และศูนย์ซ่อมและควบคุมการเดินรถ - ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ 	- สำรวจความพึงพอใจปีละ 1 ครั้ง ในระยะ 5 ปีแรกของการเปิดดำเนินการ และหลังจากนั้นติดตามตรวจสอบทุกๆ 3 ปี (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ)	วันที่ 12-17 ก.ค. 65

3.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

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

การเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ได้ใช้วิธีการตรวจวัดตามระบบกราวิเมตริก (Gravimetric) ตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป (วันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2547) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ด้วยเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศชนิดไฮโวลุ่ม (High Volume Air Sampler) (ดังรูปที่ 3-1) ดำเนินการเก็บตัวอย่างในภาคสนามแล้วนำตัวอย่างกลับมาวิเคราะห์ปริมาณความเข้มข้นฝุ่นละอองรวม การดำเนินงานทุกขั้นตอนเป็นไปตามขั้นตอนที่ได้กำหนดไว้ในวิธีการขอการรับรอง มอก. 17025 (ISO/IEC 17025) โดยขั้นตอนที่สำคัญๆ สรุปได้ดังนี้

- เตรียมเครื่องเก็บตัวอย่างแบบ High Volume Air Sampler ตรวจสอบสภาพของเครื่องเก็บตัวอย่างและสภาพหัวคัดเลือกขนาดฝุ่นละอองก่อนนำออกไปปฏิบัติงาน
- เตรียมกระดาศกรองขนาด 8 x 10 นิ้ว โดยจะต้องตรวจสอบความไม่สมบูรณ์ของกระดาศกรอง เช่น รอยแตก ร้าว รอยฉีกขาด รูพรุน สีของกระดาศกรองที่เปลี่ยนไป และกระดาศกรองไม่เรียบเสมอกัน เมื่อทำการตรวจสอบแล้วพบว่ากระดาศกรองไม่มีความบกพร่องดังกล่าว จึงนำกระดาศกรองมาประทับหมายเลขบนขอบกระดาศทำการอบกระดาศกรองในตู้ควบคุมความชื้น (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 นำกระดาศกรองมาชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างที่มีความละเอียด 0.0001 กรัม (จำนวนทศนิยม 4 ตำแหน่ง) ที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว บันทึกค่าไว้ พร้อมเตรียมกระดาศกราฟวงกลมสำหรับบันทึกอัตราการไหลอากาศ (Record Chart)
- นำเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ของ U.S.EPA เช่น ต้องเป็นที่โล่ง ไม่มีสิ่งกีดขวางในรัศมี 10 เมตร ไม่อยู่ใกล้แหล่งกำเนิดอื่น ๆ เป็นต้น ติดตั้งเครื่องให้ช่องทางเข้าอากาศของเครื่องเก็บตัวอย่าง สูง 1.5-6.0 เมตรจากระดับพื้น บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ใน Field Data Sheet
- ทำการปรับเทียบ (Calibrate) เครื่องเก็บตัวอย่าง PM₁₀ ชนิด High Volume Air Sampler ซึ่งจะดำเนินการปรับเทียบด้วยชุดปรับเทียบอัตราการไหลของอากาศที่ผ่านการปรับเทียบกับมาตรฐานปฐมภูมิ (Primary Standard) ที่เรียกว่าชุดปรับเทียบ Orifice Flow Rate Transfer Standard หรือ Calibration Orifice (Standard Orifice) ที่ผ่านการตรวจสอบความถูกต้องแล้ว (Certified Orifice) ทำการปรับเทียบ ณ จุดเก็บตัวอย่าง และทำการปรับเทียบจำนวน 5 ค่าก่อนทำการเก็บตัวอย่างบันทึกผลการ Calibrate ไว้ใน Field Data Sheet นำมาสร้างกราฟมาตรฐานเพื่อคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (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
- เก็บตัวอย่างโดยการสูบอากาศผ่านกระดาศกรองด้วยอัตราการที่ 1.13 ลูกบาศก์เมตรต่อนาทีและตั้งเวลาเก็บตัวอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 24 ชั่วโมงเมื่อครบกำหนดเวลาเก็บตัวอย่าง บันทึกเวลาเครื่องหยุดทำงาน และนำกระดาศกรองออก

จากเครื่อง นำกระดาษกรอง กระดาษบันทึกอัตราการไหลของอากาศ และ Field Data Sheet กลับมายังห้องปฏิบัติการเพื่อทำการวิเคราะห์ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน

- เมื่อกระดาษกรองมาถึงห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ และวิจัพัฒนา จะนำกระดาษกรองไปทำการอบในตู้ควบคุมความชื้นเป็นเวลา 24 ชั่วโมง ± 30 นาที อีกครั้งหนึ่งโดยระหว่างอบความชื้นสัมพัทธ์ต้องอยู่ในช่วง 20-45 %RH โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน $\pm 5\%$ RH และอุณหภูมิอยู่ระหว่าง 15-30 องศาเซลเซียส โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน ± 3 องศาเซลเซียส เมื่อครบ 24 ชั่วโมง นำกระดาษกรองมาชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างที่มีความละเอียด 0.0001 กรัม (จำนวนทศนิยม 4 ตำแหน่ง) ที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว คำนวณน้ำหนักฝุ่นละอองบนกระดาษกรองตามหลักเกณฑ์ของ Pre and Post Weight Different
- คำนวณปริมาตรอากาศที่เก็บตัวอย่างกระดาษกรองจาก Flow Chart พร้อมกับผลจากการเปรียบเทียบ 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) ฝุ่นละอองรวม (Total Suspended Particulate: TSP)

การเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองรวม หรือฝุ่นละอองที่มีขนาดอนุภาคไม่เกิน 100 ไมครอน ใช้วิธี Gravimetric ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ด้วยเครื่อง High Volume Air Sampler (ดังรูปที่ 3-1) โดยทำการเก็บตัวอย่างในภาคสนามแล้วนำตัวอย่างกลับมาวิเคราะห์ปริมาณความเข้มข้นของฝุ่นละอองในห้องปฏิบัติการ การดำเนินงานทุกขั้นตอนเป็นไปตามขั้นตอนที่ได้กำหนดไว้ในเอกสารรับรอง มอก. 17025 (ISO/IEC 17025) โดยขั้นตอนที่สำคัญ ๆ สรุปได้ดังนี้

- เตรียมเครื่องเก็บตัวอย่างแบบ High Volume Air Sampler ตรวจสอบสภาพของเครื่องเก็บตัวอย่างก่อนนำไปปฏิบัติงาน
- เตรียมกระดาษกรองขนาด 8x10 นิ้ว โดยจะต้องตรวจสอบรอยแตกร้าวของกระดาษกรอง แล้วประทับหมายเลขบนขอบกระดาษ ทำการอบกระดาษกรองในตู้ควบคุมความชื้น (Desiccator) เป็นเวลา 24 ชั่วโมง ± 30 นาที เพื่อควบคุมความชื้นที่ (20-45% RH) $\pm 5\%$ RH และควบคุมอุณหภูมิที่ (15-30 °C) $\pm 3^{\circ}\text{C}$ แล้วจึงชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างละเอียดจำนวนทศนิยม 4 ตำแหน่งที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว บันทึกค่าไว้ พร้อมเตรียมกระดาษบันทึกอัตราการไหลของอากาศ (Flow Chart)
- นำเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยได้เลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ของ U.S. EPA เช่น ต้องเป็นที่โล่งไม่มีสิ่งกีดขวางในรัศมี 10 เมตร ไม่อยู่ใกล้แหล่งกำเนิดอื่นๆ เป็นต้น ติดตั้งเครื่องให้ช่องเก็บตัวอย่างอยู่สูง 1.5-6.0 เมตรจากระดับพื้น บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ใน Field Data Sheet
- ทำการปรับเทียบเครื่องเก็บตัวอย่าง High Volume Air Sampler ด้วย Standard Orifice ที่ผ่านการตรวจสอบความถูกต้องแล้ว (Certified Orifice) ณ จุดเก็บตัวอย่างจำนวน 5 ค่าก่อนทำการเก็บตัวอย่าง บันทึกผลการปรับเทียบไว้ใน Field Data Sheet นำมาสร้างกราฟมาตรฐานเพื่อคำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation

Coefficient) ต้องได้มากกว่าหรือเท่ากับ 0.995 หากได้ค่าต่ำกว่า 0.995 ต้องปรับเทียบใหม่ ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ที่มาตรฐาน U.S. EPA (40 CFR-Chapter I Part 50, Appendix B to Part 50, High Volume Method) กำหนด

- เก็บตัวอย่างโดยการสูบอากาศผ่านกระดาษกรองด้วยอัตราระหว่าง 1.13-1.7 ลูกบาศก์เมตรต่อนาที เป็นเวลา 24 ชั่วโมง แล้วนำกระดาษกรอง กระดาษบันทึกอัตราการไหลของอากาศ และ Field Data Sheet กลับมายังห้องปฏิบัติการเพื่อทำการวิเคราะห์ปริมาณฝุ่นละอองรวม
- นำกระดาษกรองไปทำการอบในตู้ควบคุมความชื้นเป็นเวลา 24 ชั่วโมง \pm 30 นาที อีกครั้งหนึ่งโดยให้ระดับความชื้นมีค่าอยู่ระหว่าง (20-45% RH) \pm 5% RH แล้วจึงชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างละเอียดจำนวนทศนิยม 4 ตำแหน่งที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว คำนวณน้ำหนักฝุ่นละอองบนกระดาษกรองตามหลักเกณฑ์ของ Pre and Post Weight Different
- คำนวณปริมาตรอากาศที่ไหลผ่านกระดาษกรองจาก Flow Chart พร้อมกับผลจากการ Calibrate แล้วปรับปริมาตรอากาศไปที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศมาตรฐาน (25 องศาเซลเซียส 760 มิลลิเมตรปรอท) คำนวณและรายงานผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองในอากาศเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในหน่วยมิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามรายละเอียดของวิธี Gravimetric แล้วเสนอผลการตรวจวัดพร้อมกับประเมินผลโดยเปรียบเทียบผลการตรวจวัดที่ได้กับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

3) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (Carbon Monoxide)

การตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศได้ดำเนินการโดยใช้เครื่องวิเคราะห์ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศระบบ Non-Dispersive Infrared หรือ NDIR ซึ่งเป็นวิธีการที่เป็นไปตามข้อกำหนดของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยเครื่องวิเคราะห์นี้ได้ติดตั้งไว้ในสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่สถานีที่ซึ่งเป็นห้องควบคุมอุณหภูมิเพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องวิเคราะห์ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิในธรรมชาติ เครื่องวิเคราะห์ดังกล่าวได้ถูกตรวจสอบแล้ว จึงสามารถนำเครื่องออกไปปฏิบัติงานได้ (ดังรูปที่ 3-1) โดยขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญดังนี้

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

4) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (Nitrogen Dioxide)

การตรวจวัดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไปได้ดำเนินการโดยใช้เครื่องวิเคราะห์ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศด้วยหลักการ “เคมีลูมิเนสเซน” (Chemiluminescence) ซึ่งเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและตามข้อกำหนดของ U.S. EPA, Code of Federal Regulations, Title 40, Part 53 โดยเครื่องวิเคราะห์นี้ติดตั้งไว้ในสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ที่เป็นห้องควบคุมอุณหภูมิเพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องวิเคราะห์ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิในบรรยากาศ เครื่องวิเคราะห์ดังกล่าวได้ถูกตรวจสอบและปรับเทียบแบบ Multipoint Calibration แล้วจึงสามารถนำเครื่องออกไปปฏิบัติงานได้ (ดังรูปที่ 3-1) โดยขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญมีดังนี้

- ตรวจสอบสภาพของเครื่องวิเคราะห์และอุปกรณ์ประกอบในสถานีตั้งแต่สายชักตัวอย่าง (Sampling Probe) ป้อนสู่อากาศ เครื่องมือวัดและควบคุมอัตราการไหลของอากาศ รวมถึงสภาวะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ เป็นต้น
- นำสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ เช่น ในรัศมี 270 องศา โดยรอบช่องชักตัวอย่างอากาศ ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ติดตั้งเครื่องให้ปลายสายชักตัวอย่างอยู่สูงจากพื้น 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ในแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่มอุ่น (Warm Up) เครื่องวิเคราะห์ก๊าซ NO_2 และระบบประมาณ 1-2 ชั่วโมง ตรวจสอบสภาวะของเครื่องโดยเฉพาะสภาวะของ Reaction Chamber และ Photo-multiplier Tube เมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดแล้วจึงเริ่มทำการปรับเทียบ
- ทำการปรับเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Zero Gas (NO , NO_2 Free) ที่ได้จาก Zero Gas Generator แล้วปรับเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard NO (N_2 Balanced) ผ่านอุปกรณ์ Standard Gas Generator ซึ่งเป็น Dynamic Diluter ที่ใช้อุปกรณ์ Mass Flow Controller ในการควบคุมอัตราการไหลของ Gas NO และ Zero Gas โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการตรวจวัด (80-85% of Full Scale)
- ทำการตรวจวัดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศต่อเนื่องตามระยะเวลาที่กำหนด โดยระหว่างนี้ได้ทำการตรวจสอบสภาวะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ทุกๆ 24 ชั่วโมง
- เมื่อทำการย้ายจุดตรวจวัดใหม่ ขั้นตอนเหล่านี้จะต้องดำเนินการใหม่ทั้งหมดเช่นกัน
- ผลการตรวจวัดที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger พร้อมกับ Chart Recorder แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปแล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป

5) ก๊าซนอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-hydrocarbon)

การตรวจวัดปริมาณก๊าซนอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป ได้ดำเนินการโดยใช้เครื่องวิเคราะห์ THC Analyzer ในบรรยากาศด้วยระบบ Flame Ionization Detector หรือ FID โดยชักตัวอย่างอากาศด้วยอัตราการไหล และเวลาตามที่กำหนด ผ่าน Tedlar Sampling Bag และนำตัวอย่างที่ได้ไปวิเคราะห์ด้วยการฉีดเข้าเครื่อง THC Analyzer เปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับ Standard Gas ซึ่งเป็นส่วนผสมระหว่างก๊าซ Methane และ Propane (Air Balance) หรือดำเนินการโดยใช้เครื่องวิเคราะห์ THC Analyzer ในบรรยากาศด้วยระบบ Flame Ionization Detector หรือ FID ไปติดตั้งไว้ในสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่สถานีที่ซึ่งเป็นห้องควบคุมอุณหภูมิเพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องวิเคราะห์ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิในธรรมชาติ เครื่องวิเคราะห์ดังกล่าวได้ถูกตรวจสอบแล้ว จึงสามารถนำเครื่องออกไปปฏิบัติงานได้ (ดังรูปที่ 3-1) โดยขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญมีดังนี้

- ตรวจสอบสภาพของเครื่องวิเคราะห์และอุปกรณ์ประกอบในสถานีตั้งแต่สายชักตัวอย่าง (Sampling Probe) ป้อนสู่อากาศ เครื่องมือวัดและควบคุมอัตราการไหลของอากาศ รวมถึงสภาวะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ เป็นต้น

- นำสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนด โดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ เช่น ในรัศมี 270 องศา โดยรอบช่องซัดตัวอย่างอากาศ ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ติดตั้งเครื่องให้ปลายสายซัดตัวอย่างอยู่สูงจากพื้น 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ในแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่มอุ่น (Warm Up) เครื่องวิเคราะห์และตรวจสอบสภาวะของเครื่องเมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดคู่มือแล้ว จึงเริ่มทำการปรับเทียบ
- ทำการปรับเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Zero Gas (Hydrocarbons Free) ที่ได้จาก Zero Gas Generator แล้วปรับเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard Methane/Propane (Air Balanced) โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการตรวจวัด (80-85% of Full Scale)
- ทำการตรวจวัดปริมาณไฮโดรคาร์บอนรวมในบรรยากาศโดยทั่วไป ต่อเนื่อง 24 ชั่วโมงโดยระหว่างนี้ได้ทำการตรวจสอบสภาวะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ทุก ๆ 24 ชั่วโมง
- เมื่อทำการย้ายจุดตรวจวัดใหม่ขั้นตอนเหล่านี้จะต้องดำเนินการใหม่ทั้งหมดเช่นกัน
- ผลการตรวจวัดที่ได้มาทำการวิเคราะห์แล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป

6) ความเร็วลมและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direction)

บันทึกข้อมูลความเร็วและทิศทางลมขณะทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โดยใช้เครื่องตรวจสอบความเร็วและทิศทางลมชนิด Cup Anemometer และ Wind Vane (ดังรูปที่ 3-1) ที่ส่งสัญญาณเข้ากับระบบ Data Logger ตลอดการติดตามตรวจสอบและสามารถแปลผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลมในรูปของกราฟ Wind Rose

	
<p>โรงเรียนหอวัง</p>	<p>วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร</p>
	<p>รูปที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป</p>

	
<p>สถานีรัชโยธิน (N11)</p>	<p>สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)</p>
	
<p>สถานีสายหยุด (N19)</p>	<p>สถานีสะพานใหม่ (N20)</p>
	
<p>โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21))</p>	<p>วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)</p>
	<p>รูปที่ 3-1 (ต่อ) 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) มีความเที่ยงตรงสูงและมีค่าความคลาดเคลื่อนของการติดตามตรวจสอบอยู่ในช่วง $\pm 0.5\ dB(A)$ 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

	
โรงเรียนหอวัง	สถาบันพัฒนาสุขภาพเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน)
	
วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร	สถานีรัชโยธิน (N11)
	รูปที่ 3-2 การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

	
<p>สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)</p>	<p>โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์</p>
	
<p>สถานีสายหยุด (N19)</p>	<p>สถานีสะพานใหม่ (N20)</p>
	
<p>โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช</p>	<p>วัดเจริญธรรมาราม</p>
	<p>รูปที่ 3-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป</p>

3.1.3 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

1) วิธีการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง

การเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง จะดำเนินการตามวิธีมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบการอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนพิเศษ 129 ง ลงวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559 ซึ่งเป็นไปตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 23rd Edition, 2017 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด โดยจะใช้วิธี Grab Sampling ด้วย Stainless Sampler หรือ Glass Sampler ตามสภาพของจุดเก็บตัวอย่าง จะมีการสังเกตสีและกลิ่นขณะเก็บตัวอย่างก่อนทำการแยกตัวอย่างน้ำใส่ภาชนะบรรจุแยกรายดัชนี (ดังรูปที่ 3-3)

2) วิธีรักษาตัวอย่างน้ำทิ้ง

วิธีรักษาสภาพตัวอย่างน้ำทิ้งจะดำเนินการทันที ณ จุดเก็บตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบการอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนพิเศษ 129 ง ลงวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559 ตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 23rd Edition, 2017 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกาคำหนด และแช่ตัวอย่างทั้งหมดในกล่องน้ำแข็งที่อุณหภูมิ ≤ 6 องศาเซลเซียส พร้อมส่งไปวิเคราะห์ที่ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ของบริษัท ภายใน 24-48 ชั่วโมง

3) วิธีวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง

การตรวจสอบหรือการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียทั้งหมด จะดำเนินการตามวิธีมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบการอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนพิเศษ 129 ง ลงวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559 ซึ่งเป็นไปตามวิธีมาตรฐานใน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater ซึ่ง APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกาคำหนด และห้องปฏิบัติการทดสอบของบริษัทมีความสามารถวิเคราะห์ได้ต่ำกว่ามาตรฐานทุกดัชนี

4) การควบคุมคุณภาพการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง

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

ขั้นตอนที่ 1 การล้างภาชนะบรรจุและอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการเก็บตัวอย่าง ซึ่งเป็นขั้นตอนแรกที่ห้องปฏิบัติการต้องดำเนินการก่อนออกภาคสนาม

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

ขั้นตอนที่ 3 การควบคุมการปนเปื้อนขณะดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ โดยเจ้าหน้าที่เก็บตัวอย่างน้ำต้องสวมถุงมือชนิดไม่มีแปง เพื่อป้องกันการปนเปื้อนจากการหยิบจับภาชนะบรรจุ และอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการเก็บตัวอย่าง รวมถึงป้องกันการปนเปื้อนจากมือสูตัวอย่างน้ำ ซึ่งเจ้าหน้าที่ได้เปลี่ยนถุงมือทุกครั้งที่ย้ายจุดเก็บตัวอย่าง และล้างอุปกรณ์ ภาชนะด้วยน้ำตัวอย่างทุกครั้งก่อนทำการเก็บตัวอย่างน้ำ ยกเว้น ภาชนะบรรจุตัวอย่างสำหรับวิเคราะห์ดัชนีกลุ่มแบคทีเรีย และน้ำมันและไขมัน

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

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

สำหรับการควบคุมคุณภาพในห้องปฏิบัติการวิเคราะห์สำหรับการวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำที่จากระบบบำบัด จะดำเนินการมาตรฐานของ Quality Control in the Laboratory

3.1.4 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพผิวดิน






1) วิธีการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน

การเก็บตัวอย่างน้ำผิวดินเป็นไปตามประกาศโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ง วันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นไปตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 23rd Edition, 2017 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกากำหนด

วิธีเก็บตัวอย่างน้ำผิวดินจะเก็บแบบตัวอย่างแยก (Grab Sampling) ด้วยอุปกรณ์ Kemmerer Sampler ชนิดแก้ว หรือ Stainless Sampler ที่ผ่านการล้างทำความสะอาดในห้องปฏิบัติการแล้ว ในการเลือกใช้อุปกรณ์การเก็บตัวอย่างน้ำจะขึ้นอยู่กับประเภทและความลึกของแหล่งน้ำเป็นหลัก สำหรับคลองจะเก็บที่กึ่งกลางความกว้างของแหล่งน้ำที่ระดับกึ่งกลางความลึก ณ จุดตรวจสอบ ดังนั้นจึงต้องมีการวัดระดับความลึกของจุดเก็บตัวอย่างทุกครั้งก่อนดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ โดยจุดตรวจสอบที่ระดับน้ำลึกมากกว่า 1 เมตร จะใช้ Kemmerer Sampler เก็บที่ระดับกึ่งกลางความกว้างของแหล่งน้ำที่ระดับกึ่งกลางความลึก ยกเว้นแบบที่เรียกกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด และแบบที่เรียกกลุ่มฟิคอลโคลิฟอร์มจะเก็บที่ระดับความลึก 30 เซนติเมตร ณ จุดตรวจสอบ สำหรับจุดตรวจสอบที่ลึกน้อยกว่า 1 เมตร จะใช้ Stainless Sampler จ้วงตัวอย่างน้ำจากบริเวณกึ่งกลางจุดเก็บตัวอย่างโดยตรง

ก่อนดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ ณ จุดตรวจสอบทุกจุด เจ้าหน้าที่จะสวมถุงมือสะอาดชนิดไม่มีแบ่งเพื่อป้องกันการปนเปื้อนขณะเก็บตัวอย่างน้ำ ทั้งนี้วิธีเก็บตัวอย่างน้ำที่จะดำเนินการทั้งหมดจะเป็นไปตามวิธีการมาตรฐาน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 23rd Edition, 2017 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง วิธีการเก็บตัวอย่างและตรวจสอบคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ดังรูปที่ 3-4)



	
น้ำในคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	
	
น้ำในคลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	
	รูปที่ 3-4 การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

3.1.5 วิธีการรวบรวมข้อมูลด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

การรวบรวมข้อมูลด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัยของพนักงาน และบันทึกจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน พร้อมทั้งตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) จากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง โดยจะดำเนินการรวบรวมปีละ 1 ครั้ง

3.1.6 วิธีการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

วิธีการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนเป็นรายบุคคล มีวิธีการศึกษาดังนี้

1) กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย คือ หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ศาสนสถาน สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ ตลอดแนวเส้นทางตามแนวโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

2) ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

การสำรวจความพึงพอใจของประชาชน ซึ่งทำการสอบถามจากกลุ่มเป้าหมายที่อยู่ในพื้นที่นั้น ๆ โดยจำนวนของประชากรเป้าหมาย (รวมจำนวน 900 ตัวอย่างต่อครั้ง) ในพื้นที่ศึกษาแต่ละสถานี มีรายละเอียดดังตารางที่ 3-2

ตารางที่ 3-2 กลุ่มเป้าหมายและจำนวนตัวอย่างตามแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จำนวนตัวอย่างตามแนวเส้นทางโครงการ	
สถานี/แนวเส้นทาง/ศูนย์ซ่อมบำรุง	จำนวนตัวอย่าง
- บริเวณโดยรอบสถานี แยกลาดพร้าว (N9)	179
- บริเวณโดยรอบสถานี พหลโยธิน 24 (N10)	32
- บริเวณโดยรอบสถานี รัชโยธิน (N11)	79
- บริเวณโดยรอบสถานี เสนานิคม (N12)	96
- บริเวณโดยรอบสถานี ม.เกษตรศาสตร์ (N13)	69
- บริเวณโดยรอบสถานี กรมป่าไม้ (N14)	27
- บริเวณโดยรอบสถานี บางบัว (N15)	27
- บริเวณโดยรอบสถานี กรมทหารราบที่ 11 (N16)	39
- บริเวณโดยรอบสถานี วัดพระศรีมหาธาตุ (N17)	57
- บริเวณโดยรอบสถานี พหลโยธิน 59 (N18)	24
- บริเวณโดยรอบสถานี สายหยุด (N19)	51
- บริเวณโดยรอบสถานี สะพานใหม่ (N20)	76
- บริเวณโดยรอบสถานี โรงพยาบาลภูมิพล (N21)	14
- บริเวณโดยรอบสถานี พิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ (N22)	14
- บริเวณโดยรอบสถานี แยก คปอ. (N23)	47
- บริเวณโดยรอบสถานี คูคต (N24)	69
รวม	900
ประเภทของกลุ่มตัวอย่าง	
กลุ่มตัวอย่าง	จำนวนตัวอย่าง (ชุด)
กลุ่มเป้าหมาย	
1. ผู้ใช้บริการ	700
2. ประชาชนบริเวณที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	100
3. ผู้นำชุมชน	10
4. สถานประกอบการ	60
5. สถานศึกษา	15
6. สถานศาสนา	5
7. หน่วยงานราชการ	10
รวม	900

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

3) เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

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

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง
- ส่วนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการ
- ส่วนที่ 3 การรับทราบข้อมูลข่าวสาร
- ส่วนที่ 4 ระดับความพึงพอใจ ความเชื่อมั่นต่อคุณภาพการให้บริการ ในการใช้รถไฟฟ้า
- ส่วนที่ 5 ปัญหาในการใช้บริการ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ซึ่งมีลักษณะคำถามเป็นแบบปลายปิด (Close-ended Questions) และแบบปลายเปิด (Open-ended Questions) ทั้งนี้จะเสนอขั้นตอนและวิธีการ รวมทั้งแบบสอบถามให้หน่วยงานเห็นชอบก่อนการดำเนินการ

4) การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

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

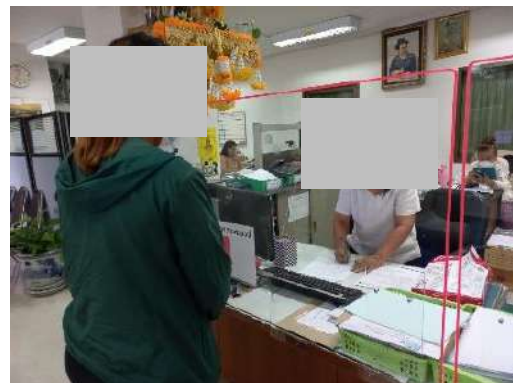
5) การเก็บรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนามเมื่อวันที่ 12-17 กรกฎาคม พ.ศ. 2565 โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถามแล้วบันทึกคำตอบลงในแบบสอบถามด้วยตนเอง และใช้พนักงานสัมภาษณ์ที่ได้รับการอบรมให้ความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถามเพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ถูกสัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการฯ และสถานะของโครงการฯ แก่ผู้ถูกสัมภาษณ์ก่อนแล้วจึงลงมือสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษาจนได้ครบตามจำนวนตัวอย่าง และเมื่อเก็บข้อมูลแล้วเสร็จในแต่ละวัน จึงมีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเตรียมทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป (ตัวอย่างกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจ แสดงดังรูปที่ 3-5 ถึงรูปที่ 3-6)

6) การวิเคราะห์ข้อมูล

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





3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.2.1 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

3.2.1.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 3 จุด คือ สถานีรัชโยธิน (N11) สถานีสายหยุด (N19) และสถานีสะพานใหม่ (N20) วันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 6 จุด คือ โรงเรียนหอวัง วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร สถานีรัชโยธิน (N11) สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) สถานีสายหยุด (N19) และสถานีสะพานใหม่ (N20)

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศโดยทั่วไป ระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ.2565 และวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ฝุ่นละอองรวม (TSP) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซนอมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-Hydrocarbon) และความเร็วลมและทิศทางลม สรุปผลได้ดังนี้

1) โรงเรียนหอวัง

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-16 ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.046-0.112 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.083-0.138 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ทั้งนี้ ปริมาณฝุ่นละอองมีค่าค่อนข้างสูงเนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่บริเวณทางเดินเท้าริมถนนพหลโยธิน ใกล้สถานีห้าแยกลาดพร้าว ซึ่งมีการจราจรหนาแน่นและติดขัดตลอดทั้งวัน

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.41-2.13 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.53-2.07 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 มีค่าอยู่ 0.0092-0.0190 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

สำหรับปริมาณก๊าซเรือนกระจกมีเทนไฮโดรคาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.66-1.50 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.70-2.30 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออก (E) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-3

2) วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.041-0.068 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.066-0.130 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.34-2.12 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.53-1.97 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 มีค่าอยู่ 0.0087-0.0189 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซเรือนกระจกมีเทนไฮโดรคาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.65-1.53 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.70-2.40 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางทิศตะวันออก (ENE) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-4

3) สถานีรัชโยธิน (N11)

3.1) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.045-0.077 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.057-0.156 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.45-1.91 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.56-1.84 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศใน

ราชกิจจานุเบกษา 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 มีค่าอยู่ 0.0116-0.0218 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

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์มีเทนไฮโดรคาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.89-1.31 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.30-2.90 และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตก (W) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-5

3.2) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.052-0.107 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.089-0.199 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.22-2.14 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.44-1.95 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 0.0097-0.0196 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

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์มีเทนไฮโดรคาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.74-1.66 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.70-2.40 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางทิศตะวันออก (ENE) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-6

4) สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.030-0.073 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.076-0.137 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 และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.40-2.14 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.54-2.07 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 มีค่าอยู่ 0.0100-0.0201 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์คาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.57-1.53 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลมมีค่าอยู่ระหว่าง 0.70-2.50 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางทิศตะวันออก (ENE) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-7

5) สถานีสายหยุด (N19)

5.1) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.033-0.067 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.046-0.103 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนที่พิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.65-2.23 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.76-2.11 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 มีค่าอยู่ 0.0160-0.0246 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์คาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.96-1.29 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลมมีค่าอยู่ระหว่าง 0.40-3.10 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตก (W) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-8

5.2) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.030-0.051 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.065-0.125 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.86-2.85 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 2.04-2.51 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 0.0034-0.0197 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

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.89-1.72 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วมวลมีค่าอยู่ระหว่าง 0.60-1.90 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ค่อนข้างมาทางเหนือ (NNE) ตามลำดับ โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-9

6) สถานีสะพานใหม่ (N20)

6.1) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.038-0.073 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.068-0.137 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 และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.65-2.33 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.75-2.15 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 0.0147-0.0279 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนได

ออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์คาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 1.02-1.33 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลมมีค่าอยู่ระหว่าง 0.30-3.00 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนข้างมาทางทิศตะวันตก (WSW) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-10

6.2) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.042-0.064 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.097-0.118 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.98-2.81 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 2.06-2.70 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 0.0023-0.0169 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

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์คาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.96-1.79 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลมมีค่าอยู่ระหว่าง 0.80-2.10 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางเหนือ (NNE) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-11

ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณโรงเรียนหอวัง ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : โรงเรียนหอวัง

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานที่ติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0668871 1528103

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							
		ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ฝุ่นละอองรวม	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอนมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	ทิศทางลม
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
โรงเรียนหอวัง	14-15 ธ.ค. 65	0.046	0.118	1.46-1.90	1.53-1.84	0.0092-0.0183	0.71-1.40	0.70-2.20	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.30-1.60 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : E</p>
	15-16 ธ.ค. 65	0.112	0.138	1.41-1.99	1.62-1.89	0.0096-0.0182	0.66-1.42	0.70-2.30	
	16-17 ธ.ค. 65	0.065	0.083	1.42-1.97	1.60-1.91	0.0099-0.0181	0.78-1.45	0.80-1.90	
	17-18 ธ.ค. 65	0.067	0.112	1.50-2.08	1.71-1.90	0.0093-0.0183	0.72-1.45	1.00-2.30	
	18-19 ธ.ค. 65	0.085	0.122	1.46-2.13	1.74-2.07	0.0101-0.0190	0.76-1.50	0.70-2.30	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที		

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

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

^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

^{4/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณวิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

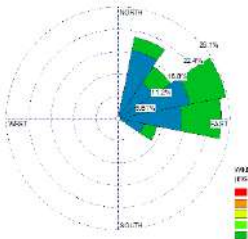
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานที่ติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672393 1534449

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองขนาด ไม่เกิน 10 ไมครอน	ฝุ่นละอองรวม	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอมิเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัย ราชภัฏพระนคร	14-15 ธ.ค. 65	0.061	0.110	1.45-2.08	1.65-1.92	0.0131-0.0189	0.68-1.33	0.70-2.40	
	15-16 ธ.ค. 65	0.068	0.130	1.53-2.12	1.72-1.94	0.0087-0.0185	0.81-1.48	1.00-2.30	
	16-17 ธ.ค. 65	0.041	0.090	1.36-2.10	1.53-1.96	0.0107-0.0185	0.89-1.46	0.80-2.20	
	17-18 ธ.ค. 65	0.043	0.092	1.34-2.06	1.55-1.97	0.0097-0.0177	0.76-1.53	0.70-2.20	
	18-19 ธ.ค. 65	0.055	0.066	1.46-2.01	1.63-1.97	0.0112-0.0182	0.65-1.38	0.70-2.00	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน				เมตร/วินาที	

- 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 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนที่พิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547
- ^{4/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-5 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีรัชโยธิน ระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

สถานี่ติดตามตรวจสอบ : สถานีรัชโยธิน

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานี่ติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673233 1535803

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองขนาด ไม่เกิน 10 ไมครอน	ฝุ่นละอองรวม	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอมมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
สถานีรัชโยธิน	20-21 ส.ค. 65	0.052	0.081	1.46-1.91	1.59-1.84	0.0116-0.0208	1.14-1.31	0.90-2.70	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 1.60-3.30 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : W</p>
	21-22 ส.ค. 65	0.045	0.057	1.45-1.85	1.56-1.77	0.0118-0.0210	0.89-1.31	0.30-2.90	
	22-23 ส.ค. 65	0.060	0.132	1.48-1.91	1.61-1.79	0.0121-0.0218	1.14-1.30	0.40-2.90	
	23-24 ส.ค. 65	0.077	0.156	1.45-1.90	1.56-1.76	0.0130-0.0212	0.89-1.31	0.40-2.10	
	24-25 ส.ค. 65	0.056	0.112	1.51-1.91	1.57-1.76	0.0155-0.0197	1.16-1.31	0.30-2.80	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน				เมตร/วินาที	

หมายเหตุ: ^{1/} คำนวณเทียบสภาพมาตรฐานที่ความดัน 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 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนที่พิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

^{4/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-6 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีรัชโยธิน ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีรัชโยธิน

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673233 1535803

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองขนาด ไม่เกิน 10 ไมครอน	ฝุ่นละอองรวม	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอมมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
สถานีรัชโยธิน	14-15 ธ.ค. 65	0.107	0.192	1.22-1.87	1.44-1.77	0.0117-0.0196	0.74-1.44	1.00-2.40	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.30-1.60 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : ENE</p>
	15-16 ธ.ค. 65	0.060	0.142	1.31-1.94	1.44-1.86	0.0100-0.0191	0.82-1.40	0.80-2.40	
	16-17 ธ.ค. 65	0.062	0.199	1.46-1.90	1.55-1.85	0.0111-0.0178	0.83-1.35	0.70-2.30	
	17-18 ธ.ค. 65	0.052	0.136	1.41-2.05	1.56-1.95	0.0116-0.0181	0.76-1.66	0.80-2.30	
	18-19 ธ.ค. 65	0.054	0.089	1.49-2.14	1.72-1.92	0.0097-0.0180	0.80-1.43	0.80-2.00	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร			ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	

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 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนที่ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

^{4/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-7 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672559 1534624

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ฝุ่นละอองรวม	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอมมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
สถานีวัดพระศรี มหาธาตุ	14-15 ธ.ค. 65	0.030	0.137	1.42-1.95	1.57-1.84	0.0125-0.0179	0.83-1.53	0.80-2.50	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.30-1.60 m/s และ 1.6-3.3 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : ENE</p>
	15-16 ธ.ค. 65	0.073	0.106	1.45-2.00	1.58-1.92	0.0100-0.0182	0.66-1.40	0.70-2.40	
	16-17 ธ.ค. 65	0.064	0.114	1.44-2.14	1.60-2.07	0.0105-0.0201	0.93-1.50	0.80-2.10	
	17-18 ธ.ค. 65	0.038	0.086	1.40-1.89	1.54-1.70	0.0113-0.0184	0.72-1.46	0.90-2.50	
	18-19 ธ.ค. 65	0.041	0.076	1.56-2.11	1.67-2.07	0.0125-0.0192	0.57-1.43	1.20-2.40	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน				เมตร/วินาที	

