

# บทที่ 3

## การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



### บทที่ 3

#### การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำทิ้ง สภาพเศรษฐกิจ-สังคม และการประเมินผลกระทบทางสุขภาพและสาธารณสุข โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในตารางที่ 3-1

**ตารางที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568**

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
<b>1. โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</b>				
1.1 คุณภาพอากาศ	<p><u>จำนวน 5 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• สภ.สำโรงเหนือ</li> <li>• หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์</li> <li>• โรงเรียนนพคุณวิทยา</li> <li>• หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์</li> <li>• วัดอโศการาม</li> </ul> <p><u>จำนวน 1 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)</li> <li>- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>)</li> <li>- ความเร็วและทิศทางการลม</li> </ul> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>)</li> </ul>	- ติดตามตรวจสอบทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ)	17-22 เมษายน พ.ศ. 2568
1.2 ระดับเสียง	<p><u>จำนวน 6 สถานี:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• สภ.สำโรงเหนือ</li> <li>• หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์</li> <li>• โรงเรียนนพคุณวิทยา</li> <li>• หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์</li> <li>• วัดอโศการาม</li> <li>• บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L<sub>Aeq</sub> 1 hour)</li> <li>- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L<sub>Aeq</sub> 24 hours)</li> <li>- ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>Amax</sub>)</li> <li>- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L<sub>A90</sub>)</li> <li>- ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L<sub>Adn</sub>)</li> </ul>	- ติดตามตรวจสอบทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี) เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ)	17-22 เมษายน พ.ศ. 2568

**ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ  
ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568**

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
1.3 คุณภาพน้ำทิ้ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>บ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ความเป็นกรดและด่าง (pH)</li> <li>- บีโอดี (BOD)</li> <li>- ซัลไฟด์ (Sulfide)</li> <li>- ทีเคเอ็น (TKN)</li> <li>- สารแขวนลอย (SS)</li> <li>- สารที่ละลายทั้งหมด (TDS)</li> <li>- ตะกอนหนัก (Settleable Solid)</li> <li>- น้ำมันและไขมัน (Fat Oil and Grease)</li> <li>- แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB)</li> </ul>	- ติดตามตรวจสอบทุกเดือน ใน 6 เดือนแรกที่เปิดดำเนินการ และหลังจากนั้นติดตามตรวจสอบ ทุก 4 เดือน (ปีละ 3 ครั้ง)	18 เมษายน พ.ศ. 2568
1.4 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> <li>สัมภาษณ์ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ ตลอดแนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</li> </ul>	- ความพึงพอใจของประชาชน	- สํารวจความพึงพอใจ ปีละ 1 ครั้ง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุดราชการ)	13-30 พฤษภาคม พ.ศ. 2568
1.5 สุขภาพและสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> <li>พนักงานพื้นที่โครงการฯ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ข้อมูลตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงาน</li> <li>- รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน</li> </ul>	- รวบรวมข้อมูล ปีละ 1 ครั้ง	มีแผนดำเนินการในช่วงเดือนธันวาคม และจะรายงานผลในรายงานฉบับ เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568
	<ul style="list-style-type: none"> <li>สถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504)</li> </ul>	- รวบรวมข้อมูล ปีละ 1 ครั้ง	

### 3.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 3.1.1 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ

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

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

- เตรียมเครื่องเก็บตัวอย่างแบบ High Volume Air Sampler ตรวจสอบสภาพของเครื่องเก็บตัวอย่างและสภาพหัวคัดเลือกขนาดฝุ่นละอองก่อนนำไปปฏิบัติงาน
- 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 (จำนวนทศนิยม 4 ตำแหน่ง) ที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว บันทึกค่าไว้ พร้อมเตรียมกระดาษกราฟวงกลมสำหรับบันทึกอัตราการไหลอากาศ (Record Chart)
- นำเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยจะต้องเลือกจุดให้ได้ตามข้อกำหนดของ U.S. EPA ได้แก่ ช่องชักตัวอย่างเครื่องสูงจากพื้นสูงอย่างน้อย 1.5 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร ในรัศมี 270 องศา โดยรอบช่องชักตัวอย่างอากาศ ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ห่างจากกำแพงหรือผนังหรือสิ่งก่อสร้างโดยรอบมากกว่า 2 เมตร และอยู่ห่างจากสิ่งกีดขวางทางลมมากกว่า 20 เมตร หรือระยะห่างอย่างน้อยสองเท่าของความสูงของสิ่งกีดขวางนั้น ควรจะอยู่ห่างจากถนนที่ไม่ได้ลาดด้วยวัสดุและสถานที่ที่มีการทำการเกษตรไม่น้อยกว่า 400 เมตร อยู่ห่างแหล่งกำเนิดมลพิษที่อาจทำให้ข้อมูลการติดตามตรวจสอบผิดพลาด เช่น เตาเผามูลฝอย เตาหลอมโลหะ หรือแหล่งที่อาจทำให้เกิดฝุ่น นอกจากแหล่งกำเนิดมลพิษนั้นจะเป็นส่วนหนึ่งที่ต้องการจะติดตามตรวจสอบด้วย และในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดจุดติดตามตรวจสอบที่เหมาะสมที่สุดได้ ให้เลือกจุดที่สะดวกในการติดตั้งและบันทึกลักษณะของจุดติดตามตรวจสอบโดยการเขียนแผนผังจุดติดตามตรวจสอบและพื้นที่โดยรอบในแบบบันทึกการชักตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป
- ดำเนินการปรับเทียบอัตราการไหลของเครื่องเก็บตัวอย่าง High Volume Air Sampler ด้วย Standard Orifice ที่ผ่านการปรับเทียบแล้ว (Certified Orifice) ณ จุดเก็บตัวอย่างจำนวน 5 ค่าก่อนทำการเก็บตัวอย่างนำมาพล็อตกราฟเพื่อคำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient, r) ต้องมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.995 ในกรณีที่ไม่ได้ค่าตามที่กำหนดจะต้องตรวจสอบเครื่องชักตัวอย่าง และ

ทำการเปรียบเทียบอีกครั้ง จนกว่าจะได้ค่า  $r$  มากกว่าหรือเท่ากับ 0.995 บันทึกผลการเปรียบเทียบไว้ในแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป

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

## 2) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO)

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

- ตรวจสอบสภาพของเครื่องวิเคราะห์และอุปกรณ์ประกอบในสถานที่ตั้งสายชักตัวอย่าง (Sampling Probe) บั้มสูบอากาศ เครื่องมีวัดและควบคุมอัตราการไหลของอากาศ รวมถึงสถานะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ เป็นต้น
- นำเครื่องติดตามตรวจสอบไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ เช่น ในรัศมี 270 องศา โดยรอบช่องชักตัวอย่างอากาศ ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ติดตั้งเครื่องให้ปลายสายชักตัวอย่างอยู่สูงจากพื้น 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร บันทึกสถานะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ในแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่มอุ่น (Warm Up) เครื่องวิเคราะห์ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และระบบประมาณ 1-2 ชั่วโมง ตรวจสอบสถานะของเครื่องโดยรวม เมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดแล้วจึงเริ่มทำการเปรียบเทียบ
- ทำการเปรียบเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Zero Gas ที่ได้จาก Zero Gas Generator
- แล้วปรับเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard CO ผ่านอุปกรณ์ Standard Gas Generator ซึ่งเป็น Dynamic Diluter ที่ใช้อุปกรณ์ Mass Flow Controller ในการควบคุมอัตราการไหลของ Gas CO และ Zero Gas โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการติดตามตรวจสอบ (80-85% of Full Scale)

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

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

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

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

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

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

	
<p>สภ.สำโรงเหนือ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	
	
<p>หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	
	
<p>โรงเรียนพคุณวิทยา บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	
	<p>รูปที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ</p>



	
<p>หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	
	
<p>วัดอโศการาม บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	
	
<p>ใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ</p>	
	<p>รูปที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ</p>

### 3.1.2 วิธีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

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

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

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



### 3.1.3 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

#### 1) วิธีการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง

การเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง จะดำเนินการตามวิธีมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 233 ง วันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นไปตามวิธีมาตรฐานใน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 24<sup>th</sup> Edition, 2023 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด

โดยจะใช้วิธี Grab Sampling ด้วย Stainless Sampler หรือ Glass Sampler ตามสภาพของจุดเก็บตัวอย่าง จะมีการสังเกตสีและกลิ่นขณะเก็บตัวอย่างก่อนทำการแยกตัวอย่างน้ำใส่ภาชนะบรรจุแยกรายดัชนี (ดังรูปที่ 3-3)

#### 2) วิธีรักษาตัวอย่างน้ำทิ้ง

วิธีรักษาสภาพตัวอย่างน้ำทิ้งจะดำเนินการทันที ณ จุดเก็บตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 233 ง วันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นวิธีการเก็บตัวอย่างน้ำเสียตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 24<sup>th</sup> Edition, 2023 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด และแช่ตัวอย่างทั้งหมดในกล่องน้ำแข็งที่อุณหภูมิ  $\leq 6$  องศาเซลเซียส พร้อมส่งไปวิเคราะห์ที่ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ของบริษัทฯ ภายใน 24-48 ชั่วโมง

#### 3) วิธีวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง

การตรวจสอบหรือการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียทั้งหมด จะดำเนินการตามวิธีมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 233 ง วันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2567 ซึ่งเป็นไปตามวิธีมาตรฐานใน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater ซึ่ง APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด และห้องปฏิบัติการทดสอบของบริษัทมีความสามารถวิเคราะห์ได้ต่ำกว่ามาตรฐานทุกดัชนี

#### 4) การควบคุมคุณภาพการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง

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

**ขั้นตอนที่ 1** การล้างภาชนะบรรจุและอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการเก็บตัวอย่าง ซึ่งเป็นขั้นตอนแรกที่ห้องปฏิบัติการต้องดำเนินการก่อนออกภาคสนาม

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

**ขั้นตอนที่ 3** การควบคุมการปนเปื้อนขณะดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ โดยเจ้าหน้าที่เก็บตัวอย่างน้ำต้องสวมถุงมือชนิดไม่มีแป้น เพื่อป้องกันการปนเปื้อนจากการหยิบจับภาชนะบรรจุ และอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการเก็บตัวอย่าง รวมถึงป้องกันการปนเปื้อนจากมือสูดตัวอย่างน้ำ ซึ่งเจ้าหน้าที่ได้เปลี่ยนถุงมือทุกครั้งที่ได้เปลี่ยนจุดเก็บตัวอย่าง และล้างอุปกรณ์ ภาชนะด้วยน้ำตัวอย่างทุกครั้งก่อนทำการเก็บตัวอย่างน้ำ ยกเว้น ภาชนะบรรจุตัวอย่างสำหรับวิเคราะห์ดัชนีกลุ่มแบคทีเรีย และน้ำมันและไขมัน

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

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

 	 
<p>บ่อกักน้ำทั้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ</p>	
 <p>UNITED ANALYST AND ENGINEERING CONSULTANT COMPANY LIMITED</p>	<p>รูปที่ 3-3 การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง</p>

### 3.1.4 วิธีการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

วิธีการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนเป็นรายบุคคล โดยมีวิธีการศึกษาดังนี้

#### 1) กลุ่มเป้าหมาย

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

#### 2) ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

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

ตารางที่ 3-2 กลุ่มเป้าหมายและจำนวนตัวอย่างตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

สถานี/ แนวเส้นทาง	จำนวนตัวอย่าง (ชุด)	
	ในสถานี	นอกสถานี
<b>1. สถานี 9 สถานี</b>		
1.1 สถานีสำโรง	140	35
1.2 สถานีปู่เจ้าสมิงพราย	36	9
1.3 สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเจ้าเอราวัณ	40	10
1.4 สถานีโรงเรียนนายเรือ	20	5
1.5 สถานีสมุทรปราการ	28	7
1.6 สถานีศรีนครินทร์	24	6
1.7 สถานีแพรกษา	52	13
1.8 สถานีสายลวด	16	4
1.9 สถานีเคหะสมุทรปราการ	52	13
<b>รวม</b>	<b>510</b>	

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

#### 3) เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ประกอบการสัมภาษณ์ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากประชากรกลุ่มตัวอย่างครอบคลุมทั้งวันทำงานและวันหยุดราชการ พร้อมทั้งสรุปผลการสำรวจความพึงพอใจ โดยมีโครงสร้างของแบบสอบถามครอบคลุมประเด็นหลัก ๆ ดังนี้

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

ซึ่งมีลักษณะคำถามเป็นแบบปลายปิด (Close-ended Questions) และแบบปลายเปิด (Open-ended Questions) ทั้งนี้จะเสนอขั้นตอนและวิธีการ แสดงดังภาคผนวก ข-12 รวมทั้งแบบสอบถามให้หน่วยงานเห็นชอบก่อนการดำเนินการ

#### 4) การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

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

#### 5) การเก็บรวบรวมข้อมูล

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

#### 6) การวิเคราะห์ข้อมูล

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

#### 7) เกณฑ์การประเมินผล

เกณฑ์การประเมินผล แบ่งออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

1. แบบสอบถามส่วนที่ 1 ถึงส่วนที่ 3 และส่วนที่ 5 ใช้การหาค่าร้อยละ เป็นเกณฑ์การประเมินผล
2. แบบสอบถามส่วนที่ 4 เป็นคำถามชนิดประเมินค่า (Rating scale) โดยใช้การประเมินค่า 5 ระดับ ให้คะแนน 1 – 5 ตามระดับความคิดเห็น จากน้อยที่สุดถึงมากที่สุด ซึ่งกำหนดค่าน้ำหนักตามวิธีการของ Likert (อ้างอิงใน ไพฑูรย์ โพธิ์สาร, 2547, หน้า 17 แสดงดังภาคผนวก ข-13) 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

### 3.1.5 วิธีการติดตามตรวจสอบสุขภาพและสาธารณสุข

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





รูปที่ 3-4 ประมวลภาพกิจกรรมการสำรวจความพึงพอใจของกลุ่มเป้าหมายในพื้นที่ศึกษาตามเส้นทางของ  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างวันที่ 13-30 พฤษภาคม พ.ศ. 2568

## 3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการจ้างติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง คุณภาพน้ำทิ้ง โดยมีรายละเอียดดังนี้

### 3.2.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระยะดำเนินการ โครงการจ้างติดตามตรวจสอบและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 17-22 เมษายน พ.ศ. 2568 จำนวน 5 จุด คือ สภ.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ โรงเรียนนพคุณวิทยา หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดอโศการาม ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ความเร็วลมและทิศทางลม และจำนวน 1 จุด คือ บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) สรุปผลดังนี้

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

##### (1) สภ.สำโรงเหนือ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.37-2.89 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.69-2.66 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0090-0.0196 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 1.2-3.3 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนข้างมาทางใต้ (SSW) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-3

##### (2) หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.40-2.87 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.68-2.69 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0148-0.0279 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 1.2-3.4 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ (SW) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-4

(3) โรงเรียนพคนวิทยา

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.07-2.56 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.44-2.46 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0092-0.0182 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 1.3-3.1 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนมาทางใต้ (SSW) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-5

(4) หมู่บ้านแมงฟ้าวิลล์

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.94-2.02 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.16-1.93 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0073-0.0145 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 1.4-3.2 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนมาทางใต้ (SSW) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-6

(5) วัดโคศคาราม

พบว่า ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.84-1.85 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.02-1.69 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทั้งหมด มีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม พ.ศ. 2538 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ( $\text{NO}_2$ ) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0069-0.0139 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ( $\text{NO}_2$ ) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน

ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 1.5-3.1 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนมาทางใต้ (SSW) แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-7

2) ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ( $\text{PM}_{10}$ )

บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ( $\text{PM}_{10}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.022-0.056 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-8 ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ( $\text{PM}_{10}$ ) บริเวณสถานีโรงไฟฟ้าพระนครใต้สมุทรปราการ ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ( $\text{PM}_{10}$ ) มีค่าอยู่ในช่วง 0.014-0.055 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ :<http://air4thai.pcd.go.th>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

### ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณสภ.สำโรงเหนือ ระหว่างวันที่ 17-22 เมษายน พ.ศ. 2568

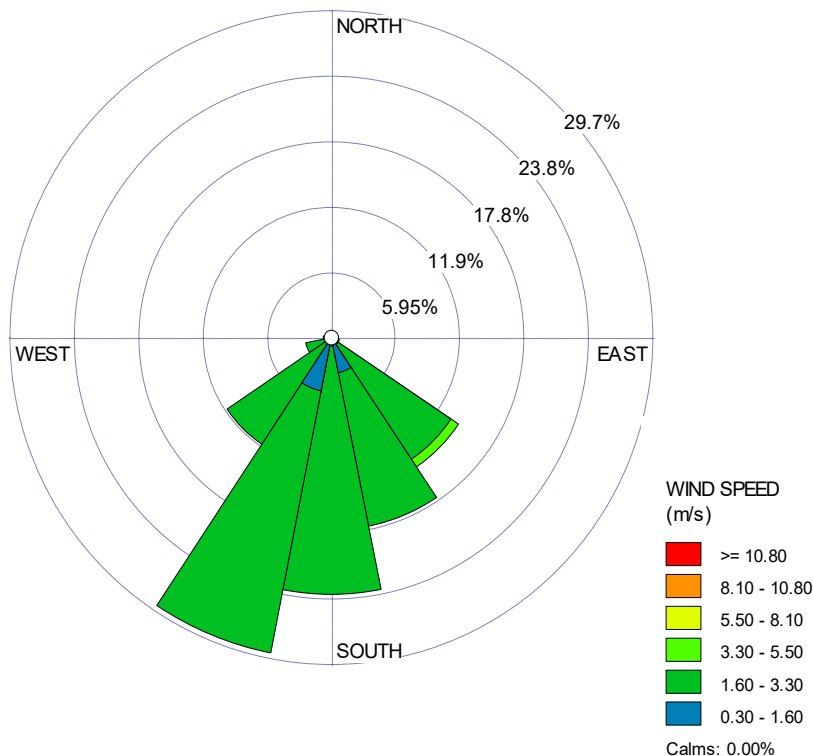
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูนิเทค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : สภ.สำโรงเหนือ

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

จุดติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
สภ.สำโรงเหนือ	17-18 เม.ย. 68	1.75-2.89	1.93-2.66	0.0094-0.0192	1.5-3.0	ความเร็วลม : 1.2-3.3 เมตร/วินาที ทิศทางลมส่วนใหญ่ พัดมาจากทิศ : SSW
	18-19 เม.ย. 68	1.48-2.43	1.80-2.30	0.0095-0.0196	1.5-3.0	
	19-20 เม.ย. 68	1.37-2.68	1.76-2.53	0.0092-0.0165	1.3-3.3	
	20-21 เม.ย. 68	1.77-2.58	1.91-2.47	0.0118-0.0182	1.2-2.9	
	21-22 เม.ย. 68	1.48-2.50	1.69-2.36	0.0090-0.0182	1.4-3.0	
มาตรฐาน		≤30 <sup>1/</sup>	≤9 <sup>1/</sup>	≤0.17 <sup>2/</sup>	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	



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



### ตารางที่ 3-4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณหมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ ระหว่างวันที่ 17-22 เมษายน พ.ศ. 2568

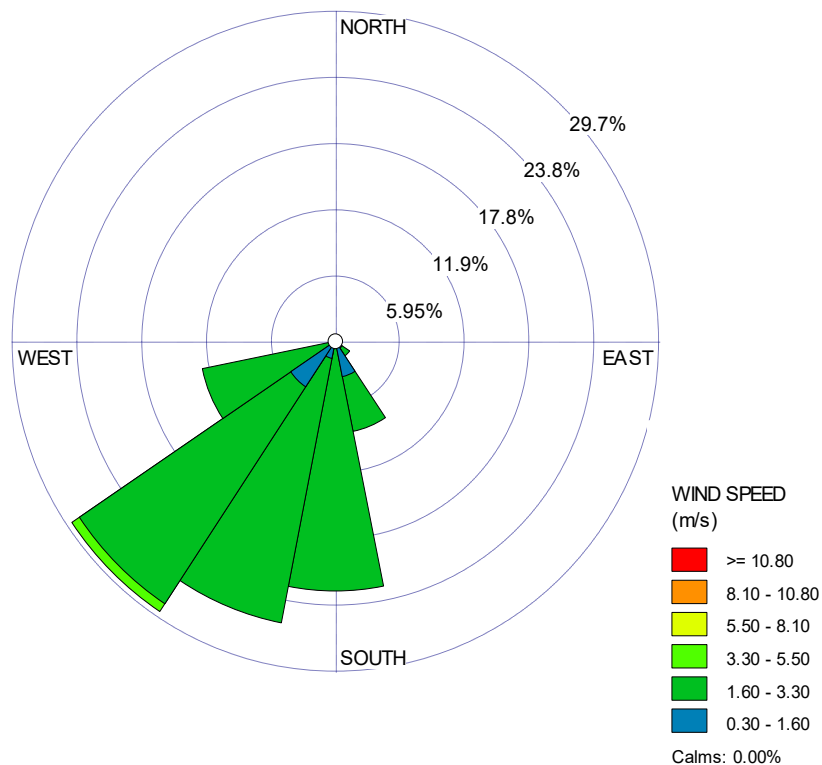
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูนิเทค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

