

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการเข้าดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 โดยได้เข้าดำเนินการตรวจสอบการดำเนินงานของโครงการในระยะดำเนินการ พบว่า โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างครบถ้วนทั้งในด้านทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ รวมถึงด้านคุณค่าคุณภาพชีวิต

4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป คุณภาพน้ำทั้ง คุณภาพน้ำผิวดิน การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 4-1 ถึง ตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศ ในบรรยากาศโดยทั่วไป	<ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนหอวัง - วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญามหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร - สถานีรัชโยธิน (N11) - สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) - สถานีสายหยุด (N19) - สถานีสะพานใหม่ (N20) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน 2. ฝุ่นละอองรวม 3. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 8 ชั่วโมง 4. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 5. ก๊าซอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน 6. ความเร็วและทิศทางลม 	<p>ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ดัชนีคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของทุกสถานี มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด และเมื่อเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) บริเวณสถานีใกล้เคียงจุดติดตามตรวจสอบของโครงการ พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าสอดคล้องกัน</p> <p>ทั้งนี้ จากการเปรียบเทียบผลการติดตามระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทั้งหมดมีค่าไม่คงที่เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบที่ผ่านมา สำหรับผลการติดตามตรวจสอบ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน ระหว่างปี พ.ศ. 2565-2568 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าไม่แตกต่างกัน</p>
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	<ul style="list-style-type: none"> - โรงเรียนหอวัง - สถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง (เดิมชื่อโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพสำนักงานเขตบางเขน) - วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญามหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร - โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์ - สถานีรัชโยธิน (N11) - สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) - สถานีสายหยุด (N19) - สถานีสะพานใหม่ (N20) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 4. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน 5. ระดับเสียงสูงสุด 	<p>ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า โรงเรียนหอวัง สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) สถานีรัชโยธิน (N11) และสถานีสายหยุด (N19) และสถานีสะพานใหม่ (N20) มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน โดยโครงการควรเพิ่มเติมการปลูกต้นไม้บริเวณริมทางเท้าเกาะกลางถนน และบริเวณเสาโครงสร้างของสถานีเพื่อช่วยลดซับเสียงจากการจราจร ส่วนโรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์ เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ภายในบริเวณโรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์ ซึ่งอยู่ในช่วงที่มีกิจกรรมการปรับปรุงอาคารภายในโรงเรียน จึงทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมงมีค่าเกินมาตรฐาน ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด</p> <p>ทั้งนี้ จากการเปรียบเทียบผลการติดตามระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกับช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างและก่อนจะมีโครงการ</p>

ตารางที่ 4-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
3. การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและ ความปลอดภัย	- พนักงานพื้นที่โครงการฯ - สถานีบริการสาธารณสุขใกล้เคียง	1. ข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน 2. รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน 3. บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียง	โครงการฯ จะรวบรวมข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) ในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 และจะนำเสนอผลในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568
4. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ หัวหน้าครัวเรือน, สถานประกอบการ, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, ศาสนสถาน, หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ	- ทศคดีต่อการเปิดใช้เส้นทาง - ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ - ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่าง มีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระยะดำเนินการ ในระดับมาก อย่างไรก็ตามมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงการให้บริการของรถไฟฟ้า ดังนี้ - ควรขยายเวลาการให้บริการมากขึ้น และเพิ่มความถี่ของขบวนรถในช่วงเวลาเร่งด่วน - ควรปรับลดค่าโดยสารให้ถูกลง - ควรเพิ่มหน้าจอแสดงเวลาของขบวนรถไฟฟ้าบริเวณขึ้นขาลาและขึ้นขาลง - ควรเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ที่นั่งพักคอย ถังขยะ ป้ายบอกทาง ที่จับบนขบวนรถ และห้องน้ำ เป็นต้น

