

บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

ตารางที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
1. ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่				
1.1 คุณภาพอากาศ	จำนวน 6 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> โรงเรียนทอวัง วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) 	<ul style="list-style-type: none"> ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-Hydrocarbon) ความเร็วและทิศทางการลม 	- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)	วันที่ 14-19 ต.ค. 66
	<ul style="list-style-type: none"> สถานีรัชโยธิน (N11) สถานีสายหยุด (N19) สถานีสะพานใหม่ (N20) 		- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 3 ปี (4 ครั้ง/ปี)	วันที่ 14-19 ต.ค. 66 และ วันที่ 10-15 ต.ค. 66
1.2 เสียง	จำนวน 8 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> โรงเรียนทอวัง สถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน) วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์ 	<ul style="list-style-type: none"> ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{Aeq} 1 hour) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{Aeq} 24 hours) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) 	- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)	วันที่ 14-19 ต.ค. 66
	<ul style="list-style-type: none"> สถานีรัชโยธิน (N11) สถานีสายหยุด (N19) สถานีสะพานใหม่ (N20) 		- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 3 ปี (4 ครั้ง/ปี)	วันที่ 14-19 ต.ค. 66 และ วันที่ 10-15 ต.ค. 66

ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
1.3 การสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	● พนักงานพื้นที่โครงการ	- ข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน - รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน	- ดำเนินการตรวจสอบสุขภาพ ปีละ 1 ครั้ง	วันที่ 8-10 มี.ค., วันที่ 20-24 มี.ค. และวันที่ 27-29 มี.ค. 66
	● สถานีบริการสาธารณสุขใกล้เคียง	- บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัย ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504)	- รวบรวมข้อมูล ปีละ 1 ครั้ง	ดำเนินการรวบรวมข้อมูล ในช่วงเดือน ธ.ค. 66
1.4 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	● แนวเส้นทางโครงการ ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ หัวหน้าครัวเรือน, สถานประกอบการ, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง ,ศาสนสถาน, หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และ ผู้ใช้บริการ	- ทศคดีต่อการเปิดใช้เส้นทาง - ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ - ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	- สำรวจความพึงพอใจ ปีละ 1 ครั้ง ในระยะ 2 ปีแรก ของการเปิดดำเนินการ (ให้ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุดราชการ)	วันที่ 3 - 8 ธ.ค. 66 (ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุด)
2. ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4				
2.1 คุณภาพอากาศในบรรยากาศ ทั่วไป	จำนวน 2 สถานี: ● โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาล ภูมิพลอดุลยเดช (N21)) ● วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	- ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) - คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ก๊าซหอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-Hydrocarbon) - ความเร็วและทิศทางลม	- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)	วันที่ 14-19 ต.ค. 66
2.2 ระดับเสียงทั่วไป	จำนวน 2 สถานี: ● โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาล ภูมิพลอดุลยเดช (N21)) ● วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	- ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L _{Aeq} 1 hour) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{Aeq} 24 hours) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L _{A90}) - ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L _{Adn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L _{Amax})	- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)	วันที่ 14-19 ต.ค. 66

ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานี่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
2. ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4				
2.3 คุณภาพน้ำทิ้ง	จำนวน 2 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> บ่อบำบัดน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ 	<ul style="list-style-type: none"> - อุณหภูมิ - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ของแข็งแขวนลอย (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) - บีโอดี (BOD) - น้ำมันและไขมัน (Oil&Grease) - แบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB) 	- ตรวจวัดทุก 4 เดือน (3 ครั้ง/ปี)	วันที่ 20 ต.ค. 66 วันที่ 16 ก.พ. 67 วันที่ 21 มิ.ย. 67
2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน	จำนวน 2 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> น้ำในคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ น้ำในคลองหกวา หลังจากที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ 	<ul style="list-style-type: none"> - อุณหภูมิ - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ของแข็งแขวนลอย (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) - บีโอดี (BOD) - น้ำมันและไขมัน (Oil&Grease) - แบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB) - ความลึกของคลอง 	- ตรวจวัดทุก 4 เดือน (3 ครั้ง/ปี)	วันที่ 20 ต.ค. 66 วันที่ 16 ก.พ. 67 วันที่ 21 มิ.ย. 67
2.5 การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	<ul style="list-style-type: none"> พนักงานพื้นที่โครงการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงาน - รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน 	- ดำเนินการตรวจสุขภาพปีละ 1 ครั้ง	วันที่ 8-10 มี.ค., วันที่ 20-24 มี.ค. และวันที่ 27-29 มี.ค. 66
	<ul style="list-style-type: none"> สถานีบริการสาธารณสุขใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> - บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (ร.ง.504) 	- รวบรวมข้อมูล ปีละ 1 ครั้ง	รวบรวมข้อมูลในช่วงเดือน ม.ค.-ธ.ค. 66

ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
2. ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 (ต่อ)				
2.6 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none">แนวเส้นทางโครงการ ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4หัวหน้าครัวเรือน, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง,หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ	<ul style="list-style-type: none">ทัศนคติต่อการเปิดใช้อาคารจอดและจร และศูนย์ซ่อมและควบคุมการเดินรถปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	<ul style="list-style-type: none">สำรวจความพึงพอใจปีละ 1 ครั้ง ในระยะ 5 ปีแรกของการเปิดดำเนินการ และหลังจากนั้นติดตามตรวจสอบทุกๆ 3 ปี (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ)	วันที่ 3 – 8 ธ.ค. 66

3.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

1) ฝุ่นละอองรวม (Total Suspended Particulate: TSP)

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

- เตรียมเครื่องเก็บตัวอย่างแบบ High Volume Air Sampler ตรวจสอบสภาพของเครื่องเก็บตัวอย่างก่อนนำออกไปปฏิบัติงาน
- เตรียมกระดาศกรองขนาด 8x10 นิ้ว โดยจะต้องตรวจสอบรอยแตกร้าวของกระดาศกรอง แล้วประทับหมายเลขบนขอบกระดาศ ทำการอบกระดาศกรองในตู้ควบคุมความชื้น (Desiccator) เป็นเวลา 24 ชั่วโมง \pm 30 นาที เพื่อควบคุมความชื้นที่ $(20-45\% \text{ RH}) \pm 5\% \text{ RH}$ และควบคุมอุณหภูมิที่ $(15-30^\circ\text{C}) \pm 3^\circ\text{C}$ แล้วจึงชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างละเอียดจำนวนทศนิยม 4 ตำแหน่งที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว บันทึกค่าไว้ พร้อมเตรียมกระดาศบันทึกอัตราการไหลอากาศ (Flow Chart)
- นำเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยได้เลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ของ U.S. EPA เช่น ต้องเป็นที่โล่งไม่มีสิ่งกีดขวางในรัศมี 10 เมตร ไม่อยู่ใกล้แหล่งกำเนิดอื่นๆ เป็นต้น ติดตั้งเครื่องให้ช่องเก็บตัวอย่างอยู่สูง 1.5 - 6.0 เมตรจากระดับพื้น บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ใน Field Data Sheet
- ทำการปรับเทียบเครื่องเก็บตัวอย่าง High Volume Air Sampler ด้วย Standard Orifice ที่ผ่านการตรวจสอบความถูกต้องแล้ว (Certified Orifice) ณ จุดเก็บตัวอย่างจำนวน 5 ค่าก่อนทำการเก็บตัวอย่าง บันทึกผลการปรับเทียบไว้ใน Field Data Sheet นำมาสร้างกราฟมาตรฐานเพื่อคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ต้องได้มากกว่าหรือเท่ากับ 0.995 หากได้ค่าต่ำกว่า 0.995 ต้องปรับเทียบใหม่ ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ที่มาตรฐาน U.S. EPA (40 CFR-Chapter I Part 50, Appendix B to Part 50, High Volume Method) กำหนด
- เก็บตัวอย่างโดยการสูบอากาศผ่านกระดาศกรองด้วยอัตราการระหว่าง 1.13-1.7 ลูกบาศก์เมตรต่อนาที เป็นเวลา 24 ชั่วโมง แล้วนำกระดาศกรอง กระดาศบันทึกอัตราการไหลของอากาศ และ Field Data Sheet กลับมายังห้องปฏิบัติการเพื่อทำการวิเคราะห์ปริมาณฝุ่นละอองรวม
- นำกระดาศกรองไปทำการอบในตู้ควบคุมความชื้นเป็นเวลา 24 ชั่วโมง \pm 30 นาที อีกครั้งหนึ่งโดยให้ระดับความชื้นมีค่าอยู่ระหว่าง $(20-45\% \text{ RH}) \pm 5\% \text{ RH}$ แล้วจึงชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างละเอียดจำนวนทศนิยม 4 ตำแหน่งที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว คำนวณน้ำหนักฝุ่นละอองบนกระดาศกรองตามหลักเกณฑ์ของ Pre and Post Weight Different
- คำนวณปริมาตรอากาศที่ไหลผ่านกระดาศกรองจาก Flow Chart พร้อมกับผลจากการ Calibrate แล้วปรับปริมาตรอากาศไปที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศมาตรฐาน (25 องศาเซลเซียส 760 มิลลิเมตรปรอท) คำนวณและรายงานผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองในอากาศเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในหน่วยมิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ตามรายละเอียดของวิธี Gravimetric แล้วเสนอผลการตรวจวัดพร้อมกับประเมินผลโดยเปรียบเทียบผลการตรวจวัดที่ได้กับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

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

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

- เตรียมเครื่องเก็บตัวอย่างแบบ High Volume Air Sampler ตรวจสอบสภาพของเครื่องเก็บตัวอย่างและสภาพหัวคัดเลือกขนาดฝุ่นละอองก่อนนำไปปฏิบัติงาน
- เตรียมกระดาศกรองขนาด 8 x 10 นิ้ว โดยจะต้องตรวจสอบความไม่สมบูรณ์ของกระดาศกรอง เช่น รอยแตก ร้าว รอยฉีกขาด รูพรุน สีของกระดาศกรองที่เปลี่ยนไป และกระดาศกรองไม่เรียบเสมอกัน เมื่อทำการตรวจสอบแล้วพบว่ากระดาศกรองไม่มีความบกพร่องดังกล่าว จึงนำกระดาศกรองมาประทับหมายเลขบนขอบกระดาศ ทำการอบกระดาศกรองในตู้ควบคุมความชื้น (Desiccator) เป็นเวลา 24 ชั่วโมง \pm 30 นาที โดยระหว่างอบความชื้นสัมพัทธ์ต้องอยู่ในช่วง 20-45 %RH โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน \pm 5% RH และอุณหภูมิอยู่ระหว่าง 15-30 องศาเซลเซียส โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน \pm 3 องศาเซลเซียส เมื่อครบ 24 ชั่วโมง นำกระดาศกรองมาชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างที่มีความละเอียด 0.0001 กรัม (จำนวนทศนิยม 4 ตำแหน่ง) ที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว บันทึกค่าไว้ พร้อมเตรียมกระดาศกราฟวงกลมสำหรับบันทึกอัตราการไหลอากาศ (Record Chart)
- นำเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ของ U.S.EPA เช่น ต้องเป็นที่โล่งไม่มีสิ่งกีดขวางในรัศมี 10 เมตร ไม่อยู่ใกล้แหล่งกำเนิดอื่น ๆ เป็นต้น ติดตั้งเครื่องให้ช่องทางเข้าอากาศของเครื่องเก็บตัวอย่าง สูง 1.5 - 6.0 เมตรจากระดับพื้น บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ใน Field Data Sheet
- ทำการปรับเทียบ (Calibrate) เครื่องเก็บตัวอย่าง PM₁₀ ชนิด High Volume Air Sampler ซึ่งจะดำเนินการปรับเทียบด้วยชุดปรับเทียบอัตราการไหลของอากาศที่ผ่านการปรับเทียบกับมาตรฐานปฐมภูมิ (Primary Standard) ที่เรียกว่า ชุดปรับเทียบ Orifice Flow Rate Transfer Standard หรือ Calibration Orifice (Standard Orifice) ที่ผ่านการตรวจสอบความถูกต้องแล้ว (Certified Orifice) ทำการปรับเทียบ ณ จุดเก็บตัวอย่าง และทำการปรับเทียบ จำนวน 5 ค่าก่อนทำการเก็บตัวอย่างบันทึกผลการ Calibrate ไว้ใน Field Data Sheet นำมาสร้างกราฟมาตรฐานเพื่อคำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ต้องได้มากกว่าหรือเท่ากับ 0.995 หากได้ค่าต่ำกว่า 0.995 ต้องปรับเทียบใหม่ ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ที่มาตรฐาน U.S.EPA (40 CFR-Chapter I Part 50, Appendix J to Part 50, Particulate Matter as PM₁₀ in the Atmosphere) กำหนด
- เช็ดฝุ่นภายในเครื่องเก็บตัวอย่างให้สะอาด โดยพ่นหรือทา Silicone Grease บนแผ่นดักฝุ่น (Impactor) สำหรับดักฝุ่นละอองที่มีขนาดใหญ่กว่า 10 ไมครอน
- เก็บตัวอย่างโดยการสูบอากาศผ่านกระดาศกรองด้วยอัตราคงที่ 1.13 ลูกบาศก์เมตรต่อนาทีและตั้งเวลาเก็บตัวอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 24 ชั่วโมงเมื่อครบกำหนดเวลาเก็บตัวอย่าง บันทึกเวลาเครื่องหยุดทำงาน

และนำกระดาษกรองออกจากเครื่อง นำกระดาษกรอง กระดาษบันทึกอัตราการไหลของอากาศ และ Field Data Sheet กลับมายังห้องปฏิบัติการเพื่อทำการวิเคราะห์ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน

- เมื่อกระดาษกรองมาถึงห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ และวิจัยพัฒนา จะนำกระดาษกรองไปทำการอบในตู้ควบคุมความชื้นเป็นเวลา 24 ชั่วโมง ± 30 นาที อีกครั้งหนึ่งโดยระหว่างอบความชื้นสัมพัทธ์ต้องอยู่ในช่วง 20-45 %RH โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน $\pm 5\%$ RH และอุณหภูมิอยู่ระหว่าง 15-30 องศาเซลเซียส โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน ± 3 องศาเซลเซียส เมื่อครบ 24 ชั่วโมง นำกระดาษกรองมาชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างที่มีความละเอียด 0.0001 กรัม (จำนวนเทคนิค 4 ตำแหน่ง) ที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว คำนวณน้ำหนักฝุ่นละอองบนกระดาษกรองตามหลักเกณฑ์ของ Pre and Post Weight Different
- คำนวณปริมาตรอากาศที่เก็บตัวอย่างกระดาษกรองจาก Flow Chart พร้อมกับผลจากการปรับเทียบ ดำเนินการปรับปริมาตรอากาศไปที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศที่สภาวะมาตรฐาน (25 องศาเซลเซียส และความกดของอากาศ 760 มิลลิเมตรปรอท)
- คำนวณและรายงานผลการติดตามตรวจสอบปริมาณค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป ในเวลา 24 ชั่วโมง หน่วยมิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามรายละเอียดของวิธี Gravimetric ที่มาตรฐานกำหนดและเป็นไปตามวิธีอ้างอิงของ U.S. EPA, Code of Federal Regulation Search Results, 40 CFR-Chapter I Part 50, Appendix J to Part 50 Particulate Matter as PM₁₀ in the Atmosphere แล้วเสนอผลการติดตามตรวจสอบพร้อมกับประเมินผลโดยเปรียบเทียบผลที่ได้กับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามที่กรมควบคุมมลพิษกำหนด

3) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (Carbon Monoxide)

การตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศได้ดำเนินการโดยใช้เครื่องวิเคราะห์ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศระบบ Non-Dispersive Infrared หรือ NDIR ซึ่งเป็นวิธีการที่เป็นไปตามข้อกำหนดของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยเครื่องวิเคราะห์นี้ได้ติดตั้งไว้ในสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ที่สถานีที่ซึ่งเป็นห้องควบคุมอุณหภูมิเพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องวิเคราะห์ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิในธรรมชาติ เครื่องวิเคราะห์ดังกล่าวได้ถูกตรวจสอบแล้ว จึงสามารถนำเครื่องออกไปปฏิบัติงานได้ (ดังรูปที่ 3-1) โดยขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

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

การเก็บตัวอย่าง อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม หรือเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยตามรายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมฉบับก่อนหน้า เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดได้)

- ผลการตรวจวัดที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศแล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป

4) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (Nitrogen Dioxide)

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

- ตรวจสอบสภาพของเครื่องวิเคราะห์และอุปกรณ์ประกอบในสถานีตั้งแต่สายชักตัวอย่าง (Sampling Probe) ป้อนสู่อากาศ เครื่องมือวัดและควบคุมอัตราการไหลของอากาศ รวมถึงสถานะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์เป็นต้น
- นำสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ เช่น ในรัศมี 270 องศา โดยรอบช่องชักตัวอย่างอากาศ ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ติดตั้งเครื่องให้ปลายสายชักตัวอย่างอยู่สูงจากพื้น 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร บันทึกสถานะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ในแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่มอุ่น (Warm Up) เครื่องวิเคราะห์ก๊าซ NO₂ และระบบประมาณ 1-2 ชั่วโมง ตรวจสอบสถานะของเครื่องโดยเฉพาะสถานะของ Reaction Chamber และ Photo-multiplier Tube เมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดแล้วจึงเริ่มทำการปรับเทียบ
- ทำการปรับเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Zero Gas (NO, NO₂ Free) ที่ได้จาก Zero Gas Generator แล้วปรับเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard NO (N₂ Balanced) ผ่านอุปกรณ์ Standard Gas Generator ซึ่งเป็น Dynamic Diluter ที่ใช้อุปกรณ์ Mass Flow Controller ในการควบคุมอัตราการไหลของ Gas NO และ Zero Gas โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการตรวจวัด (80-85% of Full Scale)
- ทำการตรวจวัดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศต่อเนื่องตามระยะเวลาที่กำหนด โดยระหว่างนี้ได้ทำการตรวจสอบสถานะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ทุก ๆ 24 ชั่วโมง
- เมื่อทำการย้ายจุดตรวจวัดใหม่ ขั้นตอนเหล่านี้จะต้องดำเนินการใหม่ทั้งหมดเช่นกัน
- ผลการตรวจวัดที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger พร้อมกับ Chart Recorder แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปแล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป








5) ก๊าซนอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-hydrocarbon)

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

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

6) ความเร็วลมและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direction)

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

	
<p>โรงเรียนหอวัง</p>	<p>วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร</p>
	
<p>สถานีรัชโยธิน (N11)</p>	<p>สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)</p>
	
<p>สถานีสายหยุด (N19)</p>	<p>สถานีสะพานใหม่ (N20)</p>
	<p>รูปที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป</p>

	
<p>โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21))</p>	<p>วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)</p>
	<p>รูปที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป</p>

3.1.2 วิธีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

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

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

		
โรงเรียนทอวัง	พระนครสถาบันพัฒนาสุขภาพเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน)	
		
วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏ	สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)	
		
โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์	สถานีรัชโยธิน (N11)	
	รูปที่ 3-2 (การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป)	

	
สถานีสายหยุด (N19)	สถานีสะพานใหม่ (N20)
	
โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช	วัดเจษฎาราม
รูปที่ 3 2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป	

3.1.3 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

1) วิธีการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง

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

2) วิธีรักษาตัวอย่างน้ำทิ้ง

วิธีรักษาสภาพตัวอย่างน้ำทิ้งจะดำเนินการทันที ณ จุดเก็บตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบการอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนพิเศษ 129 ง ลงวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559 ตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 23rd Edition, 2017 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด และแช่ตัวอย่าง

ทั้งหมดในกล่องน้ำแข็งที่อุณหภูมิ ≤ 6 องศาเซลเซียส พร้อมส่งไปวิเคราะห์ที่ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ของบริษัทฯ ภายใน 24-48 ชั่วโมง

3) วิวิธีวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง

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

4) การควบคุมคุณภาพการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง

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

ขั้นตอนที่ 1 การล้างภาชนะบรรจุและอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการเก็บตัวอย่าง ซึ่งเป็นขั้นตอนแรกที่ห้องปฏิบัติการต้องดำเนินการก่อนออกภาคสนาม

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

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

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

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

สำหรับการควบคุมคุณภาพในห้องปฏิบัติการวิเคราะห์สำหรับการวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำทิ้งจากระบบบำบัด จะดำเนินการมาตรฐานของ Quality Control in the Laboratory

3.1.4 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพผิวดิน

1) วิธีการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน

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

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

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



	
น้ำในคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	
	
น้ำในคลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	
	<p>รูปที่ 3-4 การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน</p>

3.1.5 วิธีการรวบรวมข้อมูลด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

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

3.1.6 วิธีการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

วิธีการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนเป็นรายบุคคล มีวิธีการศึกษาดังนี้

1) กลุ่มเป้าหมาย

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

2) ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

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

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

สถานี/แนวเส้นทาง	จำนวนตัวอย่าง	
	ในสถานี	นอกสถานี
- บริเวณโดยรอบสถานี แยกลาดพร้าว (N9)	92	23
- บริเวณโดยรอบสถานี พหลโยธิน 24 (N10)	20	5
- บริเวณโดยรอบสถานี รัชโยธิน (N11)	44	11
- บริเวณโดยรอบสถานี เสนานิคม (N12)	40	10
- บริเวณโดยรอบสถานี ม.เกษตรศาสตร์ (N13)	48	12
- บริเวณโดยรอบสถานี กรมป่าไม้ (N14)	16	4
- บริเวณโดยรอบสถานี บางบัว (N15)	24	6
- บริเวณโดยรอบสถานี กรมทหารราบที่ 11 (N16)	24	6
- บริเวณโดยรอบสถานี วัดพระศรีมหาธาตุ (N17)	36	9
- บริเวณโดยรอบสถานี พหลโยธิน 59 (N18)	16	4
- บริเวณโดยรอบสถานี สายหยุด (N19)	24	6
- บริเวณโดยรอบสถานี สะพานใหม่ (N20)	32	8
- บริเวณโดยรอบสถานี โรงพยาบาลภูมิพล (N21)	28	7
- บริเวณโดยรอบสถานี พิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ (N22)	32	8
- บริเวณโดยรอบสถานี แยก คปอ. (N23)	120	30
- บริเวณโดยรอบสถานี คูคต (N24)	148	37
รวม	930	

ที่มา: บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อินฟราทราฟานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด, ธันวาคม 2566

3) เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

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

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

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

4) การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

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

5) การเก็บรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนามเมื่อวันที่ 3 - 8 ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถามแล้วบันทึกคำตอบลงในแบบสอบถามด้วยตนเอง และใช้พนักงานสัมภาษณ์ที่ได้รับการอบรมให้มีความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ถูกสัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการฯ และสถานะของโครงการฯ แก่ผู้ถูกสัมภาษณ์ก่อน แล้วจึงลงมือสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษานี้ได้ครบตามจำนวนตัวอย่าง และเมื่อเก็บข้อมูลแล้วเสร็จในแต่ละวัน จึงมีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่งเพื่อเตรียมทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป (ตัวอย่างกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจ แสดงดังรูปที่ 3-5 ถึงรูปที่ 3-6)

6) การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้แบบสอบถามจากภาคสนามแล้ว ทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลทั้งหมด โดยนำข้อมูลมาจัดระเบียบหรือจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม แล้วสร้างคู่มือของรหัสและลงรหัส (Coding) ตามคู่มือลงรหัสที่สร้างขึ้นมานำข้อมูลทีลงรหัสเรียบร้อยแล้วไปวิเคราะห์ประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป สำหรับงานวิจัยทางสังคมศาสตร์ (Statistical Package for the Social Sciences) ในการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของประชากรกลุ่มตัวอย่าง สถิติที่ใช้ คือ 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-18) สำหรับคะแนนเฉลี่ย แบ่งเป็นช่วงคะแนนดังนี้

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)

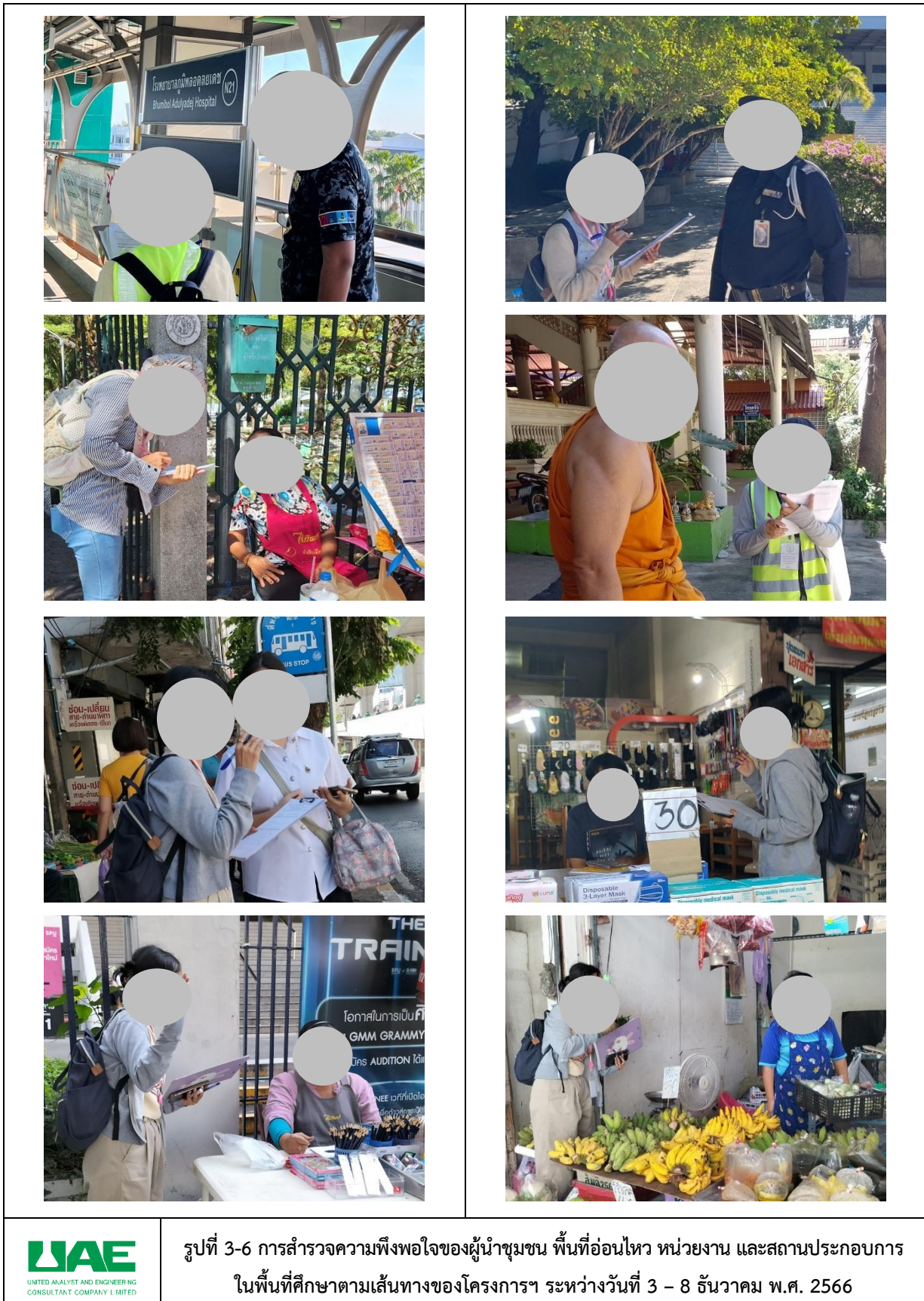
ช่วงค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	ความสอดคล้อง
1.51 ขึ้นไป	สอดคล้องกันต่ำ
1.01 – 1.50	สอดคล้องกันปานกลาง
0.00 – 1.00	สอดคล้องกันสูง



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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยมีรายละเอียดดังนี้

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

3.2.1.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 6 จุด คือ โรงเรียนหอวัง วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) สถานีรัชโยธิน (N11) สถานีสายหยุด (N19) และสถานีสะพานใหม่ (N20) และวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 3 จุด คือ สถานีรัชโยธิน (N11) สถานีสายหยุด (N19) และสถานีสะพานใหม่ (N20)

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศโดยทั่วไป ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 และวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ฝุ่นละอองรวม (TSP) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-Hydrocarbon) และความเร็วลมและทิศทางลมสรุปผลได้ดังนี้

1) โรงเรียนหอวัง

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.045-0.072 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.079-0.104 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ทั้งนี้ ปริมาณฝุ่นละอองมีค่าค่อนข้างสูงเนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่บริเวณทางเดินเท้าริมถนนพหลโยธิน ใกล้สถานีห้าแยกลาดพร้าว ซึ่งมีการจราจรหนาแน่นและติดขัดตลอดทั้งวัน

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) บริเวณกรมประชาสัมพันธ์ เขตพญาไท เมื่อวันที่ 14-19 ตุลาคม 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าอยู่ในช่วง 0.021-0.051 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.20-2.12 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.46-1.90 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ 0.0129-0.0258 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซนอนมีเทนไฮโดรคาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.62-1.44 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.8-2.4 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางทิศตะวันออก (ENE) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-3

2) วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.017-0.037 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.028-0.067 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) บริเวณด้านข้างสำนักงานเขตดอนเมือง เมื่อวันที่ 14-19 ตุลาคม 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 0.037-0.084 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.38-2.08 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.54-1.92 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ 0.0120-0.0249 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซนอนมีเทนไฮโดรคาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.62-1.49 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.7-2.5 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ (SE) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-4

3) สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.032-0.053 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.048-0.083 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) บริเวณด้านข้างสำนักงานเขตดอนเมือง เมื่อวันที่ 14-19 ตุลาคม 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าอยู่ในช่วง 0.037-0.084 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.26-2.09 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.48-1.97 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ 0.0122-0.0263 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.60-1.51 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลมมีค่าอยู่ระหว่าง 0.7-2.5 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางทิศตะวันออก (ENE) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-6

4) สถานีรัชโยธิน (N11)

4.1) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.039-0.054 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.083-0.120 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) บริเวณกรมประชาสัมพันธ์ เขตพญาไท เมื่อวันที่ 14-19 ตุลาคม 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 0.021-0.051 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.29-2.03 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.49-1.95 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ 0.0135-0.0257 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.67-1.56 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.7-2.5 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออก (E) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-5

4.2) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.027-0.054 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.077-0.145 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนที่พิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) บริเวณกรมประชาสัมพันธ์ เขตพญาไท เมื่อวันที่ 10-15 ธันวาคม 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 0.033-0.059 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.76-2.84 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 2.01-2.56 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0143-0.0285 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่า

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

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์คาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 1.74-2.10 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.70-2.60 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนมาทางตะวันออก (ENE) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-7

5) สถานีสายหยุด (N19)

5.1) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.032-0.057 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.050-0.083 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) บริเวณด้านข้างสำนักงานเขตดอนเมือง เมื่อวันที่ 14-19 ตุลาคม 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าอยู่ในช่วง 0.037-0.084 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.67-2.73 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.84-2.57 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ 0.0079-0.0162 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์คาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.85-1.76 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.6-2.8 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือค่อนมาทางทิศตะวันตก (WNW) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-8

5.2) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.048-0.074 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.081-0.112 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาด

ไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) บริเวณด้านข้างสำนักงานเขตดอนเมือง เมื่อวันที่ 10-15 ธันวาคม 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 0.052-0.097 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.83-2.93 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.84-2.53 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0163-0.0275 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซนอมมีเทนไฮโดรคาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 1.77-2.82 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.70-2.70 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางเหนือ (NNE) ตามลำดับ โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-9

6) สถานีสะพานใหม่ (N20)

6.1) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.085-0.107 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.112-0.131 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) บริเวณด้านข้างสำนักงานเขตดอนเมือง เมื่อวันที่ 14-19 ตุลาคม 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 0.037-0.084 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.86-2.96 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.92-2.87 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของ

ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0086-0.0152 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์คาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.93-1.87 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.7-2.6 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางทิศตะวันตก (WNW) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-10

6.2) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.043-0.063 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.107-0.135 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน(PM₁₀) บริเวณด้านข้างสำนักงานเขตดอนเมือง เมื่อวันที่ 10-15 ธันวาคม 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าอยู่ในช่วง 0.052-0.097 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.67-2.59 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.92-2.87 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0152-0.0322 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์คาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 1.77-2.82 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.70-2.60 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางเหนือ (NNE) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-11

ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณโรงเรียนหอวัง ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : โรงเรียนหอวัง

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานที่ติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0668871 1528103

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอมมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
โรงเรียนหอวัง	14-15 ต.ค. 66	0.093	0.056	1.40-1.81	1.49-1.73	0.0129-0.0245	0.74-1.32	0.8-2.4	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.8-2.4 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : ENE</p>
	15-16 ต.ค. 66	0.093	0.063	1.44-2.12	1.70-1.88	0.0159-0.0250	0.62-1.25	0.9-2.3	
	16-17 ต.ค. 66	0.104	0.072	1.47-1.92	1.57-1.79	0.0137-0.0217	0.77-1.22	0.8-2.4	
	17-18 ต.ค. 66	0.104	0.066	1.20-1.89	1.46-1.80	0.0155-0.0243	0.74-1.36	0.8-1.7	
	18-19 ต.ค. 66	0.079	0.045	1.48-2.04	1.62-1.90	0.0147-0.0258	0.70-1.41	0.8-2.1	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร			ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	

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

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

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

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

ตารางที่ 3-4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณวิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานที่ติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672393 1534449

สถานีติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร	14-15 ต.ค. 66	0.042	0.027	1.46-1.93	1.62-1.85	0.0120-0.0245	0.66-1.36	0.7-2.2	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.7-2.5 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : SE</p>
	15-16 ต.ค. 66	0.028	0.017	1.38-2.08	1.62-1.87	0.0149-0.0236	0.85-1.36	0.8-2.0	
	16-17 ต.ค. 66	0.067	0.037	1.43-1.95	1.64-1.89	0.0141-0.0244	0.84-1.49	0.8-2.3	
	17-18 ต.ค. 66	0.062	0.033	1.41-2.00	1.54-1.92	0.0139-0.0249	0.62-1.37	0.8-2.1	
	18-19 ต.ค. 66	0.054	0.029	1.54-1.97	1.54-1.92	0.0141-0.0237	0.64-1.45	0.8-2.5	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร			ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	

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

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

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

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

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ตารางที่ 3-5 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

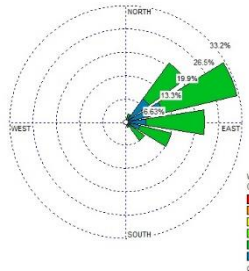
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672559 1534624

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอนมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
สถานีวัดพระศรี มหาธาตุ	14-15 ต.ค. 66	0.075	0.036	1.34-1.96	1.50-1.80	0.0143-0.0231	0.66-1.39	0.9-2.3	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.7-2.5 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : ENE</p>
	15-16 ต.ค. 66	0.048	0.032	1.38-2.09	1.57-1.97	0.0161-0.0258	0.84-1.51	0.7-2.2	
	16-17 ต.ค. 66	0.074	0.048	1.42-1.93	1.51-1.88	0.0152-0.0259	0.73-1.27	1.4-2.3	
	17-18 ต.ค. 66	0.083	0.053	1.26-1.98	1.54-1.91	0.0130-0.0263	0.60-1.37	0.8-2.5	
	18-19 ต.ค. 66	0.055	0.043	1.38-1.93	1.48-1.82	0.0122-0.0257	0.72-1.50	1.4-2.4	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน				เมตร/วินาที	

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

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

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

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

ตารางที่ 3-6 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีรัชโยธิน ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีรัชโยธิน

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673233 1535803

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอนมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
สถานีรัชโยธิน	14-15 ต.ค. 66	0.120	0.050	1.37-1.98	1.52-1.87	0.0146-0.0250	0.80-1.45	0.8-2.0	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.7-2.5 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : E</p>
	15-16 ต.ค. 66	0.083	0.039	1.35-1.97	1.49-1.90	0.0135-0.0257	0.86-1.25	0.9-2.2	
	16-17 ต.ค. 66	0.103	0.049	1.29-1.98	1.51-1.80	0.0140-0.0240	0.76-1.17	0.8-2.5	
	17-18 ต.ค. 66	0.111	0.054	1.56-2.03	1.70-1.95	0.0139-0.0249	0.67-1.56	0.7-2.2	
	18-19 ต.ค. 66	0.085	0.039	1.34-1.98	1.59-1.93	0.0156-0.0235	0.79-1.25	1.5-2.5	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร			ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	

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

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

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

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

ตารางที่ 3-7 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีรัชโยธิน ระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

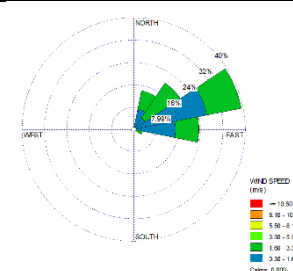
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีรัชโยธิน

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673233 1535803

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอนมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
สถานีรัชโยธิน	10-11 ธ.ค. 66	0.098	0.036	1.80-2.53	2.09-2.25	0.0165-0.0273	1.78-2.06	0.9-2.3	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.7-2.6 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : ENE</p>
	11-12 ธ.ค. 66	0.145	0.052	1.76-2.84	2.01-2.56	0.0164-0.0285	1.81-2.02	0.7-2.1	
	12-13 ธ.ค. 66	0.120	0.054	1.80-2.71	2.17-2.52	0.0143-0.0260	1.79-2.18	0.8-2.0	
	13-14 ธ.ค. 66	0.077	0.027	1.85-2.63	2.18-2.47	0.0148-0.0237	1.74-2.10	1.4-2.6	
	14-15 ธ.ค. 66	0.124	0.052	1.89-2.43	2.01-2.18	0.0162-0.0228	1.77-2.08	0.8-2.2	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร			ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	

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

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

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

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

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ตารางที่ 3-8 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสายหยุด ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

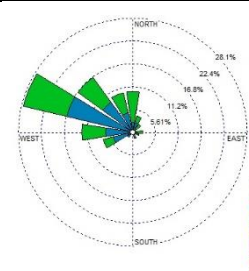
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสายหยุด

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673233 1535812

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอนมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
สถานีสายหยุด	14-15 ต.ค. 66	0.079	0.033	1.86-2.58	2.11-2.39	0.0083-0.0162	0.85-1.53	0.6-2.4	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.6-2.8 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : WNW</p>
	15-16 ต.ค. 66	0.050	0.032	1.88-2.69	2.08-2.57	0.0093-0.0161	0.92-1.64	0.9-2.2	
	16-17 ต.ค. 66	0.071	0.051	1.70-2.67	1.92-2.22	0.0093-0.0132	0.98-1.67	0.7-2.4	
	17-18 ต.ค. 66	0.083	0.057	1.96-2.73	2.25-2.38	0.0079-0.0157	0.89-1.67	0.8-2.4	
	18-19 ต.ค. 66	0.075	0.049	1.67-2.41	1.84-2.28	0.0106-0.0157	0.99-1.76	0.8-2.8	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร			ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	

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

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

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

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

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ตารางที่ 3-9 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสายหยุด ระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

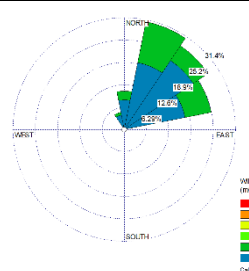
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสายหยุด

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673233 1535812

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอมมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
สถานีสายหยุด	10-11 ธ.ค. 66	0.096	0.061	1.83-2.34	2.28-2.38	0.0185-0.0251	1.83-2.55	0.8-2.7	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.7-2.7 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : NNE</p>
	11-12 ธ.ค. 66	0.112	0.074	2.09-2.93	2.07-2.18	0.0174-0.0275	1.77-2.82	0.8-2.0	
	12-13 ธ.ค. 66	0.111	0.067	2.08-2.67	2.20-2.53	0.0193-0.0265	1.79-2.77	0.7-2.3	
	13-14 ธ.ค. 66	0.081	0.048	1.91-2.46	1.84-2.43	0.0174-0.0248	1.87-2.73	1.4-2.4	
	14-15 ธ.ค. 66	0.090	0.055	2.00-2.76	1.98-2.35	0.0163-0.0248	1.86-2.67	0.8-2.3	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร			ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	

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

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

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

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

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ตารางที่ 3-10 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสะพานใหม่ ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

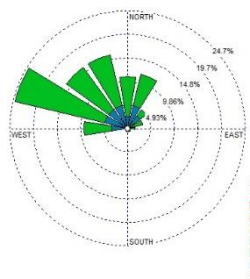
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสะพานใหม่

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673763 1536737

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอนมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
สถานีสะพานใหม่	14-15 ต.ค. 66	0.112	0.093	2.01-2.52	2.19-2.32	0.0099-0.0165	1.00-1.82	0.7-2.5	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.7-2.6 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : WNW</p>
	15-16 ต.ค. 66	0.115	0.085	1.86-2.35	1.92-2.23	0.0095-0.0167	1.08-1.87	0.7-2.6	
	16-17 ต.ค. 66	0.116	0.100	2.12-2.74	2.29-2.59	0.0092-0.0163	0.93-1.72	0.8-2.2	
	17-18 ต.ค. 66	0.121	0.096	2.28-2.74	2.47-2.87	0.0108-0.0167	0.96-1.77	1.0-2.4	
	18-19 ต.ค. 66	0.131	0.107	2.28-2.96	2.17-2.49	0.0086-0.0152	1.03-1.76	0.9-2.4	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร			ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	

- หมายเหตุ: ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส
- ^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538
- ^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547
- ^{4/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

ตารางที่ 3-11 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสะพานใหม่ ระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

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

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสะพานใหม่

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673763 1536737

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอนมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
สถานีสะพานใหม่	10-11 ธ.ค. 66	0.125	0.051	1.92-2.55	1.92-2.25	0.0234-0.0305	1.83-2.55	0.7-2.6	<p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.7-2.6 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : NNE</p>
	11-12 ธ.ค. 66	0.135	0.057	1.72-2.38	2.50-2.87	0.0184-0.0279	1.77-2.82	0.8-2.6	
	12-13 ธ.ค. 66	0.127	0.063	1.77-2.59	2.19-2.50	0.0152-0.0257	1.79-2.77	0.9-2.3	
	13-14 ธ.ค. 66	0.107	0.043	1.67-2.48	2.01-2.36	0.0174-0.0278	1.87-2.73	0.7-2.3	
	14-15 ธ.ค. 66	0.107	0.051	1.93-2.43	2.17-2.38	0.0174-0.0322	1.86-2.67	0.7-2.3	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30.0 ^{2/}	≤ 9.0 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน				เมตร/วินาที	

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

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

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

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

3.2.1.2 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 8 จุด คือ โรงเรียนหอวัง สถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานบางเขน) วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) สถานีรัชโยธิน (N11) โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์ สถานีสายหยุด (N19) และสถานีสะพานใหม่ (N20) และวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 3 จุด คือ สถานีรัชโยธิน (N11) สถานีสายหยุด (N19) และสถานีสะพานใหม่ (N20)

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม และวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) สรุปผลได้ดังนี้

1) โรงเรียนหอวัง

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 69.4-70.4 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 80.7-96.4 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ยกเว้นระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (6,497-7,353 คันต่อชั่วโมง) โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นที่มีแนวโน้มปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2563) และผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไปที่พบว่ามีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 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 65.6-74.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 53.2-68.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 74.1-75.6 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีความมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบ ดังตารางที่ 3-12

2) สถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน)

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 56.6-58.9 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 60.7-91.4 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 46.2-64.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 42.0-59.6 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 60.8-62.7 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบ ดังตารางที่ 3-13

3) วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 61.9-63.0 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 65.5-93.0 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 52.3-65.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 44.2-62.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 66.8-69.3 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบ ดังตารางที่ 3-14

4) สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 70.6-71.9 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 81.6-103.5 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ยกเว้นระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (3,043-3,512 คันต่อชั่วโมง) โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นที่มีแนวโน้มปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2566) และผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไปที่พบว่ามีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าใกล้เคียง 70 เดซิเบลเอ ตลอดทั้งวัน และมีแนวโน้มสูงขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น และค่าระดับเสียงในช่วงเวลาปิดให้บริการ ยังมีค่าระดับเสียงที่ไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด ซึ่งอาจอนุมานได้ว่าเสียงที่มีค่าอยู่ในระดับสูง สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว มิใช่เกิดจากระบบของรถไฟฟ้า (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 65.7-76.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 58.6-68.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 75.8-76.9 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบ ดังตารางที่ 3-15

5) โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 67.9-68.5 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax})

มีค่าอยู่ระหว่าง 78.5-99.2 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ทั้งนี้ ระดับเสียงมีค่าสูงเนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่บริเวณริมรั้วใกล้ทางเดินเท้าริมถนนพหลโยธิน ซึ่งมีการจราจรหนาแน่นและติดขัดตลอดทั้งวัน สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 63.5-69.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 55.5-65.7 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 73.2-73.4 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบ ดังตารางที่ 3-16

6) สถานีรัชโยธิน (N11)

6.1) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 71.5-72.2 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 81.9-103.9 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (4,330-5,190 คันต่อชั่วโมง) โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นที่มีแนวโน้มปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2565) และผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไปที่พบว่ามีการระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าใกล้เคียง 70 เดซิเบลเอ ตลอดทั้งวัน และมีแนวโน้มสูงขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น และค่าระดับเสียงในช่วงเวลาปิดให้บริการยังมีค่าระดับเสียงที่ไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด ซึ่งอาจอนุมานได้ว่า เสียงที่มีค่าอยู่ในระดับสูง สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว มิใช่เกิดจากระบบของรถไฟฟ้า (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 68.7-76.4 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 58.5-68.6 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 77.8-78.4 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบ ดังตารางที่ 3-17

6.2) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 71.9-72.6 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 87.0-97.6 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุดมีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (4,330-5,190 คันต่อชั่วโมง) โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นที่มีแนวโน้มปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2565) และผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไปที่พบว่ามีการระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าใกล้เคียง 70 เดซิเบลเอ ตลอดทั้งวัน และมีแนวโน้มสูงขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น และค่าระดับเสียงในช่วงเวลาปิดให้บริการยังมีค่าระดับเสียงที่ไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด ซึ่งอาจอนุมานได้ว่า เสียงที่มีค่าอยู่ในระดับสูง สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว มิใช่เกิดจากระบบของรถไฟฟ้า (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 67.8-74.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 58.4-69.0 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 76.9-77.2 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบ ดังตารางที่ 3-18

7) สถานีสายหยุด (N19)

7.1) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 72.9-73.5 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 87.7-99.4 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (3,154-3,612 คันต่อชั่วโมง) โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นที่มีแนวโน้มปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2564) 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 69.8-74.7 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 61.4-69.3 เดซิเบลเอ ตามลำดับ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 79.5-80.1 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบ ดังตารางที่ 3-19

7.2) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 73.3-74.6 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 86.7-98.9 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (3,154-3,612 คันต่อชั่วโมง) โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นที่มีแนวโน้มปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2564) 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 72.1-76.1 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 62.4-70.8 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 79.6-80.8 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดัง ตารางที่ 3-20

8) สถานีสะพานใหม่ (N20)

8.1) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 72.4-73.2 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 86.7-102.9 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (3,154-3,612 คันต่อชั่วโมง) โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นที่มีแนวโน้มปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2564) และผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไปที่พบว่ามีการระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าใกล้เคียง 70 เดซิเบลเอ ตลอดทั้งวัน และมีแนวโน้มสูงขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น และค่าระดับเสียงในช่วงเวลาปิดให้บริการ ยังมีค่าระดับเสียงที่ไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด ซึ่งอาจอนุมานได้ว่า เสียงที่มีค่าอยู่ในระดับสูง สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว มีใช้เกิดจากระบบของรถไฟฟ้า (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 69.1-74.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 60.7-69.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 78.7-79.1 เดซิเบลเอ ตามลำดับ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบ ดังตารางที่ 3-21

8.2) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 71.8-72.6 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปลงวันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 85.3-95.9 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (3,154-3,612 คันต่อชั่วโมง) โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็นที่มีแนวโน้มปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2564) และผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไปที่พบว่ามีการระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าใกล้เคียง 70 เดซิเบลเอ ตลอดทั้งวัน และมีแนวโน้มสูงขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น และค่าระดับเสียงในช่วงเวลาปิดให้บริการ ยังมีค่าระดับเสียงที่ไม่ได้ลดลงแต่อย่างใด ซึ่งอาจอนุมานได้ว่า เสียงที่มีค่าอยู่ในระดับสูง สาเหตุหลักเกิดจากปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว มีใช้เกิดจากระบบของรถไฟฟ้า (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 68.7-75.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 61.1-69.5 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 78.1-78.6 เดซิเบลเอ ตามลำดับ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบ ดังตารางที่ 3-22

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ตารางที่ 3-12 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณโรงเรียนหอวัง ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : โรงเรียนหอวัง

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0668877 1528108

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	โรงเรียนหอวัง				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ต.ค. 66	67.1-72.9	57.7-68.2	84.0-96.4	70.4	75.6
15-16 ต.ค. 66	66.0-72.0	53.2-68.1	80.7-92.0	69.4	74.1
16-17 ต.ค. 66	67.3-72.2	59.0-67.7	84.9-96.3	70.0	75.4
17-18 ต.ค. 66	66.5-74.0	57.7-68.4	82.4-93.7	70.2	75.4
18-19 ต.ค. 66	65.6-72.5	57.9-66.8	82.3-96.4	69.8	75.1
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-13 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672475 1534127

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน)				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ต.ค. 66	47.4-63.4	43.0-51.5	60.7-91.4	58.5	62.7
15-16 ต.ค. 66	47.3-64.0	42.6-54.2	66.0-83.7	58.3	61.8
16-17 ต.ค. 66	46.2-59.5	42.0-51.2	66.1-84.1	56.8	60.8
17-18 ต.ค. 66	47.5-60.5	42.7-51.2	64.0-85.3	57.8	62.0
18-19 ต.ค. 66	47.9-64.9	42.1-59.6	61.5-86.1	58.6	61.6
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-14 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณวิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672385 1534437

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ต.ค. 66	58.2-65.9	44.2-59.8	65.5-90.9	62.7	69.0
15-16 ต.ค. 66	52.3-64.2	46.6-60.0	68.6-92.0	61.9	66.8
16-17 ต.ค. 66	55.7-65.3	50.7-60.5	69.3-80.9	62.4	67.8
17-18 ต.ค. 66	57.2-65.3	52.4-62.2	73.7-93.0	63.0	69.3
18-19 ต.ค. 66	55.1-64.2	50.2-60.9	73.5-87.5	62.4	68.1
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-15 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672521 1534600

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ต.ค. 66	66.5-72.8	59.1-67.1	83.2-98.8	70.8	75.8
15-16 ต.ค. 66	66.7-47.1	58.6-67.7	85.3-101.4	70.8	76.0
16-17 ต.ค. 66	65.7-74.5	59.2-67.3	81.6-102.0	71.3	76.3
17-18 ต.ค. 66	66.2-76.0	58.9-68.1	82.3-103.5	71.7	76.1
18-19 ต.ค. 66	67.0-73.8	60.0-67.3	86.3-101.2	71.5	76.9
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-16 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณโรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์ ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672673 1534709

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ต.ค. 66	64.8-69.8	56.8-65.1	80.7-95.7	68.2	73.2
15-16 ต.ค. 66	65.0-69.7	56.8-65.7	81.8-98.9	68.4	73.4
16-17 ต.ค. 66	63.5-69.8	55.5-65.4	80.2-94.9	68.1	73.4
17-18 ต.ค. 66	64.7-69.7	57.3-65.2	79.8-99.2	68.2	73.4
18-19 ต.ค. 66	64.6-69.8	56.1-65.4	78.5-97.3	68.3	73.2
มาตรฐาน^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-17 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีรัชโยธิน ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : สถานีรัชโยธิน

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0669718 1529524

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีรัชโยธิน				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ต.ค. 66	69.4-76.4	60.5-68.3	83.4-103.8	72.2	78.4
15-16 ต.ค. 66	69.8-74.8	61.1-68.6	84.4-103.9	71.8	77.8
16-17 ต.ค. 66	68.7-74.9	59.9-67.7	81.9-103.3	71.7	78.3
17-18 ต.ค. 66	69.0-74.1	58.5-68.0	85.2-98.3	71.9	78.2
18-19 ต.ค. 66	68.8-74.3	60.5-68.6	85.2-98.0	71.8	78.2
มาตรฐาน^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-18 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีรัชโยธิน ระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

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

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีรัชโยธิน

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0669718 1529524

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีรัชโยธิน				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
10-11 ธ.ค. 66	69.9-74.2	61.1-68.3	90.2-97.4	72.4	77.7
11-12 ธ.ค. 66	69.1-74.5	60.8-68.5	89.3-97.6	72.2	76.9
12-13 ธ.ค. 66	68.6-73.9	59.7-68.7	87.6-96.8	72.3	77.2
13-14 ธ.ค. 66	68.4-74.3	58.4-69.0	90.0-97.0	72.6	78.5
14-15 ธ.ค. 66	67.8-73.7	58.4-68.7	87.0-96.5	71.9	78.3
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-19 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสายหยุด ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสายหยุด

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673238 1535812

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีบีทีเอสสายหยุด				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ต.ค. 66	69.8-73.9	64.2-67.9	88.0-99.4	73.0	79.5
15-16 ต.ค. 66	72.2-74.7	64.0-68.4	91.2-98.7	73.4	79.5
16-17 ต.ค. 66	69.8-74.7	61.4-68.7	89.5-98.9	73.3	79.6
17-18 ต.ค. 66	71.5-74.7	63.0-69.3	89.0-97.0	73.2	80.0
18-19 ต.ค. 66	71.3-74.7	64.9-69.3	87.7-98.6	73.5	80.1
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-20 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสายหยุด ระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

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

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสายหยุด

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673238 1535812

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีสายหยุด				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
10-11 ธ.ค. 66	72.3-76.1	63.3-70.1	91.4-98.9	74.6	80.3
11-12 ธ.ค. 66	72.2-75.2	62.5-69.0	86.8-98.3	73.3	79.6
12-13 ธ.ค. 66	72.8-76.0	62.8-70.2	86.7-98.3	74.3	80.1
13-14 ธ.ค. 66	72.1-76.1	62.4-70.8	88.9-97.9	74.4	80.8
14-15 ธ.ค. 66	73.3-74.9	64.0-68.7	89.9-95.3	74.2	80.5
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-21 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสะพานใหม่ ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสะพานใหม่

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673845 1536879

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีสะพานใหม่				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ต.ค. 66	71.8-74.5	61.3-68.7	90.4-102.9	73.0	79.0
15-16 ต.ค. 66	71.9-74.8	61.3-68.3	88.5-98.8	73.0	79.0
16-17 ต.ค. 66	69.1-73.9	61.3-68.0	86.7-98.0	72.4	78.7
17-18 ต.ค. 66	70.7-74.7	60.7-68.9	89.1-99.0	72.9	79.0
18-19 ต.ค. 66	70.5-74.6	64.2-69.1	86.7-98.0	72.9	79.1
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-22 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสะพานใหม่ ระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

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

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 10-15 ธันวาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสะพานใหม่

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673845 1536879

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีสะพานใหม่				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
10-11 ธ.ค. 66	70.7-72.9	64.2-67.3	87.2-94.7	71.8	78.1
11-12 ธ.ค. 66	70.6-73.3	64.9-67.9	88.1-95.2	72.1	78.3
12-13 ธ.ค. 66	69.0-75.6	61.1-68.2	86.3-95.9	72.2	78.1
13-14 ธ.ค. 66	68.7-74.2	61.6-68.6	86.1-94.7	72.5	78.4
14-15 ธ.ค. 66	70.2-74.9	64.2-69.5	82.8-92.3	72.6	78.6
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

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

3.2.2.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่ - ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 2 จุด คือ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช และวัดเจริญธรรมาราม ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ฝุ่นละอองรวม (TSP) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซนอมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-Hydrocarbon) และความเร็วลมและทิศทางลม สรุปผลได้ดังนี้

1) โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.025-0.050 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.039-0.074 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมงมีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) บริเวณด้านข้างสำนักงานเขตดอนเมือง เมื่อวันที่ 14-19 ตุลาคม 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 0.037-0.084 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.90-1.64 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.03-1.57 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ 0.0047-0.0141 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.94-1.73 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลมมีค่าอยู่ระหว่าง 0.7-2.4 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางทิศตะวันตก (WNW) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-23

2) วัดเจริญธรรมาราม

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.021-0.047 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.036-0.066 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนที่พิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) บริเวณด้านข้างสำนักงานเขตดอนเมือง เมื่อวันที่ 14-19 ตุลาคม 2566 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 0.037-0.084 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการตรวจวัดของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.85-1.34 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.93-1.30 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0058-0.0107 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ลงวันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซนอนมีเทนไฮโดรคาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.91-1.71 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.7-2.5 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ค่อนข้างมาทางทิศตะวันตก (WNW) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-24

ตารางที่ 3-23 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานที่ติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0674773 1538387

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอนมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
โรงพยาบาล ภูมิพลอดุลยเดช	14-15 ต.ค. 66	0.049	0.032	0.98-1.63	1.10-1.24	0.0078-0.0115	1.14-1.64	1.5-2.4	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.7-2.4 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : WNW</p>
	15-16 ต.ค. 66	0.039	0.025	0.90-1.64	1.03-1.57	0.0085-0.0108	1.07-1.71	1.5-2.4	
	16-17 ต.ค. 66	0.059	0.041	0.96-1.63	1.16-1.44	0.0047-0.0108	1.00-1.73	0.8-2.2	
	17-18 ต.ค. 66	0.074	0.050	0.97-1.26	1.07-1.18	0.0073-0.0141	1.16-1.65	0.7-2.2	
	18-19 ต.ค. 66	0.051	0.037	0.96-1.47	1.16-1.27	0.0075-0.0124	0.94-1.69	1.4-2.4	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร			ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	

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

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

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

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

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ตารางที่ 3-24 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณวัดเจริญธรรมาราม ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

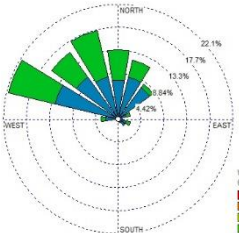
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : วัดเจริญธรรมาราม

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0676965 1541082

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอมมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				1 ข.ม.	8 ข.ม.				
วัดเจริญธรรมาราม	14-15 ต.ค. 66	0.044	0.027	0.96-1.34	1.01-1.12	0.0074-0.0096	0.99-1.57	0.7-2.4	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ 0.7-2.5 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : WNW</p>
	15-16 ต.ค. 66	0.036	0.021	0.99-1.21	1.02-1.08	0.0074-0.0107	1.05-1.67	0.8-2.2	
	16-17 ต.ค. 66	0.055	0.037	0.94-1.21	1.05-1.13	0.0058-0.0102	1.01-1.53	0.8-2.5	
	17-18 ต.ค. 66	0.066	0.047	0.85-1.32	0.93-1.30	0.0069-0.0104	1.01-1.71	0.8-2.1	
	18-19 ต.ค. 66	0.063	0.039	1.06-1.30	1.12-1.19	0.0062-0.0092	0.91-1.57	0.8-2.5	
มาตรฐาน		≤ 0.33 ^{3/}	≤ 0.12 ^{3/}	≤ 30 ^{2/}	≤ 9 ^{2/}	≤ 0.17 ^{4/}	-	-	-
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร			ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	

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

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

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

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

3.2.2.2 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 2 จุด คือ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช และวัดเจริญธรรมาราม ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงสูงสุด

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงสูงสุด สรุปผลได้ดังนี้

1) โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 60.0-64.1 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 78.3-101.8 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 53.2-69.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 46.5-56.7 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 67.3-70.9 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-25

2) วัดเจริญธรรมาราม

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 50.7-58.9 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 60.8-104.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 43.2-69.0 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 38.6-54.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 57.4-61.0 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-26

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

ตารางที่ 3-25 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0674779 1538405

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ต.ค. 66	58.5-67.7	47.7-56.7	83.5-97.6	63.9	70.9
15-16 ต.ค. 66	58.4-67.0	49.5-55.3	80.5-99.7	63.4	70.2
16-17 ต.ค. 66	56.1-69.9	48.5-53.9	78.3-101.8	62.4	67.7
17-18 ต.ค. 66	53.2-65.4	46.5-55.0	80.1-97.4	61.2	68.3
18-19 ต.ค. 66	55.4-67.1	47.1-53.5	82.9-94.6	61.7	67.3
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-26 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณวัดเจริญธรรมาราม ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

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

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 14-19 ตุลาคม พ.ศ. 2566

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : วัดเจริญธรรมาราม

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0676965 1541082

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	วัดเจริญธรรมาราม				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
14-15 ต.ค. 66	46.1-69.0	40.3-54.4	66.1-104.0	58.9	61.0
15-16 ต.ค. 66	43.3-62.1	38.6-53.2	60.8-91.6	56.4	59.8
16-17 ต.ค. 66	44.0-65.6	38.8-52.5	62.4-97.6	56.9	60.0
17-18 ต.ค. 66	43.2-56.1	40.0-49.3	63.6-85.0	52.1	57.4
18-19 ต.ค. 66	43.8-59.3	39.1-51.1	66.7-86.2	54.0	58.0
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤ 70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

3.2.2.3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบของส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ในวันที่ 20 ตุลาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 1 จุด คือ บ่อกักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ประกอบด้วยผลการติดตามตรวจสอบความเป็นกรดต่าง อุณหภูมิ ออกซิเจนละลาย บีโอดี ของแข็งแขวนลอย ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม พบว่า ทุกดัชนีอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนที่ 129 ง วันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559 ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 3-27

ตารางที่ 3-27 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง บริเวณบ่อกักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

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

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 20 ตุลาคม 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : บ่อกักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677239 1540700

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการตรวจ	มาตรฐานตาม EIA ^{1/}	มาตรฐาน ^{2/}
			ติดตามตรวจสอบ 20 ต.ค. 66		
บ่อกักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	7.5 (32°C)	-	5.0-9.0
	อุณหภูมิ	°C	32	-	≤ 40
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	6.0	-	-
	บีโอดี	mg/L	2.5	≤20	≤ 20
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	5.4	-	≤ 50
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	930	-	≤ 3,000
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	-	≤ 5
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	4,900	-	-

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

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

3.2.2.4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินของส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ในวันที่ 20 ตุลาคม พ.ศ. 2566 จำนวน 2 จุด คือ คลองหกวาก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ และคลองหกวาหลังจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบความเป็นกรดต่าง อุณหภูมิ ออกซิเจนละลาย ปีไอดี ของแข็งแขวนลอย ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด น้ำมันและไขมัน แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม และความลึกของคลอง ทุกดัชนีอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม อย่างไรก็ตามโครงการได้มีการควบคุมคุณภาพน้ำผิวดินให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 3-28 และตารางที่ 3-29

ทั้งนี้ การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน พบปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมดค่อนข้างสูง ซึ่งอาจมาจากมีฝนตกในพื้นที่มีการชะล้างตะกอนลงสู่แหล่งน้ำ โดยอาจส่งผลให้ปริมาณของแข็งละลายน้ำทั้งหมด มีค่าเพิ่มสูงขึ้นจากปกติ

ตารางที่ 3-28 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

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

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 20 ตุลาคม 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : คลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677232 1540751

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตาม	มาตรฐาน ^{1/}
			ตรวจสอบ 20 ต.ค. 66	
คลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	7.0 (32°C)	-
	อุณหภูมิ	°C	32	-
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	5.1	-
	บีไอดี	mg/L	6.5	-
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	20.8	-
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	408	-
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	-
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	17,000	-
	ความลึกของคลอง	metre	2.2	-

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

ตารางที่ 3-29 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณคลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุง และควบคุมการเดินรถ

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

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 20 ตุลาคม 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : คลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677295 1540712

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ	ค่ามาตรฐาน ^{1/}
			20 ต.ค. 66	
คลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	7.1 (32°C)	-
	อุณหภูมิ	°C	32	-
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	4.4	-
	บีโอดี	mg/L	5.5	-
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	20.8	-
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	398	-
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	-
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	11,000	-
	ความลึกของคลอง	metre	2.5	-

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

3.3 ผลการติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

3.3.1 การรวบรวมข้อมูลด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัยของพนักงาน และบันทึกจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน

โดยดำเนินการ 1 ครั้งต่อปี ซึ่งการตรวจสอบสุขภาพประจำปี ดำเนินการเมื่อวันที่ 8-10 มีนาคม, 20-24 มีนาคม และวันที่ 27-29 มีนาคม พ.ศ. 2566 แสดงดังภาคผนวก ข-14

3.3.2 บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ

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

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

(1) โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ศูนย์อนามัยที่ 1 (สถาบันพัฒนาสุขภาพเขตเมือง) ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยทั้งหมด 34,523 ราย โดยโรคที่พบมากที่สุด คือ โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม จำนวน 9,266 ราย รองลงมาคือ โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก จำนวน 8,020 ราย

(2) ศูนย์บริการสาธารณสุข 24 บางเขน ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยทั้งหมด 57,376 ราย โดยโรคที่พบมากที่สุด คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม จำนวน 13,213 ราย รองลงมาคือ โรคระบบไหลเวียนเลือด จำนวน 10,797 ราย

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

ผลการรวบรวมข้อมูลบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการจากแบบ รง.504 ได้ดำเนินการรวบรวมข้อมูลจากสถานพยาบาล จำนวน 3 แห่ง คือ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ศูนย์บริการสาธารณสุข 61 สังกวาลย์ ทัศนารมย์ และศูนย์บริการสาธารณสุข เทศบาลเมืองลำสามแก้ว โดยมีสรุปข้อมูลด้านสุขภาพแสดงดังตารางที่ 3-31 ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

(1) โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยทั้งหมด 1,898,957 ราย โดยโรคที่พบมากที่สุด คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม จำนวน 338,929 ราย รองลงมาคือ โรคระบบไหลเวียนเลือด เช่น ความดัน จำนวน 302,719 ราย

(2) ศูนย์บริการสาธารณสุข 61 สังกวาลย์ ทัศนารมย์ ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยทั้งหมด 39,267 ราย โดยโรคที่พบมากที่สุด คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด จำนวน 9,117 ราย รองลงมาคือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อโภชนาการ และเมตาบอลิซึม จำนวน 9,107 ราย

(3) ศูนย์บริการสาธารณสุข เทศบาลเมืองลำสามแก้ว ปี พ.ศ. 2566 พบจำนวนผู้ป่วยทั้งหมด 4,945 ราย โดยโรคที่พบมากที่สุด คือ โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อโภชนาการ และเมตาบอลิซึม จำนวน 1,760 ราย รองลงมาคือ โรคระบบไหลเวียนเลือด จำนวน 1,658 ราย

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

ลำดับ	กลุ่มโรค	โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ ศูนย์อนามัยที่ 1 (สถาบันพัฒนาสุขภาพระดับเมือง) จำนวน (ราย) ^{1/} ปี พ.ศ. 2566	ศูนย์บริการสาธารณสุข 24 บางเขน จำนวน (ราย) ^{2/} ปี พ.ศ. 2566
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	993	814
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	214	383
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือดและความผิดปกติเกี่ยวกับ ภูมิคุ้มกัน	1,145	875
4	โรคเกี่ยวกับไตต่อ โภชนาการและเมตาบอลิซึม	3,940	13,213
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	348	2,987
6	โรกระบบประสาท	268	1,184
7	โรคตาารวมส่วนประกอบของตา	460	1,768
8	โรคหูและปุ่มกกหู	287	506
9	โรกระบบไหลเวียนเลือด	2,414	10,797
10	โรกระบบหายใจ	3,973	4,066
11	โรกระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	8,020	6,068
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อได้ผิวหนัง	655	1,478
13	โรกระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	9,266	4,193
14	โรกระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	723	1,121
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	243	28
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วัน หลังคลอด)	13	17
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและ โครโมโซมผิดปกติ	11	20
18	อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิกและ ทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	1,291	2,174
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	-	3
20	อุบัติเหตุจากการขนส่ง และผลที่ตามมา	23	3,267
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	236	2,414
รวม		34,523	57,376

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

^{2/} กลุ่มสถิติงานสาธารณสุข สำนักงานพัฒนาระบบสาธารณสุข สำนักอนามัย

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

ลำดับ	กลุ่มโรค	โรงพยาบาล ภูมิพลอดุลยเดช จำนวน (ราย) ^{1/} ปี พ.ศ. 2566	ศูนย์บริการ สาธารณสุข 61 สังวาลย์ ทัศนารมย์ จำนวน (ราย) ^{2/} ปี พ.ศ. 2566	ศูนย์บริการสาธารณสุข เทศบาลเมืองลำสามแก้ว จำนวน (ราย) ^{3/} ปี พ.ศ. 2566
1	โรคติดเชื้อและปรสิต	68,026	519	10
2	เนื้องอก (รวมมะเร็ง)	107,352	312	2
3	โรคเลือดและอวัยวะสร้างเลือดและความผิดปกติเกี่ยวกับ ภูมิคุ้มกัน	39,239	817	7
4	โรคเกี่ยวกับต่อมไร้ท่อ โภชนาการ และเมตาบอลิซึม เช่น ไทรอยด์	338,929	9,107	1,760
5	ภาวะแปรปรวนทางจิตและพฤติกรรม	50,233	409	7
6	โรคระบบประสาท	52,253	524	2
7	โรคตาารวมส่วนประกอบของตา	109,046	990	18
8	โรคหูและปุ่มกกหู	27,851	256	3
9	โรคระบบไหลเวียนเลือด เช่น ความดัน	302,719	9,117	1,658
10	โรคระบบหายใจ	152,078	4,611	333
11	โรคระบบย่อยอาหาร รวมโรคในช่องปาก	141,459	3,972	909
12	โรคผิวหนังและเนื้อเยื่อใต้ผิวหนัง	45,815	790	83
13	โรคระบบกล้ามเนื้อ รวมโครงร่าง และเนื้อเยื่อเสริม	170,201	2,960	97
14	โรคระบบสืบพันธุ์ร่วมปัสสาวะ	125,783	841	10
15	ภาวะแทรกซ้อนในการตั้งครรภ์ การคลอด และระยะหลังคลอด	13,482	11	-
16	ภาวะผิดปกติของทารกที่เกิดขึ้นในระยะปริกำเนิด (อายุครรภ์ 22 สัปดาห์ขึ้นไปจนถึง 7 วัน หลังคลอด)	2,977	8	-
17	รูปร่างผิดปกติแต่กำเนิด การพิการจนผิดรูปแต่กำเนิดและ โครโมโซมผิดปกติ	7,053	60	-
18	อาการแสดงและสิ่งผิดปกติที่พบได้จากการตรวจทางคลินิก และทางห้องปฏิบัติการที่ไม่สามารถจำแนกโรคในกลุ่มอื่นได้	109,764	2,832	42
19	การเป็นพิษและผลที่ตามมา	709	1	-
20	อุบัติเหตุจากการขนส่ง และผลที่ตามมา	5,768	885	4
21	สาเหตุจากภายนอกอื่นๆ ที่ทำให้ป่วยหรือตาย	28,220	245	-
รวม		1,898,957	39,267	4,945

ที่มา : ^{1/} แผนกทะเบียนเวชสถิติ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช
^{2/} กลุ่มสถิติงานสาธารณสุข สำนักงานพัฒนาระบบสาธารณสุข สำนักงานมัย
^{3/} ศูนย์บริการสาธารณสุข เทศบาลเมืองลำสามแก้ว

3.4 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

บริษัทที่ปรึกษา ได้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และ เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ซึ่งดำเนินการสำรวจบริเวณโดยรอบสถานี 16 สถานี จำนวน 1,010 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างพบว่า เป็นเพศ ชาย ร้อยละ 33.4 เพศหญิง ร้อยละ 65.2 และ เพศทางเลือก ร้อยละ 1.7 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 39.7 รองลงมาช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 20.4 ช่วงอายุน้อยกว่า 20 ปี ร้อยละ 15.7 ตามลำดับ โดยกลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานรับบริษัท ร้อยละ 42.4 รองลงมา เป็นนักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 29.7 และประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 9.5 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 15,001-30,000 บาท ร้อยละ 39.5 รองลงมาคือ รายได้ต่อเดือนน้อยกว่า 15,000 บาท ร้อยละ 38.4 และรายได้ต่อเดือน 30,001-50,000 บาท ร้อยละ 15.2 ตามลำดับ

2) ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากการสอบถามการให้บริการของประชาชน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้สถานีคูคต (N24) เป็นสถานีต้นทาง ร้อยละ 18.7 รองลงมาคือ สถานีแยก คปอ. (N23) ร้อยละ 13.1 และสถานีห้าแยกลาดพร้าว (N9) ร้อยละ 13.1 ตามลำดับ และใช้บริการสถานีห้าแยกลาดพร้าว (N9) เป็นสถานีปลายทาง ร้อยละ 11.6 รองลงมาคือ สถานีรัชโยธิน (N11) ร้อยละ 9.2 และ สถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ (N13) ร้อยละ 8.9 ตามลำดับ

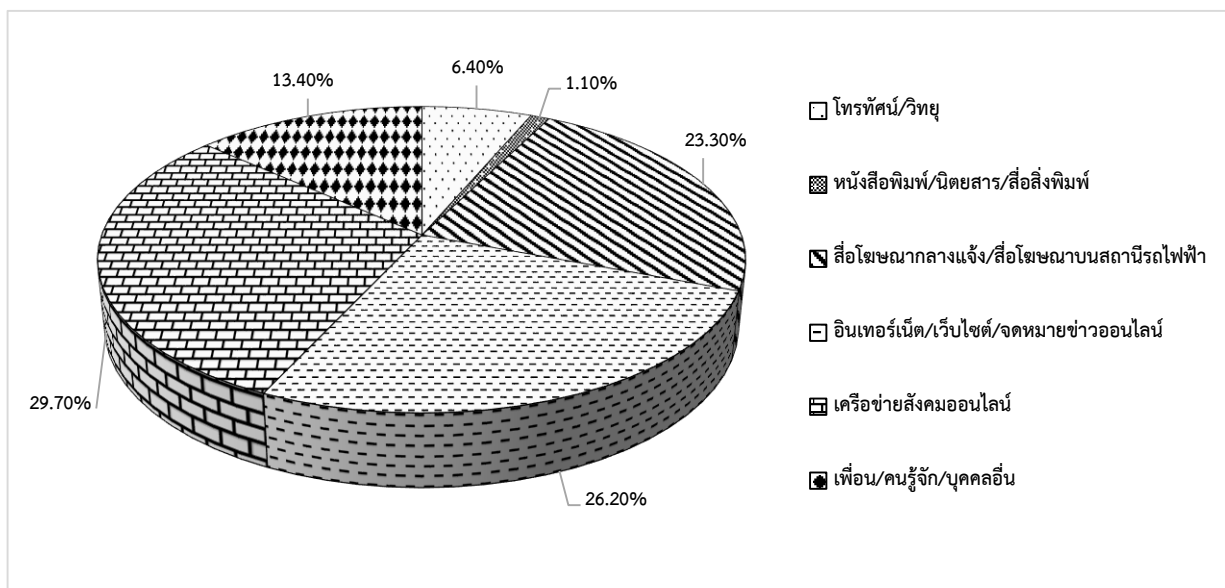
กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส 16-20 วันต่อเดือน ร้อยละ 42.8 รองลงมาใช้บริการ 21-31 วันต่อเดือน ร้อยละ 20.3 และใช้บริการน้อยกว่า 5 วันต่อเดือน ร้อยละ 18.7 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ใช้บริการวันจันทร์ - วันศุกร์ ร้อยละ 47.4 รองลงมาใช้บริการทุกวัน ร้อยละ 25.0 และ ตอบว่า ไม่ได้ใช้บริการวันใดเป็นประจำ ร้อยละ 20.9 ตามลำดับ ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 08:01-10:00 น. ร้อยละ 25.3 รองลงมา คือ ช่วงเวลาระหว่าง 16:01-18:00 น. ร้อยละ 20.4 และช่วงเวลาระหว่าง 12:01-14:00 น. ร้อยละ 19.5

วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เพื่อไปทำงาน/ทำธุระ ร้อยละ 62.7 รองลงมาเพื่อไปสถาบันการศึกษา ร้อยละ 20.3 และเพื่อไปห้างสรรพสินค้า/พ่อนคลาย ร้อยละ 13.6 ตามลำดับ โดยวิธีการเดินทางก่อนใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่ คือ การเดิน ร้อยละ 41.3 รองลงมาเป็นรถตู้โดยสาร/รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 19.3 และรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 18.0 ตามลำดับ และหลังจากใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส วิธีการเดินทางที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกใช้ คือ การเดิน ร้อยละ 68.3 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 14.4 และรถตู้โดยสาร/รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 11.5 ตามลำดับ

นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส เนื่องจากประหยัดเวลา ร้อยละ 40.9 รองลงมาเป็นหลีกเลี่ยงปัญหาจราจร ร้อยละ 32.7 และประหยัดค่าใช้จ่าย ร้อยละ 8.8 ตามลำดับ

3) การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 พบว่า แหล่งข้อมูลที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รับทราบข่าวสารเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งมีผลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามากที่สุด คือ จากเครือข่ายสังคมออนไลน์ ร้อยละ 29.7 รองลงมาทราบจากอินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์/จดหมายข่าวออนไลน์ ร้อยละ 26.2 และจากสื่อโฆษณากลางแจ้ง/สื่อโฆษณาบนสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 23.3 ตามลำดับ แสดงดังรูปที่ 3-7



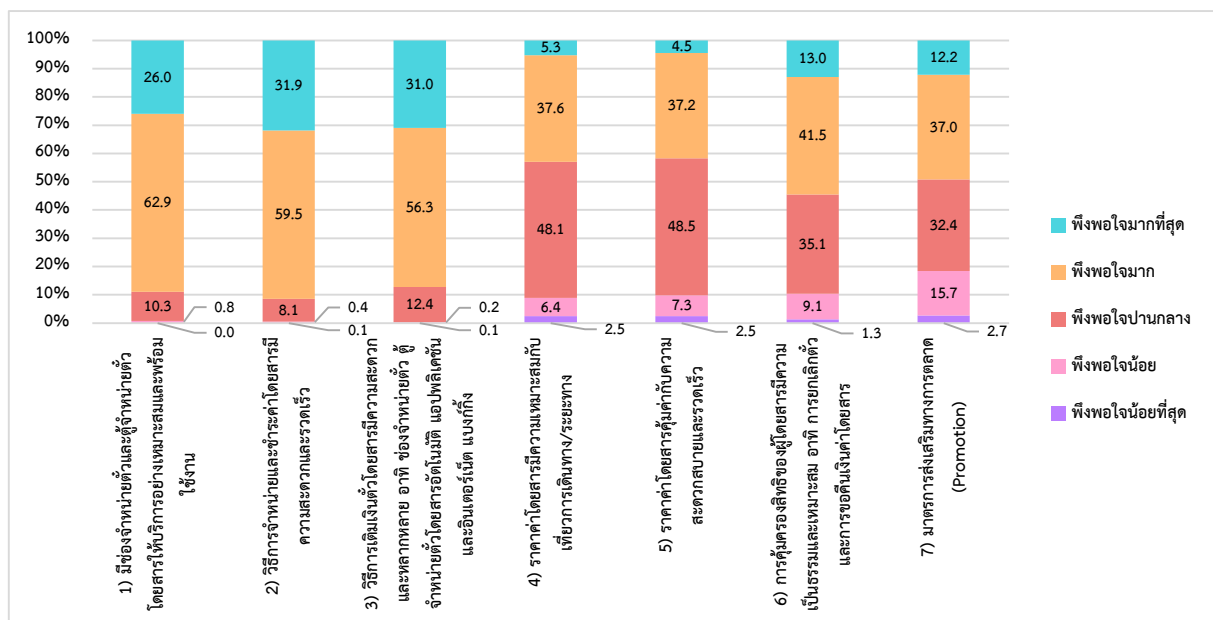
รูปที่ 3-7 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการของกลุ่มเป้าหมาย