ตารางที่ 3-8 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสายหยุด ระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

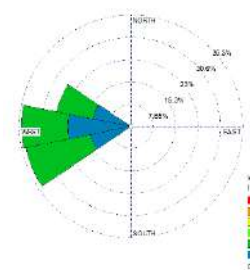
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสายหยุด

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673233 1535812

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองขนาด ไม่เกิน 10 ไมครอน	ฝุ่นละอองรวม	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอนมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
สถานีสายหยุด	20-21 ส.ค. 65	0.040	0.050	1.66-2.18	1.80-2.04	0.0172-0.0241	0.96-1.29	0.40-2.90	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 1.60-3.30 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : W</p>
	21-22 ส.ค. 65	0.067	0.103	1.66-2.20	1.76-2.06	0.0160-0.0246	0.99-1.26	0.40-2.80	
	22-23 ส.ค. 65	0.035	0.046	1.66-2.20	1.80-2.07	0.0163-0.0239	0.96-1.29	0.50-3.10	
	23-24 ส.ค. 65	0.039	0.051	1.91-2.23	2.06-2.11	0.0192-0.0240	0.98-1.29	0.40-2.80	
	24-25 ส.ค. 65	0.033	0.059	1.65-2.21	1.83-2.09	0.0178-0.0244	0.96-1.28	0.50-2.80	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน				เมตร/วินาที	

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 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

^{4/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-9 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสายหยุด ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

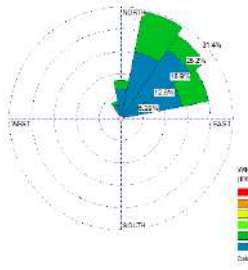
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสายหยุด

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673233 1535812

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม	
		ฝุ่นละอองขนาด ไม่เกิน 10 ไมครอน	ฝุ่นละอองรวม	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอมมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม		
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง					
สถานีสายหยุด	14-15 ธ.ค. 65	0.044	0.082	1.96-2.45	2.09-2.21	0.0042-0.0144	0.89-1.33	0.60-1.90	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.30-1.60 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : NNE</p>	
	มาตรฐาน	≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-		-
	หน่วย	มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน				เมตร/วินาที		

- 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 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547
- ^{4/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-10 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสะพานใหม่ ระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลส์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสะพานใหม่

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673763 1536737

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองขนาด ไม่เกิน 10 ไมครอน	ฝุ่นละอองรวม	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอนมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
สถานีสะพานใหม่	20-21 ส.ค. 65	0.038	0.068	1.66-2.05	1.81-1.96	0.0147-0.0243	1.03-1.33	0.40-2.70	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 1.60-3.30 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : WSW</p>
	21-22 ส.ค. 65	0.043	0.076	1.67-2.06	1.75-1.96	0.0162-0.0251	1.02-1.33	0.40-3.00	
	22-23 ส.ค. 65	0.051	0.097	1.65-2.06	1.78-1.93	0.0175-0.0274	1.05-1.33	0.50-2.70	
	23-24 ส.ค. 65	0.060	0.110	1.65-2.04	1.84-1.94	0.0164-0.0262	1.03-1.33	0.50-3.00	
	24-25 ส.ค. 65	0.073	0.137	1.73-2.33	1.86-2.15	0.0178-0.0279	1.03-1.29	0.30-3.00	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร			ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	

หมายเหตุ: ^{1/} คำนวณเทียบสถานะมาตรฐานที่ความดัน 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 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนที่พิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

^{4/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-11 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสะพานใหม่ ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

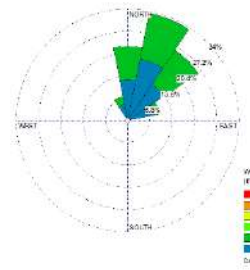
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสะพานใหม่

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673763 1536737

สถานีติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ฝุ่นละอองรวม	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซออนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
สถานีสะพานใหม่	14-15 ธ.ค. 65	0.055	0.113	1.98-2.81	2.16-2.70	0.0041-0.0152	0.96-1.72	0.80-2.10	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.30-1.60 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : NNE</p>
	15-16 ธ.ค. 65	0.060	0.110	2.00-2.65	2.06-2.43	0.0023-0.0126	1.09-1.34	0.90-2.00	
	16-17 ธ.ค. 65	0.064	0.118	2.02-2.75	2.21-2.34	0.0049-0.0169	1.01-1.37	0.80-2.10	
	17-18 ธ.ค. 65	0.042	0.097	2.04-2.60	2.29-2.35	0.0028-0.0127	1.00-1.79	0.80-2.10	
	18-19 ธ.ค. 65	0.044	0.103	2.03-2.80	2.30-2.60	0.0057-0.0153	1.06-1.36	0.80-2.10	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30.0 ^{2/}	≤ 9.0 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน				เมตร/วินาที	

หมายเหตุ: ^{1/} คำนวณเทียบสถานะมาตรฐานที่ความดัน 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 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

^{4/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

3.2.1.2 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 3 จุด คือ สถานีรัชโยธิน (N11) สถานีสายหยุด (N19) และสถานีสะพานใหม่ (N20) วันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 8 จุด คือ โรงเรียนหอวัง วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์ สถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานบางเขน) สถานีรัชโยธิน (N11) สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) สถานีสายหยุด (N19) และสถานีสะพานใหม่ (N20)

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม และวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงสูงสุด สรุปผลได้ดังนี้

1) โรงเรียนหอวัง

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 71.0-71.6 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่บริเวณทางเดินเท้าริมถนนพหลโยธินได้สถานีห้าแยกลาดพร้าว ซึ่งมีการจราจรหนาแน่นและติดขัดตลอดทั้งวัน ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ระหว่าง 84.7-97.2 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 66.5-74.1 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 60.1-70.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 76.1-76.9 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-12

2) วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 63.9-64.3 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ระหว่าง 70.1-91.5 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 58.7-66.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 54.1-63.6 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 68.9-69.7 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-13

3) โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 65.4-67.3 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 77.4-92.3 เดซิ

เบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ทั้งนี้ ระดับเสียงมีค่าสูงเนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่บริเวณริมรั้วใกล้ทางเดินเท้าริมถนนฟลอร์โยน ซึ่งมีการจราจรหนาแน่นและติดขัดตลอดทั้งวัน

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 60.5-68.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 54.1-65.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 69.6-73.0 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-14

4) สถาบันพัฒนาสุภาพาสเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน)

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 59.0-60.4 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 71.7-97.8 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 51.4-65.1 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 44.3-52.9 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 63.3-64.5 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-15

5) สถานีรัชโยธิน (N11)

5.1) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 71.5-72.5 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่บริเวณทางเดินเท้าริมถนนฟลอร์โยน ได้สถานีรัชโยธิน ซึ่งมีการจราจรหนาแน่น และติดขัดตลอดทั้งวัน ขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 77.5-100.1 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 67.0-75.7 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 58.5-69.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 76.1-77.0 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-16

5.2) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 71.9-72.1 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่บริเวณทางเดินเท้าริมถนนฟลอร์โยน ได้สถานีรัชโยธิน ซึ่งมีการจราจรหนาแน่น และติดขัดตลอดทั้งวัน ขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 85.2-100.4 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 67.4-74.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 58.6-68.7 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 76.7-77.2 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-17

6) สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 70.1-70.4 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบอยู่ติดกับถนน ซึ่งมีการจราจรหนาแน่น ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 82.1-100.8 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 65.1-73.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 58.4-67.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 75.2-75.6 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-18

7) สถานีสายหยุด (N19)

7.1) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 73.2-74.0 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่ใกล้กับป้ายรถเมล์บริเวณทางเดินเท้าริมถนนฟลายน ซึ่งมีการจราจรหนาแน่นและติดขัดตลอดทั้งวัน ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 84.7-102.6 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 70.6-78.2 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 59.6-70.5 เดซิเบลเอ ตามลำดับ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 78.8-79.7 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-19

7.2) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 75.5-76.5 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่ใกล้กับป้ายรถเมล์บริเวณทางเดินเท้าริมถนนฟลายน ซึ่งมีการจราจรหนาแน่นและติดขัดตลอดทั้งวัน ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 85.1-97.4 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq, 1 \text{ hr}}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 70.1-80.1 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 65.2-75.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 80.9-81.4 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-20

8) สถานีสะพานใหม่ (N20)

8.1) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 70.2-71.3 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่บริเวณใกล้ทางเดินเท้าริมถนนพหลโยธิน ที่มีการจราจรหนาแน่นและติดขัดตลอดทั้งวัน รวมทั้งมีเสียงตามสายจากลำโพงขยายเสียงของตลาดยิ่งเจริญต่อเนื่องตลอดวัน ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 78.4-99.6 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 67.0-75.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 58.3-69.7 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 75.8-76.8 เดซิเบลเอ ตามลำดับ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-21

8.2) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 71.5-71.9 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่บริเวณใกล้ทางเดินเท้าริมถนนพหลโยธิน ที่มีการจราจรหนาแน่นและติดขัดตลอดทั้งวัน รวมทั้งมีเสียงตามสายจากลำโพงขยายเสียงของตลาดยิ่งเจริญต่อเนื่องตลอดวัน ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 82.8-92.3 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 67.4-75.7 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 63.1-71.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 76.8-77.8 เดซิเบลเอ ตามลำดับ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-22

ตารางที่ 3-12 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณโรงเรียนหอวัง ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : โรงเรียนหอวัง

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0668877 1528108

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	โรงเรียนหอวัง				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ธ.ค. 65	67.5-74.1	60.7-70.2	88.0-97.2	71.6	76.6
15-16 ธ.ค. 65	67.1-73.4	60.1-68.9	87.2-94.9	71.1	76.1
16-17 ธ.ค. 65	67.4-72.8	60.6-64.2	85.6-94.3	71.0	76.4
17-18 ธ.ค. 65	67.5-73.4	60.8-68.2	87.3-96.9	71.4	76.9
18-19 ธ.ค. 65	66.5-73.0	60.1-67.6	84.7-95.2	71.0	76.2
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

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-13 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณวิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานี่ติดตามตรวจสอบ : วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672385 1534437

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ธ.ค. 65	58.7-65.8	54.1-62.5	70.1-90.5	63.9	68.9
15-16 ธ.ค. 65	59.5-66.2	56.7-63.6	73.0-88.8	64.3	69.3
16-17 ธ.ค. 65	59.9-65.7	56.6-59.7	71.8-87.5	64.0	69.4
17-18 ธ.ค. 65	60.6-65.6	57.5-62.9	73.8-85.9	63.9	69.0
18-19 ธ.ค. 65	60.3-66.6	56.7-63.2	74.6-91.5	64.3	69.7
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 3-14 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณโรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์ ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานี่ติดตามตรวจสอบ : โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672673 1534709

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ธ.ค. 65	61.7-68.9	54.3-65.1	77.8-89.3	66.8	71.1
15-16 ธ.ค. 65	61.2-68.6	54.3-64.8	78.4-89.1	66.5	71.1
16-17 ธ.ค. 65	60.5-68.8	54.2-60.8	77.4-92.3	65.9	69.9
17-18 ธ.ค. 65	60.7-68.2	54.1-64.4	77.7-89.0	65.4	69.6
18-19 ธ.ค. 65	65.1-68.4	58.5-64.1	82.5-89.8	67.3	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

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-15 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : สถาบันพัฒนาสุขภาพเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672475 1534127

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถาบันพัฒนาสุขภาพเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน)				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ธ.ค. 65	52.2-62.9	44.9-52.3	72.4-89.9	59.1	64.0
15-16 ธ.ค. 65	51.4-61.5	44.4-52.4	71.7-89.0	59.0	63.3
16-17 ธ.ค. 65	53.5-65.1	46.4-49.7	72.2-97.8	60.4	64.0
17-18 ธ.ค. 65	52.7-63.2	44.3-52.1	73.7-90.5	59.1	63.3
18-19 ธ.ค. 65	54.3-63.9	45.2-52.9	73.7-94.3	59.8	64.5
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 3-16 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีรัชโยธิน ระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : สถานีรัชโยธิน

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0669718 1529524

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีรัชโยธิน				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
20-21 ส.ค. 65	67.4-74.9	60.4-69.0	84.0-100.1	72.0	76.4
21-22 ส.ค. 65	67.8-74.3	62.0-68.2	83.3-99.8	71.5	76.2
22-23 ส.ค. 65	67.0-75.7	62.0-65.7	81.6-97.4	72.5	76.1
23-24 ส.ค. 65	67.7-74.9	61.2-69.2	84.2-99.4	72.5	77.0
24-25 ส.ค. 65	67.1-74.0	58.5-69.4	77.5-98.8	71.7	76.4
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

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-17 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีรัชโยธิน ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีรัชโยธิน

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0669718 1529524

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีรัชโยธิน				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ธ.ค. 65	67.4-74.8	58.6-68.4	86.2-96.1	72.1	76.7
15-16 ธ.ค. 65	67.6-74.2	59.2-68.6	87.0-97.8	72.0	76.9
16-17 ธ.ค. 65	68.3-74.2	60.8-65.0	88.4-99.0	72.1	77.2
17-18 ธ.ค. 65	68.4-73.7	61.0-68.7	87.0-100.4	72.0	76.8
18-19 ธ.ค. 65	67.8-73.4	59.6-68.5	85.2-94.6	71.9	76.9
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 3-18 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672521 1534600

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ธ.ค. 65	65.1-72.6	58.4-67.3	84.1-97.6	70.2	75.6
15-16 ธ.ค. 65	65.4-72.4	58.8-67.1	83.9-100.5	70.3	75.2
16-17 ธ.ค. 65	65.3-72.2	59.8-64.3	82.1-96.8	70.3	75.2
17-18 ธ.ค. 65	66.5-73.5	59.9-67.0	83.6-100.2	70.1	75.2
18-19 ธ.ค. 65	65.5-73.0	59.2-67.2	85.6-100.8	70.4	75.5
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

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-19 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสายหยุด ระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสายหยุด

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673238 1535812

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีบีทีเอสสายหยุด				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
20-21 ส.ค. 65	71.6-75.2	62.3-68.8	88.5-102.6	73.3	79.7
21-22 ส.ค. 65	70.6-76.1	59.6-69.9	85.7-99.6	73.5	79.4
22-23 ส.ค. 65	70.7-78.2	60.1-67.2	86.4-101.3	74.0	78.8
23-24 ส.ค. 65	71.5-75.2	67.2-70.5	85.4-99.4	73.8	79.7
24-25 ส.ค. 65	70.9-75.0	62.3-69.3	84.7-99.5	73.2	78.9
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 3-20 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสายหยุด ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสายหยุด

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673238 1535812

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีสายหยุด				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ธ.ค. 65	71.8-77.6	66.8-72.8	88.7-95.4	75.5	80.9
15-16 ธ.ค. 65	70.5-79.3	65.4-74.9	85.1-97.4	76.3	81.4
16-17 ธ.ค. 65	70.1-77.6	65.2-64.2	85.8-94.0	75.6	81.0
17-18 ธ.ค. 65	70.9-80.1	66.2-75.3	86.1-97.0	76.5	81.4
18-19 ธ.ค. 65	71.9-79.2	66.8-73.9	87.2-96.3	75.8	81.4
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

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-21 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสะพานใหม่ ระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 20-25 สิงหาคม พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสะพานใหม่

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673845 1536879

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีสะพานใหม่				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
20-21 ส.ค. 65	68.4-74.0	63.9-67.2	79.7-94.7	70.3	76.6
21-22 ส.ค. 65	67.0-72.2	62.5-67.2	78.4-95.7	70.2	76.4
22-23 ส.ค. 65	67.5-75.0	58.7-62.2	80.7-96.4	70.8	76.1
23-24 ส.ค. 65	67.1-72.6	58.3-67.4	81.1-94.5	70.2	75.8
24-25 ส.ค. 65	67.8-74.4	63.6-69.7	81.6-99.6	71.3	76.8
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 3-22 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสะพานใหม่ ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสะพานใหม่

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673845 1536879

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีสะพานใหม่				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ธ.ค. 65	68.2-74.0	63.6-69.4	84.4-92.0	71.5	76.8
15-16 ธ.ค. 65	68.3-73.6	63.8-69.1	84.8-90.7	71.5	77.5
16-17 ธ.ค. 65	67.4-74.2	63.9-63.1	84.3-90.7	71.6	77.6
17-18 ธ.ค. 65	67.4-75.7	63.1-71.3	83.5-91.7	71.9	77.8
18-19 ธ.ค. 65	68.0-74.7	64.6-71.3	82.8-92.3	71.7	77.4
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

3.2.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

3.2.2.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 2 จุด คือ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช และวัดเจริญธรรมาราม ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ฝุ่นละอองรวม (TSP) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซนอมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-Hydrocarbon) และความเร็วลมและทิศทางลม สรุปผลได้ดังนี้

1) โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.028-0.048 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.048-0.079 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมงมีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.96-1.70 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.06-1.50 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ 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 มีค่าอยู่ 0.0019-0.0117 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

สำหรับปริมาณก๊าซนอมีเทนไฮโดรคาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 1.01-1.97 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลมมีค่าอยู่ระหว่าง 0.80-1.60 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ค่อนข้างมาทางเหนือ (NNE) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-23

2) วัดเจริญธรรมาราม

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.027-0.068 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.054-0.096 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 และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.90-1.42 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.04-1.24 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0023-0.0136 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซนอนมีเทนไฮโดรคาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.96-2.05 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลมมีค่าอยู่ระหว่าง 0.90-2.20 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (NE) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-24

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-23 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

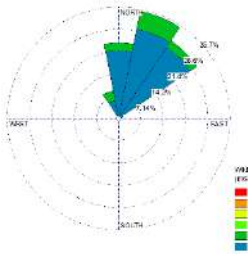
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานี่ติดตามตรวจสอบ : โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานี่ติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0674773 1538387

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ฝุ่นละอองรวม	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอนมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
โรงพยาบาล ภูมิพลอดุลยเดช	14-15 ธ.ค. 65	0.039	0.064	1.08-1.49	1.25-1.32	0.0050-0.0109	1.04-1.35	0.80-1.60	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.30-1.60 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : NNE</p>
	15-16 ธ.ค. 65	0.048	0.079	1.04-1.70	1.22-1.50	0.0048-0.0117	1.03-1.54	0.80-1.60	
	16-17 ธ.ค. 65	0.046	0.074	1.03-1.55	1.09-1.35	0.0030-0.0088	1.01-1.92	0.80-1.60	
	17-18 ธ.ค. 65	0.028	0.048	0.96-1.52	1.06-1.31	0.0019-0.0086	1.15-1.97	0.80-1.60	
	18-19 ธ.ค. 65	0.032	0.063	1.13-1.53	1.26-1.35	0.0044-0.0082	1.01-1.82	0.80-1.60	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร			ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	

- หมายเหตุ: ^{1/} คำนวณเทียบสถานะมาตรฐานที่ความดัน 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 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนที่พิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547
- ^{4/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-24 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณวัดเจริญธรรมาราม ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : วัดเจริญธรรมาราม

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานที่ติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0676965 1541082

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละออง ขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน	ฝุ่นละอองรวม	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอนมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ข.ม.	8 ข.ม.				
วัดเจริญธรรมาราม	14-15 ธ.ค. 65	0.068	0.078	0.94-1.26	1.06-1.10	0.0053-0.0115	1.04-1.59	0.90-2.10	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ 0.30-1.60 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : NE</p>
	15-16 ธ.ค. 65	0.057	0.095	0.90-1.28	1.04-1.09	0.0023-0.0097	1.08-1.44	0.90-2.20	
	16-17 ธ.ค. 65	0.057	0.096	0.99-1.39	1.04-1.21	0.0034-0.0134	1.04-1.82	1.00-2.20	
	17-18 ธ.ค. 65	0.027	0.054	0.93-1.40	1.10-1.24	0.0039-0.0136	1.11-2.05	0.90-2.20	
	18-19 ธ.ค. 65	0.056	0.072	0.95-1.42	1.05-1.17	0.0056-0.0103	0.96-1.49	0.90-2.20	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน				เมตร/วินาที	

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 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนที่ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

^{4/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนที่ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

3.2.2.2 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 จำนวน 2 จุด คือ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช และวัดเจริญธรรมาราม ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงสูงสุด

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงสูงสุด สรุปผลได้ดังนี้

1) โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 63.8-64.1 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 73.6-86.2 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 58.4-66.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 53.3-62.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 68.8-69.6 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-25

2) วัดเจริญธรรมาราม

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 60.2-61.3 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 62.7-84.9 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 46.3-67.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 41.1-64.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 62.8-65.8 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-26

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-25 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานี่ติดตามตรวจสอบ : โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0674779 1538405

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ธ.ค. 65	58.4-66.5	53.4-62.1	75.8-85.3	64.0	69.6
15-16 ธ.ค. 65	58.8-66.2	53.9-61.3	73.6-85.5	64.1	69.1
16-17 ธ.ค. 65	58.8-66.6	53.3-54.7	76.8-85.1	64.1	68.8
17-18 ธ.ค. 65	58.9-65.9	53.9-61.5	77.3-84.6	63.9	69.1
18-19 ธ.ค. 65	59.2-65.7	53.8-60.9	75.5-86.2	63.8	68.9
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-26 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณวัดเจริญธรรมาราม ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานี่ติดตามตรวจสอบ : วัดเจริญธรรมาราม

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0676965 1541082

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	วัดเจริญธรรมาราม				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ธ.ค. 65	48.9-67.0	43.8-62.0	64.9-82.8	60.2	65.8
15-16 ธ.ค. 65	49.5-66.3	44.1-63.7	65.1-84.9	61.2	62.8
16-17 ธ.ค. 65	50.3-65.9	44.7-51.8	63.7-81.8	60.2	63.3
17-18 ธ.ค. 65	46.3-67.3	41.1-63.1	62.7-83.8	61.3	63.0
18-19 ธ.ค. 65	49.2-66.5	44.5-64.2	65.5-84.1	61.2	63.5
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

3.2.2.3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบของส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ในระหว่างวันที่ 16 สิงหาคม และวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 จำนวน 1 จุด คือ บ่อพักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบความเป็นกรดด่าง อุณหภูมิ ออกซิเจนละลาย บีโอดี ของแข็งแขวนลอย ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม พบว่า ทุกดัชนีอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนที่ 129 ง วันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559 ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 3-27

ตารางที่ 3-27 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง บริเวณบ่อพักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 16 สิงหาคม และวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : บ่อพักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677239 1540700

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการตรวจติดตามตรวจสอบ		มาตรฐานตาม EIA ^{1/}	มาตรฐาน ^{2/}
			16 ส.ค. 65	15 พ.ย. 65		
บ่อพักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	7.7 (31°C)	8.0 (28°C)	-	5.0-9.0
	อุณหภูมิ	°C	31	28	-	≤ 40
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	5.2	3.4	-	-
	บีโอดี	mg/L	ตรวจไม่พบ	4.0	≤20	≤ 20
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	7.9	9.6	-	≤ 50
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	224	400	-	≤ 3,000
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	-	≤ 5
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	>160,000	13,000	-	-

หมายเหตุ : ^{1/} รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 พ.ศ. 2556

^{2/} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนที่ 129 ง วันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559

3.2.2.4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินของส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ในระหว่างวันที่ 16 สิงหาคม และวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565 จำนวน 2 จุด คือ คลองหกวาก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ และคลองหกวาหลังจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบความเป็นกรดต่าง อุณหภูมิ ออกซิเจนละลาย บีโอดี ของแข็งแขวนลอย ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด น้ำมันและไขมัน แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม และความลึกของคลอง โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 3-28 และตารางที่ 3-29

ทั้งนี้ การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน พบปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดค่อนข้างสูง ซึ่งอาจมาจากมีฝนตกในพื้นที่ที่มีการชะล้างตะกอนลงสู่แหล่งน้ำ โดยอาจส่งผลให้ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมด มีค่าเพิ่มสูงขึ้นจากปกติ

ตารางที่ 3-28 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 16 สิงหาคม และวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : คลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677232 1540751

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ		มาตรฐาน ^{1/}
			16 ส.ค. 65	15 พ.ย. 65	
คลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	6.9 (30°C)	7.5 (30°C)	-
	อุณหภูมิ	°C	30	30	-
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	4.9	2.3	-
	บีโอดี	mg/L	5.8	5.4	-
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	14.3	15.4	-
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	320	278	-
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	-
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	>160,000	>160,000	-
	ความลึกของคลอง	metre	2.5	3.0	-

หมายเหตุ :

^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 5 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม)

ตารางที่ 3-29 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณคลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 16 สิงหาคม และวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : คลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677295 1540712

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ		ค่ามาตรฐาน ^{1/}
			16 ส.ค. 65	15 พ.ย. 65	
คลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	6.9 (30°C)	7.2 (30°C)	-
	อุณหภูมิ	°C	30	30	-
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	4.7	2.0	-
	บีโอดี	mg/L	5.7	5.7	-
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	15.2	16.7	-
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	314	296	-
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	-
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	>160,000	>160,000	-
	ความลึกของคลอง	metre	2.5	3.0	-

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 5 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม)

3.3 ผลการติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

3.3.1 การรวบรวมข้อมูลด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัยของพนักงาน และบันทึกจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน

โดยดำเนินการ 1 ครั้งต่อปี ซึ่งการตรวจสอบสุขภาพประจำปี ดำเนินการเมื่อวันที่ 7-9 มีนาคม พ.ศ.2565 วันที่ 21-25 มีนาคม พ.ศ.2565 และวันที่ 28-30 มีนาคม พ.ศ. 2565 แสดงดังภาคผนวก ข-10

3.3.2 บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ

1) ผลการรวบรวมข้อมูลบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

ผลการรวบรวมข้อมูลบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการจากแบบ รง.504 ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากสถานพยาบาล จำนวน 2 แห่ง คือ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ศูนย์อนามัยที่ 1 (สถาบันพัฒนาสุขภาพเขตเมือง) และศูนย์บริการสาธารณสุข 24 บางเขน โดยมีสรุปข้อมูลด้านสุขภาพแสดงดังตารางที่ 3-30 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1.1) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ศูนย์อนามัยที่ 1 (สถาบันพัฒนาสุขภาพเขตเมือง) ปีพ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยทั้งหมด 23,051 ราย โดยโรคที่พบมากที่สุด คือ โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม จำนวน 6,083 ราย รองลงมาคือ โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก จำนวน 5,017 ราย

1.2) ศูนย์บริการสาธารณสุข 24 บางเขน ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยทั้งหมด 54,253 ราย โดยโรคที่พบมากที่สุด คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม จำนวน 13,309 ราย รองลงมาคือ โรคระบบไหลเวียนเลือด จำนวน 10,646 ราย

2) ผลการรวบรวมข้อมูลบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ผลการรวบรวมข้อมูลบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ จากแบบ รง.504 ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากสถานพยาบาล จำนวน 2 แห่ง คือ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ศูนย์บริการสาธารณสุข 61 สี่งวาลย์ ทัศนารมย์ โดยมีสรุปข้อมูลด้านสุขภาพแสดงดังตารางที่ 3-31 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

2.1) โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยทั้งหมด 1,883,873 ราย โดยโรคที่พบมากที่สุด คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม เช่น ไทรอยด์ จำนวน 345,732 ราย รองลงมาคือ โรคระบบไหลเวียนเลือด เช่น ความดัน จำนวน 315,913 ราย

2.2) ศูนย์บริการสาธารณสุข 61 สี่งวาลย์ ปี พ.ศ. 2565 พบจำนวนผู้ป่วยทั้งหมด 35,399 ราย โดยโรคที่พบมากที่สุด คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด จำนวน 7,603 ราย รองลงมาคือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อโภชนาการ และเมตาบอลิซึม เช่น ไทรอยด์ จำนวน 7,308 ราย

สำหรับศูนย์บริการสาธารณสุข เทศบาลเมืองลำสามแก้ว ที่มีการรายงานข้อมูลผลสุขภาพในช่วงระยะก่อสร้างนั้น ไม่สามารถนำส่งข้อมูลในส่วนนี้ให้ที่ปรึกษาได้ จึงไม่มีการนำเสนอผลการติดตามตรวจสอบจากสถานพยาบาลดังกล่าวในรายงานฉบับนี้

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-30 สรุปข้อมูลแบบ รง. 504 ของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

ลำดับ	กลุ่มโรค	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ศูนย์อนามัยที่ 1 (สถาบันพัฒนาสุขภาพเขตเมือง) จำนวน (ราย) ^{1/} ปี พ.ศ. 2565	ศูนย์บริการสาธารณสุข 24 บางเขน จำนวน (ราย) ^{2/} ปี พ.ศ. 2565
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	599	564
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	185	412
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือดและความผิดปกติเกี่ยวกับ ภูมิคุ้มกัน	799	966
4	โรคเกี่ยวข้องมรื้ท่อ โภชนาการและเมตาบอลิซึม	2,995	13,309
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	194	2,428
6	โรคระบบประสาท	169	1,123
7	โรคตาารวมส่วนประกอบของตา	337	1,253
8	โรคหูและปุ่มกกหู	154	320
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	1,820	10,646
10	โรคระบบหายใจ	2,169	6,191
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	5,017	5,994
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อได้ผิวหนัง	501	1,348
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	6,083	3,910
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	561	668
15	ภาวะแทรกในการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	300	37
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วัน หลังคลอด)	14	7
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและ โครโมโซมผิดปกติ	6	22
18	อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและ ทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	965	1,744
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	-	-
20	อุบัติเหตุจากการขนส่ง และผลที่ตามมา	18	2,112
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	165	1,199
รวม		23,051	54,253

ที่มา : ^{1/} โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพศูนย์อนามัยที่ 1 (สถาบันพัฒนาสุขภาพเขตเมือง)

^{2/} กลุ่มสถิติงานสาธารณสุข สำนักงานพัฒนาระบบสาธารณสุข สำนักอนามัย

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

**ตารางที่ 3-31 สรุปข้อมูลแบบ รง. 504 ของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-
ลำลูกกา คลอง 4**

ลำดับ	กลุ่มโรค	โรงพยาบาล ภูมิพลอดุลยเดช จำนวน (ราย) ^{1/} ปี พ.ศ. 2565	ศูนย์บริการ สาธารณสุข 61 สังวาลย์ ทัศนารมย์ จำนวน (ราย) ^{2/} ปี พ.ศ. 2565
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	65,769	325
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	106,648	259
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือดและความผิดปกติเกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	40,280	916
4	โรคเกาต์ต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม เช่น ไทรอยด์	345,732	7,308
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	47,318	255
6	โรคระบบประสาท	54,757	610
7	โรคตาารวมส่วนประกอบของตา	95,599	845
8	โรคหูและปุ่มกกหู	26,554	139
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด เช่น ความดัน	315,913	7,603
10	โรคระบบหายใจ	158,184	6,782
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	132,819	2,733
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	45,503	677
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	165,806	4,132
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	128,033	502
15	ภาวะแทรกซ้อนการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	13,520	43
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วัน หลังคลอด)	2,392	7
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและโครโมโซม ผิดปกติ	7,066	42
18	อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทาง ห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	100,827	1,213
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	633	-
20	อุบัติเหตุจากการขนส่ง และผลที่ตามมา	5,175	820
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	25,345	188
รวม		1,883,873	35,399

ที่มา : ^{1/} โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช

^{2/} กลุ่มสถิติงานสาธารณสุข สำนักงานพัฒนาระบบสาธารณสุข สำนักอนามัย

3.4 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

บริษัทที่ปรึกษาฯ ได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ซึ่งดำเนินการสำรวจบริเวณโดยรอบสถานี 16 สถานี จำนวน 900 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างพบว่า เป็นเพศหญิง ร้อยละ 66.4 และเพศชาย ร้อยละ 33.6 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 32.1 รองลงมาช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 25.9 ช่วงอายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 17.0 ตามลำดับ การประกอบอาชีพของกลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัท ร้อยละ 44.8 รองลงมาประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 27.4 และเป็นนักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 18.0 ตามลำดับ

ระดับการศึกษาขั้นสูงสุด พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 47.7 รองลงมา กำลังศึกษา ร้อยละ 18.1 และระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. ร้อยละ 15.2 ตามลำดับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีจำนวนสมาชิกในครัวเรือน 4-5 คน ร้อยละ 28.1 รองลงมา มีจำนวนสมาชิก 2-3 คน ร้อยละ 25.6 และมีจำนวน 3-4 คน ร้อยละ 22.7 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดที่กรุงเทพมหานคร ร้อยละ 60.6 รองลงมาย้ายมาจากจังหวัดอื่น ร้อยละ 29.2 และเกิดที่จังหวัดปทุมธานี ร้อยละ 8.0 ย้ายมาจากภาคอื่น ประกอบด้วย ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด ร้อยละ 33.8 รองลงมาคือ ภาคกลาง ร้อยละ 32.7 และภาคใต้ ร้อยละ 10.6 ตามลำดับ สาเหตุของการย้ายมาส่วนใหญ่เพื่อมาหางานทำ ร้อยละ 77.9 รองลงมาย้ายมาเพื่อศึกษาต่อ ร้อยละ 14.1 และย้ายตามครอบครัว/แต่งงาน ร้อยละ 7.6 ตามลำดับ

ลักษณะของอาคารที่อยู่อาศัย พบว่าโดยส่วนใหญ่เป็นบ้านเดี่ยวชั้นเดียวหรือสองชั้น ร้อยละ 36.2 รองลงมาเป็น คอนโดมิเนียม ร้อยละ 19.3 และเป็นทาวน์เฮ้าส์ ร้อยละ 19.2 ตามลำดับ

2) ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากการสอบถามการให้บริการของประชาชน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีเขียวไม่เกิน 10 ครั้ง ร้อยละ 34.8 รองลงมาใช้บริการ มากกว่า 50 ครั้ง ร้อยละ 19.1 และใช้บริการ 11-20 ครั้ง ร้อยละ 15.0 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าโดยตอบว่าใช้บริการวันจันทร์-วันศุกร์ ร้อยละ 49.8 รองลงมาใช้บริการวันหยุดนักขัตฤกษ์ ร้อยละ 35.3 และตอบว่าไม่ได้ใช้บริการวันใดเป็นประจำ ร้อยละ 12.7 ตามลำดับ ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีเขียว อยู่ในช่วงเวลา ระหว่าง 10:01-12:00 น. ร้อยละ 26.4 รองลงมา ช่วงเวลาระหว่าง 08:01-10:00 น. ร้อยละ 19.5 และอยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 16:01-18:00 น. ร้อยละ 14.9 ตามลำดับ

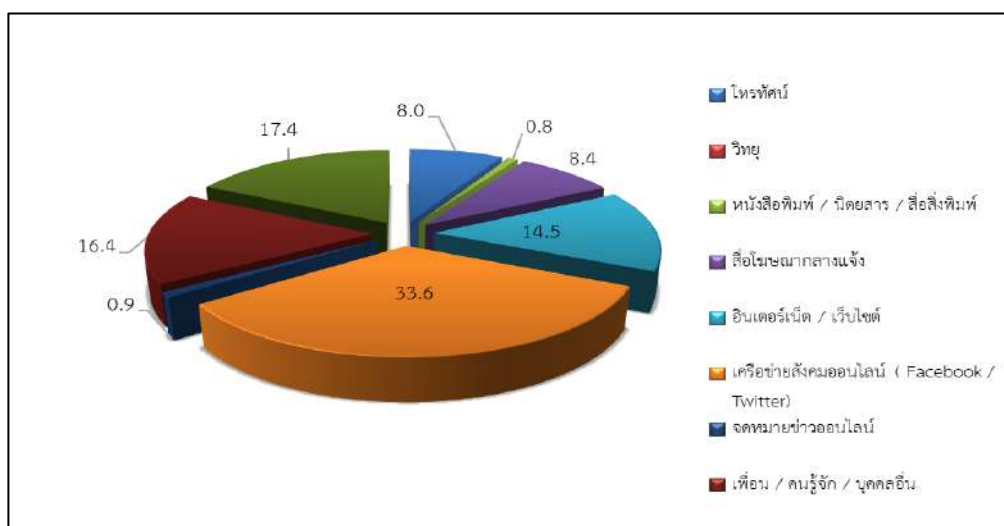
วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าเพื่อไป ท่างสรรพสินค้า/ร้านขายของ ร้อยละ 24.5 รองลงมาเพื่อไปที่พักอาศัย ร้อยละ 23.7 และ เพื่อไปสถานที่ทำงาน ร้อยละ 20.4 ตามลำดับ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นว่ารถไฟฟ้าบีทีเอสสามารถพาไปยังจุดหมายปลายทางที่ต้องการได้พอดี ร้อยละ 90.6 และต้องอาศัยการเดินทางด้วยวิธีอื่นประกอบ ร้อยละ 9.4 ชนิดของบัตรโดยสารที่ใช้ในการเดินทาง กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บัตรโดยสารเที่ยวเดียว ร้อยละ 62.5 รองลงมาคือ ใช้บัตรแรบบิทการ์ด สำหรับบุคคลทั่วไป ร้อยละ 26.1 และใช้บัตรแรบบิทการ์ด สำหรับนักเรียนนักศึกษา ร้อยละ 6.8 ตามลำดับ

โดยมีสถานีด่านทาง/ปลายทางที่ใช้บริการเป็นประจำ คือ สถานี N9 ห้าแยกลาดพร้าว (Ha Yaek Lat Phrow) ร้อยละ 18.4 รองลงมา คือ สถานี CEN สยาม (Siam) ร้อยละ 9.0 และสถานี N20 สะพานใหม่ ร้อยละ 6.8 ตามลำดับ

