



(ฉบับปกปิดข้อมูลที่มีกฎหมายคุ้มครอง)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม พ.ศ. 2566

สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

จัดทำโดยกิจการความร่วมมือระหว่าง



บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาไลส์ต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
3 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก  
เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร 10260  
โทรศัพท์ 0 2763 2828 โทรสาร 0 2763 2800  
Email: uae@uaeconsultant.com



บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
315/7 ปริ๊มเมียมเพลส 10 (เกษตร - นวมินทร์) แขวงลาดพร้าว  
เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230  
โทรศัพท์ 0 2029 9542, 08 9810 7949 โทรสาร 0 2029 9542  
Email: infratrans2017@gmail.com



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

(ภายใต้สัญญาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ)

เสนอ

สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร

จัดทำโดยกิจการร่วมระหว่าง



บริษัท ยูไนเต็ต แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด  
3 ซอยอุดมสุข 41 ถนนสุขุมวิท แขวงบางจาก  
เขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร 10260  
โทรศัพท์ 0 2763 2828 โทรสาร 0 2763 2800  
E-mail : uae@uaeconsultant.com



บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด  
315/7 ปริ๊มเมียมเพลส 10 (เกษตร-นวมินทร์) แขวงลาดพร้าว  
เขตลาดพร้าว กรุงเทพมหานคร 10230  
โทรศัพท์ 0 2029 9542, 08 9810 7949 โทรสาร 0 2029 9542  
Email: infratrans2017@gmail.com

## หนังสือรับรอง

### การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

วันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2567

หนังสือรับรองฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท ยูไนเต็ด แอนาליสต์ แอนด์ เอนจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และ  
บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กิจการร่วม) เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข  
ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-  
สมุทรปราการ ตั้งอยู่ที่จังหวัดสมุทรปราการ ของสำนักงานการจราจรและขนส่งกรุงเทพมหานคร ฉบับประจำเดือน

( ) มกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2566

(✓) กรกฎาคม - ธันวาคม พ.ศ. 2566

( ) อื่นๆ (ระบุ).....

โดยมีคณะผู้ควบคุมในการจัดทำรายงานดังต่อไปนี้

รายชื่อผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน

ลายมือชื่อ

ตำแหน่ง

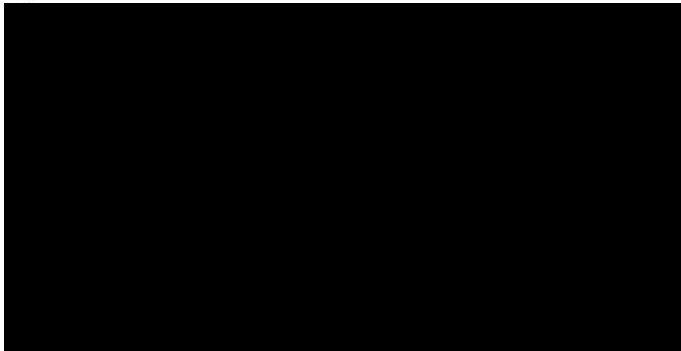


... ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม และผู้เชี่ยวชาญ  
ด้านติดตามตรวจสอบมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม  
... ผู้เชี่ยวชาญด้านสาธารณสุข และอาชีวอนามัย  
... ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม  
... ผู้เชี่ยวชาญด้านติดตามตรวจสอบมาตรการ  
ด้านสิ่งแวดล้อม และผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ  
... ผู้เชี่ยวชาญด้านเสียง และความสั่นสะเทือน  
... ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ  
... ผู้เชี่ยวชาญด้านสังคมและการมีส่วนร่วมของประชาชน  
... ผู้ควบคุมห้องปฏิบัติการ  
... ผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน  
... ผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน

ผู้จัดทำรายงาน

ลายมือชื่อ

ตำแหน่ง



นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

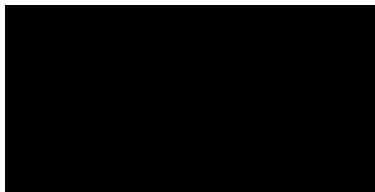
นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

นักวิชาการด้านเศรษฐกิจและสังคม



ขอแสดงความนับถือ



ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร





**รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ**

**9. รายละเอียดโครงการ**

- |                                  |  |
|----------------------------------|--|
| - ลักษณะ/ประเภทโครงการ           | คมนาคม-ระบบขนส่งมวลชน  |
| - ขนาดพื้นที่โครงการ/<br>ระยะทาง | โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ<br>ระยะทาง 13.0 กิโลเมตร   |
| - กิจกรรมในโครงการ<br>(โดยสรุป)  | <ol style="list-style-type: none"><li>1) ติดตั้งกำแพงกันเสียง ตรวจสอบยางรองหมุดยึดราง ยางบริเวณคูล้อ และความแข็งแรงของวัสดุติดขัดเสียงได้สถานี พร้อมควบคุมความเร็วของรถไฟฟ้า ช่วงที่ผ่านทางโค้งต่าง ๆ</li><li>2) ปลุกและบำรุงรักษาต้นไม้ทดแทนไว้ในบริเวณลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง</li><li>3) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า</li><li>4) ติดตั้งไฟส่องแสงสว่างเพื่อส่องมายังผิวถนนและดูแลผิวจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพดีเสมอ</li><li>5) จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณลานจอดรถรวมทั้งทางเดินเข้า – ออก อาคาร</li><li>6) ตรวจสอบสภาพรถไฟฟ้า และระบบห้ามล้อ รวมถึงเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้าในช่วงเวลากลางคืนในระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียง</li><li>7) ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงไว้ตามบริเวณต่างๆ ของสถานีรถไฟฟ้า และตรวจสอบอุปกรณ์ดับเพลิงเป็นประจำ</li><li>8) จัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ทำแนวเส้นสีเหลืองและพื้นผิวขรุขระแสดงเขตห้ามลวงล้อ รวมถึงซ้อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง</li><li>9) ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล</li></ol> |

## สารบัญ

	หน้า
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	<b>1-1</b>
1.1 ความเป็นมาและรายละเอียดของโครงการ	1-1
1.2 วัตถุประสงค์	1-3
1.3 พื้นที่ติดตามตรวจสอบ	1-4
1.3.1 แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	1-4
1.3.2 ศูนย์ซ่อมบำรุง	1-4
1.3.3 ลานจอดรถ	1-4
1.4 ระยะเวลาดำเนินการ	1-4
1.5 แผนการติดตามตรวจสอบ	1-4
1.6 แผนที่ที่ตั้งและขอบเขตการติดตามตรวจสอบโครงการ	1-6
<b>บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>	<b>2-1</b>
2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	2-1
<b>บทที่ 3 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>	<b>3-1</b>
3.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-4
3.1.1 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	3-4
3.1.2 วิธีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป	3-9
3.1.3 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง	3-11
3.1.4 วิธีการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	3-13
3.1.5 วิธีการติดตามตรวจสอบสุขภาพและสาธารณสุข	3-15
3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-18
3.2.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป	3-18
3.2.2 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป	3-26
3.2.3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง	3-32
3.2.4 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม	3-34
3.2.5 ผลการติดตามตรวจสอบสุขภาพและสาธารณสุข	3-47
3.3 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-61
3.3.1 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	3-61
<b>บทที่ 4 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</b>	<b>4-1</b>
4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.3 ข้อเสนอแนะ	4-4

## สารบัญ (ต่อ)

หน้า

### ภาคผนวก

ภาคผนวก ก	หนังสือเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ
ภาคผนวก ข	เอกสารประกอบมาตรการ
ภาคผนวก ค	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก ง	มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก จ	เอกสารสอบเทียบเครื่องมือ
ภาคผนวก ฉ	หนังสืออนุญาตขึ้นทะเบียนห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน



## สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1-1	แผนการติดตามตรวจสอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566
	1-5
ตารางที่ 1-2	พิกัดจุดการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ
	1-6
ตารางที่ 2-1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565
	2-2
ตารางที่ 3-1	การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566
	3-2
ตารางที่ 3-2	กลุ่มเป้าหมายและจำนวนตัวอย่างตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ
	3-13
ตารางที่ 3-3	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณสภ.สำโรงเหนือ ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566
	3-21
ตารางที่ 3-4	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณหมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566
	3-22
ตารางที่ 3-5	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณโรงเรียนนพคุณวิทยา ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566
	3-23
ตารางที่ 3-6	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566
	3-24
ตารางที่ 3-7	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณวัดโคกการาม ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566
	3-25
ตารางที่ 3-8	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM <sub>10</sub> ) บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566
	3-26
ตารางที่ 3-9	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณสภ.สำโรงเหนือ ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566
	3-29
ตารางที่ 3-10	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566
	3-29
ตารางที่ 3-11	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณโรงเรียนนพคุณวิทยา ระหว่างวันที่ 14 -19 ตุลาคม พ.ศ. 2566
	3-30
ตารางที่ 3-12	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566
	3-30
ตารางที่ 3-13	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณวัดโคกการาม ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566
	3-31

## สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 3-14 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566	3-31
ตารางที่ 3-15 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง บ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ	3-33
ตารางที่ 3-16 ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-36
ตารางที่ 3-17 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-38
ตารางที่ 3-18 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวก บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-39
ตารางที่ 3-19 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัย บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-41
ตารางที่ 3-20 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส ของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-43
ตารางที่ 3-21 ปัจจัยด้านต่อประโยชน์ ความคุ้มค่า/ผลจากการได้รับบริการ/คุณภาพการให้บริการที่มีผลต่อ ความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)	3-46
ตารางที่ 3-22 สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก ของโรงพยาบาลและสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทาง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ พ.ศ. 2566	3-52
ตารางที่ 3-23 สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทาง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ พ.ศ. 2566	3-53
ตารางที่ 3-24 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565-2566	3-62
ตารางที่ 3-25 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565-2566	3-63
ตารางที่ 3-26 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-2566	3-64
ตารางที่ 3-27 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง บ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ ท่อระบายน้ำสาธารณะ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565-2566	3-66
ตารางที่ 4-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2566	4-2
ตารางที่ 4-2 ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ปรึกษาที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการ	4-4

## สารบัญรูป

### หน้า

รูปที่ 1-1	แผนที่ตั้งและจุดติดตามตรวจสอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง 13.0 กิโลเมตร	1-7
รูปที่ 2-1	การติดตั้งถังดักไขมันในห้องพักพนักงาน	2-15
รูปที่ 2-2	ระบบระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง	2-15
รูปที่ 2-3	วัสดุดูดซับเสียงใต้สถานี	2-16
รูปที่ 2-4	หมุดยึดราง	2-16
รูปที่ 2-5	การปลูกต้นไม้	2-16
รูปที่ 2-6	การใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า	2-17
รูปที่ 2-7	การตีเส้นขอบเขตทางเดินรถบนผิวจราจรชัดเจน	2-17
รูปที่ 2-8	การติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า	2-18
รูปที่ 2-9	ป้ายประชาสัมพันธ์และสื่อเว็บไซต์ต่างๆ ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน	2-18
รูปที่ 2-10	ป้ายประชาสัมพันธ์การประสานหรือเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนอื่น	2-19
รูปที่ 2-11	การจัดระบบจราจรให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน	2-19
รูปที่ 2-12	ป้ายจราจรบริเวณใกล้สถานี	2-19
รูปที่ 2-13	การจัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุง	2-20
รูปที่ 2-14	การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้า	2-20
รูปที่ 2-15	การประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการ	2-20
รูปที่ 2-16	การรักษาความปลอดภัยบริเวณลานจอดรถ	2-21
รูปที่ 2-17	การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง	2-21
รูปที่ 2-18	แนวเส้นสีเหลืองและพื้นผิวจราจรแสดงเขตห้ามล้อ	2-21
รูปที่ 2-19	การจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง	2-21
รูปที่ 2-20	การรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง บริเวณทางเข้า – ออก	2-22
รูปที่ 2-21	โทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออก พื้นที่ลานจอดรถ	2-22
รูปที่ 3-1	การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ	3-8
รูปที่ 3-2	การติดตามตรวจสอบระดับเสียง	3-10
รูปที่ 3-3	การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง	3-12
รูปที่ 3-4	ประมวลภาพกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนในพื้นที่ศึกษาตามเส้นทางของ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างวันที่ 20 พฤศจิกายน – 6 ธันวาคม พ.ศ. 2566	3-16
รูปที่ 3-5	ประมวลภาพกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจของผู้นำชุมชน พื้นที่อ่อนไหว หน่วยงาน และสถานประกอบการ ในพื้นที่ศึกษาตามเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างวันที่ 20 พฤศจิกายน – 6 ธันวาคม พ.ศ. 2566	3-17

## สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 3-6 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการของกลุ่มเป้าหมาย	3-35
รูปที่ 3-7 ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจ ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-36
รูปที่ 3-8 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจ ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-38
รูปที่ 3-9 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวก บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-40
รูปที่ 3-10 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจ ต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-42
รูปที่ 3-11 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจ ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-44
รูปที่ 3-12 ความคาดหวังต่อการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน	3-46
รูปที่ 3-13 ที่ตั้งโรงพยาบาลและสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการ	3-51
รูปที่ 3-14 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2566	3-67
รูปที่ 3-15 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2566	3-68
รูปที่ 3-16 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2566	3-69
รูปที่ 3-17 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM <sub>10</sub> ) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2566	3-70
รูปที่ 3-18 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L <sub>Aeq</sub> 1 hour) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2566	3-71
รูปที่ 3-19 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>Aeq</sub> 24 hours) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2566	3-72
รูปที่ 3-20 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด (L <sub>Amax</sub> ) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2566	3-73
รูปที่ 3-21 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L <sub>A90</sub> ) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2566	3-74
รูปที่ 3-22 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L <sub>dn</sub> ) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2566	3-75
รูปที่ 3-23 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2566	3-76

# บทที่ 1

## บทนำ



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและรายละเอียดของโครงการ

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

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

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

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

ต่อมาในคราวประชุมครั้งที่ 9/2555 เมื่อวันที่ 24 พฤษภาคม พ.ศ. 2555 ได้มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท(สุขุมวิท 81-สำโรง) และ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 4/2555 เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2555 ได้มีมติรับทราบ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ดังกล่าวข้างต้น เรียบร้อยแล้ว ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส. (กวล) 1005/ว 669 ลงวันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2556 (ภาคผนวก ก)

หลังจากนั้นในคราวประชุมครั้งที่ 15/2558 เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2558 ได้มีมติให้ความเห็นชอบรายงาน การขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร กรณีขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง เนื่องจากมีการยกเลิกตำแหน่งติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหว ที่มีตำแหน่งซ้อนทับกับสถานีรถไฟฟ้าและเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียงบริเวณประแจสับหลักรถไฟฟ้าใหม่ตลอด แนวสายทาง ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ 4/2558 เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2558 ได้มีมติรับทราบ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ดังกล่าวข้างต้น เรียบร้อยแล้ว ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส. (กวล) 1005/ว 15836 ลงวันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ. 2558 (ภาคผนวก ก)

ต่อมาในคราวประชุมเมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2559 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบในหลักการที่ให้กรุงเทพมหานคร เป็นผู้เดินรถส่วนต่อขยายรถไฟฟ้าสายสีเขียว และในคราวประชุมครั้งที่ 11/2559 เมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2559 ได้มีมติ ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของ กรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม. เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ จากเดิมก่อสร้างอาคารสูง 4 ชั้น เป็นลานจอดรถ เพื่อตอบสนองการพัฒนาโครงการที่อยู่อาศัยของรัฐบาลและให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด ซึ่งคณะกรรมการ สิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2560 เมื่อวันที่ 16 มีนาคม พ.ศ. 2560 ได้มีมติรับทราบรายงานการขอเปลี่ยนแปลง รายละเอียดโครงการฯ ดังกล่าวข้างต้น เรียบร้อยแล้ว ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ที่ ทส. (กวล) 1005/ว 5587 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2560 (ภาคผนวก ก) โดยให้ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ จัดเป็นโครงการหนึ่งที่จะช่วยอำนวยความสะดวก ด้านการคมนาคมแก่ประชาชนภายในจังหวัดสมุทรปราการ โดยมีแนวเส้นทางเชื่อมต่อจากโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนเดิม เพื่อใช้หลีกเลี่ยงปัญหาสภาพการจราจรติดขัดบนถนนสุขุมวิท และโครงข่ายเชื่อมโยงโดยรอบ โดยแนว เส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ มีระยะทางประมาณ 13.0 กิโลเมตร

แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ มีจุดเริ่มต้นโครงการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ้ง ส่วนเดิมที่สถานี E14 (สถานีแบริ้ง) บนถนนสุขุมวิท บริเวณปากซอยสุขุมวิท 107 โดยสถานีแรกของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ มีจุดเริ่มต้นที่สถานี E15 (สำโรง) ตั้งอยู่ระหว่างสะพานข้ามคลองสำโรง เส้นทางเป็นทางยกระดับไปตามแนวเกาะกลางของถนนสุขุมวิท ผ่านแยกเทพารักษ์ แยกปู่เจ้าสมิงพราย เมื่อถึงบริเวณจุดตัดกับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้จะเบี่ยงจากเกาะกลางไปทางด้านทิศตะวันตก ของถนนสุขุมวิท เพื่อข้ามทางต่างระดับวงแหวนรอบนอกด้านใต้ แล้วจึงเบี่ยงกลับมาอยู่ในแนวเกาะกลางของถนนสุขุมวิท ผ่านแยกศาลากลางจะเลี้ยวซ้ายไปตามถนนสุขุมวิท จนถึงบริเวณแยกการไฟฟ้า แนวเส้นทางจะเบี่ยงหลบสะพานลอยข้ามแยกของ กรมทางหลวงทางด้านทิศตะวันตกของถนนสุขุมวิทจนพ้นทางแยกแล้วจึงเบี่ยงกลับมาอยู่แนวเกาะกลางถนนสุขุมวิท ผ่านแยก



แพรงษา แยกสายลวด จนถึงสุดโครงการที่สถานี E23 (สถานีเคหะสมุทรปราการ) บริเวณด้านหน้าสถานีรถไฟฟ้าอยู่บางบึง แล้วแนวเส้นทางจะเบี่ยงออกทางทิศตะวันตกประมาณกิโลเมตรที่ 12 ของโครงการ จะลดระดับและแยกออกจากแนวสายทาง เพื่อเข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุง รวมระยะทางประมาณ 13.0 กิโลเมตร มีจำนวน 9 สถานี คือ สถานี E15 (สถานีสำโรง) สถานี E16 (สถานีปู่เจ้าสมิงพราย) สถานี E17 (สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเจ้าสามพระยา) สถานี E18 (สถานีโรงเรียนนายเรือ) สถานี E19 (สถานีสมุทรปราการ) สถานี E20 (สถานีศรีนครินทร์) สถานี E21 (สถานีแพรงษา) สถานี E22 (สถานีสายลวด) สถานี E23 (สถานีเคหะสมุทรปราการ)

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ได้มอบหมายให้ บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กิจการร่วม) ดำเนินการติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทางประมาณ 13.0 กิโลเมตร เพื่อติดตามตรวจสอบและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ซึ่งประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป คุณภาพน้ำทั้ง สภาพเศรษฐกิจ-สังคม และการประเมินผลกระทบทางสุขภาพและสาธารณสุข พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบ เสนอสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร เพื่อพิจารณาต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์

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

## 1.3 พื้นที่ติดตามตรวจสอบ

### 1.3.1 แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระยะทางประมาณ 13.0 กิโลเมตร (แสดงดังรูปที่ 1-1) มีสถานีเชื่อมต่อจำนวน 8 สถานี ได้แก่

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

### 1.3.2 ศูนย์ซ่อมบำรุง

ตั้งอยู่ที่บริเวณจุดสิ้นสุดของโครงการ ประกอบด้วย โรงซ่อมบำรุงหลัก โรงจอดรถไฟฟ้า โรงล้างรถไฟฟ้า อาคารแยกต่างหากสำหรับเครื่องจักรล้อ รางทดสอบการวิ่งของรถไฟฟ้า โรงซ่อมบำรุงทางวิ่ง ห้องเก็บอุปกรณ์และห้องเทคนิคต่างๆ

### 1.3.3 ลานจอดรถ

มีจำนวน 1 แห่ง คือ บริเวณสถานีเคหะสมุทรปราการ

## 1.4 ระยะเวลาดำเนินการ

ระยะเวลาดำเนินการ 365 วัน นับจากวันที่สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร มีหนังสือแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงาน (เริ่มปฏิบัติงานวันที่ 2 ตุลาคม พ.ศ. 2566 จนกระทั่งสิ้นสุดสัญญาในวันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2567)

## 1.5 แผนการติดตามตรวจสอบ

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กิจการร่วม) ดำเนินการติดตามตรวจสอบ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 1-1

**ตารางที่ 1-1 แผนการติดตามตรวจสอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ
<b>1. การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ</b>		
การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ - สถานีบีทีเอสสำโรง-สถานีบีทีเอสเคหะสมุทรปราการ - ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ - ลานจอดรถ	8 ธ.ค .66
<b>2. คุณภาพอากาศ</b>		
1. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) 2. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO <sub>2</sub> ) 3. ความเร็วและทิศทางลม	<b>จำนวน 5 สถานี</b> 1. สภ.สำโรงเหนือ 2. หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ 3. โรงเรียนนพคุณวิทยา 4. หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ 5. วัดอโศการาม	14- 19 ต.ค. 66 (ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงาน และวันหยุด)
4. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM <sub>10</sub> )	<b>จำนวน 1 สถานี</b> 1. บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)	
<b>3. ระดับเสียง</b>		
1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L <sub>Aeq</sub> 1 hour) 2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L <sub>Aeq</sub> 24 hour) 3. ระดับเสียงสูงสุด (L <sub>Amax</sub> ) 4. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L <sub>A90</sub> ) 5. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L <sub>Adn</sub> )	<b>จำนวน 6 สถานี</b> 1. สภ.สำโรงเหนือ 2. หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ 3. โรงเรียนนพคุณวิทยา 4. หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ 5. วัดอโศการาม 6. บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)	14- 19 ต.ค. 66 (ระยะเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันทำงาน และวันหยุด)
<b>4. คุณภาพน้ำทิ้ง</b>		
1. ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 2. บีโอดี (BOD) 3. ซัลไฟด์ (Sulphide) 4. ปริมาณรวมทั้งหมดของไนโตรเจน (TKN) 5. ปริมาณสารแขวนลอย (SS) 6. ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) 7. ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solid) 8. น้ำมันและไขมัน (Oil&Grease) 9. ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB)	<b>จำนวน 1 สถานี</b> 1. บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อ ระบายน้ำสาธารณะ	20 ต.ค. 66 (ติดตามตรวจสอบทุกเดือน ใน 6 เดือนแรกที่เปิดดำเนินการ และหลังจากนั้นติดตามตรวจสอบ ทุก 4 เดือน )
<b>5. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม</b>		
1. สำรวจความพึงพอใจของประชาชน	แนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ	20 พ.ย. – 6 ธ.ค .66 (ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุด)

**ตารางที่ 1-1 (ต่อ) แผนการติดตามตรวจสอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

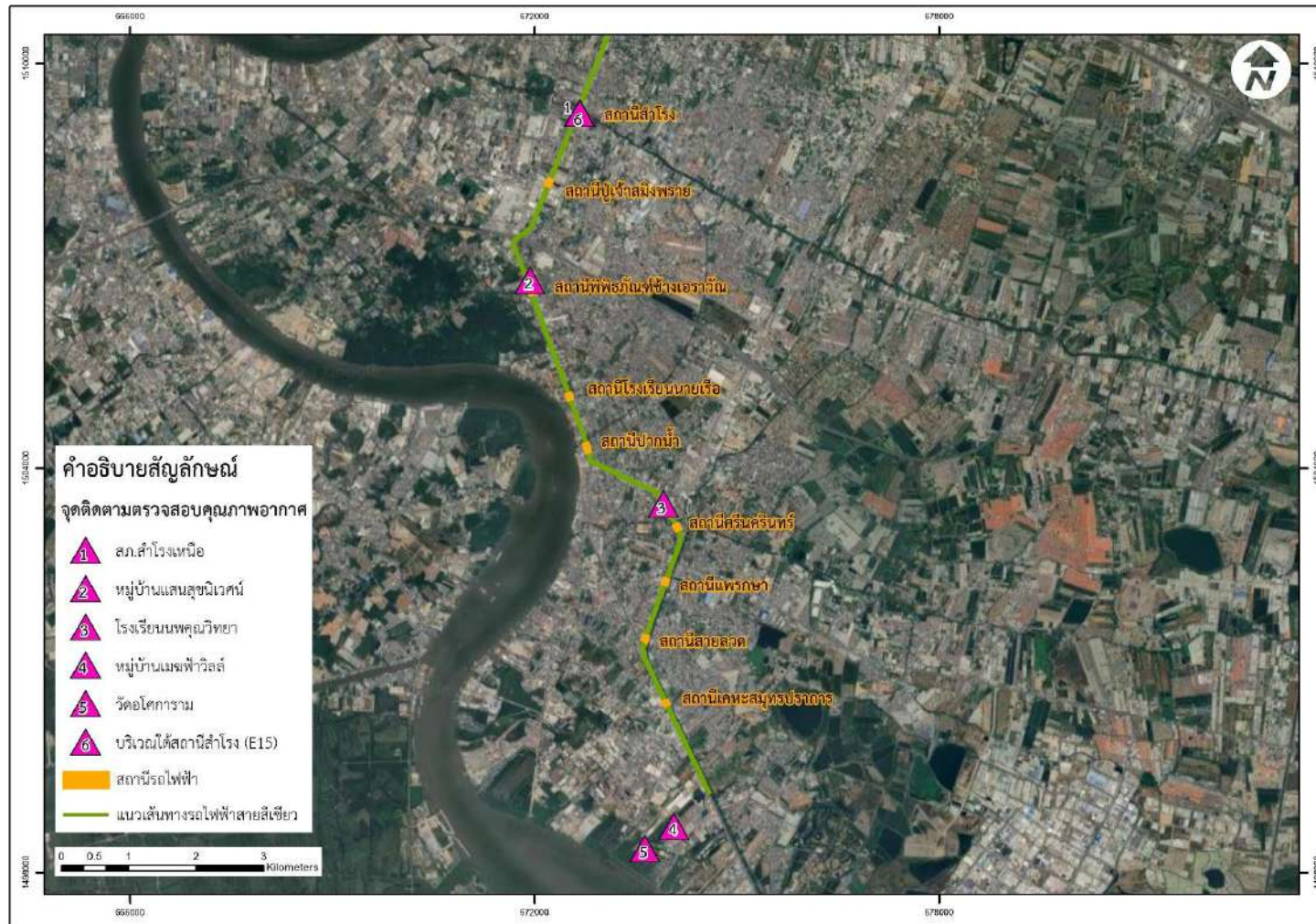
สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินการ
<b>6. สุขภาพและสาธารณสุข</b>		
1. ข้อมูลตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงาน	1. พนักงานพื้นที่โครงการฯ	8-10 , 20-24 และ 27-29 มี.ค. 66
2. รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน		
3. บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของ ผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ โครงการ (รง.504)	2. สถานีบริการสาธารณสุขใกล้เคียง	รวบรวมข้อมูลระหว่าง เดือน ม.ค.- ธ.ค. 66 โดยแสดงผลในบทที่ 3

**1.6 แผนที่ที่ตั้งและขอบเขตการติดตามตรวจสอบโครงการ**

แผนที่ที่ตั้งและขอบเขตพื้นที่การติดตามตรวจสอบโครงการจ้างติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 (แสดงดัง  
รูปที่ 1-1) และคำพิถักภูมิศาสตร์ของจุดติดตามตรวจสอบแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 1-2

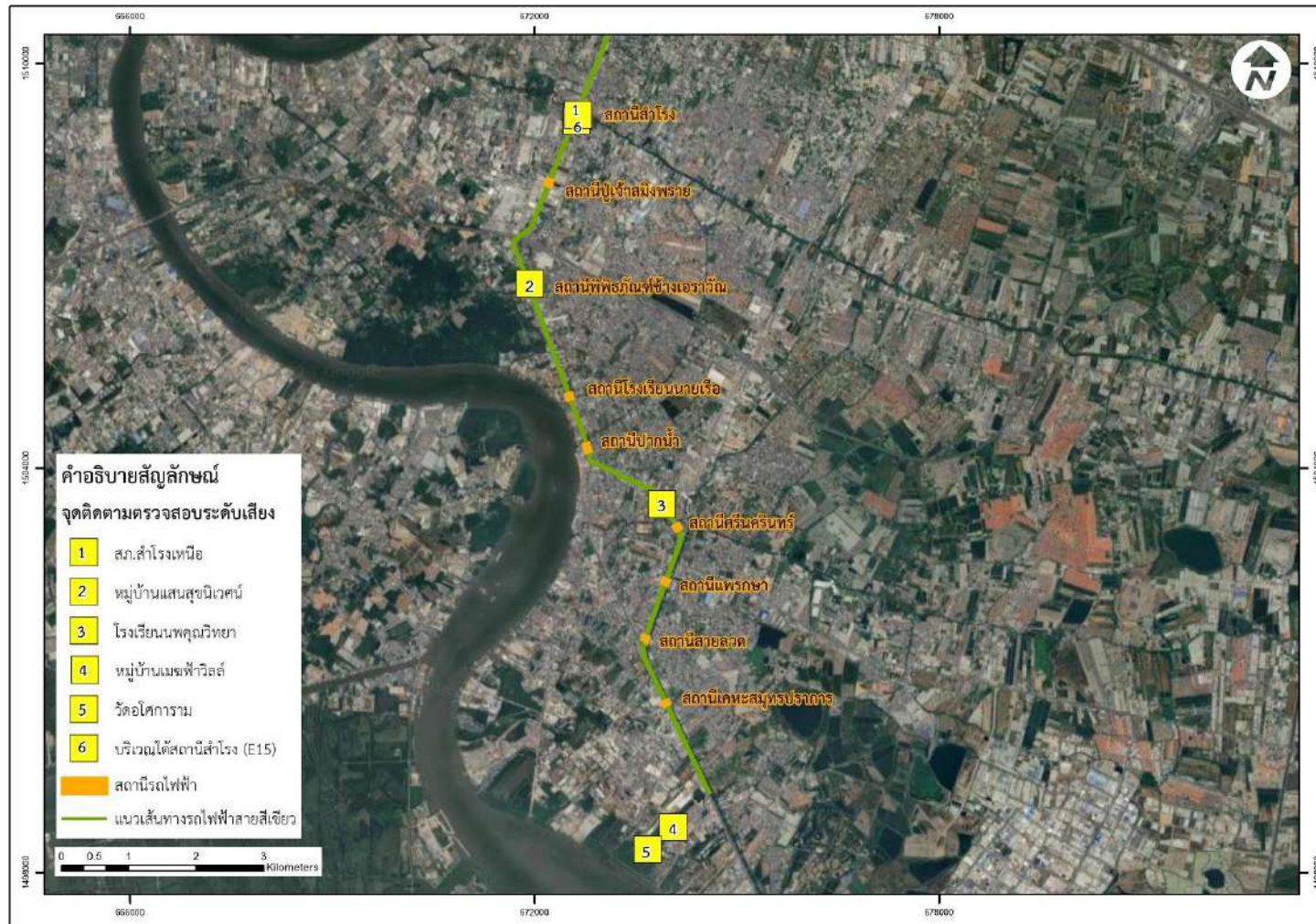
**ตารางที่ 1-2 พิกัดจุดการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ**

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



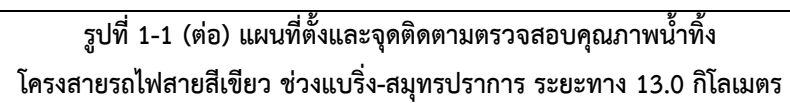
รูปที่ 1-1 แผนที่ตั้งและจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเทา ช่วงบางซื่อ-สมุทรปราการ ระยะทาง 13.0 กิโลเมตร





รูปที่ 1-1 (ต่อ) แผนที่ตั้งและจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียง  
 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะทาง 13.0 กิโลเมตร







## บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ  
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



## บทที่ 2

### ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
ในระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยมี  
รายละเอียด ดังนี้

