

บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป คุณภาพน้ำทิ้ง และคุณภาพน้ำผิวดิน การสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย และสภาพเศรษฐกิจ-สังคม โดยมีแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังแสดงในตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
1. ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่				
1.1 คุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป	จำนวน 6 สถานี: - โรงเรียนหอวัง - วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร - สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)	- ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) - คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ก๊าซหอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-Hydrocarbon) - ความเร็วและทิศทางการลม	- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)	วันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569
	- สถานีรัชโยธิน (N11) - สถานีสายหยุด (N19) - สถานีสะพานใหม่ (N20)		- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี)	วันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569 และวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569
1.2 ระดับเสียงทั่วไป	จำนวน 8 สถานี: - โรงเรียนหอวัง - สถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน) - วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร - สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) - โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์	- ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{Aeq} 1 hour) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{Aeq} 24 hours) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) - ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax})	- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)	วันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569
	- สถานีรัชโยธิน (N11) - สถานีสายหยุด (N19) - สถานีสะพานใหม่ (N20)		- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 3 เดือน (4 ครั้ง/ปี)	วันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569 และวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
1.3 การสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	● พนักงานพื้นที่โครงการ	- ข้อมูลตรวจสุขภาพทั่วไปของพนักงาน - รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน	- ดำเนินการตรวจสุขภาพ ปีละ 1 ครั้ง	มีแผนดำเนินการในช่วง เดือนธันวาคม พ.ศ. 2569
	● สถานีบริการสาธารณะใกล้เคียง	- บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัย ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504)	- รวบรวมข้อมูล ปีละ 1 ครั้ง	และจะดำเนินการรายงานผลใน รายงานฉบับเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม พ.ศ. 2569
1.4 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	● แนวเส้นทางโครงการ ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ หัวหน้าครัวเรือน, สถานประกอบการ, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง ,ศาสนสถาน, หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และ ผู้ใช้บริการ	- ทศคดีต่อการเปิดใช้เส้นทาง - ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการ - ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	- สำนวความพึงพอใจ ปีละ 1 ครั้ง ในระยะ 2 ปีแรก ของการเปิดดำเนินการ (ให้ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุดราชการ)	มีแผนดำเนินการสำรวจในช่วง วันที่ 9 มิถุนายน-28 สิงหาคม พ.ศ. 2569 และจะดำเนินการ รายงานผลในรายงานฉบับเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2569

ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
2. ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4				
2.1 คุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไป	จำนวน 2 สถานี: - โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21)) - วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	- ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) - คาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ก๊าซอนุพันธ์เทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-Hydrocarbon) - ความเร็วและทิศทางลม	- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)	วันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569
2.2 ระดับเสียงทั่วไป	จำนวน 2 สถานี: - โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21)) - วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	- ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{Aeq} 1 hour) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{Aeq} 24 hours) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) - ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax})	- ตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) - ตรวจวัดทุก 6 เดือน (2 ครั้ง/ปี)	วันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569
2.3 คุณภาพน้ำทิ้ง	จำนวน 1 สถานี: บ่อกักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	- อุณหภูมิ - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ของแข็งแขวนลอย (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) - บีโอดี (BOD) - น้ำมันและไขมัน (Oil&Grease) - แบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB)	- ตรวจวัดทุก 4 เดือน (3 ครั้ง/ปี)	วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2569

ตารางที่ 3-1 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระยะดำเนินการ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	สถานที่ติดตามตรวจสอบ	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	ความถี่	วันที่ติดตามตรวจสอบ
2. ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 (ต่อ)				
2.4 คุณภาพน้ำผิวดิน	จำนวน 2 สถานี: - น้ำในคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุง และควบคุมการเดินรถ - น้ำในคลองหกวา หลังจากที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	- อุณหภูมิ - ความเป็นกรด-ด่าง (pH) - ของแข็งแขวนลอย (SS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) - ออกซิเจนละลายน้ำ (DO) - บีโอดี (BOD) - น้ำมันและไขมัน (Oil&Grease) - แบคทีเรียโคลิฟอร์มทั้งหมด (TCB) - ความลึกของคลอง	- ตรวจวัดทุก 4 เดือน (3 ครั้ง/ปี)	วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2569
2.5 การสาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	พนักงานพื้นที่โครงการ	- ข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน - รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน	- ดำเนินการตรวจสอบสุขภาพ ปีละ 1 ครั้ง	มีแผนดำเนินการในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2569
	สถานีบริการสาธารณสุขใกล้เคียง	- บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504)	- รวบรวมข้อมูล ปีละ 1 ครั้ง	และจะดำเนินการรายงานผลในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2569
2.6 สภาพเศรษฐกิจ-สังคม	แนวเส้นทางโครงการ ช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 หัวหน้าครัวเรือน, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษา ที่อยู่ใกล้เคียง,หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ	- ทศคนคิดต่อการเปิดใช้อาคารจอดและจร และ ศูนย์ซ่อมและควบคุมการเดินรถ - ปัญหาที่เกิดขึ้นจากโครงการตลอดจนข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่อโครงการ	- สำนวความพึงพอใจ ปีละ 1 ครั้ง ในระยะ 5 ปีแรกของการเปิดดำเนินการ และหลังจากนั้นติดตามตรวจสอบ ทุกๆ 3 ปี (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ)	มีแผนดำเนินการสำรวจในช่วงวันที่ 9 มิถุนายน-28 สิงหาคม พ.ศ. 2569 และจะดำเนินการรายงานผลในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2569

3.1 วิธีการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.1.1 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

1) ฝุ่นละอองรวม (Total Suspended Particulate: TSP)

การเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองรวม หรือฝุ่นละอองที่มีขนาดอนุภาคไม่เกิน 100 ไมครอน ใช้วิธี Gravimetric ตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ด้วยเครื่อง High Volume Air Sampler (ดังรูปที่ 3-1) โดยทำการเก็บตัวอย่างในภาคสนามแล้วนำตัวอย่างกลับมาวิเคราะห์ปริมาณความเข้มข้นของฝุ่นละอองในห้องปฏิบัติการ การดำเนินงานทุกขั้นตอนเป็นไปตามขั้นตอนที่ได้กำหนดไว้ใน การขอการรับรอง มอก. 17025 (ISO/IEC 17025) โดยขั้นตอนที่สำคัญ ๆ สรุปได้ ดังนี้

- เตรียมเครื่องเก็บตัวอย่างแบบ High Volume Air Sampler ตรวจสอบสภาพของเครื่องเก็บตัวอย่างก่อนนำออกไปปฏิบัติงาน
- เตรียมกระดาศกรองขนาด 8x10 นิ้ว โดยจะต้องตรวจสอบรอยแตกร้าวของกระดาศกรอง แล้วประทับหมายเลขบนขอบกระดาศ ทำการอบกระดาศกรองในตู้ควบคุมความชื้น (Desiccator) เป็นเวลา 24 ชั่วโมง $\pm$ 30 นาที เพื่อควบคุมความชื้นที่ $(20-45\% \text{ RH}) \pm 5\% \text{ RH}$ และควบคุมอุณหภูมิที่ $(15-30^\circ \text{C}) \pm 3^\circ \text{C}$ แล้วจึงชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างละเอียดจำนวนทศนิยม 4 ตำแหน่งที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว บันทึกค่าไว้พร้อมเตรียมกระดาศบันทึกอัตราการไหลอากาศ (Flow Chart)
- นำเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยได้เลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ของ U.S. EPA เช่น ต้องเป็นที่โล่งไม่มีสิ่งกีดขวางในรัศมี 10 เมตร ไม่อยู่ใกล้แหล่งกำเนิดอื่น ๆ เป็นต้น ติดตั้งเครื่องให้ช่องเก็บตัวอย่างอยู่สูง 1.5 - 6.0 เมตรจากระดับพื้น บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ใน Field Data Sheet
- ทำการปรับเทียบเครื่องเก็บตัวอย่าง High Volume Air Sampler ด้วย Standard Orifice ที่ผ่านการตรวจสอบความถูกต้องแล้ว (Certified Orifice) ณ จุดเก็บตัวอย่างจำนวน 5 ค่าก่อนทำการเก็บตัวอย่าง บันทึกผลการปรับเทียบไว้ใน Field Data Sheet นำมาสร้างกราฟมาตรฐานเพื่อคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ต้องได้มากกว่าหรือเท่ากับ 0.995 หากได้ค่าต่ำกว่า 0.995 ต้องปรับเทียบใหม่ ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ที่มาตรฐาน U.S. EPA (40 CFR-Chapter I Part 50, Appendix B to Part 50, High Volume Method) กำหนด
- เก็บตัวอย่างโดยการสูบอากาศผ่านกระดาศกรองด้วยอัตราการระหว่าง 1.13-1.70 ลูกบาศก์เมตรต่อนาที เป็นเวลา 24 ชั่วโมง แล้วนำกระดาศกรอง กระดาศบันทึกอัตราการไหลของอากาศ และ Field Data Sheet กลับมายังห้องปฏิบัติการเพื่อทำการวิเคราะห์ปริมาณฝุ่นละอองรวม
- นำกระดาศกรองไปทำการอบในตู้ควบคุมความชื้นเป็นเวลา 24 ชั่วโมง $\pm$ 30 นาที อีกครั้งหนึ่งโดยให้ระดับความชื้นมีค่าอยู่ระหว่าง $(20-45\% \text{ RH}) \pm 5\% \text{ RH}$ แล้วจึงชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างละเอียดจำนวนทศนิยม 4 ตำแหน่งที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว คำนวณน้ำหนักฝุ่นละอองบนกระดาศกรองตามหลักเกณฑ์ของ Pre and Post Weight Different
- คำนวณปริมาตรอากาศที่ไหลผ่านกระดาศกรองจาก Flow Chart พร้อมกับผลจากการ Calibrate แล้วปรับปริมาตรอากาศไปที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศมาตรฐาน (25 องศาเซลเซียส และความกดของอากาศ 1 บรรยากาศ) คำนวณและรายงานผลการตรวจวัดปริมาณฝุ่นละอองในอากาศเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

ในหน่วยไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามรายละเอียดของวิธี Gravimetric แล้วเสนอผลการตรวจวัดพร้อมกับประเมินผลโดยเปรียบเทียบผลการตรวจวัดที่ได้กับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ

2) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (Particulate Matter with an Aerodynamic Diameter less than or Equal to a Nominal 10 Micrometers; PM₁₀)

การเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ได้ใช้วิธีการตรวจวัดตามระบบกราวิเมตริก (Gravimetric) ตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ด้วยเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศชนิดไฮโวลุ่ม (High Volume Air Sampler) (ดังรูปที่ 3-1) ดำเนินการเก็บตัวอย่างในภาคสนามแล้วนำตัวอย่างกลับมาวิเคราะห์ปริมาณความเข้มข้นฝุ่นละอองรวม การดำเนินงานทุกขั้นตอนเป็นไปตามขั้นตอนที่ได้กำหนดไว้ในวิธีการรับรอง มอก. 17025 (ISO/IEC 17025) โดยขั้นตอนที่สำคัญ ๆ สรุปได้ดังนี้

- เตรียมเครื่องเก็บตัวอย่างแบบ High Volume Air Sampler ตรวจสอบสภาพของเครื่องเก็บตัวอย่างและสภาพหัวคัดเลือกขนาดฝุ่นละอองก่อนนำไปปฏิบัติงาน
- เตรียมกระดาศกรองขนาด 8 x 10 นิ้ว โดยจะต้องตรวจสอบความไม่สมบูรณ์ของกระดาศกรอง เช่น รอยแตก ร้าว รอยฉีกขาด รูพรุน สีของกระดาศกรองที่เปลี่ยนไป และกระดาศกรองไม่เรียบเสมอกัน เมื่อทำการตรวจสอบแล้วพบว่ากระดาศกรองไม่มีความบกพร่องดังกล่าว จึงนำกระดาศกรองมาประทับหมายเลขบนขอบกระดาศ ทำการอบกระดาศกรองในตู้ควบคุมความชื้น (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 นำกระดาศกรองมาชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักที่มีความละเอียด 0.0001 กรัม (จำนวนทศนิยม 4 ตำแหน่ง) ที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว บันทึกค่าไว้ พร้อมเตรียมกระดาศกราฟวงกลมสำหรับบันทึกอัตราการไหลอากาศ (Record Chart)
- นำเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ของ U.S.EPA เช่น ต้องเป็นที่โล่งไม่มีสิ่งกีดขวางในรัศมี 10 เมตร ไม่อยู่ใกล้แหล่งกำเนิดอื่น ๆ เป็นต้น ติดตั้งเครื่องให้ช่องทางเข้าอากาศของเครื่องเก็บตัวอย่าง สูง 1.5 - 6.0 เมตรจากระดับพื้น บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ใน Field Data Sheet
- ทำการปรับเทียบ (Calibrate) เครื่องเก็บตัวอย่าง PM₁₀ ชนิด High Volume Air Sampler ซึ่งจะดำเนินการปรับเทียบด้วยชุดปรับเทียบอัตราการไหลของอากาศที่ผ่านการปรับเทียบกับมาตรฐานปฐมภูมิ (Primary Standard) ที่เรียกว่า ชุดปรับเทียบ Orifice Flow Rate Transfer Standard หรือ Calibration Orifice (Standard Orifice) ที่ผ่านการตรวจสอบความถูกต้องแล้ว (Certified Orifice) ทำการปรับเทียบ ณ จุดเก็บตัวอย่าง และทำการปรับเทียบ จำนวน 5 ค่าก่อนทำการเก็บตัวอย่างบันทึกผลการ Calibrate ไว้ใน Field Data Sheet นำมาสร้างกราฟมาตรฐานเพื่อคำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient) ต้องได้มากกว่าหรือเท่ากับ 0.995 หากได้ค่าต่ำกว่า 0.995 ต้องปรับเทียบใหม่ ซึ่งเป็นไปตามเกณฑ์ที่มาตรฐาน U.S.EPA (40 CFR-Chapter I Part 50, Appendix J to Part 50, Particulate Matter as PM₁₀ in the Atmosphere) กำหนด
- เช็ดฝุ่นภายในเครื่องเก็บตัวอย่างให้สะอาด โดยพ่นหรือทา Silicone Grease บนแผ่นดักฝุ่น (Impactor) สำหรับดักฝุ่นละอองที่มีขนาดใหญ่กว่า 10 ไมครอน

- เก็บตัวอย่างโดยการสูบอากาศผ่านกระดาศกรองด้วยอัตราคงที่ 1.02-1.24 ลูกบาศก์เมตรต่อนาทีและตั้งเวลาเก็บตัวอย่างต่อเนื่องเป็นเวลา 24 ชั่วโมงเมื่อครบกำหนดเวลาเก็บตัวอย่าง บันทึกเวลาเครื่องหยุดทำงานและนำกระดาศกรองออกจากเครื่อง นำกระดาศกรอง กระดาศบันทึกอัตราการไหลของอากาศ และ Field Data Sheet กลับมายังห้องปฏิบัติการเพื่อทำการวิเคราะห์ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน
- เมื่อกระดาศกรองมาถึงห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ และวิจัยพัฒนา จะนำกระดาศกรองไปทำการอบในตู้ควบคุมความชื้นเป็นเวลา 24 ชั่วโมง ± 30 นาที อีกครั้งหนึ่งโดยระหว่างอบความชื้นสัมพัทธ์ต้องอยู่ในช่วง 20-45 %RH โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน $\pm 5\%$ RH และอุณหภูมิอยู่ระหว่าง 15-30 องศาเซลเซียส โดยควบคุมไม่ให้เปลี่ยนแปลงเกิน ± 3 องศาเซลเซียส เมื่อครบ 24 ชั่วโมง นำกระดาศกรองมาชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักที่มีความละเอียด 0.0001 กรัม (จำนวนทศนิยม 4 ตำแหน่ง) ที่ได้รับการสอบเทียบแล้ว คำนวณน้ำหนักฝุ่นละอองบนกระดาศกรองตามหลักเกณฑ์ของ Pre and Post Weight Different
- คำนวณปริมาตรอากาศที่เก็บตัวอย่างกระดาศกรองจาก Flow Chart พร้อมกับผลจากการปรับเทียบ ดำเนินการปรับปริมาตรอากาศไปที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศที่สภาวะมาตรฐาน (25 องศาเซลเซียส และความกดของอากาศ 1 บรรยากาศ)
- คำนวณและรายงานผลการติดตามตรวจสอบปริมาณค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป ในเวลา 24 ชั่วโมง หน่วยไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามรายละเอียดของวิธี Gravimetric ที่มาตรฐานกำหนดและเป็นไปตามวิธีอ้างอิงของ U.S. EPA, Code of Federal Regulation Search Results, 40 CFR-Chapter I Part 50, Appendix J to Part 50 Particulate Matter as PM₁₀ in the Atmosphere แล้วเสนอผลการติดตามตรวจสอบพร้อมกับประเมินผลโดยเปรียบเทียบผลที่ได้กับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศทั่วไปตามที่กรมควบคุมมลพิษกำหนด

3) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (Carbon Monoxide)

การตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศได้ดำเนินการโดยใช้เครื่องวิเคราะห์ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศระบบ Non-Dispersive Infrared หรือ NDIR ซึ่งเป็นไปตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 และเป็นไปตามวิธีมาตรฐาน 40 CFR-Chapter I-Part 50, Appendix C (ดังรูปที่ 3-1) โดยขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

- นำสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ ได้แก่ ต้องเป็นที่โล่งไม่มีสิ่งกีดขวางในรัศมี 10 เมตร ไม่อยู่ใกล้แหล่งกำเนิดอื่น ๆ เป็นต้น ติดตั้งเครื่องให้ปลายท่อเก็บตัวอย่างต้องสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 3 เมตรแต่ไม่เกิน 6 เมตร บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ใน Field Data Sheet
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่ม Warm up เครื่องวิเคราะห์และระบบระหว่าง 1-2 ชั่วโมง ตรวจสอบ Condition ของเครื่องโดยเฉพาะ Condition ของ Reaction Chamber และ Photo-Multiplier Tube เมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดแล้วจึงเริ่มทำการปรับเทียบ
- ทำการปรับเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Nitrogen Gas (CO Free) ที่บรรจุในถัง แล้วปรับเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard Carbon Monoxide Gas (N₂ Balanced) ให้แก่เครื่องวิเคราะห์ โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการตรวจวัด (80-85% of Full Scale)

- ทำการตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศโดยตั้งการอ่านค่าของเครื่องให้อ่านค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง โดยระหว่างนี้ได้ทำการตรวจสอบ Condition ของเครื่องวิเคราะห์ทุก ๆ 24 ชั่วโมง (ค่าเฉลี่ยการเก็บตัวอย่าง อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม หรือเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยตามรายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมฉบับก่อนหน้า เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดได้)
- ผลการตรวจวัดที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศแล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป

4) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (Nitrogen Dioxide)

การตรวจวัดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไปได้ดำเนินการโดยใช้เครื่องวิเคราะห์ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศด้วยหลักการ “เคมีลูมิเนสเซน” (Chemiluminescence) ตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 และเป็นไปตามวิธีมาตรฐาน 40 CFR-Chapter I-Part 50, Appendix F โดยเครื่องวิเคราะห์นี้ได้ติดตั้งไว้ในสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ที่เป็นห้องควบคุมอุณหภูมิเพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องวิเคราะห์ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิในบรรยากาศ โดยเครื่องวิเคราะห์ดังกล่าวจะต้องผ่านขั้นตอนการทำ multi-point calibration และ GPT (gas-phase titration) calibration ก่อนจึงสามารถนำเครื่องออกไปปฏิบัติงานได้ (ดังรูปที่ 3-1) โดยขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญมีดังนี้

- ตรวจสอบสภาพของเครื่องวิเคราะห์และอุปกรณ์ประกอบในสถานีตั้งแต่สายชักตัวอย่าง (Sampling Probe) ป้อนสู่อากาศ เครื่องมือวัดและควบคุมอัตราการไหลของอากาศ รวมถึงสถานะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์เป็นต้น
- นำสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ เช่น ในรัศมี 270 องศา โดยรอบช่องชักตัวอย่างอากาศ ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ติดตั้งเครื่องให้ปลายสายชักตัวอย่างอยู่สูงจากพื้น 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร บันทึกสถานะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ในแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่มอุ่น (Warm Up) เครื่องวิเคราะห์ก๊าซ NO₂ และระบบประมาณ 1-2 ชั่วโมง ตรวจสอบสถานะของเครื่องโดยเฉพาะสถานะของ Reaction Chamber และ Photo-multiplier Tube เมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดแล้วจึงเริ่มทำการปรับเทียบ
- ทำการปรับเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Zero Gas (NO, NO₂ Free) ที่ได้จาก Zero Gas Generator แล้วปรับเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard NO (N₂ Balanced) ผ่านอุปกรณ์ Standard Gas Generator ซึ่งเป็น Dynamic Diluter ที่ใช้อุปกรณ์ Mass Flow Controller ในการควบคุมอัตราการไหลของ Gas NO และ Zero Gas โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการตรวจวัด (80-85% of Full Scale)
- ทำการตรวจวัดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศต่อเนื่องตามระยะเวลาที่กำหนด โดยระหว่างนี้ได้ทำการตรวจสอบสถานะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ทุก ๆ 24 ชั่วโมง
- เมื่อทำการย้ายจุดตรวจวัดใหม่ ขั้นตอนเหล่านี้จะต้องดำเนินการใหม่ทั้งหมดเช่นกัน
- ผลการตรวจวัดที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger พร้อมกับ Chart Recorder แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปแล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป

5) ก๊าซนอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-hydrocarbon)

การตรวจวัดปริมาณก๊าซนอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน ในบรรยากาศโดยทั่วไป ได้ดำเนินการโดยใช้เครื่องวิเคราะห์ THC Analyzer ในบรรยากาศด้วยระบบ Flame Ionization Detector หรือ FID โดยชักตัวอย่างอากาศด้วยอัตราการไหล และเวลาที่กำหนด ผ่าน Tedlar Sampling Bag และนำตัวอย่างที่ได้ไปวิเคราะห์ด้วยการฉีดเข้าเครื่อง THC Analyzer เปรียบเทียบผลการตรวจวัดกับ Standard Gas ซึ่งเป็นส่วนผสมระหว่างก๊าซ Methane และ Propane (Air Balance) หรือดำเนินการโดยใช้เครื่องวิเคราะห์ THC Analyzer ในบรรยากาศด้วยระบบ Flame Ionization Detector หรือ FID ไปติดตั้งไว้ในสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่สถานีที่ซึ่งเป็นห้องควบคุมอุณหภูมิเพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องวิเคราะห์ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิในธรรมชาติเครื่องวิเคราะห์ดังกล่าวได้ถูกตรวจสอบแล้ว จึงสามารถนำเครื่องออกไปปฏิบัติงานได้ (ดังรูปที่ 3-1) โดยขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญมีดังนี้

- ตรวจสอบสภาพของเครื่องวิเคราะห์และอุปกรณ์ประกอบในสถานีตั้งแต่สายชักตัวอย่าง (Sampling Probe) บั๊มสูบอากาศ เครื่องมือวัดและควบคุมอัตราการไหลของอากาศ รวมถึงสภาวะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์เป็นต้น
- นำสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนด โดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ เช่น ในรัศมี 270 องศา โดยรอบช่องชักตัวอย่างอากาศ ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ติดตั้งเครื่องให้ปลายสายชักตัวอย่างอยู่สูงจากพื้น 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ในแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่มอุ่น (Warm Up) เครื่องวิเคราะห์และตรวจสอบสภาวะของเครื่องเมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดคู่มือแล้ว จึงเริ่มทำการเปรียบเทียบ
- ทำการเปรียบเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Zero Gas (Hydrocarbons Free) ที่ได้จาก Zero Gas Generator แล้วเปรียบเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard Methane/Propane (Air Balanced) โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการตรวจวัด (80-85% of Full Scale)
- ทำการตรวจวัดปริมาณไฮโดรคาร์บอนรวมในบรรยากาศโดยทั่วไป ต่อเนื่อง 24 ชั่วโมงโดยระหว่างนี้ได้ทำการตรวจสอบสภาวะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ทุก ๆ 24 ชั่วโมง
- เมื่อทำการย้ายจุดตรวจวัดใหม่ขั้นตอนเหล่านี้จะต้องดำเนินการใหม่ทั้งหมดเช่นกัน
- ผลการตรวจวัดที่ได้มาทำการวิเคราะห์แล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป

6) ความเร็วลมและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direction)

บันทึกข้อมูลความเร็วและทิศทางลมขณะทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โดยใช้เครื่องตรวจสอบความเร็วและทิศทางลมชนิด Cup Anemometer และ Wind Vane (ดังรูปที่ 3-1) ที่ส่งสัญญาณเข้ากับระบบ Data Logger ตลอดการติดตามตรวจสอบและสามารถแปรผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลมในรูปของกราฟ Wind Rose

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

	
โรงเรียนหอวัง	วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร
	
สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)	สถานีรัชโยธิน (N11)
	
สถานีสายหยุด (N19)	สถานีสะพานใหม่ (N20)
	
โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21))	วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)
	รูปที่ 3-1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

3.1.2 วิธีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป จะดำเนินการตามข้อกำหนดในประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ดำเนินการติดตามตรวจสอบในรูประดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) จากนั้นนำค่าระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ตลอด 24 ชั่วโมง อย่างต่อเนื่อง มาคำนวณหาค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (L_{Adn}) ในหน่วยเดซิเบลเอ dB(A)