นอกจากนี้ เมื่อสอบถามกลุ่มตัวอย่างในการเดินทางกรณีที่ไม่ได้ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เดินทางโดยใช้รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 37.3 รองลงมาใช้รถยนต์ส่วนตัว ร้อยละ 26.7 และเดินทางโดยใช้รถแท็กซี่ ร้อยละ 25.9 ตามลำดับ

3) การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการก่อสร้างโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รับทราบข่าวสารเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอสจากเครือข่ายสังคมออนไลน์ (เช่น Facebook, Twitter) มากที่สุด ร้อยละ 33.6 รองลงมาทราบจากสื่อโฆษณาบนสถานีรถไฟฟ้า (เช่น ป้ายโฆษณา หรือดีจिटอลมีเดีย) ร้อยละ 17.4 และทราบจากเพื่อน/คนรู้จัก/บุคคลอื่น ร้อยละ 16.4 ตามลำดับ



รูปที่ 3-7 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการของกลุ่มเป้าหมาย

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน มีระดับความพึงพอใจต่อแหล่งข้อมูลดังนี้

1. โทรศัพท์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 38.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 32.4 และระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 18.9 ตามลำดับ

2. วิทยุ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 56.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 29.7 และระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 11.9 ตามลำดับ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีหลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีหลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-สีหลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

3. หนังสือพิมพ์/นิตยสาร/สื่อสิ่งพิมพ์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 47.1 รองลงมามีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 37.3 และระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 8.0 ตามลำดับ

4. สื่อโฆษณากลางแจ้ง เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 49.3 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 36.7 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 11.0 ตามลำดับ

5. อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 39.0 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 34.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 16.4 ตามลำดับ

6. เครือข่ายสังคมออนไลน์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 49.9 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 42.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 7.2 ตามลำดับ

7. จดหมายข่าวออนไลน์ เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 48.8 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 23.8 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 16.9 ตามลำดับ

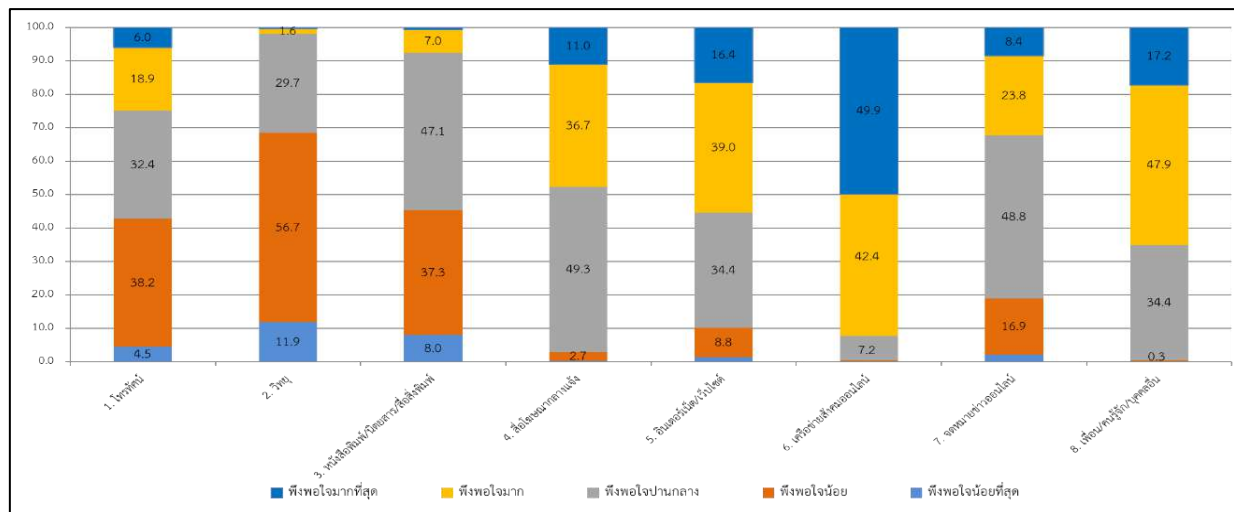
8. เพื่อน/คนรู้จัก/บุคคลอื่น เป็นแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 47.9 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 34.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 17.2 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความพึงพอใจต่อแหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสในระดับปานกลาง ร้อยละ 65.5 ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-32

ตารางที่ 3-32 แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. โทรทัศน์	4.5	38.2	32.4	18.9	6.0	56.8	พอใจปานกลาง
2. วิทยุ	11.9	56.7	29.7	1.6	0.1	44.3	พอใจน้อย
3. หนังสือพิมพ์/นิตยสาร/สื่อสิ่งพิมพ์	8.0	37.3	47.1	7.0	0.6	51.0	พอใจปานกลาง
4. สื่อโฆษณากลางแจ้ง	0.3	2.7	49.3	36.7	11.0	71.1	พอใจมาก
5. อินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์	1.4	8.8	34.4	39.0	16.4	72.1	พอใจมาก
6. เครือข่ายสังคมออนไลน์	0.0	0.5	7.2	42.4	49.9	88.4	พอใจมาก
7. จดหมายข่าวออนไลน์	2.1	16.9	48.8	23.8	8.4	63.9	พอใจปานกลาง
8. เพื่อน/คนรู้จัก/บุคคลอื่น	0.2	0.3	34.4	47.9	17.2	76.4	พอใจมาก
รวมค่าเฉลี่ย						65.5	พอใจปานกลาง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีหลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีหลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-สีหลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-8 แหล่งข้อมูลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

4) ความพึงพอใจที่มีต่อคุณภาพการให้บริการในการใช้รถไฟฟ้า

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. การมีป้ายบอกทิศทางในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 82.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 16.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.5 ตามลำดับ

2. การมีแผนที่แสดงเส้นทางการเดินรถในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 80.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.3 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.4 ตามลำดับ

3. มีการแสดงเส้นทางการเดินรถภายในตัวรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 82.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 16.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

4. ความชัดเจนในการประกาศชื่อสถานีต่อไปในขบวนรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 74.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 20.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 5.3 ตามลำดับ

5. การแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์ให้ทราบเกี่ยวกับโปรโมชั่นส่งเสริมการขายต่างๆ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 76.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 14.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 9.1 ตามลำดับ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีหลูก) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีหลูก) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-สีหลูก คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

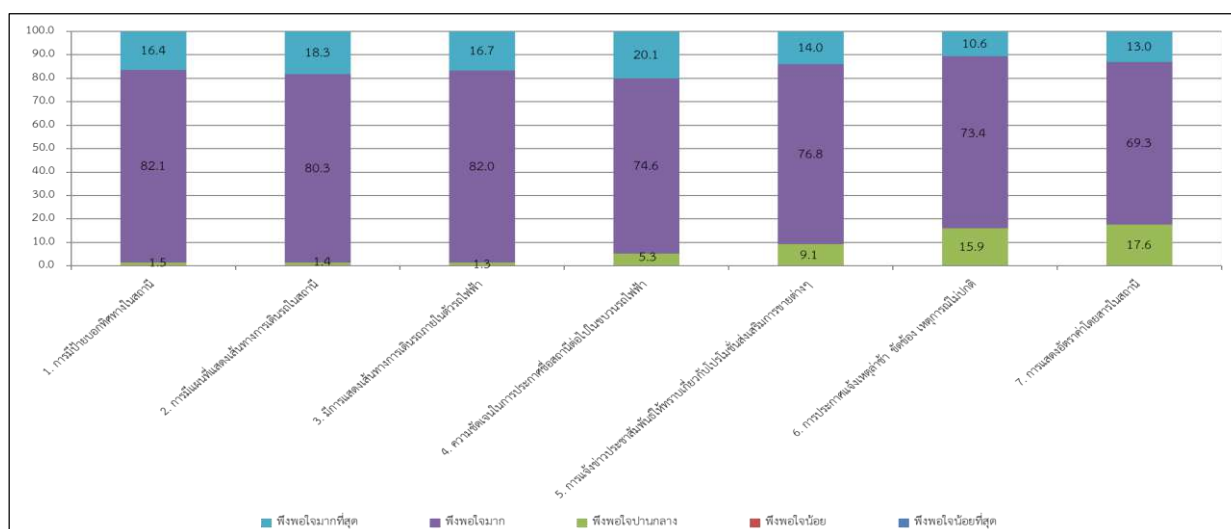
6. การประกาศแจ้งเหตุล่าช้า ขัดข้อง เหตุการณ์ไม่ปกติ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 73.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 15.9 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 10.6 ตามลำดับ

7. การแสดงอัตราค่าโดยสารในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 69.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 17.6 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.0 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความพึงพอใจที่มีต่อปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีระดับความพึงพอใจในระดับมาก ร้อยละ 81.6 ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-33

ตารางที่ 3-33 ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. การมีป้ายบอกทิศทางในสถานี	0.0	0.0	1.5	82.1	16.4	83.0	พอใจมาก
2. การมีแผนที่แสดงเส้นทางการเดินรถในสถานี	0.0	0.0	1.4	80.3	18.3	83.4	พอใจมาก
3. มีการแสดงเส้นทางการเดินรถภายในตัวรถไฟฟ้า	0.0	0.0	1.3	82.0	16.7	83.1	พอใจมาก
4. ความชัดเจนในการประกาศชื่อสถานีต่อไปในขบวนรถไฟฟ้า	0.0	0.0	5.3	74.6	20.1	83.0	พอใจมาก
5. การแจ้งข่าวประชาสัมพันธ์ให้ทราบเกี่ยวกับโปรโมชั่นส่งเสริมการขายต่างๆ	0.0	0.1	9.1	76.8	14.0	80.9	พอใจมาก
6. การประกาศแจ้งเหตุล่าช้า ขัดข้อง เหตุการณ์ไม่ปกติ	0.0	0.1	15.9	73.4	10.6	78.9	พอใจมาก
7. การแสดงอัตราค่าโดยสารในสถานี	0.0	0.1	17.6	69.3	13.0	79.0	พอใจมาก
รวมค่าเฉลี่ย						81.6	พอใจมาก



รูปที่ 3-9 ปัจจัยด้านกระบวนการ ขั้นตอนการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. การให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 67.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 31.2 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.5 ตามลำดับ

2. การให้บริการด้วยความสุภาพ เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 62.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 36.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

3. การให้บริการด้วยความกระตือรือร้น เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 73.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 24.3 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 2.4 ตามลำดับ

4. การช่วยแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 71.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 25.2 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 3.0 ตามลำดับ

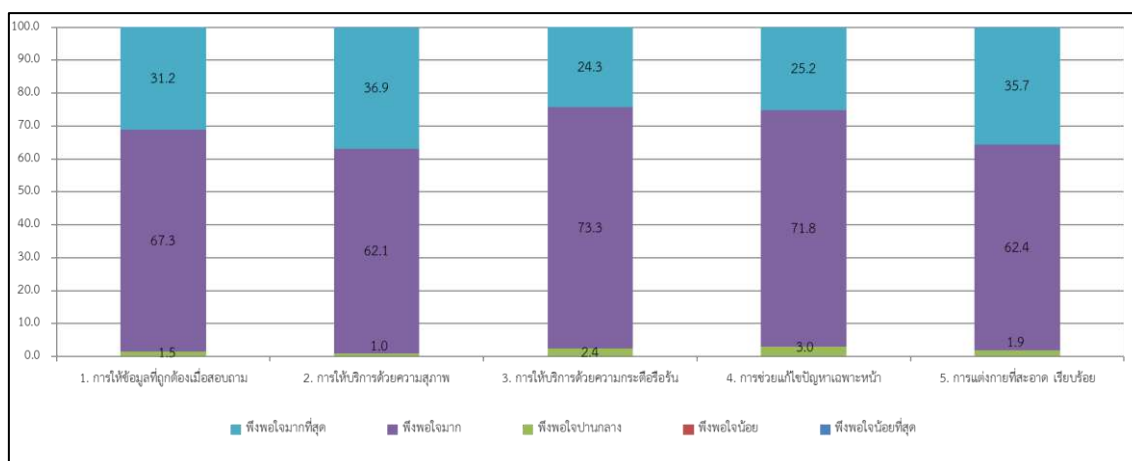
5. การแต่งกายที่สะอาด เรียบร้อย เป็นปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 62.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 35.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.9 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับมาก ร้อยละ 85.7 ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-34

ตารางที่ 3-34 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน
(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านบริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. การให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม	0.0	0.0	1.5	67.3	31.2	86.0	พอใจมาก
2. การให้บริการด้วยความสุภาพ	0.0	0.0	1.0	62.1	36.9	87.2	พอใจมาก
3. การให้บริการด้วยความกระตือรือร้น	0.0	0.0	2.4	73.3	24.3	84.4	พอใจมาก
4. การช่วยแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า	0.0	0.0	3.0	71.8	25.2	84.4	พอใจมาก
5. การแต่งกายที่สะอาด เรียบร้อย	0.0	0.0	1.9	62.4	35.7	86.8	พอใจมาก
รวมค่าเฉลี่ย						85.7	พอใจมาก

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีหลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีหลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-สีหลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-10 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. ความสะดวกในการซื้อบัตรโดยสาร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 72.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 23.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 3.0 ตามลำดับ

2. ความเพียงพอของจุดจำหน่ายบัตรโดยสาร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 68.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 25.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 5.4 ตามลำดับ

3. การมีบันไดเลื่อน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 68.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 16.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 14.2 ตามลำดับ

4. การมีลิฟต์สำหรับผู้พิการ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 66.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 17.3 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 15.8 ตามลำดับ

5. การมีสถานที่จอดรถไว้บริการ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 73.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.2 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 6.2 ตามลำดับ

6. การมีโทรศัพท์สาธารณะไว้บริการภายในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 64.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 24.7 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 6.7 ตามลำดับ

7. การมีตู้เบิกเงินสดอัตโนมัติให้บริการภายในสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 66.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 25.0 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 6.6 ตามลำดับ

8. ความสะอาดของสถานี เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 78.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 19.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.6 ตามลำดับ

9. ความสะอาดบริเวณชานชาลาที่จอดรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 79.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 19.3 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

10. ความกว้างขวางบริเวณชานชาลาที่จอดรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 79.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 19.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.2 ตามลำดับ

11. ความสะอาดภายในขบวนรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 78.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 20.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.3 ตามลำดับ

12. ความสะอาดสกายภายในขบวนรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 78.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 19.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.7 ตามลำดับ

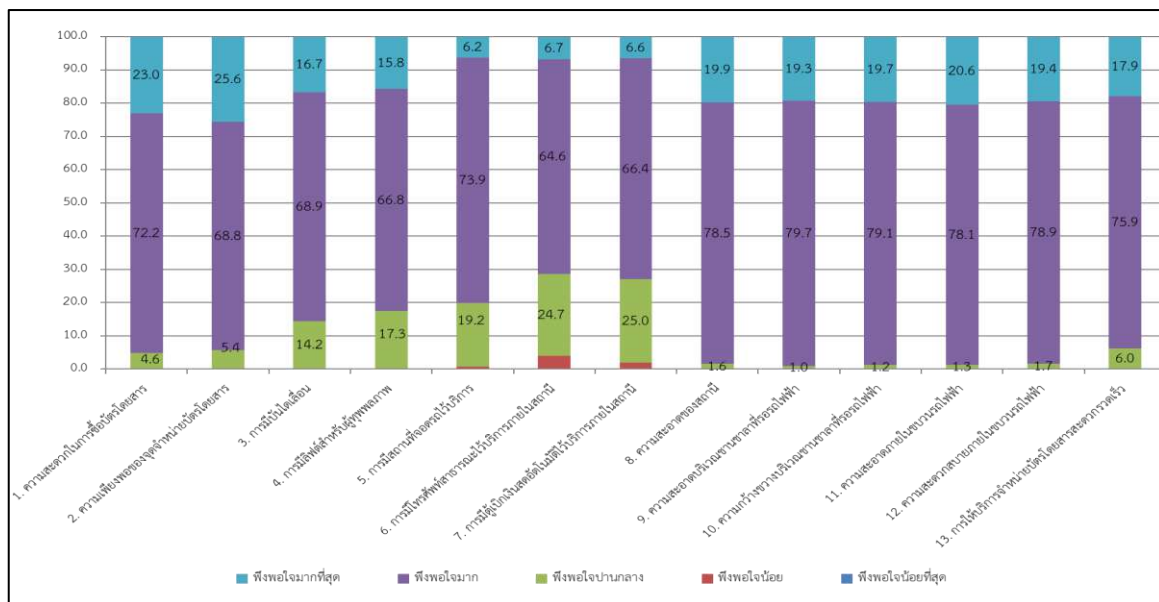
13. การให้บริการจำหน่ายบัตรโดยสารสะดวกรวดเร็ว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 75.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 17.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 6.0 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า บีทีเอสของประชาชนในระดับมาก ร้อยละ 81.2 ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-35

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลายน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีลม) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลายน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีลม) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-สีลม ก.ค. 2565
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-35 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน
(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านราคาที่มีผลต่อความพึงพอใจในการ ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ความสะดวกในการซื้อบัตรโดยสาร	0.0	0.2	4.6	72.2	23.0	83.6	พอใจมาก
2. ความเพียงพอของจุดจำหน่ายบัตรโดยสาร	0.0	0.2	5.4	68.8	25.6	83.9	พอใจมาก
3. การมีบันไดเลื่อน	0.0	0.2	14.2	68.9	16.7	80.4	พอใจมาก
4. การมีลิฟต์สำหรับผู้พิการ	0.0	0.1	17.3	66.8	15.8	79.6	พอใจมาก
5. การมีสถานที่จอดรถให้บริการ	0.0	0.7	19.2	73.9	6.2	77.1	พอใจมาก
6. การมีโทรศัพท์สาธารณะให้บริการภายในสถานี	0.0	4.0	24.7	64.6	6.7	74.8	พอใจมาก
7. การมีตู้เบิกเงินสดอัตโนมัติให้บริการภายในสถานี	0.0	2.0	25.0	66.4	6.6	75.5	พอใจมาก
8. ความสะอาดของสถานี	0.0	0.0	1.6	78.5	19.9	83.7	พอใจมาก
9. ความสะอาดบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า	0.0	0.0	1.0	79.7	19.3	83.7	พอใจมาก
10. ความกว้างขวางบริเวณชานชาลาที่รอรถไฟฟ้า	0.0	0.0	1.2	79.1	19.7	83.7	พอใจมาก
11. ความสะอาดภายในขบวนรถไฟฟ้า	0.0	0.0	1.3	78.1	20.6	83.8	พอใจมาก
12. ความสะดวกภายในขบวนรถไฟฟ้า	0.0	0.0	1.7	78.9	19.4	83.6	พอใจมาก
13. การให้บริการจำหน่ายบัตรโดยสารสะดวกเร็ว	0.0	0.2	6.0	75.9	17.9	82.3	พอใจมาก
รวมค่าเฉลี่ย						81.2	พอใจมาก



รูปที่ 3-11 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

ปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้
บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. ประเภทของบัตรโดยสาร เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่
มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 57.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 41.0 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด
ร้อยละ 1.0 ตามลำดับ

2. รายการโปรโมชั่นส่งเสริมการขายที่มีอยู่เหมาะสมกับความต้องการของท่าน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจใน
การใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 51.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก
ร้อยละ 45.7 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 2.2 ตามลำดับ

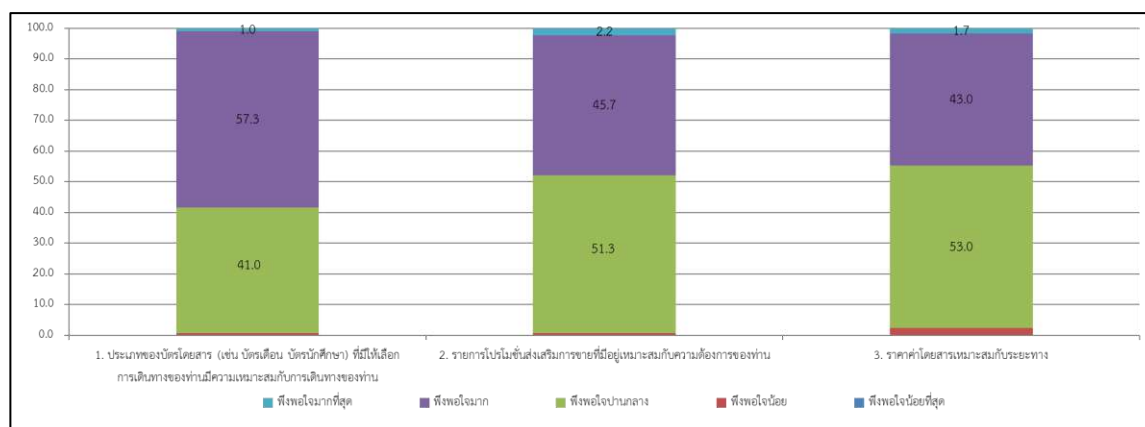
3. ราคาบัตรโดยสารเหมาะสมกับระยะทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของ
ประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 53.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 43.0 และระดับ
ความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 2.2 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการ
ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับมาก ร้อยละ 70.1 ได้แสดงรายละเอียดใน
ตารางที่ 3-36

ตารางที่ 3-36 ปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการ
ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีผลต่อความพึง พอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ประเภทของบัตรโดยสาร (เช่น บัตรเดือน บัตรนักศึกษา) ที่มีให้เลือก การเดินทางของท่านมีความเหมาะสมกับ การเดินทางของท่าน	0.0	0.7	41.0	57.3	1.0	71.7	พอใจมาก
2. รายการโปรโมชั่นส่งเสริมการขายที่มีอยู่เหมาะสมกับ ความต้องการของท่าน	0.0	0.8	51.3	45.7	2.2	69.9	พอใจ ปานกลาง
3. ราคาบัตรโดยสารเหมาะสมกับระยะทาง	0.1	2.2	53.0	43.0	1.7	68.8	พอใจ ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย						70.1	พอใจมาก

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีลม) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีลม) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-สีลม คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-12 ปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับการบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจ
ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

5) ทศนคติที่มีต่อโครงการที่มีต่อคุณภาพการให้บริการ ในการใช้รถไฟฟ้า

ความคาดหวังต่อการให้บริการที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความไม่พึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. ความสะดวกในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 86.6 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 12.8 และไม่พึงพอใจปานกลาง ไม่พึงพอใจมาก ไม่พึงพอใจมากที่สุด เท่ากัน ร้อยละ 0.2

2. ความสบายในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 85.8 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 13.7 และไม่พึงพอใจมาก ร้อยละ 0.3

3. ความรวดเร็วในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 83.9 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 14.3 และไม่พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.3

4. ความปลอดภัยในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 82.6 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 16.8 และไม่พึงพอใจมาก ร้อยละ 0.3

5. การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 73.3 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 19.3 และไม่พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 5.9

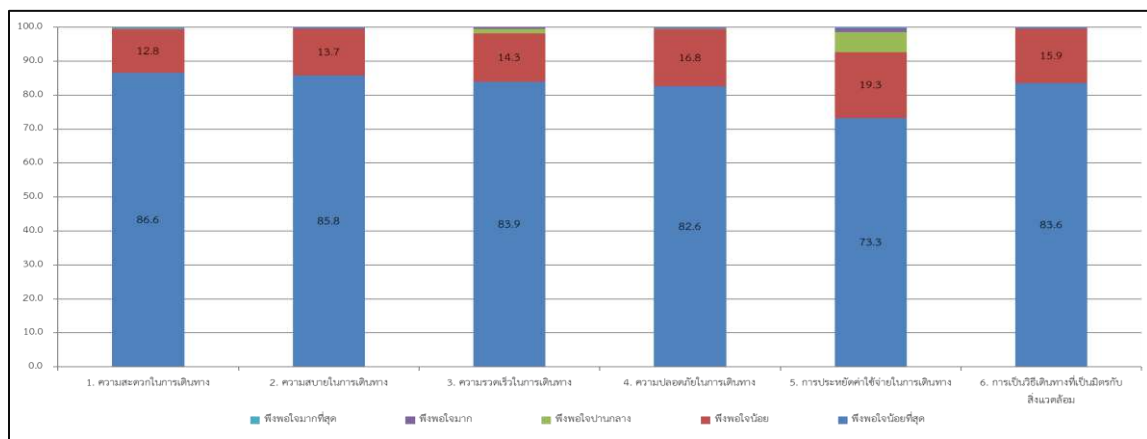
6. การเป็นวิธีเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความไม่พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 83.6 รองลงมา มีระดับไม่พึงพอใจน้อย ร้อยละ 15.9 และไม่พึงพอใจมาก ร้อยละ 0.3

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีหลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีหลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-สีหลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความคาดหวังต่อการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับไม่พึงพอใจน้อยที่สุด 96.0 ได้แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-37

ตารางที่ 3-37 ความคาดหวังต่อการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ความคาดหวังต่อการให้บริการ	ระดับของความไม่พึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. ความสะดวกในการเดินทาง	86.6	12.8	0.2	0.2	0.2	97.0	ไม่พอใจน้อยที่สุด
2. ความสบายในการเดินทาง	85.8	13.7	0.1	0.3	0.1	96.9	ไม่พอใจน้อยที่สุด
3. ความรวดเร็วในการเดินทาง	83.9	14.3	1.3	0.5	0.0	96.3	ไม่พอใจน้อยที่สุด
4. ความปลอดภัยในการเดินทาง	82.6	16.8	0.2	0.3	0.1	96.3	ไม่พอใจน้อยที่สุด
5. การประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	73.3	19.3	5.9	1.2	0.3	92.9	ไม่พอใจน้อยที่สุด
6. การเป็นวิถีเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	83.6	15.9	0.1	0.3	0.1	96.5	ไม่พอใจน้อยที่สุด
รวมค่าเฉลี่ย						96.0	ไม่พอใจน้อยที่สุด



รูปที่ 3-13 ความคาดหวังต่อการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

ด้านความเชื่อมั่นต่อคุณภาพและการให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนมีดังนี้

1. โดยรวมแล้วท่านมีความพึงพอใจในการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 81.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 17.2 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.7 ตามลำดับ

2. โดยรวมแล้วการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวตรงตามความคาดหวังของท่าน เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 78.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 20.2 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.8 ตามลำดับ

3. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในสถานีรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า
บีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 85.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 12.8 และ
ระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 1.8 ตามลำดับ

4. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในขบวนรถไฟฟ้าสายสีเขียว เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้า
บีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 82.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 14.1 และ
ระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 3.0 ตามลำดับ

5. การให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวมีคุณภาพดีกว่าการขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นๆ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความ
พึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 76.3 รองลงมา มีระดับความ
พึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 13.6 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 10.1 ตามลำดับ

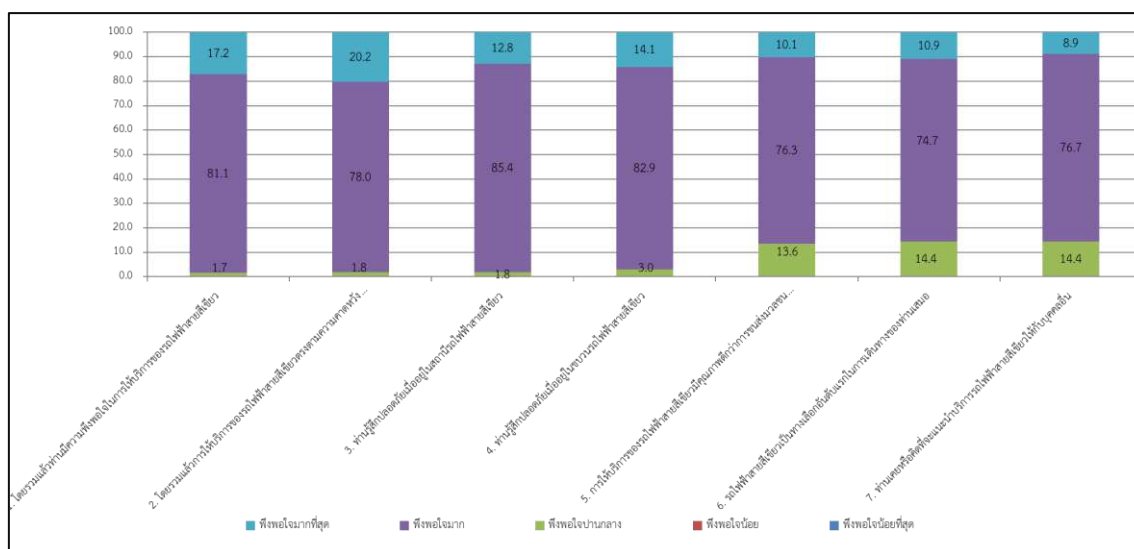
6. รถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นทางเลือกอันดับแรกในการเดินทางของท่านเสมอ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้
บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 74.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจ
ปานกลาง ร้อยละ 14.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 10.9 ตามลำดับ

7. ท่านเคยหรือคิดที่จะแนะนำบริการรถไฟฟ้าสายสีเขียวให้กับบุคคลอื่น เป็นปัจจัยที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริกา
รรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 76.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจ
ปานกลาง ร้อยละ 14.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 8.9 ตามลำดับดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยความคาดหวังต่อการ
ให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในระดับมาก ร้อยละ 81.2 ได้แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-38

ตารางที่ 3-38 ความคาดหวังต่อการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ความคาดหวังต่อการให้บริการ	ระดับของความพึงพอใจ					ค่าเฉลี่ย	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด		
1. โดยรวมแล้วท่านมีความพึงพอใจในการให้บริการ ของรถไฟฟ้าสายสีเขียว	0.0	0.0	1.7	81.1	17.2	83.1	พอใจมาก
2. โดยรวมแล้วการให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียว ตรงตามความคาดหวังของท่าน	0.0	0.0	1.8	78.0	20.2	83.7	พอใจมาก
3. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในสถานีรถไฟฟ้าสาย สีเขียว	0.0	0.0	1.8	85.4	12.8	82.2	พอใจมาก
4. ท่านรู้สึกปลอดภัยเมื่ออยู่ในขบวนรถไฟฟ้าสาย สีเขียว	0.0	0.0	3.0	82.9	14.1	82.2	พอใจมาก
5. การให้บริการของรถไฟฟ้าสายสีเขียวมีคุณภาพ ดีกว่าการขนส่งมวลชนรูปแบบอื่นๆ	0.0	0.0	13.6	76.3	10.1	79.3	พอใจมาก
6. รถไฟฟ้าสายสีเขียวเป็นทางเลือกอันดับแรกในการ เดินทางของท่านเสมอ	0.0	0.0	14.4	74.7	10.9	79.3	พอใจมาก
7. ท่านเคยหรือคิดที่จะแนะนำบริการรถไฟฟ้าสาย สีเขียวให้กับบุคคลอื่น	0.0	0.0	14.4	76.7	8.9	78.9	พอใจมาก
รวมค่าเฉลี่ย						81.2	พอใจมาก

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีลม) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-สีลม) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-สีลม คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-14 ความคาดหวังต่อการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

6) ปัญหาในการใช้บริการ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะของประชาชนที่มีต่อโครงการ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประทับใจการให้บริการที่มีความรวดเร็วมากที่สุด ร้อยละ 36.9 รองลงมาประทับใจเกี่ยวกับด้านความสะอาดบนสถานีและขบวนรถไฟฟ้า ร้อยละ 17.8 และความปลอดภัยบนสถานีและขบวนรถไฟฟ้า ร้อยละ 15.6 ตามลำดับ

กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นเกี่ยวกับการปรับปรุงการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส ส่วนใหญ่เห็นว่าการให้บริการดีอยู่แล้ว/ไม่ต้องปรับปรุง ร้อยละ 78.5 และเห็นว่าควรปรับปรุงอัตราค่าโดยสาร ร้อยละ 11.7 โดยเห็นว่าควรปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบนสถานี ร้อยละ 4.9 ตามลำดับ

นอกจากนี้กลุ่มตัวอย่างให้ความเห็นว่าควรเพิ่มด้านอื่นๆ อาทิ ควรเพิ่มตู้ ATM มากขึ้นทุกสถานี เพิ่มที่จอดรถฟรีให้บริการมากขึ้น ร้อยละ 32.4 รองลงมาเพิ่มเครื่องจำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ ร้อยละ 17.4 และเพิ่มพนักงานและห้องจำหน่ายตั๋วโดยสาร ร้อยละ 14.0 และ ตามลำดับ

7) สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ต้องการให้โครงการฯ ควบคุมดูแลเป็นพิเศษเพื่อปรับปรุงการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส

- ควรแจ้งให้ทราบล่วงหน้าเมื่อขบวนรถเกิดความขัดข้องหรือล่าช้า
- ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยคอยบริการทุกพื้นที่ เพื่ออำนวยความสะดวกโดยเฉพาะกรณีผู้พิการมาใช้บริการ
- ควรเพิ่มที่จอดรถในสถานีที่มีปริมาณผู้ใช้บริการมาก ให้เพียงพอมากขึ้น
- ควรมีจุดเชื่อมต่อกับรถไฟใต้ดินได้สะดวก เช่น ทางเดินบันไดเลื่อน
- ควรมีป้ายแจ้งรายละเอียดบัตรโดยสารประเภทต่าง ๆ
- ควรเพิ่มรูปแบบการเติมเงินใส่บัตรโดยสารหลายช่องทางเพื่อความสะดวก อาทิ ใช้แบบ QR โค้ดจ่ายได้
- ควรเพิ่มแอปพลิเคชันที่สามารถแจ้งเวลาขบวนรถเข้า-ออกสถานี เพื่อสามารถวางแผนการเดินทางได้
- ควรมีเจ้าหน้าที่จัดระเบียบที่จอดรถด้านล่างเนื่องจากมีรถจักรยานยนต์จอดขวางทางเข้าสถานี

3.5 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.5.1 เปรียบเทียบผลการติดตามผลกระทบตรวจสอบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ในปีที่ผ่านมาของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ในปี พ.ศ. 2550 (รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่ ลำลูกกา) เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ของกรุงเทพมหานคร กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ) และระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565 (ช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ) พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทั้งหมดมีค่าไม่คงที่เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านๆ มา และผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-39 และรูปที่ 3-15 ถึง รูปที่ 3-16

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ไนโตรเจนไดออกไซด์ ไม่มีผลการติดตามตรวจสอบเนื่องจากสถานีตรวจวัดแตกต่างกับรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่ ลำลูกกา) เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ของกรุงเทพมหานคร กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบในปี พ.ศ. 2565 มาเปรียบเทียบกับ พบว่า ดัชนีทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ และ มีค่าใกล้เคียงกัน แสดงรายละเอียดดัง ตารางที่ 3-40 และรูปที่ 3-17 ถึง รูปที่ 3-20

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-39 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วง หมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}	
		ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
1. โรงเรียนหอวัง (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2562)	24-29 ต.ค. 50 (ข้อมูลจาก EIA)	0.073-0.107	0.045-0.075
	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.051-0.093	0.030-0.053
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.119-0.212	0.061-0.113
	3-8 เม.ย. 62	0.127-0.170	0.088-0.120
	3-8 ก.ค. 62	0.043-0.236	0.010-0.105
	ระยะดำเนินการ		
	2-7 ต.ค. 62	0.089-0.176	0.053-0.128*
	8-13 มิ.ย. 65	0.040-0.048	0.023-0.034
	16-21 ธ.ค. 65	0.023-0.138	0.046-0.112
2. วิทยาลัยพุทธศาสตร์และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.040-0.069	0.023-0.040
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.101-0.134	0.062-0.094
	3-8 เม.ย. 62	0.038-0.082	0.020-0.043
	3-8 ก.ค. 62	0.036-0.063	0.021-0.045
	2-7 ต.ค. 62	0.055-0.102	0.037-0.055
	4-9 ม.ค. 63	0.059-0.202	0.035-0.079
	5-10 เม.ย. 63	0.045-0.090	0.021-0.028
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	0.029-0.039	0.017-0.028
3. สถานีรัชโยธิน (N11) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2562)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.045-0.071	0.029-0.059
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.073-0.137	0.050-0.103
	3-8 เม.ย. 62	0.047-0.063	0.031-0.040
	3-8 ก.ค. 62	0.046-0.080	0.033-0.044
	2-7 ต.ค. 62	0.054-0.119	0.035-0.070
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	0.079-0.100	0.068-0.080
	20-25 ส.ค. 65	0.057-0.156	0.045-0.077
	14-19 ธ.ค. 65	0.089-0.199	0.052-0.107
4. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.061-0.099	0.033-0.059
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.167-0.203	0.099-0.110
	3-8 เม.ย. 62	0.127-0.141	0.070-0.075
	3-8 ก.ค. 62	0.092-0.178	0.046-0.076
	2-7 ต.ค. 62	0.142-0.205	0.066-0.093
มาตรฐาน ^{2/}		≤0.33	≤0.12
หน่วย		มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-39 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วง หมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}	
		ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
4. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) (ต่อ)	4-9 ม.ค. 63	0.142-0.183	0.072-0.118
	5-10 เม.ย. 63	0.104-0.120	0.040-0.045
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	0.052-0.076	0.028-0.042
	14-19 ธ.ค. 65	0.076-0.137	0.03-0.073
5. สถานีสายหยุด (N19) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.043-0.067	0.026-0.042
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.124-0.177	0.074-0.100
	3-8 เม.ย. 62	0.104-0.129	0.032-0.056
	3-8 ก.ค. 62	0.067-0.129	0.030-0.064
	2-7 ต.ค. 62	0.092-0.176	0.046-0.065
	4-9 ม.ค. 63	0.097-0.144	0.057-0.092
	5-10 เม.ย. 63	0.084-0.112	0.024-0.037
	5-10 ก.ค. 63	0.054-0.076	0.032-0.041
	3-8 ต.ค. 63	0.048-0.129	0.021-0.060
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	0.056-0.105	0.034-0.052
	20-25 ส.ค. 65	0.046-0.103	0.033-0.067
	14-19 ธ.ค. 65	0.065-0.125	0.030-0.051
6. สถานีสะพานใหม่ (N20) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.104-0.137	0.050-0.063
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.149-0.207	0.093-0.110
	3-8 เม.ย. 62	0.119-0.162	0.047-0.065
	3-8 ก.ค. 62	0.067-0.226	0.028-0.088
	2-7 ต.ค. 62	0.086-0.153	0.056-0.077
	4-9 ม.ค. 63	0.108-0.178	0.063-0.099
	5-10 เม.ย. 63	0.094-0.116	0.044-0.049
	5-10 ก.ค. 63	0.103-0.162	0.061-0.089
	3-8 ต.ค. 63	0.057-0.093	0.034-0.047
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	0.074-0.113	0.018-0.037
	20-25 ส.ค. 65	0.068-0.137	0.038-0.073
	14-19 ธ.ค. 65	0.097-0.118	0.042-0.064
มาตรฐาน ^{2/}		≤0.33	≤0.12
หน่วย		มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	

