



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

ฉบับที่ 1/2568 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568

(รายงานฉบับสมบูรณ์)

เจ้าของโครงการ : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)

สถานที่ติดต่อ : 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

โทรศัพท์ 0 2716 4000 โทรสาร 0 2716 4019 Email : saraban@mrta.co.th

ผู้รับสัมปทาน : บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สถานที่ติดต่อ : 189 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310

โทรศัพท์ 0 2354 2000 โทรสาร 0 2354 2020 Email : crc@bemplc.co.th

(ฉบับปกปิดข้อมูลที่มีกฎหมายคุ้มครอง)



กรกฎาคม 2568



S.P.S. CONSULTING SERVICE CO., LTD

7 Soi Phaholyothin 24, Phaholyothin Rd., Jompol, Chatuchak, Bangkok, 10900

Tel: 0-2939-4370-72, Fax. (662) 513-4221, Email: sale@spscon.com., www.spscon.com

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (รายงานฉบับสมบูรณ์)
ฉบับที่ 1/2568 เดือนมกราคม-มิถุนายน 2568

ชื่อโครงการ	รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม
ชื่อโครงการก่อนมีการเปลี่ยนแปลง	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-ราชบุรีบูรณะ ช่วงบางใหญ่-สะพานพระนั่งเกล้า และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ช่วงสะพานพระนั่งเกล้า-บางซื่อ
สถานที่ตั้ง	เริ่มจากบริเวณคลองบางไผ่ซึ่งอยู่ใกล้กับศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ถนนกาญจนาภิเษก เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนรัตนาธิเบศร์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้สะพานพระนั่งเกล้าก่อนถึงสี่แยกแคราย เลี้ยวขวาไปตามถนนติวานนท์ เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนกรุงเทพ-นนทบุรีถึงบริเวณแยกเตาปูน
เจ้าของโครงการ	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
สถานที่ติดต่อเจ้าของโครงการ	เลขที่ 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร 02-716-4000 โทรสาร 02-716-4019 e-mail PR@mrt.co.th
ผู้รับสัมปทานเดินรถ	บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน)
สถานที่ติดต่อผู้รับสัมปทานเดินรถ	เลขที่ 189 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทร 02-354-2000 โทรสาร 02-354-2020 e-mail CRC@beml.co.th
โครงการได้รับความเห็นชอบในรายงานผลการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเมื่อ	
- ครั้งที่ 1 ได้รับความเห็นชอบเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2550 ตามหนังสือที่ ทส 1008/ว2846 ลงวันที่ 21 มีนาคม 2550	
- ครั้งที่ 2 ได้รับความเห็นชอบเมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม 2559 ตามหนังสือที่ ทส (กवल) 1005/ว7109 ลงวันที่ 21 มิถุนายน 2559	
- ครั้งที่ 3 ได้รับความเห็นชอบเมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2560 ตามหนังสือที่ ทส (กवल) 1005/ว9958 ลงวันที่ 8 สิงหาคม 2560	
บริษัทที่ปรึกษาผู้จัดทำรายงาน	บริษัท เอส.พี.เอส. คอนสตรัคชั่น เซอร์วิส จำกัด
ที่อยู่บริษัทที่ปรึกษา	เลขที่ 7 ซอยพหลโยธิน 24 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพมหานคร
โครงการได้นำเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครั้งสุดท้ายเมื่อ	
รายงานระยะดำเนินการ ฉบับที่ 2/2567 ประจำเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2567	
รายละเอียดโครงการ	
ลักษณะ/ประเภทโครงการ	รถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เป็นระบบรถไฟฟ้ารางหนัก (Heavy Rail) แบบยกระดับ มีสถานีรถไฟฟ้าจำนวน 16 สถานี มีอาคารจอดแล้วจร (Park and Ride) จำนวน 4 แห่ง และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) จำนวน 1 แห่ง
ขนาดพื้นที่โครงการ/ระยะทาง	แนวเส้นทางระยะทางรวม 23 กิโลเมตร
กิจกรรมในโครงการ	ให้บริการเดินรถในช่วงสถานีคลองบางไผ่ – สถานีเตาปูน



บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด
S.P.S. CONSULTING SERVICE CO., LTD.