4) ความพึงพอใจ ที่มีต่อคุณภาพการให้บริการ ในการใช้รถไฟฟ้า

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสาร มีระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-30 และรูปที่ 3-8 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-32 ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารมีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ยคะแนน	ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
1) มีช่องจำหน่ายตั๋วและตู้จำหน่ายตั๋วโดยสารให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	0.0	0.8	10.3	62.9	26.0	4.15	82.8	0.62	มาก
2) วิธีการจำหน่ายและชำระค่าโดยสารมีความสะดวกและรวดเร็ว	0.1	0.4	8.1	59.5	31.9	4.23	84.5	0.61	มาก
3) วิธีการเติมเงินตั๋วโดยสารมีความสะดวกและหลากหลาย อาทิ ช่องจำหน่ายตั๋ว ตู้จำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ แอปพลิเคชัน และอินเทอร์เน็ตแบงกิ้ง	0.1	0.2	12.4	56.3	31.0	4.18	83.6	0.65	มาก
4) ราคาตั๋วโดยสารมีความเหมาะสมกับเที่ยวการเดินทาง/ระยะทาง	2.5	6.4	48.1	37.6	5.3	3.37	67.3	0.79	ปานกลาง
5) ราคาตั๋วโดยสารคุ้มค่ากับความความสะดวกสบายและรวดเร็ว	2.5	7.3	48.5	37.2	4.5	3.34	66.8	0.78	ปานกลาง
6) การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารมีความเป็นธรรมและเหมาะสม อาทิ การยกเลิกตั๋ว และการขอคืนเงินค่าโดยสาร	1.3	9.1	35.1	41.5	13.0	3.56	71.2	0.88	มาก
7) มาตรการส่งเสริมทางการตลาด (Promotion)	2.7	15.7	32.4	37.0	12.2	3.40	68.1	0.98	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย						3.75	74.9	0.76	มาก



รูปที่ 3-8 ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารมีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

1) การมีช่องจำหน่ายตั๋วและตู้จำหน่ายตั๋วโดยสารให้บริการอย่างเหมาะสม และพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านราคา และการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 62.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 26.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 10.3 ตามลำดับ

2) วิธีการจำหน่ายและชำระค่าโดยสารมีความสะดวกและรวดเร็ว เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสาร ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 59.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 31.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 8.1 ตามลำดับ

3) วิธีการเติมเงินตั๋วโดยสารมีความสะดวกและหลากหลาย อาทิ ช่องจำหน่ายตั๋ว ตู้จำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ แอปพลิเคชัน และอินเทอร์เน็ต แบงกิ้ง เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 56.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 31.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 12.4 ตามลำดับ

4) ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับเที่ยวการเดินทาง/ระยะทาง เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจระดับปานกลาง ร้อยละ 48.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 37.6 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 6.4 ตามลำดับ

5) ราคาค่าโดยสารคุ้มค่ากับความความสะดวกสบายและรวดเร็ว เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 48.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 37.2 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 7.3 ตามลำดับ

6) การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารมีความเป็นธรรมและเหมาะสม อาทิ การยกเลิกตั๋ว และการขอคืนเงินค่าโดยสาร เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 41.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 35.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 13.0 ตามลำดับ

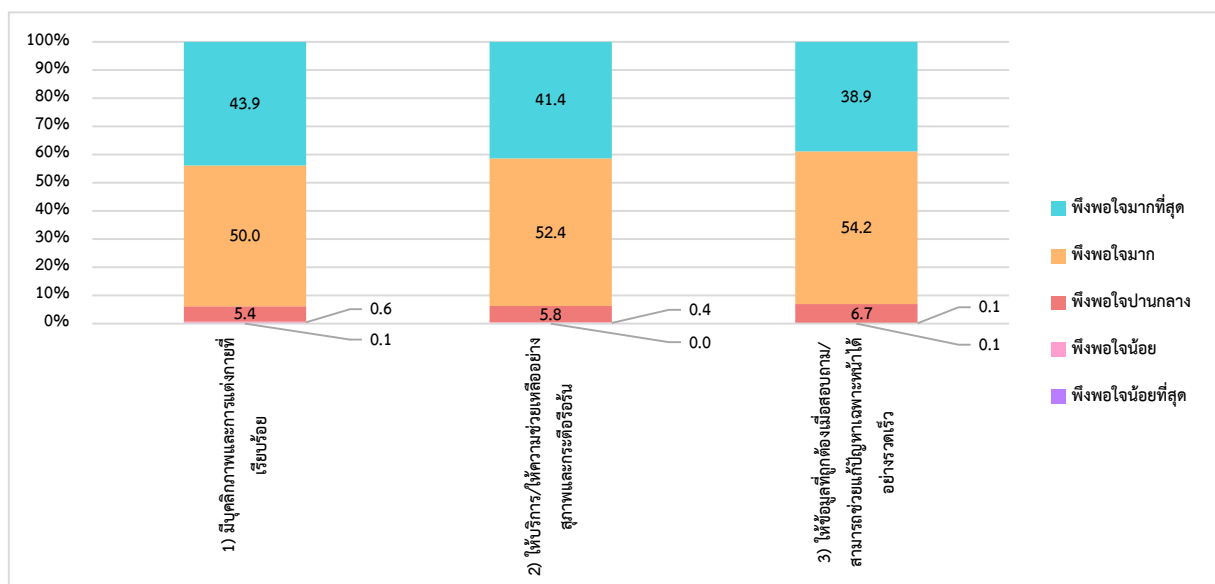
7) มาตรการส่งเสริมทางการตลาด (Promotion) เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 37.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 32.4 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 15.7 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจของการให้บริการจากปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสาร อยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.75 คิดเป็นร้อยละ 74.9 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.76)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีระดับความพึงพอใจในการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-31 และรูปที่ 3-9 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-33 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ยคะแนน	ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
1) มีบุคลิกภาพและการแต่งกายที่เรียบร้อย	0.1	0.6	5.4	50.0	43.9	4.37	87.4	0.62	มาก
2) ให้บริการ/ให้ความช่วยเหลืออย่างสุภาพและกระตือรือร้น	0.0	0.4	5.8	52.4	41.4	4.35	87.0	0.61	มาก
3) ให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม/สามารถช่วยแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างรวดเร็ว	0.1	0.1	6.7	54.2	38.9	4.32	86.3	0.61	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						4.35	86.9	0.61	มาก



รูปที่ 3-9 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

1) การมีบุคลิกภาพและการแต่งกายที่เรียบร้อย เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 50.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 43.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 5.4 ตามลำดับ

2) การให้บริการ/ให้ความช่วยเหลืออย่างสุภาพและกระตือรือร้น เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 52.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 41.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 5.8 ตามลำดับ

3) การให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม/สามารถช่วยแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างรวดเร็ว เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 54.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 38.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 9.6 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจของการให้บริการจากปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 4.35 คิดเป็นร้อยละ 86.9 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.61)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ซึ่งแบ่งการสำรวจออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ บริเวณสถานีและขบวนรถ โดยมีรายละเอียดการระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ดังนี้

● ความพึงพอใจต่อการใช้บริการสถานี

การสำรวจความพึงพอใจต่อการใช้บริการสถานี จะสำรวจความพึงพอใจเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี รวมถึงความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีจากกลุ่มตัวอย่าง มีรายละเอียด ดังนี้

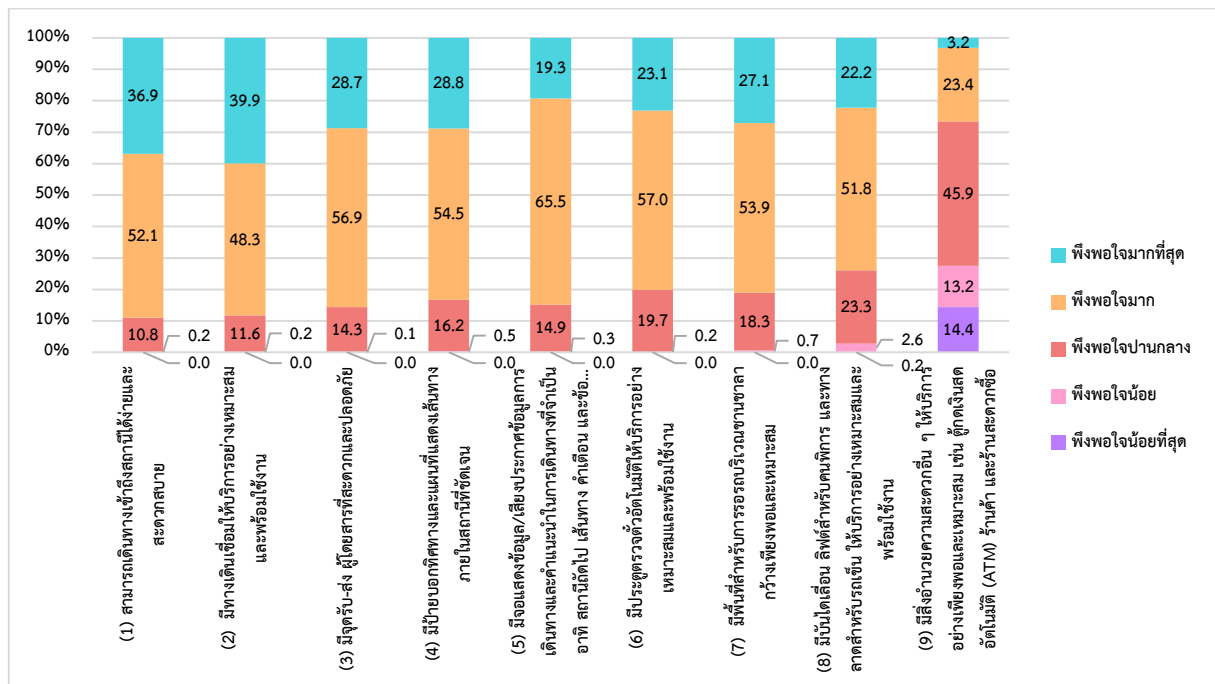
1) ความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี พบว่า มีระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-32 และรูปที่ 3-10 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-34 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย คะแนน	ร้อยละ	ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด				
(1) สามารถเดินทางเข้าถึงสถานีได้ง่ายและสะดวกสบาย	0.0	0.2	10.8	52.1	36.9	4.26	85.1	0.65	มาก
(2) มีทางเดินเชื่อมให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	0.0	0.2	11.6	48.3	39.9	4.28	85.6	0.67	มาก
(3) มีจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารที่สะดวกและปลอดภัย	0.0	0.1	14.3	56.9	28.7	4.14	82.8	0.64	มาก
(4) มีป้ายบอกทิศทางและแผนที่แสดงเส้นทางภายในสถานีที่ชัดเจน	0.0	0.5	16.2	54.5	28.8	4.12	82.3	0.68	มาก
(5) มีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่เป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดิน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ	0.0	0.3	14.9	65.5	19.3	4.04	80.8	0.59	มาก
(6) มีประตูตรวจตั๋วอัตโนมัติให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	0.0	0.2	19.7	57	23.1	4.03	80.6	0.66	มาก
(7) มีพื้นที่สำหรับการรอรถบริเวณชานชาลากว้างเพียงพอและเหมาะสม	0.0	0.7	18.3	53.9	27.1	4.07	81.5	0.69	มาก
(8) มีบันไดเลื่อน ลิฟต์สำหรับคนพิการ และทางลาดสำหรับรถเข็น ให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	0.2	2.6	23.3	51.8	22.2	3.93	78.7	0.76	มาก
(9) มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม เช่น ตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) ร้านค้า และร้านสะดวกซื้อ	14.4	13.2	45.9	23.4	3.2	2.88	57.6	1.03	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย						3.97	79.4	0.71	มาก

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-10 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

(1) สามารถเดินทางเข้าถึงสถานีได้ง่ายและสะดวกสบาย เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 52.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 36.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 10.8 ตามลำดับ

(2) การมีทางเดินเชื่อมให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 48.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 39.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.6 ตามลำดับ

(3) การมีจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารที่สะดวกและปลอดภัย เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 56.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 28.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 14.3 ตามลำดับ

(4) การมีป้ายบอกทิศทางและแผนที่แสดงเส้นทางภายในสถานีที่ชัดเจน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 54.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 28.8 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 16.2 ตามลำดับ

(5) การมีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดิน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 65.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 19.3 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 14.9 ตามลำดับ

(6) การมีประตูตรวจตั๋วอัตโนมัติให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 57.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 23.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.7 ตามลำดับ

(7) การมีพื้นที่สำหรับการรอรถบริเวณชานชาลากว้างเพียงพอและเหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 53.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 27.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 18.3 ตามลำดับ

(8) การมีบันไดเลื่อน ลิฟต์สำหรับคนพิการ และทางลาดสำหรับรถเข็น ให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 51.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 23.3 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 22.2 ตามลำดับ

(9) การมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม เช่น ตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) ร้านค้า และร้านสะดวกซื้อ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 45.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 23.4 และระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 14.4 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.97 คิดเป็นร้อยละ 79.4 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.71)

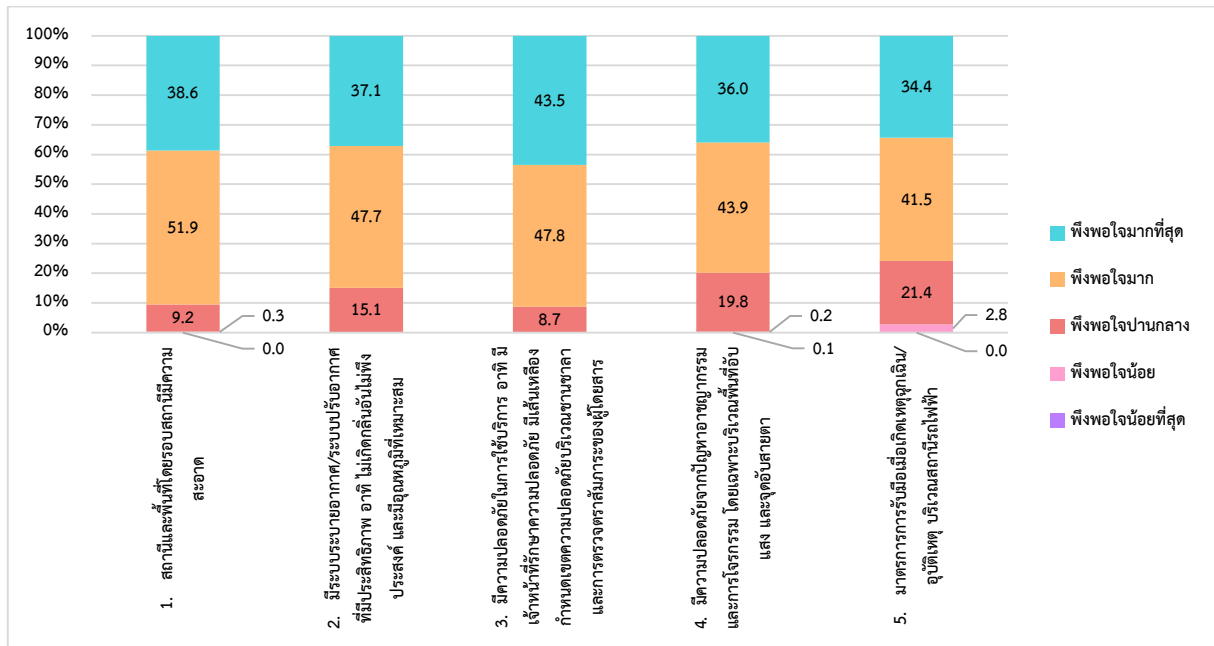
2) ความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานี

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานี พบว่า มีระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-33 และรูปที่ 3-11 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3-35 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ยคะแนน	ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
(1) สถานีและพื้นที่โดยรอบสถานีมีความสะอาด	0.0	0.3	9.2	51.9	38.6	4.29	85.8	0.64	มาก
(2) มีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ อาทิ ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ และมีอุณหภูมิที่เหมาะสม	0.0	0.0	15.1	47.7	37.1	4.22	84.3	0.69	มาก
(3) มีความปลอดภัยในการใช้บริการ อาทิ มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย มีเส้นเหลืองกำหนดเขตความปลอดภัยบริเวณชานชาลา และการตรวจตราสัมภาระของผู้โดยสาร	0.0	0.0	8.7	47.8	43.5	4.35	87.0	0.63	มาก
(4) มีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรมและการโจรกรรม โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อับแสงและจุดอับสายตา	0.1	0.2	19.8	43.9	36	4.16	83.1	0.74	มาก
(5) มาตรการการรับมือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน/อุบัติเหตุ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า	0.0	2.8	21.4	41.5	34.4	4.07	81.6	0.82	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						4.22	84.3	0.70	มาก

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-11 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจ
ต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

(1) สถานีและพื้นที่โดยรอบสถานีมีความสะอาด เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 51.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 38.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 9.2 ตามลำดับ

(2) การมีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ อาทิ ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ และมีอุณหภูมิที่เหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 47.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 37.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 15.1 ตามลำดับ

(3) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการ อาทิ มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย มีเส้นทางกำหนดเขตความปลอดภัยบริเวณชานชาลา และการตรวจตราสัมภาระของผู้โดยสาร เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 47.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 43.5 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 8.7 ตามลำดับ

(4) การมีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรมและการโจรกรรม โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อับแสง และจุดอับสายตา เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 43.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 36.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.8 ตามลำดับ

(5) มาตรการการรับมือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน/อุบัติเหตุ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 41.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 34.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 21.4 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 4.22 คิดเป็นร้อยละ 84.3 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.70)

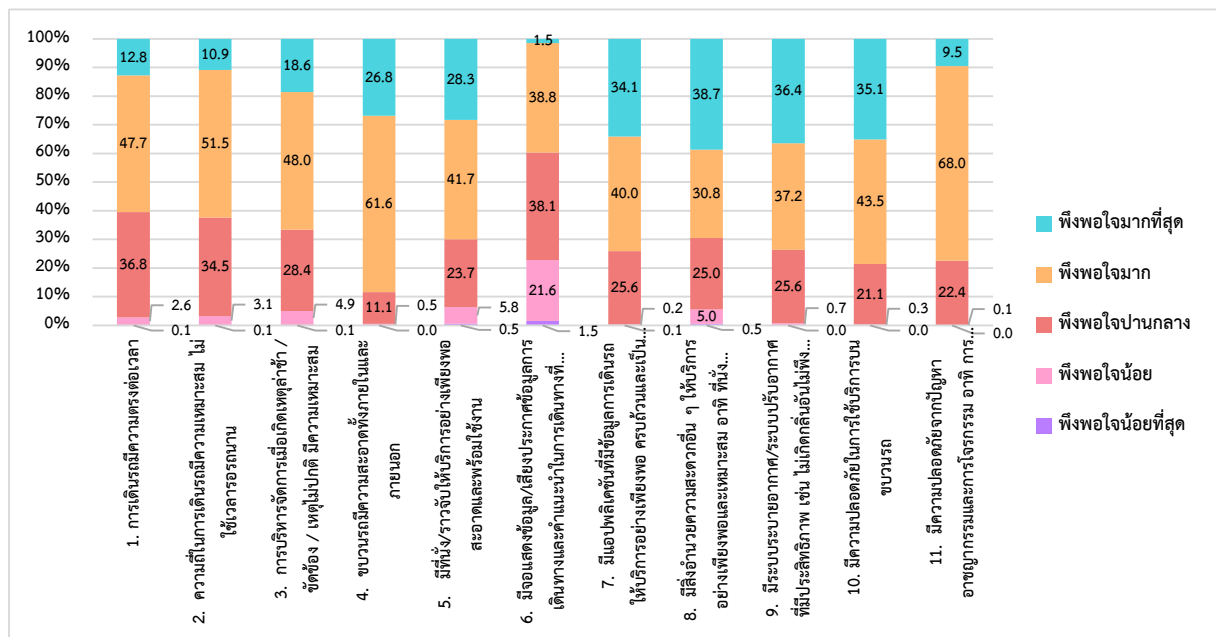
● ความพึงพอใจต่อการใช้บริการขบวนรถ

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อการใช้บริการขบวนรถ พบว่า มีระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-34 และรูปที่ 3-12 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-36 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ยคะแนน	ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
1) การเดินรถมีความตรงต่อเวลา	0.1	2.6	36.8	47.7	12.8	3.70	74.1	0.72	มาก
2) ความถี่ในการเดินรถมีความเหมาะสม ไม่ใช่เวลารอรถนาน	0.1	3.1	34.5	51.5	10.9	3.70	74.1	0.70	มาก
3) การบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุล่าช้า/ขัดข้อง/เหตุไม่ปกติ มีความเหมาะสม	0.1	4.9	28.4	48.0	18.6	3.80	76.0	0.80	มาก
4. ขบวนรถมีความสะอาดทั้งภายในและภายนอก	0.0	0.5	11.1	61.6	26.8	4.15	82.9	0.62	มาก
5) มีที่นั่ง/ราวจับให้บริการอย่างเพียงพอ สะอาดและพร้อมใช้งาน	0.5	5.8	23.7	41.7	28.3	3.91	78.3	0.89	มาก
6) มีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดิน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ	1.5	21.6	38.1	38.8	1.5	4.14	64.3	0.80	มาก
7) มีแอปพลิเคชันที่มีข้อมูลการเดินทางให้บริการอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเป็นปัจจุบัน	0.1	0.2	25.6	40.0	34.1	4.08	81.6	0.78	มาก
8) มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม อาทิ ที่นั่งสำหรับคนพิการผู้สูงอายุ และสตรีมีครรภ์ และที่จอดรถสำหรับผู้พิการ	0.5	5.0	25.0	30.8	38.7	4.02	80.4	0.94	มาก
9) มีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ เช่น ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ หรือมีอุณหภูมิที่เหมาะสม	0.0	0.7	25.6	37.2	36.4	4.09	81.8	0.80	มาก
10). มีความปลอดภัยในการใช้บริการบนขบวนรถ	0.0	0.3	21.1	43.5	35.1	4.13	82.7	0.75	มาก
11) มีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรมและการโจรกรรม อาทิ การป้องกันการสูญหายของทรัพย์สินของมีค่า การป้องกันการก่อเหตุไม่สงบบนขบวนรถ	0.0	0.1	22.4	68	9.5	3.87	77.4	0.55	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						3.96	77.6	0.76	มาก

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-12 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจ
ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

1) การเดินทางมีความตรงต่อเวลา เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 47.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 36.8 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 12.8 ตามลำดับ

2) ความถี่ในการเดินทางมีความเหมาะสม ไม่ใช้เวลา รอรถนาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 51.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 34.5 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 10.9 ตามลำดับ

3) การบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุล่าช้า / ชัดข้อง / เหตุไม่ปกติ มีความเหมาะสมเป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 48.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 28.4 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.6 ตามลำดับ

4) ขบวนรถมีความสะอาดทั้งภายในและภายนอก เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 61.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 26.8 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.1 ตามลำดับ

5) การมีที่นั่ง/ราวจับให้บริการอย่างเพียงพอ สะอาดและพร้อมใช้งาน มีความเหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 41.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 28.3 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 23.7 ตามลำดับ

6) การมีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานี ถัดไป เส้นทาง ค่าเดิน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 38.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 38.1 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 21.6 ตามลำดับ

7) การมีแอปพลิเคชันที่มีข้อมูลการเดินทางให้บริการอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเป็นปัจจุบัน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 40.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 34.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 25.6 ตามลำดับ

8) การมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม อาทิ ที่นั่งสำหรับคนพิการผู้สูงอายุ และสตรีมีครรภ์ และที่ถือครองขึ้นสำหรับคนพิการ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 38.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 30.8 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 25.0 ตามลำดับ

9) การมีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ เช่น ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ หรือมีอุณหภูมิที่เหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 37.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 36.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 25.6 ตามลำดับ

10) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการบนขบวนรถ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 43.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 35.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 21.1 ตามลำดับ

11) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการบนขบวนรถ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 68.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 22.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 9.5 ตามลำดับ

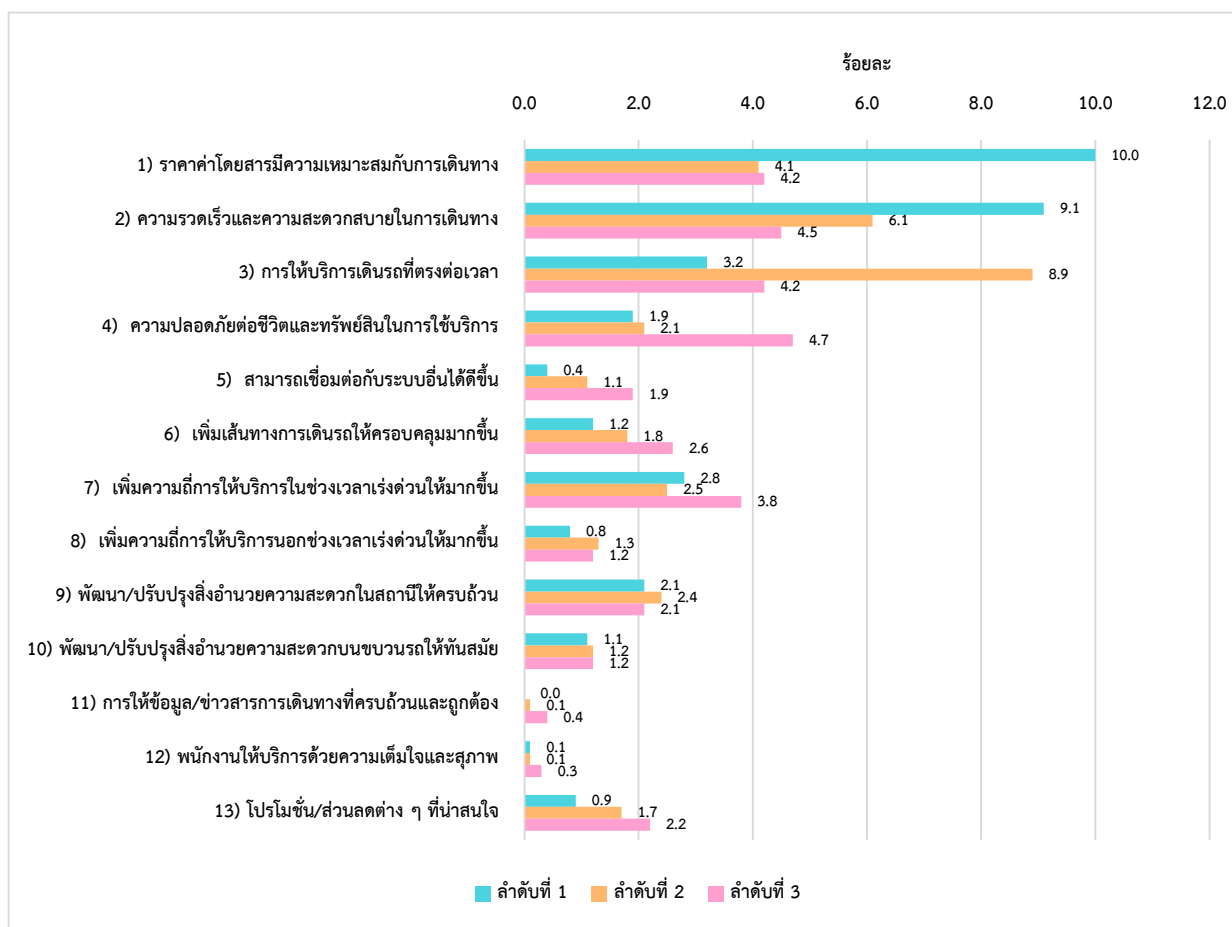
ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการให้บริการขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.96 คิดเป็นร้อยละ 77.6 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.76)

นอกจากนี้ จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคาดหวังต่อการให้บริการและความพึงพอใจในด้านความเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทางมากที่สุด ร้อยละ 19.7 รองลงมา คือ ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับการเดินทาง ร้อยละ 18.2 และการให้บริการเดินรถที่ตรงต่อเวลา ร้อยละ 16.3 แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-35 และรูปที่ 3-13

ตารางที่ 3-37 ความคาดหวังต่อการให้บริการและความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ความคาดหวังต่อการให้บริการและความพึงพอใจ	ลำดับความสำคัญ (ร้อยละ)			รวมร้อยละ
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3	
1) ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับการเดินทาง	10.0	4.1	4.2	18.2
2) ความรวดเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทาง	9.1	6.1	4.5	19.7
3) การให้บริการเดินรถที่ตรงต่อเวลา	3.2	8.9	4.2	16.3
4) ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินในการใช้บริการ	1.9	2.1	4.7	8.7
5) สามารถเชื่อมต่อกับระบบอื่นได้ดีขึ้น	0.4	1.1	1.9	3.3
6) เพิ่มเส้นทางการเดินรถให้ครอบคลุมมากขึ้น	1.2	1.8	2.6	5.6
7) เพิ่มความถี่การให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนให้มากขึ้น	2.8	2.5	3.8	9.2
8) เพิ่มความถี่การให้บริการนอกช่วงเวลาเร่งด่วนให้มากขึ้น	0.8	1.3	1.2	3.2
9) พัฒนา/ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในสถานีให้ครบถ้วน	2.1	2.4	2.1	6.6
10) พัฒนา/ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบนขบวนรถให้ทันสมัย	1.1	1.2	1.2	3.4
11) การให้ข้อมูล/ข่าวสารการเดินทางที่ครบถ้วนและถูกต้อง	0.0	0.1	0.4	0.5
12) พนักงานให้บริการด้วยความเต็มใจและสุภาพ	0.1	0.1	0.3	0.5
13) โปรโมชั่น/ส่วนลดต่าง ๆ ที่น่าสนใจ	0.9	1.7	2.2	4.8



รูปที่ 3-13 ความคาดหวังต่อการให้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

5) สรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะที่ต้องการให้โครงการฯ ควบคุมดูแลเป็นพิเศษเพื่อปรับปรุงการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส

- ควรเพิ่มตู้ ATM ทั้งจำนวนและหลากหลายธนาคารมากขึ้น
- ควรปรับลดค่าโดยสารให้ถูกลง อาทิ การปรับลดค่าโดยสารแก่ผู้สูงอายุและนักศึกษา การเดินทางระยะสั้น
- ควรปรับปรุงเวลาเดินรถให้ตรงต่อเวลามากขึ้น
- ควรเพิ่มขบวนรถให้มีความถี่มากขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วนและช่วงเวลาเลิกงาน
- ควรขยายเวลาการให้บริการมากขึ้น เช่น ขยายขบวนวิ่งตั้งแต่รอบก่อน 06.00 น. ไปจนถึงเวลา 03.00 น.
- ควรเพิ่มเสียงสัญญาณขึ้นขบวนรถ เพื่อป้องกันอันตรายจากการแทรกและแซงกันขึ้นขบวนรถไฟฟ้า
- ควรเพิ่มประเภทบัตรโดยสารหลายๆประเภท เช่น บัตรโดยสารแบบรายเดือน/รายปี,บัตรที่ใช้ร่วมกันได้ระหว่าง MRT
- ควรเพิ่มโปรโมชั่นส่วนลดสำหรับผู้โดยสารที่ใช้บริการเป็นประจำ
- ควรอำนวยความสะดวกเรื่องห้องน้ำในสถานีแก่ผู้โดยสาร อาทิ ป้ายแสดงทิศทางการห้องน้ำ
- ควรเพิ่มร้านค้าบริเวณขึ้นสถานี
- ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่และกล้องวงจรปิดในเวลากลางคืนบริเวณจุดอัปสกายตา เพื่อความปลอดภัย
- ควรเพิ่มจำนวนที่นั่งภายในขบวนรถไฟ
- ควรเพิ่มการดูแลรักษาความสะอาด เช่น บันไดเลื่อน ราวจับ ทางเดิน
- ควรเพิ่มรูปแบบการชำระค่าโดยสารหลายช่องทางเพื่อความสะดวก อาทิ QR Code บัตรเครดิต
- ควรปรับปรุงระบบของรถไฟฟ้า เนื่องจากเกิดการขัดข้องในการให้บริการเป็นประจำ

3.5 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.5.1 เปรียบเทียบผลการติดตามผลกระทบตรวจสอบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

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

1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ในปีที่ผ่านมาของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ในปี พ.ศ. 2550 (รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย สายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ของกรุงเทพมหานคร กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ) และระหว่างปี พ.ศ. 2562-2566 (ช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ) พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทั้งหมดมีค่าไม่คงที่เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา และผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-38 และรูปที่ 3-14 ถึงรูปที่ 3-15

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซซนอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน ไม่มีผลการติดตามตรวจสอบเนื่องจากสถานีตรวจวัดแตกต่างกับรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย สายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ของกรุงเทพมหานคร กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบในปี พ.ศ. 2566 มาเปรียบเทียบกับ พบว่า ดัชนีทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ และมีค่าใกล้เคียงกัน แสดงรายละเอียดดัง ตารางที่ 3-39 และรูปที่ 3-16 ถึง รูปที่ 3-19

ตารางที่ 3-38 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2566

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}	
		ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
1. โรงเรียนหอวัง (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2562)	24-29 ต.ค. 50 (ข้อมูลจาก EIA)	0.073-0.107	0.045-0.075
	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.051-0.093	0.030-0.053
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.119-0.212	0.061-0.113
	3-8 เม.ย. 62	0.127-0.170	0.088-0.120
	3-8 ก.ค. 62	0.043-0.236	0.010-0.105
	ระยะดำเนินการ		
	2-7 ต.ค. 62	0.089-0.176	0.053-0.128*
	8-13 มิ.ย. 65	0.040-0.048	0.023-0.034
	16-21 ธ.ค. 65	0.023-0.138	0.046-0.112
2. วิทยาลัยพุทธศาสตร์และปรัชญามหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.040-0.069	0.023-0.040
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.101-0.134	0.062-0.094
	3-8 เม.ย. 62	0.038-0.082	0.020-0.043
	3-8 ก.ค. 62	0.036-0.063	0.021-0.045
	2-7 ต.ค. 62	0.055-0.102	0.037-0.055
	4-9 ม.ค. 63	0.059-0.202	0.035-0.079
	5-10 เม.ย. 63	0.045-0.090	0.021-0.028
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	0.029-0.039	0.017-0.028
3. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.061-0.099	0.033-0.059
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.167-0.203	0.099-0.110
	3-8 เม.ย. 62	0.127-0.141	0.070-0.075
	3-8 ก.ค. 62	0.092-0.178	0.046-0.076
	2-7 ต.ค. 62	0.142-0.205	0.066-0.093
	4-9 ม.ค. 63	0.142-0.183	0.072-0.118
	5-10 เม.ย. 63	0.104-0.120	0.040-0.045
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	0.052-0.076	0.028-0.042
มาตรฐาน ^{2/}		≤0.33	≤0.12
หน่วย		มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	

ตารางที่ 3-38 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2566

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}	
		ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
4. สถานีรัชโยธิน (N11) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2562)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.045-0.071	0.029-0.059
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.073-0.137	0.050-0.103
	3-8 เม.ย. 62	0.047-0.063	0.031-0.040
	3-8 ก.ค. 62	0.046-0.080	0.033-0.044
	2-7 ต.ค. 62	0.054-0.119	0.035-0.070
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	0.079-0.100	0.068-0.080
	20-25 ส.ค. 65	0.057-0.156	0.045-0.077
	14-19 ธ.ค. 65	0.089-0.199	0.052-0.107
	14-19 ต.ค. 66	0.083-0.120	0.039-0.054
	10-15 ธ.ค. 66	0.077-0.145	0.027-0.054
5. สถานีสายหยุด (N19) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.043-0.067	0.026-0.042
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.124-0.177	0.074-0.100
	3-8 เม.ย. 62	0.104-0.129	0.032-0.056
	3-8 ก.ค. 62	0.067-0.129	0.030-0.064
	2-7 ต.ค. 62	0.092-0.176	0.046-0.065
	4-9 ม.ค. 63	0.097-0.144	0.057-0.092
	5-10 เม.ย. 63	0.084-0.112	0.024-0.037
	5-10 ก.ค. 63	0.054-0.076	0.032-0.041
	3-8 ต.ค. 63	0.048-0.129	0.021-0.060
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	0.056-0.105	0.034-0.052
	20-25 ส.ค. 65	0.046-0.103	0.033-0.067
	14-19 ธ.ค. 65	0.065-0.125	0.030-0.051
	14-19 ต.ค. 66	0.050-0.083	0.032-0.057
	10-15 ธ.ค. 66	0.081-0.112	0.048-0.074
6. สถานีสะพานใหม่ (N20) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.104-0.137	0.050-0.063
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.149-0.207	0.093-0.110
	3-8 เม.ย. 62	0.119-0.162	0.047-0.065
	3-8 ก.ค. 62	0.067-0.226	0.028-0.088
	2-7 ต.ค. 62	0.086-0.153	0.056-0.077
	4-9 ม.ค. 63	0.108-0.178	0.063-0.099
	5-10 เม.ย. 63	0.094-0.116	0.044-0.049
	5-10 ก.ค. 63	0.103-0.162	0.061-0.089
	3-8 ต.ค. 63	0.057-0.093	0.034-0.047
มาตรฐาน ^{2/}		≤0.33	≤0.12
หน่วย		มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	

ตารางที่ 3-38 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2566

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}	
		ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
6. สถานีสะพานใหม่ (N20) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563)	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	0.074-0.113	0.018-0.037
	20-25 ส.ค. 65	0.068-0.137	0.038-0.073
	14-19 ธ.ค. 65	0.097-0.118	0.042-0.064
	14-19 ต.ค. 66	0.112-0.131	0.085-0.107
	10-15 ธ.ค. 66	0.107-0.135	0.043-0.063
มาตรฐาน ^{2/}		≤0.33	≤0.12
หน่วย		มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	