หมายเหตุ : ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ
^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547
* มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

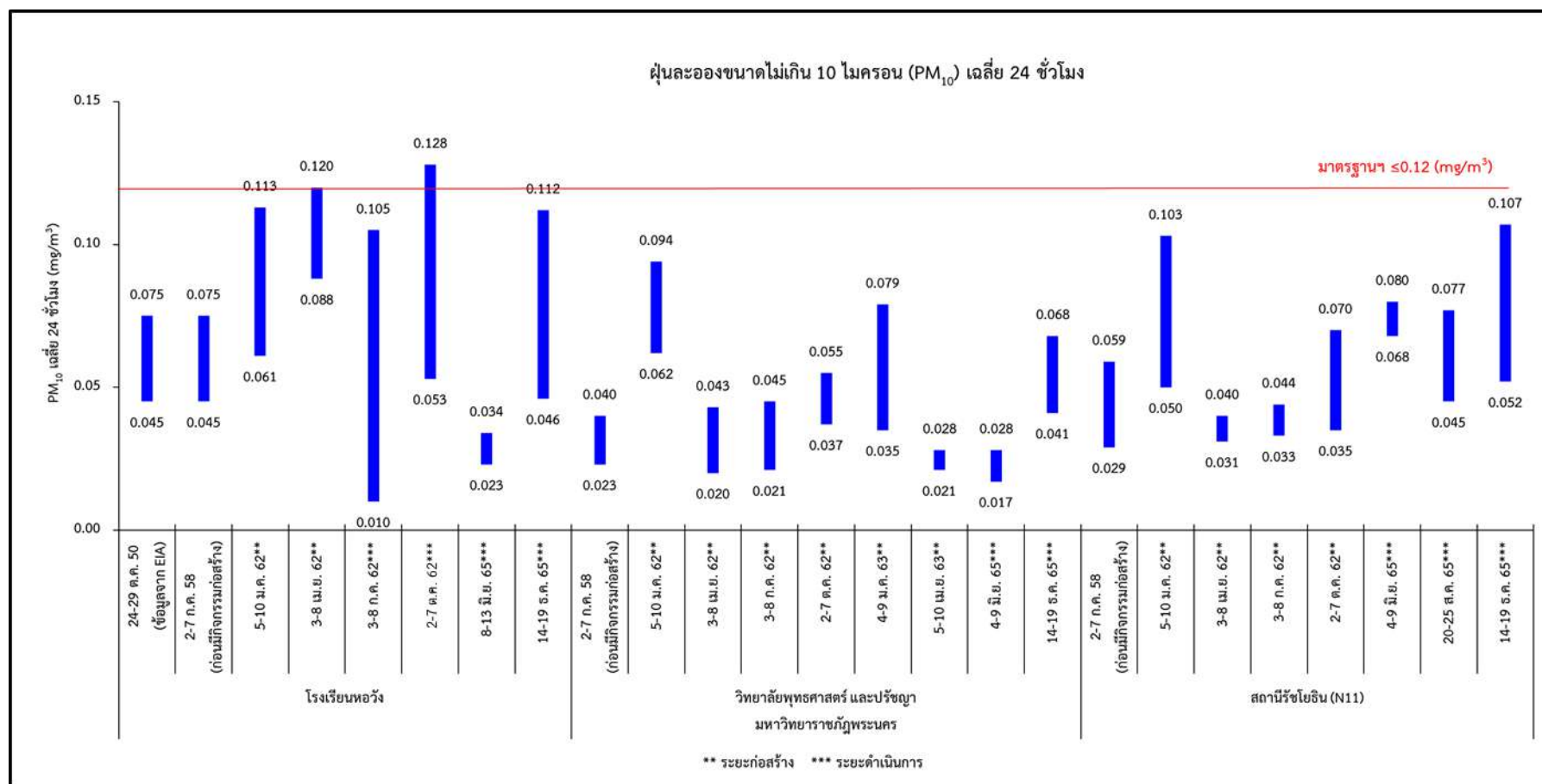
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-40 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วง หมอชิต-สะพานใหม่ ปี พ.ศ. 2565

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	เวลาที่ติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ					
		คาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์	ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์	ความเร็วลม	ทิศทาง
		1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
1. โรงเรียนหอวัง	8-13 มิ.ย. 65	1.20-1.94	1.40-1.78	0.0109-0.0200	0.71-1.36	0.7-2.4	S
	16-21 ธ.ค. 65	1.41-2.13	1.53-2.07	0.0092-0.0190	0.66-1.50	0.7-2.3	E
2. วิทยาลัย พุทธศาสตร์และ ปรัชญา มหาวิทยาลัย ราชภัฏพระนคร	4-9 มิ.ย. 65	1.21-2.09	1.41-2.00	0.0089-0.0208	0.65-1.43	0.7-2.4	SSE
	14-19 ธ.ค. 65	1.34-2.12	1.53-1.97	0.0087-0.0189	0.65-1.53	0.7-2.4	ENE
3. สถานีรัชโยธิน (N11)	4-9 มิ.ย. 65	1.26-2.05	1.42-1.88	0.0095-0.0234	0.69-1.40	0.3-2.3	S
	20-25 ส.ค. 65	1.45-1.91	1.56-1.84	0.0116-0.0218	0.89-1.31	0.3-2.9	W
	14-19 ธ.ค. 65	1.22-2.14	1.44-1.95	0.0097-0.0196	0.74-1.66	0.7-2.4	ENE
4. สถานีวัดพระศรี มหาธาตุ (N17)	4-9 มิ.ย. 65	1.29-2.26	1.39-2.06	0.0101-0.0201	0.63-1.40	0.7-2.4	SSE
	14-19 ธ.ค. 65	1.40-2.14	1.54-2.07	0.0100-0.0201	0.57-1.53	0.7-2.5	ENE
5. สถานีสายหยุด (N19)	4-9 มิ.ย. 65	1.81-2.73	1.99-2.42	0.0035-0.0241	0.86-1.87	0.7-2.4	SW
	20-25 ส.ค. 65	1.65-2.23	1.76-2.11	0.0160-0.0246	0.96-1.29	0.4-3.1	WSW
	14-19 ธ.ค. 65	1.86-2.85	2.04-2.51	0.0034-0.0197	0.89-1.72	0.6-1.9	NNE
6. สถานีสะพานใหม่ (N20)	4-9 มิ.ย. 65	1.89-2.71	1.68-2.66	0.0080-0.0330	0.86-1.65	0.7-2.6	SW
	20-25 ส.ค. 65	1.65-2.33	1.75-2.15	0.0147-0.0279	1.02-1.33	0.5-3.0	WSW
	14-19 ธ.ค. 65	1.98-2.81	2.06-2.70	0.0023-0.0169	0.96-1.79	0.8-2.1	NNE
มาตรฐาน		≤ 30.0 ^{1/}	≤ 9.0 ^{1/}	≤ 0.17 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน				เมตร/วินาที	

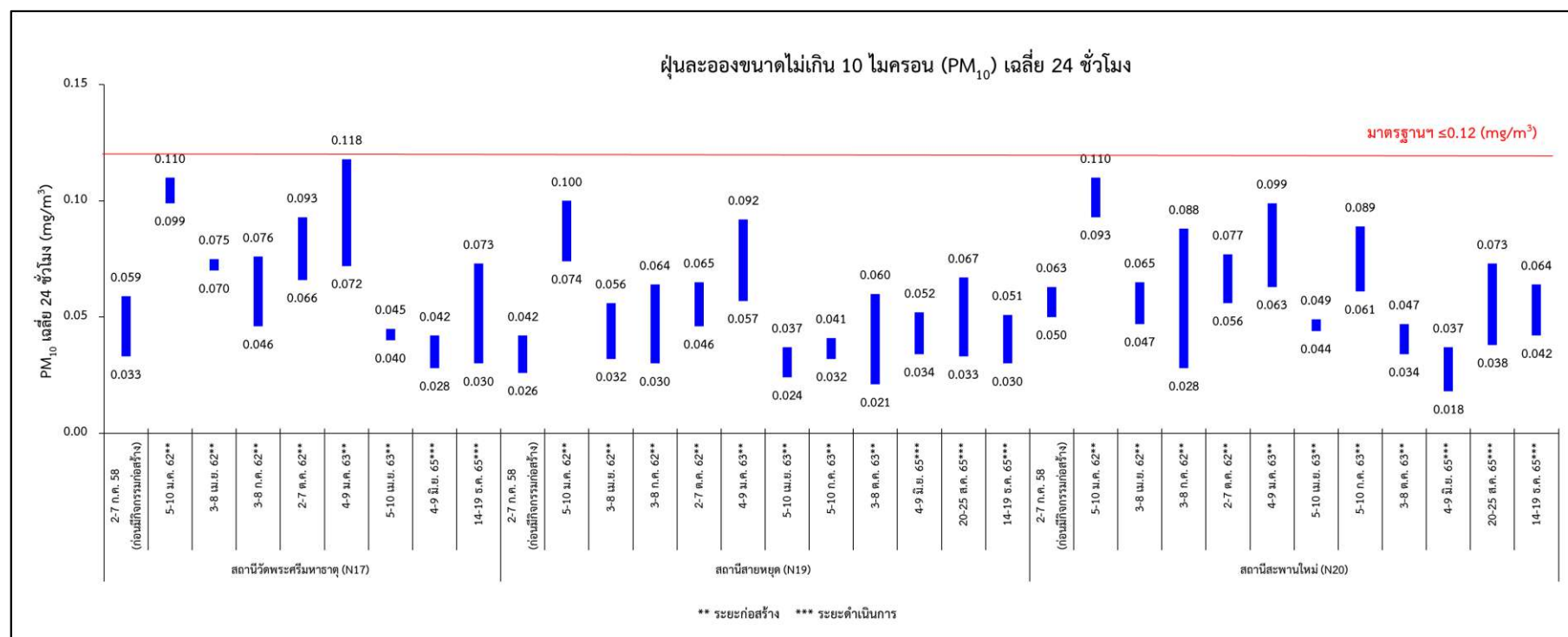
หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538
^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป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

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
 โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
 โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



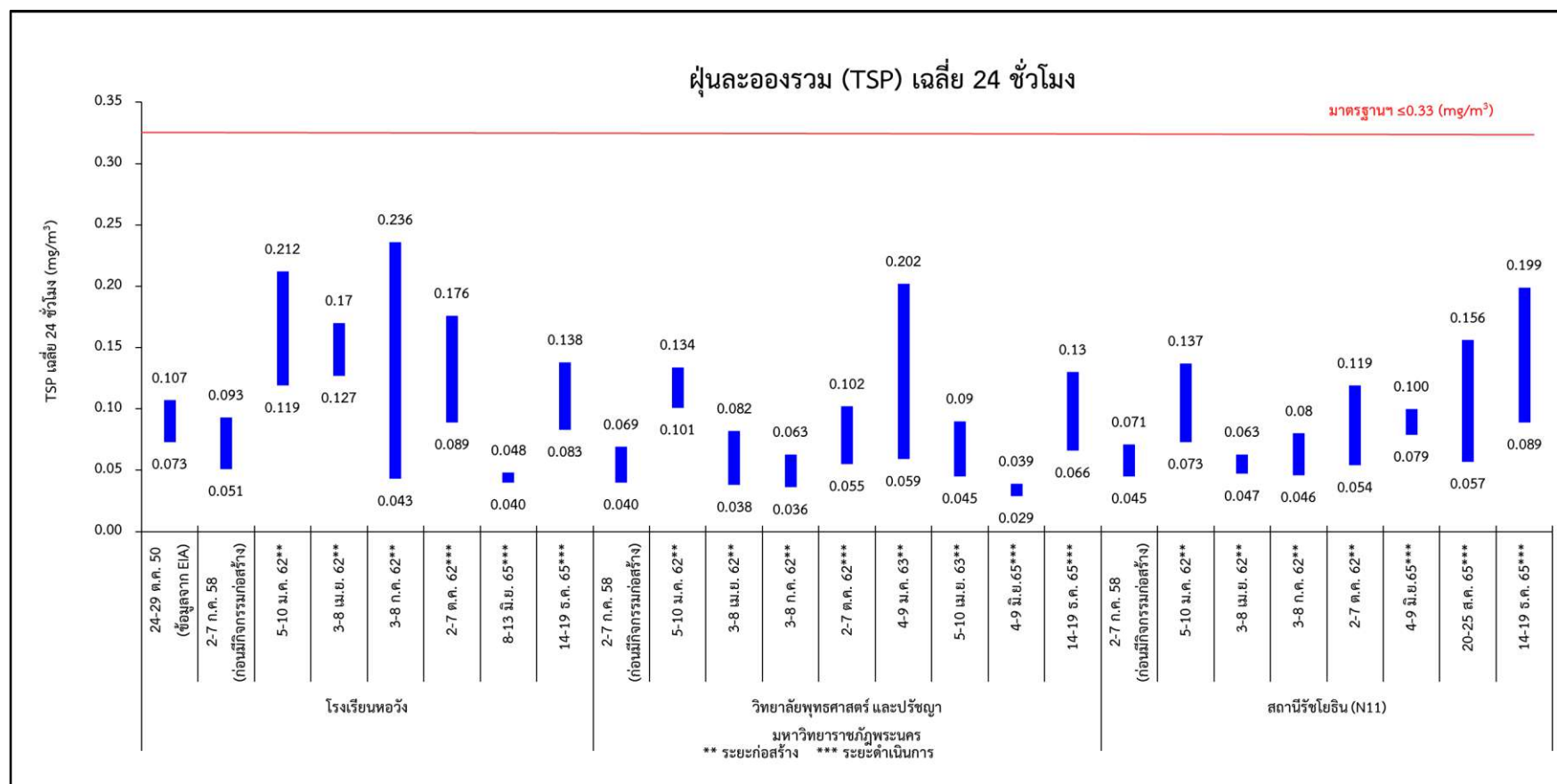
รูปที่ 3-15 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



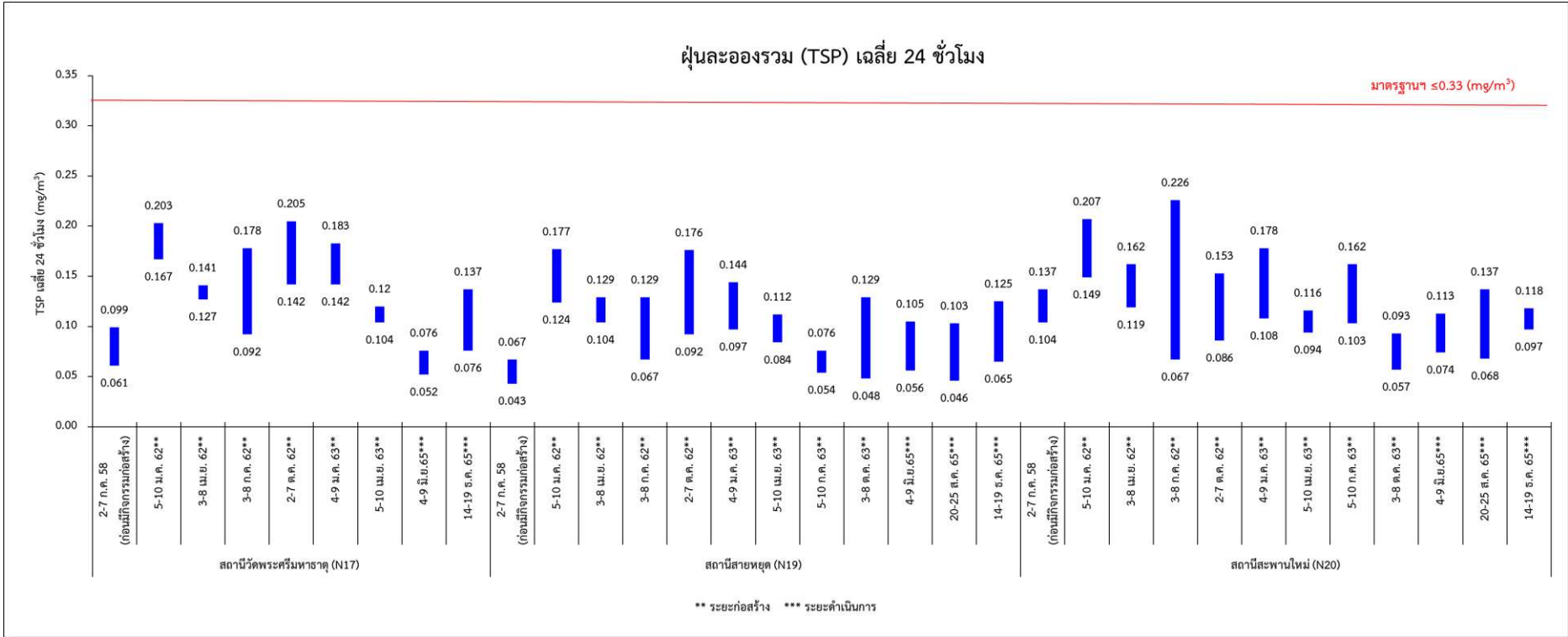
รูปที่ 3-15 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

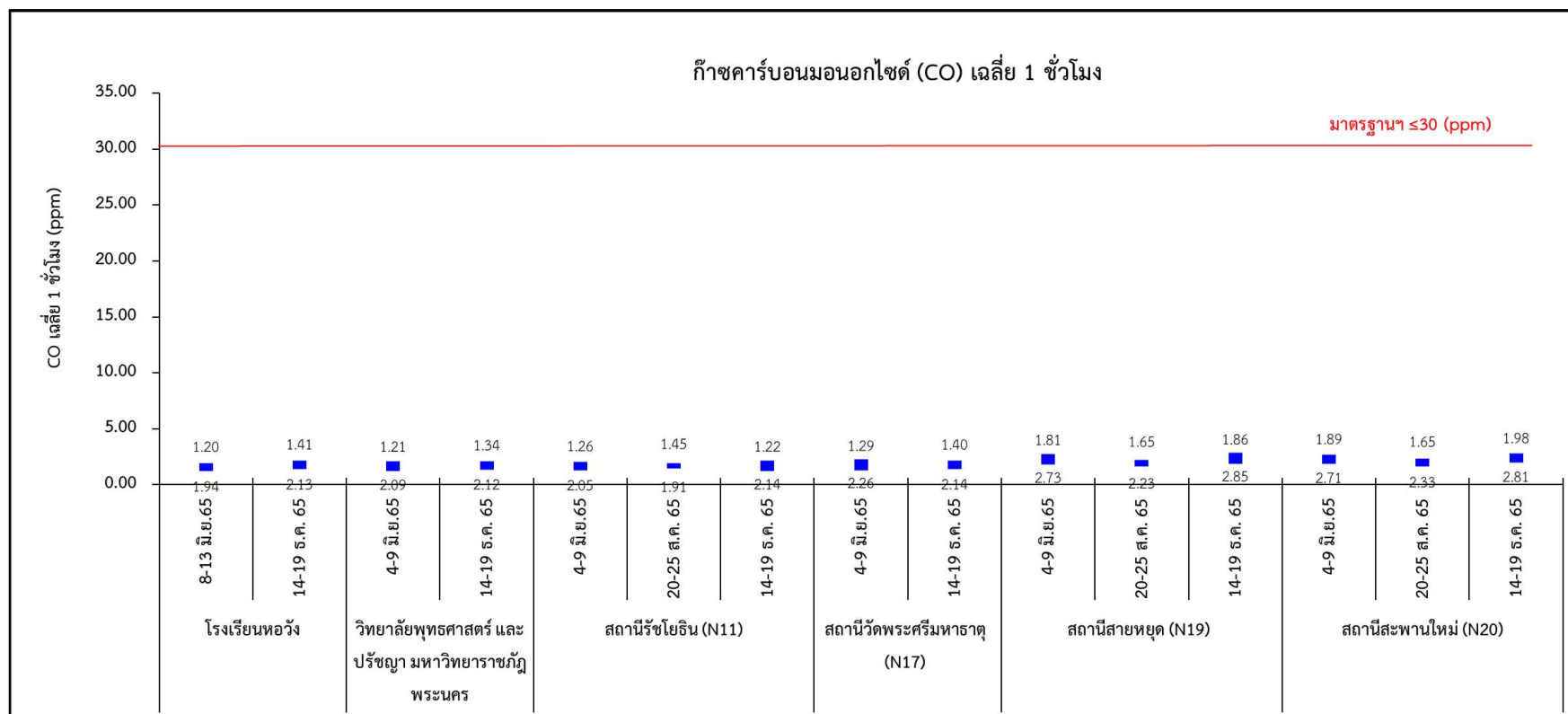


รูปที่ 3-16 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

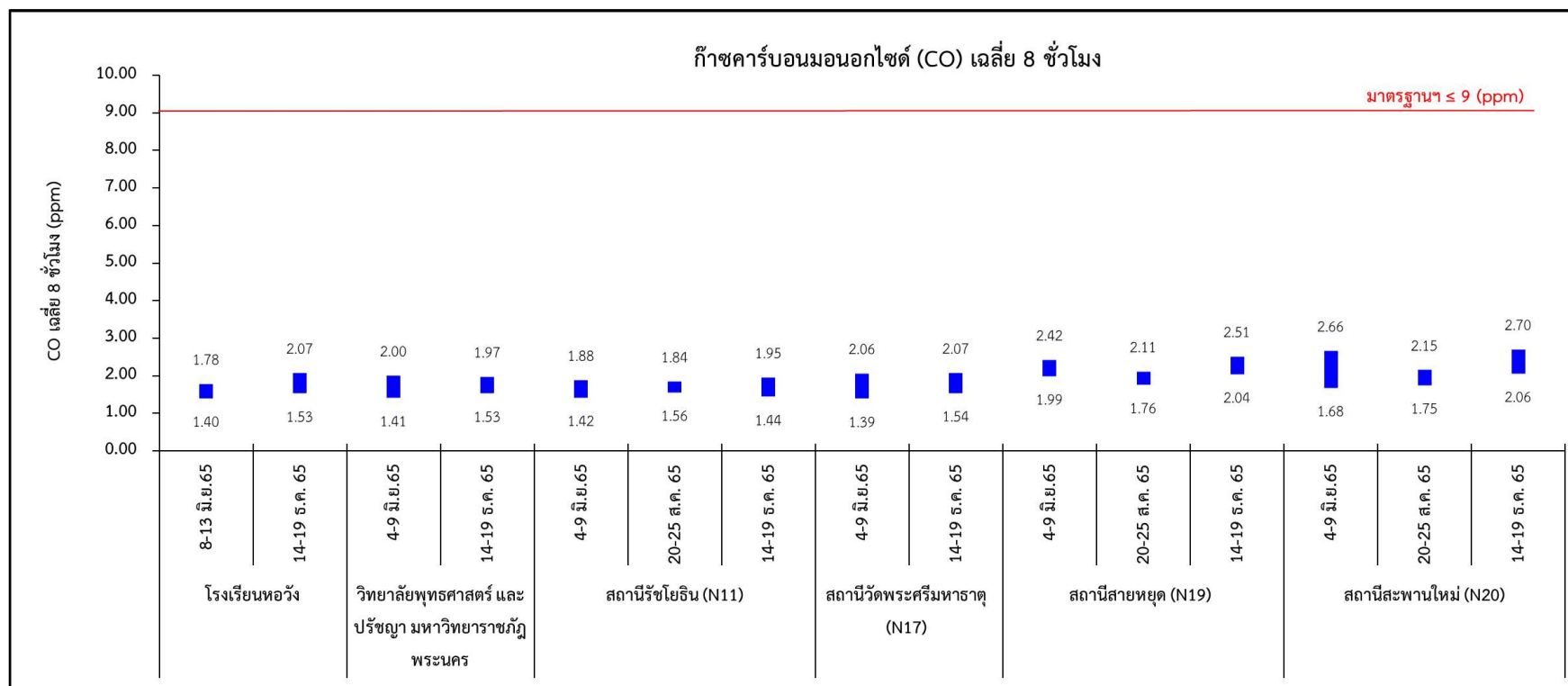
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-16 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565



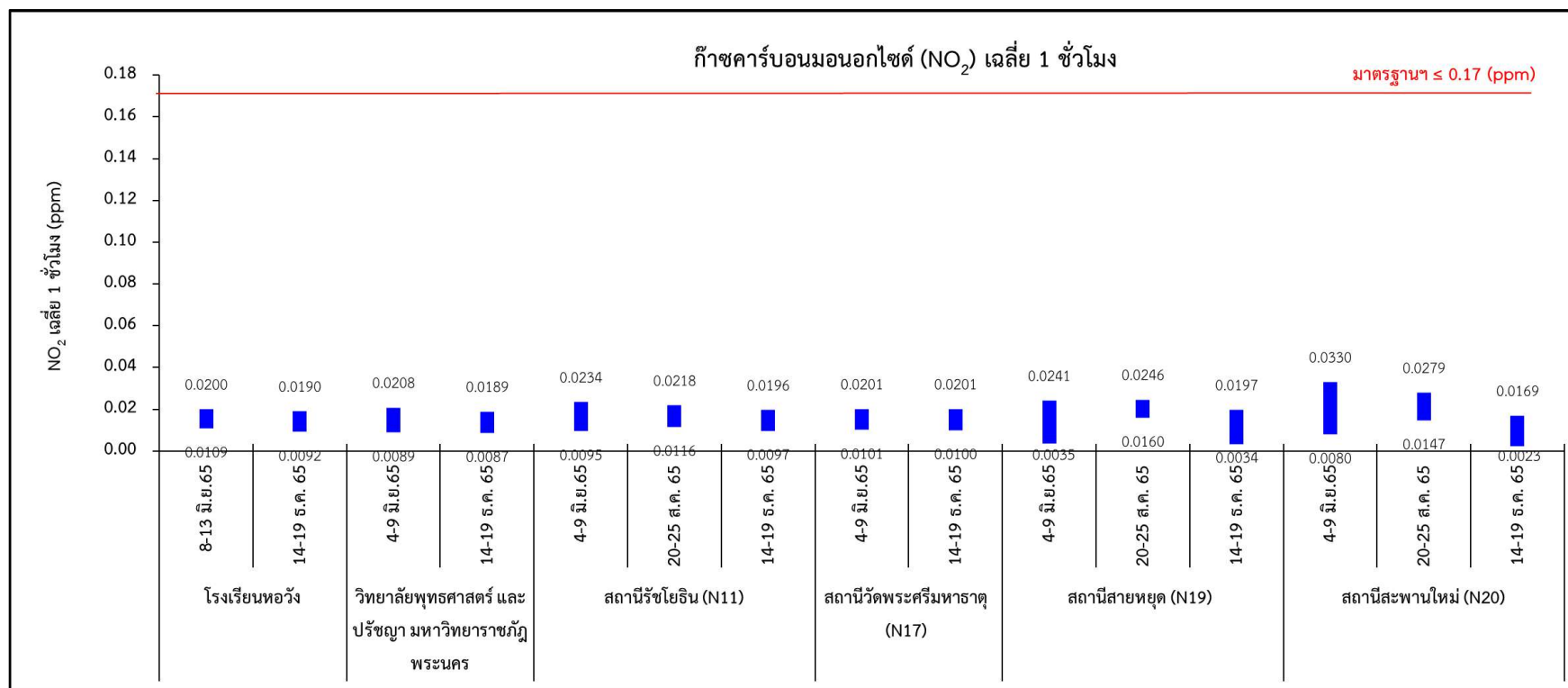
รูปที่ 3-17 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ปี พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-18 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

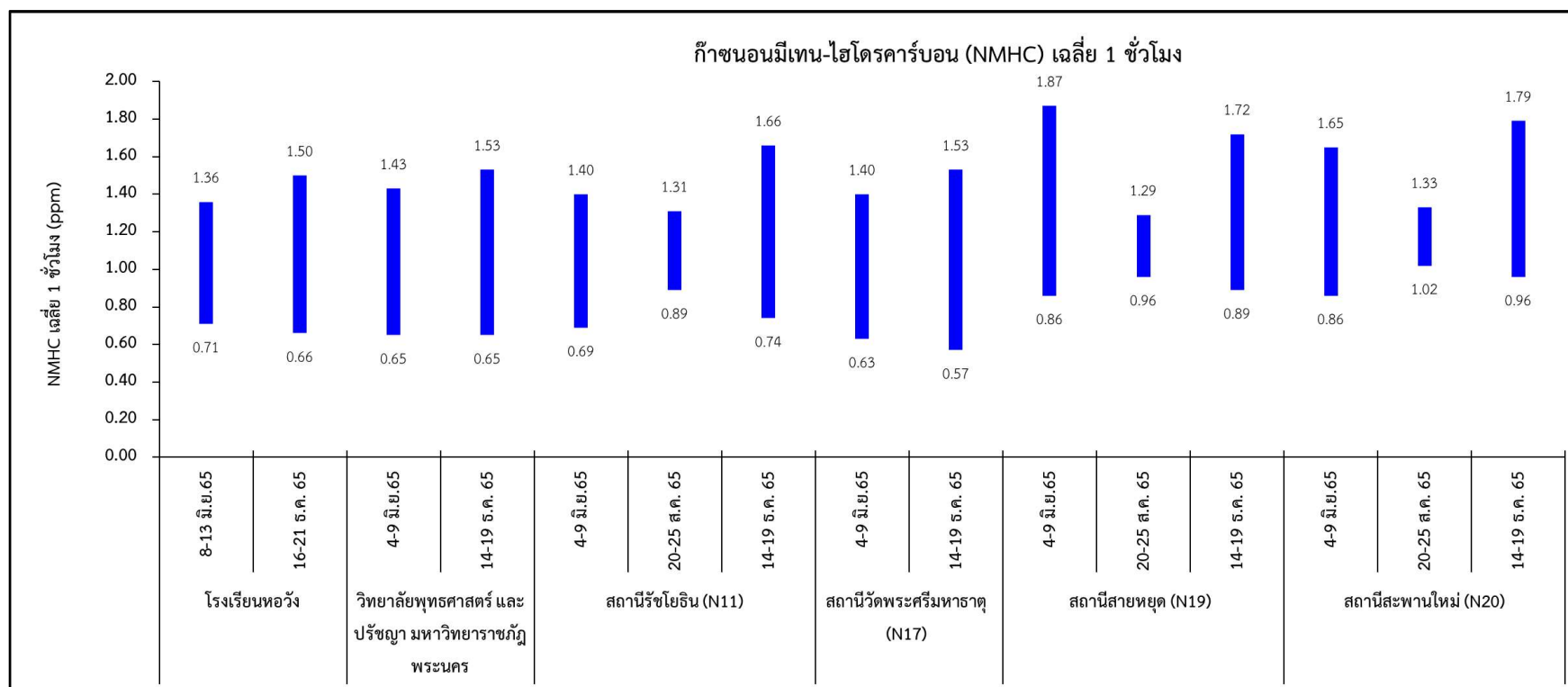
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ปี พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-19 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ปี พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-20 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซนอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ปี พ.ศ. 2565

2) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ในปีที่ผ่านมาของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ในปี พ.ศ. 2550 (รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย สายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่ ลำลูกกา) เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ของกรุงเทพมหานคร กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณสถานี วัดพระศรีมหาธาตุ) และ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565 (ช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ) พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกับช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างและก่อนจะมีโครงการ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่บริเวณริมถนนพหลโยธิน อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุดทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด โดยแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-41 และรูปที่ 3-21 ถึง รูปที่ 3-25

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-41 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565

จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลา ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L _{Aeq} 24 hours	L _{Amax}	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Adn}
1. โรงเรียนหอวัง (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2562)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	72.0-72.8*	82.8-103.1	68.8-75.1	58.1-71.3	78.3-79.3
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	70.4-72.2*	76.4-103.3	60.0-77.0	54.3-69.9	75.0-76.1
	3-8 เม.ย. 62	68.2-69.9	71.5-105.7	62.9-73.6	41.8-68.1	72.3-75.2
	3-8 ก.ค. 62	70.8-72.9*	81.5-102.6	65.1-76.8	52.5-70.1	77.0-80.0
	ระยะดำเนินการ					
	2-7 ต.ค. 62	71.7-72.4*	81.8-101.0	64.5-76.4	56.6-71.6	76.5-77.1
	8-13 มิ.ย. 65	70.3-71.1*	82.8-98.0	68.0-74.4	62.9-69.1	76.0-77.1
	14-19 ธ.ค. 65	71.0-71.6*	84.7-97.2	66.5-74.1	60.1-70.2	76.1-76.9
2. วิทยาลัยพุทธศาสตร์และ ปรัชญา มหาวิทยาลัย ราชภัฏพระนคร (ใกล้กับสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	60.1-61.5	63.7-88.8	55.3-64.4	54.0-59.2	65.1-67.4
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	62.4-63.9	71.9-105.0	57.5-67.8	52.6-64.3	67.3-68.3
	3-8 เม.ย. 62	61.3-62.9	70.9-85.7	57.1-69.4	53.2-64.6	66.3-69.0
	3-8 ก.ค. 62	62.1-63.3	69.8-101.7	53.4-68.1	50.7-60.9	66.9-68.4
	2-7 ต.ค. 62	61.7-64.3	69.0-105.6	51.3-68.4	45.2-60.9	64.9-70.5
	5-10 เม.ย. 63	61.2-62.7	63.0-98.6	49.9-67.5	40.7-64.5	66.5-69.7
	4-9 ม.ค. 63	63.8-64.6	71.4-89.7	58.0-69.8	54.0-61.9	68.5-68.9
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	62.7-63.4	70.6-91.9	54.5-65.8	47.6-61.0	67.3-69.0
	14-19 ธ.ค. 65	63.9-64.3	70.1-91.5	58.7-66.6	54.1-63.6	68.9-69.7
3. โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์	9-14 มี.ค. 54 (ข้อมูลจาก EIA)	67.1-74.8*	100.0-118.6	-	57.6-61.8	69.4-75.2
	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	61.1-66.9	55.5-95.1	52.3-72.1	51.0-66.4	66.5-73.2
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	64.7-68.0	73.7-99.1	60.4-72.4	55.4-67.8	70.0-71.3
	3-8 เม.ย. 62	65.5-66.9	65.7-95.4	61.0-73.2	54.9-64.7	70.4-70.9
	3-8 ก.ค. 62	65.8-66.2	72.2-93.6	59.4-73.2	54.1-65.1	69.2-70.4
	2-7 ต.ค. 62	57.2-65.8	60.5-94.8	47.5-68.3	42.9-63.5	59.5-72.8
	4-9 ม.ค. 63	66.7-68.2	76.5-98.9	63.0-71.8	56.7-67.6	71.9-72.9
	5-10 เม.ย. 63	62.1-66.1	70.4-95.5	55.2-68.6	49.6-65.3	65.7-72.7
	5-10 ก.ค. 63	64.9-66.5	72.1-97.3	58.9-69.5	49.2-66.0	69.6-71.1
	3-8 ต.ค. 63	65.6-66.6	75.3-91.3	58.9-69.6	51.3-68.6	70.8-71.5
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	66.2-66.9	76.9-92.6	62.0-69.5	53.9-65.9	71.1-71.6
	14-19 ธ.ค. 65	65.4-67.3	77.4-92.3	60.5-68.9	54.1-65.1	69.6-73.0
มาตรฐาน ^{1/}		≤70.0	≤115.0	-	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

**ตารางที่ 3-41 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-
สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565**