7 ซอยพหลโยธิน 24 ถนนพหลโยธิน แขวงจอมพล เขตจตุจักร กรุงเทพฯ 10900
7 Soi Phaholyothin 24, Phaholyothin Rd. Jompol, Chatuchak, Bangkok 10900
Tel: (662) 939-4370-72, Fax: (662) 513-4221, E-mail: sale@spscon.com, www.spscon.com

หนังสือรับรองการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม

วันที่ 15 กรกฎาคม 2568

หนังสือฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท เอส.พี.เอส. คอนซัลติ้ง เซอร์วิส จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ฉบับที่ 1/2568 เดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 (รายงานฉบับสมบูรณ์) โดยมีเจ้าหน้าที่ผู้ร่วมจัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

ผู้จัดทำรายงาน

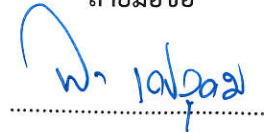
ตำแหน่ง

ลายมือชื่อ

นายพีระ

เดชอุดม

นักวิชาการด้านเสียงและความสั่นสะเทือน



นายวรวิทย์

เหล่าตระกูล

นักวิชาการด้านคุณภาพอากาศ



นางสาวกาญจนา

ชัยหาทัพ

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม



นางสาวอิสราพันธ์

ศรีโยธี

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม





(นายสมชาย ธนาวิบูลเศรษฐ์)

กรรมการผู้จัดการ



สารบัญ		หน้า
สารบัญ		I
สารบัญรูป		II
สารบัญภาพ		III
สารบัญตาราง		IV
บทสรุปผู้บริหาร		1
บทที่ 1 บทนำ		
1.1	ความเป็นมาและการจัดทำรายงาน	1-1
1.2	รายละเอียดโครงการโดยสังเขป	1-2
1.3	แผนการติดตามตรวจสอบฯ	1-9
1.4	รายละเอียดการจัดส่งรายงาน	1-11
1.5	สถานะการดำเนินโครงการ	1-12
บทที่ 2 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
2.1	การดำเนินการ	2-1
2.2	ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ	2-1
บทที่ 3 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม		
3.1	การดำเนินการ	3-1
3.2	ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	3-1
3.2.1	การติดตามตรวจสอบด้านคุณภาพอากาศ	3-7
3.2.2	การติดตามตรวจสอบระดับเสียง	3-50
3.2.3	การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน	3-98
3.2.4	การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน	3-99
3.2.5	การติดตามตรวจสอบการกัดเซาะและการตกตะกอน	3-123
3.2.6	การติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม	3-133
บทที่ 4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ		
4.1	สรุปผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1
4.2	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	4-1

สารบัญ (ต่อ)

ภาคผนวกที่ 1	หนังสือเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวกที่ 2	เอกสารประกอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ
ภาคผนวกที่ 3	หนังสืออนุญาตขึ้นทะเบียนห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน
ภาคผนวกที่ 4	รายงานผลการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวกที่ 5	เอกสารการสอบเทียบเครื่องมือ