หมายเหตุ : ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

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

* มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

ตารางที่ 3-39 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ปี พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ					
		คาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์	ความเร็วลม	ทิศทาง
		1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
1. โรงเรียนหอวัง	8-13 มิ.ย.65	1.20-1.94	1.40-1.78	0.0109-0.0200	0.71-1.36	0.7-2.4	S
	16-21 ธ.ค. 65	1.41-2.13	1.53-2.07	0.0092-0.0190	0.66-1.50	0.7-2.3	E
	14-19 ต.ค. 66	1.20-2.12	1.46-1.90	0.0129-0.0258	0.62-1.41	0.8-2.4	ENE
2. วิทยาลัย พุทธศาสตร์และ ปรัชญา มหาวิทยาลัย ราชภัฏพระนคร	4-9 มิ.ย. 65	1.21-2.09	1.41-2.00	0.0089-0.0208	0.65-1.43	0.7-2.4	SSE
	14-19 ธ.ค. 65	1.34-2.12	1.53-1.97	0.0087-0.0189	0.65-1.53	0.7-2.4	ENE
	14-19 ต.ค. 66	1.38-2.08	1.54-1.92	0.0120-0.0249	0.62-1.49	0.7-2.5	SE
3. สถานีวัดพระศรี มหาธาตุ (N17)	4-9 มิ.ย. 65	1.29-2.26	1.39-2.06	0.0101-0.0201	0.63-1.40	0.7-2.4	SSE
	14-19 ธ.ค. 65	1.40-2.14	1.54-2.07	0.0100-0.0201	0.57-1.53	0.7-2.5	ENE
	14-19 ต.ค. 66	1.26-2.09	1.48-1.97	0.0122-0.0263	0.60-1.51	0.7-2.5	ENE
3. สถานีรัชโยธิน (N11)	4-9 มิ.ย.65	1.26-2.05	1.42-1.88	0.0095-0.0234	0.69-1.40	0.3-2.3	S
	20-25 ส.ค. 65	1.45-1.91	1.56-1.84	0.0116-0.0218	0.89-1.31	0.3-2.9	W
	14-19 ธ.ค. 65	1.22-2.14	1.44-1.95	0.0097-0.0196	0.74-1.66	0.7-2.4	ENE
	14-19 ต.ค. 66	1.29-2.03	1.49-1.95	0.0135-0.0257	0.67-1.56	0.7-2.5	E
	10-15 ธ.ค. 66	1.76-2.84	2.01-2.56	0.0143-0.0285	1.74-2.18	0.7-2.6	ENE
5. สถานีสายหยุด (N19)	4-9 มิ.ย. 65	1.81-2.73	1.99-2.42	0.0035-0.0241	0.86-1.87	0.7-2.4	SW
	20-25 ส.ค. 65	1.65-2.23	1.76-2.11	0.0160-0.0246	0.96-1.29	0.4-3.1	WSW
	14-19 ธ.ค. 65	1.86-2.85	2.04-2.51	0.0034-0.0197	0.89-1.72	0.6-1.9	NNE
	14-19 ต.ค. 66	1.67-2.73	1.84-2.57	0.0079-0.0162	0.85-1.76	0.6-2.8	WNW
	10-15 ธ.ค. 66	1.83-2.93	1.84-2.53	0.0163-0.0275	1.77-2.82	0.7-2.7	NNE
6. สถานีสะพานใหม่ (N20)	4-9 มิ.ย. 65	1.89-2.71	1.68-2.66	0.0080-0.0330	0.86-1.65	0.7-2.6	SW
	20-25 ส.ค. 65	1.65-2.33	1.75-2.15	0.0147-0.0279	1.02-1.33	0.5-3.0	WSW
	14-19 ธ.ค. 65	1.98-2.81	2.06-2.70	0.0023-0.0169	0.96-1.79	0.8-2.1	NNE
	14-19 ต.ค. 66	1.86-2.96	1.92-2.87	0.0086-0.0152	0.93-1.87	0.7-2.6	WNW
	10-15 ธ.ค. 66	1.67-2.59	1.92-2.87	0.0152-0.0305	1.77-2.82	0.7-2.6	NNE
มาตรฐาน		≤ 30.0 ^{1/}	≤ 9.0 ^{1/}	≤ 0.17 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน				เมตร/วินาที	

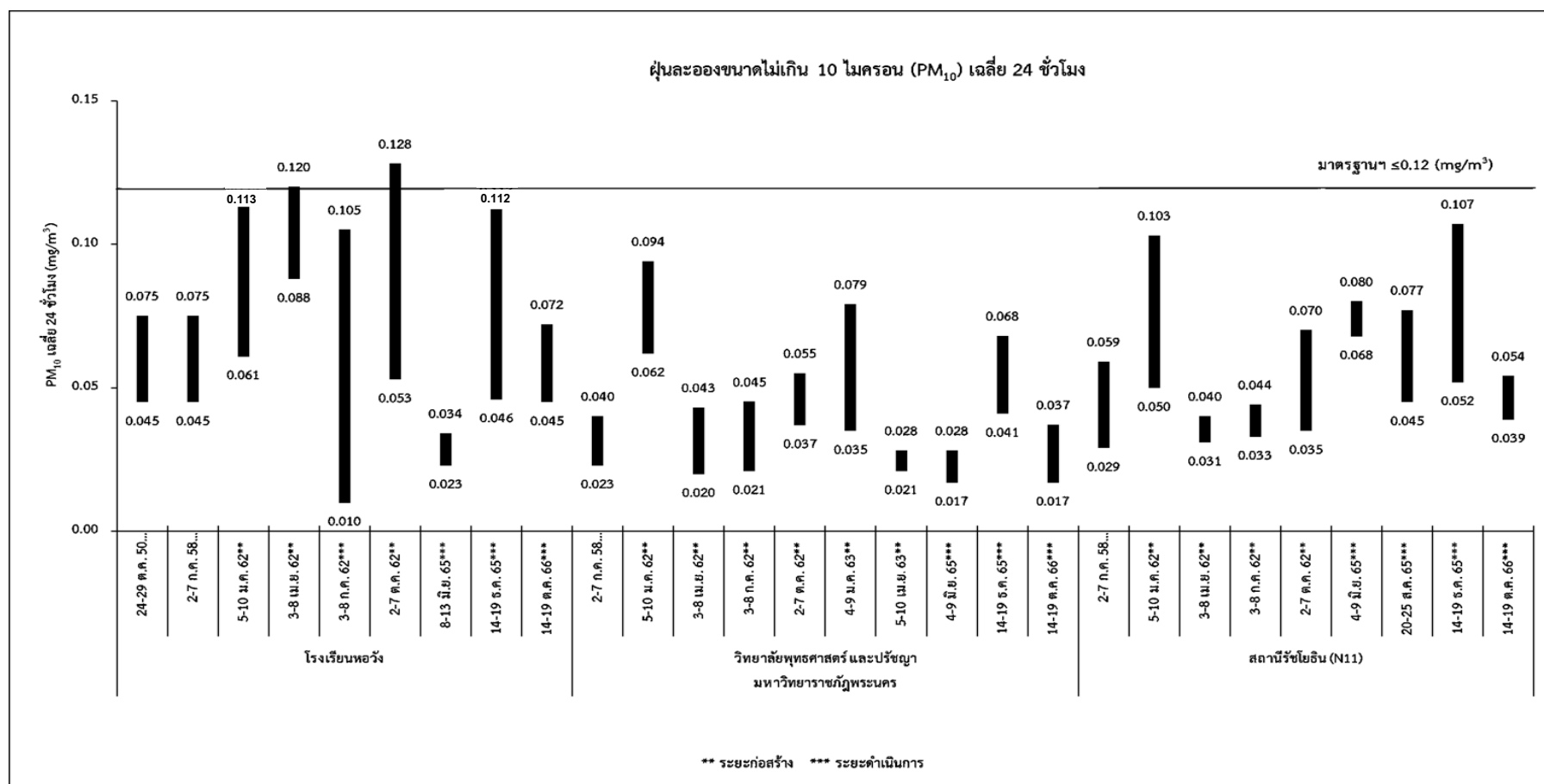
- หมายเหตุ :
- ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538
 - ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-14 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

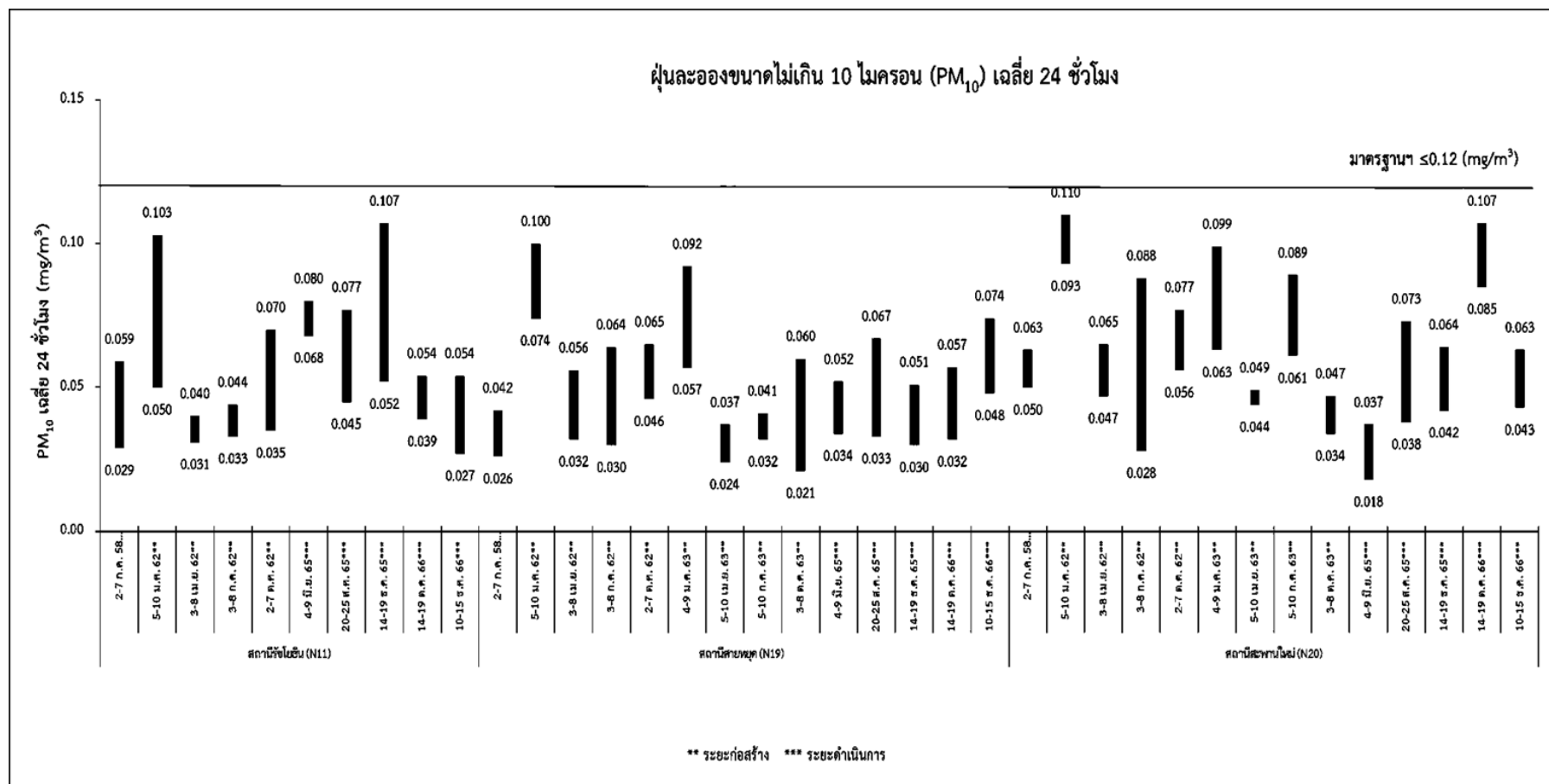
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-14 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

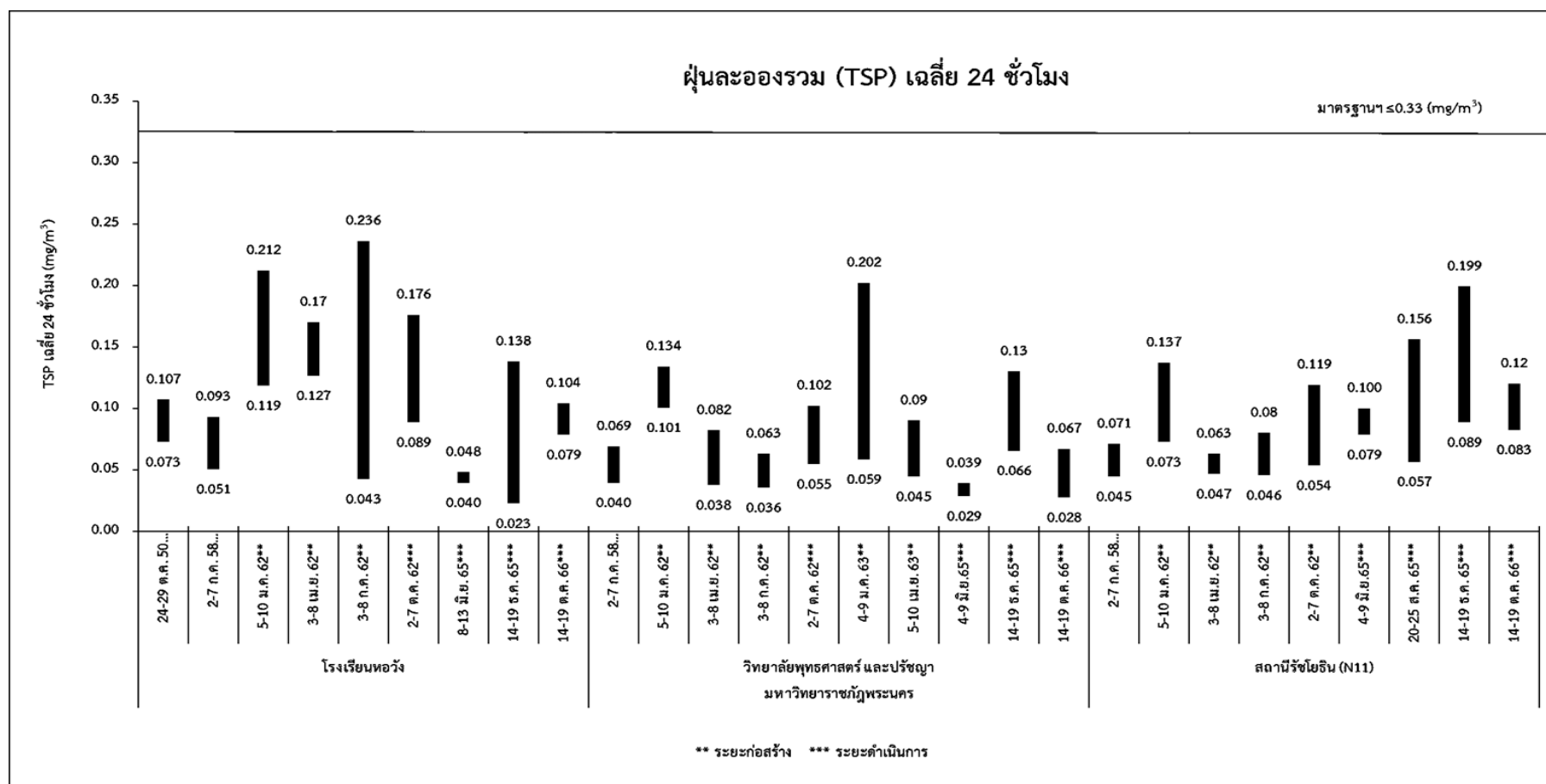
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-15 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

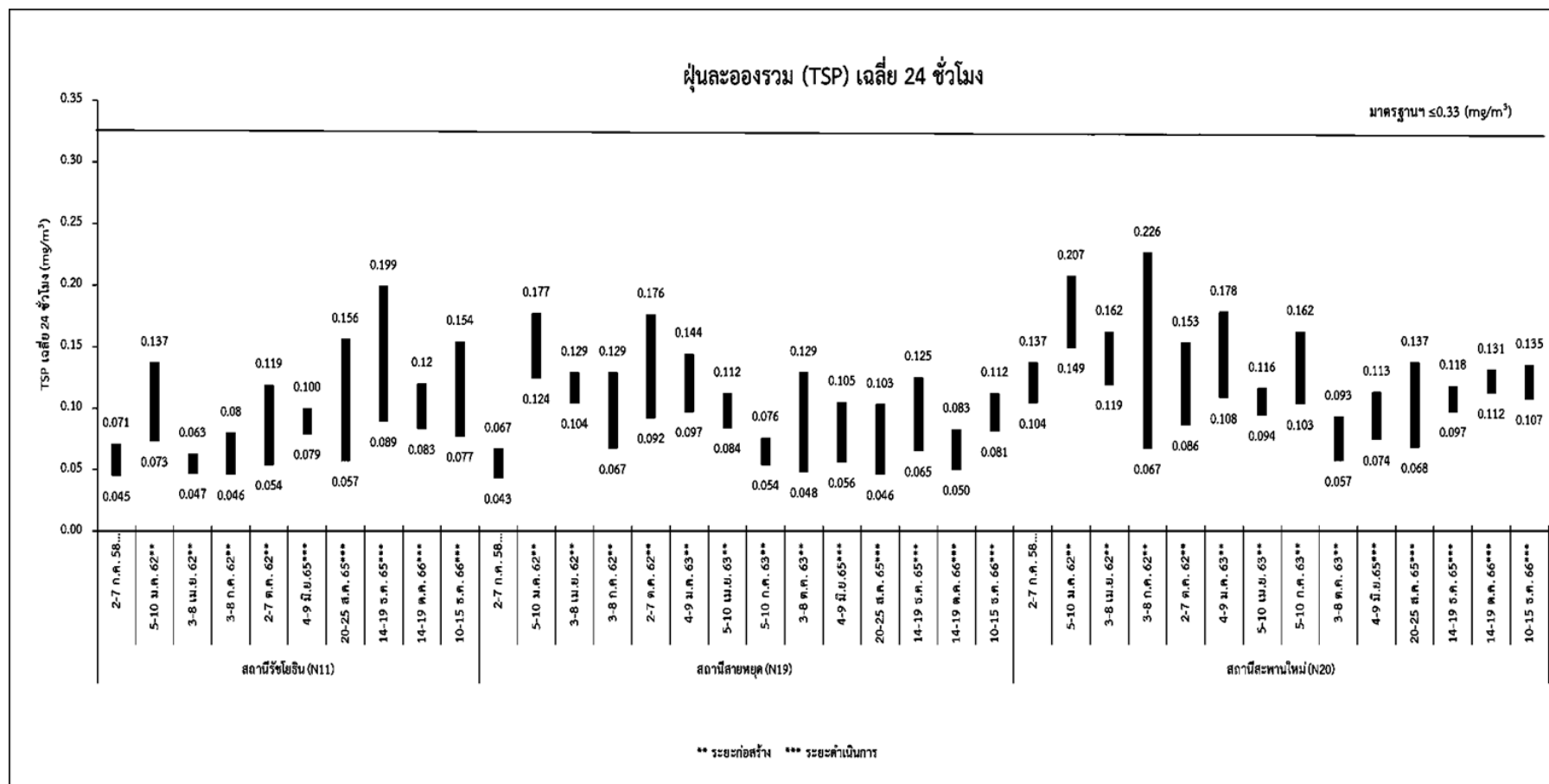
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

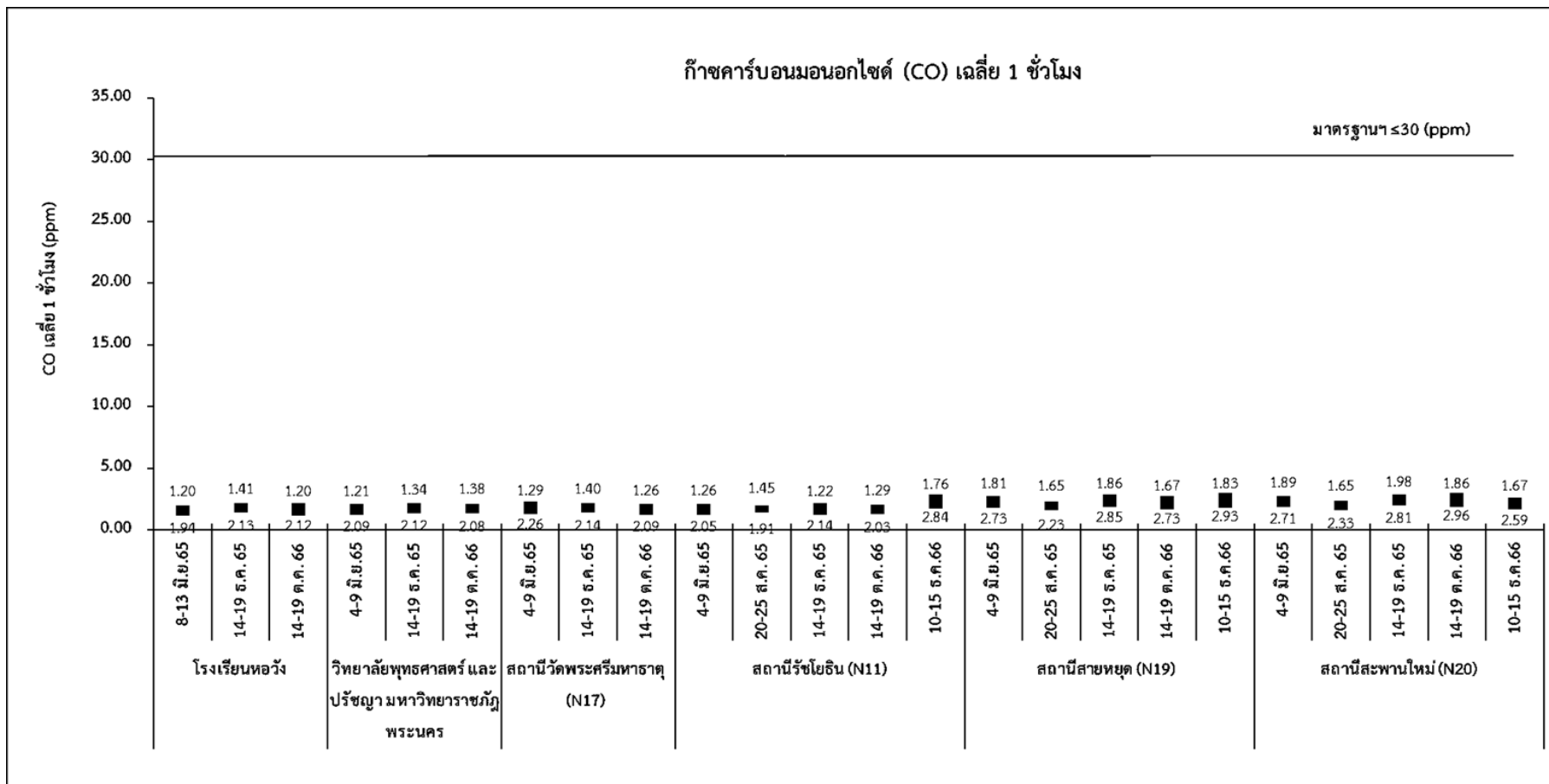
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-15 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

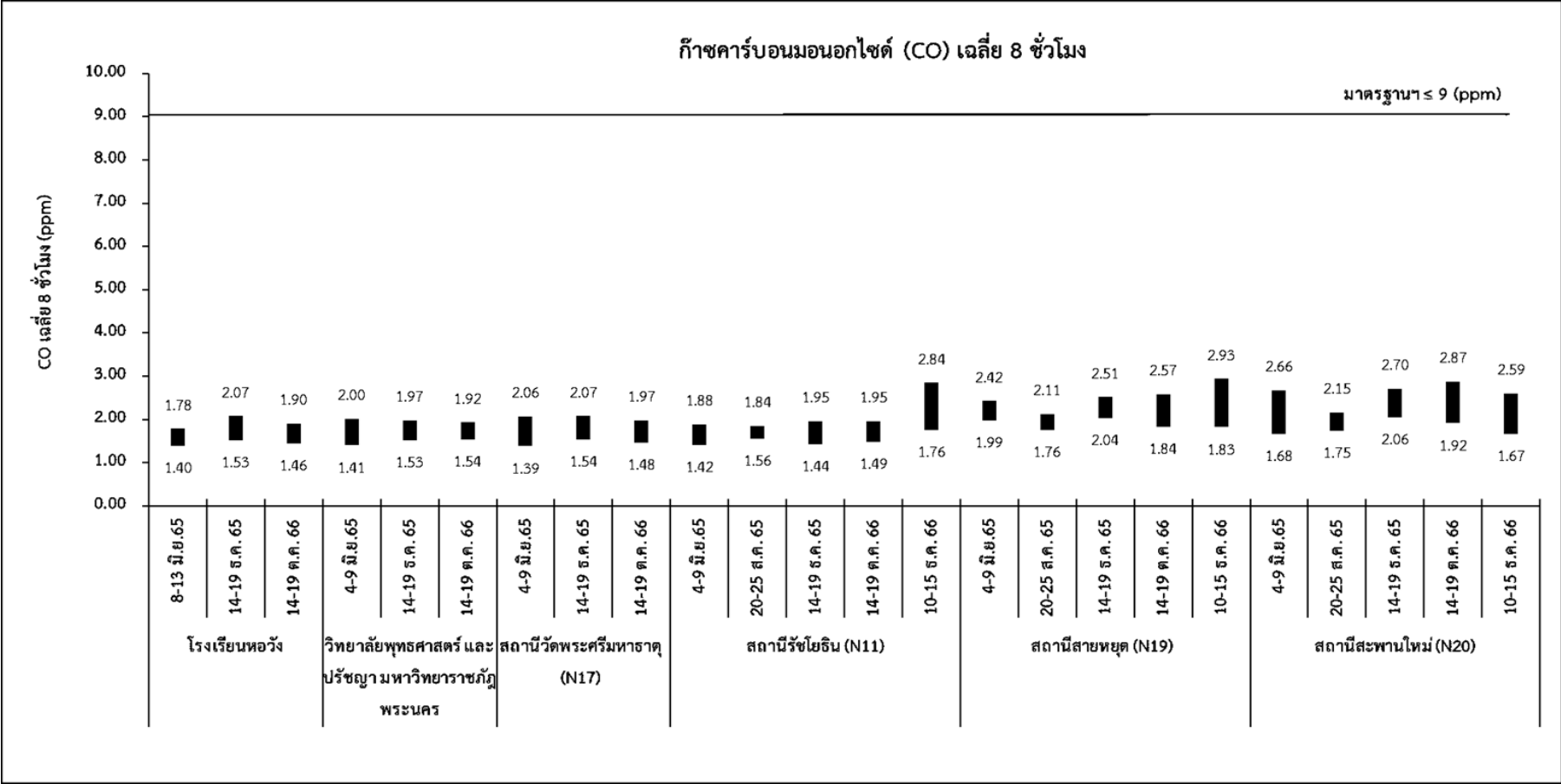


รูปที่ 3-16 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

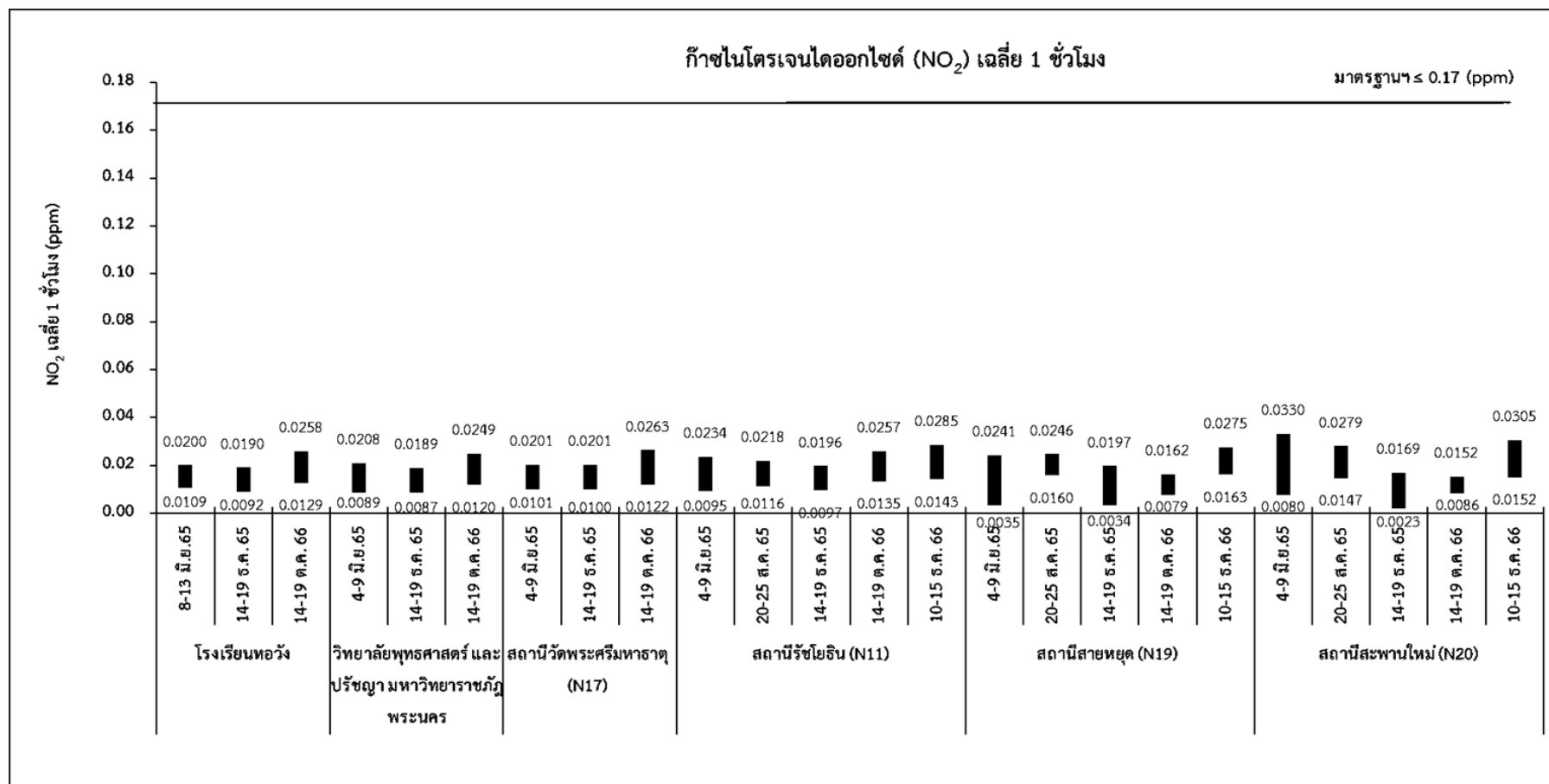
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ปี พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

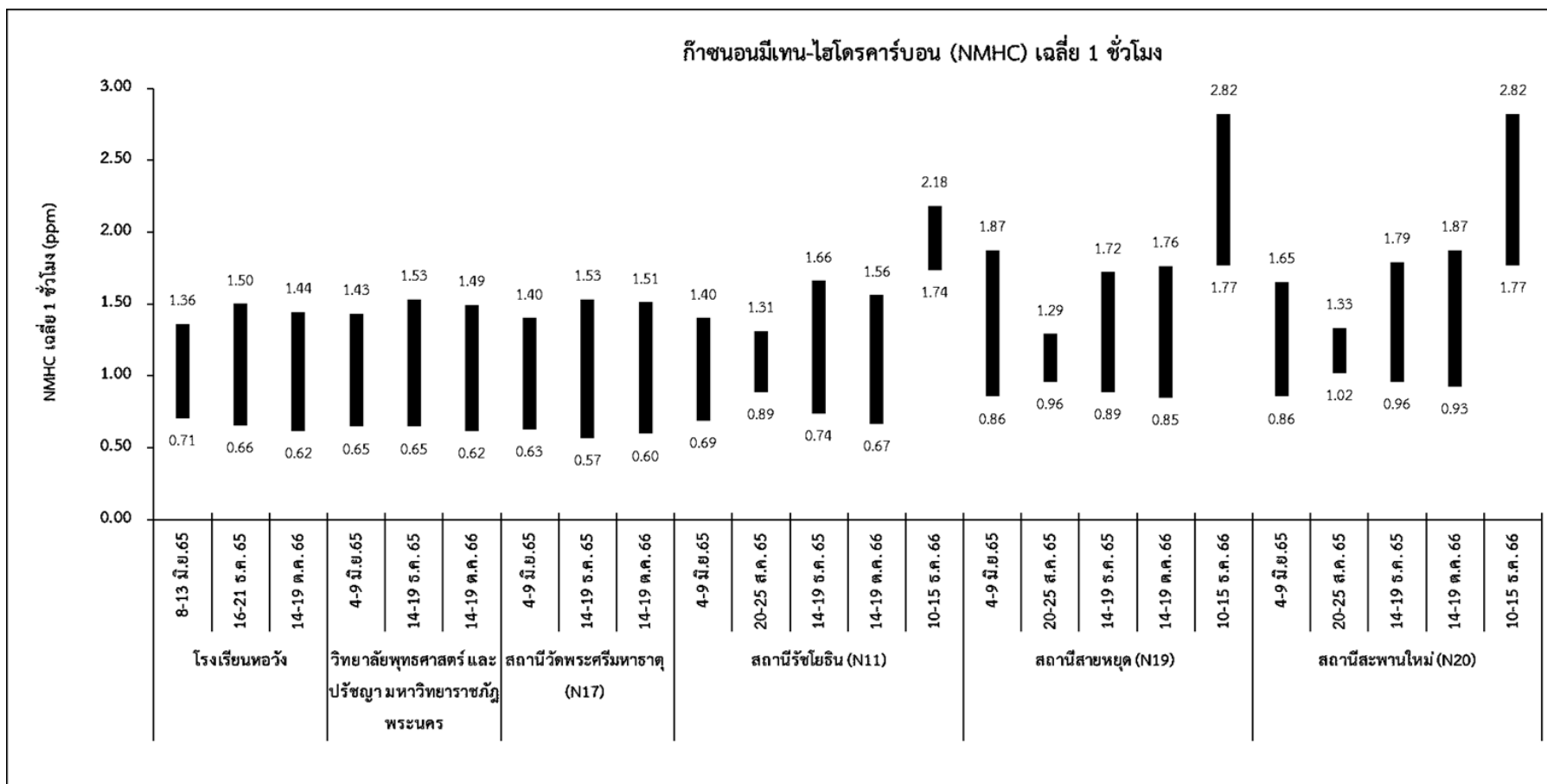


รูปที่ 3-17 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ปี พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-18 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ปี พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-19 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ปี พ.ศ. 2566

2) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ในปีที่ผ่านมาของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ในปี พ.ศ. 2550 (รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย สายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ของกรุงเทพมหานคร กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณสถานี วัดพระศรีมหาธาตุ) และ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2566 (ช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ) พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ส่วนใหญ่ มีค่าใกล้เคียงกับช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างและก่อนจะมีโครงการ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่บริเวณริมถนนพหลโยธิน อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุดทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด โดยแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-40 และรูปที่ 3-20 ถึง รูปที่ 3-24

ตารางที่ 3-40 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2566

จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลา ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L _{Aeq} 24 hours	L _{Amax}	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Adn}
1. โรงเรียนหอวัง (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2562)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	72.0-72.8*	82.8-103.1	68.8-75.1	58.1-71.3	78.3-79.3
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	70.4-72.2*	76.4-103.3	60.0-77.0	54.3-69.9	75.0-76.1
	3-8 เม.ย. 62	68.2-69.9	71.5-105.7	62.9-73.6	41.8-68.1	72.3-75.2
	3-8 ก.ค. 62	70.8-72.9*	81.5-102.6	65.1-76.8	52.5-70.1	77.0-80.0
	ระยะดำเนินการ					
	2-7 ต.ค. 62	71.7-72.4*	81.8-101.0	64.5-76.4	56.6-71.6	76.5-77.1
	8-13 มิ.ย. 65	70.3-71.1*	82.8-98.0	68.0-74.4	62.9-69.1	76.0-77.1
	14-19 ธ.ค. 65	71.0-71.6*	84.7-97.2	66.5-74.1	60.1-70.2	76.1-76.9
	14-19 ต.ค. 66	69.4-70.4*	80.7-96.4	65.6-74.0	53.2-68.4	74.1-75.6
2. วิทยาลัยพุทธศาสตร์และ ปรัชญา มหาวิทยาลัย ราชภัฏพระนคร (ใกล้กับสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	60.1-61.5	63.7-88.8	55.3-64.4	54.0-59.2	65.1-67.4
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	62.4-63.9	71.9-105.0	57.5-67.8	52.6-64.3	67.3-68.3
	3-8 เม.ย. 62	61.3-62.9	70.9-85.7	57.1-69.4	53.2-64.6	66.3-69.0
	3-8 ก.ค. 62	62.1-63.3	69.8-101.7	53.4-68.1	50.7-60.9	66.9-68.4
	2-7 ต.ค. 62	61.7-64.3	69.0-105.6	51.3-68.4	45.2-60.9	64.9-70.5
	5-10 เม.ย. 63	61.2-62.7	63.0-98.6	49.9-67.5	40.7-64.5	66.5-69.7
	4-9 ม.ค. 63	63.8-64.6	71.4-89.7	58.0-69.8	54.0-61.9	68.5-68.9
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	62.7-63.4	70.6-91.9	54.5-65.8	47.6-61.0	67.3-69.0
	14-19 ธ.ค. 65	63.9-64.3	70.1-91.5	58.7-66.6	54.1-63.6	68.9-69.7
	14-19 ต.ค. 66	61.9-63.0	65.5-93.0	52.3-65.9	44.2-62.2	66.8-69.3
3. โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์	9-14 มี.ค. 54 (ข้อมูลจาก EIA)	67.1-74.8*	100.0-118.6	-	57.6-61.8	69.4-75.2
	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	61.1-66.9	55.5-95.1	52.3-72.1	51.0-66.4	66.5-73.2
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	64.7-68.0	73.7-99.1	60.4-72.4	55.4-67.8	70.0-71.3
	3-8 เม.ย. 62	65.5-66.9	65.7-95.4	61.0-73.2	54.9-64.7	70.4-70.9
	3-8 ก.ค. 62	65.8-66.2	72.2-93.6	59.4-73.2	54.1-65.1	69.2-70.4
	2-7 ต.ค. 62	57.2-65.8	60.5-94.8	47.5-68.3	42.9-63.5	59.5-72.8
	4-9 ม.ค. 63	66.7-68.2	76.5-98.9	63.0-71.8	56.7-67.6	71.9-72.9
	5-10 เม.ย. 63	62.1-66.1	70.4-95.5	55.2-68.6	49.6-65.3	65.7-72.7
	5-10 ก.ค. 63	64.9-66.5	72.1-97.3	58.9-69.5	49.2-66.0	69.6-71.1
	3-8 ต.ค. 63	65.6-66.6	75.3-91.3	58.9-69.6	51.3-68.6	70.8-71.5
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	66.2-66.9	76.9-92.6	62.0-69.5	53.9-65.9	71.1-71.6
	14-19 ธ.ค. 65	65.4-67.3	77.4-92.3	60.5-68.9	54.1-65.1	69.6-73.0
	14-19 ต.ค. 66	67.9-68.5	78.5-99.2	63.5-69.8	55.5-65.7	73.2-73.4
มาตรฐาน ^{1/}		≤70.0	≤115.0	-	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