สถานีติดตามตรวจสอบ ^{2/}	ช่วงเวลา ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L _{Aeq} 24 hours	L _{Amax}	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Adn}
4. สถานีพัฒนาสุขภาพเขต เมือง (เดิมชื่อ โรงพยาบาล ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขต บางเขน) (ใกล้กับสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	58.9-63.4	55.2-101.3	49.0-74.1	44.8-64.6	63.2-66.4
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	62.2-66.0	69.8-103.4	52.3-77.6	42.0-58.6	65.9-67.9
	3-8 เม.ย. 62	59.2-63.3	70.4-104.4	50.8-69.4	41.5-59.9	62.9-68.0
	3-8 ก.ค. 62	56.7-58.8	66.0-101.9	46.3-69.4	41.1-53.4	61.3-63.3
	2-7 ต.ค. 62	59.7-63.4	69.5-103.9	48.9-69.6	44.0-59.6	63.8-67.0
	4-9 ม.ค. 63	58.6-59.8	69.4-102.0	51.5-63.9	42.9-54.7	63.3-64.9
	5-10 เม.ย. 63	56.6-59.7	67.5-103.7	46.0-67.8	40.7-67.0	61.3-65.4
	ระยะดำเนินการ					
	8-13 มิ.ย. 65	57.8-58.9	71.6-95.4	50.7-64.4	42.5-53.5	62.4-64.5
5. สถานีรัชโยธิน (N11) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2562)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	72.1-72.8*	83.3-99.0	69.2-75.2	60.9-71.8	78.7-79.7
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	69.0-70.7*	79.6-101.7	62.7-76.7	55.3-67.2	74.7-75.7
	3-8 เม.ย. 62	68.9-71.1*	76.3-103.2	61.5-74.9	55.0-67.7	73.9-78.1
	3-8 ก.ค. 62	68.5-69.4	80.1-99.0	64.9-74.3	55.7-67.5	74.0-75.0
	2-7 ต.ค. 62	70.6-71.3*	81.0-101.7	66.9-75.5	58.7-69.1	76.1-77.1
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	72.9-73.3*	86.8-103.9	66.9-75.7	57.3-69.6	77.4-77.7
	20-25 ส.ค. 65	71.5-72.5*	81.6-100.1	67.0-75.7	58.5-69.4	76.1-77.0
	14-19 ธ.ค. 65	71.9-72.1*	85.2-100.4	67.4-74.8	58.6-68.7	76.7-77.2
6. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	68.8-69.4	79.1-99.8	64.9-73.4	58.9-66.8	74.2-74.9
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	68.3-69.0	81.0-105.7	63.7-72.1	57.6-66.2	73.7-75.0
	3-8 เม.ย. 62	66.5-68.3	78.9-101.1	62.0-71.4	52.8-64.8	71.4-73.8
	3-8 ก.ค. 62	67.2-67.6	78.6-97.2	62.8-71.5	57.7-64.9	72.3-73.0
	2-7 ต.ค. 62	67.1-67.6	78.8-102.1	62.3-69.8	56.7-64.9	72.2-73.3
	4-9 ม.ค. 63	67.4-67.9	79.1-102.9	63.1-69.8	57.3-66.3	72.3-73.4
	5-10 เม.ย. 63	66.3-67.5	73.7-104.9	54.6-69.8	43.2-66.4	69.4-72.6
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	66.8-67.4	77.7-96.4	59.6-69.7	50.7-65.5	70.6-72.5
7. สถานีสายหยุด (N19)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	74.3-74.9*	86.0-104.3	72.0-76.9	64.4-71.5	80.7-81.2
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	74.5-75.3*	84.9-107.3	66.0-77.8	60.7-72.2	79.2-80.7
	3-8 เม.ย. 62	71.3-71.9*	86.5-103.9	68.6-74.1	60.3-68.3	77.0-77.6
มาตรฐาน ^{1/}		≤70.0	≤115.0	-	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

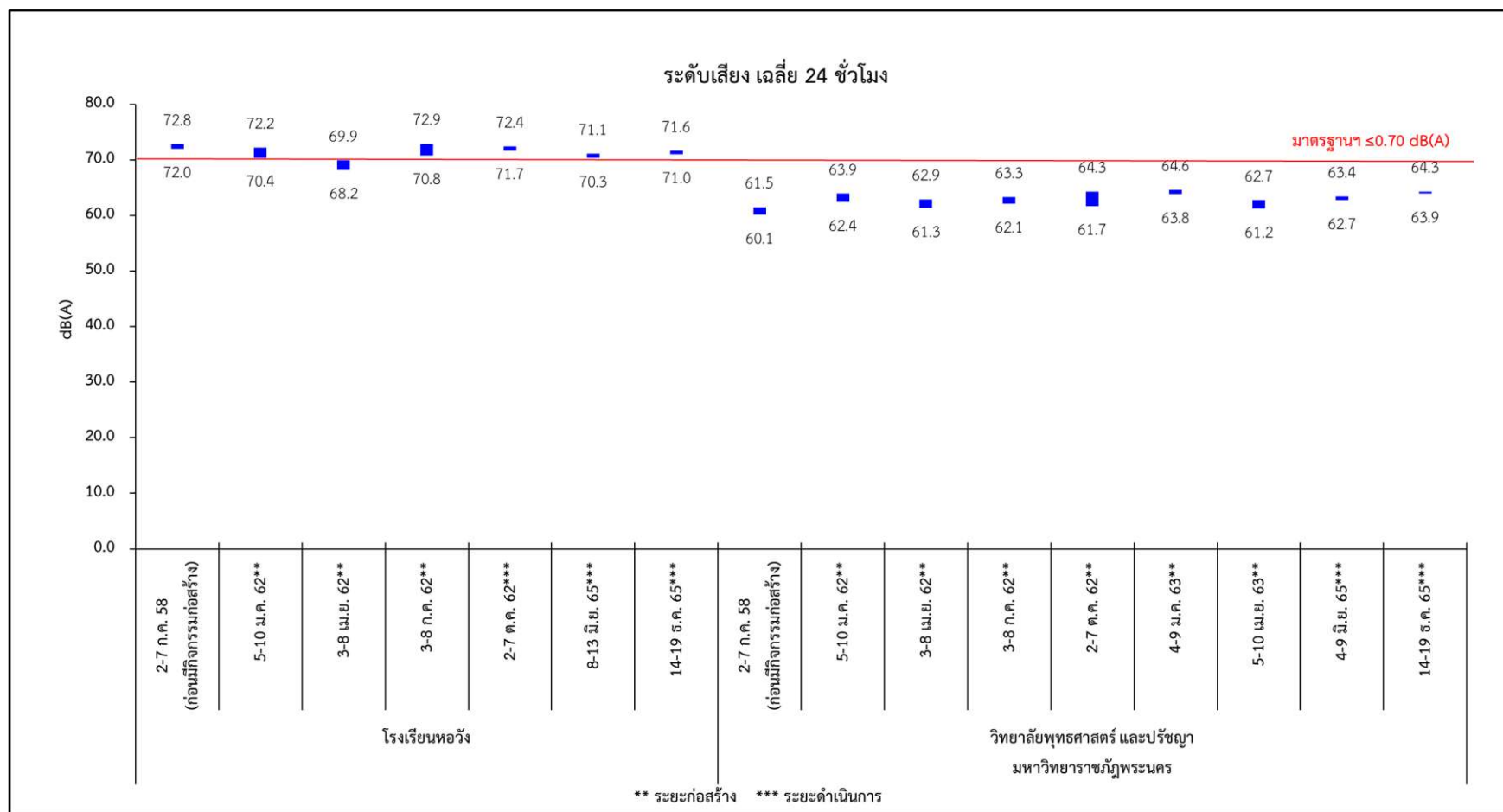
**ตารางที่ 3-41 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-
สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565**

จุดติดตามตรวจสอบ ^{2/}	ช่วงเวลา ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L _{Aeq} 24 hours	L _{Amax}	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Adn}
7. สถานีสายหยุด (N19)	3-8 ก.ค. 62	72.4-73.5*	83.9-102.9	69.7-76.1	62.3-69.9	78.9-79.6
	2-7 ต.ค. 62	71.6-74.1*	83.2-110.1	69.1-77.6	60.8-71.2	77.4-80.2
	4-9 ม.ค. 63	73.1-73.6*	88.8-104.3	70.3-76.1	60.8-69.5	78.5-79.1
	5-10 เม.ย. 63	70.9-71.5*	78.5-104.4	61.1-75.4	51.2-68.4	74.5-75.0
	5-10 ก.ค. 63	72.7-74.3*	88.1-102.7	68.6-76.4	56.1-71.0	77.9-79.9
	3-8 ต.ค. 63	72.7-74.7*	83.1-104.8	67.9-76.6	58.1-70.6	78.4-81.0
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	77.4-78.2*	90.8-103.6	74.9-80.9	61.6-74.4	83.4-83.8
	20-25 ส.ค. 65	73.2-74.0*	84.7-102.6	70.6-78.2	59.6-70.5	78.8-79.7
	14-19 ธ.ค. 65	75.5-76.5*	85.1-97.4	70.1-80.1	65.2-75.3	80.9-81.4
8. สถานีสะพานใหม่ (N20)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	73.3-75.6*	84.6-107.1	68.8-85.6	63.1-72.2	78.6-81.2
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	72.6-74.1*	83.3-105.8	68.4-79.2	62.5-70.6	78.2-79.8
	3-8 เม.ย. 62	70.3-73.4*	82.6-104.7	66.7-79.1	61.9-72.9	76.5-77.2
	3-8 ก.ค. 62	73.1-74.7*	82.8-105.8	67.7-83.7	62.5-74.2	77.4-82.2
	2-7 ต.ค. 62	70.6-74.1*	83.2-104.6	67.7-77.5	62.6-71.5	65.4-79.6
	4-9 ม.ค. 63	70.0-71.5*	81.3-99.3	66.5-76.0	61.1-68.8	76.3-78.3
	5-10 เม.ย. 63	70.8-72.2*	85.6-99.0	68.4-74.7	62.3-69.5	76.8-78.4
	5-10 ก.ค. 63	70.4-71.7*	80.7-116.4*	67.6-75.5	63.4-67.9	76.7-78.4
	ระยะดำเนินการ					
	3-8 ต.ค. 63	67.7-69.8	79.1-107.1	61.7-75.8	54.3-68.6	74.2-76.1
	4-9 มิ.ย. 65	72.4-72.6*	83.2-99.2	68.6-75.9	61.7-68.8	77.8-78.5
	20-25 ส.ค. 65	70.2-71.3*	78.4-99.6	67.0-75.0	58.3-69.7	75.8-76.8
	14-19 ธ.ค. 65	71.5-71.9*	82.8-92.3	67.4-75.7	63.1-71.3	76.8-77.8
มาตรฐาน ^{1/}		≤70.0	≤115.0	-	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

(วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540

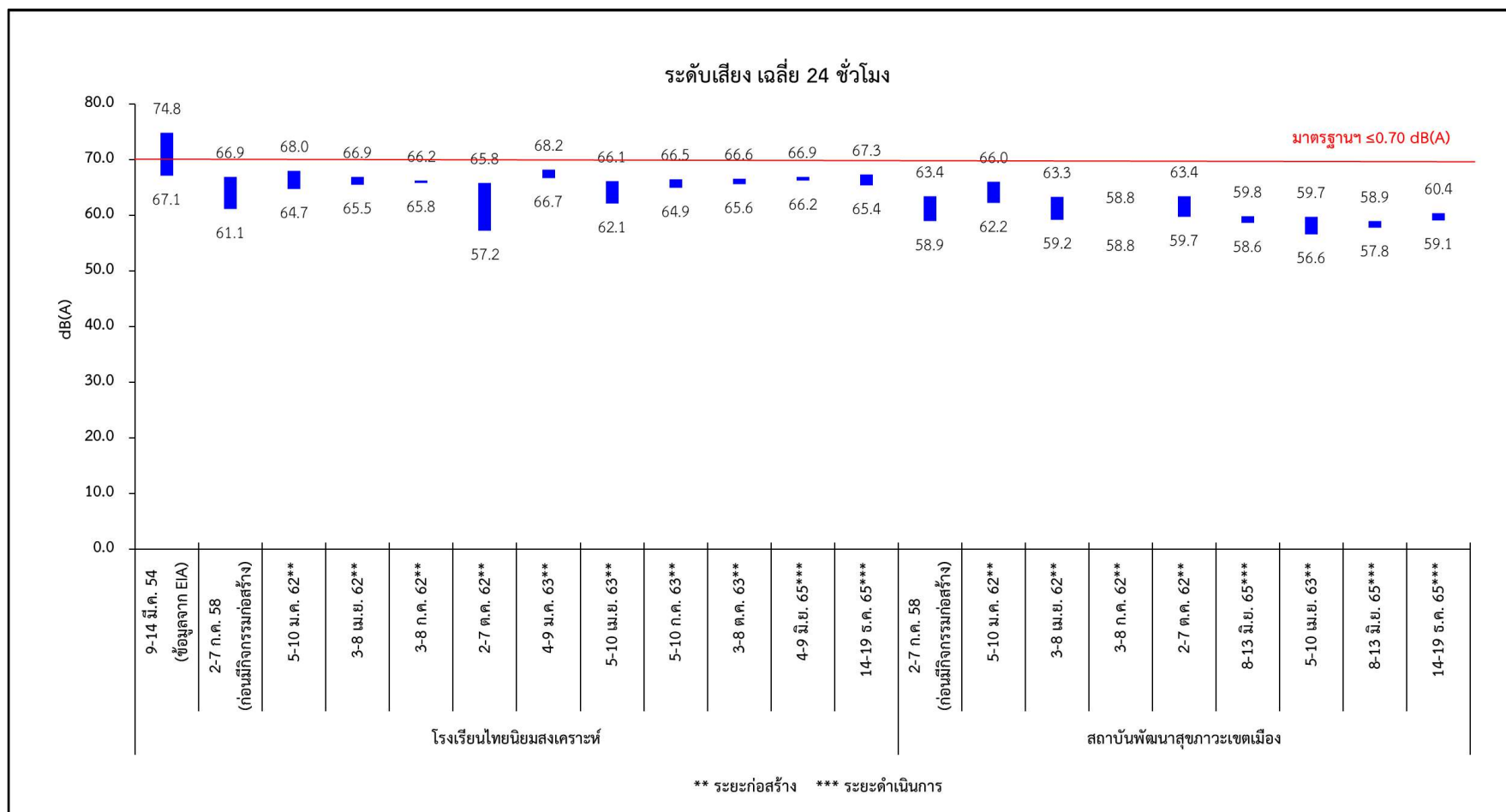
* ผลตรวจวัดมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน*



รูปที่ 3-21 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

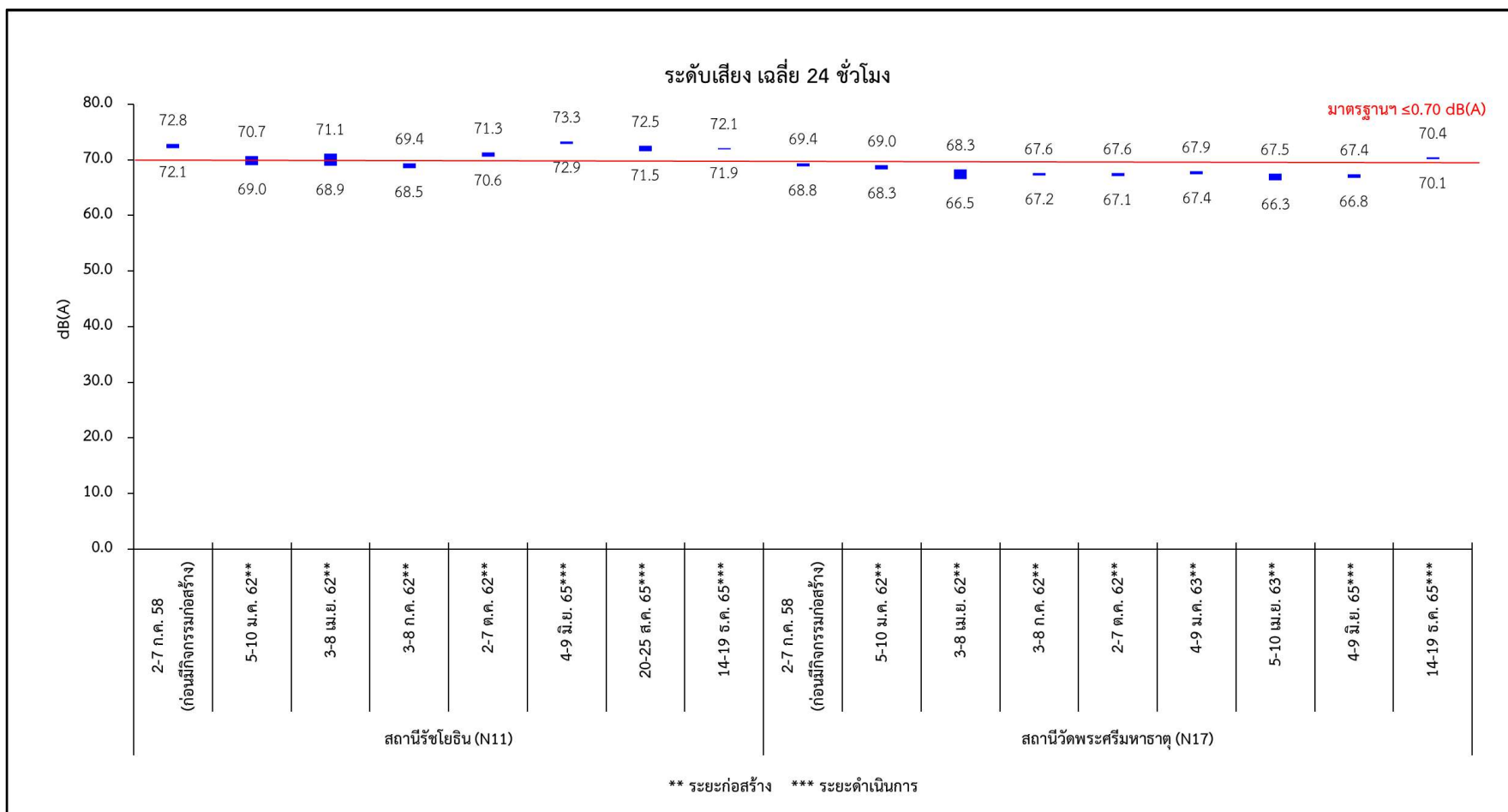
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-21 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-21 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

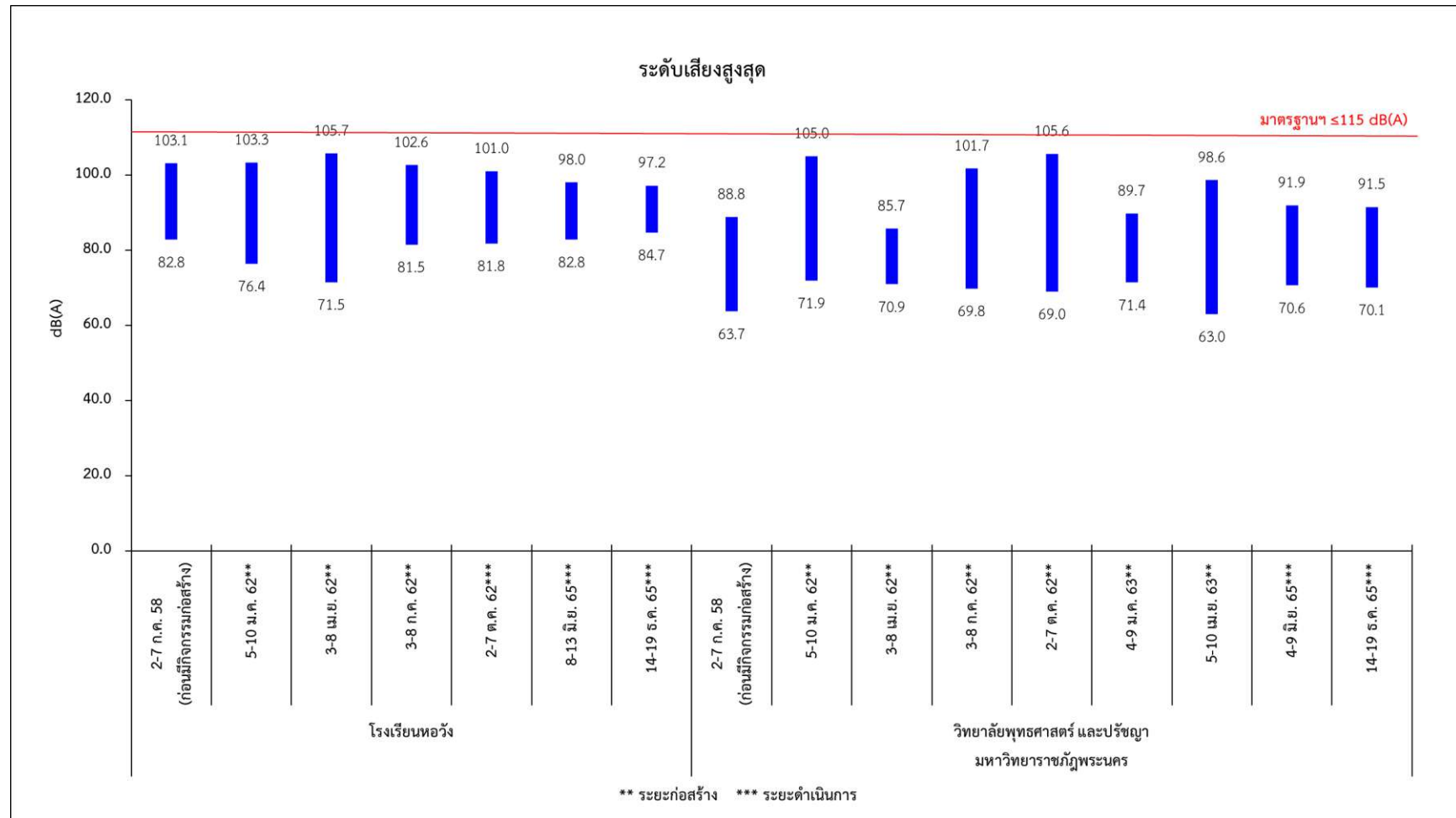
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
 โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
 โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



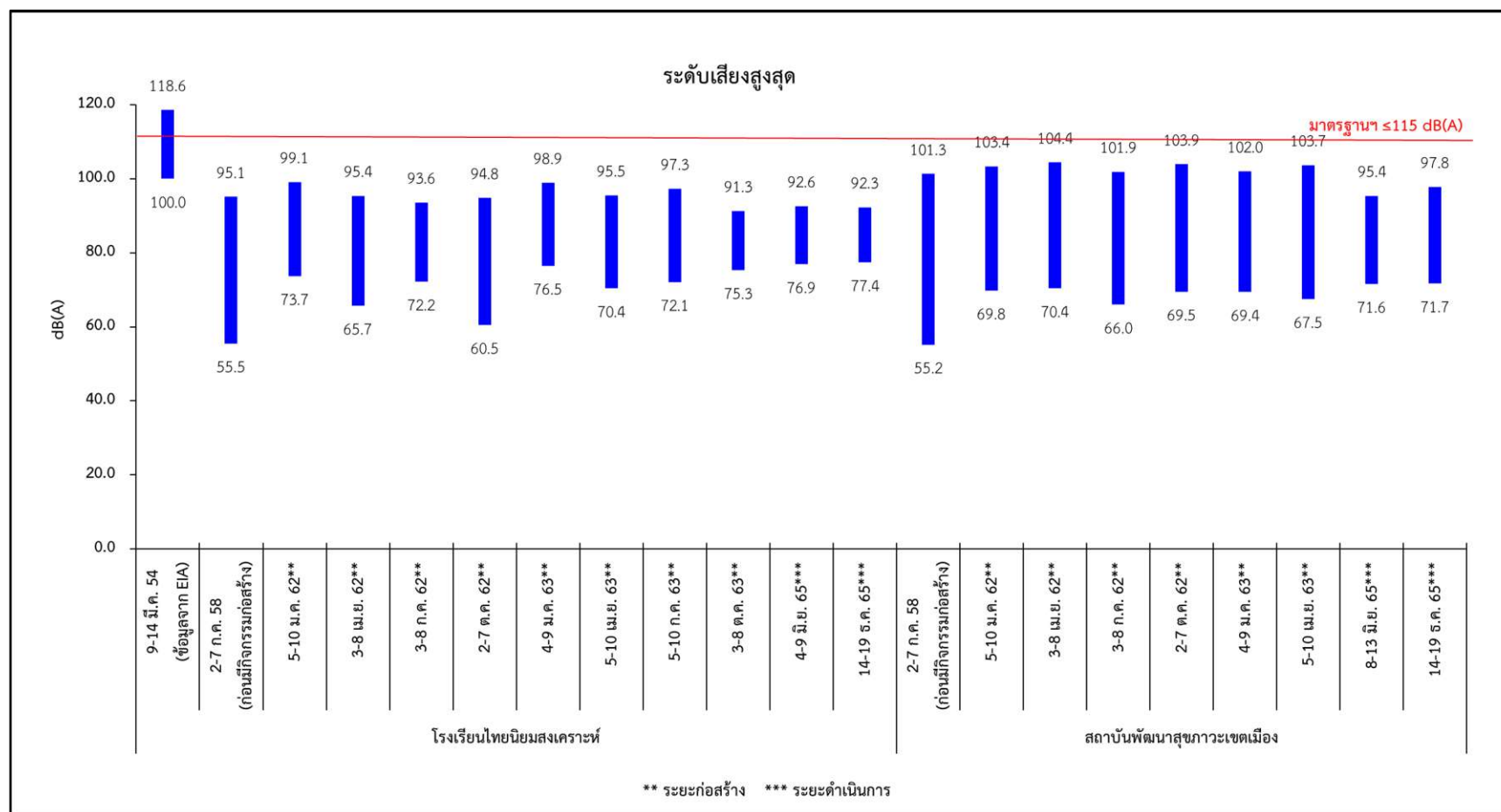
รูปที่ 3-21 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
 โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
 เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



เฉพาะช่วงหมอขีด-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

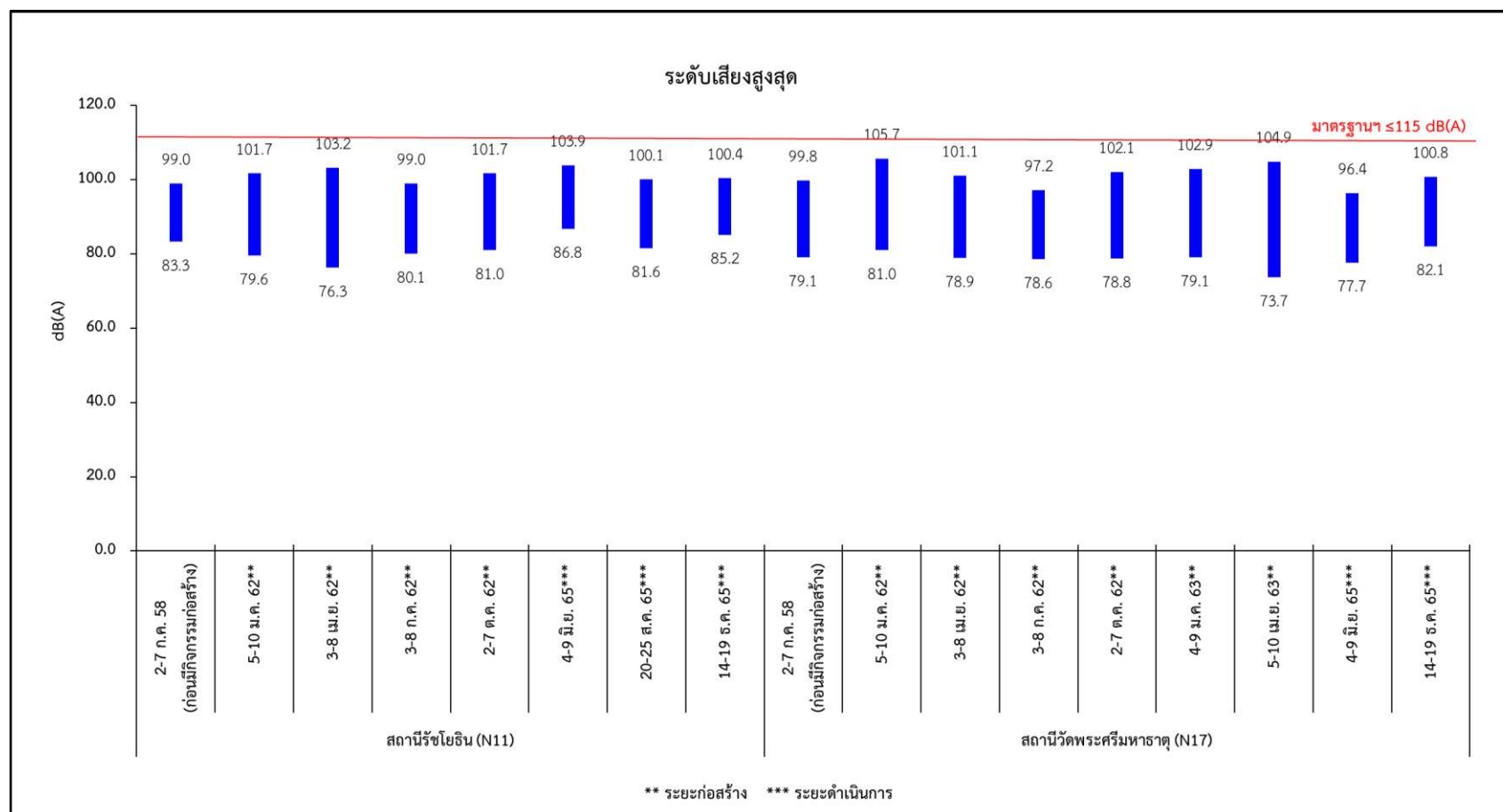
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-22 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด

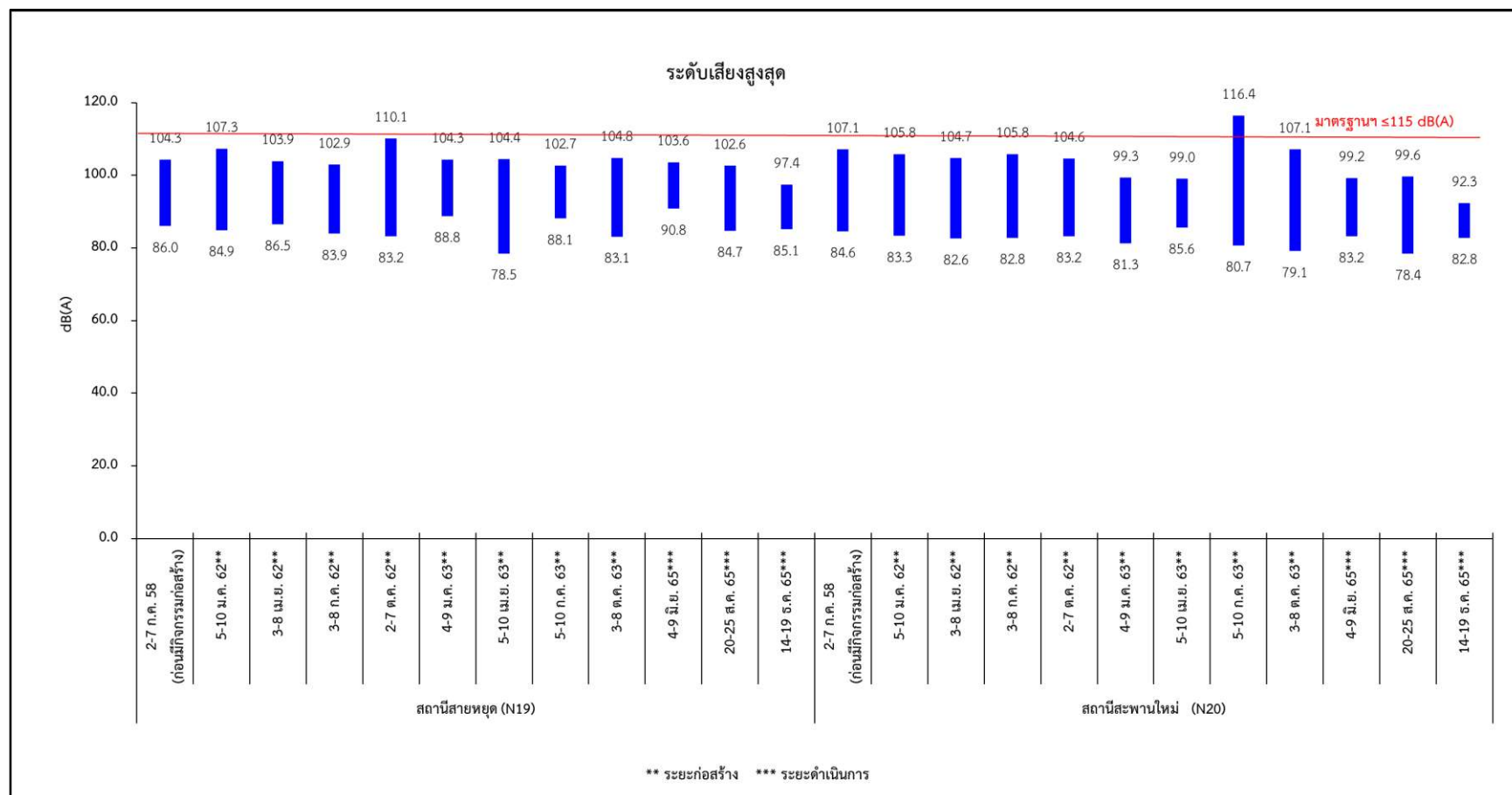
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



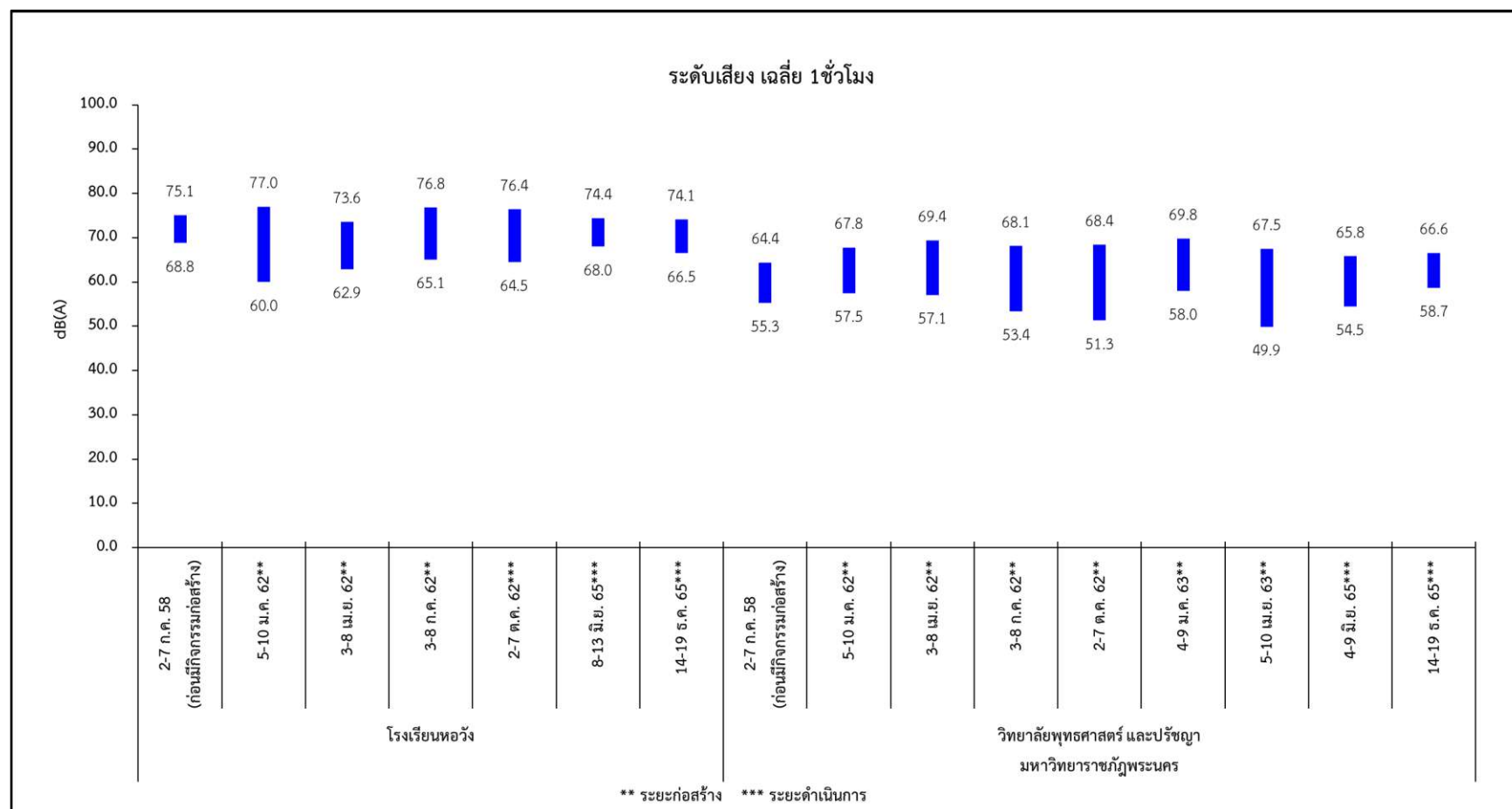
รูปที่ 3-22 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



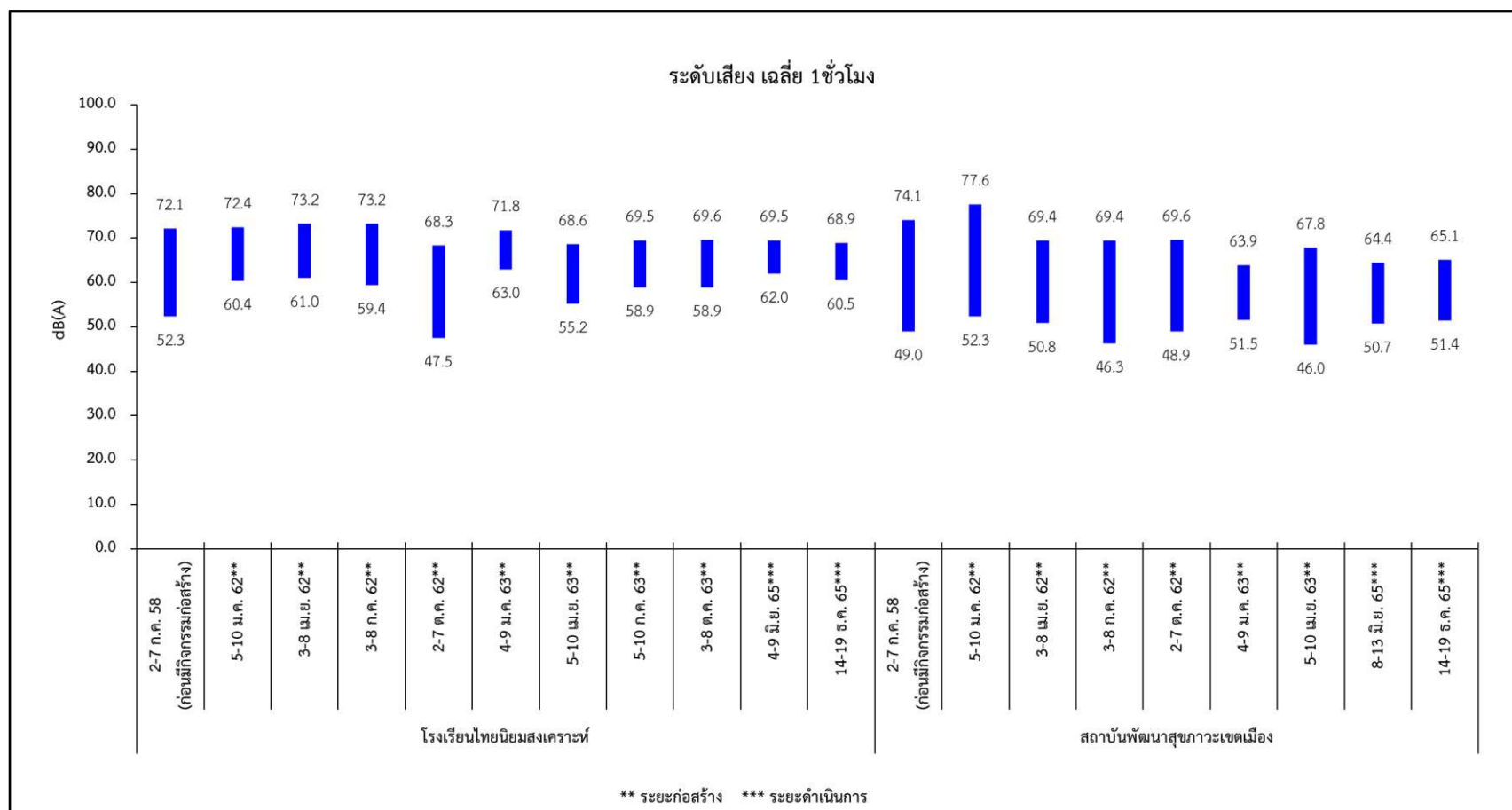
รูปที่ 3-22(ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