การติดตามตรวจสอบได้ใช้มาตรระดับเสียงชนิด Integrated Sound Level Metre รุ่น NL-21 และรุ่น NL-42 เป็นมาตรระดับเสียงที่ได้มาตรฐานสากล IEC 60651 หรือ IEC 60804 (ปัจจุบันเปลี่ยนเป็น IEC-61672) มีความเที่ยงตรงสูงและมีค่าความคลาดเคลื่อนของการติดตามตรวจสอบอยู่ในช่วง $\pm 0.5\ dB(A)$ มี Wind Screen ติดที่หัว Microphone เพื่อป้องกันและกำบังลมที่เป็นปัจจัยให้เกิดการผิดพลาดขณะติดตามตรวจสอบ โดยติดตั้งมาตรระดับเสียงบนขาตั้งให้ไมโครโฟนอยู่สูงจากพื้น 1.2-1.5 เมตร ภายในรัศมี 3.5 เมตร ตามแนวราบรอบไมโครโฟนไม่มีกำแพงหรือสิ่งกีดขวางอื่นใดที่มีคุณสมบัติในการสะท้อนเสียงกีดขวางอยู่ (ดังรูปที่ 3-2) ก่อนการติดตามตรวจสอบมีการสอบเทียบและตรวจสอบความถูกต้องด้วยเครื่อง Sound Level Calibrator ชนิด Acoustic Calibrator ที่ระดับเสียงมาตรฐาน 94.0 dB ความถี่ 1,000 Hz ที่ศูนย์ถ่วงน้ำหนัก C และปรับไปที่ศูนย์ถ่วงน้ำหนัก A

		
โรงเรียนทอวัง	พระนครสถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน)	
		
วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏ	สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)	
	รูปที่ 3-2 การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป	

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

	
โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์	สถานีรัชโยธิน (N11)
	
สถานีสายหยุด (N19)	สถานีสะพานใหม่ (N20)
	
โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21))	วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)
	รูปที่ 3-2 (ต่อ) การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

3.1.3 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

1) วิธีการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง

การเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง จะดำเนินการตามวิธีมาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบการอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนพิเศษ 129 ง ลงวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559 ซึ่งเป็นไปตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 24th Edition, 2023 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด โดยจะใช้วิธี Grab Sampling ด้วย Stainless Sampler หรือ Glass Sampler ตามสภาพของจุดเก็บตัวอย่าง จะมีการสังเกตสีและกลิ่น ขณะเก็บตัวอย่างก่อนทำการแยกตัวอย่างน้ำใส่ภาชนะบรรจุแยกรายดัชนี (ดังรูปที่ 3-3)

2) วิธีรักษาตัวอย่างน้ำทิ้ง

วิธีรักษาคุณภาพตัวอย่างน้ำทิ้งจะดำเนินการทันที ณ จุดเก็บตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบการอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนพิเศษ 129 ง ลงวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559 ตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 24th Edition, 2023 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด และแช่ตัวอย่าง ทั้งหมดในกล่องน้ำแข็งที่อุณหภูมิ ≤ 6 องศาเซลเซียส พร้อมส่งไปวิเคราะห์ที่ห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ของบริษัทฯ ภายใน 24-48 ชั่วโมง

3) วิธีวิเคราะห์คุณภาพน้ำทิ้ง

การตรวจสอบหรือการวิเคราะห์คุณภาพน้ำเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียทั้งหมด จะดำเนินการตามวิธีมาตรฐานตาม ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบการอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนพิเศษ 129 ง ลงวันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559 ซึ่งเป็นไปตามวิธีมาตรฐานใน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 24th Edition, 2023 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด และห้องปฏิบัติการทดสอบของบริษัทมีความสามารถวิเคราะห์ ได้ต่ำกว่ามาตรฐานทุกดัชนี

4) การควบคุมคุณภาพการเก็บตัวอย่างน้ำทิ้ง

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

ขั้นตอนที่ 1 การล้างภาชนะบรรจุและอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการเก็บตัวอย่าง ซึ่งเป็นขั้นตอนแรกที่ห้องปฏิบัติการ ต้องดำเนินการก่อนออกภาคสนาม

ขั้นตอนที่ 2 การเตรียมภาชนะบรรจุตัวอย่าง โดยเจ้าหน้าที่เก็บตัวอย่างน้ำต้องเตรียมภาชนะบรรจุที่มีการติดฉลาก บอกรายละเอียด ได้แก่ จุดเก็บ วันที่เก็บ ชื่อผู้เก็บ ดัชนีที่วิเคราะห์ รหัสโครงการ ชนิดตัวอย่าง และวิธีรักษาคุณภาพตัวอย่าง พร้อมทั้งตรวจสอบจำนวนภาชนะบรรจุต่อจุดเก็บ และบันทึกลงในแบบบันทึกข้อมูลภาคสนาม (Log Sheet) ก่อนทำการเก็บตัวอย่างน้ำ

ขั้นตอนที่ 3 การควบคุมการปนเปื้อนขณะดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ โดยเจ้าหน้าที่เก็บตัวอย่างน้ำต้องสวมถุงมือ ชนิดไม่มีแป้ง เพื่อป้องกันการปนเปื้อนจากการหยิบจับภาชนะบรรจุ และอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการเก็บตัวอย่าง รวมถึงป้องกัน

การปนเปื้อนจากมือสูดตัวอย่างน้ำ ซึ่งเจ้าหน้าที่ได้เปลี่ยนถุงมือทุกครั้งที่ย้ายจุดเก็บตัวอย่าง และล้างอุปกรณ์ ภาชนะด้วยน้ำตัวอย่างทุกครั้งก่อนทำการเก็บตัวอย่างน้ำ ยกเว้น ภาชนะบรรจุตัวอย่างสำหรับวิเคราะห์ดัชนีกลุ่มแบคทีเรีย และน้ำมันและไขมัน

ขั้นตอนที่ 4 การควบคุมคุณภาพด้วยตัวอย่าง Blanks ต่าง ๆ ได้แก่ Trip Blank และ Field Blank ในการเตรียมตัวอย่าง Blanks ได้ใช้น้ำกลั่นบรรจุลงในภาชนะตัวอย่างแยกรายดัชนีน้ำตัวอย่าง Blanks ทั้งหมดไปในภาคสนาม สำหรับ Field Blank ให้เปิดฝาภาชนะบรรจุในภาคสนามขณะดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ และเติมสารเคมีในการรักษาสภาพตัวอย่าง โดยส่งตัวอย่าง Blanks ทั้งหมดไปวิเคราะห์ที่ห้องปฏิบัติการ 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

3.1.4 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพผิวดิน

1) วิธีการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน

การเก็บตัวอย่างน้ำผิวดินเป็นไปตามประกาศโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ง ลง วันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2537 ซึ่งเป็นไปตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 24th Edition, 2023 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกากำหนด

วิธีเก็บตัวอย่างน้ำผิวดินจะเก็บแบบตัวอย่างแยก (Grab Sampling) ด้วยอุปกรณ์ Kemmerer Sampler ชนิดแก้ว หรือ Stainless Sampler ที่ผ่านการล้างทำความสะอาดในห้องปฏิบัติการแล้ว ในการเลือกใช้อุปกรณ์การเก็บตัวอย่างน้ำจะขึ้นอยู่กับประเภทและความลึกของแหล่งน้ำเป็นหลัก สำหรับคลองจะเก็บที่กึ่งกลางความกว้างของแหล่งน้ำที่ระดับกึ่งกลางความลึก ณ จุดตรวจสอบ ดังนั้นจึงต้องมีการวัดระดับความลึกของจุดเก็บตัวอย่างทุกครั้งก่อนดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ โดยจุดตรวจสอบที่ระดับน้ำลึกมากกว่า 1 เมตร จะใช้ Kemmerer Sampler เก็บที่ระดับกึ่งกลางความกว้างของแหล่งน้ำที่ระดับกึ่งกลางความลึก ยกเว้นแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด และแบคทีเรียกลุ่มฟิโคไลโคลิฟอร์มจะเก็บที่ระดับความลึก 30 เซนติเมตร ณ จุดตรวจสอบ สำหรับจุดตรวจสอบที่ลึกน้อยกว่า 1 เมตร จะใช้ Stainless Sampler จ้วงตัวอย่างน้ำจากบริเวณกึ่งกลางจุดเก็บตัวอย่างโดยตรง

ก่อนดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ ณ จุดตรวจสอบทุกจุด เจ้าหน้าที่จะสวมถุงมือสะอาดชนิดไม่มีแป้งเพื่อป้องกันการปนเปื้อนขณะเก็บตัวอย่างน้ำ ทั้งนี้วิธีเก็บตัวอย่างน้ำที่จะดำเนินการทั้งหมดจะเป็นไปตามวิธีการมาตรฐาน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater, 24th Edition, 2023 ที่ APHA, AWWA and WEF ของประเทศสหรัฐอเมริกา กำหนด และตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง วิธีการเก็บตัวอย่างและตรวจสอบคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ดังรูปที่ 3-4)

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



บ่อกักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

รูปที่ 3-3 การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง



น้ำในคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ



น้ำในคลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

รูปที่ 3-4 การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

3.1.5 วิธีการรวบรวมข้อมูลด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

การรวบรวมข้อมูลด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัยของพนักงาน และบันทึกจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน พร้อมทั้งตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) จากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง โดยจะดำเนินการรวบรวมปีละ 1 ครั้ง

3.1.6 วิธีการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

วิธีการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนเป็นรายบุคคล มีวิธีการศึกษาดังนี้

1) กลุ่มเป้าหมาย

กลุ่มเป้าหมาย คือ หัวหน้าครัวเรือน สถานประกอบการ ศาสนสถาน สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ ตลอดแนวเส้นทางตามแนวโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

2) ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

การสำรวจความพึงพอใจของประชาชน ซึ่งทำการสอบถามจากกลุ่มเป้าหมายที่อยู่ในพื้นที่นั้น ๆ โดยจำนวนของประชากรเป้าหมาย (รวมจำนวน 900 ตัวอย่างต่อครั้ง) ในพื้นที่ศึกษาแต่ละสถานี มีรายละเอียดดังตารางที่ 3-2

ตารางที่ 3-2 กลุ่มเป้าหมายและจำนวนตัวอย่างตามแนวเส้นทางโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ และเฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

สถานี/แนวเส้นทาง	จำนวนตัวอย่าง	
	ในสถานี	นอกสถานี
- บริเวณโดยรอบสถานี แยกลาดพร้าว (N9)	84	21
- บริเวณโดยรอบสถานี ฟลโยอิน 24 (N10)	16	4
- บริเวณโดยรอบสถานี รัชโยธิน (N11)	40	10
- บริเวณโดยรอบสถานี เสนานิคม (N12)	36	9
- บริเวณโดยรอบสถานี ม.เกษตรศาสตร์ (N13)	40	10
- บริเวณโดยรอบสถานี กรมป่าไม้ (N14)	16	4
- บริเวณโดยรอบสถานี บางบัว (N15)	24	6
- บริเวณโดยรอบสถานี กรมทหารราบที่ 11 (N16)	16	4
- บริเวณโดยรอบสถานี วัดพระศรีมหาธาตุ (N17)	68	17
- บริเวณโดยรอบสถานี ฟลโยอิน 59 (N18)	12	3
- บริเวณโดยรอบสถานี สายหยุด (N19)	24	6
- บริเวณโดยรอบสถานี สะพานใหม่ (N20)	32	8
- บริเวณโดยรอบสถานี โรงพยาบาลภูมิพล (N21)	24	6
- บริเวณโดยรอบสถานี พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ (N22)	24	6
- บริเวณโดยรอบสถานี แยก คปอ. (N23)	124	31
- บริเวณโดยรอบสถานี คูคต (N24)	148	37
รวม	910	

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

3) เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

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

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง
- ส่วนที่ 2 ข้อมูลพฤติกรรมการใช้บริการ
- ส่วนที่ 3 การรับทราบข้อมูลข่าวสาร
- ส่วนที่ 4 ระดับความพึงพอใจ ความเชื่อมั่นต่อคุณภาพการให้บริการ ในการใช้รถไฟฟ้า
- ส่วนที่ 5 ปัญหาในการใช้บริการ ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะ

ซึ่งมีลักษณะคำถามเป็นแบบปลายปิด (Close-ended Questions) และแบบปลายเปิด (Open-ended Questions) ทั้งนี้จะเสนอขั้นตอนและวิธีการ รวมทั้งแบบสอบถามให้หน่วยงานเห็นชอบก่อนการดำเนินการ

4) การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

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

5) การเก็บรวบรวมข้อมูล

ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนาม โดยใช้วิธีการสัมภาษณ์ตามแบบสอบถามแล้วบันทึกคำตอบลงในแบบสอบถามด้วยตนเอง และใช้พนักงานสัมภาษณ์ที่ได้รับการอบรมให้มีความเข้าใจเกี่ยวกับแบบสอบถาม เพื่อให้ได้คำตอบที่ตรงประเด็นมากที่สุด ซึ่งก่อนทำการสอบถามข้อมูลจากกลุ่มเป้าหมาย (ผู้ถูกสัมภาษณ์) พนักงานสัมภาษณ์ได้มีการอธิบายรายละเอียดของโครงการในเบื้องต้น เช่น การดำเนินงานของโครงการฯ และสถานะของโครงการฯ แก่ผู้ถูกสัมภาษณ์ก่อน แล้วจึงลงมือสัมภาษณ์ต่อไป โดยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับประชาชนที่เป็นตัวแทนครัวเรือนในพื้นที่ที่ทำการศึกษาค้นคว้าได้ครบตามจำนวนตัวอย่าง และเมื่อเก็บข้อมูลแล้วเสร็จในแต่ละวัน จึงมีการตรวจสอบความถูกต้องอีกครั้งหนึ่ง เพื่อเตรียมทำการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นต่อไป

6) การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้แบบสอบถามจากภาคสนามแล้ว ทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลทั้งหมด โดยนำข้อมูลมาจัดระเบียบหรือจัดกลุ่มข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม แล้วสร้างคู่มือของรหัสและลงรหัส (Coding) ตามคู่มือลงรหัสที่สร้างขึ้นมานำข้อมูลทีลงรหัสเรียบร้อยแล้วไปวิเคราะห์ประมวลผลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป สำหรับงานวิจัยทางสังคมศาสตร์ (Statistical Package for the Social Sciences) ในการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบสอบถาม ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะของประชากรกลุ่มตัวอย่าง สถิติที่ใช้ คือ 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 จากนั้นน้อยที่สุดถึงมากที่สุด ซึ่งกำหนดค่าน้ำหนักตามวิธีการของ Likert (อ้างอิงใน ไพฑูรย์ โพธิ์สาร, 2547, หน้า 17 แสดงดังภาคผนวก ข-18) 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

3.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 โดยมีรายละเอียดดังนี้

3.2.1 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

3.2.1.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 จำนวน 3 จุด คือ โรงเรียนหอวัง วิทยาลัยพุทธศาสตร์และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร และสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) และวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569, วันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569 จำนวน 3 จุด คือ สถานีรัชโยธิน (N11) สถานีสายหยุด (N19) และสถานีสะพานใหม่ (N20)

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศโดยทั่วไป ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน, วันที่ 13-18 มิถุนายน และวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569 ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ฝุ่นละอองรวม (TSP) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซนอมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-Hydrocarbon) และความเร็วลมและทิศทางลม สรุปผลได้ดังนี้

1) โรงเรียนหอวัง

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 38.0-49.4 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 69.5-90.1 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 100 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 200 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เขตพญาไท (สถานี คพ.) เมื่อวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าอยู่ในช่วง 9.00-37.0 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.54-2.53 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.82-2.43 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 12.0-19.8 ส่วนในพันล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 120 ส่วนในพันล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.65-1.46 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.9-3.3 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศใต้ โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-3

2) วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 15.3-22.5 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 26.9-38.4 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 100 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 200 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เขตพญาไท (สถานี คพ.) เมื่อวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าอยู่ในช่วง 9.00-37.0 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.72-2.35 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.88-2.26 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 9.60-16.9 ส่วนในพันล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 120 ส่วนในพันล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.67-1.49 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.8-3.1 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ (SW) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-4

3) สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 23.7-32.8 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 47.4-57.3 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569

ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 100 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 200 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เขตพญาไท (สถานี คพ.) เมื่อวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 9.00-37.0 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.62-2.56 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.86-2.49 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 11.6-20.4 ส่วนในพันล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 120 ส่วนในพันล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.71-1.45 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลมมีค่าอยู่ระหว่าง 1.1-3.2 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ (SW) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-5

4) สถานีรัชโยธิน (N11)

4.1) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 34.0-51.5 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 53.6-80.2 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 100 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 200 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เขตพญาไท (สถานี คพ.) เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 11.0-51.0 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.65-2.49 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.80-2.37 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 12.5-20.7 ส่วนในพันล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 120 ส่วนในพันล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์คาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.58-1.56 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.9-3.4 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ ค่อนมาทางใต้ (SSW) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-6

4.2) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 21.4-34.4 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 63.0-88.1 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 100 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 200 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เขตพญาไท (สถานี คพ.) เมื่อวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าอยู่ในช่วง 11.0-33.0 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.22-2.46 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.43-2.31 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 12.9-22.6 ส่วนในพันล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 120 ส่วนในพันล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์คาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.72-1.48 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.7-2.3 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ (SW) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-7

5) สถานีสายหยุด (N19)

5.1) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 44.0-57.2 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 75.3-90.9 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 100 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 200 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เขตพญาไท (สถานี คพ.) เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าอยู่ในช่วง 11.0-51.0 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.56-2.28 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.73-2.14 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ 12.9-20.2 ส่วนในพันล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 120 ส่วนในพันล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซนอนมีเทนไฮโดรคาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.63-1.42 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.9-3.4 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศใต้ (S) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-8

5.2) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 20.5-26.6 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 40.9-53.7 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 100 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 200 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เขตพญาไท (สถานี คพ.) เมื่อวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าอยู่ในช่วง 11.0-33.0 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.40-2.30 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.59-2.17 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 12.7-22.9 ส่วนในพันล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 120 ส่วนในพันล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.64-1.54 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.5-2.5 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศใต้ (S) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-9

6) สถานีสะพานใหม่ (N20)

6.1) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 38.4-49.1 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 60.5-82.5 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 100 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 200 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เขตพญาไท (สถานี คพ.) เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าอยู่ในช่วง 11.0-51.0 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.42-2.32 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.65-2.25 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 11.9-21.3 ส่วนในพันล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 120 ส่วนในพันล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซนอนมีเทนไฮโดรคาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.67-1.50 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.9-2.7 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศใต้ (S) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-10

6.2) ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 31.4-45.8 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร สำหรับปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 44.7-69.9 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 100 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 200 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เขตพญาไท (สถานี คพ.) เมื่อวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 11.0-33.0 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.31-2.38 ส่วนในล้านส่วน สำหรับปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.50-2.31 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 12.4-24.6 ส่วนในพันล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 120 ส่วนในพันล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซนอนมีเทนไฮโดรคาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.58-1.56 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.5-2.4 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงเหนือค่อนมาทางตะวันตก (WNW) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-11

ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณโรงเรียนหอวัง ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

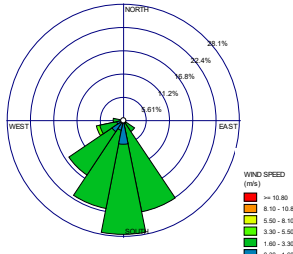
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : โรงเรียนหอวัง

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานที่ติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0668871 1528103

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซซนอมิเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	ทิศทางลม
				เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง				
โรงเรียนหอวัง	13-14 มิ.ย. 69	90.1	49.4	1.91-2.38	2.07-2.28	12.0-18.5	0.89-1.38	1.2-3.3	 ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.9-3.3 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : S
	14-15 มิ.ย. 69	69.5	43.0	1.85-2.46	2.06-2.32	12.0-19.3	0.76-1.46	1.3-2.8	
	15-16 มิ.ย. 69	81.6	44.1	1.92-2.53	2.05-2.43	15.0-19.6	0.71-1.39	0.9-2.7	
	16-17 มิ.ย. 69	72.0	38.0	1.64-2.29	1.82-2.23	12.4-19.8	0.65-1.16	1.3-3.2	
	17-18 มิ.ย. 69	82.0	42.7	1.54-2.28	1.83-2.16	13.1-19.1	0.66-1.38	1.4-2.7	
มาตรฐาน		≤200 ^{2/}	≤100 ^{2/}	≤30 ^{2/}	≤9 ^{2/}	≤120 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในพันล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	เมตร/วินาที	

หมายเหตุ: ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569

ตารางที่ 3-4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณวิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

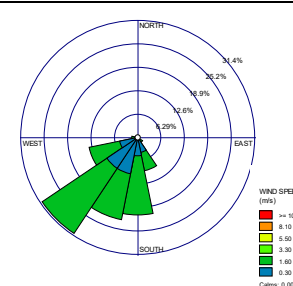
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานที่ติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672393 1534449

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซซนอมิเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	ทิศทางลม
				เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง				
วิทยาลัยพุทธ ศาสตร์ และ ปรัชญา มหาวิทยาลัย ราชภัฏพระนคร	13-14 มิ.ย. 69	33.0	18.5	1.91-2.35	1.97-2.26	11.9-16.5	0.80-1.45	1.0-2.8	 ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.8-3.1 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : SW
	14-15 มิ.ย. 69	26.9	15.3	1.74-2.19	1.91-2.14	10.4-16.4	0.69-1.45	0.9-2.9	
	15-16 มิ.ย. 69	32.8	19.2	1.78-2.20	1.92-2.07	9.60-16.9	0.71-1.38	0.8-2.7	
	16-17 มิ.ย. 69	38.4	22.5	1.77-2.24	1.95-2.15	12.5-16.6	0.73-1.22	1.5-3.1	
	17-18 มิ.ย. 69	29.0	16.0	1.72-2.28	1.88-2.21	11.4-16.8	0.67-1.49	1.0-2.1	
มาตรฐาน		≤200 ^{2/}	≤100 ^{2/}	≤30 ^{2/}	≤9 ^{2/}	≤120 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในพันล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	เมตร/วินาที	

หมายเหตุ: ^{1/} ค่าความเทียบสภาวะมาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569

ตารางที่ 3-5 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

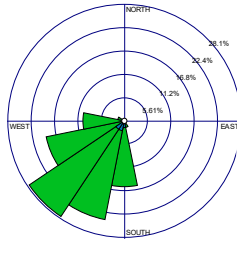
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672559 1534624

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซซนอนมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง				
สถานีวัดพระศรี มหาธาตุ	13-14 มิ.ย. 69	51.3	29.6	1.79-2.33	1.98-2.21	12.8-19.1	0.71-1.30	1.1-3.1	 ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 1.1-3.2 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : SW
	14-15 มิ.ย. 69	47.4	23.7	1.62-2.49	1.86-2.37	11.6-19.9	0.76-1.29	1.4-3.2	
	15-16 มิ.ย. 69	48.0	26.6	1.87-2.56	1.96-2.49	14.4-20.4	0.77-1.39	1.6-3.0	
	16-17 มิ.ย. 69	57.3	32.8	1.79-2.32	1.94-2.17	14.0-18.1	0.95-1.45	1.4-3.1	
	17-18 มิ.ย. 69	50.5	27.4	1.79-2.37	2.02-2.23	14.1-19.2	0.80-1.27	1.5-2.9	
มาตรฐาน		≤200 ^{2/}	≤100 ^{2/}	≤30 ^{2/}	≤9 ^{2/}	≤120 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในพันล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	เมตร/วินาที	

หมายเหตุ: ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569

ตารางที่ 3-6 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีรัชโยธิน ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

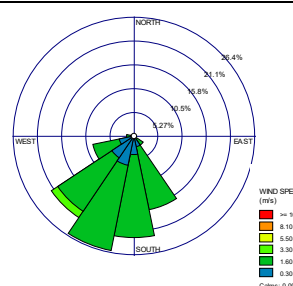
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีรัชโยธิน (N11)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673233 1535803

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	ทิศทางลม
				เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง				
สถานีรัชโยธิน	30-31 พ.ค. 69	69.7	44.5	1.65-2.37	1.80-2.22	12.5-20.7	0.74-1.53	1.0-2.9	 ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.9-3.4 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : SSW
	31 พ.ค.-1 มิ.ย. 69	53.6	34.0	1.77-2.41	1.87-2.19	13.3-18.9	0.74-1.53	1.5-3.4	
	1-2 มิ.ย. 69	72.1	51.5	1.66-2.49	1.87-2.37	14.1-20.1	0.77-1.36	1.2-3.3	
	2-3 มิ.ย. 69	70.1	45.5	1.85-2.34	1.93-2.22	13.3-20.1	0.83-1.40	1.0-3.2	
	3-4 มิ.ย. 69	80.2	43.4	1.65-2.40	1.82-2.27	13.3-18.8	0.58-1.56	0.9-2.3	
มาตรฐาน		≤200 ^{2/}	≤100 ^{2/}	≤30 ^{2/}	≤9 ^{2/}	≤120 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในพันล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	เมตร/วินาที	

หมายเหตุ: ^{1/} ค่าเฉลี่ยแบบค่ามาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569

ตารางที่ 3-7 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีรัชโยธิน ระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

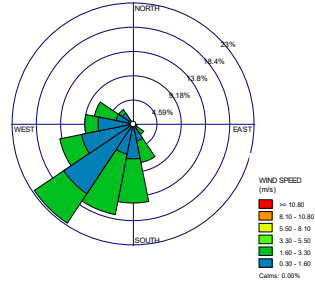
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีรัชโยธิน (N11)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673233 1535803

สถานีติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซซนอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง				
สถานีรัชโยธิน	25-26 มิ.ย. 69	67.3	28.5	1.36-2.46	1.45-2.31	12.9-22.2	0.72-1.35	0.7-2.0	 ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.7-2.3 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : SW
	26-27 มิ.ย. 69	88.1	34.4	1.40-2.36	1.60-2.12	13.3-21.8	0.91-1.47	0.7-2.3	
	27-28 มิ.ย. 69	63.0	21.4	1.22-2.06	1.43-1.87	15.4-22.6	0.79-1.48	1.3-2.2	
	28-29 มิ.ย. 69	80.1	31.2	1.27-2.05	1.45-1.89	14.0-22.1	0.81-1.43	0.9-2.3	
	29-30 มิ.ย. 69	87.7	30.6	1.47-2.28	1.87-2.04	14.1-21.1	0.76-1.40	0.7-2.3	
มาตรฐาน		≤200 ^{2/}	≤100 ^{2/}	≤30 ^{2/}	≤9 ^{2/}	≤120 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในพันล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	เมตร/วินาที	

