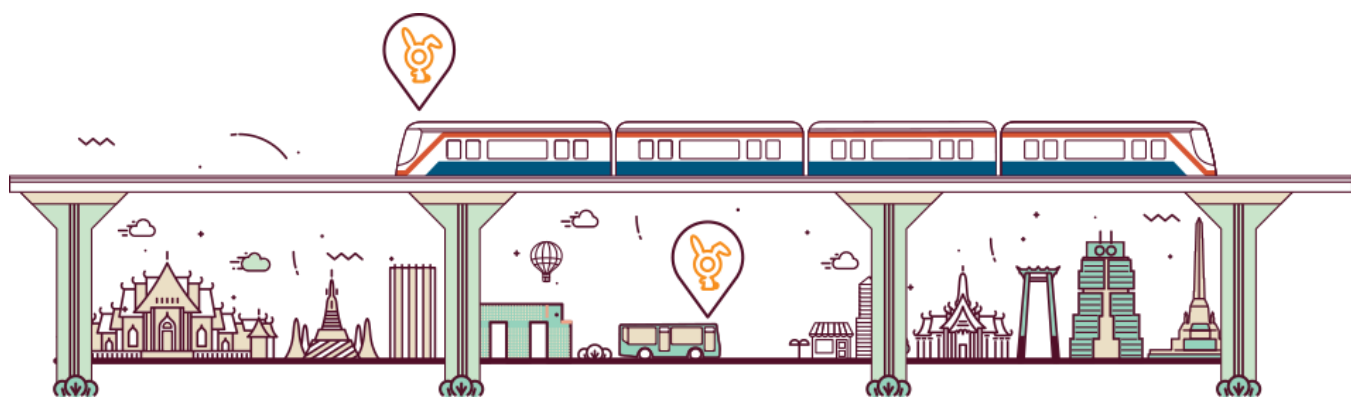


บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14)) และโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 ประกอบด้วย การติดตาม ตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป และความสั่นสะเทือน โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังแสดงในตารางที่ 3-1

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีแจ้ง (E14))
และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

ตารางที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีแจ้ง (E14)) และโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	ระยะเวลาดำเนินการ
1. โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8))				
1.1 คุณภาพอากาศ	จำนวน 1 สถานี: ● रिमถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) - ความเร็วและทิศทางลม	- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)	24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
1.2 ระดับเสียง	จำนวน 1 สถานี: ● रिमถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	- 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}) ^{1/}	- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)	24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
1.3 ความสั่นสะเทือน	จำนวน 1 สถานี: ● रिमถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	- ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) - ความถี่ (Frequency)	- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)	24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
1.4 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	● แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสีลม (สะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่)	- ความพึงพอใจของประชาชน	- สํารวจความพึงพอใจ ปีละ 1 ครั้ง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ)	2-3 มิถุนายน พ.ศ. 2568

หมายเหตุ: ^{1/} ตรวจวัดเพิ่มเติมจาก EIA

ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14)) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	ระยะเวลาดำเนินการ
2. โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)				
2.1 คุณภาพอากาศ	จำนวน 2 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทีล คอนโดมิเนียม ภายในวัดเพลง 	<ul style="list-style-type: none"> ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ความเร็วและทิศทางลม 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
2.2 ระดับเสียง	จำนวน 2 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา ภายในวัดเพลง 	<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})^{1/} 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
2.3 ความสั่นสะเทือน	จำนวน 2 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา ภายในวัดเพลง 	<ul style="list-style-type: none"> - ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) - ความถี่ (Frequency) 	<ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
2.4 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสีลม (ถนนตากสิน-บางหว้า) 	<ul style="list-style-type: none"> - ความพึงพอใจของประชาชน 	<ul style="list-style-type: none"> - สํารวจความพึงพอใจปีละ 1 ครั้ง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) 	3-6 มิถุนายน พ.ศ. 2568

หมายเหตุ: ^{1/} ตรวจวัดเพิ่มเติมจาก EIA

ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14)) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	ระยะเวลาดำเนินการ
3. โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สายสุขุมวิทช่วงอ่อนนุช-บางรี)				
3.1 คุณภาพอากาศ	จำนวน 3 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี) 	<ul style="list-style-type: none"> ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ความเร็วและทิศทางลม 	<ul style="list-style-type: none"> ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
3.2 ระดับเสียง	จำนวน 3 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี) 	<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})^{1/} 	<ul style="list-style-type: none"> ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
3.3 ความสั่นสะเทือน	จำนวน 3 สถานี: <ul style="list-style-type: none"> ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี) 	<ul style="list-style-type: none"> ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) ความถี่ (Frequency) 	<ul style="list-style-type: none"> ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) 	24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
3.4 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (อ่อนนุช-บางรี) 	<ul style="list-style-type: none"> ความพึงพอใจของประชาชน 	<ul style="list-style-type: none"> สำรวจความพึงพอใจปีละ 1 ครั้ง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) 	6-9, 16-20 และ 30 พฤษภาคม พ.ศ. 2568

หมายเหตุ: ^{1/} ตรวจวัดเพิ่มเติมจาก EIA

3.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

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

การเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ได้ใช้วิธีการตรวจวัดตามระบบกราวิเมตริก (Gravimetric) ตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ด้วยเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศชนิดไฮโวลุ่ม (High Volume Air Sampler) ดำเนินการเก็บตัวอย่างในภาคสนามแล้วนำตัวอย่างกลับมาวิเคราะห์ปริมาณความเข้มข้นฝุ่นละออง (ดังรูปที่ 3-1) การดำเนินงานทุกขั้นตอนเป็นไปตามขั้นตอนที่ได้กำหนดไว้ในวิธีการรับรอง มอก. 17025 (ISO/IEC 17025) โดยขั้นตอนที่สำคัญสรุปได้ดังนี้

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

- เช็ดฝุ่นภายในเครื่องเก็บตัวอย่างให้สะอาด โดยพ่นหรือทา Silicone Grease บนแผ่นดักฝุ่น (Impactor) สำหรับดักฝุ่นละอองที่มีขนาดใหญ่กว่า 10 ไมครอน
- เก็บตัวอย่างโดยการสูบอากาศผ่านกระดาศกรองด้วยอัตราคงที่ 1.13 ลูกบาศก์เมตรต่อนาที และตั้งเวลาเก็บตัวอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 24 ชั่วโมง เมื่อครบกำหนดเวลาเก็บตัวอย่าง บันทึกเวลาเครื่องหยุดทำงาน และนำกระดาศกรองออกจากเครื่อง นำกระดาศกรอง กระดาศบันทึกอัตราการไหลของอากาศ และ Field Data Sheet กลับมายังห้องปฏิบัติการเพื่อทำการวิเคราะห์ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน
- เมื่อกระดาศกรองมาถึงห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ และวิจัยพัฒนา จะนำกระดาศกรองไปทำการอบในตู้ควบคุมความชื้นเป็นเวลา 24 ชั่วโมง \pm 30 นาที อีกครั้งหนึ่งโดยระหว่างอบความชื้นสัมพัทธ์ต้องอยู่ในช่วง 20-45 %RH โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน \pm 5% RH และอุณหภูมิอยู่ระหว่าง 15-30 องศาเซลเซียส โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน \pm 3 องศาเซลเซียส เมื่อครบ 24 ชั่วโมง นำกระดาศกรองมาชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างที่มีความละเอียด 0.0001 กรัม (จำนวนทศนิยม 4 ตำแหน่ง) ที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว คำนวณน้ำหนักฝุ่นละอองบนกระดาศกรองตามหลักเกณฑ์ของ Pre and Post Weight Different
- คำนวณปริมาตรอากาศที่เก็บตัวอย่างกระดาศกรองจาก Flow Chart พร้อมกับผลจากการปรับเทียบ ดำเนินการปรับปริมาตรอากาศไปที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศที่สภาวะมาตรฐาน (25 องศาเซลเซียส และความกดของอากาศ 760 มิลลิเมตรปรอท)
- คำนวณและรายงานผลการติดตามตรวจสอบปริมาณค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป ในเวลา 24 ชั่วโมง หน่วยมิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามรายละเอียดของวิธี Gravimetric ที่มาตรฐานกำหนดและเป็นไปตามวิธีอ้างอิงของ U.S. EPA, Code of Federal Regulation Search Results, 40 CFR-Chapter I Part 50, Appendix J to Part 50 Particulate Matter as PM₁₀ in the Atmosphere แล้วเสนอผลการติดตามตรวจสอบพร้อมกับประเมินผลโดยเปรียบเทียบผลที่ได้กับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ตามที่กรมควบคุมมลพิษกำหนด

2) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (Carbon Monoxide)

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

- นำสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ ได้แก่ ต้องเป็นที่โล่งไม่มีสิ่งกีดขวางในรัศมี 10 เมตร ไม่อยู่ใกล้แหล่งกำเนิดอื่น ๆ เป็นต้น ติดตั้งเครื่องให้ปลายท่อเก็บตัวอย่างต้องสูงจากพื้นที่ดินอย่างน้อย 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ใน Field Data Sheet
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่ม Warm up เครื่องวิเคราะห์และระบบระหว่าง 1-2 ชั่วโมง ตรวจสอบ Condition ของเครื่องโดยเฉพาะ Condition ของ Reaction Chamber และ Photo-Multiplier Tube เมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดแล้วจึงเริ่มทำการปรับเทียบ

- ทำการปรับเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Nitrogen Gas (CO Free) ที่บรรจุในถัง แล้วปรับเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard Carbon Monoxide Gas (N₂ Balanced) ให้แก่เครื่องวิเคราะห์ โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการตรวจวัด (80-85% of Full Scale)
- ทำการตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศโดยตั้งการอ่านค่าของเครื่องให้อ่านค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง โดยระหว่างนี้ได้ทำการตรวจสอบ Condition ของเครื่องวิเคราะห์ทุก ๆ 24 ชั่วโมง (ค่าเฉลี่ยการเก็บตัวอย่าง อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม หรือเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยตามรายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมฉบับก่อนหน้า เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดได้)
- ผลการตรวจวัดที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศแล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป

3) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (Nitrogen Dioxide)

การตรวจวัดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ดำเนินการโดยใช้เครื่องวิเคราะห์ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศด้วยหลักการ “เคมีลูมิเนสเซน” (Chemiluminescence) ซึ่งเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและตามข้อกำหนดของ U.S. EPA, Code of Federal Regulations, Title 40, Part 53 โดยเครื่องวิเคราะห์นี้ได้ติดตั้งไว้ในสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ที่เป็นห้องควบคุมอุณหภูมิเพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องวิเคราะห์ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิในบรรยากาศ (ดังรูปที่ 3-1) เครื่องวิเคราะห์ดังกล่าวได้ถูกตรวจสอบและปรับเทียบแบบ Multipoint Calibration แล้ว จึงสามารถนำเครื่องออกไปปฏิบัติงานได้ โดยขั้นตอนที่สำคัญ สรุปได้ดังนี้

- ตรวจสอบสภาพของเครื่องวิเคราะห์และอุปกรณ์ประกอบในสถานีตั้งแต่สายชักตัวอย่าง (Sampling Probe) บั๊มสูบอากาศ เครื่องมือวัดและควบคุมอัตราการไหลของอากาศ รวมถึงสภาวะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ เป็นต้น
- นำสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ เช่น ในรัศมี 270 องศา โดยรอบช่องชักตัวอย่างอากาศต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ติดตั้งเครื่องให้ปลายสายชักตัวอย่างอยู่สูงจากพื้น 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ในแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่มอุ่น (Warm Up) เครื่องวิเคราะห์ และตรวจสอบสภาวะของเครื่อง โดยเฉพาะสภาวะของ 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) โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการตรวจวัด (80-85% of Full Scale)
- ทำการตรวจวัดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศต่อเนื่องตามระยะเวลาที่กำหนด โดยระหว่างนี้ได้ทำการตรวจสอบสภาวะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ทุก ๆ 24 ชั่วโมง
- เมื่อทำการย้ายจุดตรวจวัดใหม่ขั้นตอนเหล่านี้จะต้องดำเนินการใหม่ทั้งหมดเช่นกัน
- ผลการตรวจวัดที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger พร้อมกับ Chart Recorder แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

4) ความเร็วลมและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direction)

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



ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)



ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทิว คอนโดมิเนียม



ภายในวัดเพลง



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแจ้ง)

รูปที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

3.1.2 วิธีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป จะดำเนินการตามข้อกำหนดในประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ดำเนินการติดตามตรวจสอบในรูประดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90
(L_{A90}) จากนั้นนำค่าระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 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 เป็น
มาตรระดับเสียงที่ได้มาตรฐานสากล IEC 60651 หรือ IEC 60804 (ปัจจุบันเปลี่ยนเป็น IEC-61672) มีค่าความเที่ยงตรงสูงและ
มีค่าความคลาดเคลื่อนของการติดตามตรวจสอบอยู่ในช่วง ± 0.5 dB(A) มี Wind Screen ติดที่หัว Microphone เพื่อป้องกันและ
กำบังลมที่เป็นปัจจัยให้เกิดการผิดพลาดขณะติดตามตรวจสอบ โดยติดตั้งมาตรระดับเสียงบนขาตั้งให้ไมโครโฟนอยู่สูงจากพื้น
1.2-1.5 เมตร ภายในรัศมี 3.5 เมตร ตามแนวราบรอบไมโครโฟนไม่มีกำแพงหรือสิ่งกีดขวางอื่นใดที่มีคุณสมบัติในการสะท้อนเสียง
กีดขวางอยู่ (ดังรูปที่ 3-2) ก่อนการติดตามตรวจสอบมีการสอบเทียบและตรวจสอบความถูกต้องด้วยเครื่อง Sound Level
Calibrator ชนิด Acoustic Calibrator ที่ระดับเสียงมาตรฐาน 94.0 dB ความถี่ 1,000 Hz ที่ศูนย์ถ่วงน้ำหนัก C และปรับไปที่ศูนย์ถ่วงน้ำหนัก A



ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)



โรงเรียนครุณวิทยวิทยา



ภายในวัดพลู



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแจ้ง)

รูปที่ 3-2 การติดตามตรวจสอบเสียงโดยทั่วไป

3.1.3 วิธีการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนจะดำเนินการตามข้อกำหนดในมาตรฐานความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนพิเศษ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 โดยใช้มาตรฐานความสั่นสะเทือนยี่ห้อ Instantel รุ่น Blastmate III รุ่น Minimate หรือ รุ่น Minimate Plus ติดตั้งมาตรวัดความสั่นสะเทือนบริเวณฐานรากของอาคาร โดยหันตัวรับสัญญาณไปทางแหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือน และยึดติดกับแผ่นเหล็กให้แน่น เพื่อป้องกันการ Resonance ระหว่างพื้นกับมาตรวัดความสั่นสะเทือน ทำการตรวจวัดอย่างต่อเนื่อง โดยเก็บข้อมูลความสั่นสะเทือนทุก ๆ เหตุการณ์ (Event) แล้วนำผลการตรวจวัดมาเทียบกับมาตรฐานฯ (ดังรูปที่ 3-3)



ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)



โรงเรียนครูณวิทย์วิทยา



ภายในวัดเพลง



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)



ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแจ้ง)

รูปที่ 3-3 การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

3.1.4 วิธีการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

วิธีการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนเป็นรายบุคคล มีวิธีการศึกษาดังนี้

1) กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย คือ ประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ในพื้นที่ในแต่ละสถานีที่โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครผ่าน เริ่มตั้งแต่ส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ รวมถึงส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงถนนตากสิน-บางหว้า และส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ช่วงอ่อนนุช-แบริ่ง ตามแนวถนนสุขุมวิท

2) ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

การสำรวจความพึงพอใจของประชาชน ซึ่งทำการสอบถามจากกลุ่มประชาชนผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ที่อยู่ในพื้นที่นั้น ๆ โดยจำนวนของประชากรเป้าหมาย (รวมจำนวน 2,000 ตัวอย่าง/ครั้ง) ในพื้นที่ศึกษาแต่ละสถานี มีรายละเอียดดังตารางที่ 3-2 และตารางที่ 3-3

ตารางที่ 3-2 กลุ่มเป้าหมายและจำนวนตัวอย่างตามแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8)) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

สถานี/แนวเส้นทาง	จำนวนตัวอย่าง	
	ในสถานี	นอกสถานี
สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8)		
- สถานีกรุงธนบุรี	128	32
- สถานีวงเวียนใหญ่	60	15
สถานีตากสิน (S9)-สถานีบางหว้า (S12)		
- สถานีโพธิ์นิมิตร	72	18
- สถานีตลาดพลู	100	25
- สถานีวุฒากาศ	176	44
- สถานีบางหว้า	208	52
รวม	930	

ที่มา: บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตารางที่ 3-3 กลุ่มเป้าหมายและจำนวนตัวอย่างตามแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))

สถานี/แนวเส้นทาง	จำนวนตัวอย่าง	
	ในสถานี	นอกสถานี
สถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14)		
- สถานีบางจาก	124	31
- สถานีปทุมวัน	152	38
- สถานีอุดมสุข	256	64
- สถานีบางนา	144	36
- สถานีแบริ่ง	188	47
รวม	1,080	

ที่มา: บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

3) เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

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

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

ซึ่งมีลักษณะคำถามเป็นแบบปลายปิด (Close-ended Questions) และแบบปลายเปิด (Open-ended Questions) แสดงดังภาคผนวก ข-9 ทั้งนี้ จะเสนอขั้นตอนและวิธีการ รวมทั้งแบบสอบถามให้หน่วยงานเห็นชอบก่อนการดำเนินการ

4) การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

แบบสอบถามที่ถูกพัฒนาขึ้นมาจะนำเสนอให้แก่ผู้ชำนาญการ/หรือผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบแก้ไขปรับปรุงให้มีความถูกต้องตามเนื้อหา (Content Validity) และความเที่ยงตรงเชิงโครงสร้าง (Construct Validity) เพื่อให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

5) การเก็บรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนาม โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถามแล้วบันทึกคำตอบลงในแบบสอบถามด้วยตนเอง และใช้พนักงานสัมภาษณ์ ที่ได้รับการอบรมให้มีความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ถูกสัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการฯ และสถานะของโครงการฯ แก่ผู้ถูกสัมภาษณ์ก่อน แล้วจึงลงมือสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษานั้นได้ครบตามจำนวนตัวอย่าง และเมื่อเก็บข้อมูลแล้วเสร็จในแต่ละวัน จึงมีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเตรียมทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป

6) การวิเคราะห์ข้อมูล

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

7) เกณฑ์การประเมินผล

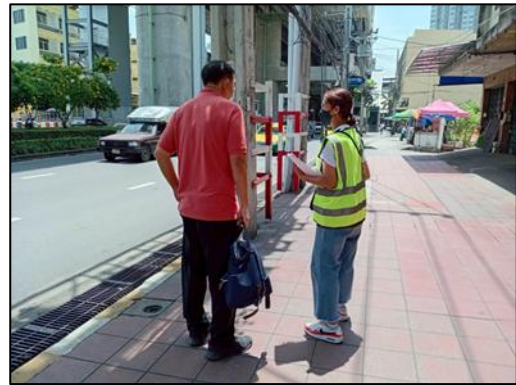
เกณฑ์การประเมินผล แบ่งออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

1. แบบสอบถามส่วนที่ 1 ถึงส่วนที่ 3 และส่วนที่ 5 ใช้การหาค่าร้อยละ เป็นเกณฑ์การประเมินผล
2. แบบสอบถามส่วนที่ 4 เป็นคำถามชนิดประเมินค่า (Rating scale) โดยใช้การประเมินค่า 5 ระดับ ให้คะแนน 1 – 5 ตามระดับความคิดเห็น จากน้อยที่สุดถึงมากที่สุด ซึ่งกำหนดค่าน้ำหนักตามวิธีการของ Likert (อ้างอิงใน ไพฑูรย์ โพธิ์สาร, 2547, หน้า 17 แสดงดังภาคผนวก ข-10) 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



รูปที่ 3-4 ประมวลภาพกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจของประชาชน ในพื้นที่ศึกษาตามเส้นทางของโครงการ
ระหว่างวันที่ 2 มิถุนายน – 6 มิถุนายน พ.ศ. 2568

3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14)) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียง โดยทั่วไป ความสั่นสะเทือน และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.2.1 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8))

1) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8)) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ในระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568 จำนวน 1 จุด คือ ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และความเร็วลมและทิศทางลมสรุปผลดังนี้

ผลการติดตามตรวจสอบพบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.023-0.040 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) บริเวณสี่แยกท่าพระ เขตบางกอกใหญ่ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 0.033-0.047 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์: <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.23-1.93 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.42-1.82 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0113-0.0196 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับทิศทางและความเร็วลม พบว่าความเร็วลมมีค่าอยู่ระหว่าง 0.7-2.5 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่เป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างได้ (SSE)

แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-4 และภาคผนวก ค-1

ตารางที่ 3-4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8))

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : 47P 0661737 1517348

วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ					ทิศทางลม
	ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ^{1/}	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ^{1/}		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
24-25 เม.ย. 68	0.032	1.33-1.88	1.42-1.77	0.0138-0.0195	0.8-2.5	
25-26 เม.ย. 68	0.031	1.23-1.78	1.43-1.74	0.0116-0.0194	0.7-1.9	
26-27 เม.ย. 68	0.023	1.37-1.78	1.49-1.73	0.0119-0.0190	0.9-2.4	
27-28 เม.ย. 68	0.024	1.30-1.82	1.52-1.76	0.0113-0.0196	0.9-2.3	
28-29 เม.ย. 68	0.040	1.36-1.93	1.47-1.82	0.0134-0.0187	1.3-2.4	
มาตรฐาน	≤0.12 ^{2/}	≤30 ^{3/}	≤9 ^{3/}	≤0.17 ^{4/}	-	
หน่วย	มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในล้านส่วน	เมตรต่อวินาที	ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.7-2.5 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : SSE

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

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

^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

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

2) ผลการติดตามตรวจสอบเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8)) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ในระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568 จำนวน 1 จุด คือ ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) 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})

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 69.8-69.9 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 76.5-91.4 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 65.5-71.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 58.5-68.5 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 74.6-75.0 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด ดังตารางที่ 3-5 และภาคผนวก ค-2

ตารางที่ 3-5 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8))

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0661775 1517346

วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
24-25 เม.ย. 68	65.8-71.1	58.5-68.5	77.2-91.0	69.8	75.0
25-26 เม.ย. 68	65.6-71.4	58.5-68.5	77.2-88.9	69.9	74.9
26-27 เม.ย. 68	66.3-71.3	59.5-68.5	78.9-90.2	69.8	74.6
27-28 เม.ย. 68	65.5-71.3	59.1-68.5	76.5-91.4	69.8	75.0
28-29 เม.ย. 68	66.4-71.5	58.8-68.5	80.5-91.3	69.8	74.9
มาตรฐาน	-	-	≤115 ^{1/}	≤70 ^{1/}	-
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) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8)) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ในวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568 จำนวน 1 จุด คือ ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ซึ่งบริเวณโดยรอบเป็นอาคารพาณิชย์และอาคารสำนักงาน จัดเป็นอาคารประเภทที่ 1

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ความเร็วอนุภาคสูงสุด มีค่าเท่ากับ 0.859 มิลลิเมตรต่อวินาที ความถี่ 12.0 เฮิรตซ์ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ลงวันที่ 26 เมษายน พ.ศ. 2553 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 กรณีเป็นอาคารประเภทที่ 1 และจุดติดตามตรวจสอบอยู่ที่ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร (21.0 มิลลิเมตรต่อวินาที) สรุปได้ว่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจพบไม่ส่งผลกระทบต่อ โครงสร้างอาคารและส่วนประกอบของอาคาร แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-6 และภาคผนวก ค-4

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0661733 1517347

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
26 เม.ย. 68									
01:51:01 น.	0.126	5.3	20.0	0.126	6.9	20.0	0.473	14.7	22.4
05:13:40 น.	0.292	4.9	20.0	0.071	5.6	20.0	0.489	13.4	21.7
06:06:15 น.	0.047	5.3	20.0	0.229	9.2	20.0	0.670	9.2	20.0
06:55:39 น.	0.047	6.0	20.0	0.299	5.3	20.0	0.599	6.6	20.0
07:56:02 น.	0.047	3.1	20.0	0.252	3.3	20.0	0.788	13.0	21.5
08:36:14 น.	0.205	4.9	20.0	0.252	4.6	20.0	0.426	5.1	20.0
09:11:58 น.	0.110	6.1	20.0	0.055	9.5	20.0	0.599	12.4	21.2
09:44:54 น.	0.039	4.7	20.0	0.284	4.3	20.0	0.615	6.4	20.0
09:50:41 น.	0.252	3.5	20.0	0.299	4.0	20.0	0.772	8.3	20.0
12:22:35 น.	0.071	9.8	20.0	0.063	4.0	20.0	0.528	14.2	22.1
14:54:23 น.	0.276	5.5	20.0	0.008	3.1	20.0	0.512	8.6	20.0
15:12:50 น.	0.252	6.1	20.0	0.276	6.9	20.0	0.433	7.3	20.0
15:57:41 น.	0.213	8.3	20.0	0.008	9.2	20.0	0.646	13.0	21.5
18:06:15 น.	0.244	9.2	20.0	0.055	7.8	20.0	0.426	13.5	21.8
19:11:23 น.	0.221	3.8	20.0	0.229	9.5	20.0	0.678	7.4	20.0
22:17:07 น.	0.173	4.3	20.0	0.071	5.5	20.0	0.607	6.2	20.0
27 เม.ย. 68									
03:30:13 น.	0.047	9.2	20.0	0.244	5.9	20.0	0.804	12.9	21.5
06:02:36 น.	0.189	8.5	20.0	0.205	6.5	20.0	0.796	6.2	20.0
07:46:06 น.	0.079	5.3	20.0	0.095	6.4	20.0	0.410	7.4	20.0
09:11:58 น.	0.292	6.8	20.0	0.236	4.8	20.0	0.654	9.0	20.0
09:38:33 น.	0.229	8.8	20.0	0.016	6.0	20.0	0.433	12.9	21.5
09:54:45 น.	0.173	5.3	20.0	0.189	4.2	20.0	0.796	9.9	20.0
10:50:29 น.	0.087	7.4	20.0	0.221	9.4	20.0	0.843	5.2	20.0
11:07:33 น.	0.260	9.5	20.0	0.047	7.3	20.0	0.678	6.6	20.0
13:59:35 น.	0.165	9.5	20.0	0.071	5.3	20.0	0.623	13.1	21.6
14:15:16 น.	0.126	9.2	20.0	0.221	9.1	20.0	0.686	14.4	22.2
14:26:30 น.	0.244	6.0	20.0	0.102	6.0	20.0	0.559	10.0	20.0
18:38:37 น.	0.205	5.9	20.0	0.016	9.1	20.0	0.670	8.3	20.0
19:41:59 น.	0.158	8.6	20.0	0.047	4.3	20.0	0.449	12.7	21.4
21:05:32 น.	0.087	6.0	20.0	0.181	3.6	20.0	0.599	10.3	20.2
23:31:08 น.	0.173	5.3	20.0	0.299	9.2	20.0	0.623	9.4	20.0

กิจการค้าร่วม บริษัท ยูไนเท็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
และบริษัท อินฟราทราวิส คอนซัลแตนท์ จำกัด

**ตารางที่ 3-6 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)
ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568**

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8))

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0661733 1517347

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
28 เม.ย. 68									
03:50:40 น.	0.158	3.1	20.0	0.087	7.7	20.0	0.812	12.5	21.3
05:13:03 น.	0.276	9.6	20.0	0.063	6.8	20.0	0.504	5.6	20.0
06:36:37 น.	0.095	4.0	20.0	0.158	3.3	20.0	0.725	7.9	20.0
07:17:16 น.	0.229	3.6	20.0	0.197	7.5	20.0	0.812	14.4	22.2
08:32:24 น.	0.189	5.6	20.0	0.024	6.1	20.0	0.465	12.6	21.3
09:08:58 น.	0.236	6.1	20.0	0.095	7.2	20.0	0.646	11.4	20.7
09:16:22 น.	0.165	6.9	20.0	0.063	8.1	20.0	0.583	5.7	20.0
09:42:24 น.	0.055	3.3	20.0	0.055	9.6	20.0	0.512	6.0	20.0
10:39:25 น.	0.284	9.6	20.0	0.205	3.9	20.0	0.741	13.4	21.7
11:01:18 น.	0.016	9.1	20.0	0.016	3.8	20.0	0.496	14.7	22.4
11:01:53 น.	0.260	4.8	20.0	0.181	9.0	20.0	0.489	11.7	20.9
11:10:47 น.	0.063	7.9	20.0	0.158	9.8	20.0	0.733	11.7	20.9
11:21:49 น.	0.276	8.1	20.0	0.032	9.8	20.0	0.646	10.3	20.2
13:40:50 น.	0.268	3.4	20.0	0.229	4.3	20.0	0.567	8.2	20.0
15:33:26 น.	0.134	3.6	20.0	0.197	9.0	20.0	0.426	15.0	22.5
15:44:27 น.	0.079	6.5	20.0	0.221	7.2	20.0	0.615	9.1	20.0
16:38:18 น.	0.150	9.5	20.0	0.087	9.0	20.0	0.528	14.0	22.0
17:13:38 น.	0.205	5.9	20.0	0.110	5.6	20.0	0.449	10.1	20.1
18:32:47 น.	0.213	8.6	20.0	0.063	9.4	20.0	0.835	8.1	20.0
18:53:29 น.	0.284	6.1	20.0	0.189	5.1	20.0	0.623	10.9	20.5
18:58:00 น.	0.142	3.8	20.0	0.032	3.6	20.0	0.441	10.0	20.0
22:09:27 น.	0.189	5.5	20.0	0.173	3.9	20.0	0.733	14.8	22.4
29 เม.ย. 68									
01:25:01 น.	0.016	8.5	20.0	0.008	4.2	20.0	0.733	6.9	20.0
03:36:50 น.	0.292	8.2	20.0	0.197	3.1	20.0	0.827	12.0	21.0
05:20:30 น.	0.039	8.6	20.0	0.173	8.2	20.0	0.496	13.5	21.8
05:54:34 น.	0.102	9.9	20.0	0.252	6.1	20.0	0.693	5.6	20.0
06:43:03 น.	0.205	3.4	20.0	0.126	3.3	20.0	0.449	7.9	20.0

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1)

3.2.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

1) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568 จำนวน 2 จุด คือ ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และความเร็วลมและทิศทางลม สรุปผลดังนี้

ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทิว คอนโดมิเนียม

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.025-0.054 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) บริเวณสี่แยกท่าพระ เขตบางกอกใหญ่ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 0.033-0.047 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์: <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.30-1.96 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.47-1.82 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0107-0.0201 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับทิศทางและความเร็วลม พบว่าความเร็วลมมีค่าระหว่าง 0.8-2.3 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่เป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนมาทางตะวันออก (ESE)

แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-7 และภาคผนวก ค-1

ภายในวัดเพลง

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.014-0.024 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) บริเวณสี่แยกท่าพระ เขตบางกอกใหญ่ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 0.033-0.047 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์: <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.13-1.77 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.33-1.64 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0108-0.0173 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับทิศทางและความเร็วลม พบว่าความเร็วลม มีค่าระหว่าง 0.7-2.3 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่เป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ (SE)

แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-8 และภาคผนวก ค-1

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีแจ้ง (E14))
และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

ตารางที่ 3-7 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณริมถนนกรุงธนบุรี หน้าทีล คอนโดมิเนียม ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)
จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทีล คอนโดมิเนียม
ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0661415 1517328

วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ					ทิศทางลม
	ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ^{1/}	ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ^{1/}		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
24-25 เม.ย. 68	0.051	1.40-1.87	1.57-1.82	0.0126-0.0183	0.8-2.2	 <p>ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.8-2.3 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : ESE</p>
25-26 เม.ย. 68	0.030	1.41-1.75	1.47-1.65	0.0107-0.0193	1.0-2.1	
26-27 เม.ย. 68	0.025	1.40-1.78	1.52-1.67	0.0128-0.0184	0.9-2.3	
27-28 เม.ย. 68	0.032	1.30-1.96	1.54-1.81	0.0122-0.0194	0.8-2.2	
28-29 เม.ย. 68	0.054	1.45-1.82	1.58-1.70	0.0118-0.0201	0.8-2.0	
มาตรฐาน	≤0.12 ^{2/}	≤30 ^{3/}	≤9 ^{3/}	≤0.17 ^{4/}	-	
หน่วย	มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในล้านส่วน	เมตรต่อวินาที	

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

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีแจ้ง (E14))
และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

ตารางที่ 3-8 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ภายในวัดเพลง ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาตรวจวัด : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : ภายในวัดเพลง

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีตรวจวัด : 47P 0658089 1517129

วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ					ทิศทางลม
	ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ^{1/}	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ^{1/}		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
24-25 เม.ย. 68	0.024	1.24-1.76	1.35-1.64	0.0111-0.0173	0.7-2.3	
25-26 เม.ย. 68	0.024	1.21-1.68	1.41-1.62	0.0114-0.0170	0.9-2.3	
26-27 เม.ย. 68	0.014	1.21-1.74	1.37-1.63	0.0118-0.0160	0.8-2.3	
27-28 เม.ย. 68	0.017	1.13-1.77	1.33-1.64	0.0115-0.0168	0.8-2.3	
28-29 เม.ย. 68	0.020	1.28-1.61	1.35-1.54	0.0108-0.0160	0.8-2.2	
มาตรฐาน	≤0.12 ^{2/}	≤30 ^{3/}	≤9 ^{3/}	≤0.17 ^{4/}	-	
หน่วย	มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในล้านส่วน	เมตรต่อวินาที	ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.7-2.3 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : SE

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

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

^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

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

2) ผลการติดตามตรวจสอบเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ระหว่าง วันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568 จำนวน 2 จุด คือ โรงเรียนตรุมวิทยวิทยา และภายในวัดเพลง ประกอบด้วยการติดตาม ตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) โดยสรุปได้ดังนี้

โรงเรียนตรุมวิทยวิทยา

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 61.2-62.1 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียง โดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 73.0-91.6 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ใน มาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 56.7-67.1 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 51.1-59.7 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 66.3-67.7 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด ดังตารางที่ 3-9 และภาคผนวก ค-2

ภายในวัดเพลง

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 57.8-61.4 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียง โดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 60.9-96.3 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ใน มาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 45.1-66.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 40.3-61.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 62.7-65.5 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด ดังตารางที่ 3-10 และภาคผนวก ค-2

ตารางที่ 3-9 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา
ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0660738 1517252

วันที่ดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
24-25 เม.ย. 68	56.7-66.3	51.5-59.7	73.4-91.6	62.1	66.8
25-26 เม.ย. 68	57.2-65.1	52.0-59.6	73.0-86.9	61.7	67.7
26-27 เม.ย. 68	56.7-64.6	51.3-59.4	74.1-88.9	61.2	66.3
27-28 เม.ย. 68	57.0-66.1	51.1-59.3	73.6-89.6	61.6	66.5
28-29 เม.ย. 68	57.0-67.1	51.2-59.5	73.8-89.5	61.8	66.4
มาตรฐาน	-	-	≤115 ^{1/}	≤70 ^{1/}	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-10 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณภายในวัดเพลง
ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : ภายในวัดเพลง

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0658165 1517091

วันที่ดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
24-25 เม.ย. 68	48.0-66.0	41.3-61.2	69.3-95.2	58.9	62.7
25-26 เม.ย. 68	50.9-62.1	42.9-53.0	72.2-93.0	57.8	63.3
26-27 เม.ย. 68	47.2-66.3	41.2-60.2	66.0-96.3	61.4	64.8
27-28 เม.ย. 68	45.1-66.5	41.2-56.5	60.9-92.9	60.1	65.5
28-29 เม.ย. 68	46.3-63.1	40.3-52.9	65.1-91.5	58.4	63.7
มาตรฐาน	-	-	≤115 ^{1/}	≤70 ^{1/}	-
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) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568 จำนวน 2 จุด คือ โรงเรียนตรุณวิทยวิทยา และภายในวัดเพลง ซึ่งจัดเป็นอาคารประเภทที่ 2 ซึ่งสรุปผลได้ดังนี้