#### 2.1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

การดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้า  
สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตามมาตรการ  
ประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ  
สิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม  
พ.ศ. 2566 พบว่า มีการปฏิบัติตามมาตรการประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้อย่างครบถ้วน โดยมีเพียงบางมาตรการที่ยังไม่มี  
ความจำเป็นต้องดำเนินการ เช่น การติดตั้งระบบฉีกละอองน้ำแรงดันสูงและรูดฝุ่นใต้สถานี E15 (สำโรง) เนื่องจากผลการตรวจวัด  
คุณภาพอากาศบริเวณใต้สถานีมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐาน ทั้งนี้ หากตรวจวัดพบว่าคุณภาพอากาศใต้สถานีเกินค่ามาตรฐานกำหนด  
ทางกรุงเทพมหานครจะดำเนินการประสานกับผู้ให้บริการรถไฟฟ้าติดตั้งระบบฉีกละอองน้ำแรงดันสูงและรูดฝุ่นใต้สถานี E15 (สำโรง)  
ตามมาตรการที่กำหนดไว้ โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 2-1

**ตารางที่ 2-1 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ**  
**โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
<b>1. เรื่องทั่วไป</b>				
1.1 การจัดตั้งคณะกรรมการ กำกับติดตามตรวจสอบและ การปฏิบัติตามมาตรการ ด้านสิ่งแวดล้อมในช่วง ดำเนินการก่อสร้าง	1) กำหนดให้มีการจัดตั้ง “คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการ ก่อสร้าง” ประกอบด้วย - ปลัดจังหวัดสมุทรปราการ - ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม - ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร - ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย - ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ - ผู้แทนสภากวีธรรมแห่งประเทศไทย - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตย์ระบบขนส่ง มวลชน - ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม	ในระยะก่อสร้างทางโครงการได้มีการดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการ กำกับติดตามตรวจสอบและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม แล้ว ตามคำสั่ง รพม.ที่ 168/2555 ลงวันที่ 20 มีนาคม พ.ศ. 2555 และแก้ไขเพิ่มเติมองค์ ประกอบของคณะกรรมการกำกับการติดตาม ตรวจสอบและปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ตามคำสั่ง รพม.ที่ 38/2557 ลงวันที่ 28 มกราคม พ.ศ. 2557 เพื่อให้ สอดคล้องกับมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุม เมื่อวันที่ 31 ตุลาคม พ.ศ. 2555 ปัจจุบัน โครงการอยู่ในระยะ ดำเนินการ จึงไม่ต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว ทั้งนี้ โครงการ จะปฏิบัติตามมาตรการฯ ที่ระบุไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ สิ่งแวดล้อม (EIA) ระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด	-	-
	2) แจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ใน รายงานให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ และจัดทำสรุปผล การปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวพร้อมรายงานผลการดำเนินการ ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	ทางโครงการได้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการลด ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานให้สำนักงานนโยบายและ แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สรุปผลการปฏิบัติตาม มาตรการดังกล่าว พร้อมรายงานผลการดำเนินการให้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติทุก ๆ 6 เดือน	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	3) การดำเนินการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียนให้เจ้าของโครงการ และ/หรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบด้วย	กรณีที่มีการดำเนินของโครงการก่อให้เกิดผลกระทบทางสิ่งแวดล้อม และมีข้อร้องเรียน โครงการจะดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วนและแจ้งแก่หน่วยงาน ที่เกี่ยวข้องรับทราบ อย่างไรก็ตาม ในระยะดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ไม่พบข้อร้องเรียนจากการดำเนินงานของโครงการ	-	-
	4) การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	ในระยะดำเนินการ ไม่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการแต่อย่างใด และปัจจุบันโครงการดำเนินการปฏิบัติตามมาตรการตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2560 ที่ ทส. (กวล) 1005/ว 5587 ลงวันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2560	-	-
1.2 หน่วยงานเจ้าของโครงการ	ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการดำเนินโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสุขุมวิท(สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม.เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการและที่ คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ	ในระยะดำเนินการ ทางโครงการดำเนินการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
1.3 หน่วยงานติดตามตรวจสอบ	บริษัทรับสัมปทานต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงาน และจัดส่งรายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาทุก 6 เดือน	ทางโครงการได้จ้างให้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กิจการร่วม) ทำหน้าที่เป็น Third Party เพื่อดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ พร้อมทั้งจัดทำรายงานผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ เสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาทุก 6 เดือน	-	-
<b>2. ทรัพยากรกายภาพ</b>				
2.1 คุณภาพน้ำผิวดิน	1) จัดให้มีตะแกรงดักขยะก่อนระบายน้ำเสียลงสู่บ่อรวบรวมน้ำเสีย	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งตะแกรงดักขยะก่อนระบายน้ำเสียลงสู่บ่อรวบรวมน้ำเสีย	-	ภาคผนวก ข-1
	2) ดักหรือกวาดกากจากบ่อปรับสภาพน้ำเสีย รวมทั้งไขมันและคราบน้ำมันจากบ่อดักไขมันและบ่อดักคราบน้ำมันมาเก็บรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการมีการติดตั้งถังดักไขมันในห้องพักพนักงานในแต่ละสถานี และกำหนดให้แม่บ้านดักคราบน้ำมันนำไปทิ้งรวมกับของเสียทั่วไปทุกวัน บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงจะมีระบบรวบรวมน้ำที่เกิดขึ้นเพื่อบำบัดให้เป็นไปตามมาตรฐานฯ ก่อนระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ	-	รูปที่ 2-1 รูปที่ 2-2
	3) ส่งกากตะกอน ไขมัน และคราบน้ำมันที่เกิดขึ้นให้หน่วยงานกำจัดของเสียอันตรายที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการนำไปกำจัดต่อไป	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการประสานงานส่งกากตะกอน ไขมัน และคราบน้ำมันให้สำนักงานเขตในพื้นที่เข้ามาสุ่มนำไปกำจัดต่อไป	-	ภาคผนวก ข-2 ภาคผนวก ข-3
	4) ระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-2

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
2.2 คุณภาพอากาศ	ในกรณีที่พบว่าการเปิดดำเนินการทำให้เกิดการสะสมของฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM <sub>10</sub> ) บริเวณใต้สถานี E15 (สำโรง) ซึ่งอยู่ใกล้ เทพารักษ์และแยกปู่เจ้าสมิงพรายเกินค่ามาตรฐาน (มีค่าเกิน0.120 มก./ ลบ.ม.) ให้ติดตั้งระบบฉีดละอองน้ำแรงดันสูงใต้สถานีเพื่อช่วยลดปริมาณ ฝุ่นละอองในช่วงโมงเร่งด่วนที่มีสภาพการจราจรติดขัด โดยการฉีดพ่น ละอองน้ำใต้สถานีเพื่อให้ฝุ่นละอองตกลงบนพื้นถนน จากนั้นใช้รถดูดฝุ่น บนถนนเพื่อดูดฝุ่นละอองที่ตกลงบนพื้นต่อไป	เนื่องจากผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศใต้สถานีในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ที่ผ่านมา พบว่า มีค่าอยู่ ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด ทางโครงการจึงไม่จำเป็นต้องติดตั้งระบบ ฉีดละอองน้ำแรงดันสูงและรถดูดฝุ่นไว้ใต้สถานี	-	-
	1) กำหนดให้มีการควบคุมการใช้รถบรรทุกในเขตเมือง โดยเฉพาะ ถนนสุขุมวิท เพื่อที่เป็นการลดมลพิษที่เกิดจากไอเสียรถบรรทุก	ในพื้นที่ที่มีการออกข้อบังคับห้ามรถยนต์บรรทุก 4 ล้อ และ 6 ล้อ เติมนรถ ในเขตกรุงเทพมหานคร ตามข้อบังคับเจ้าพนักงานจราจรทั่วราชอาณาจักร ว่าด้วย เปลี่ยนแปลงแก้ไขการห้ามรถยนต์บรรทุก 4 ล้อ และ 6 ล้อ เดินในเขตกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2552 ประกาศใช้ ณ วันที่ 16 มกราคม พ.ศ. 2552 โดยมีรายละเอียดดังนี้ ข้อ 5 ห้ามรถยนต์บรรทุก 4 ล้อ เติมนระหว่าง 06.00 – 09.00 น. และ 16.00 – 20.00 น. ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ ข้อ 6 ห้ามรถยนต์บรรทุก 6 ล้อ เติมนระหว่าง 06.00 – 09.00 น. และ 16.00 – 20.00 น. ทุกวัน เว้นวันหยุดราชการ นอกจากนี้ ยังมีกฎกระทรวง กำหนดอัตราความเร็วสำหรับการขับรถใน ทางเดินรถ พ.ศ.2564 ข้อ 4 (1) กำหนดการเดินรถที่อยู่ในเขต กรุงเทพมหานคร หากรถบรรทุกน้ำหนักเกิน 2,200 กิโลกรัมหรือ มีที่นั่งโดยสารเกิน 15 คน ต้องใช้อัตราความเร็วไม่เกิน 60 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดปัญหามลพิษอากาศ	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
2.3 เสียง	<p>1) ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 1.2 เมตร บริเวณผนังกันล้อของทางวิ่งยกระดับในฝั่งที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวและทั้ง 2 ฝั่งในบริเวณประแจสับหลักรถไฟฟ้าตลอดแนวเส้นทาง นอกเหนือจากการติดตั้งกำแพงกันตกตลอดสองข้างของรางรถไฟฟ้า ทิศทางจากแบริ่งไปสมุทรปราการ ดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>โรงเรียนมนตรีเสรี</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวาที่ กม. ที่0+200 ถึง กม. 0+275</li> <li>- <u>ผู้ใต้ไต้เสมอุบล</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้ายที่ กม. 1+850 ถึง กม. 1+925</li> <li>- <u>พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้ายที่ กม.3+450 ถึง กม. 3+650</li> <li>- <u>โรงเรียนพรานสีวัชร</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้ายที่ กม. 5+000 ถึง กม. 5+075</li> <li>- <u>พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 5+825 ถึง กม. 5+883</li> <li>- <u>โรงเรียนนายเรือ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 5+700 ถึง กม. 5+883 และ กม. 6+033 ถึง 6+275</li> <li>- <u>วัดมหาธาตุ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 6+475 ถึง กม. 6+550</li> <li>- <u>วิทยาลัยสารพัดช่างสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 6+783 ถึง กม. 6+800</li> <li>- <u>คริสตจักรพระสัญญา</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวาที่ กม. 7+475 ถึง กม. 7+525</li> </ul>	โครงการได้ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 1.20 เมตร บริเวณผนังกันล้อของทางวิ่งยกระดับในฝั่งที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหว และทั้ง 2 ฝั่งในบริเวณประแจสับหลักรถไฟฟ้าตลอดแนวเส้นทาง และติดตั้งกำแพงกันตกตลอดสองข้างทางของรางรถไฟฟ้าตามที่มีมาตรการที่กำหนด	-	ภาคผนวก ข-4



ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- โรงเรียนสุมนานันต์ ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+500 ถึง กม. 7+600</li> <li>- โรงเรียนสตรีสมุทรปราการ ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+725 ถึง กม. 7+825</li> <li>- โรงเรียนนพคุณวิทยา ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งขวา ที่ กม. 8+150 ถึง 8+325</li> <li>- โรงเรียนเสีงี่ยมพิทยานุกูล ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 8+800 ถึง กม. 9+100</li> <li>- โรงเรียนสมุทรปราการ ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งขวา ที่ กม. 9+250 ถึง กม. 9+338</li> <li>- โรงเรียนปรางค์ไฉนวนบุตร ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งขวา ที่ กม. 11+525 ถึง กม. 11+600</li> <li>- โรงเรียนบ้านคลองหลวง ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งขวา ที่ กม. 11+676 ถึง กม. 11+775</li> <li>- ประแจที่ 1 ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 0+818 ถึง 0+895</li> <li>- ประแจที่ 2 ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 1+707 ถึง 1+780</li> <li>- ประแจที่ 3 ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 2+063 ถึง 2+136</li> <li>- ประแจที่ 4 ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 2+646 ถึง 2+723</li> <li>- ประแจที่ 5 ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 4+559 ถึง 4+636</li> <li>- ประแจที่ 6 ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 6+425 ถึง 6+502 (ช่วง กม. 6+475 ถึง 6+502 มีการติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อฝั่งขวาด้านวัดมหาหงษ์)</li> <li>- ประแจที่ 7 ติดตั้งบริเวณผนังกันลื้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 7+047 ถึง 7+124</li> </ul>			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ประแจที่ 8 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 11+190 ถึง 11+267</li> <li>- ประแจที่ 9 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 11+512 ถึง 11+589 (ช่วง กม. 11+525 ถึง 11+589 มีการติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวาด้านโรงเรียนปรางค์ในาวบุตร)</li> <li>- ประแจที่ 10 ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 12+365 ถึง 12+442</li> </ul> <p>รวมระยะการติดตั้งกำแพงกันเสียง 3,421 เมตร คิดเป็นพื้นที่ 4,105.20 ตารางเมตร</p>			
	2) ตรวจสอบความแข็งแรงของวัสดุดูดซับเสียงได้สถานีทุก 1 เดือน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบความแข็งแรงของวัสดุดูดซับเสียงได้สถานีทุก 1 เดือน	-	รูปที่ 2-3
	3) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยทำการตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง	-	รูปที่ 2-4 ภาคผนวก ข-5
	4) กำหนดความเร็วรถไฟฟ้าช่วงที่ผ่านทางโค้งไม่เกิน 30 กม./ชม. เพื่อความปลอดภัยและลดการเสียดสีของรางกับล้ออันอาจก่อให้เกิดเสียงดัง	เนื่องจากทางโค้งช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ไม่อยู่ในขอบเขตต้องกำหนดความเร็วรถไฟฟ้า ทั้งนี้ ทางโครงการมีการเดินรถในความเร็วตามระเบียบที่กำหนด	-	-
	5) ปลุกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานี	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการปลุกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนน ทางเดินเท้า ลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-5

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	6) บำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งาน ได้ดี และป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนด โดยมีการบำรุงรักษา ระบบรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอ	-	ภาคผนวก ข-6
	7) บำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ทดแทนที่ตายไปในบริเวณสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และลานจอดรถที่มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่เอกชน/ประชาชน/หน่วยงาน ราชการ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการบำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ ทดแทนไว้ในบริเวณลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง สำหรับบริเวณ ใต้สถานี หรือบริเวณโดยรอบสถานีขึ้นอยู่กับแผนการดำเนินงานของ เจ้าของพื้นที่นั้น ๆ	-	รูปที่ 2-5
	8) ตรวจสอบวัสดุซับเสียงให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอและเปลี่ยน/ ซ่อมแซม เมื่อพบว่ามีความชำรุดเสียหาย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการ ซับเสียงอย่างเหมาะสมตลอดเวลา	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบวัสดุซับเสียงให้อยู่ ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ	-	รูปที่ 2-3
	9) การเดินรถไฟฟ้าผ่านอาคารบ้านเรือนที่มีความสูง 3 ชั้นขึ้นไป ควรตรวจ ระดับเสียงอีกครั้ง ถ้าเกินค่ามาตรฐาน ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียง	โครงการได้ติดตั้งกำแพงกันตก ตลอดสองข้างทางของรางรถไฟฟ้า และติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณจุดอ่อนไหวต่าง ๆ ตามที่มาตรการ กำหนด ทั้งนี้หากพบว่าระดับเสียงในบริเวณใด มีค่าสูงเกินมาตรฐานฯ จะพิจารณาดำเนินการตามที่มาตรการฯ ระบุไว้ต่อไป	-	ภาคผนวก ข-4
2.4 ความสั่นสะเทือน	1) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยทำการตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบยางรองหมุดยึดราง และยางบริเวณคูล้อให้มีสภาพสมบูรณ์อย่างน้อย เดือนละ 2 ครั้ง	-	รูปที่ 2-4 ภาคผนวก ข-5
	2) กรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน ทางหน่วยงานหรือผู้ เดินรถต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ ปัจจุบันยังไม่ได้รับเรื่องร้องเรียนเรื่อง ความสั่นสะเทือน ทั้งนี้กรณีที่ได้รับเรื่องร้องเรียน ทางหน่วยงานหรือ ผู้เดินรถต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไข	-	ภาคผนวก ข-6

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
<b>3. ทรัพยากรชีวภาพ</b>				
3.1 สภาพนิเวศวิทยาบนบก	1) ทำการปลูกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าหรือพื้นที่ใกล้เคียง โดยนำพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการปลูกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนน ทางเดินเท้า ลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-5
	2) บำรุง ดูแล รักษาและซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงาม อย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี ก่อนส่งมอบให้กรุงเทพมหานครและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดูแลต่อไป	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการบำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ทดแทนบริเวณเกาะกลางถนน ทางเดินเท้า ลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-5
<b>4. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</b>				
4.1 การใช้ที่ดิน	1) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องควบคุมการขยายตัวของชุมชนเมืองและย่านธุรกิจการค้าให้เป็นไปอย่างมีระเบียบตามกฎหมายผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ	อยู่ในขอบเขตการควบคุมของหน่วยงานท้องถิ่น ทั้งนี้ โครงการมีการควบคุมและดูแลให้เป็นไปตามระเบียบโดยการไม่ให้อ้างอิงหรือหาบเร่บริเวณใต้สถานี	-	รูปที่ 2-6 ภาคผนวก ข-7
4.2 การคมนาคมขนส่ง	1) แจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบตีเส้นขอบเขตทางเดินรถให้ชัดเจน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยประสานงานให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบตีเส้นขอบเขตทางเดินรถให้สามารถมองเห็นชัดเจน	-	รูปที่ 2-7
	2) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้าเพื่อส่องสว่างมายังผิวจราจรโดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดตั้งหลอดไฟให้ส่องสว่างมายังผิวจราจรไว้ที่บริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้าอย่างเพียงพอ	-	รูปที่ 2-8
	3) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้น เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำการติดป้ายประชาสัมพันธ์ที่จุดจอดหรือเชิญชวนให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งมวลชน เช่น การจัดสิทธิพิเศษลดค่าโดยสาร และทางเว็บไซต์สื่อต่างๆ	-	รูปที่ 2-9 ภาคผนวก ข-7
	4) ประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีป้ายแสดงทิศทางหรือเส้นทางหรือตำแหน่งที่จะเชื่อมต่อไปยังระบบขนส่งมวลชนอื่น	-	รูปที่ 2-10

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	5) จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่าง ๆ ที่แนวเส้นทางผ่านให้มีความ สอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจร เพื่อควบคุมการจราจรให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน	-	รูปที่ 2-11 รูปที่ 2-12
	6) หากบริเวณใต้สถานีใดมีค่าคุณภาพอากาศและเสียงเกินมาตรฐาน ให้ใช้ มาตรการห้ามรถยนต์ที่ไม่มีผู้โดยสารผ่านในช่วงเวลาเร่งด่วน	โครงการมีการกำหนดตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียง ปีละ 2 ครั้ง โดยตรวจวัดครั้งล่าสุดวันที่ 14-19 ตุลาคม 2566 พบว่า ผลการตรวจวัด มีค่าอยู่ในมาตรฐาน ทั้งนี้ ถ้าหากผลการตรวจวัดมีค่าเกินมาตรฐาน โครงการจะปฏิบัติตามมาตรการอย่างเคร่งครัด	-	-
	7) จัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับทิศทาง การเดินรถของถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ประชาชนมาใช้ประโยชน์	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดระบบการจราจรของถนน รอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับทิศทางการเดินรถของถนนสุขุมวิท	-	รูปที่ 2-13
	8) ติดตั้งไฟส่องแสงสว่างเพื่อส่องมายังผิวถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อช่วย ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ถนน	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งไฟส่องแสงสว่าง เพื่อส่องมายังผิวถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-8
	9) ต้องดูแลผิวจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพดีเสมอ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยดูแลผิวจราจรของถนนรอบ ศูนย์ซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพดีเสมอ	-	รูปที่ 2-13
	10) จัดให้มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรให้เดินรถทางเดียว บริเวณถนน รอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำสัญญาณจราจรให้เดินรถ ทางเดียว บริเวณถนนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-13
4.3 ระบบสาธารณูปโภค	1) ต้องไม่ระบายน้ำจากโครงการลงในผิวจราจรด้านล่างโดยตรง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยไม่มีการระบายน้ำจากโครงการลง ในผิวจราจรด้านล่างโดยตรง	-	รูปที่ 2-2

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
<b>5. คุณค่าคุณภาพชีวิต</b>				
5.1 สังคม เศรษฐกิจ และความคิดเห็น	1) ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถไฟฟ้า ระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ตลอดเวลา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการตรวจสอบระบบรถไฟฟ้า และระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์อยู่เสมอ	-	ภาคผนวก ข-8
	2) การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้าในช่วงเวลากลางคืนต้องอยู่ในระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งไฟหน้ารถอยู่ในระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียงในช่วงเวลากลางคืน	-	รูปที่ 2-14
	3) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการให้บริการอย่างต่อเนื่อง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดป้ายประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการให้บริการ	-	รูปที่ 2-15
	4) จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณลานจอดรถรวมทั้งทางเดินเข้า – ออก อาคาร	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณลานจอดรถรวมทั้งทางเดินเข้า – ออก อาคาร	-	รูปที่ 2-16
	5) สำรวจความคิดเห็นของประชาชนเพื่อรับทราบปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการเพื่อนำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเพื่อรับทราบปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการเพื่อนำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสมอย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2566 ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนเมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน – 6 ธันวาคม พ.ศ.2566	-	-
	6) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งแผ่นพับ ป้ายประชาสัมพันธ์ และสื่อต่าง ๆ เช่น วิทยุหนังสือพิมพ์ เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการประชาสัมพันธ์โครงการในรูปแบบต่าง ๆ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ และเว็บไซต์สื่อต่าง ๆ	-	รูปที่ 2-9

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	7) ร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน เช่น การให้ทุนการศึกษากับโรงเรียนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ การทอดผ้าป่าหรือกฐินในวัดที่อยู่ใกล้โครงการ เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีจัดกิจกรรมบริเวณสถานีรถไฟฟ้าเพื่อเชิญชวนชุมชนและพื้นที่ใกล้เคียงโครงการ เข้าร่วมกิจกรรม	-	ภาคผนวก ข-9
	8) จัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการ โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายผู้นำชุมชน เยาวชน นักเรียน เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยจัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ	-	ภาคผนวก ข-9
5.2 การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ	1) ดำเนินการปลูกต้นไม้ตามผังภูมิทัศน์และผังการจัดสวนหย่อมที่กำหนดไว้สำหรับบริเวณต่าง ๆ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการปลูกต้นไม้เขตเขียว บริเวณเกาะกลางถนน ทางเดินเท้า ลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง	-	รูปที่ 2-5
	2) ตรวจสอบ ดูแล และบำรุงรักษาต้นไม้ และสวนเป็นประจำสม่ำเสมอ และปลูกเสริมเมื่อพบว่าต้นไม้ตายลง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการบำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ทดแทนบริเวณเกาะกลางถนน ทางเดินเท้า ลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่เสมอ	-	รูปที่ 2-5
5.3 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	1) ติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงให้เป็นไปตามมาตรฐาน NFPA และจัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ <ul style="list-style-type: none"> <li>- อัคคีภัยบนสถานี</li> <li>- อัคคีภัยบนชั้นพื้นถนน</li> <li>- อัคคีภัยบนชั้นจำหน่ายตั๋ว</li> <li>- อัคคีภัยบนชั้นชานชาลา</li> <li>- การอพยพออกจากสถานี</li> <li>- การหยุดรถฉุกเฉิน</li> <li>- การช่วยเหลือระหว่างอพยพผู้โดยสาร</li> <li>- การช่วยเหลือผู้โดยสาร กรณีเกิดอุบัติเหตุ</li> <li>- อัคคีภัยในบริเวณตึกใกล้เคียง</li> </ul>	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงและจัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ โดยในปี พ.ศ. 2566 โครงการฯ มีการซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2566	-	รูปที่ 2-17 ภาคผนวก ข-10 ภาคผนวก ข-11



ตารางที่ 2-1 (ต่อ) ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ปัญหา อุปสรรค และการแก้ไข	อ้างอิง
	2) จัดให้แนวสีแดงแสดงเขตห้ามล้งลำขณะรถไฟฟ้าเข้าจอดที่สถานี พร้อมจัดทำพื้นสถานีดังกล่าวให้มีผิวขรุขระเพื่อให้ผู้โดยสารที่ล้งลำเข้ามาสัมผัสได้	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยทำแนวเส้นสีเหลืองและพื้นผิวขรุขระแสดงเขตห้ามล้งลำ	-	รูปที่ 2-18
	3) จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 อย่างต่อเนื่อง โดยในปี พ.ศ. 2566 บีทีเอสมีการทำสัญญากับ บริษัท เมืองไทยประกันชีวิต จำกัด (มหาชน) (สัญญารายปี)	-	-
	4) กำหนดให้มีการซ่อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการจัดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิงและจัดทำแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ โดยในปี พ.ศ. 2566 โครงการฯ มีการซ่อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินเมื่อวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2566	-	รูปที่ 2-17 ภาคผนวก ข-10 ภาคผนวก ข-11
	5) ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ สถานีตำรวจ โรงพยาบาลในพื้นที่ และหน่วยบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น และจัดให้มีระบบการประสานงาน การสื่อสารที่มีความพร้อมอยู่เสมอ ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น หน่วยงานที่สามารถให้ความช่วยเหลือได้ดังกล่าวข้างต้น ต้องสามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีหมายเลขฉุกเฉินเพื่อใช้ติดต่อประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในกรณีเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น	-	-
	6) ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เป็นต้น	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ	-	รูปที่2-19
	7) จัดให้มีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม. โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า-ออก	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม.	-	รูปที่2-20
	8) ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออก พื้นที่ลานจอดรถ	โครงการปฏิบัติตามมาตรการ โดยมีการติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออก พื้นที่ลานจอดรถ	-	รูปที่2-21



รูปที่ 2-1 การติดตั้งถังดักไขมันในห้องพักพนักงาน



รูปที่ 2-2 ระบบระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง





รูปที่ 2-3 วัสดุอุดซับเสียงใต้สถานี



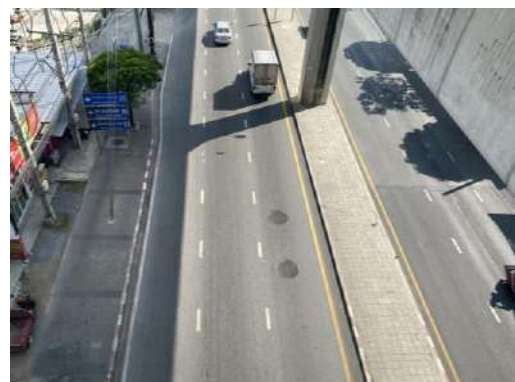
รูปที่ 2-4 หมุดยึดราง



รูปที่ 2-5 การปลูกต้นไม้



รูปที่ 2-6 การใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้า



รูปที่ 2-7 การตีเส้นขอบเขตทางเดินรถบนผิวจราจรชัดเจน



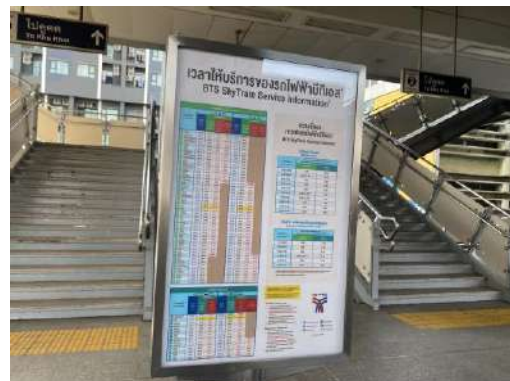


บริเวณสถานี



บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปที่ 2-8 การติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า



รูปที่ 2-9 ป้ายประชาสัมพันธ์และสื่อเว็บไซต์ต่างๆ ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชน



รูปที่ 2-10 ป้ายประชาสัมพันธ์การประสานหรือเชื่อมต่อบนขนส่งมวลชนอื่น



รูปที่ 2-11 การจัดระเบียบจราจรให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน



รูปที่ 2-12 ป้ายจราจรบริเวณใกล้สถานี





รูปที่ 2-13 การจัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุง



รูปที่ 2-14 การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้า



รูปที่ 2-15 การประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการ



รูปที่ 2-16 การรักษาความปลอดภัยบริเวณลานจอดรถ



รูปที่ 2-17 การติดตั้งอุปกรณ์ดับเพลิง



รูปที่ 2-18 แนวเส้นสีเหลืองและพื้นผิวขรุขระแสดงเขตห้ามลงล้อ



การจัดการด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานี

รูปที่ 2-19 การจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง



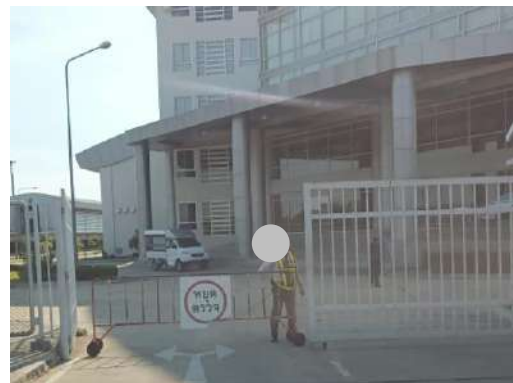


การจัดการด้านสุขาภิบาลบริเวณลานจอดรถ



การจัดการด้านสุขาภิบาลบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง

รูปที่ 2-19 (ต่อ) การจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุง



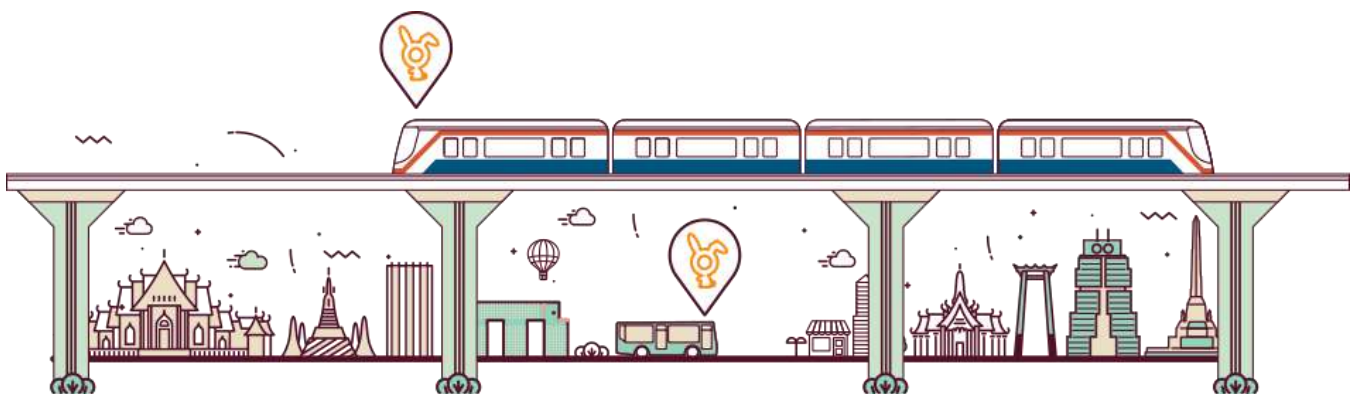
รูปที่ 2-20 การรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง บริเวณทางเข้า - ออก



รูปที่ 2-21 โทรศัพท์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออก พื้นที่ลานจอดรถ

# บทที่ 3

## การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



### บทที่ 3

#### การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำทิ้ง สภาพเศรษฐกิจ-สังคม และการประเมินผลกระทบทางสุขภาพและสาธารณสุข โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในตารางที่ 3-1