สารบัญรูป

ชื่อรูป	หน้า
1.2-1	แนวเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม
3.2.1-1	ตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3.2.1-2	กราฟแสดงผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศที่ผ่านมาถึงปัจจุบัน
3.2.2-1	กราฟแสดงผลการตรวจวัดระดับเสียงที่ผ่านมาถึงปัจจุบัน
3.2.4-1	ตำแหน่งและภาพการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน
3.2.4-2	กราฟแสดงผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินที่ผ่านมาถึงปัจจุบัน
3.2.5-1	แสดงสภาพลำน้ำบริเวณที่ศึกษา และตำแหน่งที่ทำการสำรวจ
3.2.5-2	ภาพตัดขวาง (Cross Section) แม่น้ำเจ้าพระยา ณ จุดที่ตรวจวัดกระแสน้ำด้านเหนือสะพานพระนั่งเกล้า
3.2.5-3	ภาพตัดขวาง (Cross Section) แม่น้ำเจ้าพระยา ณ จุดที่ตรวจวัดกระแสน้ำด้านใต้สะพานพระนั่งเกล้า
3.2.5-4	ระดับน้ำรายชั่วโมง ณ จุดตรวจวัดในระหว่างวันที่ 1-4 พฤษภาคม พ.ศ. 2568
3.2.5-5	ทิศทางและความเร็วของกระแสน้ำสูงสุด ณ จุดตรวจวัด
3.2.5-6	กราฟแสดงทิศทางและความเร็วของกระแสน้ำรายชั่วโมง ณ จุดตรวจวัดด้านเหนือสะพานพระนั่งเกล้า
3.2.5-7	กราฟแสดงทิศทางและความเร็วของกระแสน้ำรายชั่วโมง ณ จุดตรวจวัดด้านใต้สะพานพระนั่งเกล้า

สารบัญภาพ

ชื่อภาพ	หน้า
1.5-1 สภาพการดำเนินโครงการในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568	1-12
2.2-1 ภาพการประสานงานระหว่าง รฟม. กับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่	2-25
2.2-2 เครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจรบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง	2-25
2.2-3 เครื่องหมายและสัญลักษณ์จราจรบริเวณอาคารจอดแล้วจร	2-26
2.2-4 รูปแบบป้ายเตือนห้ามติดเครื่องยนต์	2-26
2.2-5 พื้นที่สีเขียว	2-27
2.2-6 Buffer zone บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง	2-28
2.2-7 ห้องน้ำ-ห้องส้วมสำหรับเจ้าหน้าที่	2-28
2.2-8 ระบบบำบัดน้ำเสีย	2-29
2.2-9 การซ่อมบำรุงระบบบำบัดน้ำเสียภายในอาคารจอดแล้วจร สถานีรถไฟฟ้าและศูนย์ซ่อมบำรุง	2-29
2.2-10 การเก็บตัวอย่างคุณภาพน้ำทั้งก่อน-หลังการบำบัดภายในอาคารจอดแล้วจร	2-29
2.2-11 ภาชนะรองรับมูลฝอย	2-30
2.2-12 ห้องพักมูลฝอยและภาชนะรองรับมูลฝอยแยกประเภทบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง	2-31
2.2-13 การดูแลและทำความสะอาด	2-31
2.2-14 การดูแลพื้นที่สีเขียวบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง	2-32
2.2-15 เจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวก	2-33
2.2-16 ทางข้ามแนวรถไฟฟ้ายกระดับ (Sky Walk)	2-33
2.2-17 ระบบระบายน้ำ	2-34
2.2-18 การทำความสะอาดรางระบายน้ำบริเวณอาคารจอดแล้วจร	2-35
2.2-19 การทำความสะอาดบริเวณอาคารจอดแล้วจร	2-35
2.2-20 บรรทัดน้ำบริเวณต่อท่อสะพานรถไฟฟ้า	2-35
2.2-21 การเก็บขนมูลฝอยของโครงการฯ ไปกำจัด	2-36
2.2-22 ป้ายรณรงค์ให้คัดแยกขยะ	2-36
2.2-23 ป้ายห้ามรับประทานอาหาร/เครื่องดื่ม	2-36
2.2-24 การนำน้ำที่ผ่านการบำบัดมาใช้ประโยชน์	2-37
2.2-25 เจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย	2-37
2.2-26 พื้นที่บริเวณโครงการฯ ที่จัดเตรียมไว้เพื่อประกอบธุรกิจ	2-37
2.2-27 การประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการฯ	2-38
2.2-28 การร่วมกิจกรรมกับชุมชนใกล้เคียง	2-39
2.2-29 การดูงาน/ทัศนศึกษาภายในโครงการฯ	2-39
2.2-30 การฝึกซ้อมเหตุฉุกเฉิน	2-40
2.2-31 ไฟส่องสว่างบริเวณโครงการฯ	2-41