โรงเรียนตรุณวิทยวิทยา

ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วอนุภาคสูงสุด มีค่าเท่ากับ 0.575 มิลลิเมตรต่อวินาที ความถี่ 8.8 เฮิรตซ์ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 กรณีเป็นอาคารประเภทที่ 2 และจุดติดตามตรวจสอบอยู่ที่ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร (5.0 มิลลิเมตรต่อวินาที) สรุปได้ว่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจพบไม่ส่งผลกระทบต่อ โครงสร้างอาคารและส่วนประกอบของอาคาร แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-11 และภาคผนวก ค-4

ภายในวัดเพลง

ผลติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน พบว่า ความเร็วอนุภาคสูงสุด มีค่าเท่ากับ 0.599 มิลลิเมตรต่อวินาที ความถี่ 14.4 เฮิรตซ์ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 กรณีเป็นอาคารประเภทที่ 2 และจุดติดตามตรวจสอบอยู่ที่ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร (6.1 มิลลิเมตรต่อวินาที) สรุปได้ว่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจพบไม่ส่งผลกระทบต่อ โครงสร้างอาคารและส่วนประกอบของอาคาร แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-12 และภาคผนวก ค-4

ตารางที่ 3-11 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา

ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานีติดตามตรวจสอบ : โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0660764 1517263

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
24 เม.ย. 68									
07:43:13 น.	0.260	4.4	5.0	0.024	7.8	5.0	0.544	8.2	5.0
08:09:14 น.	0.213	4.2	5.0	0.173	3.5	5.0	0.465	14.0	6.0
09:22:08 น.	0.150	3.3	5.0	0.016	9.4	5.0	0.473	15.0	6.3
12:43:41 น.	0.126	9.5	5.0	0.181	6.2	5.0	0.362	7.4	5.0
15:31:14 น.	0.063	4.4	5.0	0.063	6.2	5.0	0.355	6.0	5.0
16:16:11 น.	0.102	3.3	5.0	0.047	6.8	5.0	0.386	15.0	6.3
16:18:48 น.	0.110	3.6	5.0	0.016	5.9	5.0	0.410	11.6	5.4
18:38:56 น.	0.032	7.2	5.0	0.221	9.6	5.0	0.347	11.1	5.3
25 เม.ย. 68									
00:09:56 น.	0.016	8.2	5.0	0.087	9.1	5.0	0.559	14.8	6.2
06:12:41 น.	0.008	6.2	5.0	0.173	6.8	5.0	0.418	5.7	5.0
07:43:00 น.	0.118	7.8	5.0	0.229	5.7	5.0	0.331	11.7	5.4
09:30:46 น.	0.276	8.6	5.0	0.165	3.4	5.0	0.402	11.1	5.3
11:09:04 น.	0.205	6.0	5.0	0.102	9.1	5.0	0.433	7.0	5.0
11:46:49 น.	0.079	8.8	5.0	0.024	3.5	5.0	0.552	10.1	5.0
13:26:41 น.	0.181	5.6	5.0	0.126	7.4	5.0	0.544	9.1	5.0
15:33:53 น.	0.063	3.6	5.0	0.260	5.1	5.0	0.307	13.7	5.9
18:19:35 น.	0.095	9.5	5.0	0.055	8.5	5.0	0.410	14.0	6.0
19:15:31 น.	0.016	8.7	5.0	0.024	3.3	5.0	0.433	14.4	6.1
26 เม.ย. 68									
04:33:15 น.	0.244	3.1	5.0	0.150	7.2	5.0	0.504	8.5	5.0
08:33:48 น.	0.016	8.6	5.0	0.284	3.4	5.0	0.418	6.8	5.0
11:02:09 น.	0.039	4.6	5.0	0.063	3.5	5.0	0.347	14.6	6.2
11:30:08 น.	0.110	8.2	5.0	0.024	8.6	5.0	0.410	5.6	5.0
11:40:21 น.	0.047	8.6	5.0	0.142	7.3	5.0	0.362	12.5	5.6
11:42:23 น.	0.102	8.2	5.0	0.102	9.8	5.0	0.307	7.7	5.0
13:12:11 น.	0.292	5.6	5.0	0.229	3.8	5.0	0.386	8.3	5.0
17:39:41 น.	0.032	8.7	5.0	0.181	5.2	5.0	0.552	13.4	5.9
18:18:50 น.	0.134	8.2	5.0	0.071	3.6	5.0	0.323	7.9	5.0
22:58:11 น.	0.055	9.1	5.0	0.055	4.0	5.0	0.402	6.8	5.0

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 2)

ตารางที่ 3-11 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา

ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานที่ติดตามตรวจสอบ : 47P 0660764 1517263

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
27 เม.ย. 68									
04:02:46 น.	0.268	4.6	5.0	0.142	4.0	5.0	0.378	14.8	6.2
08:55:40 น.	0.221	3.6	5.0	0.024	9.9	5.0	0.386	9.5	5.0
09:41:20 น.	0.197	6.2	5.0	0.134	7.7	5.0	0.575	8.8	5.0
10:08:09 น.	0.221	9.6	5.0	0.276	7.9	5.0	0.362	10.8	5.2
11:41:17 น.	0.032	6.0	5.0	0.292	4.7	5.0	0.315	8.2	5.0
14:29:53 น.	0.126	3.9	5.0	0.244	7.7	5.0	0.339	8.1	5.0
17:34:45 น.	0.047	5.6	5.0	0.102	9.9	5.0	0.489	9.4	5.0
17:39:35 น.	0.284	8.1	5.0	0.071	4.2	5.0	0.418	6.5	5.0
17:46:19 น.	0.047	3.3	5.0	0.197	9.0	5.0	0.552	10.8	5.2
18:25:09 น.	0.142	4.0	5.0	0.118	3.1	5.0	0.394	12.7	5.7
19:15:47 น.	0.244	3.5	5.0	0.205	6.5	5.0	0.552	12.5	5.6
22:26:38 น.	0.252	8.2	5.0	0.173	5.5	5.0	0.544	6.5	5.0
28 เม.ย. 68									
05:09:37 น.	0.142	5.7	5.0	0.268	8.5	5.0	0.575	12.9	5.7
07:18:11 น.	0.087	3.9	5.0	0.158	5.7	5.0	0.433	7.2	5.0
10:02:49 น.	0.252	9.5	5.0	0.008	6.4	5.0	0.402	10.4	5.1
10:44:25 น.	0.276	5.2	5.0	0.236	6.4	5.0	0.528	7.7	5.0
11:52:34 น.	0.134	7.0	5.0	0.047	7.8	5.0	0.473	9.4	5.0
13:40:16 น.	0.173	8.1	5.0	0.213	8.2	5.0	0.323	13.1	5.8
14:28:47 น.	0.079	5.6	5.0	0.142	4.2	5.0	0.473	8.8	5.0
15:27:11 น.	0.063	4.6	5.0	0.244	3.9	5.0	0.520	7.2	5.0
17:08:25 น.	0.079	8.2	5.0	0.047	7.9	5.0	0.370	8.6	5.0
17:47:25 น.	0.110	6.9	5.0	0.095	3.1	5.0	0.457	9.9	5.0
19:27:57 น.	0.008	8.1	5.0	0.284	3.3	5.0	0.536	13.7	5.9
22:59:45 น.	0.229	3.9	5.0	0.118	4.7	5.0	0.426	9.5	5.0
29 เม.ย. 68									
03:57:57 น.	0.016	7.5	5.0	0.197	5.5	5.0	0.489	13.9	6.0
06:34:21 น.	0.205	7.7	5.0	0.047	9.0	5.0	0.331	12.7	5.7
06:53:20 น.	0.024	6.0	5.0	0.008	3.6	5.0	0.339	11.1	5.3

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 2)

ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0658165 1517091

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวยาว		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
24 เม.ย. 68									
08:39:30 น.	0.252	8.2	5.0	0.173	5.5	5.0	0.544	6.5	5.0
09:09:56 น.	0.016	8.7	5.0	0.024	3.3	5.0	0.433	14.4	6.1
11:41:40 น.	0.126	3.9	5.0	0.244	7.7	5.0	0.339	8.1	5.0
14:11:15 น.	0.213	5.5	5.0	0.102	8.7	5.0	0.559	5.3	5.0
16:04:16 น.	0.016	8.6	5.0	0.284	3.4	5.0	0.418	6.8	5.0
16:36:30 น.	0.126	9.4	5.0	0.260	3.1	5.0	0.489	8.3	5.0
17:49:32 น.	0.008	6.2	5.0	0.173	6.8	5.0	0.418	5.7	5.0
19:13:48 น.	0.158	9.2	5.0	0.087	9.8	5.0	0.583	8.8	5.0
25 เม.ย. 68									
05:11:30 น.	0.276	4.8	5.0	0.260	9.5	5.0	0.410	10.4	5.1
07:54:43 น.	0.055	7.2	5.0	0.102	8.3	5.0	0.520	10.5	5.1
11:51:43 น.	0.229	3.9	5.0	0.118	4.7	5.0	0.426	9.5	5.0
13:06:03 น.	0.087	3.9	5.0	0.158	5.7	5.0	0.433	7.2	5.0
14:25:35 น.	0.252	9.5	5.0	0.008	6.4	5.0	0.402	10.4	5.1
14:37:32 น.	0.244	3.5	5.0	0.205	6.5	5.0	0.552	12.5	5.6
14:39:07 น.	0.110	8.2	5.0	0.024	8.6	5.0	0.410	5.6	5.0
14:46:59 น.	0.024	6.0	5.0	0.008	3.6	5.0	0.339	11.1	5.3
14:47:08 น.	0.205	7.7	5.0	0.047	9.0	5.0	0.331	12.7	5.7
15:51:31 น.	0.197	9.1	5.0	0.189	8.6	5.0	0.583	10.0	5.0
18:10:43 น.	0.134	3.3	5.0	0.213	8.2	5.0	0.370	9.8	5.0
22:09:42 น.	0.047	8.6	5.0	0.142	7.3	5.0	0.362	12.5	5.6
26 เม.ย. 68									
06:33:39 น.	0.055	9.1	5.0	0.055	4.0	5.0	0.402	6.8	5.0
07:32:20 น.	0.008	8.1	5.0	0.284	3.3	5.0	0.536	13.7	5.9
08:33:05 น.	0.110	3.6	5.0	0.016	5.9	5.0	0.410	11.6	5.4
13:29:47 น.	0.134	7.0	5.0	0.047	7.8	5.0	0.473	9.4	5.0
14:53:47 น.	0.032	8.7	5.0	0.181	5.2	5.0	0.552	13.4	5.9
15:55:25 น.	0.181	5.6	5.0	0.126	7.4	5.0	0.544	9.1	5.0
16:31:05 น.	0.118	7.2	5.0	0.079	4.6	5.0	0.544	11.2	5.3
16:45:48 น.	0.063	4.4	5.0	0.063	6.2	5.0	0.355	6.0	5.0
17:27:51 น.	0.079	5.6	5.0	0.142	4.2	5.0	0.473	8.8	5.0

กิจการค้าร่วม บริษัท ยูไนเท็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
และบริษัท อินฟราทราเนส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

3.2.3 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14))

1) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14)) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568 จำนวน 3 จุด คือ ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) และริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี) ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) และความเร็วลมและทิศทางลม สรุปผลดังนี้

ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.033-0.068 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ภายในสำนักงานเขตพระโขนง ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 0.029-0.052 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์: <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.01-2.13 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.19-1.79 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0100-0.0170 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับทิศทางและความเร็วลม พบว่าความเร็วลม มีค่าระหว่าง 0.8-2.9 เมตรต่อวินาที โดยมีทิศทางลมส่วนใหญ่เป็นลมจากทิศใต้ (S)

แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-13 และภาคผนวก ค-1

ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.031-0.052 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ภายในสำนักงานเขตพระโขนง ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 0.029-0.052 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์: <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.87-1.42 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.96-1.28 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0080-0.0174 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับทิศทางและความเร็วลม พบว่าความเร็วลม มีค่าระหว่าง 0.6-2.5 เมตรต่อวินาที โดยมีทิศทางลมส่วนใหญ่เป็นลมจากทิศใต้ (S)

แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-14 และภาคผนวก ค-1

ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี)

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.049-0.058 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) บริเวณหน้าห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีบางนา เขตบางนา ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 0.033-0.057 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์: <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.76-1.48 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.78-1.40 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 52 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0087-0.0116 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับทิศทางและความเร็วลม พบว่าความเร็วลม มีค่าระหว่าง 0.7-2.4 เมตรต่อวินาที โดยมีทิศทางลมส่วนใหญ่เป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนมาทางใต้ (SSE)

แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-15 และภาคผนวก ค-1

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))
และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

ตารางที่ 3-13 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0673654 1514702

วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ					ทิศทางลม
	ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ^{1/}	ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ^{1/}		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
24-25 เม.ย. 68	0.041	1.13-2.13	1.53-1.74	0.0109-0.0161	0.9-2.9	
25-26 เม.ย. 68	0.068	1.01-2.06	1.20-1.79	0.0100-0.0166	0.9-2.3	
26-27 เม.ย. 68	0.053	1.10-1.63	1.21-1.47	0.0112-0.0155	1.5-2.5	
27-28 เม.ย. 68	0.036	1.06-1.45	1.19-1.41	0.0115-0.0170	0.8-2.3	
28-29 เม.ย. 68	0.033	1.38-1.95	1.41-1.65	0.0107-0.0162	1.2-2.5	
มาตรฐาน	≤0.12 ^{2/}	≤30 ^{3/}	≤9 ^{3/}	≤0.17 ^{4/}	-	
หน่วย	มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในล้านส่วน	เมตรต่อวินาที	ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.8-2.9 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : S

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

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

^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

^{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 ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))
และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

ตารางที่ 3-14 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0674090 1512924

วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ					ทิศทางลม
	ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ^{1/}	ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ^{1/}		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
24-25 เม.ย. 68	0.037	1.05-1.42	1.14-1.24	0.0097-0.0174	0.8-1.3	
25-26 เม.ย. 68	0.034	0.94-1.20	1.01-1.10	0.0132-0.0171	0.7-2.3	
26-27 เม.ย. 68	0.031	0.92-1.14	1.00-1.05	0.0091-0.0148	0.9-2.5	
27-28 เม.ย. 68	0.036	0.87-1.36	0.96-1.28	0.0080-0.0156	0.6-2.5	
28-29 เม.ย. 68	0.052	0.97-1.13	1.01-1.05	0.0102-0.0167	0.8-2.5	
มาตรฐาน	≤0.12 ^{2/}	≤30 ^{3/}	≤9 ^{3/}	≤0.17 ^{4/}	-	
หน่วย	มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในล้านส่วน	เมตรต่อวินาที	ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.6-2.5 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัฒมาจากทิศ : S

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

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

^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

^{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 ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))
และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

ตารางที่ 3-15 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง) ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0673291 1510898

วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ					ทิศทางลม
	ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ^{1/}	ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ^{1/}		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
24-25 เม.ย. 68	0.057	0.99-1.34	1.06-1.20	0.0087-0.0116	0.8-1.7	
25-26 เม.ย. 68	0.052	0.86-1.18	0.92-1.20	0.0090-0.0108	0.8-2.2	
26-27 เม.ย. 68	0.049	0.82-1.44	1.07-1.40	0.0095-0.0110	0.7-2.3	
27-28 เม.ย. 68	0.058	0.76-1.37	0.78-1.15	0.0101-0.0114	1.0-2.4	
28-29 เม.ย. 68	0.055	0.78-1.48	0.82-1.37	0.0094-0.0107	0.7-2.1	
มาตรฐาน	≤0.12 ^{2/}	≤30 ^{3/}	≤9 ^{3/}	≤0.17 ^{4/}	-	
หน่วย	มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในล้านส่วน	เมตรต่อวินาที	ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.7-2.4 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : SSE

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

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

^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538

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

2) ผลการติดตามตรวจสอบเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแจ้ง (E14)) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 โดยดำเนินการติดตามระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568 จำนวน 3 จุด คือ ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) และริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแจ้ง) ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax})

ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 72.8-74.2 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียง โดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 85.6-102.5 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

ทั้งนี้ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบ ระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิท ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (4,445-5,298 คันต่อชั่วโมง) (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2568) และผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) ของโครงการ ระหว่างนอกช่วงเวลาการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส (01:00-05:00 น.) พบว่า ยังคงมีค่ามากกว่า 70 เดซิเบลเอ ต่อเนื่องใกล้เคียงกับผลการตรวจสอบในช่วงเวลาที่มีการให้บริการ ดังนั้นปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว จึงน่าจะเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 70.3-77.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 60.4-68.6 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 78.3-80.1 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด ดังตารางที่ 3-16 และภาคผนวก ค-2

ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 74.3-74.8 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียง โดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) มีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 86.4-104.6 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุดมีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

ทั้งนี้ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบ ระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิท ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (4,445-5,298 คันต่อชั่วโมง) (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2568) และผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) ของโครงการ ระหว่างนอกช่วงเวลาการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส (01:00-05:00 น.) พบว่า ยังคงมีค่ามากกว่า 70 เดซิเบลเอ ต่อเนื่องใกล้เคียงกับผลการตรวจสอบในช่วงเวลาที่มีการให้บริการ ดังนั้นปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว จึงน่าจะเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 71.2-79.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 59.4-69.8 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 79.9-80.9 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด ดังตารางที่ 3-17 และภาคผนวก ค-2

ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี)

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 74.5-75.4 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 88.3-103.4 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

ทั้งนี้ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนสุขุมวิท ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (4,083-4,496 คันต่อชั่วโมง) (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ล่าสุด ปี พ.ศ. 2567) และผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) ของโครงการ ระหว่างนอกช่วงเวลาการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส (01:00-05:00 น.) พบว่า ยังคงมีค่ามากกว่า 70 เดซิเบลเอต่อเนื่องใกล้เคียงกับผลการตรวจสอบในช่วงเวลาที่มีการให้บริการ ดังนั้นปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว จึงน่าจะเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 71.4-77.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 56.9-70.5 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 80.6-81.5 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด ดังตารางที่ 3-18 และภาคผนวก ค-2

ตารางที่ 3-16 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14))

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0673653 1514705

วันที่ดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	$L_{Aeq\ 1\ hour}$	L_{A90}	L_{Amax}	$L_{Aeq\ 24\ hours}$	L_{Adn}
24-25 เม.ย. 68	70.3-75.9	60.4-68.6	85.6-102.5	72.8*	78.3
25-26 เม.ย. 68	71.7-74.9	63.1-68.3	88.1-99.9	73.5*	79.4
26-27 เม.ย. 68	71.5-75.4	62.5-68.0	88.4-99.5	73.6*	79.6
27-28 เม.ย. 68	71.5-77.8	60.9-68.3	89.9-102.1	74.2*	80.1
28-29 เม.ย. 68	71.1-76.4	60.8-68.2	87.5-102.0	73.6*	79.7
มาตรฐาน	-	-	$\leq 115^{1/}$	$\leq 70^{1/}$	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

* มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานที่กำหนด

ตารางที่ 3-17 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)
ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานีติดตามตรวจสอบ : บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0674097 1512944

วันที่ดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
24-25 เม.ย. 68	71.2-78.0	61.5-69.8	89.0-104.6	74.7*	79.9
25-26 เม.ย. 68	72.4-75.8	62.9-69.6	86.9-100.2	74.3*	80.1
26-27 เม.ย. 68	72.2-79.3	61.1-69.7	86.4-103.7	74.6*	80.9
27-28 เม.ย. 68	71.7-76.8	59.4-69.3	89.2-103.1	74.8*	80.8
28-29 เม.ย. 68	72.1-76.5	59.4-69.3	88.1-103.9	74.3*	80.3
มาตรฐาน	-	-	≤115 ^{1/}	≤70 ^{1/}	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

* มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานที่กำหนด

ตารางที่ 3-18 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)
ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0673281 1510869

วันที่ดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
24-25 เม.ย. 68	71.9-76.9	57.2-70.5	92.2-102.8	74.8*	80.6
25-26 เม.ย. 68	72.5-76.4	58.9-70.0	91.5-103.2	74.8*	80.9
26-27 เม.ย. 68	72.7-77.0	57.4-67.4	88.3-103.1	74.7*	80.8
27-28 เม.ย. 68	72.5-77.3	57.8-67.2	89.5-103.4	75.4*	81.5
28-29 เม.ย. 68	71.4-76.4	56.9-68.0	89.2-103.2	74.5*	80.7
มาตรฐาน	-	-	≤115 ^{1/}	≤70 ^{1/}	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

* มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานที่กำหนด

3) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14)) ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบ ระหว่าง วันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568 จำนวน 3 จุด คือ ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) และริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี) ซึ่งบริเวณโดยรอบของทั้ง 3 จุดติดตามตรวจสอบเป็นอาคารพาณิชย์ และอาคารสำนักงาน จัดเป็นอาคารประเภทที่ 1

ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ความเร็วอนุภาคสูงสุด มีค่าเท่ากับ 1.410 มิลลิเมตรต่อวินาที ความถี่ 4.1 เฮิรตซ์ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 กรณีเป็นอาคารประเภทที่ 1 และจุดติดตามตรวจสอบอยู่ที่ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร (20.0 มิลลิเมตรต่อวินาที) สรุปได้ว่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจพบไม่ส่งผลกระทบต่อใด ๆ ต่อโครงสร้างอาคารและส่วนประกอบของอาคาร แสดงผลการติดตาม ตรวจสอบดังตารางที่ 3-19 และภาคผนวก ค-4

ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ความเร็วอนุภาคสูงสุด มีค่าเท่ากับ 1.050 มิลลิเมตรต่อวินาที ความถี่ 3.9 เฮิรตซ์ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 กรณีเป็นอาคารประเภทที่ 1 และจุดติดตามตรวจสอบอยู่ที่ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร (20.0 มิลลิเมตรต่อวินาที) สรุปได้ว่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจพบไม่ส่งผลกระทบต่อใด ๆ ต่อโครงสร้างอาคารและส่วนประกอบของอาคาร แสดงผลการติดตาม ตรวจสอบดังตารางที่ 3-20 และภาคผนวก ค-4

ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี)

ผลการติดตามตรวจสอบ พบว่า ความเร็วอนุภาคสูงสุด มีค่าเท่ากับ 1.060 มิลลิเมตรต่อวินาที ความถี่ 4.1 เฮิรตซ์ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 กรณีเป็นอาคารประเภทที่ 1 และจุดติดตามตรวจสอบอยู่ที่ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร (20.0 มิลลิเมตรต่อวินาที) สรุปได้ว่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจพบไม่ส่งผลกระทบต่อใด ๆ ต่อโครงสร้างอาคารและส่วนประกอบของอาคาร แสดงผลการติดตาม ตรวจสอบดังตารางที่ 3-21 และภาคผนวก ค-4

ตารางที่ 3-19 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแจ้ง (E14))

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0673651 1514707

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
24 เม.ย. 68									
10:14:05 น.	0.205	2.9	20.0	0.095	4.1	20.0	0.701	4.1	20.0
10:15:21 น.	0.268	4.9	20.0	0.126	5.5	20.0	0.528	4.3	20.0
13:27:20 น.	0.229	2.4	20.0	0.095	4.2	20.0	0.694	3.4	20.0
13:41:31 น.	0.205	2.9	20.0	0.102	3.4	20.0	0.686	3.6	20.0
21:34:50 น.	0.221	4.2	20.0	0.150	5.4	20.0	0.638	5.3	20.0
22:29:49 น.	0.213	3.2	20.0	0.126	7.1	20.0	0.615	4.3	20.0
22:37:46 น.	0.213	4.6	20.0	0.118	7.0	20.0	0.567	5.3	20.0
25 เม.ย. 68									
00:01:29 น.	0.221	3.9	20.0	0.102	4.7	20.0	0.583	5.2	20.0
01:58:14 น.	0.229	4.3	20.0	0.118	5.7	20.0	0.631	4.8	20.0
02:59:17 น.	0.213	2.8	20.0	0.166	4.3	20.0	0.914	3.7	20.0
03:04:54 น.	0.205	1.1	20.0	0.095	5.6	20.0	0.512	4.2	20.0
03:15:42 น.	0.173	1.2	20.0	0.087	5.4	20.0	0.536	4.6	20.0
03:50:00 น.	0.173	2.1	20.0	0.095	6.2	20.0	0.520	4.0	20.0
04:05:08 น.	0.189	1.6	20.0	0.118	5.1	20.0	0.591	3.4	20.0
07:34:22 น.	0.268	3.6	20.0	0.126	4.3	20.0	0.717	4.8	20.0
11:13:25 น.	0.197	2.5	20.0	0.110	2.9	20.0	0.757	3.1	20.0
11:13:29 น.	0.166	2.1	20.0	0.110	3.5	20.0	0.552	3.3	20.0
12:46:08 น.	0.236	3.8	20.0	0.142	5.9	20.0	0.615	3.9	20.0
13:23:26 น.	0.173	2.0	20.0	0.071	7.6	20.0	0.512	3.0	20.0
13:43:41 น.	0.181	2.6	20.0	0.071	6.2	20.0	0.512	3.9	20.0
15:53:45 น.	0.244	3.5	20.0	0.102	6.7	20.0	0.567	4.4	20.0
15:58:29 น.	0.236	3.6	20.0	0.110	4.8	20.0	0.765	4.2	20.0
16:50:17 น.	0.213	2.9	20.0	0.102	4.7	20.0	0.631	4.1	20.0
16:50:21 น.	0.189	2.7	20.0	0.095	4.7	20.0	0.575	3.9	20.0
22:12:27 น.	0.284	3.3	20.0	0.134	6.2	20.0	0.741	5.2	20.0
22:49:53 น.	0.260	5.1	20.0	0.166	6.2	20.0	0.560	6.7	20.0

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1)

ตารางที่ 3-19 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)
ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีบางจาก (E14))
จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)
ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0673651 1514707

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
26 เม.ย 68									
00:36:10 น.	0.189	2.3	20.0	0.087	6.6	20.0	0.607	4.1	20.0
01:06:23 น.	0.189	1.8	20.0	0.102	5.1	20.0	0.615	3.5	20.0
02:12:28 น.	0.189	2.7	20.0	0.095	4.7	20.0	0.607	4.3	20.0
03:06:38 น.	0.166	2.7	20.0	0.079	13.1	21.6	0.520	4.4	20.0
03:35:40 น.	0.205	2.6	20.0	0.118	4.1	20.0	0.701	4.4	20.0
03:42:22 น.	0.189	2.1	20.0	0.102	4.5	20.0	0.607	4.2	20.0
04:39:29 น.	0.268	4.0	20.0	0.134	5.1	20.0	0.741	4.5	20.0
10:04:29 น.	0.300	3.9	20.0	0.166	4.3	20.0	1.090	4.2	20.0
10:38:21 น.	0.197	1.8	20.0	0.079	4.3	20.0	0.607	2.9	20.0
12:26:59 น.	0.205	3.0	20.0	0.110	3.9	20.0	0.552	3.9	20.0
12:27:04 น.	0.221	2.7	20.0	0.079	4.8	20.0	0.528	3.8	20.0
12:45:33 น.	0.236	3.8	20.0	0.134	5.3	20.0	0.646	5.2	20.0
13:17:45 น.	0.205	1.9	20.0	0.079	3.6	20.0	0.560	2.8	20.0
13:30:36 น.	0.268	3.6	20.0	0.110	4.4	20.0	0.765	4.7	20.0
13:44:01 น.	0.268	4.1	20.0	0.158	6.1	20.0	0.631	6.0	20.0
14:50:36 น.	0.236	3.0	20.0	0.095	3.9	20.0	0.662	4.2	20.0
15:03:50 น.	0.244	3.7	20.0	0.142	5.8	20.0	0.709	4.5	20.0
15:19:32 น.	0.221	2.4	20.0	0.071	4.3	20.0	0.504	4.8	20.0
15:54:09 น.	0.292	2.5	20.0	0.095	3.7	20.0	1.320	3.2	20.0
16:01:43 น.	0.197	2.7	20.0	0.087	5.7	20.0	0.544	4.1	20.0
16:04:46 น.	0.189	3.4	20.0	0.079	4.5	20.0	0.575	4.7	20.0
16:27:57 น.	0.284	3.6	20.0	0.118	5.7	20.0	0.820	3.8	20.0
16:39:24 น.	0.229	2.9	20.0	0.087	4.2	20.0	0.741	4.2	20.0
16:51:18 น.	0.229	3.2	20.0	0.118	5.0	20.0	0.765	4.2	20.0
17:36:04 น.	0.205	2.9	20.0	0.087	5.3	20.0	0.497	4.5	20.0
17:45:08 น.	0.268	3.6	20.0	0.134	4.5	20.0	0.962	4.5	20.0
17:45:11 น.	0.166	2.3	20.0	0.079	8.5	20.0	0.512	4.4	20.0
17:49:53 น.	0.189	2.5	20.0	0.110	4.2	20.0	0.780	3.4	20.0
18:11:33 น.	0.205	3.8	20.0	0.102	5.4	20.0	0.694	4.1	20.0
18:27:10 น.	0.284	3.9	20.0	0.126	6.7	20.0	0.560	4.6	20.0
19:12:38 น.	0.181	2.4	20.0	0.063	7.0	20.0	0.583	3.9	20.0
19:40:49 น.	0.213	3.3	20.0	0.102	6.7	20.0	0.497	5.8	20.0

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1)

ตารางที่ 3-19 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีเบิ่ง (E14))

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0673651 1514707

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
26 เม.ย. 68 (ต่อ)									
19:42:40 น.	0.244	3.4	20.0	0.102	4.5	20.0	0.646	4.5	20.0
20:46:56 น.	0.323	4.6	20.0	0.158	5.5	20.0	0.969	4.7	20.0
20:46:59 น.	0.181	3.0	20.0	0.087	4.2	20.0	0.552	7.1	20.0
21:55:08 น.	0.229	3.5	20.0	0.102	4.9	20.0	0.567	3.8	20.0
23:28:42 น.	0.244	2.0	20.0	0.118	7.4	20.0	0.544	5.4	20.0
23:47:06 น.	0.260	3.7	20.0	0.134	4.9	20.0	0.812	4.3	20.0
27 เม.ย. 68									
00:01:08 น.	0.173	3.1	20.0	0.095	5.7	20.0	0.560	4.5	20.0
01:46:37 น.	0.252	9.0	20.0	0.079	16.0	23.0	0.504	11.4	20.7
09:44:09 น.	0.158	2.7	20.0	0.079	3.2	20.0	0.544	3.5	20.0
14:44:32 น.	0.339	3.5	20.0	0.142	5.9	20.0	0.859	4.8	20.0
15:13:13 น.	0.276	3.2	20.0	0.118	4.8	20.0	0.891	4.2	20.0
15:52:23 น.	0.189	2.5	20.0	0.079	8.4	20.0	0.709	3.3	20.0
15:59:25 น.	0.221	3.3	20.0	0.118	5.3	20.0	0.599	4.4	20.0
18:23:56 น.	0.205	3.7	20.0	0.087	14.6	22.3	0.512	4.7	20.0
28 เม.ย. 68									
02:53:01 น.	0.181	4.9	20.0	0.087	7.1	20.0	0.497	4.5	20.0
03:45:40 น.	0.166	1.7	20.0	0.079	4.2	20.0	0.528	3.6	20.0
08:32:52 น.	0.347	3.9	20.0	0.205	3.9	20.0	1.410	4.1	20.0
08:32:55 น.	0.213	3.3	20.0	0.158	4.5	20.0	0.733	4.6	20.0
09:49:06 น.	0.181	3.1	20.0	0.087	4.3	20.0	0.591	4.1	20.0
10:01:33 น.	0.236	3.3	20.0	0.102	6.8	20.0	0.623	4.8	20.0
10:13:00 น.	0.229	3.6	20.0	0.102	4.5	20.0	0.638	4.3	20.0
10:53:14 น.	0.173	2.7	20.0	0.071	4.7	20.0	0.662	3.9	20.0
14:03:22 น.	0.268	4.0	20.0	0.142	4.8	20.0	0.717	4.8	20.0
14:31:34 น.	0.181	3.0	20.0	0.087	4.9	20.0	0.497	4.2	20.0
14:40:13 น.	0.205	3.2	20.0	0.071	4.4	20.0	0.638	4.4	20.0
22:05:57 น.	0.221	3.2	20.0	0.118	5.2	20.0	0.812	3.5	20.0
22:06:06 น.	0.189	2.3	20.0	0.142	3.4	20.0	0.749	3.8	20.0
23:46:08 น.	0.173	2.1	20.0	0.102	4.2	20.0	0.560	3.9	20.0
23:50:32 น.	0.213	2.4	20.0	0.102	4.3	20.0	0.536	4.4	20.0
29 เม.ย. 68									
02:20:53 น.	0.229	3.4	20.0	0.110	6.7	20.0	0.765	4.7	20.0

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1)

ตารางที่ 3-20 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)
ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14))
จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)
ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0674089 15129201

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
24 เม.ย. 68									
14:14:41 น.	0.158	8.7	20.0	0.118	4.1	20.0	1.000	3.9	20.0
14:31:49 น.	0.197	12.2	21.1	0.087	16.5	23.3	0.552	13.5	21.8
17:10:07 น.	0.150	8.5	20.0	0.071	14.6	22.3	0.552	7.3	20.0
25 เม.ย. 68									
07:37:10 น.	0.158	11.4	20.7	0.079	11.9	21.0	0.512	9.5	20.0
09:40:13 น.	0.095	6.0	20.0	0.079	8.4	20.0	0.544	5.2	20.0
09:53:53 น.	0.110	9.1	20.0	0.079	6.1	20.0	0.536	3.8	20.0
11:20:31 น.	0.095	4.7	20.0	0.071	7.3	20.0	0.528	3.5	20.0
12:40:53 น.	0.095	6.5	20.0	0.087	5.9	20.0	0.567	4.0	20.0
13:19:21 น.	0.095	9.1	20.0	0.110	7.5	20.0	0.497	7.8	20.0
26 เม.ย. 68									
04:59:25 น.	0.110	7.9	20.0	0.118	7.4	20.0	0.544	7.5	20.0
04:59:29 น.	0.158	10.9	20.5	0.102	9.0	20.0	0.591	7.6	20.0
08:26:15 น.	0.118	5.1	20.0	0.071	7.9	20.0	0.536	4.5	20.0
27 เม.ย. 68									
13:07:39 น.	0.079	5.7	20.0	0.063	6.8	20.0	0.504	3.9	20.0
16:11:23 น.	0.244	10.7	20.4	0.079	9.5	20.0	0.757	9.7	20.0
28 เม.ย. 68									
11:30:02 น.	0.158	9.3	20.0	0.110	11.6	20.8	0.520	10.7	20.4
12:26:36 น.	0.102	6.6	20.0	0.095	1.9	20.0	0.583	3.6	20.0
13:06:47 น.	0.134	7.4	20.0	0.063	10.0	20.0	0.583	6.7	20.0
16:27:24 น.	0.197	9.1	20.0	0.118	5.0	20.0	1.050	3.9	20.0
29 เม.ย. 68									
06:25:05 น.	0.221	12.5	21.3	0.110	2.8	20.0	0.694	11.6	20.8

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1)

ตารางที่ 3-21 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีเบิ่ง)
ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีเบิ่ง (E14))
จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีเบิ่ง)
ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0673291 1510895