**ตารางที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
<b>1. โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</b>				
1.1 คุณภาพอากาศ	<p><u>จำนวน 5 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• สก.สำโรงเหนือ</li> <li>• หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์</li> <li>• โรงเรียนนพคุณวิทยา</li> <li>• หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์</li> <li>• วัดอโศการาม</li> </ul> <p><u>จำนวน 1 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)</li> <li>- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>)</li> <li>- ความเร็วและทิศทางการลม</li> <li>- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ)</li> <li>- ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)</li> </ul>	14-19 ต.ค. 66
1.2 ระดับเสียง	<p><u>จำนวน 6 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• สก.สำโรงเหนือ</li> <li>• หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์</li> <li>• โรงเรียนนพคุณวิทยา</li> <li>• หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์</li> <li>• วัดอโศการาม</li> <li>• บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L<sub>Aeq</sub> 1 hour)</li> <li>- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L<sub>Aeq</sub> 24 hours)</li> <li>- ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>Amax</sub>)</li> <li>- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L<sub>A90</sub>)</li> <li>- ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L<sub>Adn</sub>)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ)</li> <li>- ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)</li> </ul>	14-19 ต.ค. 66

**ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ  
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
1.3 คุณภาพน้ำทิ้ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>บ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความเป็นกรด-ด่าง (pH)</li> <li>- ความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD)</li> <li>- ซัลไฟด์ (Sulphide)</li> <li>- ปริมาณรวมทั้งหมดของไนโตรเจน (TKN)</li> <li>- ปริมาณสารแขวนลอย (SS)</li> <li>- ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS)</li> <li>- ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solid)</li> <li>- น้ำมันและไขมัน (Oil&amp;Grease)</li> <li>- ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB)</li> </ul>	- ติดตามตรวจสอบทุกเดือน ใน 6 เดือนแรกที่เปิดดำเนินการ และหลังจากนั้นติดตามตรวจสอบทุก 4 เดือน (ปีละ 3 ครั้ง)	20 ต.ค. 66
1.4 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>สัมภาษณ์ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ ตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</li> </ul>	- ความพึงพอใจของประชาชน	- สำรวจความพึงพอใจ ปีละ 1 ครั้ง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ)	20 พ.ย. – 6 ธ.ค. 66
1.5 สุขภาพและสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> <li>พนักงานพื้นที่โครงการฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ข้อมูลตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงาน</li> <li>- รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน</li> </ul>	- รวบรวมข้อมูล ปีละ 1 ครั้ง	การตรวจสุขภาพประจำปีดำเนินการเมื่อ 8-10, 20-24 และ 27-29 มี.ค. 66
	<ul style="list-style-type: none"> <li>สถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่ในอาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง. 504)</li> </ul>	- รวบรวมข้อมูล ปีละ 1 ครั้ง	รง.504 รวบรวมข้อมูลระหว่างเดือน ม.ค.- ธ.ค. 66

### 3.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 3.1.1 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ

##### 1) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (Particulate Matter with an Aerodynamic Diameter less than or Equal to a Nominal 10 Micrometers; PM<sub>10</sub>)

การเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) ได้ใช้วิธีการตรวจวัดตามระบบกราวิเมตริก (Gravimetric) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม 2538 ซึ่งเป็นไปตามวิธีมาตรฐาน 40 CFR-Chapter I-Part 50, Appendix J ด้วยเครื่อง High Volume Air Sampler โดยจะดำเนินการเก็บตัวอย่างในภาคสนาม แล้วนำตัวอย่างกลับมาวิเคราะห์ปริมาณความเข้มข้นฝุ่นละออง (ดังรูปที่ 3-1) การดำเนินงานทุกขั้นตอนจะเป็นไปตามขั้นตอนที่ได้กำหนดไว้ใน การขอการรับรอง มอก. 17025 (ISO/IEC 17025:2017) โดยขั้นตอนที่สำคัญ ๆ สรุปได้ดังนี้

- เตรียมเครื่องเก็บตัวอย่างแบบ High Volume Air Sampler ตรวจสอบสภาพของเครื่องเก็บตัวอย่างและสภาพหัวคัดเลือกลักษณะฝุ่นละอองก่อนนำไปปฏิบัติงาน
- เตรียมกระดาษกรองชนิด (Quartz Fiber Filter) ขนาด 8 x 10 นิ้ว โดยจะต้องตรวจสอบความไม่สมบูรณ์ของกระดาษกรอง เช่น รอยแตก ร้าว รอยฉีกขาด รูพรุน สีของกระดาษกรองที่เปลี่ยนไป และกระดาษกรองไม่เรียบเสมอกัน เมื่อทำการตรวจสอบแล้วพบว่ากระดาษกรองไม่มีความบกพร่องดังกล่าว จึงนำกระดาษกรองมาประทับหมายเลขบนขอบกระดาษทำการอบกระดาษกรองในตู้ควบคุมความชื้น (Desiccator) เป็นเวลา 24 ชั่วโมง  $\pm$  30 นาที โดยระหว่างอบความชื้นสัมผัสต้องอยู่ในช่วง 20-45 %RH โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน  $\pm$  5% RH และอุณหภูมิอยู่ระหว่าง 15-30 องศาเซลเซียส โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน  $\pm$  3 องศาเซลเซียส เมื่อครบ 24 ชั่วโมง นำกระดาษกรองมาชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างที่มีความละเอียด 0.0001 กรัม (จำนวนเทคนิค 4 ตำแหน่ง) ที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว บันทึกค่าไว้ พร้อมเตรียมกระดาษกราฟวงกลมสำหรับบันทึกอัตราการไหลอากาศ (Record Chart)
- นำเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยจะต้องเลือกจุดให้ได้ตามข้อกำหนดของ U.S. EPA ได้แก่ ช่องชักตัวอย่างเครื่องสูงจากพื้นสูงอย่างน้อย 1.5 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร ในรัศมี 270 องศา โดยรอบช่องชักตัวอย่างอากาศ ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ห่างจากกำแพงหรือผนังหรือสิ่งก่อสร้างโดยรอบมากกว่า 2 เมตร และอยู่ห่างจากสิ่งกีดขวางทางลมมากกว่า 20 เมตร หรือระยะห่างอย่างน้อยสองเท่าของความสูงของสิ่งกีดขวางนั้น ควรจะอยู่ห่างจากถนนที่ไม่ได้ลาดด้วยวัสดุและสถานที่มีการทำการเกษตรไม่น้อยกว่า 400 เมตร อยู่ห่างแหล่งกำเนิดมลพิษที่อาจทำให้เกิดข้อมูลการติดตามตรวจสอบผิดพลาด เช่น เตาเผามูลฝอย เตาหลอมโลหะ หรือแหล่งที่อาจทำให้เกิดฝุ่น นอกจากแหล่งกำเนิดมลพิษนั้นจะเป็นส่วนหนึ่งที่ต้องการจะติดตามตรวจสอบด้วย และในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดจุดติดตามตรวจสอบที่เหมาะสมที่สุดได้ ให้เลือกจุดที่สะดวกในการติดตั้งและบันทึกลักษณะของจุดติดตามตรวจสอบโดยการเขียนแผนผังจุดติดตามตรวจสอบและพื้นที่โดยรอบในแบบบันทึกการชักตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป
- ดำเนินการปรับเทียบอัตราการไหลของเครื่องเก็บตัวอย่าง High Volume Air Sampler ด้วย Standard Orifice ที่ผ่านการปรับเทียบแล้ว (Certified Orifice) ณ จุดเก็บตัวอย่างจำนวน 5 ค่าก่อนทำการเก็บตัวอย่างนำมาพล็อตกราฟเพื่อคำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient, r) ต้อง

มีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.995 ในกรณีที่ไม่ได้ค่าตามที่กำหนดจะต้องตรวจสอบเครื่องชั่งตัวอย่าง และทำการปรับเทียบอีกครั้ง จนกว่าจะได้ค่า  $r$  มากกว่าหรือเท่ากับ 0.995 บันทึกผลการปรับเทียบไว้ในแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป

- เก็บตัวอย่างโดยการสูบอากาศผ่านกระดาศกรองด้วยอัตราการสูบประมาณ 1.13-1.7 ลูกบาศก์เมตรต่อนาที เป็นเวลา 24 ชั่วโมง แล้วนำกระดาศกรองกระดาศบันทึกอัตราการไหลของอากาศ และแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป เพื่อทำการวิเคราะห์ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน
- นำตัวอย่างไปอบในตู้ควบคุมความชื้น (Desiccator) เป็นเวลา 24 ชั่วโมงอีกครั้งหนึ่ง โดยควบคุมความชื้นแล้วจึงชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างละเอียด 4 ตำแหน่งที่ได้ผ่านการปรับเทียบแล้ว คำนวณน้ำหนักฝุ่นละอองบนกระดาศกรองตามหลักการของ Pre and Post Weight Different
- คำนวณปริมาตรอากาศที่ไหลผ่านกระดาศกรองจากกระดาศบันทึกอัตราการไหล (Flow Chart) พร้อมกับผลจากการปรับเทียบ แล้วปรับปริมาตรอากาศไปที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศมาตรฐาน (25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ)
- คำนวณและรายงานผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไปเฉลี่ย 24 ชั่วโมงในหน่วยมิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามรายละเอียดของวิธี Gravimetric แล้วเสนอผลการติดตามตรวจสอบพร้อมกับประเมินผลโดยเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบที่ได้กับมาตรฐานคุณภาพอากาศ

## 2) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)

การติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศได้ดำเนินการโดยการใช้เครื่องวิเคราะห์ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศระบบ Non-Dispersive Infrared หรือ NDIR ซึ่งเป็นวิธีการที่เป็นไปตามข้อกำหนดของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม 2538 และเป็นไปตามวิธีมาตรฐาน 40 CFR-Chapter I-Part 50, Appendix C โดยจะต้องผ่านขั้นตอนการทำ multi-point calibration ก่อนนำเครื่องออกไปติดตามตรวจสอบ (ดังรูปที่ 3-1) โดยขั้นตอนที่สำคัญ สรุปได้ดังนี้

- ตรวจสอบสภาพของเครื่องวิเคราะห์และอุปกรณ์ประกอบในสถานีตั้งแต่สายชักตัวอย่าง (Sampling Probe) บั๊มสูบอากาศ เครื่องมือวัดและควบคุมอัตราการไหลของอากาศ รวมถึงสถานะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ เป็นต้น
- นำเครื่องติดตามตรวจสอบไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ เช่น ในรัศมี 270 องศา โดยรอบช่องชักตัวอย่างอากาศ ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ติดตั้งเครื่องให้ปลายสายชักตัวอย่างอยู่สูงจากพื้น 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร บันทึกสถานะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ในแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่มอุ่น (Warm Up) เครื่องวิเคราะห์ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์และระบบประมาณ 1-2 ชั่วโมง ตรวจสอบสถานะของเครื่องโดยรวม เมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดแล้วจึงเริ่มทำการปรับเทียบ
- ทำการปรับเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Zero Gas ที่ได้จาก Zero Gas Generator
- แล้วปรับเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard CO ผ่านอุปกรณ์ Standard Gas Generator ซึ่งเป็น Dynamic Diluter ที่ใช้อุปกรณ์ Mass Flow Controller ในการควบคุมอัตราการไหลของ Gas

CO และ Zero Gas โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการติดตามตรวจสอบ (80-85% of Full Scale)

- ทำการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไปต่อเนื่องตามระยะเวลาที่กำหนด โดยระหว่างนี้ได้ทำการตรวจสอบสถานะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ ทุก ๆ 24 ชั่วโมง
- เมื่อทำการย้ายจุดติดตามตรวจสอบใหม่ ขั้นตอนเหล่านี้จะต้องดำเนินการใหม่ทั้งหมดเช่นกัน
- ผลการติดตามตรวจสอบที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์ โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปแล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป

### 3) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>)

การติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไปได้ดำเนินการโดยใช้เครื่องวิเคราะห์ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศด้วยหลักการ “เคมีลูมิเนสเซน” (Chemiluminescence) ซึ่งเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม 2552 และตามวิธีมาตรฐาน 40 CFR-Chapter I-Part 50, Appendix F โดยจะต้องผ่านขั้นตอนการทำ Multi-Point Calibration และ GPT (Gas-Phase Titration) Calibration ก่อนนำเครื่องออกไปติดตามตรวจสอบ (ดังรูปที่ 3-1) ซึ่งมีการดำเนินงานที่สำคัญดังนี้

- ตรวจสอบสภาพของเครื่อง NO<sub>2</sub> Analyzer และอุปกรณ์ประกอบในสถานีตั้งแต่ Sampling Probe บีมสูบลมอากาศ เครื่องวัดและควบคุมอัตราการไหลของอากาศ และ Condition ของเครื่องวิเคราะห์ ฯลฯ
- นำสถานีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ ได้แก่ ต้องเป็นที่โล่งไม่มีสิ่งกีดขวางในรัศมี 10 เมตร ไม่อยู่ใกล้แหล่งกำเนิดอื่น ๆ เป็นต้น ติดตั้งเครื่องให้ปลายท่อเก็บตัวอย่างอยู่สูง 3.0-6.0 เมตรจากระดับพื้น บันทึกสถานะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ใน Field Data Sheet
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่ม Warm up เครื่องวิเคราะห์และระบบระหว่าง 1-2 ชั่วโมง ตรวจสอบ Condition ของเครื่องโดยเฉพาะ Condition ของ Reaction Chamber และ Photo-multiplier Tube เมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดแล้วจึงเริ่มทำการปรับเทียบ
- ทำการปรับเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Zero Gas (NO, NO<sub>2</sub> Free) ที่ได้จาก Zero Gas Generator แล้วปรับเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard NO (N<sub>2</sub> Balanced) ผ่านอุปกรณ์ Standard Gas Generator ซึ่งเป็น Dynamic Diluter ที่ใช้อุปกรณ์ Mass Flow Controller ในการควบคุมอัตราการไหลของ Gas NO และ Zero Gas โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการติดตามตรวจสอบ (80-85% of full scale)
- ทำการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศต่อเนื่องตามระยะเวลาที่กำหนด โดยระหว่างนี้ได้ทำการตรวจสอบ Condition ของเครื่องวิเคราะห์ทุก ๆ 24 ชั่วโมง
- เมื่อทำการย้ายจุดติดตามตรวจสอบใหม่ ขั้นตอนเหล่านี้จะต้องดำเนินการใหม่ทั้งหมดเช่นกัน
- ผลการติดตามตรวจสอบที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger พร้อมกับ Chart Recorder แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศแล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป



#### 4) ความเร็วและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direction)

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

	
สภ.ลำโรงเหนือ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ
	
โรงเรียนพคุณวิทยา บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ
	
วัดอโศการาม บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	ใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ
	รูปที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ

### 3.1.2 วิธีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป จะดำเนินการตามข้อกำหนดในประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ดำเนินการติดตามตรวจสอบในรูประดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) ระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ ที่ 90 ( $L_{A90}$ ) จากนั้นนำค่า  $L_{Aeq\ 1\ hour}$  ตลอด 24 ชั่วโมง อย่างต่อเนื่อง มาคำนวณหาค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ ) ในหน่วยเดซิเบลเอ

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



	
<p>สภ.ลำโรงเหนือ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	<p>หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>
	
<p>โรงเรียนพคุณวิทยา บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	<p>หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>
	
<p>วัดโศการาม บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	<p>ใต้สถานีบีทีเอสลำโรง (E15) บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>
	<p>รูปที่ 3-2 การติดตามตรวจสอบระดับเสียง</p>

### 3.1.3 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

#### 1) วิธีการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง

การเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง จะดำเนินการตามวิธีมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 และประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่อง เพิ่มเติมวิธีการตรวจสอบค่าบีโอดี พ.ศ. 2556 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 171 ง วันที่ 21 กรกฎาคม 2565 ซึ่งเป็นไปตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 23<sup>rd</sup> Edition, 2017 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด โดยจะใช้วิธี Grab Sampling ด้วย Stainless Sampler หรือ Glass Sampler ตามสภาพของจุดเก็บตัวอย่าง จะมีการสังเกตสีและกลิ่นขณะเก็บตัวอย่างก่อนทำการแยกตัวอย่างน้ำใส่ภาชนะบรรจุแยกรายดัชนี (ดังรูปที่ 3-3)

#### 2) วิธีการรักษาตัวอย่างน้ำทิ้ง

วิธีการรักษาตัวอย่างน้ำทิ้งจะดำเนินการทันที ณ จุดเก็บตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 และประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่อง เพิ่มเติมวิธีการตรวจสอบค่าบีโอดี พ.ศ. 2556 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 171 ง วันที่ 21 กรกฎาคม 2565 ซึ่งเป็นวิธีการเก็บตัวอย่างน้ำเสีย ตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 23<sup>rd</sup> Edition, 2017 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกาคำหนด และแช่ตัวอย่างทั้งหมดในกล่องน้ำแข็งที่อุณหภูมิ  $\leq 6$  องศาเซลเซียส พร้อมส่งไปวิเคราะห์ที่ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ของบริษัทฯ ภายใน 24-48 ชั่วโมง

#### 3) วิธีการวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง

การตรวจสอบหรือการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียทั้งหมด จะดำเนินการตามวิธีมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 7 พฤศจิกายน 2548 และและประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่อง เพิ่มเติมวิธีการตรวจสอบค่าบีโอดี พ.ศ. 2556 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 139 ตอนพิเศษ 171 ง วันที่ 21 กรกฎาคม 2565 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 และวิธีการรักษาตัวอย่าง พร้อมทั้งตรวจสอบจำนวนภาชนะบรรจุต่อจุดเก็บ และบันทึกลงในแบบบันทึกข้อมูลภาคสนาม (Log Sheet) ก่อนทำการเก็บตัวอย่างน้ำ

**ขั้นตอนที่ 3** การควบคุมการปนเปื้อนขณะดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ โดยเจ้าหน้าที่เก็บตัวอย่างน้ำต้องสวมถุงมือชนิดไม่มีแป้น เพื่อป้องกันการปนเปื้อนจากการหยิบจับภาชนะบรรจุ และอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการเก็บตัวอย่าง รวมถึงป้องกัน

การปนเปื้อนจากมือสู่วัตถุอย่างน้ำ ซึ่งเจ้าหน้าที่ได้เปลี่ยนถุงมือทุกครั้งที่เปลี่ยนจุดเก็บตัวอย่าง และล้างอุปกรณ์ ภาชนะด้วยน้ำตัวอย่างทุกครั้งก่อนทำการเก็บตัวอย่างน้ำ ยกเว้น ภาชนะบรรจุตัวอย่างสำหรับวิเคราะห์ดินกลุ่มแบคทีเรีย และน้ำมันและไขมัน

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

**ขั้นตอนที่ 5** การควบคุมด้านระบบเอกสารในภาคสนาม ได้แก่ การปิดฉลากระบุรายละเอียดตัวอย่าง การบันทึกข้อมูล วันเวลาที่เก็บ วิธีการเก็บ ผู้เก็บ และสภาพภาชนะบรรจุตัวอย่างหลังเก็บลงในใบกำกับตัวอย่าง (Chain of Custody) พร้อมทั้งบันทึกค่าความเป็นกรดและด่าง อุณหภูมิ และสภาพตัวอย่างน้ำที่สังเกตพบ เช่น สี และกลิ่น เป็นต้น รวมถึงข้อมูลอื่นๆ ที่ใช้ประกอบในการจัดทำรายงาน ลงในแบบบันทึกข้อมูลภาคสนาม (Log Sheet) ซึ่งต้องนำส่งห้องปฏิบัติการวิเคราะห์พร้อมกับตัวอย่าง สำหรับการควบคุมคุณภาพในห้องปฏิบัติการวิเคราะห์สำหรับการวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำที่จากระบบบำบัด จะดำเนินการมาตรฐานของ Quality Control in the Laboratory



บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ

### 3.1.4 วิธีการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

วิธีการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนเป็นรายบุคคล โดยมีวิธีการศึกษาดังนี้

#### 1) กลุ่มเป้าหมาย

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

#### 2) ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

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

ตารางที่ 3-2 กลุ่มเป้าหมายและจำนวนตัวอย่างตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

สถานี/ แนวเส้นทาง	จำนวนตัวอย่าง (ชุด)	
	ในสถานี	นอกสถานี
<b>1. สถานี 9 สถานี</b>		
1.1 สถานีสำโรง	132	33
1.2 สถานีปู่เจ้าสมิงพราย	36	9
1.3 สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเจ้าเอราวัณ	40	10
1.4 สถานีโรงเรียนนายเรือ	20	5
1.5 สถานีสมุทรปราการ	28	7
1.6 สถานีศรีนครินทร์	28	7
1.7 สถานีแพรกษา	60	15
1.8 สถานีสายลวด	16	4
1.9 สถานีเคหะสมุทรปราการ	56	14
<b>รวม</b>	<b>500</b>	

ที่มา: บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และ บริษัท อินฟราทราฟฟิคส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, 2566

#### 3) เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

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

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

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



#### 4) การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

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

#### 5) การเก็บรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนาม เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายน – 6 ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถามแล้วบันทึกคำตอบลงในแบบสอบถามด้วยตนเอง และใช้พนักงานสัมภาษณ์ จำนวน 20 คน ที่ได้รับการอบรมให้มีความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ถูกสัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการฯ และสถานะของโครงการฯ แก่ผู้ถูกสัมภาษณ์ก่อน แล้วจึงลงมือสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษาค้นคว้าได้ครบตามจำนวนตัวอย่าง และเมื่อเก็บข้อมูลแล้วเสร็จในแต่ละวันจึงมีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเตรียมทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป (ตัวอย่างกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจแสดงดังรูปที่ 3-4 และรูปที่ 3-5)

#### 6) การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้แบบสอบถามจากภาคสนามแล้ว ทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลทั้งหมด โดยนำข้อมูลมาจัดระเบียบหรือจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม แล้วสร้างคู่มือของรหัสและลงรหัส (Coding) ตามคู่มือลงรหัสที่สร้างขึ้นมานำข้อมูลทีลงรหัสเรียบร้อยแล้วไปวิเคราะห์ประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป สำหรับงานวิจัยทางสังคมศาสตร์ (Statistical Package for the Social Sciences) ในการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของประชากรกลุ่มตัวอย่าง สถิติที่ใช้คือ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) อัตราส่วนร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation, SD) เพื่ออธิบายข้อมูลเบื้องต้นของปัจจัยส่วนบุคคล พฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง และความพึงพอใจส่วนบุคคล

#### 7) เกณฑ์การประเมินผล

เกณฑ์การประเมินผล แบ่งออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

1. แบบสอบถามส่วนที่ 1 ถึงส่วนที่ 3 และส่วนที่ 5 ใช้การหาค่าร้อยละ เป็นเกณฑ์การประเมินผล
2. แบบสอบถามส่วนที่ 4 เป็นคำถามชนิดประเมินค่า (Rating scale) โดยใช้การประเมินค่า 5 ระดับ ให้คะแนน 1 – 5 ตามระดับความคิดเห็น จากน้อยที่สุดถึงมากที่สุด ซึ่งกำหนดค่าน้ำหนักตามวิธีการของ Likert (อ้างอิงใน ไพฑูรย์ โพธิ์สาร, 2547, หน้า 17 แสดงดังภาคผนวก ข-12) สำหรับคะแนนเฉลี่ยแบ่งเป็นช่วงคะแนนดังนี้

ช่วงคะแนนเฉลี่ย	ระดับความคิดเห็น
น้อยกว่า 1.50	พึงพอใจระดับน้อยที่สุด
1.51 – 2.50	พึงพอใจระดับน้อย
2.51 – 3.50	พึงพอใจระดับปานกลาง
3.51 – 4.50	พึงพอใจระดับมาก
4.51 ขึ้นไป	พึงพอใจระดับมากที่สุด



กำหนดเกณฑ์ในการแปลความหมายค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D)

ช่วงค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ความสอดคล้อง
1.51 ขึ้นไป	สอดคล้องกันต่ำ
1.01 – 1.50	สอดคล้องกันปานกลาง
0.00 – 1.00	สอดคล้องกันสูง

3.1.5 วิธีการติดตามตรวจสอบสุขภาพและสาธารณสุข

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



รูปที่ 3-4 ประมวลภาพกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจของประชาชน  
ในพื้นที่ศึกษาตามเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ  
ระหว่างวันที่ 20 พฤศจิกายน – 6 ธันวาคม พ.ศ. 2566





รูปที่ 3-5 ประมวลภาพกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจของผู้นำชุมชน พื้นที่อ่อนไหว หน่วยงาน และสถานประกอบการ  
ในพื้นที่ศึกษาตามเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ  
ระหว่างวันที่ 20 พฤศจิกายน - 6 ธันวาคม พ.ศ. 2566

## 3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการจ้างติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำทั้ง น้ำประปา สภาพเศรษฐกิจ-สังคม สุขภาพและสาธารณสุข โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 3.2.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระยะดำเนินการ โครงการจ้างติดตามตรวจสอบและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 5 จุด คือ สก.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ โรงเรียนนพคุณวิทยา หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดโศการาม ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ความเร็วลมและทิศทางลม และจำนวน 1 จุด คือ บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน สรุปผลดังนี้

#### 1) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ความเร็วและทิศทางลม

##### (1) สก.สำโรงเหนือ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.38-2.11 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.56-2.04 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0111-0.0221 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.5-1.9 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตก (W) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-3

##### (2) หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.47-2.23 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.68-2.06 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0121-0.0237 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.7-1.9 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนข้างมาทางตะวันตก (WSW) และทิศตะวันตกเฉียงเหนือ (NW) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-4

(3) โรงเรียนพคนวิทยา

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.33-2.22 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.50-2.07 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0125-0.0231 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.5-1.9 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางตะวันตก (WNW) และทิศตะวันตกเฉียงเหนือ (NW) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-5

(4) หมู่บ้านแม่มฟ้าวิลด์

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.23-1.97 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.39-1.86 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0095-0.0240 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.5-1.9 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตก (W) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-6

(5) วัดโอศุการาม

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.13-1.93 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.28-1.80 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0088-0.0223 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.5-1.9 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือ (NW) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-7

2) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>)

บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.023-0.036 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-8

ทั้งนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีบางนา เขตบางนา เมื่อวันที่ 14-19 ตุลาคม 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) มีค่าอยู่ในช่วง 0.014-0.172 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com/BMA>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดของโครงการฯ

### ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณสภ.ลำโรงเหนือ ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

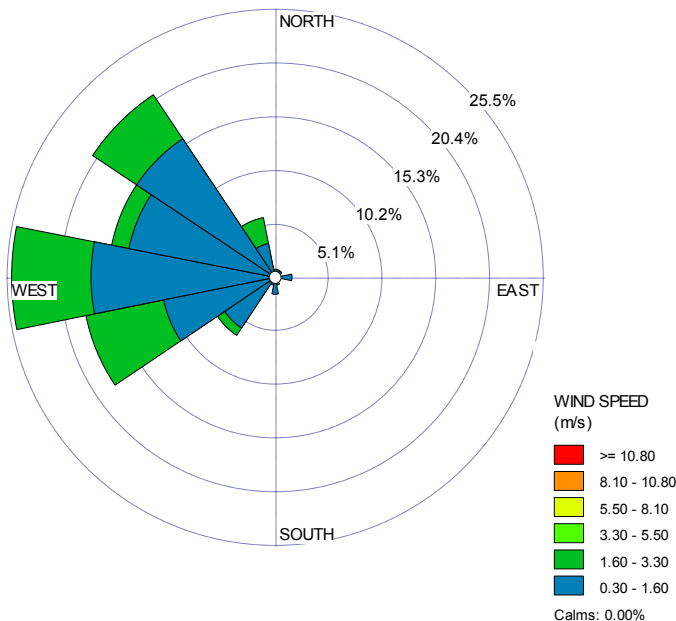
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : สภ.ลำโรงเหนือ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0672668 m E 1509273 m N

จุดติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		1 ข.ม.	8 ข.ม.			
สภ.ลำโรงเหนือ	14-15 ต.ค. 66	1.42-2.00	1.62-1.93	0.0111-0.0218	1.0-1.7	ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.5-1.9 เมตร/วินาที ทิศทางลมส่วนใหญ่ พัดมาจากทิศ : W
	15-16 ต.ค. 66	1.47-1.95	1.68-1.91	0.0115-0.0219	1.0-1.7	
	16-17 ต.ค. 66	1.38-1.97	1.56-1.89	0.0126-0.0221	0.7-1.7	
	17-18 ต.ค. 66	1.51-2.07	1.67-1.98	0.0119-0.0219	0.7-1.7	
	18-19 ต.ค. 66	1.61-2.11	1.78-2.04	0.0138-0.0213	0.5-1.9	
มาตรฐาน		$\leq 30.0^{1/}$	$\leq 9.0^{1/}$	$\leq 0.17^{2/}$	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	



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

### ตารางที่ 3-4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณหมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

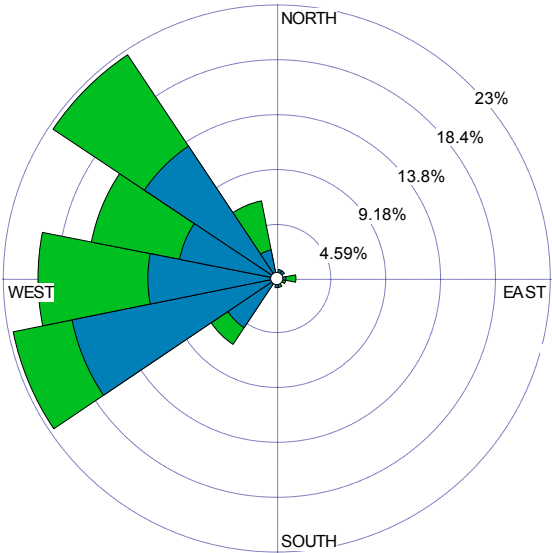
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0671929 m E 1506790 m N

จุดติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		1 ช.ม.	8 ช.ม.			
หมู่บ้านแสนสุข นิเวศน์	14-15 ต.ค. 66	1.61-2.06	1.68-2.00	0.0121-0.0219	0.9-1.9	ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.7-1.9 เมตร/วินาที ทิศทางลมส่วนใหญ่ พัดมาจากทิศ : WSW และ NW
	15-16 ต.ค. 66	1.58-2.23	1.80-2.06	0.0129-0.0237	0.9-1.9	
	16-17 ต.ค. 66	1.64-2.20	1.73-2.06	0.0137-0.0224	0.7-1.9	
	17-18 ต.ค. 66	1.48-2.19	1.70-2.05	0.0147-0.0232	1.0-1.9	
	18-19 ต.ค. 66	1.47-2.07	1.69-1.98	0.0138-0.0233	1.0-1.9	
มาตรฐาน		≤ 30.0 <sup>1/</sup>	≤ 9.0 <sup>1/</sup>	≤ 0.17 <sup>2/</sup>	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	



WIND SPEED (m/s)

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

หมายเหตุ: <sup>1/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538  
<sup>2/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552



### ตารางที่ 3-5 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณโรงเรียนนพคุณวิทยา ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

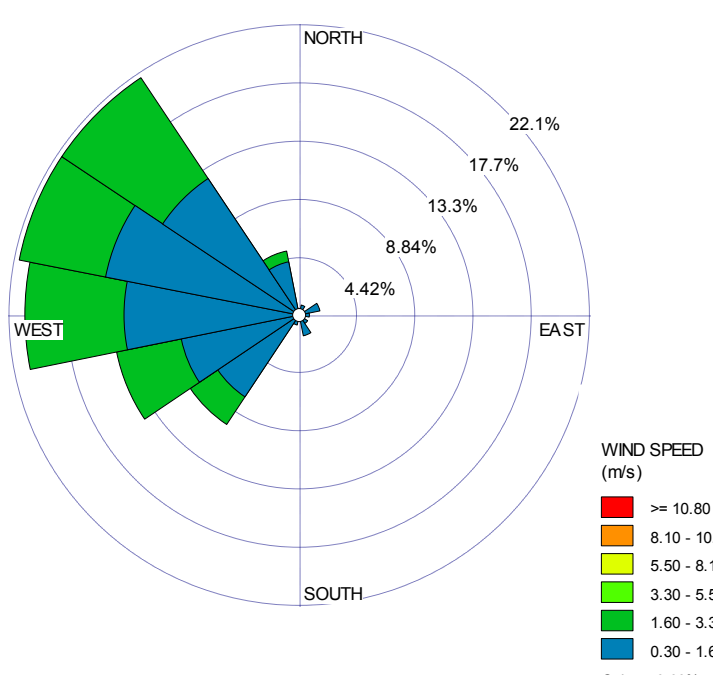
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : โรงเรียนนพคุณวิทยา