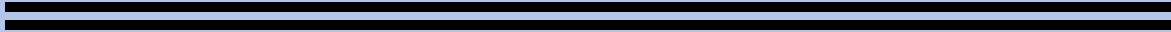
สารบัญภาพ (ต่อ)

	ชื่อภาพ	หน้า
3.2.1-1	การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหว	3-19
3.2.2-1	การตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหว	3-51
3.2.5-1	การค้นหามุมอ้างอิง (Reference Bench Mark) และการรังวัดระดับน้ำ	3-124
3.2.5-2	การหึงความลึกของพื้นที่ตื้นน้ำ	3-125
3.2.5-3	การตรวจวัดระดับน้ำ	3-125
3.2.5-4	การตรวจวัดความเร็วและทิศทางการไหลของกระแส	3-126

สารบัญตาราง

	ชื่อตาราง	หน้า
1.2-1	สรุปสิ่งอำนวยความสะดวกในการเข้าใช้บริการ	1-6
1.3-1	แผนการดำเนินงานติดตามตรวจสอบฯ โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (ระยะดำเนินการ)	1-10
2.2-1	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-2
3.2-1	สรุปผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568	3-2
3.2.1-1	วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์คุณภาพอากาศ	3-7
3.2.1-2	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหว	3-25
3.2.1-3	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่ผ่านมาถึงปัจจุบัน	3-35
3.2.2-1	วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์ระดับเสียง	3-50
3.2.2-2	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหว	3-57
3.2.2-3	ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่อ่อนไหวที่ผ่านมาถึงปัจจุบัน	3-81
3.2.3-1	วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์ความสั่นสะเทือน	3-98
3.2.4-1	วิธีการเก็บตัวอย่าง วิธีการวิเคราะห์ และมาตรฐานวิธีวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน	3-99
3.2.4-2	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน	3-108
3.2.4-3	ผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินที่ผ่านมาถึงปัจจุบัน	3-114
3.2.5-1	แสดงทิศทางการไหลและความเร็วของกระแสสูงสุด	3-128
3.2.6-1	สรุปผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบด้านสภาพเศรษฐกิจและสังคม	3-134

บทสรุปผู้บริหาร



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ระยะดำเนินการ
ครั้งที่ 1/2568 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568

บทสรุปผู้บริหาร

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ระยะดำเนินการ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2568 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 รายละเอียดดังนี้

1. ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการดำเนินงานโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ระยะดำเนินการ ภายใต้เงื่อนไขในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ได้แก่ มาตรการฯ ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ประกอบด้วย คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน ทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน และการกัดเซาะและการตกตะกอน มาตรการฯ ด้านทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ ได้แก่ ทรัพยากรต้นไม้ในแนวสายทาง มาตรการฯ ด้านคุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ ประกอบด้วย การคมนาคมและการจราจร การใช้ประโยชน์ที่ดินและการขยายตัวของเมือง การระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม และสาธารณสุขโรคและสาธณูปการ และ มาตรการฯ ด้านคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต ประกอบด้วย สภาพเศรษฐกิจและสังคม การโยกย้ายและเวนคืนที่ดิน การสาธารณสุข และอาชีวอนามัย โบราณคดี ประวัติศาสตร์ และศาสนสถาน และทัศนียภาพอย่างเคร่งครัด

2. ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2568 รายละเอียดดังนี้

2.1 คุณภาพอากาศ

คุณภาพอากาศ จำนวน 10 จุด ได้แก่ ชุมชนบริเวณสถานีเตาปูน (ห้าดาวคอนโดมิเนียม) ชุมชนบริเวณสถานีบางซื่อ (แฟลตเจ้าหน้าที่ดับเพลิง) ชุมชนบริเวณสถานีวงศ์สว่าง (อยู่ซ่อมแท็กซี่ บจก.ถนนวงค์บริการ) วัดโพธิ์ทองล่าง (บริเวณด้านทิศตะวันออกติดกับศาลาอเนกประสงค์) โรงเรียนติวานนท์ศึกษา (บริเวณตลาดเรวัติ) ศูนย์ราชการนนทบุรี (บริเวณลานหน้าศาลหลักเมือง) วัดน้อยนอก (บริเวณด้านทิศตะวันออกข้างโบสถ์) สุขปริดาเรสซิเดนซ์ (บริเวณด้านหน้าอาคาร) โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ (อินเตอร์เนชั่นแนล รัตนาธิเบศร์) และหมู่บ้าน

รัตนาวดี (ชุมชนใกล้เคียงกับศูนย์ซ่อมบำรุงข้างบ้านเลขที่ 102/6) ระหว่างวันที่ 2-7 พฤษภาคม 2568 เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด โดยมีดัชนีที่ตรวจวัด ได้แก่ ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง และก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) เมื่อนำค่าที่ตรวจวัดได้มาเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป และมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป พบว่า ทุกสถานีที่ทำการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด สำหรับก๊าซไฮโดรคาร์บอนรวม (THC) ไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานในบรรยากาศโดยทั่วไป

2.2 ระดับเสียง

ระดับเสียงจำนวน 12 จุด ได้แก่ ชุมชนบริเวณสถานีเตาปูน (ห้าดาวคอนโดมิเนียม) ชุมชนบริเวณสถานีบางซื่อ (แฟลตเจ้าหน้าที่ดับเพลิง) ชุมชนบริเวณสถานีวงศ์สว่าง (อยู่ซ่อมแท็กซี่ บจก.ถนนวงศับริการ) วัดโพธิ์ทองล่าง (บริเวณด้านทิศตะวันออกติดกับศาลาอเนกประสงค์) โรงเรียนกฤษณะวิทยา (บริเวณแนวรั้วข้างฟลอร์วงศ์สว่าง) โรงเรียนอนุบาลบ้านนนท์ (บริเวณแนวรั้วติดเสาธง) โรงเรียนติวานนท์ศึกษา (บริเวณตลาดเรวดี) ศูนย์ราชการนนทบุรี (บริเวณลานหน้าศาลหลักเมือง) วัดน้อยนอก (บริเวณด้านทิศตะวันออกข้างโบสถ์) สุขปริตารสซิเด็นท์ (บริเวณด้านหน้าอาคาร) โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ (อินเตอร์เนชั่นแนล รัตนนิสเซอร์) และหมู่บ้านรัตนาวดี (ชุมชนใกล้เคียงกับศูนย์ซ่อมบำรุง ข้างบ้านเลขที่ 102/6) ระหว่างวันที่ 2-7 พฤษภาคม 2568 เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด โดยมีดัชนีที่ตรวจวัด ได้แก่ ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Leq 1 hr.) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) และระดับเสียงสูงสุด (Lmax) เมื่อนำค่าที่ตรวจวัดได้มาเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป พบว่า ระดับเสียงที่ทำการตรวจวัดส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์ที่มาตรฐานกำหนด ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) บริเวณศูนย์ราชการนนทบุรี (ลานหน้าศาลหลักเมือง) ที่มีค่าสูงเกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากจุดตรวจวัดในข้างต้นอยู่ใกล้กับพื้นที่ที่มีสภาพการจราจรค่อนข้างหนาแน่น ทั้งนี้ คาดว่าเสียงเกิดจากการจราจรบนท้องถนนเป็นหลักซึ่งก็สอดคล้องกับผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณพื้นที่ริมถนนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งมีแนวโน้มสูงเกินเกณฑ์มาตรฐานเช่นกัน สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Leq 1 hr) ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) ไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานเพื่อการควบคุม