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
24 เม.ย. 68									
09:24:15 น.	0.126	6.2	20.0	0.102	25.6	27.8	0.709	5.5	20.0
09:54:55 น.	0.158	18.3	24.2	0.071	10.9	20.5	0.575	7.1	20.0
10:25:44 น.	0.142	7.8	20.0	0.087	9.1	20.0	0.591	6.7	20.0
10:49:01 น.	0.173	5.3	20.0	0.079	34.1	32.1	0.560	5.3	20.0
12:10:46 น.	0.158	5.8	20.0	0.102	8.7	20.0	0.686	6.1	20.0
12:14:23 น.	0.102	5.6	20.0	0.095	10.7	20.4	0.536	7.1	20.0
12:14:25 น.	0.142	12.8	21.4	0.087	12.2	21.1	0.599	6.8	20.0
12:50:07 น.	0.181	4.5	20.0	0.071	6.9	20.0	0.686	3.6	20.0
12:57:08 น.	0.134	13.1	21.6	0.102	10.0	20.0	0.560	5.9	20.0
14:10:04 น.	0.173	5.0	20.0	0.095	7.8	20.0	0.552	4.3	20.0
15:49:13 น.	0.173	8.8	20.0	0.087	8.7	20.0	0.662	4.7	20.0
16:21:34 น.	0.126	11.9	21.0	0.102	6.9	20.0	0.623	6.2	20.0
25 เม.ย. 68									
01:45:42 น.	0.126	4.6	20.0	0.087	14.6	22.3	0.544	4.9	20.0
01:45:44 น.	0.126	6.9	20.0	0.071	34.1	32.1	0.536	4.7	20.0
02:01:40 น.	0.418	73.1	44.6	0.276	64.0	42.8	0.804	56.9	41.4
02:01:41 น.	0.370	56.9	41.4	0.284	85.3	47.1	0.741	56.9	41.4
05:13:19 น.	0.804	5.0	20.0	1.060	4.1	20.0	0.497	5.0	20.0
05:15:26 น.	0.252	20.5	25.3	0.205	64.0	42.8	0.560	25.6	27.8
05:35:30 น.	0.331	42.7	36.4	0.331	73.1	44.6	0.615	21.3	25.7
08:23:24 น.	0.102	4.5	20.0	0.158	5.1	20.0	0.631	4.6	20.0
08:32:58 น.	0.079	5.4	20.0	0.213	5.4	20.0	0.552	4.8	20.0
12:07:04 น.	0.079	6.2	20.0	0.189	7.0	20.0	0.615	5.1	20.0
12:08:33 น.	0.063	10.9	20.5	0.126	7.4	20.0	0.544	6.2	20.0
13:18:12 น.	0.055	16.0	23.0	0.158	4.2	20.0	0.575	4.9	20.0
14:46:33 น.	0.079	11.6	20.8	0.142	6.7	20.0	0.694	4.2	20.0
15:56:32 น.	0.071	7.5	20.0	0.166	7.6	20.0	0.607	5.1	20.0
16:04:40 น.	0.071	12.8	21.4	0.173	8.7	20.0	0.536	4.7	20.0
16:14:28 น.	0.071	10.2	20.1	0.181	7.3	20.0	0.536	5.5	20.0
17:40:52 น.	0.102	6.1	20.0	0.126	9.5	20.0	0.575	6.2	20.0
19:49:49 น.	0.095	10.2	20.1	0.189	4.8	20.0	0.638	4.4	20.0
20:56:00 น.	0.095	7.8	20.0	0.244	5.1	20.0	0.717	4.7	20.0
20:56:01 น.	0.063	6.7	20.0	0.134	5.7	20.0	0.654	4.9	20.0

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1)

ตารางที่ 3-21 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)

ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิซิส แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0673291 1510895

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
26 เม.ย. 68									
02:17:34 น.	0.071	7.6	20.0	0.166	4.3	20.0	0.544	3.7	20.0
02:35:36 น.	0.063	11.4	20.7	0.126	8.8	20.0	0.599	5.6	20.0
02:35:50 น.	0.063	13.1	21.6	0.142	8.8	20.0	0.599	5.5	20.0
05:25:50 น.	0.087	4.4	20.0	0.197	4.3	20.0	0.615	4.8	20.0
05:28:25 น.	0.087	12.5	21.3	0.205	10.7	20.4	0.709	6.0	20.0
05:38:27 น.	0.071	6.5	20.0	0.189	4.1	20.0	0.583	4.5	20.0
06:43:46 น.	0.095	5.8	20.0	0.260	7.8	20.0	0.717	4.9	20.0
06:43:49 น.	0.087	8.3	20.0	0.142	6.2	20.0	0.567	4.6	20.0
06:59:55 น.	0.079	6.0	20.0	0.189	7.0	20.0	0.709	4.5	20.0
07:00:01 น.	0.087	9.0	20.0	0.173	5.8	20.0	0.536	3.5	20.0
07:00:12 น.	0.071	7.5	20.0	0.181	4.8	20.0	0.536	4.3	20.0
07:06:30 น.	0.095	7.5	20.0	0.134	9.9	20.0	0.536	5.8	20.0
07:10:18 น.	0.102	6.7	20.0	0.307	9.0	20.0	0.646	6.7	20.0
07:11:37 น.	0.079	17.7	23.9	0.173	7.1	20.0	0.583	5.2	20.0
08:16:29 น.	0.079	10.0	20.0	0.181	4.6	20.0	0.646	4.5	20.0
08:25:06 น.	0.095	4.9	20.0	0.189	4.3	20.0	0.670	4.8	20.0
08:26:31 น.	0.087	5.9	20.0	0.189	4.2	20.0	0.599	3.8	20.0
08:45:12 น.	0.087	6.1	20.0	0.134	5.2	20.0	0.599	5.1	20.0
10:56:37 น.	0.079	7.2	20.0	0.173	4.0	20.0	0.552	4.5	20.0
10:58:00 น.	0.087	7.4	20.0	0.189	8.0	20.0	0.623	5.5	20.0
10:59:52 น.	0.071	7.9	20.0	0.118	11.4	20.7	0.536	6.0	20.0
13:01:37 น.	0.079	10.7	20.4	0.221	12.5	21.3	0.583	5.3	20.0
13:02:48 น.	0.071	7.0	20.0	0.173	6.2	20.0	0.591	5.6	20.0
13:02:49 น.	0.095	7.3	20.0	0.173	12.8	21.4	0.599	5.5	20.0
13:07:59 น.	0.079	10.0	20.0	0.173	6.0	20.0	0.560	6.7	20.0
14:28:00 น.	0.079	26.9	28.5	0.166	6.8	20.0	0.544	5.6	20.0
15:09:58 น.	0.079	6.6	20.0	0.229	4.9	20.0	0.717	4.8	20.0
15:13:07 น.	0.071	6.7	20.0	0.181	4.9	20.0	0.560	5.2	20.0
16:04:49 น.	0.102	6.8	20.0	0.134	10.4	20.2	0.583	5.2	20.0
16:04:53 น.	0.079	7.3	20.0	0.102	11.6	20.8	0.536	5.7	20.0
17:14:55 น.	0.079	8.8	20.0	0.189	7.1	20.0	0.772	5.0	20.0
17:14:59 น.	0.079	6.4	20.0	0.166	6.5	20.0	0.567	4.4	20.0
17:16:40 น.	0.071	20.5	25.3	0.166	5.5	20.0	0.567	8.0	20.0
18:26:28 น.	0.079	5.1	20.0	0.150	3.9	20.0	0.567	4.7	20.0

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1)

ตารางที่ 3-21 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)
ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))
จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)
ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0673291 1510895

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
26 เม.ย. 68 (ต่อ)									
19:22:43 น.	0.079	8.8	20.0	0.213	9.3	20.0	0.560	4.9	20.0
22:33:08 น.	0.079	4.5	20.0	0.213	4.6	20.0	0.536	5.1	20.0
22:36:29 น.	0.079	7.3	20.0	0.158	4.6	20.0	0.615	6.0	20.0
27 เม.ย. 68									
06:14:59 น.	0.079	6.7	20.0	0.173	9.9	20.0	0.560	4.7	20.0
06:33:02 น.	0.079	9.5	20.0	0.158	8.5	20.0	0.591	5.9	20.0
07:05:32 น.	0.071	10.2	20.1	0.166	8.0	20.0	0.552	6.6	20.0
07:31:20 น.	0.095	8.4	20.0	0.181	5.9	20.0	0.709	4.7	20.0
08:46:24 น.	0.087	6.7	20.0	0.142	10.2	20.1	0.536	6.2	20.0
09:00:14 น.	0.063	5.8	20.0	0.158	6.2	20.0	0.583	5.8	20.0
09:09:24 น.	0.071	12.8	21.4	0.142	6.0	20.0	0.607	5.5	20.0
09:44:38 น.	0.087	8.1	20.0	0.134	9.0	20.0	0.536	5.5	20.0
09:51:35 น.	0.095	7.3	20.0	0.173	6.5	20.0	0.623	5.1	20.0
09:55:36 น.	0.102	11.1	20.6	0.205	9.1	20.0	0.536	4.8	20.0
10:00:35 น.	0.071	6.8	20.0	0.126	6.9	20.0	0.544	4.9	20.0
10:00:36 น.	0.079	6.1	20.0	0.244	4.5	20.0	0.615	4.5	20.0
10:50:03 น.	0.079	10.4	20.2	0.110	7.5	20.0	0.560	5.8	20.0
10:59:29 น.	0.095	6.7	20.0	0.173	8.5	20.0	0.607	5.5	20.0
28 เม.ย. 68									
05:06:52 น.	0.079	8.3	20.0	0.173	4.7	20.0	0.599	4.7	20.0
07:19:18 น.	0.079	6.2	20.0	0.134	4.8	20.0	0.567	4.8	20.0
07:21:39 น.	0.110	8.0	20.0	0.142	8.8	20.0	0.646	5.9	20.0
07:21:59 น.	0.079	5.7	20.0	0.134	4.2	20.0	0.560	3.8	20.0
08:17:37 น.	0.071	20.5	25.3	0.134	5.5	20.0	0.567	3.9	20.0
08:50:57 น.	0.071	9.3	20.0	0.142	5.1	20.0	0.567	5.3	20.0
11:57:50 น.	0.095	6.3	20.0	0.118	9.1	20.0	0.694	4.8	20.0
12:02:09 น.	0.095	6.6	20.0	0.118	9.7	20.0	0.607	6.2	20.0
12:17:59 น.	0.087	6.3	20.0	0.142	6.7	20.0	0.615	6.2	20.0
12:41:14 น.	0.071	10.2	20.1	0.181	6.0	20.0	0.575	4.6	20.0
13:18:14 น.	0.063	16.5	23.3	0.126	6.2	20.0	0.631	4.5	20.0
13:29:08 น.	0.095	5.1	20.0	0.181	9.1	20.0	0.615	4.5	20.0
13:31:20 น.	0.063	23.3	26.7	0.150	8.4	20.0	0.623	5.7	20.0
13:45:25 น.	0.087	12.8	21.4	0.150	8.0	20.0	0.741	6.4	20.0
16:00:17 น.	0.095	6.9	20.0	0.166	9.3	20.0	0.607	6.0	20.0

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1)

ตารางที่ 3-21 (ต่อ) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)
ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))
จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด
ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 24-29 เมษายน พ.ศ. 2568
สถานีติดตามตรวจสอบ : ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง)
ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0673291 1510895

เวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ								
	แนวขวาง						แนวตั้ง		
	แกน X			แกน Y			แกน Z		
	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
29 เม.ย. 68 05:13:16 น.	0.063	21.3	25.7	0.173	10.9	20.5	0.591	8.0	20.0
06:01:37 น.	0.079	8.8	20.0	0.158	6.2	20.0	0.560	4.6	20.0

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (26 เมษายน พ.ศ. 2553) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1)

3.3 ผลการศึกษาการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

3.3.1 ผลการสำรวจความพึงพอใจโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8)) และโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8)) และโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ - สังคมจากแบบสอบถามความพึงพอใจของประชาชน บริเวณโดยรอบสถานี 6 สถานี จำนวน 961 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

3.3.1.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างพบว่า เป็นเพศชาย เป็นร้อยละ 30.3 เพศหญิง ร้อยละ 67.8 และ เพศทางเลือก ร้อยละ 1.9 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 34.0 รองลงมาช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 25.7 ช่วงอายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 20.3 ตามลำดับ โดยกลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัท ร้อยละ 57.6 รองลงมาเป็นนักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 13.9 และประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 16.0 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 40.8 รองลงมาคือ 10,001-20,000 บาท ร้อยละ 22.7 และรายได้ต่อเดือน 30,001-50,000 บาท ร้อยละ 16.9 ตามลำดับ

3.3.1.2 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากการสอบถามการให้บริการของประชาชน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้สถานีบางหว้า (S12) เป็นสถานีต้นทาง ร้อยละ 26.5 รองลงมาคือ สถานีวุฒากาศ (S11) ร้อยละ 23.0 และสถานีตลาดพลู (S10) ร้อยละ 12.7 ตามลำดับ และใช้บริการสถานีสยาม (CEN) เป็นสถานีปลายทาง ร้อยละ 22.7 รองลงมาคือ สถานีช่องนนทรี (S3) ร้อยละ 6.5 และสถานีศาลาแดง (S2) ร้อยละ 5.6 ตามลำดับ

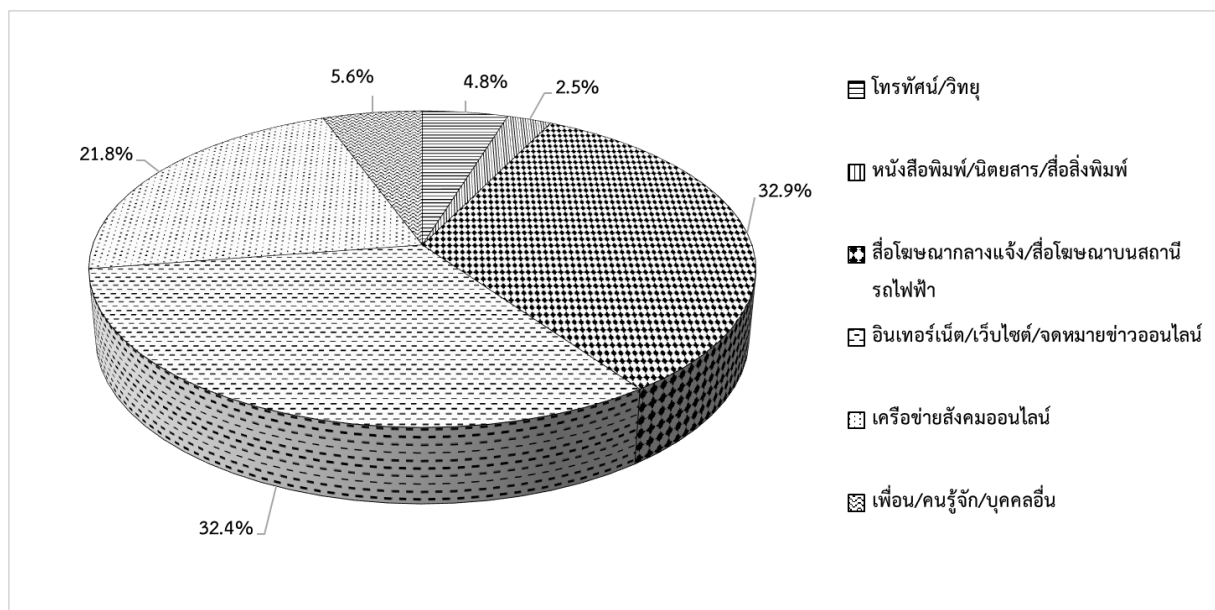
กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสมากกว่า 5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 39.0 รองลงมาใช้บริการ 3-5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 25.4 และแทบไม่เคยใช้บริการเลย ร้อยละ 23.7 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ใช้บริการวันจันทร์-วันศุกร์ ร้อยละ 36.3 รองลงมาไม่ได้ใช้บริการวันใดเป็นประจำ ร้อยละ 31.9 และใช้บริการทุกวัน ร้อยละ 28.8 ตามลำดับ ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 08:01-10:00 น. ร้อยละ 26.3 รองลงมา ช่วงเวลาระหว่าง 18:01-20:00 น. ร้อยละ 15.7 และอยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 12:01-14:00 น. ร้อยละ 13.4 ตามลำดับ

วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เพื่อไปทำงาน/ทำธุระ ร้อยละ 55.4 รองลงมาเพื่อไปห้างสรรพสินค้า/ผ่อนคลาย ร้อยละ 23.3 และเพื่อเชื่อมต่อกับระบบอื่น ร้อยละ 13.2 ตามลำดับ โดยวิธีการเดินทางก่อนใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่ คือ การเดิน ร้อยละ 34.1 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 31.6 และรถตู้โดยสาร/รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 20.5 ตามลำดับ และหลังจากใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส วิธีการเดินทางที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกใช้ คือ การเดิน ร้อยละ 50.9 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 28.3 และรถตู้โดยสาร/รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 16.0 ตามลำดับ

นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส เนื่องจากประหยัดเวลาในสัดส่วนที่ใกล้เคียงกับการหลีกเลี่ยงปัญหาจราจร ร้อยละ 30.5 และ 30.4 ตามลำดับ รองลงมาเป็นการเดินทางที่ตรงต่อเวลา ร้อยละ 10.8 และเส้นทางการเดินทางครอบคลุม ร้อยละ 10.0 ตามลำดับ

3.3.1.3 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงสะพานตากสิน-วงเวียนใหญ่ ร่วมกับส่วนต่อขยายสายสีลม ช่วงตากสิน-บางหว้า พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารบ้างเป็นบางครั้ง ร้อยละ 46.9 รองลงมาเคยได้ยินหรือเห็นบ้าง แต่ไม่ได้ติดตาม ร้อยละ 44.0 และรับรู้ข่าวสารเป็นอย่างดี และติดตามข่าวสารเป็นประจำ ร้อยละ 8.9 โดยแหล่งข้อมูลที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รับทราบข่าวสารเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งมีผลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามากที่สุด คือ จากสื่อโฆษณาทางแจ้ง/สื่อโฆษณาบนสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 32.9 รองลงมาทราบจากอินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์/จดหมายข่าวออนไลน์ ร้อยละ 32.4 และทราบจากเครือข่ายสังคมออนไลน์ ร้อยละ 21.8 ตามลำดับ นอกจากนี้ จากความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้ปรับปรุงการสื่อสารข้อมูลบริการขนส่งในด้านข้อมูลให้รวดเร็วและทันสมัย ร้อยละ 40.8 รองลงมาเป็นการเพิ่มข้อมูลเชิงลึก เช่น ตารางเวลา ค่าโดยสาร เส้นทางเดินรถ ร้อยละ 22.1 และปรับปรุงการใช้ภาษาให้เข้าใจง่ายขึ้น ร้อยละ 20.3 แสดงดังรูปที่ 3-5



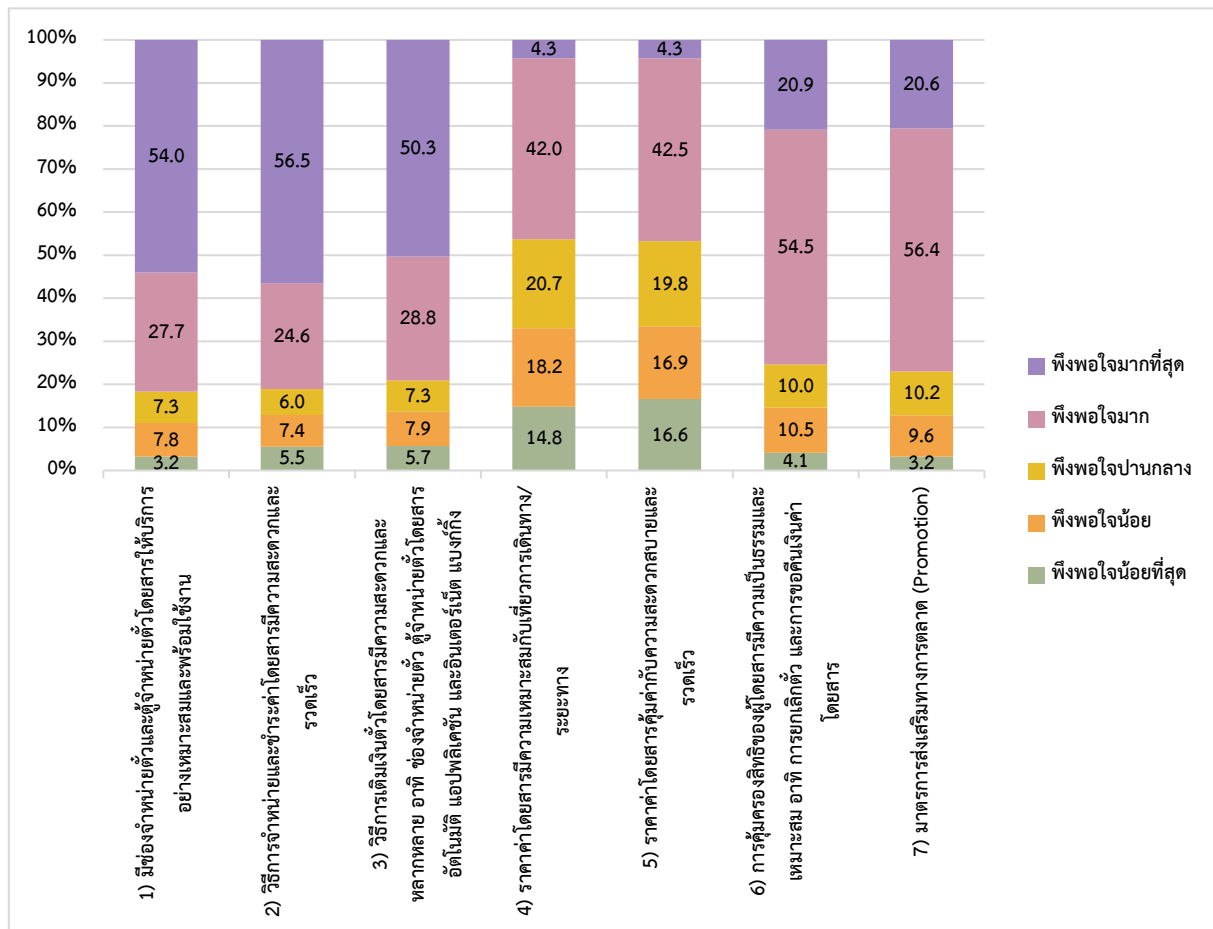
รูปที่ 3-5 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการของกลุ่มเป้าหมาย ส่วนต่อขยายสายสีลม

3.3.1.4 ความพึงพอใจ ที่มีต่อคุณภาพการให้บริการ ในการใช้รถไฟฟ้า

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสาร พบว่า ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-22 และรูปที่ 3-6 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3-22 ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส
(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ) ส่วนต่อขยายสายสีลม

ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสาร มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการ รถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย คะแนน	ร้อยละ	ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด				
1) มีช่องจำหน่ายตั๋วและตู้จำหน่ายตั๋วโดยสาร ให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	3.2	7.8	7.3	27.7	54.0	4.21	84.3	1.08	มาก
2) วิธีการจำหน่ายและชำระค่าโดยสารมี ความสะดวกและรวดเร็ว	5.5	7.4	6.0	24.6	56.5	4.19	83.8	1.18	มาก
3) วิธีการเติมเงินตั๋วโดยสารมีความสะดวกและ หลากหลาย อาทิ ช่องจำหน่ายตั๋ว ตู้จำหน่ายตั๋ว โดยสารอัตโนมัติ แอปพลิเคชัน และอินเทอร์เน็ต แบงก์กิ้ง	5.7	7.9	7.3	28.8	50.3	4.10	82.0	1.18	มาก
4) ราคาตั๋วโดยสารมีความเหมาะสมกับเที่ยว การเดินทาง/ระยะทาง	14.8	18.2	20.7	42.0	4.3	3.03	60.6	1.17	ปานกลาง
5) ราคาตั๋วโดยสารคุ้มค่ากับความสะดวกสบาย และรวดเร็ว	16.6	16.9	19.8	42.5	4.3	3.01	60.3	1.20	ปานกลาง
6) การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารมีความเป็น ธรรมและเหมาะสม อาทิ การยกเลิกตั๋ว และ การขอคืนเงินค่าโดยสาร	4.1	10.5	10.0	54.5	20.9	3.78	75.5	1.02	มาก
7) มาตรการส่งเสริมทางการตลาด (Promotion)	3.2	9.6	10.2	56.4	20.6	3.82	76.3	0.97	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						3.78	74.7	1.11	มาก



รูปที่ 3-6 ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารมีผลต่อความพึงพอใจ
ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนต่อขยายสายสีลม

- 1) การมีช่องจำหน่ายตั๋วและตู้จำหน่ายตั๋วโดยสารให้บริการอย่างเหมาะสม และพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 54.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 27.7 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 7.8 ตามลำดับ
- 2) วิธีการจำหน่ายและชำระค่าโดยสารมีความสะดวกและรวดเร็ว เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 56.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 24.6 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 7.4 ตามลำดับ
- 3) วิธีการเติมเงินตั๋วโดยสารมีความสะดวกและหลากหลาย อาทิ ช่องจำหน่ายตั๋ว ตู้จำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ แอปพลิเคชัน และอินเทอร์เน็ต แบงก์กิ้ง เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 50.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 28.8 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 7.9 ตามลำดับ
- 4) ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับเที่ยวการเดินทาง/ระยะทาง เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจระดับมาก ร้อยละ 42.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 20.7 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 18.2 ตามลำดับ

5) ราคาค่าโดยสารคุ้มค่างับความสะดวกสบายและรวดเร็ว เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 42.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.8 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 16.9 ตามลำดับ

6) การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารมีความเป็นธรรมและเหมาะสม อาทิ การยกเลิกตั๋ว และการขอคืนเงินค่าโดยสาร เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 54.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 20.9 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 10.5 ตามลำดับ

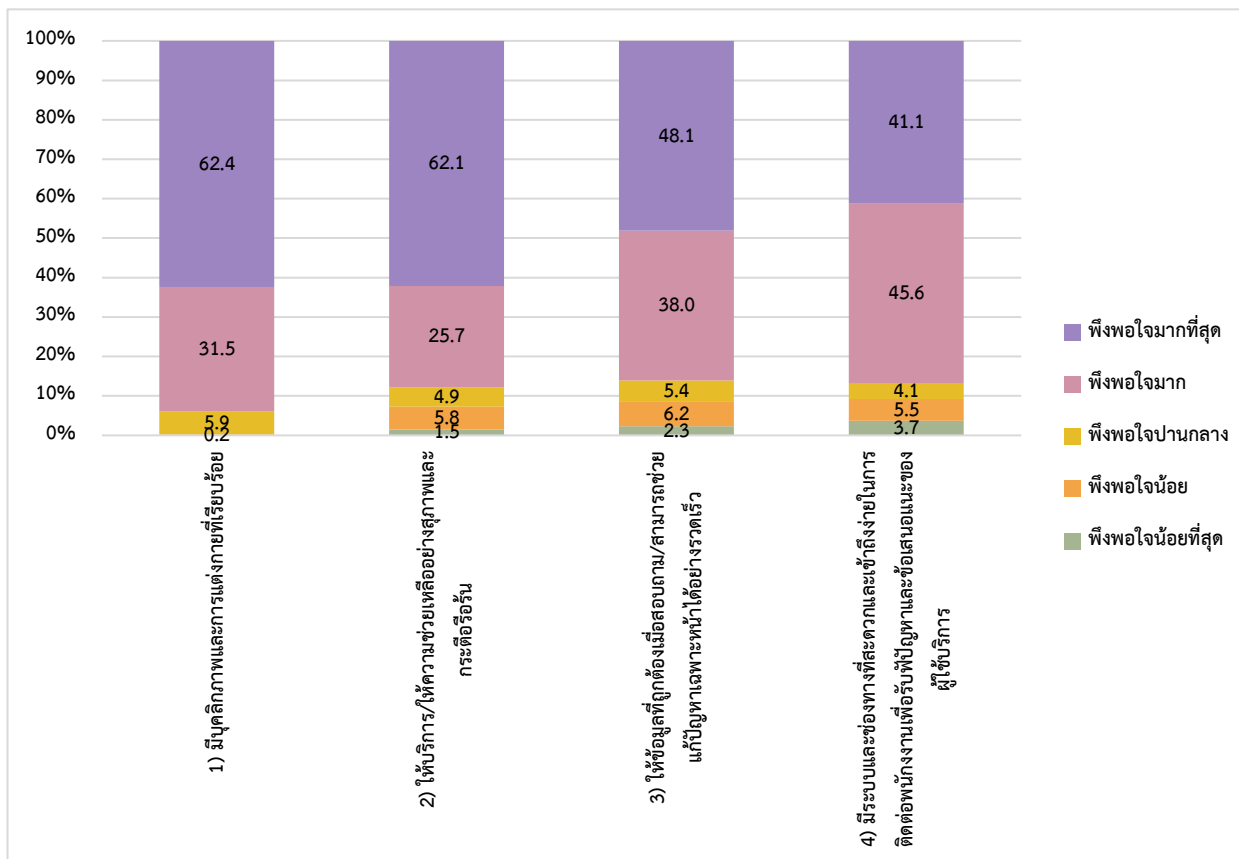
7) มาตรการส่งเสริมทางการตลาด (Promotion) เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 56.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 20.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 10.2 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจของการให้บริการจากปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.73 คิดเป็นร้อยละ 74.7 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.11)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-23 และรูปที่ 3-7 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-23 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน
(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ) ส่วนต่อขยายสายสีลม

ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ยคะแนน	ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
1) มีบุคลิกภาพและการแต่งกายที่เรียบร้อย	0.0	0.2	5.9	31.5	62.4	4.56	91.2	0.61	มากที่สุด
2) ให้บริการ/ให้ความช่วยเหลืออย่างสุภาพและกระตือรือร้น	1.5	5.8	4.9	25.7	62.1	4.41	88.2	0.93	มาก
3) ให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม/สามารถช่วยแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างรวดเร็ว	2.3	6.2	5.4	38.0	48.1	4.23	84.7	0.97	มาก
4) มีระบบและช่องทางที่สะดวกและเข้าถึงง่ายในการติดต่อพนักงานเพื่อรับฟังปัญหาและข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการ	3.7	5.5	4.1	45.6	41.1	4.15	83.0	1.00	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						4.34	86.8	0.88	มาก



รูปที่ 3-7 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจ
ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนต่อขยายสายสีลม

1) การมีบุคลิกภาพและการแต่งกายที่เรียบร้อย เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 62.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 31.5 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 5.9 ตามลำดับ

2) การให้บริการ/ให้ความช่วยเหลืออย่างสุภาพและกระตือรือร้น เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 62.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 25.7 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 5.8 ตามลำดับ

3) การให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม/สามารถช่วยแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างรวดเร็ว เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 48.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 38.0 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 6.2 ตามลำดับ

4) การมีระบบและช่องทางที่สะดวกและเข้าถึงง่ายในการติดต่อพนักงานเพื่อรับฟังปัญหาและข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการ เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 45.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 41.1 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 5.5 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจของการให้บริการจากปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 4.34 คิดเป็นร้อยละ 86.8 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.88)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ซึ่งแบ่งการสำรวจออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ บริเวณสถานีและขบวนรถ โดยมีรายละเอียดการระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ดังนี้

● ความพึงพอใจต่อการใช้บริการสถานี

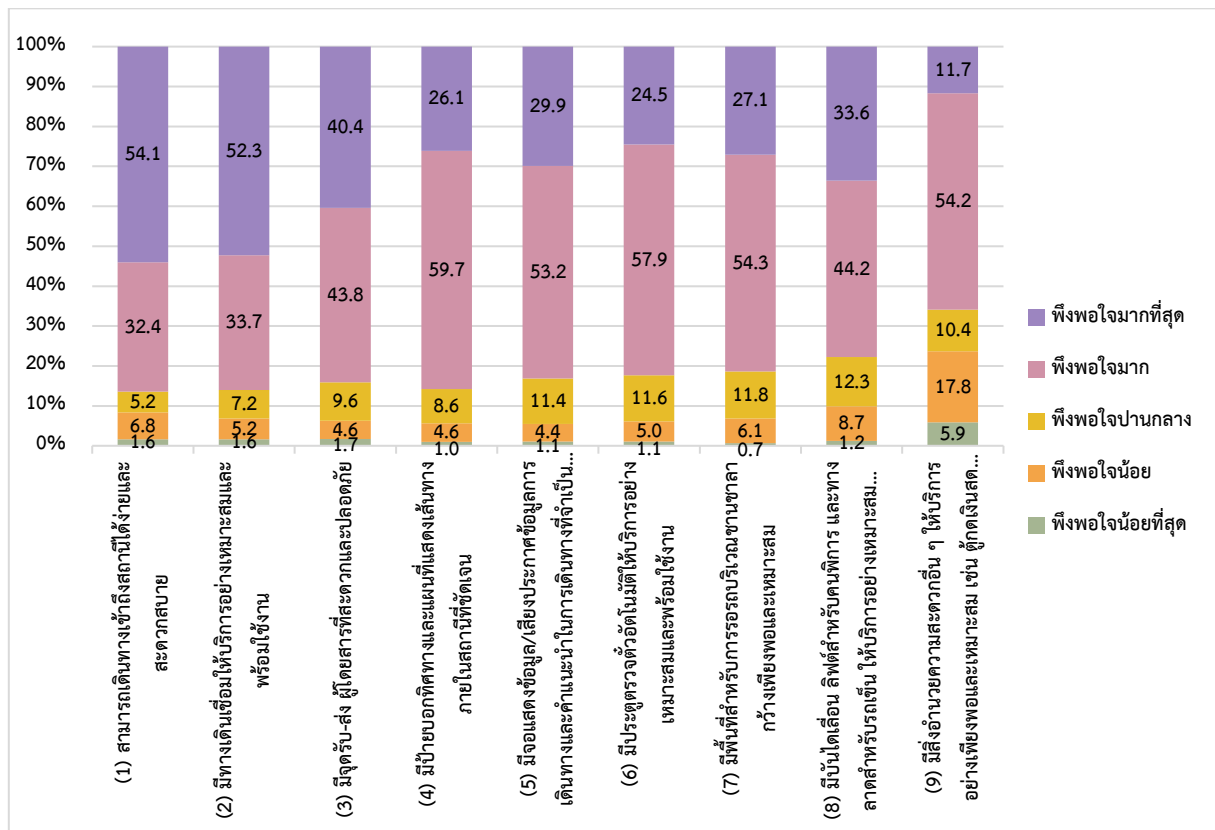
การสำรวจความพึงพอใจต่อการใช้บริการสถานี จะสำรวจความพึงพอใจเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี รวมถึงความสะดวกและความปลอดภัยบริเวณสถานีจากกลุ่มตัวอย่าง มีรายละเอียด ดังนี้

1) ความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี พบว่า ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-24 และรูปที่ 3-8 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-24 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ) ส่วนต่อขยายสายสีลม

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ยคะแนน	ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
(1) สามารถเดินทางเข้าถึงสถานีได้ง่ายและสะดวกสบาย	1.6	6.8	5.2	32.4	54.1	4.31	86.2	0.95	มาก
(2) มีทางเดินเชื่อมให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	1.6	5.2	7.2	33.7	52.3	4.30	86.0	0.92	มาก
(3) มีจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารที่สะดวกและปลอดภัย	1.7	4.6	9.6	43.8	40.4	4.17	83.4	0.90	มาก
(4) มีป้ายบอกทิศทางและแผนที่แสดงเส้นทางภายในสถานีที่ชัดเจน	1.0	4.6	8.6	59.7	26.1	4.05	81.1	0.79	มาก
(5) มีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดิน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ	1.1	4.4	11.4	53.2	29.9	4.06	81.3	0.083	มาก
(6) มีประตูตรวจตั๋วอัตโนมัติให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	1.1	5.0	11.6	57.9	24.5	3.99	80.0	0.82	มาก
(7) มีพื้นที่สำหรับการรอรถบริเวณชานชาลากว้างเพียงพอและเหมาะสม	0.7	6.1	11.8	54.3	27.1	4.01	80.2	0.84	มาก
(8) มีบันไดเลื่อน ลิฟต์สำหรับคนพิการ และทางลาดสำหรับรถเข็น ให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	1.2	8.7	12.3	44.2	33.6	4.00	80.1	0.96	มาก
(9) มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม เช่น ตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) ร้านค้า และร้านสะดวกซื้อ	5.9	17.8	10.4	54.2	11.7	3.48	69.6	1.10	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย						4.04	80.9	0.82	มาก



รูปที่ 3-8 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนต่อขยายสายสีลม

(1) สามารถเดินทางเข้าถึงสถานีได้ง่ายและสะดวกสบาย เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 54.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 32.4 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 6.8 ตามลำดับ

(2) การมีทางเดินเชื่อมให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 52.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 33.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 7.2 ตามลำดับ

(3) การมีจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารที่สะดวกและปลอดภัย เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 43.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 40.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 9.6 ตามลำดับ

(4) การมีป้ายบอกทิศทางและแผนที่แสดงเส้นทางภายในสถานีที่ชัดเจน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 59.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 26.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 8.6 ตามลำดับ

(5) การมีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดิน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 53.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 29.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.4 ตามลำดับ

(6) การมีประตูตรวจตั๋วอัตโนมัติให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 57.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 24.5 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.6 ตามลำดับ

(7) การมีพื้นที่สำหรับการรอรถบริเวณชานชาลาที่กว้างเพียงพอและเหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 54.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 27.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.8 ตามลำดับ

(8) การมีบันไดเลื่อน ลิฟต์สำหรับคนพิการ และทางลาดสำหรับรถเข็น ให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 44.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 33.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 12.3 ตามลำดับ