ตารางที่ 3-40 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2566

สถานีติดตามตรวจสอบ ^{2/}	ช่วงเวลา	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	ติดตามตรวจสอบ	L _{Aeq} 24 hours	L _{Amax}	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Adn}
4. สถานีพัฒนาสุขภาพเขตเมือง (เดิมชื่อ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน) (ใกล้กับสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	58.9-63.4	55.2-101.3	49.0-74.1	44.8-64.6	63.2-66.4
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	62.2-66.0	69.8-103.4	52.3-77.6	42.0-58.6	65.9-67.9
	3-8 เม.ย. 62	59.2-63.3	70.4-104.4	50.8-69.4	41.5-59.9	62.9-68.0
	3-8 ก.ค. 62	56.7-58.8	66.0-101.9	46.3-69.4	41.1-53.4	61.3-63.3
	2-7 ต.ค. 62	59.7-63.4	69.5-103.9	48.9-69.6	44.0-59.6	63.8-67.0
	4-9 ม.ค. 63	58.6-59.8	69.4-102.0	51.5-63.9	42.9-54.7	63.3-64.9
	5-10 เม.ย. 63	56.6-59.7	67.5-103.7	46.0-67.8	40.7-67.0	61.3-65.4
	ระยะดำเนินการ					
	8-13 มิ.ย. 65	57.8-58.9	71.6-95.4	50.7-64.4	42.5-53.5	62.4-64.5
	14-19 ธ.ค. 65	59.1-60.4	71.7-97.8	51.4-65.1	44.3-52.9	63.3-64.5
	14-19 ต.ค. 66	56.6-58.9	60.7-91.4	46.2-64.9	42.0-59.6	60.8-62.7
5. สถานีรัชโยธิน (N11) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2562)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	72.1-72.8*	83.3-99.0	69.2-75.2	60.9-71.8	78.7-79.7
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	69.0-70.7*	79.6-101.7	62.7-76.7	55.3-67.2	74.7-75.7
	3-8 เม.ย. 62	68.9-71.1*	76.3-103.2	61.5-74.9	55.0-67.7	73.9-78.1
	3-8 ก.ค. 62	68.5-69.4	80.1-99.0	64.9-74.3	55.7-67.5	74.0-75.0
	2-7 ต.ค. 62	70.6-71.3*	81.0-101.7	66.9-75.5	58.7-69.1	76.1-77.1
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	72.9-73.3*	86.8-103.9	66.9-75.7	57.3-69.6	77.4-77.7
	20-25 ส.ค. 65	71.5-72.5*	81.6-100.1	67.0-75.7	58.5-69.4	76.1-77.0
	14-19 ธ.ค. 65	71.9-72.1*	85.2-100.4	67.4-74.8	58.6-68.7	76.7-77.2
	14-19 ต.ค. 66	71.5-72.2*	81.9-103.9	68.7-76.4	58.5-68.6	77.8-78.4
	10-15 ธ.ค. 66	71.9-72.6*	87.0-97.6	67.8-74.5	58.4-69.0	76.9-77.2
	ระยะดำเนินการ					
6. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	68.8-69.4	79.1-99.8	64.9-73.4	58.9-66.8	74.2-74.9
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	68.3-69.0	81.0-105.7	63.7-72.1	57.6-66.2	73.7-75.0
	3-8 เม.ย. 62	66.5-68.3	78.9-101.1	62.0-71.4	52.8-64.8	71.4-73.8
	3-8 ก.ค. 62	67.2-67.6	78.6-97.2	62.8-71.5	57.7-64.9	72.3-73.0
	2-7 ต.ค. 62	67.1-67.6	78.8-102.1	62.3-69.8	56.7-64.9	72.2-73.3
	4-9 ม.ค. 63	67.4-67.9	79.1-102.9	63.1-69.8	57.3-66.3	72.3-73.4
	5-10 เม.ย. 63	66.3-67.5	73.7-104.9	54.6-69.8	43.2-66.4	69.4-72.6
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	66.8-67.4	77.7-96.4	59.6-69.7	50.7-65.5	70.6-72.5
	14-19 ธ.ค. 65	70.1-70.4*	82.1-100.8	65.1-73.5	58.4-67.3	75.2-75.6
	14-19 ต.ค. 66	70.6-71.9*	81.6-103.5	65.7-76.0	58.6-68.1	75.8-76.9
	ระยะดำเนินการ					
มาตรฐาน ^{1/}		≤70.0	≤115.0	-	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

ตารางที่ 3-40 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2566

จุดติดตามตรวจสอบ ^{2/}	ช่วงเวลา	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	ติดตามตรวจสอบ	L _{Aeq} 24 hours	L _{Amax}	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Adn}
7. สถานีสายหยุด (N19)	2-7 ก.ค. 58	74.3-74.9*	86.0-104.3	72.0-76.9	64.4-71.5	80.7-81.2
	(ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)					
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	74.5-75.3*	84.9-107.3	66.0-77.8	60.7-72.2	79.2-80.7
	3-8 เม.ย. 62	71.3-71.9*	86.5-103.9	68.6-74.1	60.3-68.3	77.0-77.6
	3-8 ก.ค. 62	72.4-73.5*	83.9-102.9	69.7-76.1	62.3-69.9	78.9-79.6
	2-7 ต.ค. 62	71.6-74.1*	83.2-110.1	69.1-77.6	60.8-71.2	77.4-80.2
	4-9 ม.ค. 63	73.1-73.6*	88.8-104.3	70.3-76.1	60.8-69.5	78.5-79.1
	5-10 เม.ย. 63	70.9-71.5*	78.5-104.4	61.1-75.4	51.2-68.4	74.5-75.0
	5-10 ก.ค. 63	72.7-74.3*	88.1-102.7	68.6-76.4	56.1-71.0	77.9-79.9
	3-8 ต.ค. 63	72.7-74.7*	83.1-104.8	67.9-76.6	58.1-70.6	78.4-81.0
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	77.4-78.2*	90.8-103.6	74.9-80.9	61.6-74.4	83.4-83.8
	20-25 ส.ค. 65	73.2-74.0*	84.7-102.6	70.6-78.2	59.6-70.5	78.8-79.7
	14-19 ธ.ค. 65	75.5-76.5*	85.1-97.4	70.1-80.1	65.2-75.3	80.9-81.4
	14-19 ต.ค. 66	72.9-73.5*	87.7-99.4	69.8-74.7	61.4-69.3	79.5-80.1
	10-15 ธ.ค. 66	73.3-74.6	86.7-98.9	72.1-76.1	62.4-70.8	79.6-80.8
8. สถานีสะพานใหม่ (N20)	2-7 ก.ค. 58	73.3-75.6*	84.6-107.1	68.8-85.6	63.1-72.2	78.6-81.2
	(ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)					
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	72.6-74.1*	83.3-105.8	68.4-79.2	62.5-70.6	78.2-79.8
	3-8 เม.ย. 62	70.3-73.4*	82.6-104.7	66.7-79.1	61.9-72.9	76.5-77.2
	3-8 ก.ค. 62	73.1-74.7*	82.8-105.8	67.7-83.7	62.5-74.2	77.4-82.2
	2-7 ต.ค. 62	70.6-74.1*	83.2-104.6	67.7-77.5	62.6-71.5	65.4-79.6
	4-9 ม.ค. 63	70.0-71.5*	81.3-99.3	66.5-76.0	61.1-68.8	76.3-78.3
	5-10 เม.ย. 63	70.8-72.2*	85.6-99.0	68.4-74.7	62.3-69.5	76.8-78.4
	5-10 ก.ค. 63	70.4-71.7*	80.7-116.4*	67.6-75.5	63.4-67.9	76.7-78.4
	ระยะดำเนินการ					
	3-8 ต.ค. 63	67.7-69.8	79.1-107.1	61.7-75.8	54.3-68.6	74.2-76.1
	4-9 มิ.ย. 65	72.4-72.6*	83.2-99.2	68.6-75.9	61.7-68.8	77.8-78.5
	20-25 ส.ค. 65	70.2-71.3*	78.4-99.6	67.0-75.0	58.3-69.7	75.8-76.8
	14-19 ธ.ค. 65	71.5-71.9*	82.8-92.3	67.4-75.7	63.1-71.3	76.8-77.8
	14-19 ต.ค. 66	72.4-73.2*	86.7-102.9	69.1-74.8	60.7-69.1	78.7-79.1
	10-15 ธ.ค. 66	71.8-72.6	85.3-95.9	68.7-75.6	61.1-69.5	78.1-78.6
มาตรฐาน ^{1/}		≤70.0	≤115.0	-	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

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

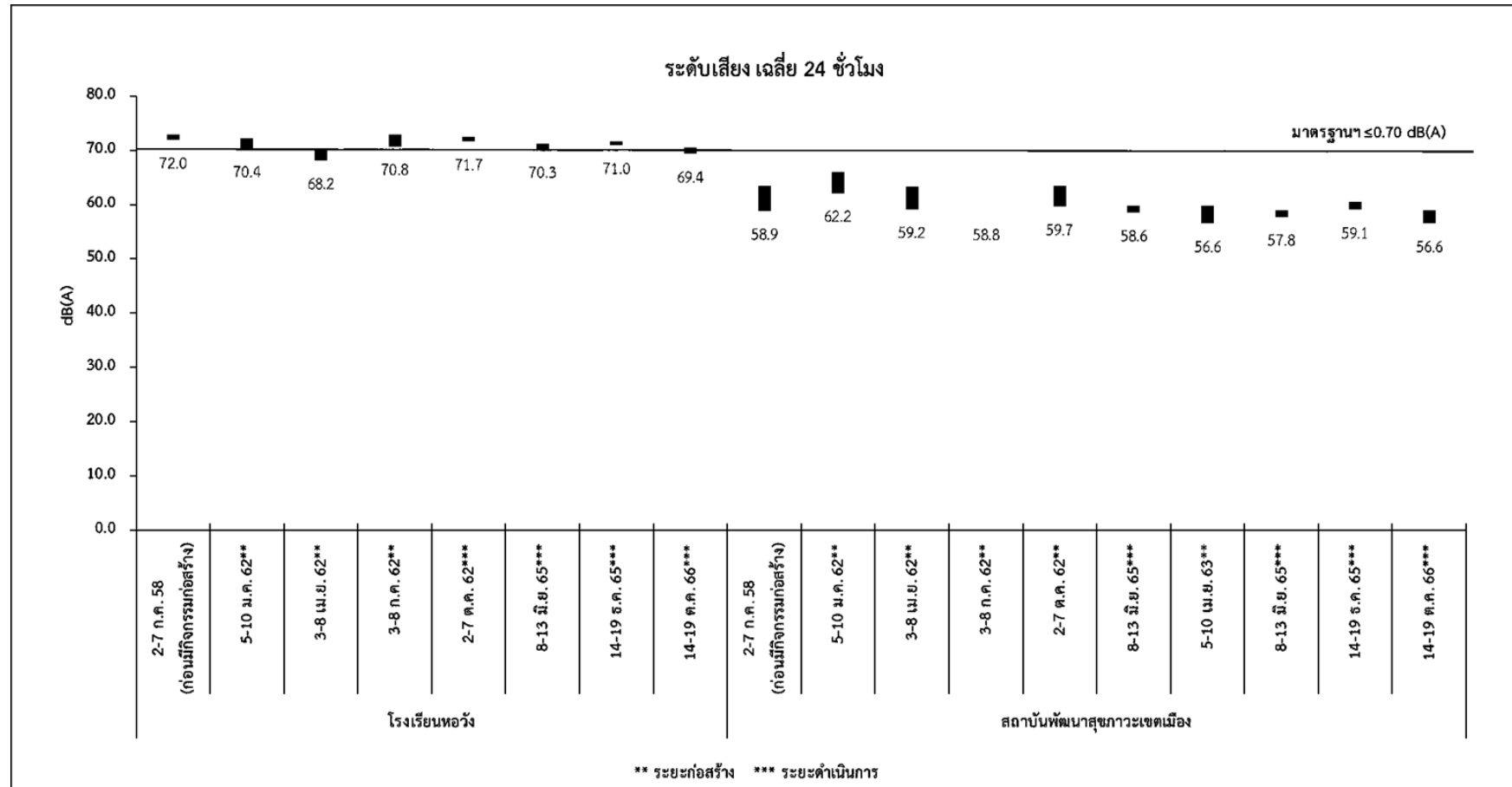
^{2/} ผลตรวจวัดมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-20 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

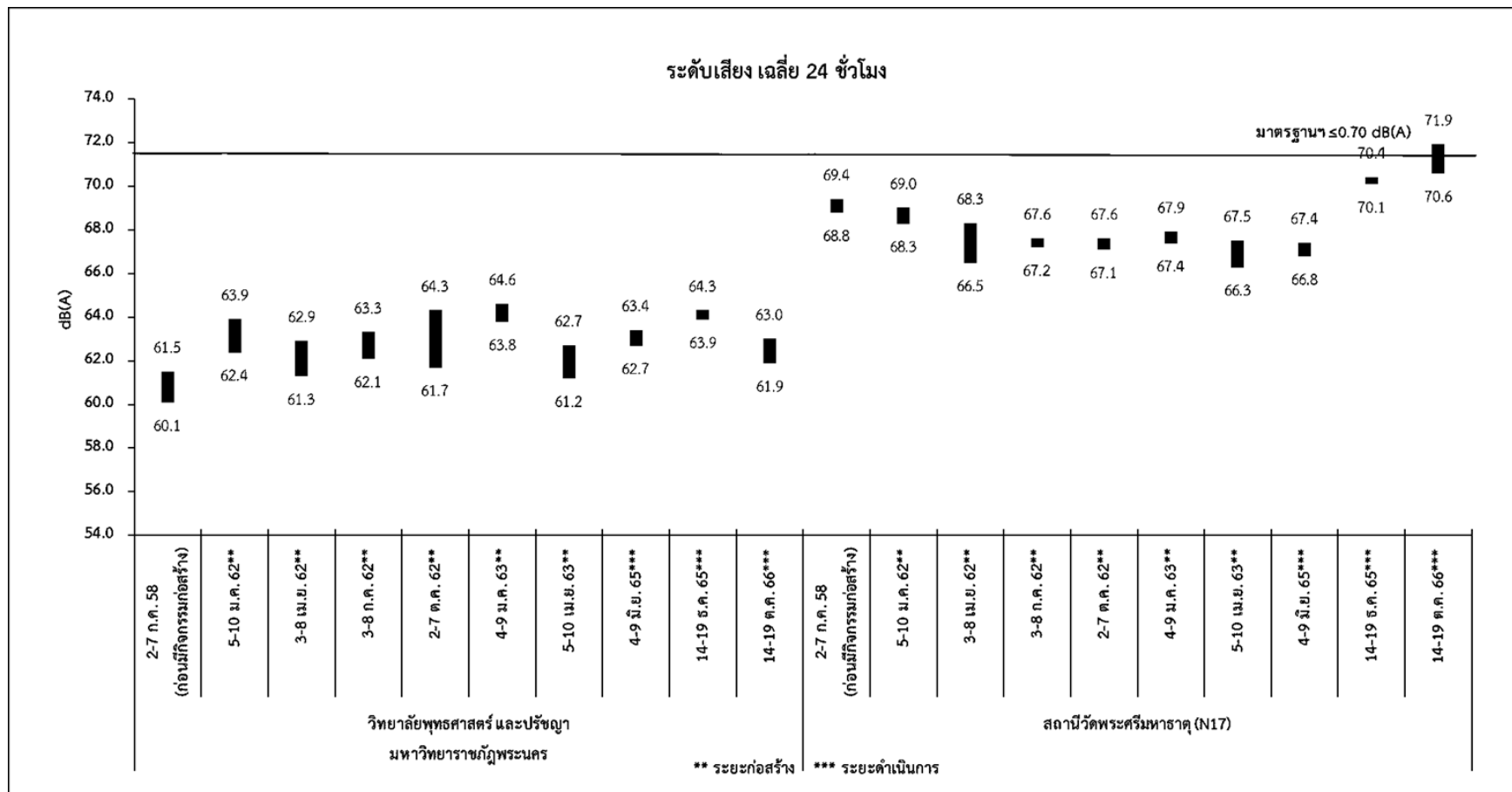
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-20 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

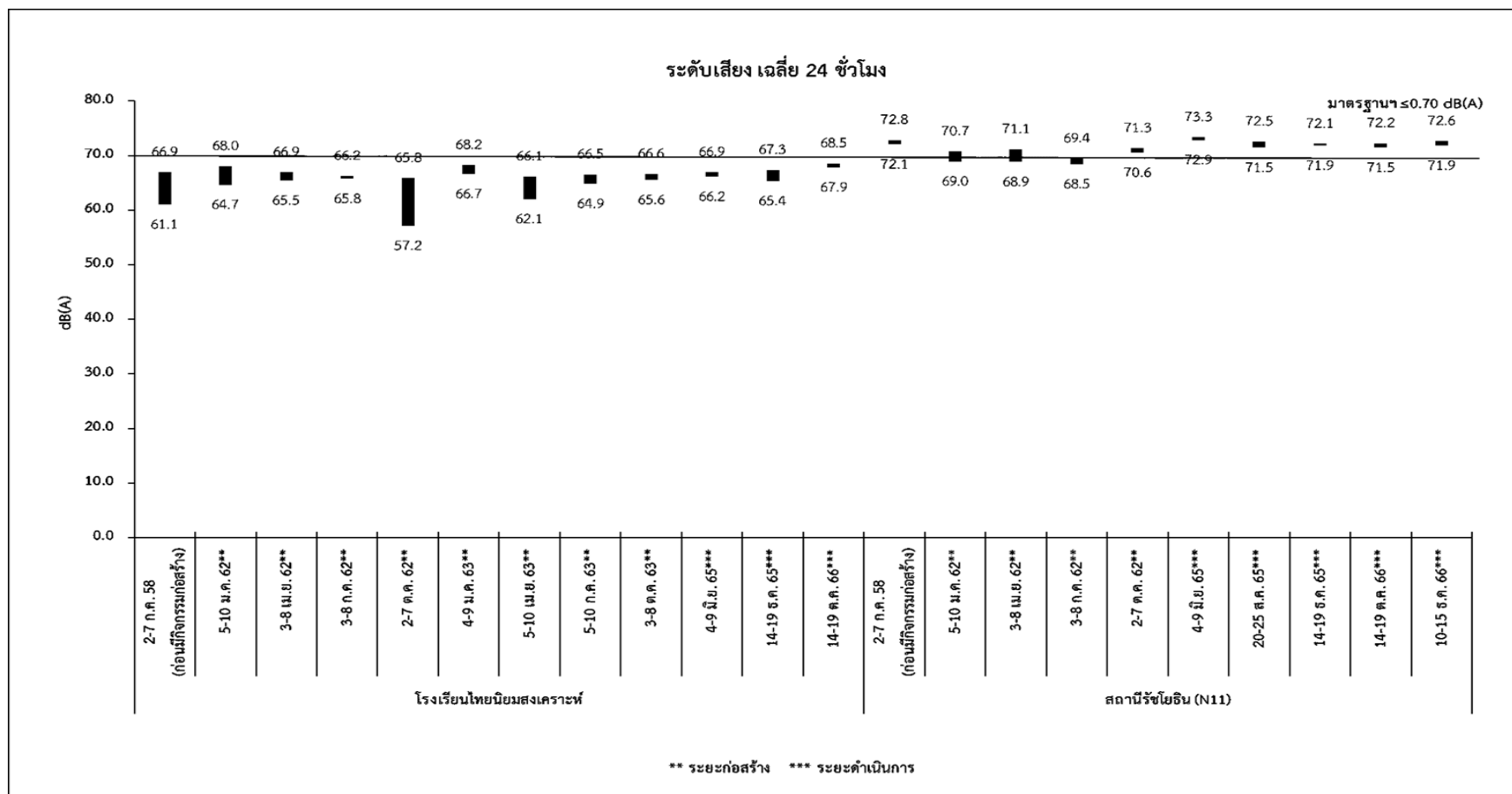
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-20 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

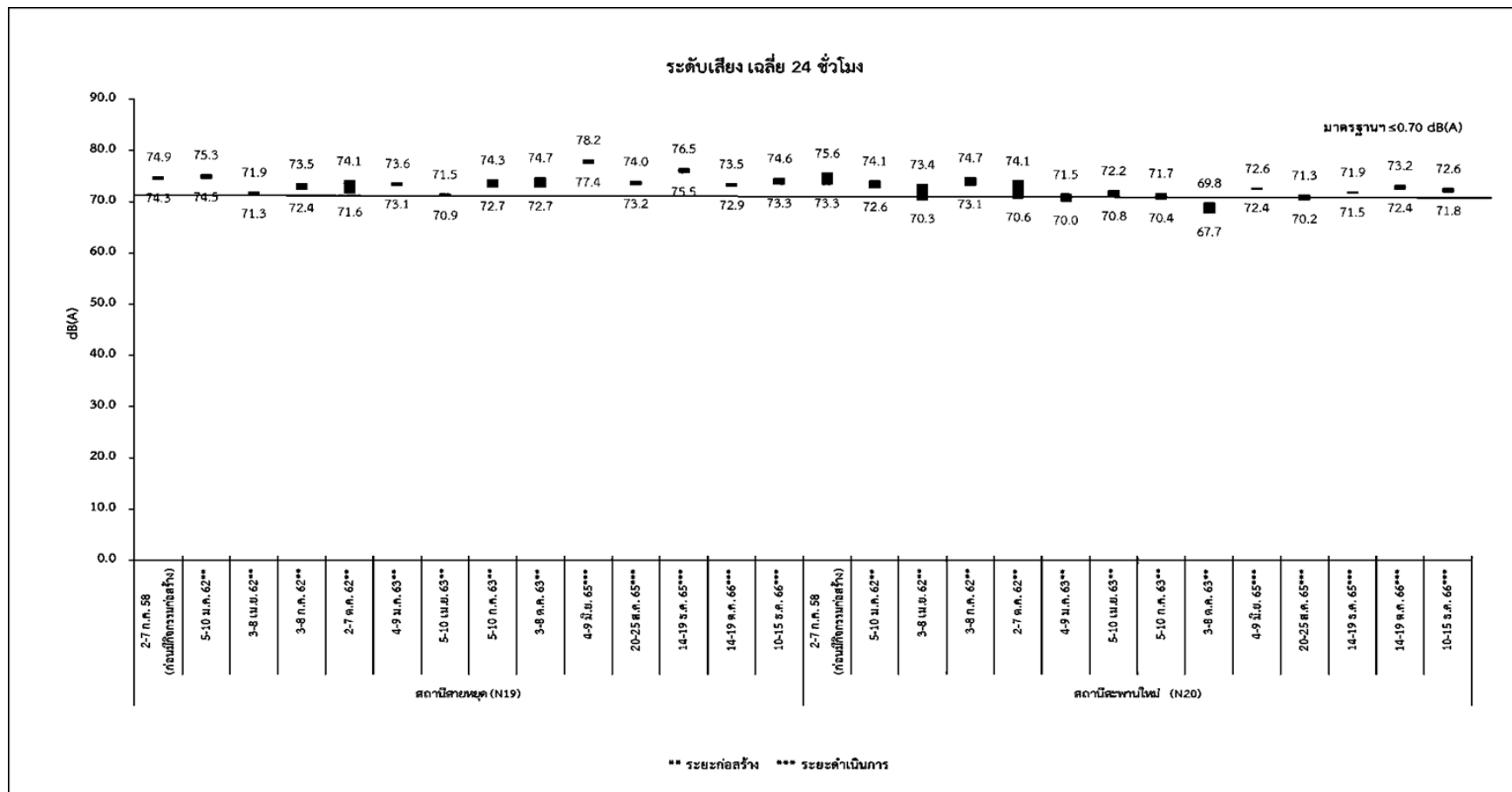
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

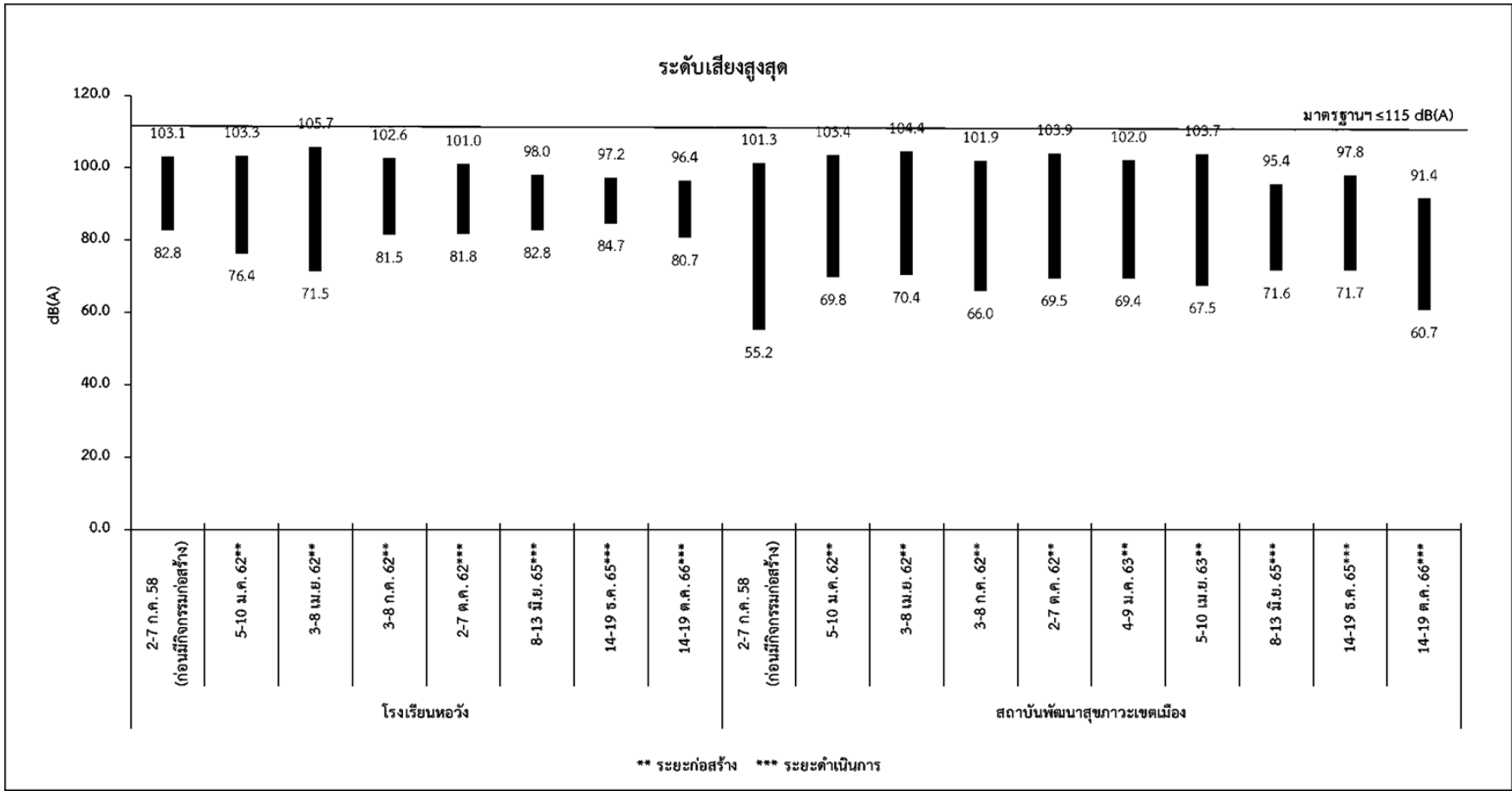


รูปที่ 3-20 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

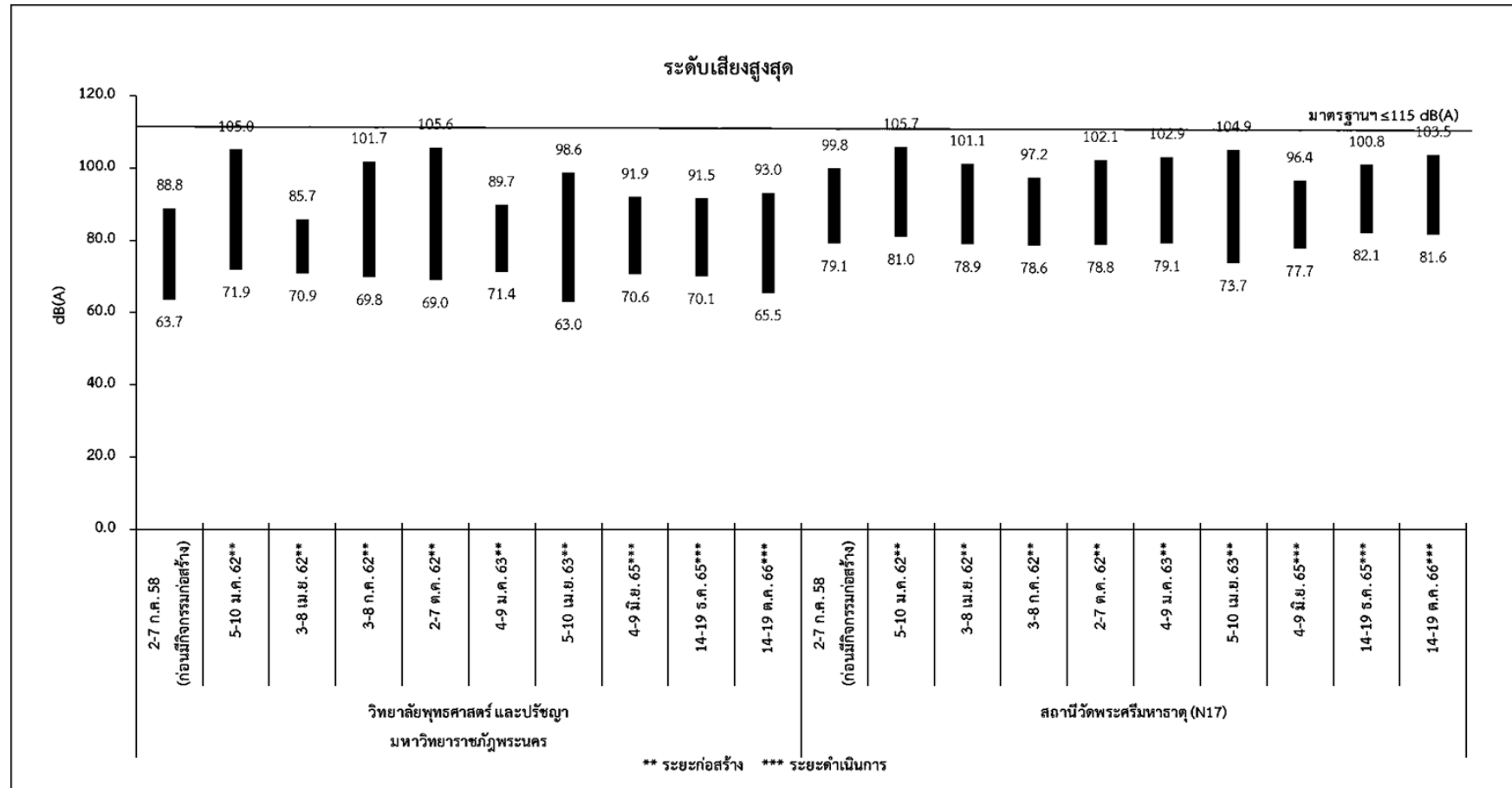
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-21 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

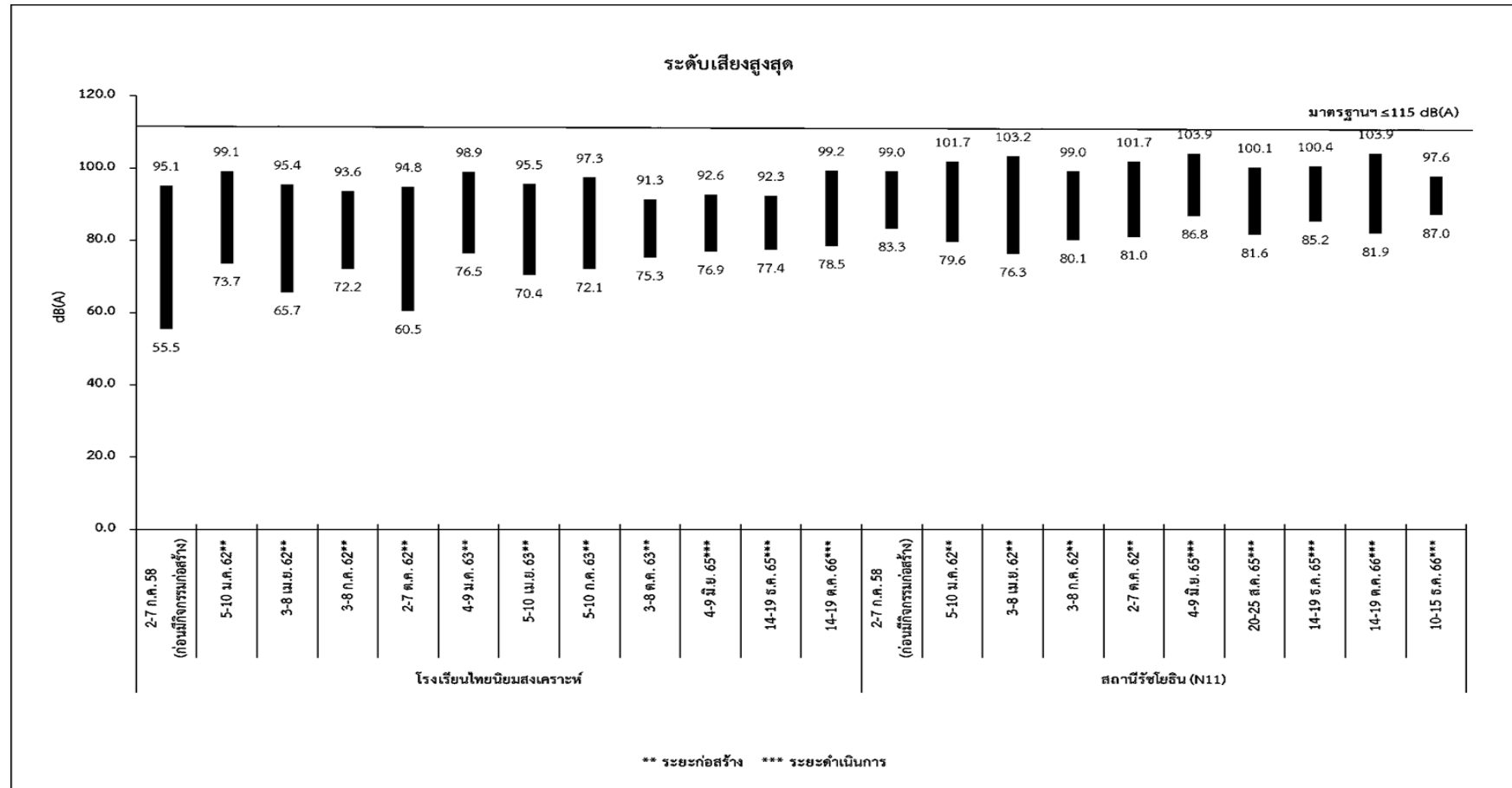


รูปที่ 3-21 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

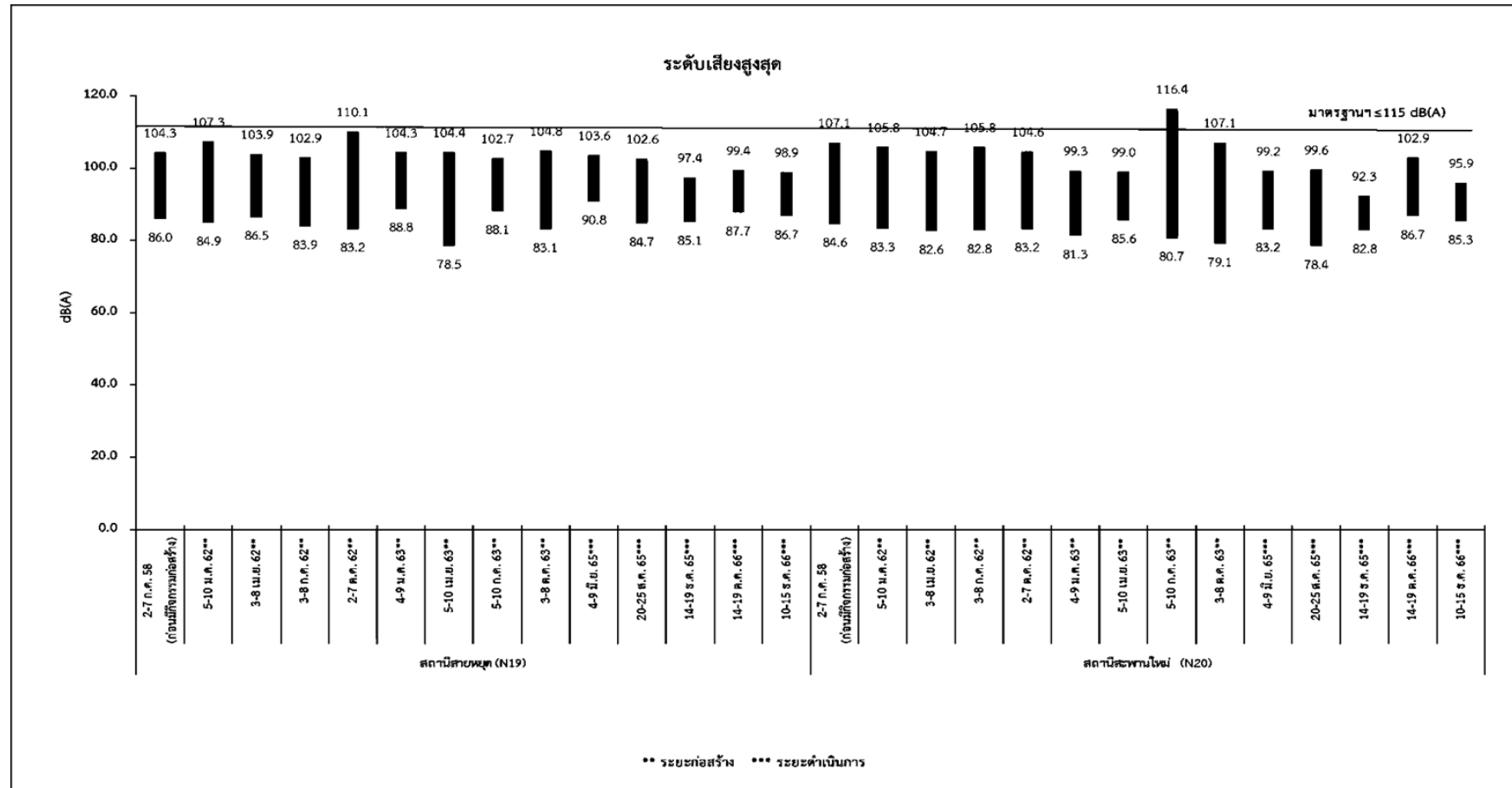


รูปที่ 3-21 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



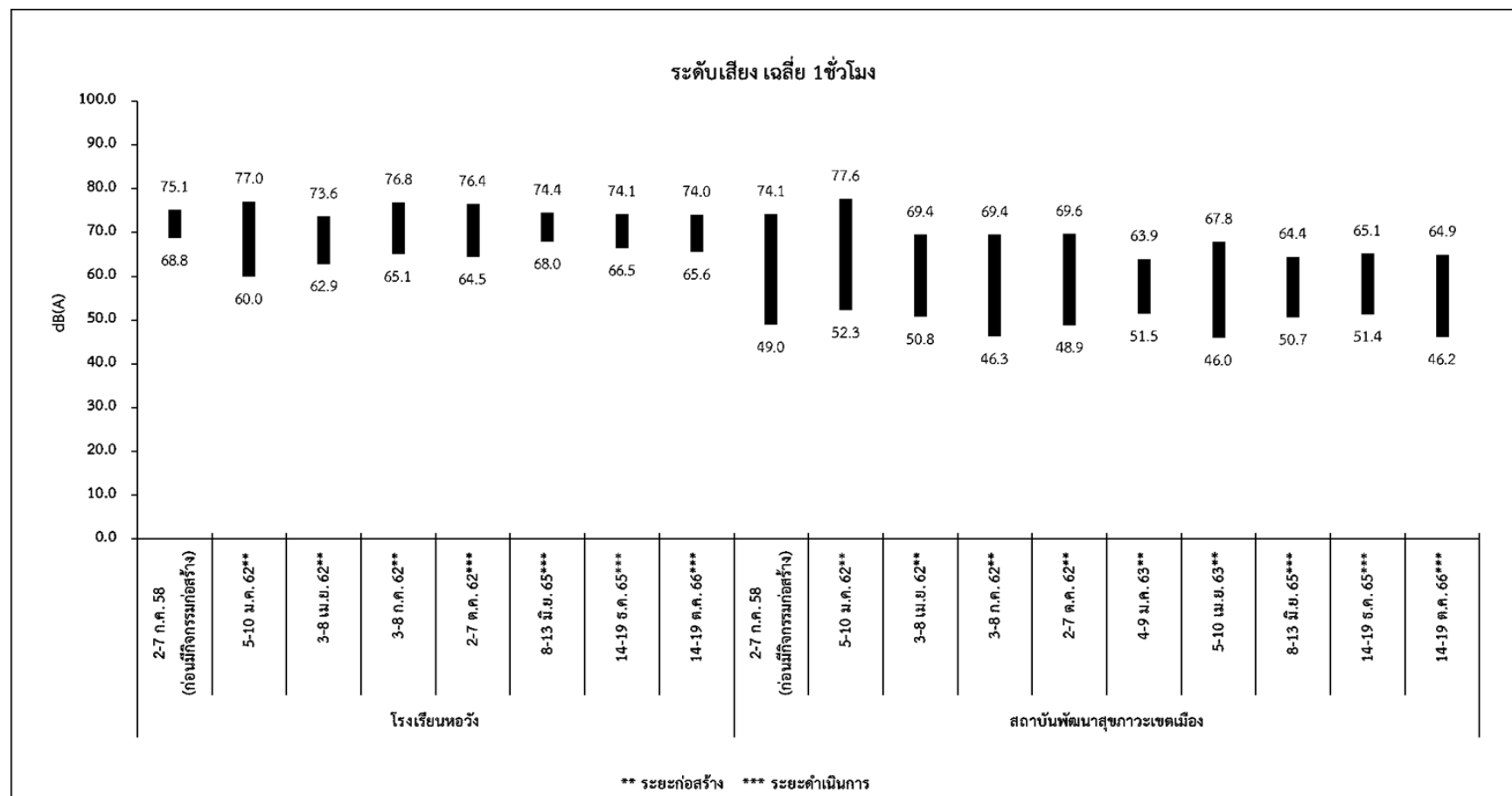
รูปที่ 3-21 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-22 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