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

จุดติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์	17-18 เม.ย. 68	1.63-2.81	1.81-2.47	0.0166-0.0262	1.2-2.8	ความเร็วลม : 1.2-3.4 เมตร/วินาที ทิศทางลมส่วนใหญ่ พัดมาจากทิศ : SW
	18-19 เม.ย. 68	1.83-2.46	1.98-2.36	0.0166-0.0272	1.5-2.7	
	19-20 เม.ย. 68	1.40-2.87	1.68-2.69	0.0178-0.0279	1.5-2.6	
	20-21 เม.ย. 68	1.44-2.65	1.70-2.24	0.0148-0.0254	1.4-3.0	
	21-22 เม.ย. 68	1.44-2.62	1.77-2.50	0.0172-0.0248	1.5-3.4	
มาตรฐาน		≤30 <sup>1/</sup>	≤9 <sup>1/</sup>	≤0.17 <sup>2/</sup>	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	



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

### ตารางที่ 3-5 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณโรงเรียนนพคุณวิทยา ระหว่างวันที่ 17-22 เมษายน พ.ศ. 2568

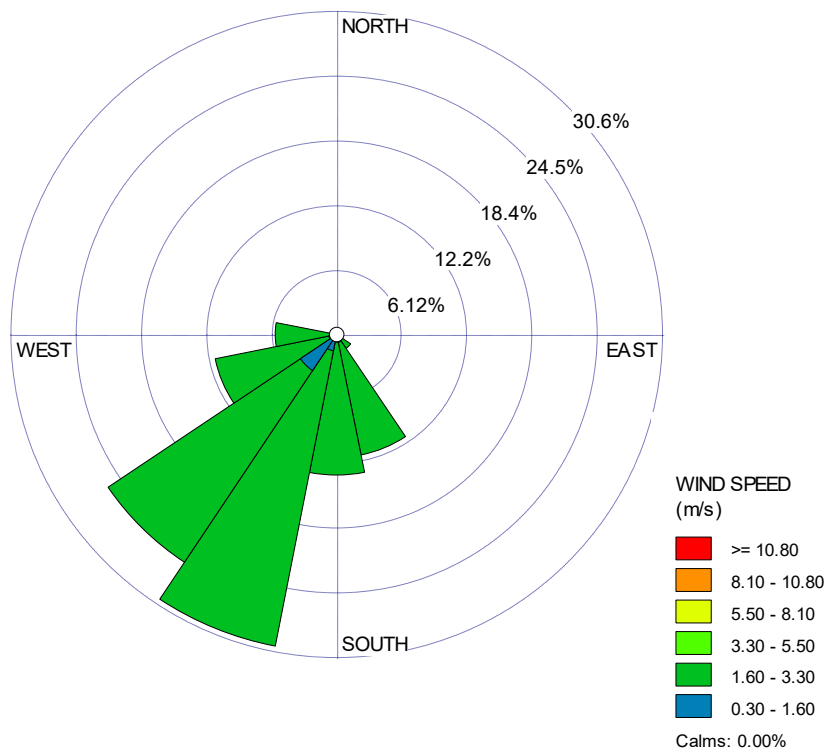
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูนิเทค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : โรงเรียนนพคุณวิทยา

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

จุดติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
โรงเรียนนพคุณวิทยา	17-18 เม.ย. 68	1.17-2.55	1.52-2.42	0.0110-0.0171	1.4-3.1	ความเร็วลม : 1.3-3.1 เมตร/วินาที ทิศทางลมส่วนใหญ่ พัดมาจากทิศ : SSW
	18-19 เม.ย. 68	1.07-2.50	1.44-2.20	0.0097-0.0178	1.4-3.1	
	19-20 เม.ย. 68	1.48-2.22	1.71-1.93	0.0092-0.0169	1.4-2.8	
	20-21 เม.ย. 68	1.30-2.11	1.53-2.05	0.0103-0.0163	1.3-3.1	
	21-22 เม.ย. 68	1.42-2.56	1.64-2.46	0.0107-0.0182	1.4-2.6	
มาตรฐาน		≤30 <sup>1/</sup>	≤9 <sup>1/</sup>	≤0.17 <sup>2/</sup>	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	



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

### ตารางที่ 3-6 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ ระหว่างวันที่ 17-22 เมษายน พ.ศ. 2568

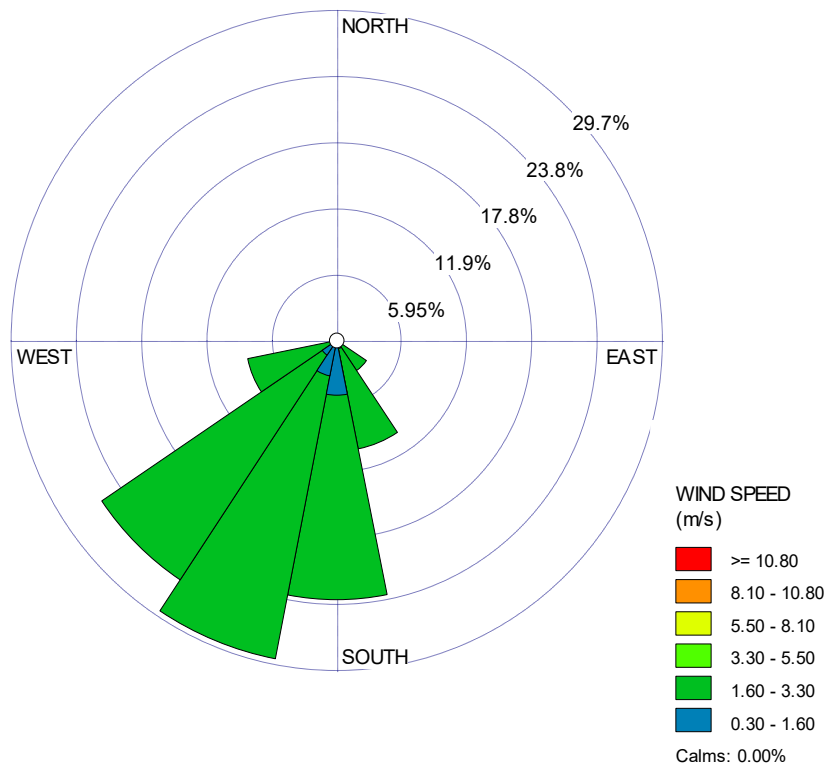
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

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

จุดติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์	17-18 เม.ย. 68	1.20-1.92	1.37-1.70	0.0084-0.0145	1.5-3.2	ความเร็วลม : 1.4-3.2 เมตร/วินาที ทิศทางลมส่วนใหญ่ พัดมาจากทิศ : SSW
	18-19 เม.ย. 68	1.13-2.02	1.40-1.93	0.0083-0.0122	1.4-2.7	
	19-20 เม.ย. 68	1.01-1.70	1.19-1.52	0.0073-0.0133	1.4-2.5	
	20-21 เม.ย. 68	1.00-1.97	1.16-1.79	0.0082-0.0129	1.4-2.3	
	21-22 เม.ย. 68	0.94-1.85	1.18-1.62	0.0091-0.0142	1.4-2.6	
มาตรฐาน		≤30 <sup>1/</sup>	≤9 <sup>1/</sup>	≤0.17 <sup>2/</sup>	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	



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



### ตารางที่ 3-7 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ บริเวณวัดโศการาม ระหว่างวันที่ 17-22 เมษายน พ.ศ. 2568

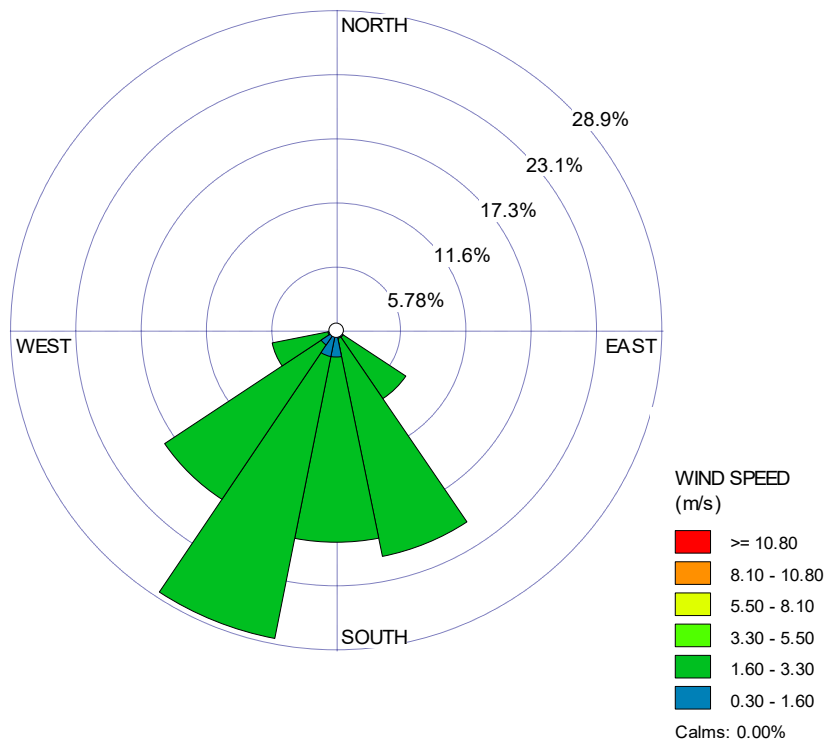
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : วัดโศการาม

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

จุดติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
วัดโศการาม	17-18 เม.ย. 68	1.20-1.68	1.40-1.53	0.0069-0.0128	1.5-2.3	ความเร็วลม : 1.5-3.1 เมตร/วินาที ทิศทางลมส่วนใหญ่ พัดมาจากทิศ : SSW
	18-19 เม.ย. 68	1.08-1.67	1.32-1.50	0.0083-0.0138	1.5-3.1	
	19-20 เม.ย. 68	0.99-1.59	1.10-1.42	0.0085-0.0136	1.7-3.1	
	20-21 เม.ย. 68	1.22-1.85	1.32-1.69	0.0084-0.0136	1.5-3.0	
	21-22 เม.ย. 68	0.84-1.66	1.02-1.50	0.0083-0.0139	1.5-2.5	
มาตรฐาน		≤30 <sup>1/</sup>	≤9 <sup>1/</sup>	≤0.17 <sup>2/</sup>	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	



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

**ตารางที่ 3-8 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>)  
บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) ระหว่างวันที่ 17-22 เมษายน พ.ศ. 2568**

จุดติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ <sup>1/</sup>
		ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)	17-18 เม.ย. 68	0.025
	18-19 เม.ย. 68	0.041
	19-20 เม.ย. 68	0.022
	20-21 เม.ย. 68	0.056
	21-22 เม.ย. 68	0.030
มาตรฐาน <sup>2/</sup>		≤0.12
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร

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

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

### 3.2.2 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการจ้างติดตามตรวจสอบ และประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม พร้อมสำรวจความพึงพอใจของระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 17-22 เมษายน พ.ศ. 2568 จำนวน 6 จุด คือ สภ.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ โรงเรียนนพคุณวิทยา หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ วัดไธสการาม และบริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) ระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{A90}$ ) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ ) โดยสรุปได้ดังนี้

#### 1) สภ.สำโรงเหนือ

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 68.7-69.7 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 78.8-98.2 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 63.6-72.1 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{A90}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 54.7-67.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 74.0-74.8 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีการกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-9

2) หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 66.8-67.6 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 74.2-99.6 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 62.0-69.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{A90}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 51.2-65.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 71.8-72.8 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-10

3) โรงเรียนนพคุณวิทยา

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 67.4-67.8 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 75.3-94.4 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 61.8-69.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{A90}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 54.5-65.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 72.2-72.8 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-11

4) หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 51.5-53.6 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 63.1-87.4 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 44.8-59.9 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ( $L_{A90}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 35.6-44.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 57.2-58.7 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-12

5) วัดโคศคาราม

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 53.9-55.6 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 62.0-89.2 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 47.5-60.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 ( $L_{A90}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 41.3-52.6 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 59.8-62.1 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-13

6) บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 67.6-67.9 เดซิเบลเอ และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 78.5-93.9 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 24\ hours}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอและระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 63.4-69.7 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 ( $L_{A90}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 54.9-65.4 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ ) มีค่าอยู่ระหว่าง 72.8-73.4 เดซิเบลเอ ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-14

### ตารางที่ 3-9 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณสภ.สำโรงเหนือ

ระหว่างวันที่ 17-22 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : สภ.สำโรงเหนือ

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

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สภ.สำโรงเหนือ				
	L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Aeq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>
17-18 เม.ย. 68	63.8-71.9	84.4-96.5	54.7-66.3	69.3	74.0
18-19 เม.ย. 68	64.5-72.1	82.9-97.5	56.2-66.2	69.6	74.8
19-20 เม.ย. 68	64.0-72.0	78.8-98.2	56.1-65.5	69.2	74.4
20-21 เม.ย. 68	63.6-70.5	81.3-96.7	55.1-65.2	68.7	74.1
21-22 เม.ย. 68	64.6-71.7	82.2-98.2	56.2-67.3	69.7	74.6
มาตรฐาน <sup>1/</sup>	-	≤115	-	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

### ตารางที่ 3-10 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

ระหว่างวันที่ 17-22 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์

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

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์				
	L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Aeq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>
17-18 เม.ย. 68	63.0-68.9	74.2-94.8	52.6-64.9	67.1	72.5
18-19 เม.ย. 68	63.1-69.8	78.6-95.5	52.0-64.9	67.6	72.8
19-20 เม.ย. 68	62.0-68.6	77.2-91.1	52.7-64.9	66.8	71.8
20-21 เม.ย. 68	62.6-69.4	77.6-99.6	52.0-64.8	67.0	72.6
21-22 เม.ย. 68	62.3-69.3	75.8-92.6	51.2-65.4	67.5	72.4
มาตรฐาน <sup>1/</sup>	-	≤115	-	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

### ตารางที่ 3-11 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณโรงเรียนพคุณวิทยา

ระหว่างวันที่ 17-22 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : โรงเรียนพคุณวิทยา

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

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	โรงเรียนพคุณวิทยา				
	L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Aeq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>
17-18 เม.ย. 68	61.8-69.7	75.3-94.4	54.5-64.9	67.5	72.2
18-19 เม.ย. 68	63.1-69.8	79.0-88.5	55.5-65.2	67.7	72.5
19-20 เม.ย. 68	62.3-69.4	79.7-91.1	55.6-65.0	67.8	72.8
20-21 เม.ย. 68	62.6-69.6	77.4-88.8	55.6-64.8	67.4	72.8
21-22 เม.ย. 68	62.6-69.9	75.7-90.1	55.2-65.4	67.7	72.3
มาตรฐาน <sup>1/</sup>	-	≤115	-	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

### ตารางที่ 3-12 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

ระหว่างวันที่ 17-22 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์

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

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์				
	L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Aeq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>
17-18 เม.ย. 68	45.7-59.9	63.1-87.4	38.0-43.5	52.8	57.6
18-19 เม.ย. 68	45.7-55.7	64.4-82.9	36.2-42.8	51.5	57.2
19-20 เม.ย. 68	44.8-55.8	64.6-82.0	36.4-44.1	52.4	58.0
20-21 เม.ย. 68	45.5-58.8	65.8-86.4	38.0-43.8	52.6	57.5
21-22 เม.ย. 68	47.2-58.6	65.2-86.4	35.6-44.3	53.6	58.7
มาตรฐาน <sup>1/</sup>	-	≤115	-	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

### ตารางที่ 3-13 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณวัดโศการาม

ระหว่างวันที่ 17-22 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : วัดโศการาม

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

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	วัดโศการาม				
	L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Aeq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>
17-18 เม.ย. 68	50.8-58.3	64.4-86.2	44.2-51.1	54.6	60.7
18-19 เม.ย. 68	49.0-58.2	62.0-89.2	43.8-52.6	53.9	60.3
19-20 เม.ย. 68	51.0-60.3	65.3-81.6	45.2-50.9	55.6	62.1
20-21 เม.ย. 68	47.5-58.7	63.8-82.6	45.7-50.5	54.3	60.1
21-22 เม.ย. 68	50.4-60.1	64.4-82.6	41.3-50.5	54.2	59.8
มาตรฐาน <sup>1/</sup>	-	≤115	-	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

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

ระหว่างวันที่ 17-22 เมษายน พ.ศ. 2568

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ตำแหน่งพิกัดของสถานีตรวจวัด : บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)

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

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)				
	L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Aeq</sub> 24 hours	L <sub>Adn</sub>
17-18 เม.ย. 68	63.4-69.3	80.8-89.4	55.2-65.3	67.6	72.8
18-19 เม.ย. 68	64.1-69.7	81.6-92.0	55.6-64.6	67.8	73.3
19-20 เม.ย. 68	63.8-69.5	81.9-93.9	55.8-65.0	67.6	73.0
20-21 เม.ย. 68	63.6-69.2	78.7-92.8	55.0-64.7	67.7	73.4
21-22 เม.ย. 68	63.4-69.2	78.5-93.6	54.9-65.4	67.9	73.2
มาตรฐาน <sup>1/</sup>	-	≤115	-	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

### 3.2.3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 จำนวน 1 จุด คือ บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ โดยเก็บตัวอย่างน้ำทั้งหมด 1 ครั้ง ดำเนินการติดตามตรวจสอบในวันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2568 โดยสามารถสรุปผลได้ดังนี้

#### 1) บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ประกอบด้วย ความเป็นกรดและด่าง (pH) บีโอดี (BOD) ซัลไฟด์ (Sulfide) ทีเคเอ็น (TKN) สารแขวนลอย (SS) สารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) น้ำมันและไขมัน (Fat Oil and Grease) พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2567 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 233 ง วันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2567 (เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข) ยกเว้น สารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากบ่อพักน้ำทิ้งของโครงการฯ เป็นบ่อพักน้ำทิ้งสุดท้ายที่รองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่าง ๆ ภายในพื้นที่โครงการ รวมถึงน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง โดยกระบวนการล้างทำความสะอาดห้องน้ำ รวมถึงพื้นที่ต่าง ๆ ภายในโครงการฯ มีการใช้ผลิตภัณฑ์ประเภทน้ำยาทำความสะอาดต่าง ๆ ซึ่งโดยทั่วไปจะมีส่วนประกอบของสารเคมีหลากหลายชนิด เช่น กรดไฮโดรคลอริก (HCl) และสารลดแรงตึงผิว (Surfactants) ซึ่งเป็นสารที่ละลายน้ำได้ดีและคงอยู่ในรูปของไอออนในระบบน้ำ จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งผลให้ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ในบ่อพักน้ำทิ้งมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่กำหนด ทั้งนี้ โครงการอยู่ระหว่างพิจารณาลดปริมาณการใช้น้ำยาล้างห้องน้ำและน้ำยาล้างต่าง ๆ ให้น้อยลง โดยปรับสัดส่วนการใช้งานในปริมาณที่เหมาะสม รวมถึงเลือกใช้ผลิตภัณฑ์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และพิจารณาเรื่องการอนุรักษ์น้ำและการนำน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วกลับมาหมุนเวียนใช้ซ้ำ เช่น การรดน้ำต้นไม้ในโครงการจึงเป็นกระบวนการที่จะช่วยลดปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้น เพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สำหรับตะกอนหนัก (Settleable Solids) และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB) ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-15



### ตารางที่ 3-15 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

#### บ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูนิटेค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

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

สถานี	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ	ค่ามาตรฐาน <sup>1/</sup>
			18 เม.ย. 68	
บ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ	ความเป็นกรดและด่าง	-	8.2	5.5-9.0
	บีโอดี	มิลลิกรัมต่อลิตร	6.6	≤30
	ซีแอลไฟด์	มิลลิกรัมต่อลิตร	<0.50	≤1.0
	ทีเคเอ็น	มิลลิกรัมต่อลิตร	<5.0	≤35
	สารแขวนลอย	มิลลิกรัมต่อลิตร	13.8	≤40
	สารที่ละลายได้ทั้งหมด	มิลลิกรัมต่อลิตร	1,808*	≤1,000
	ตะกอนหนัก	มิลลิกรัมต่อลิตร	<0.1	-
	น้ำมันและไขมัน	มิลลิกรัมต่อลิตร	<3	≤20
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร	79	-

หมายเหตุ : <sup>1/</sup> ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2567 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 233 ง วันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2567 (เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข)

: \* ค่าเกินมาตรฐาน

### 3.2.4 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมจากแบบสอบถามความพึงพอใจของประชาชน บริเวณโดยรอบสถานี 9 สถานี จำนวน 534 ตัวอย่าง สรุปผลการศึกษา ได้ดังนี้

#### 1) ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากการสอบถามกลุ่มตัวอย่างพบว่า เป็นเพศชาย เป็นร้อยละ 36.7 เพศหญิง ร้อยละ 62.5 และ เพศทางเลือก ร้อยละ 0.7 ส่วนใหญ่มีช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี ร้อยละ 29.6 รองลงมาช่วงอายุระหว่าง 21-30 ปี ร้อยละ 23.8 ช่วงอายุระหว่าง 41-50 ปี ร้อยละ 23.0 ตามลำดับ โดยกลุ่มเป้าหมายส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเป็นพนักงานบริษัท ร้อยละ 45.7 รองลงมาประกอบธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย ร้อยละ 21.5 และนักเรียน/นักศึกษา ร้อยละ 13.3 ตามลำดับ ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้ต่อเดือน 10,001-20,000 บาท ร้อยละ 38.6 รองลงมาได้รายได้ต่อเดือน 20,001-30,000 บาท ร้อยละ 24.0 และรายได้ต่อเดือน 30,001-50,000 บาท ร้อยละ 12.4 ตามลำดับ