หมายเหตุ: ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569

ตารางที่ 3-8 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสายหยุด ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

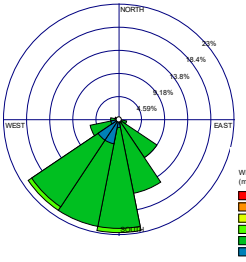
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสายหยุด (N19)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673233 1535812

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	ทิศทางลม
				เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง				
สถานีสายหยุด	30-31 พ.ค. 69	83.2	48.9	1.67-2.18	1.87-2.10	12.9-19.6	0.63-1.29	1.6-3.4	 ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.9-3.4 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : S
	31 พ.ค.-1 มิ.ย. 69	75.3	44.0	1.61-2.28	1.83-2.14	13.2-19.9	0.68-1.33	0.9-3.2	
	1-2 มิ.ย. 69	84.3	49.5	1.56-2.17	1.74-2.04	13.1-18.8	0.69-1.42	1.3-2.7	
	2-3 มิ.ย. 69	90.9	57.2	1.66-2.15	1.73-2.10	14.6-19.3	0.72-1.42	1.4-2.3	
	3-4 มิ.ย. 69	82.5	49.4	1.60-2.21	1.79-2.07	13.1-20.2	0.66-1.25	1.0-3.3	
มาตรฐาน		≤200 ^{2/}	≤100 ^{2/}	≤30 ^{2/}	≤9 ^{2/}	≤120 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในพันล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	เมตร/วินาที	

หมายเหตุ: ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569

ตารางที่ 3-9 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสายหยุด ระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

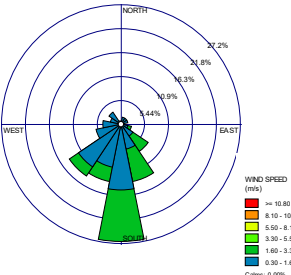
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสายหยุด (N19)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673233 1535812

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละอองขนาด ไม่เกิน 10 ไมครอน	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง				
สถานีสายหยุด	25-26 มิ.ย. 69	47.2	24.8	1.55-2.04	1.71-1.78	12.8-20.3	0.70-1.31	0.5-2.0	 ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.5-2.5 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : S
	26-27 มิ.ย. 69	49.8	24.4	1.51-2.13	1.67-2.09	13.0-21.8	0.73-1.35	0.5-1.6	
	27-28 มิ.ย. 69	53.7	26.6	1.40-2.25	1.59-1.96	15.1-22.9	0.81-1.54	0.5-1.6	
	28-29 มิ.ย. 69	40.9	20.5	1.60-2.30	1.72-2.17	14.7-21.3	0.64-1.42	0.5-2.2	
	29-30 มิ.ย. 69	51.9	23.5	1.42-2.19	1.73-2.02	12.7-21.9	0.70-1.31	0.8-2.5	
มาตรฐาน		≤200 ^{2/}	≤100 ^{2/}	≤30 ^{2/}	≤9 ^{2/}	≤120 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในพันล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	เมตร/วินาที	

หมายเหตุ: ^{1/} ค่าความเทียบสภาวะมาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569

ตารางที่ 3-10 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสะพานใหม่ ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

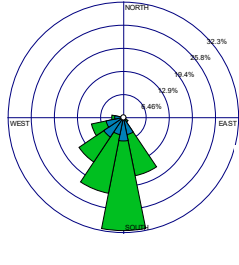
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสะพานใหม่ (N20)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673763 1536737

สถานีติดตามตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซซนอมิเทน-ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง				
สถานีสะพานใหม่	30-31 พ.ค. 69	82.5	49.1	1.69-2.22	1.79-2.11	11.9-18.7	0.76-1.50	1.2-2.4	 ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.9-2.7 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : S
	31 พ.ค.-1 มิ.ย. 69	63.8	38.4	1.53-2.32	1.85-2.25	14.3-20.0	0.77-1.40	1.1-2.6	
	1-2 มิ.ย. 69	78.4	46.3	1.42-2.21	1.65-2.10	14.0-19.5	0.80-1.39	0.9-2.7	
	2-3 มิ.ย. 69	60.5	39.1	1.59-2.30	1.82-2.09	13.8-20.2	0.83-1.40	1.1-2.5	
	3-4 มิ.ย. 69	80.1	41.6	1.55-2.18	1.71-2.10	13.2-21.3	0.67-1.28	1.0-2.6	
มาตรฐาน		≤200 ^{2/}	≤100 ^{2/}	≤30 ^{2/}	≤9 ^{2/}	≤120 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในพันล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	เมตร/วินาที	

หมายเหตุ: ^{1/} ค่าเฉลี่ยแบบค่ามาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569

ตารางที่ 3-11 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสะพานใหม่ ระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

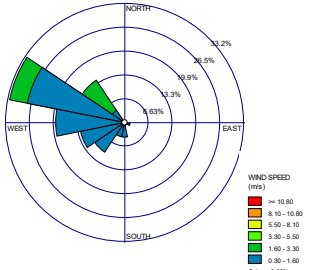
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสะพานใหม่ (N20)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673763 1536737

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซซนอมมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง				
สถานีสะพานใหม่	25-26 มิ.ย. 69	69.9	45.7	1.50-2.24	1.83-1.97	12.6-20.9	0.74-1.53	0.5-2.1	 ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.5-2.4 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : WNW
	26-27 มิ.ย. 69	64.1	45.8	1.39-2.28	1.61-2.17	14.3-21.6	0.74-1.53	0.5-2.3	
	27-28 มิ.ย. 69	51.4	34.9	1.46-2.34	1.65-2.23	13.4-22.0	0.77-1.36	0.5-1.5	
	28-29 มิ.ย. 69	45.9	32.0	1.31-2.29	1.50-2.15	12.4-20.5	0.83-1.40	0.6-1.9	
	29-30 มิ.ย. 69	44.7	31.4	1.48-2.38	1.70-2.31	12.7-24.6	0.58-1.56	0.5-2.4	
มาตรฐาน		≤200 ^{2/}	≤100 ^{2/}	≤30 ^{2/}	≤9 ^{2/}	≤120 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในพันล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	เมตร/วินาที	

หมายเหตุ: ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569

3.2.1.2 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบในระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 จำนวน 5 จุด คือ โรงเรียนหอวัง สถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน) วิทยาลัยพุทธศาสตร์และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์ และวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569, วันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569 จำนวน 3 จุด คือ สถานีรัชโยธิน (N11) สถานีสายหยุด (N19) และสถานีสะพานใหม่ (N20)

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงระหว่างวันที่ วันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน, วันที่ 13-18 มิถุนายน และวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) สรุปผลได้ดังนี้

1) โรงเรียนหอวัง

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 71.1-71.7 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 83.0-96.0 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

ทั้งนี้ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนวิภาวดีรังสิต-พหลโยธิน-ลาดพร้าว ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (15,853-18,848 คันต่อชั่วโมง) (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปีล่าสุด พ.ศ. 2569) ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ของโครงการ ระหว่างนอกช่วงเวลาการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส (01:00-05:00 น.) พบว่ายังคงมีค่ามากกว่า 70 เดซิเบลเอ ต่อเนื่องใกล้เคียงกับผลการตรวจสอบในช่วงเวลาที่มีการให้บริการ ดังนั้นปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว จึงน่าจะเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 68.4-73.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 58.7-69.0 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 77.2-77.7 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-12

2) สถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน)

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 58.2-60.8 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 72.1-93.3 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 51.6-67.2 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 43.9-55.9 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 63.6-64.8 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-13

3) วิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 62.7-63.3 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 70.9-90.4 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 56.2-65.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 50.4-61.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 67.3-68.7 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-14

4) สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 68.0-68.6 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 82.7-95.4 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 62.4-70.2 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 54.4-66.3 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 72.7-73.7 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-15

5) โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 67.9-69.1 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 79.1-93.6 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 63.9-71.4 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 56.7-67.8 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 72.9-74.2 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-16

6) สถานีรัชโยธิน (N11)

6.1) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 72.7-73.6 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 86.5-104.1 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุดมีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

ทั้งนี้ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน-เสนานิคม ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (4,521-5,469 คันต่อชั่วโมง) (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปีล่าสุด พ.ศ. 2569) ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมงของโครงการ ระหว่างนอกช่วงเวลาการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส (01:00-05:00 น.) พบว่ายังคงมีค่ามากกว่า 70 เดซิเบลเอต่อเนื่องใกล้เคียงกับผลการตรวจสอบในช่วงเวลาที่มีการให้บริการ ดังนั้นปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว จึงน่าจะเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 69.8-75.7 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 61.4-69.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 79.0-79.8 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-17

6.2) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 74.0-74.4 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 85.4-103.0 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุดมีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

ทั้งนี้ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน-เสนานิคม ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (4,521-5,469 คันต่อชั่วโมง) (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปีล่าสุด พ.ศ. 2569) ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมงของโครงการ ระหว่างนอกช่วงเวลาการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส (01:00-05:00 น.) พบว่ายังคงมีค่ามากกว่า 70 เดซิเบลเอต่อเนื่องใกล้เคียงกับผลการตรวจสอบในช่วงเวลาที่มีการให้บริการ ดังนั้นปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว จึงน่าจะเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 71.0-76.8 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 61.8-71.9 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 80.3-80.9 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-18

7) สถานีสายหยุด (N19)

7.1) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 74.9-75.2 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 89.1-102.5 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

ทั้งนี้ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน-เทพารักษ์ ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (6,395-8,719 คันต่อชั่วโมง) (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปีล่าสุด พ.ศ. 2569) ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมงของโครงการ ระหว่างนอกช่วงเวลาการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส (01:00-05:00 น.) พบว่ายังคงมีค่ามากกว่า 70 เดซิเบลเอต่อเนื่องใกล้เคียงกับผลการตรวจสอบในช่วงเวลาที่มีการให้บริการ ดังนั้นปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว จึงน่าจะเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 72.4-77.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 63.8-73.6 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 80.8-81.1 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-19

7.2) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 73.2-73.7 เดซิเบลเอ ซึ่งไม่อยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 84.6-99.5 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

ทั้งนี้ ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ที่มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานกำหนด เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงตั้งอยู่ริมถนนพหลโยธิน-เทพารักษ์ ซึ่งมีปริมาณการจราจรหนาแน่นตลอดทั้งวัน (6,395-8,719 คันต่อชั่วโมง) (อ้างอิงข้อมูลจากสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร ปีล่าสุด พ.ศ. 2569) ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมงของโครงการ ระหว่างนอกช่วงเวลาการให้บริการของรถไฟฟ้าบีทีเอส (01:00-05:00 น.) พบว่ายังคงมีค่ามากกว่า 70 เดซิเบลเอต่อเนื่องใกล้เคียงกับผลการตรวจสอบในช่วงเวลาที่มีการให้บริการ ดังนั้นปริมาณจราจรในบริเวณดังกล่าว จึงน่าจะเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน (อ้างอิงตามตารางในภาคผนวก ค-3)

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 69.9-76.1 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 62.6-71.8 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 78.8-79.3 เดซิเบลเอ ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-20

8) สถานีสะพานใหม่ (N20)

8.1) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 61.2-63.8 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 74.3-90.2 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 56.6-68.3 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 50.0-59.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 66.2-69.4 เดซิเบลเอ ตามลำดับ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-21

8.2) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 61.7-64.5 เดซิเบลเอ ซึ่งอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าอยู่ระหว่าง 70.6-98.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) มีค่าอยู่ระหว่าง 56.4-68.6 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{A90}) มีค่าอยู่ระหว่าง 49.8-64.5 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{Adn}) มีค่าอยู่ระหว่าง 66.1-68.6 เดซิเบลเอ ตามลำดับ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-22

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ตารางที่ 3-12 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณโรงเรียนหอวัง ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : โรงเรียนหอวัง

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0668877 1528108

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	โรงเรียนหอวัง				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
13-14 มิ.ย. 69	68.8-72.9	59.5-68.6	86.7-95.0	71.4*	77.2
14-15 มิ.ย. 69	68.5-72.8	58.8-68.8	86.9-96.0	71.5*	77.2
15-16 มิ.ย. 69	69.3-72.7	60.3-67.7	83.0-95.7	71.1*	77.2
16-17 มิ.ย. 69	69.5-73.6	60.5-69.0	86.2-94.3	71.7*	77.7
17-18 มิ.ย. 69	68.4-73.0	58.7-67.8	85.6-93.6	71.3*	77.2
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

* มีค่าไม่เกินไปตามที่มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 3-13 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672475 1534127

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถาบันพัฒนาสุขภาวะเขตเมือง (เดิมชื่อ รพ.ส่งเสริมสุขภาพ สำนักงานเขตบางเขน)				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
13-14 มิ.ย. 69	51.6-61.3	43.9-51.2	72.1-86.7	58.2	63.6
14-15 มิ.ย. 69	53.3-60.8	43.9-51.1	73.5-84.7	58.5	63.8
15-16 มิ.ย. 69	53.4-67.2	45.6-55.9	73.9-93.3	60.8	64.7
16-17 มิ.ย. 69	53.4-61.0	44.4-53.2	76.7-86.1	59.0	64.4
17-18 มิ.ย. 69	54.3-61.8	45.9-52.3	72.7-85.1	59.5	64.8
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ตารางที่ 3-14 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณวิทยาลัยพุทธศาสตร์ และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : วิทยาลัยพุทธศาสตร์และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672385 1534437

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	วิทยาลัยพุทธศาสตร์และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
13-14 มิ.ย. 69	57.9-65.0	50.4-60.7	70.9-85.4	62.9	68.4
14-15 มิ.ย. 69	56.2-65.5	51.6-60.5	74.1-87.3	62.7	67.3
15-16 มิ.ย. 69	57.8-64.6	52.5-60.1	72.0-90.4	62.7	68.2
16-17 มิ.ย. 69	58.8-64.5	55.1-60.3	73.7-88.7	63.0	68.7
17-18 มิ.ย. 69	58.2-65.5	53.7-61.2	75.3-82.1	63.3	68.4
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-15 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672521 1534600

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
13-14 มิ.ย. 69	62.4-70.2	55.2-65.7	82.7-93.2	68.0	72.7
14-15 มิ.ย. 69	62.6-69.7	54.4-65.9	83.3-95.4	68.4	73.7
15-16 มิ.ย. 69	64.9-70.2	56.7-66.3	84.3-93.8	68.6	73.7
16-17 มิ.ย. 69	64.7-70.0	58.0-65.9	84.8-93.1	68.6	73.6
17-18 มิ.ย. 69	63.3-69.5	56.5-65.4	84.2-91.5	68.2	73.1
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ตารางที่ 3-16 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณโรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์ ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0672673 1534709

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
13-14 มิ.ย. 69	63.9-69.4	56.7-65.7	79.1-91.4	67.9	72.9
14-15 มิ.ย. 69	64.3-69.9	57.2-66.1	82.1-92.1	68.1	73.1
15-16 มิ.ย. 69	64.7-70.3	57.8-66.8	80.5-92.9	68.7	73.8
16-17 มิ.ย. 69	65.5-71.4	58.5-67.8	83.6-93.6	69.1	74.2
17-18 มิ.ย. 69	65.4-70.4	58.6-66.9	81.8-91.1	68.6	73.8
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-17 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีรัชโยธิน ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีรัชโยธิน (N11)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0669718 1529524

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีรัชโยธิน				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
30-31 พ.ค. 69	71.9-75.1	62.6-68.7	91.3-99.0	73.6*	79.8
31 พ.ค.-1 มิ.ย. 69	71.8-74.8	62.4-68.3	90.8-99.5	73.3*	79.5
1-2 มิ.ย. 69	70.1-75.4	61.4-68.7	89.8-103.1	73.3*	79.6
2-3 มิ.ย. 69	69.8-75.7	62.2-69.2	87.7-102.8	73.1*	79.4
3-4 มิ.ย. 69	71.0-75.6	61.8-67.9	86.5-104.1	73.2*	79.0
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

* มีค่าไม่เป็นไปตามที่มาตรฐานกำหนด

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ตารางที่ 3-18 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีรัชโยธิน ระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีรัชโยธิน (N11)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0669718 1529524

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีรัชโยธิน				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
25-26 มิ.ย. 69	71.9-76.4	62.7-70.6	85.6-103.0	74.4*	80.7
26-27 มิ.ย. 69	71.3-76.7	64.9-71.2	85.4-101.0	74.2*	80.6
27-28 มิ.ย. 69	72.1-76.1	61.8-70.3	88.2-102.0	74.0*	80.6
28-29 มิ.ย. 69	71.3-76.7	64.2-71.9	87.3-102.0	74.2*	80.9
29-30 มิ.ย. 69	71.0-76.8	62.3-70.8	87.8-102.2	74.3*	80.3
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

* มีค่าไม่เป็นไปตามที่มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 3-19 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสายหยุด ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสายหยุด (N19)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673238 1535812

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีบีทีเอสสายหยุด				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
30-31 พ.ค. 69	73.0-77.3	65.3-73.6	90.2-102.5	75.0*	81.0
31 พ.ค.-1 มิ.ย. 69	72.4-77.0	63.8-72.2	89.1-101.0	75.1*	80.9
1-2 มิ.ย. 69	73.3-76.6	64.9-72.1	92.2-100.3	75.1*	81.1
2-3 มิ.ย. 69	72.8-76.4	64.4-71.1	91.7-99.6	75.2*	81.0
3-4 มิ.ย. 69	73.0-76.0	64.5-71.3	92.2-100.9	74.9*	80.8
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

* มีค่าไม่เป็นไปตามที่มาตรฐานกำหนด

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ตารางที่ 3-20 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสายหยุด ระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสายหยุด (N19)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673238 1535812

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีบีทีเอสสายหยุด				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
25-26 มิ.ย. 69	71.0-75.7	62.9-70.1	86.0-98.7	73.7*	79.3
26-27 มิ.ย. 69	70.7-75.4	62.7-70.7	85.3-98.0	73.4*	79.0
27-28 มิ.ย. 69	69.9-76.1	62.6-69.4	84.7-99.5	73.2*	78.8
28-29 มิ.ย. 69	70.5-75.4	62.6-71.8	84.6-99.0	73.6*	79.0
29-30 มิ.ย. 69	70.4-75.4	62.9-71.3	86.0-98.1	73.2*	78.8
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

* มีค่าไม่เป็นไปตามที่มาตรฐานกำหนด

ตารางที่ 3-21 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสะพานใหม่ ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 30 พฤษภาคม-4 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสะพานใหม่ (N20)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673845 1536879

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีสะพานใหม่				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
30-31 พ.ค. 69	57.7-68.3	52.2-58.1	74.3-90.0	63.1	67.7
31 พ.ค.-1 มิ.ย. 69	57.2-65.9	50.2-57.1	75.9-90.2	61.5	66.5
1-2 มิ.ย. 69	59.4-67.7	52.5-59.2	76.9-89.2	63.8	69.4
2-3 มิ.ย. 69	57.0-66.8	50.9-56.2	77.8-89.3	62.7	66.9
3-4 มิ.ย. 69	56.6-63.3	50.0-54.4	77.7-88.0	61.2	66.2
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-22 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ บริเวณสถานีสะพานใหม่ ระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 25-30 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : สถานีสะพานใหม่ (N20)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0673845 1536879

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	สถานีสะพานใหม่				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
25-26 มิ.ย. 69	57.0-68.2	51.2-62.4	70.6-96.8	63.6	68.2
26-27 มิ.ย. 69	57.4-68.2	50.7-62.6	73.6-88.9	64.5	67.5
27-28 มิ.ย. 69	58.0-68.6	51.0-64.5	74.6-98.0	63.0	68.6
28-29 มิ.ย. 69	56.4-67.8	49.8-61.4	72.9-95.9	61.7	66.1
29-30 มิ.ย. 69	57.0-68.4	50.5-62.6	71.5-91.3	61.8	66.1
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

3.2.2 ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

3.2.2.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 จำนวน 2 จุด คือ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช และวัดเจริญธรรมาราม ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ฝุ่นละอองรวม (TSP) ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซซนอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน (Non Methane-Hydrocarbon) และความเร็วลมและทิศทางลมสรุปผลได้ดังนี้

1) โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 25.9-42.8 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 44.1-102 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 100 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 200 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เขตพญาไท (สถานี คพ.) เมื่อวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 9.00-37.0 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งมีค่าสอดคล้องกับผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.98-1.52 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 1.09-1.43 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ 10.0-21.3 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 120 ส่วนในล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.63-1.44 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลมมีค่าอยู่ระหว่าง 0.7-2.9 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนมาทางตะวันตก (WSW) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-23

2) วัดเจริญธรรมาราม

ผลการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน มีค่าอยู่ระหว่าง 12.0-26.5 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 28.9-43.1 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน ในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 100 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร และฝุ่นละอองรวมในเวลา 24 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 200 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) เขตพญาไท (สถานี คพ.) เมื่อวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM_{10}) มีค่าอยู่ในช่วง 9.00-37.0 ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร (อ้างอิงจากเว็บไซต์ : <https://airquality.airbkk.com>) ซึ่งมีผลมากกว่าผลการติดตามตรวจสอบของโครงการฯ

ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.69-1.18 ส่วนในล้านส่วน และปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.77-1.12 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และค่าเฉลี่ยของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในเวลา 8 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 9 ส่วนในล้านส่วน

ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 5.70-11.3 ส่วนในพันล้านส่วน ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 ที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยของก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 120 ส่วนในพันล้านส่วน

สำหรับปริมาณก๊าซซนออนมีเทนไฮโดรคาร์บอน มีค่าอยู่ระหว่าง 0.63-1.04 ส่วนในล้านส่วน และความเร็วลม มีค่าอยู่ระหว่าง 0.6-3.1 เมตรต่อวินาที และทิศทางลมส่วนใหญ่บริเวณจุดติดตามตรวจสอบเป็นลมจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ (SW) โดยแสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-24

ตารางที่ 3-23 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

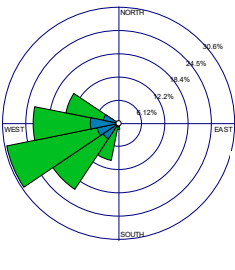
โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21))

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานที่ติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0674773 1538387

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}							ทิศทางลม
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซซนอมิเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	
				เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง				
โรงพยาบาล ภูมิพลอดุลยเดช	13-14 มิ.ย. 69	102	42.8	1.05-1.49	1.12-1.37	10.0-20.0	0.70-1.34	1.4-2.4	 ความเร็วลมส่วนใหญ่ : 0.7-2.9 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : WSW
	14-15 มิ.ย. 69	67.2	30.6	0.98-1.37	1.09-1.30	12.6-21.3	0.66-1.33	0.8-2.2	
	15-16 มิ.ย. 69	51.9	28.1	1.00-1.49	1.12-1.29	12.6-20.9	0.77-1.30	1.4-2.8	
	16-17 มิ.ย. 69	44.1	25.9	1.01-1.43	1.11-1.38	10.6-19.4	0.63-1.25	1.3-2.9	
	17-18 มิ.ย. 69	52.9	28.3	1.10-1.52	1.21-1.43	11.9-19.6	0.76-1.44	0.7-2.3	
มาตรฐาน		≤200 ^{2/}	≤100 ^{2/}	≤30 ^{2/}	≤9 ^{2/}	≤120 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในพันล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	เมตร/วินาที	

หมายเหตุ: ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569

ตารางที่ 3-24 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณวัดเจริญธรรมาราม ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0676965 1541082

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}								
		ฝุ่นละอองรวม	ฝุ่นละออง ขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซซนอมิเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	ทิศทางลม	
				เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง					
วัดเจริญธรรมาราม	13-14 มิ.ย. 69	43.1	26.5	0.77-1.18	0.87-1.12	6.00-10.6	0.65-1.04	0.6-3.0	ความเร็วลมส่วนใหญ่ 0.6-3.1 m/s ทิศทางลมส่วนใหญ่พัดมาจากทิศ : SW	
	มาตรฐาน	≤200 ^{2/}	≤100 ^{2/}	≤30 ^{2/}	≤9 ^{2/}	≤120 ^{2/}	-	-		-
	หน่วย	ไมโครกรัม/ลูกบาศก์เมตร		ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในพันล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	เมตร/วินาที		

3.2.2.2 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 จำนวน 2 จุด คือ โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช และวัดเจริญธรรมาราม ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงสูงสุด

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงสูงสุด สรุปผลได้ดังนี้

1) โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 65.0-65.6 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 76.7-90.8 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 60.5-68.1 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 51.5-62.2 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 70.3-71.1 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-25

2) วัดเจริญธรรมาราม

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไประหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ซึ่งมีค่าอยู่ระหว่าง 57.4-59.0 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540 ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าได้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ในขณะที่ระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ระหว่าง 62.4-91.8 เดซิเบลเอ ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดให้ระดับเสียงสูงสุด มีค่าได้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ

สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 47.6-66.5 เดซิเบลเอ ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 มีค่าอยู่ระหว่าง 42.2-52.1 เดซิเบลเอ และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน มีค่าอยู่ระหว่าง 62.9-65.8 เดซิเบลเอ ซึ่งปัจจุบัน ยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงผลการติดตามตรวจสอบดังตารางที่ 3-26

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ตารางที่ 3-25 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูนิเทค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21))

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0674779 1538405

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (ใกล้สถานีบีทีเอสโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช (N21))				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
13-14 มิ.ย. 69	62.5-67.2	53.2-62.1	78.1-88.8	65.5	71.1
14-15 มิ.ย. 69	60.5-67.8	53.4-60.5	76.8-90.8	65.0	70.4
15-16 มิ.ย. 69	61.9-67.5	53.2-62.2	76.7-88.7	65.5	70.8
16-17 มิ.ย. 69	62.2-67.9	52.2-62.0	79.3-88.9	65.6	70.8
17-18 มิ.ย. 69	61.7-68.1	51.5-61.9	78.7-90.6	65.4	70.3
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

ตารางที่ 3-26 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณวัดเจริญธรรมาราม ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูนิเทค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างวันที่ 13-18 มิถุนายน พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : UTM 47P 0676965 1541082