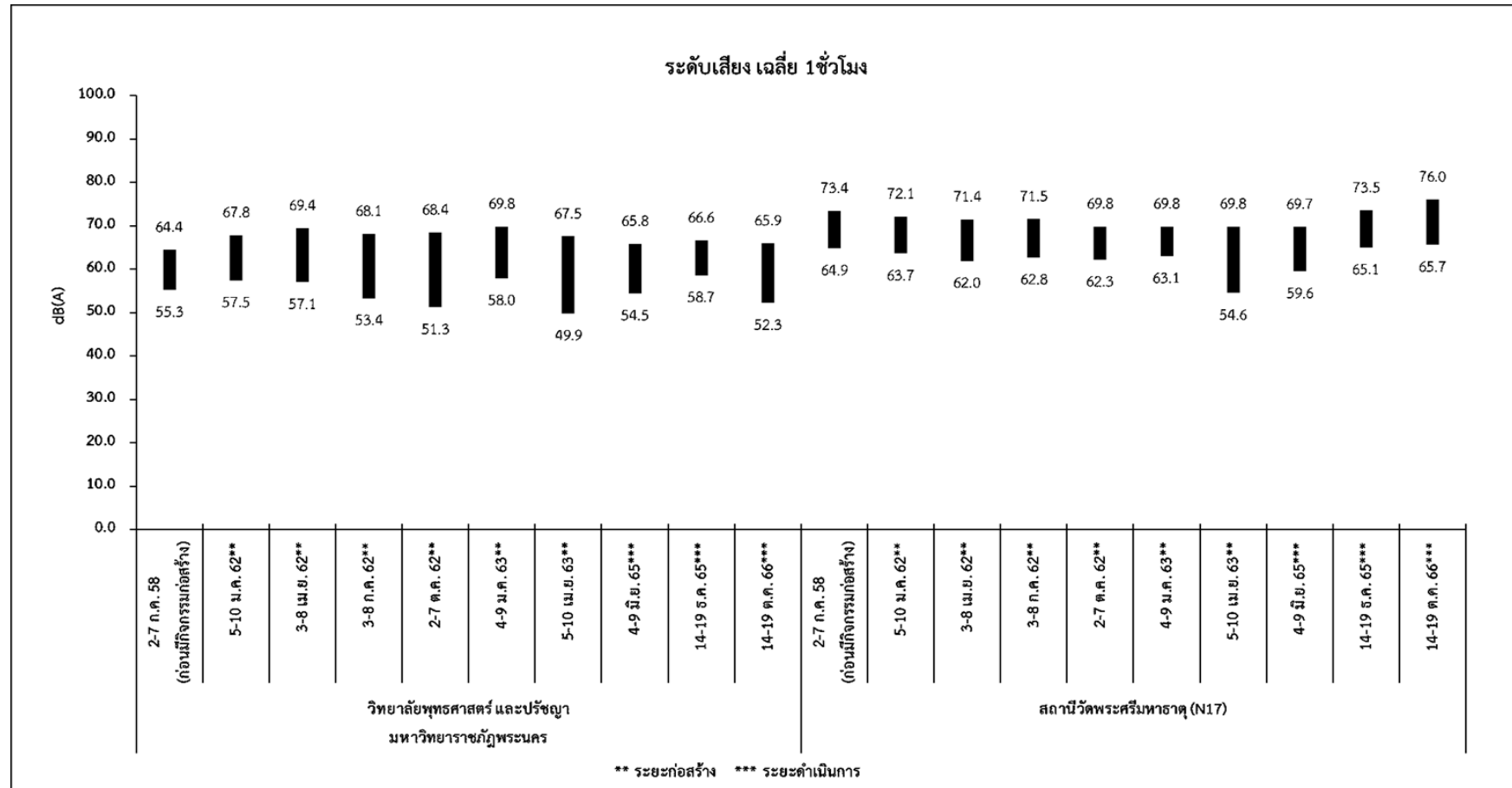
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-22 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

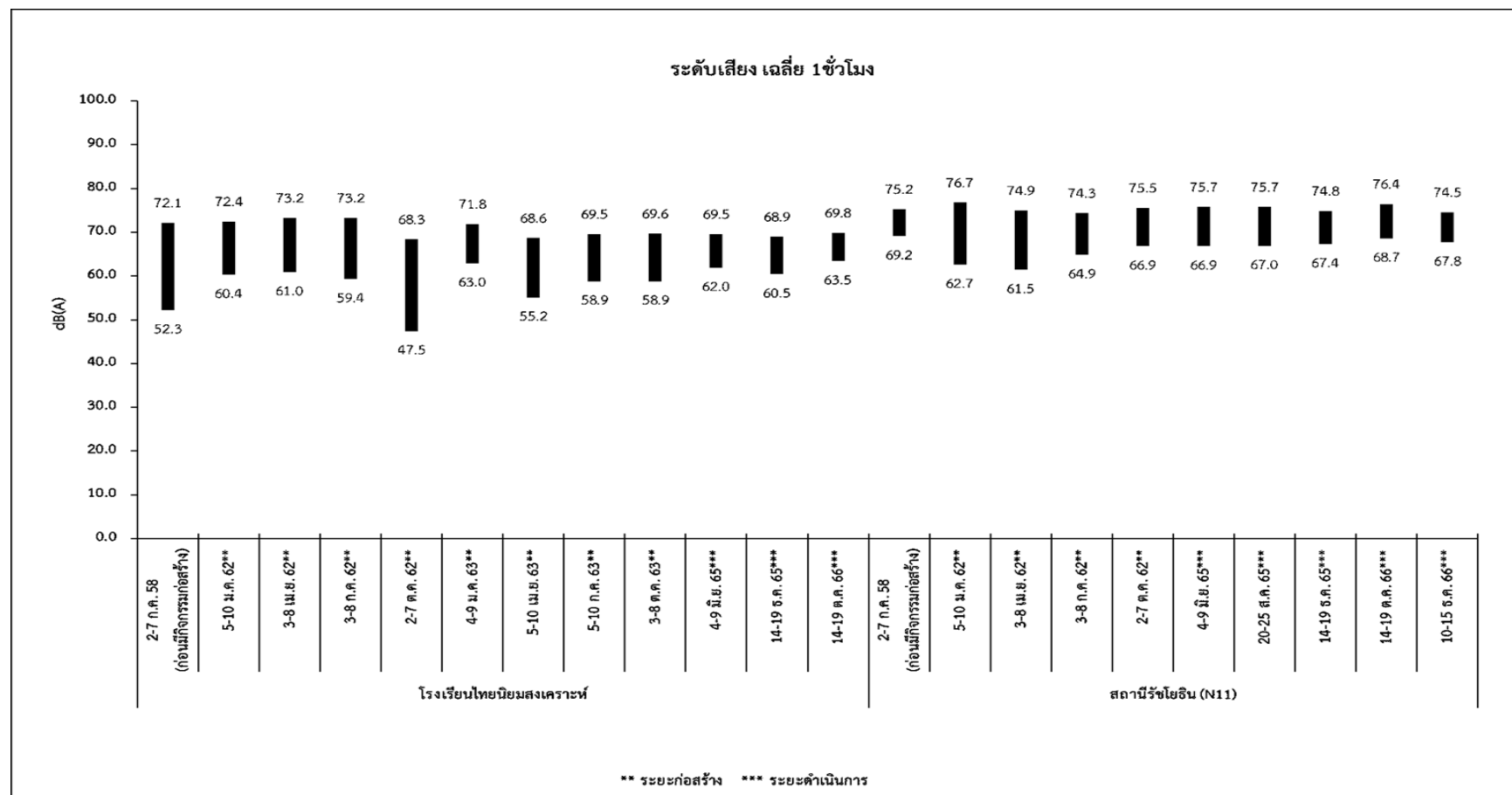
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

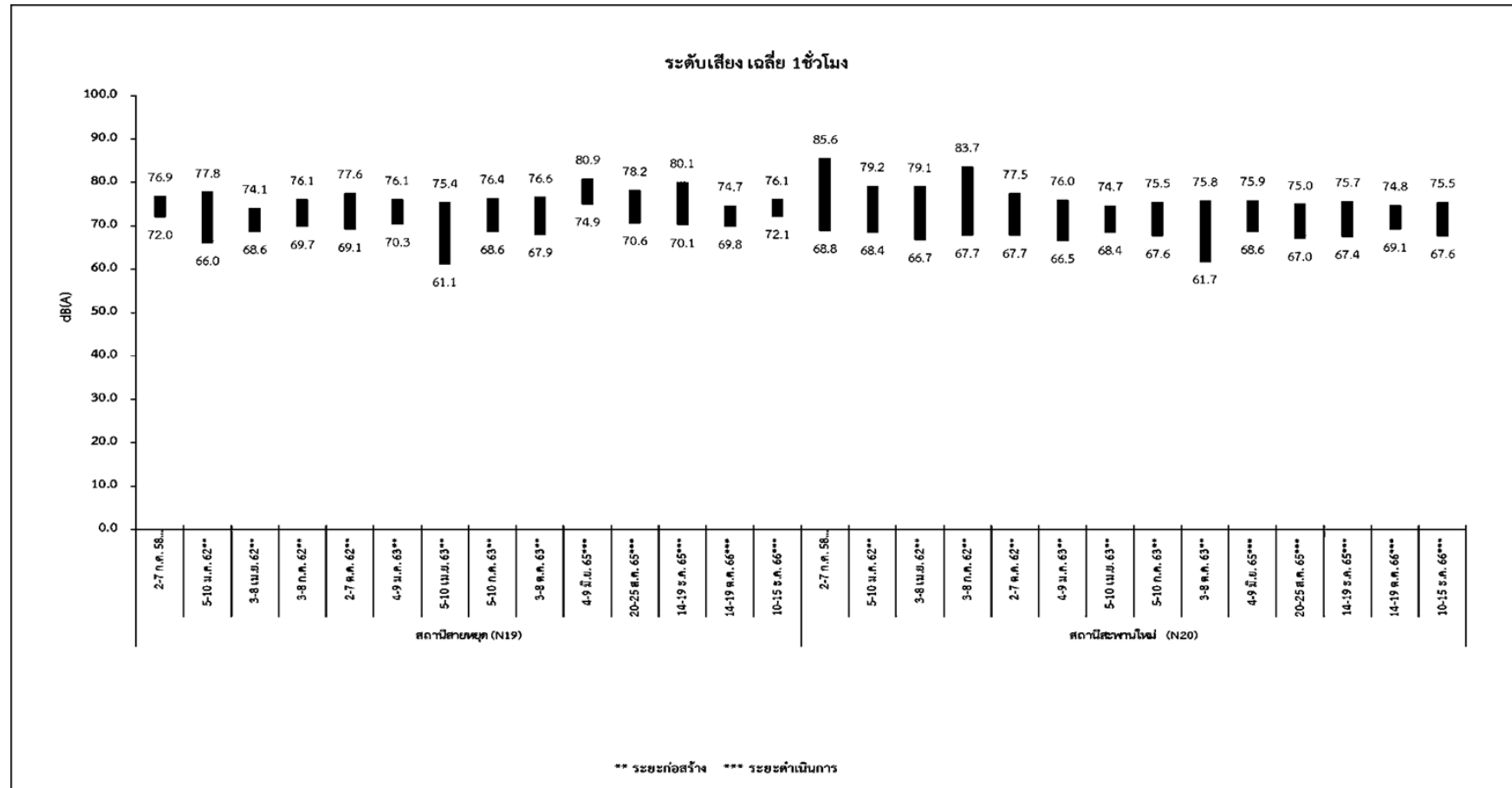


รูปที่ 3-22 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



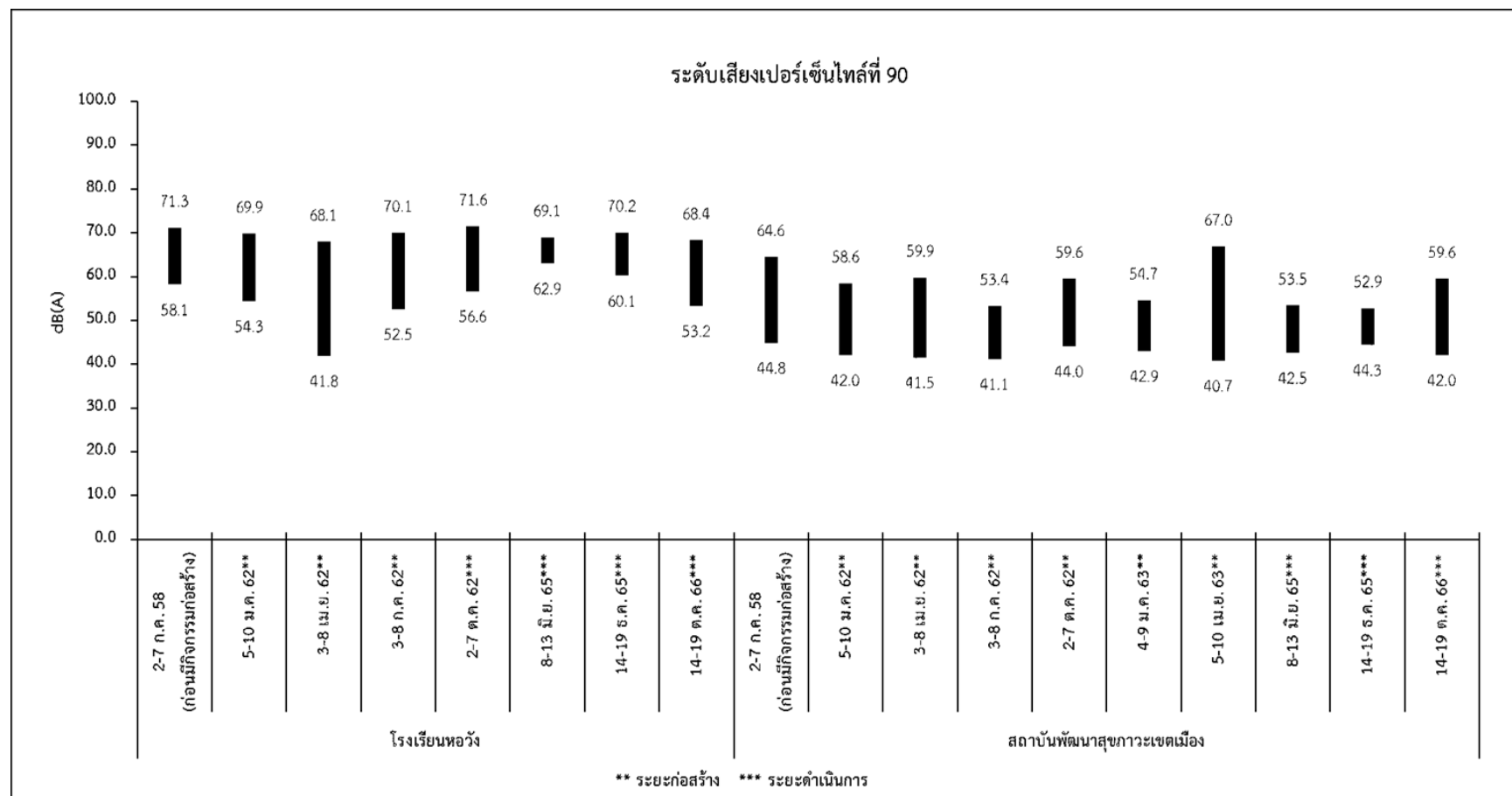
รูปที่ 3-22 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-23 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

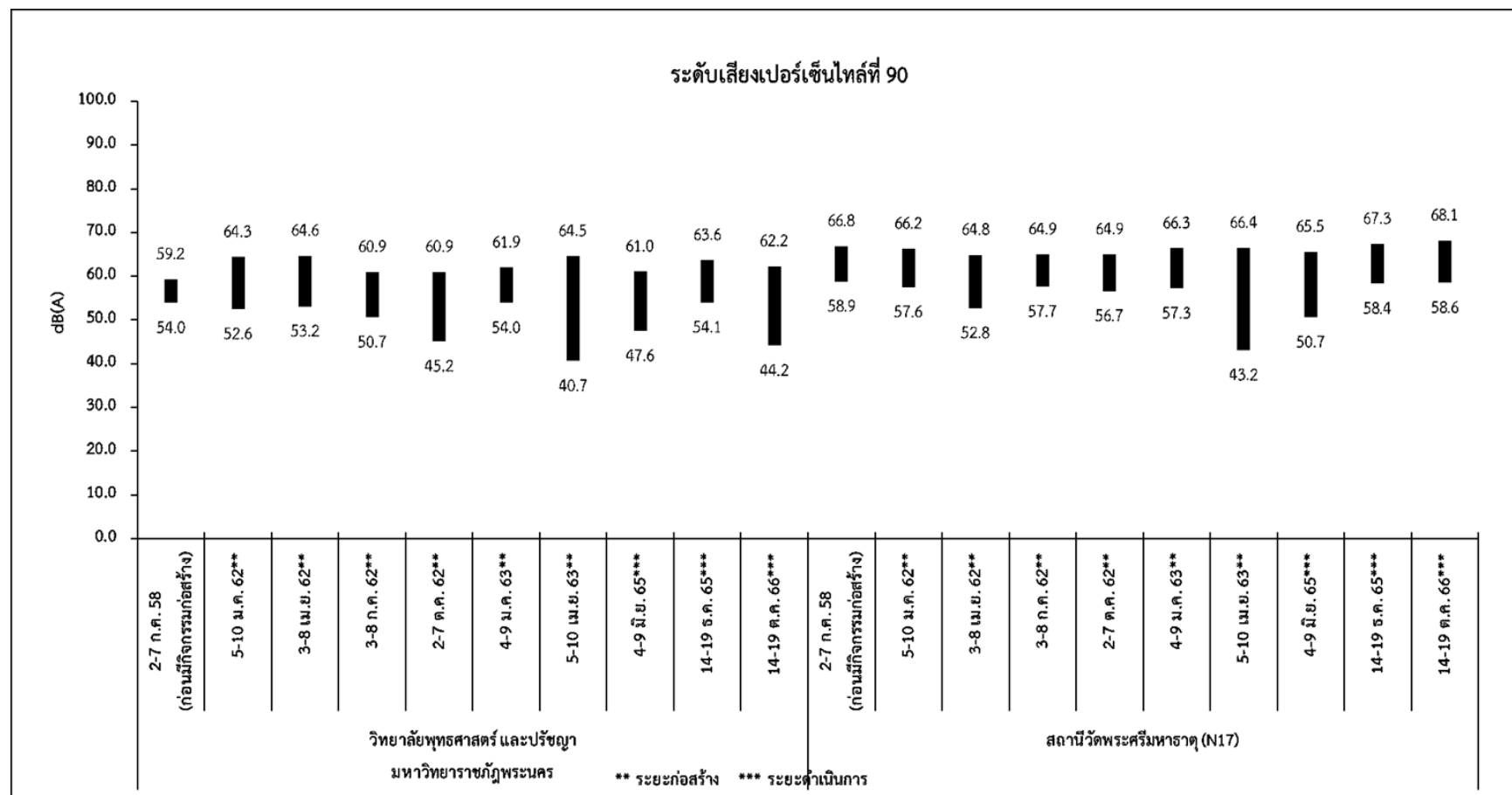
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-23 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

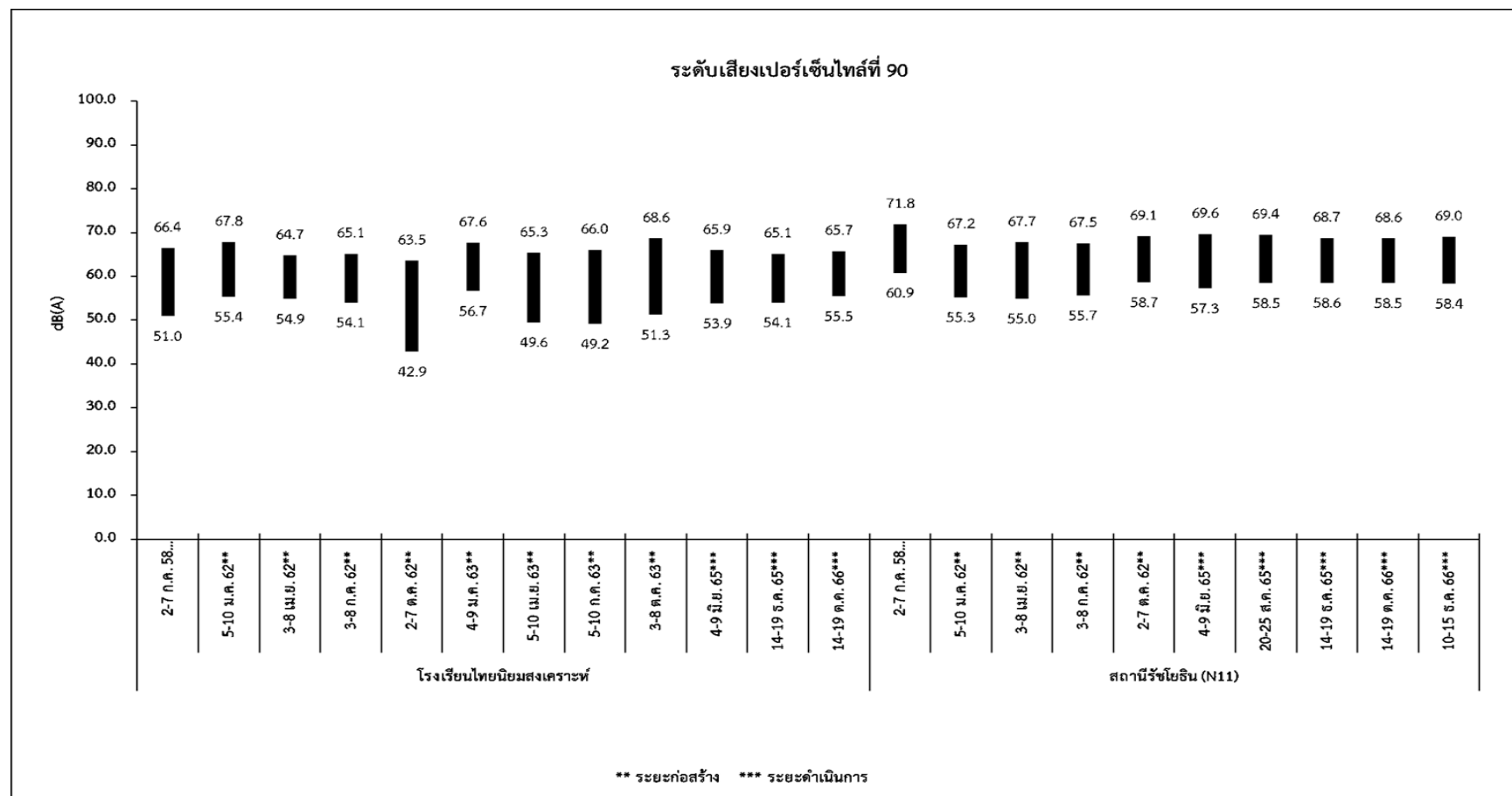
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

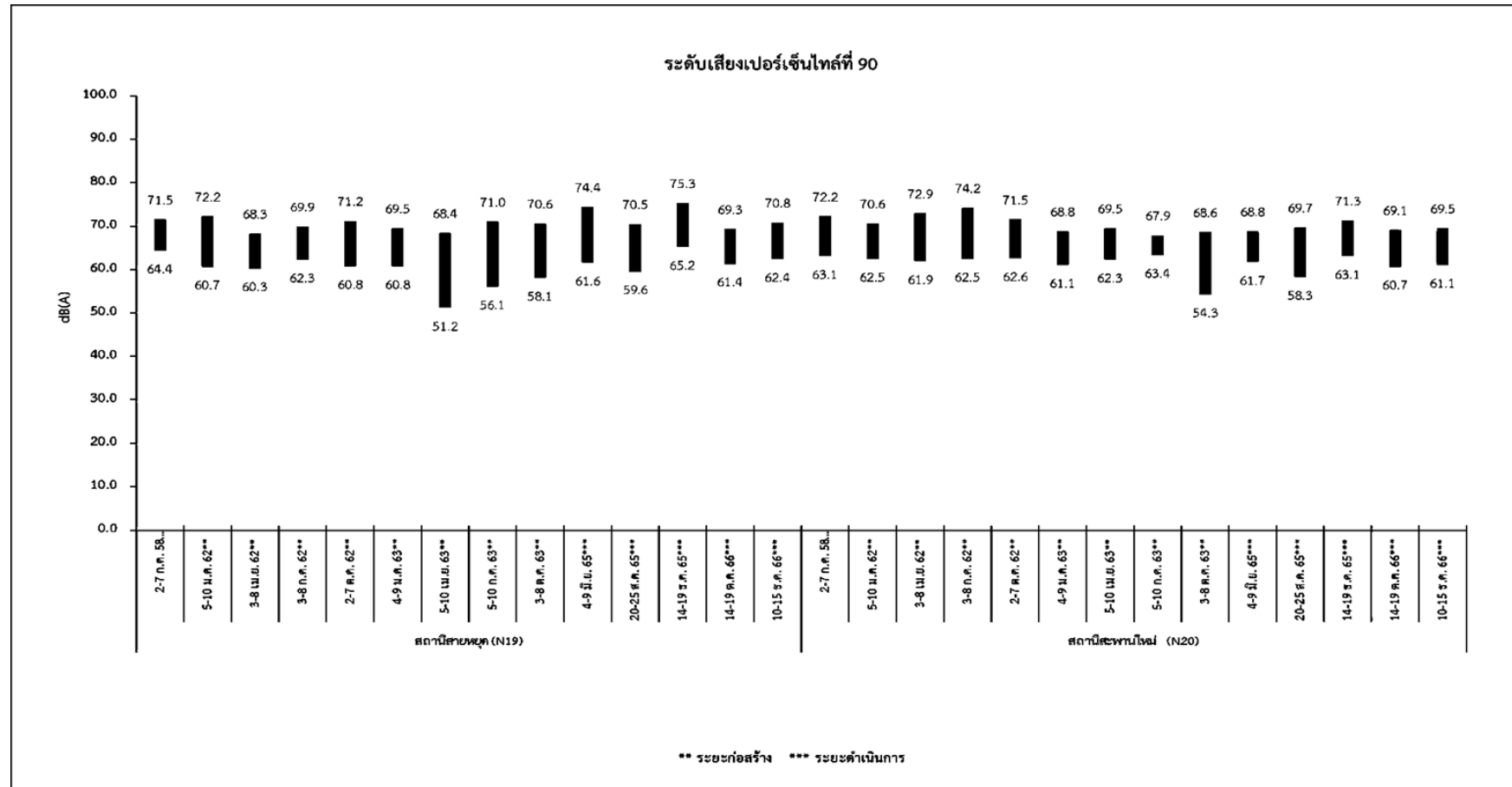


รูปที่ 3-23 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

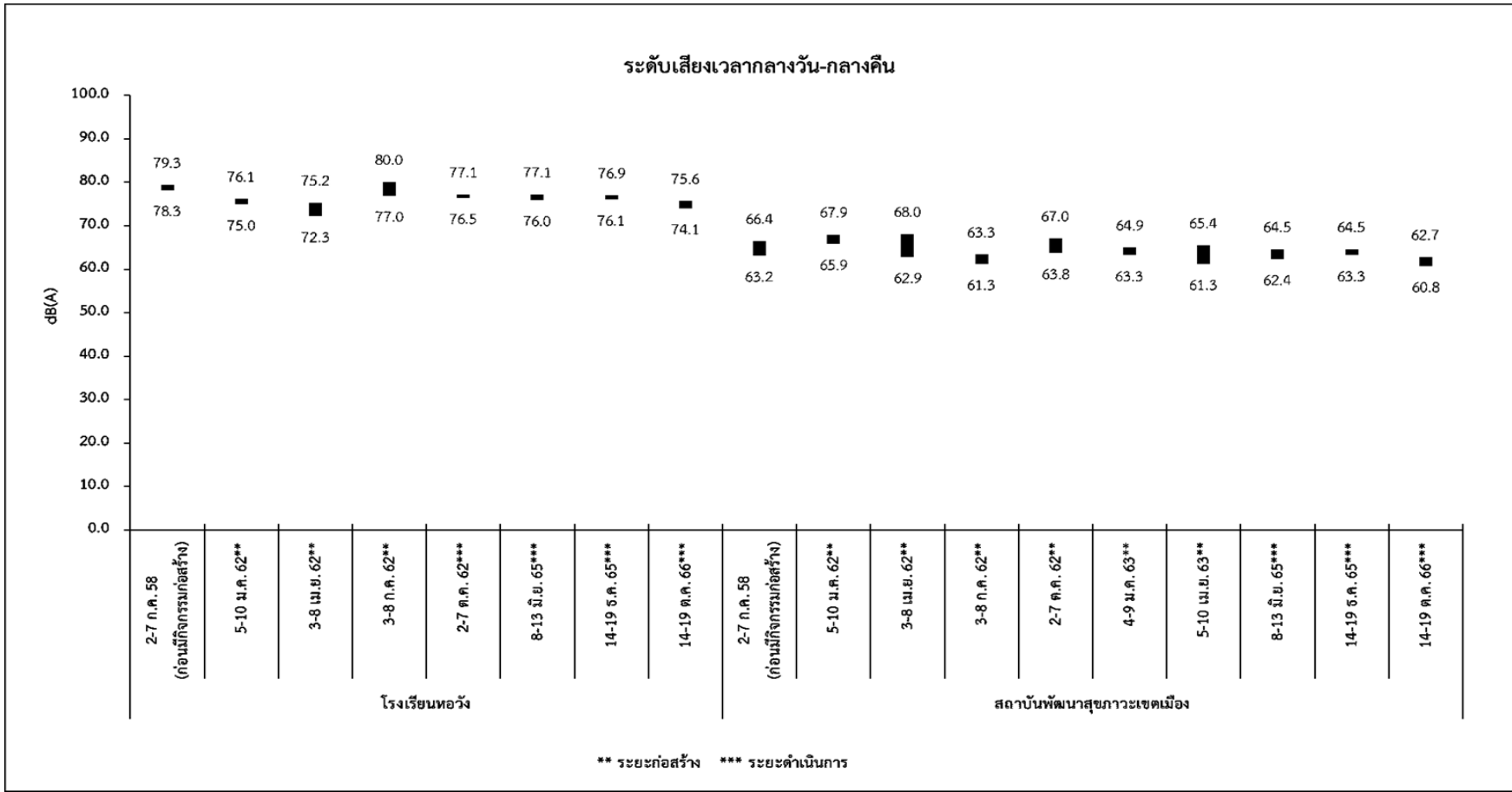


รูปที่ 3-23 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

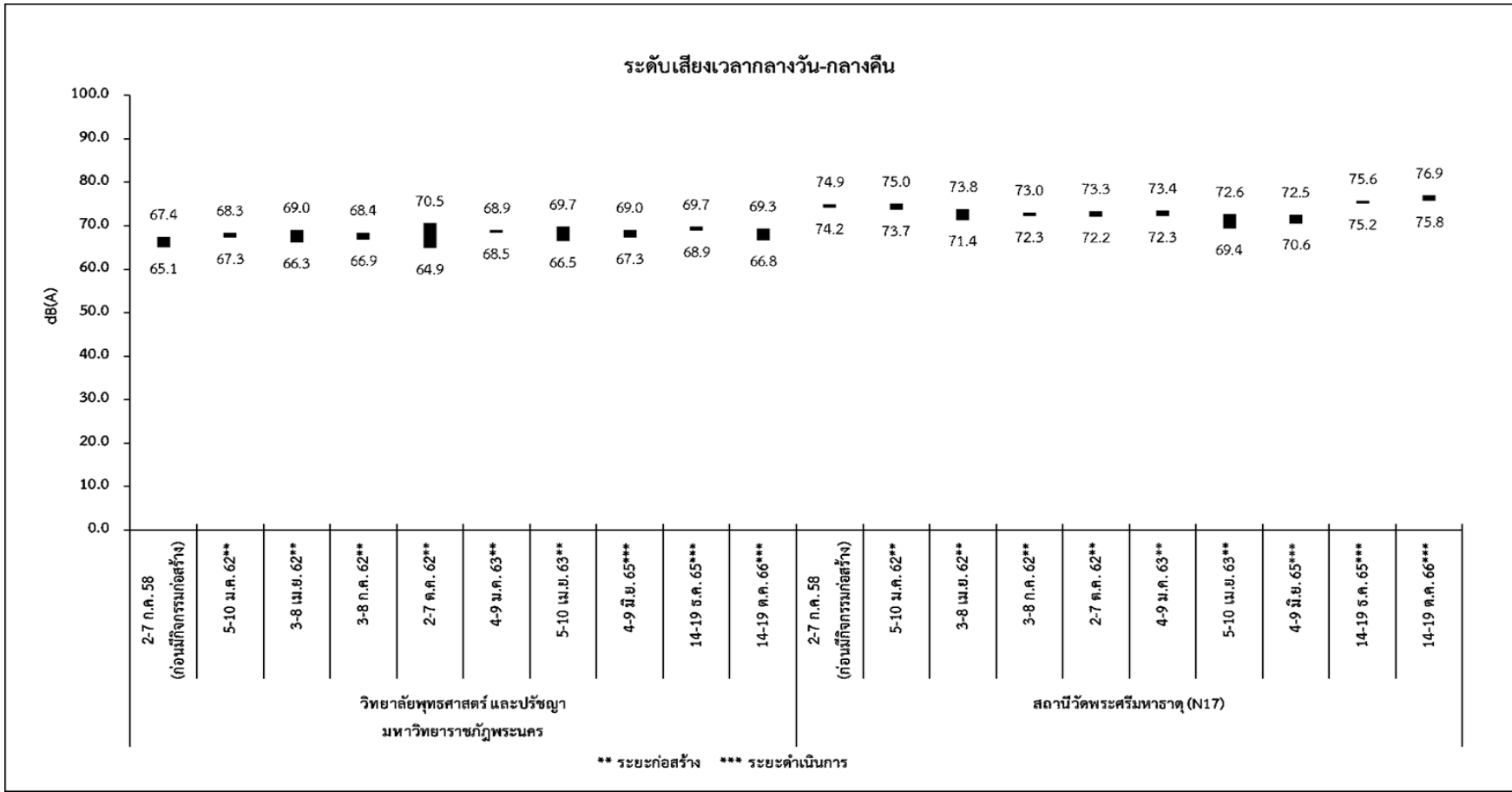
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-24 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



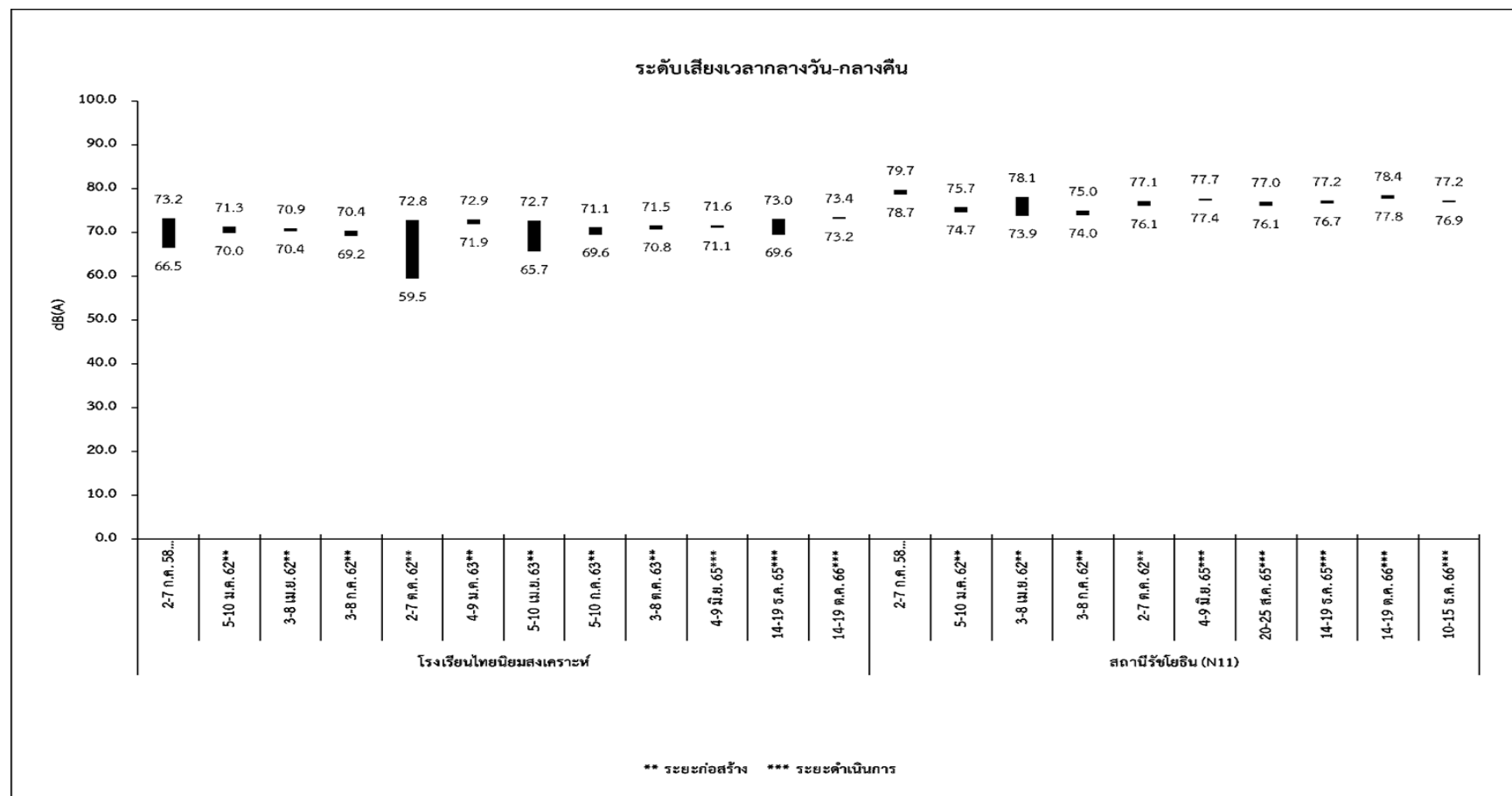
รูปที่ 3-24 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