#### 2) ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส

จากการสอบถามการใช้บริการของประชาชน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้สถานีสำโรง (E15) เป็นสถานีต้นทาง ร้อยละ 29.6 รองลงมาคือ สถานีเคหะฯ (E23) ร้อยละ 13.5 และสถานีแพรกษา (E21) ร้อยละ 12.2 ตามลำดับ และใช้บริการสถานีสำโรง (E15) เป็นสถานีปลายทาง ร้อยละ 14.8 รองลงมาคือ สถานีสยาม (CEN) ร้อยละ 10.9 และสถานีโอโศก (E4) ร้อยละ 8.2 ตามลำดับ

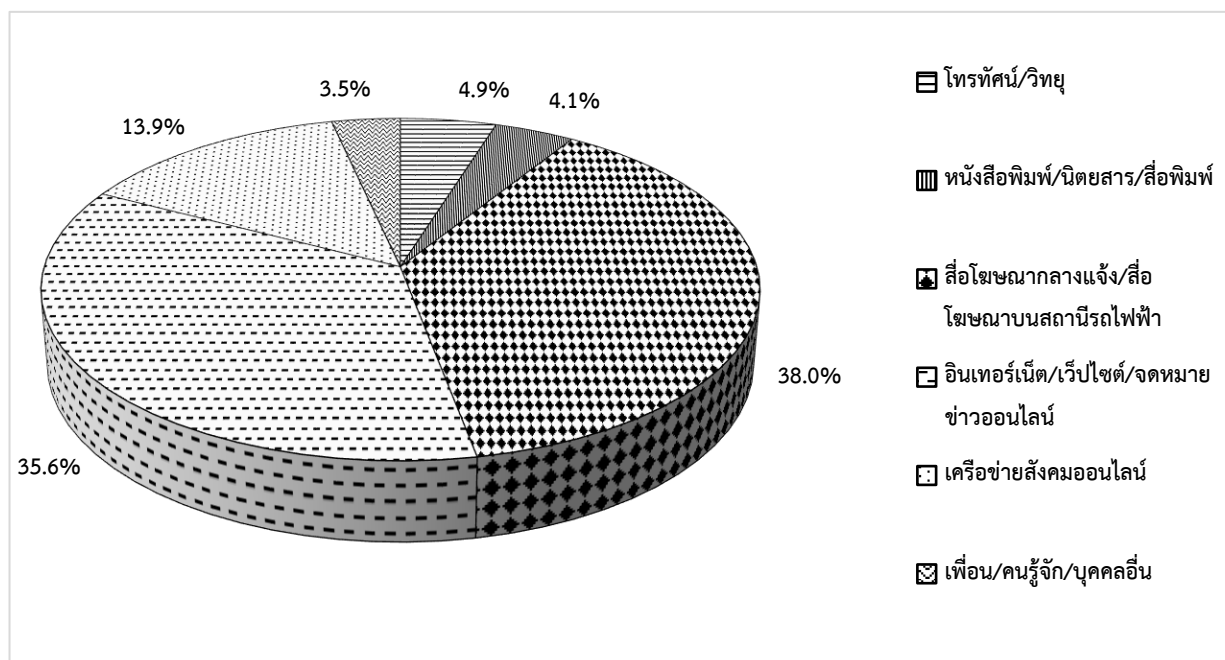
กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส 3-5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 29.6 รองลงมาใช้บริการมากกว่า 5 วันต่อสัปดาห์ ร้อยละ 26.0 และแทบไม่เคยใช้บริการเลย ร้อยละ 24.2 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่ไม่ได้ใช้บริการวันใดเป็นประจำ ร้อยละ 44.8 รองลงมาใช้บริการวันจันทร์-วันศุกร์ ร้อยละ 26.0 และใช้บริการทุกวัน ร้อยละ 22.7 ตามลำดับ ช่วงเวลาที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส อยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 14:01-16:00 น. ร้อยละ 19.4 รองลงมา ช่วงเวลาระหว่าง 12:01-14:00 น. ร้อยละ 15.3 และอยู่ในช่วงเวลาระหว่าง 16:01-18:00 น. ร้อยละ 14.9 ตามลำดับ

วัตถุประสงค์ในการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าบีทีเอสของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เพื่อไปทำงาน/ทำธุระ ร้อยละ 51.5 รองลงมาเพื่อไปห้างสรรพสินค้า/ผ่อนคลาย ร้อยละ 30.6 และเพื่อเชื่อมต่อกับระบบอื่น ร้อยละ 8.2 ตามลำดับ โดยวิธีการเดินทางก่อนใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสส่วนใหญ่ คือ การเดิน ร้อยละ 36.5 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 24.9 และรถตู้โดยสาร/รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 22.0 ตามลำดับ และหลังจากใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส วิธีการเดินทางที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เลือกใช้ คือ การเดิน ร้อยละ 43.4 รองลงมาเป็นรถจักรยานยนต์รับจ้าง ร้อยละ 27.9 และรถตู้โดยสาร/รถโดยสารประจำทาง ร้อยละ 18.2 ตามลำดับ

นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส เนื่องจากหลีกเลี่ยงปัญหาจราจร ร้อยละ 36.7 รองลงมาเป็นการประหยัดเวลา ร้อยละ 29.2 และเส้นทางการเดินรถครอบคลุม ร้อยละ 11.2 ตามลำดับ

### 3) การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการ

จากการสอบถามด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยได้รับข่าวสารบ้างเป็นบางครั้ง ร้อยละ 54.9 รองลงมาเคยได้ยินหรือเห็นบ้าง แต่ไม่ได้ติดตาม ร้อยละ 38.6 และรับรู้ข่าวสารเป็นอย่างดี และติดตามข่าวสารเป็นประจำ ร้อยละ 6.2 โดยแหล่งข้อมูลที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ รับทราบข่าวสารเกี่ยวกับรถไฟฟ้าบีทีเอส ซึ่งมีผลต่อการเลือกใช้บริการรถไฟฟ้ามากที่สุด คือ จากสื่อโฆษณากลางแจ้ง/สื่อโฆษณา บนสถานีรถไฟฟ้า ร้อยละ 38.0 รองลงมาทราบจากอินเทอร์เน็ต/เว็บไซต์/จดหมายข่าวออนไลน์ ร้อยละ 35.6 และทราบจาก เครือข่ายสังคมออนไลน์ ร้อยละ 13.9 ตามลำดับ นอกจากนี้ จากความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ต้องการให้ปรับปรุง การสื่อสารข้อมูลบริการขนส่งในด้านการอัปเดตข้อมูลให้รวดเร็วและทันสมัย ร้อยละ 39.5 รองลงมาเป็นการเพิ่มช่องทางการ สื่อสารให้หลากหลายขึ้น ร้อยละ 20.8 และปรับปรุงการใช้ภาษาให้เข้าใจง่ายขึ้น ร้อยละ 20.3 แสดงดังรูปที่ 3-5



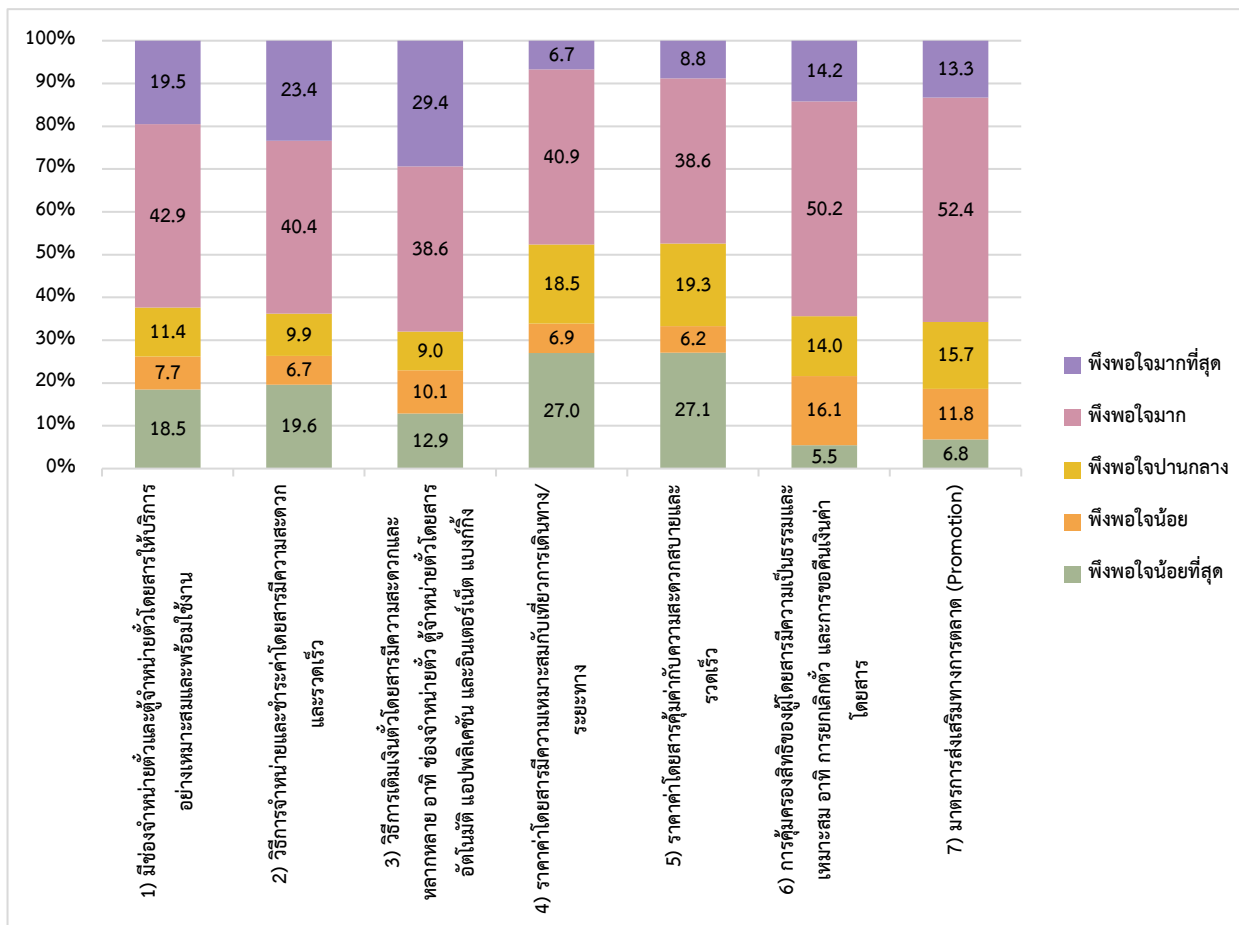
รูปที่ 3-5 การรับรู้ข่าวสาร และความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อโครงการของกลุ่มเป้าหมาย

### 4) ความพึงพอใจ ที่มีต่อคุณภาพการให้บริการ ในการใช้รถไฟฟ้า

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสาร พบว่า ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-16 และรูปที่ 3-6 โดยมีรายละเอียดดังนี้

**ตารางที่ 3-16 ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตัวโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส**  
(โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตัวโดยสาร มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการ รถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย คะแนน	ร้อยละ	ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด				
1) มีช่องจำหน่ายตั๋วและตู้จำหน่ายตั๋วโดยสาร ให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	18.5	7.7	11.4	42.9	19.5	3.37	67.4	1.38	ปานกลาง
2) วิธีการจำหน่ายและชำระค่าโดยสารมี ความสะดวกและรวดเร็ว	19.6	6.7	9.9	40.4	23.4	3.41	68.3	1.42	ปานกลาง
3) วิธีการเติมเงินตัวโดยสารมีความสะดวกและ หลากหลาย อาทิ ช่องจำหน่ายตั๋ว ตู้จำหน่ายตั๋ว โดยสารอัตโนมัติ แอปพลิเคชัน และอินเทอร์เน็ต แบงก์กิ้ง	12.9	10.1	9.0	38.6	29.4	3.61	72.3	1.34	มาก
4) ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับเที่ยว การเดินทาง/ระยะทาง	27.0	6.9	18.5	40.9	6.7	2.93	58.7	1.35	ปานกลาง
5) ราคาค่าโดยสารคุ้มค่างับความสะดวกสบาย และรวดเร็ว	27.1	6.2	19.3	38.6	8.8	2.96	59.2	1.38	ปานกลาง
6) การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารมีความเป็น ธรรมและเหมาะสม อาทิ การยกเลิกตั๋ว และ การขอคืนเงินค่าโดยสาร	5.5	16.1	14.0	50.2	14.2	3.51	70.3	1.09	มาก
7) มาตรการส่งเสริมทางการตลาด (Promotion)	6.8	11.8	15.7	52.4	13.3	3.54	70.7	1.08	มาก
รวมค่าเฉลี่ย						3.33	66.7	1.29	ปานกลาง



รูปที่ 3-6 ปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารมีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

1) การมีช่องจำหน่ายตั๋วและตู้จำหน่ายตั๋วโดยสารให้บริการอย่างเหมาะสม และพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 42.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 19.5 และระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 18.5 ตามลำดับ

2) วิธีการจำหน่ายและชำระค่าโดยสารมีความสะดวกและรวดเร็ว เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 40.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 23.4 และระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 19.6 ตามลำดับ

3) วิธีการเติมเงินตั๋วโดยสารมีความสะดวกและหลากหลาย อาทิ ช่องจำหน่ายตั๋ว ตู้จำหน่ายตั๋วโดยสารอัตโนมัติ แอปพลิเคชัน และอินเทอร์เน็ต แบงกิ้ง เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 38.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 29.4 และระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 12.9 ตามลำดับ

4) ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับเที่ยวการเดินทาง/ระยะทาง เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจระดับมาก ร้อยละ 40.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 27.0 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 18.5 ตามลำดับ

5) ราคาค่าโดยสารคู้มค่ากับความสะดวกสบายและรวดเร็ว เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 38.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 27.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.3 ตามลำดับ

6) การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารมีความเป็นธรรมและเหมาะสม อาทิ การยกเลิกตั๋ว และการขอคืนเงินค่าโดยสาร เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 50.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 16.1 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 14.2 ตามลำดับ

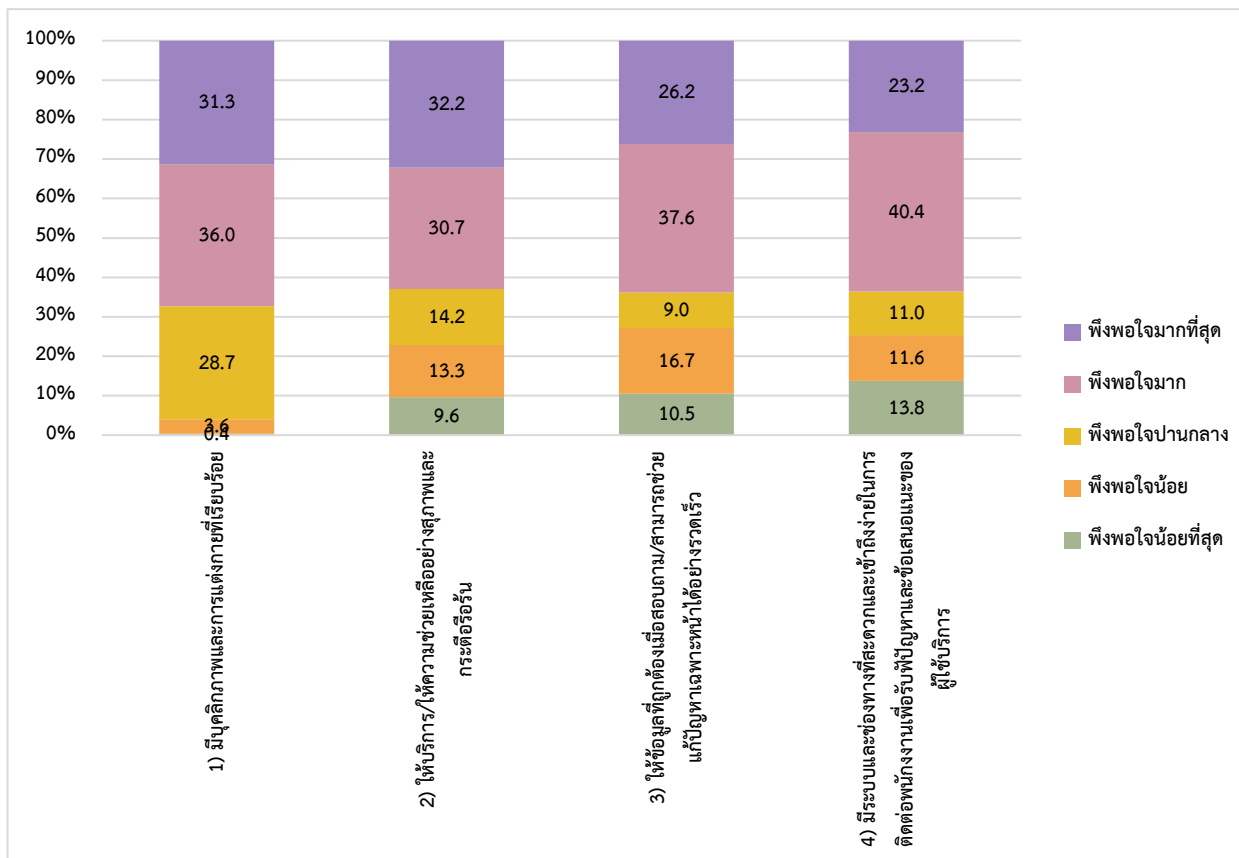
7) มาตรการส่งเสริมทางการตลาด (Promotion) เป็นปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 52.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 15.7 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.3 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจของการให้บริการจากปัจจัยด้านราคาและการจำหน่ายตั๋วโดยสารอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.33 คิดเป็นร้อยละ 66.7 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.29)

เมื่อสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีระดับความพึงพอใจในการใช้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-17 และรูปที่ 3-7 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

**ตารางที่ 3-17 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)**

ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ(ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ยคะแนน	ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
1) มีบุคลิกภาพและการแต่งกายที่เรียบร้อย	0.4	3.6	28.7	36.0	31.3	3.94	78.8	0.88	มาก
2) ให้บริการ/ให้ความช่วยเหลืออย่างสุภาพและกระตือรือร้น	9.6	13.3	14.2	30.7	32.2	3.63	72.5	1.31	มาก
3) ให้ข้อมูลที่ถูกต้องเมื่อสอบถาม/สามารถช่วยแก้ปัญหาเฉพาะหน้าได้อย่างรวดเร็ว	10.5	16.7	9.0	37.6	26.2	3.52	70.5	1.32	มาก
4) มีระบบและช่องทางที่สะดวกและเข้าถึงง่ายในการติดต่อพนักงานเพื่อรับฟังปัญหาและข้อเสนอแนะของผู้ใช้บริการ	13.8	11.6	11.0	40.4	23.2	3.48	69.5	1.33	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย						3.64	72.8	1.21	มาก



รูปที่ 3-7 ปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

1) การมีบุคลิกภาพและการแต่งกายที่เรียบร้อย เป็นปัจจัยด้านเจ้าหน้าที่และผู้ให้บริการที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 36.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 31.3 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 28.7 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 รวมถึงความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีจากกลุ่มตัวอย่าง มีรายละเอียด ดังนี้

**1) ความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี**

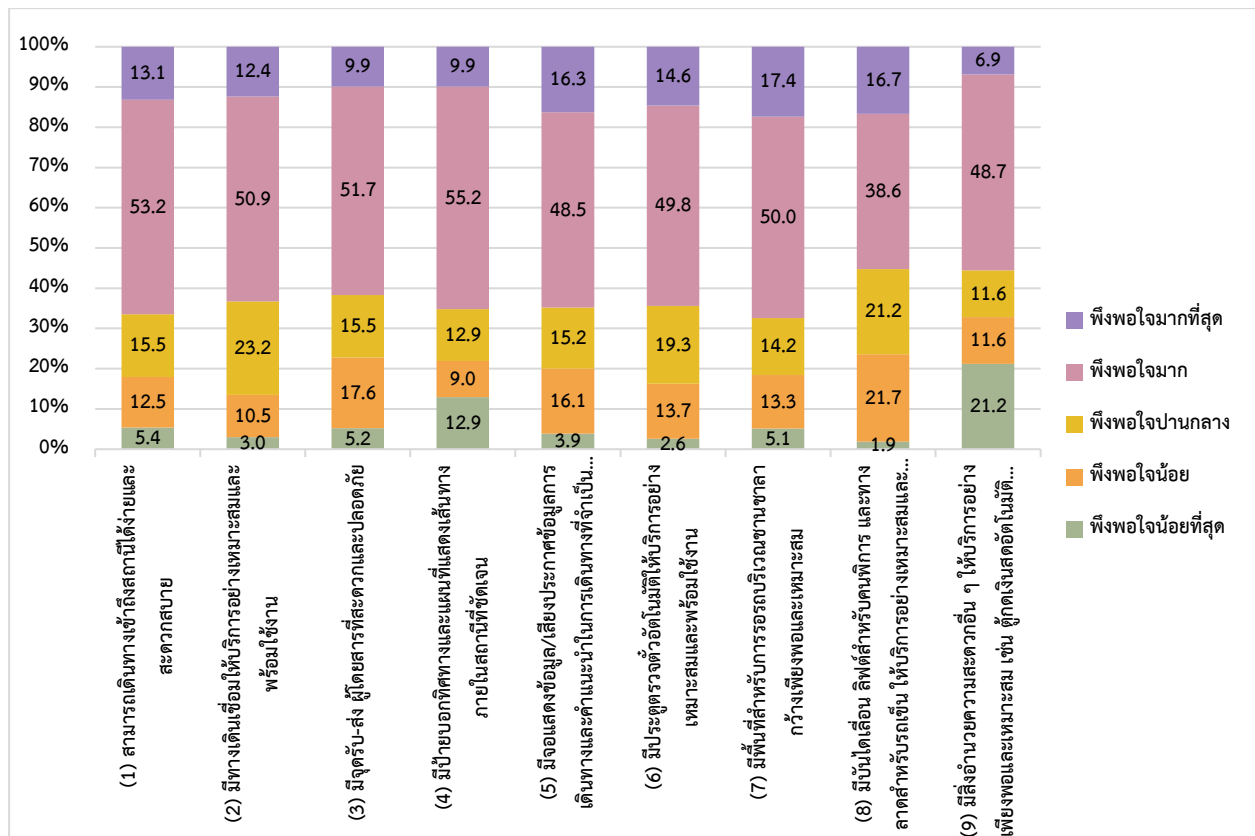
จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานี พบว่า ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-18 และรูปที่ 3-8 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