(9) การมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม เช่น ตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) ร้านค้า และร้านสะดวกซื้อ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 54.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 17.8 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 11.7 ตามลำดับ

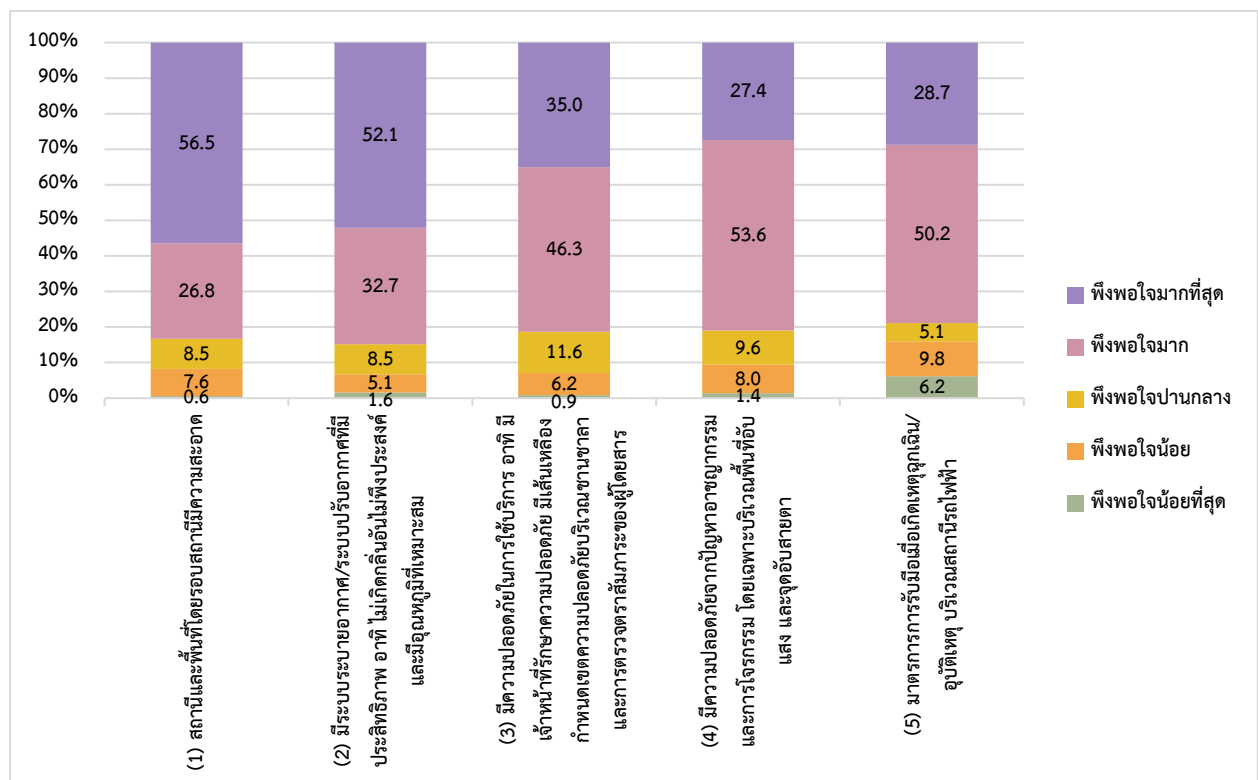
ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 4.04 คิดเป็นร้อยละ 80.8 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.82)

2) ความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานี

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานี พบว่าระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-25 และรูปที่ 3-9 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-25 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัย
บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ) ส่วนต่อขยายสายสีลม

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและ ความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย คะแนน	ร้อยละ	ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด				
(1) สถานีและพื้นที่โดยรอบสถานีมีความสะอาด	0.6	7.6	8.5	26.8	56.5	4.31	86.2	0.96	มาก
(2) มีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ อาทิ ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ และมีอุณหภูมิที่เหมาะสม	1.6	5.1	8.5	32.7	52.1	4.29	85.7	0.93	มาก
(3) มีความปลอดภัยในการใช้บริการ อาทิ มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย มีเส้นเหลืองกำหนดเขตความปลอดภัยบริเวณชานชาลา และการตรวจตราสัมภาระของผู้โดยสาร	0.9	6.2	11.6	46.3	35.0	4.08	81.7	0.89	มาก
(4) มีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรม และการโจรกรรม โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อับแสง และจุดอับสายตา	1.4	8.0	9.6	53.6	27.4	3.97	79.5	0.91	มาก
(5) มาตรการการรับมือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน/อุบัติเหตุ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า	6.2	9.8	5.1	50.2	28.7	3.85	77.1	1.13	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						4.10	82.0	0.96	มาก



รูปที่ 3-9 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจ
ต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนต่อขยายสายสีลม

(1) สถานีและพื้นที่โดยรอบสถานีมีความสะอาด เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 56.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 26.8 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 8.5 ตามลำดับ

(2) การมีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ อาทิ ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ และมีอุณหภูมิที่เหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 52.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 32.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 8.5 ตามลำดับ

(3) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการ อาทิ มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย มีเส้นเหลืองกำหนดเขตความปลอดภัยบริเวณชานชาลา และการตรวจตราสัมภาระของผู้โดยสาร เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 46.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 35.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.6 ตามลำดับ

(4) การมีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรมและการโจรกรรม โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อับแสง และจุดอับสายตา เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 53.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 27.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 9.6 ตามลำดับ

(5) มาตรการการรับมือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน/อุบัติเหตุ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 50.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 28.7 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 9.8 ตามลำดับ

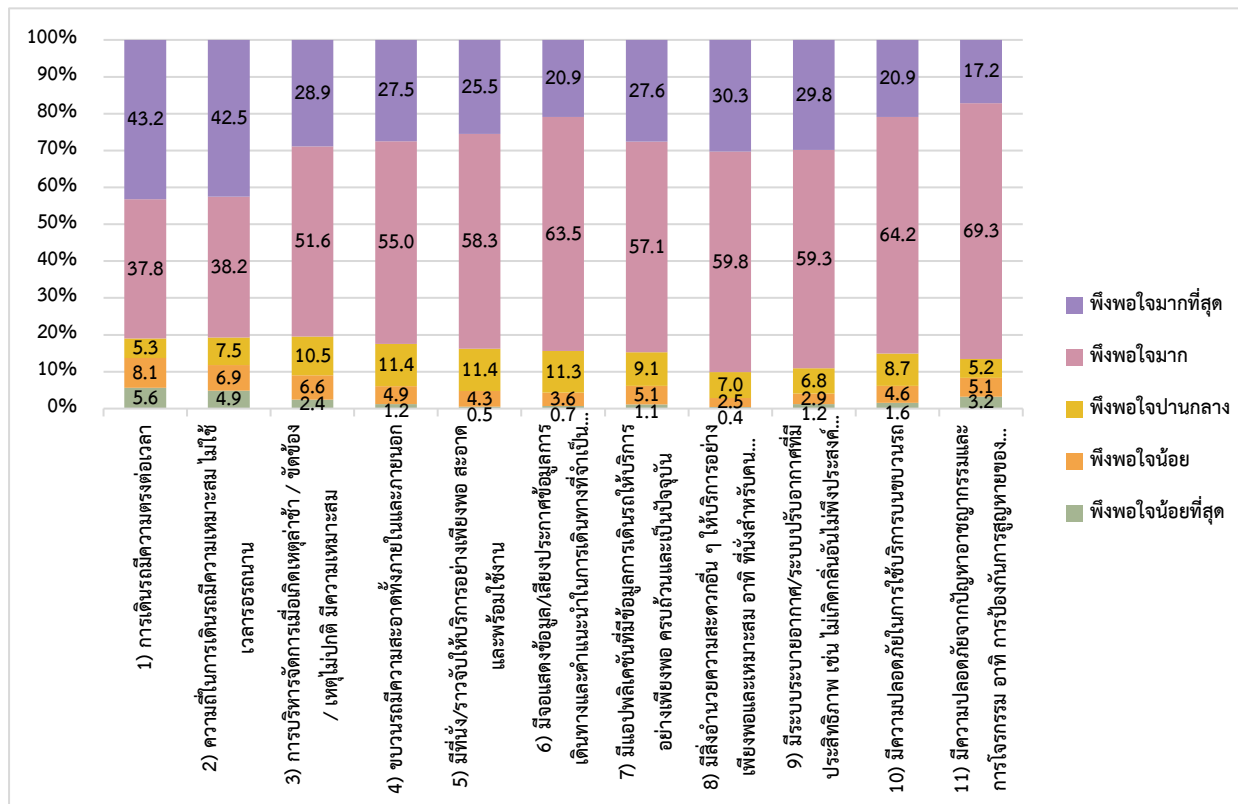
ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 4.10 คิดเป็นร้อยละ 82.0 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.96)

● ความพึงพอใจต่อการใช้บริการขบวนรถ

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อการใช้บริการขบวนรถ พบว่า ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-26 และรูปที่ 3-10 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-26 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส
ของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ) ส่วนต่อขยายสายสีลม

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการ ขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย คะแนน	ร้อยละ	ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด				
1) การเดินรถมีความตรงต่อเวลา	5.6	8.1	5.3	37.8	43.2	4.05	81.0	1.15	มาก
2) ความถี่ในการเดินรถมีความเหมาะสม ไม่ ใช้เวลารอรถนาน	4.9	6.9	7.5	38.2	42.5	4.07	81.3	1.13	มาก
3) การบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุล่าช้า / ขัดข้อง / เหตุไม่ปกติ มีความเหมาะสม	2.4	6.6	10.5	51.6	28.9	3.98	79.6	0.93	มาก
4) ขบวนรถมีความสะอาดทั้งภายในและ ภายนอก	1.2	4.9	11.4	55.0	27.5	4.03	80.5	0.83	มาก
5) มีที่นั่ง/ราวจับให้บริการอย่างเพียงพอ สะอาดและพร้อมใช้งาน	0.5	4.3	11.4	58.3	25.5	4.04	80.8	0.77	มาก
6) มีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูล การเดินทางและคำแนะนำในการเดินทาง ที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่า เดือน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ	0.7	3.6	11.3	63.5	20.9	4.00	80.0	0.73	มาก
7) มีแอปพลิเคชันที่มีข้อมูลการเดินทาง ให้บริการอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเป็น ปัจจุบัน	1.1	5.1	9.1	57.1	27.6	4.05	81.0	0.82	มาก
8) มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการ อย่างเพียงพอและเหมาะสม อาทิ ที่นั่ง สำหรับคนพิการผู้สูงอายุ และสตรีมีครรภ์ และที่จอดรถสำหรับผู้พิการ	0.4	2.5	7.0	59.8	30.3	4.17	83.4	0.69	มาก
9) มีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่ มีประสิทธิภาพ เช่น ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึง ประสงค์ หรือมีอุณหภูมิที่เหมาะสม	1.2	2.9	6.8	59.3	29.8	4.13	82.7	0.76	มาก
10) มีความปลอดภัยในการใช้บริการบน ขบวนรถ	1.6	4.6	8.7	64.2	20.9	3.98	79.6	0.79	มาก
11) มีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรม และการโจรกรรม อาทิ การป้องกันการ สูญหายของทรัพย์สินของมีค่า การ ป้องกันการก่อเหตุไม่สงบบนขบวนรถ	3.2	5.1	5.2	69.3	17.2	3.92	78.4	0.85	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						4.04	80.8	0.86	มาก



รูปที่ 3-10 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจ
ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนต่อขยายสายสีลม

- 1) การเดินทางมีความตรงต่อเวลา เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 43.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 37.8 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 8.1 ตามลำดับ
- 2) ความถี่ในการเดินทางมีความเหมาะสม ไม่ใช้เวลารอรถนาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 42.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 38.2 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 7.5 ตามลำดับ
- 3) การบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุล่าช้า / ชัดข้อง / เหตุไม่ปกติ มีความเหมาะสมเป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 51.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 28.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 10.5 ตามลำดับ
- 4) ขบวนรถมีความสะอาดทั้งภายในและภายนอก เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 55.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 27.5 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.4 ตามลำดับ
- 5) การมีที่นั่ง/ราวจับให้บริการอย่างเพียงพอ สะอาดและพร้อมใช้งาน มีความเหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 58.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 25.5 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.4 ตามลำดับ

6) การมีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดิน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 63.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 20.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 11.3 ตามลำดับ

7) การมีแอปพลิเคชันที่มีข้อมูลการเดินทางรถให้บริการอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเป็นปัจจุบัน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 57.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 27.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 9.1 ตามลำดับ

8) การมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม อาทิ ที่นั่งสำหรับคนพิการผู้สูงอายุ และสตรีมีครรภ์ และที่ถือรถเข็นสำหรับคนพิการ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 59.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 30.3 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 7.0 ตามลำดับ

9) การมีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ เช่น ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ หรือมีอุณหภูมิที่เหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 59.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 29.8 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 6.8 ตามลำดับ

10) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการบนขบวนรถ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 64.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 20.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 8.7 ตามลำดับ

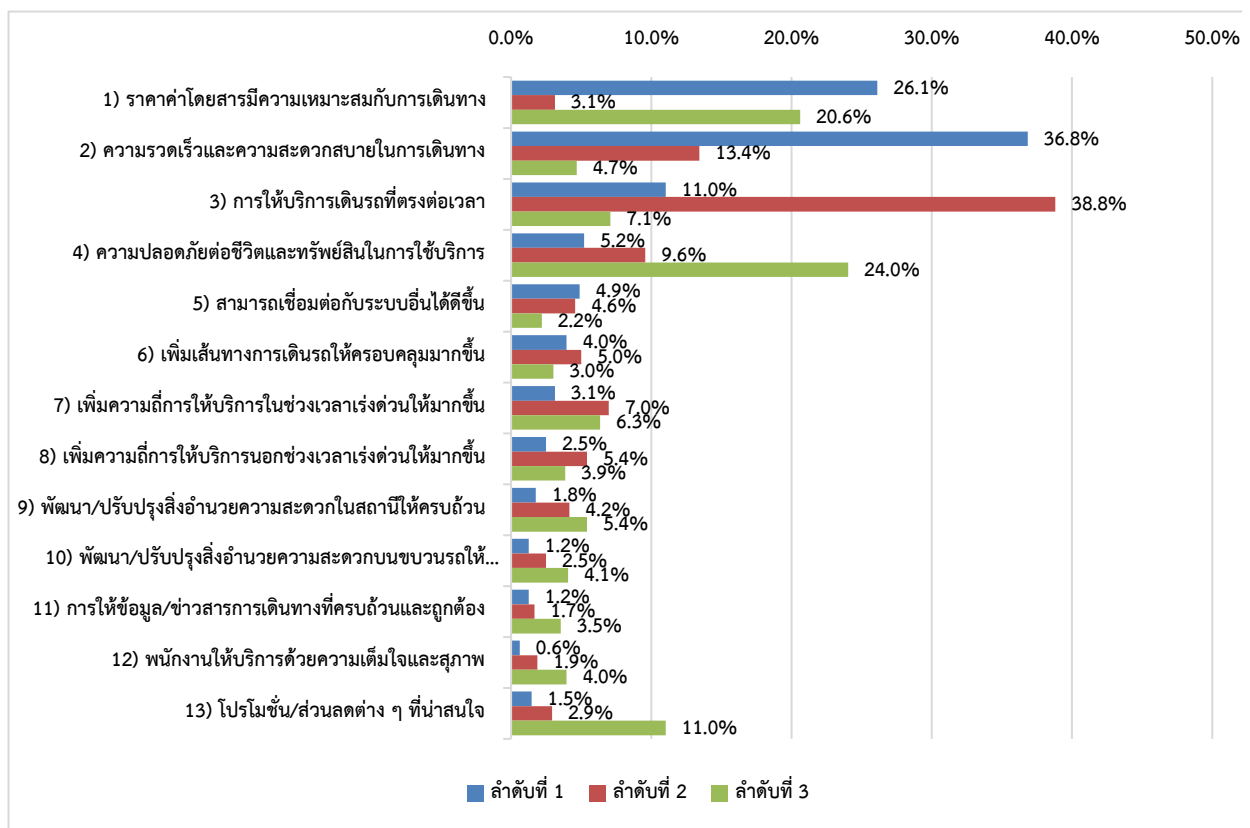
11) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการบนขบวนรถ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 69.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 17.2 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 5.2 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 4.04 คิดเป็นร้อยละ 80.8 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.86)

นอกจากนี้ จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคาดหวังต่อความเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทางมากที่สุด ร้อยละ 23.7 รองลงมา คือ การให้บริการเดินรถที่ตรงต่อเวลา ร้อยละ 19.6 และด้านราคา ค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับการเดินทาง ร้อยละ 17.5 แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-27 และรูปที่ 3-11

ตารางที่ 3-27 ความคาดหวังต่อการให้บริการและความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน
(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ) ส่วนต่อขยายสายสีลม

ความคาดหวังต่อการให้บริการ และความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ลำดับความสำคัญ (ร้อยละ)			รวม ร้อยละ
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3	
1) ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับการเดินทาง	26.1	3.1	20.6	17.5
2) ความรวดเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทาง	36.8	13.4	4.7	23.7
3) การให้บริการเดินรถที่ตรงต่อเวลา	11.0	38.8	7.1	19.6
4) ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินในการใช้บริการ	5.2	9.6	24.0	9.8
5) สามารถเชื่อมต่อกับระบบอื่นได้ดีขึ้น	4.9	4.6	2.2	4.3
6) เพิ่มเส้นทางการเดินรถให้ครอบคลุมมากขึ้น	4.0	5.0	3.0	4.1
7) เพิ่มความถี่การให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนให้มากขึ้น	3.1	7.0	6.3	4.9
8) เพิ่มความถี่การให้บริการนอกช่วงเวลาเร่งด่วนให้มากขึ้น	2.5	5.4	3.9	3.7
9) พัฒนา/ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในสถานีให้ครบถ้วน	1.8	4.2	5.4	3.2
10) พัฒนา/ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบนขบวนรถให้ทันสมัย	1.2	2.5	4.1	2.1
11) การให้ข้อมูล/ข่าวสารการเดินทางที่ครบถ้วนและถูกต้อง	1.2	1.7	3.5	1.8
12) พนักงานให้บริการด้วยความเต็มใจและสุภาพ	0.6	1.9	4.0	1.6
13) โปรโมชั่น/ส่วนลดต่าง ๆ ที่น่าสนใจ	1.5	2.9	11.0	3.5



รูปที่ 3-11 ความคาดหวังต่อการให้บริการและความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน
ส่วนต่อขยายสายสีลม

3.3.1.5 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้เสนอแนะข้อคิดเห็นและ/หรือข้อเสนออื่น ๆ เพื่อปรับปรุงการให้บริการของรถไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ควรติดตามตรวจสอบส่วนต่อขยายสายสีลมช่วงสะพานตากสิน ขบวนรถไฟฟ้ามักเกิดปัญหาขัดข้อง
- ควรเพิ่มประตูกันชนชานชาลา
- ควรปรับลดค่าโดยสารให้ถูกลง
- ควรเพิ่มขบวนรถให้มีความถี่มากขึ้น ช่วงส่วนต่อขยาย
- ควรเพิ่มหน้าจอแสดงเวลาของขบวนรถไฟฟ้าบริเวณชั้นชานชาลา
- ควรเพิ่มตู้ ATM ทั้งจำนวนและหลากหลายธนาคาร
- ควรเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกแก่ผู้สูงอายุในขบวนรถไฟฟ้า รวมถึงเพิ่มที่นั่งสำหรับผู้สูงอายุ
- ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่และกล้องวงจรปิดบริเวณจุดอับสายตา เพื่อความปลอดภัย บริเวณสถานีกรุงธนบุรี (S7)

ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการใช้บริการรถไฟฟ้า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดเห็นว่าควรมีการให้บริการขนส่งสาธารณะ (Feeder) เพิ่มเติมในบริเวณสถานีบางหว้า (S12) มากที่สุด ร้อยละ 20.7 รองลงมาเป็นสถานีวุฒากาศ (S11) ร้อยละ 14.6 สถานีกรุงธนบุรี (S7) ร้อยละ 9.9 สถานีตลาดพลู (S10) ร้อยละ 8.9 สถานีสยาม (CEN) ร้อยละ 8.7 และสถานีโพธิ์นิมิต (S9) ร้อยละ 6.9 ตามลำดับ โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นควรให้บริการเส้นทางผ่านถนนสายรอง ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1) ถนนเพชรเกษม ประกอบด้วย ถนนเพชรเกษมทั้งถนน ซอยเพชรเกษม 25/2 ซอยเพชรเกษม 34 ซอยเพชรเกษม 36 ซอยเพชรเกษม 48 และถนนเพชรเกษม-สุขุมวิท รวมร้อยละ 13.6 (ร้อยละ 2.2 ร้อยละ 1.5 ร้อยละ 3.7 ร้อยละ 1.8 ร้อยละ 2.2 ร้อยละ 0.7 และร้อยละ 1.9 ตามลำดับ)

2) ถนนวุฒากาศ ประกอบด้วย ถนนวุฒากาศทั้งถนนและซอยวุฒากาศ 22 รวมร้อยละ 12.3 (ร้อยละ 2.2 และร้อยละ 10.1 ตามลำดับ)

3) ถนนเทอดไท ประกอบด้วย ถนนเทอดไททั้งถนน ซอยเทอดไท 33 และซอยเทอดไท 55 รวมร้อยละ 8.6 (ร้อยละ 4.7 ร้อยละ 2.6 และร้อยละ 1.4 ตามลำดับ)

4) ถนนธนบุรี ประกอบด้วย ถนนธนบุรีทั้งถนน ซอยธนบุรี 5 และธนบุรี 8 รวมร้อยละ 5.8 (ร้อยละ 3.0 ร้อยละ 1.2 และร้อยละ 1.6 ตามลำดับ)

5) ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ประกอบด้วย ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินทั้งถนน ซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 4 และซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 8 และซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 22 รวมร้อยละ 5.6 (ร้อยละ 1.0 ร้อยละ 1.6 และร้อยละ 3.0 ตามลำดับ)

3.3.2 ผลการสำรวจความพึงพอใจระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ - สังคมจากแบบสอบถามความพึงพอใจของประชาชน บริเวณโดยรอบสถานี 5 สถานี จำนวน 1,110 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

3.3.2.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างพบว่า เป็นเพศชาย ร้อยละ 32.3 เพศหญิง ร้อยละ 65.2 และ เพศทางเลือก ร้อยละ 2.5 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 32.3 รองลงมาช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 31.2 ช่วงอายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 18.8 ตามลำดับ โดยกลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัท ร้อยละ 60.5 รองลงมาประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 13.5 และนักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 12.9 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 38.1 รองลงมาคือ มีรายได้ต่อเดือน 10,001-20,000 บาท ร้อยละ 26.3 และมีรายได้ต่อเดือน 30,001-50,000 บาท ร้อยละ 14.2 ตามลำดับ

3.3.2.2 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากการสอบถามการให้บริการของประชาชน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้สถานีอุดมสุข (E12) เป็นสถานีต้นทาง ร้อยละ 27.7 รองลงมาคือ สถานีแบริ่ง (E14) ร้อยละ 19.8 และสถานีบางนา (E13) ร้อยละ 15.8 ตามลำดับ และใช้บริการสถานีสยาม (CEN) เป็นสถานีปลายทาง ร้อยละ 13.2 รองลงมาคือ สถานีโอโศก (E4) ร้อยละ 11.0 และสถานีอ่อนนุช (E9) ร้อยละ 6.4 ตามลำดับ

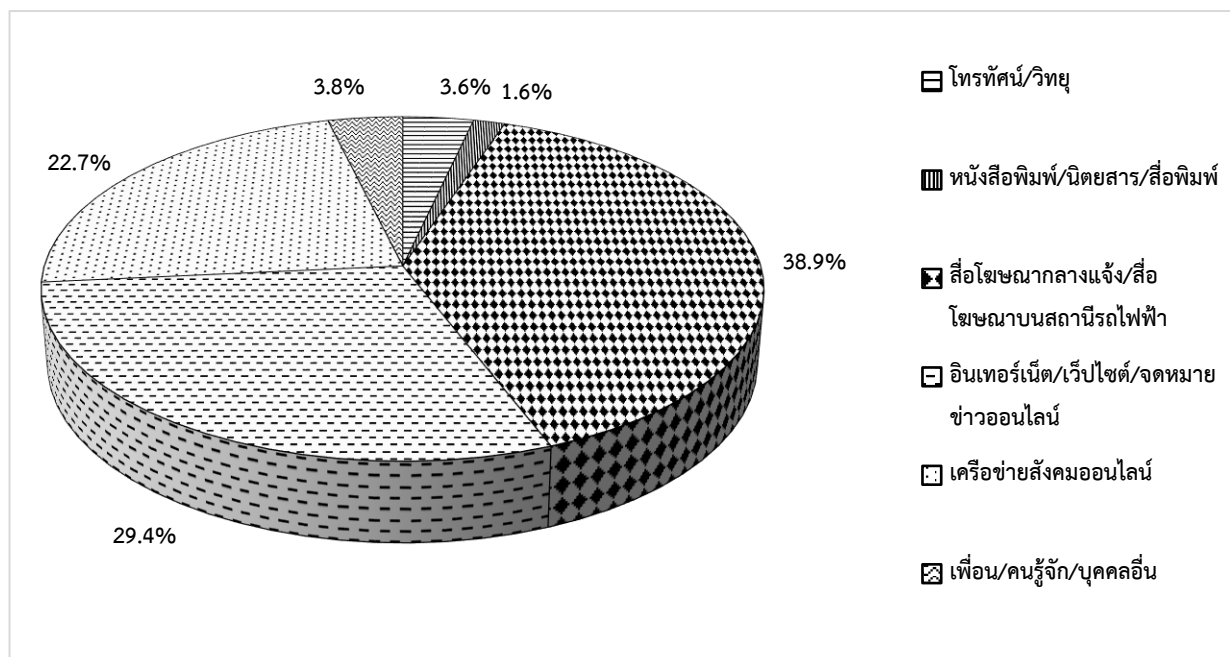
กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสให้บริการ 3-5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 41.0 รองลงมา คือ ใช้มากกว่า 5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 31.7 และแทบไม่เคยใช้บริการเลย ร้อยละ 14.5 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ใช้บริการวันจันทร์-วันศุกร์ ร้อยละ 42.7 รองลงมาใช้บริการตอบว่า ใช้บริการทุกวัน ร้อยละ 26.9 และไม่ได้ใช้บริการวันใดเป็นประจำ ร้อยละ 26.7 ตามลำดับ ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 08:01-10:00 น. ร้อยละ 17.0 รองลงมา ช่วงเวลาระหว่าง 12:01-14:00 น. ร้อยละ 15.4 และอยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 16:01-18:00 น. ร้อยละ 15.3 ตามลำดับ

วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เพื่อไปทำงาน/ทำธุระ ร้อยละ 58.9 รองลงมา เพื่อไปห้างสรรพสินค้า/ผ่อนคลาย ร้อยละ 22.4 และเพื่อเชื่อมต่อกับระบบอื่น ๆ ร้อยละ 9.4 ตามลำดับ โดยวิธีการเดินทางก่อนใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่ คือ รถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 33.1 รองลงมาเป็นการเดิน ร้อยละ 31.4 และรถตู้โดยสาร/รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 20.5 ตามลำดับ และหลังจากใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส วิธีการเดินทางที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกใช้ คือ การเดิน ร้อยละ 50.3 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 26.9 และรถตู้โดยสาร/รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 14.1 ตามลำดับ

นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส เนื่องจากหลีกเลี่ยงปัญหาจราจรเป็นส่วนใหญ่ ร้อยละ 37.2 รองลงมาเป็นการประหยัดเวลา ร้อยละ 32.1 และเส้นทางการเดินรถครอบคลุม ร้อยละ 9.3 ตามลำดับ

3.3.2.3 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารบ้างเป็นบางครั้ง ร้อยละ 51.0 รองลงมาเคยได้ยินหรือเห็นบ้าง แต่ไม่ได้ติดตาม ร้อยละ 37.6 และรับรู้ข่าวสารเป็นอย่างดี และติดตามข่าวสารเป็นประจำ ร้อยละ 10.5 โดยแหล่งข้อมูลที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รับทราบข่าวสารเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งมีผลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามากที่สุด คือ จากสื่อโฆษณากลางแจ้ง/สื่อโฆษณาบนสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 38.9 รองลงมาทราบจากอินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์/จดหมายข่าวออนไลน์ ร้อยละ 29.4 และทราบจากเครือข่ายสังคมออนไลน์ ร้อยละ 22.7 ตามลำดับ นอกจากนี้ จากความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้ปรับปรุงการสื่อสารข้อมูลบริการขนส่งในด้านการอัปเดตข้อมูลให้รวดเร็วและทันสมัย ร้อยละ 40.8 รองลงมาเป็นการเพิ่มข้อมูลเชิงลึก เช่น ตารางเวลา ค่าโดยสาร เส้นทางเดินรถ ร้อยละ 21.1 และเพิ่มช่องทางการสื่อสารให้หลากหลายขึ้น ร้อยละ 20.9 แสดงดังรูปที่ 3-12



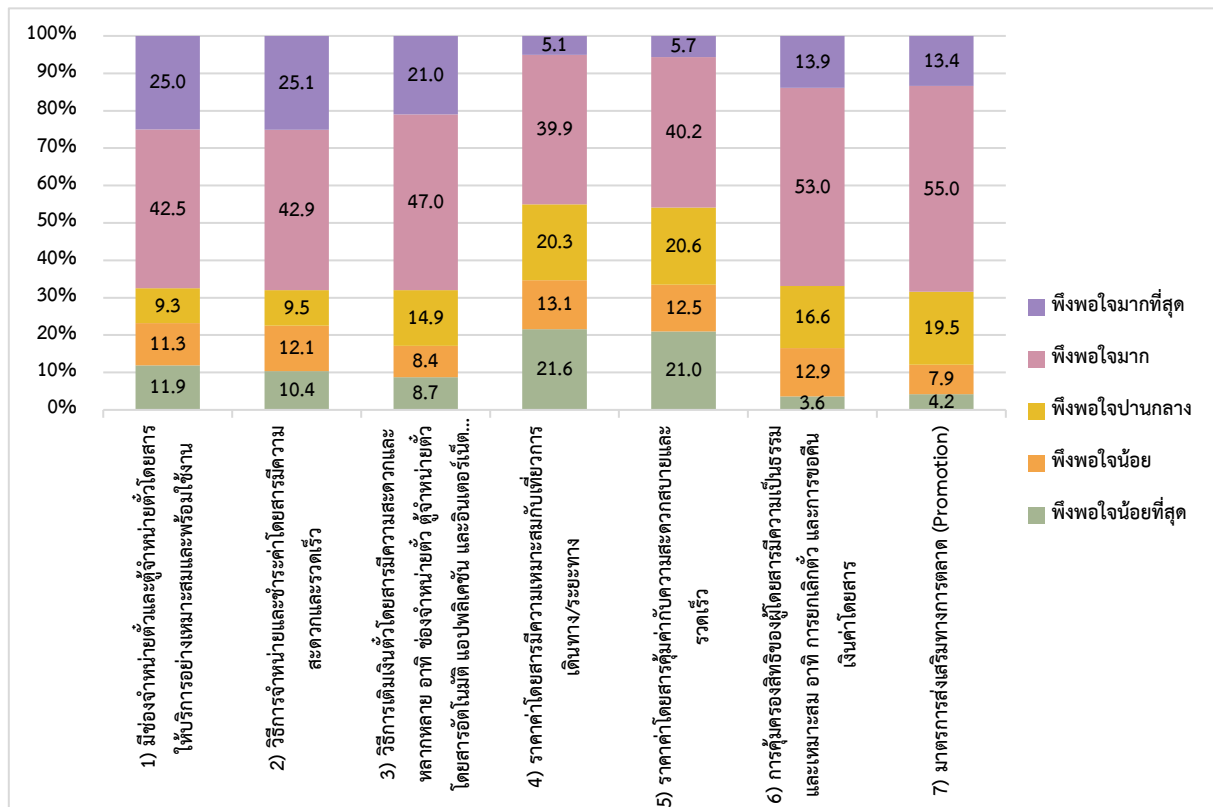
รูปที่ 3-12 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการของกลุ่มเป้าหมาย ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

3.3.2.4 ความพึงพอใจ ที่มีต่อคุณภาพการให้บริการ ในการใช้รถไฟฟ้า

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อบริการด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสาร พบว่า ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-28 และรูปที่ 3-13 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 3-28 ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส
(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสาร มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการ รถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย คะแนน	ร้อยละ	ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด				
1) มีข้อจำหน่ายตั๋วและตู้จำหน่ายตั๋วโดยสาร ให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	11.9	11.3	9.3	42.5	25.0	3.58	71.5	1.30	มาก
2) วิธีการจำหน่ายและชำระค่าโดยสารมี ความสะดวกและรวดเร็ว	10.4	12.1	9.5	42.9	25.1	3.60	72.0	1.27	มาก
3) วิธีการเติมเงินตั๋วโดยสารมีความสะดวกและ หลากหลาย อาทิ ช่องจำหน่ายตั๋ว ตู้จำหน่ายตั๋ว โดยสารอัตโนมัติ แอปพลิเคชัน และอินเทอร์เน็ต แบงก์กิ้ง	8.7	8.4	14.9	47.0	21.0	3.63	72.6	1.16	มาก
4) ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับเที่ยว การเดินทาง/ระยะทาง	21.6	13.1	20.3	39.9	5.1	2.94	58.8	1.26	ปานกลาง
5) ราคาค่าโดยสารคุ้มค่างับความสะดวกสบาย และรวดเร็ว	21.0	12.5	20.6	40.2	5.7	2.97	59.4	1.26	ปานกลาง
6) การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารมีความเป็น ธรรมและเหมาะสม อาทิ การยกเลิกตั๋ว และ การขอคืนเงินค่าโดยสาร	3.6	12.9	16.6	53.0	13.9	3.61	72.1	1.00	มาก
7) มาตรการส่งเสริมทางการตลาด (Promotion)	4.2	7.9	19.5	55.0	13.4	3.66	73.1	0.95	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						3.43	68.5	1.17	ปานกลาง



รูปที่ 3-13 ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารมีผลต่อความพึงพอใจ
ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

1) การมีช่องจำหน่ายตั๋วและตู้จำหน่ายตั๋วโดยสารให้บริการอย่างเหมาะสม และพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 42.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 25.0 และระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 11.9 ตามลำดับ

2) วิธีการจำหน่ายและชำระค่าโดยสารมีความสะดวกและรวดเร็ว เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 42.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 25.1 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 12.1 ตามลำดับ

3) วิธีการเติมเงินตัวโดยสารมีความสะดวกและหลากหลาย อาทิ ช่องจำหน่ายตั๋ว ตู้จำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ แอปพลิเคชัน และอินเทอร์เน็ต แบนกิ้ง เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 47.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 21.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 14.9 ตามลำดับ

4) ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับเที่ยวการเดินทาง/ระยะทาง เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจระดับมาก ร้อยละ 39.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 21.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 20.3 ตามลำดับ

5) ราคาค่าโดยสารค้ำค่ากับความสะดวกสบายและรวดเร็ว เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 40.2 รองลงมามีระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 21.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 20.6 ตามลำดับ

6) การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารมีความเป็นธรรมและเหมาะสม อาทิ การยกเลิกตั๋ว และการขอคืนเงินค่าโดยสาร เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 53.0 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 16.6 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.9 ตามลำดับ