วันที่ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
	วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)				
	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Amax}	L _{Aeq} 24 hours	L _{Adn}
13-14 มิ.ย. 69	48.9-61.9	42.2-51.7	75.2-91.7	57.8	63.3
14-15 มิ.ย. 69	49.8-64.8	42.4-51.4	70.1-90.6	58.5	65.8
15-16 มิ.ย. 69	50.1-60.4	46.8-51.2	70.4-87.7	57.5	62.9
16-17 มิ.ย. 69	50.4-61.7	45.7-51.7	74.7-84.0	57.4	63.1
17-18 มิ.ย. 69	47.6-66.5	44.5-52.1	62.4-91.8	59.0	63.2
มาตรฐาน ^{1/}	-	-	≤115	≤70	-
หน่วย	เดซิเบลเอ				

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

3.2.2.3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบของส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ในวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 จำนวน 1 จุด คือ บ่อพักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบความเป็นกรด-ด่าง อุณหภูมิ ออกซิเจนละลาย บีโอดี ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด พบว่า ทุกดัชนีมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนที่ 129 ง วันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559 ซึ่งมีรายละเอียดดังตารางที่ 3-27

ตารางที่ 3-27 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง บริเวณบ่อพักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่- ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2569

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : บ่อพักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานที่ติดตามตรวจสอบ : 47P 0677239 1540700

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ	มาตรฐานตาม EIA ^{1/}	มาตรฐาน ^{2/}
			29 พ.ค. 69		
บ่อพักน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรดและด่าง	-	8.3 (32.2°C)	-	5.5-9.0
	อุณหภูมิ	°C	32.2	-	≤40
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	5.1	-	-
	บีโอดี	mg/L	2.8	≤20	≤20
	ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด	mg/L	<5.0	-	≤50
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	298	-	≤3,000
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	<3	-	≤5
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	7,900	-	-

หมายเหตุ : ^{1/} รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 พ.ศ. 2556

^{2/} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนที่ 129 ง วันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559

3.2.2.4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569 โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินของส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ในวันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2569 จำนวน 2 จุด คือ คลองหกวาก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ และคลองหกวาหลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบความเป็นกรด-ด่าง อุณหภูมิ ออกซิเจนละลาย บีโอดี ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด น้ำมันและไขมัน แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด และความลึกของคลอง พบว่า ทุกดัชนีที่ติดตามตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 5 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม อย่างไรก็ตามโครงการได้มีการควบคุมคุณภาพน้ำผิวดินให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดโดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 3-28 และตารางที่ 3-29

ตารางที่ 3-28 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูนิเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2569

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : คลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานที่ติดตามตรวจสอบ : 47P 0677232 1540751

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ	มาตรฐาน ^{1/}
			29 พ.ค. 69	
คลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรดและด่าง	-	8.1 (32.4°C)	-
	อุณหภูมิ	°C	32.4	-
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	7.9	-
	บีโอดี	mg/L	15.4	-
	ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด	mg/L	16.4	-
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	267	-
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	<3	-
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	24,000	-
	ความลึกของคลอง	metre	1.5	-

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ง วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2537 (ประเภทที่ 5 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม)

ตารางที่ 3-29 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน บริเวณคลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุง และควบคุมการเดินรถ

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : คลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677295 1540712

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ	มาตรฐาน ^{1/}
			29 พ.ค. 69	
คลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรดและด่าง	-	7.8 (32.8°C)	-
	อุณหภูมิ	°C	32.8	-
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	6.5	-
	บีโอดี	mg/L	14.0	-
	ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด	mg/L	14.6	-
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	273	-
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	<3	-
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	13,000	-
	ความลึกของคลอง	metre	1.5	-

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 111 ตอนที่ 16 ง วันที่ 24 กุมภาพันธ์ 2537 (ประเภทที่ 5 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม)

3.3 ผลการติดตามตรวจสอบด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

มาตรการกำหนดให้มีการรวบรวมข้อมูลตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงาน รายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน บันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) ปีละ 1 ครั้ง มีแผนดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 โดยจะดำเนินการในช่วงเดือนธันวาคม พ.ศ. 2569 และจะนำเสนอผลในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2569

3.4 ผลการติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม ปีละ 1 ครั้ง ซึ่งมีแผนดำเนินการสำรวจในช่วงวันที่ 9 มิถุนายน-28 สิงหาคม พ.ศ. 2569 และจะดำเนินการรายงานผลในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2569

3.5 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

3.5.1 เปรียบเทียบผลการติดตามผลกระทบตรวจสอบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร

ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ในปีที่ผ่านมาของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ในปี พ.ศ. 2550 (รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย สายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ของกรุงเทพมหานคร กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ) โดยช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้างปี พ.ศ. 2558 ระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2562-2563 และระยะดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2565-2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ทั้งหมดมีค่าไม่คงที่เมื่อเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านๆ มา และผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-30 และรูปที่ 3-5 ถึงรูปที่ 3-6

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ไนโตรเจนไดออกไซด์ ไม่มีผลการติดตามตรวจสอบในช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง เนื่องจากสถานีตรวจวัดแตกต่างกับรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย สายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ของกรุงเทพมหานคร กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ ทั้งนี้เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบระหว่างปี พ.ศ. 2565-2569 มาเปรียบเทียบกับกัน พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าไม่แตกต่างกัน ซึ่งดัชนีที่ติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-31 และรูปที่ 3-7 ถึงรูปที่ 3-10

ตารางที่ 3-30 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}	
		ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ฝุ่นละอองขนาดเล็กเกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
1. โรงเรียนหอวัง (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2562)	24-29 ต.ค. 50 (ข้อมูลจาก EIA)	73.0-107	45.0-75.0
	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	51.0-93.0	30.0-53.0
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	119-212	61.0-113
	3-8 เม.ย. 62	127-170	88.0-120
	3-8 ก.ค. 62	43.0-236	10.0-105
	2-7 ต.ค. 62	89.0-176	53.0-128*
	ระยะดำเนินการ		
	8-13 มิ.ย. 65	40.0-48.0	23.0-34.0
	16-21 ธ.ค. 65	23.0-138	46.0-112
	14-19 ต.ค. 66	79.0-104	45.0-72.0
	6-11 เม.ย. 67	61.0-123	19.0-76.0
	17-22 เม.ย. 68	46.0-53.0	20.0-30.0
	19-24 ต.ค. 68	42.0-98.0	28.0-59.0
	13-18 มิ.ย. 69	69.5-90.1	38.0-49.4
2. วิทยาลัยพุทธศาสตร์และปรัชญา มหาวิทยาลัย ราชภัฏพระนคร (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	40.0-69.0	23.0-40.0
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	101-134	62.0-94.0
	3-8 เม.ย. 62	38.0-82.0	20.0-43.0
	3-8 ก.ค. 62	36.0-63.0	21.0-45.0
	2-7 ต.ค. 62	55.0-102	37.0-55.0
	4-9 ม.ค. 63	59.0-202	35.0-79.0
	5-10 เม.ย. 63	45.0-90.0	21.0-28.0
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	29.0-39.0	17.0-28.0
	14-19 ธ.ค. 65	66.0-130	41.0-68.0
	14-19 ต.ค. 66	28.0-67.0	17.0-37.0
	6-11 เม.ย. 67	44.0-117	24.0-37.0
	17-22 เม.ย. 68	38.0-50.0	11.0-23.0
	19-24 ต.ค. 68	34.0-44.0	20.0-33.0
	13-18 มิ.ย. 69	26.9-38.4	15.3-22.5
3. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	61.0-99.0	33.0-59.0
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	167-203	99.0-110
	3-8 เม.ย. 62	127-141	70.0-75.0
	3-8 ก.ค. 62	92.0-178	46.0-76.0
	2-7 ต.ค. 62	142-205	66.0-93.0
	4-9 ม.ค. 63	142-183	72.0-118
	5-10 เม.ย. 63	104-120	40.0-45.0
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	52.0-76.0	28.0-42.0
มาตรฐาน		≤330 ^{2/} /≤200 ^{3/}	≤120 ^{2/} /≤100 ^{3/}
หน่วย		ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	

ตารางที่ 3-30 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}	
		ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ฝุ่นละอองขนาดเล็ก 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
3. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) (ต่อ) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	ระยะดำเนินการ (ต่อ)		
	14-19 ธ.ค. 65	76.0-137	30.0-73.0
	14-19 ต.ค. 66	48.0-83.0	32.0-53.0
	6-11 เม.ย. 67	88.0-143	39.0-78.0
	17-22 เม.ย. 68	51.0-66.0	26.0-41.0
	19-24 ต.ค. 68	44.0-56.0	24.0-36.0
	13-18 มิ.ย. 69	47.4-57.3	23.7-32.8
4. สถานีรัชโยธิน (N11) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อวันที่ 4 ธันวาคม พ.ศ. 2562)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	45.0-71.0	29.0-59.0
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	73.0-137	50.0-103
	3-8 เม.ย. 62	47.0-63.0	31.0-40.0
	3-8 ก.ค. 62	46.0-80.0	33.0-44.0
	2-7 ต.ค. 62	54.0-119	35.0-70.0
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	79.0-100	68.0-80.0
	20-25 ส.ค. 65	57.0-156	45.0-77.0
	14-19 ธ.ค. 65	89.0-199	52.0-107
	14-19 ต.ค. 66	83.0-120	39.0-54.0
	10-15 ธ.ค. 66	77.0-145	27.0-54.0
	10-15 ก.พ. 67	98.0-191	44.0-105
	11-16 พ.ค 67	120-225	55.0-78.0
	17-22 เม.ย. 68	77.0-99.0	38.0-50.0
	14-19 มิ.ย. 68	77.0-103	30.0-39.0
	13-18 ก.ย. 68	55.0-108	29.0-51.0
	2-7 ธ.ค. 68	115-189	48.0-93.0
	30 พ.ค.-4 มิ.ย. 69	53.6-80.2	34.0-51.5
	25-30 มิ.ย.69	63.0-88.1	21.4-34.4
5. สถานีสายหยุด (N19) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	43.0-67.0	26.0-42.0
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	124-177	74.0-100
	3-8 เม.ย. 62	104-129	32.0-56.0
	3-8 ก.ค. 62	67.0-129	30.0-64.0
	2-7 ต.ค. 62	92.0-176	46.0-65.0
	4-9 ม.ค. 63	97.0-144	57.0-92.0
	5-10 เม.ย. 63	84.0-112	24.0-37.0
	5-10 ก.ค. 63	54.0-76.0	32.0-41.0
	3-8 ต.ค. 63	48.0-129	21.0-60.0
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	56.0-105	34.0-52.0
	20-25 ส.ค. 65	46.0-103	33.0-67.0
	14-19 ธ.ค. 65	65.0-125	30.0-51.0
	14-19 ต.ค. 66	50.0-83.0	32.0-57.0
	10-15 ธ.ค. 66	81.0-112	48.0-74.0
มาตรฐาน		≤330 ^{2/} /≤200 ^{3/}	≤120 ^{2/} /≤100 ^{3/}
หน่วย		ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ตารางที่ 3-30 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}	
		ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
5. สถานีสายหยุด (N19) (ต่อ) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563)	ระยะดำเนินการ (ต่อ)		
	10-15 ก.พ. 67	98.0-148	61.0-108
	11-16 พ.ค. 67	65.0-91.0	41.0-59.0
	17-22 เม.ย. 68	40.0-58.0	24.0-46.0
	14-19 มิ.ย. 68	49.0-79.0	30.0-50.0
	13-18 ก.ย. 68	46.0-79.0	25.0-44.0
	2-7 ธ.ค. 68	54.0-98.0	28.0-60.0
	30 พ.ค.-4 มิ.ย. 69	75.3-90.9	44.0-57.2
6. สถานีสะพานใหม่ (N20) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้าเมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563)	25-30 มิ.ย. 69	40.9-53.7	20.5-26.6
	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	104-137	50.0-63.0
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	149-207	93.0-110
	3-8 เม.ย. 62	119-162	47.0-65.0
	3-8 ก.ค. 62	67.0-226	28.0-88.0
	2-7 ต.ค. 62	86.0-153	56.0-77.0
	4-9 ม.ค. 63	108-178	63.0-99.0
	5-10 เม.ย. 63	94.0-116	44.0-49.0
	5-10 ก.ค. 63	103-162	61.0-89.0
	3-8 ต.ค. 63	57.0-93.0	34.0-47.0
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	74.0-113	18.0-37.0
	20-25 ส.ค. 65	68.0-137	38.0-73.0
	14-19 ธ.ค. 65	97.0-118	42.0-64.0
	14-19 ต.ค. 66	112-131	85.0-107
	10-15 ธ.ค. 66	107-135	43.0-63.0
	10-15 ก.พ. 67	114-207	48.0-103
	11-16 พ.ค. 67	95.0-153	45.0-65.0
	17-22 เม.ย. 68	40.0-77.0	23.0-58.0
	14-19 มิ.ย. 68	43.0-106	20.0-46.0
	13-18 ก.ย. 68	62.0-102	30.0-48.0
	2-7 ธ.ค. 68	72.0-118	32.0-64.0
	30 พ.ค.-4 มิ.ย. 69	60.5-82.5	38.4-49.1
	25-30 มิ.ย. 69	44.7-69.9	31.4-45.8
มาตรฐาน		≤330 ^{2/} /≤200 ^{3/}	≤120 ^{2/} /≤100 ^{3/}
หน่วย		ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	

- หมายเหตุ :
- ^{1/} จำนวนเทียบสภาวะมาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ
 - ^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547
 - ^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2569) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 เริ่มใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 22 มกราคม 2569
- * มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ตารางที่ 3-31 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ					
		ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซซนอมมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง				
1. โรงเรียนหอวัง	8-13 มิ.ย.65	1.20-1.94	1.40-1.78	10.9-20.0	0.71-1.36	0.7-2.4	S
	14-19 ธ.ค. 65	1.41-2.13	1.53-2.07	9.20-19.0	0.66-1.50	0.7-2.3	E
	14-19 ต.ค. 66	1.20-2.12	1.46-1.90	12.9-25.8	0.62-1.41	0.8-2.4	ENE
	6-11 เม.ย. 67	1.16-2.16	1.30-2.02	12.0-19.6	0.64-1.46	0.7-2.3	S
	17-22 เม.ย. 68	1.00-2.03	1.25-1.84	9.80-20.2	0.73-1.63	0.8-2.3	ESE
	19-24 ต.ค. 68	0.91-1.52	1.04-1.45	13.7-26.6	0.79-1.52	0.8-2.5	N
	13-18 มิ.ย. 69	1.54-2.53	1.82-2.43	12.0-19.8	0.65-1.46	0.9-3.3	S
2. วิทยาลัยพุทธศาสตร์และปรัชญามหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร	4-9 มิ.ย. 65	1.21-2.09	1.41-2.00	8.90-20.8	0.65-1.43	0.7-2.4	SSE
	14-19 ธ.ค. 65	1.34-2.12	1.53-1.97	8.70-18.9	0.65-1.53	0.7-2.4	ENE
	14-19 ต.ค. 66	1.38-2.08	1.54-1.92	12.0-24.9	0.62-1.49	0.7-2.5	SE
	6-11 เม.ย. 67	1.18-1.95	1.34-1.76	11.4-19.4	0.63-1.49	0.8-2.3	SSW
	17-22 เม.ย. 68	1.08-1.99	1.20-1.86	10.1-20.2	0.81-1.58	0.8-2.4	ESE
	19-24 ต.ค. 68	0.86-1.45	1.02-1.40	13.1-21.9	0.62-1.45	0.7-2.5	NNE
	13-18 มิ.ย. 69	1.72-2.35	1.88-2.26	9.60-16.9	0.67-1.49	0.8-3.1	SW
3. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17)	4-9 มิ.ย. 65	1.29-2.26	1.39-2.06	10.1-20.1	0.63-1.40	0.7-2.4	SSE
	14-19 ธ.ค. 65	1.40-2.14	1.54-2.07	10.0-20.1	0.57-1.53	0.7-2.5	ENE
	14-19 ต.ค. 66	1.26-2.09	1.48-1.97	12.2-26.3	0.60-1.51	0.7-2.5	ENE
	6-11 เม.ย. 67	1.24-2.04	1.39-1.99	11.4-20.0	0.68-1.48	0.8-2.3	SW
	17-22 เม.ย. 68	1.11-1.96	1.29-1.84	10.7-19.0	0.76-1.54	0.7-2.4	SSE
	19-24 ต.ค. 68	0.89-1.50	1.00-1.46	15.1-25.4	0.73-1.62	0.7-2.5	NE
	13-18 มิ.ย. 69	1.62-2.56	1.86-2.49	11.6-20.4	0.71-1.45	1.1-3.2	SW
4. สถานีรัชโยธิน (N11)	4-9 มิ.ย.65	1.26-2.05	1.42-1.88	9.50-23.4	0.69-1.40	0.3-2.3	S
	20-25 ส.ค. 65	1.45-1.91	1.56-1.84	11.6-21.8	0.89-1.31	0.3-2.9	W
	14-19 ธ.ค. 65	1.22-2.14	1.44-1.95	9.70-19.6	0.74-1.66	0.7-2.4	ENE
	14-19 ต.ค. 66	1.29-2.03	1.49-1.95	13.5-25.7	0.67-1.56	0.7-2.5	E
	10-15 ธ.ค. 66	1.76-2.84	2.01-2.56	14.3-28.5	1.74-2.18	0.7-2.6	ENE
	10-15 ก.พ. 67	1.15-1.92	1.28-1.81	11.6-25.4	0.66-1.36	0.7-2.4	SSE
	11-16 พ.ค 67	0.58-1.96	0.86-1.78	14.0-24.9	0.70-1.48	0.7-3.4	S, SEE
	17-22 เม.ย. 68	0.99-2.26	1.19-2.03	10.9-19.6	0.78-1.54	0.8-2.4	SSE
	14-19 มิ.ย. 68	1.40-2.30	1.52-2.19	11.1-21.1	0.74-1.53	0.7-2.7	SE
	13-18 ก.ย. 68	1.54-2.52	1.80-2.25	14.3-25.1	0.68-1.47	0.8-2.7	SSW
	2-7 ธ.ค. 68	1.67-2.56	1.86-2.36	15.1-26.1	0.67-1.49	0.7-2.7	NE
	30 พ.ค.-4 มิ.ย. 69	1.65-2.49	1.80-2.37	12.5-20.7	0.58-1.56	0.9-3.4	SSW
	25-30 มิ.ย.69	1.22-2.46	1.43-2.31	12.9-22.6	0.72-1.48	0.7-2.3	SW
5. สถานีสายหยุด (N19)	4-9 มิ.ย. 65	1.81-2.73	1.99-2.42	3.50-24.1	0.86-1.87	0.7-2.4	SW
	20-25 ส.ค. 65	1.65-2.23	1.76-2.11	16.0-24.6	0.96-1.29	0.4-3.1	WSW
	14-19 ธ.ค. 65	1.86-2.85	2.04-2.51	3.40-19.7	0.89-1.72	0.6-1.9	NNE
	14-19 ต.ค. 66	1.67-2.73	1.84-2.57	7.90-16.2	0.85-1.76	0.6-2.8	WNW
	10-15 ธ.ค. 66	1.83-2.93	1.84-2.53	16.3-27.5	1.77-2.82	0.7-2.7	NNE
	10-15 ก.พ. 67	1.08-1.86	1.32-1.78	13.3-25.9	0.63-1.42	0.8-2.8	SSE
	11-16 พ.ค 67	0.53-2.36	0.88-2.17	12.6-26.7	0.51-1.50	0.7-3.4	SE
	17-22 เม.ย. 68	0.85-1.97	1.07-1.76	5.80-26.1	0.68-1.40	0.6-3.2	SSE
	14-19 มิ.ย. 68	1.54-2.35	1.75-2.26	11.8-23.3	0.64-1.55	0.7-2.5	SSE
	13-18 ก.ย. 68	1.45-2.12	1.68-2.01	14.8-24.3	0.67-1.34	0.8-2.5	SSW, SW
มาตรฐาน		≤30 ^{2/}	≤9 ^{2/}	≤170 ^{1/} /≤120 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในพันล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	เมตร/วินาที	

ตารางที่ 3-31 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ					
		ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง				
5. สถานีสายหยุด (N19) (ต่อ)	2-7 ธ.ค. 68	1.59-2.48	1.72-2.34	14.3-23.6	0.64-1.44	0.8-2.6	NE
	30 พ.ค.-4 มิ.ย. 69	1.56-2.28	1.73-2.14	12.9-20.2	0.63-1.42	0.9-3.4	S
	25-30 มิ.ย. 69	1.40-2.30	1.59-2.17	12.7-22.9	0.64-1.54	0.5-2.5	S
6. สถานีสะพานใหม่ (N20)	4-9 มิ.ย. 65	1.89-2.71	1.68-2.66	8.00-33.0	0.86-1.65	0.7-2.6	SW
	20-25 ส.ค. 65	1.65-2.33	1.75-2.15	14.7-27.9	1.02-1.33	0.5-3.0	WSW
	14-19 ธ.ค. 65	1.98-2.81	2.06-2.70	2.30-16.9	0.96-1.79	0.8-2.1	NNE
	14-19 ต.ค. 66	1.86-2.96	1.92-2.87	8.60-15.2	0.93-1.87	0.7-2.6	WNW
	10-15 ธ.ค. 66	1.67-2.59	1.67-2.59	15.2-30.5	1.77-2.82	0.7-2.6	NNE
	10-15 ก.พ. 67	1.13-1.87	1.35-1.81	13.0-24.9	0.66-1.54	0.8-2.5	S
	11-16 พ.ค. 67	0.43-2.01	0.76-1.95	12.7-25.7	0.71-1.60	0.7-3.3	S
	17-22 เม.ย. 68	0.86-2.18	1.14-1.79	8.10-18.1	0.68-1.30	0.7-2.6	SSE
	14-19 มิ.ย. 68	1.47-2.45	1.66-2.35	11.5-22.2	0.71-1.69	0.7-2.5	SE
	13-18 ก.ย. 68	1.55-2.21	1.69-2.08	14.1-25.5	0.62-1.05	0.8-2.8	SSW
	2-7 ธ.ค. 68	1.50-2.32	1.68-2.15	14.4-24.8	0.67-1.46	0.7-2.7	NNE
	30 พ.ค.-4 มิ.ย. 69	1.42-2.32	1.65-2.25	11.9-21.3	0.67-1.50	0.9-2.7	S
	25-30 มิ.ย. 69	1.31-2.38	1.50-2.31	12.4-24.6	0.58-1.56	0.5-2.4	WNW
มาตรฐาน		≤30 ^{2/}	≤9 ^{2/}	≤170 ^{1/} /≤120 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในพันล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	เมตร/วินาที	

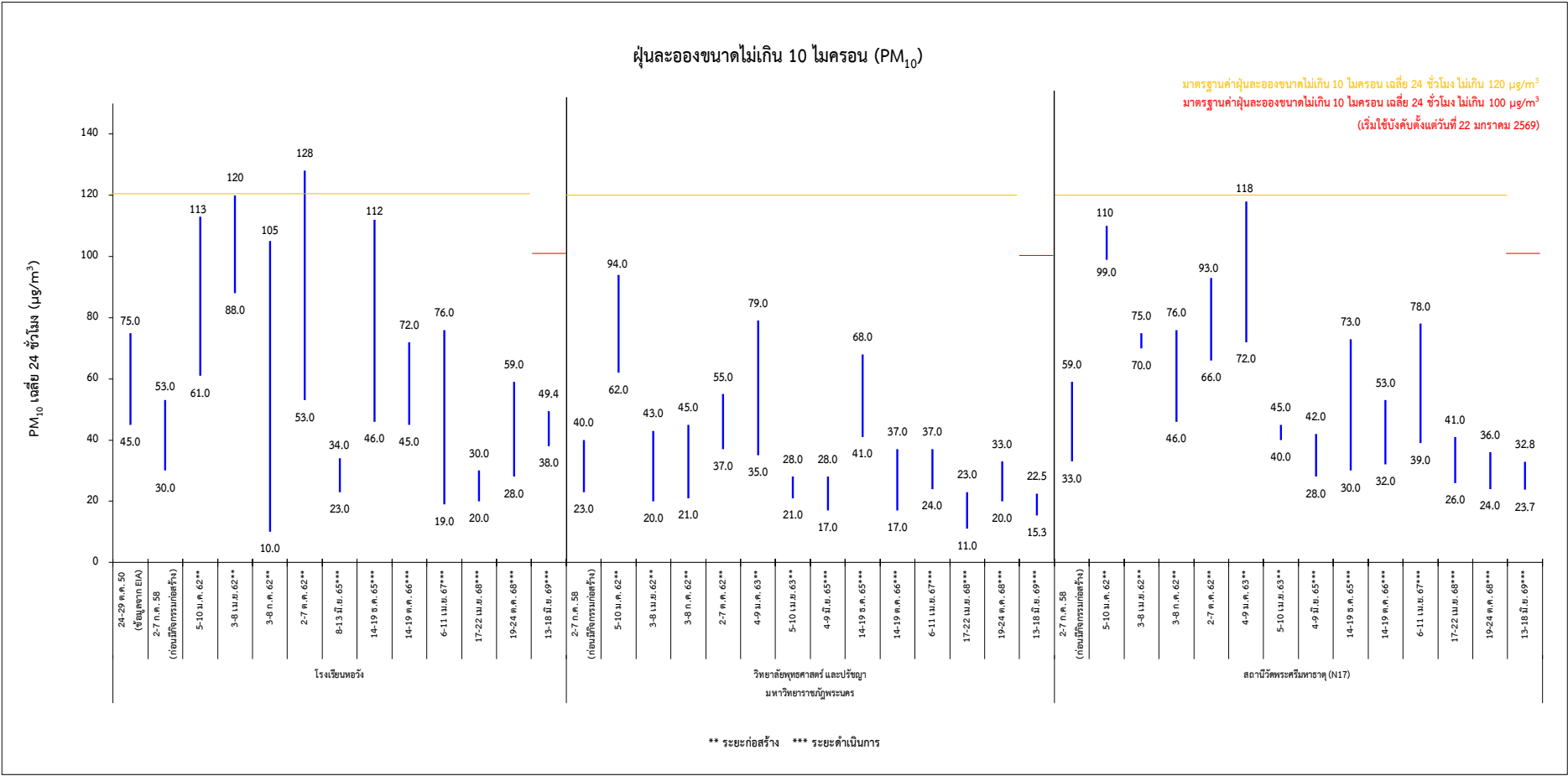
หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2569) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569