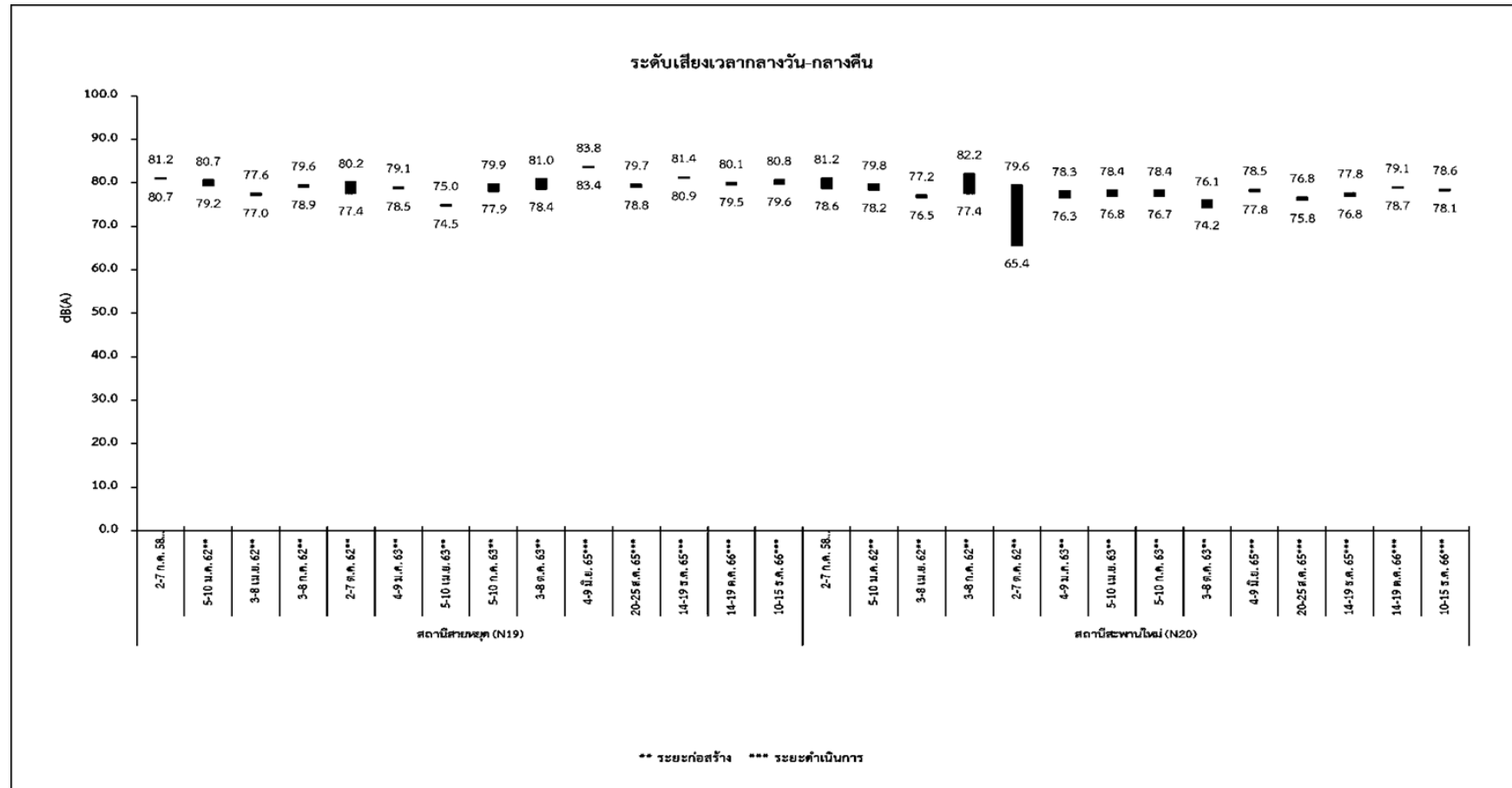
รูปที่ 3-24 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-24 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

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

1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ในปีที่ผ่านมาของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2566 (ช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ) พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช มีแนวโน้มลดลงจากช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างและใกล้เคียงกับก่อนจะมีโครงการ ในขณะที่บริเวณวัดเจริญธรรมาราม มีแนวโน้มลดลงจากช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างแต่มีค่าสูงกว่าก่อนมีการก่อสร้างโครงการเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-41 และรูปที่ 3-25 ถึง รูปที่ 3-26

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ไนโตรเจนไดออกไซด์ ไม่มีผลการติดตามตรวจสอบช่วงระยะก่อสร้าง เนื่องจากสถานีตรวจวัดแตกต่างกับรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 พ.ศ. 2556 เมื่อเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระหว่างปี พ.ศ. 2566 พบว่าดัชนีทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ และมีแนวโน้มค่าใกล้เคียงกัน แสดงรายละเอียดดัง ตารางที่ 3-42 และรูปที่ 3-27 ถึง รูปที่ 3-30

ตารางที่ 3-41 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2566

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}	
		ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
1. โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.056-0.094	0.029-0.047
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.088-0.163	0.052-0.109
	3-8 เม.ย. 62	0.054-0.072	0.029-0.039
	3-8 ก.ค. 62	0.047-0.093	0.028-0.048
	2-7 ต.ค. 62	0.047-0.063	0.034-0.043
	4-9 ม.ค. 63	0.086-0.121	0.054-0.079
	5-10 เม.ย. 63	0.058-0.067	0.028-0.034
	5-10 ก.ค. 63	0.031-0.042	0.016-0.027
	3-8 ต.ค. 63	0.033-0.057	0.022-0.038
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	0.034-0.048	0.022-0.029
	14-19 ธ.ค. 65	0.048-0.079	0.028-0.048
	14-19 ต.ค. 66	0.039-0.074	0.025-0.050
2. วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	0.034-0.047	0.019-0.028
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	0.133-0.185	0.076-0.110
	3-8 เม.ย. 62	0.103-0.133	0.025-0.037
	3-8 ก.ค. 62	0.033-0.058	0.023-0.039
	2-7 ต.ค. 62	0.041-0.065	0.028-0.041
	4-9 ม.ค. 63	0.142-0.234	0.071-0.107
	5-10 เม.ย. 63	0.118-0.175	0.038-0.047
	5-10 ก.ค. 63	0.036-0.138	0.013-0.032
	3-8 ต.ค. 63	0.026-0.057	0.016-0.036
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	0.033-0.051	0.013-0.027
	14-19 ธ.ค. 65	0.054-0.096	0.027-0.068
	14-19 ต.ค. 66	0.036-0.066	0.021-0.047
มาตรฐาน ^{2/}		≤0.330	≤0.120
หน่วย		มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	

หมายเหตุ : ^{1/} จำนวนเทียบสภาวะมาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ

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

ตารางที่ 3-42 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}					
		คาร์บอนมอนอกไซด์		ไนโตรเจนไดออกไซด์	ก๊าซซนอมมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	ทิศทาง
		1 ชั่วโมง	8 ชั่วโมง				
1. โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช	4-9 มิ.ย. 65	1.08-1.79	1.16-1.62	0.0032-0.0132	0.89-1.88	0.7-2.3	SW
	14-19 ธ.ค. 65	0.96-1.70	1.06-1.50	0.0019-0.0117	1.01-1.97	0.8-1.6	NNE
	14-19 ต.ค. 66	0.90-1.64	1.03-1.57	0.0047-0.0141	0.94-1.73	0.7-2.4	WNW
2. วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	4-9 มิ.ย. 65	1.00-1.55	1.05-1.36	0.0033-0.0145	0.85-1.95	0.7-2.2	SW
	14-19 ธ.ค. 65	0.90-1.42	1.04-1.24	0.0023-0.0115	0.96-2.05	0.9-2.2	NE
	14-19 ต.ค. 66	0.85-1.34	0.93-1.30	0.0058-0.0107	0.91-1.71	0.7-2.5	WNW
มาตรฐาน		≤ 30.0 ^{1/}	≤ 9.0 ^{1/}	≤ 0.17 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน				เมตร/วินาที	

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป (17 เมษายน 2538) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง ลงวันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

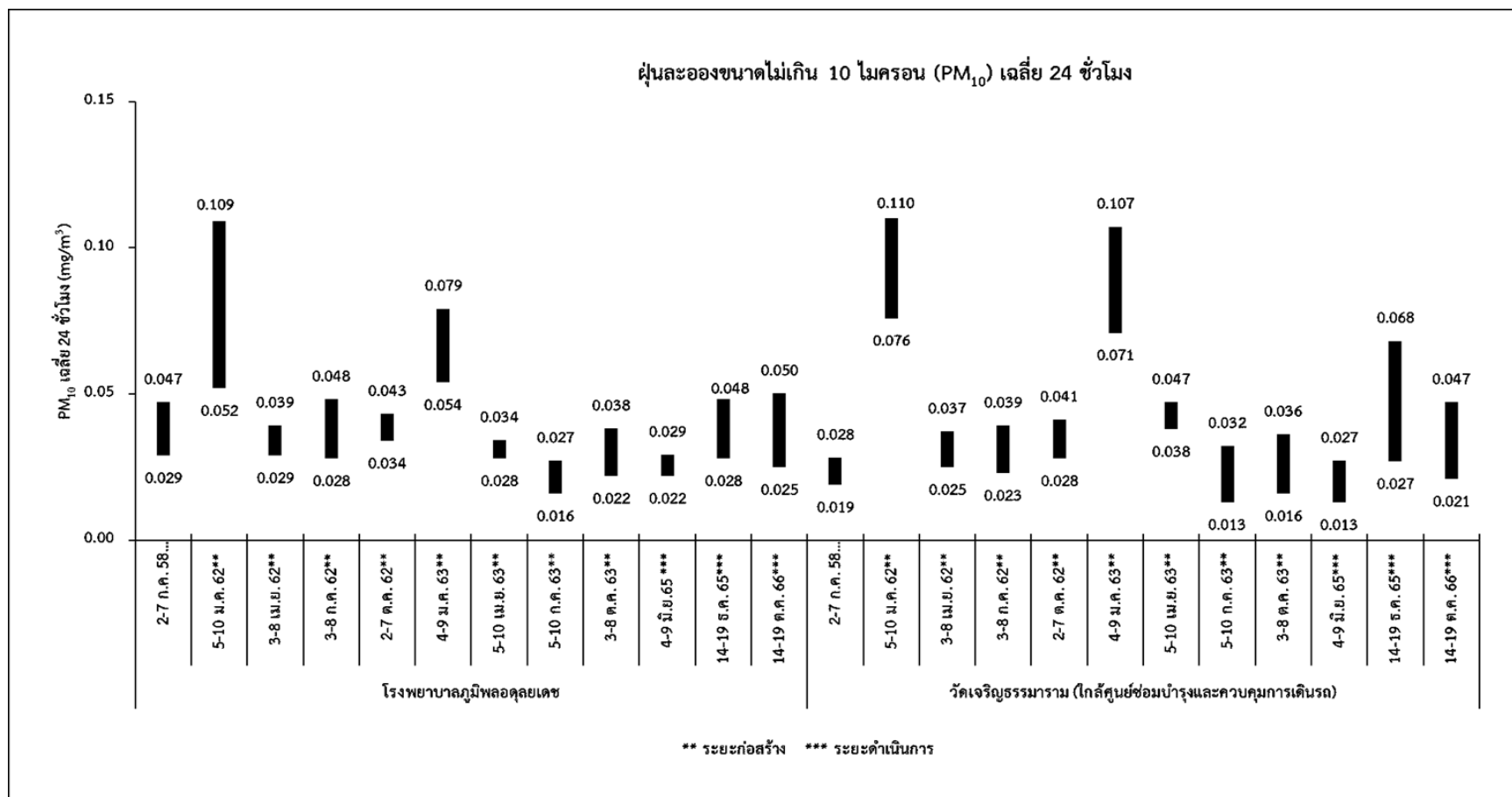
^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป (วันที่ 17 มิถุนายน พ.ศ. 2552) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนที่พิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



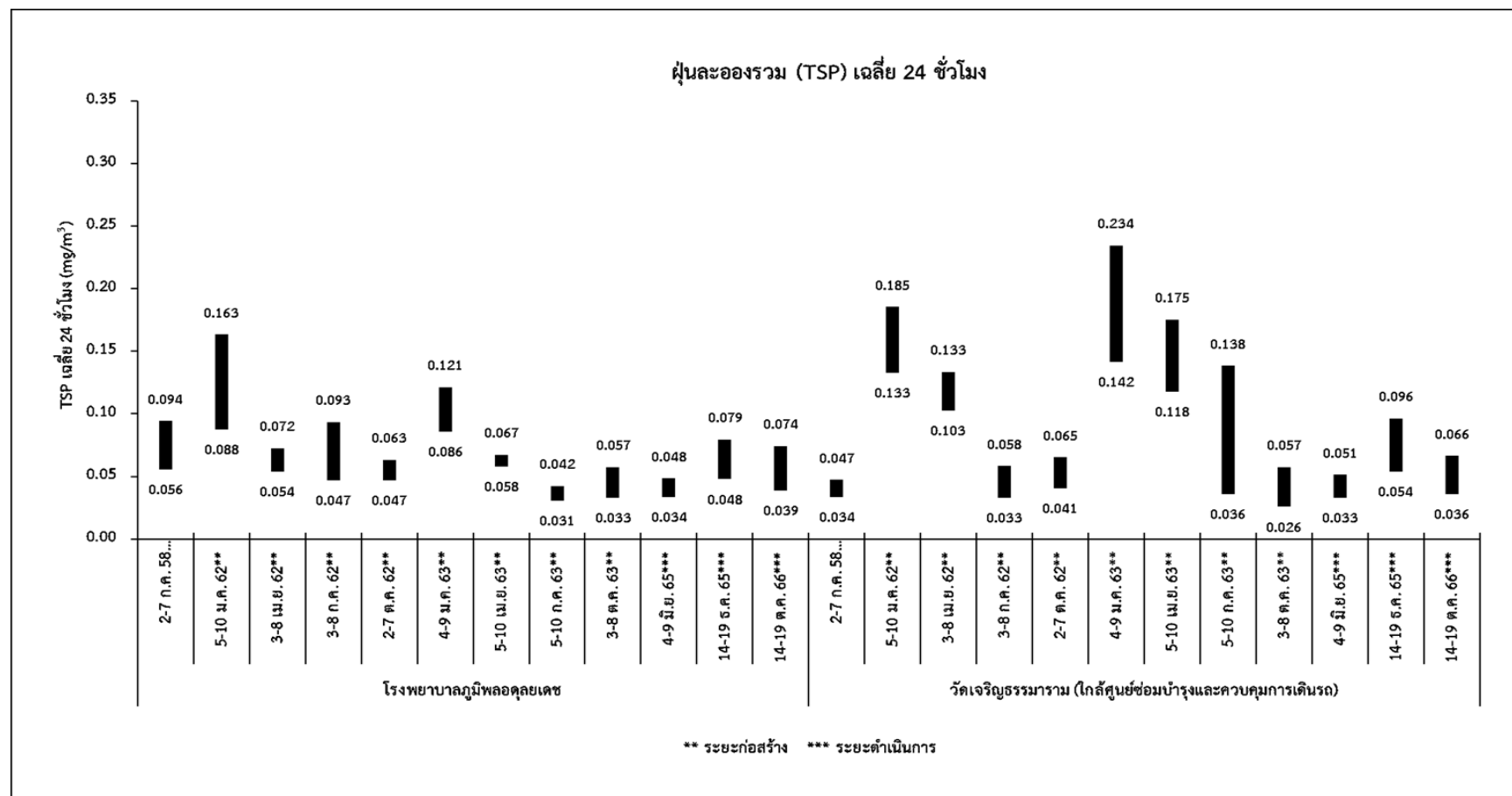
รูปที่ 3-25 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

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

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

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

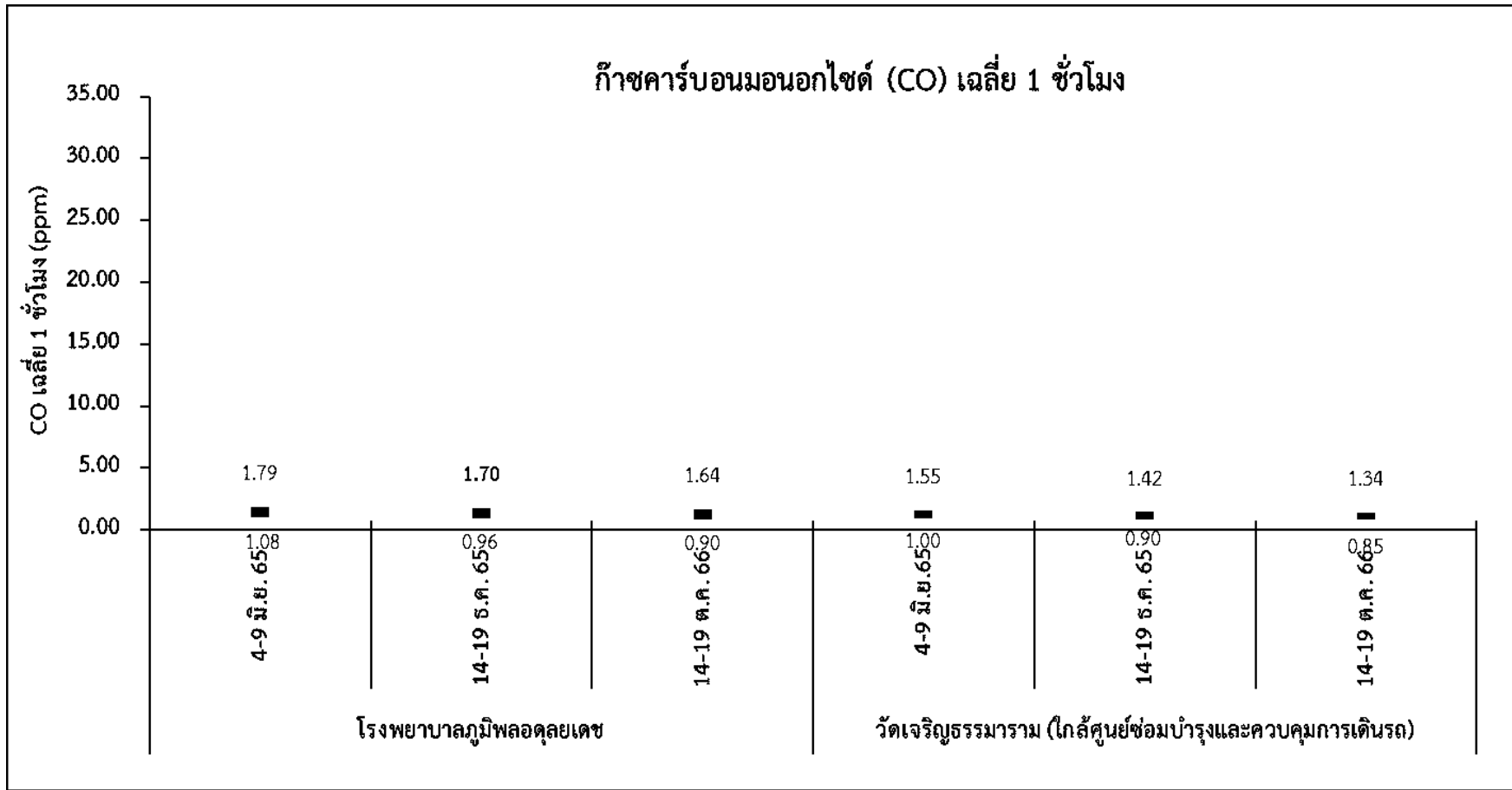


รูปที่ 3-26 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

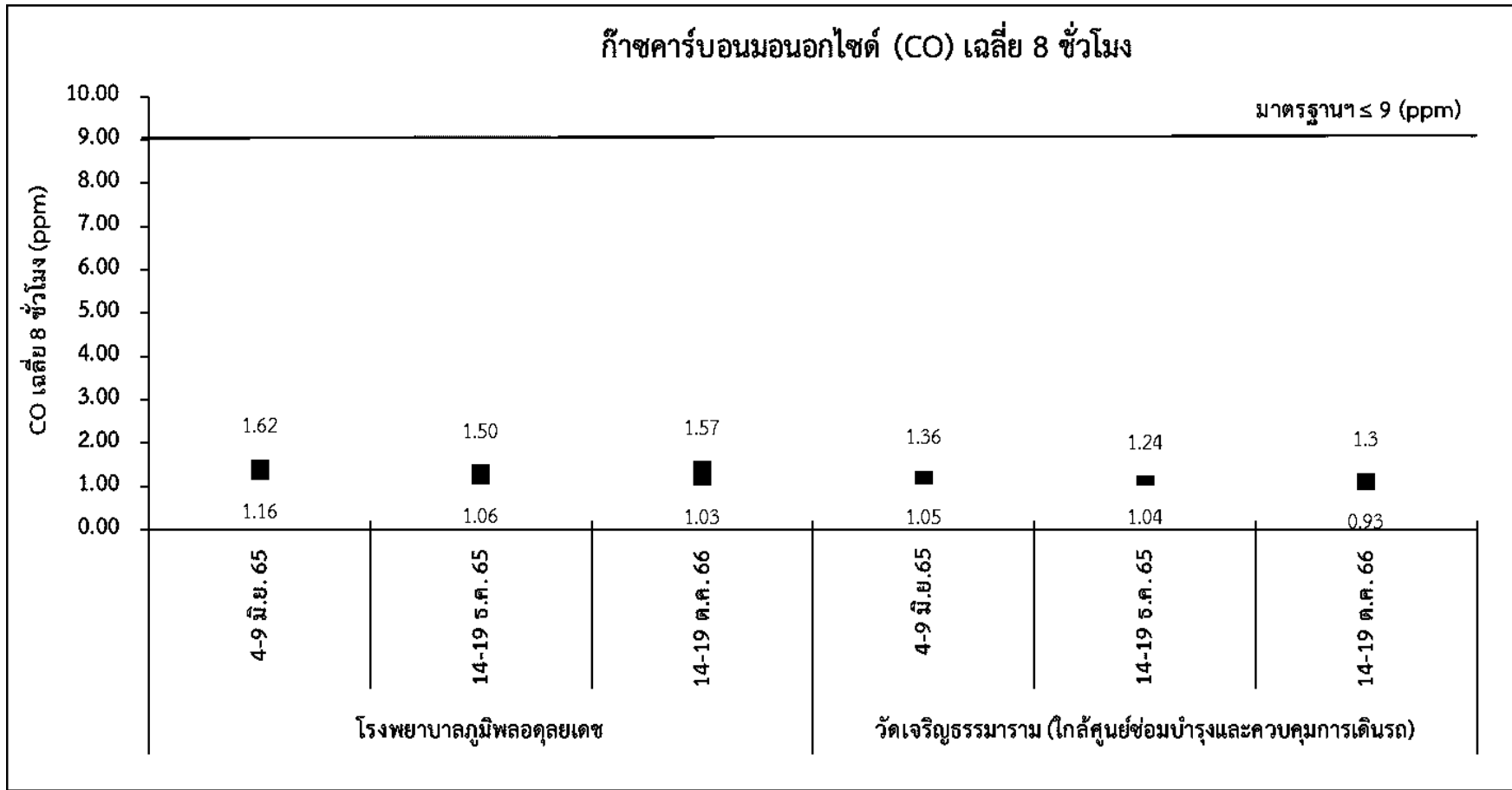
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



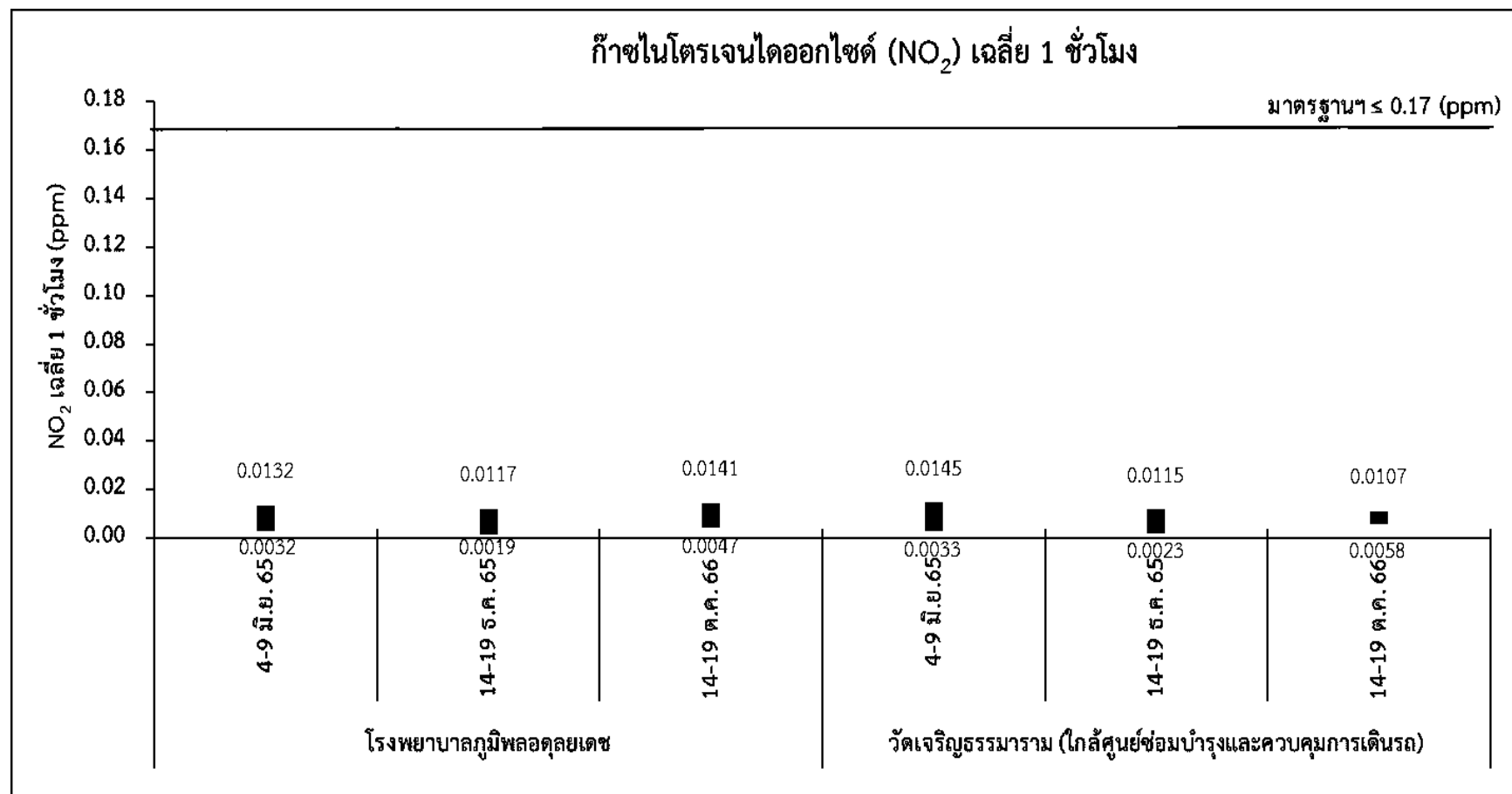
รูปที่ 3-27 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566

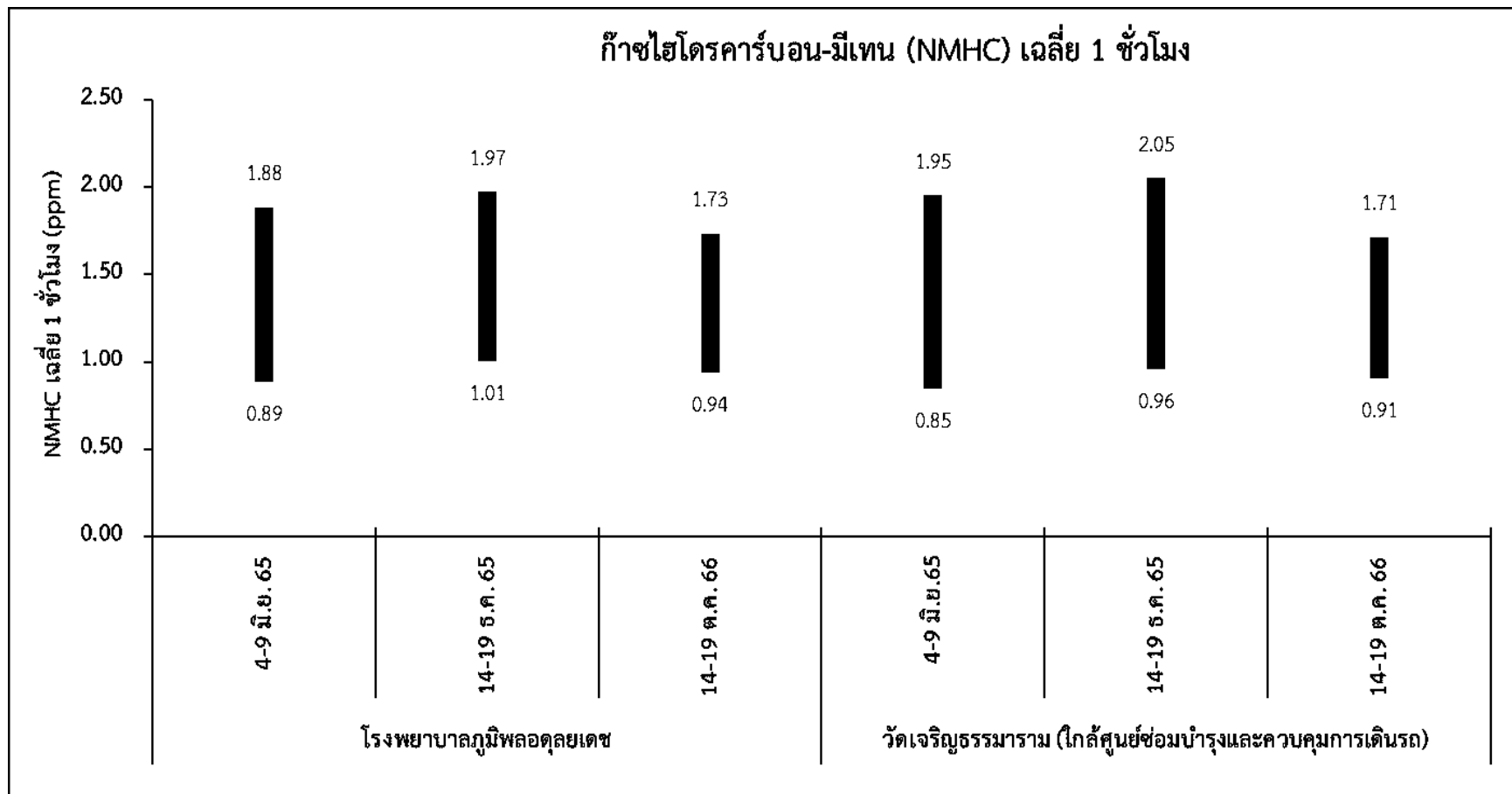


รูปที่ 3-28 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคาร์บอนมอนนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-29 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-30 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซนอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2566

2) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ในปีที่ผ่านมาของโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562-พ.ศ. 2566 (ช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้าง ระยะก่อสร้าง และระยะดำเนินการ) พบว่าระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช มีแนวโน้มลดลงจากช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างและใกล้เคียงกับก่อนจะมีโครงการ ในขณะที่บริเวณวัดเจริญธรรมารามมีแนวโน้มใกล้เคียงกับช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างแต่มีค่าสูงกว่าก่อนมีการก่อสร้างโครงการเล็กน้อย อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุด ทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนดสำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนดแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-42 และรูปที่ 3-31 ถึง รูปที่ 3-35

ตารางที่ 3-43 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่- ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2566

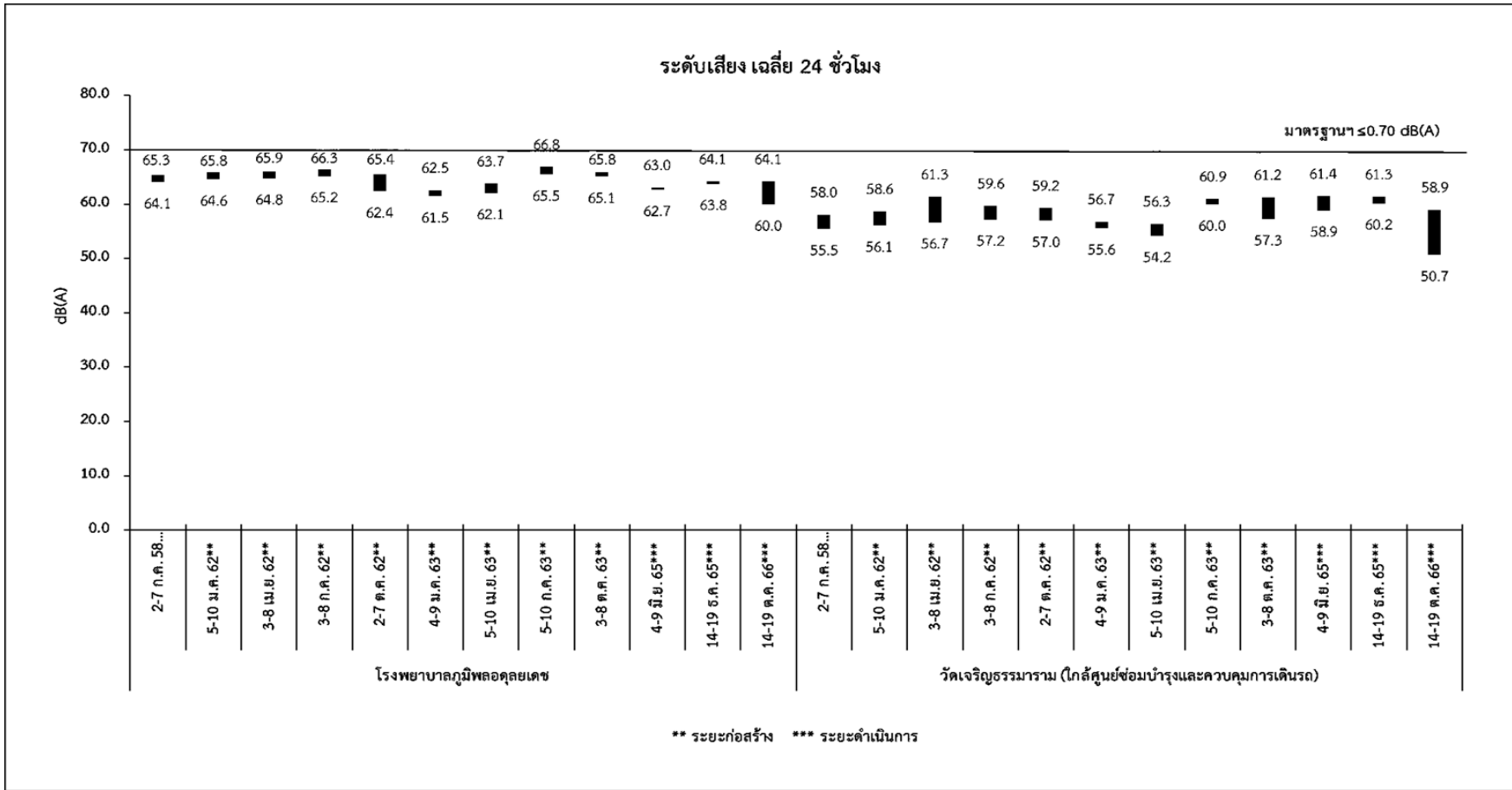
สถานีติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลา ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L _{Aeq} 24 hours	L _{Amax}	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Adn}
1. โรงพยาบาล ภูมิพลอดุลยเดช	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	64.1-65.3	75.4-92.6	62.7-67.2	52.7-60.7	70.4-71.4
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	64.6-65.8	76.4-95.0	59.6-70.5	49.5-63.0	69.6-71.0
	3-8 เม.ย. 62	64.8-65.9	77.1-95.2	58.6-68.7	49.6-62.7	69.2-71.2
	3-8 ก.ค. 62	65.2-66.3	76.3-108.6	60.6-70.5	50.7-64.1	70.8-71.6
	2-7 ต.ค. 62	62.4-65.4	74.9-93.9	58.5-68.4	47.3-61.5	67.9-70.7
	4-9 ม.ค. 63	61.5-62.5	76.0-92.1	56.7-70.1	43.6-56.7	66.5-67.9
	5-10 เม.ย. 63	62.1-63.7	76.5-90.0	56.9-67.6	45.2-58.9	67.3-68.8
	5-10 ก.ค. 63	65.5-66.8	76.4-98.5	59.3-69.7	41.2-61.0	70.1-71.8
	3-8 ต.ค. 63	65.1-65.8	77.3-93.2	60.3-69.3	47.2-59.9	70.3-71.4
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	62.7-63.0	72.7-89.3	57.5-65.4	48.5-58.8	67.6-68.5
	14-19 ธ.ค. 65	63.8-64.1	73.6-86.2	58.4-66.5	53.3-62.1	68.8-69.6
	14-19 ต.ค. 66	60.0-64.1	78.3-101.8	53.2-69.9	46.5-56.7	67.3-70.9
2. วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุง และ ควบคุมการเดินรถ)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	55.5-58.0	57.0-99.9	48.9-63.5	43.0-53.1	62.2-63.8
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	56.1-58.6	55.9-98.9	45.3-64.8	41.3-53.1	61.1-63.9
	3-8 เม.ย. 62	56.7-61.3	55.5-97.1	47.4-65.8	43.5-53.2	63.5-65.0
	3-8 ก.ค. 62	57.2-59.6	57.2-101.8	48.9-68.4	47.0-57.2	61.8-66.0
	2-7 ต.ค. 62	57.0-59.2	57.1-97.6	47.7-68.7	44.9-61.7	59.0-67.4
	4-9 ม.ค. 63	55.6-56.7	54.0-92.2	45.1-64.2	40.9-49.6	60.7-62.2
	5-10 เม.ย. 63	54.2-56.3	52.3-94.6	44.4-64.8	40.0-49.4	60.3-63.2
	5-10 ก.ค. 63	60.0-60.9	59.4-97.2	52.3-67.5	45.1-57.2	64.7-68.3
	3-8 ต.ค. 63	57.3-61.2	52.5-100.6	42.9-69.3	41.3-58.0	64.7-67.5
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	58.9-61.4	56.8-95.2	45.3-68.7	42.0-61.0	61.9-68.7
	14-19 ธ.ค. 65	60.2-61.3	62.7-84.9	46.3-67.3	41.1-64.2	62.8-65.8
	14-19 ต.ค. 66	50.7-58.9	60.8-104.0	43.2-69.0	38.6-54.4	57.4-61.0
มาตรฐาน ^{1/}		≤70.0	≤115.0	-	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

