

บทที่ 4

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

4.1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

4.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

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

ตารางที่ 4-1 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	จำนวน 5 สถานี: <ul style="list-style-type: none">• สก.สำโรงเหนือ• หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์• โรงเรียนนพคุณวิทยา*• หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์• วัดอโศการาม จำนวน 1 สถานี <ul style="list-style-type: none">• บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)	<ul style="list-style-type: none">- ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง- ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง- ความเร็วและทิศทางลม <ul style="list-style-type: none">- ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ดัชนีคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด และเมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) บริเวณสถานีบางนา ในเดือนตุลาคม พ.ศ. 2568 พบว่า มีค่าอยู่ในช่วง 0.027-0.049 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร มีค่าสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ ทั้งนี้ ความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.8-4.8 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันออกเฉียงใต้ค่อนข้างมาทางใต้ (SSE) และลมจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทาง ตะวันตก (WNN)
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป	จำนวน 6 สถานี: <ul style="list-style-type: none">• สก.สำโรงเหนือ• หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์• โรงเรียนนพคุณวิทยา*• หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์• วัดอโศการาม• บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15)	<ul style="list-style-type: none">- ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง- ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง- ระดับเสียงสูงสุด- ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90- ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน	ผลการติดตามตรวจสอบฯ พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L _{Aeq 1 hour}) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{Aeq 24 hours}) ระดับเสียงสูงสุด (L _{Amax}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L _{A90}) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L _{Adn}) มีค่าใกล้เคียงกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมาและอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{Aeq 24 hours}) บริเวณ สก.สำโรงเหนือ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ และโรงเรียนนพคุณวิทยา ในระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2560-2561 และ สก.สำโรงเหนือ บริเวณใต้สถานีบีทีเอสสำโรง (E15) ในระยะดำเนินการ ปี พ.ศ. 2566 และปี พ.ศ. 2568

**ตารางที่ 4-1 (ต่อ) สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568**

สิ่งแวดล้อมที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	สรุปผลการติดตามตรวจสอบ
3. คุณภาพน้ำทิ้ง	<ul style="list-style-type: none"> บ่อบำบัดน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ 	<ul style="list-style-type: none"> ความเป็นกรดและด่าง บีโอดี ซัลไฟด์ ทีเคเอ็น สารแขวนลอย สารที่ละลายได้ทั้งหมด ตะกอนหนัก น้ำมันและไขมัน แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด 	ผลการติดตามตรวจสอบ ปี2565-2568 พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนด ยกเว้น สารแขวนลอย (SS) ในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ.2567 และสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ระหว่างเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2565 ถึงเดือนเมษายน พ.ศ. 2568 ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากบ่อบำบัดน้ำทิ้งมีปริมาณน้ำค่อนข้างน้อย สภาพน้ำในบ่อบำบัดมีลักษณะเป็นน้ำนิ่งซึ่งสภาพแวดล้อมดังกล่าวมีความเหมาะสมที่เอื้อต่อการเจริญเติบโตของแพลงก์ตอนบางกลุ่ม และวัชพืชภายในบ่อบำบัดน้ำทิ้งอีกทั้งการสะสมของปริมาณอินทรีย์สารในบ่อบำบัดน้ำทิ้งมีปริมาณมากขึ้นจึงส่งผลให้สารแขวนลอย (SS) มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด นอกจากนี้เนื่องจากบ่อบำบัดน้ำทิ้งของโครงการฯ เป็นบ่อบำบัดน้ำทิ้งสุดท้ายที่รองรับน้ำเสียจากกิจกรรมต่าง ๆ ภายในพื้นที่โครงการ รวมถึงน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วมที่ผ่านการบำบัดแล้วก่อนระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง โดยกระบวนการล้างทำความสะอาดห้องน้ำรวมถึงพื้นที่ต่าง ๆ ภายในโครงการฯ มีการใช้ผลิตภัณฑ์ประเภทน้ำยาทำความสะอาดต่าง ๆ ซึ่งโดยทั่วไปจะมีส่วนประกอบของสารเคมีหลากหลายชนิด ซึ่งเป็นสารที่ละลายน้ำได้ดีและคงอยู่ในรูปของไอออนในระบบน้ำ จึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ส่งผลให้ปริมาณสารที่ละลายได้ทั้งหมด (TDS) ในบ่อบำบัดน้ำทิ้งมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่กำหนด
4. สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	<ul style="list-style-type: none"> แนวเส้นทางโครงการฯ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ 	<ul style="list-style-type: none"> ความพึงพอใจของประชาชน 	โครงการฯ ได้ดำเนินการสำรวจพร้อมสรุปผลการสำรวจเศรษฐกิจ-สังคม ในรายงานฉบับเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2568 เรียบร้อยแล้ว พบว่า ผู้ให้สัมภาษณ์จากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 543 คน มีความพึงพอใจต่อการดำเนินงานของโครงการฯ มีค่าเฉลี่ย 3.48 คิดเป็นร้อยละ 69.7 (ระดับปานกลาง)
5. สุขภาพและสาธารณสุข	<ul style="list-style-type: none"> พนักงานพื้นที่โครงการฯ สถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง 	<ul style="list-style-type: none"> ข้อมูลตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงาน รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) 	ผลการติดตามตรวจสอบข้อมูลตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงาน รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) โดยรวบรวมข้อมูลจากโรงพยาบาลจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ โรงพยาบาลสมุทรปราการ และโรงพยาบาลโรงเรียนนายเรือ นอกจากนี้ได้รวบรวมข้อมูลจากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงตลอดแนวสายทางโครงการ จำนวน 22 แห่ง พบการเจ็บป่วยด้วยโรคระบบหายใจมากที่สุดเป็นอันดับแรก อันดับสองคือ โรคระบบย่อยอาหาร โรคในช่องปาก และอันดับสาม คือ โรคระบบไหลเวียนเลือด