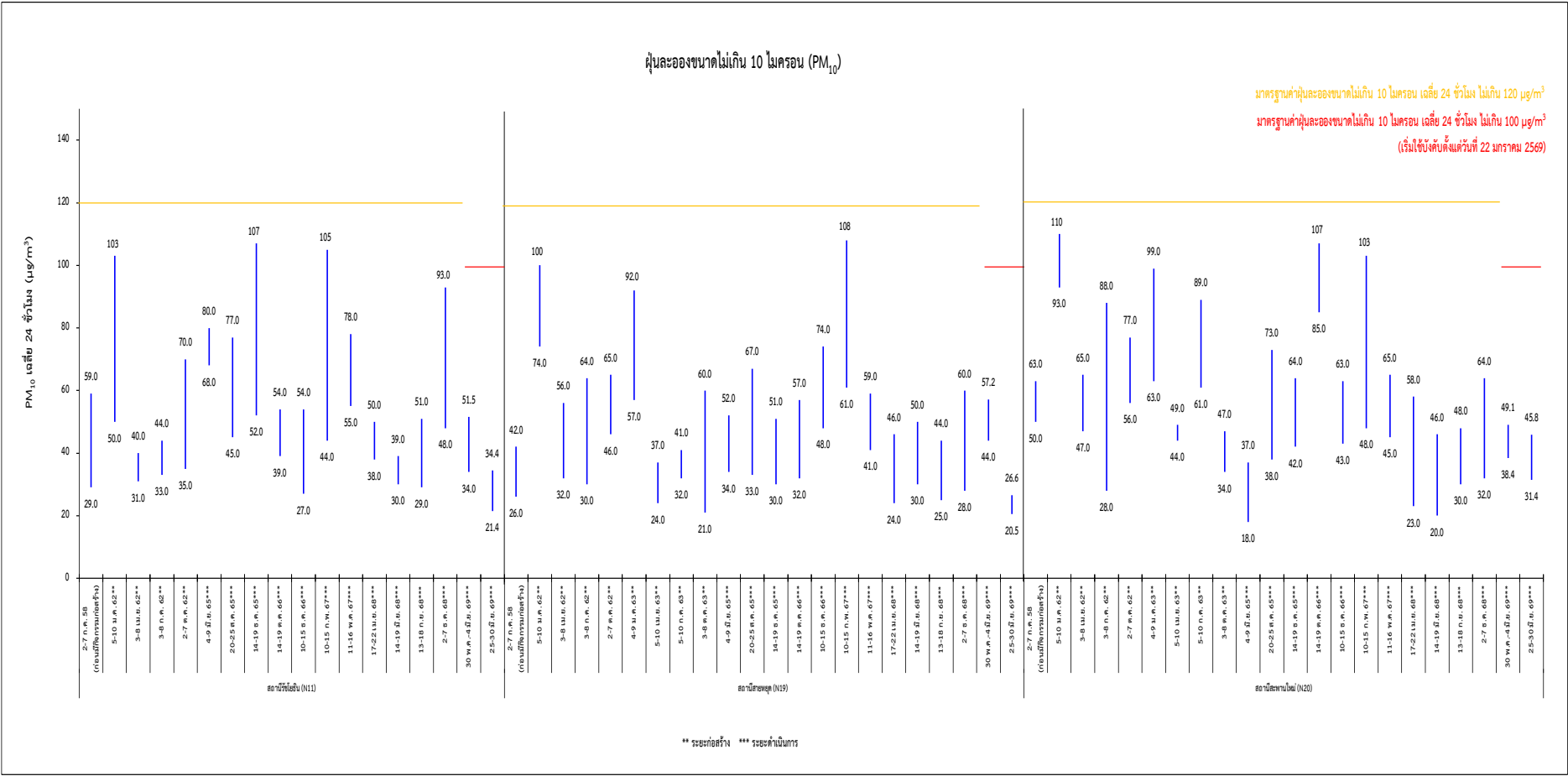
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 เริ่มใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 22 มกราคม 2569

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



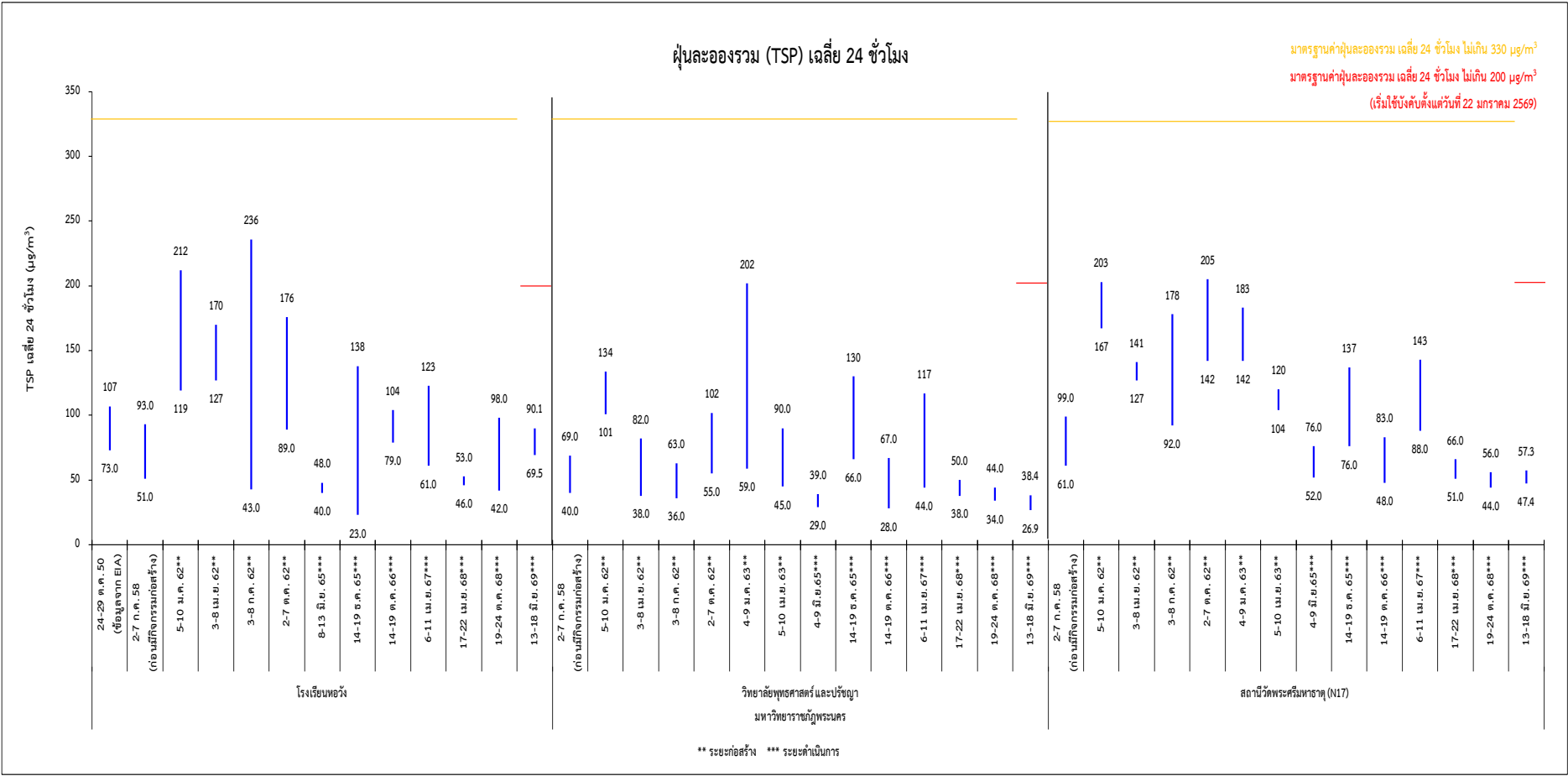
รูปที่ 3-5 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



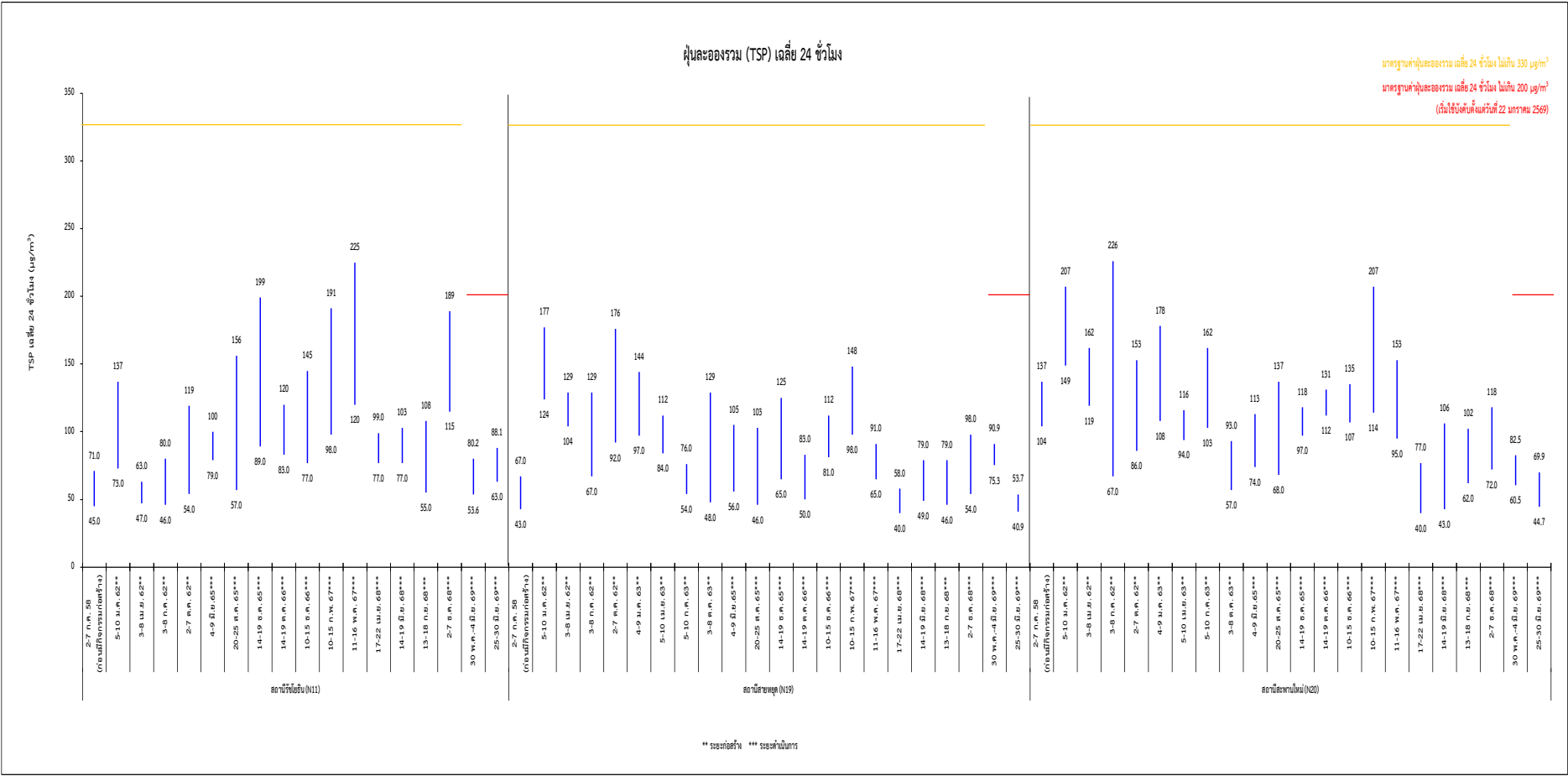
รูปที่ 3-5 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



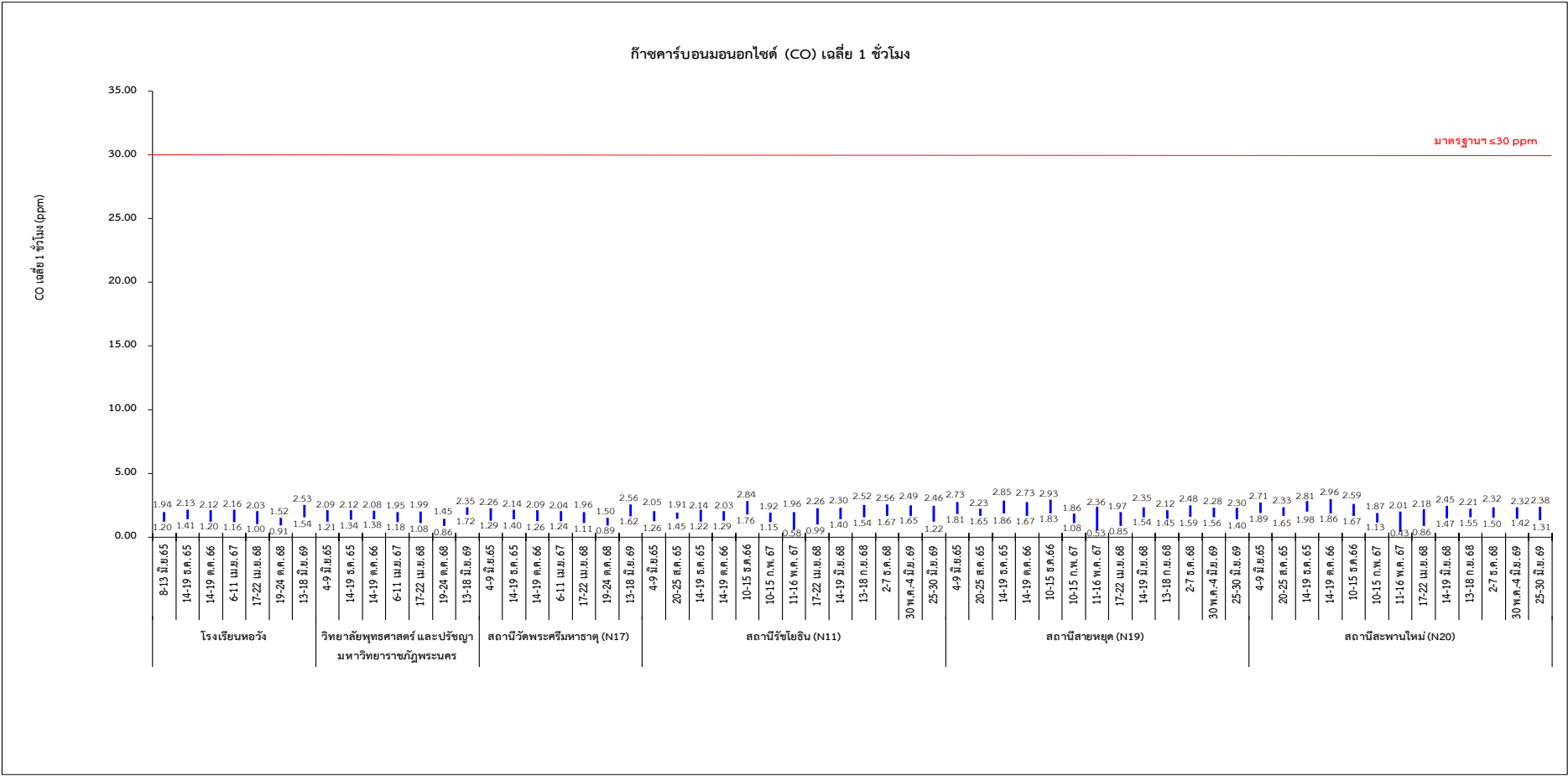
รูปที่ 3-6 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



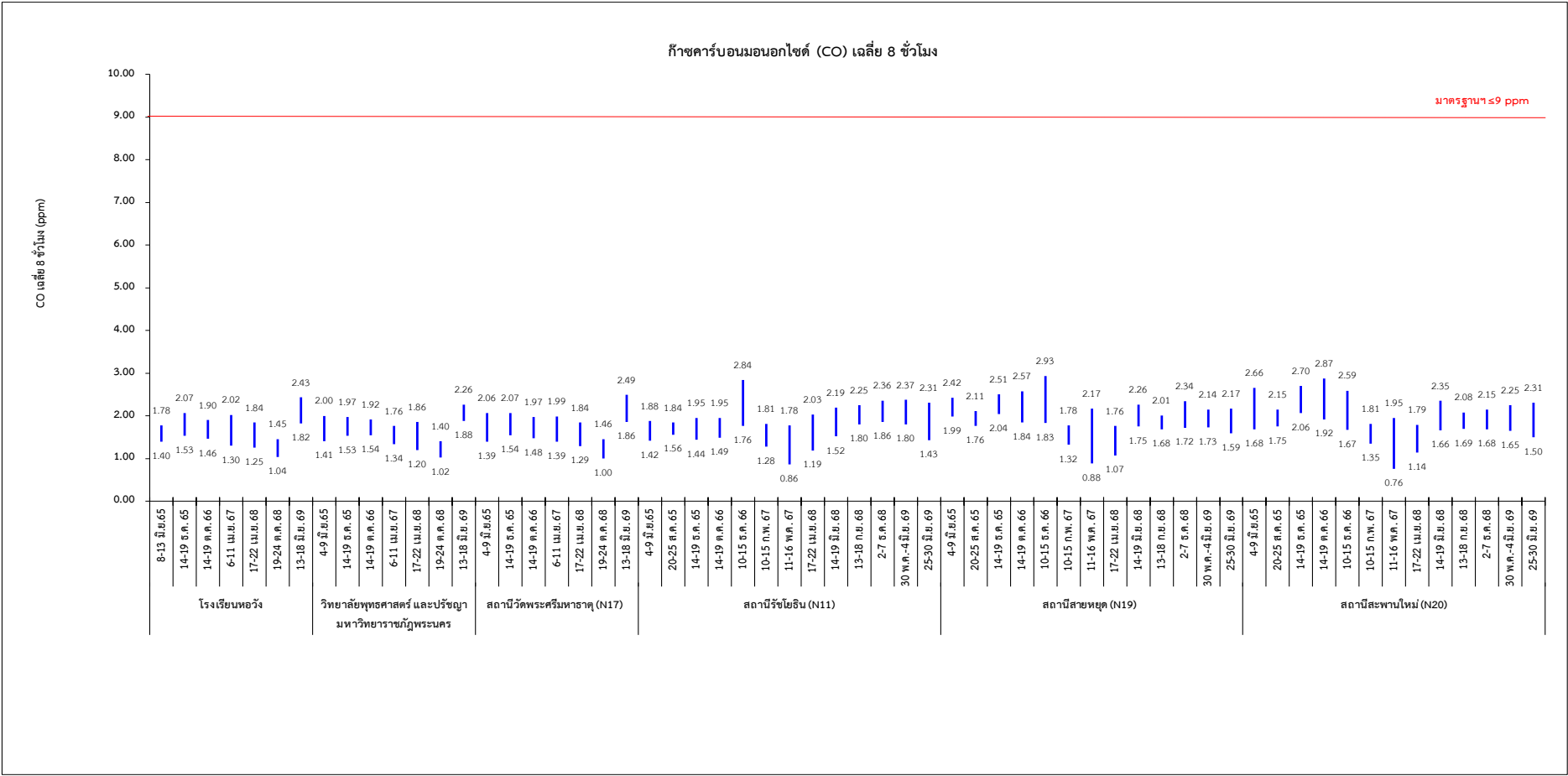
รูปที่ 3-6 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



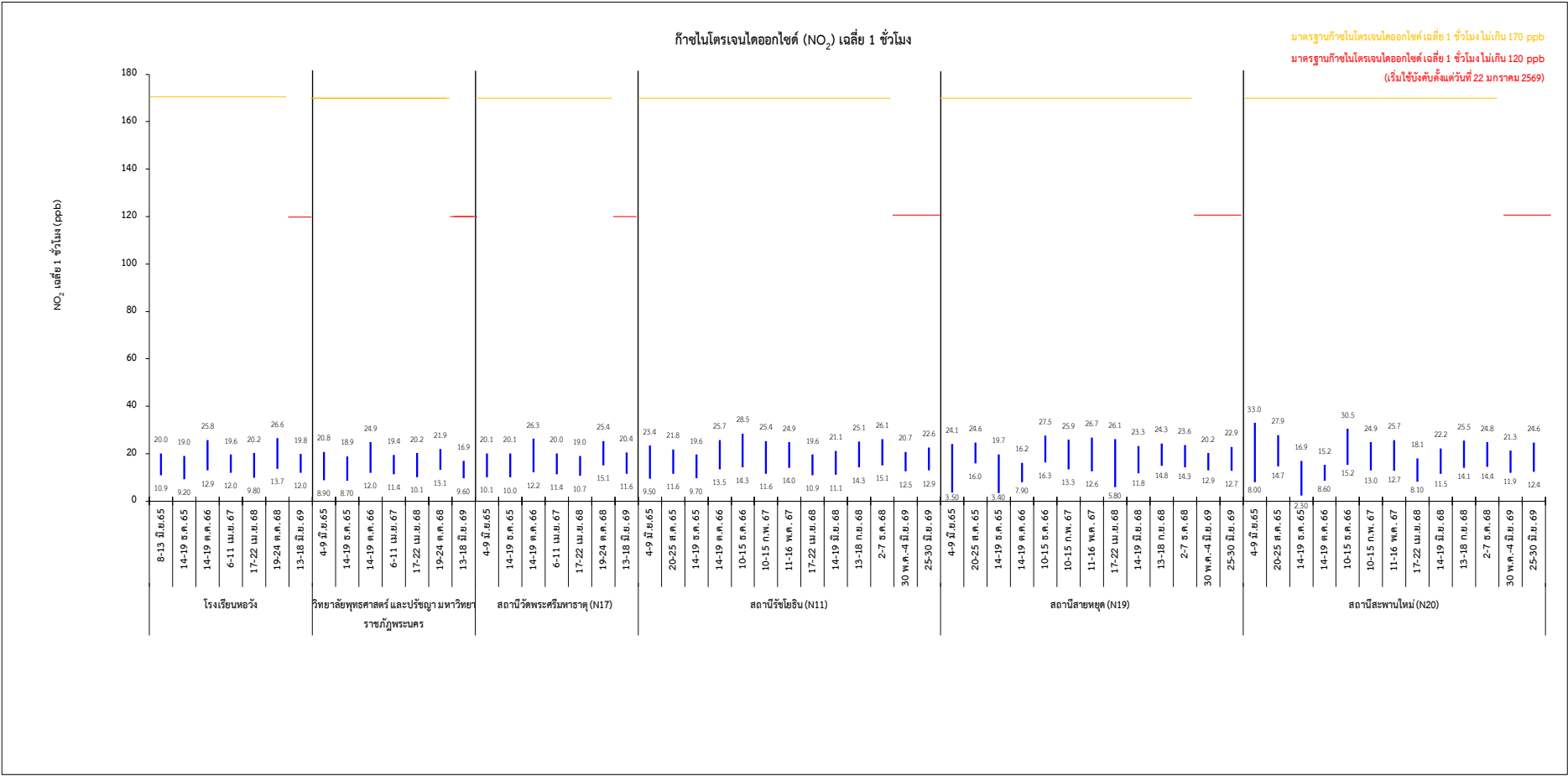
รูปที่ 3-7 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



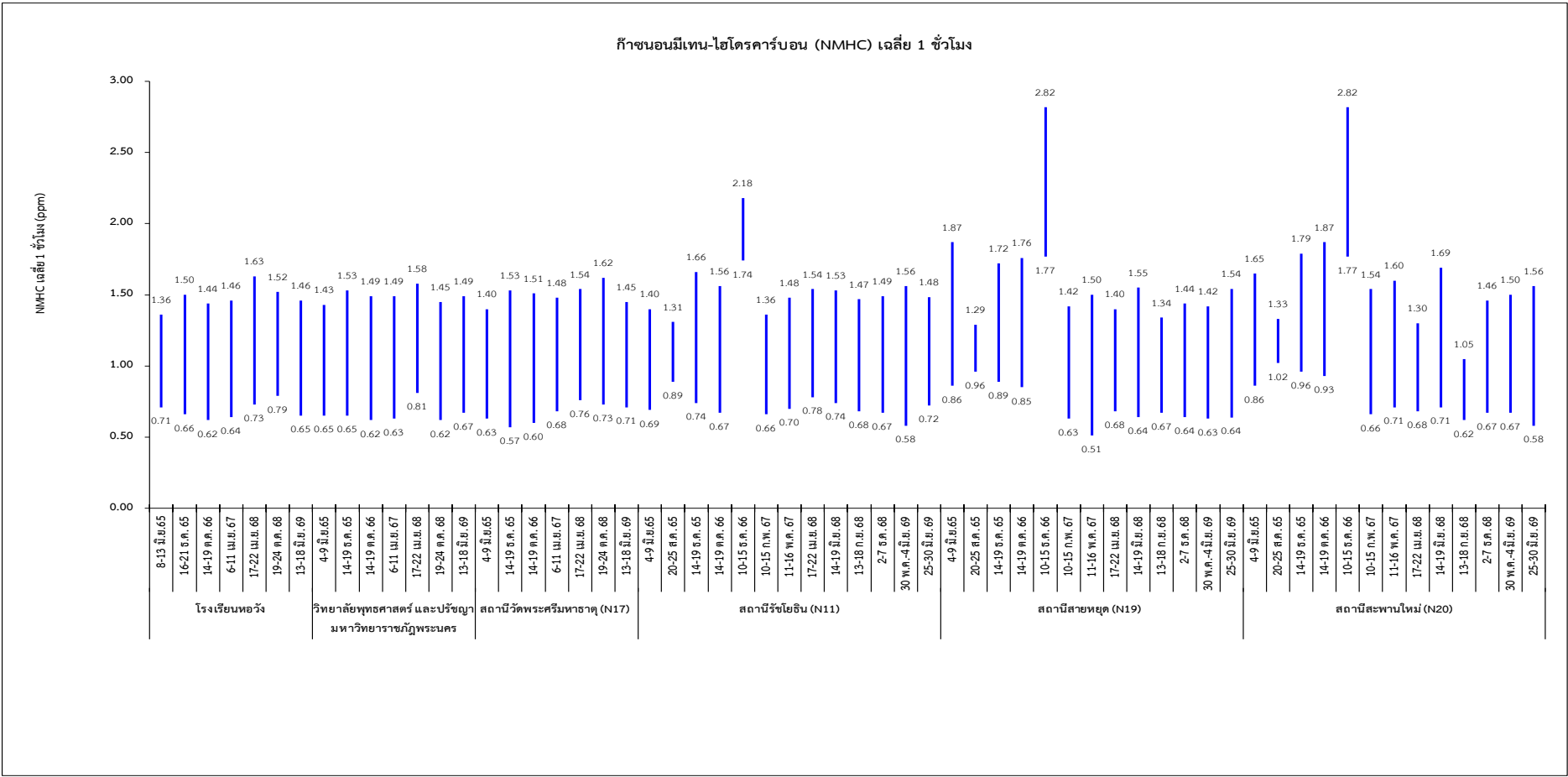
รูปที่ 3-8 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคาร์บอนมอนนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-9 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-10 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

2) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ในปีที่ผ่านมาของโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ในปี พ.ศ. 2554 (รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยาย สายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ ของกรุงเทพมหานคร กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการบริเวณ สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ) โดยช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้างปี พ.ศ. 2558 ระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2562-2563 และ ระยะดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2565-2569 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}) ส่วนใหญ่มีค่าใกล้เคียงกับ ผลการติดตามตรวจสอบครั้งที่ผ่านมาและอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) บริเวณ สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) ในระยะดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2565-2568 สถานีสะพานใหม่ (N20) ช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้าง ปี พ.ศ. 2558 ระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2562-2563 และระยะดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2565-2567 และบริเวณโรงเรียนหอวัง สถานีรัชโยธิน (N11) และสถานีสายหยุด (N19) ช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้างปี พ.ศ. 2558 ระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2562-2563 และระยะดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2565-2569 เนื่องจากจุดติดตามตรวจสอบตั้งอยู่บริเวณริมถนน ซึ่งมีปริมาณจราจรหนาแน่น ตลอดทั้งวัน โดยแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-32 และรูปที่ 3-11 ถึงรูปที่ 3-15

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ตารางที่ 3-32 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลา ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L _{Aeq} 24 hours	L _{Amax}	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Adn}
1. โรงเรียนหอวัง (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2562)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	72.0*-72.8*	82.8-103.1	68.8-75.1	58.1-71.3	78.3-79.3
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	70.4*-72.2*	76.4-103.3	60.0-77.0	54.3-69.9	75.0-76.1
	3-8 เม.ย. 62	68.2-69.9	71.5-105.7	62.9-73.6	41.8-68.1	72.3-75.2
	3-8 ก.ค. 62	70.8*-72.9*	81.5-102.6	65.1-76.8	52.5-70.1	77.0-80.0
	2-7 ต.ค. 62	71.7*-72.4*	81.8-101.0	64.5-76.4	56.6-71.6	76.5-77.1
	ระยะดำเนินการ					
	8-13 มิ.ย. 65	70.3*-71.1*	82.8-98.0	68.0-74.4	62.9-69.1	76.0-77.1
	14-19 ธ.ค. 65	71.0*-71.6*	84.7-97.2	66.5-74.1	60.1-70.2	76.1-76.9
	14-19 ต.ค. 66	69.4-70.4*	80.7-96.4	65.6-74.0	53.2-68.4	74.1-75.6
	6-11 เม.ย. 67	70.5*-71.4*	83.5-97.8	65.2-73.6	57.3-69.7	75.2-76.3
	17-22 เม.ย. 68	71.2*-71.7*	81.1-97.6	66.9-75.0	52.4-69.1	77.5-77.9
	19-24 ต.ค. 68	71.5*-72.6*	83.0-104.7	68.6-75.7	54.3-71.1	77.7-78.5
	13-18 มิ.ย. 69	71.1*-71.7*	83.0-96.0	68.4-73.6	58.7-69.0	77.2-77.7
2. วิทยาลัยพุทธศาสตร์และปรัชญา มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร (ใกล้กับสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	60.1-61.5	63.7-88.8	55.3-64.4	54.0-59.2	65.1-67.4
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	62.4-63.9	71.9-105.0	57.5-67.8	52.6-64.3	67.3-68.3
	3-8 เม.ย. 62	61.3-62.9	70.9-85.7	57.1-69.4	53.2-64.6	66.3-69.0
	3-8 ก.ค. 62	62.1-63.3	69.8-101.7	53.4-68.1	50.7-60.9	66.9-68.4
	2-7 ต.ค. 62	61.7-64.3	69.0-105.6	51.3-68.4	45.2-60.9	64.9-70.5
	5-10 เม.ย. 63	61.2-62.7	63.0-98.6	49.9-67.5	40.7-64.5	66.5-69.7
	4-9 ม.ค. 63	63.8-64.6	71.4-89.7	58.0-69.8	54.0-61.9	68.5-68.9
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	62.7-63.4	70.6-91.9	54.5-65.8	47.6-61.0	67.3-69.0
	14-19 ธ.ค. 65	63.9-64.3	70.1-91.5	58.7-66.6	54.1-63.6	68.9-69.7
	14-19 ต.ค. 66	61.9-63.0	65.5-93.0	52.3-65.9	44.2-62.2	66.8-69.3
	6-11 เม.ย. 67	63.9-65.3	70.4-90.8	59.8-68.6	56.7-63.8	69.2-70.5
	17-22 เม.ย. 68	61.9-62.9	70.3-97.9	56.3-65.4	52.1-61.4	66.8-67.9
	19-24 ต.ค. 68	64.4-64.9	69.3-96.1	59.8-68.5	55.0-63.6	69.8-71.0
3. โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์	9-14 มี.ค. 54 (ข้อมูลจาก EIA)	67.1-74.8*	100.0-118.6	-	57.6-61.8	69.4-75.2
	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	61.1-66.9	55.5-95.1	52.3-72.1	51.0-66.4	66.5-73.2
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	64.7-68.0	73.7-99.1	60.4-72.4	55.4-67.8	70.0-71.3
	3-8 เม.ย. 62	65.5-66.9	65.7-95.4	61.0-73.2	54.9-64.7	70.4-70.9
	3-8 ก.ค. 62	65.8-66.2	72.2-93.6	59.4-73.2	54.1-65.1	69.2-70.4
	2-7 ต.ค. 62	57.2-65.8	60.5-94.8	47.5-68.3	42.9-63.5	59.5-72.8
	4-9 ม.ค. 63	66.7-68.2	76.5-98.9	63.0-71.8	56.7-67.6	71.9-72.9
	5-10 เม.ย. 63	62.1-66.1	70.4-95.5	55.2-68.6	49.6-65.3	65.7-72.7
	5-10 ก.ค. 63	64.9-66.5	72.1-97.3	58.9-69.5	49.2-66.0	69.6-71.1
	3-8 ต.ค. 63	65.6-66.6	75.3-91.3	58.9-69.6	51.3-68.6	70.8-71.5
มาตรฐาน ^{1/}		≤70	≤115	-	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

ตารางที่ 3-34 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

สถานีติดตามตรวจสอบ ^{2/}	ช่วงเวลา ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L _{Aeq} 24 hours	L _{Amax}	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Adn}
3. โรงเรียนไทยนิยมสงเคราะห์ (ต่อ)	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	66.2-66.9	76.9-92.6	62.0-69.5	53.9-65.9	71.1-71.6
	14-19 ธ.ค. 65	65.4-67.3	77.4-92.3	60.5-68.9	54.1-65.1	69.6-73.0
	14-19 ต.ค. 66	67.9-68.5	78.5-99.2	63.5-69.8	55.5-65.7	73.2-73.4
	6-11 เม.ย. 67	70.0-70.5*	80.5-101.6	65.9-72.0	59.8-68.1	75.2-76.0
	17-22 เม.ย. 68	68.2-68.5	79.6-93.2	64.2-70.5	57.2-66.8	73.3-73.7
	19-24 ต.ค. 68	66.5-66.9	78.1-97.4	62.4-70.0	54.0-65.6	72.5-73.2
	13-18 มิ.ย. 69	67.9-69.1	79.1-93.6	63.9-71.4	56.7-67.8	72.9-74.2
4. สถาบันพัฒนาสุขภาพเขตเมือง (เดิมชื่อ โรงพยาบาลส่งเสริม สุขภาพ สำนักงานเขต บางเขน) (ใกล้กับสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	58.9-63.4	55.2-101.3	49.0-74.1	44.8-64.6	63.2-66.4
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	62.2-66.0	69.8-103.4	52.3-77.6	42.0-58.6	65.9-67.9
	3-8 เม.ย. 62	59.2-63.3	70.4-104.4	50.8-69.4	41.5-59.9	62.9-68.0
	3-8 ก.ค. 62	56.7-58.8	66.0-101.9	46.3-69.4	41.1-53.4	61.3-63.3
	2-7 ต.ค. 62	59.7-63.4	69.5-103.9	48.9-69.6	44.0-59.6	63.8-67.0
	4-9 ม.ค. 63	58.6-59.8	69.4-102.0	51.5-63.9	42.9-54.7	63.3-64.9
	5-10 เม.ย. 63	56.6-59.7	67.5-103.7	46.0-67.8	40.7-67.0	61.3-65.4
	ระยะดำเนินการ					
	8-13 มิ.ย. 65	57.8-58.9	71.6-95.4	50.7-64.4	42.5-53.5	62.4-64.5
	14-19 ธ.ค. 65	59.1-60.4	71.7-97.8	51.4-65.1	44.3-52.9	63.3-64.5
	14-19 ต.ค. 66	56.6-58.9	60.7-91.4	46.2-64.9	42.0-59.6	60.8-62.7
	6-11 เม.ย. 67	57.8-62.5	65.5-92.2	47.3-67.8	42.2-61.9	61.9-67.0
	17-22 เม.ย. 68	57.4-61.2	66.9-99.2	48.7-68.4	42.2-56.7	62.6-64.7
	19-24 ต.ค. 68	57.5-58.0	64.9-91.7	48.7-61.6	41.5-54.4	61.8-62.9
	13-18 มิ.ย. 69	58.2-60.8	72.1-93.3	51.6-67.2	43.9-55.9	63.6-64.8
5. สถานีรัชโยธิน (N11) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2562)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	72.1*-72.8*	83.3-99.0	69.2-75.2	60.9-71.8	78.7-79.7
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	69.0-70.7*	79.6-101.7	62.7-76.7	55.3-67.2	74.7-75.7
	3-8 เม.ย. 62	68.9-71.1*	76.3-103.2	61.5-74.9	55.0-67.7	73.9-78.1
	3-8 ก.ค. 62	68.5-69.4	80.1-99.0	64.9-74.3	55.7-67.5	74.0-75.0
	2-7 ต.ค. 62	70.6*-71.3*	81.0-101.7	66.9-75.5	58.7-69.1	76.1-77.1
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	72.9*-73.3*	86.8-103.9	66.9-75.7	57.3-69.6	77.4-77.7
	20-25 ส.ค. 65	71.5*-72.5*	81.6-100.1	67.0-75.7	58.5-69.4	76.1-77.0
	14-19 ธ.ค. 65	71.9*-72.1*	85.2-100.4	67.4-74.8	58.6-68.7	76.7-77.2
	14-19 ต.ค. 66	71.5*-72.2*	81.9-103.9	68.7-76.4	58.5-68.6	77.8-78.4
	10-15 ธ.ค. 66	71.9*-72.6*	87.0-97.6	67.8-74.5	58.4-69.0	76.9-77.2
	10-15 ก.พ. 67	71.6*-72.4*	85.6-97.7	68.1-74.6	60.6-69.0	76.6-77.4
	11-16 พ.ค. 67	72.3*-73.8*	83.8-98.8	67.6-75.8	58.2-70.9	78.7-80.2
	17-22 เม.ย. 68	71.2*-72.6*	86.1-99.9	68.5-74.1	60.2-68.9	77.2-78.5
	14-19 มิ.ย. 68	71.7*-72.3*	87.9-101.1	69.3-74.0	60.6-68.1	77.9-78.5
	13-18 ก.ย. 68	73.1*-73.8*	84.8-101.9	70.4-76.3	65.2-71.0	79.9-80.4
	2-7 ธ.ค. 68	73.4*-74.3*	88.0-103.2	71.1-76.0	61.0-70.2	79.7-80.5
	30 พ.ค.-4 มิ.ย. 69	72.7*-73.6*	86.5-104.1	69.8-75.7	61.4-69.2	79.0-79.8
	25-30 มิ.ย. 69	74.0*-74.4*	85.4-103.0	71.0-76.8	61.8-71.9	80.3-80.9
มาตรฐาน ^{1/}		≤70	≤115	-	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

ตารางที่ 3-34 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต - สะพานใหม่

จุดติดตามตรวจสอบ ^{2/}	ช่วงเวลา ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L _{Aeq} 24 hours	L _{Amax}	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Adn}
6. สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ (N17) (เปิดให้บริการเดินรถไฟฟ้า เมื่อวันที่ 5 มิถุนายน พ.ศ. 2563)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	68.8-69.4	79.1-99.8	64.9-73.4	58.9-66.8	74.2-74.9
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	68.3-69.0	81.0-105.7	63.7-72.1	57.6-66.2	73.7-75.0
	3-8 เม.ย. 62	66.5-68.3	78.9-101.1	62.0-71.4	52.8-64.8	71.4-73.8
	3-8 ก.ค. 62	67.2-67.6	78.6-97.2	62.8-71.5	57.7-64.9	72.3-73.0
	2-7 ต.ค. 62	67.1-67.6	78.8-102.1	62.3-69.8	56.7-64.9	72.2-73.3
	4-9 ม.ค. 63	67.4-67.9	79.1-102.9	63.1-69.8	57.3-66.3	72.3-73.4
	5-10 เม.ย. 63	66.3-67.5	73.7-104.9	54.6-69.8	43.2-66.4	69.4-72.6
	ระยะดำเนินการ (ต่อ)					
	4-9 มิ.ย. 65	66.8-67.4	77.7-96.4	59.6-69.7	50.7-65.5	70.6-72.5
	14-19 ธ.ค. 65	70.1*-70.4*	82.1-100.8	65.1-73.5	58.4-67.3	75.2-75.6
	14-19 ต.ค. 66	70.6*-71.9*	81.6-103.5	65.7-76.0	58.6-68.1	75.8-76.9
	6-11 เม.ย. 67	69.6-70.2*	80.1-98.0	64.9-71.9	59.1-67.0	75.6-76.5
	17-22 เม.ย. 68	69.8-70.8*	82.1-96.9	64.9-71.9	57.6-67.5	75.2-76.8
	19-24 ต.ค. 68	67.3-67.7	71.0-90.6	61.9-70.0	54.9-65.2	72.3-73.1
	13-18 มิ.ย. 69	68.0-68.6	82.7-95.4	62.4-70.2	54.4-66.3	72.7-73.7
7. สถานีสายหยุด (N19)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	74.3*-74.9*	86.0-104.3	72.0-76.9	64.4-71.5	80.7-81.2
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	74.5*-75.3*	84.9-107.3	66.0-77.8	60.7-72.2	79.2-80.7
	3-8 เม.ย. 62	71.3*-71.9*	86.5-103.9	68.6-74.1	60.3-68.3	77.0-77.6
	3-8 ก.ค. 62	72.4*-73.5*	83.9-102.9	69.7-76.1	62.3-69.9	78.9-79.6
	2-7 ต.ค. 62	71.6*-74.1*	83.2-110.1	69.1-77.6	60.8-71.2	77.4-80.2
	4-9 ม.ค. 63	73.1*-73.6*	88.8-104.3	70.3-76.1	60.8-69.5	78.5-79.1
	5-10 เม.ย. 63	70.9*-71.5*	78.5-104.4	61.1-75.4	51.2-68.4	74.5-75.0
	5-10 ก.ค. 63	72.7*-74.3*	88.1-102.7	68.6-76.4	56.1-71.0	77.9-79.9
	3-8 ต.ค. 63	72.7*-74.7*	83.1-104.8	67.9-76.6	58.1-70.6	78.4-81.0
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	77.4*-78.2*	90.8-103.6	74.9-80.9	61.6-74.4	83.4-83.8
	20-25 ส.ค. 65	73.2*-74.0*	84.7-102.6	70.6-78.2	59.6-70.5	78.8-79.7
	14-19 ธ.ค. 65	75.5*-76.5*	85.1-97.4	70.1-80.1	65.2-75.3	80.9-81.4
	14-19 ต.ค. 66	72.9*-73.5*	87.7-99.4	69.8-74.7	61.4-69.3	79.5-80.1
	10-15 ธ.ค. 66	73.3*-74.6*	86.7-98.9	72.1-76.1	62.4-70.8	79.6-80.8
	10-15 ก.พ. 67	73.4*-74.1*	87.4-98.3	71.5-76.5	61.9-70.3	79.4-80.2
	11-16 พ.ค. 67	73.2*-74.0*	85.9-99.9	67.9-76.6	59.5-70.8	79.3-79.7
	17-22 เม.ย. 68	73.6*-74.3*	85.2-111.2	70.6-76.6	61.8-70.9	79.6-80.2
	14-19 มิ.ย. 68	74.2*-74.8*	89.4-102.4	72.1-76.4	62.6-70.8	79.9-80.9
	13-18 ก.ย. 68	73.4*-73.9*	86.6-101.5	70.7-75.9	62.7-70.6	79.0-79.7
	2-7 ธ.ค. 68	72.1*-72.6*	85.6-100.0	69.1-74.6	61.8-68.9	78.4-78.6
	30 พ.ค.-4 มิ.ย. 69	74.9*-75.2*	89.1-102.5	72.4-77.3	63.8-73.6	80.8-81.1
	25-30 มิ.ย. 69	73.2*-73.7*	84.6-99.5	69.9-76.1	62.6-71.8	78.8-79.3
8. สถานีสะพานใหม่ (N20)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	73.3*-75.6*	84.6-107.1	68.8-85.6	63.1-72.2	78.6-81.2
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	72.6*-74.1*	83.3-105.8	68.4-79.2	62.5-70.6	78.2-79.8
มาตรฐาน ^{1/}		≤70	≤115	-	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

ตารางที่ 3-34 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

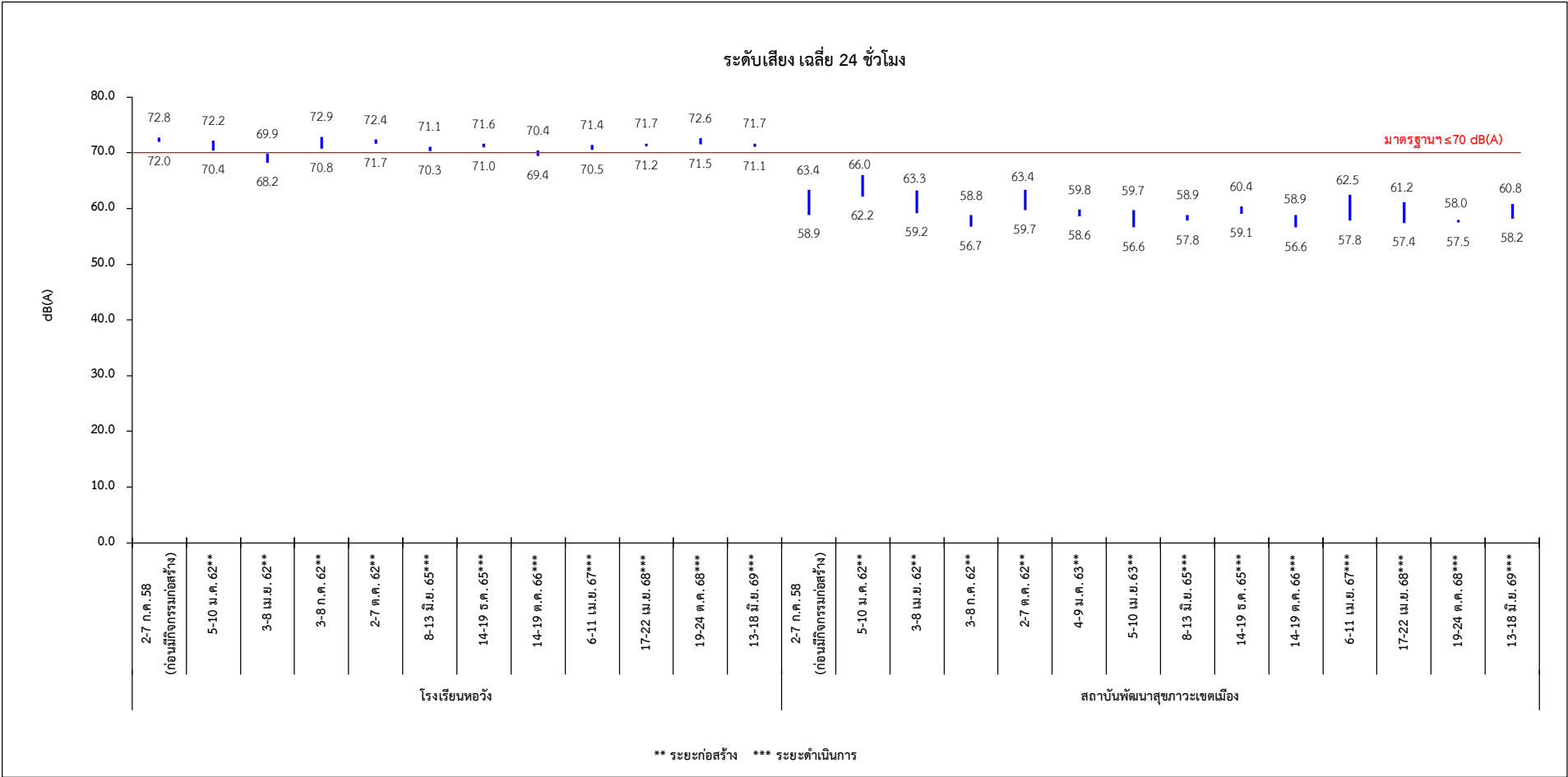
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต - สะพานใหม่

จุดติดตามตรวจสอบ ^{2/}	ช่วงเวลา ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L _{Aeq} 24 hours	L _{Amax}	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Adn}
8. สถานีสะพานใหม่ (N20)	ระยะก่อสร้าง (ต่อ)					
	3-8 เม.ย. 62	70.3*-73.4*	82.6-104.7	66.7-79.1	61.9-72.9	76.5-77.2
	3-8 ก.ค. 62	73.1*-74.7*	82.8-105.8	67.7-83.7	62.5-74.2	77.4-82.2
	2-7 ต.ค. 62	70.6*-74.1*	83.2-104.6	67.7-77.5	62.6-71.5	65.4-79.6
	4-9 ม.ค. 63	70.0-71.5*	81.3-99.3	66.5-76.0	61.1-68.8	76.3-78.3
	5-10 เม.ย. 63	70.8*-72.2*	85.6-99.0	68.4-74.7	62.3-69.5	76.8-78.4
	5-10 ก.ค. 63	70.4*-71.7*	80.7-116.4*	67.6-75.5	63.4-67.9	76.7-78.4
	3-8 ต.ค. 63	67.7-69.8	79.1-107.1	61.7-75.8	54.3-68.6	74.2-76.1
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	72.4*-72.6*	83.2-99.2	68.6-75.9	61.7-68.8	77.8-78.5
	20-25 ส.ค. 65	70.2*-71.3*	78.4-99.6	67.0-75.0	58.3-69.7	75.8-76.8
	14-19 ธ.ค. 65	71.5*-71.9*	82.8-92.3	67.4-75.7	63.1-71.3	76.8-77.8
	14-19 ต.ค. 66	72.4*-73.2*	86.7-102.9	69.1-74.8	60.7-69.1	78.7-79.1
	10-15 ธ.ค. 66	71.8*-72.6*	85.3-95.9	68.7-75.6	61.1-69.5	78.1-78.6
	10-15 ก.พ. 67	71.0*-71.9*	83.3-96.2	69.0-73.9	62.2-68.7	77.1-77.7
	11-16 พ.ค. 67	66.9-68.1	75.4-93.0	62.7-71.0	54.9-65.1	73.5-74.5
	17-22 เม.ย. 68	60.4-62.6	71.0-97.0	54.4-69.8	47.3-63.5	65.0-66.2
	14-19 มิ.ย. 68	61.3-66.7	75.8-99.4	56.0-69.7	49.4-62.5	66.4-72.7
	13-18 ก.ย. 68	62.1-63.3	70.2-104.3	56.6-68.6	50.9-64.0	66.4-70.2
	2-7 ธ.ค. 68	60.7-61.9	74.6-94.3	56.4-65.8	48.8-58.0	65.5-67.2
	30 พ.ค.-4 มิ.ย. 69	61.2-63.8	74.3-90.2	56.6-68.3	50.0-59.2	66.2-69.4
	25-30 มิ.ย. 69	61.7-64.5	70.6-98.0	56.4-68.6	49.8-64.5	66.1-68.6
มาตรฐาน ^{1/}		≤70	≤115	-	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: ^{1/} 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
^{*} ผลตรวจวัดมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