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0673910 m E 1503473 m N

จุดติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		1 ช.ม.	8 ช.ม.			
โรงเรียนนพคุณ วิทยา	14-15 ต.ค. 66	1.61-2.12	1.88-2.04	0.0136-0.0229	0.6-1.9	ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.5-1.9 เมตร/วินาที ทิศทางลมส่วนใหญ่ พัดมาจากทิศ : WNW และ NW
	15-16 ต.ค. 66	1.80-2.03	1.88-1.97	0.0127-0.0227	0.7-1.9	
	16-17 ต.ค. 66	1.72-2.10	1.87-2.03	0.0136-0.0227	0.8-1.8	
	17-18 ต.ค. 66	1.68-2.22	1.83-1.95	0.0125-0.0231	1.0-1.8	
	18-19 ต.ค. 66	1.33-2.21	1.50-2.07	0.0153-0.0223	0.5-1.7	
มาตรฐาน		≤ 30.0 <sup>1/</sup>	≤ 9.0 <sup>1/</sup>	≤ 0.17 <sup>2/</sup>	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	



WIND SPEED (m/s)

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

Calms: 0.00%

หมายเหตุ: <sup>1/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538  
<sup>2/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

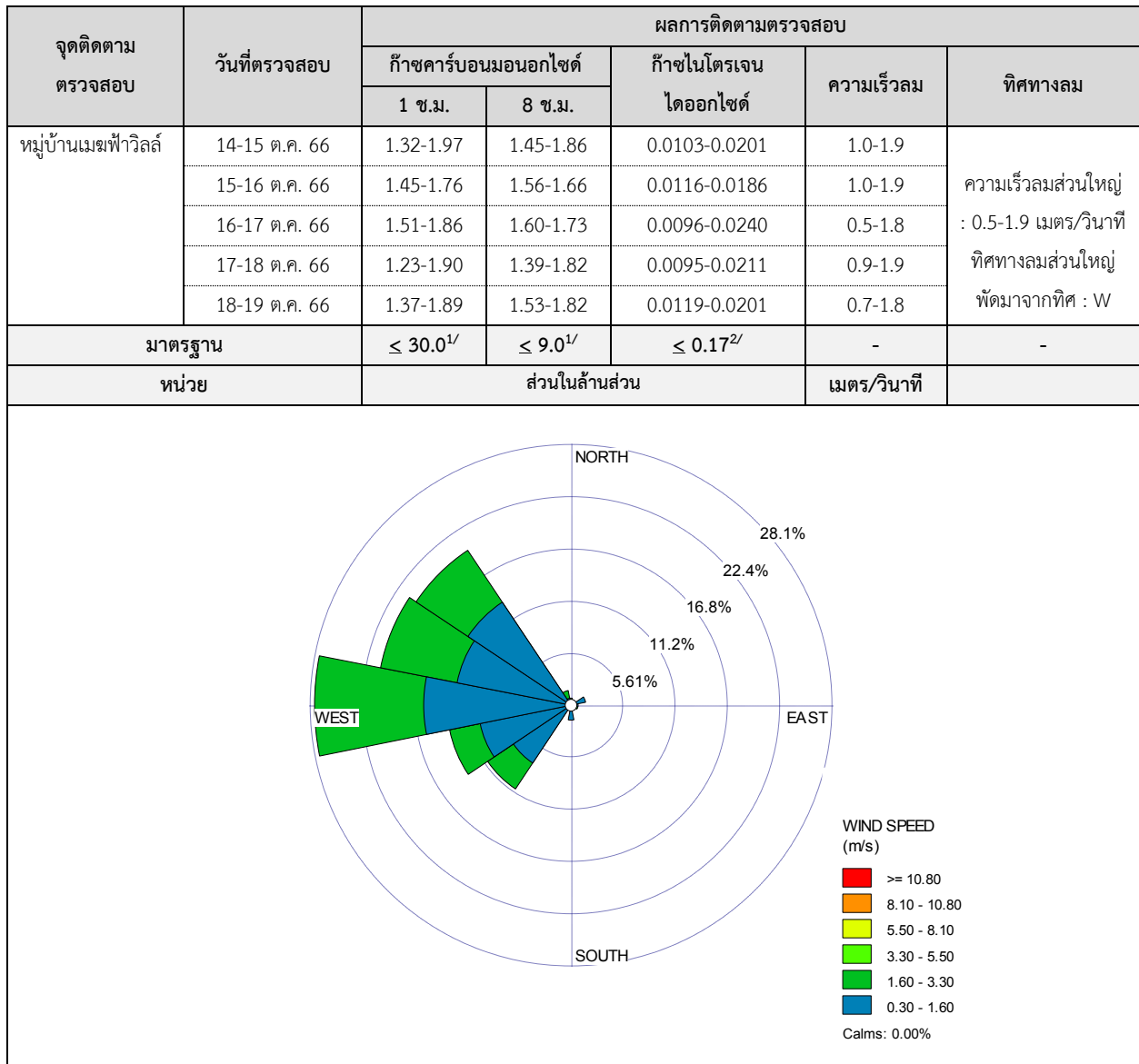
### ตารางที่ 3-6 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0674069 m E 1498686 m N



หมายเหตุ: <sup>1/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

<sup>2/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

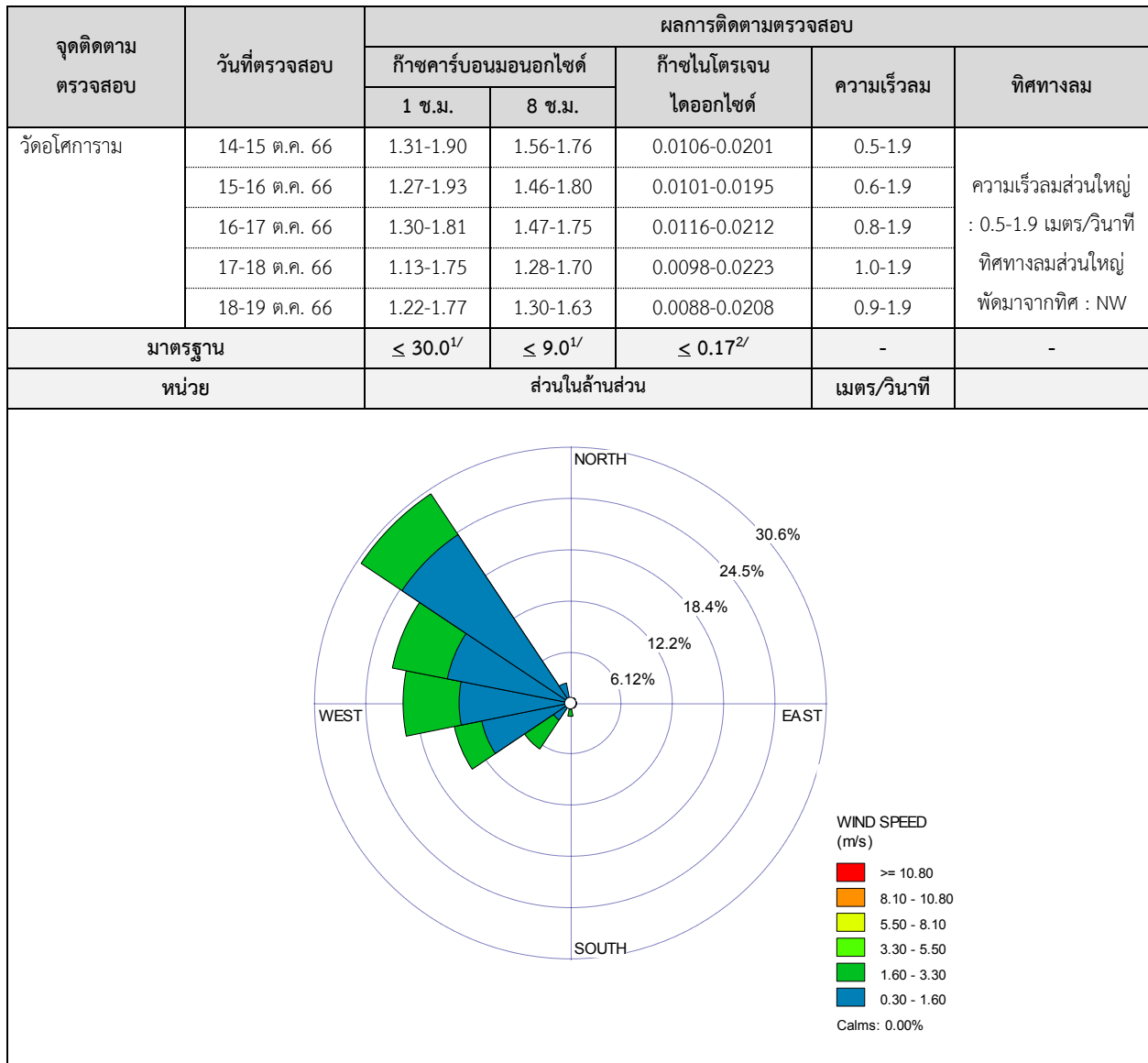
### ตารางที่ 3-7 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณวัดโศการาม ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : วัดโศการาม

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0673633 m E 1498353 m N



หมายเหตุ: <sup>1/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

<sup>2/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

### ตารางที่ 3-8 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>)

บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

จุดติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ <sup>1/</sup>
		ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)	14-15 ต.ค. 66	0.034
	15-16 ต.ค. 66	0.028
	16-17 ต.ค. 66	0.023
	17-18 ต.ค. 66	0.036
	18-19 ต.ค. 66	0.027
มาตรฐาน <sup>2/</sup>		≤ 0.12
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร

หมายเหตุ: <sup>1/</sup> ค่าเฉลี่ยเทียบสถานะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส

<sup>2/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป  
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

#### 3.2.2 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการจ้างติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมสำรวจความพึงพอใจของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 6 จุด คือ สภ.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ โรงเรียนนพคุณวิทยา หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ วัดโศการาม และบริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L<sub>Aeq</sub> 1 hour) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L<sub>Aeq</sub> 24 hours) ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>Amax</sub>) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L<sub>A90</sub>) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L<sub>Adn</sub>) โดยสรุปได้ดังนี้

##### 1) สภ.สำโรงเหนือ

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L<sub>Aeq</sub> 24 hours) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 69.6-70.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L<sub>Amax</sub>) มีค่าอยู่ระหว่าง 80.7-98.9 เดซิเบลเอ ซึ่งส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L<sub>Aeq</sub> 24 hours) มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด (L<sub>Amax</sub>) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างวันที่ 15-16 และ 17-18 ตุลาคม พ.ศ. 2566 ที่มีค่าสูงเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิท ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (3,817-4,189 คันต่อชั่วโมง) โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นที่มีแนวโน้มปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2566) และผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไปที่พบว่ามีความระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L<sub>Aeq</sub> 1 hour) มีค่าใกล้เคียง 70 เดซิเบลเอตลอดทั้งวัน และมีแนวโน้มสูงขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น และค่าระดับเสียงในช่วงเวลาปิดให้บริการ ยังมีค่าระดับเสียงที่ไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด ซึ่งอาจอนุมานได้ว่า เสียงที่มีค่าอยู่ในระดับสูง สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว มิใช่เกิดจากระบบของรถไฟฟ้า (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 65.4-74.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{A90}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 55.1-67.8 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 74.9-75.9 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-9

2) หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 67.6-69.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 79.5-91.9 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 61.3-72.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{A90}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 52.6-67.5 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 72.3-74.8 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-10

3) โรงเรียนนพคุณวิทยา

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 68.5-69.8 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 77.2-104.8 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 63.8-71.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{A90}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 57.2-67.7 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 73.5-74.9 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-11

4) หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 50.7-53.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 55.0-91.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 39.3-63.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{A90}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 36.2-46.0 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 55.5-59.8 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-12

5) วัดโคศคาราม

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 52.7-56.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 56.6-96.8 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 39.1-65.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{A90}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 35.1-45.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 57.5-63.1 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-13

6) บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 69.8-71.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 79.9-102.5 เดซิเบลเอ ซึ่งส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอและระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างวันที่ 14-16 และ 18-19 ตุลาคมพ.ศ. 2566 ที่มีค่าสูงเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิท ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (3,817-4,189 คันต่อชั่วโมง) โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น ที่มีแนวโน้มปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2566) และผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไปที่พบว่ามีการระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) มีค่าใกล้เคียง 70 เดซิเบลเอ ตลอดทั้งวัน และมีแนวโน้มสูงขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น และค่าระดับเสียงในช่วงเวลาปิดให้บริการ ยังมีค่าระดับเสียงที่ไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด ซึ่งอาจอนุมานได้ว่า เสียงที่มีค่าอยู่ในระดับสูง สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว มิใช่เกิดจากระบบของรถไฟฟ้า (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 64.1-74.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{A90}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 57.1-69.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 74.8-76.6 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-14

### ตารางที่ 3-9 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณสภ.ลำโรงเหนือ

ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : สภ.ลำโรงเหนือ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0672619 m E 1509160 m N

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สภ.ลำโรงเหนือ				
	L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Aeq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>
14-15 ต.ค. 66	65.7-74.3	80.7-94.4	56.8-67.6	69.8	75.1
15-16 ต.ค. 66	65.4-73.3	82.3-98.9	56.4-66.9	70.4*	75.7
16-17 ต.ค. 66	65.7-74.2	82.2-97.6	55.1-66.6	69.8	75.9
17-18 ต.ค. 66	66.6-71.4	81.1-95.1	56.2-67.8	70.0*	75.2
18-19 ต.ค. 66	65.6-72.3	81.3-94.3	56.0-66.8	69.6	74.9
มาตรฐาน <sup>1</sup>	-	≤ 115	-	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

\* มีค่าเกินมาตรฐานที่กำหนด

### ตารางที่ 3-10 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0671930 m E 1506734 m N

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์				
	L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Aeq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>
14-15 ต.ค. 66	61.3-70.2	79.5-88.1	52.6-66.6	67.6	72.3
15-16 ต.ค. 66	63.5-71.4	82.8-91.7	54.3-67.5	68.6	73.4
16-17 ต.ค. 66	64.4-70.8	82.4-88.6	56.2-67.1	68.4	74.1
17-18 ต.ค. 66	66.6-72.0	84.0-90.8	58.5-67.4	69.4	74.8
18-19 ต.ค. 66	65.2-71.9	81.3-91.9	58.6-67.5	68.7	74.8
มาตรฐาน <sup>1</sup>	-	≤ 115	-	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

### ตารางที่ 3-11 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพคุณวิทยา

ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : โรงเรียนพคุณวิทยา

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0673889 m E 1503467 m N

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	โรงเรียนพคุณวิทยา				
	L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Aeq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>
14-15 ต.ค. 66	64.3-70.7	77.3-100.2	57.6-65.8	68.8	73.5
15-16 ต.ค. 66	63.8-71.2	77.8-97.5	57.4-66.2	68.5	73.9
16-17 ต.ค. 66	64.7-71.3	77.2-104.8	57.2-66.7	69.8	74.9
17-18 ต.ค. 66	65.7-71.9	80.9-95.6	58.2-67.7	69.6	74.8
18-19 ต.ค. 66	64.9-71.6	79.6-94.9	57.3-66.9	69.2	73.9
มาตรฐาน <sup>1</sup>	-	≤ 115	-	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

### ตารางที่ 3-12 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0674060 m E 1498676 m N

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์				
	L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Aeq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>
14-15 ต.ค. 66	45.6-55.9	61.0-81.9	38.9-46.0	50.7	55.9
15-16 ต.ค. 66	41.9-61.4	62.0-83.1	36.2-44.0	53.4	59.8
16-17 ต.ค. 66	41.8-60.4	57.7-89.9	36.7-43.6	53.1	55.9
17-18 ต.ค. 66	43.9-58.0	60.1-86.7	38.1-43.9	51.9	55.5
18-19 ต.ค. 66	39.3-63.3	55.0-91.0	36.2-45.2	53.3	55.9
มาตรฐาน <sup>1</sup>	-	≤ 115	-	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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



### ตารางที่ 3-13 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณวัดโศการาม

ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : วัดโศการาม

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0673681 m E 1498345 m N

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	วัดโศการาม				
	L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Aeq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>
14-15 ต.ค. 66	41.3-65.0	59.1-89.9	39.2-44.8	56.0	60.7
15-16 ต.ค. 66	39.1-62.6	56.6-96.8	35.1-44.8	54.4	58.9
16-17 ต.ค. 66	43.5-62.3	61.2-88.5	36.6-44.0	54.7	57.5
17-18 ต.ค. 66	41.3-63.4	57.7-91.7	37.2-45.1	56.2	63.1
18-19 ต.ค. 66	43.0-59.1	57.9-85.1	39.2-43.7	52.7	59.3
มาตรฐาน <sup>1</sup>	-	≤ 115	-	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

### ตารางที่ 3-14 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)

ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0672649 m E 1509249 m N

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)				
	L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Aeq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>
14-15 ต.ค. 66	65.2-72.7	81.3-96.2	57.2-67.1	70.2*	75.9
15-16 ต.ค. 66	66.8-71.9	81.1-90.8	57.2-68.2	70.0*	75.1
16-17 ต.ค. 66	64.1-72.4	79.9-92.5	57.4-66.8	69.9	75.7
17-18 ต.ค. 66	65.5-71.7	82.3-96.6	57.6-66.7	69.8	74.8
18-19 ต.ค. 66	65.1-74.3	83.4-102.5	57.1-69.3	71.1*	76.6
มาตรฐาน <sup>1</sup>	-	≤ 115	-	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: <sup>1/</sup> 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

\* มีค่าเกินมาตรฐานที่กำหนด

### 3.2.3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 1 จุด คือ บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ โดยเก็บตัวอย่างน้ำทั้งหมด 1 ครั้ง ดำเนินการติดตามตรวจสอบในวันที่ 20 ตุลาคม พ.ศ. 2566 สรุปผลได้ดังนี้

#### 1) บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ประกอบด้วย ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) บีโอดี (BOD) ปริมาณสารแขวนลอย (SS) ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solids) ซัลไฟด์ (Sulfide) ปริมาณรวมทั้งหมดของไนโตรเจน (TKN) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานกำหนด ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548 (เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข) ยกเว้น ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ที่มีค่าเกินมาตรฐานกำหนด อาจมีสาเหตุมาจากการสะสมของปริมาณอินทรีย์สารในบ่อพักน้ำทิ้งที่มีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ความเข้มข้นของปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมดในช่วงที่ทำการติดตามตรวจสอบมีค่าสูง โครงการควรพิจารณาปรับเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบตะกอนในบ่อพักน้ำทิ้งและการทำความสะอาดบริเวณบ่อพักน้ำทิ้ง เพื่อลดการสะสมของปริมาณอินทรีย์สารในบ่อพักน้ำทิ้ง

สำหรับปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB) ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-15

### ตารางที่ 3-15 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

#### บ่อบำบัดน้ำทิ้ง ภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : UTM 47P 0674233 m E 1499270 m N

สถานี	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ	ค่ามาตรฐาน <sup>1/</sup>
			20 ต.ค. 66	
บ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อย สู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	8.8	5.0-9.0
	บีโอดี	มิลลิกรัมต่อลิตร	5.9	≤30
	ซีบีโอดี	มิลลิกรัมต่อลิตร	<0.50	≤1.0
	ปริมาณรวมทั้งหมดของไนโตรเจน	มิลลิกรัมต่อลิตร	<LOQ	≤35
	ปริมาณสารแขวนลอย	มิลลิกรัมต่อลิตร	20.2	≤40
	ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด	มิลลิกรัมต่อลิตร	1,004*	≤2/
	ปริมาณตะกอนหนัก	มิลลิกรัมต่อลิตร	<0.1	≤0.5
	น้ำมันและไขมัน	มิลลิกรัมต่อลิตร	ตรวจไม่พบ	≤20
	ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็นต่อ100 มิลลิลิตร	33	-

- หมายเหตุ :
- <sup>1/</sup> ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548 (เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข)
  - <sup>2/</sup> ต้องมีค่าเพิ่มขึ้นจากปริมาณสารละลายในน้ำใช้ตามปกติไม่เกิน 500 มิลลิกรัมต่อลิตร (จากการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำประปาเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2566 พบปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดเท่ากับ 153 มิลลิกรัมต่อลิตร ดังนั้นปริมาณของแข็งละลายทั้งหมดจึงเท่ากับ 1,004-153 = 851 มิลลิกรัมต่อลิตร)
  - <LOQ : Limit of Quantitation (ที่เคเอ็น ≥ 1.5 และ <5.0 มิลลิกรัมต่อลิตร)
  - ขีดจำกัดต่ำสุดของการตรวจวัด (น้ำมันและไขมัน <3 มิลลิกรัมต่อลิตร)
  - \* ค่าเกินมาตรฐาน

### 3.2.4 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

#### 1) ผลการศึกษาการสำรวจความพึงพอใจ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ - สังคม ปีละ 1 ครั้ง โดยบริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของประชาชน บริเวณโดยรอบสถานี 9 สถานี จำนวน 572 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

##### (1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างพบว่า เป็นเพศชาย ร้อยละ 30.9 เพศหญิง ร้อยละ 68.2 และ เพศทางเลือก ร้อยละ 0.9 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 30.1 รองลงมาช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 24.8 ช่วงอายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 14.0 ตามลำดับ โดยกลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานรับบริษัท ร้อยละ 44.9 รองลงมาเป็นนักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 17.5 และประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 16.8 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ ต่อเดือน 15,001-30,000 บาท ร้อยละ 42.1 รองลงมาคือ รายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 15,000 บาท ร้อยละ 34.8 และรายได้ต่อเดือน 30,001-50,000 บาท ร้อยละ 17.3 ตามลำดับ

##### (2) ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากการสอบถามการใช้บริการของประชาชน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้สถานีสำโรง (E15) เป็น สถานีต้นทาง ร้อยละ 28.1 รองลงมาคือ สถานีแพรงษา (E21) ร้อยละ 15.6 และสถานีเคหะฯ (E23) ร้อยละ 13.5 ตามลำดับ และ ใช้บริการสถานีสำโรง (E15) เป็นสถานีปลายทาง ร้อยละ 15.4 รองลงมาคือ สถานีสยาม (CEN) ร้อยละ 8.9 และสถานีโอโศก (E4) ร้อยละ 8.0 ตามลำดับ

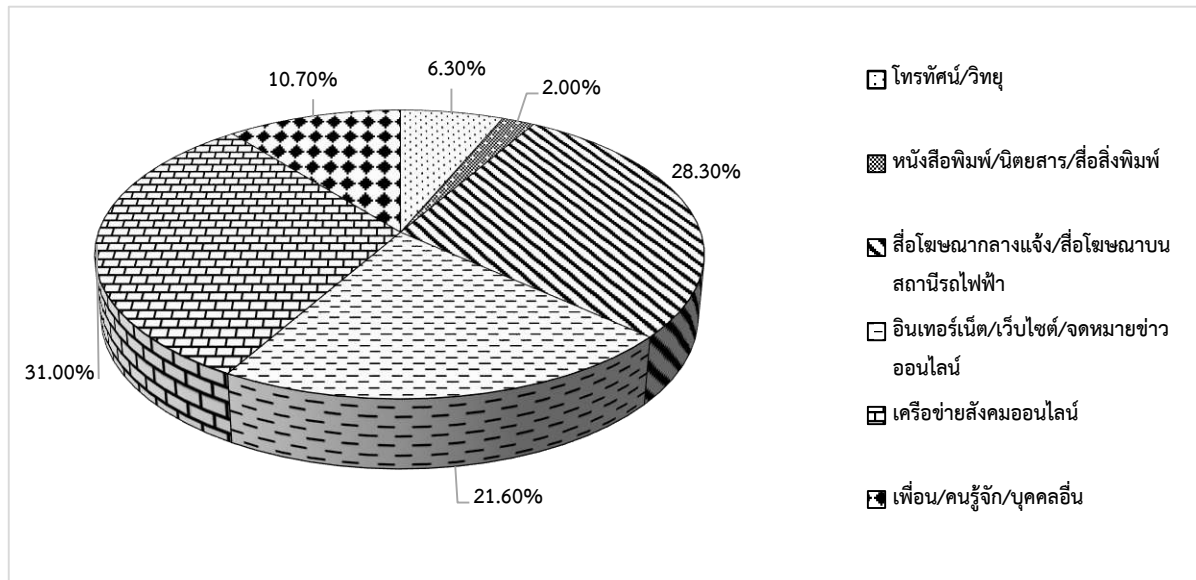
กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส น้อยกว่า 5 วันต่อเดือน ร้อยละ 32.7 รองลงมา ใช้บริการ 16-20 วันต่อเดือน ร้อยละ 30.8 และใช้บริการ 21-31 วันต่อเดือน ร้อยละ 23.1 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ใช้บริการ วันจันทร์-วันศุกร์ ร้อยละ 39.2 รองลงมาใช้บริการตอบว่า ไม่ได้ใช้บริการวันใดเป็นประจำ ร้อยละ 29.4 และใช้บริการทุกวัน ร้อยละ 22.7 ตามลำดับ ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 08:01-10:00 น. ร้อยละ 25.2 รองลงมา ช่วงเวลาระหว่าง 12:01-14:00 น. และ 16:01-18:00 น. ร้อยละ 18.0

วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เพื่อไปทำงาน/ทำธุระ ร้อยละ 70.3 รองลงมาเพื่อไปห้างสรรพสินค้า/ผ่อนคลาย ร้อยละ 13.7 และเพื่อไปสถาบันการศึกษา ร้อยละ 12.0 ตามลำดับ โดยวิธีการเดินทางก่อนใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่ คือ การเดิน ร้อยละ 36.7 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 24.9 และรถตู้โดยสาร/รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 15.8 ตามลำดับ และหลังจากใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส วิธีการเดินทางที่กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่เลือกใช้ คือ การเดิน ร้อยละ 56.9 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 20.4 และรถตู้โดยสาร/รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 15.5 ตามลำดับ

นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส เนื่องจากประหยัดเวลา ร้อยละ 43.8 รองลงมาเป็นหลักเลี่ยงปัญหาจราจร ร้อยละ 33.7 และเส้นทางการเดินรถครอบคลุม ร้อยละ 6.6 ตามลำดับ

### (3) การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท จากสถานีสำโรง (E15) – สถานีเคหะฯ (E23) พบว่า แหล่งข้อมูลที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รับทราบข่าวสารเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งมีผลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามากที่สุด คือ จากเครือข่ายสังคมออนไลน์ ร้อยละ 31.0 รองลงมาทราบจากสื่อโฆษณากลางแจ้ง/สื่อโฆษณาบนสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 28.30 และจากอินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์/จดหมายข่าวออนไลน์ ร้อยละ 23.6 ตามลำดับ แสดงดังรูปที่ 3-6



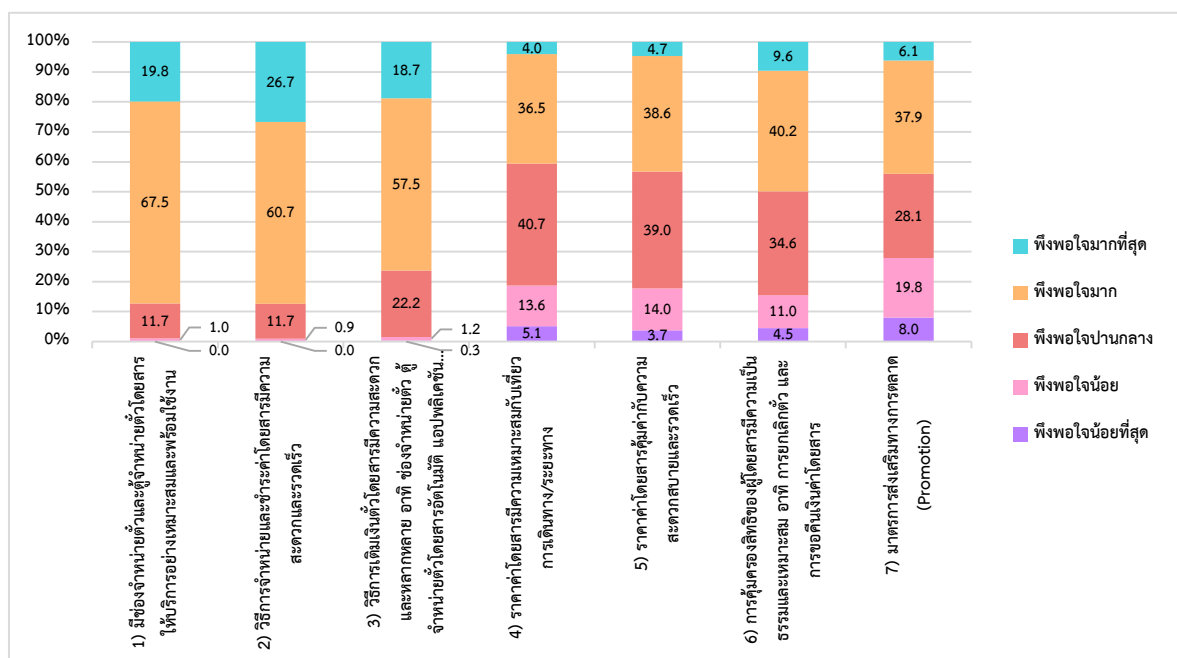
รูปที่ 3-6 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการของกลุ่มเป้าหมาย

### (4) ความพึงพอใจ ที่มีต่อคุณภาพการให้บริการ ในการใช้รถไฟฟ้า

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อบริการด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสาร มีระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-16 และรูปที่ 3-7 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-16 ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตัวโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส  
(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตัวโดยสารมีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ยคะแนน	ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
1) มีช่องจำหน่ายตั๋วและตู้จำหน่ายตั๋วโดยสารให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	0.0	1.0	11.7	67.5	19.8	4.06	81.2	0.60	มาก
2.) วิธีการจำหน่ายและชำระค่าโดยสารมีความสะดวกและรวดเร็ว	0.0	0.9	11.7	60.7	26.7	4.13	82.6	0.64	มาก
3) วิธีการเติมเงินตัวโดยสารมีความสะดวกและหลากหลาย อาทิ ช่องจำหน่ายตั๋ว ตู้จำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ แอปพลิเคชัน และอินเทอร์เน็ตแบงกิ้ง	0.3	1.2	22.2	57.5	18.7	3.93	78.6	0.70	มาก
4) ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับเที่ยวการเดินทาง/ระยะทาง	5.1	13.6	40.7	36.5	4.0	3.21	64.1	0.91	ปานกลาง
5) ราคาค่าโดยสารคุ้มค่างบประมาณความสะดวกสบายและรวดเร็ว	3.7	14.0	39.0	38.6	4.7	3.27	65.3	0.89	ปานกลาง
6) การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารมีความเป็นธรรมและเหมาะสม อาทิ การยกเลิกตั๋ว และการขอคืนเงินค่าโดยสาร	4.5	11.0	34.6	40.2	9.6	3.39	67.8	0.96	ปานกลาง
7) มาตรการส่งเสริมทางการตลาด (Promotion)	8.0	19.8	28.1	37.9	6.1	3.14	62.8	1.06	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย						3.59	71.8	0.82	มาก



รูปที่ 3-7 ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตัวโดยสารมีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน



1) การมีช่องจำหน่ายตั๋วและตู้จำหน่ายตั๋วโดยสารให้บริการอย่างเหมาะสม และพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 67.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 19.8 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.7 ตามลำดับ

2) วิธีการจำหน่ายและชำระค่าโดยสารมีความสะดวกและรวดเร็ว เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 60.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 26.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.7 ตามลำดับ

3) วิธีการเติมเงินตั๋วโดยสารมีความสะดวกและหลากหลาย อาทิ ช่องจำหน่ายตั๋ว ตู้จำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ แอปพลิเคชัน และอินเทอร์เน็ต แบงกิ้ง เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 57.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 22.2 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.7 ตามลำดับ

4) ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับเที่ยวการเดินทาง/ระยะทาง เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจระดับปานกลาง ร้อยละ 40.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 36.5 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 13.6 ตามลำดับ

5) ราคาค่าโดยสารคุ้มค่ากับความความสะดวกสบายและรวดเร็ว เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 39.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 38.6 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 14.0 ตามลำดับ

6) การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารมีความเป็นธรรมและเหมาะสม อาทิ การยกเลิกตั๋ว และการขอคืนเงินค่าโดยสาร เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 40.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 34.6 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 11.0 ตามลำดับ