**ตารางที่ 3-18 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวก**

**บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)**

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย คะแนน	ร้อยละ	ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด				
(1) สามารถเดินทางเข้าถึงสถานีได้ง่ายและสะดวกสบาย	5.4	12.5	15.5	53.2	13.1	3.56	71.0	1.04	มาก
(2) มีทางเดินเชื่อมให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	3.0	10.5	23.2	50.9	12.4	3.59	71.8	0.94	มาก
(3) มีจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารที่สะดวกและปลอดภัย	5.2	17.6	15.5	51.7	9.9	3.43	68.6	1.06	ปานกลาง
(4) มีป้ายบอกทิศทางและแผนที่แสดงเส้นทางภายในสถานีที่ชัดเจน	12.9	9.0	12.9	55.2	9.9	3.40	68.0	1.18	ปานกลาง
(5) มีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดิน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ	3.9	16.1	15.2	48.5	16.3	3.57	71.4	1.06	มาก
(6) มีประตูตรวจตั๋วอัตโนมัติให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	2.6	13.7	19.3	49.8	14.6	3.60	72.0	0.98	มาก
(7) มีพื้นที่สำหรับการรอรถบริเวณชานชาลา กว้างเพียงพอและเหมาะสม	5.1	13.3	14.2	50.0	17.4	3.61	72.3	1.08	มาก
(8) มีบันไดเลื่อน ลิฟต์สำหรับคนพิการ และทางลาดสำหรับรถเข็น ให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน	1.9	21.7	21.2	38.6	16.7	3.46	69.4	1.06	ปานกลาง
(9) มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม เช่น ตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) ร้านค้า และร้านสะดวกซื้อ	21.2	11.6	11.6	48.7	6.9	3.09	61.7	1.31	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย						3.48	69.6	1.08	ปานกลาง





รูปที่ 3-8 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวก  
บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

(1) สามารถเดินทางเข้าถึงสถานีได้ง่ายและสะดวกสบาย เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 53.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 15.5 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.1 ตามลำดับ

(2) การมีทางเดินเชื่อมให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 50.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 23.2 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 12.4 ตามลำดับ

(3) การมีจุดรับ-ส่ง ผู้โดยสารที่สะดวกและปลอดภัย เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 51.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 17.6 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 15.5 ตามลำดับ

(4) การมีป้ายบอกทิศทางและแผนที่แสดงเส้นทางภายในสถานีที่ชัดเจน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 55.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลางและระดับน้อยที่สุดเท่ากัน ร้อยละ 12.9 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 9.9 ตามลำดับ

(5) การมีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดิน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 48.5 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 16.3 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 16.1 ตามลำดับ

(6) การมีประตูตรวจตั๋วอัตโนมัติให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 49.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 19.3 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 14.6 ตามลำดับ

(7) การมีพื้นที่สำหรับการจอดรถบริเวณชานชาลากว้างเพียงพอและเหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 50.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 17.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 14.2 ตามลำดับ

(8) การมีบันไดเลื่อน ลิฟต์สำหรับคนพิการ และทางลาดสำหรับรถเข็น ให้บริการอย่างเหมาะสมและพร้อมใช้งาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 38.6 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 21.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 21.2 ตามลำดับ

(9) การมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม เช่น ตู้กดเงินสดอัตโนมัติ (ATM) ร้านค้า และร้านสะดวกซื้อ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 48.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 21.2 และระดับความพึงพอใจปานกลางและระดับน้อยที่เท่ากัน ร้อยละ 11.6 ตามลำดับ

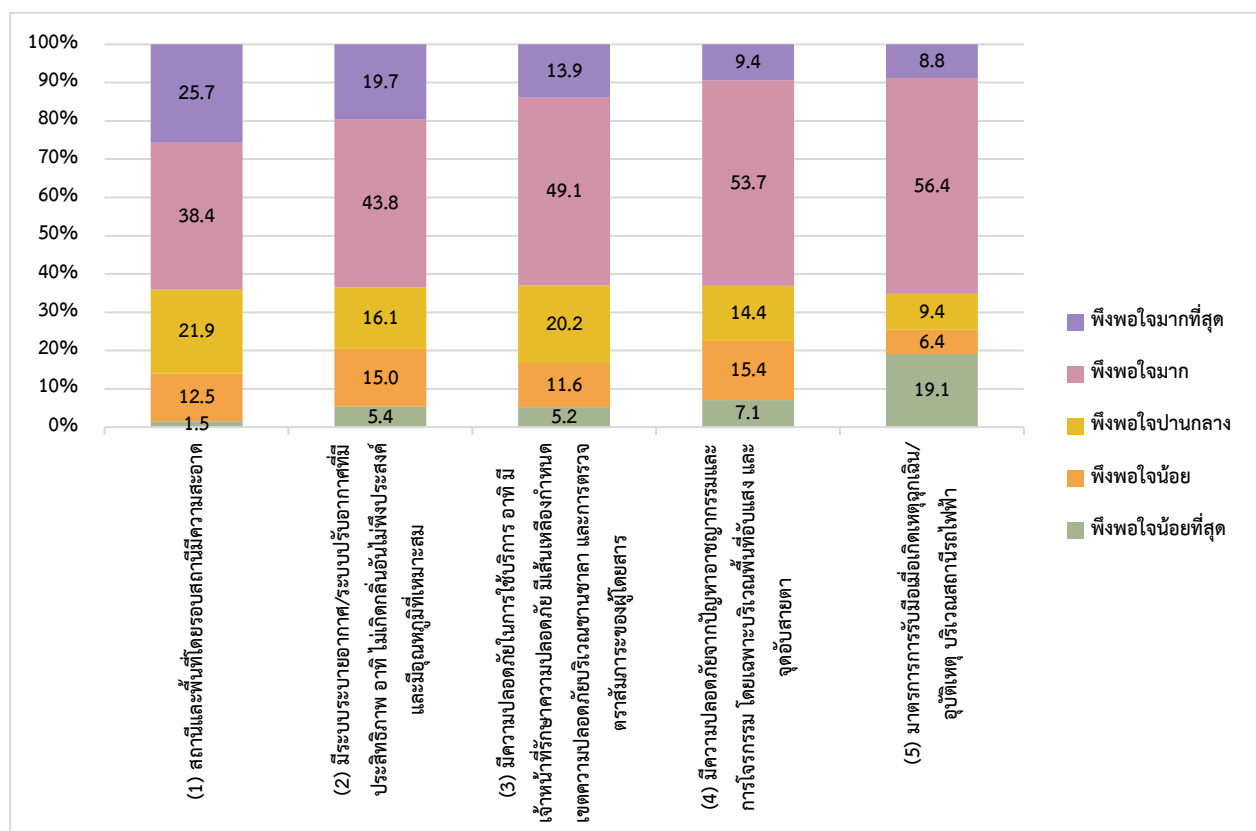
ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับปานกลาง มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.48 คิดเป็นร้อยละ 69.6 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.08)

## 2) ความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานี

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานี พบว่าระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-19 และรูปที่ 3-9 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 3-19 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัย  
บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวก ที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและ ความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ย คะแนน	ร้อยละ	ค่า เบี่ยงเบน มาตรฐาน	แปลผล
	น้อย ที่สุด	น้อย	ปาน กลาง	มาก	มาก ที่สุด				
(1) สถานีและพื้นที่โดยรอบสถานีมีความสะอาด	1.5	12.5	21.9	38.4	25.7	3.74	74.9	1.02	มาก
(2) มีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ อาทิ ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ และมีอุณหภูมิที่เหมาะสม	5.4	15.0	16.1	43.8	19.7	3.57	71.5	1.13	มาก
(3) มีความปลอดภัยในการใช้บริการ อาทิ มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย มีเส้นเหลืองกำหนดเขตความปลอดภัยบริเวณชานชาลา และการตรวจตราสัมภาระของผู้โดยสาร	5.2	11.6	20.2	49.1	13.9	3.55	71.0	1.04	มาก
(4) มีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรม และการโจรกรรม โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อับแสง และจุดอับสายตา	7.1	15.4	14.4	53.7	9.4	3.43	68.6	1.08	ปานกลาง
(5) มาตรการการรับมือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน/อุบัติเหตุ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า	19.1	6.4	9.4	56.4	8.8	3.29	65.9	1.29	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย						3.52	70.4	1.11	มาก



รูปที่ 3-9 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัย  
บริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

(1) สถานีและพื้นที่โดยรอบสถานีมีความสะอาด เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 38.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 25.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 21.9 ตามลำดับ

(2) การมีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ อาทิ ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ และมีอุณหภูมิที่เหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 43.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 19.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 16.1 ตามลำดับ

(3) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการ อาทิ มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย มีเส้นเหลืองกำหนดเขตความปลอดภัยบริเวณชานชาลา และการตรวจตราสัมภาระของผู้โดยสาร เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 49.1 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 20.2 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 13.9 ตามลำดับ

(4) การมีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรมและการโจรกรรม โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อับแสง และจุดอับสายตา เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 53.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 15.4 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 14.4 ตามลำดับ

(5) มาตรการการรับมือเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน/อุบัติเหตุ บริเวณสถานีรถไฟฟ้า เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 56.4 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 19.1 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 9.4 ตามลำดับ

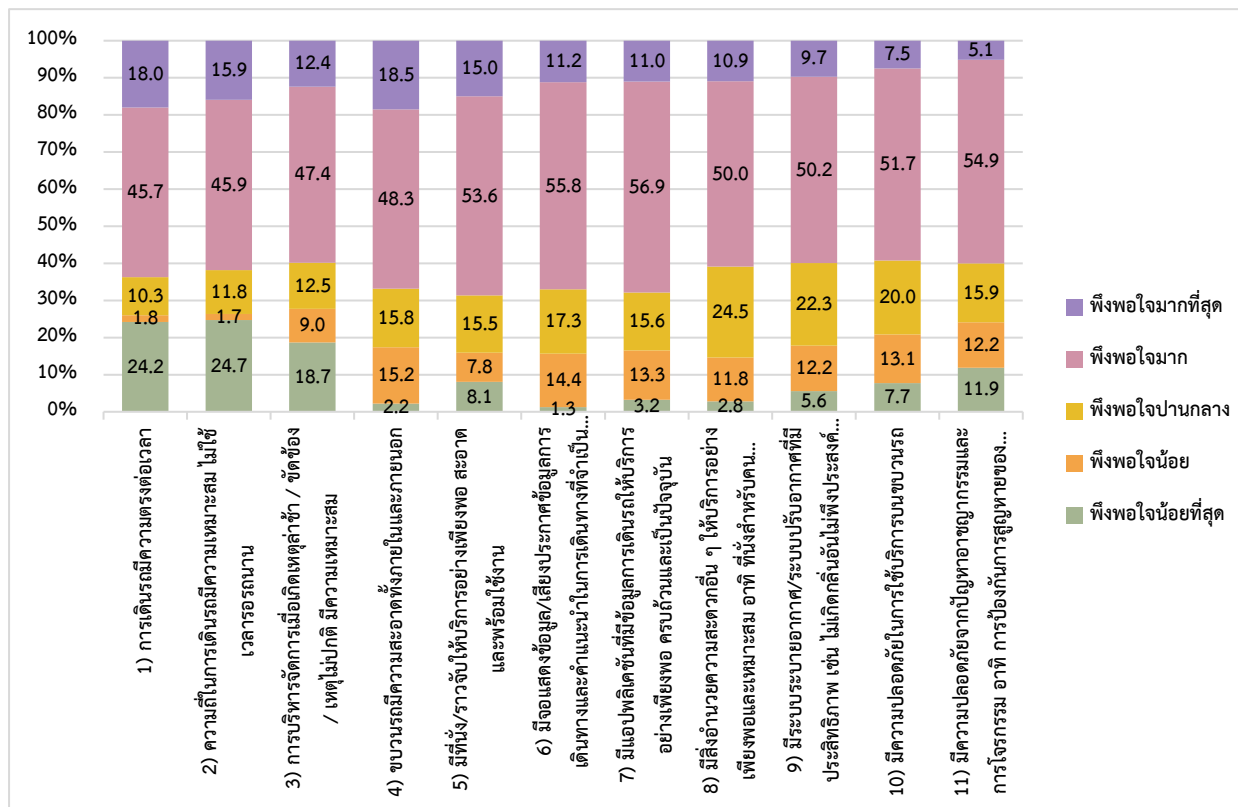
ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อความสะอาดและความปลอดภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.52 คิดเป็นร้อยละ 70.4 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.11)

● **ความพึงพอใจต่อการใช้บริการขบวนรถ**

จากการสอบถามเกี่ยวกับความพึงพอใจที่มีต่อการใช้บริการขบวนรถ พบว่า ระดับความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน แสดงดังตารางที่ 3-20 และรูปที่ 3-10 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

**ตารางที่ 3-20 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน (โดยแสดงผลในรูปร้อยละ)**

ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอส	ระดับของความพึงพอใจ (ร้อยละ)					ค่าเฉลี่ยคะแนน	ร้อยละ	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน	แปลผล
	น้อยที่สุด	น้อย	ปานกลาง	มาก	มากที่สุด				
1) การเดินรถมีความตรงต่อเวลา	24.2	1.8	10.3	45.7	18.0	3.31	66.3	1.44	ปานกลาง
2) ความถี่ในการเดินรถมีความเหมาะสม ไม่ใช้เวลารอรถนาน	24.7	1.7	11.8	45.9	15.9	3.27	65.3	1.43	ปานกลาง
3) การบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุล่าช้า / ชัดข้อง / เหตุไม่ปกติ มีความเหมาะสม	18.7	9.0	12.5	47.4	12.4	3.26	65.2	1.32	ปานกลาง
4) ขบวนรถมีความสะอาดทั้งภายในและภายนอก	2.2	15.2	15.8	48.3	18.5	3.66	73.1	1.02	มาก
5) มีที่นั่ง/ราวจับให้บริการอย่างเพียงพอ สะอาดและพร้อมใช้งาน	8.1	7.8	15.5	53.6	15.0	3.60	71.9	1.09	มาก
6) มีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเดือน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ	1.3	14.4	17.3	55.8	11.2	3.61	72.2	0.91	มาก
7) มีแอปพลิเคชันที่มีข้อมูลการเดินทางให้บริการอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเป็นปัจจุบัน	3.2	13.3	15.6	56.9	11.0	3.59	71.8	0.96	มาก
8) มีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม อาทิ ที่นั่งสำหรับผู้สูงอายุ และสตรีมีครรภ์ และที่ล็อครถเข็นสำหรับผู้พิการ	2.8	11.8	24.5	50.0	10.9	3.54	70.9	0.93	มาก
9) มีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ เช่น ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ หรือมีอุณหภูมิที่เหมาะสม	5.6	12.2	22.3	50.2	9.7	3.46	69.2	1.01	ปานกลาง
10) มีความปลอดภัยในการใช้บริการบนขบวนรถ	7.7	13.1	20.0	51.7	7.5	3.38	67.6	1.05	ปานกลาง
11) มีความปลอดภัยจากปัญหาอาชญากรรมและการโจรกรรม อาทิ การป้องกันการสูญหายของทรัพย์สินของมีค่า การป้องกันการก่อเหตุไม่สงบบนขบวนรถ	11.9	12.2	15.9	54.9	5.1	3.29	65.8	1.13	ปานกลาง
รวมค่าเฉลี่ย						3.45	69.0	1.12	ปานกลาง



รูปที่ 3-10 ปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน

1) การเดินรถมีความตรงต่อเวลา เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 45.7 รองลงมามีระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 24.2 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.0 ตามลำดับ

2) ความถี่ในการเดินรถมีความเหมาะสม ไม่ใช้เวลารอรถนาน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 45.9 รองลงมามีระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 24.7 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 15.9 ตามลำดับ

3) การบริหารจัดการเมื่อเกิดเหตุล่าช้า / ชัดข้อง / เหตุไม่ปกติ มีความเหมาะสมเป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 47.4 รองลงมามีระดับความพึงพอใจน้อยที่สุด ร้อยละ 18.7 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 12.5 ตามลำดับ

4) ขบวนรถมีความสะอาดทั้งภายในและภายนอก เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 48.3 รองลงมามีระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 18.5 และระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 15.8 ตามลำดับ

5) การมีที่นั่ง/ราวจับให้บริการอย่างเพียงพอ สะอาดและพร้อมใช้งาน มีความเหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 53.6 รองลงมามีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 15.5 และระดับความพึงพอใจมากที่สุด ร้อยละ 15.0 ตามลำดับ

6) การมีจอแสดงข้อมูล/เสียงประกาศข้อมูลการเดินทางและคำแนะนำในการเดินทางที่จำเป็น อาทิ สถานีถัดไป เส้นทาง ค่าเตือน และข้อควรปฏิบัติต่าง ๆ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการ

รถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 55.8 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 17.3 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 14.4 ตามลำดับ

7) การมีแอปพลิเคชันที่มีข้อมูลการเดินทางให้บริการอย่างเพียงพอ ครบถ้วนและเป็นปัจจุบัน เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 56.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 15.6 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 13.3 ตามลำดับ

8) การมีสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้บริการอย่างเพียงพอและเหมาะสม อาทิ ที่นั่งสำหรับคนพิการผู้สูงอายุ และสตรีมีครรภ์ และที่จอดรถสำหรับผู้พิการ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 50.0 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 24.5 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 11.8 ตามลำดับ

9) การมีระบบระบายอากาศ/ระบบปรับอากาศที่มีประสิทธิภาพ เช่น ไม่เกิดกลิ่นอันไม่พึงประสงค์ หรือมีอุณหภูมิที่เหมาะสม เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 50.2 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 22.3 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 12.2 ตามลำดับ

10) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการบนขบวนรถ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 51.7 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 20.0 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 13.1 ตามลำดับ

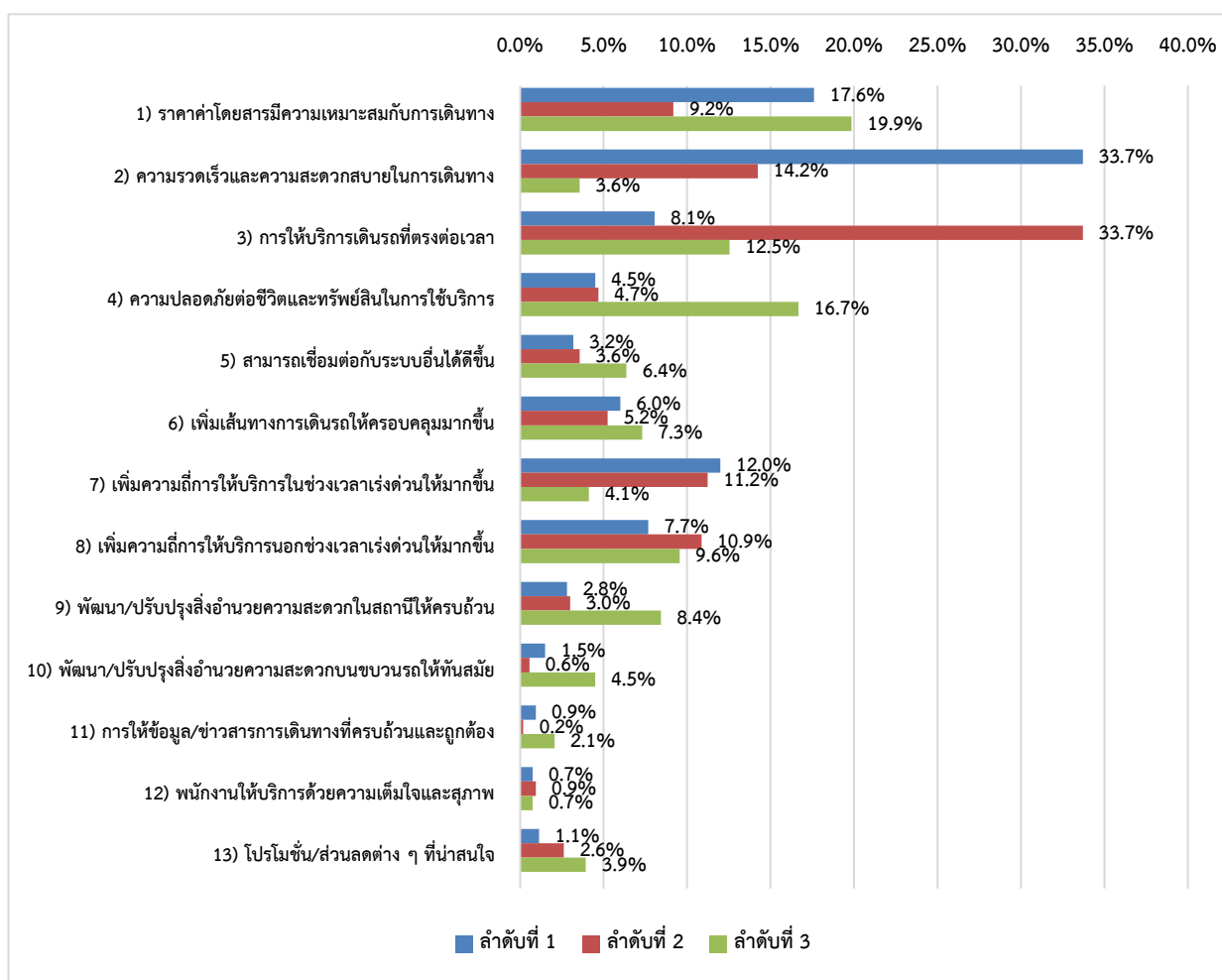
11) การมีความปลอดภัยในการใช้บริการบนขบวนรถ เป็นปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน ส่วนใหญ่มีระดับความพึงพอใจมาก ร้อยละ 54.9 รองลงมา มีระดับความพึงพอใจปานกลาง ร้อยละ 15.9 และระดับความพึงพอใจน้อย ร้อยละ 12.2 ตามลำดับ

