

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการเข้าดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 โดยได้เข้าดำเนินการตรวจสอบการดำเนินงานของโครงการในระยะดำเนินการ พบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วนและเคร่งครัดทั้งในด้านทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าคุณภาพชีวิต โดยได้สรุปผลไว้ในบทที่ 2

4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป คุณภาพน้ำทิ้ง สภาพเศรษฐกิจ-สังคม และการประเมินผลกระทบทางสุขภาพและสาธารณสุข โดยสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

| สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ | จุดติดตามตรวจสอบ | ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ | สรุปผลการติดตามตรวจสอบ |
|-----------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป | จำนวน 5 สถานี: <ul style="list-style-type: none">• สก.สำโรงเหนือ• หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์• โรงเรียนนพคุณวิทยา*• หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์• วัดอโศการาม จำนวน 1 สถานี <ul style="list-style-type: none">• บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) | <ul style="list-style-type: none">- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง- ความเร็วและทิศทางลม- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน | ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ดัชนีคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด และเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) บริเวณสถานีรถไฟฟ้าพระนครใต้ สมุทรปราการ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 พบว่าปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) มีค่าสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ ทั้งนี้ ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ในระยะดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2565-2568 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) ความเร็วและทิศทางลม และฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) พบว่าทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด |
| 2. ระดับเสียงโดยทั่วไป | จำนวน 6 สถานี: <ul style="list-style-type: none">• สก.สำโรงเหนือ• หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์• โรงเรียนนพคุณวิทยา*• หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์• วัดอโศการาม• บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) | <ul style="list-style-type: none">- ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง- ระดับเสียงสูงสุด- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90- ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน | ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{Aeq 24 hours}) และระดับเสียงสูงสุด (L _{Amax}) ของทุกสถานีมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ส่วนระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L _{Aeq 1 hour}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L _{A90}) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L _{Ach}) ในปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด และเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบ ระหว่างปี พ.ศ. 2560-2568 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L _{Aeq 1 hour}) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{Aeq 24 hours}) ระดับเสียงสูงสุด (L _{Amax}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L _{A90}) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L _{Ach}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมา และอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{Aeq 24 hours}) บริเวณ สก.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ และโรงเรียนนพคุณวิทยา ในระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2560-2561 และ สก.สำโรงเหนือ บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) ในระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2566 |

ตารางที่ 4-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

| สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ | จุดติดตามตรวจสอบ | ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ | สรุปผลการติดตามตรวจสอบ |
|-----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3. คุณภาพน้ำทิ้ง | <ul style="list-style-type: none">บ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ | <ul style="list-style-type: none">ความเป็นกรดและด่างบีโอดีซัลไฟด์ทีเคเอ็นสารแขวนลอยสารที่ละลายได้ทั้งหมดตะกอนหนักน้ำมันและไขมันแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด | ผลการติดตามตรวจสอบฯ ปี2565-2568 พบว่า ค่าดัชนีส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ยกเว้น สารแขวนลอย (SS) และสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากบ่อบำบัดน้ำทิ้งมีปริมาณน้ำค่อนข้างน้อย สภาพน้ำในบ่อบำบัดลักษณะเป็นน้ำนิ่งซึ่งสภาพแวดล้อมดังกล่าวมีความเหมาะสมที่เอื้อต่อการเจริญเติบโตของแพลงก์ตอนบางกลุ่ม และวัชพืชมายในบ่อบำบัดน้ำทิ้ง อีกทั้ง การสะสมของปริมาณอินทรีย์สารในบ่อบำบัดน้ำทิ้งมีปริมาณมากขึ้นจึงส่งผลให้สารแขวนลอย (SS) มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด นอกจากนี้เนื่องจากบ่อบำบัดน้ำทิ้งของโครงการฯ เป็นบ่อบำบัดน้ำทิ้งสุดท้ายที่รองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่าง ๆ ภายในพื้นที่โครงการ รวมถึงน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง โดยกระบวนการล้างทำความสะอาดห้องน้ำ รวมถึงพื้นที่ต่าง ๆ ภายในโครงการฯ มีการใช้ผลิตภัณฑ์ประเภทน้ำยาทำความสะอาดต่าง ๆ ซึ่งโดยทั่วไปจะมีส่วนประกอบของสารเคมีหลากหลายชนิด เช่น กรดไฮโดรคลอริก (HCl) และสารลดแรงตึงผิว (Surfactants) ซึ่งเป็นสารที่ละลายน้ำได้ดีและคงอยู่ในรูปของไอออนในระบบน้ำ จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งผลให้ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ในบ่อบำบัดน้ำทิ้งมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่กำหนด |
| 4. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม | <ul style="list-style-type: none">แนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ | <ul style="list-style-type: none">ความพึงพอใจของประชาชน | ผลการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนที่ใช้บริการตามแนวเส้นทางโครงการ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 543 คน มีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของโครงการฯ ในระดับมาก |
| 5. สุขภาพและสาธารณสุข | <ul style="list-style-type: none">พนักงานพื้นที่โครงการฯสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง | <ul style="list-style-type: none">ข้อมูลตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงานรายงานประวัติสุขภาพของพนักงานบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) | ผลการติดตามตรวจสอบข้อมูลตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงาน รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) มีแผนดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ โดยจะดำเนินการในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 และจะนำเสนอผลในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568 |