ตารางที่ 4-2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศ ในบรรยากาศโดยทั่วไป	- โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช - วัดเจริญธรรมาราม	1. ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน 2. ฝุ่นละอองรวม 3. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 8 ชั่วโมง 4. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 5. ก๊าซซนอมมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน 6. ความเร็วและทิศทางลม	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ดัชนีคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของทั้ง 2 สถานที่ มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ทั้งนี้ จากเปรียบเทียบผลการติดตาม ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช มีแนวโน้มลดลงจากช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างและใกล้เคียงกับก่อนจะมีโครงการ และบริเวณวัดเจริญธรรมาราม มีแนวโน้มลดลงจากช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างแต่มีค่าสูงกว่าก่อนมีการก่อสร้างโครงการเล็กน้อย ขณะที่ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดชและวัดเจริญธรรมาราม มีแนวโน้มลดลงจากช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างแต่มีค่าสูงกว่าก่อนมีการก่อสร้างโครงการเล็กน้อย สำหรับผลการติดตามตรวจสอบ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซซนอมมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน เมื่อเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระหว่างปี พ.ศ. 2565-2568 พบว่าดัชนีทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ และมีแนวโน้มใกล้เคียงกัน
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	- โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช - วัดเจริญธรรมาราม	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง 2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 3. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 4. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน 5. ระดับเสียงสูงสุด	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ทั้ง 2 สถานที่ มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด ทั้งนี้ จากการเปรียบเทียบผลการติดตาม ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช และบริเวณวัดเจริญธรรมารามมีแนวโน้มใกล้เคียงกับช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง และก่อนมีการก่อสร้างโครงการ

ตารางที่ 4-2 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
3. คุณภาพน้ำทิ้ง	- บ่อพักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	1. อุณหภูมิ 2. ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 3. ของแข็งแขวนลอย (SS) 4. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) 5. ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) 6. บีโอดี (BOD) 7. น้ำมันและไขมัน (Oil&Grease) 8. แบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB)	ผลการติดตามตรวจสอบฯ ในวันที่ วันที่ 18 เมษายน พ.ศ. 2568 พบว่า ทุกดัชนีมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนที่ 129 ง วันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559 ทั้งนี้ จากการเปรียบเทียบผลการติดตาม ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบมีแนวโน้มไม่แตกต่างกันมาก
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	- น้ำในคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ - น้ำในคลองหกวา หลังจากที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	1. อุณหภูมิ 2. ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 3. ของแข็งแขวนลอย (SS) 4. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) 5. ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) 6. บีโอดี (BOD) 7. น้ำมันและไขมัน (Oil&Grease) 8. แบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB) 9. ความลึกของคลอง	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ทุกดัชนีที่ติดตามตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 5 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม อย่างไรก็ตามโครงการได้มีการควบคุมคุณภาพน้ำผิวดินให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ทั้งนี้ จากการเปรียบเทียบผลการติดตาม ระหว่างปี พ.ศ. 2562-2568 พบว่า ทุกดัชนีมีแนวโน้มใกล้เคียงกัน
5. การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- พนักงานพื้นที่โครงการฯ - สถานีบริการสาธารณสุขใกล้เคียง	1. ข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน 2. รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน 3. บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียง	โครงการฯ จะรวบรวมข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) ในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2568 และจะนำเสนอผลในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568

ตารางที่ 4-2 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
6. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	- แนวเส้นทางโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 หัวหน้าครัวเรือน, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และ ผู้ใช้บริการ	- ทัศนคติต่อการเปิดใช้อาคารจอดและจอดและศูนย์ซ่อมและควบคุมการเดินรถ - ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่าง มีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของโครงการฯ ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระยะดำเนินการ ในระดับมาก อย่างไรก็ตามมีข้อเสนอแนะเพิ่มเติม เพื่อปรับปรุงการให้บริการของรถไฟฟ้า ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ควรขยายเวลาการให้บริการมากขึ้น และเพิ่มความถี่ของขบวนรถในช่วงเวลาเร่งด่วน - ควรปรับลดค่าโดยสารให้ถูกลง - ควรเพิ่มหน้าจอแสดงเวลาของขบวนรถไฟฟ้าบริเวณขึ้นขานชาลาและขึ้นขายตัว - ควรเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวก เช่น ที่นั่งพักคอย ถังขยะ ป้ายบอกทาง ที่จับบนขบวนรถ และห้องน้ำ เป็นต้น