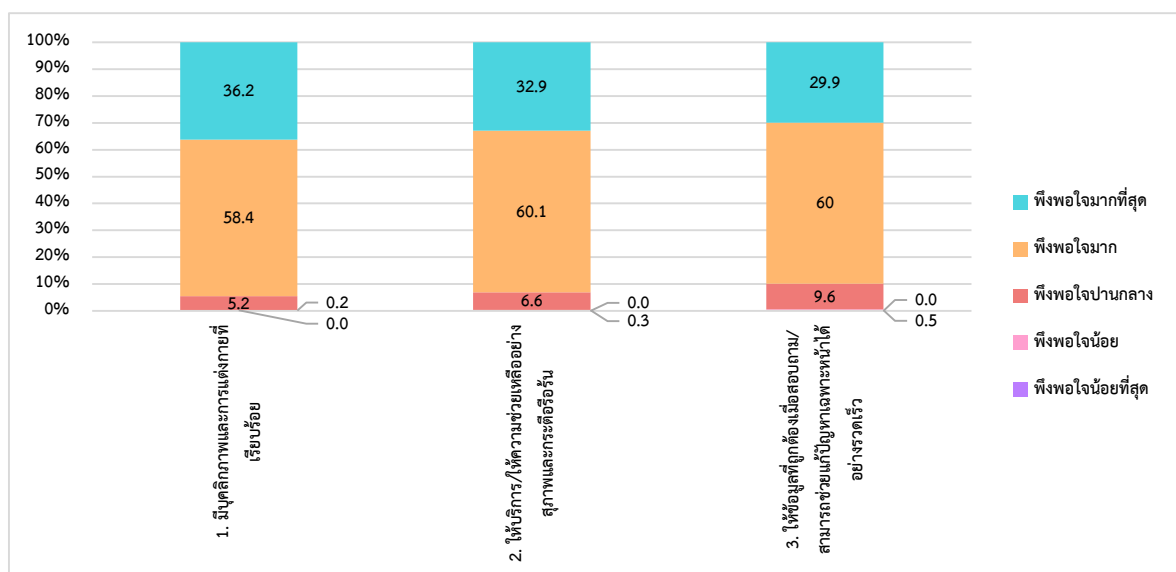
7) มาตรการส่งเสริมทางการตลาด (Promotion) เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 37.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 28.1 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 19.8 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจของการให้บริการจากปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.59 คิดเป็นร้อยละ 71.8 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.82)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-17 และรูปที่ 3-8 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-17 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน  
(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ยคะแนน	ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
1) มีบุคลิกภาพและการแต่งกายที่เรียบร้อย	0.2	0.0	5.2	58.4	36.2	4.30	86.1	0.58	มาก
2) ให้บริการ/ให้ความช่วยเหลืออย่างสุภาพและกระตือรือร้น	0.0	0.3	6.6	60.1	32.9	4.26	85.1	0.59	มาก
3) ให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม/สามารถช่วยแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างรวดเร็ว	0.0	0.5	9.6	60	29.9	4.19	83.9	0.62	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						4.25	85.0	0.60	มาก



รูปที่ 3-8 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

1) การมีบุคลิกภาพและการแต่งกายที่เรียบร้อย เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 58.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 36.2 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 5.2 ตามลำดับ

2) การให้บริการ/ให้ความช่วยเหลืออย่างสุภาพและกระตือรือร้น เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 60.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 32.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 6.6 ตามลำดับ

3) การให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม/สามารถช่วยแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างรวดเร็ว เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 60.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 29.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 9.6 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจของการให้บริการจากปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 4.25 คิดเป็นร้อยละ 85.0 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.60)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ซึ่งแบ่งการสำรวจออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ บริเวณสถานีและขบวนรถ โดยมีรายละเอียดการระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ดังนี้

● **ความพึงพอใจต่อการใช้บริการสถานี**

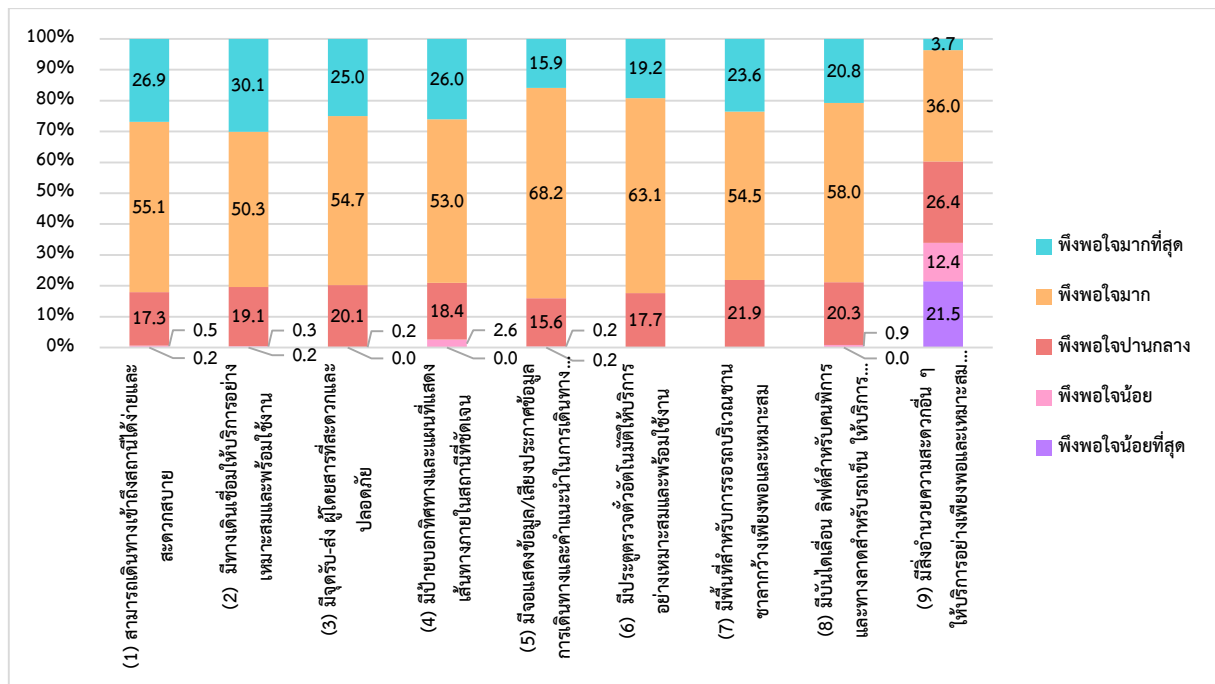
การสำรวจความพึงพอใจต่อการใช้บริการสถานี จะสำรวจความพึงพอใจเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี รวมถึงความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีจากกลุ่มตัวอย่าง มีรายละเอียด ดังนี้

**1) ความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี**

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี พบว่ามีระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-18 และรูปที่ 3-8 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

**ตารางที่ 3-18 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)**

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ยคะแนน	ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
(1) สามารถเดินทางเข้าถึงสถานีได้ง่ายและสะดวกสบาย	0.2	0.5	17.3	55.1	26.9	4.08	81.6	0.69	มาก
(2) มีทางเดินเชื่อมให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	0.2	0.3	19.1	50.3	30.1	4.10	82.0	0.72	มาก
(3) มีจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารที่สะดวกและปลอดภัย	0.0	0.2	20.1	54.7	25	4.05	80.9	0.68	มาก
(4) มีป้ายบอกทิศทางและแผนที่แสดงเส้นทางภายในสถานีที่ชัดเจน	0.0	2.6	18.4	53	26	4.02	80.5	0.74	มาก
(5) มีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดือน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ	0.2	0.2	15.6	68.2	15.9	3.99	79.9	0.58	มาก
(6) มีประตูตรวจตั๋วอัตโนมัติให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	0.0	0.0	17.7	63.1	19.2	4.02	80.3	0.61	มาก
(7) มีพื้นที่สำหรับการรอรถบริเวณชานชาลา กว้างเพียงพอและเหมาะสม	0.0	0.0	21.9	54.5	23.6	4.02	80.3	0.68	มาก
(8) มีบันไดเลื่อน ลิฟต์สำหรับคนพิการ และทางลาดสำหรับรถเข็น ให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	0.0	0.9	20.3	58	20.8	3.99	79.7	0.67	มาก
(9) มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม เช่น ตู้กดเงินสด อัตโนมัติ (ATM) ร้านค้า และร้านสะดวกซื้อ	21.5	12.4	26.4	36	3.7	2.88	57.6	1.22	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย						3.91	78.1	0.73	มาก



รูปที่ 3-9 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

(1) สามารถเดินทางเข้าถึงสถานีได้ง่ายและสะดวกสบาย เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 55.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 26.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 17.3 ตามลำดับ

(2) การมีทางเดินเชื่อมให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 50.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 30.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.1 ตามลำดับ

(3) การมีจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารที่สะดวกและปลอดภัย เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 54.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 25.0 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 20.1 ตามลำดับ

(4) การมีป้ายบอกทิศทางและแผนที่แสดงเส้นทางภายในสถานีที่ชัดเจน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 53.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 26.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 18.4 ตามลำดับ

(5) การมีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดิน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 68.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 15.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 15.6 ตามลำดับ

(6) การมีประตูตรวจตั๋วอัตโนมัติให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 63.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 19.2 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 17.7 ตามลำดับ

(7) การมีพื้นที่สำหรับการรอรถบริเวณชานชาลากว้างเพียงพอและเหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 54.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 23.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 21.9 ตามลำดับ

(8) การมีบันไดเลื่อน ลิฟต์สำหรับคนพิการ และทางลาดสำหรับรถเข็น ให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 58.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 20.8 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 20.3 ตามลำดับ

(9) การมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม เช่น ตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) ร้านค้า และร้านสะดวกซื้อ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 36.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 26.4 และระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 21.5 ตามลำดับ

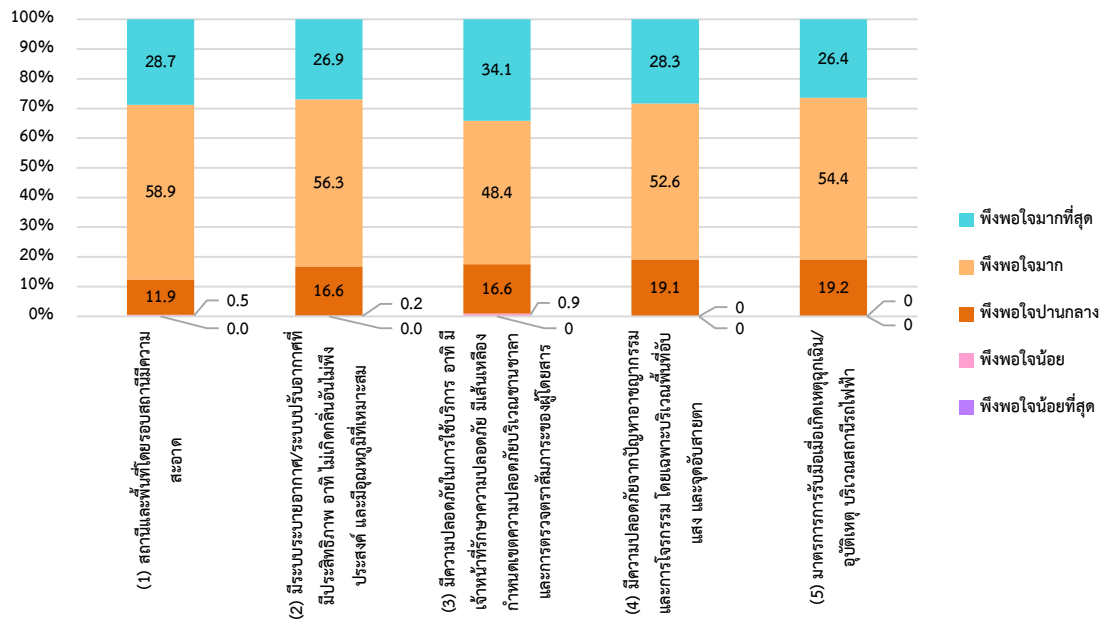
ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.91 คิดเป็นร้อยละ 78.1 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.73)

## 2) ความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานี

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานี พบว่า มีระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-19 และรูปที่ 3-9 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-19 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณ  
สถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและ ความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย คะแนน	ร้อยละ	ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด				
(1) สถานีและพื้นที่โดยรอบสถานีมีความสะอาด	0.0	0.5	11.9	58.9	28.7	4.16	83.2	0.63	มาก
(2) มีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มี ประสิทธิภาพ อาทิ ไม่เกิดกลิ่นอัน ไม่พึงประสงค์ และมีอุณหภูมิที่เหมาะสม	0.0	0.2	16.6	56.3	26.9	4.10	82.0	0.66	มาก
(3) มีความปลอดภัยในการใช้บริการ อาทิ มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย มีเส้นเหลือง กำหนดเขตความปลอดภัยบริเวณชานชาลา และการตรวจตราสัมภาระของผู้โดยสาร	0.0	0.9	16.6	48.4	34.1	4.16	83.1	0.72	มาก
(4) มีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรมและ การโจรกรรม โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อับแสง และจุดอับสายตา	0.0	0.0	19.1	52.6	28.3	4.09	81.8	0.68	มาก
(5) มาตรการการรับมือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน/ อุบัติเหตุ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า	0.0	0.0	19.2	54.4	26.4	4.07	81.4	0.67	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						4.12	82.3	0.67	มาก



รูปที่ 3-10 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจ  
ต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

(1) สถานีและพื้นที่โดยรอบสถานีมีความสะอาด เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 58.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 28.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.9 ตามลำดับ

(2) การมีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ อาทิ ไม่เกิดกลิ่นอับไม่พึงประสงค์ และมีอุณหภูมิที่เหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 56.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 26.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 16.6 ตามลำดับ

(3) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการ อาทิ มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย มีเส้นทางกำหนดเขตความปลอดภัยบริเวณชานชาลา และการตรวจตราสัมภาระของผู้โดยสาร เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 48.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 34.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 16.6 ตามลำดับ

(4) การมีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรมและการโจรกรรม โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อับแสง และจุดอับสายตา เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 52.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 28.3 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.1 ตามลำดับ

(5) มาตรการการรับมือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน/อุบัติเหตุ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 54.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 26.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.2 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 4.12 คิดเป็นร้อยละ 82.3 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.67)

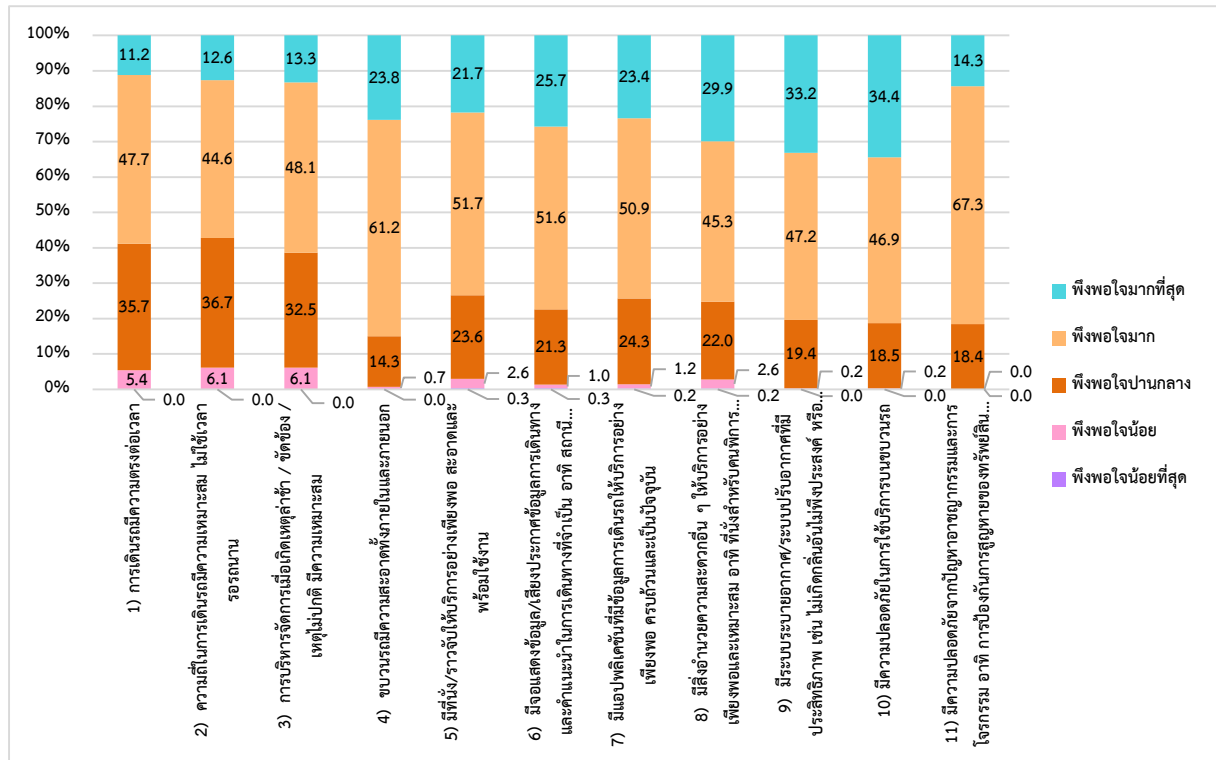


● ความพึงพอใจต่อการใช้บริการขบวนรถ

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อการใช้บริการขบวนรถ พบว่า มีระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-20 และรูปที่ 3-11 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-20 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ยคะแนน	ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
1) การเดินรถมีความตรงต่อเวลา	0.0	5.4	35.7	47.7	11.2	3.65	72.9	0.75	มาก
2) ความถี่ในการเดินรถมีความเหมาะสมไม่ใช้เวลารอรถนาน	0.0	6.1	36.7	44.6	12.6	3.64	72.7	0.78	มาก
3) การบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุล่าช้า / ชัดข้อง / เหตุไม่ปกติ มีความเหมาะสม	0.0	6.1	32.5	48.1	13.3	3.69	73.7	0.78	มาก
4) ขบวนรถมีความสะอาดทั้งภายในและภายนอก	0.0	0.7	14.3	61.2	23.8	4.08	81.6	0.64	มาก
5) มีที่นั่ง/ราวจับให้บริการอย่างเพียงพอสะอาดและพร้อมใช้งาน	0.3	2.6	23.6	51.7	21.7	3.92	78.3	0.76	มาก
6) มีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดือน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ	0.3	1.0	21.3	51.6	25.7	4.01	80.2	0.74	มาก
7) มีแอปพลิเคชันที่มีข้อมูลการเดินทางให้บริการอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเป็นปัจจุบัน	0.2	1.2	24.3	50.9	23.4	3.96	79.2	0.74	มาก
8) มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม อาทิ ที่นั่งสำหรับคนพิการผู้สูงอายุ และสตรีมีครรภ์ และที่จอดรถสำหรับผู้พิการ	0.2	2.6	22	45.3	29.9	4.02	80.4	0.80	มาก
9) มีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ เช่น ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ หรือมีอุณหภูมิที่เหมาะสม	0.0	0.2	19.4	47.2	33.2	4.13	82.7	0.72	มาก
10) มีความปลอดภัยในการใช้บริการบนขบวนรถ	0.0	0.2	18.5	46.9	34.4	4.16	83.1	0.72	มาก
11) มีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรมและการโจรกรรม อาทิ การป้องกันการสูญหายของทรัพย์สินของมีค่า การป้องกันการก่อเหตุไม่สงบบนขบวนรถ	0.0	0.0	18.4	67.3	14.3	3.96	79.2	0.57	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						3.93	78.6	0.73	มาก



รูปที่ 3-11 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจ  
ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

1) การเดินรถมีความตรงต่อเวลา เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 47.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 35.7 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 11.2 ตามลำดับ

2) ความถี่ในการเดินรถมีความเหมาะสม ไม่ใช่เวลารอรถนาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 44.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 36.7 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 12.6 ตามลำดับ

3) การบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุล่าช้า / ชัดข้อง / เหตุไม่ปกติ มีความเหมาะสมเป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 48.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 32.5 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.3 ตามลำดับ

4) ขบวนรถมีความสะอาดทั้งภายในและภายนอก เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 61.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 23.8 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 14.3 ตามลำดับ

5) การมีที่นั่ง/ราวจับให้บริการอย่างเพียงพอ สะอาดและพร้อมใช้งาน มีความเหมาะสมเป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 51.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 23.6 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 21.7 ตามลำดับ

6) การมีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเตือน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 51.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 25.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 21.3 ตามลำดับ

7) การมีแอปพลิเคชันที่มีข้อมูลการเดินทางให้บริการอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเป็นปัจจุบัน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 50.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 24.3 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 23.4 ตามลำดับ

8) การมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม อาทิ ที่นั่งสำหรับคนพิการผู้สูงอายุ และสตรีมีครรภ์ และที่จอดรถสำหรับผู้พิการ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 45.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 29.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 22.0 ตามลำดับ

9) การมีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ เช่น ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ หรือมีอุณหภูมิที่เหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 47.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 33.2 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.4 ตามลำดับ

10) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการบนขบวนรถ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 46.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 34.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 18.5 ตามลำดับ

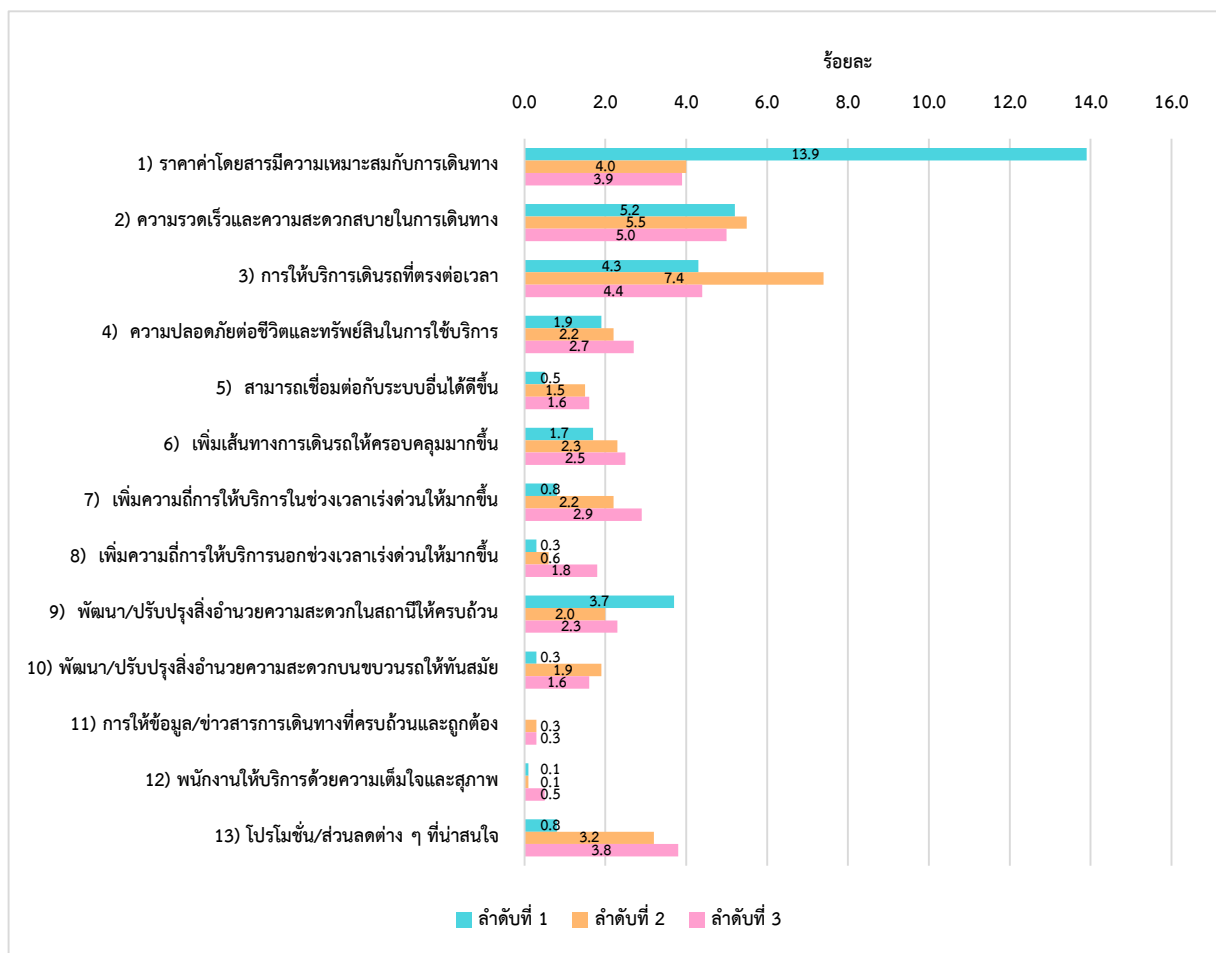
11) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการบนขบวนรถ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 67.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 18.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 14.3 ตามลำดับ

ตั้งสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการให้บริการขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.93 คิดเป็นร้อยละ 78.6 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.73)

นอกจากนี้ จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคาดหวังต่อการให้บริการและความพึงพอใจในด้านราคาค่าโดยสาร มีความเหมาะสมกับการเดินทางมากที่สุด ร้อยละ 53.6 รองลงมา คือ การให้บริการเดินรถที่ตรงต่อเวลา ร้อยละ 31.9 และ ความรวดเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 31.5 แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-21 และรูปที่ 3-12

**ตารางที่ 3-21 ความคาดหวังต่อการให้บริการและความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน**  
(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ความคาดหวังต่อการให้บริการ และความพึงพอใจ	ลำดับความสำคัญ (ร้อยละ)			รวมร้อยละ
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3	
1) ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับการเดินทาง	13.9	4.0	3.9	21.8
2) ความรวดเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทาง	5.2	5.5	5.0	15.6
3) การให้บริการเดินรถที่ตรงต่อเวลา	4.3	7.4	4.4	16.0
4) ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินในการใช้บริการ	1.9	2.2	2.7	6.8
5) สามารถเชื่อมต่อกับระบบอื่นได้ดีขึ้น	0.5	1.5	1.6	3.6
6) เพิ่มเส้นทางการเดินรถให้ครอบคลุมมากขึ้น	1.7	2.3	2.5	6.6
7) เพิ่มความถี่การให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนให้มากขึ้น	0.8	2.2	2.9	5.9
8) เพิ่มความถี่การให้บริการนอกช่วงเวลาเร่งด่วนให้มากขึ้น	0.3	0.6	1.8	2.8
9) พัฒนา/ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในสถานีให้ครบถ้วน	3.7	2.0	2.3	8.0
10) พัฒนา/ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบนขบวนรถให้ทันสมัย	0.3	1.9	1.6	3.8
11) การให้ข้อมูล/ข่าวสารการเดินทางที่ครบถ้วนและถูกต้อง	0.0	0.3	0.3	0.6
12) พนักงานให้บริการด้วยความเต็มใจและสุภาพ	0.1	0.1	0.5	0.8
13) โปรโมชัน/ส่วนลดต่าง ๆ ที่น่าสนใจ	0.8	3.2	3.8	7.8



**รูปที่ 3-12 ความคาดหวังต่อการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน**

(5) สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ต้องการให้โครงการฯ ควบคุมดูแลเป็นพิเศษเพื่อปรับปรุง  
การให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส

- ควรเพิ่มตู้ ATM ทั้งจำนวนและหลากหลายธนาคารมากขึ้น
- ควรปรับลดค่าโดยสารให้ถูกลง
- ควรปรับปรุงเวลาเดินรถให้ตรงต่อเวลามากขึ้น
- ควรเพิ่มขบวนรถให้มีความถี่มากขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลาเลิกงาน
- ควรขยายเวลาการให้บริการมากขึ้น เช่น ขยายขบวนวิ่งไปจนถึงเวลา 03.00 น.
- ควรปรับปรุงการให้บริการเดินรถให้มีความปลอดภัยมากขึ้น เช่น ลดการโคลงเคลงขณะเดินรถ
- ควรเพิ่มประเภทบัตรโดยสารหลายประเภท เช่น บัตรโดยสารแบบรายเดือน/รายปี, บัตรที่ใช้ร่วมกันได้

ระหว่าง MRT

- ควรเพิ่มโปรโมชันส่วนลดให้คนหันมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น
- ควรเพิ่มความถี่เที่ยววิ่งรถ เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารและร่นระยะเวลาคอยขบวนรถไฟฟ้า
- ควรอำนวยความสะดวกเรื่องห้องน้ำในสถานีแก่ผู้โดยสาร อาทิ ป้ายแสดงทิศทางการห้องน้ำ
- ควรเพิ่มร้านค้าบริเวณขึ้นสถานี
- ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่และกล้องวงจรปิดในเวลากลางคืน เพื่อความปลอดภัย
- ควรเพิ่มจำนวนที่นั่งภายในขบวนรถไฟฟ้า
- ควรปรับปรุงความสะอาดบริเวณสถานีให้มากขึ้น

3.2.5 ผลการติดตามตรวจสอบสุขภาพและสาธารณสุข

3.2.5.1 ผลตรวจสอบสุขภาพของพนักงาน

การรวบรวมข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน โดยดำเนินการปีละ 1 ครั้ง ซึ่งการตรวจสอบสุขภาพประจำปี ดำเนินการเมื่อวันที่ 8-10 มีนาคม , 20-24 มีนาคม และวันที่ 27-29 มีนาคม พ.ศ.2566 แสดงดัง  
ภาคผนวก ข-13

3.2.5.2 บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ

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

จากรายงานจำนวนการป่วยของผู้ป่วยนอก จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค (รง.504) โดยมีสรุปข้อมูลด้านสุขภาพ แสดงดังตารางที่ 3-22 ถึง ตารางที่ 3-23 และรูปที่ 3-13 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

1) ข้อมูลจากโรงพยาบาลโรงเรียนนายเรือ ปี พ.ศ. 2566 จำแนกตามกลุ่มผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน 8,029 ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคกล้ามเนื้อเนื้อผิดปกติ ไม่ระบุเฉพาะหลายบริเวณในร่างกายมากที่สุดเป็นอันดับแรก มีจำนวนผู้ป่วย 3,925 ราย อันดับสอง คือ โรคทางพันธุกรรม (ชุดหินปูน) มีจำนวนผู้ป่วย 750 ราย และอันดับสาม คือ โรคความดันโลหิตสูง มีจำนวนผู้ป่วย 695 ราย ตามลำดับ

2) โรงพยาบาลสมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **636,856** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 82,357 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 70,694 ราย และ**อันดับสาม** คือ โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ มีจำนวนผู้ป่วย 68,089 ราย ตามลำดับ

3) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลท้ายบ้าน ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **12,037** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปากมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 3,263 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 2,997 ราย และ**อันดับสาม** คือ โรคระบบหายใจ มีจำนวนผู้ป่วย 2,239 ราย ตามลำดับ

4) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลแพรกษา ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **17,286** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 3,869 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 3,196 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบหายใจ มีจำนวนผู้ป่วย 3,105 ราย ตามลำดับ

5) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลสำโรงเหนือ ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **11,688** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,681 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 2,678 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบหายใจ มีจำนวนผู้ป่วย 2,668 ราย ตามลำดับ

6) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางเมือง ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **10,400** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปากมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,685 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 2,492 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบหายใจ มีจำนวนผู้ป่วย 2,077 ราย ตามลำดับ

7) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางเมืองใหม่ ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **5,696** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบหายใจมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,870 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 1,134 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 1,029 ราย ตามลำดับ

8) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางโปรง ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **8,870** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบหายใจมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,963 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 1,656 ราย และ**อันดับสาม** โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 1,343 ราย ตามลำดับ

9) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลท้ายบ้านใหม่ ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **12,600** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบหายใจมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 3,331 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 2,325 ราย และ**อันดับสาม** โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 1,992 ราย ตามลำดับ

10) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางด้วน ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **6,607** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบหายใจมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,755 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 1,402 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 1,360 ราย ตามลำดับ



11) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเฉลิมพระเกียรติฯ บ้านคลองบางปีง ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **24,991** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 5,159 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 4,052 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 2,054 ราย ตามลำดับ

12) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเฉลิมพระเกียรติฯ สาขาวัดบางปีง ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **9,592** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบหายใจมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,103 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 3,145 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 2,054 ราย ตามลำดับ

13) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางปู ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **9,857** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 3,142 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 2,460 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบหัวใจ มีจำนวนผู้ป่วย 1,689 ราย ตามลำดับ

14) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบางปูใหม่ ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **8,597** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบหายใจมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,208 ราย **อันดับสอง** โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 1,848 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม มีจำนวนผู้ป่วย 1,248 ราย ตามลำดับ

15) สถานพยาบาลสถานีกาชาดที่ 5 สว่างคนิवास ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **7,265** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,565 ราย **อันดับสอง** โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 2,066 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม มีจำนวนผู้ป่วย 995 ราย ตามลำดับ

16) ศูนย์สุขภาพชุมชนนครทอง ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **4,474** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือด ที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,030 ราย **อันดับสอง** โรคระบบหัวใจ มีจำนวนผู้ป่วย 1,018 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม มีจำนวนผู้ป่วย 844 ราย ตามลำดับ

17) ศูนย์บริการสาธารณสุขเทศบาลนครสมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **4,825** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปากมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,343 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 1,131 ราย และ**อันดับสาม** โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 849 ราย ตามลำดับ

18) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลร่มโพธิ์ ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **5,220** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบหายใจมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,719 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 1,185 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 1,162 ราย ตามลำดับ

19) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลแพรกษาใหม่ (บ้านคลองเก่า) ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **7,965** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,141 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 1,965 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบหัวใจ มีจำนวนผู้ป่วย 1,592 ราย ตามลำดับ

20) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลพุทธรักษา ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **13,138** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบหายใจมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 3,715 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 2,417 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบไหลเวียนเลือด มีจำนวนผู้ป่วย 2,385 ราย ตามลำดับ

21) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลเทพารักษ์ ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **16,555** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 4,077 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 3,057 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 2,695 ราย ตามลำดับ

22) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบุญศิริ ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน **6,009** ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 1,843 ราย **อันดับสอง** คือ โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 1,205 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบหายใจ มีจำนวนผู้ป่วย 1,041 ราย ตามลำดับ

23) ศูนย์สุขภาพชุมชนเมืองปากน้ำ ปัจจุบันปิดบริการแล้ว

24) ศูนย์สุขภาพชุมชนเมือง โรงพยาบาลสมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยที่มาใช้บริการทั้งหมด จำนวน 5,517 ราย โดยมีการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบไหลเวียนเลือดมากที่สุดเป็น**อันดับแรก** มีจำนวนผู้ป่วย 2,265 ราย **อันดับสอง** คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม มีจำนวนผู้ป่วย 1,523 ราย และ**อันดับสาม** โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก มีจำนวนผู้ป่วย 676 ราย ตามลำดับ



รูปที่ 3-13 ที่ตั้งโรงพยาบาลและสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการ

ตารางที่ 3-22 สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มผู้ป่วยนอกตามกลุ่มโรค 10 อันดับแรก ของโรงพยาบาลและสถานบริการ  
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	รพ.โรงเรียนนายเรือ จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566
1	กล้ามเนื้อผิดปกติไม่ระบุเฉพาะหลายบริเวณในร่างกาย	3,925
2	ทันตกรรมอุดหินปูน	750
3	ความดันโลหิตสูง	695
4	ตรวจสุขภาพประจำปี	535
5	ไขมันในเลือดสูง	500
6	ปวดหลัง	521
7	ปวดไหล่	352
8	ระบบทางเดินหายใจส่วนบน	250
9	ทันตกรรมอุดฟัน	256
10	ทันตกรรมถอนฟัน	245
รวม		8,029

ที่มา : โรงพยาบาลโรงเรียนนายเรือ ,3 มีนาคม 2567

**ตารางที่ 3-23 สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ  
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2566**

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	รพ.สมุทรปราการ จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	รพ.สต.ท้ายบ้าน จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	รพ.สต.แพรกษา จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	36,310	90	229
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	39,340	12	52
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติเกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	5,582	4	8
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	70,694	1,947	2,854
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	26,353	66	476
6	โรคระบบประสาท	11,462	21	35
7	โรคตาบางส่วนประกอบของตา	31,958	265	396
8	โรคหูและปุ่มกกหู	10,143	29	78
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	82,357	2,997	3,869
10	โรคระบบหายใจ	66,449	2,239	3,105
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	52,192	3,263	3,196
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	14,862	307	408
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	60,890	290	740
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	68,089	38	242
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	5,811	0	12
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	2,688	0	2
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและโครโมโซมผิดปกติ	1,432	0	0
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	50,242	466	1,560
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0	0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	0	1	0
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	2	2	24
<b>รวม</b>		<b>636,856</b>	<b>12,037</b>	<b>17,286</b>

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ 5 มกราคม พ.ศ.2567

ตารางที่ 3-23 (ต่อ) สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ  
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	รพ.สต.ลำโพงเหนือ จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	รพ.สต.บางเมือง จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	รพ.สต.บางเมืองใหม่ จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	230	329	76
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	0	0	3
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติเกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	1	0	0
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	2,678	1,189	1,134
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	148	17	0
6	โรคระบบประสาท	17	37	16
7	โรคตาบางส่วนประกอบของตา	197	191	70
8	โรคหูและปุ่มกกหู	179	32	4
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	2,681	2,492	1,870
10	โรคระบบหายใจ	2,668	2,077	990
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	1,877	2,685	1,029
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	164	241	67
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	366	393	171
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	47	38	15
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	3	0	0
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	0	0	0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและโครโมโซมผิดปกติ	0	0	0
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	432	673	250
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0	0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	0	0	1
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	0	6	0
รวม		11,688	10,400	5,696

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ ,5 มกราคม พ.ศ.2567



ตารางที่ 3-23 (ต่อ) สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ  
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	รพ.สต.บางโปรง จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	รพ.สต.ท้ายบ้านใหม่ จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	รพ.สต.บางด้วน จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	135	135	50
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	3	6	7
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติเกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	0	1	0
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	1,343	1,992	890
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	20	193	4
6	โรคระบบประสาท	14	22	3
7	โรคตาบางส่วนประกอบของตา	266	411	118
8	โรคหูและปุ่มกกหู	131	78	9
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	1,656	2,325	1,360
10	โรคระบบหายใจ	2,963	3,331	1,755
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	696	1,948	1,402
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	159	627	86
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	595	816	345
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	88	88	45
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	0	0	0
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	0	0	0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและโครโมโซมผิดปกติ	0	0	0
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	801	622	533
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0	0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	0	0	0
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	0	5	0
รวม		8,870	12,600	6,607

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ , 5 มกราคม พ.ศ.2567

ตารางที่ 3-23 (ต่อ) สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ  
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	รพ.สต.เฉลิมพระ เกียรติฯ บ้านคลอง บางปีง จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	รพ.สต.เฉลิมพระ เกียรติฯ สาขาวัด บางปีง จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	รพ.สต.บางปู จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	745	102	40
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	301	4	14
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติ เกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	45	7	14
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	4,052	1,869	2,460
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	438	4	3
6	โรคระบบประสาท	549	48	15
7	โรคตาารวมส่วนประกอบของตา	572	184	131
8	โรคหูและปุ่มกกหู	135	18	19
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	5,159	2,103	3,142
10	โรคระบบหายใจ	3,537	2,222	1,689
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	3,698	2,054	1,568
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	572	70	52
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	3,469	337	241
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	385	36	18
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลัง คลอด	9	2	0
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	14	0	0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิด และโครโมโซมผิดปกติ	19	0	0
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการ การตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่ สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	1,285	531	450
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0	0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	1	0	0
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	6	1	1
รวม		24,991	9,592	9,857

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ , 5 มกราคม พ.ศ.2567

ตารางที่ 3-23 (ต่อ) สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ  
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	รพ.สต.บางปูใหม่ จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	สถานพยาบาล สถานีขาซัดที่ 5 สวางคนิวาส จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	ศูนย์สุขภาพชุมชน นครทอง จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	191	71	27
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	4	7	0
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติ เกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	3	7	0
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	1,235	2,066	718
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	60	11	0
6	โรคระบบประสาท	123	66	94
7	โรคตาารวมส่วนประกอบของตา	210	311	64
8	โรคหูและปุ่มกกหู	37	23	16
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	1,848	2,565	1,030
10	โรคระบบหายใจ	2,208	533	1,018
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	593	236	395
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	265	183	26
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	1,248	995	844
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	97	31	17
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะ หลังคลอด	2	1	1
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลัง คลอด)	0	0	0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่ กำเนิดและโครโมโซมผิดปกติ	0	7	0
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จาก การตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่ สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	473	147	223
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0	0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	0	1	0
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	0	4	1
รวม		8,597	7,265	4,474

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ , 5 มกราคม พ.ศ.2567

ตารางที่ 3-23 (ต่อ) สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ  
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	ศูนย์บริการ สาธารณสุขเทศบาล นครสมุทรปราการ จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	รพ.สต.ร่มโพธิ์ จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	รพ.สต.แพรกษาใหม่ (บ้านคลองเก่า) จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	32	15	87
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	27	3	52
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติ เกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	3	0	8
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	849	424	1,965
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	48	1	190
6	โรคระบบประสาท	43	13	42
7	โรคตาบางส่วนประกอบของตา	46	50	92
8	โรคหูและปุ่มกกหู	44	4	36
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	1,131	1,185	2,141
10	โรคระบบหายใจ	580	1,719	1,592
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	1,343	1,162	773
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	81	73	150
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	487	242	253
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	11	13	127
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะ หลังคลอด	0	0	8
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลัง คลอด)	0	0	0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่ กำเนิดและโครโมโซมผิดปกติ	0	0	0
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จาก การตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่ สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	99	316	449
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	0	0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	0	0	0
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	5	0	0
รวม		4,829	5,220	7,965

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ , 5 มกราคม พ.ศ.2567

ตารางที่ 3-23 (ต่อ) สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ  
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	รพ.สต.พุทธรักษา จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	รพ.สต.เทพารักษ์ จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	รพ.สต.บุญศิริ จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	65	146	25
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	1	9	0
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติเกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน	0	1	0
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม	0	2	0
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	1,279	488	378
6	โรคระบบประสาท	0	0	0
7	โรคตาบางส่วนประกอบของตา	0	0	0
8	โรคหูและปุ่มกกหู	5	0	0
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด	65	146	25
10	โรคระบบหายใจ	1	9	0
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	0	1	0
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	0	2	0
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	1,279	488	378
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	0	0	0
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	0	0	0
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)	5	0	0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและโครโมโซมผิดปกติ	65	146	25
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	1	9	0
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	0	1	0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา	0	2	0
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	1,279	488	378
รวม		13,138	16,555	6,009

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ , 5 มกราคม พ.ศ.2567

ตารางที่ 3-23 (ต่อ) สรุปข้อมูลแบบ รง.504 จำแนกตามกลุ่มสาเหตุการป่วย 21 กลุ่มโรค ของโรงพยาบาลและสถานบริการ  
สาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2566

ลำดับ	สาเหตุการป่วย (กลุ่มโรค)	ศูนย์สุขภาพชุมชนเมือง ปากน้ำ จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566	ศูนย์สุขภาพชุมชนเมือง โรงพยาบาล สมุทรปราการ จำนวน (ราย) ปี พ.ศ.2566
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	ปิดบริการแล้ว	51
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)		4
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือด และความผิดปกติ เกี่ยวกับภูมิคุ้มกัน		3
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม		1,523
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม		12
6	โรคระบบประสาท		42
7	โรคตาบางส่วนประกอบของตา		31
8	โรคหูและปุ่มกกหู		15
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด		2,265
10	โรคระบบหายใจ		409
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก		676
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง		53
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม		213
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ		15
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลัง คลอด		0
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วันหลังคลอด)		0
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิด และโครโมโซมผิดปกติ		0
18	อาการ, อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการ ตรวจทางคลินิกและทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถ จำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้		205
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา		0
20	อุบัติเหตุจากการขนส่งและผลที่ตามมา		0
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย		0
รวม		-	5,517

ที่มา : สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรปราการ , 5 มกราคม พ.ศ.2567

### 3.3 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 3.3.1 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

##### 1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

สำหรับในระยะก่อสร้างไม่มีผลการติดตามตรวจสอบเนื่องจากดัชนีการติดตามตรวจสอบแตกต่างกับระยะดำเนินการ โดยจะเปรียบเทียบเฉพาะผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการปี พ.ศ. 2565-2566 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ความเร็วและทิศทางลม และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) พบว่ามีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-24 ถึงตารางที่ 3-23 และรูปที่ 3-13 ถึงรูปที่ 3-16

##### 2) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการปี พ.ศ. 2566 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L<sub>Aeq</sub> 24 hours) ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>Amax</sub>) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L<sub>A90</sub>) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L<sub>Adn</sub>) มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมาและอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L<sub>Aeq</sub> 24 hours) สก.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ และโรงเรียนพศุภวิทยา ในระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2560-2561 และ สก.สำโรงเหนือ บริเวณใต้สถานีบีทีเอส (E15) ในระยะดำเนินการปี พ.ศ. 2566 แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-26 และรูปที่ 3-18 ถึง รูปที่ 3-21

##### 3) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ในปีผ่านมาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการปี พ.ศ. 2565 และปี พ.ศ. 2566 ประกอบด้วย ความเป็นกรด-ด่าง (pH) บีโอดี (BOD) ปริมาณสารแขวนลอย (SS) ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด (TDS) ปริมาณตะกอนหนัก (Settleable Solid) ซัลไฟด์ (Sulphide) ปริมาณรวมทั้งหมดของไนโตรเจน (TKN) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) และปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548 (เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข) พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนด ยกเว้น ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ปี พ.ศ. 2566 ที่มีค่าเกินมาตรฐานกำหนด อาจมีสาเหตุมาจากการสะสมของปริมาณอินทรีย์สารในบ่อพักน้ำทิ้งที่มีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ความเข้มข้นของปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมดในช่วงที่ทำการติดตามตรวจสอบมีค่าสูง โครงการควรพิจารณาปรับเพิ่มความถี่ในการตรวจสอบตะกอนในบ่อพักน้ำทิ้งและการทำความสะอาดบริเวณบ่อพักน้ำทิ้ง เพื่อลดการสะสมของปริมาณอินทรีย์สารในบ่อพักน้ำทิ้ง สำหรับปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB) ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-27



**ตารางที่ 3-24 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว  
ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565-2566**

จุดติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		1 ชม.	8 ชม.			
สภ.สำโรงเหนือ	4-9 มิ.ย. 65	1.02-2.75	1.49-2.55	0.0078-0.0205	0.6-2.2	S
	30 พ.ย.-5 ธ.ค.65	0.97-2.31	1.24-2.24	0.0091-0.0205	0.7-2.3	ENE
	14-19 ต.ค. 66	1.38-2.11	1.56-2.04	0.0111-0.0221	0.5-1.9	W
หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์	4-9 มิ.ย. 65	1.57-3.02	1.89-2.91	0.0151-0.0284	0.5-2.2	S
	30 พ.ย.-5 ธ.ค.65	0.96-2.37	1.06-2.30	0.0076-0.0179	0.7-2.4	N
	14-19 ต.ค. 66	1.47-2.23	1.19-2.06	0.0121-0.0237	0.7-1.9	WSW และ NW
โรงเรียนนพคุณวิทยา	8-13 มิ.ย. 65	0.97-2.61	1.46-2.29	0.0088-0.0188	0.4-2.2	SSW
	30 พ.ย.-5 ธ.ค.65	0.61-2.19	0.95-1.96	0.0091-0.0166	0.6-2.3	NE
	14-19 ต.ค. 66	1.33-2.22	1.50-2.07	0.0125-0.0231	0.5-1.9	WNW และ NW
หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์	4-9 มิ.ย. 65	0.81-1.86	0.88-1.76	0.0079-0.0149	0.6-2.2	SSE
	30 พ.ย.-5 ธ.ค.65	0.56-0.97	0.62-0.92	0.0065-0.0149	0.7-2.3	NE และ NNE
	14-19 ต.ค. 66	1.23-1.97	1.39-1.86	0.0095-0.0240	0.5-1.9	W
วัดโคศคาราม	4-9 มิ.ย. 65	0.81-1.85	0.88-1.76	0.0079-0.0144	0.5-2.2	SSE
	30 พ.ย.-5 ธ.ค.65	0.60-0.97	0.68-0.95	0.0065-0.0154	0.7-2.3	NNE
	14-19 ต.ค. 66	1.13-1.93	1.28-1.80	0.0088-0.0223	0.5-1.9	NW
มาตรฐาน		$\leq 30.0^{1/}$	$\leq 9.0^{1/}$	$\leq 0.17^{2/}$	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	

หมายเหตุ : <sup>1/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม 2538

<sup>2/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

**ตารางที่ 3-25 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ปี พ.ศ. 2565-2566**

จุดติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ <sup>1/</sup>
		ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)	4-9 มิ.ย. 65	0.021-0.043
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	0.024-0.041
	14-19 ต.ค. 66	0.023-0.036
มาตรฐาน <sup>2/</sup>		≤ 0.12
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร

หมายเหตุ: <sup>1/</sup> คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส

<sup>2/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป  
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

### ตารางที่ 3-26 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

#### ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-2566

จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Aeq</sub> 24 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Adn</sub>
สภ.ลำโพงเหนือ	18-23 มี.ค. 60**	-	67.7-68.9	79.3-97.6	56.5-65.8	73.5-74.7
	10-15 มิ.ย. 60**	-	68.2-69.6	80.0-94.4	58.3-66.9	73.9-76.0
	9-14 ก.ย. 60**	-	69.1-69.7	69.4-80.6	54.4-67.2	74.6-75.4
	10-15 ธ.ค. 60**	-	69-2-70.9*	82.7-105.7	59.1-68.1	75.1-77.2
	3-8 มี.ค. 61**	-	69.6-70.7*	83.7-97.6	56.5-67.8	75.4-76.5
	2-7 มิ.ย. 61**	-	70.4*-71.3*	82.5-100.9	56.4-70.3	76.0-76.7
	8-13 ก.ย. 61**	-	70.1*-71.7*	84.7-106.9	57.4-69.7	76.2-76.5
	2-7 ธ.ค. 61**	-	69.5-70.4*	81.7-99.6	57.1-67.4	75.5-75.8
	4-9 มิ.ย. 65***	63.6-72.3	68.7-69.1	80.3-98.4	53.3-66.6	73.7-74.5
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65***	62.2-73.2	67.4-67.8	80.0-96.2	53.5-66.9	72.3-73.0
	14-19 ต.ค. 66***	65.4-74.3	69.6-70.4*	80.7-98.9	55.1-67.8	74.9-75.9
หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์	18-23 มี.ค. 60**	-	72.1*-73.5*	83.6-105.1	51.8-70.2	77.4-80.2
	10-15 มิ.ย. 60**	-	72.7*-74.3*	81.3-101.2	54.4-71.3	78.0-81.5
	9-14 ก.ย. 60**	-	75.7*-76.8*	80.2-93.2	56.2-78.1	80.2-82.0
	10-15 ธ.ค. 60**	-	72.6*-74.6*	82.8-105.3	54.2-72.3	77.6-78.2
	3-8 มี.ค. 61**	-	73.4*-74.1*	45.1-98.9	54.3-72.0	78.5-78.9
	2-7 มิ.ย. 61**	-	72.4*-72.7*	84.4-102.1	51.8-73.0	77.8-78.1
	8-13 ก.ย. 61**	-	70.7*-72.1*	80.7-101.9	51.3-71.6	74.4-77.8
	2-7 ธ.ค. 61**	-	70.6*-71.4*	82.6-104.5	48.5-68.8	75.9-77.1
	4-9 มิ.ย. 65***	57.8-70.4	66.0-68.2	71.3-92.0	47.1-66.3	70.0-74.7
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65***	54.0-66.3	60.3-61.9	67.0-89.7	47.9-61.5	64.6-66.8
	14-19 ต.ค. 66***	61.3-72.0	67.6-69.4	79.5-91.9	52.6-67.5	72.3-74.8
โรงเรียนพคนวิทยา	18-23 มี.ค. 60**	-	68.5-70.2*	82.7-101.6	59.4-66.9	74.6-75.7
	10-15 มิ.ย. 60**	-	65.1-67.1	77.4-102.2	52.9-64.9	70.6-72.7
	9-14 ก.ย. 60**	-	68.3-69.4	79.6-101.1	56.4-67.5	73.7-74.5
	10-15 ธ.ค. 60**	-	68.6-70.8*	78.0-101.9	58.1-68.7	74.3-76.3
	3-8 มี.ค. 61**	-	68.6-70.2*	81.1-101.8	58.6-68.9	74.0-75.3
	2-7 มิ.ย. 61**	-	67.4-68.5	79.5-99.3	56.4-66.9	72.4-73.6
	8-13 ก.ย. 61**	-	67.8-69.5	79.6-106.4	61.0-69.8	73.6-75.1
	2-7 ธ.ค. 61**	-	68.3-69.7	81.0-101.2	54.3-67.8	73.6-75.5
	8-13 มิ.ย. 65***	57.8-70.4	68.3-68.8	78.3-101.7	47.1-66.3	70.0-74.7
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65***	62.7-71.8	69.0-69.9	80.2-95.7	47.3-68.1	74.0-75.3
	14-19 ต.ค. 66***	63.8-71.9	68.5-69.8	77.2-104.8	57.2-67.7	73.5-74.9
มาตรฐาน <sup>1</sup>		-	≤ 70	≤ 115	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: <sup>1/</sup> 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  
\* ผลการติดตามตรวจสอบมีค่าเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด  
\*\* ผลการติดตามตรวจสอบในช่วงระยะก่อสร้าง  
\*\*\* ผลการติดตามตรวจสอบในช่วงระยะดำเนินการ

ตารางที่ 3-26 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2566

จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Aeq</sub> 24 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Adn</sub>
หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์	18-23 มี.ค. 60**	-	52.7-58.2	54.9-95.5	38.8-48.2	58.1-68.2
	10-15 มิ.ย. 60**	-	55.4-62.2	66.8-98.5	41.0-64.1	61.9-64.1
	9-14 ก.ย. 60**	-	51.6-57.2	63.4-93.3	38.0-51.3	59.3-61.0
	10-15 ธ.ค. 60**	-	55.6-59.4	63.1-99.2	38.6-54.1	60.2-63.7
	3-8 มี.ค. 61**	-	55.1-57.0	63.8-97.2	39.7-52.7	59.9-62.0
	2-7 มิ.ย. 61**	-	53.9-59.2	64.0-99.7	39.0-53.9	59.6-62.2
	8-13 ก.ย. 61**	-	53.6-56.5	62.9-92.5	37.3-49.3	59.0-61.0
	2-7 ธ.ค. 61**	-	53.9-61.0	62.2-104.5	36.7-47.5	58.2-63.2
	4-9 มิ.ย. 65***	43.2-58.9	51.9-52.7	63.0-88.8	36.6-46.0	56.7-59.9
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65***	48.3-61.6	56.4-57.6	70.2-87.0	41.1-50.7	61.0-62.7
	14-19 ต.ค. 66***	39.3-63.3	50.7-53.4	55.0-91.0	36.2-46.0	55.5-59.8
วัดอโศการาม	18-23 มี.ค. 60**	-	56.4-59.7	58.9-97.4	44.0-55.3	63.3-64.5
	10-15 มิ.ย. 60**	-	54.3-59.2	59.9-94.3	41.8-51.7	60.2-60.8
	9-14 ก.ย. 60**	-	53.5-57.9	58.3-92.8	42.5-51.9	60.8-64.2
	10-15 ธ.ค. 60**	-	57.0-61.7	64.2-93.8	42.3-50.0	60.8-69.6
	3-8 มี.ค. 61**	-	56.1-61.1	64.5-93.1	43.4-55.1	62.6-66.1
	2-7 มิ.ย. 61**	-	54.6-58.3	61.5-97.5	41.7-52.5	58.8-61.7
	8-13 ก.ย. 61**	-	54.5-57.3	63.5-105.2	43.4-56.2	58.6-63.7
	2-7 ธ.ค. 61**	-	54.3-59.8	62.4-93.8	41.5-49.4	59.3-62.5
	4-9 มิ.ย. 65***	43.4-58.8	52.9-55.0	60.7-89.7	37.6-50.2	58.9-60.4
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65***	50.0-59.0	55.0-56.5	64.0-82.7	46.8-52.6	61.1-62.3
	14-19 ต.ค. 66***	39.1-65.0	52.7-56.2	56.6-96.8	35.1-45.1	57.5-63.1
บริเวณใต้สถานีบีทีเอส สำโรง (E15)	4-9 มิ.ย. 65***	63.3-72.3	68.7-69.1	80.3-96.7	53.3-66.4	73.7-74.5
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65***	62.5-70.3	68.1-68.3	80.2-98.8	52.9-65.8	73.1-73.9
	14-19 ต.ค. 66***	64.1-74.3	69.8-71.1*	79.9-102.5	57.1-69.3	74.8-76.6
มาตรฐาน <sup>1</sup>		-	≤ 70	≤ 115	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: <sup>1/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540)

ประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540

\* ผลการตรวจวัดมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ

\*\*\* ผลการติดตามตรวจสอบในช่วงระยะก่อสร้าง

\*\*\* ผลการติดตามตรวจสอบในช่วงระยะดำเนินการ

ตารางที่ 3-27 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2565-2566

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ								ค่ามาตรฐาน <sup>1/</sup>
			16 มิ.ย. 65	22 ก.ค. 65	16 ส.ค. 65	13 ก.ย. 65	11 ต.ค. 65	15 พ.ย. 65	14 ธ.ค. 65	20 ต.ต. 66	
บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อย สู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	8.3	8.2	7.5	8.6	8.7	8.4	7.7	8.8	5.0-9.0
	บีโอดี	มิลลิกรัมต่อลิตร	2.5	3.8	ตรวจไม่พบ	5.3	4.0	4.6	5.2	5.9	≤30
	ซีลไฟต์	มิลลิกรัมต่อลิตร	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	≤1.0
	ปริมาณรวมทั้งหมดของไนโตรเจน	มิลลิกรัมต่อลิตร	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	≤35
	ปริมาณสารแขวนลอย	มิลลิกรัมต่อลิตร	19.8	14.1	29.7	13.6	21.1	19.9	25.6	20.2	≤40
	ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด	มิลลิกรัมต่อลิตร	994 <sup>3/</sup>	436 <sup>3/</sup>	702 <sup>3/</sup>	452 <sup>3/</sup>	352 <sup>3/</sup>	1,367 <sup>3/</sup>	1,317 <sup>3/</sup>	1,004 <sup>4/*</sup>	- <sup>2/</sup>
	ปริมาณตะกอนหนัก	มิลลิกรัมต่อลิตร	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	≤0.5
	น้ำมันและไขมัน	มิลลิกรัมต่อลิตร	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	≤20
	ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรีย ทั้งหมด	เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร	21	1,300	21,000	110	13,000	1,700	330	33	-

หมายเหตุ :

<sup>1/</sup> ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548 (เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข)

<sup>2/</sup> ต้องมีค่าเพิ่มขึ้นจากปริมาณสารละลายในน้ำใช้ตามปกติไม่เกิน 500 มิลลิกรัมต่อลิตร

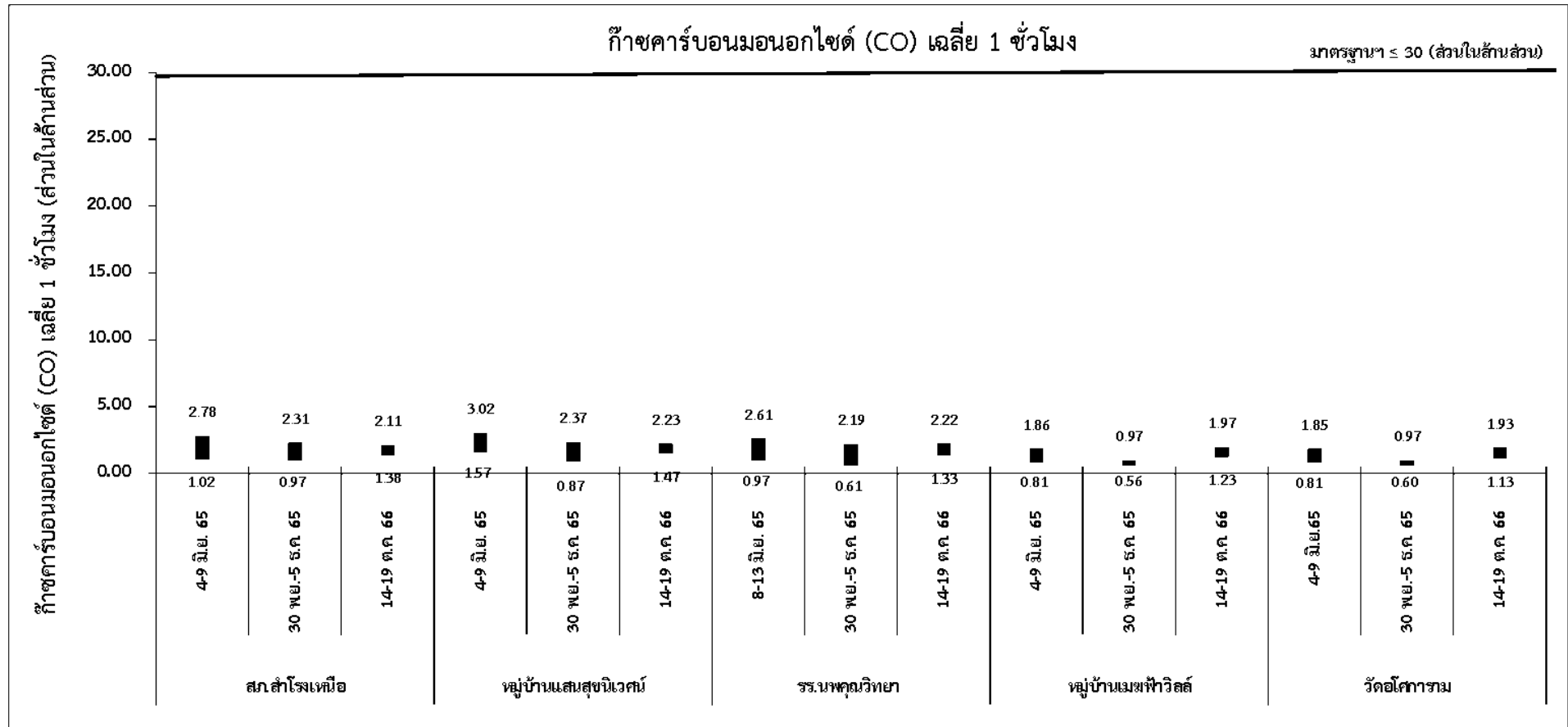
<sup>3/</sup> ในปี พ.ศ. 2565 ปริมาณสารละลายในน้ำใช้ตามปกติมีค่าเท่ากับ 1,000 มิลลิกรัมต่อลิตร  
(มาตรฐานคุณภาพน้ำประปาของการประปานครหลวงได้กำหนดค่าของแข็งละลายทั้งหมดที่เหลือจากการระเหยเท่ากับ 1,000 มิลลิกรัมต่อลิตร)

<sup>4/</sup> ในปี พ.ศ. 2566 ปริมาณสารละลายในน้ำใช้ตามปกติมีค่าเท่ากับ 153 มิลลิกรัมต่อลิตร (จากการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำประปาบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเมื่อวันที่ 20 ตุลาคม 2566)