2.3 ความสั่นสะเทือน

โครงการดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนจำนวน 10 จุด ได้แก่ ชุมชนบริเวณสถานีเตาปูน (ห้าดาวคอนโดมิเนียม) ชุมชนบริเวณสถานีบางซื่อ (แฟลตเจ้าหน้าที่ดับเพลิง) ชุมชนบริเวณสถานีวงศ์สว่าง (อยู่ซ่อมแท็กซี่ บจก.ถนนวงศับริการ) วัดโพธิ์ทองล่าง (บริเวณด้านทิศตะวันออกติดกับศาลาอเนกประสงค์) โรงเรียนติวานนท์ศึกษา (บริเวณตลาดเรวดี) ศูนย์ราชการนนทบุรี (บริเวณลานหน้าศาลหลักเมือง)

วัดน้อยนอก (บริเวณด้านทิศตะวันออกข้างโบสถ์) สุขปริดาเรศดินท์ (บริเวณด้านหน้าอาคาร) โรงพยาบาลเกษมราษฎร์ (บริเวณห้างสรรพสินค้าบิ๊กซี ซูเปอร์เซ็นเตอร์ สาขารัตนาธิเบศร์) และหมู่บ้านรัตนาวดี (ชุมชนใกล้กับศูนย์ซ่อมบำรุงข้างบ้านเลขที่ 102/6) โดยมีดัชนีที่ตรวจวัด คือค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) และค่าความถี่ (Frequency) ปีละ 2 ครั้ง ในระยะ 3 ปีแรกที่เปิดดำเนินการ ระหว่างปี พ.ศ. 2559-2562 เมื่อนำผลการตรวจวัดเทียบกับมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) (เทียบกับความสั่นสะเทือนในกรณีที่ 1 ตรวจวัดบริเวณฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร) พบว่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้อยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารทั้ง 3 ประเภท ในปี 2563 เป็นต้นไปโครงการไม่ต้องดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือน เนื่องจากได้มีการดำเนินการตรวจวัดครบถ้วนแล้วตามที่มาตรการฯ กำหนด

2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน

คุณภาพน้ำผิวดิน จำนวน 6 จุด ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา คลองบางรักใหญ่ คลองบางพลู คลองบางไผ่ (เหนือน้ำ) คลองบางแพรก และคลองบางไผ่ (ท้ายน้ำ) ในวันที่ 6 พฤษภาคม 2568 โดยมีดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์ ได้แก่ ความลึก (Depth) อุณหภูมิ (Temperature) ค่าความเป็นกรดเป็นด่าง (pH) บีโอดี (BOD₅) ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids; TSS) ออกซิเจนที่ละลายในน้ำ (Dissolved Oxygen; DO) ไขมันและน้ำมัน (Greases and Oil) ไนเตรต-ไนโตรเจน (Nitrate-Nitrogen) ฟอสฟอรัสรวม (Total Phosphorus) และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total Coliform Bacteria; TCB) เมื่อนำมาเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ประเภทที่ 3 (กรณีแม่น้ำเจ้าพระยา) และ ประเภทที่ 5 (กรณีคลองบางรักใหญ่ คลองบางพลู คลองบางไผ่บริเวณเหนือน้ำ คลองบางแพรก และคลองบางไผ่บริเวณท้ายน้ำ) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน พบว่า ดัชนีส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ยกเว้น Dissolved Oxygen และ บีโอดี (BOD₅) (คุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 3) ที่แม่น้ำเจ้าพระยา มีค่าไม่เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานกำหนด ทั้งนี้ เนื่องจากสภาพปัจจุบันของแหล่งน้ำบริเวณจุดที่ทำการเก็บตัวอย่างมีการเปลี่ยนแปลงไปตามช่วงฤดูกาล สำหรับปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS) ฟอสฟอรัสรวม (Total Phosphorus) และไขมันและน้ำมัน (Grease and Oil) ตามประกาศมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 3) ไม่ได้มีการกำหนดค่ามาตรฐานเพื่อการควบคุม