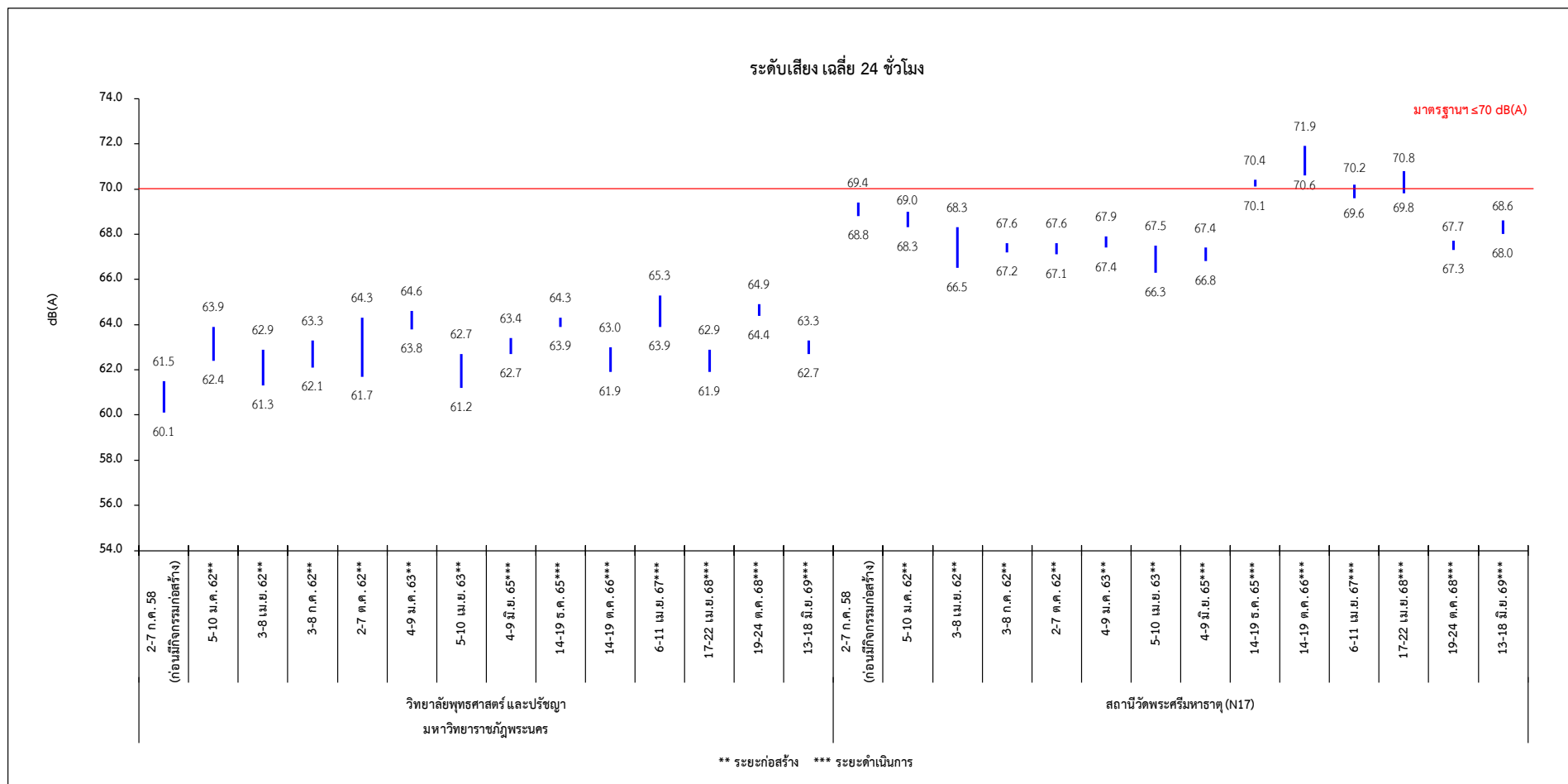
รูปที่ 3-11 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-11 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์โยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

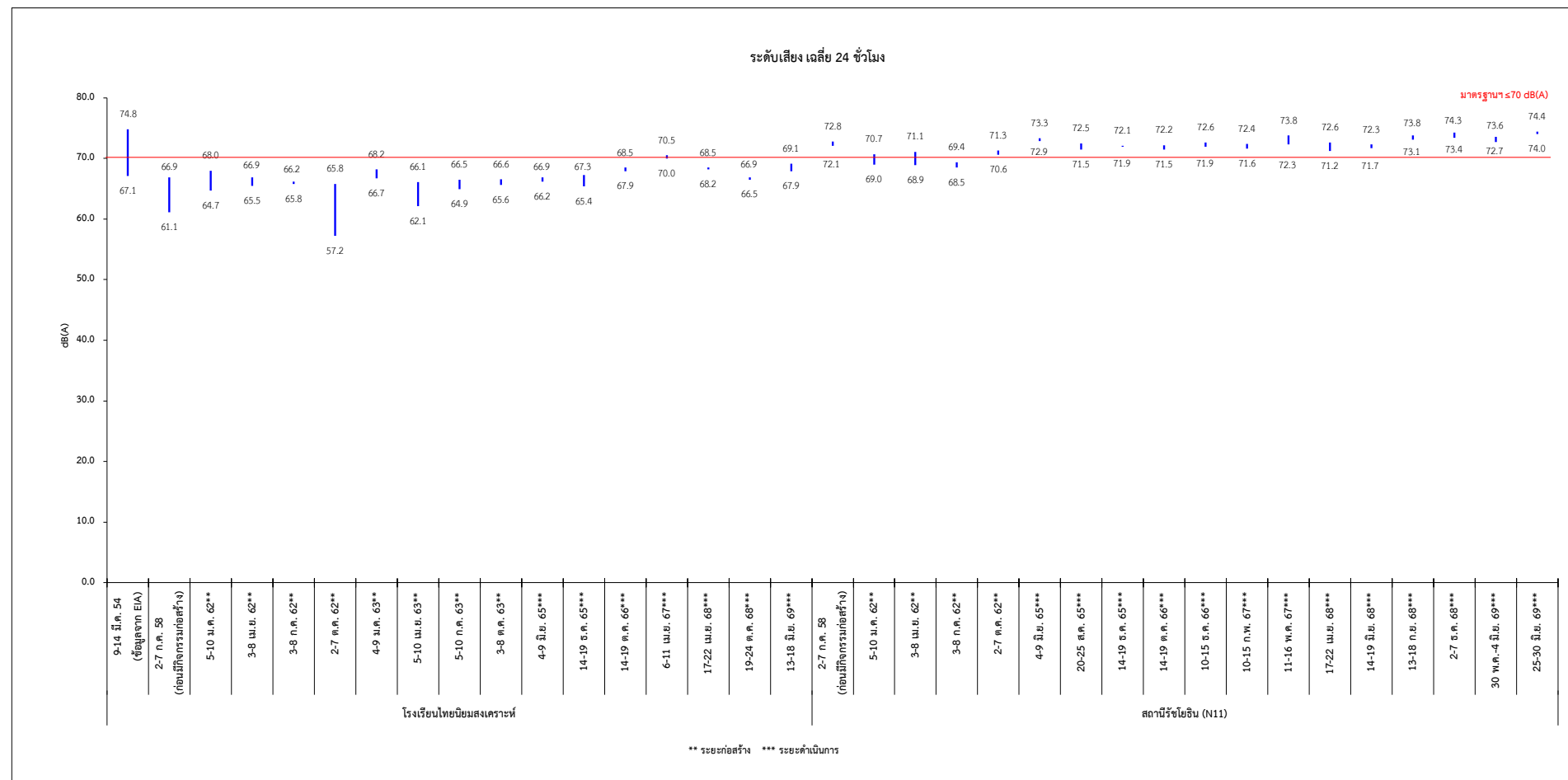
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

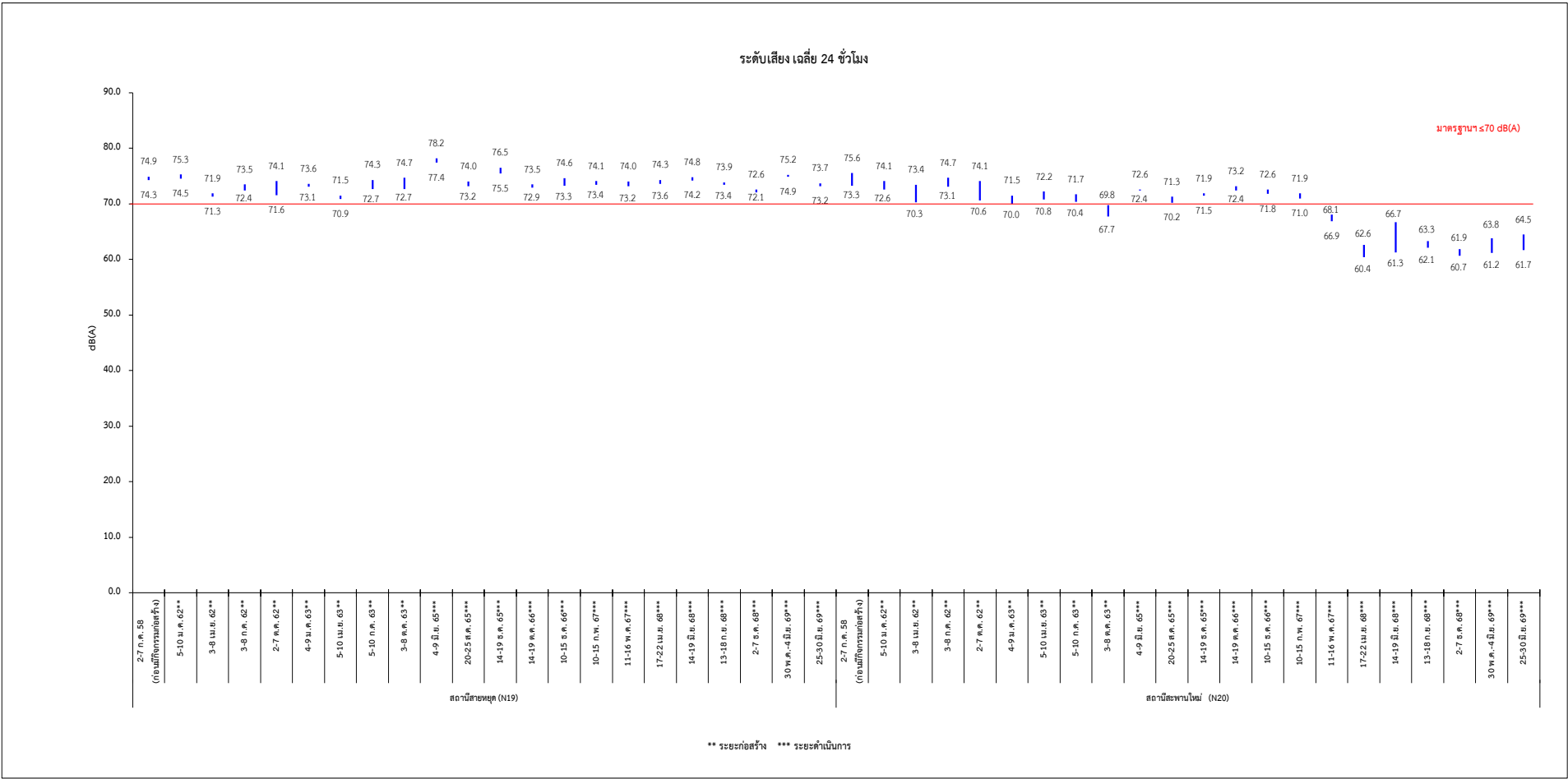


รูปที่ 3-11 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

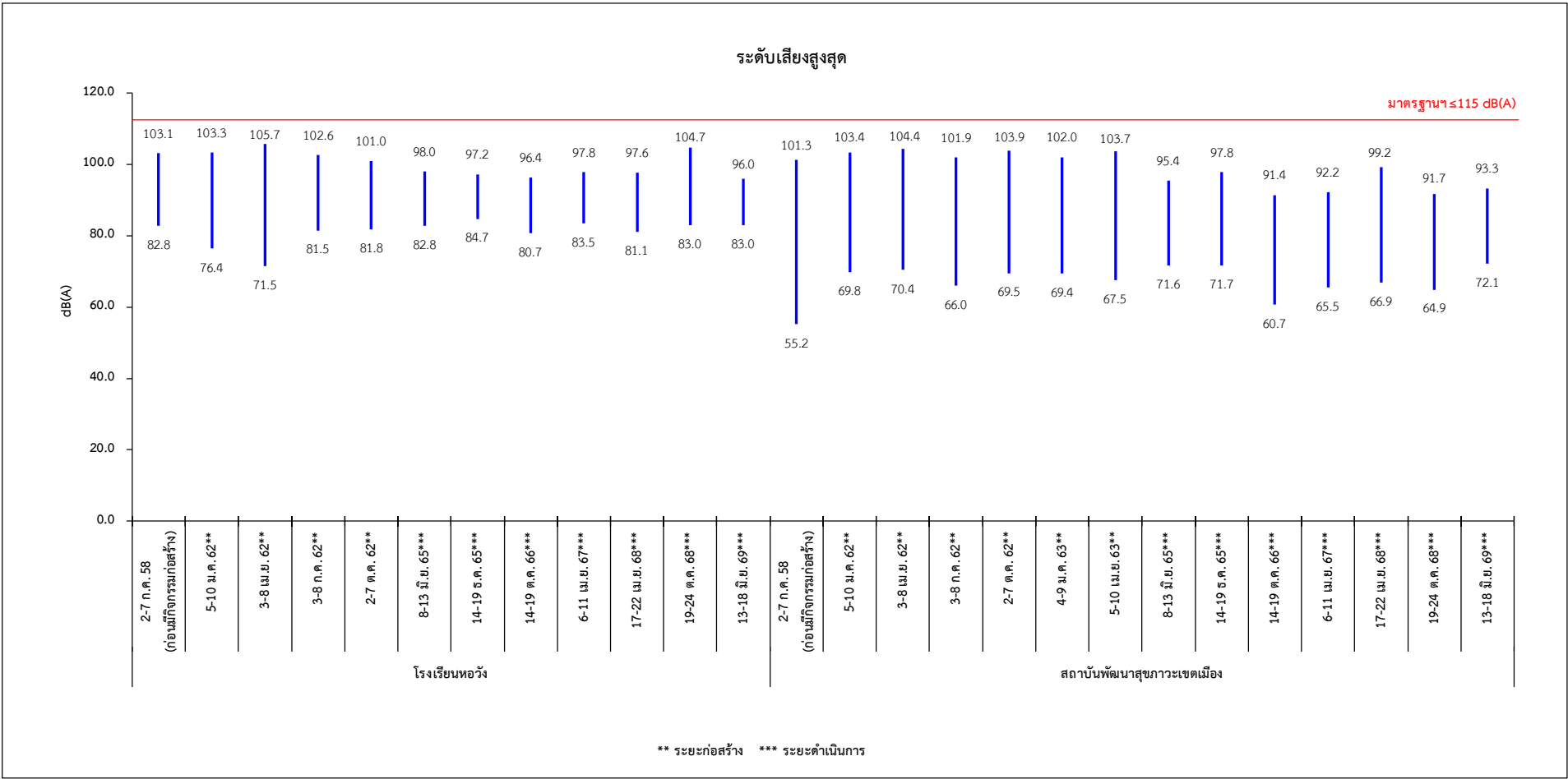
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



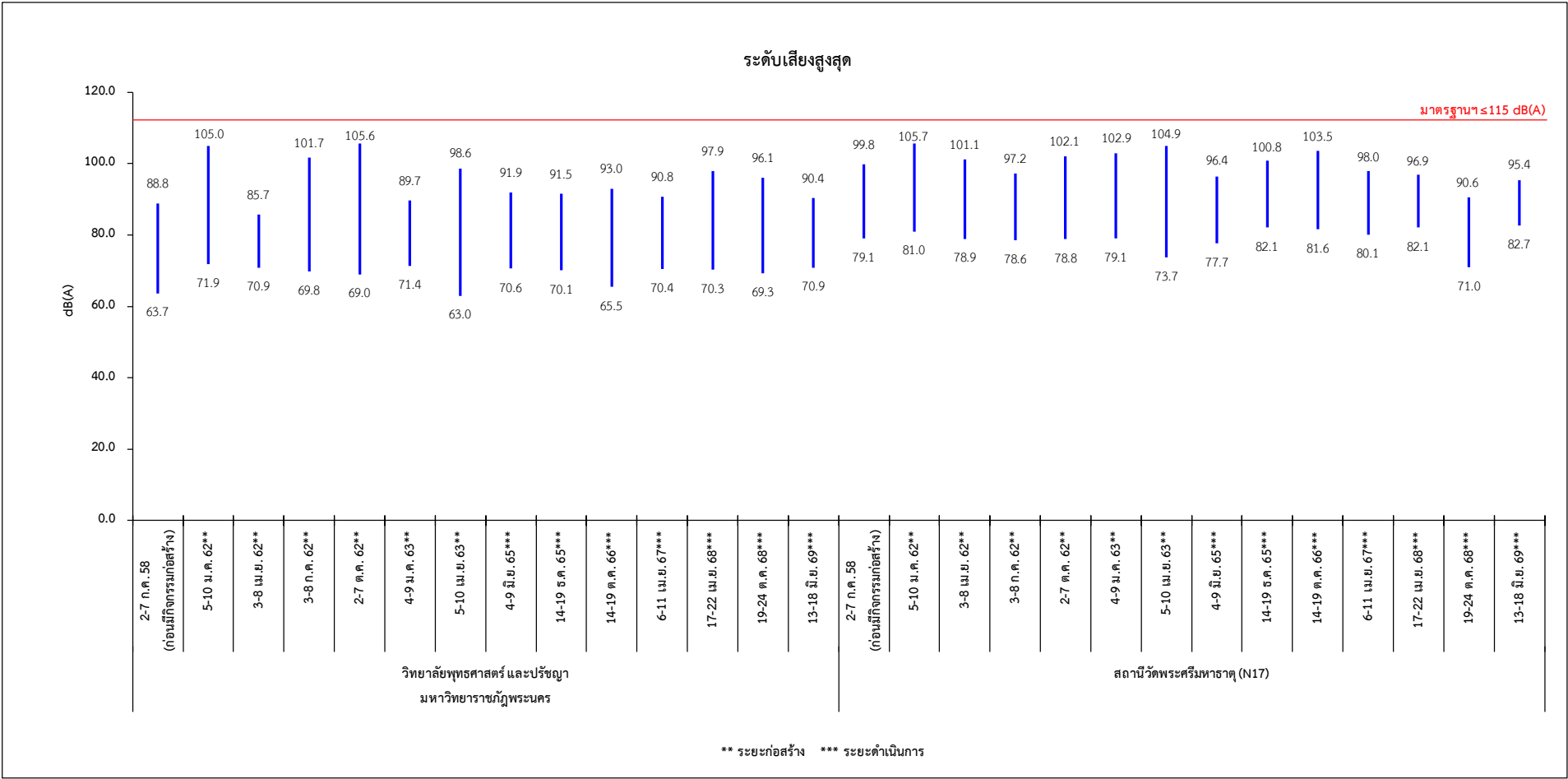
รูปที่ 3-11 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-12 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



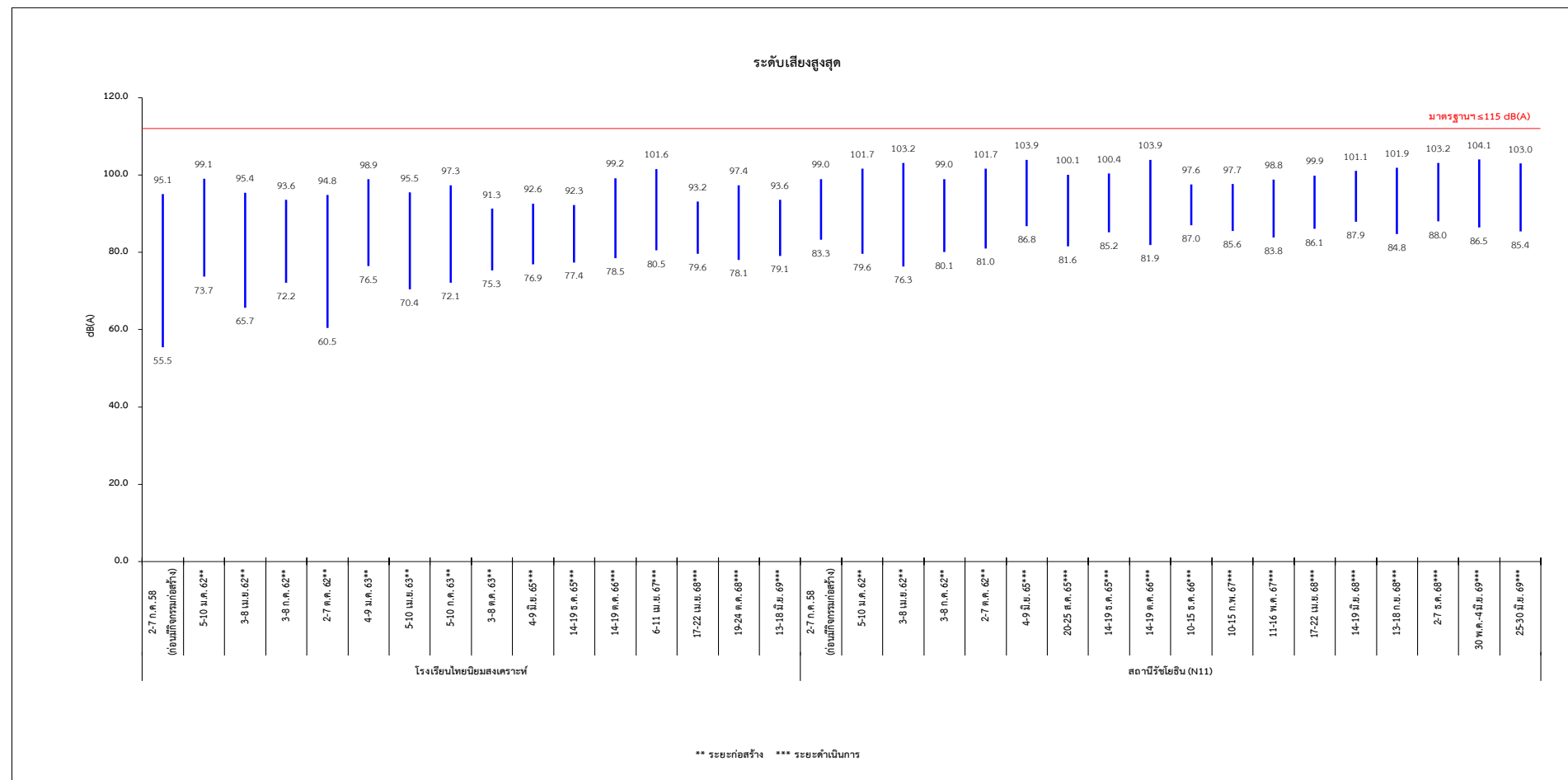
รูปที่ 3-12 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

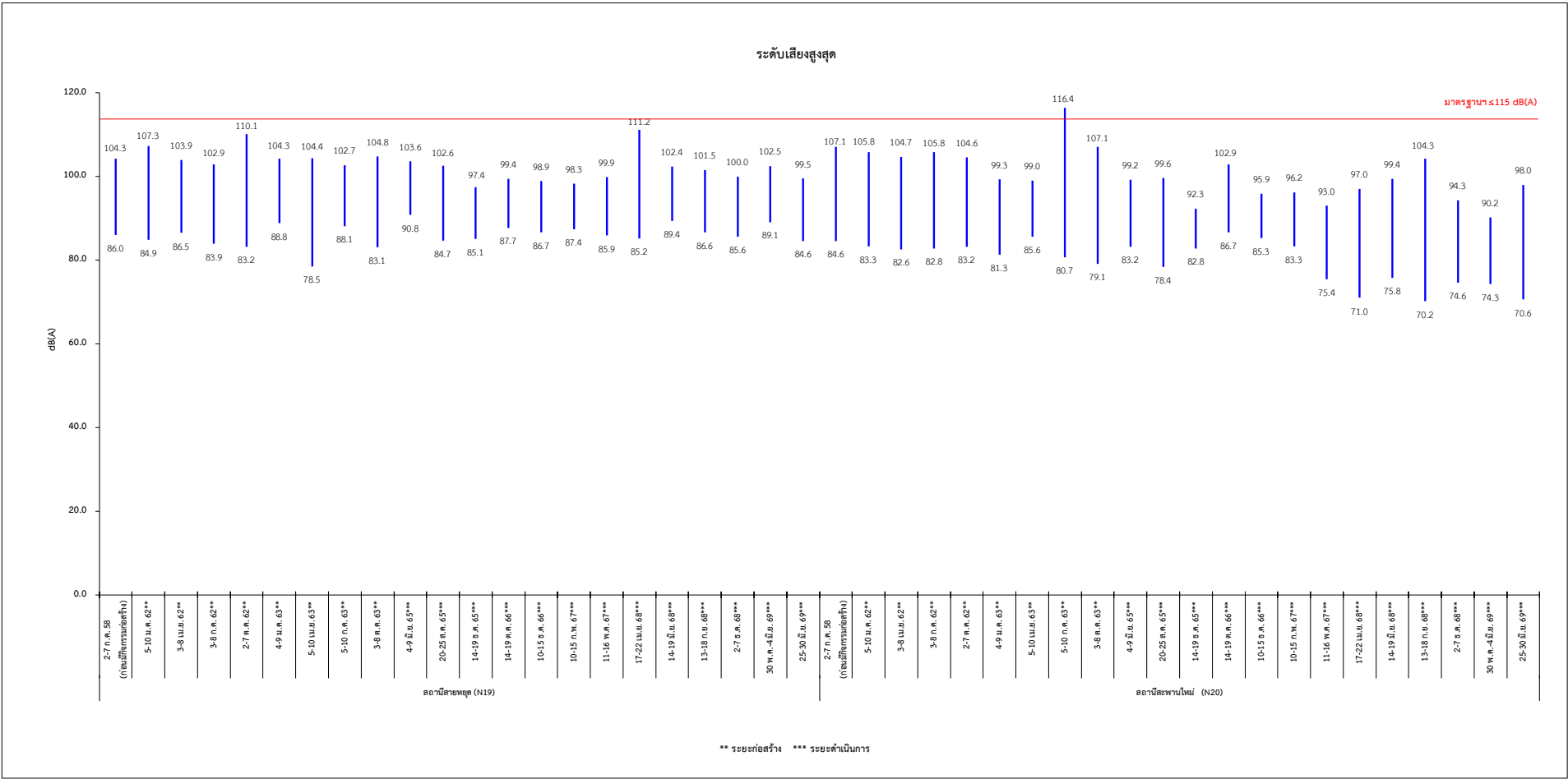


รูปที่ 3-12 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-12 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด