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

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

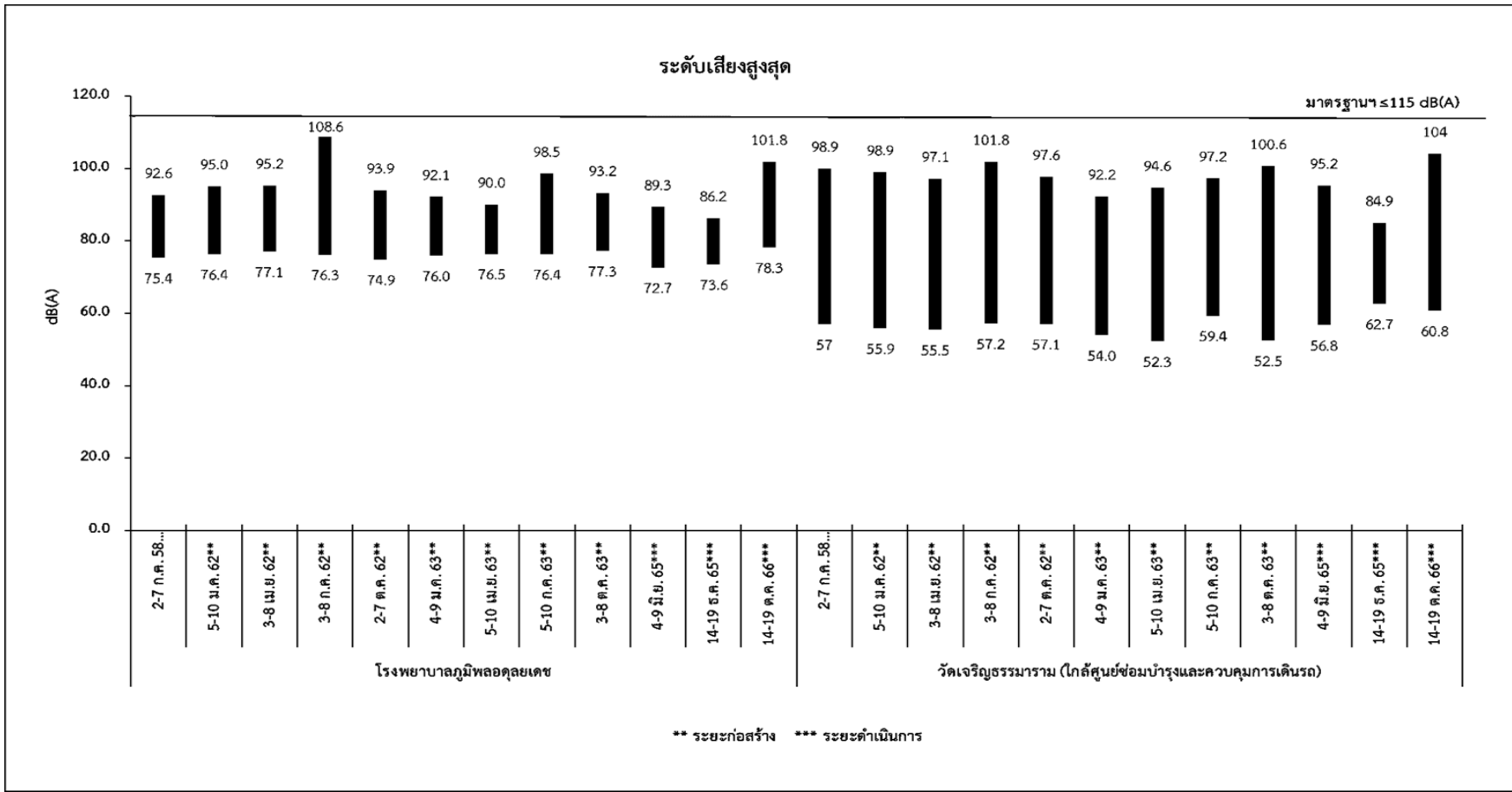
* ผลตรวจวัดมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



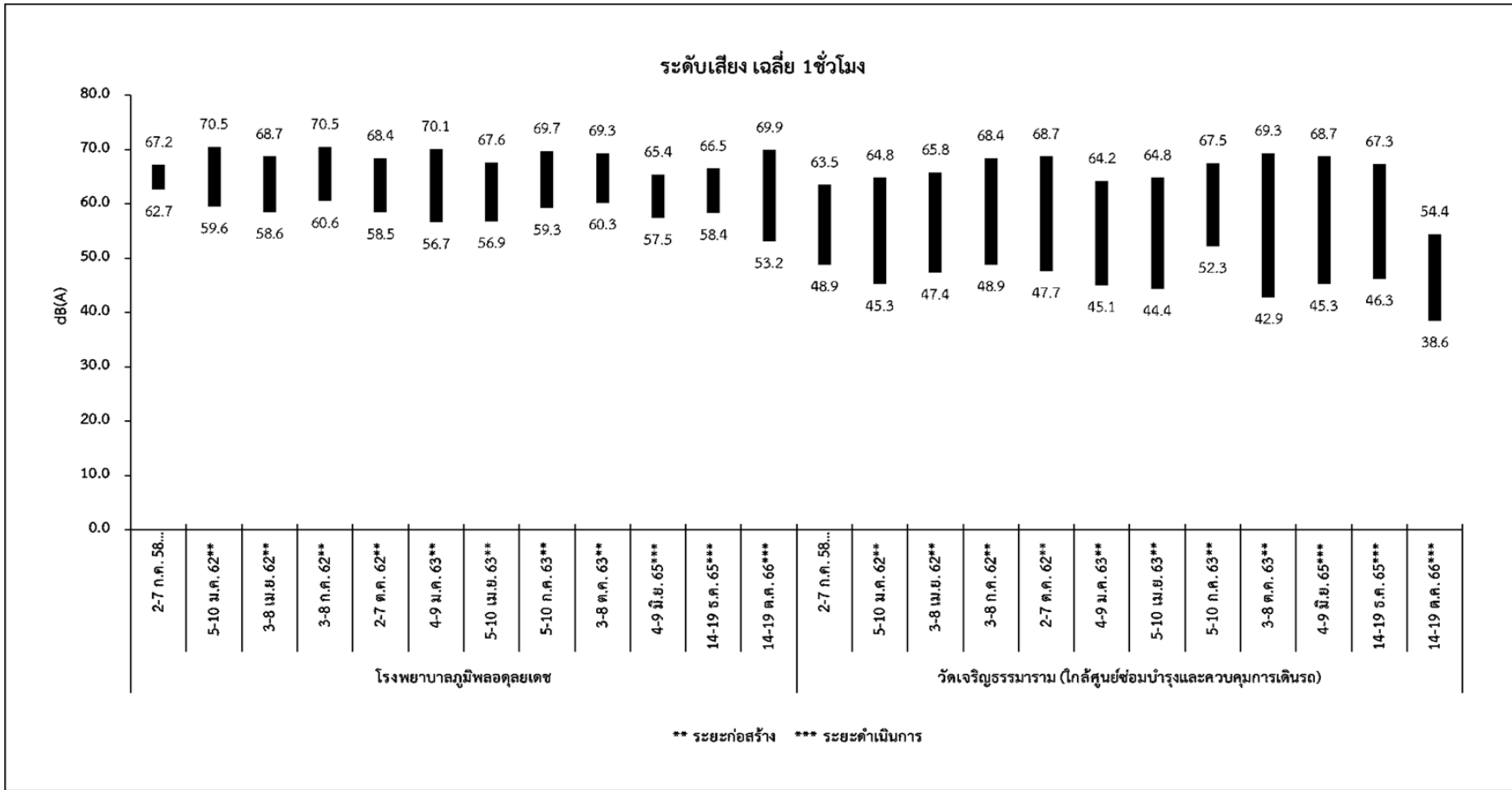
รูปที่ 3-31 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



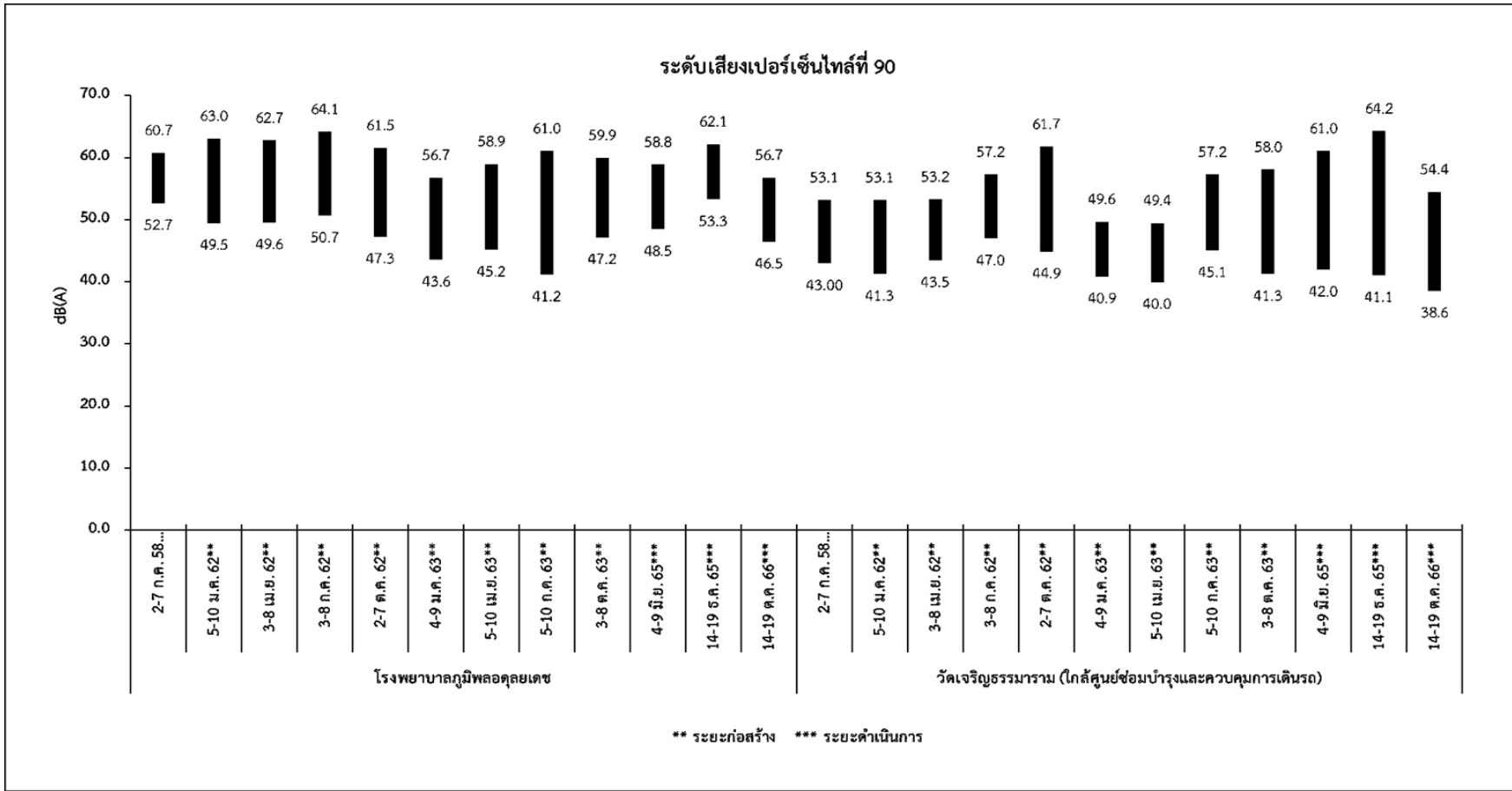
รูปที่ 3-32 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



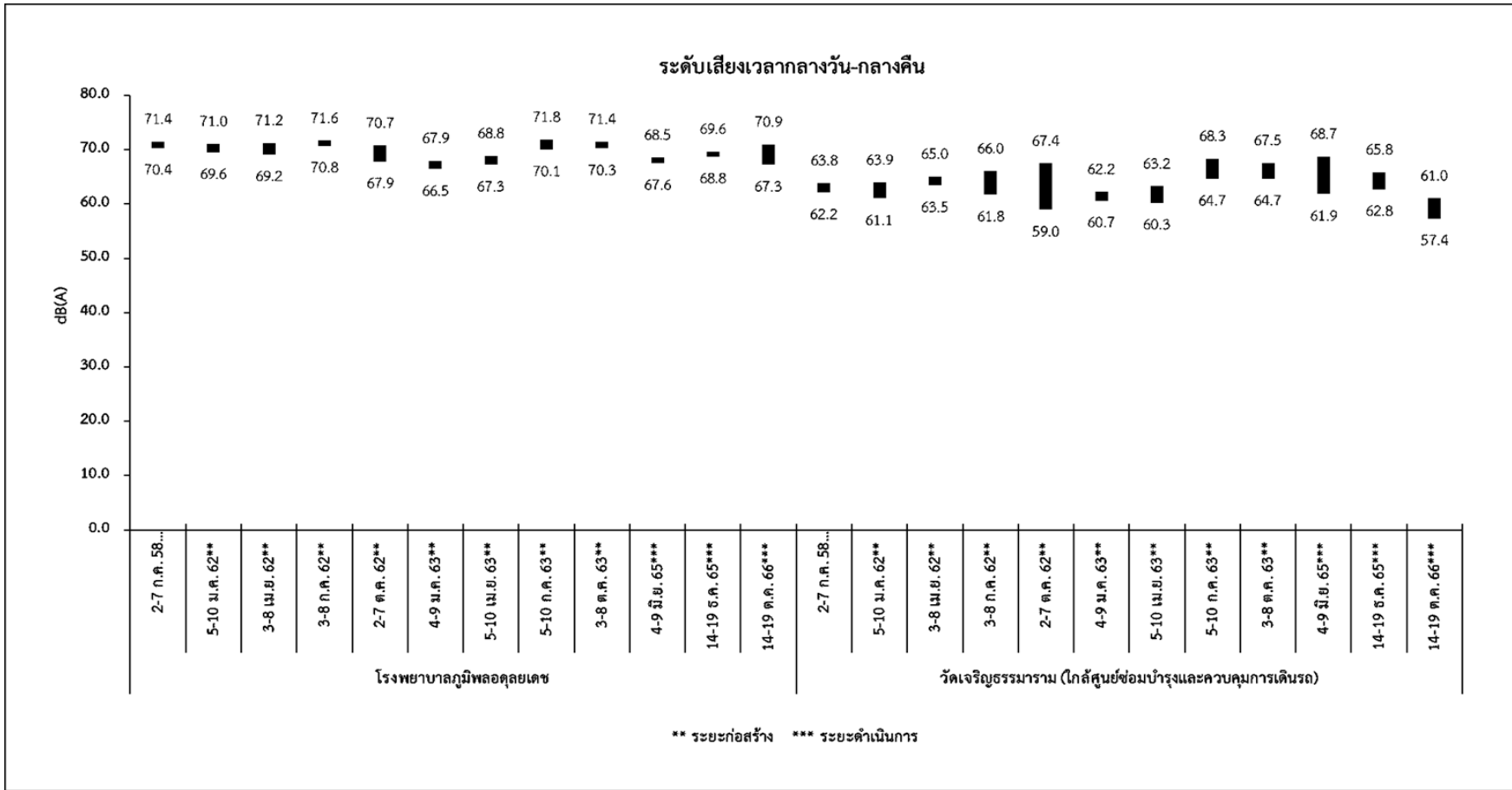
รูปที่ 3-33 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-34 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-35 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างปี พ.ศ. 2562 - พ.ศ. 2566

3) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ในปี พ.ศ. 2566 ของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 เมื่อนำมาเปรียบเทียบ พบว่า ทุกดัชนีมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด และมีค่าใกล้เคียงกัน ยกเว้นแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์ม ทั้งหมด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-44 และรูปที่ 3-36

**ตารางที่ 3-44 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2566**

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

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 20 ตุลาคม 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : บ่อพักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677239 15407000

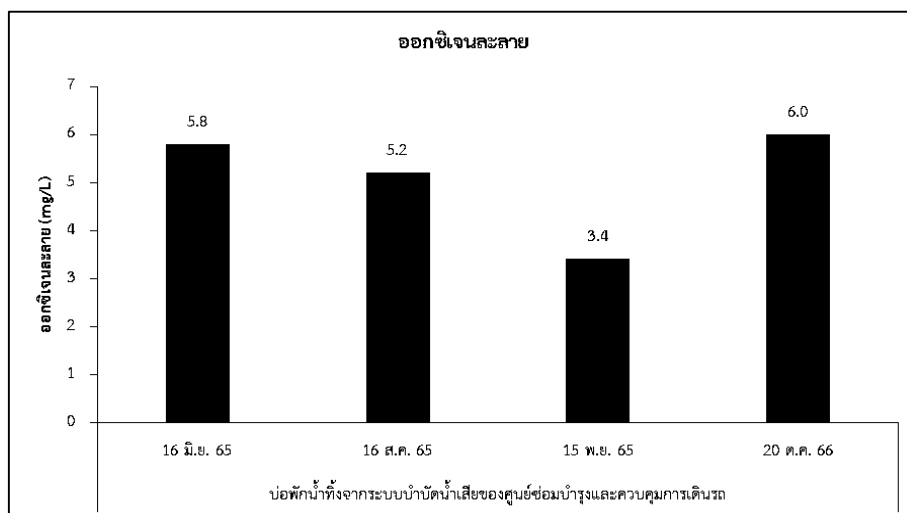
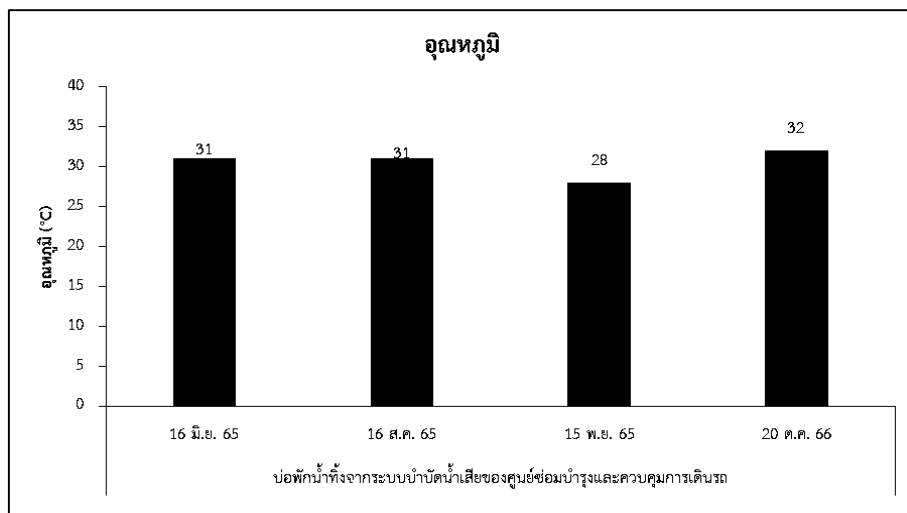
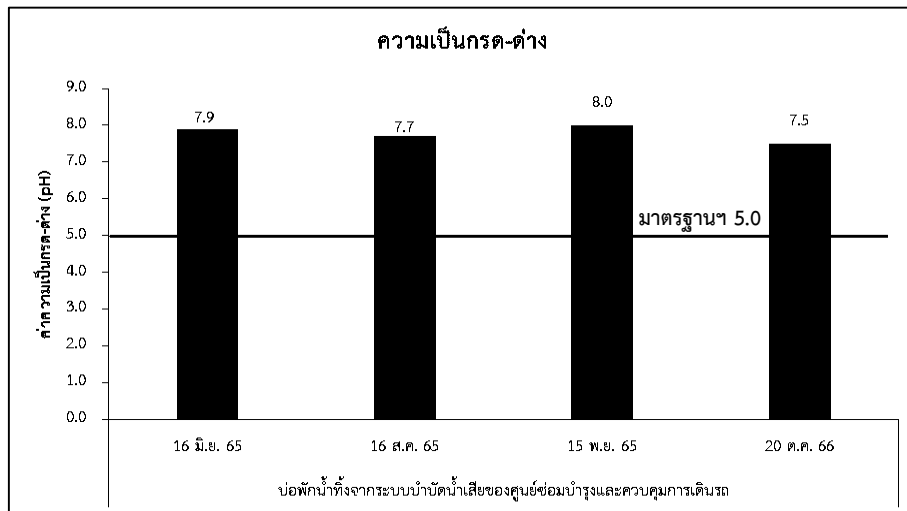
สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ				มาตรฐานตาม EIA ^{1/}	มาตรฐาน ^{2/}
			16 มิ.ย. 65	16 ส.ค. 65	15 พ.ย. 65	20 ตุลาคม 66		
บ่อพักน้ำทิ้งจากระบบ บำบัดน้ำเสียของศูนย์ ซ่อมบำรุงและควบคุม การเดินรถ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	7.9	7.7	8.0	7.5	-	5.0-9.0
	อุณหภูมิ	°C	31	31	28	32	-	≤ 40
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	5.8	5.2	3.4	6.0	-	-
	บีโอดี	mg/L	4.1	ตรวจไม่พบ	4.0	2.5	≤20	≤ 20
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	6.3	7.9	9.6	5.4	-	≤ 50
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	304	224	400	930	-	≤ 3,000
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	-	≤ 5
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	1,300	>160,000	>13,000	4,900	-	-

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

^{2/} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม

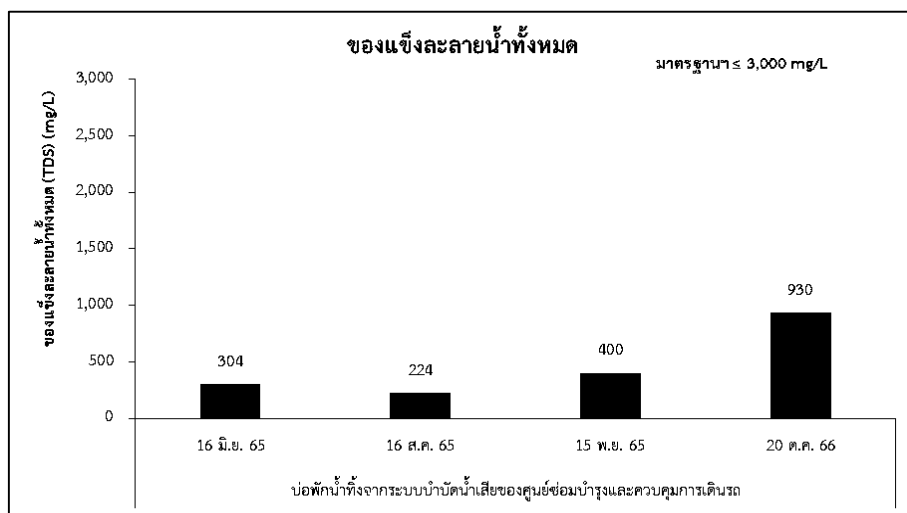
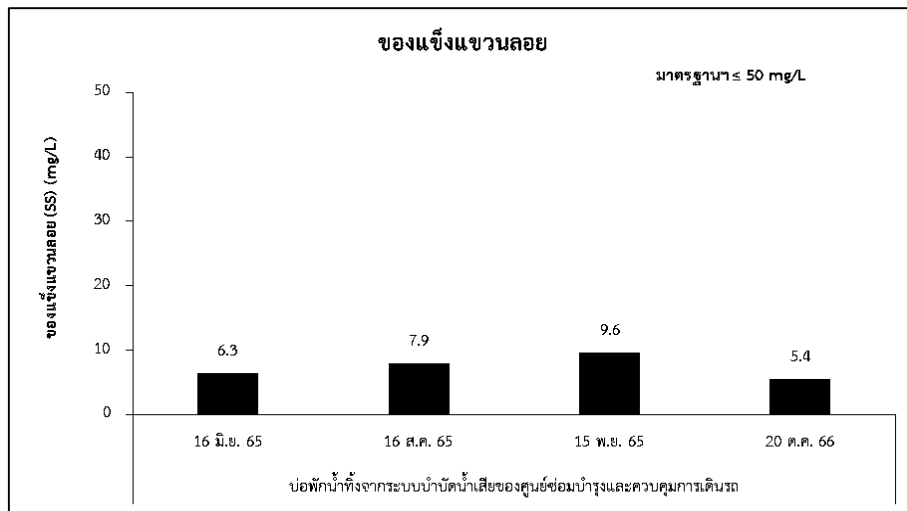
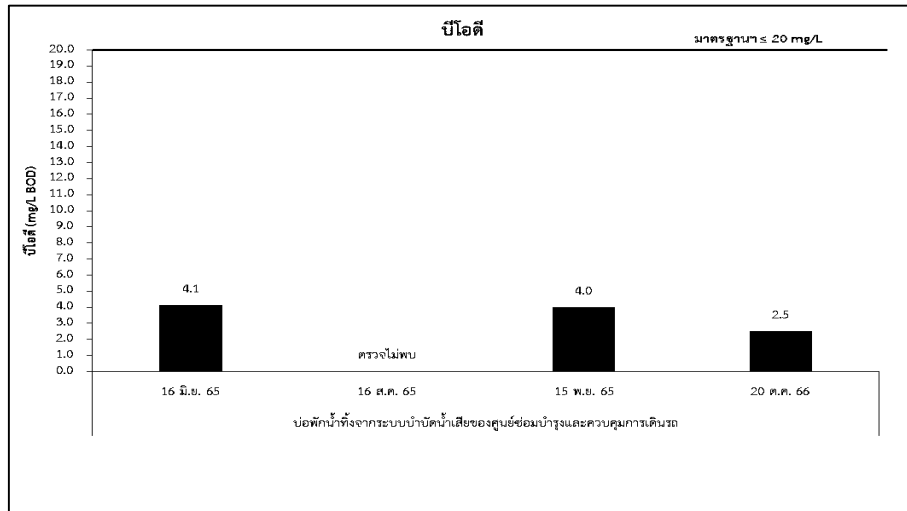
นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนที่ 129 ง วันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559 และประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุม
การระบายน้ำทิ้งจากโรงงาน พ.ศ. 2560 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 134 ตอนที่ 153 ง วันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2560

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



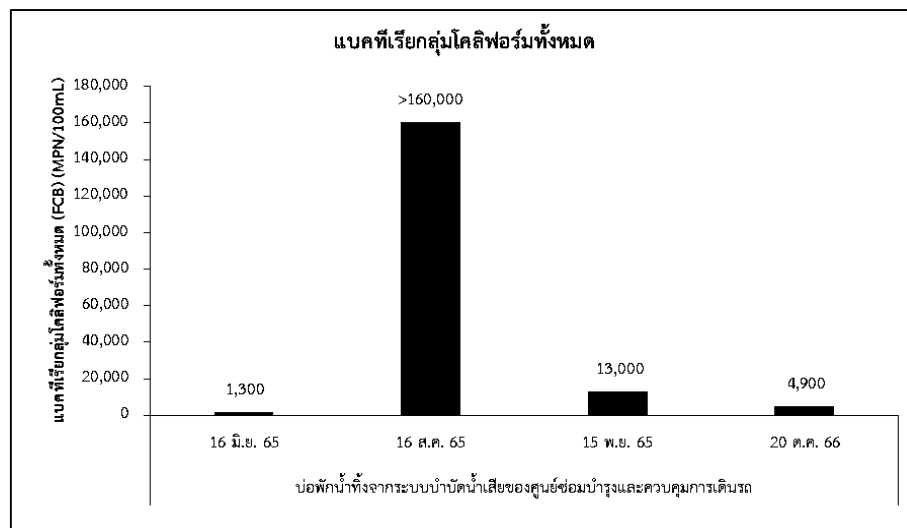
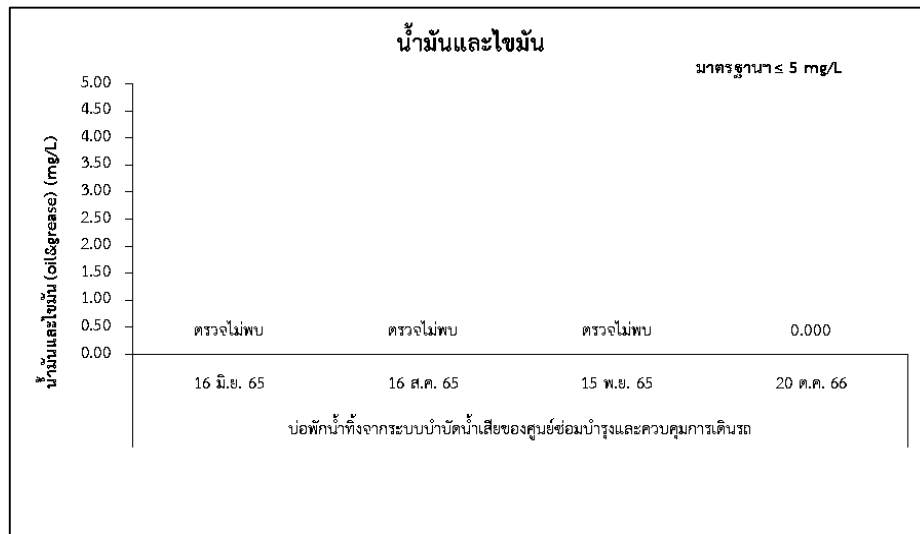
รูปที่ 3-36 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2566

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-36 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2566

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-36 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2566

4) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ในปี พ.ศ. 2566 ของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 เมื่อนำมาเปรียบเทียบ พบว่า ทุกดัชนีมีแนวโน้มใกล้เคียงกัน ยกเว้นบีโอดี และของแข็งละลายน้ำทั้งหมดทั้ง 2 สถานีติดตามตรวจสอบที่มีแนวโน้มลดลง แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-45 ถึง ตารางที่ 3-46 และรูปที่ 3-37

ตารางที่ 3-45 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ปี พ.ศ. 2566

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

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : 20 ตุลาคม 2566

สถานีติดตามตรวจสอบ : คลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677232 1540751

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ				มาตรฐาน ^{1/}
			16 มิ.ย. 65	16 ส.ค. 65	15 พ.ย. 65	20 ต.ค. 66	
คลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	7.1	6.9	7.5	7.0	-
	อุณหภูมิ	°C	32	30	30	32	-
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	3.9	4.9	2.3	5.1	-
	บีโอดี	mg/L	8.6	5.8	5.4	6.5	-
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	19.7	14.3	15.4	20.8	-
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	380	320	278	408	-
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	-
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	>160,000	>160,000	>160,000	17,000	-
	ความลึกของคลอง	metre	2.0	2.5	3.0	2.2	-

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

**ตารางที่ 3-46 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณคลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ปี พ.ศ. 2566**

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

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 20 ตุลาคม 2566

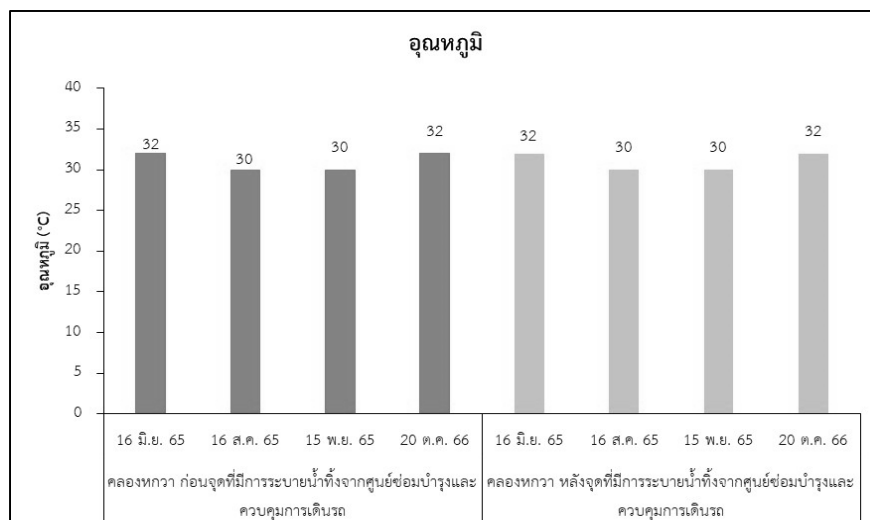
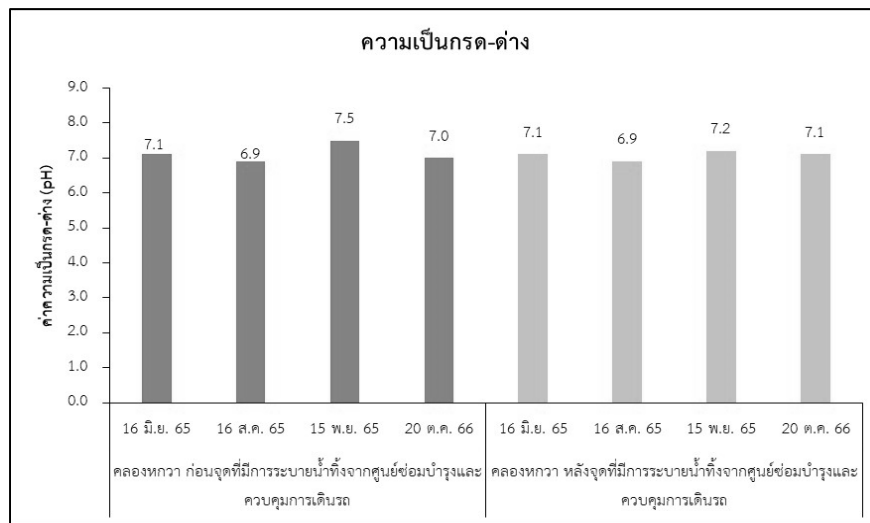
สถานีติดตามตรวจสอบ : คลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677295 1540712

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ				ค่ามาตรฐาน ^{1/}
			16 มิ.ย. 65	16 ส.ค. 65	15 พ.ย. 65	20 ต.ค. 66	
คลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	7.1	6.9	7.2	7.1	-
	อุณหภูมิ	°C	32	30	30	32	-
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	3.7	4.7	2.0	4.4	-
	บีโอดี	mg/L	10.2	5.7	5.7	5.5	-
	ของแข็งแขวนลอย	mg/L	19.2	15.2	16.7	20.8	-
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	376	314	296	398	-
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	ตรวจไม่พบ	-
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	35,000	>160,000	>160,000	11,000	-
	ความลึกของคลอง	metre	2.0	2.5	3.0	2.5	-

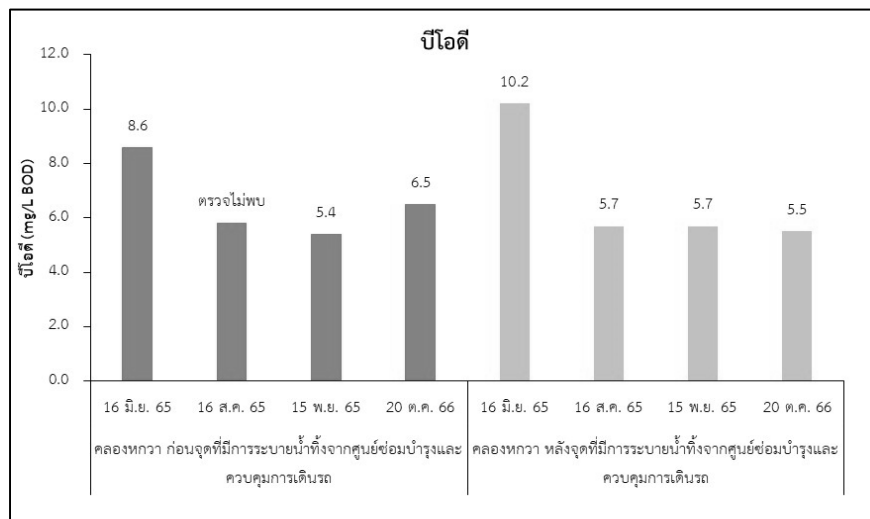
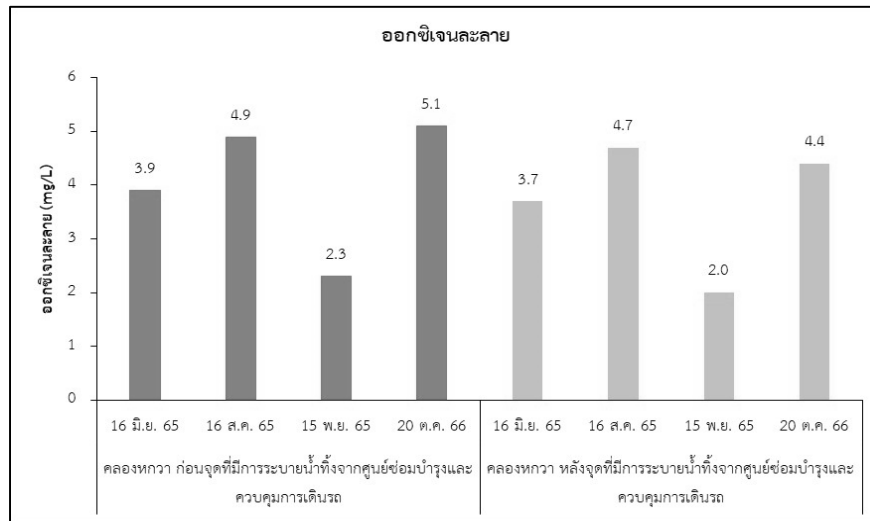
หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 5 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม)

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



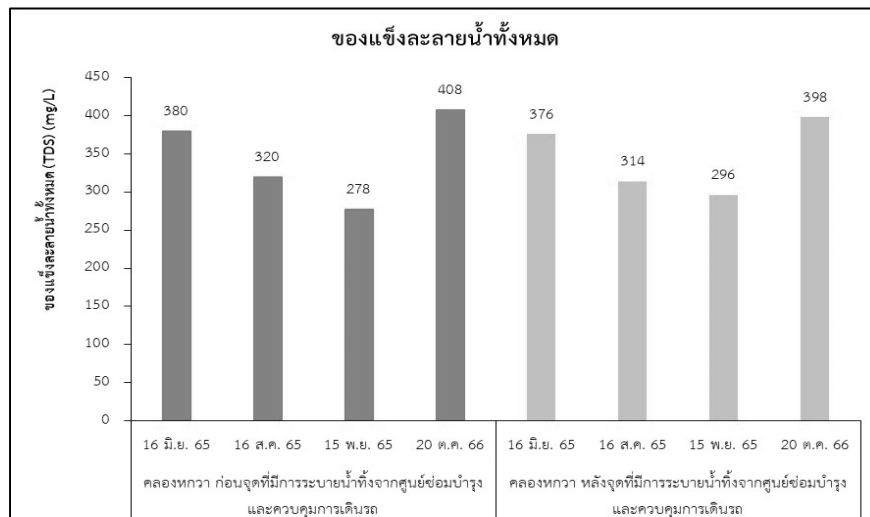
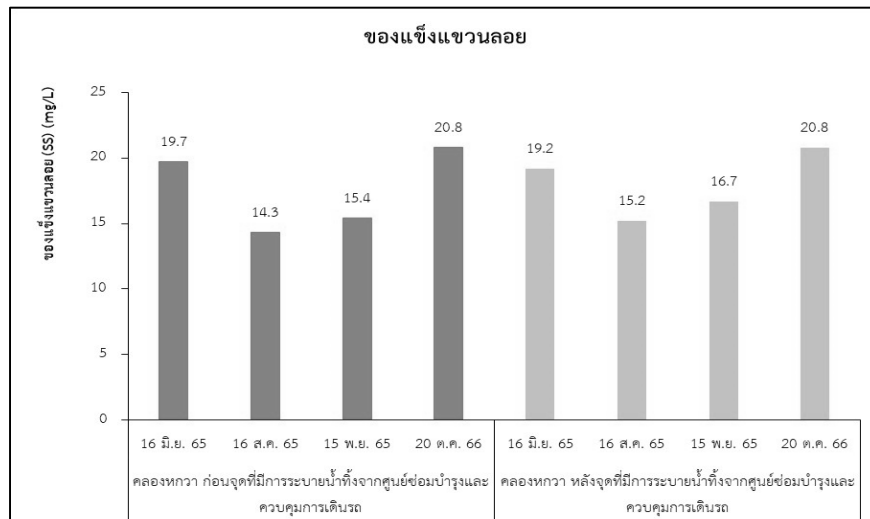
รูปที่ 3-37 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2566

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



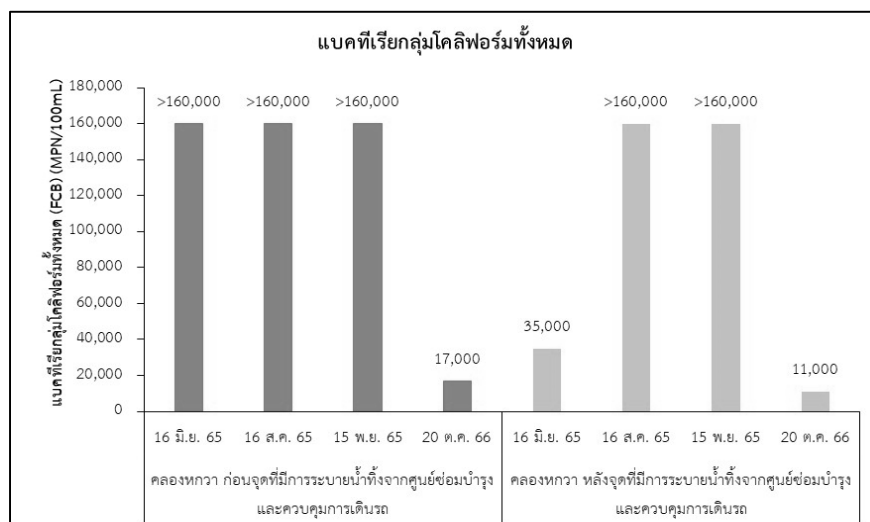
รูปที่ 3-37 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2566

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-37 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2566

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2566



รูปที่ 3-37 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ปี พ.ศ. 2566