2.5 การกักเซาะและการตกตะกอน

จากการศึกษาทิศทางการไหลและความเร็วของกระแสน้ำบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา โดยการรวบรวมข้อมูลระดับน้ำ และการสำรวจภาคสนามเพื่อศึกษาสภาพน้ำและตรวจวัดกระแสน้ำ ระหว่างวันที่ 1-4 พฤษภาคม 2568 พบว่า บริเวณด้านทิศเหนือของสะพานพระนั่งเกล้า พบกระแสน้ำมีทิศทางการไหลลงเป็นหลัก ตามอิทธิพลของน้ำขึ้นลงและน้ำท่า ความเร็วและทิศทางการไหลใกล้เคียงกันทุกระดับความลึก อุณหภูมิน้ำแปรผันตามเวลากลางวันกลางคืน สำหรับบริเวณด้านทิศใต้ของสะพานพระนั่งเกล้า พบกระแสน้ำไหลขึ้นลงตามอิทธิพลของน้ำขึ้นน้ำลงเป็นหลัก และความเร็วและทิศทางการไหลใกล้เคียงกันทุกระดับความลึก เนื่องจากปริมาณน้ำท่ามีปริมาณมากกว่าอิทธิพลของน้ำขึ้นน้ำลง กระแสน้ำส่วนใหญ่มีทิศทางการไหลลง สำหรับการไหลเวียนของกระแสน้ำในช่วงนี้ทิศทางส่วนใหญ่จะมีความแรงมากที่ระดับน้ำขึ้นบนและมีความเร็วลดลงตามความลึกที่เพิ่มขึ้น เมื่อพิจารณาผลการศึกษาระหว่างวันที่ 1-4 พฤษภาคม 2568 เทียบกับผลการศึกษาในระยะเปิดดำเนินการรถไฟฟ้ามหานคร พบว่า ทิศทางและ

ความเร็วของกระแสไฟฟ้าระหว่างวันที่ 1-4 พฤษภาคม 2568 ในภาพรวมทิศทางและกระแสน้ำบริเวณตอม่อของสะพานรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล ยังคงมีทิศทางการไหลของน้ำเป็นเช่นเดิมตามช่วงฤดูกาล และมีค่าไม่เปลี่ยนแปลงจากเดิมมากนัก ดังนั้น โครงสร้างตอม่อของสะพานรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคลจึงไม่ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงในด้านการกัดเซาะและการตกตะกอน

2.6 สภาพเศรษฐกิจและสังคม

ในปี 2562 เป็นต้นไป โครงการไม่ต้องดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นต่อการเปิดดำเนินการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม เนื่องจากได้ดำเนินการสำรวจครบถ้วนแล้วตามที่มาตราการฯ กำหนดให้ดำเนินการปีละ 2 ครั้ง ในระยะ 2 ปีแรกที่เปิดดำเนินการซึ่งโครงการได้ดำเนินการสำรวจรวมทั้งสิ้น 5 ครั้ง ในระหว่างปีพ.ศ. 2559-2561 รายละเอียดดังนี้