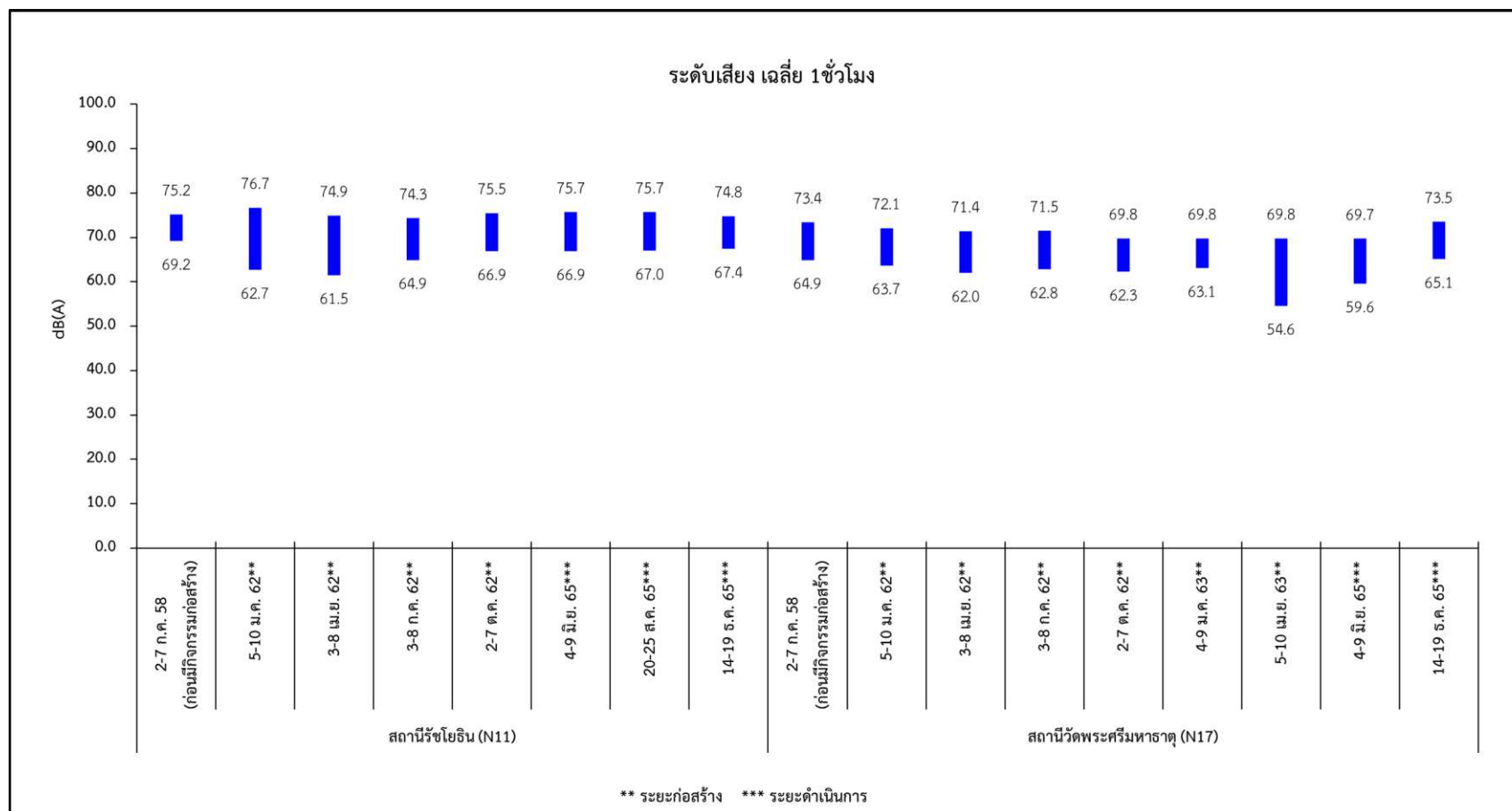
รูปที่ 3-23 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-23 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



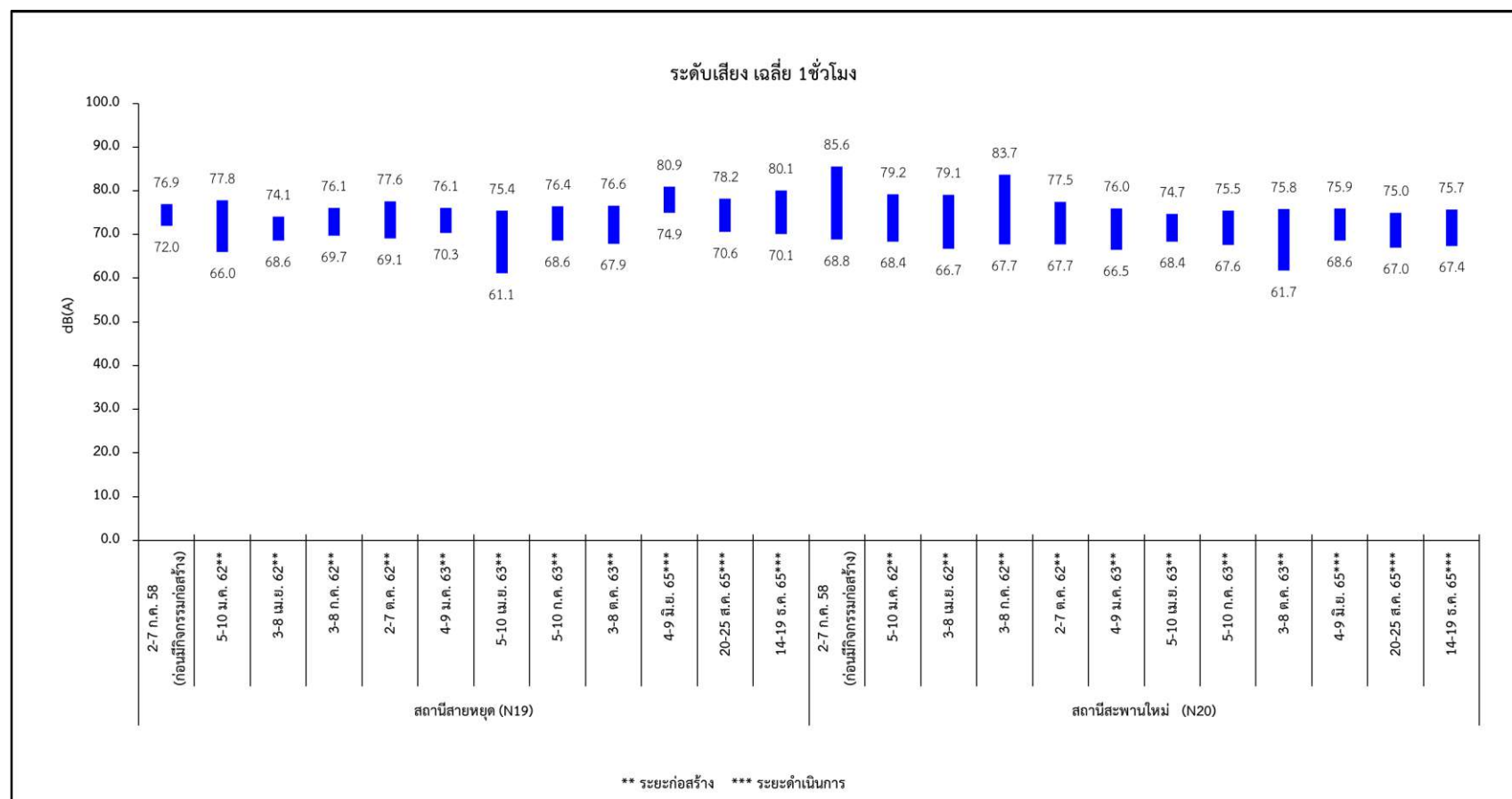
รูปที่ 3-23 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

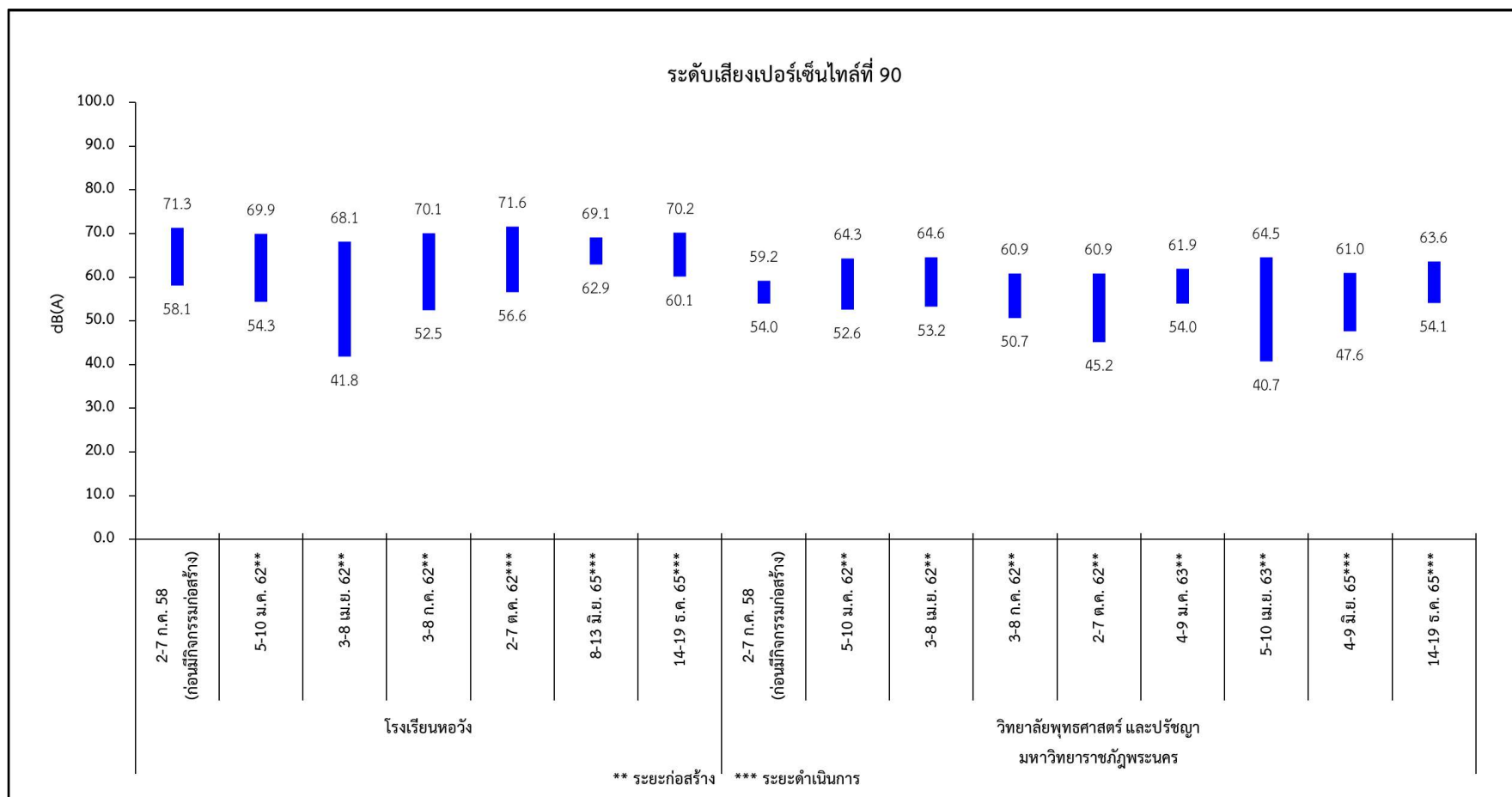


รูปที่ 3-23 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง

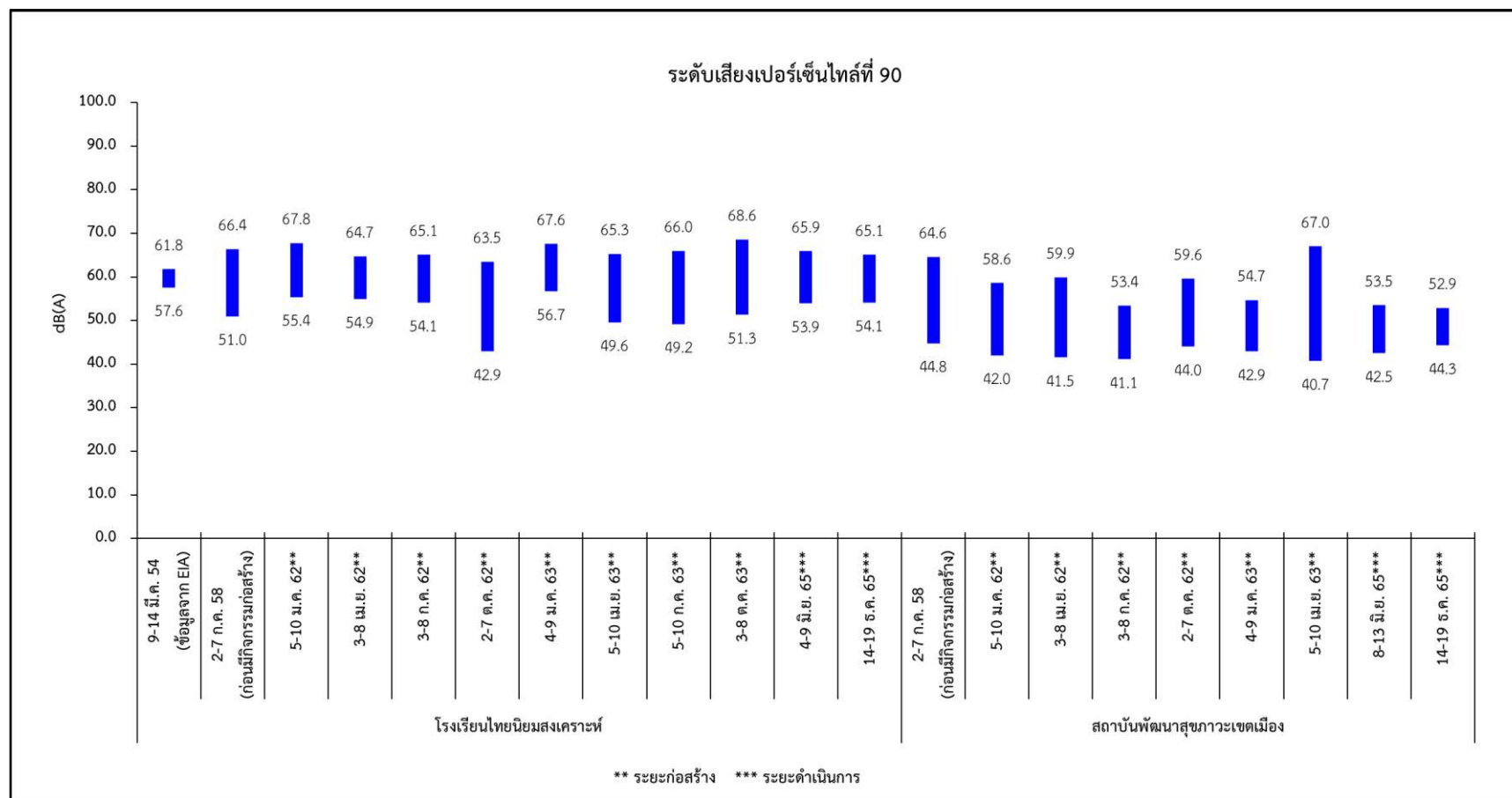
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



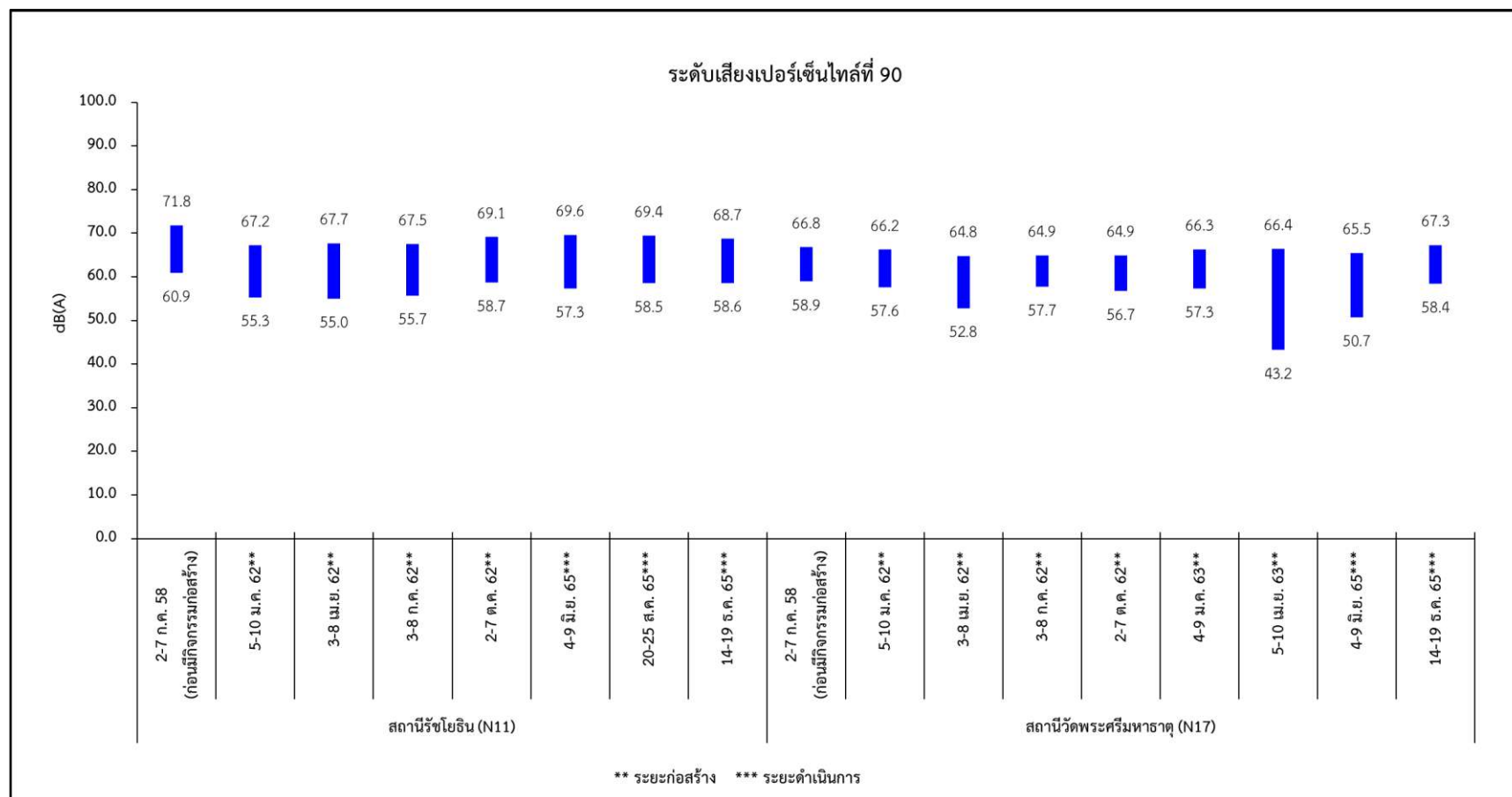
รูปที่ 3-24 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-24 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

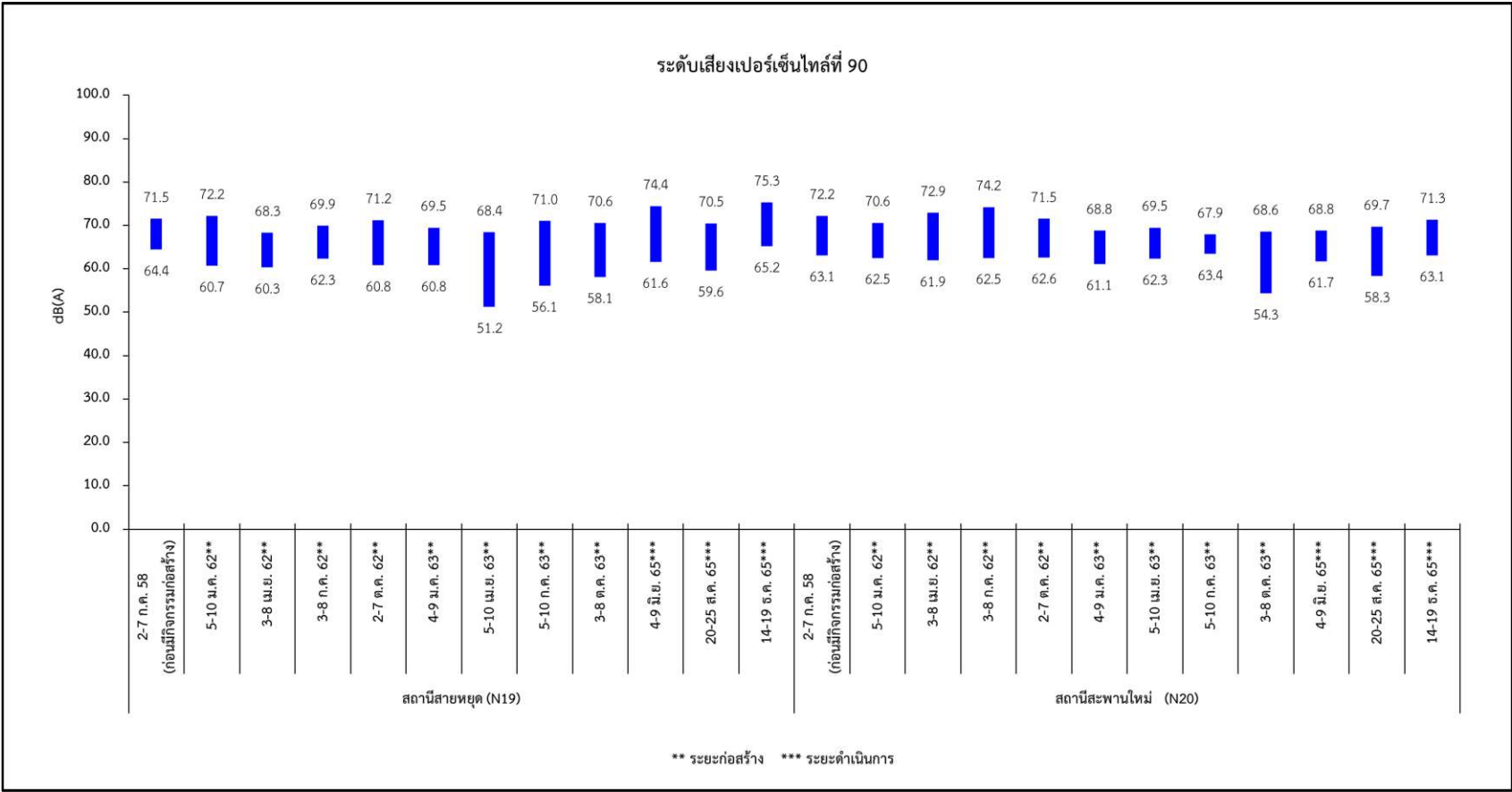


รูปที่ 3-24 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90

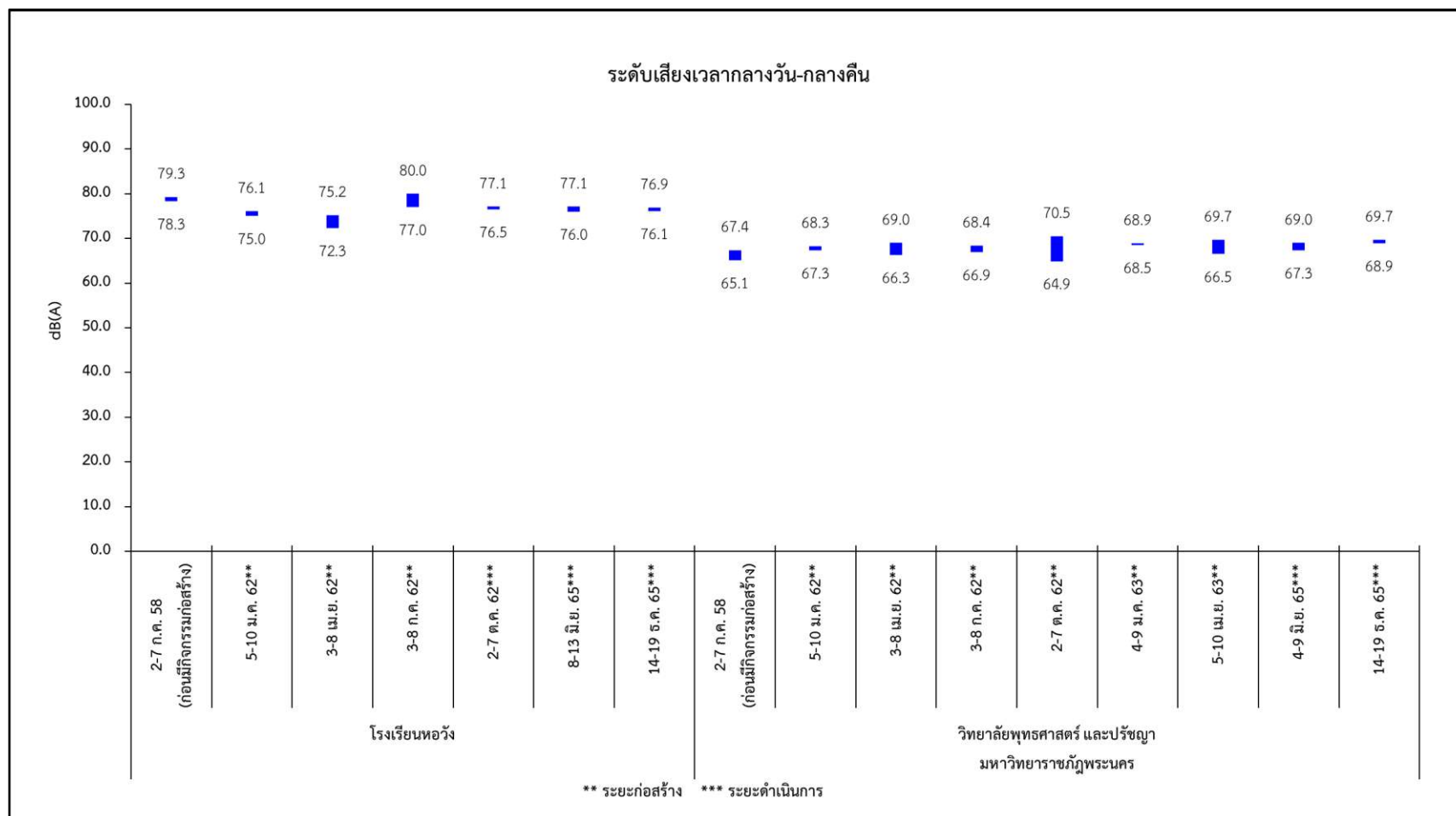
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

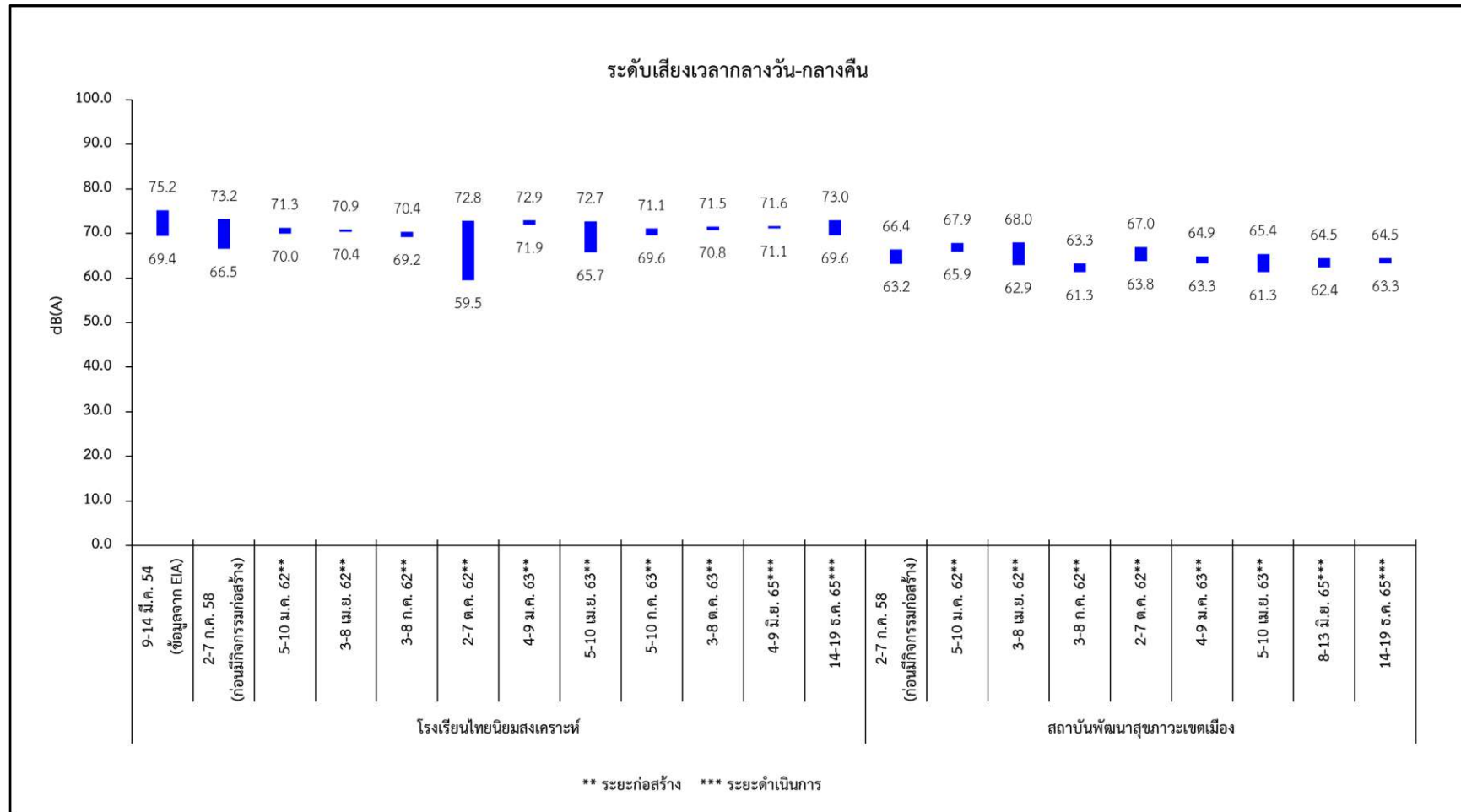
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



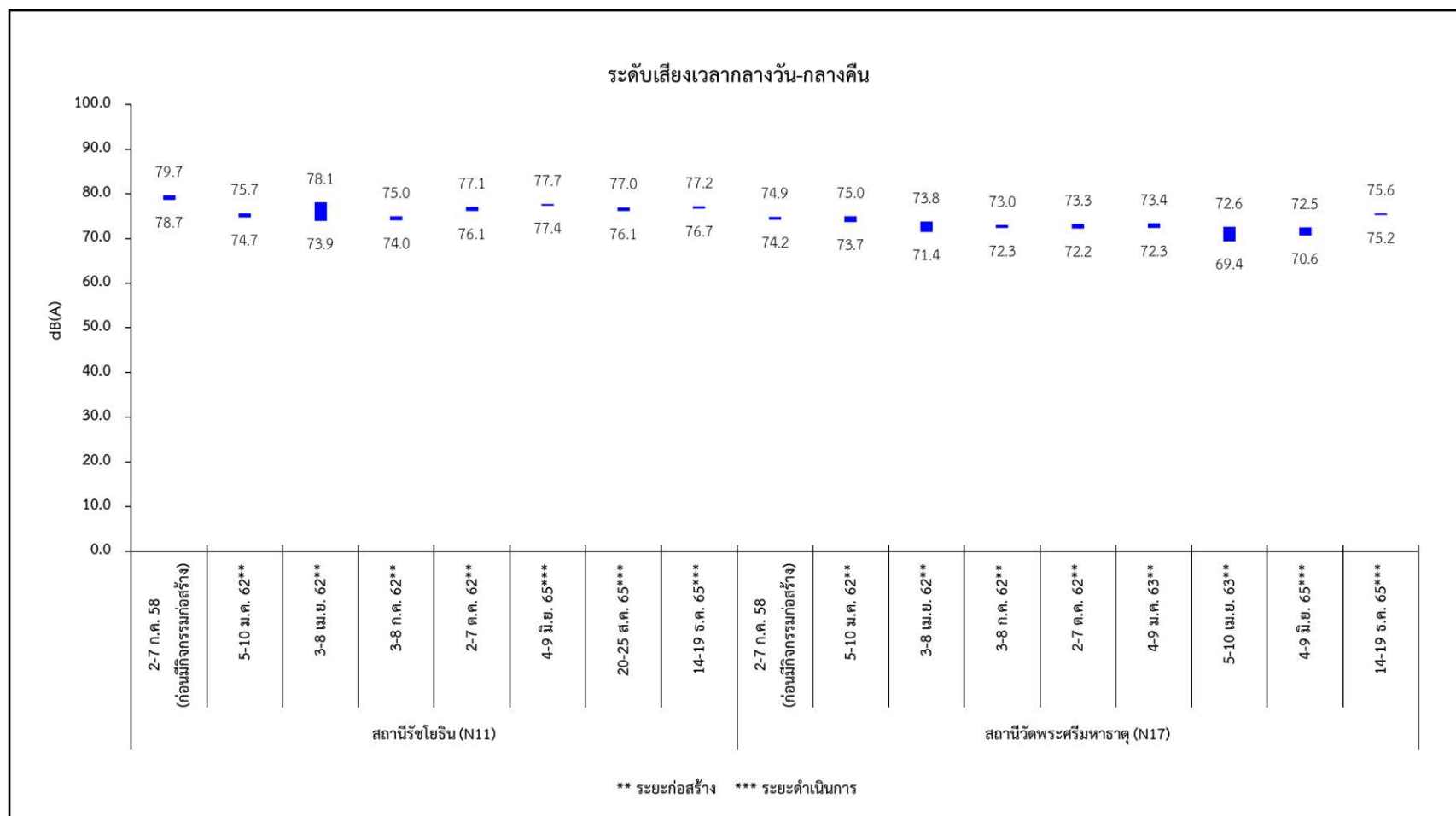
รูปที่ 3-24 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไคที่ 90
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565