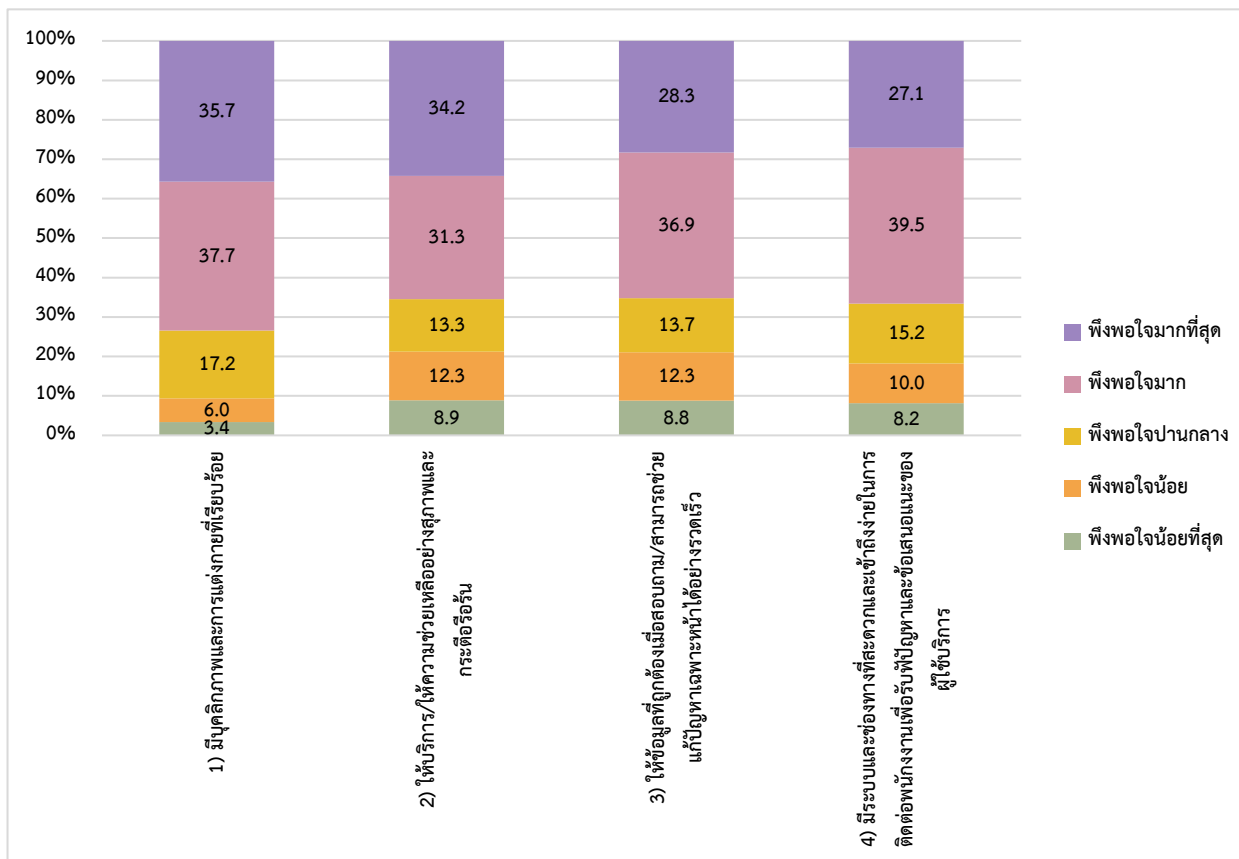
7) มาตรการส่งเสริมทางการตลาด (Promotion) เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 55.0 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.5 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.4 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจของการให้บริการจากปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.43 คิดเป็นร้อยละ 68.5 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.17)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-29 และรูปที่ 3-14 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-29 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน
(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ยคะแนน	ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
1) มีบุคลิกภาพและการแต่งกายที่เรียบร้อย	3.4	6.0	17.2	37.7	35.7	3.96	79.3	1.04	มาก
2) ให้บริการ/ให้ความช่วยเหลืออย่างสุภาพและกระตือรือร้น	8.9	12.3	13.3	31.3	34.2	3.70	73.9	1.30	มาก
3) ให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม/สามารถช่วยแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างรวดเร็ว	8.8	12.3	13.7	36.9	28.3	3.64	72.7	1.25	มาก
4) มีระบบและช่องทางที่สะดวกและเข้าถึงง่ายในการติดต่อพนักงานเพื่อรับฟังปัญหาและข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการ	8.2	10.0	15.2	39.5	27.1	3.67	73.5	1.21	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						3.74	74.8	1.20	มาก



รูปที่ 3-14 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจ
ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

1) การมีบุคลิกภาพและการแต่งกายที่เรียบร้อย เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 37.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 35.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 17.2 ตามลำดับ

2) การให้บริการ/ให้ความช่วยเหลืออย่างสุภาพและกระตือรือร้น เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 34.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 31.3 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 13.3 ตามลำดับ

3) การให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม/สามารถช่วยแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างรวดเร็ว เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 36.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 28.3 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 13.7 ตามลำดับ

4) การมีระบบและช่องทางที่สะดวกและเข้าถึงง่ายในการติดต่อพนักงานเพื่อรับฟังปัญหาและข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการ เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 39.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 27.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 15.2 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจของการให้บริการจากปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.74 คิดเป็นร้อยละ 74.8 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.20)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ซึ่งแบ่งการสำรวจออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ บริเวณสถานีและขบวนรถ โดยมีรายละเอียดการระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ดังนี้

● ความพึงพอใจต่อการใช้บริการสถานี

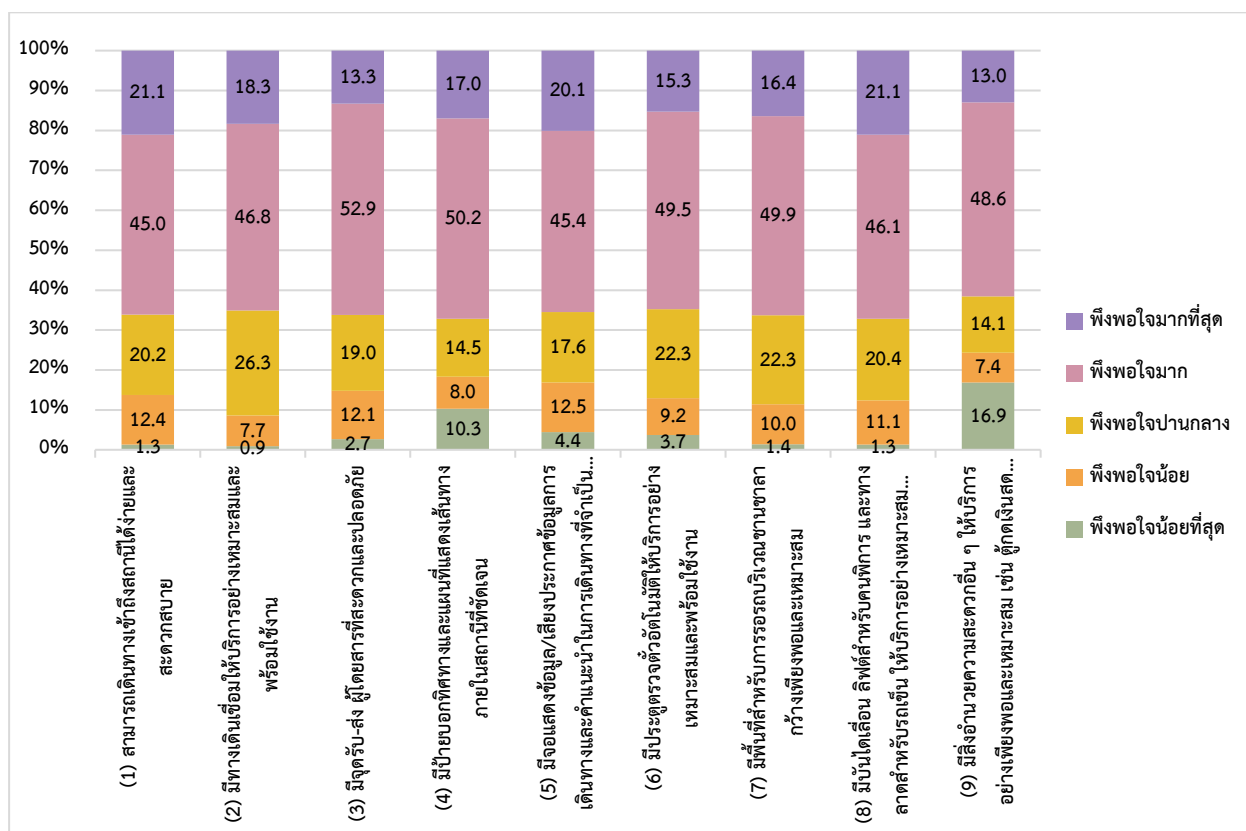
การสำรวจความพึงพอใจต่อการใช้บริการสถานี จะสำรวจความพึงพอใจเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี รวมถึงความสะดวกและความปลอดภัยบริเวณสถานีจากกลุ่มตัวอย่าง มีรายละเอียด ดังนี้

3) ความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี พบว่า ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-30 และรูปที่ 3-15 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-30 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ยคะแนน	ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
(1) สามารถเดินทางเข้าถึงสถานีได้ง่ายและสะดวกสบาย	1.3	12.4	20.2	45.0	21.1	3.72	74.4	0.98	มาก
(2) มีทางเดินเชื่อมให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	0.9	7.7	26.3	46.8	18.3	3.74	74.8	0.88	มาก
(3) มีจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารที่สะดวกและปลอดภัย	2.7	12.1	19.0	52.9	13.3	3.62	72.4	0.95	มาก
(4) มีป้ายบอกทิศทางและแผนที่แสดงเส้นทางภายในสถานีที่ชัดเจน	10.3	8.0	14.5	50.2	17.0	3.56	71.1	1.17	มาก
(5) มีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่เป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดิน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ	4.4	12.5	17.6	45.4	20.1	3.64	72.9	1.07	มาก
(6) มีประตูตรวจตั๋วอัตโนมัติให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	3.7	9.2	22.3	49.5	15.3	3.64	72.7	0.97	มาก
(7) มีพื้นที่สำหรับการรอรถบริเวณชานชาลากว้างเพียงพอและเหมาะสม	1.4	10.0	22.3	49.9	16.4	3.70	74.0	0.91	มาก
(8) มีบันไดเลื่อน ลิฟต์สำหรับคนพิการ และทางลาดสำหรับรถเข็น ให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	1.3	11.1	20.4	46.1	21.1	3.74	74.9	0.96	มาก
(9) มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม เช่น ตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) ร้านค้า และร้านสะดวกซื้อ	16.9	7.4	14.1	48.6	13.0	3.33	66.7	1.28	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย						3.63	72.7	1.02	มาก



รูปที่ 3-15 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

(1) สามารถเดินทางเข้าถึงสถานีได้ง่ายและสะดวกสบาย เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 45.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 21.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 20.2 ตามลำดับ

(2) การมีทางเดินเชื่อมให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 46.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 26.3 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.3 ตามลำดับ

(3) การมีจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารที่สะดวกและปลอดภัย เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 52.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.0 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.3 ตามลำดับ

(4) การมีป้ายบอกทิศทางและแผนที่แสดงเส้นทางภายในสถานีที่ชัดเจน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 50.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 17.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 14.5 ตามลำดับ

(5) การมีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดิน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 45.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 20.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 17.6 ตามลำดับ

(6) การมีประตูตรวจตั๋วอัตโนมัติให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 49.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 22.3 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 15.3 ตามลำดับ

(7) การมีพื้นที่สำหรับการรอรถบริเวณชานชาลาที่กว้างเพียงพอและเหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 49.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 22.3 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 16.4 ตามลำดับ

(8) การมีบันไดเลื่อน ลิฟต์สำหรับคนพิการ และทางลาดสำหรับรถเข็น ให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 46.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 21.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 20.4 ตามลำดับ

(9) การมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม เช่น ตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) ร้านค้า และร้านสะดวกซื้อ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 48.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 16.9 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.0 ตามลำดับ

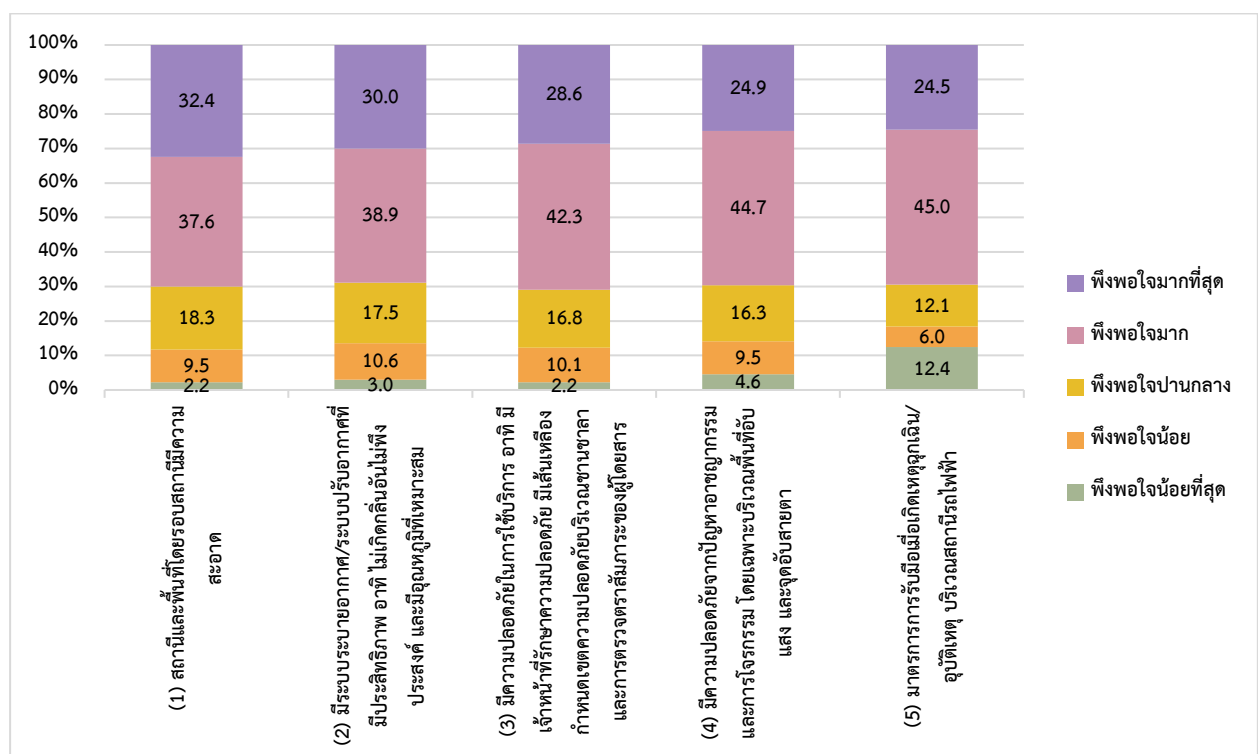
ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.63 คิดเป็นร้อยละ 72.7 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.02)

4) ความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานี

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานี พบว่าระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-31 และรูปที่ 3-16 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-31 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัย
บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและ ความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย คะแนน	ร้อยละ	ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด				
(1) สถานีและพื้นที่โดยรอบสถานีมีความสะอาด	2.2	9.5	18.3	37.6	32.4	3.88	77.7	1.04	มาก
(2) มีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ อาทิ ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ และมีอุณหภูมิที่เหมาะสม	3.0	10.6	17.5	38.9	30.0	3.82	76.5	1.07	มาก
(3) มีความปลอดภัยในการใช้บริการ อาทิ มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย มีเส้นเหลืองกำหนดเขตความปลอดภัยบริเวณชานชาลา และการตรวจตราสัมภาระของผู้โดยสาร	2.2	10.1	16.8	42.3	28.6	3.85	77.0	1.02	มาก
(4) มีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรม และการโจรกรรม โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อับแสง และจุดอับสายตา	4.6	9.5	16.3	44.7	24.9	3.76	75.2	1.07	มาก
(5) มาตรการการรับมือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน/อุบัติเหตุ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า	12.4	6.0	12.1	45.0	24.5	3.63	72.6	1.26	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						3.79	75.8	1.09	มาก



รูปที่ 3-16 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจ
ต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

(1) สถานีและพื้นที่โดยรอบสถานีมีความสะอาด เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 37.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 32.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 18.3 ตามลำดับ

(2) การมีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ อาทิ ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ และมีอุณหภูมิที่เหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 38.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 30.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 17.5 ตามลำดับ

(3) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการ อาทิ มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย มีเส้นเหลืองกำหนดเขตความปลอดภัยบริเวณชานชาลา และการตรวจตราสัมภาระของผู้โดยสาร เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 42.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 28.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 16.8 ตามลำดับ

(4) การมีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรมและการโจรกรรม โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อับแสง และจุดอับสายตา เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 44.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 24.9 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 16.3 ตามลำดับ

(5) มาตรการการรับมือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน/อุบัติเหตุ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 45.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 24.5 และระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 12.4 ตามลำดับ

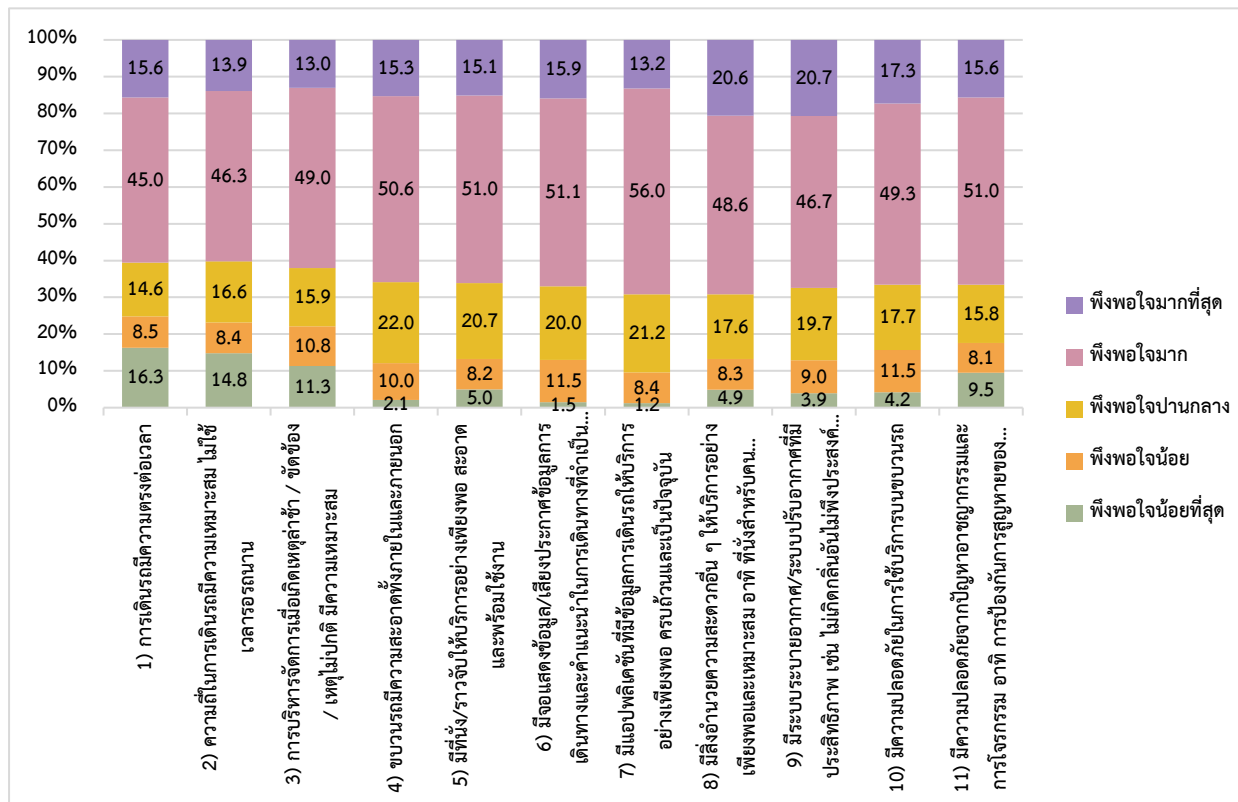
ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.79 คิดเป็นร้อยละ 75.8 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.09)

● ความพึงพอใจต่อการใช้บริการขบวนรถ

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อการใช้บริการขบวนรถ พบว่า ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-32 และรูปที่ 3-17 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-32 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส
ของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการ ขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย คะแนน	ร้อยละ	ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด				
1) การเดินรถมีความตรงต่อเวลา	16.3	8.5	14.6	45.0	15.6	3.35	67.0	1.30	ปานกลาง
2) ความถี่ในการเดินรถมีความเหมาะสม ไม่ใช้เวลารอรถนาน	14.8	8.4	16.6	46.3	13.9	3.36	67.2	1.25	ปานกลาง
3) การบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุล่าช้า / ขัดข้อง / เหตุไม่ปกติ มีความเหมาะสม	11.3	10.8	15.9	49.0	13.0	3.42	68.3	1.18	ปานกลาง
4) ขบวนรถมีความสะอาดทั้งภายในและ ภายนอก	2.1	10.0	22.0	50.6	15.3	3.67	73.4	0.92	มาก
5) มีที่นั่ง/ราวจับให้บริการอย่างเพียงพอ สะอาดและพร้อมใช้งาน	5.0	8.2	20.7	51.0	15.1	3.63	72.6	1.00	มาก
6) มีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูล การเดินทางและคำแนะนำในการเดินทาง ที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่า เดือน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ	1.5	11.5	20.0	51.1	15.9	3.68	73.7	0.92	มาก
7) มีแอปพลิเคชันที่มีข้อมูลการเดินทาง ให้บริการอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเป็น ปัจจุบัน	1.2	8.4	21.2	56.0	13.2	3.72	74.3	0.84	มาก
8) มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการ อย่างเพียงพอและเหมาะสม อาทิ ที่นั่ง สำหรับคนพิการผู้สูงอายุ และสตรีมีครรภ์ และที่ล็อครถเข็นสำหรับคนพิการ	4.9	8.3	17.6	48.6	20.6	3.70	74.3	1.06	มาก
9) มีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่ มีประสิทธิภาพ เช่น ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึง ประสงค์ หรือมีอุณหภูมิที่เหมาะสม	3.9	9.0	19.7	46.7	20.7	3.71	74.3	1.02	มาก
10) มีความปลอดภัยในการใช้บริการบน ขบวนรถ	4.2	11.5	17.7	49.3	17.3	3.64	72.8	1.03	มาก
11) มีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรม และการโจรกรรม อาทิ การป้องกันการ สูญหายของทรัพย์สินของมีค่า การ ป้องกันการก่อเหตุไม่สงบบนขบวนรถ	9.5	8.1	15.8	51.0	15.6	3.55	71.0	1.14	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						3.58	71.7	1.06	มาก



รูปที่ 3-17 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจ
ในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท

- 1) การเดินทางมีความตรงต่อเวลา เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 45.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 16.3 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 15.6 ตามลำดับ
- 2) ความถี่ในการเดินทางมีความเหมาะสม ไม่ใช้เวลารอรถนาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 46.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 16.6 และระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 14.8 ตามลำดับ
- 3) การบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุล่าช้า/ขัดข้อง/เหตุไม่ปกติ มีความเหมาะสมเป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 49.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 15.9 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.0 ตามลำดับ
- 4) ขบวนรถมีความสะอาดทั้งภายในและภายนอก เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 50.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 22.0 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 15.3 ตามลำดับ
- 5) การมีที่นั่ง/ราวจับให้บริการอย่างเพียงพอ สะอาดและพร้อมใช้งาน มีความเหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 51.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 20.7 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 15.1 ตามลำดับ

6) การมีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดิน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 51.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 20.0 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 15.9 ตามลำดับ

7) การมีแอปพลิเคชันที่มีข้อมูลการเดินทางรถให้บริการอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเป็นปัจจุบัน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 56.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 21.2 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.2 ตามลำดับ

8) การมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม อาทิ ที่นั่งสำหรับคนพิการผู้สูงอายุ และสตรีมีครรภ์ และที่ถือรถเข็นสำหรับคนพิการ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 48.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 20.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 17.6 ตามลำดับ

9) การมีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ เช่น ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ หรือมีอุณหภูมิที่เหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 46.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 20.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.7 ตามลำดับ

10) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการบนขบวนรถ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 49.3 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 17.7 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 17.3 ตามลำดับ

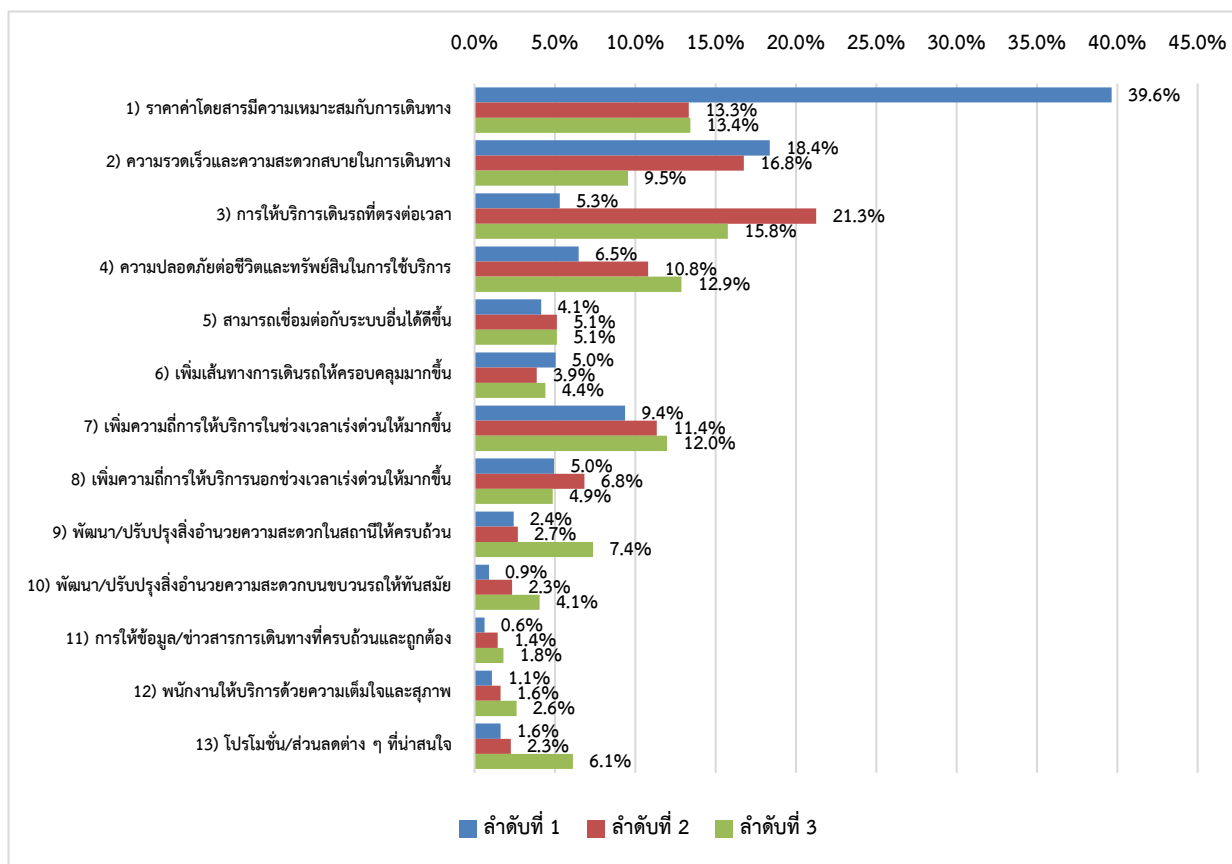
11) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการบนขบวนรถ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 51.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 15.8 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 15.6 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการให้บริการขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.58 คิดเป็นร้อยละ 71.7 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.06)

นอกจากนี้ จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคาดหวังต่อด้านราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับการเดินทาง ร้อยละ 31.0 รองลงมา คือ ความรวดเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทาง ร้อยละ 19.5 และการให้บริการเดินรถที่ตรงต่อเวลา ร้อยละ 17.6 แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-33 และรูปที่ 3-18

**ตารางที่ 3-33 ความคาดหวังต่อการให้บริการและความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน
(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ) ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท**

ความคาดหวังต่อการให้บริการ และความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ลำดับความสำคัญ (ร้อยละ)			รวม ร้อยละ
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3	
1) ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับการเดินทาง	39.6	13.3	13.4	31.0
2) ความรวดเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทาง	18.4	16.8	9.5	19.5
3) การให้บริการเดินรถที่ตรงต่อเวลา	5.3	21.3	15.8	17.6
4) ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินในการใช้บริการ	6.5	10.8	12.9	13.3
5) สามารถเชื่อมต่อกับระบบอื่นได้ดีขึ้น	4.1	5.1	5.1	6.4
6) เพิ่มเส้นทางการเดินรถให้ครอบคลุมมากขึ้น	5.0	3.9	4.4	6.0
7) เพิ่มความถี่การให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนให้มากขึ้น	9.4	11.4	12.0	14.5
8) เพิ่มความถี่การให้บริการนอกช่วงเวลาเร่งด่วนให้มากขึ้น	5.0	6.8	4.9	7.2
9) พัฒนา/ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในสถานีให้ครบถ้วน	2.4	2.7	7.4	5.8
10) พัฒนา/ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบนขบวนรถให้ทันสมัย	0.9	2.3	4.1	3.3
11) การให้ข้อมูล/ข่าวสารการเดินทางที่ครบถ้วนและถูกต้อง	0.6	1.4	1.8	1.7
12) พนักงานให้บริการด้วยความเต็มใจและสุภาพ	1.1	1.6	2.6	2.4
13) โปรโมชั่น/ส่วนลดต่าง ๆ ที่น่าสนใจ	1.6	2.3	6.1	4.6



**รูปที่ 3-18 ความคาดหวังต่อการให้บริการและความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน
ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท**

3.3.2.5 ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้เสนอแนะข้อคิดเห็นและ/หรือข้อเสนออื่น ๆ เพื่อปรับปรุงการให้บริการของรถไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ควรเพิ่มขบวนรถให้มีความถี่มากขึ้นในช่วงเวลาเร่งด่วน ในช่วงเช้า และขยายระยะเวลาการให้บริการเพื่อรองรับผู้ใช้บริการที่ต้องการใช้บริการหลังเที่ยงคืน
- ควรเพิ่มประตูกันขานขาลา
- ควรปรับลดค่าโดยสารให้ถูกลงสำหรับผู้ใช้บริการในระยะทางสั้นๆ และสนับสนุนนโยบาย 20 บาทตลอดสาย
- ควรกำหนดเวลาการเข้าจอดรับผู้โดยสารบริเวณขานขาลา มีระยะเวลาที่แน่นอนและตรงต่อเวลาในแต่ละขบวน
- ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่และกล้องวงจรปิดบริเวณจุดอับสายตา หลังเสาโครงสร้าง เพื่อความปลอดภัย เช่น สถานีบางจาก (E10) สถานีอุดมสุข (E12) เป็นต้น
- ควรเพิ่มโปรโมชันส่วนลด เพื่อให้คนหันมาใช้บริการเพิ่มมากขึ้น
- ควรเพิ่มตู้ ATM ทั้งจำนวนและหลากหลายธนาคาร บริเวณสถานีปทุมวัน (E11)
- ควรเพิ่มร้านค้าบริเวณสถานีปทุมวัน (E11)
- ควรเพิ่มประเภทบัตรโดยสารหลายประเภท เช่น บัตรโดยสารแบบรายเดือน/รายปี, บัตรที่ใช้ร่วมกันได้ระหว่าง MRT
- ควรเพิ่มหน้าจอแสดงเวลาของขบวนรถไฟฟ้าบริเวณชั้นขานขาลา
- ควรรักษาความสะอาดในขบวนรถไฟฟ้าให้มากขึ้น
- ควรเพิ่มเติมสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณชั้นขานขาลา เช่น พัดลมระบายอากาศ ที่นั่งพักคอย

ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการใช้บริการรถไฟฟ้า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดว่าควรมีการให้บริการขนส่งสาธารณะ (Feeder) เพิ่มเติมในบริเวณสถานีอุดมสุข (E12) มากที่สุด ร้อยละ 12.6 รองลงมาเป็นสถานีบางจาก (E14) ร้อยละ 11.5 สถานีบางนา (E13) ร้อยละ 10.0 สถานีบางจาก (E10) ร้อยละ 8.6 สถานีพระโขนง (E8) ร้อยละ 5.5 และสถานีปทุมวัน (E11) ร้อยละ 5.2 ตามลำดับ โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นควรให้บริการเส้นทางผ่านถนนสายรอง ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1) ถนนสุขุมวิท โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ระบุถนนสายรองหลักๆ ได้แก่ ถนนสุขุมวิททั้งถนน ซอยสุขุมวิท 101 ซอยสุขุมวิท 103 ซอยสุขุมวิท 107 และซอยสุขุมวิท 71 (ร้อยละ 5.9 ร้อยละ 6.3 ร้อยละ 4.5 ร้อยละ 5.0 ร้อยละ 4.1 ตามลำดับ) โดยรวมกับซอยสุขุมวิทอื่น ๆ รวมทั้งสิ้นร้อยละ 41.4

2) ถนนบางนา ประกอบด้วย ถนนบางนาทั้งถนน ซอยบางนา-ตราด 3 ซอยบางนา-ตราด 4 และซอยบางนา-ตราด 29 รวมร้อยละ 5.1 (ร้อยละ 0.4 ร้อยละ 3.1 ร้อยละ 1.2 ร้อยละ 0.5 และร้อยละ 0.1 ตามลำดับ)

3) ถนนลาซาล ประกอบด้วย ถนนลาซาลทั้งถนน ซอยลาซาล 5 ซอยลาซาล 7 ซอยลาซาล 17 ซอยลาซาล 18 และซอยลาซาล 70/3 รวมร้อยละ 4.1 (ร้อยละ 3.2 ร้อยละ 0.4 ร้อยละ 0.2 ร้อยละ 0.2 ร้อยละ 0.1 และร้อยละ 0.1 ตามลำดับ)

4) ถนนกำแพงเพชร ประกอบด้วย ถนนกำแพงเพชรทั้งถนน ซอยกำแพงเพชร 2 ซอยกำแพงเพชร 7 และซอยกำแพงเพชร 1-7 รวมร้อยละ 2.3 (ร้อยละ 1.8 ร้อยละ 0.4 ร้อยละ 0.1 และร้อยละ 0.1 ตามลำดับ)

5) ถนนบางนา โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ระบุเป็นถนนบางนาทั้งถนน ร้อยละ 1.8

3.4 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.4.1 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8))

1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

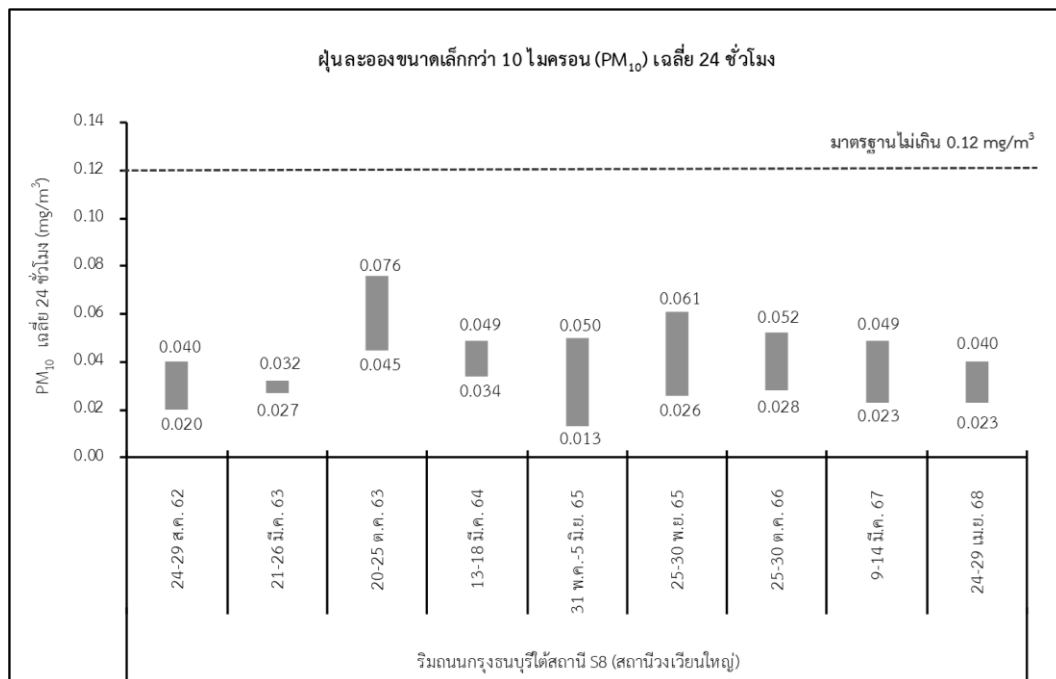
เทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8)) ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่าในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และเฉลี่ย 8 ชั่วโมง และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO_2) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา สำหรับความเร็วและทิศทางลม แตกต่างกันไปตามช่วงเวลาและฤดูกาล อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-34 และรูปที่ 3-19 ถึง รูปที่ 3-23