4.3 ข้อเสนอแนะ

ตามที่บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด และบริษัท อินฟราทรานส์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (กิจการร่วม ยูเออีและไอทีซี) ดำเนินการติดตามตรวจสอบโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2568 ได้มีข้อเสนอแนวปฏิบัติเพื่อป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยให้สำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร นำมามาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมประเด็นต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ตามมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท(สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการในคราวประชุมครั้งที่ 15/2558 เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2558 และมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ 4/2558 เมื่อวันที่ 8 ตุลาคม พ.ศ. 2558 และ สรุปได้ดังตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-2 ความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะที่มีต่อการดำเนินงานของโครงการฯ

ประเด็น	ข้อมูลจากการสำรวจ	ข้อเสนอแนะ/ข้อคิดเห็น
1. เพิ่มการปลูกต้นไม้บริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า	พบว่า มีการปลูกต้นไม้ในบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า เพียงบางสถานี และมีปริมาณน้อย	ทางโครงการ ควรประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มปริมาณการปลูกต้นไม้ชนิดเขียวบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าให้มีพื้นที่สีเขียวทุกสถานี ให้เพียงพอต่อการช่วยดูดซับปริมาณมลสารในอากาศ โดยพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง และควรดูแลต้นไม้ให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสม รวมทั้งตัดแต่งกิ่งและใบให้มีความสวยงามอยู่เสมอ
2. แนวเส้นสีเหลือง ลูกศรบอกทิศ และเทปแสดงจุดยืนแบบเว้นระยะห่าง มีลักษณะหลุดลอกและสีซีดจาง	พบว่า โดยส่วนใหญ่ แนวเส้นสีเหลือง ลูกศรบอกทิศ และเทปแสดงจุดยืนแบบเว้นระยะห่าง บนขานขาลา มีลักษณะหลุดลอกและสีซีดจาง	ควรตีเส้นแนวเส้นสีเหลือง ลูกศรบอกทิศ และเทปแสดงจุดยืนแบบเว้นระยะห่างใหม่ เพื่อความคมชัด และผู้ใช้งานสามารถสังเกตเห็นได้อย่างชัดเจน
3. การตีเส้นขอบเขตทางเดินรถบนผิวจราจรใต้สถานีบางแห่งไม่ชัดเจน	พบว่า เส้นขอบทางเดินรถบนผิวจราจรใต้สถานีรถไฟฟ้ามูลนิธิมีลักษณะสีซีดจาง ไม่ชัดเจน	โครงการฯ ควรประสานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาปรับปรุงการตีเส้นขอบเขตทางเดินรถบนผิวจราจรใต้สถานีให้ชัดเจน
4. การติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) เพิ่มเติมในจุดอับสายตา บริเวณทางขึ้น-ลง และบริเวณใต้สถานี	กล้องวงจรปิดมีข้อจำกัดด้านมุมมอง ทำให้ไม่สามารถบันทึกภาพและติดตามสถานการณ์ได้ครอบคลุมทุกพื้นที่ของสถานีตลอดเวลา	ควรติดตั้งกล้องวงจรปิดเพิ่มเติม มีพื้นที่ ดังนี้ - บริเวณบันไดขึ้น-ลง สถานี E21 - บริเวณใต้สถานี E16