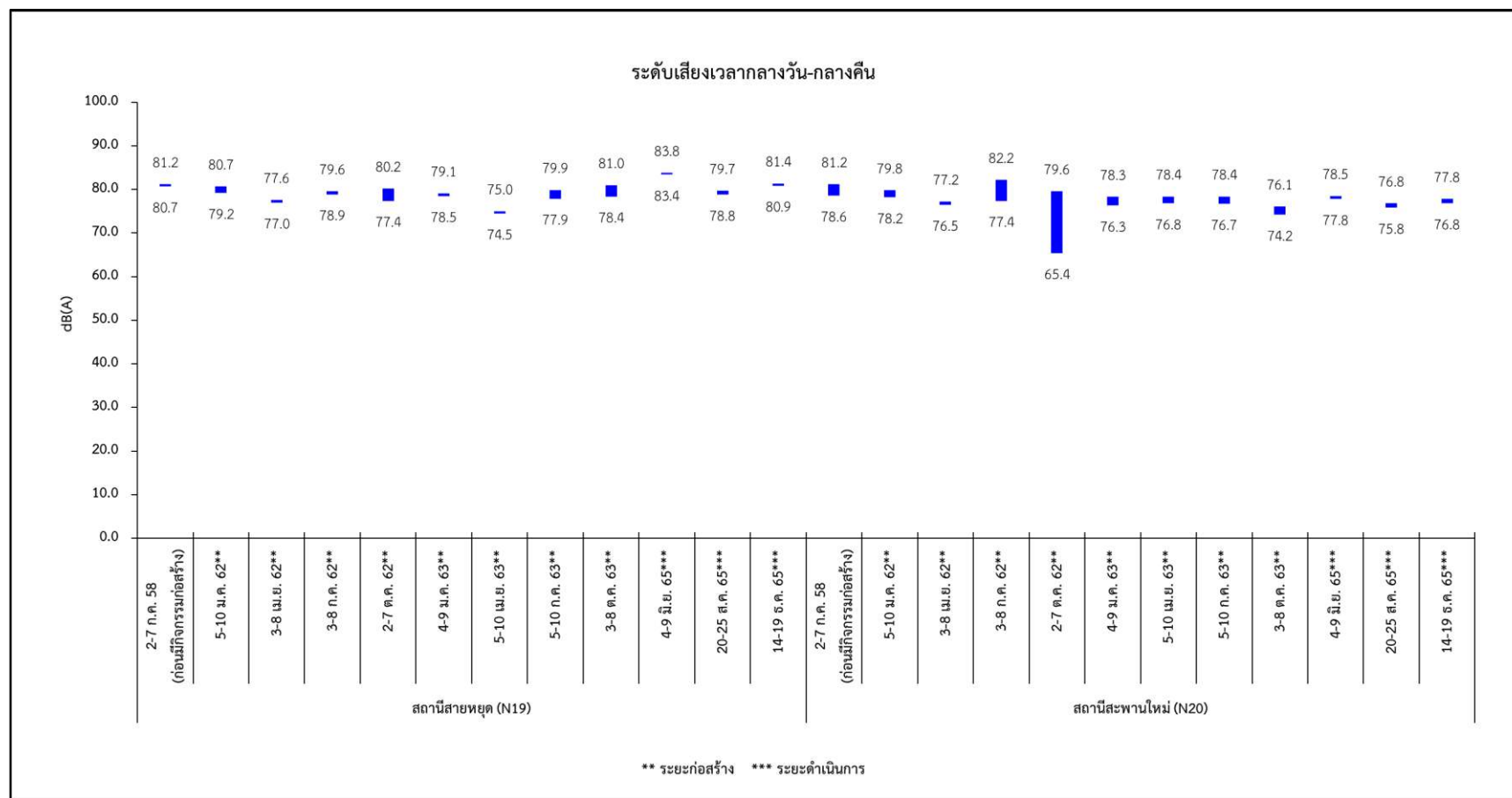
รูปที่ 3-25 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-25 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-25 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-25 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

3.5.2 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

1. เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ในปีที่ผ่านมาของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565 (ช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ) พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช มีแนวโน้มลดลงจากช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างและใกล้เคียงกับก่อนจะมีโครงการ ในขณะที่บริเวณวัดเจริญธรรมารามมีแนวโน้มลดลงจากช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างแต่มีค่าสูงกว่าก่อนมีการก่อสร้างโครงการเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-42 และรูปที่ 3-26 ถึง รูปที่ 3-27

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ไนโตรเจนไดออกไซด์ ไม่มีผลการติดตามตรวจสอบช่วงระยะก่อสร้าง เนื่องจากสถานีตรวจวัดแตกต่างกับรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย สายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่ ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา พ.ศ. 2556 เมื่อเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระหว่างปี พ.ศ. 2565 พบว่าดัชนีทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ และมีแนวโน้มค่าใกล้เคียงกัน แสดงรายละเอียดดัง ตารางที่ 3-43 และรูปที่ 3-28 ถึง รูปที่ 3-31

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-42 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วง
สะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}	
		ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
1. โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.056-0.094	0.029-0.047
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.088-0.163	0.052-0.109
	3-8 เม.ย. 62	0.054-0.072	0.029-0.039
	3-8 ก.ค. 62	0.047-0.093	0.028-0.048
	2-7 ต.ค. 62	0.047-0.063	0.034-0.043
	4-9 ม.ค. 63	0.086-0.121	0.054-0.079
	5-10 เม.ย. 63	0.058-0.067	0.028-0.034
	5-10 ก.ค. 63	0.031-0.042	0.016-0.027
	3-8 ต.ค. 63	0.033-0.057	0.022-0.038
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	0.034-0.048	0.022-0.029
	14-19 ธ.ค. 65	0.048-0.079	0.028-0.048
2. วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.034-0.047	0.019-0.028
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.133-0.185	0.076-0.110
	3-8 เม.ย. 62	0.103-0.133	0.025-0.037
	3-8 ก.ค. 62	0.033-0.058	0.023-0.039
	2-7 ต.ค. 62	0.041-0.065	0.028-0.041
	4-9 ม.ค. 63	0.142-0.234	0.071-0.107
	5-10 เม.ย. 63	0.118-0.175	0.038-0.047
	5-10 ก.ค. 63	0.036-0.138	0.013-0.032
	3-8 ต.ค. 63	0.026-0.057	0.016-0.036
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	0.033-0.051	0.013-0.027
	14-19 ธ.ค. 65	0.054-0.096	0.027-0.068
มาตรฐาน ^{2/}		≤0.330	≤0.120
หน่วย		มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	

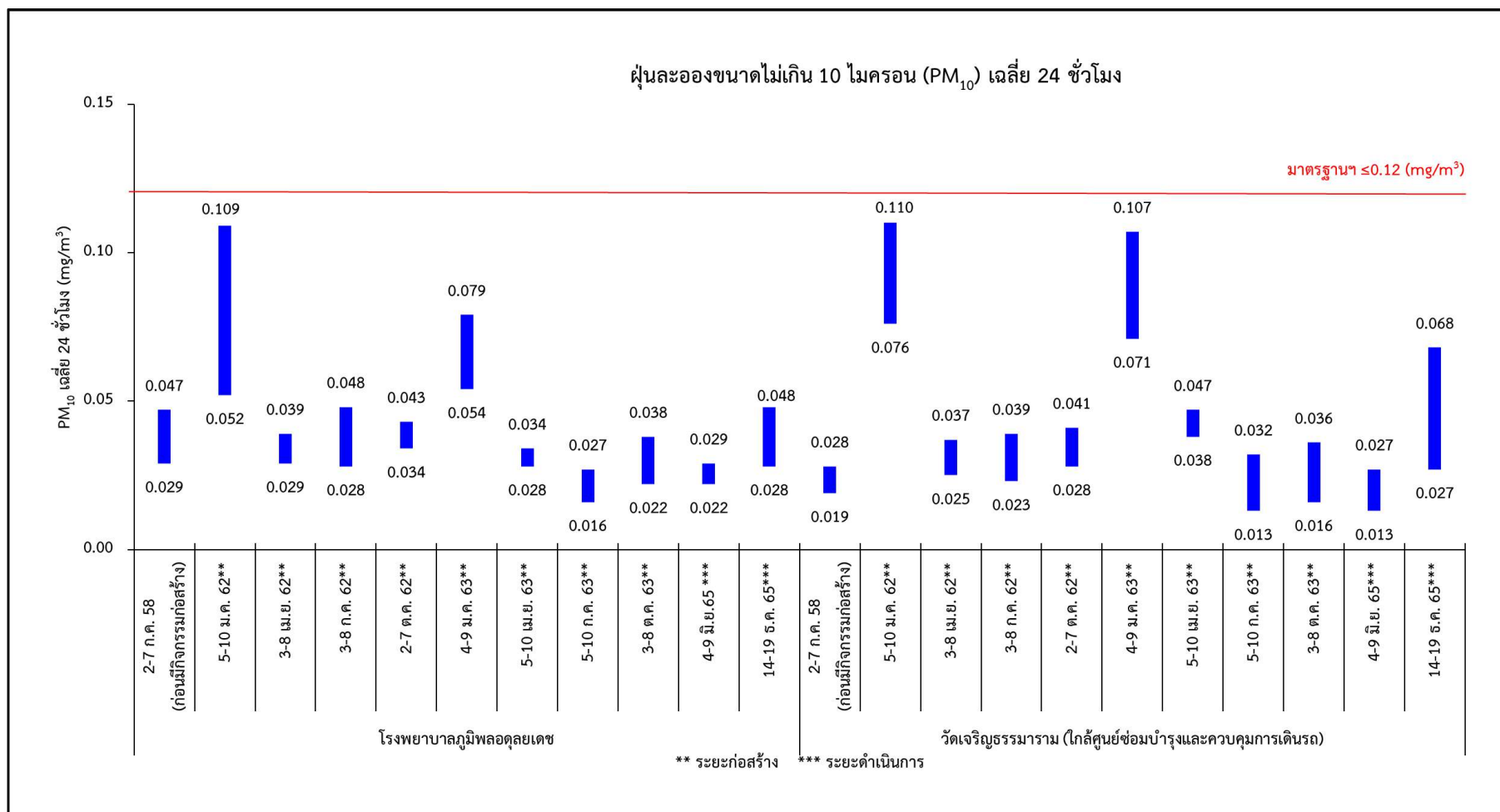
หมายเหตุ : ^{1/} จำนวนเทียบสภาวะมาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ
^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

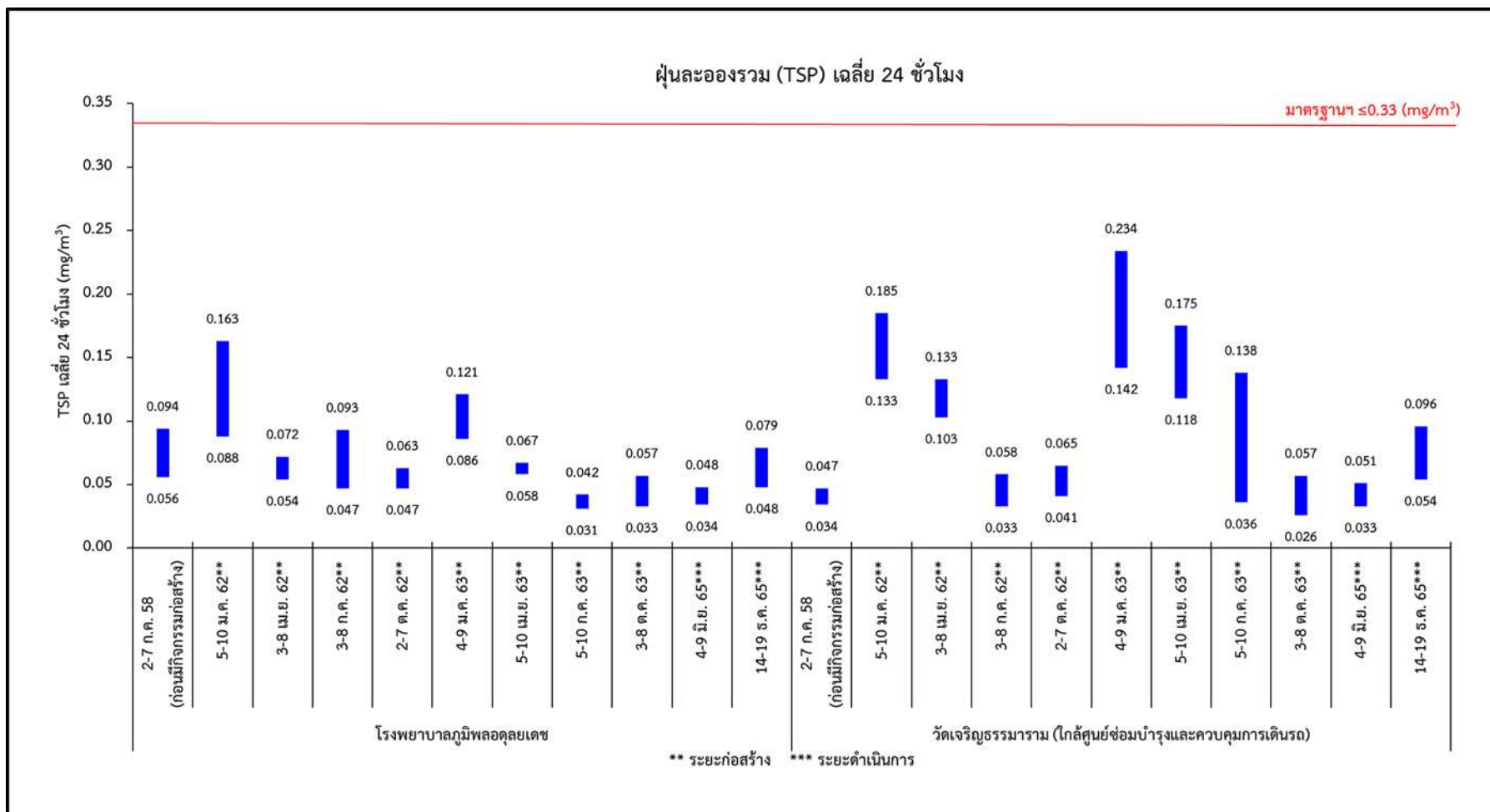
ตารางที่ 3-43 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วง สะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}					
		คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	ทิศทาง
		1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
1. โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช	4-9 มิ.ย. 65	1.08-1.79	1.16-1.62	0.0032-0.0132	0.89-1.88	0.7-2.3	SW
	14-19 ธ.ค. 65	0.96-1.70	1.06-1.50	0.0019-0.0117	1.01-1.97	0.8-1.6	NNE
2. วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	4-9 มิ.ย. 65	1.00-1.55	1.05-1.36	0.0033-0.0145	0.85-1.95	0.7-2.2	SW
	14-19 ธ.ค. 65	0.90-1.42	1.04-1.24	0.0023-0.0115	0.96-2.05	0.9-2.2	NE
มาตรฐาน		≤ 30.0 ^{1/}	≤ 9.0 ^{1/}	≤ 0.17 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน				เมตร/วินาที	

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป (17 เมษายน 2538) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง ลงวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538
^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป (วันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552



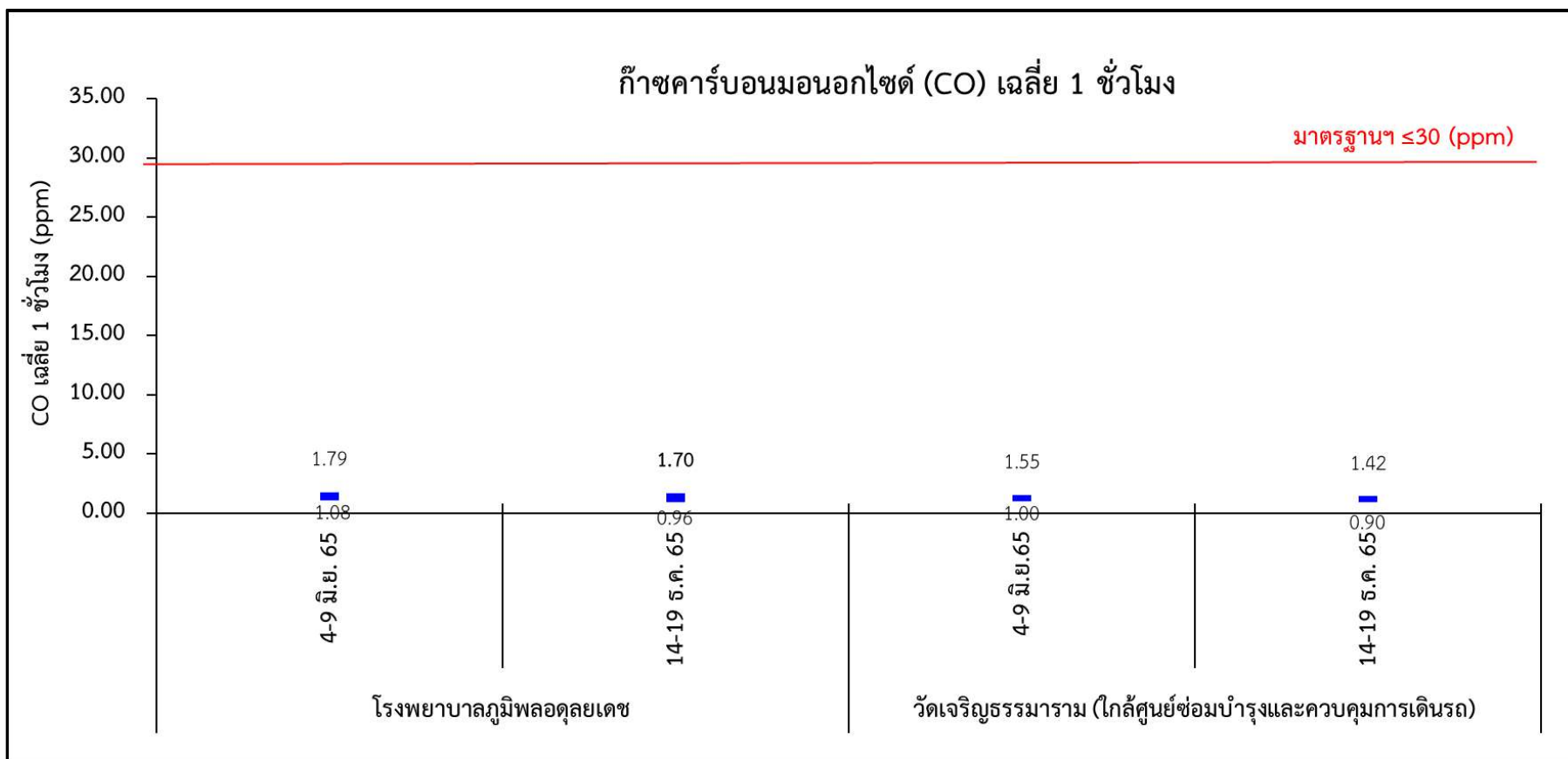
รูปที่ 3-26 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-27 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

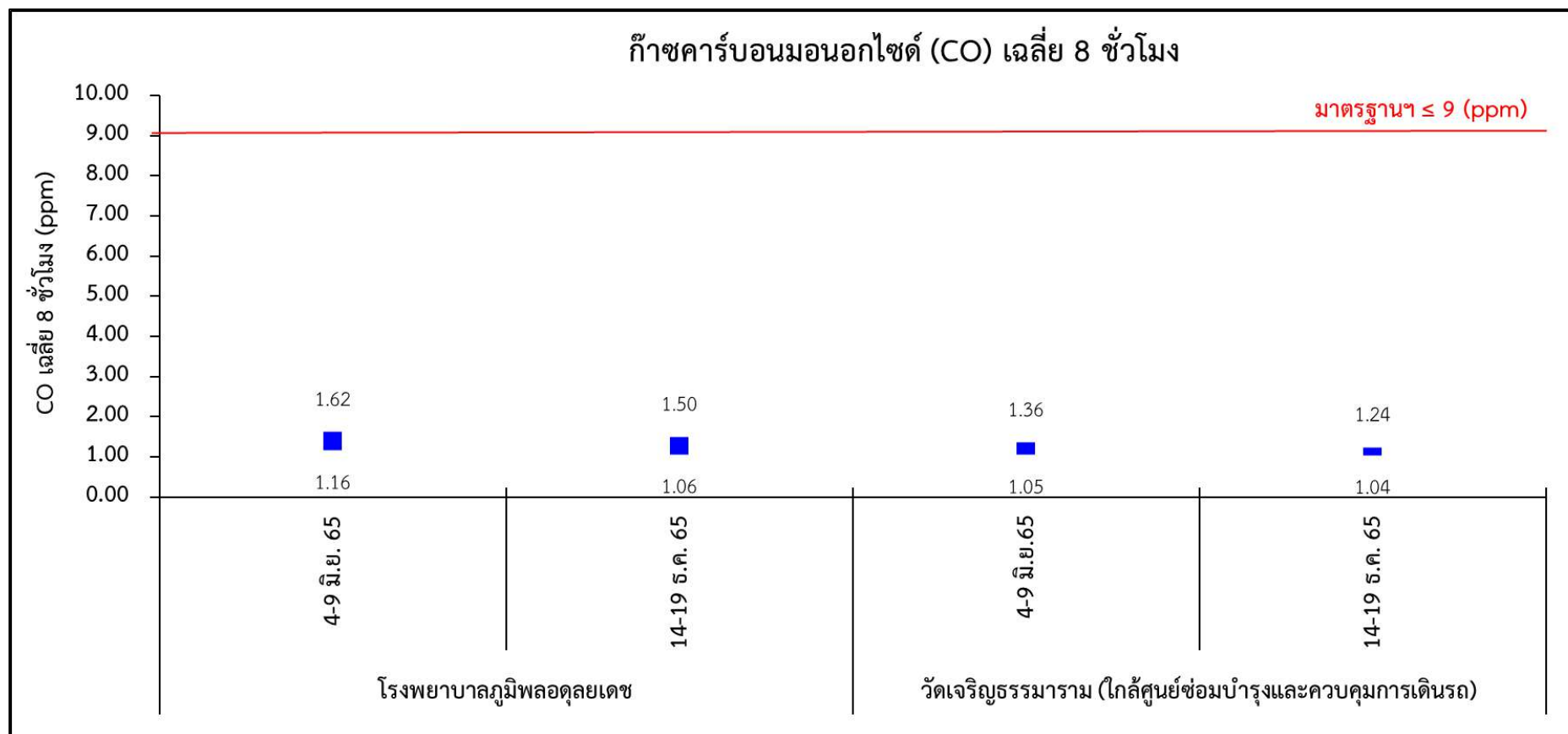
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-28 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

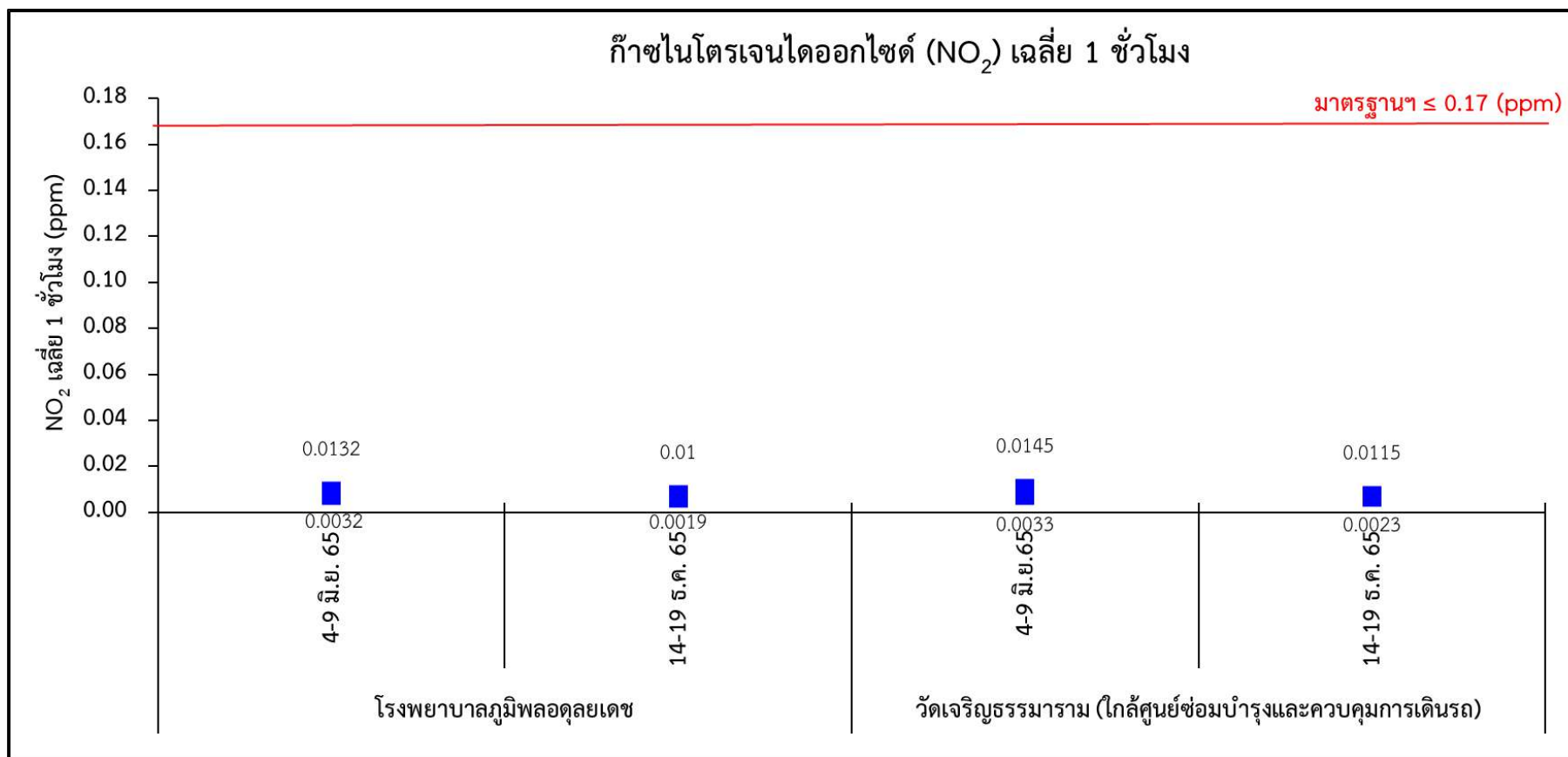
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2565



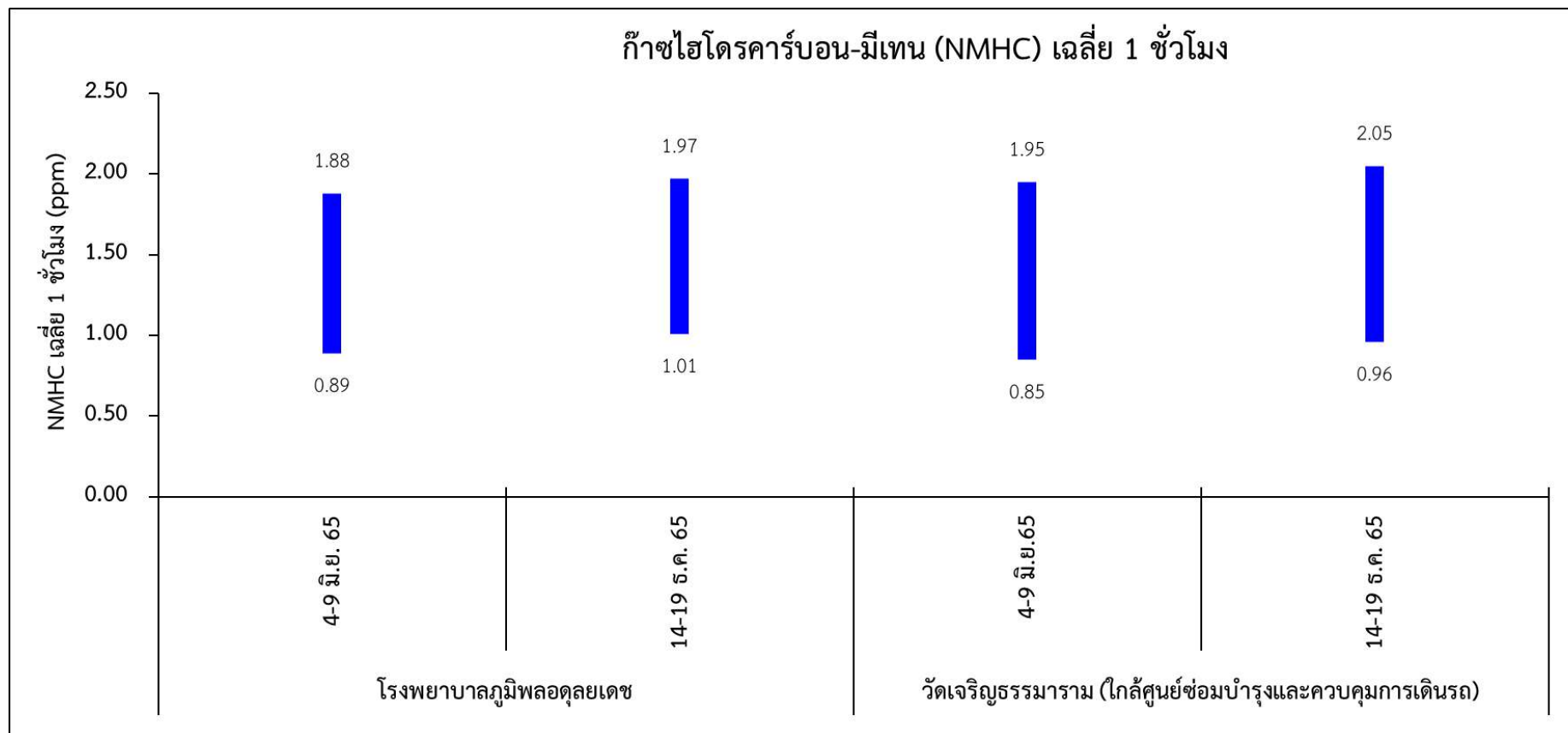
รูปที่ 3-29 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-30 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
 โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
 เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-31 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซนออนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2565

2. เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ในปีที่ผ่านมาของโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562-พ.ศ. 2565 (ช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ) พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช มีแนวโน้มลดลงจากช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างและใกล้เคียงกับก่อนจะมีโครงการ ในขณะที่บริเวณวัดเจริญธรรมามีแนวโน้มใกล้เคียงกับช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างแต่มีค่าสูงกว่าก่อนมีการก่อสร้างโครงการเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด ทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-44 และรูปที่ 3-32 ถึง รูปที่ 3-36

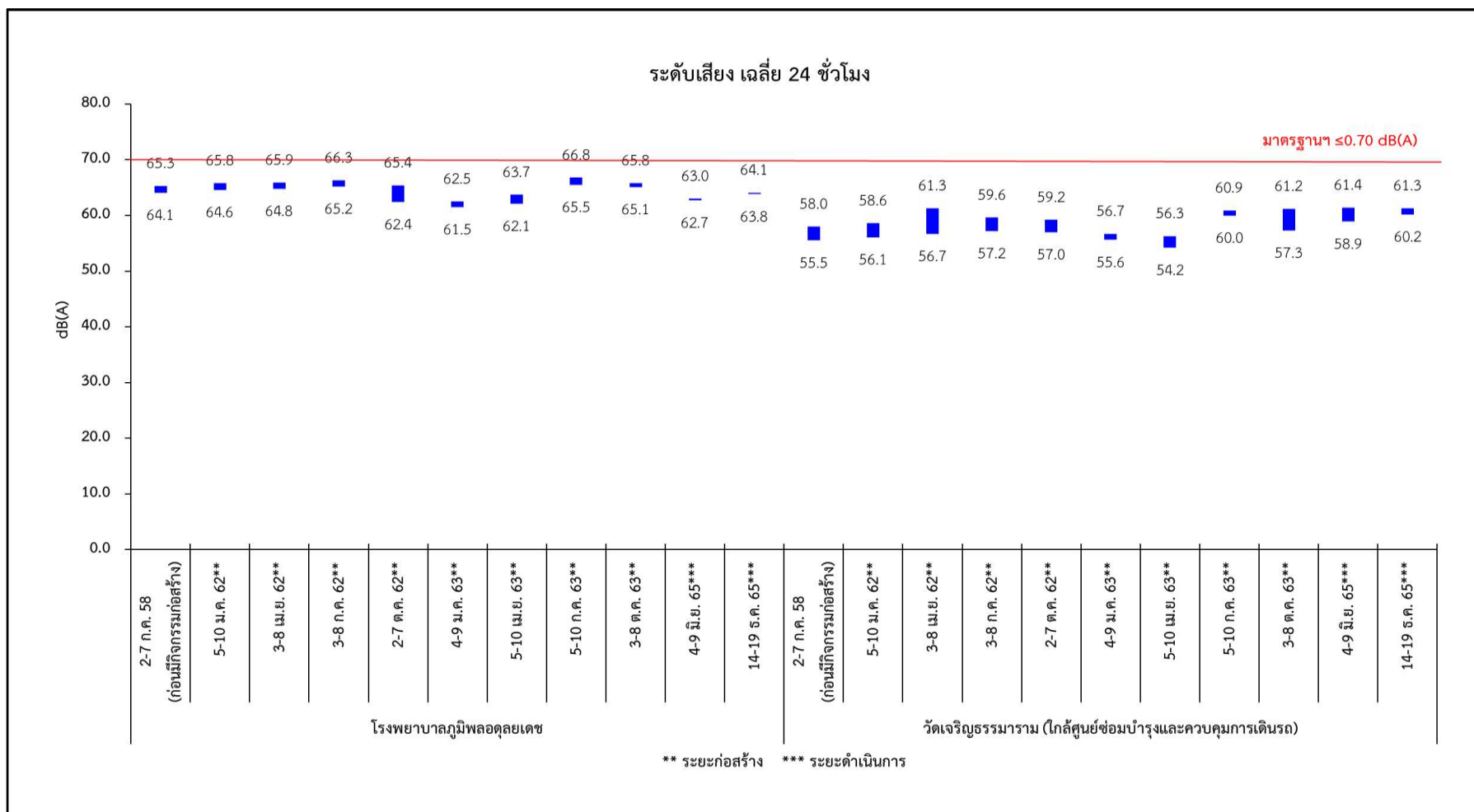
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-44 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2565

สถานีติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลา ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		LAeq 24 hours	L _{Amax}	LAeq 1 hour	LA90	L _{Adn}
1. โรงพยาบาล ภูมิพลอดุลยเดช	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	64.1-65.3	75.4-92.6	62.7-67.2	52.7-60.7	70.4-71.4
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	64.6-65.8	76.4-95.0	59.6-70.5	49.5-63.0	69.6-71.0
	3-8 เม.ย. 62	64.8-65.9	77.1-95.2	58.6-68.7	49.6-62.7	69.2-71.2
	3-8 ก.ค. 62	65.2-66.3	76.3-108.6	60.6-70.5	50.7-64.1	70.8-71.6
	2-7 ต.ค. 62	62.4-65.4	74.9-93.9	58.5-68.4	47.3-61.5	67.9-70.7
	4-9 ม.ค. 63	61.5-62.5	76.0-92.1	56.7-70.1	43.6-56.7	66.5-67.9
	5-10 เม.ย. 63	62.1-63.7	76.5-90.0	56.9-67.6	45.2-58.9	67.3-68.8
	5-10 ก.ค. 63	65.5-66.8	76.4-98.5	59.3-69.7	41.2-61.0	70.1-71.8
	3-8 ต.ค. 63	65.1-65.8	77.3-93.2	60.3-69.3	47.2-59.9	70.3-71.4
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	62.7-63.0	72.7-89.3	57.5-65.4	48.5-58.8	67.6-68.5
	14-19 ธ.ค. 65	63.8-64.1	73.6-86.2	58.4-66.5	53.3-62.1	68.8-69.6
2. วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและ ควบคุมการเดินรถ)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	55.5-58.0	57.0-99.9	48.9-63.5	43.0-53.1	62.2-63.8
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	56.1-58.6	55.9-98.9	45.3-64.8	41.3-53.1	61.1-63.9
	3-8 เม.ย. 62	56.7-61.3	55.5-97.1	47.4-65.8	43.5-53.2	63.5-65.0
	3-8 ก.ค. 62	57.2-59.6	57.2-101.8	48.9-68.4	47.0-57.2	61.8-66.0
	2-7 ต.ค. 62	57.0-59.2	57.1-97.6	47.7-68.7	44.9-61.7	59.0-67.4
	4-9 ม.ค. 63	55.6-56.7	54.0-92.2	45.1-64.2	40.9-49.6	60.7-62.2
	5-10 เม.ย. 63	54.2-56.3	52.3-94.6	44.4-64.8	40.0-49.4	60.3-63.2
	5-10 ก.ค. 63	60.0-60.9	59.4-97.2	52.3-67.5	45.1-57.2	64.7-68.3
	3-8 ต.ค. 63	57.3-61.2	52.5-100.6	42.9-69.3	41.3-58.0	64.7-67.5
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	58.9-61.4	56.8-95.2	45.3-68.7	42.0-61.0	61.9-68.7
	14-19 ธ.ค. 65	60.2-61.3	62.7-84.9	46.3-67.3	41.1-64.2	62.8-65.8
มาตรฐาน ^{1/}		≤70.0	≤115.0	-	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

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

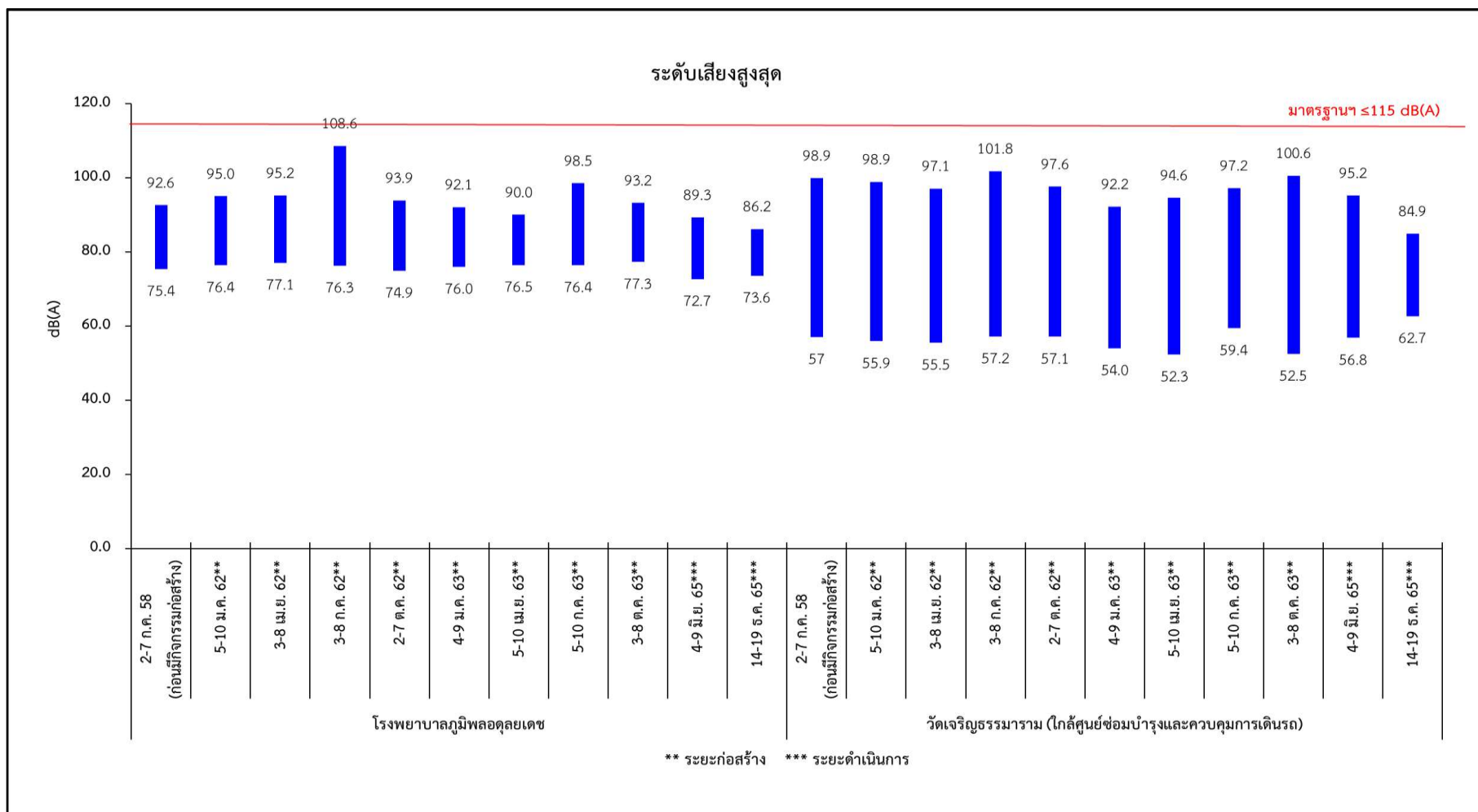
* ผลตรวจวัดมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ



รูปที่ 3-32 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

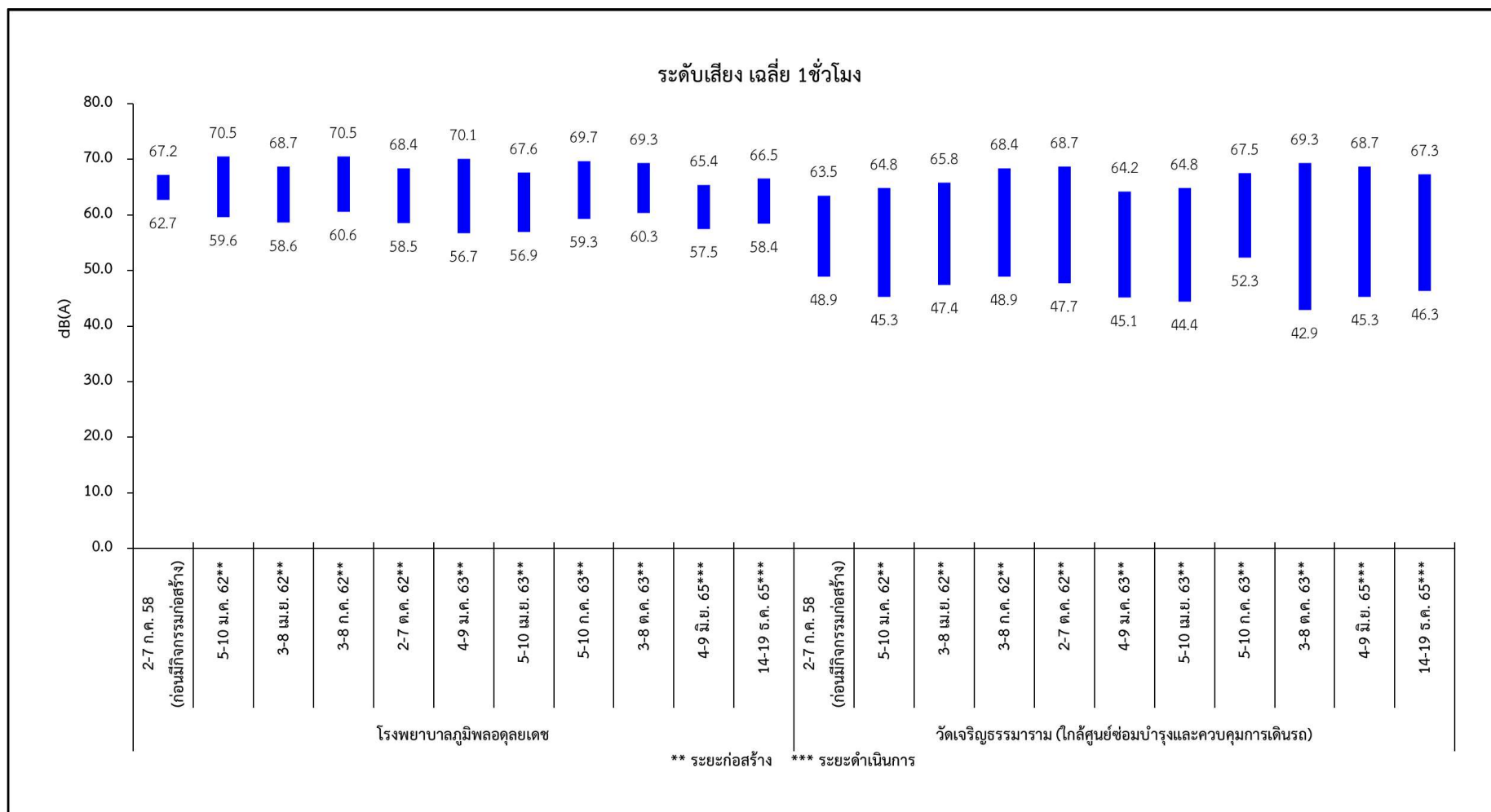
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-33 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

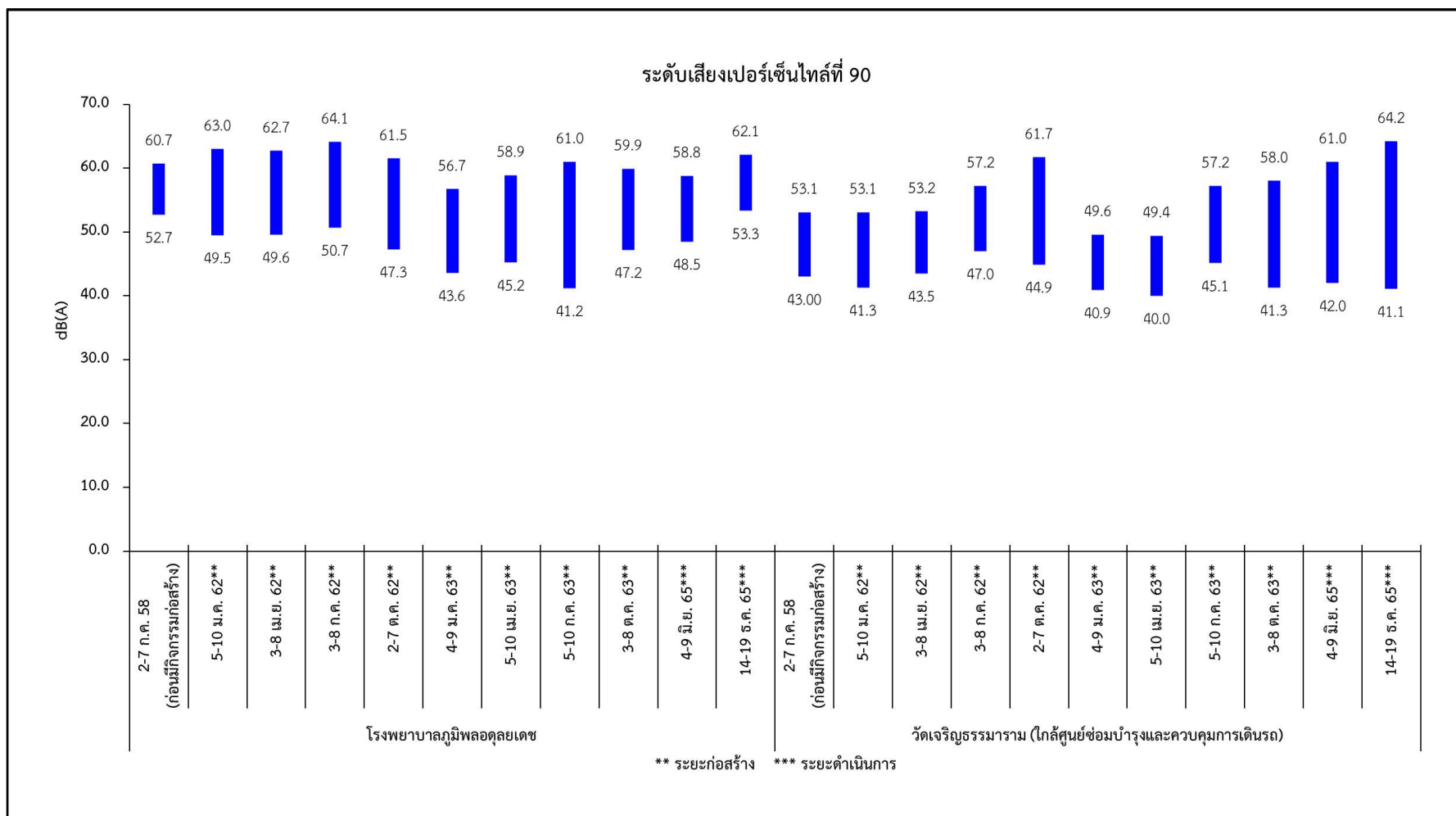
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-34 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

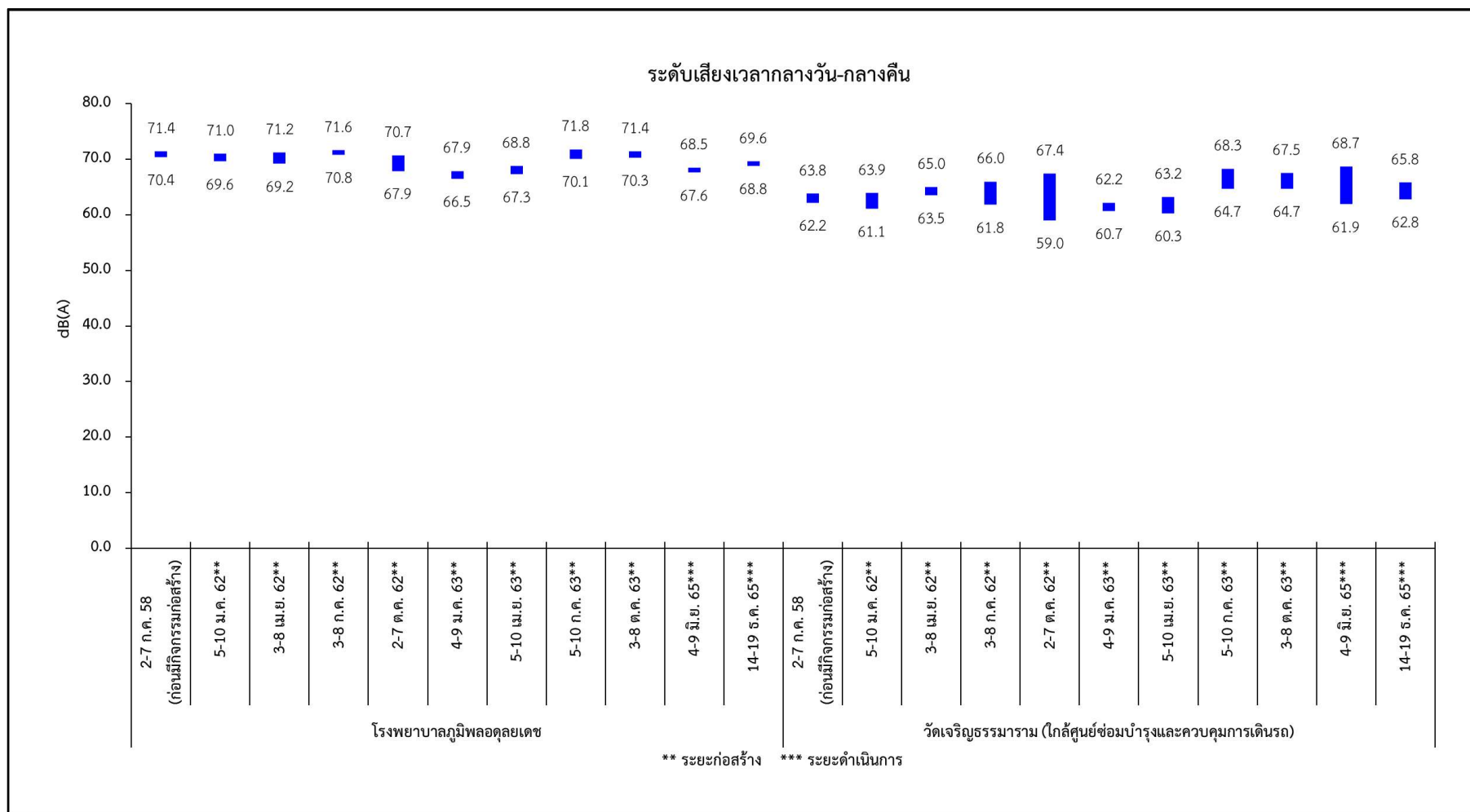
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-35 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-36 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2565

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

3. เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ในปี พ.ศ. 2565 ของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 เมื่อนำมาเปรียบเทียบ พบว่า ทุกดัชนีมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด และมีค่าใกล้เคียงกัน ยกเว้นแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-45 และรูปที่ 3-37

ตารางที่ 3-45 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 16 มิถุนายน วันที่ 16 สิงหาคม และวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : บ่อพักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

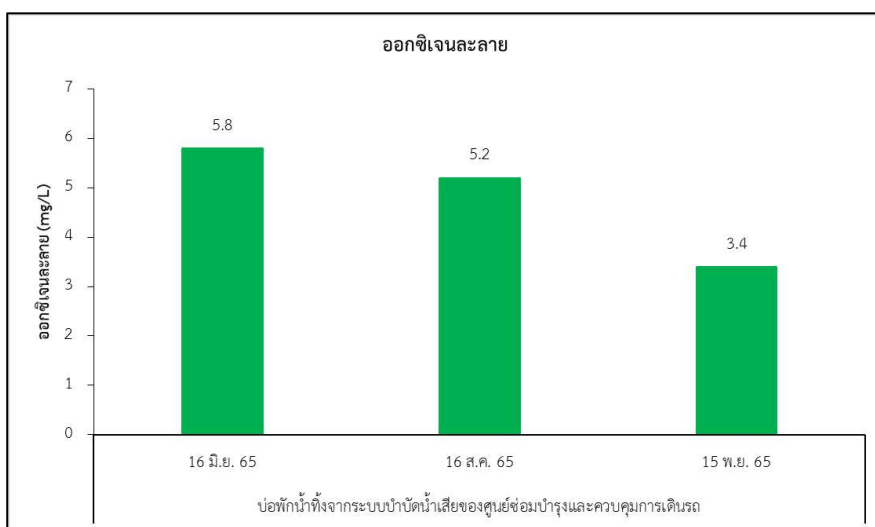
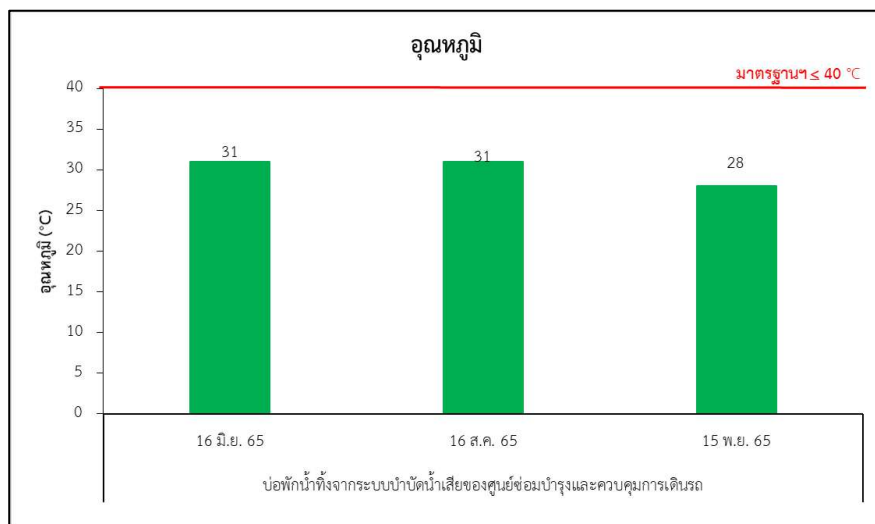
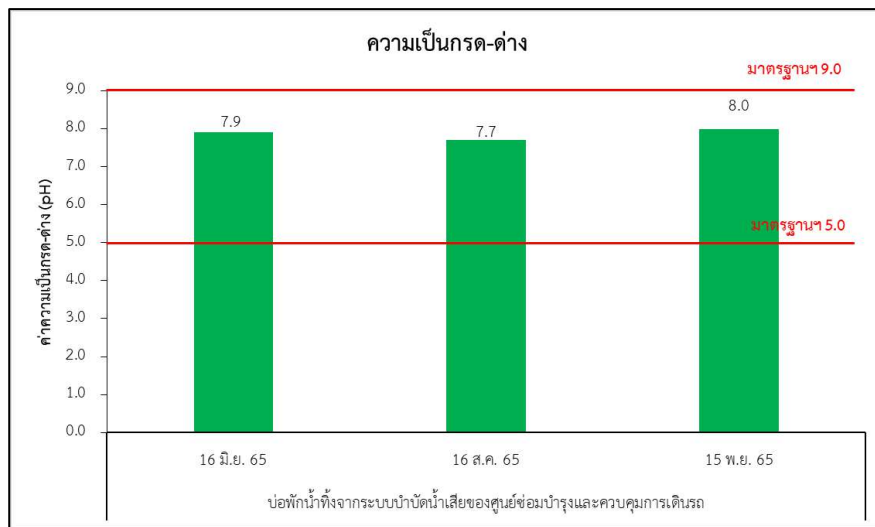
ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677239 15407000

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ			มาตรฐานตาม EIA ^{1/}	มาตรฐาน ^{2/}
			16 มิ.ย. 65	16 ส.ค. 65	15 พ.ย. 65		
บ่อพักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	7.9	7.7	8.0	-	5.0-9.0
	อุณหภูมิ	°C	31	31	28	-	≤ 40
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	5.8	5.2	3.4	-	-
	บีโอดี	mg/L	4.1	ตรวจไม่พบ	4.0	≤20	≤ 20
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	6.3	7.9	9.6	-	≤ 50
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	304	224	400	-	≤ 3,000
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	-	≤ 5
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	1,300	>160,000	>13,000	-	-

หมายเหตุ : ^{1/} รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 พ.ศ. 2556

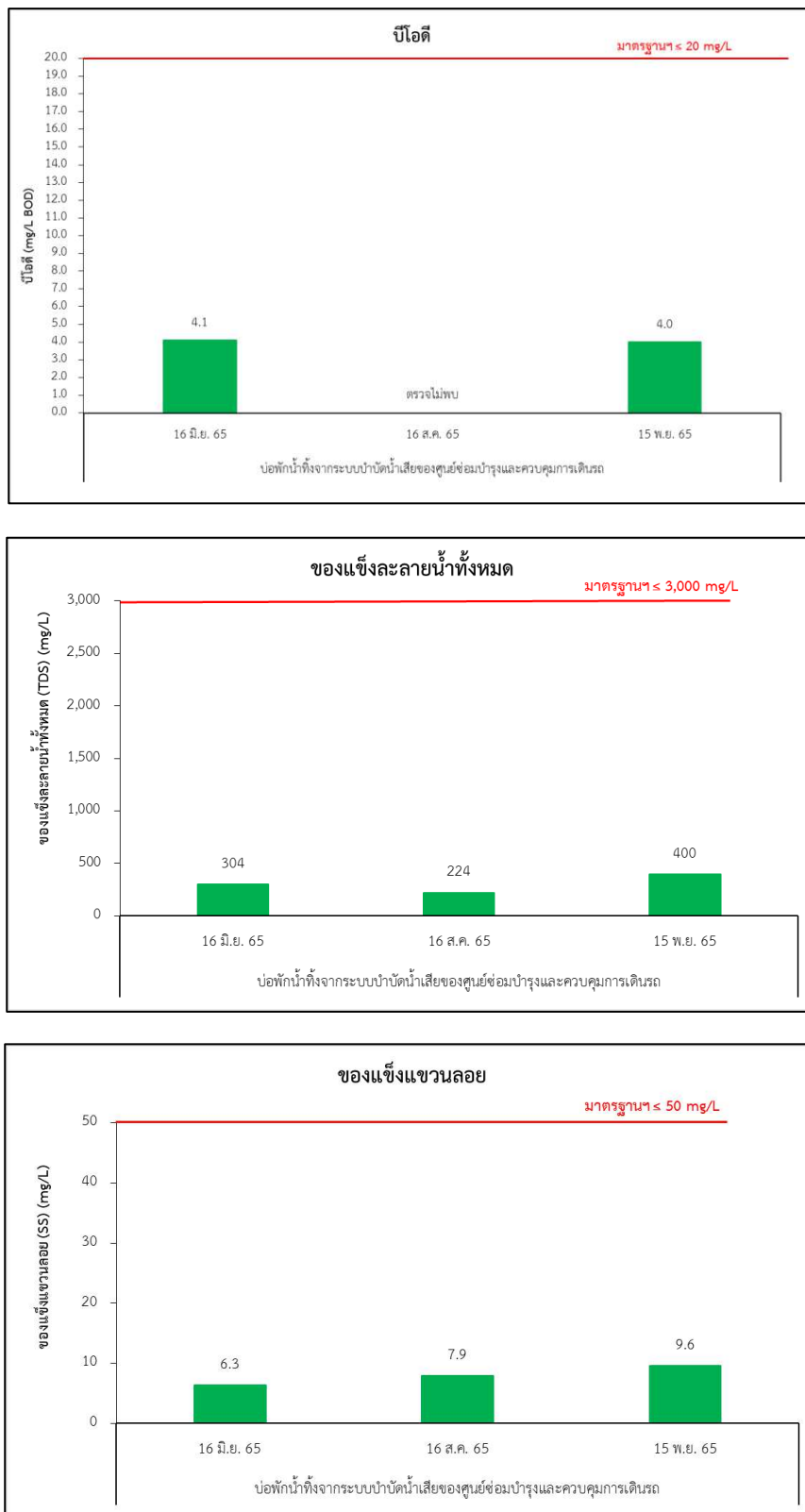
^{2/} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบการอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนที่ 129 ง วันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559 และประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงาน พ.ศ. 2560 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 134 ตอนที่ 153 ง วันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2560

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



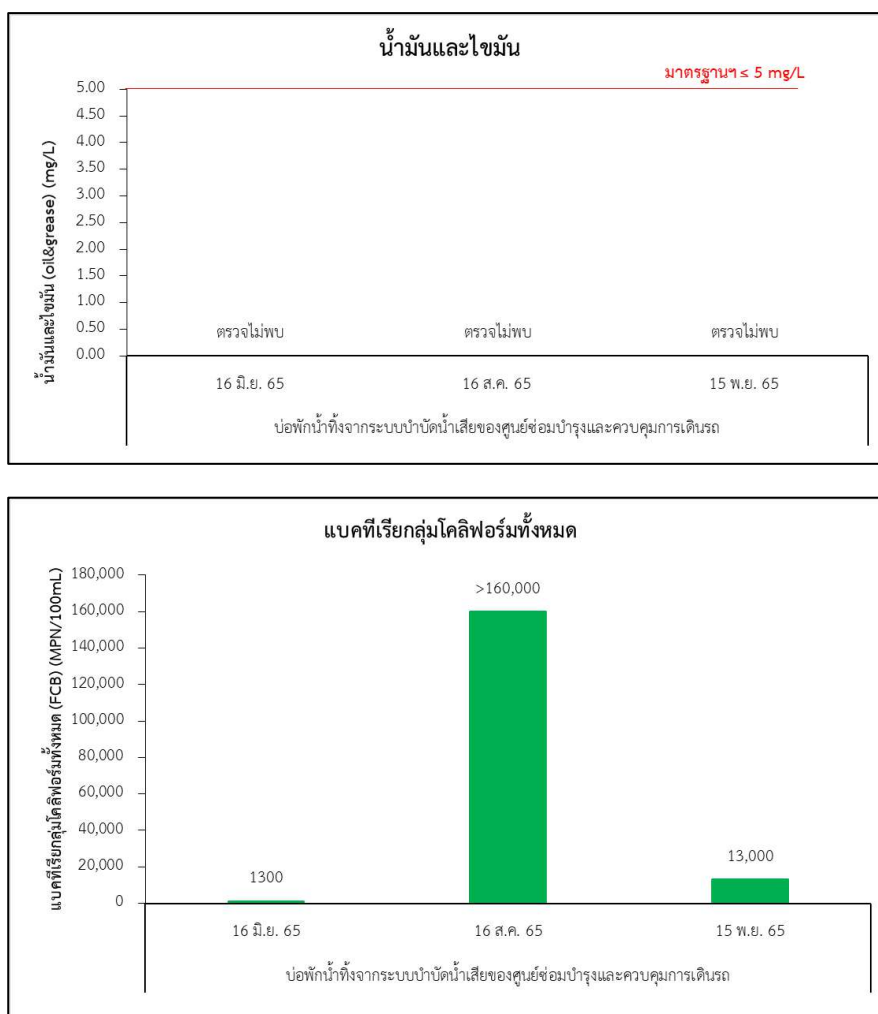
รูปที่ 3-37 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2565

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-37 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2565

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-37 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2565

4) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ในปี พ.ศ. 2565 ของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4 เมื่อนำมาเปรียบเทียบ พบว่า ทุกดัชนีมีแนวโน้มใกล้เคียงกัน ยกเว้นบีโอดี และของแข็งละลายน้ำทั้งหมดทั้ง 2 สถานีติดตามตรวจสอบที่มีแนวโน้มลดลง แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-46 ถึง ตารางที่ 3-47 และรูปที่ 3-38

ตารางที่ 3-46 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ปี พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 16 มิถุนายน วันที่ 16 สิงหาคม และวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : คลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานที่ติดตามตรวจสอบ : 47P 0677232 1540751

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ			มาตรฐาน ^{1/}
			16 มิ.ย. 65	16 ส.ค. 65	15 พ.ย. 65	
คลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	7.1	6.9	7.5	-
	อุณหภูมิ	°C	32	30	30	-
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	3.9	4.9	2.3	-
	บีโอดี	mg/L	8.6	5.8	5.4	-
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	19.7	14.3	15.4	-
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	380	320	278	-
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	-
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	>160,000	>160,000	>160,000	-
	ความลึกของคลอง	metre	2.0	2.5	3.0	-

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 5 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม)

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

ตารางที่ 3-47 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณคลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ปี พ.ศ. 2565

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกาคลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

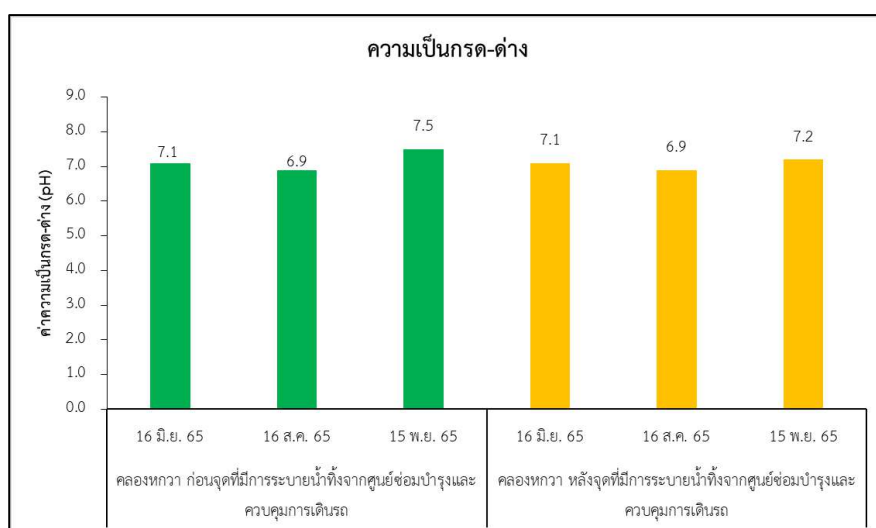
ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 16 มิถุนายน วันที่ 16 สิงหาคม และวันที่ 15 พฤศจิกายน พ.ศ. 2565

สถานีติดตามตรวจสอบ : คลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677295 1540712

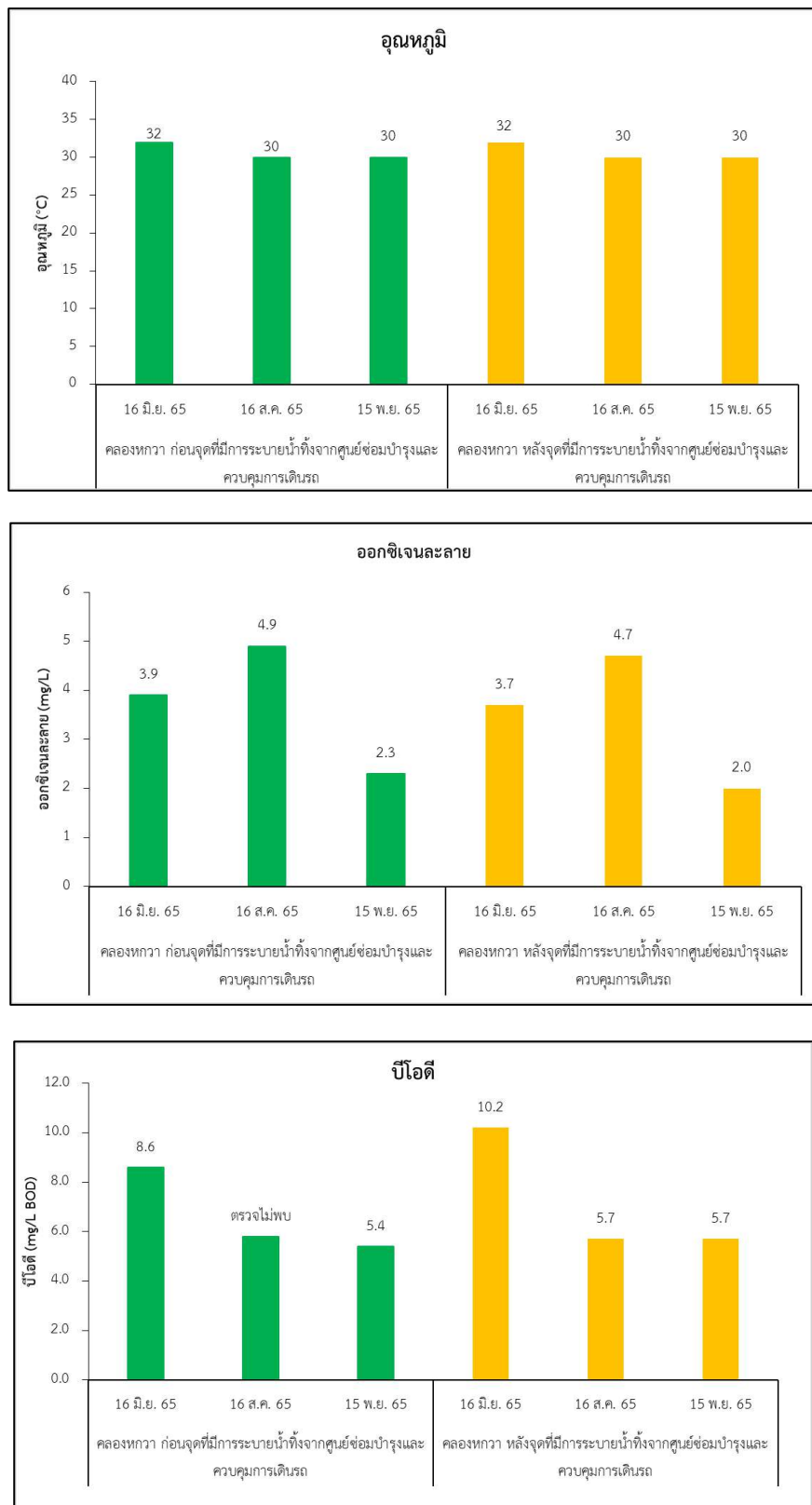
สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ			ค่ามาตรฐาน ^{1/}
			16 มิ.ย. 65	16 ส.ค. 65	15 พ.ย. 65	
คลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	7.1	6.9	7.2	-
	อุณหภูมิ	°C	32	30	30	-
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	3.7	4.7	2.0	-
	บีโอดี	mg/L	10.2	5.7	5.7	-
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	19.2	15.2	16.7	-
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	376	314	296	-
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	-
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	35,000	>160,000	>160,000	-
	ความลึกของคลอง	metre	2.0	2.5	3.0	-

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 5 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม)



รูปที่ 3-38 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2565

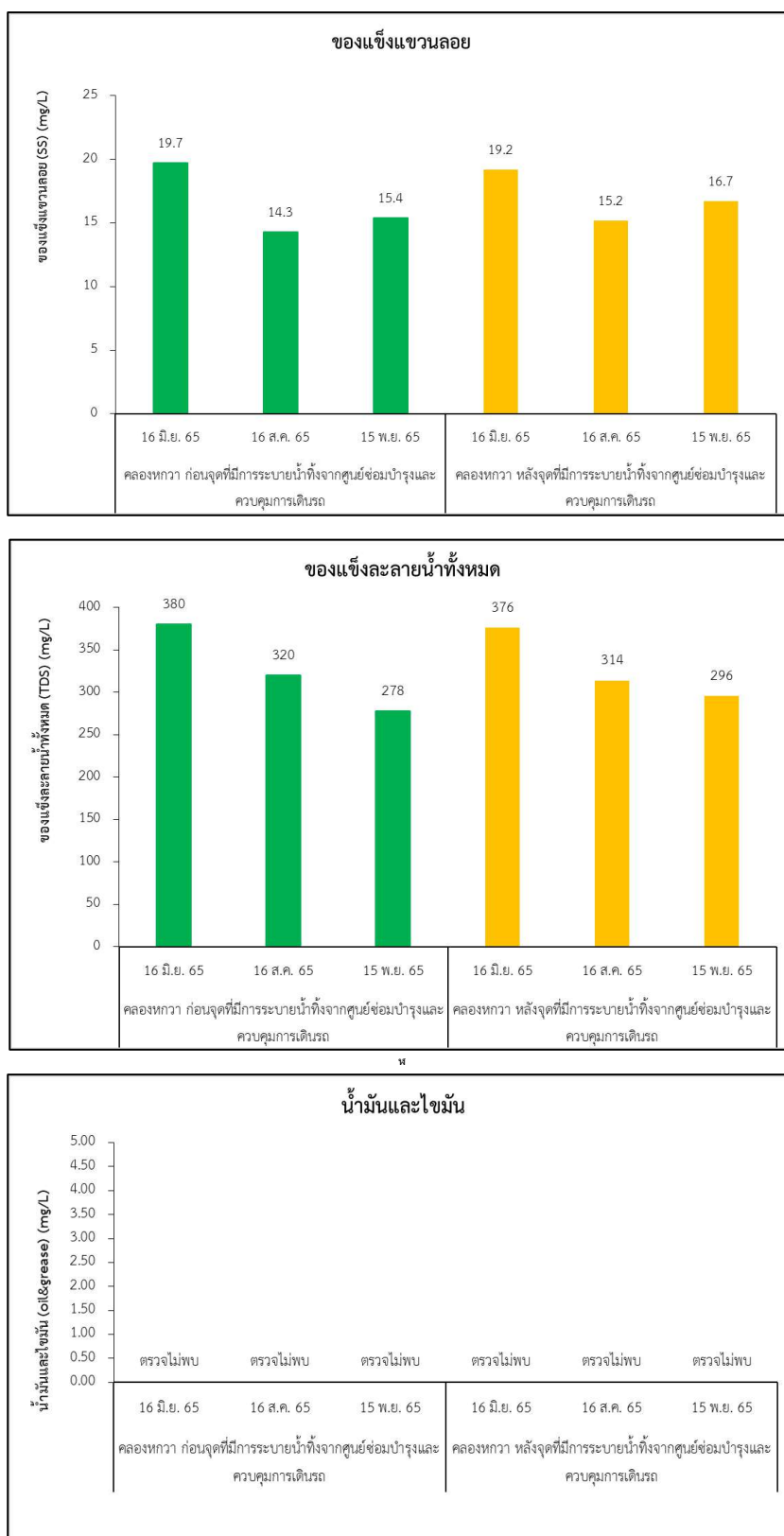
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-38 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

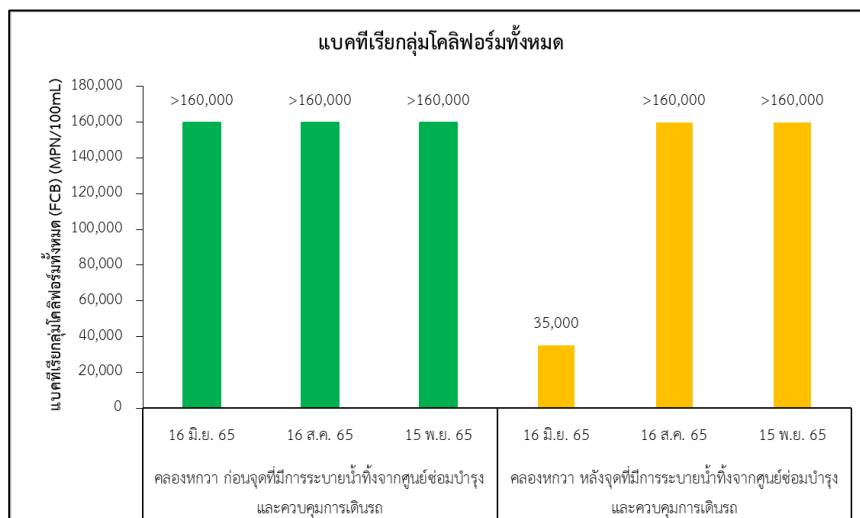
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2565

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-38 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2565

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565



รูปที่ 3-38 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2565