4.3 ข้อเสนอแนะ

ตามที่บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กิจการร่วม ยูเออีและไอทีซี) ดำเนินการติดตามตรวจสอบโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ในระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2568 ได้มีข้อเสนอแนะปฏิบัติเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยให้สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเด็นต่างๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอื่น ๆ ของรัฐและรัฐวิสาหกิจ มาปฏิบัติอย่างเคร่งครัดและครบถ้วน และพิจารณาปรับปรุงตามข้อเสนอแนะซึ่งสรุปได้ดังตารางที่ 4-3

ตารางที่ 4-3 ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการฯ

ประเด็น	ข้อมูลจากการสำรวจ	ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น
1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เกินมาตรฐานฯ กำหนด	จุดติดตามตรวจสอบบริเวณโรงเรียนหอวัง สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ สถานีรัชโยธิน สถานีสายหยุด และสถานีสะพานใหม่ อยู่ติดกับถนนที่มีปริมาณจราจรที่หนาแน่นและติดขัด และเป็นแหล่งชุมชน จึงส่งผลให้ค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540)	โครงการฯ ควรประสานไปยังสำนักสิ่งแวดล้อม (สสส.)/หน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มการปลูกต้นไม้บริเวณริมทางเท้า เกาะกลางถนน และบริเวณเสาโครงสร้างของสถานี ซึ่งเปรียบเสมือนเป็น Buffer Zone ที่ช่วยลดซับเสียงจากการจราจรบริเวณสถานีได้ และช่วยปรับปรุงทัศนียภาพบริเวณสถานีให้สวยงาม
2. เพิ่มเส้นสีหรือเส้นขีดนำทางบนพื้นทางเดิน	สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) เป็นสถานีสำคัญที่เชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น ซึ่งพบว่าผู้ใช้บริการจำนวนมากยังคงเกิดความสับสนในการเดินทาง แม้จะติดตั้งป้ายบอกทางตามจุดต่าง ๆ แต่ป้ายอาจถูกมองข้าม หรือมองเห็นได้ยากในช่วงเวลาเร่งด่วนที่มีผู้โดยสารหนาแน่น อีกทั้ง บางจุดมีทิศทางซับซ้อนหรือมีหลายทางเลือก ทำให้ผู้โดยสารโดยเฉพาะผู้ที่ไม่คุ้นเคยกับสถานี ไม่สามารถเดินทางไปยังจุดหมายได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว	โครงการฯ ควรติดตั้งเส้นขีดนำทางบนพื้นทางเดิน ซึ่งสามารถใช้สีหรือสัญลักษณ์แยกเส้นทางไปยังจุดต่าง ๆ ได้อย่างชัดเจน
3. ความปลอดภัยบริเวณใกล้สถานี	พื้นที่โดยรอบโครงการฯ ช่วงสะพานใหม่ - ลำลูกกา คลอง 4 ส่วนใหญ่เป็นสถานที่ราชการ สถานประกอบการ และชุมชนจะปิดทำการในตอนกลางคืน จึงมีแสงสว่างไม่เพียงพอและการติดตั้งกล้องวงจรปิดเป็นมุมกล้องที่เห็นโครงสร้างของสถานีเท่านั้น ทำให้ผู้ใช้บริการอาจเกิดความรู้สึกไม่ปลอดภัยขณะใช้ทางเท้าและ Sky Walk มายังสถานีได้	ประสานงานกับกรมทางหลวง/อบต. เพื่อจัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการ ให้เกิดความรู้สึกปลอดภัย บริเวณสถานีสะพานใหม่ (N20) สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21) และสถานีพิพิธภัณฑ์กองทัพอากาศ (N22) ควรมีการดำเนินการดังนี้ 1. สำรวจเส้นทางสำคัญที่ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ใช้ในการเข้าถึงสถานี เพื่อกำหนดจุดติดตั้งอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ 2. ติดตั้ง/ปรับปรุงไฟส่องสว่าง 3. ติดตั้งกล้องวงจรปิดบริเวณโดยรอบสถานีและบริเวณ Sky Walk ให้ครอบคลุมมากขึ้น