ปีที่ 1 รอบ 2/2559

สำรวจวันที่ 10-11 พฤศจิกายน 2559 จำนวน 270 ตัวอย่าง

- ได้รับประโยชน์สูงสุด 5 อันดับในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง (66.3%) ความปลอดภัยในการเดินทาง (61.9%) การยกระดับการเดินทาง (50.4%) การขยาย/การกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง (42.6%) และราคาที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์ (38.9%)
- ได้รับผลกระทบสูงสุด 5 อันดับในด้านการจราจร/การคมนาคม (14.8%) การประกอบอาชีพ/รายได้ (13.3%) การระบายน้ำ (13.3%) เสียงดังรบกวน (12.2%) และการอพยพโยกย้าย (11.9%)
- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินการโครงการในประเด็นเกี่ยวกับความคาดหวังในความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง การเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าอื่นๆ ราคาค่าโดยสาร การประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสาร การส่งเสริมการใช้บริการระบบรถไฟฟ้า และการขยาย/การพัฒนาแนวเส้นทางในอนาคต

ปีที่ 2 รอบ 1/2560

สำรวจวันที่ 25-26 พฤษภาคม 2560 จำนวน 262 ตัวอย่าง

- ได้รับประโยชน์สูงสุด 5 อันดับในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง (70.2%) ความปลอดภัยในการเดินทาง (68.7%) การยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง (63.4%) การขยาย/การกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง (51.1%) และลดมลพิษจากการเดินทาง (50.0%)
- ได้รับผลกระทบสูงสุด 5 อันดับในด้านการระบายน้ำ (21.4%) จราจร/การคมนาคม (20.2%) เสียงดังรบกวน (18.7%) ฝุ่นละออง/มลพิษ (16.0%) และความสั่นสะเทือน (14.5%)
- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินการโครงการในประเด็นเกี่ยวกับความคาดหวังในความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง การเชื่อมต่อกับระบบรถไฟฟ้าอื่นๆ และราคาค่าโดยสาร

ปีที่ 2 รอบ 2/2560

สำรวจวันที่ 6-7 พฤศจิกายน 2560 จำนวน 270 ตัวอย่าง

- ได้รับประโยชน์สูงสุด 5 อันดับในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง (73.0%) ความปลอดภัยในการเดินทาง (71.9%) การยกระดับการเดินทาง (68.5%) การขยาย/การกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง (53.3%) และการลดมลพิษจากการเดินทาง (49.3%)
- ได้รับผลกระทบสูงสุด 5 อันดับในด้านการประกอบอาชีพ/รายได้ (15.9%) จราจร/การคมนาคม (14.8%) การระบายน้ำ (14.4%) เสียงดังรบกวน (14.1%) และฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ (12.2%)
- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสาร

ปีที่ 3 รอบ 1/2561

สำรวจวันที่ 1-2 มิถุนายน 2561 จำนวน 260 ตัวอย่าง

- ได้รับประโยชน์สูงสุด 5 อันดับในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง (58.8%) ความปลอดภัยในการเดินทาง (56.5%) การยกระดับการเดินทาง (49.2%) การลดมลพิษจากการเดินทาง (33.8%) และการขยาย/การกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง (32.3%)
- ได้รับผลกระทบสูงสุด 5 อันดับในด้านเสียงดังรบกวน (11.9%) การประกอบอาชีพ/รายได้ (10.8%) การระบายน้ำ (10.4%) การอพยพโยกย้าย (9.2%) และทัศนียภาพ/การบดบัง (9.2%)
- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสาร

ปีที่ 3 รอบ 2/2561

สำรวจวันที่ 8-9 พฤศจิกายน 2561 จำนวน 258 ตัวอย่าง

- ได้รับประโยชน์สูงสุด 5 อันดับในด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง (63.2%) ความปลอดภัยในการเดินทาง (60.9%) การยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง (53.9%) การลดมลพิษจากการเดินทาง (46.9%) และการขยาย/การกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง (45.7%)
- ได้รับผลกระทบสูงสุด 5 อันดับในด้านเสียงดังรบกวน (15.5%) ความสั่นสะเทือน (12.0%) การจราจร/การคมนาคม (10.9%) การประกอบอาชีพ/รายได้ (10.5%) และการระบายน้ำ/น้ำท่วม (10.1%)
- มีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการในประเด็นเกี่ยวกับอัตราค่าโดยสาร