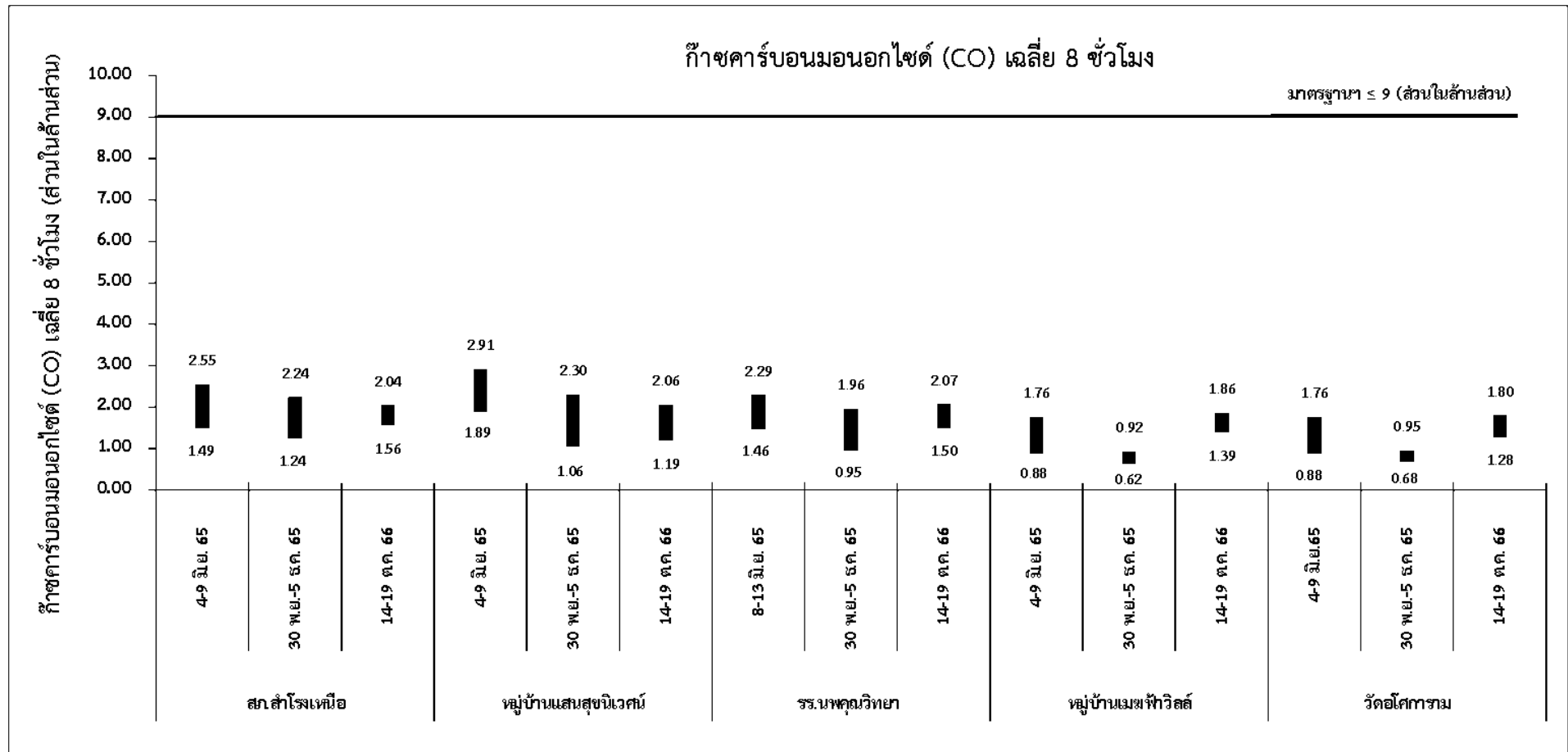
<LOQ : Limit of Quantitation (ที่เคเอ็น ≥ 1.5 และ <5.0 มิลลิกรัมต่อลิตร)

ขีดจำกัดต่ำสุดของการตรวจวัด (น้ำมันและไขมัน <3 มิลลิกรัมต่อลิตร)

\* ค่าเกินมาตรฐาน

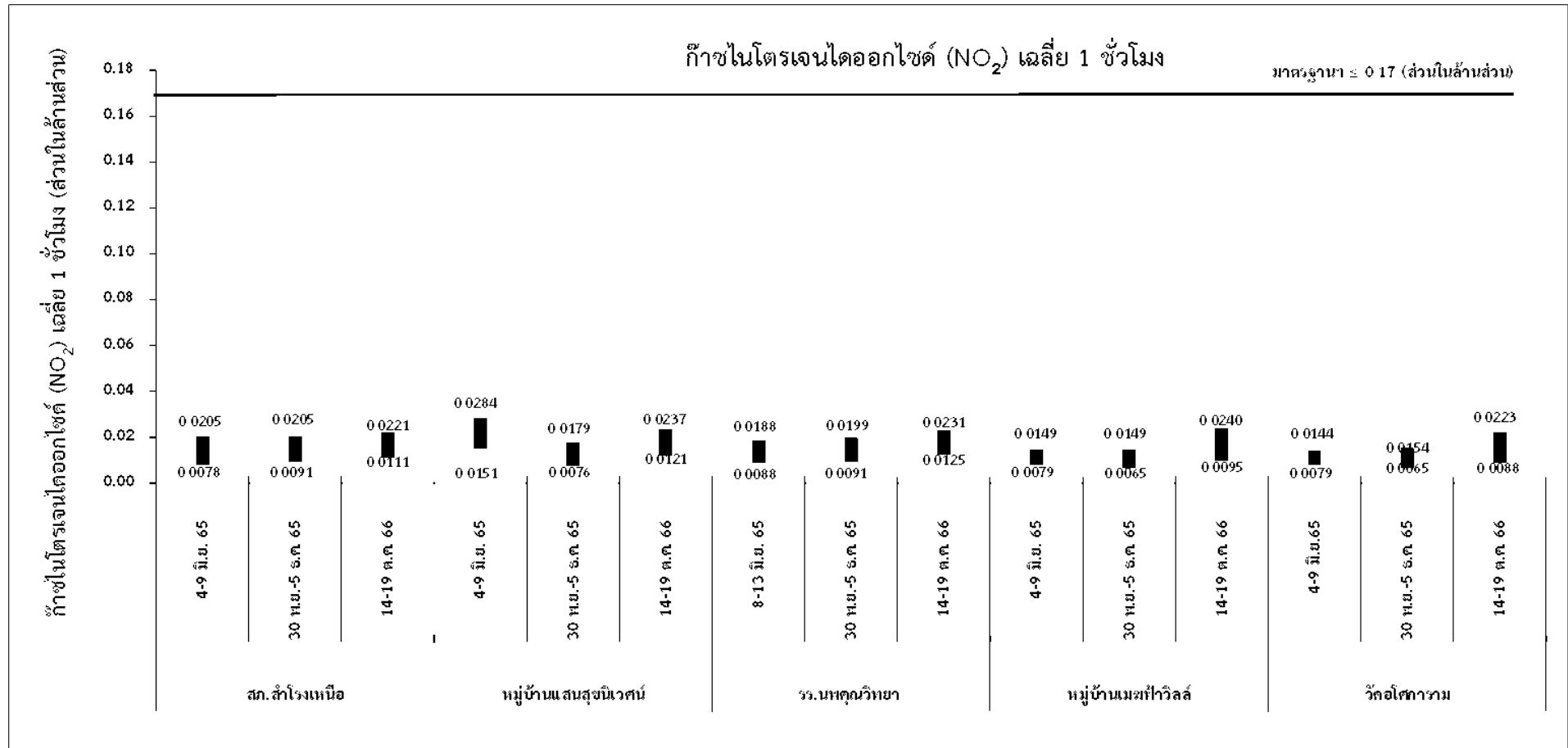


รูปที่ 3-14 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2566

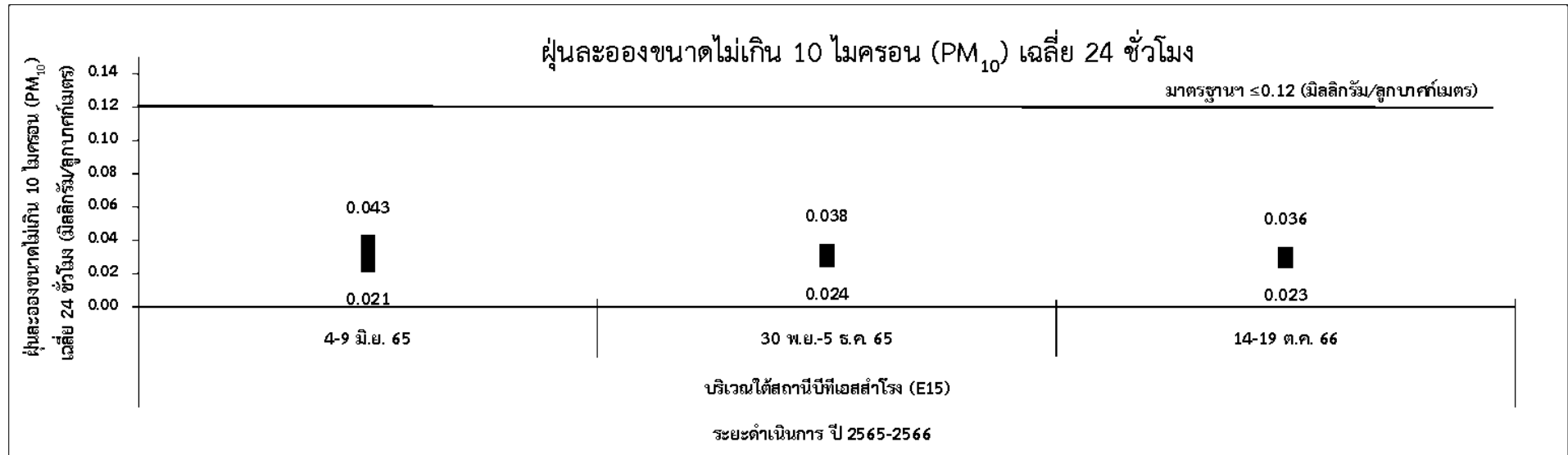


รูปที่ 3-15 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-พ.ศ. 2566

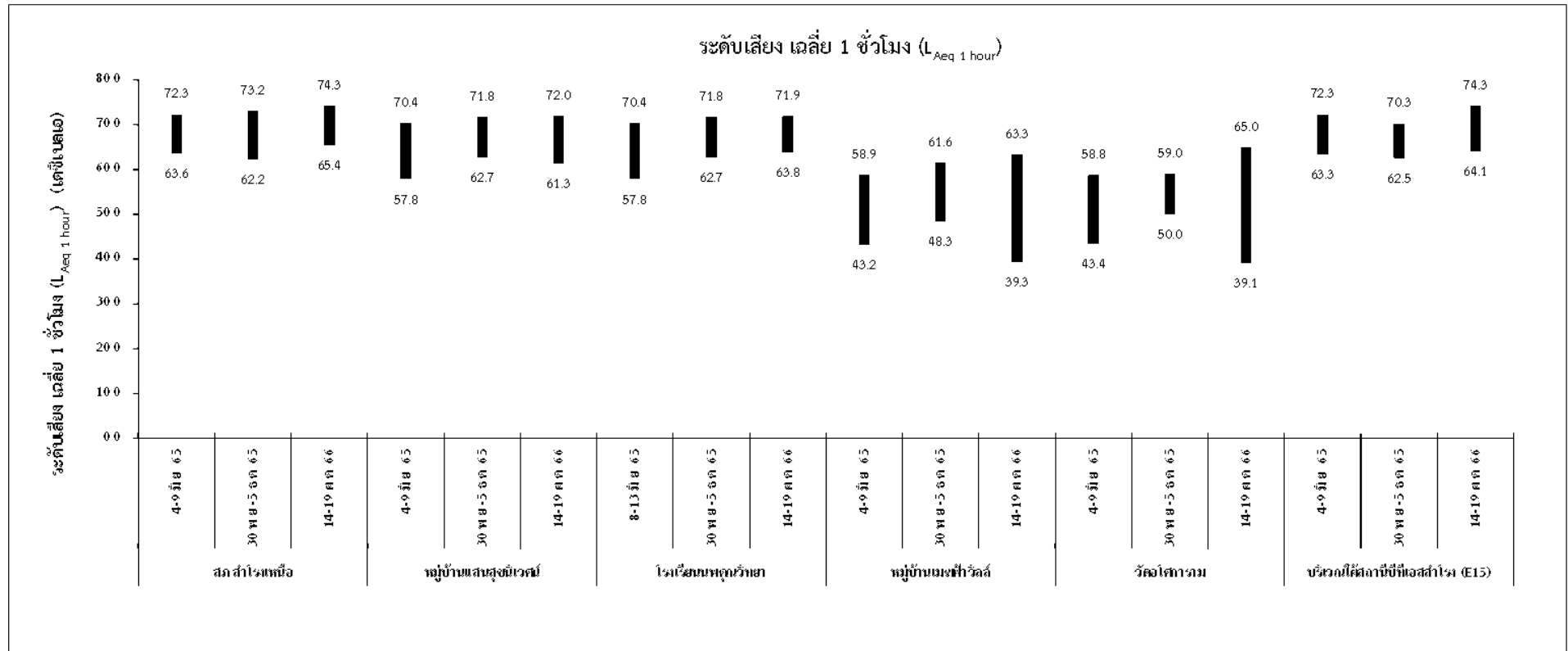




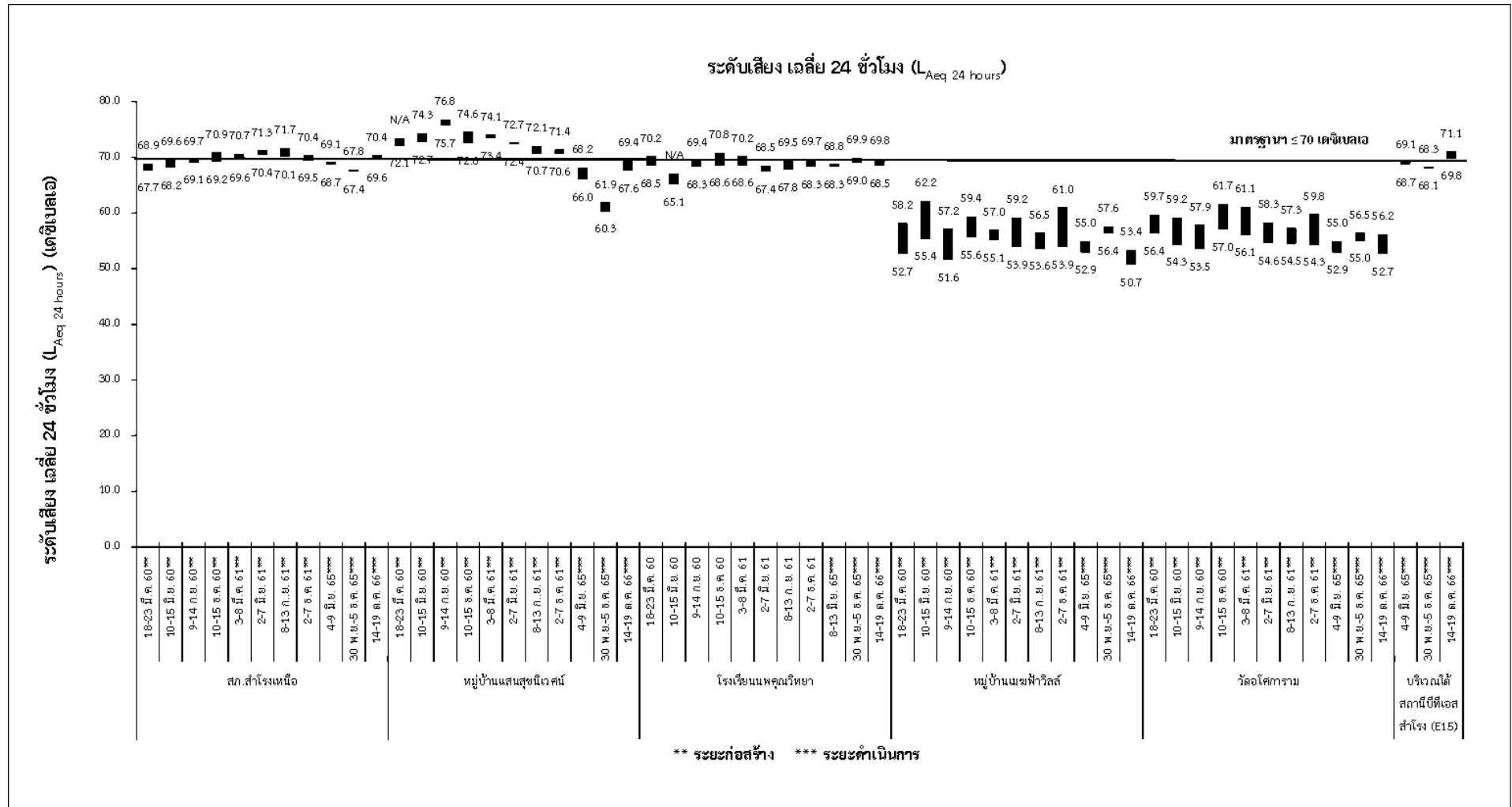
รูปที่ 3-16 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565- 2566



รูปที่ 3-17 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>)  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2566

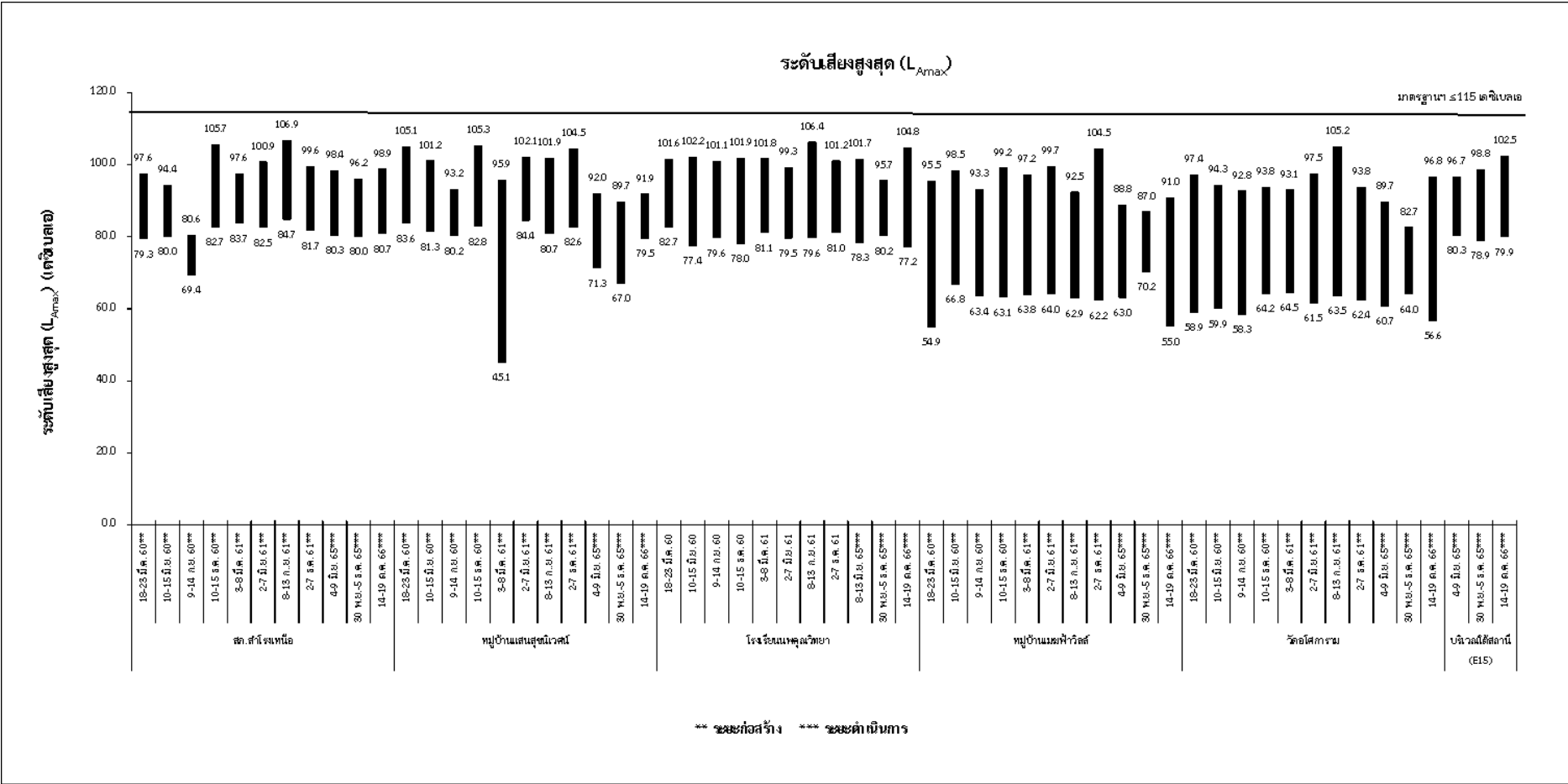


รูปที่ 3-18 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ )  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2566

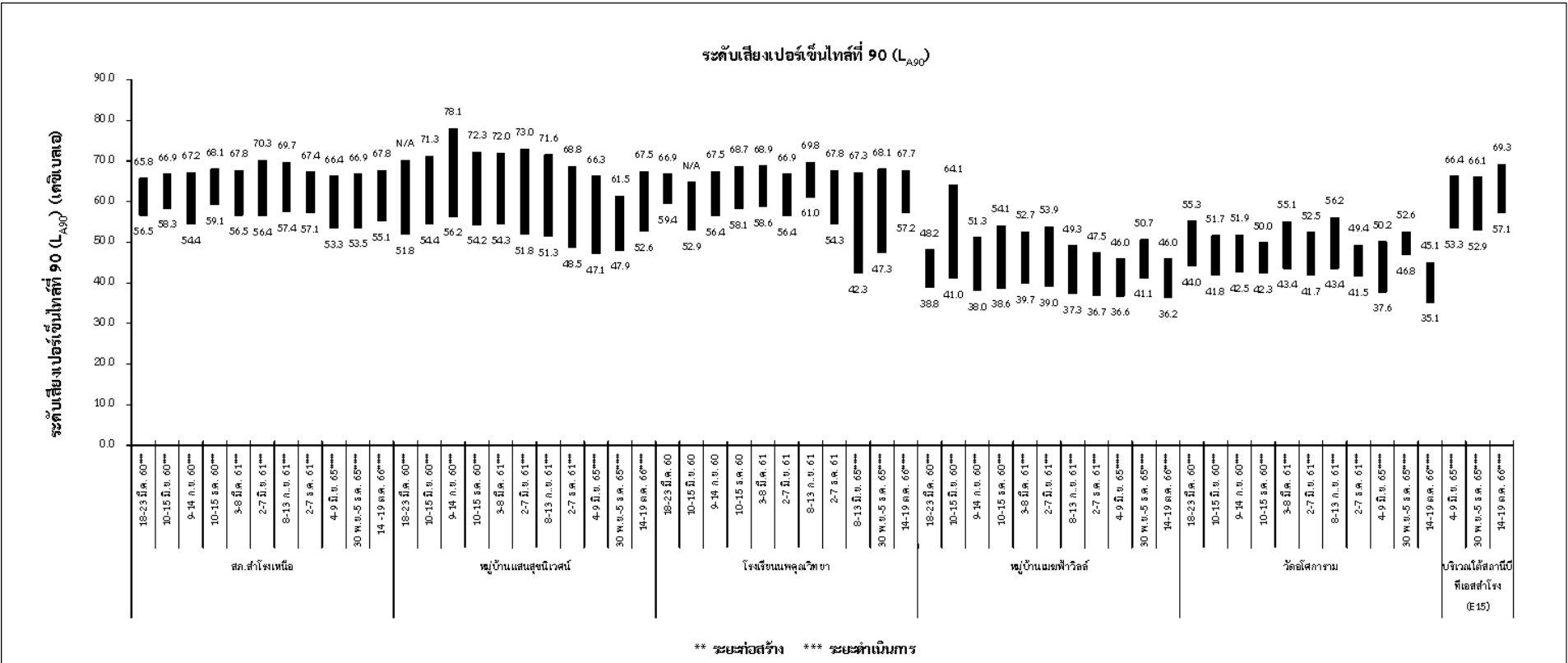


รูปที่ 3-19 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq}$  24 hours)

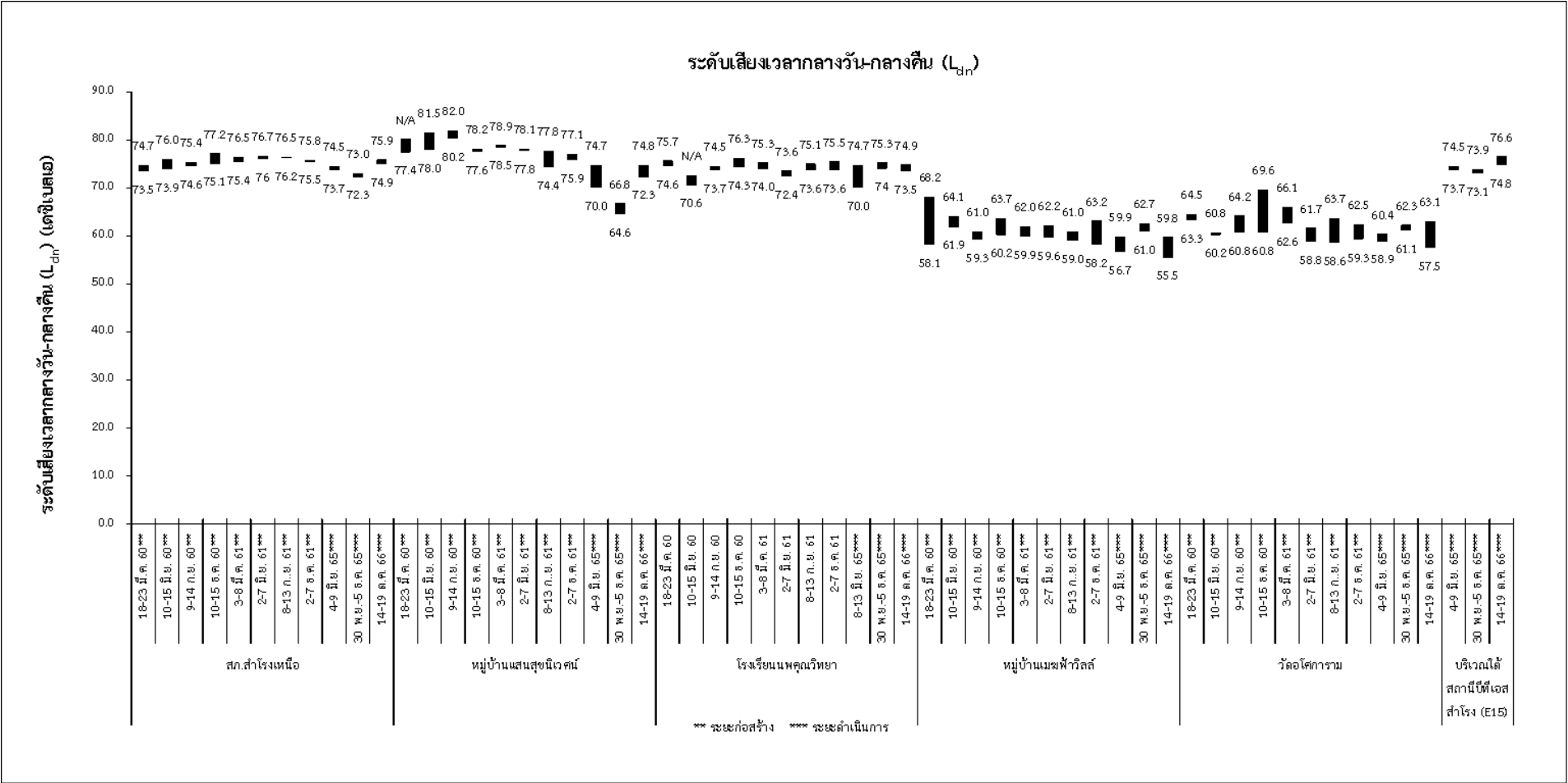
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-20 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ )  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2566

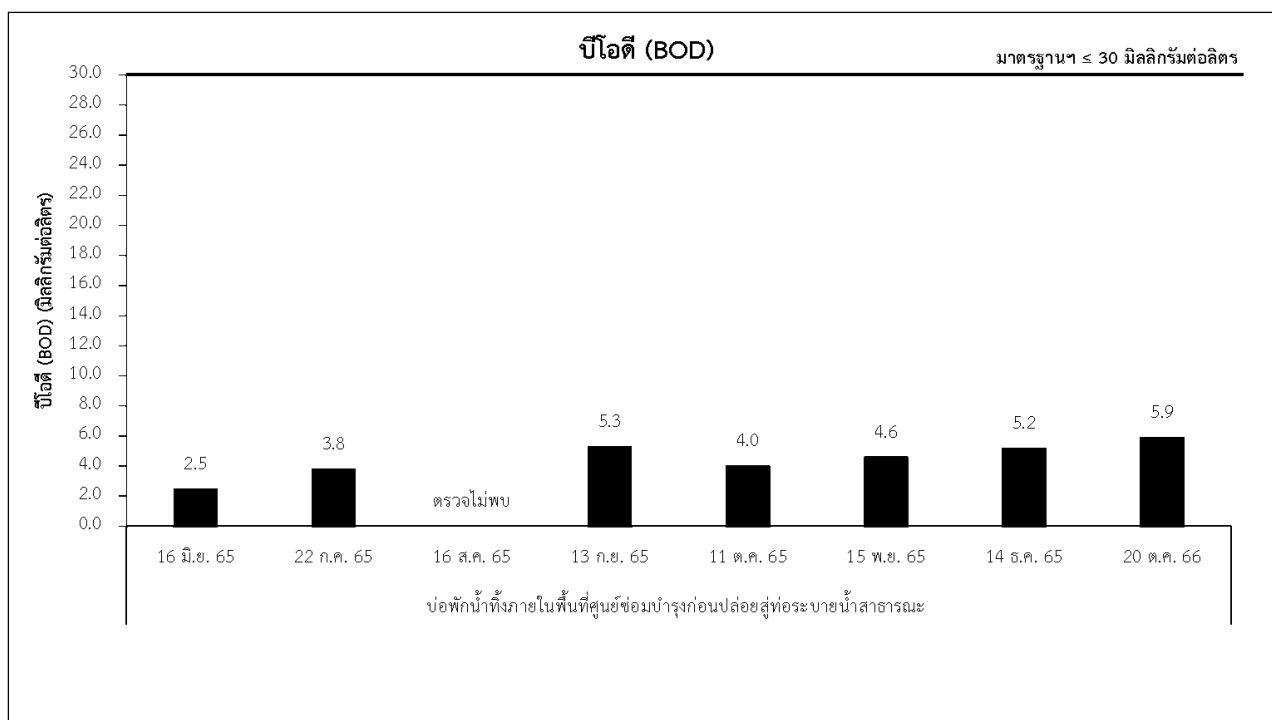
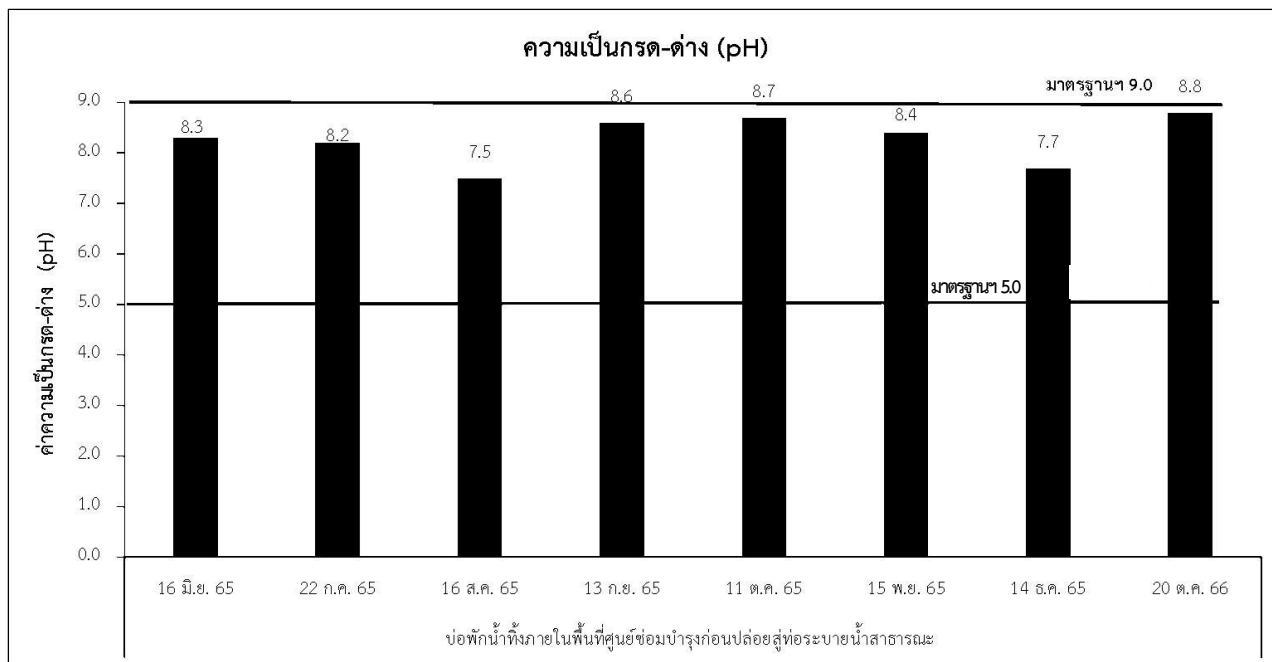