ตารางที่ 3-34 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

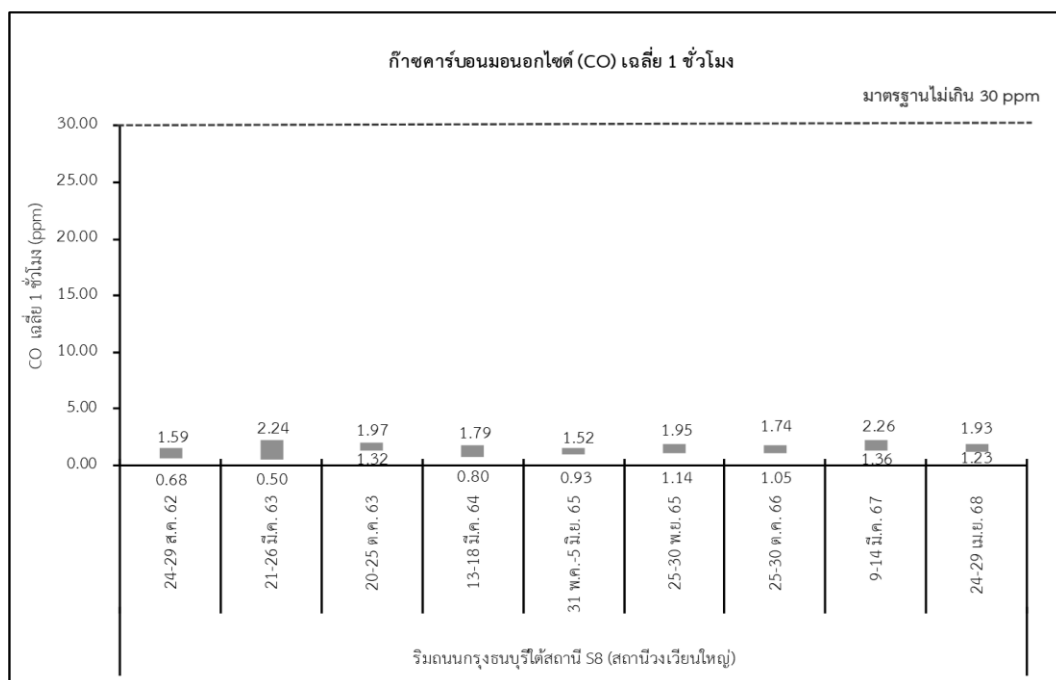
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8))
ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}			
		ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง	ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรี ใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	24-29 ส.ค. 62	0.020-0.040	0.68-1.59	0.96-2.00	0.0058-0.0441
	21-26 มี.ค. 63	0.027-0.032	0.50-2.24	0.94-1.54	0.0004-0.0225
	20-25 ต.ค. 63	0.045-0.076	1.32-1.97	1.32-1.97	0.0072-0.0165
	13-18 มี.ค. 64	0.034-0.049	0.80-1.79	0.98-1.61	0.0017-0.0141
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.013-0.050	0.93-1.52	1.09-1.48	0.0067-0.0155
	25-30 พ.ย. 65	0.026-0.061	1.14-1.95	1.31-1.81	0.0089-0.0180
	25-30 ต.ค. 66	0.028-0.052	1.05-1.74	1.22-1.69	0.0107-0.0195
	9-14 มี.ค. 67	0.023-0.049	1.36-2.26	1.58-2.15	0.0123-0.0268
	24-29 เม.ย. 68	0.023-0.040	1.23-1.93	1.42-1.82	0.0113-0.0196
มาตรฐาน		$\leq 0.12^{2/}$	$\leq 30^{3/}$	$\leq 9^{3/}$	$\leq 0.17^{4/}$
หน่วย		มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	ส่วนในล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน

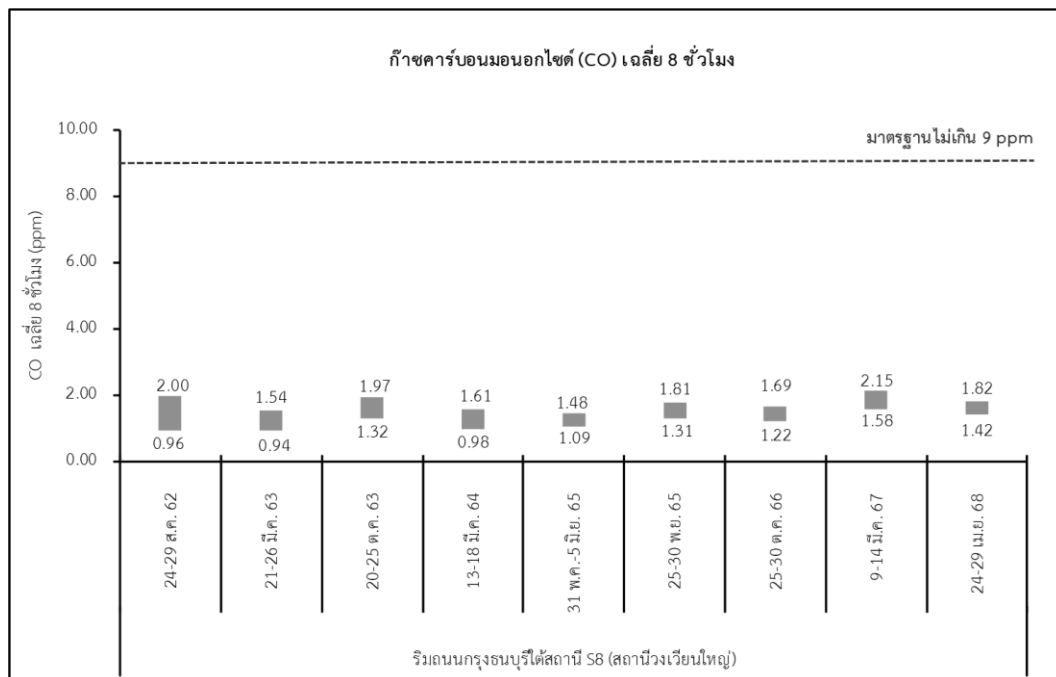
หมายเหตุ : ^{1/} ค่าเฉลี่ยสภาพมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส
^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547
^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ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



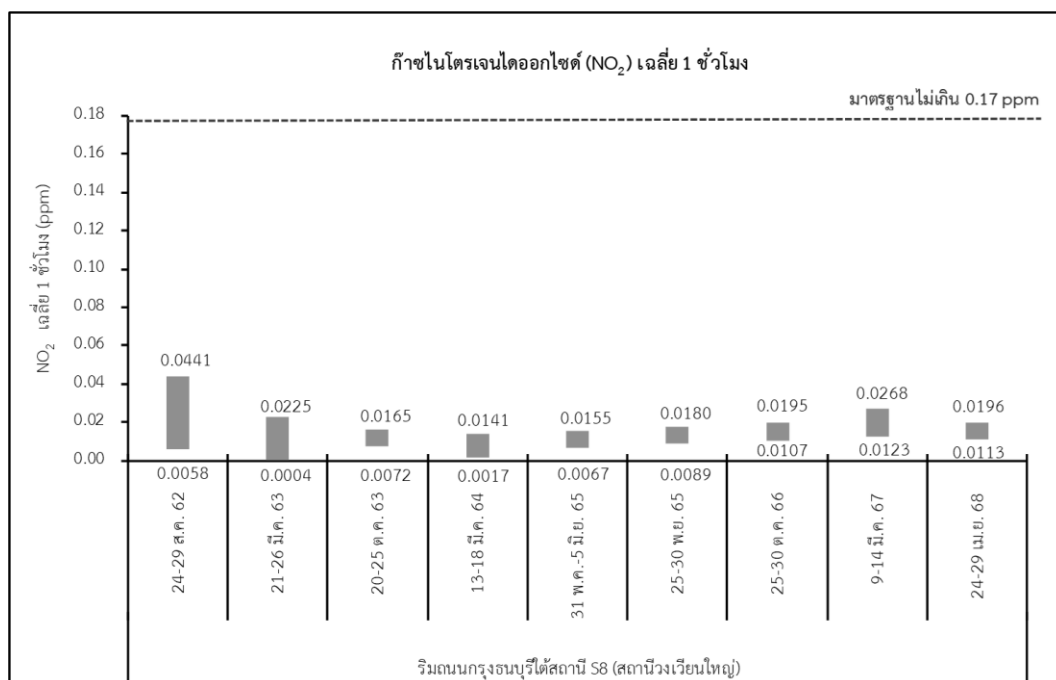
รูปที่ 3-19 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



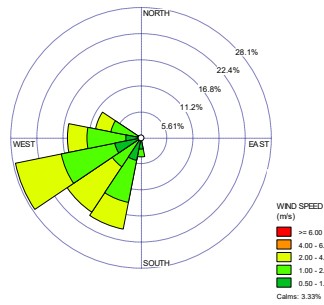
รูปที่ 3-20 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



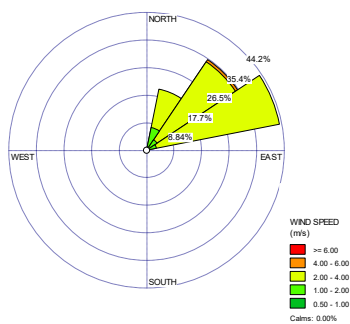
รูปที่ 3-21 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



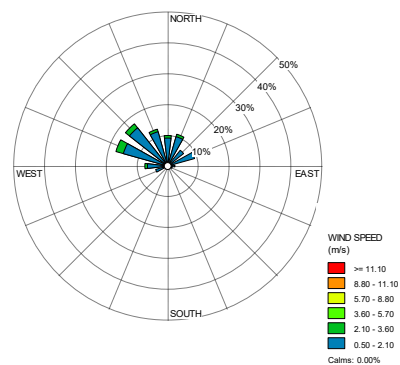
รูปที่ 3-22 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



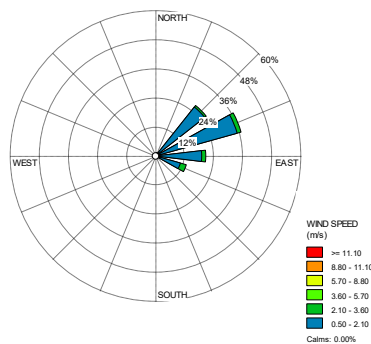
เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2562



เดือนมีนาคม พ.ศ. 2563

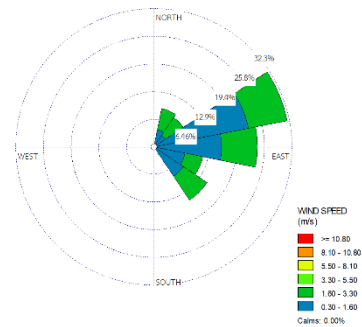
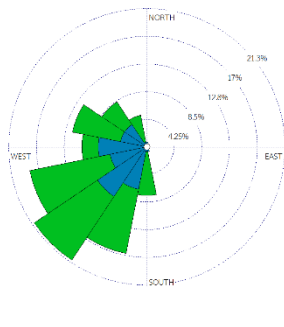


เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563

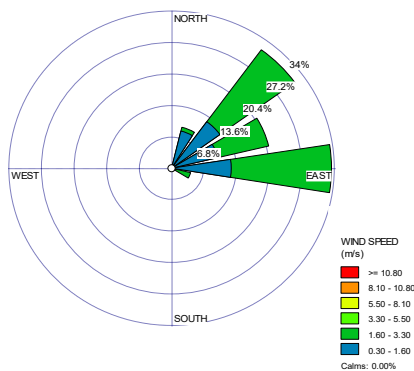


เดือนมีนาคม พ.ศ. 2564

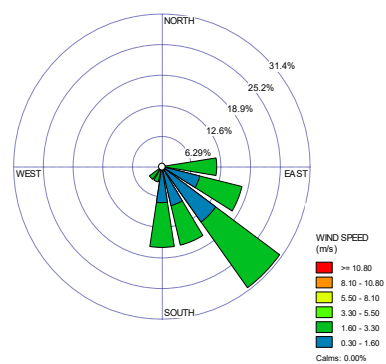
รูปที่ 3-23 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



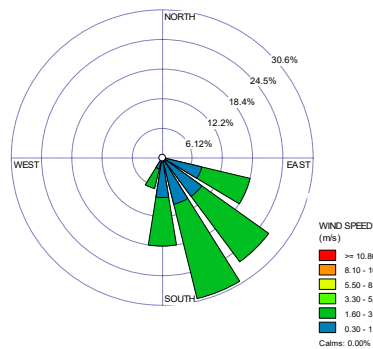
เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565



เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2565



เดือนตุลาคม พ.ศ. 2566



เดือนมีนาคม พ.ศ. 2567

เดือนเมษายน พ.ศ. 2568

รูปที่ 3-23 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568

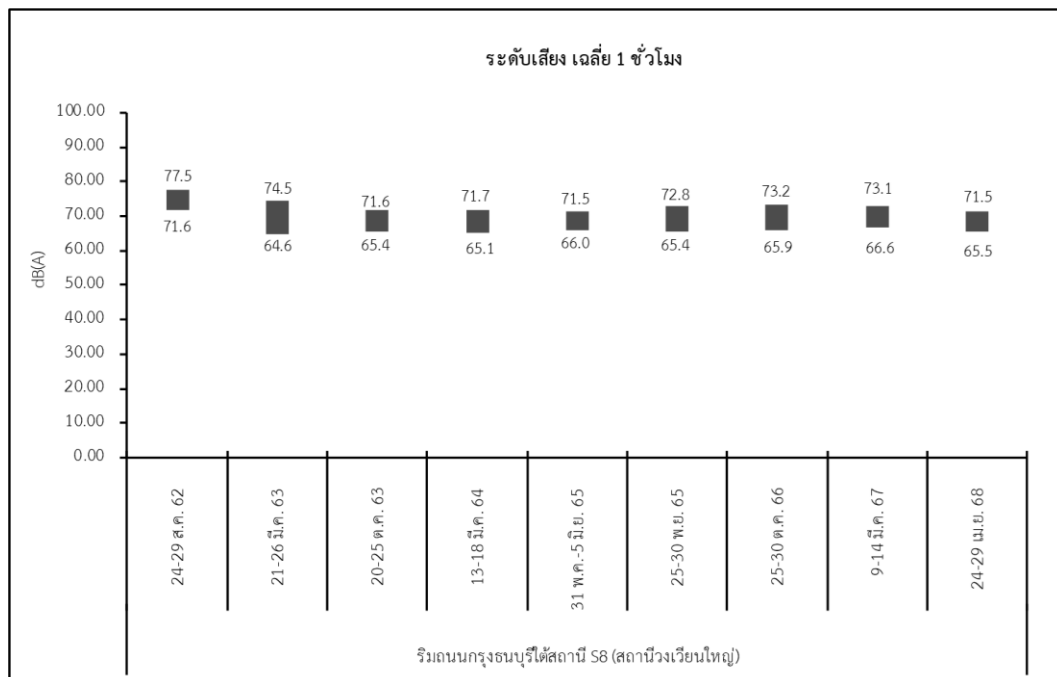
2) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8)) ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่า ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) ระดับเสียงเฉลี่ย กลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ส่วนใหญ่มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตาม ตรวจสอบตั้งอยู่บนทางเดินเท้าริมถนนกรุงธนบุรี ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-35 และรูปที่ 3-24 ถึง รูปที่ 3-28

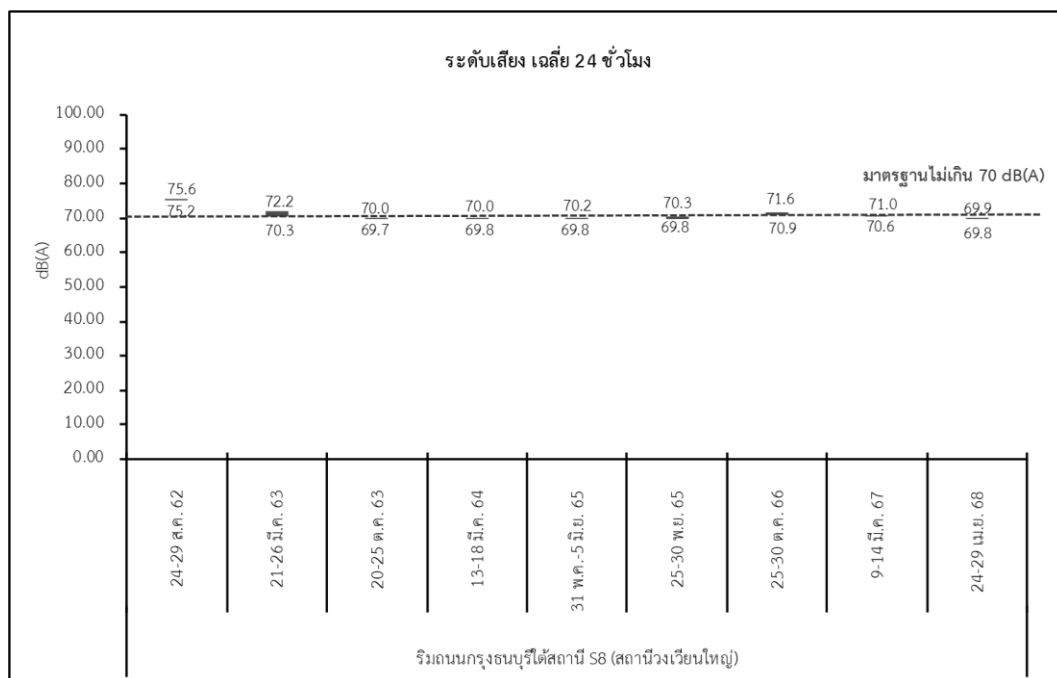
ตารางที่ 3-35 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8))
ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ (เดซิเบลเอ)				
		ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ระดับเสียงสูงสุด	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90
ริมถนนกรุงธนบุรี ใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่)	24-29 ส.ค. 62	71.6-77.5	75.2*-75.6*	N/A	80.2-80.8	63.8-74.3
	21-26 มี.ค. 63	64.6-74.5	70.3*-72.2*	81.6-104.6	76.5-77.3	49.4-71.1
	20-25 ต.ค. 63	65.4-71.6	69.7-70.0	73.1-95.8	74.9-75.9	55.8-68.7
	13-18 มี.ค. 64	65.1-71.7	69.8-70.0	76.9-92.8	75.0-75.3	55.7-69.1
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	66.0-71.5	69.8-70.2*	75.0-92.2	76.6-76.9	57.4-69.3
	25-30 พ.ย. 65	65.4-72.8	69.8-70.3*	79.5-94.7	74.5-75.3	57.7-69.5
	25-30 ต.ค. 66	65.9-73.2	70.9*-71.6*	81.3-99.7	76.3-77.2	55.6-70.3
	9-14 มี.ค. 67	66.6-73.1	70.6*-71.0*	78.5-95.3	75.9-76.5	58.4-70.4
	24-29 เม.ย. 68	65.5-71.5	69.8-69.9	76.5-91.4	74.6-75.0	58.5-68.5
มาตรฐาน		-	≤70 ^{1/}	≤115 ^{1/}	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

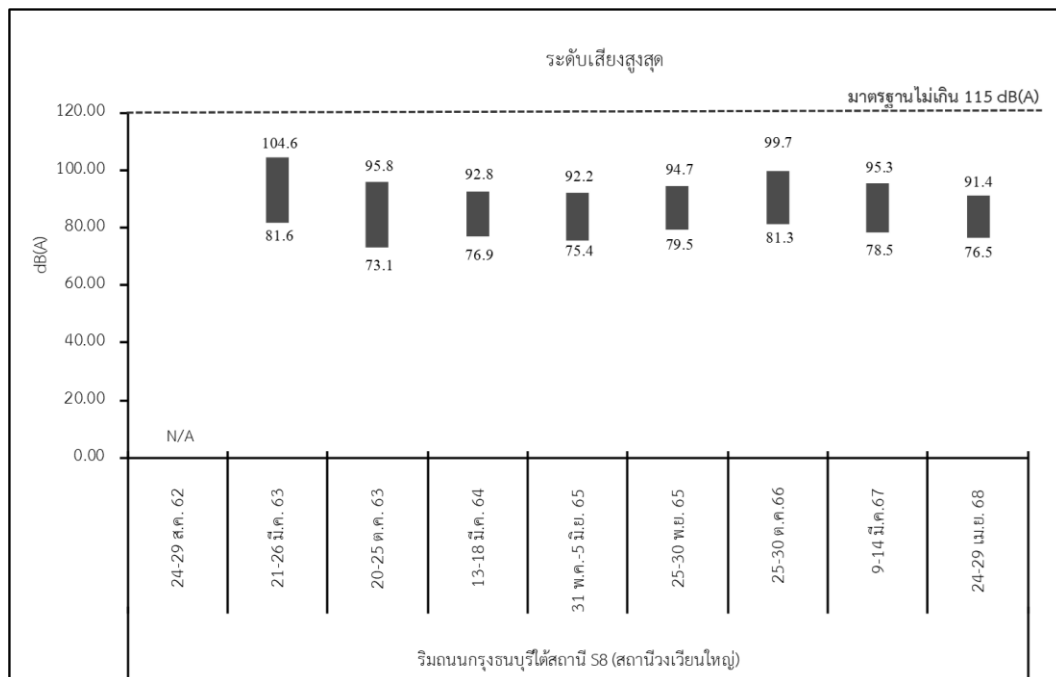
หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540
* มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานที่กำหนด



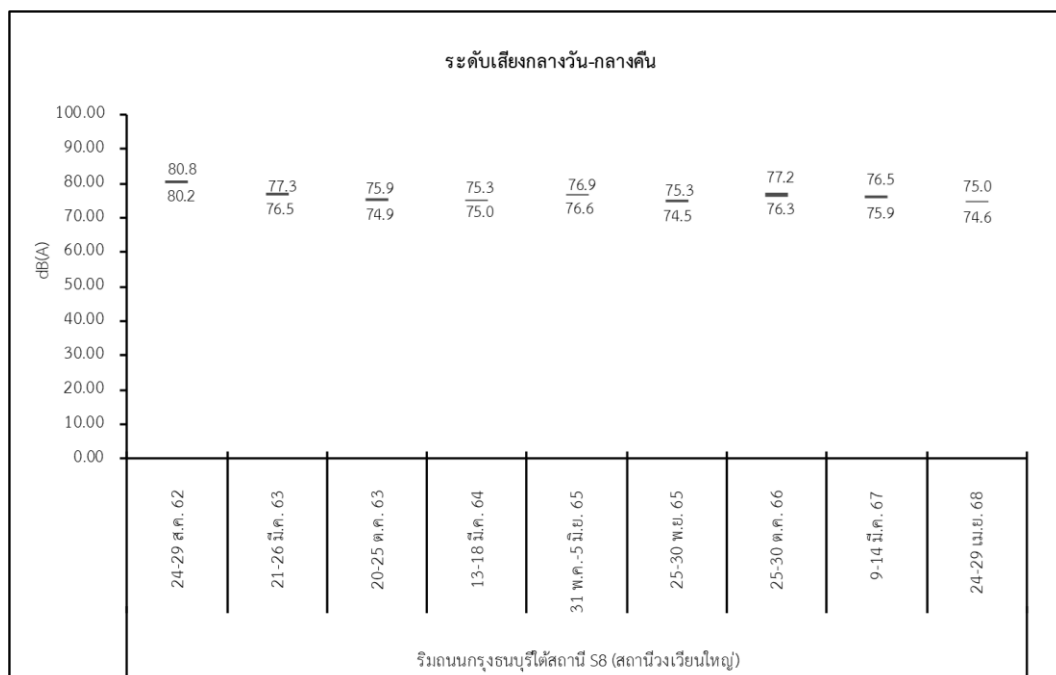
รูปที่ 3-24 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



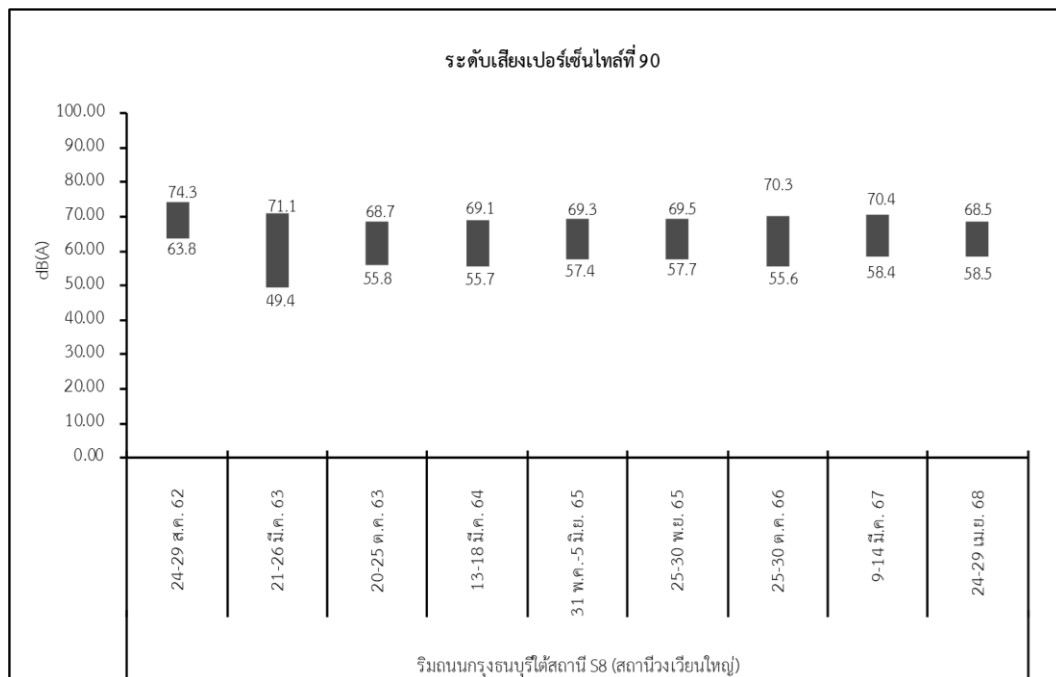
รูปที่ 3-25 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



รูปที่ 3-26 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



รูปที่ 3-27 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



รูปที่ 3-28 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90
ริมถนนกรุงธนบุรีใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568

3) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8)) ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่า ในเดือน เมษายน พ.ศ. 2568 ความเร็วอนุภาคสูงสุดมีค่าเพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-36

**ตารางที่ 3-36 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8)) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568**

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ		มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
		ความเร็วอนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	
ริมถนนกรุงธนบุรี ใต้สถานี S8 (สถานีวงเวียนใหญ่) ^{1/}	24-29 ส.ค. 62	0.347	1.7	20.0
	21-26 มี.ค. 63	0.922	23.3	26.7
	20-25 ต.ค. 63	0.922	5.4	20.0
	13-18 มี.ค. 64	1.020	4.6	20.0
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.922	3.3	20.0
	25-30 พ.ย. 65	0.796	3.3	20.0
	25-30 ต.ค. 66	0.693	5.9	20.0
	9-14 มี.ค. 67	0.686	1.0	20.0
	24-29 เม.ย. 68	0.859	12.0	21.0

ที่มา : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1)

**3.4.2 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)**

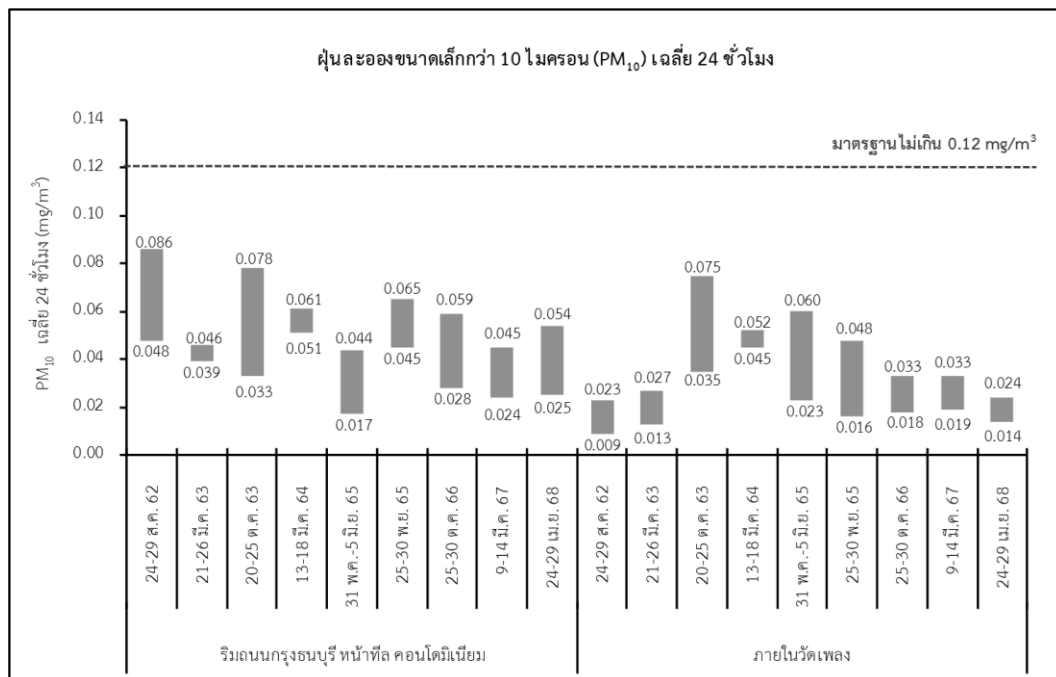
1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่า ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 บริเวณริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทิว คอนโดมีเนียม มีปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา ขณะที่ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา สำหรับบริเวณภายในวัดเพลง พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา สำหรับความเร็วและทิศทางลมของทั้ง 2 จุดติดตามตรวจสอบ มีค่าแตกต่างกันไปตามช่วงเวลาและฤดูกาล อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-37 และรูปที่ 3-29 ถึง รูปที่ 3-34

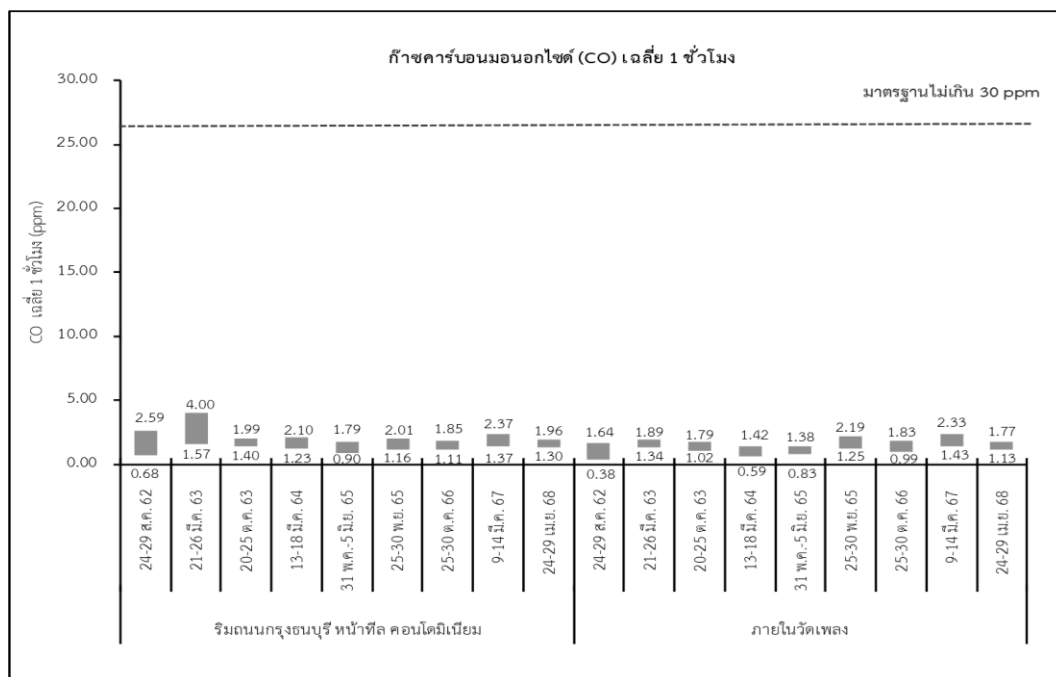
**ตารางที่ 3-37 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568**

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ			
		ฝุ่นละอองขนาด ไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ที่ล คอนโดมิเนียม	24-29 ส.ค. 62	0.048-0.086	0.68-2.59	1.85-3.16	0.0158-0.0643
	21-26 มี.ค. 63	0.039-0.046	1.57-4.00	1.72-2.76	0.0049-0.0328
	20-25 ต.ค. 63	0.033-0.078	1.40-1.99	1.49-1.84	0.0062-0.0165
	13-18 มี.ค. 64	0.051-0.061	1.23-2.10	1.26-1.97	0.0107-0.0529
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.017-0.044	0.90-1.79	1.09-1.73	0.0145-0.0509
	25-30 พ.ย. 65	0.045-0.065	1.16-2.01	1.33-1.92	0.0094-0.0174
	25-30 ต.ค. 66	0.028-0.059	1.11-1.85	1.31-1.76	0.0080-0.0170
	9-14 มี.ค. 67	0.024-0.045	1.37-2.37	1.50-2.23	0.0131-0.0244
	24-29 เม.ย. 68	0.025-0.054	1.30-1.96	1.47-1.82	0.0107-0.0201
ภายในวัดเพลง	24-29 ส.ค. 62	0.009-0.023	0.38-1.64	0.58-1.01	0.0112-0.0464
	21-26 มี.ค. 63	0.013-0.027	1.34-1.89	1.37-1.75	0.0039-0.0327
	20-25 ต.ค. 63	0.035-0.075	1.02-1.79	1.17-1.56	0.0053-0.0110
	13-18 มี.ค. 64	0.045-0.052	0.59-1.42	0.64-1.16	0.0047-0.0194
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.023-0.060	0.83-1.38	0.91-1.27	0.0055-0.0149
	25-30 พ.ย. 65	0.016-0.048	1.25-2.19	1.38-2.09	0.0094-0.0175
	25-30 ต.ค. 66	0.018-0.033	0.99-1.83	1.13-1.75	0.0095-0.0180
	9-14 มี.ค. 67	0.019-0.033	1.43-2.33	1.56-2.19	0.0133-0.0245
	24-29 เม.ย. 68	0.014-0.024	1.13-1.77	1.33-1.64	0.0108-0.0173
มาตรฐาน		≤0.12 ^{2/}	≤30 ^{3/}	≤9 ^{3/}	≤0.17 ^{4/}
หน่วย		มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	ส่วนในล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน

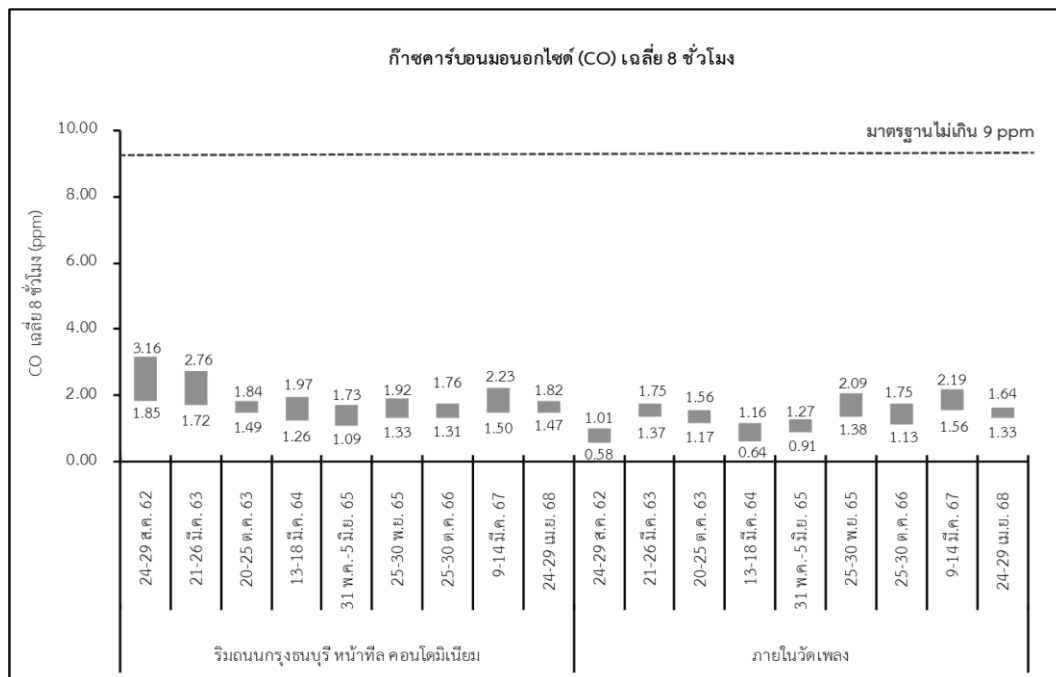
ที่มา : ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส
^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547
^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ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