ดังสรุปในภาพรวมค่าเฉลี่ยปัจจัยด้านการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีผลต่อความพึงพอใจต่อการใช้บริการขบวนรถไฟฟ้าบีทีเอสอยู่ในระดับมาก มีค่าเฉลี่ยคะแนน 3.45 คิดเป็นร้อยละ 69.0 (ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน 1.12)

นอกจากนี้ จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคาดหวังต่อความรวดเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทางมากที่สุด ร้อยละ 22.2 รองลงมา คือ การให้บริการเดินทางที่ตรงต่อเวลา ร้อยละ 17.4 และด้านราคา ค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับการเดินทาง ร้อยละ 15.2 แสดงรายละเอียดในตารางที่ 3-21 และรูปที่ 3-11

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

ความคาดหวังต่อการให้บริการ และความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ลำดับความสำคัญ (ร้อยละ)			รวม ร้อยละ
	ลำดับที่ 1	ลำดับที่ 2	ลำดับที่ 3	
1) ราคาค่าโดยสารมีความเหมาะสมกับการเดินทาง	17.6%	9.2%	19.9%	15.2%
2) ความรวดเร็วและความสะดวกสบายในการเดินทาง	33.7%	14.3%	3.6%	22.2%
3) การให้บริการเดินรถที่ตรงต่อเวลา	8.1%	33.7%	12.5%	17.4%
4) ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินในการใช้บริการ	4.5%	4.7%	16.7%	6.6%
5) สามารถเชื่อมต่อกับระบบอื่นได้ดีขึ้น	3.2%	3.6%	6.4%	3.8%
6) เพิ่มเส้นทางการเดินรถให้ครอบคลุมมากขึ้น	6.0%	5.2%	7.3%	6.0%
7) เพิ่มความถี่การให้บริการในช่วงเวลาเร่งด่วนให้มากขึ้น	12.0%	11.2%	4.1%	10.4%
8) เพิ่มความถี่การให้บริการนอกช่วงเวลาเร่งด่วนให้มากขึ้น	7.7%	10.9%	9.6%	9.1%
9) พัฒนา/ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในสถานีให้ครบถ้วน	2.8%	3.0%	8.4%	3.8%
10) พัฒนา/ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกบนขบวนรถให้ทันสมัย	1.5%	0.6%	4.5%	1.7%
11) การให้ข้อมูล/ข่าวสารการเดินทางที่ครบถ้วนและถูกต้อง	0.9%	0.2%	2.1%	0.9%
12) พนักงานให้บริการด้วยความเต็มใจและสุภาพ	0.7%	0.9%	0.7%	0.8%
13) โปรโมชัน/ส่วนลดต่าง ๆ ที่น่าสนใจ	1.1%	2.6%	3.9%	2.1%



**รูปที่ 3-11 ความคาดหวังต่อการให้บริการและความพึงพอใจในการใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชน**



## 5) ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ได้เสนอแนะข้อคิดเห็นและ/หรือข้อเสนออื่น ๆ เพื่อปรับปรุงการให้บริการของรถไฟฟ้า โดยมีรายละเอียดดังนี้

- ควรขยายเวลาการให้บริการมากขึ้น และเพิ่มความถี่ของขบวนรถในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ควรเพิ่มเจ้าหน้าที่ดูแลบริเวณขึ้นขาลาในช่วงเวลาเร่งด่วน
- ควรปรับลดค่าโดยสารให้ถูกลง และสนับสนุนนโยบาย 20 บาท ตลอดสาย
- ควรเพิ่มหน้าจอแสดงเวลาของขบวนรถไฟฟ้าบริเวณขึ้นขาลา
- ควรเพิ่มตู้ ATM ทั้งจำนวนและหลากหลายธนาคาร บริเวณสถานีเคหะฯ

ทั้งนี้ เพื่อเพิ่มความสะดวกในการใช้บริการรถไฟฟ้า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่คิดเห็นว่าควรมีการให้บริการขนส่งสาธารณะ (Feeder) เพิ่มเติมในบริเวณสถานีสำโรง (E15) มากที่สุด ร้อยละ 28.5 รองลงมาเป็นสถานีแพรงษา (E21) ร้อยละ 9.4 สถานีปู่เจ้า (E16) ร้อยละ 5.6 และสถานีโศก (E4) ร้อยละ 5.1 ตามลำดับ โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เห็นควรให้บริการเส้นทางผ่านถนนสายรอง ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1) ถนนสุขุมวิท โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ระบุถนนสายรองหลัก ๆ ได้แก่ ซอยสุขุมวิท 113 ซอยสุขุมวิท 107 ซอยสุขุมวิท 63 (ร้อยละ 4.7 ร้อยละ 4.5 และร้อยละ 2.2 ตามลำดับ) โดยรวมกับซอยสุขุมวิทอื่น ๆ รวมทั้งสิ้นร้อยละ 32.2

2) ถนนเทพารักษ์ ประกอบด้วย ถนนเทพารักษ์ทั้งถนน ซอยเทพารักษ์ 2 ซอยเทพารักษ์ 4 และซอยเทพารักษ์ 6 รวมร้อยละ 12.2 (ร้อยละ 8.6 ร้อยละ 2.1 ร้อยละ 1.3 และร้อยละ 0.2 ตามลำดับ)

3) ถนนแพรงษา โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ระบุเป็นถนนแพรงษาทั้งถนน ร้อยละ 6.6

4) ถนนเทศบาลบางปู ประกอบด้วย ซอยเทศบาลบางปู 41 ซอยเทศบาลบางปู 43 ซอยเทศบาลบางปู 45 และซอยเทศบาลบางปู 47 (ร้อยละ 1.9 ร้อยละ 0.9 ร้อยละ 0.6 และร้อยละ 0.7 ตามลำดับ) โดยรวมกับซอยเทศบาลบางปูอื่น ๆ รวมร้อยละ 6.2

5) ถนนบางนา-ตราด ประกอบด้วย ถนนบางนา-ตราดทั้งถนน ซอยบางนา-ตราด 3 ซอยบางนา-ตราด 4 ซอยบางนา-ตราด 29 รวมร้อยละ 4.9 (ร้อยละ 1.3 ร้อยละ 1.7 ร้อยละ 1.7 และร้อยละ 0.2 ตามลำดับ)

### 3.2.5 ผลการติดตามตรวจสอบสุขภาพและสาธารณสุข

มาตรการกำหนดให้มีการรวบรวมข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) ปีละ 1 ครั้ง มีแผนดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ โดยจะดำเนินการในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 และจะนำเสนอผลในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568

### 3.3 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

#### 3.3.1 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

##### 1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

สำหรับในระยะก่อสร้างไม่มีผลการติดตามตรวจสอบเนื่องจากดัชนีการติดตามตรวจสอบแตกต่างกับระยะดำเนินการ โดยจะเปรียบเทียบเฉพาะผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2565-2568 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) ความเร็วและทิศทางลม และฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM<sub>10</sub>) พบว่าทั้งหมด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-22 ถึงตารางที่ 3-23 และรูปที่ 3-12 ถึงรูปที่ 3-15

##### 2) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ในระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการปี พ.ศ. 2568 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L<sub>Aeq</sub> 1 hour) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L<sub>Aeq</sub> 24 hours) ระดับเสียงสูงสุด (L<sub>Amax</sub>) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L<sub>A90</sub>) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L<sub>Adn</sub>) มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมาและอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L<sub>Aeq</sub> 24 hours) บริเวณ สก.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ และโรงเรียนพญาคุญวิทยา ในระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2560-2561 และ สก.สำโรงเหนือ บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) ในระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2566 แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-24 และรูปที่ 3-16 ถึงรูปที่ 3-20

##### 3) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ในปีผ่านมาของโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2565-2568 ประกอบด้วย ความเป็นกรดและด่าง (pH) บีโอดี (BOD) ซัลไฟด์ (Sulfide) ทีเคเอ็น (TKN) สารแขวนลอย (SS) สารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ตะกอนหนัก (Settleable Solids) น้ำมันและไขมัน (Fat Oil and Grease) เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2567 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 233 ง วันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2567 (เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข) พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนด ยกเว้น สารแขวนลอย (SS) และสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากบ่อบำบัดน้ำทิ้งมีปริมาณน้ำค่อนข้างน้อย สภาพน้ำในบ่อบำบัดมีลักษณะเป็นน้ำนิ่ง ซึ่งสภาพแวดล้อมดังกล่าวมีความเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของแพลงก์ตอนบางกลุ่ม และวัชพืชน้ำในบ่อบำบัดน้ำทิ้ง อีกทั้งการสะสมของปริมาณอินทรีย์สารในบ่อบำบัดน้ำทิ้งมีปริมาณมากขึ้นจึงส่งผลให้สารแขวนลอย (SS) มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด นอกจากนี้เนื่องจากบ่อบำบัดน้ำทิ้งของโครงการฯ เป็นบ่อบำบัดน้ำทิ้งสุดท้ายที่รองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่าง ๆ ภายในพื้นที่โครงการ รวมถึงน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง โดยกระบวนการล้างทำความสะอาดห้องน้ำ รวมถึงพื้นที่ต่าง ๆ ภายในโครงการฯ มีการใช้ผลิตภัณฑ์ประเภทน้ำยาทำความสะอาดต่าง ๆ ซึ่งโดยทั่วไปจะมีส่วนผสมของสารเคมีหลากหลายชนิด เช่น กรดไฮโดรคลอริก (HCl) และสารลดแรงตึงผิว (Surfactants) ซึ่งเป็นสารที่ละลายน้ำได้ดีและคงอยู่ในรูปของไอออนในระบบน้ำ จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งผลให้ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ในบ่อบำบัดน้ำทิ้งมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่กำหนด

สำหรับตะกอนหนัก (Settleable Solids) แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB) ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-25

### ตารางที่ 3-22 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2568

จุดติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง			
สภ.สำโรงเหนือ	4-9 มิ.ย. 65	1.02-2.75	1.49-2.55	0.0078-0.0205	0.6-2.2	S
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	0.97-2.31	1.24-2.24	0.0091-0.0205	0.7-2.3	ENE
	14-19 ต.ค. 66	1.38-2.11	1.56-2.04	0.0111-0.0221	0.5-1.9	W
	6-11 เม.ย. 67	1.50-2.85	1.75-2.77	0.0082-0.0202	0.8-2.4	S
	17-22 เม.ย. 68	1.37-2.89	1.69-2.66	0.0090-0.0196	1.2-3.3	SSW
หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์	4-9 มิ.ย. 65	1.57-3.02	1.89-2.91	0.0151-0.0284	0.5-2.2	S
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	0.96-2.37	1.06-2.30	0.0076-0.0179	0.7-2.4	N
	14-19 ต.ค. 66	1.47-2.23	1.19-2.06	0.0121-0.0237	0.7-1.9	WSW และ NW
	6-11 เม.ย. 67	1.55-2.99	1.77-2.87	0.0140-0.0285	0.8-3.4	SSW
	17-22 เม.ย. 68	1.40-2.87	1.68-2.69	0.0148-0.0279	1.2-3.4	SW
โรงเรียนนพคุณวิทยา	8-13 มิ.ย. 65	0.97-2.61	1.46-2.29	0.0088-0.0188	0.4-2.2	SSW
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	0.61-2.19	0.95-1.96	0.0091-0.0166	0.6-2.3	NE
	14-19 ต.ค. 66	1.33-2.22	1.50-2.07	0.0125-0.0231	0.5-1.9	WNW และ NW
	6-11 เม.ย. 67	0.89-2.75	1.19-2.30	0.0095-0.0186	0.8-2.4	SSE
	17-22 เม.ย. 68	1.07-2.56	1.44-2.46	0.0092-0.0182	1.3-3.1	SSW
หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์	4-9 มิ.ย. 65	0.81-1.86	0.88-1.76	0.0079-0.0149	0.6-2.2	SSE
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	0.56-0.97	0.62-0.92	0.0065-0.0149	0.7-2.3	NE และ NNE
	14-19 ต.ค. 66	1.23-1.97	1.39-1.86	0.0095-0.0240	0.5-1.9	W
	6-11 เม.ย. 67	0.84-1.95	1.02-1.79	0.0072-0.0141	0.8-2.4	SSE
	17-22 เม.ย. 68	0.94-2.02	1.16-1.93	0.0073-0.0145	1.4-3.2	SSW
วัดโคศคาราม	4-9 มิ.ย. 65	0.81-1.85	0.88-1.76	0.0079-0.0144	0.5-2.2	SSE
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	0.60-0.97	0.68-0.95	0.0065-0.0154	0.7-2.3	NNE
	14-19 ต.ค. 66	1.13-1.93	1.28-1.80	0.0088-0.0223	0.5-1.9	NW
	6-11 เม.ย. 67	0.84-1.91	1.04-1.85	0.0077-0.0144	1.1-2.4	SSE
	17-22 เม.ย. 68	0.84-1.85	1.02-1.69	0.0069-0.0139	1.5-3.1	SSW
มาตรฐาน		≤30 <sup>1/</sup>	≤9 <sup>1/</sup>	≤0.17 <sup>2/</sup>	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน			เมตร/วินาที	

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

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

**ตารางที่ 3-23 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)**  
**โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2568**

จุดติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ <sup>1/</sup>
		ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)	4-9 มิ.ย. 65	0.021-0.043
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65	0.024-0.041
	14-19 ต.ค. 66	0.023-0.036
	6-11 เม.ย. 67	0.014-0.039
	17-22 เม.ย. 68	0.022-0.056
มาตรฐาน <sup>2/</sup>		≤0.12
หน่วย		มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร

หมายเหตุ: <sup>1/</sup> ค่าเฉลี่ยแบบสถานะมาตรฐานที่ความดัน 1 บรรยากาศ และอุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส  
<sup>2/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา ฉบับประกาศทั่วไป เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547

ตารางที่ 3-24 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว

ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการปี พ.ศ. 2568

จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Aeq</sub> 24 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Adn</sub>
สภ.ลำโพงเหนือ	18-23 มี.ค. 60**	-	67.7-68.9	79.3-97.6	56.5-65.8	73.5-74.7
	10-15 มิ.ย. 60**	-	68.2-69.6	80.0-94.4	58.3-66.9	73.9-76.0
	9-14 ก.ย. 60**	-	69.1-69.7	69.4-80.6	54.4-67.2	74.6-75.4
	10-15 ธ.ค. 60**	-	69-2-70.9*	82.7-105.7	59.1-68.1	75.1-77.2
	3-8 มี.ค. 61**	-	69.6-70.7*	83.7-97.6	56.5-67.8	75.4-76.5
	2-7 มิ.ย. 61**	-	70.4*-71.3*	82.5-100.9	56.4-70.3	76.0-76.7
	8-13 ก.ย. 61**	-	70.1*-71.7*	84.7-106.9	57.4-69.7	76.2-76.5
	2-7 ธ.ค. 61**	-	69.5-70.4*	81.7-99.6	57.1-67.4	75.5-75.8
	4-9 มิ.ย. 65***	63.6-72.3	68.7-69.1	80.3-98.4	53.3-66.6	73.7-74.5
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65***	62.2-73.2	67.4-67.8	80.0-96.2	53.5-66.9	72.3-73.0
	14-19 ต.ค. 66***	65.4-74.3	69.6-70.4*	80.7-98.9	55.1-67.8	74.9-75.9
	6-11 เม.ย. 67***	64.0-71.3	68.5-68.9	82.2-92.5	55.6-65.9	73.6-74.4
	17-22 เม.ย. 68***	63.6-72.1	68.7-69.7	78.8-98.2	54.7-67.3	74.0-74.8
หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์	18-23 มี.ค. 60**	-	72.1*-73.5*	83.6-105.1	51.8-70.2	77.4-80.2
	10-15 มิ.ย. 60**	-	72.7*-74.3*	81.3-101.2	54.4-71.3	78.0-81.5
	9-14 ก.ย. 60**	-	75.7*-76.8*	80.2-93.2	56.2-78.1	80.2-82.0
	10-15 ธ.ค. 60**	-	72.6*-74.6*	82.8-105.3	54.2-72.3	77.6-78.2
	3-8 มี.ค. 61**	-	73.4*-74.1*	45.1-98.9	54.3-72.0	78.5-78.9
	2-7 มิ.ย. 61**	-	72.4*-72.7*	84.4-102.1	51.8-73.0	77.8-78.1
	8-13 ก.ย. 61**	-	70.7*-72.1*	80.7-101.9	51.3-71.6	74.4-77.8
	2-7 ธ.ค. 61**	-	70.6*-71.4*	82.6-104.5	48.5-68.8	75.9-77.1
	4-9 มิ.ย. 65***	57.8-70.4	66.0-68.2	71.3-92.0	47.1-66.3	70.0-74.7
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65***	54.0-66.3	60.3-61.9	67.0-89.7	47.9-61.5	64.6-66.8
	14-19 ต.ค. 66***	61.3-72.0	67.6-69.4	79.5-91.9	52.6-67.5	72.3-74.8
	6-11 เม.ย. 67***	61.2-71.4	67.0-68.1	76.6-96.8	52.1-66.8	70.9-74.1
	17-22 เม.ย. 68***	62.0-69.8	66.8-67.6	74.2-99.6	51.2-65.4	71.8-72.8
โรงเรียนพคุณวิทยา	18-23 มี.ค. 60**	-	68.5-70.2*	82.7-101.6	59.4-66.9	74.6-75.7
	10-15 มิ.ย. 60**	-	65.1-67.1	77.4-102.2	52.9-64.9	70.6-72.7
	9-14 ก.ย. 60**	-	68.3-69.4	79.6-101.1	56.4-67.5	73.7-74.5
	10-15 ธ.ค. 60**	-	68.6-70.8*	78.0-101.9	58.1-68.7	74.3-76.3
	3-8 มี.ค. 61**	-	68.6-70.2*	81.1-101.8	58.6-68.9	74.0-75.3
	2-7 มิ.ย. 61**	-	67.4-68.5	79.5-99.3	56.4-66.9	72.4-73.6
	8-13 ก.ย. 61**	-	67.8-69.5	79.6-106.4	61.0-69.8	73.6-75.1
	2-7 ธ.ค. 61**	-	68.3-69.7	81.0-101.2	54.3-67.8	73.6-75.5
	8-13 มิ.ย. 65***	57.8-70.4	68.3-68.8	78.3-101.7	47.1-66.3	70.0-74.7
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65***	62.7-71.8	69.0-69.9	80.2-95.7	47.3-68.1	74.0-75.3
	14-19 ต.ค. 66***	63.8-71.9	68.5-69.8	77.2-104.8	57.2-67.7	73.5-74.9
	6-11 เม.ย. 67***	63.2-70.9	68.3-68.8	78.4-99.7	55.7-66.6	73.1-73.8
	17-22 เม.ย. 68***	61.8-69.9	67.4-67.8	75.3-94.4	54.5-65.4	72.2-72.8
มาตรฐาน <sup>1/</sup>		-	≤70	≤115	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

**ตารางที่ 3-24 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว  
ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการปี พ.ศ. 2568**

จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลาติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L <sub>Aeq</sub> 1 hour	L <sub>Aeq</sub> 24 hour	L <sub>Amax</sub>	L <sub>A90</sub>	L <sub>Adn</sub>
หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์	18-23 มี.ค. 60**	-	52.7-58.2	54.9-95.5	38.8-48.2	58.1-68.2
	10-15 มิ.ย. 60**	-	55.4-62.2	66.8-98.5	41.0-64.1	61.9-64.1
	9-14 ก.ย. 60**	-	51.6-57.2	63.4-93.3	38.0-51.3	59.3-61.0
	10-15 ธ.ค. 60**	-	55.6-59.4	63.1-99.2	38.6-54.1	60.2-63.7
	3-8 มี.ค. 61**	-	55.1-57.0	63.8-97.2	39.7-52.7	59.9-62.0
	2-7 มิ.ย. 61**	-	53.9-59.2	64.0-99.7	39.0-53.9	59.6-62.2
	8-13 ก.ย. 61**	-	53.6-56.5	62.9-92.5	37.3-49.3	59.0-61.0
	2-7 ธ.ค. 61**	-	53.9-61.0	62.2-104.5	36.7-47.5	58.2-63.2
	4-9 มิ.ย. 65***	43.2-58.9	51.9-52.7	63.0-88.8	36.6-46.0	56.7-59.9
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65***	48.3-61.6	56.4-57.6	70.2-87.0	41.1-50.7	61.0-62.7
	14-19 ต.ค. 66***	39.3-63.3	50.7-53.4	55.0-91.0	36.2-46.0	55.5-59.8
	6-11 เม.ย. 67***	44.6-60.9	52.1-53.7	64.4-87.8	37.4-45.9	56.6-58.8
	17-22 เม.ย. 68***	44.8-59.9	51.5-53.6	63.1-87.4	35.6-44.3	57.2-58.7
วัดอโศการาม	18-23 มี.ค. 60**	-	56.4-59.7	58.9-97.4	44.0-55.3	63.3-64.5
	10-15 มิ.ย. 60**	-	54.3-59.2	59.9-94.3	41.8-51.7	60.2-60.8
	9-14 ก.ย. 60**	-	53.5-57.9	58.3-92.8	42.5-51.9	60.8-64.2
	10-15 ธ.ค. 60**	-	57.0-61.7	64.2-93.8	42.3-50.0	60.8-69.6
	3-8 มี.ค. 61**	-	56.1-61.1	64.5-93.1	43.4-55.1	62.6-66.1
	2-7 มิ.ย. 61**	-	54.6-58.3	61.5-97.5	41.7-52.5	58.8-61.7
	8-13 ก.ย. 61**	-	54.5-57.3	63.5-105.2	43.4-56.2	58.6-63.7
	2-7 ธ.ค. 61**	-	54.3-59.8	62.4-93.8	41.5-49.4	59.3-62.5
	4-9 มิ.ย. 65***	43.4-58.8	52.9-55.0	60.7-89.7	37.6-50.2	58.9-60.4
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65***	50.0-59.0	55.0-56.5	64.0-82.7	46.8-52.6	61.1-62.3
	14-19 ต.ค. 66***	39.1-65.0	52.7-56.2	56.6-96.8	35.1-45.1	57.5-63.1
	6-11 เม.ย. 67***	43.8-62.4	54.3-55.5	60.9-94.0	36.3-50.3	58.5-60.1
	17-22 เม.ย. 68***	47.5-60.3	53.9-55.6	62.0-89.2	41.3-52.6	59.8-62.1
บริเวณใต้สถานี บีทีเอสสำโรง (E15)	4-9 มิ.ย. 65***	63.3-72.3	68.7-69.1	80.3-96.7	53.3-66.4	73.7-74.5
	30 พ.ย.-5 ธ.ค. 65***	62.5-70.3	68.1-68.3	80.2-98.8	52.9-65.8	73.1-73.9
	14-19 ต.ค. 66***	64.1-74.3	69.8-71.1*	79.9-102.5	57.1-69.3	74.8-76.6
	6-11 เม.ย. 67***	65.1-70.9	68.8-69.2	80.5-99.2	55.5-66.9	74.2-74.8
	17-22 เม.ย. 68***	63.4-69.7	67.6-67.9	78.5-93.9	54.9-65.4	72.8-73.4
มาตรฐาน <sup>1/</sup>		-	≤70	≤115	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: <sup>1/</sup> ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540) ประกาศใน  
ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540

\* ผลการตรวจวัดมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ

\*\* ผลการติดตามตรวจสอบในช่วงระยะก่อสร้าง

\*\*\* ผลการติดตามตรวจสอบในช่วงระยะดำเนินการ

ตารางที่ 3-25 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2568

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ											ค่ามาตรฐาน <sup>1/</sup>
			16 มิ.ย. 65	22 ก.ค. 65	16 ส.ค. 65	13 ก.ย. 65	11 ต.ค. 65	15 พ.ย. 65	14 ธ.ค. 65	20 ต.ต. 66	16 ก.พ. 67	21 มี.ย. 67	18 เม.ย. 68	
บ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ	ความเป็นกรดและด่าง	-	8.3	8.2	7.5	8.6	8.7	8.4	7.7	8.8	8.8	8.9	8.2	5.5-9.0
	บีโอดี	มิลลิกรัมต่อลิตร	2.5	3.8	<2.0	5.3	4.0	4.6	5.2	5.9	5.8	5.1	6.6	≤30
	ซีลไฟต์	มิลลิกรัมต่อลิตร	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	<0.50	≤1.0
	ทีเคเอ็น	มิลลิกรัมต่อลิตร	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<LOQ	<5.0	≤35
	สารแขวนลอย	มิลลิกรัมต่อลิตร	19.8	14.1	29.7	13.6	21.1	19.9	25.6	20.2	41.7*	14.4	13.8	≤40
	สารที่ละลายได้ทั้งหมด	มิลลิกรัมต่อลิตร	994	436	702	452	352	1,367*	1,317*	1,004*	3,762*	2,050*	1,808*	≤1,000
	ตะกอนหนัก	มิลลิกรัมต่อลิตร	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	<0.1	0.8	0.2	<0.1	-
	น้ำมันและไขมัน	มิลลิกรัมต่อลิตร	<3	<3	<3	<3	<3	<3	<3	<3	<3	<3	<3	≤20
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร	21	1,300	21,000	110	13,000	1,700	330	33	130	24,000	79	-

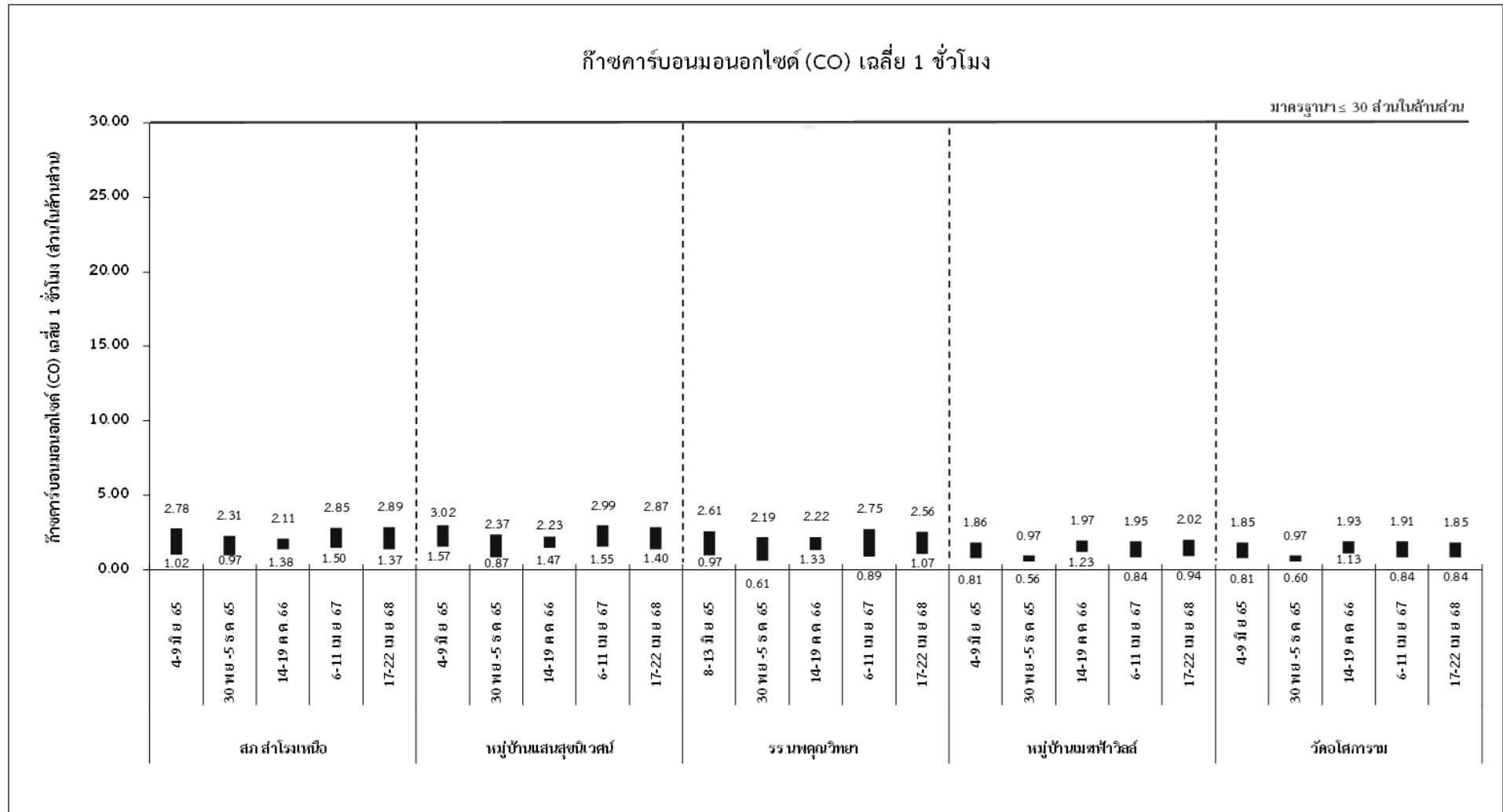
หมายเหตุ : <sup>1/</sup> ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารบางประเภทและบางขนาด พ.ศ. 2567 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 141 ตอนพิเศษ 233 ง วันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2567 (เกณฑ์กำหนดสูงสุดตามประเภทมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากอาคารประเภท ข)

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

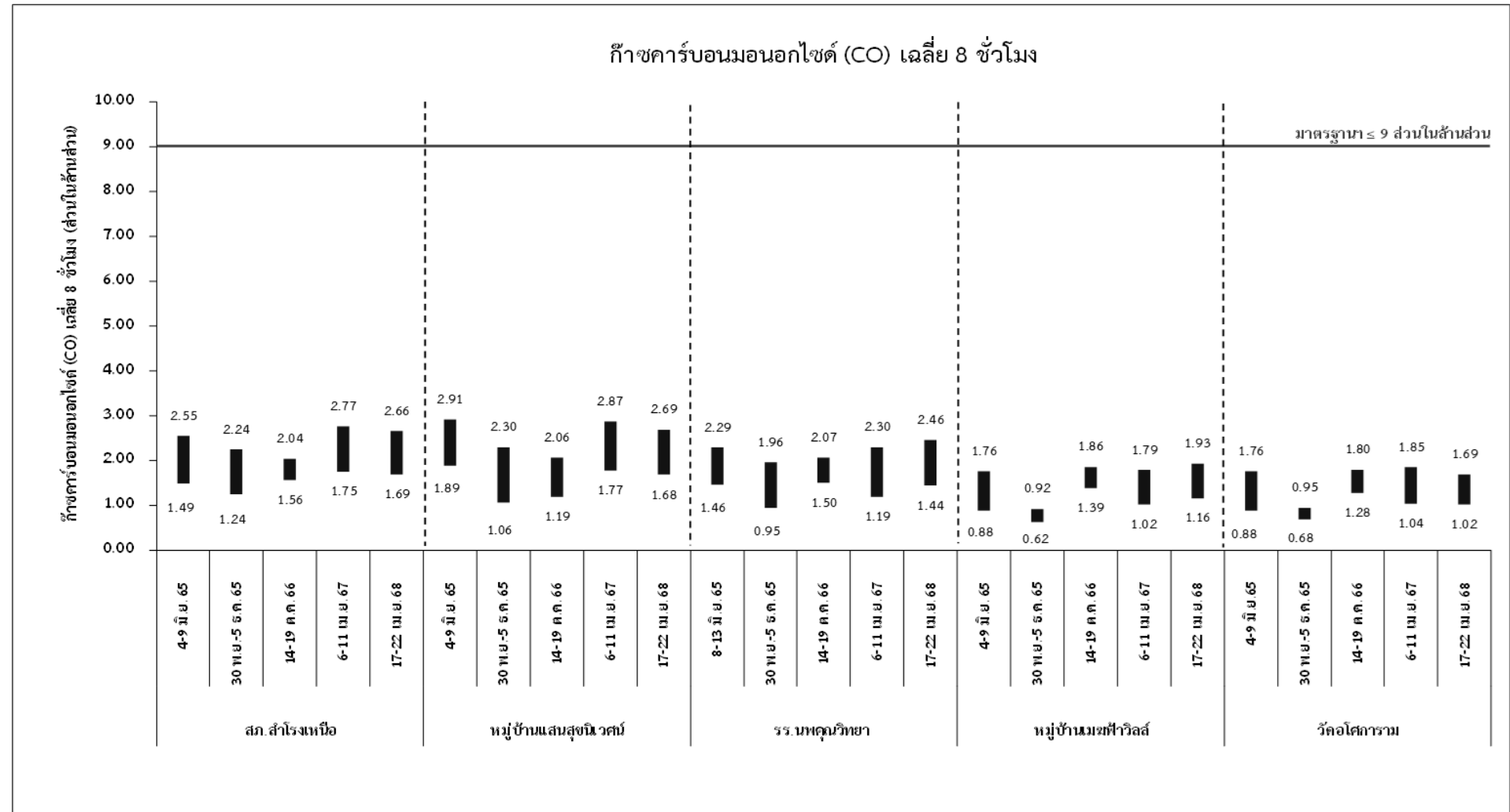
: ขีดจำกัดค่าสุดของการตรวจวัด (น้ำมันและไขมัน <3 มิลลิกรัมต่อลิตร)

: \* ค่าเกินมาตรฐาน

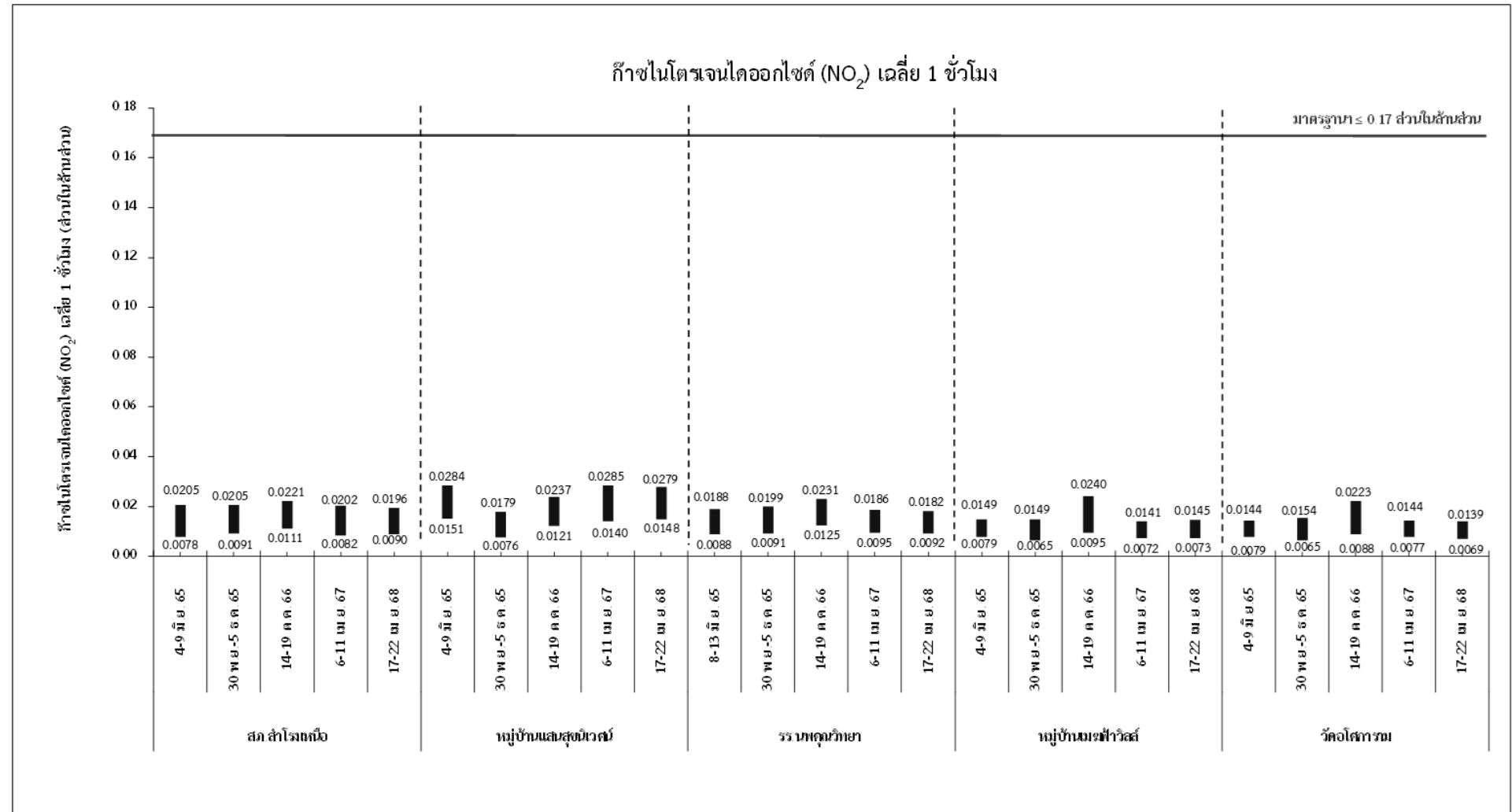




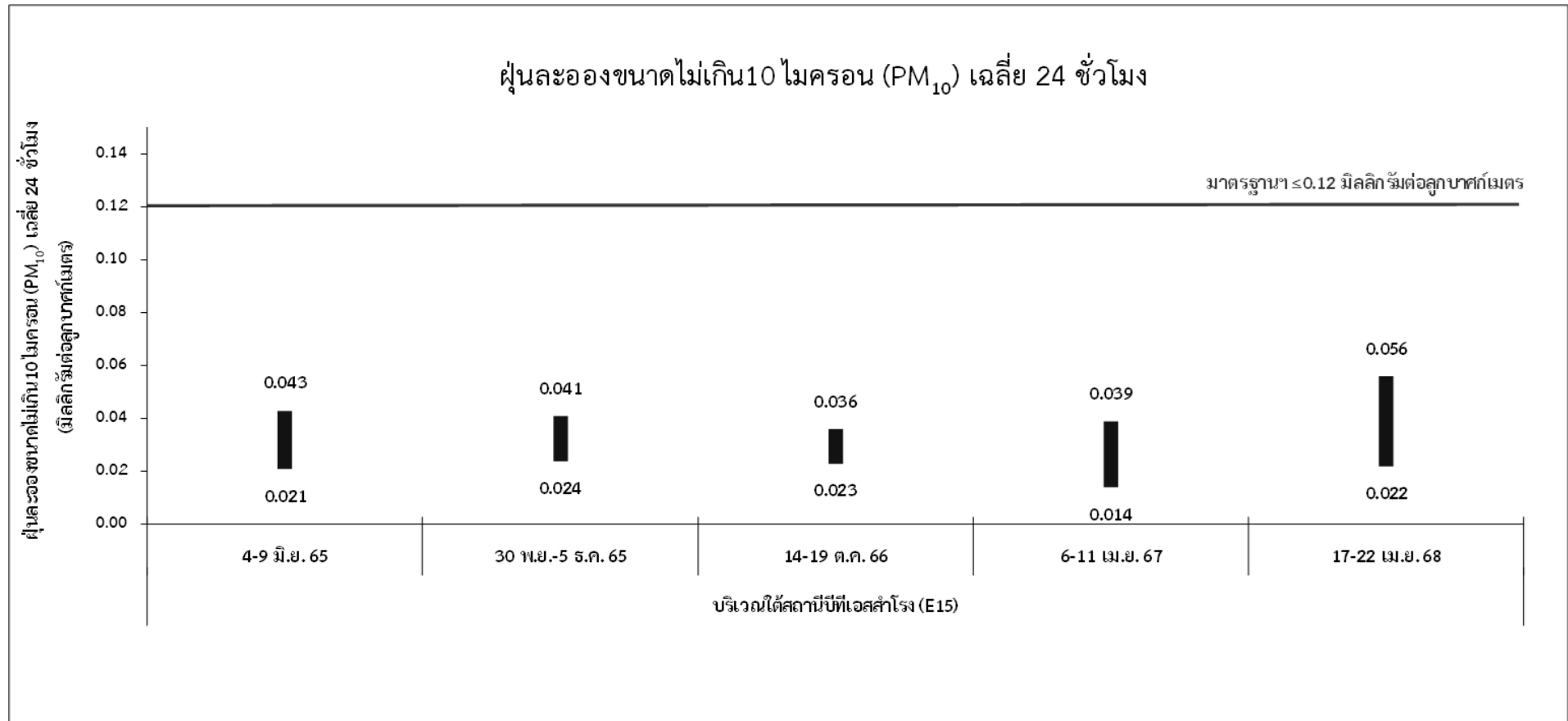
รูปที่ 3-12 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2568