รูปที่ 3-21 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90 ( $L_{A90}$ )  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2566

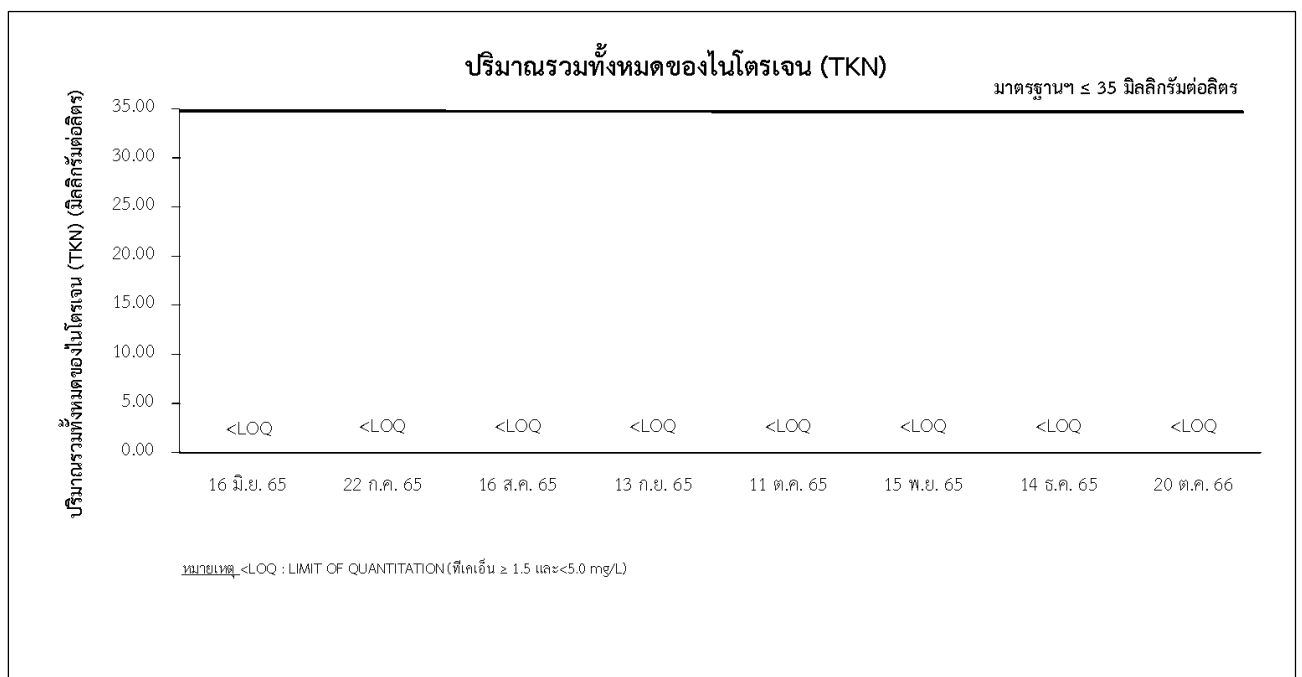
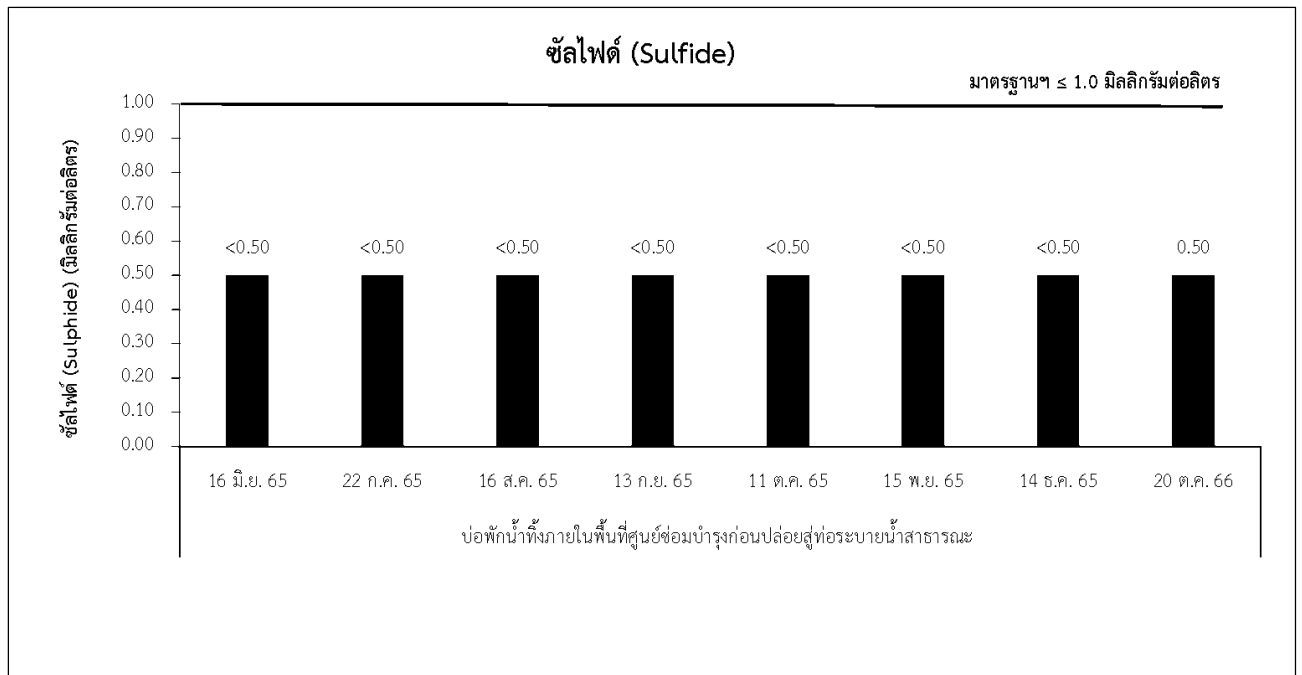


รูปที่ 3-22 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{dn}$ )  
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางซื่อ-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2566

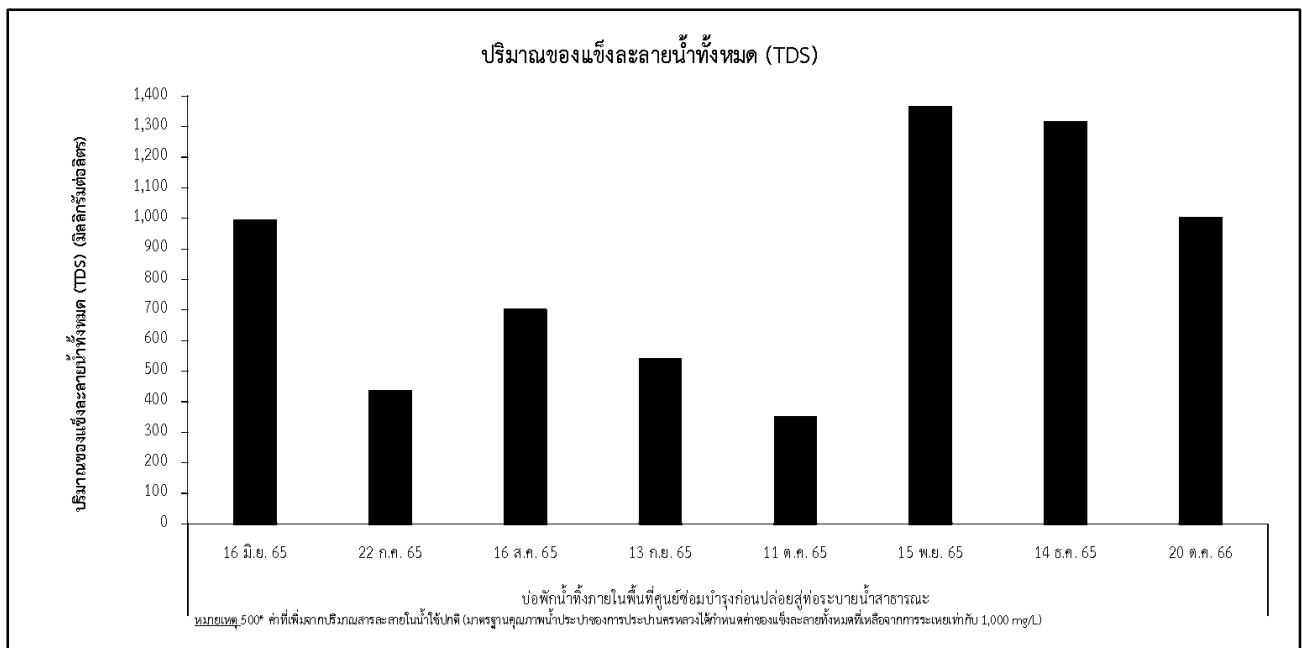
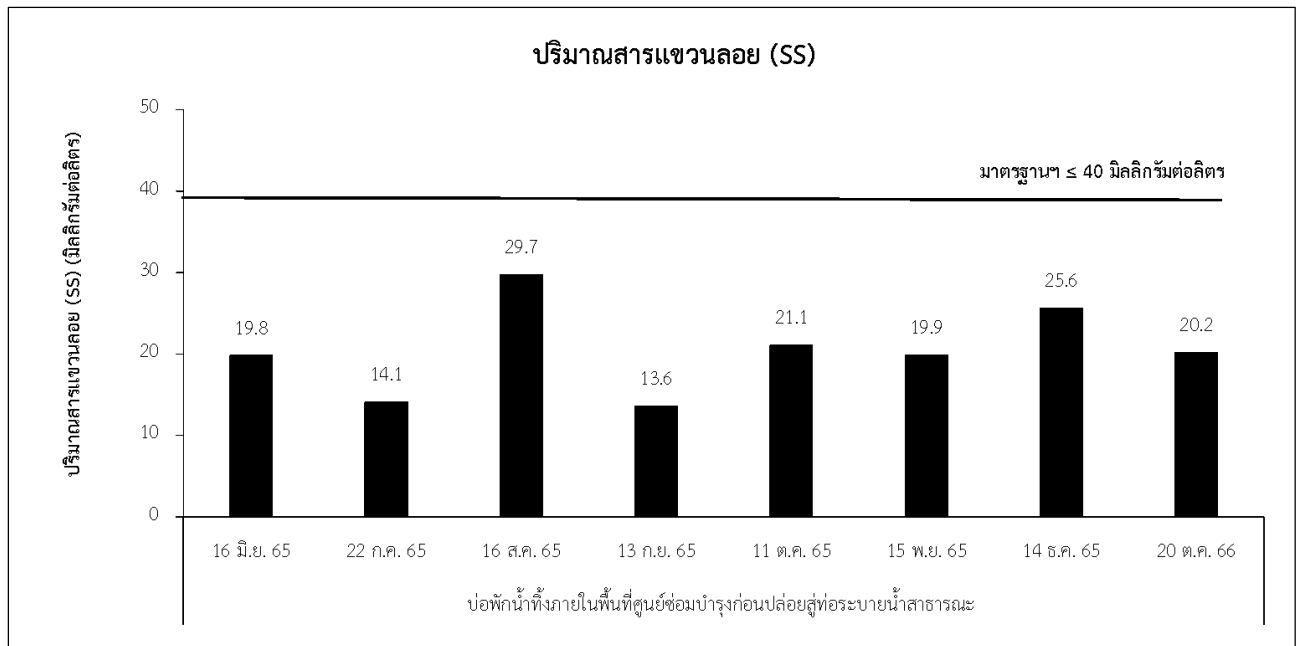




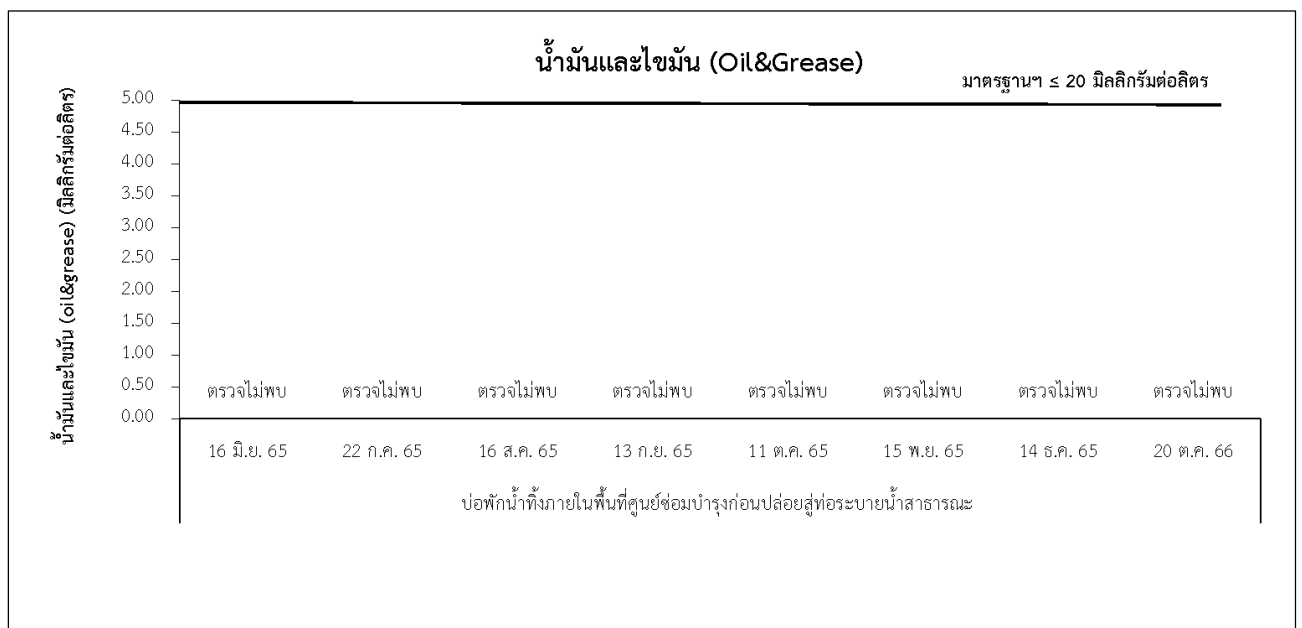
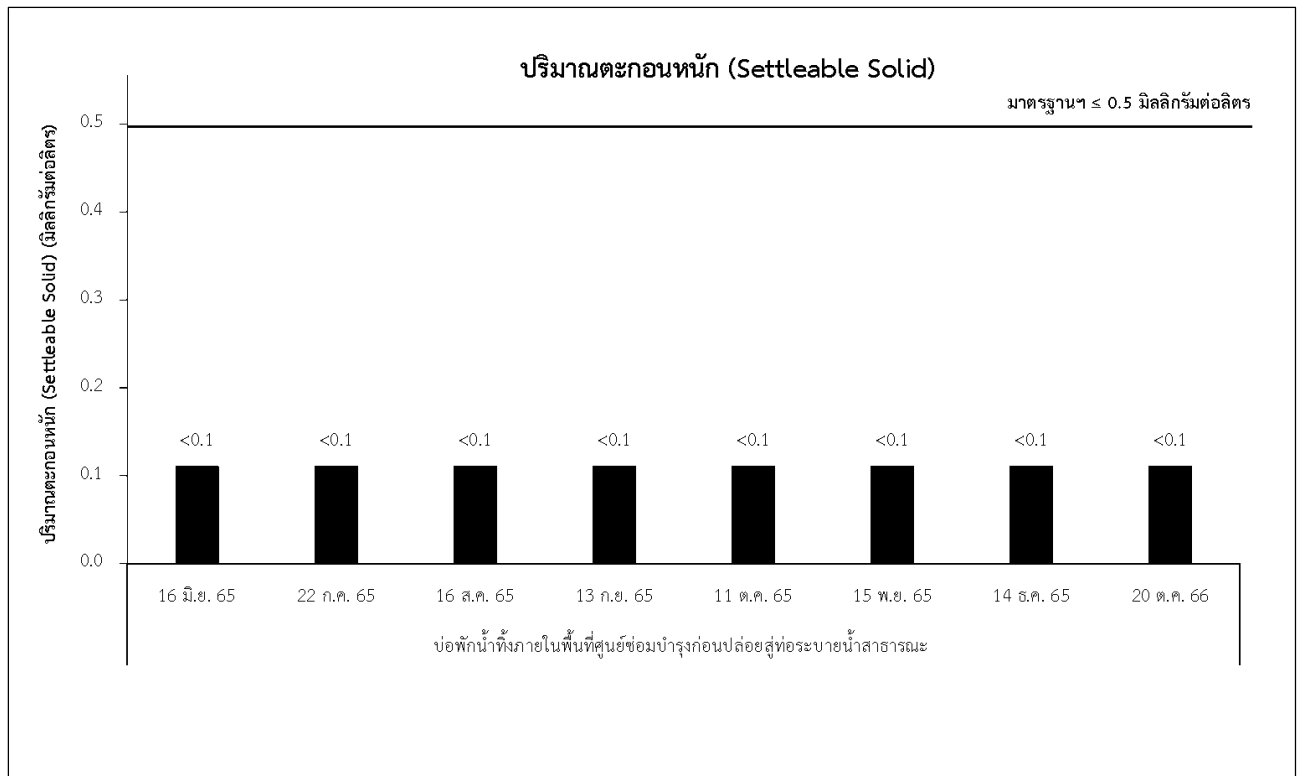
**รูปที่ 3-23 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง**  
**โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2566**



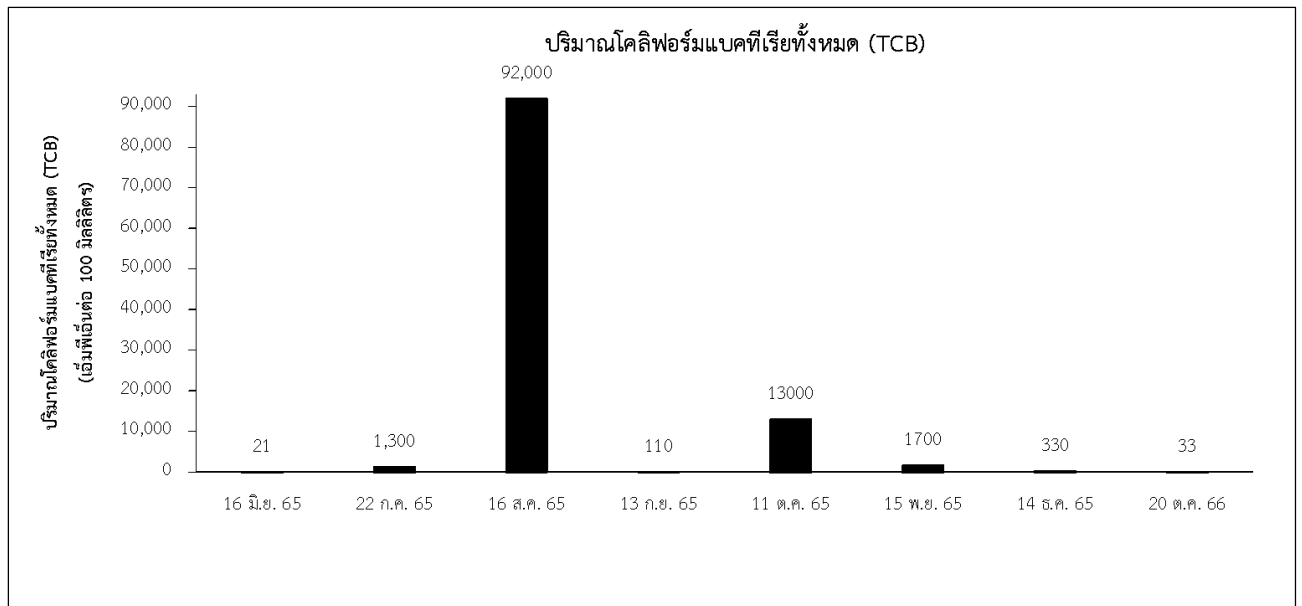
**รูปที่ 3-23 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2566**



**รูปที่ 3-23 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง**  
**โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2566**



**รูปที่ 3-23 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง**  
**โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2566**



**รูปที่ 3-23 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2566**

## บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน  
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



## บทที่ 4

### สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการเข้าดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยบริษัทที่ปรึกษาได้เข้าดำเนินการตรวจสอบการดำเนินงานของโครงการในระยะดำเนินการ พบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วนและเคร่งครัดทั้งในด้านทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต โดยได้สรุปผลไว้ในบทที่ 2

#### 4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 ประกอบด้วย ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป คุณภาพน้ำทิ้ง สภาพเศรษฐกิจ-สังคม และการประเมินผลกระทบทางสุขภาพและสาธารณสุข โดยสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 4-1

**ตารางที่ 4-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ**  
**โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	<p><u>จำนวน 5 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• สก.สำโรงเหนือ</li> <li>• หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์</li> <li>• โรงเรียนนพคุณวิทยา*</li> <li>• หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์</li> <li>• วัดอโศการาม</li> </ul> <p><u>จำนวน 1 สถานี</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li> <li>- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li> <li>- ความเร็วและทิศทางลม</li> <li>- ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li> </ul>	<p>ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ดัชนีคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ลงวันที่ 17 เมษายน พ.ศ. 2538 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 และมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ลงวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2547 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 และมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 นอกจากนี้ เมื่อเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) บริเวณสถานีบางนา เมื่อวันที่ 14-19 ตุลาคม 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) มีค่าสอดคล้องกัน</p>
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	<p><u>จำนวน 6 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• สก.สำโรงเหนือ</li> <li>• หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์</li> <li>• โรงเรียนนพคุณวิทยา*</li> <li>• หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์</li> <li>• วัดอโศการาม</li> <li>• บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง</li> <li>- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง</li> <li>- ระดับเสียงสูงสุด</li> <li>- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90</li> <li>- ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน</li> </ul>	<p>ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า สก.สำโรงเหนือและบริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิท ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะช่วงเร่งด่วนเช้าและเย็น มีแนวโน้มปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น และผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไปพบว่ามีการระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าใกล้เคียง 70 เดซิเบลเอ ตลอดทั้งวัน และมีแนวโน้มสูงขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น และค่าระดับเสียงในช่วงเวลาปิดให้บริการที่ไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด ดังนั้น คาดการณ์ว่าสาเหตุหลักเกิดจากปริมาณจราจรในบริเวณพื้นที่ ส่วนระดับเสียงสูงสุดทุกจุดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด</p>



**ตารางที่ 4-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ**  
**โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566**

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
3. คุณภาพน้ำทิ้ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>บ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความเป็นกรด-ด่าง</li> <li>บีโอดี</li> <li>ซัลไฟด์</li> <li>ทีเคเอ็น</li> <li>ปริมาณสารแขวนลอย</li> <li>ปริมาณของแข็งละลายทั้งหมด</li> <li>ปริมาณตะกอนหนัก</li> <li>น้ำมันและไขมัน</li> <li>ปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด</li> </ul>	ผลการติดตามตรวจสอบ บ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พบว่ามีดัชนีตรวจวัดประกอบด้วย ค่าความเป็นกรด-ด่าง บีโอดี ซัลไฟด์ ทีเคเอ็น ของแข็งแขวนลอยของแข็งละลายน้ำทั้งหมด ตะกอนหนัก น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐาน ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 122 ตอนที่ 125 ง วันที่ 29 ธันวาคม พ.ศ. 2548 (เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข) พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานกำหนด ยกเว้น ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมดที่มีค่าเกินมาตรฐานกำหนด อาจมีสาเหตุจากการสะสมของปริมาณอินทรีย์สารในบ่อบำบัดน้ำทิ้งที่มีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ความเข้มข้นของปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมดในช่วงที่ทำการติดตามตรวจสอบมีค่าสูง
4. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>แนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ความพึงพอใจของประชาชน</li> </ul>	ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของประชาชน ปีละ 1 ครั้ง จากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 572 คน โดยจะดำเนินการในช่วงวันที่ 20 พฤศจิกายน – 6 ธันวาคม พ.ศ.2566 พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่างมีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของโครงการฯ ในระดับมาก
5. สุขภาพและสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> <li>พนักงานพื้นที่โครงการฯ</li> <li>สถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ข้อมูลตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงาน</li> <li>รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน</li> <li>บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504)</li> </ul>	ดำเนินการสำรวจด้านสุขภาพและสาธารณสุข โดยมีปี พ.ศ. 2566 มีการตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงาน รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน โดยดำเนินการปีละ 1 ครั้ง ซึ่งการตรวจสุขภาพประจำปี ดำเนินการเมื่อวันที่ 8-10 มีนาคม, 20-24 มีนาคม และ 27-29 มีนาคม พ.ศ. 2566 และจากการรวบรวมข้อมูลบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) ปี พ.ศ. 2566 โดยรวบรวมข้อมูลจากโรงพยาบาลจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลสมุทรปราการ และโรงพยาบาลโรงเรียนนายเรือ นอกจากนี้ได้รวบรวมข้อมูลจากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการ จำนวน 22 แห่ง พบการเจ็บป่วยด้วยระบบไหลเวียนโลหิตมากที่สุดเป็นอันดับแรก อันดับสองคือ โรคระบบหายใจ และอันดับสาม คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไทรอยด์ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม ตามลำดับ

#### 4.3 ข้อเสนอแนะ

ตามที่บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กิจการร่วม) ดำเนินการติดตามตรวจสอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 บริษัทที่ปรึกษาขอเสนอแนวปฏิบัติเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยให้สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท(สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท(สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการในคราวประชุมครั้งที่ 15/2558 เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2558 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2558 เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2558 และ สรุปได้ดังตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-2 ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ปรึกษาที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการฯ

ประเด็น	ข้อมูลจากการสำรวจ	ข้อเสนอแนะ/ความคิดเห็น
1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงเกินมาตรฐานฯ กำหนด	จุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่ใกล้ริมถนนที่มีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัด จึงส่งผลให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540)	ควรประสานไปยังหน่วยงานควบคุมจราจรในพื้นที่ ช่วยควบคุมการจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ทั้งช่วงเช้าและเย็น เพื่อลดปริมาณจราจรที่ติดขัด
2. เพิ่มการปลูกต้นไม้ในเมือง/พื้นที่สีเขียวบริเวณโดยรอบ	พบว่า มีการปลูกต้นไม้ในบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า เพียงบางสถานี และมีปริมาณน้อย	ทางโครงการ ควรประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มปริมาณการปลูกต้นไม้เขตเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าให้มีพื้นที่สีเขียวทุกสถานี ให้เพียงพอต่อการช่วยดูดซับปริมาณมลสารในอากาศ โดยพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง และควรดูแลต้นไม้ให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสม รวมทั้งตัดแต่งกิ่งและใบให้มีความสวยงามอยู่เสมอ
3. การจัดสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) ร้านค้า และร้านสะดวกซื้อ	จากการสำรวจความพึงพอใจ พบว่า ระดับความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ เช่น ตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) ร้านค้า และร้านสะดวกซื้ออยู่ในระดับปานกลาง โดยกลุ่มตัวอย่างเสนอให้มีการติดตั้งตู้กดเงินสดอัตโนมัติเพิ่มเติม เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่ใช้บริการ	โครงการฯ ควรประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี อาทิ ตู้กดเงินสดอัตโนมัติ ร้านค้าและร้านสะดวกซื้อ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการ
4. การให้บริการเดินรถที่ตรงต่อเวลา	จากการสำรวจความพึงพอใจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คาดหวังต่อการให้บริการเดินรถที่ตรงต่อเวลา ทั้งนี้เนื่องจากระยะทางของรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง-สมุทรปราการ มีระยะทางที่ไกล ทำให้ผู้โดยสารส่วนใหญ่ใช้เวลารอขบวนรถนาน กลุ่มตัวอย่างจึงเสนอให้มีการเพิ่มจำนวนเที่ยววิ่งรถไฟฟ้าให้มากขึ้น	โครงการฯ ควรประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาปรับรอบเที่ยววิ่งรถให้มีความถี่เพิ่มขึ้น โดยอาจจะเพิ่มเฉพาะช่วงชั่วโมงเร่งด่วนช่วงเช้าและช่วงเลิกงาน เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า
5. การอำนวยความสะดวกเรื่องห้องน้ำสถานีให้แก่ประชาชน	จากการสำรวจความพึงพอใจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เสนอให้มีการติดตั้งป้ายแสดงทิศทางห้องน้ำ และมีการประชาสัมพันธ์เรื่องการให้บริการห้องน้ำแก่ประชาชนทั่วไปบริเวณสถานีรถไฟฟ้า	โครงการฯ ควรประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์หรือรณรงค์ให้เกิดความเข้าใจเกี่ยวกับการให้บริการห้องน้ำบริเวณสถานีแก่ประชาชน

**ตารางที่ 4-2 (ต่อ) ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะของที่ปรึกษาที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการฯ**

ประเด็น	ข้อมูลจากการสำรวจ	ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น
6. ปรับลดราคาค่าโดยสาร	จากการสำรวจความพึงพอใจ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความพึงพอใจต่อราคาค่าโดยสารมีความคุ้มค่าและเหมาะสมกับการใช้บริการ และการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารมีความเป็นธรรม อยู่ในระดับปานกลาง รวมถึงคาดหวังเรื่องราคาค่าโดยสารให้มีความเหมาะสมต่อการให้บริการและความพึงพอใจมากที่สุด โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เสนอให้มีการปรับลดราคาค่าโดยสารให้ถูกลง รวมถึงการจัดโปรโมชั่นส่วนลดให้แก่ผู้ใช้บริการ	โครงการฯ ควรประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาปรับลดราคาค่าโดยสารให้เหมาะสมสอดคล้องกับค่าครองชีพของประชาชน รวมทั้งเพิ่มการคุ้มครองสิทธิในเรื่องของการยกเลิกตั๋วโดยสาร และการคืนเงินค่าโดยสารแก่ผู้ใช้บริการ
7. การขยายระยะเวลาการให้บริการขบวนรถไฟฟ้า	กลุ่มตัวอย่างจากการสำรวจความพึงพอใจเสนอให้มีการขยายระยะเวลาการให้บริการไปจนถึงเวลา 03.00 น. เนื่องจากมีประชาชนบางกลุ่มที่เลิกงาน ณ ช่วงเวลาดังกล่าว	โครงการฯ ควรประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาขยายระยะเวลาการให้บริการรถไฟฟ้า เช่น เพิ่มการให้บริการถึง 01.00 น. หรือขยายเวลาการให้บริการเฉพาะวันจันทร์ถึงวันศุกร์ เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ
8. การปรับปรุงการให้บริการเดินรถให้ผู้โดยสารมีความรู้สึกปลอดภัย	กลุ่มตัวอย่างจากการสำรวจความพึงพอใจให้ข้อคิดเห็นว่า ขณะเดินรถไฟฟ้ามีความโคลงเคลง โดยเฉพาะช่วงเวลาที่ผู้โดยสารค่อนข้างหนาแน่นในขบวนรถ อาจเสียหลักและล้มในขบวนรถไฟฟ้าได้	โครงการฯ ควรประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องปรับปรุงบริเวณรางรถ ณ จุดที่มีการเข้าโค้ง หรือจุดที่มีการสับรางให้รถไฟฟ้าที่เคลื่อนผ่านไม่เกิดความโคลงเคลง
9. ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) บริเวณบ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ มีค่าเกินมาตรฐานกำหนด	จากการสะสมของปริมาณอินทรีย์สารในบ่อพักน้ำทิ้งที่มีปริมาณมากขึ้น ส่งผลให้ความเข้มข้นของปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ที่มีค่าสูงกว่าค่ามาตรฐานน้ำทิ้งอาคารประเภท ข ตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	โครงการฯ ควรพิจารณาปรับเพิ่มประสิทธิภาพการตรวจสอบตะกอนในบ่อพักน้ำทิ้งและการทำความสะอาดบริเวณบ่อพักน้ำทิ้ง เพื่อลดการสะสมของปริมาณอินทรีย์สารในบ่อพักน้ำทิ้ง



สำนักงานจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร  
44 ถนนวิภาวดีรังสิต แขวงดินแดง เขตดินแดง กรุงเทพมหานคร 10400