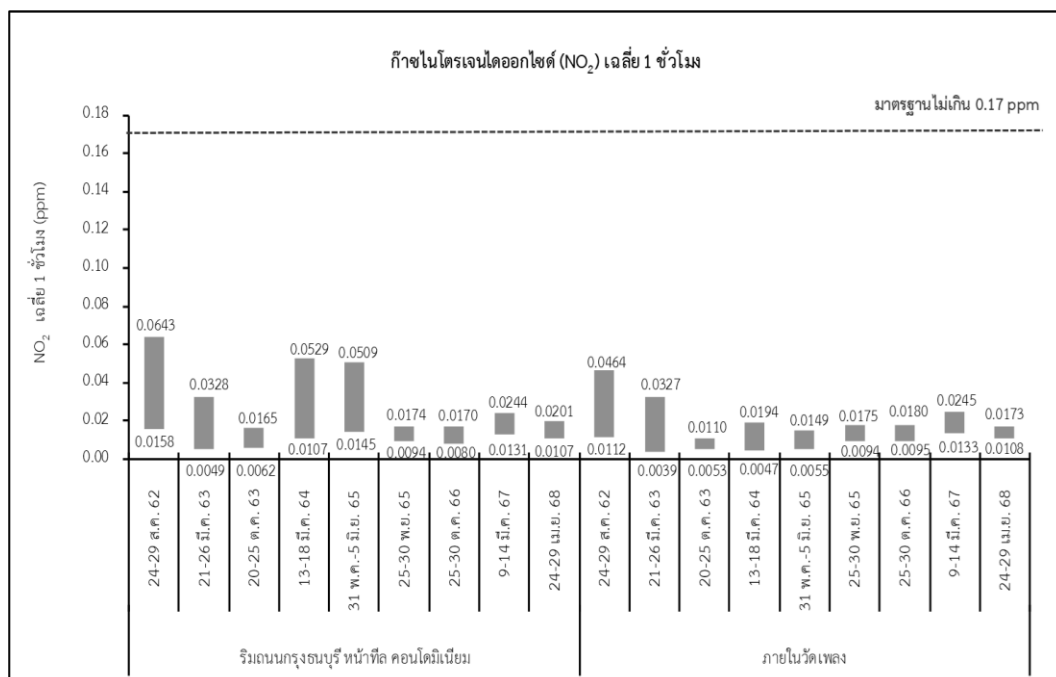
รูปที่ 3-29 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



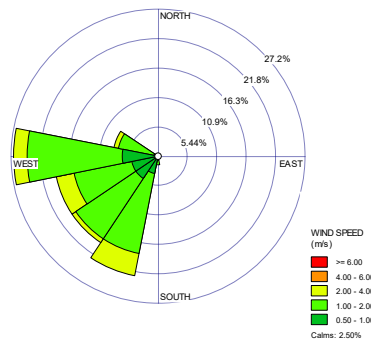
รูปที่ 3-30 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



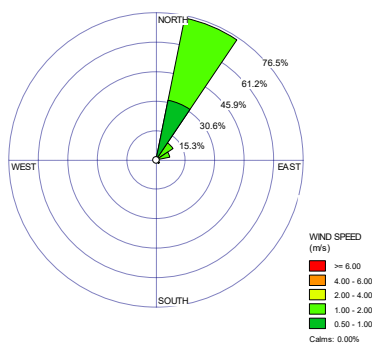
รูปที่ 3-31 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



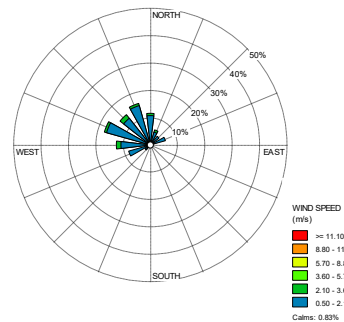
รูปที่ 3-32 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทิว คอนโดมิเนียม และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



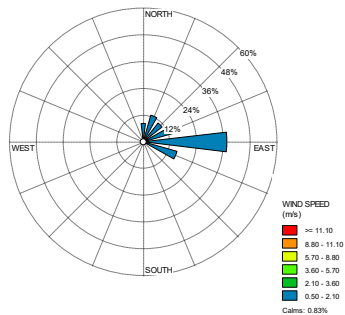
เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2562



เดือนมีนาคม พ.ศ. 2563

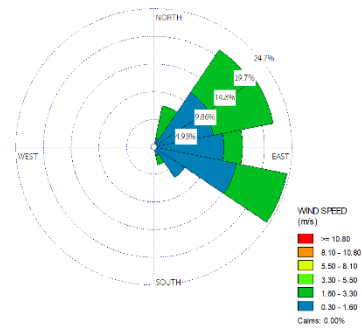
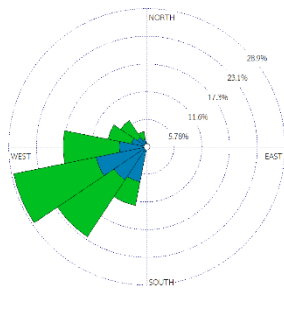


เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563

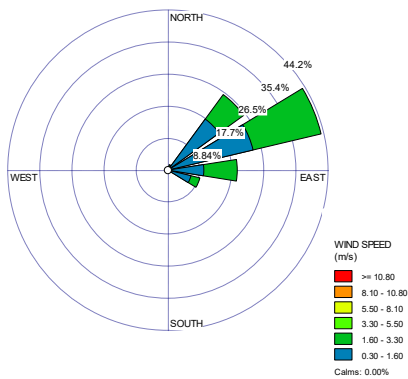


เดือนมีนาคม พ.ศ. 2564

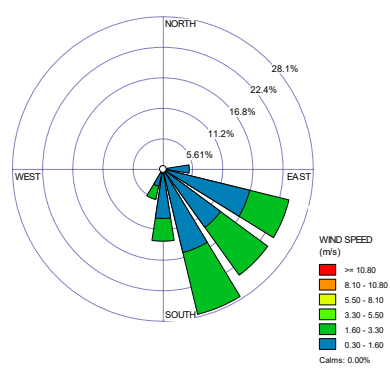
รูปที่ 3-33 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ที่ล คอนโดมิเนียม ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



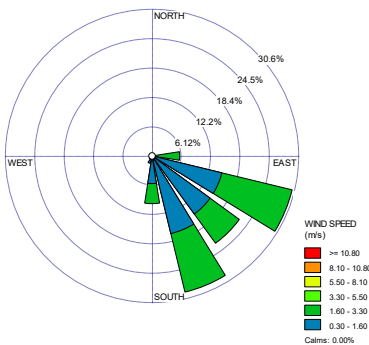
เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565



เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2565



เดือนตุลาคม พ.ศ. 2566

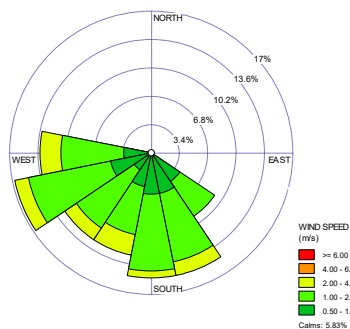


เดือนมีนาคม พ.ศ. 2567

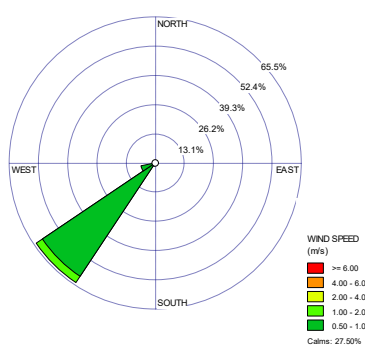
เดือนเมษายน พ.ศ. 2568

รูปที่ 3-33 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนกรุงธนบุรี หน้า ทิศ คอนโดมิเนียม ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568

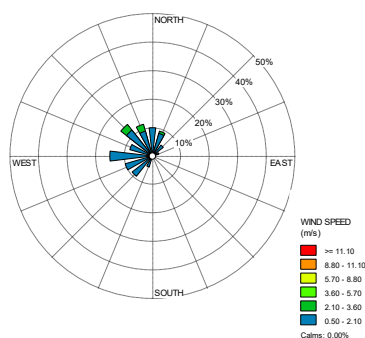
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีบางหว้า (E14))
และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2568



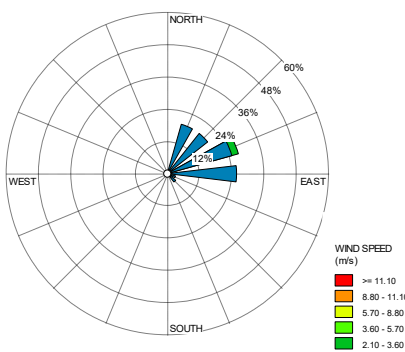
เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2562



เดือนมีนาคม พ.ศ. 2563

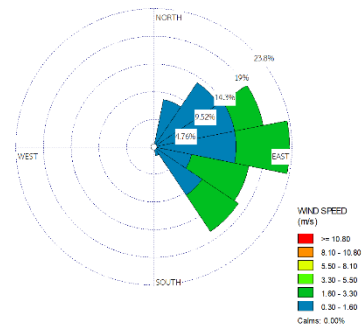
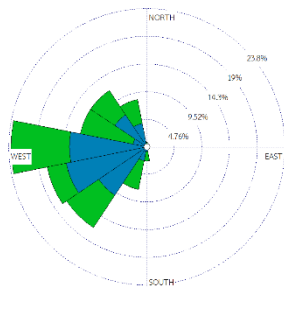


เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563

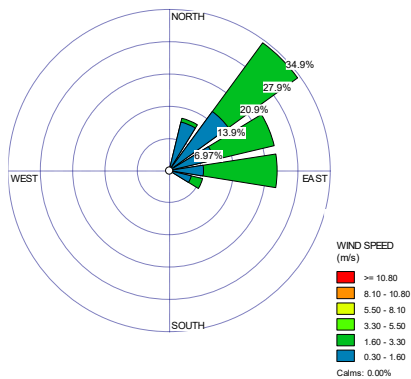


เดือนมีนาคม พ.ศ. 2564

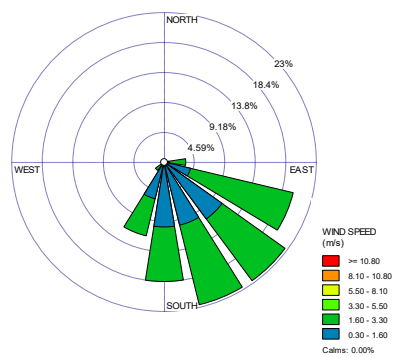
รูปที่ 3-34 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



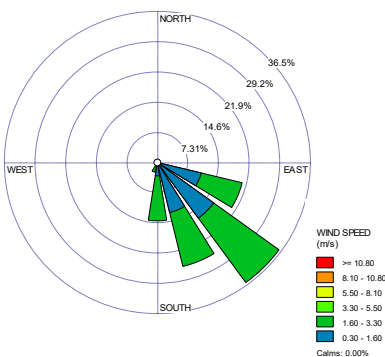
เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565



เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2565



เดือนตุลาคม พ.ศ. 2566



เดือนมีนาคม พ.ศ. 2567

เดือนเมษายน พ.ศ. 2568

รูปที่ 3-34 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568

2) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

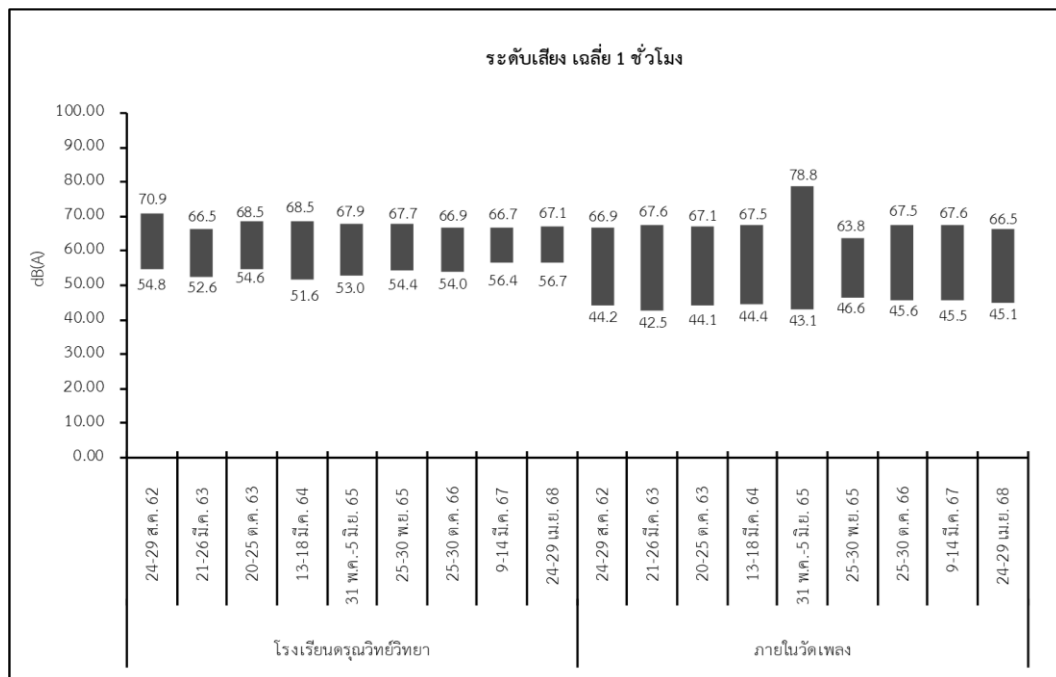
เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่า ในเดือนเมษายน 2568 บริเวณโรงเรียนดรุณวิทยวิทยา ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา ขณะที่ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) และระดับเสียงเฉลี่ย กลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา สำหรับบริเวณภายในวัดเพลง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบ ครั้งที่ผ่านมา ขณะที่ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าลดลงจากผลการติดตาม ตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) ทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-38 และ รูปที่ 3-35 ถึง รูปที่ 3-39

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีแจ้ง (E14))
และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2568

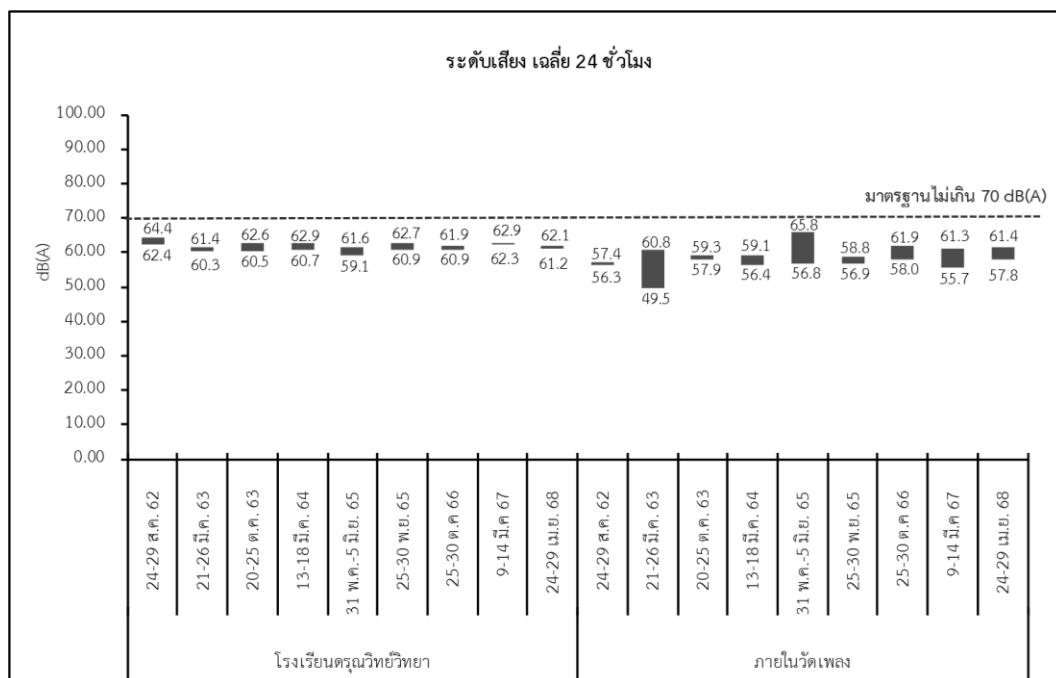
ตารางที่ 3-38 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)
ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ระดับเสียงสูงสุด	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90
โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา	24-29 ส.ค. 62	54.8-70.9	62.4-64.4	N/A	66.6-67.2	48.3-61.1
	21-26 มี.ค. 63	52.6-66.5	60.3-61.4	67.9-101.6	65.4-67.8	44.4-60.9
	20-25 ต.ค. 63	54.6-68.5	60.5-62.6	71.0-94.7	66.9-68.2	48.3-60.6
	13-18 มี.ค. 64	51.6-68.5	60.7-62.9	64.3-94.3	65.4-67.4	44.7-61.7
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	53.0-67.9	59.1-61.6	67.3-91.9	65.9-68.1	45.3-59.0
	25-30 พ.ย. 65	54.4-67.7	60.9-62.7	67.5-100.3	65.3-67.7	46.4-59.8
	25-30 ต.ค. 66	54.0-66.9	60.9-61.9	67.1-93.4	65.5-67.1	48.1-60.1
	9-14 มี.ค. 67	56.4-66.7	62.3-62.9	69.0-93.7	67.2-67.6	50.5-62.4
	24-29 เม.ย. 68	56.7-67.1	61.2-62.1	73.0-91.6	66.3-67.7	51.1-59.7
ภายในวัดเพลง	24-29 ส.ค. 62	44.2-66.9	56.3-57.4	N/A	63.2-64.5	41.3-50.4
	21-26 มี.ค. 63	42.5-67.6	49.5-60.8	50.6-93.9	56.6-66.1	37.1-60.7
	20-25 ต.ค. 63	44.1-67.1	57.9-59.3	66.4-96.7	61.4-64.4	36.6-58.5
	13-18 มี.ค. 64	44.4-67.5	56.4-59.1	62.9-94.1	60.7-61.7	41.0-56.1
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	43.1-78.8	56.8-65.8	52.6-99.4	64.8-68.7	39.6-62.9
	25-30 พ.ย. 65	46.6-63.8	56.9-58.8	68.1-94.5	61.4-64.8	40.0-54.1
	25-30 ต.ค. 66	45.6-67.5	58.0-61.9	65.6-99.3	62.6-66.4	40.5-59.6
	9-14 มี.ค. 67	45.5-67.6	55.7-61.3	68.5-95.9	59.8-66.0	39.7-60.6
	24-29 เม.ย. 68	45.1-66.5	57.8-61.4	60.9-96.3	62.7-65.5	40.3-61.2
มาตรฐาน		-	≤70 ^{1/}	≤115 ^{1/}	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

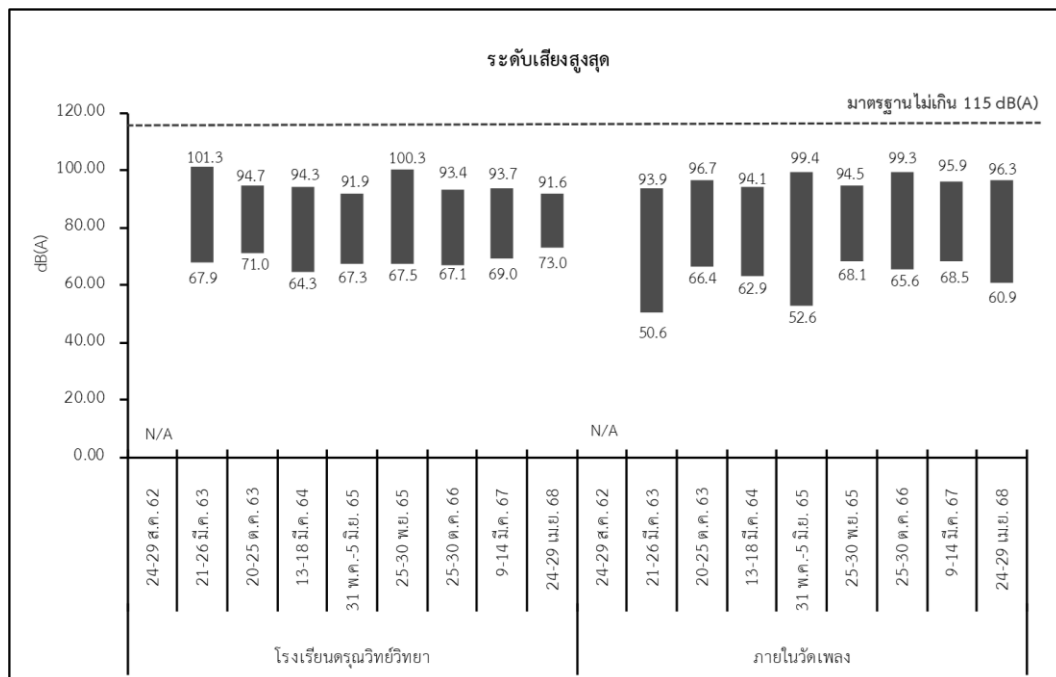
หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540
* มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานที่กำหนด



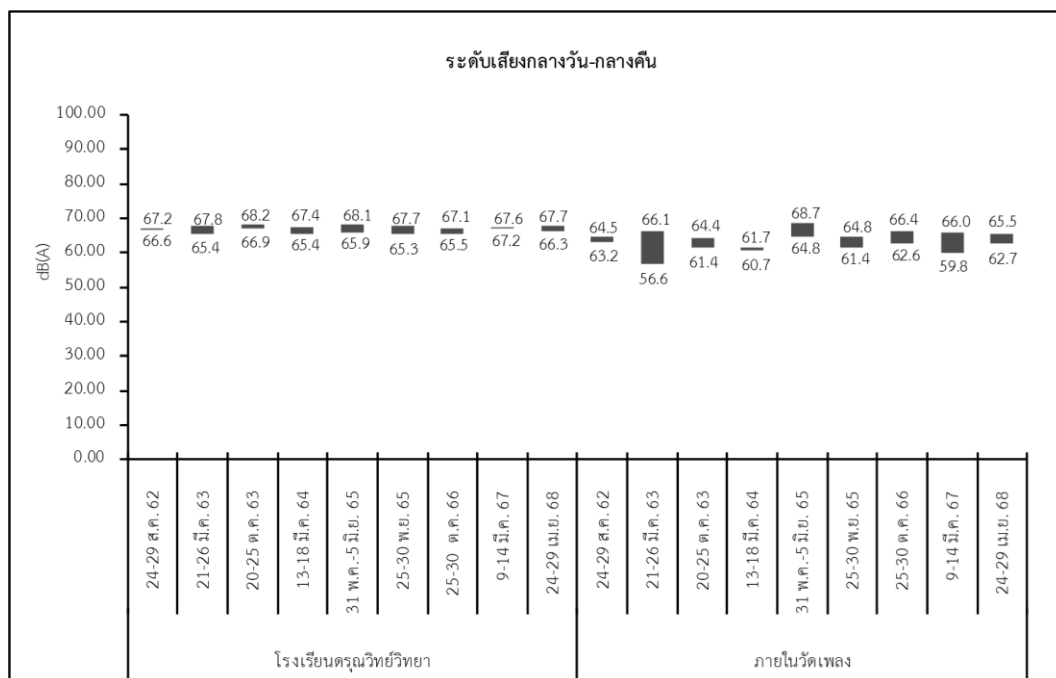
รูปที่ 3-35 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



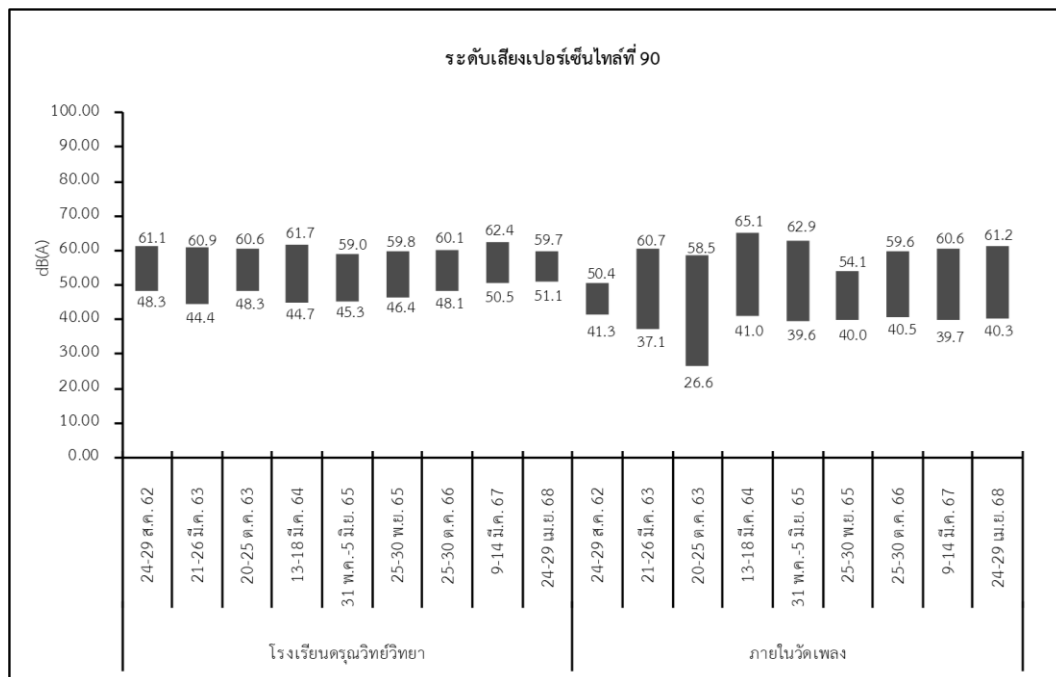
รูปที่ 3-36 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



รูปที่ 3-37 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด
โรงเรียนตรุนวิทยวิทย์วิทยา และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



รูปที่ 3-38 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน
โรงเรียนตรุนวิทยวิทย์วิทยา และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



**รูปที่ 3-39 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90
โรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา และภายในวัดเพลง ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568**

3) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่า เดือนเมษายน 2568 ความเร็วอนุภาคสูงสุดบริเวณโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา มีค่าลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา ส่วนความเร็วอนุภาคสูงสุดภายในวัดเพลง มีค่าเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนโรงเรียนตรุณวิทย์วิทยา และภายในวัดเพลง มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-39

**ตารางที่ 3-39 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568**

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการตรวจวัด		มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
		ความเร็วอนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	
โรงเรียนตรุนวิทยวิทยา	24-29 ส.ค. 62	0.307	1.3	5.0
	21-26 มี.ค. 63	1.880	3.6	5.0
	20-25 ต.ค. 63	1.620	2.4	5.0
	13-18 มี.ค. 64	1.440	3.3	5.0
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	1.950	3.8	5.0
	25-30 พ.ย. 65	0.946	3.5	5.0
	25-30 ต.ค. 66	0.670	3.4	5.0
	9-14 มี.ค. 67	0.693	6.2	5.0
	24-29 เม.ย. 68	0.575	8.8	5.0
ภายในวัดเพลง	24-29 ส.ค. 62	0.441	3.0	5.0
	21-26 มี.ค. 63	0.504	26.9	9.2
	20-25 ต.ค. 63	0.355	4.1	5.0
	13-18 มี.ค. 64	0.394	3.5	5.0
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.347	3.7	5.0
	25-30 พ.ย. 65	0.489	3.7	5.0
	25-30 ต.ค. 66	0.670	3.4	5.0
	9-14 มี.ค. 67	0.497	2.0	5.0
	24-29 เม.ย. 68	0.599	14.4	6.1

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 2)

**3.4.3 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร
ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))**

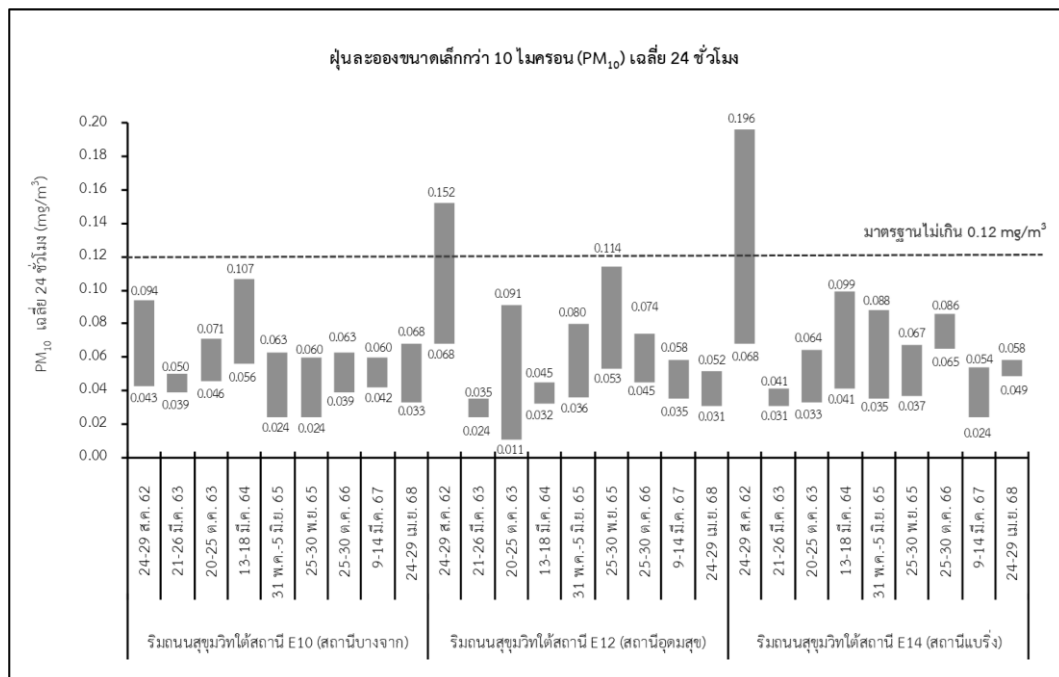
1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14)) ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่า ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ทุกจุดติดตามตรวจสอบมีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา ขณะที่ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ส่วนใหญ่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด สำหรับความเร็วและทิศทางลม มีค่าแตกต่างกันไปตามช่วงเวลาและฤดูกาล แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-40 และรูปที่ 3-40 ถึงรูปที่ 3-46

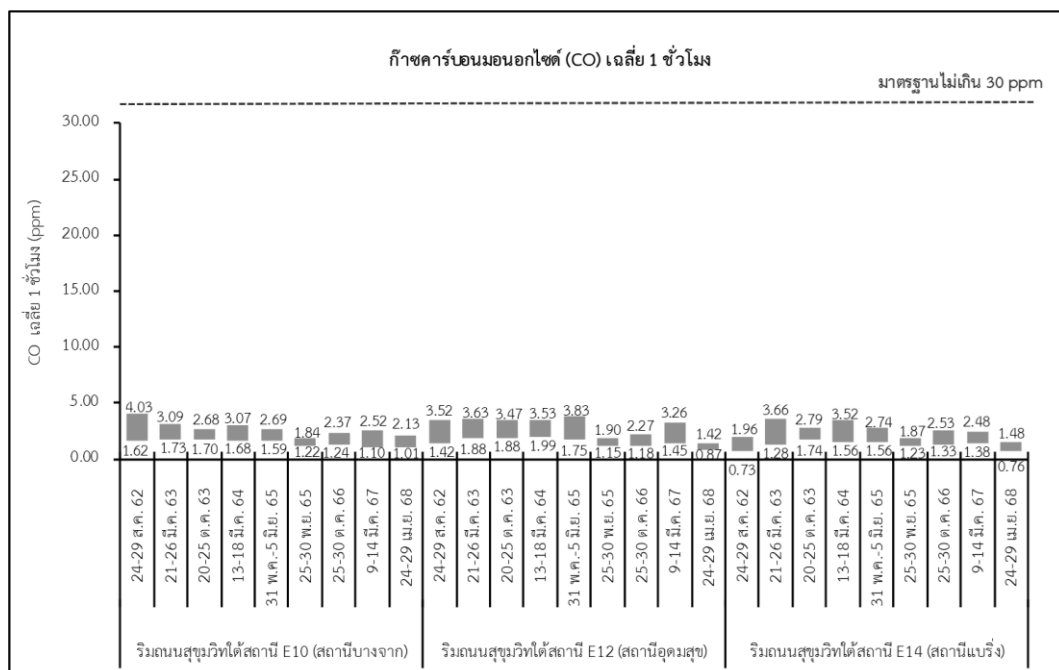
**ตารางที่ 3-40 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชน
กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแจ้ง (E14)) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568**

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}			
		ฝุ่นละอองขนาด ไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซคาร์บอน มอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง	ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนสุขุมวิท ใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)	24-29 ส.ค. 62	0.043-0.094	1.62-4.03	2.02-3.16	0.0164-0.0888
	21-26 มี.ค. 63	0.039-0.050	1.73-3.09	2.00-2.69	0.0110-0.0480
	20-25 ต.ค. 63	0.046-0.071	1.70-2.68	1.95-2.31	0.0109-0.0281
	13-18 มี.ค. 64	0.056-0.107	1.68-3.07	1.81-2.97	0.0166-0.0459
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.024-0.063	1.59-2.69	1.78-2.62	0.0039-0.0272
	25-30 พ.ย. 65	0.024-0.060	1.22-1.84	1.41-1.73	0.0062-0.0127
	25-30 ต.ค. 66	0.039-0.063	1.24-2.37	1.44-2.14	0.0263-0.0429
	9-14 มี.ค. 67	0.042-0.060	1.10-2.52	1.43-2.38	0.0141-0.0272
	24-29 เม.ย. 68	0.033-0.068	1.01-2.13	1.19-1.79	0.0100-0.0170
ริมถนนสุขุมวิท ใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)	24-29 ส.ค. 62	0.068-0.152*	1.42-3.52	1.87-2.86	0.0078-0.0512
	21-26 มี.ค. 63	0.024-0.035	1.88-3.63	2.02-2.92	0.0129-0.0447
	20-25 ต.ค. 63	0.091-0.110	1.88-3.47	2.32-3.04	0.0139-0.0334
	13-18 มี.ค. 64	0.032-0.045	1.99-3.53	2.15-3.24	0.0172-0.0468
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.036-0.080	1.78-3.83	2.07-3.40	0.0098-0.0370
	25-30 พ.ย. 65	0.053-0.114	1.15-1.90	1.38-1.74	0.0065-0.0148
	25-30 ต.ค. 66	0.045-0.074	1.18-2.27	1.50-2.03	0.0212-0.0410
	9-14 มี.ค. 67	0.035-0.058	1.45-3.26	1.90-2.86	0.0195-0.0326
	24-29 เม.ย. 68	0.031-0.052	0.87-1.42	0.96-1.28	0.0080-0.0174
ริมถนนสุขุมวิท ใต้สถานี E14 (สถานีแจ้ง)	24-29 ส.ค. 62	0.068-0.196*	0.73-1.96	0.93-1.52	0.0101-0.0639
	21-26 มี.ค. 63	0.031-0.041	1.28-3.66	1.84-3.02	0.0154-0.0398
	20-25 ต.ค. 63	0.033-0.064	1.74-2.79	1.99-2.54	0.0086-0.0278
	13-18 มี.ค. 64	0.041-0.099	1.56-3.52	1.58-3.44	0.0183-0.0408
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.035-0.088	1.56-2.74	1.72-2.44	0.0084-0.0250
	25-30 พ.ย. 65	0.037-0.067	1.23-1.87	1.40-1.73	0.0079-0.0174
	25-30 ต.ค. 66	0.065-0.086	1.33-2.53	1.55-2.33	0.0129-0.0271
	9-14 มี.ค. 67	0.024-0.054	1.38-2.48	1.62-2.26	0.0148-0.0260
	24-29 เม.ย. 68	0.049-0.058	0.76-1.48	0.78-1.40	0.0087-0.0116
มาตรฐาน		≤0.12 ^{2/}	≤30 ^{3/}	≤9 ^{3/}	≤0.17 ^{4/}
หน่วย		มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	ส่วนในล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน

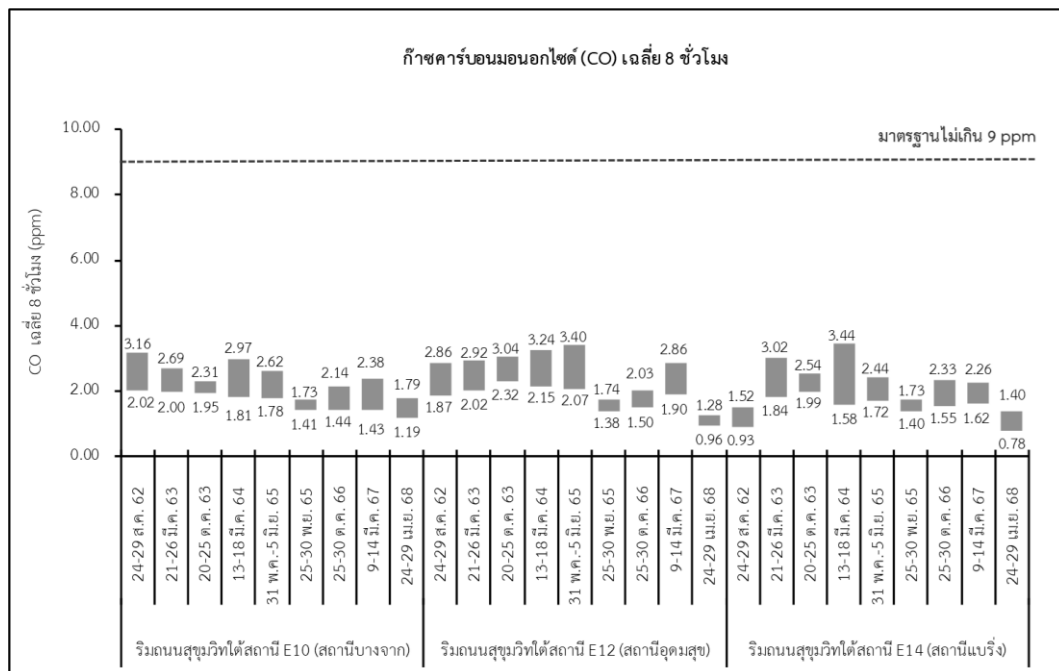
หมายเหตุ : ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส
^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547
^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ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



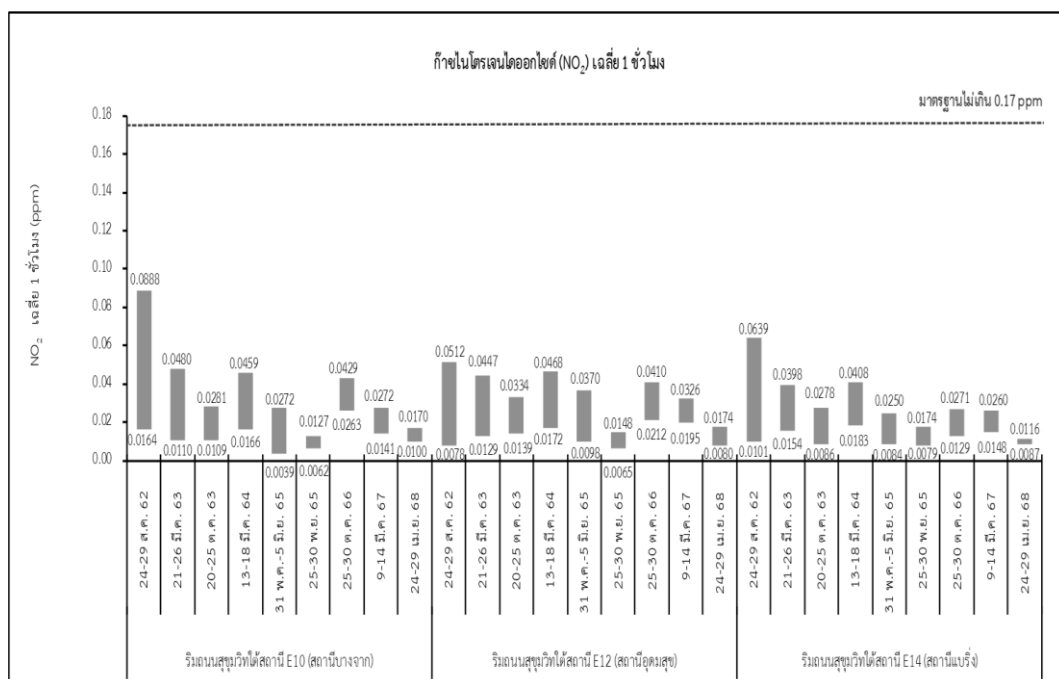
รูปที่ 3-40 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
ริมถนนสุขุมวิท ใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



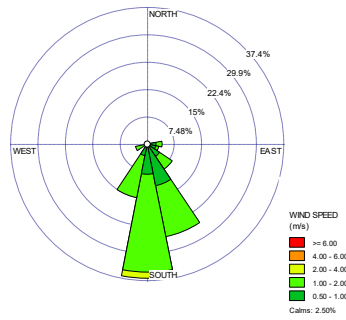
รูปที่ 3-41 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนสุขุมวิท ใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



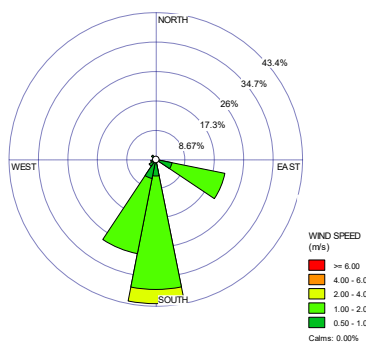
รูปที่ 3-42 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง
ริมถนนสุขุมวิท ใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



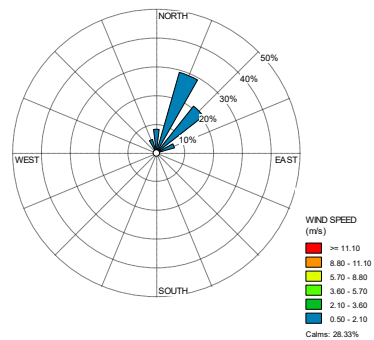
รูปที่ 3-43 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนสุขุมวิท ใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



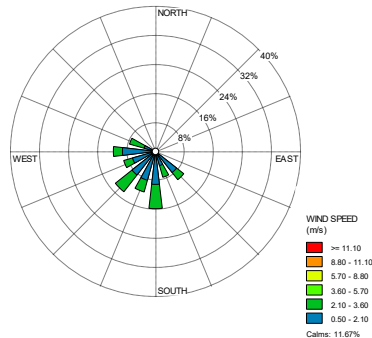
เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2562



เดือนมีนาคม พ.ศ. 2563

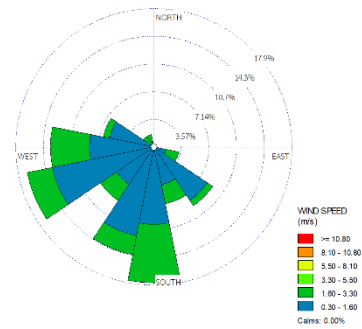
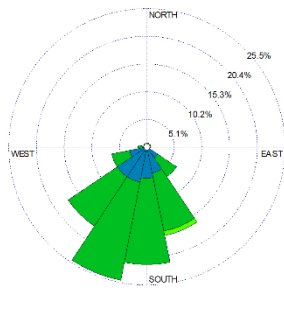


เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563

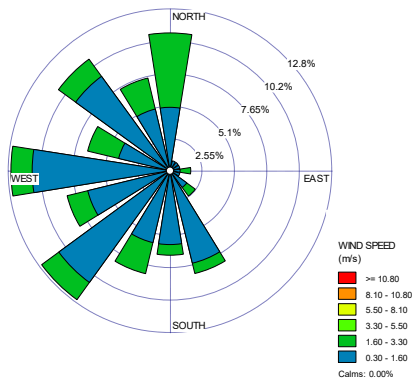


เดือนมีนาคม พ.ศ. 2564

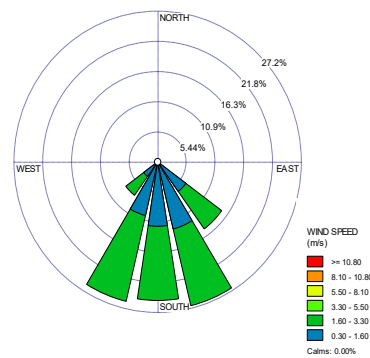
รูปที่ 3-44 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนสุขุมวิท ใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



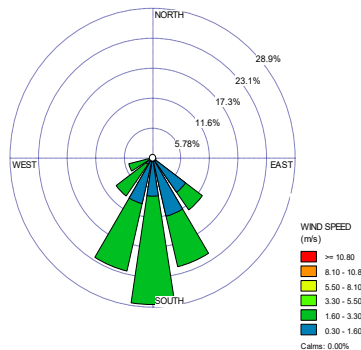
เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565



เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2565



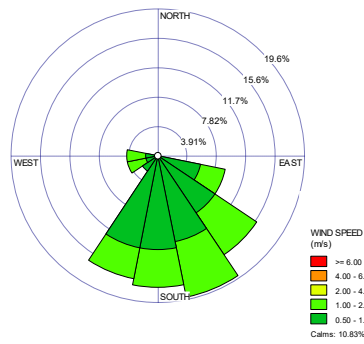
เดือนตุลาคม พ.ศ. 2566



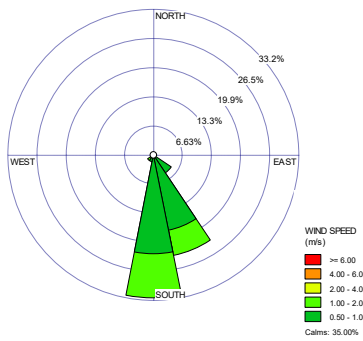
เดือนมีนาคม พ.ศ. 2567

เดือนเมษายน พ.ศ. 2568

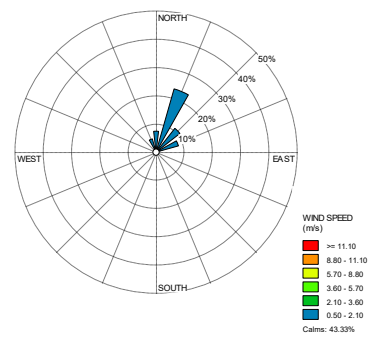
รูปที่ 3-44 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนสุขุมวิท ได้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



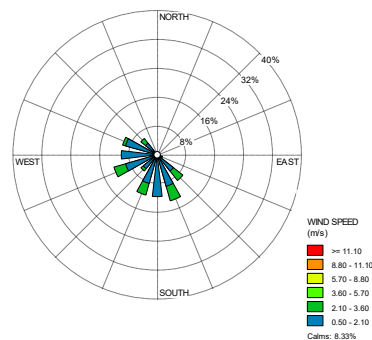
เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2562



เดือนมีนาคม พ.ศ. 2563

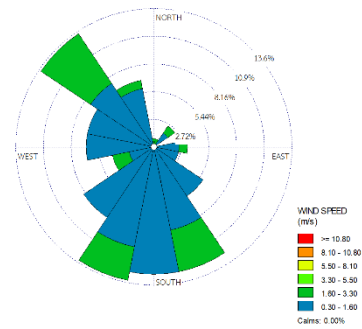
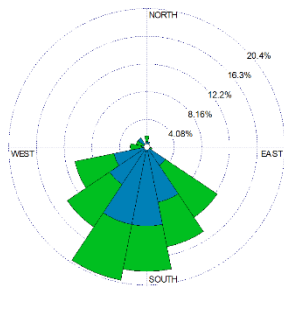


เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563

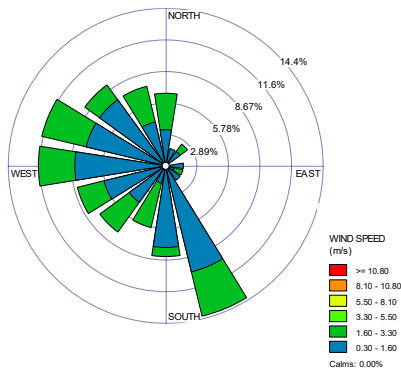


เดือนมีนาคม พ.ศ. 2564

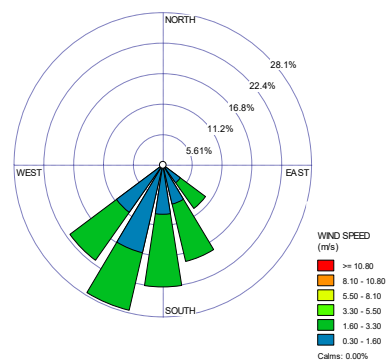
รูปที่ 3-45 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนสุขุมวิท ได้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



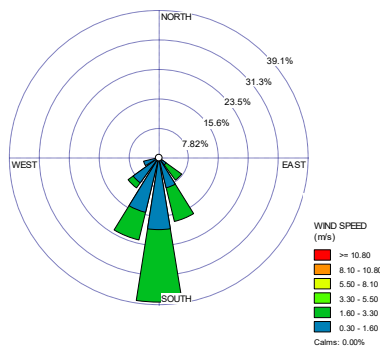
เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565



เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2565



เดือนตุลาคม พ.ศ. 2566

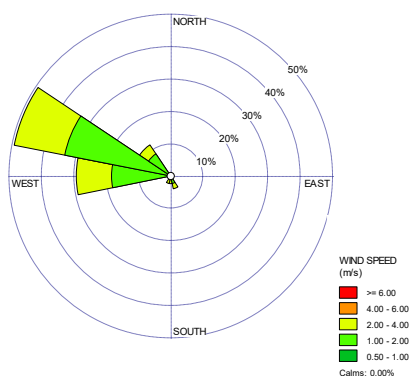


เดือนมีนาคม พ.ศ. 2567

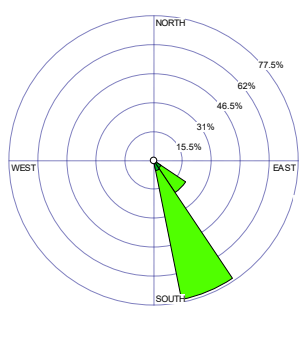
เดือนเมษายน พ.ศ. 2568

รูปที่ 3-45 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนสุขุมวิท ได้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568

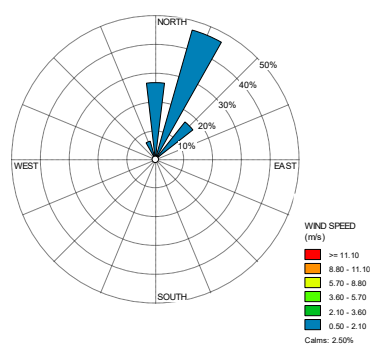
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))
และโครงการขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2568



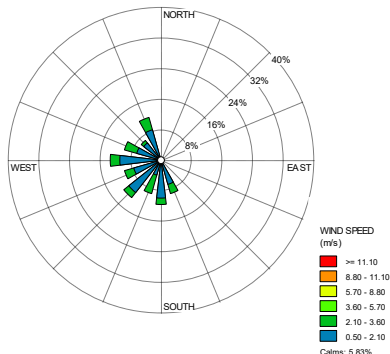
เดือนสิงหาคม พ.ศ. 2562



เดือนมีนาคม พ.ศ. 2563

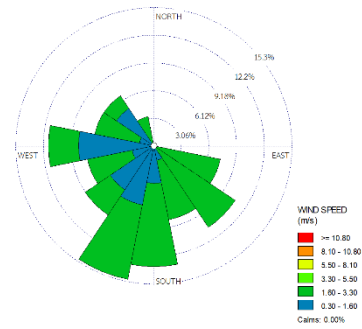
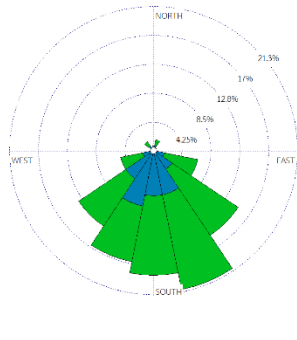


เดือนตุลาคม พ.ศ. 2563

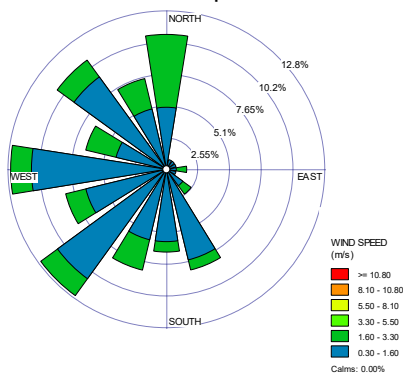


เดือนมีนาคม พ.ศ. 2564

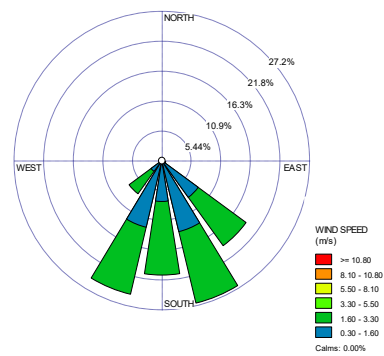
รูปที่ 3-46 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนสุขุมวิท ได้สถานี E14 (สถานีแบริ่ง) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



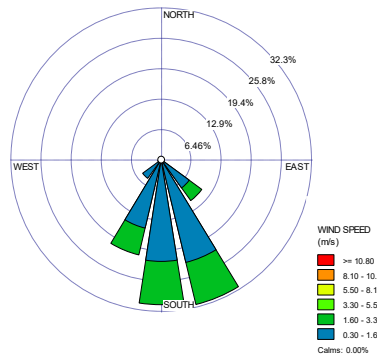
เดือนพฤษภาคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565



เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2565



เดือนตุลาคม พ.ศ. 2566



เดือนมีนาคม พ.ศ. 2567

เดือนเมษายน พ.ศ. 2568

รูปที่ 3-46 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568

2) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14)) ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่า ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) ส่วนใหญ่มีค่าเพิ่มขึ้นจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา สำหรับระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) ส่วนใหญ่มีค่าลดลงจากผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ทั้งหมดมีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่บนทางเดินเท้าริมถนนสุขุมวิท ซึ่งมีปริมาณจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียด ดังตารางที่ 3-41 และรูปที่ 3-47 ถึง รูปที่ 3-51

ตารางที่ 3-41 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแบริ่ง (E14))
ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ระดับเสียงสูงสุด	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)	24-29 ส.ค. 62	76.9-82.6	79.2*-79.7*	N/A	85.0-85.9	65.8-74.9
	21-26 มี.ค. 63	78.4-81.3	79.2*-79.5*	98.2-105.6	85.5-86.1	68.8-74.0
	20-25 ต.ค. 63	75.7-80.8	78.4*-79.1*	93.7-108.7	83.8-85.2	65.6-75.1
	13-18 มี.ค. 64	76.3-82.1	79.7*-80.0*	93.7-111.1	85.3-85.8	63.7-75.2
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	75.9-80.4	77.0*-79.1*	84.7-105.0	83.0-85.5	69.0-74.8
	25-30 พ.ย. 65	74.7-79.3	77.7*-78.0*	90.7-104.2	84.0-84.3	64.0-75.0
	25-30 ต.ค. 66	68.6-76.7	73.1*-73.9*	81.3-91.2	78.4-79.5	65.8-74.5
	9-14 มี.ค. 67	68.7-75.4	72.6*-73.3*	84.3-102.6	78.7-79.1	59.3-68.3
	24-29 เม.ย. 68	70.3-77.8	72.8*-74.2*	85.6-102.5	78.3-80.1	60.4-68.6
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)	24-29 ส.ค. 62	77.0-82.1	79.2*-79.5*	N/A	84.9-85.5	65.7-75.7
	21-26 มี.ค. 63	77.6-82.1	79.2*-79.4*	93.0-110.7	85.5-85.8	68.5-74.7
	20-25 ต.ค. 63	75.4-81.4	77.7*-78.5*	90.8-108.8	84.3-84.9	63.0-75.3
	13-18 มี.ค. 64	75.9-82.8	79.1*-79.5*	93.1-110.1	84.9-85.4	63.0-75.0
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	75.1-81.0	76.2*-78.4*	82.6-106.0	82.5-85.4	64.6-74.7
	25-30 พ.ย. 65	72.4-79.9	76.0*-77.6*	87.5-104.9	81.9-84.4	59.2-75.3
	25-30 ต.ค. 66	67.7-75.7	72.3*-72.9*	81.0-89.8	77.6-78.5	65.5-73.0
	9-14 มี.ค. 67	68.7-77.3	73.4*-74.2*	84.6-107.6	79.3-80.0	58.9-69.8
	24-29 เม.ย. 68	71.2-79.3	74.3*-74.8*	86.4-104.6	79.9-80.9	59.4-69.8
มาตรฐาน		-	≤70 ^{1/}	≤115 ^{1/}	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

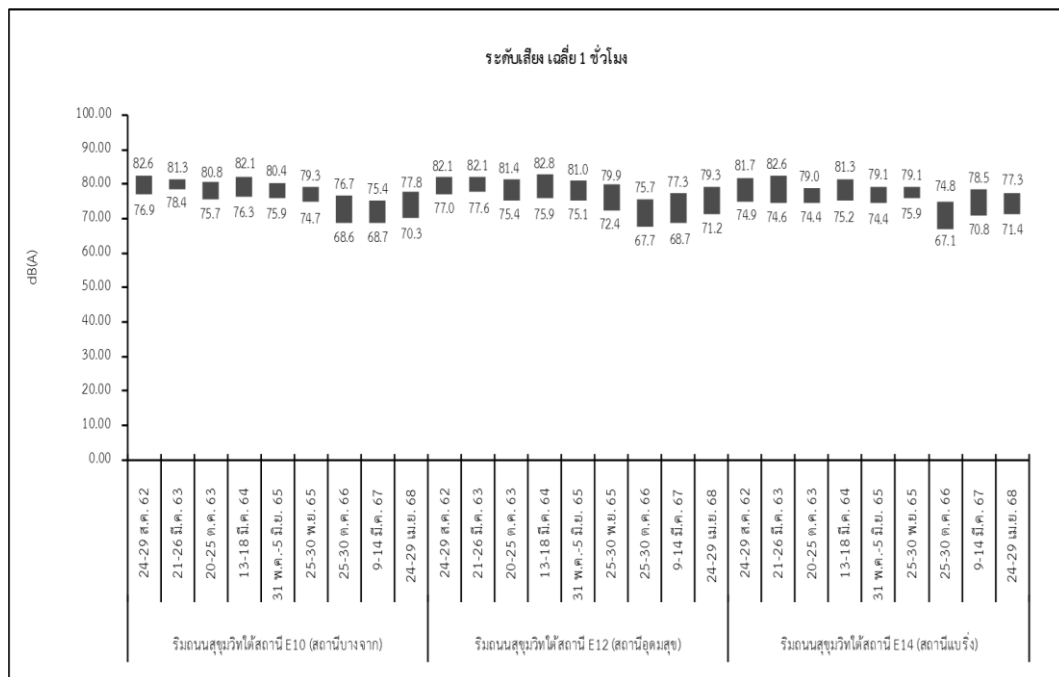
หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540
* มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานที่กำหนด

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีกรุงธนบุรี (S7)-สถานีวงเวียนใหญ่ (S8) และสถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14))
และโครงการขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสีลม (ตากสิน-บางหว้า)
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2568

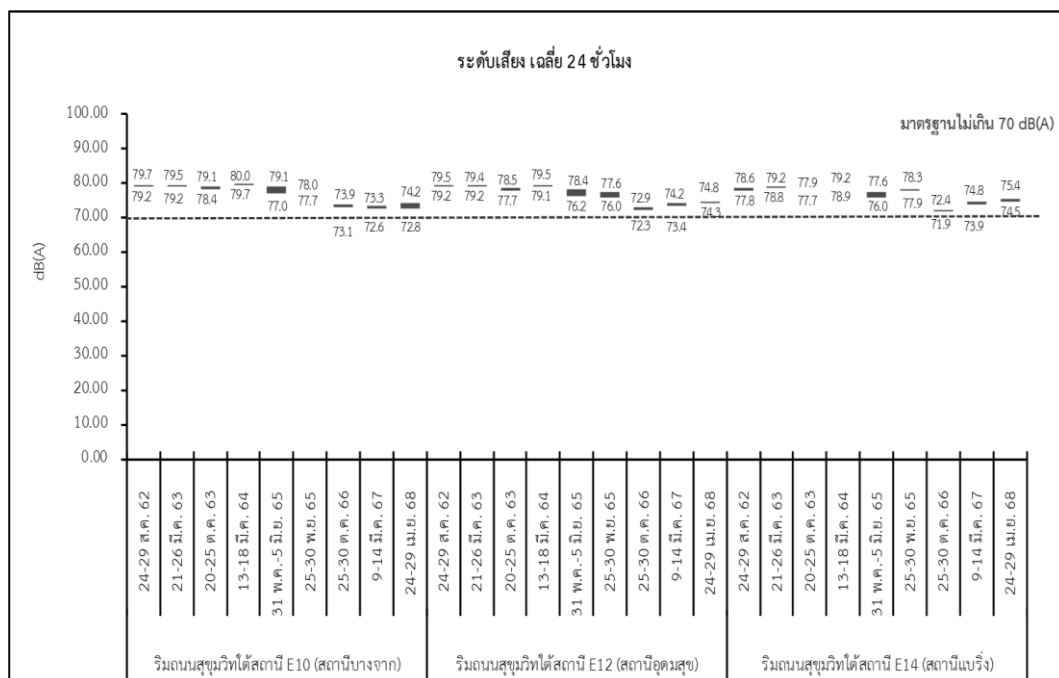
**ตารางที่ 3-41 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีบางรี (E14))
ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568**

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ระดับเสียงสูงสุด	ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน	ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีบางรี)	24-29 ส.ค. 62	74.9-81.7	77.8*-78.6*	N/A	83.4-84.3	60.7-74.3
	21-26 มี.ค. 63	74.6-82.6	78.8*-79.2*	93.0-112.7	84.9-85.3	57.1-73.7
	20-25 ต.ค. 63	74.4-79.0	77.7*-77.9*	95.5-100.5	82.7-83.4	68.6-74.5
	13-18 มี.ค. 64	75.2-81.3	78.9*-79.2*	93.5-113.5	84.5-85.3	57.7-72.9
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	74.4-79.1	76.0*-77.6*	84.9-100.0	82.1-83.8	68.7-74.4
	25-30 พ.ย. 65	75.9-79.1	77.9*-78.3*	94.2-104.8	83.9-84.8	58.3-72.0
	25-30 ต.ค. 66	67.1-74.8	71.9*-72.4*	80.0-89.6	77.3-78.0	65.2-72.6
	9-14 มี.ค. 67	70.8-78.5	73.9*-74.8*	85.7-104.0	79.8-81.4	55.8-69.2
	24-29 เม.ย. 68	71.4-77.3	74.5*-75.4*	88.3-103.4	80.6-81.5	56.9-70.5
มาตรฐาน		-	≤70 ^{1/}	≤115 ^{1/}	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

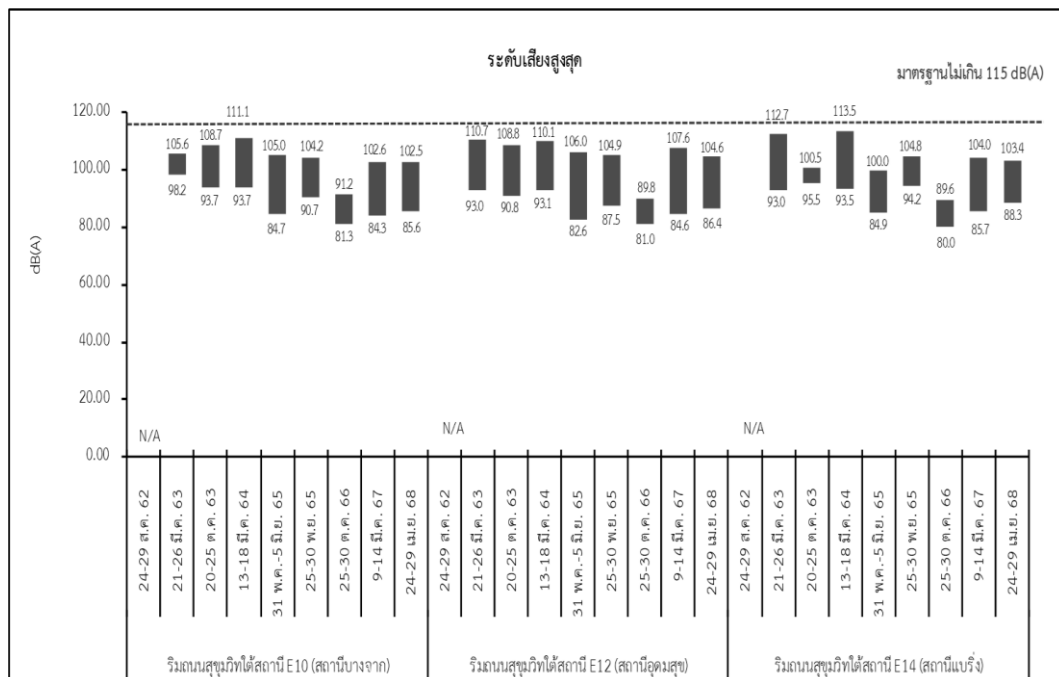
หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540
* มีค่าไม่อยู่ในมาตรฐานที่กำหนด



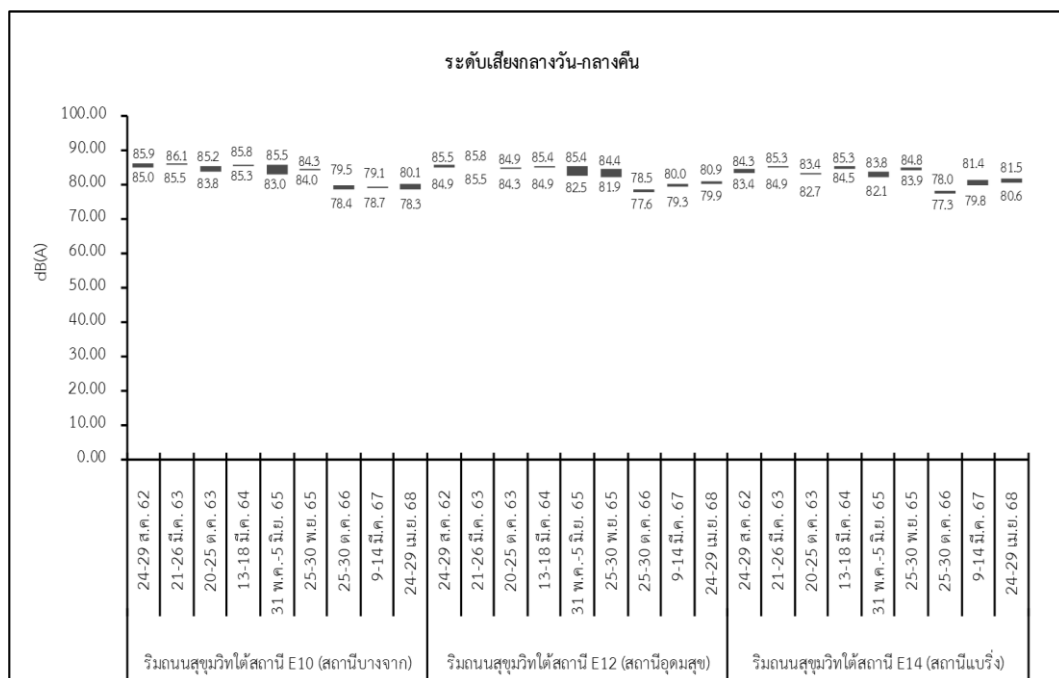
**รูปที่ 3-47 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568**



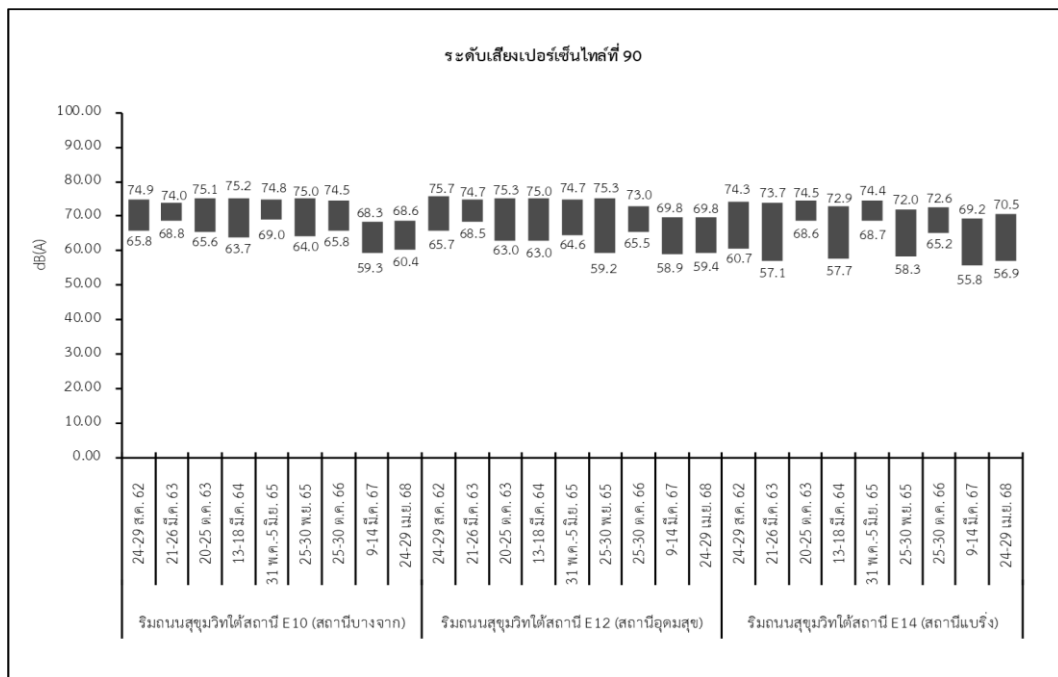
**รูปที่ 3-48 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568**



รูปที่ 3-49 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



รูปที่ 3-50 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568



รูปที่ 3-51 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10, E12 และ E14 ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568

3) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแจ้ง (E14)) ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่า ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก) ความเร็วอนุภาคสูงสุดมีค่าเพิ่มขึ้น ขณะที่บริเวณริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข) และริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแจ้ง) ความเร็วอนุภาคสูงสุดมีค่าลดลงจากการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-42

ตารางที่ 3-42 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย (สถานีบางจาก (E10)-สถานีแจ้ง (E14)) ระหว่าง พ.ศ. 2562-2568

จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะดำเนินการ	ผลการติดตามตรวจสอบ		มาตรฐาน ^{1/} (มม./วินาที)
		ความเร็วอนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E10 (สถานีบางจาก)	24-29 ส.ค. 62	1.160	4.1	20.0
	21-26 มี.ค. 63	1.000	4.9	20.0
	20-25 ต.ค. 63	0.922	3.1	20.0
	13-18 มี.ค. 64	1.750	56.9	41.4
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	1.210	6.8	20.0
	25-30 พ.ย. 65	1.410	4.5	20.0
	25-30 ต.ค. 66	0.749	4.2	20.0
	9-14 มี.ค. 67	1.260	3.7	20.0
	24-29 เม.ย. 68	1.410	4.1	20.0
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E12 (สถานีอุดมสุข)	24-29 ส.ค. 62	0.946	4.1	20.0
	21-26 มี.ค. 63	1.640	3.5	20.0
	20-25 ต.ค. 63	0.749	51.2	40.2
	13-18 มี.ค. 64	1.700	3.3	20.0
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	1.980	9.0	20.0
	25-30 พ.ย. 65	1.210	4.0	20.0
	25-30 ต.ค. 66	0.828	4.1	20.0
	9-14 มี.ค. 67	1.320	3.8	20.0
	24-29 เม.ย. 68	1.050	3.9	20.0
ริมถนนสุขุมวิทใต้สถานี E14 (สถานีแจ้ง)	24-29 ส.ค. 62	1.150	6.3	20.0
	21-26 มี.ค. 63	1.100	3.8	20.0
	20-25 ต.ค. 63	1.100	3.8	20.0
	13-18 มี.ค. 64	1.180	3.9	20.0
	31 พ.ค.-5 มิ.ย. 65	0.969	9.7	20.0
	25-30 พ.ย. 65	1.400	5.2	20.0
	25-30 ต.ค. 66	0.993	4.5	20.0
	9-14 มี.ค. 67	1.490	7.4	20.0
	24-29 เม.ย. 68	1.060	4.1	20.0

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 127 ตอนที่ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน พ.ศ. 2553 (อาคารประเภทที่ 1)