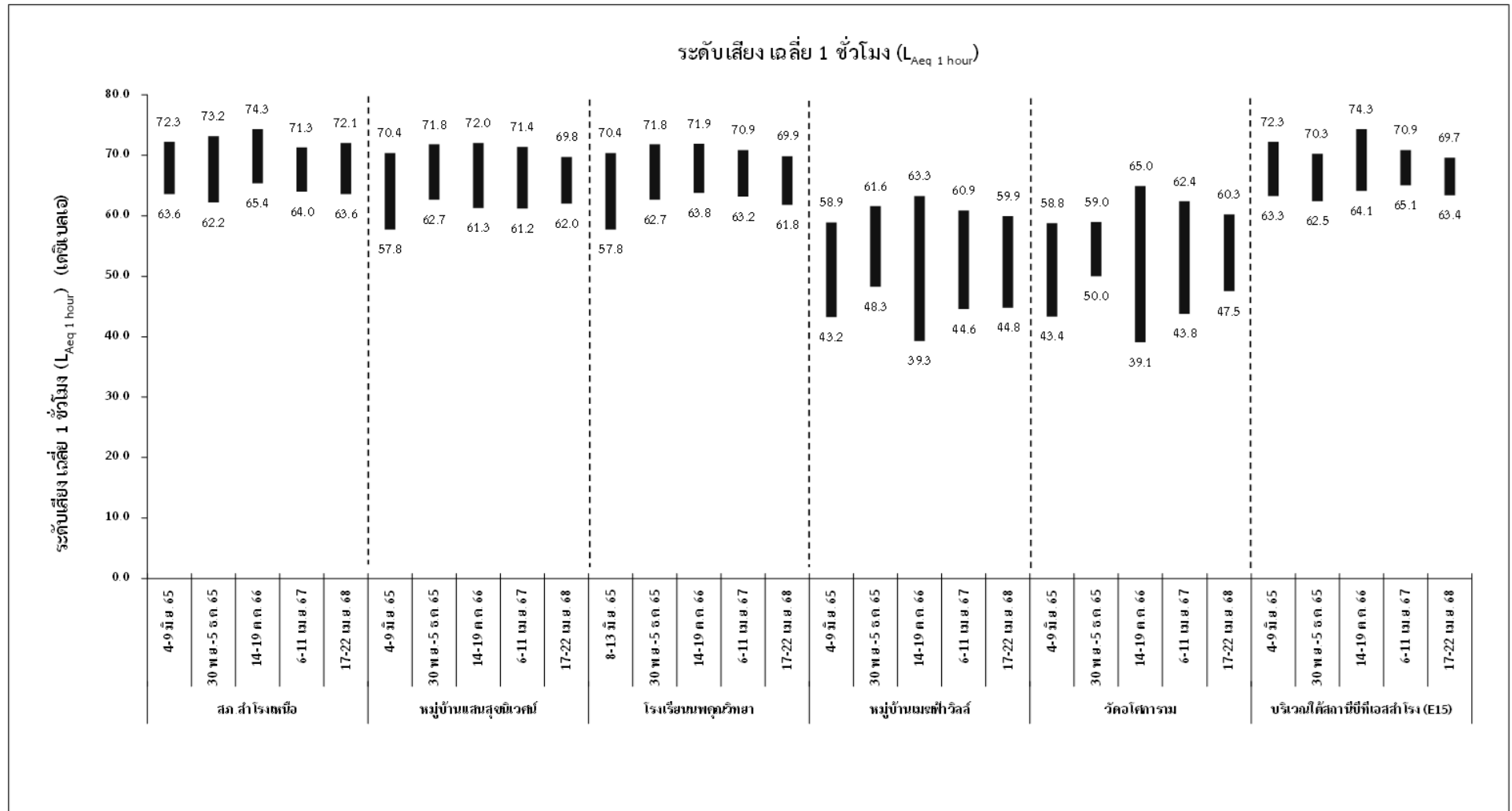
รูปที่ 3-13 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2568



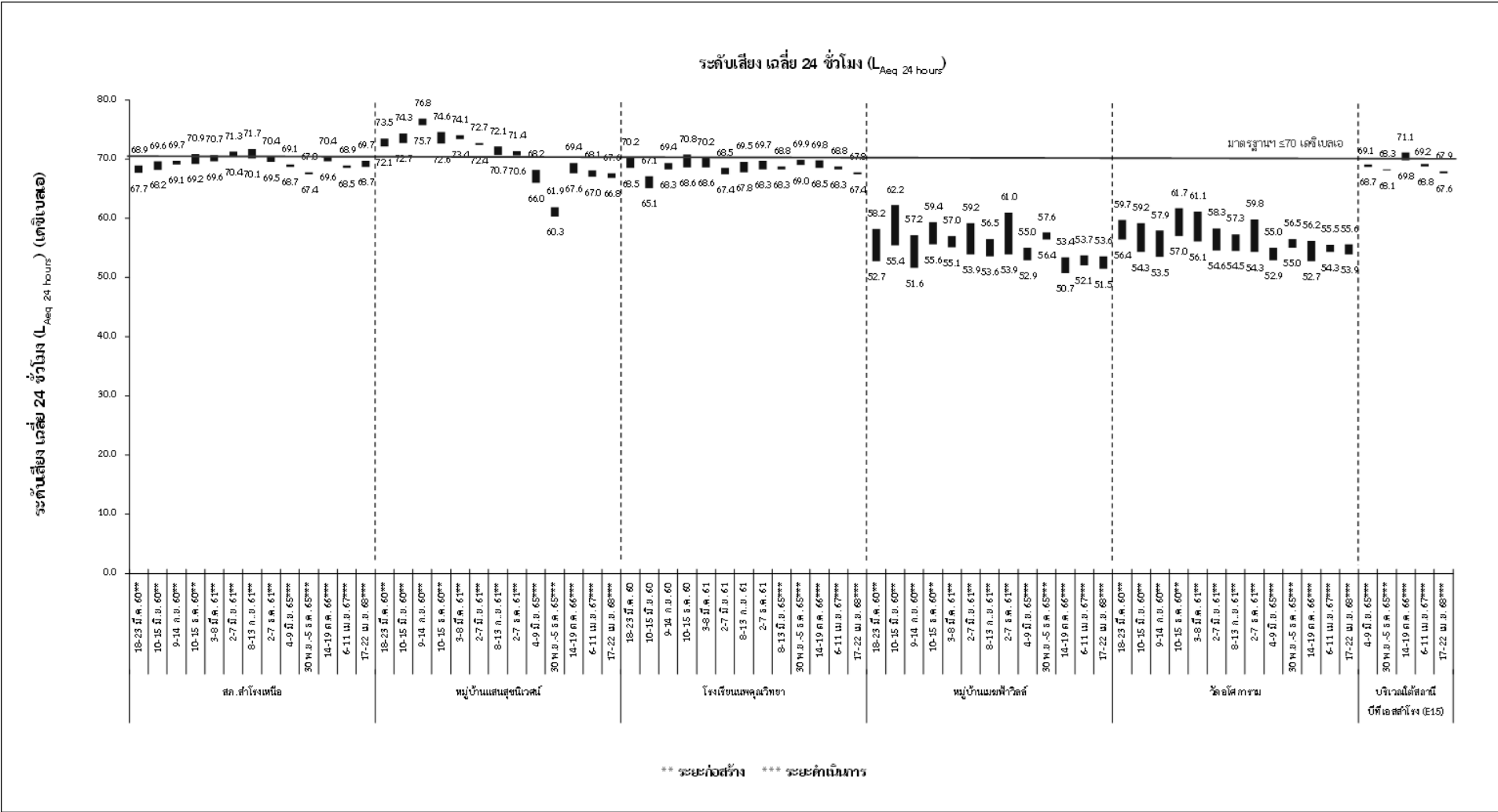
รูปที่ 3-14 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO<sub>2</sub>) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2568



รูปที่ 3-15 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ( $PM_{10}$ )  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2568

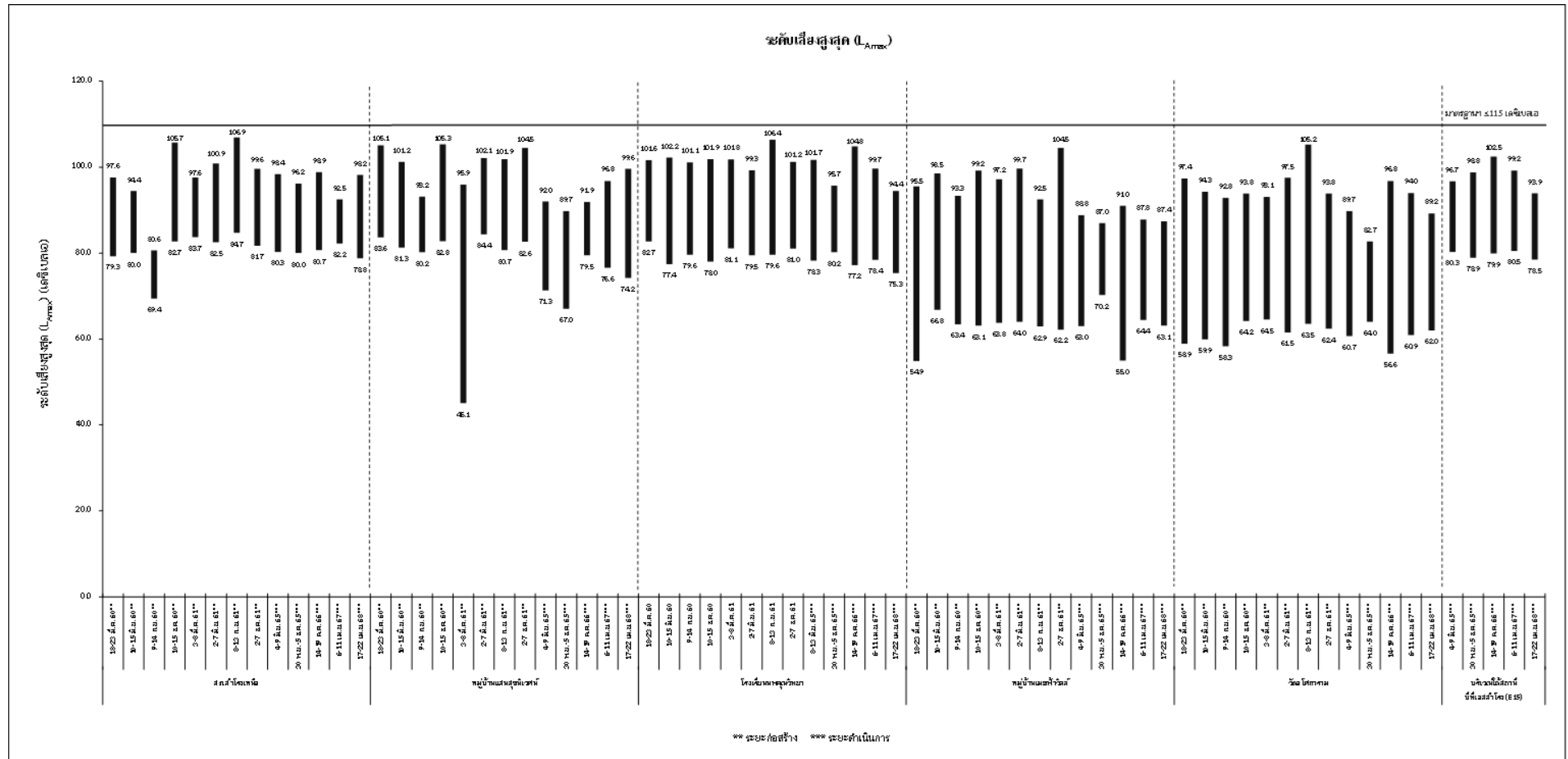


รูปที่ 3-16 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq\ 1\ hour}$ )  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2568



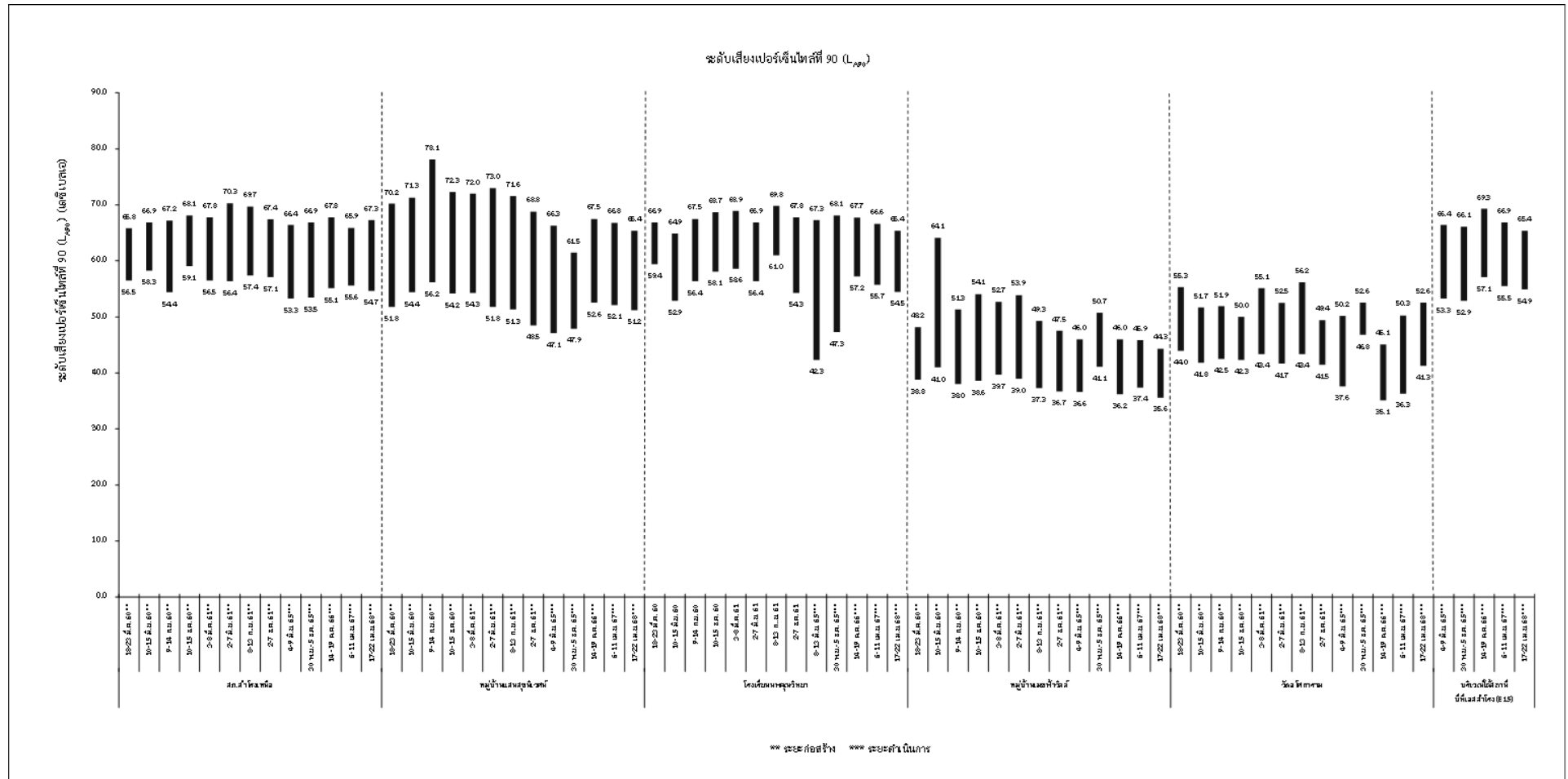
รูปที่ 3-17 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq}$  24 hours)

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงบางบริัง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2568



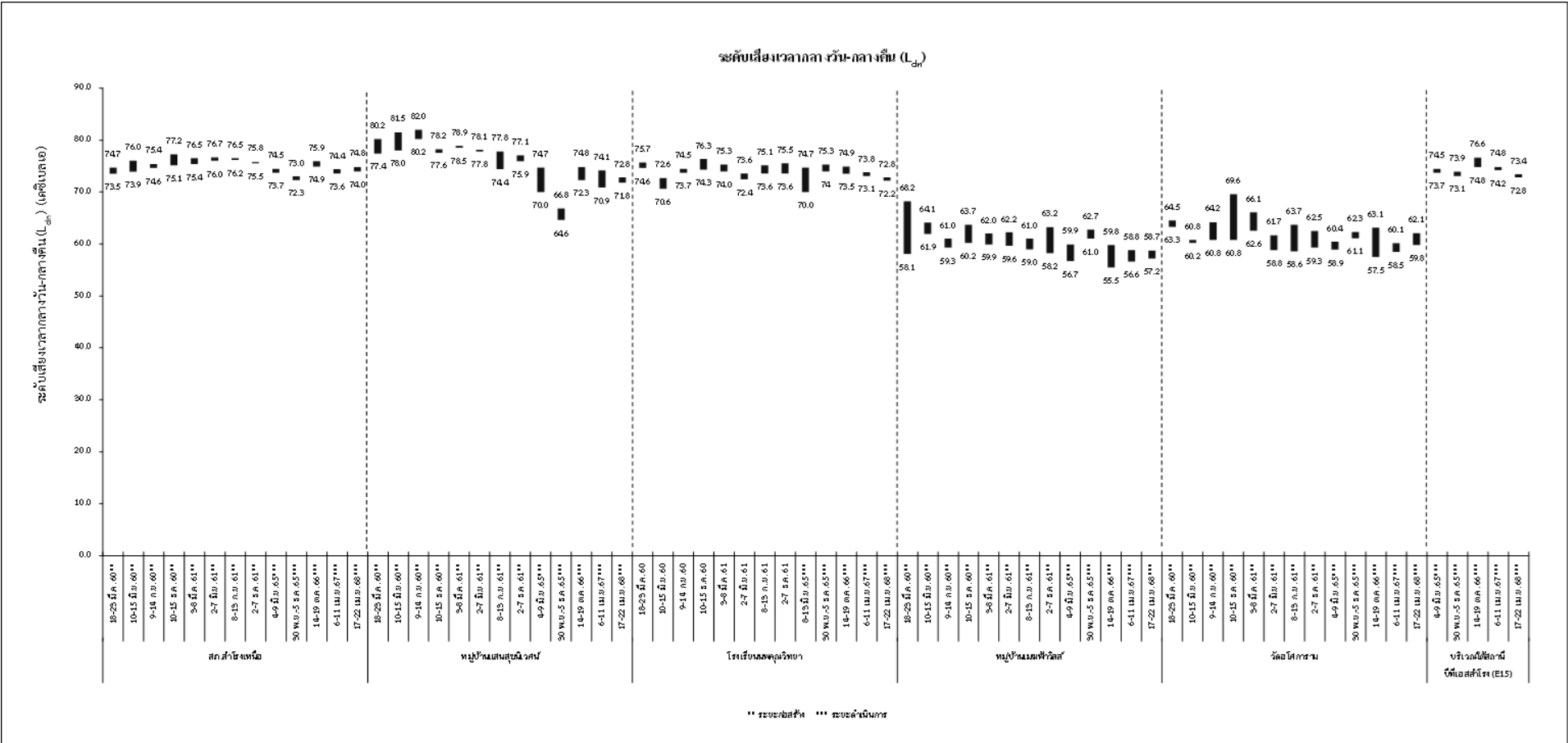
รูปที่ 3-18 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ )

โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2568

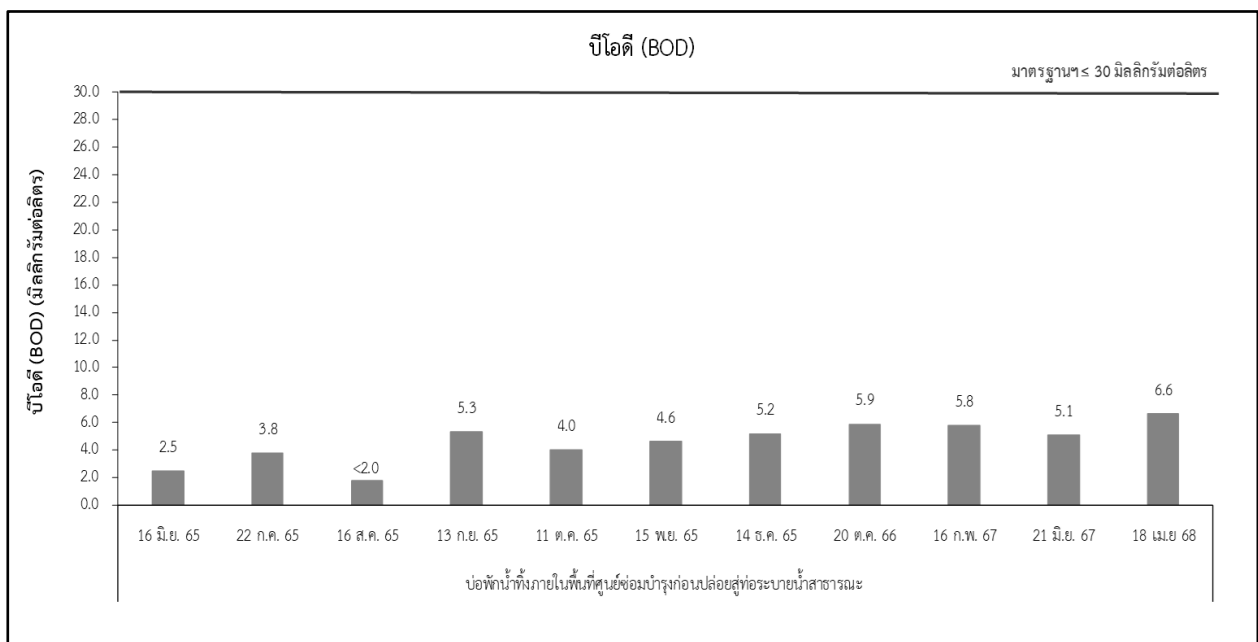
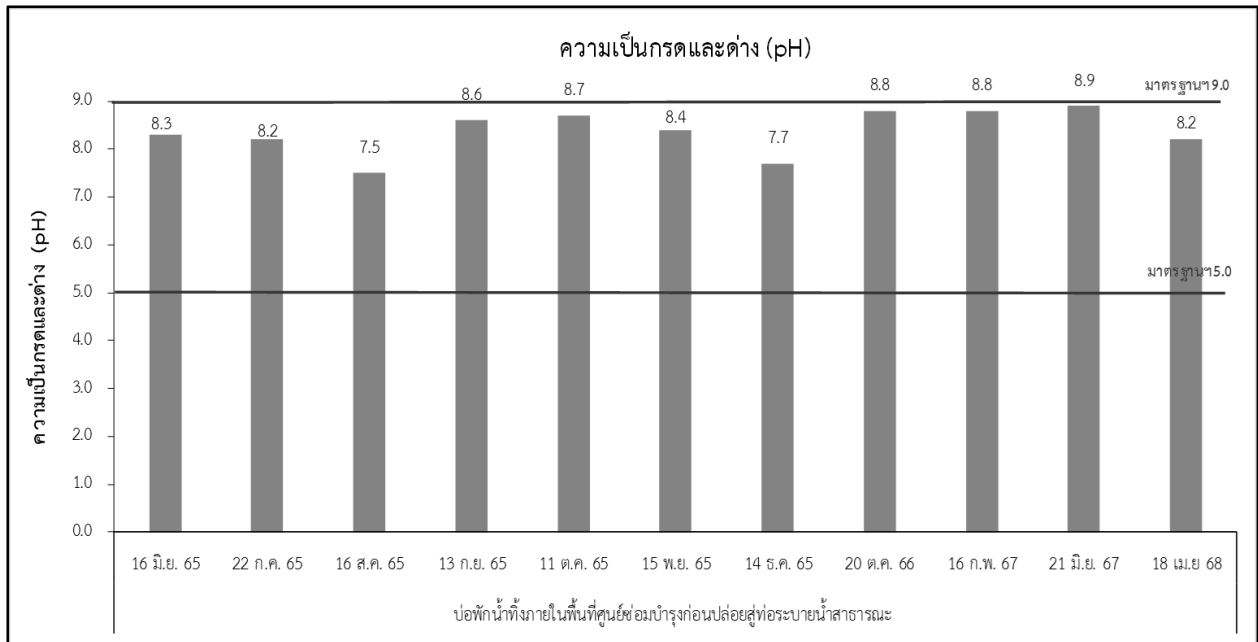


รูปที่ 3-19 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ( $L_{A90}$ )  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2568

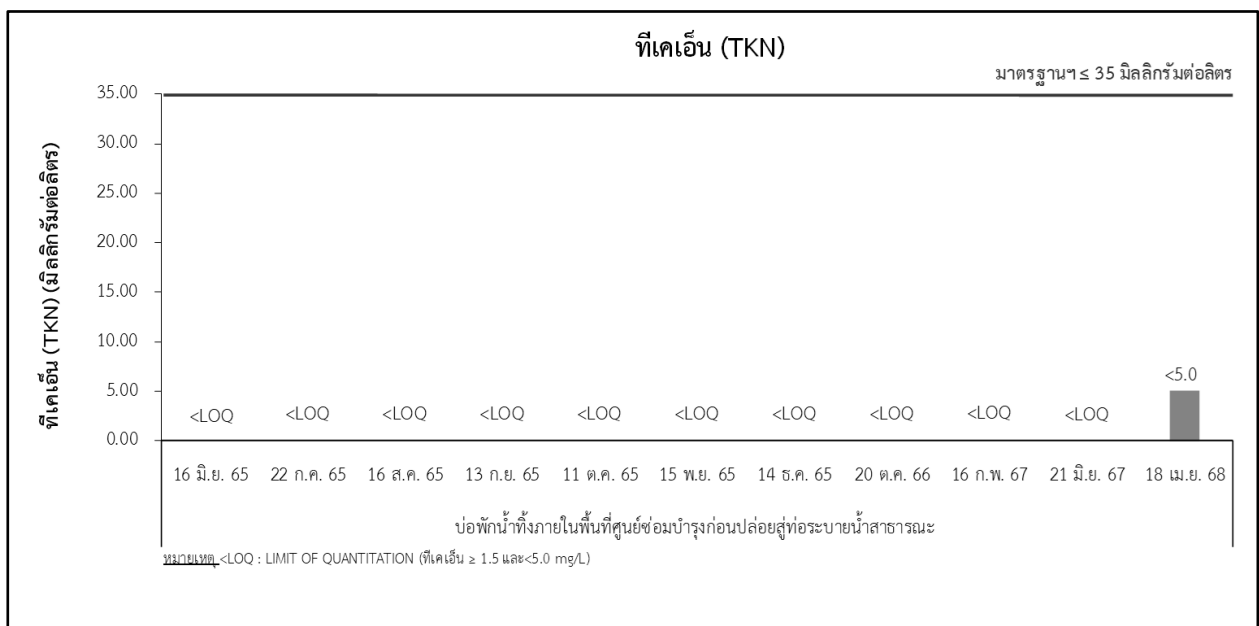
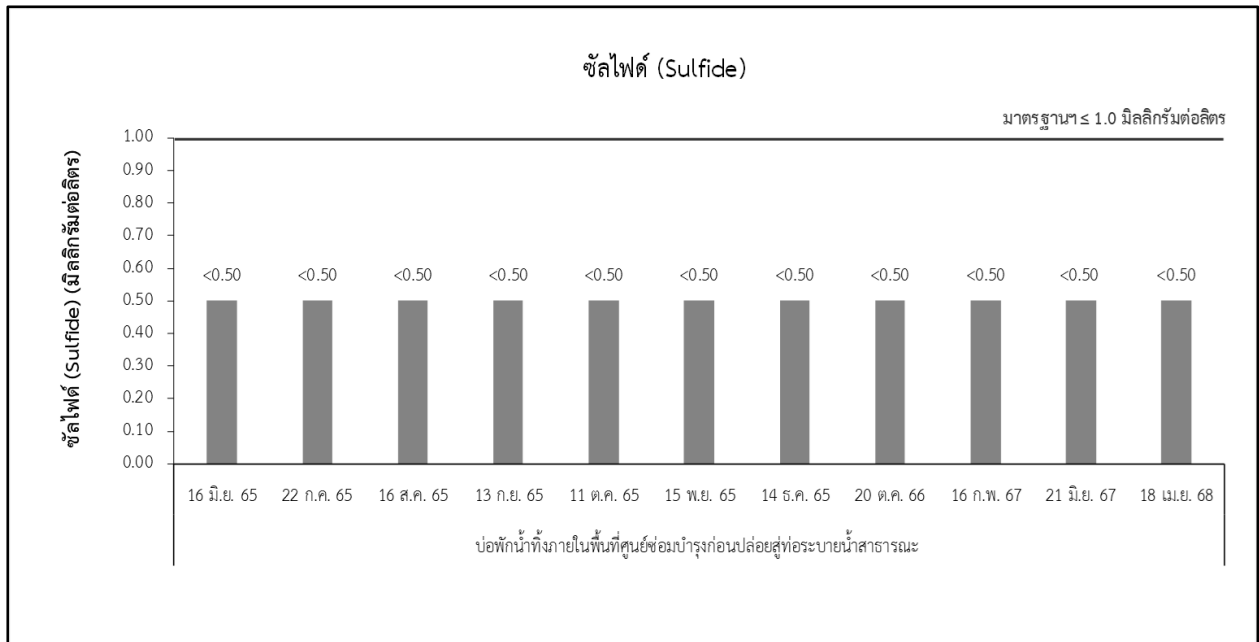




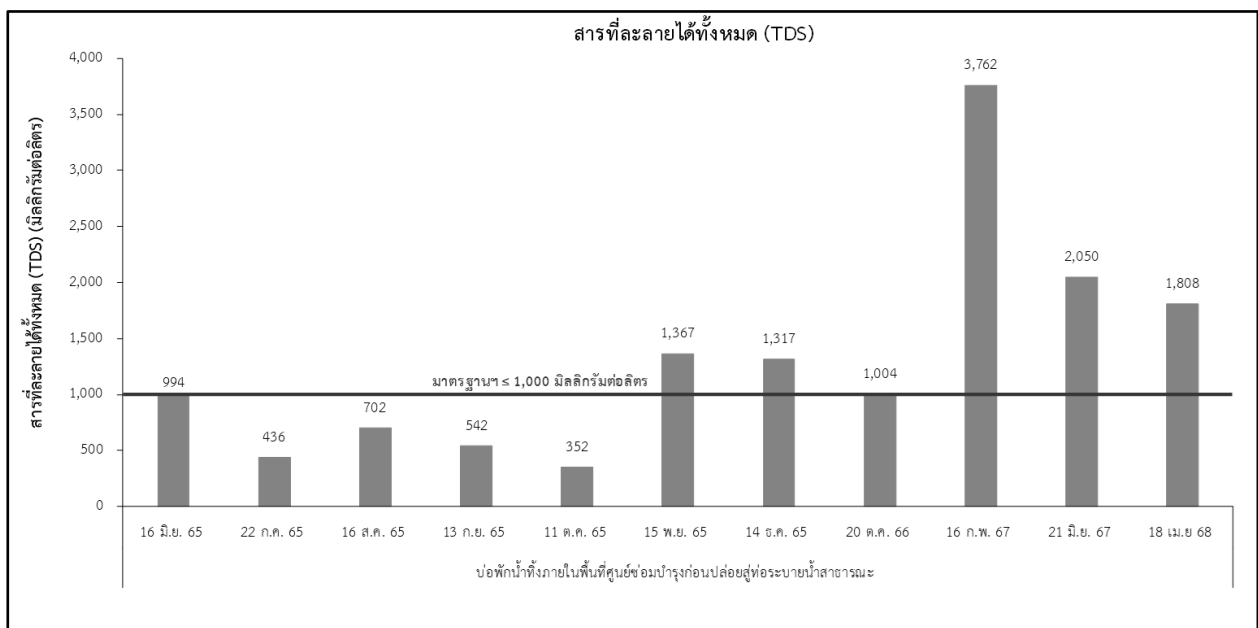
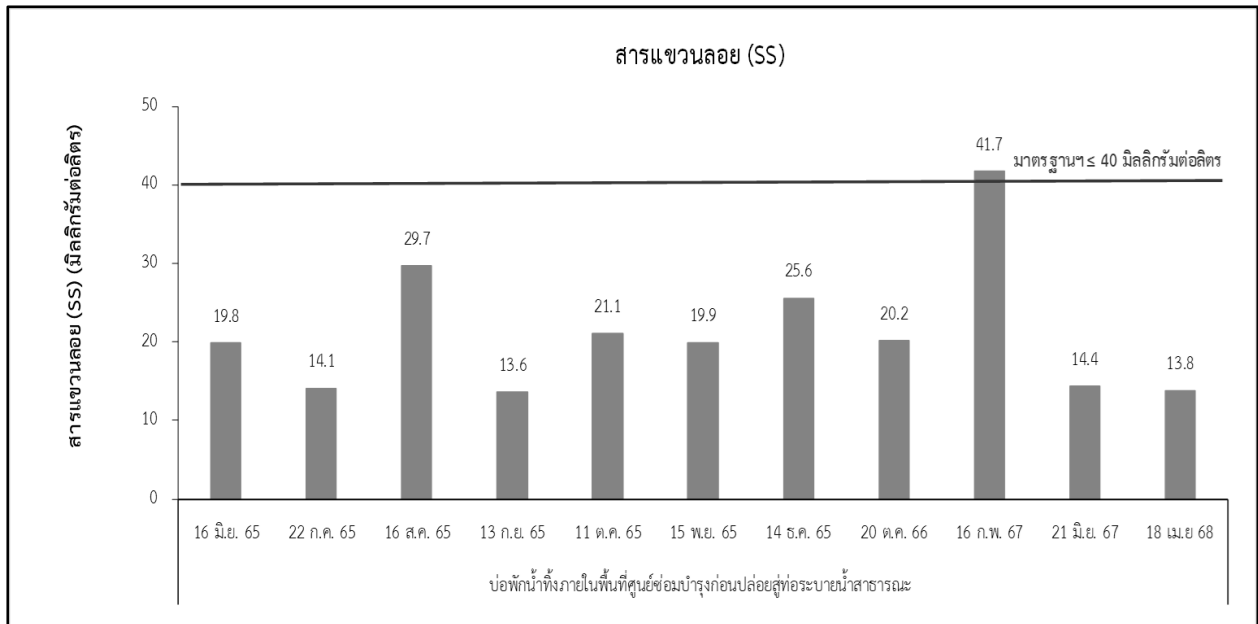
รูปที่ 3-20 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ( $L_{Adn}$ )  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเข้ม ช่วงบางซื่อ-สมุทรปราการ ระยะก่อสร้าง พ.ศ. 2560-ระยะดำเนินการ พ.ศ. 2568



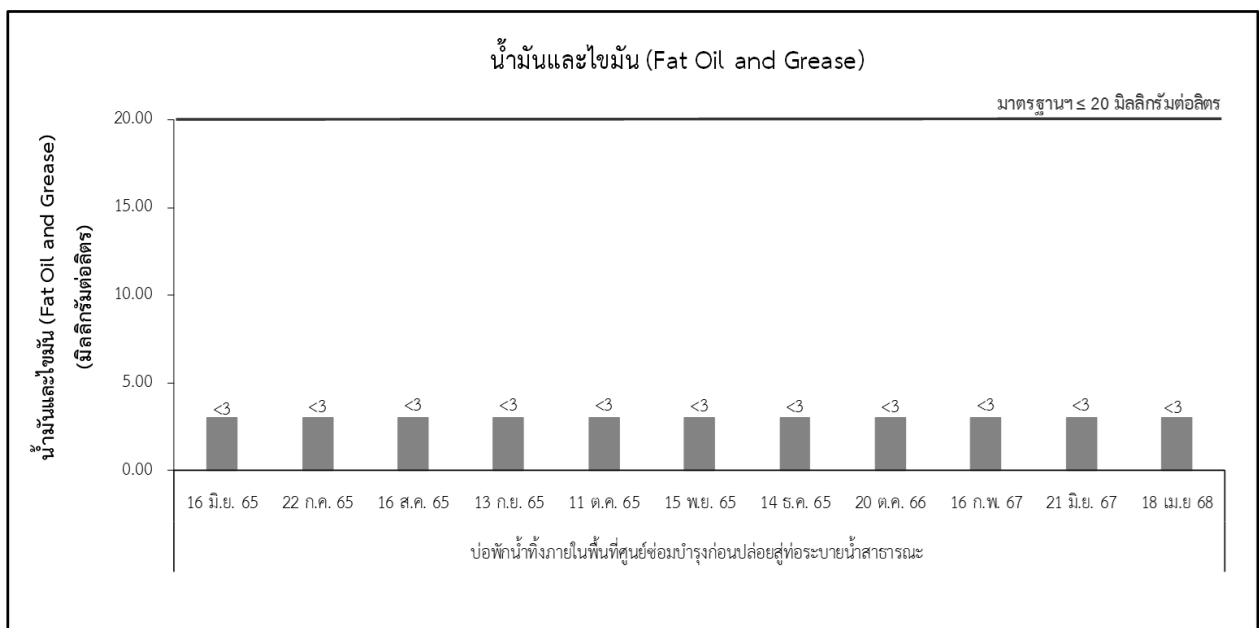
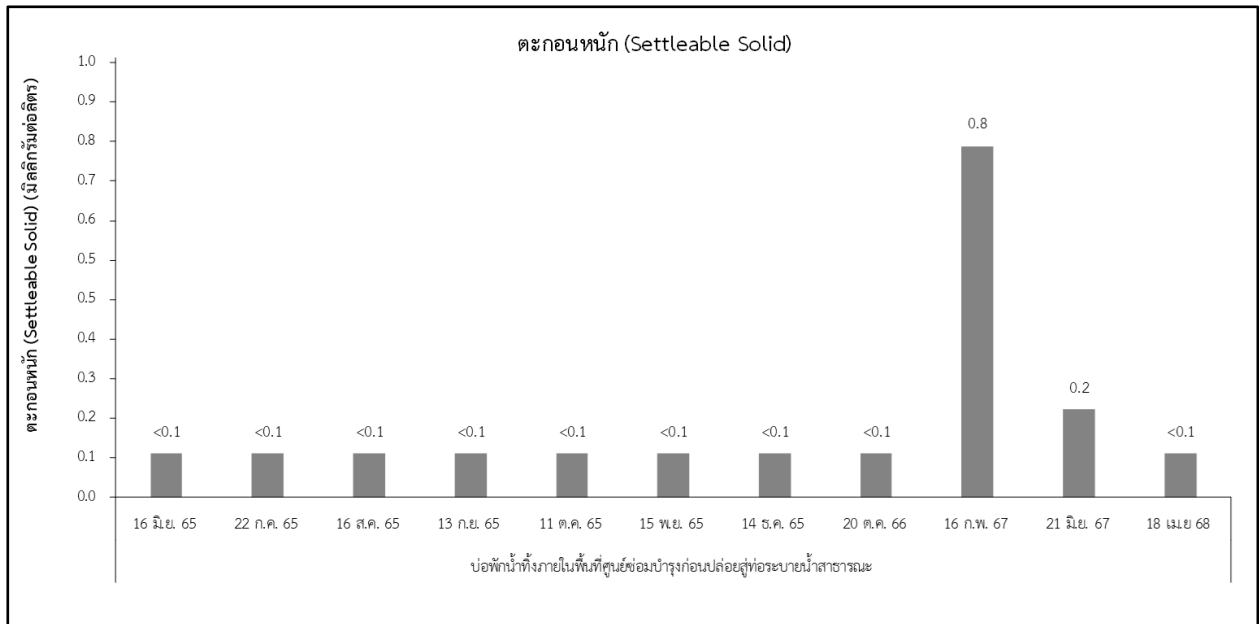
**รูปที่ 3-21 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง**  
**โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2568**



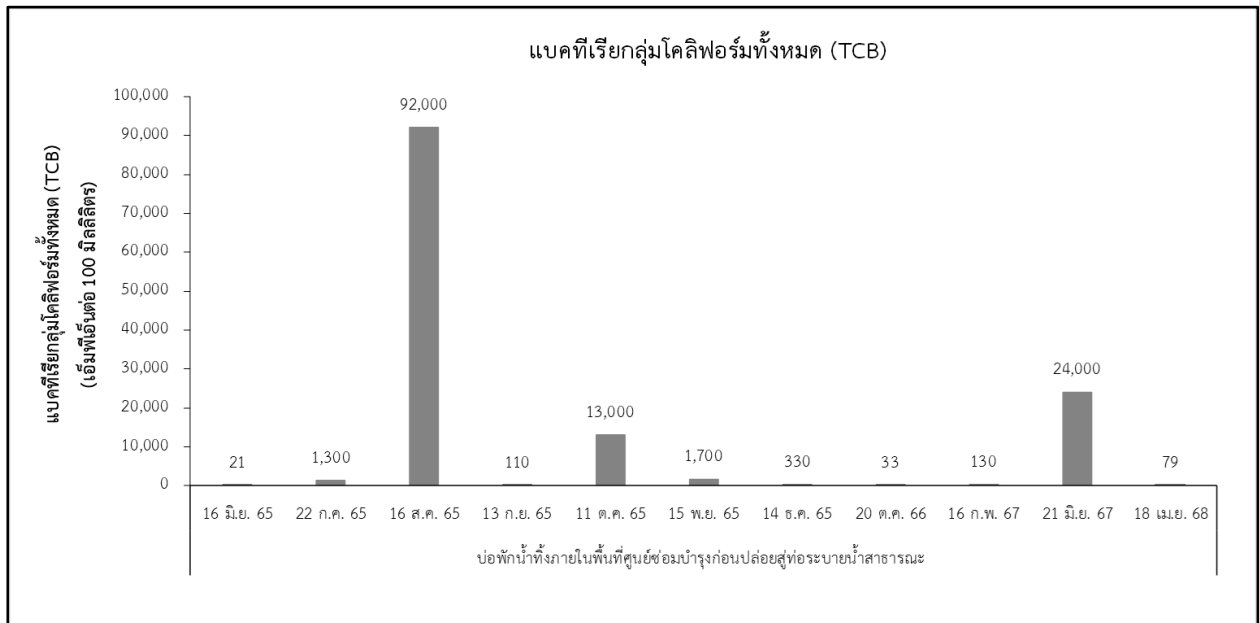
**รูปที่ 3-21 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้ง**  
**โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2568**



**รูปที่ 3-21 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2568**



**รูปที่ 3-21 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้ง  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2568**



**รูปที่ 3-21 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง  
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2565-2568**