4.3 ข้อเสนอแนะ

ตามที่บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กิจการร่วม ยูเออี และโอทีซี) ดำเนินการติดตามตรวจสอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 ได้มีข้อเสนอแนวปฏิบัติเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยให้สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร นำมามาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเด็นต่าง ๆ ที่ได้ กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท(สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยาย สายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการใน คราวประชุมครั้งที่ 15/2558 เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2558 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2558 เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2558 และ สรุปได้ดังตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-2 ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการฯ

| ประเด็น | ข้อมูลจากการสำรวจ | ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. เพิ่มการปลูกต้นไม้บริเวณ เกาะกลางถนนและทางเดินเท้า | พบว่า มีการปลูกต้นไม้ในบริเวณเกาะกลางถนน และทางเดินเท้า เพียงบางสถานี และมีปริมาณน้อย | ทางโครงการ ควรประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพิ่มปริมาณการปลูกต้นไม้ชนิดเขียวบริเวณ เกาะกลางถนนและทางเดินเท้าให้มีพื้นที่สีเขียว ทุกสถานี ให้เพียงพอต่อการช่วยดูดซับปริมาณ มลสารในอากาศ โดยพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเป็น ไม้ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง และ ควรดูแลต้นไม้ให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสม รวมทั้ง ตัดแต่งกิ่งและใบให้มีความสวยงามอยู่เสมอ |
| 2. แนวเส้นสีเหลือง ลูกศรบอกทิศ และเทปแสดงจุดยืนแบบเว้น ระยะห่าง มีลักษณะหลุดลอกและ สีซีดจาง | พบว่า โดยส่วนใหญ่ แนวเส้นสีเหลือง ลูกศรบอกทิศ และเทปแสดงจุดยืนแบบเว้นระยะห่าง บนชานชาลามี ลักษณะหลุดลอกและสีซีดจาง | ควรตีเส้นแนวเส้นสีเหลือง ลูกศรบอกทิศ และ เทปแสดงจุดยืนแบบเว้นระยะห่างใหม่ เพื่อ ความคมชัด และผู้ใช้งานสามารถสังเกตเห็นได้ อย่างชัดเจน |
| 3. การตีเส้นขอบเขตทางเดินรถ บนผิวจราจรใต้สถานีบางแห่ง ไม่ชัดเจน | พบว่า เส้นขอบทางเดินรถบนผิวจราจรใต้สถานีไฟฟ้ามี ลักษณะสีซีดจาง ไม่ชัดเจน | โครงการฯ ควรประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เข้ามาปรับปรุงการตีเส้นขอบเขตทางเดินรถบน ผิวจราจรใต้สถานีให้ชัดเจน |
| 4. ควรปรับปรุงความถี่ในการ ตรวจสอบตะกอนในบ่อพักน้ำทิ้ง และการทำความสะอาดบริเวณบ่อ พักน้ำทิ้ง | จากการตรวจติดตามคุณภาพน้ำทิ้งพบว่า สารที่ละลายได้ ทั้งหมด (TDS) และตะกอนหนัก (Settleable Solids) มีค่า ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากสภาพแวดล้อมของ บ่อพักน้ำทิ้งมีลักษณะเป็นน้ำนิ่ง | โครงการฯ ควรพิจารณาปรับปรุงเพิ่มความถี่ใน การตรวจสอบตะกอนในบ่อพักน้ำทิ้งและการทำความสะอาด บริเวณบ่อพักน้ำทิ้ง เพื่อลดการสะสมของ ปริมาณอินทรีย์สารในบ่อพักน้ำทิ้งก่อนปล่อยออกสู่ แหล่งน้ำสาธารณะ |