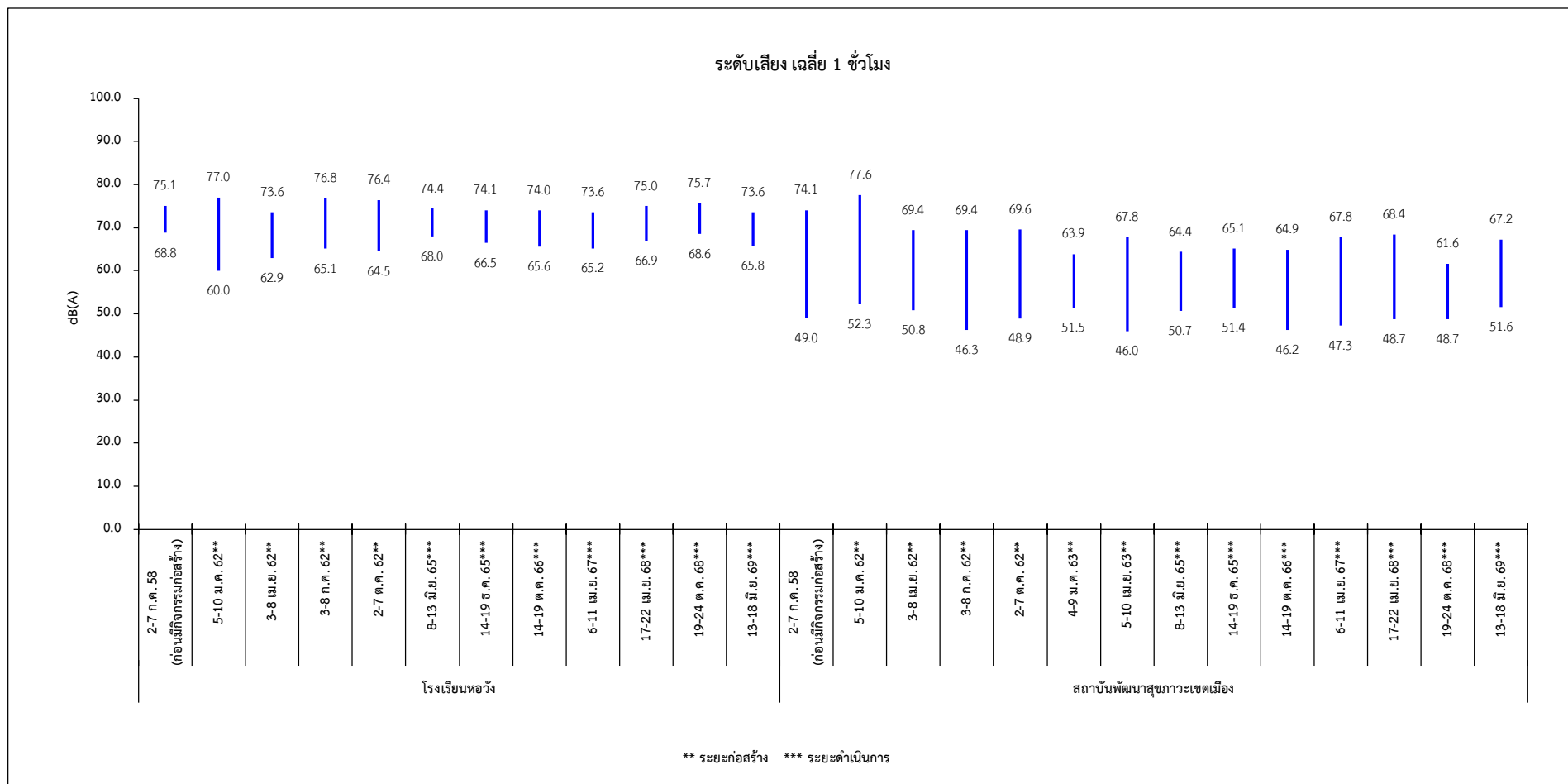
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

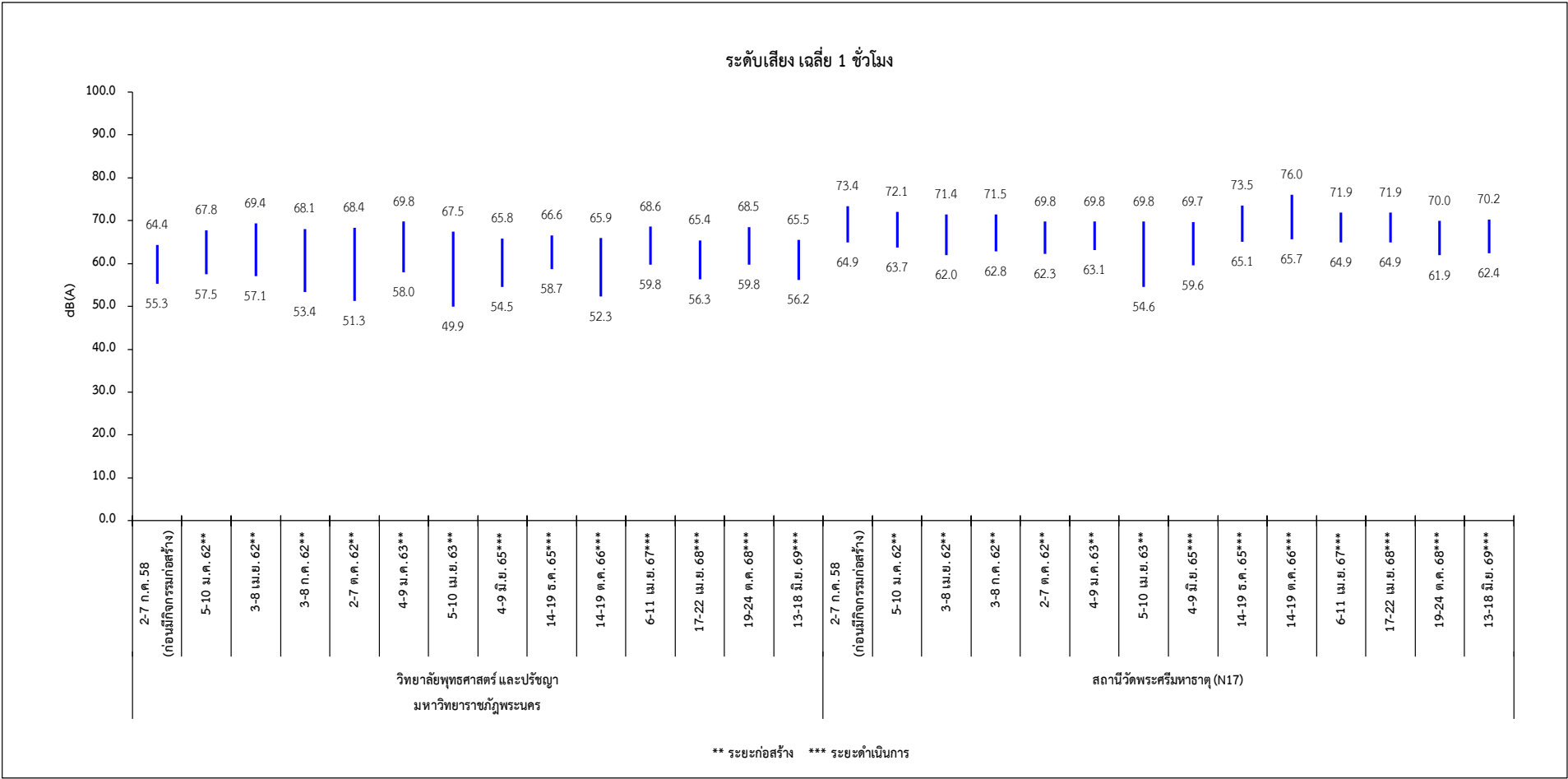


รูปที่ 3-13 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



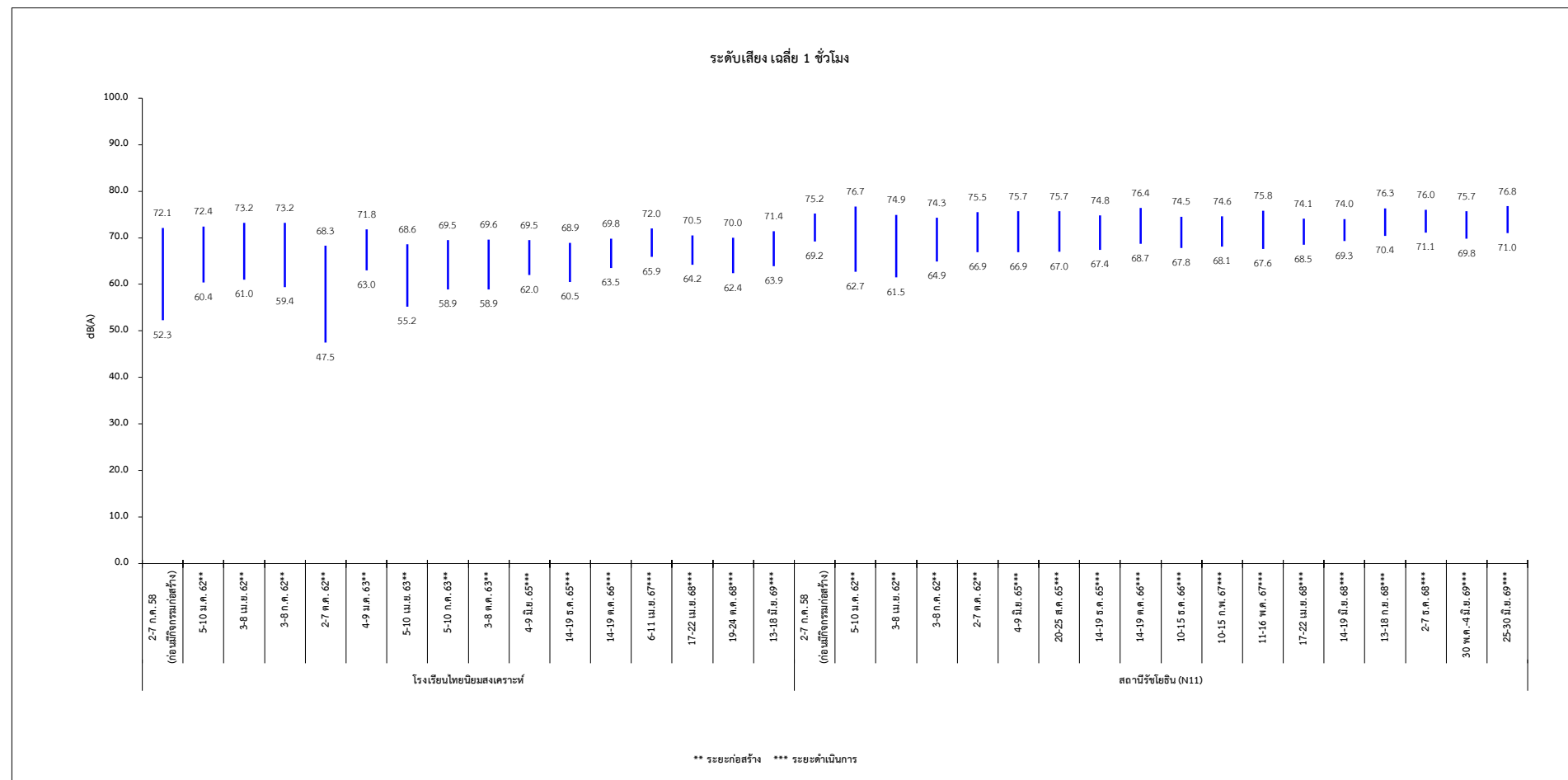
รูปที่ 3-13 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-13 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

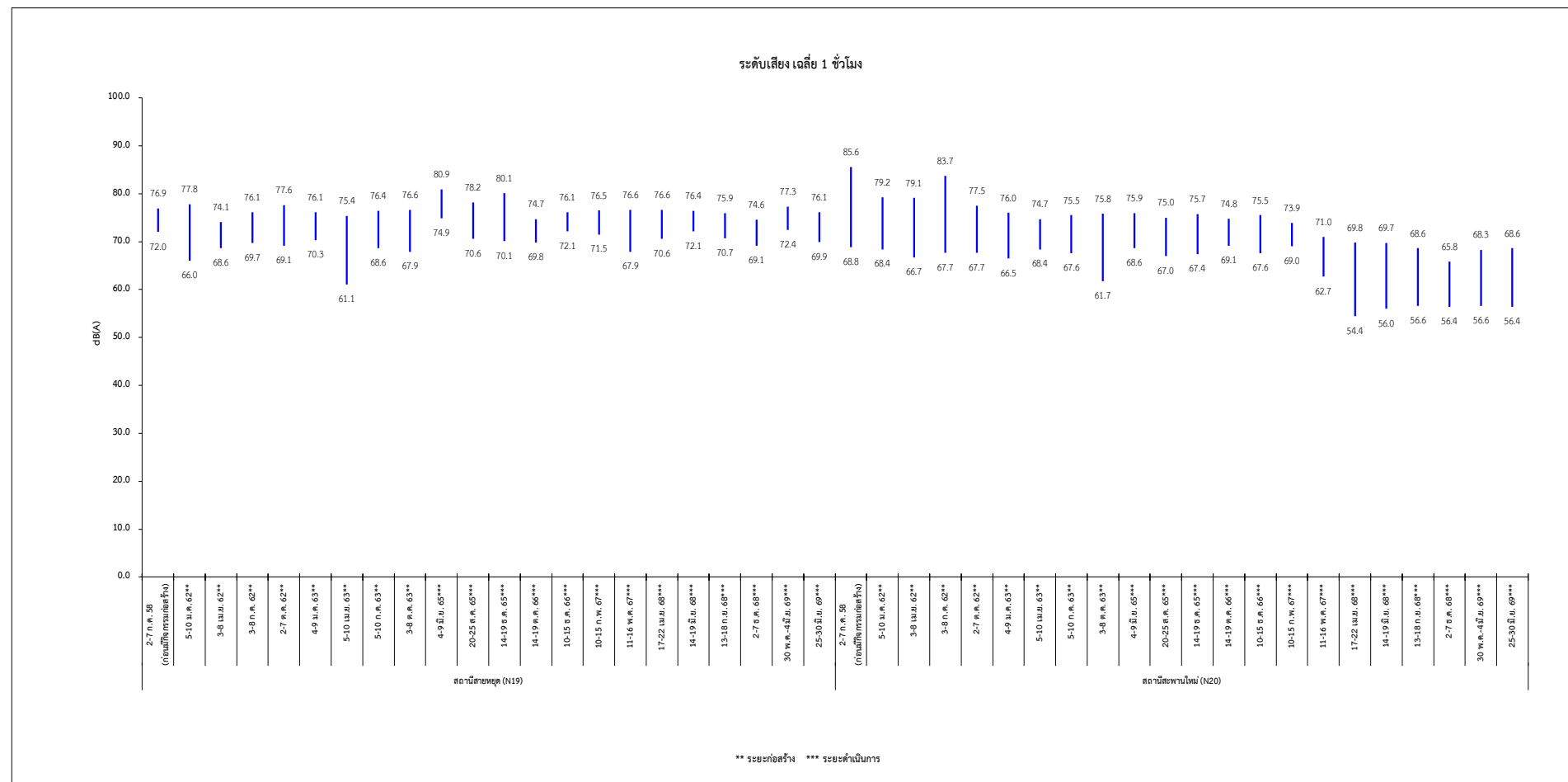
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

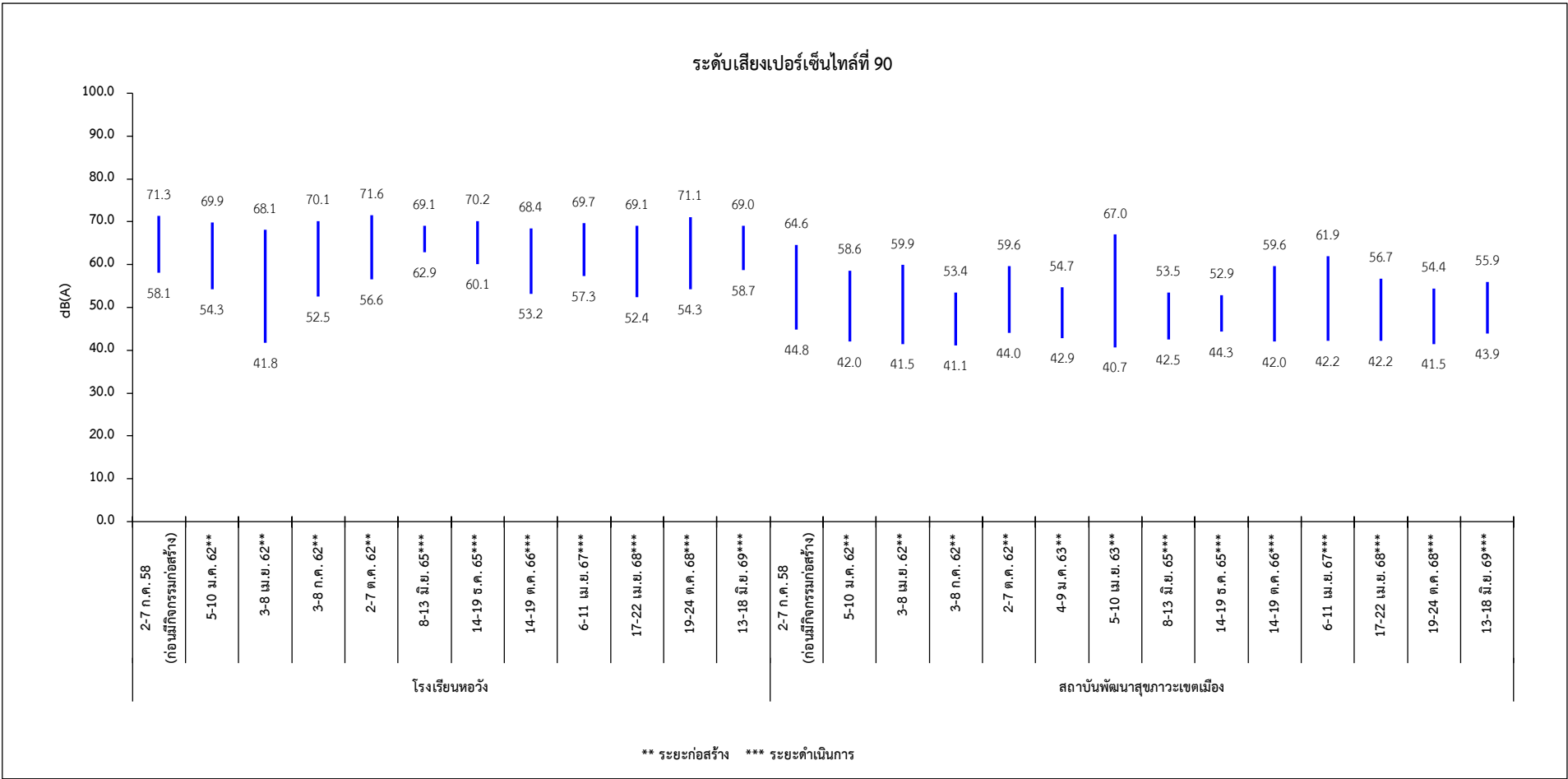


รูปที่ 3-13 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

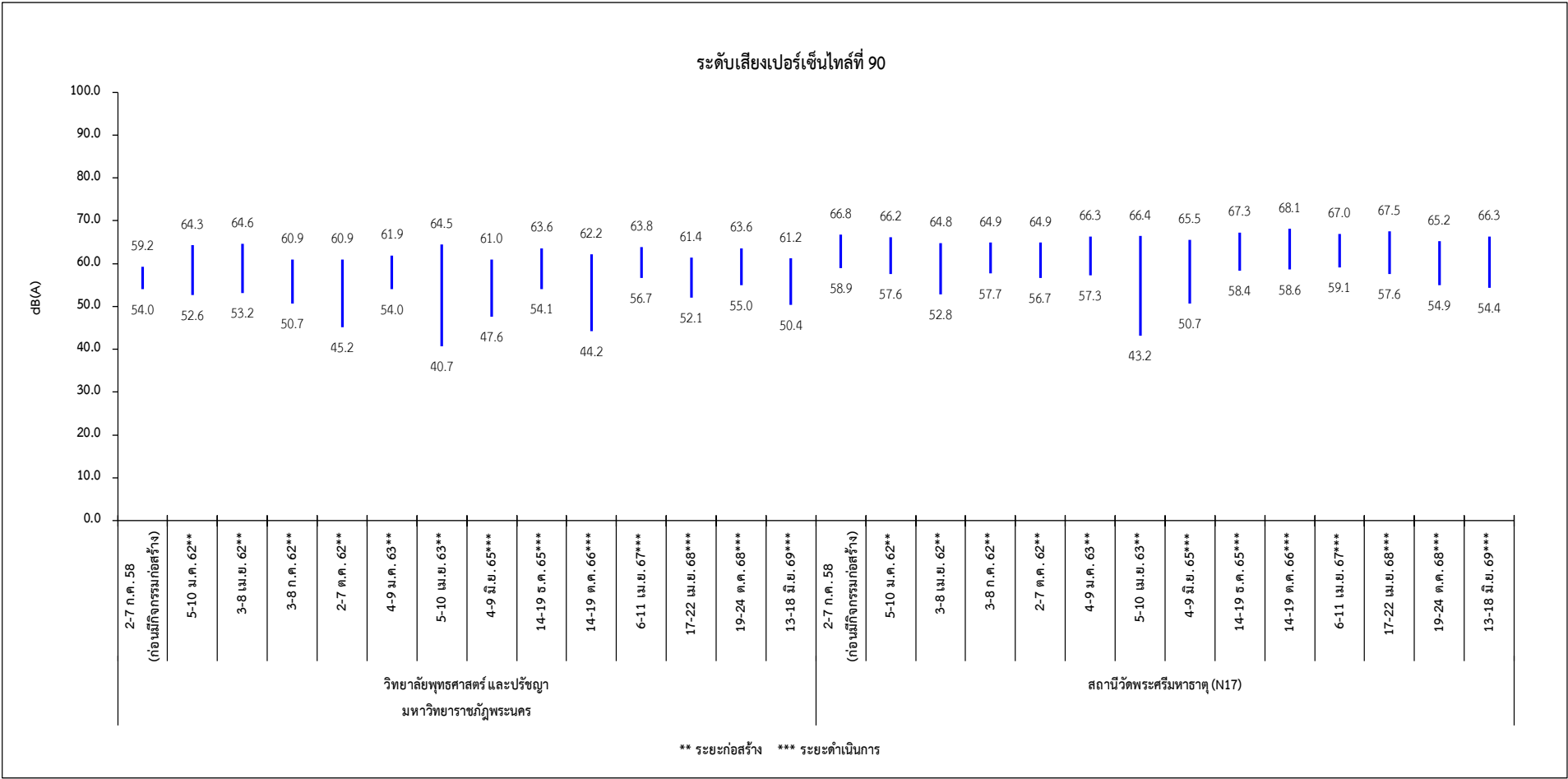
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-14 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



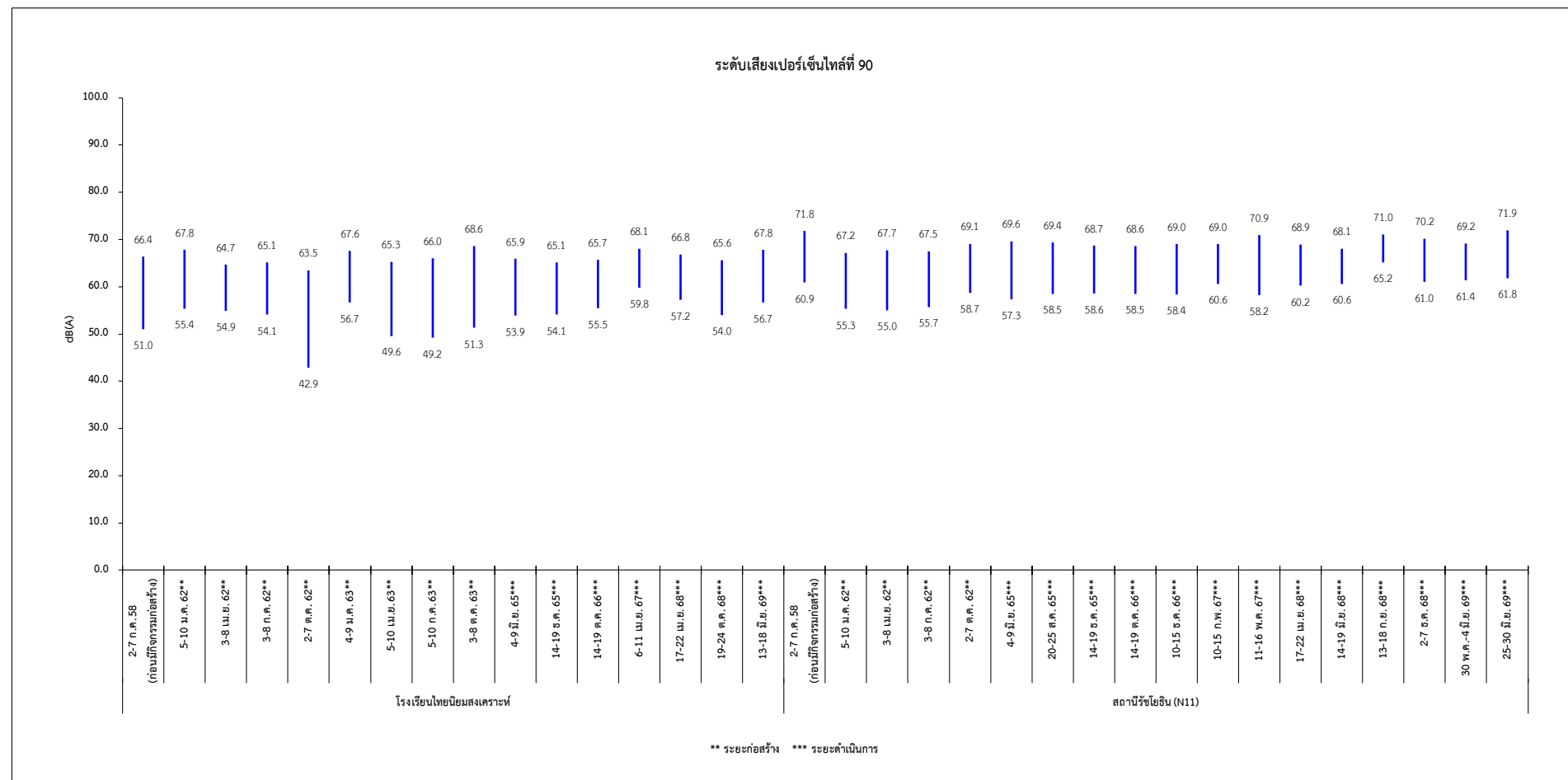
รูปที่ 3-14 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-14 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

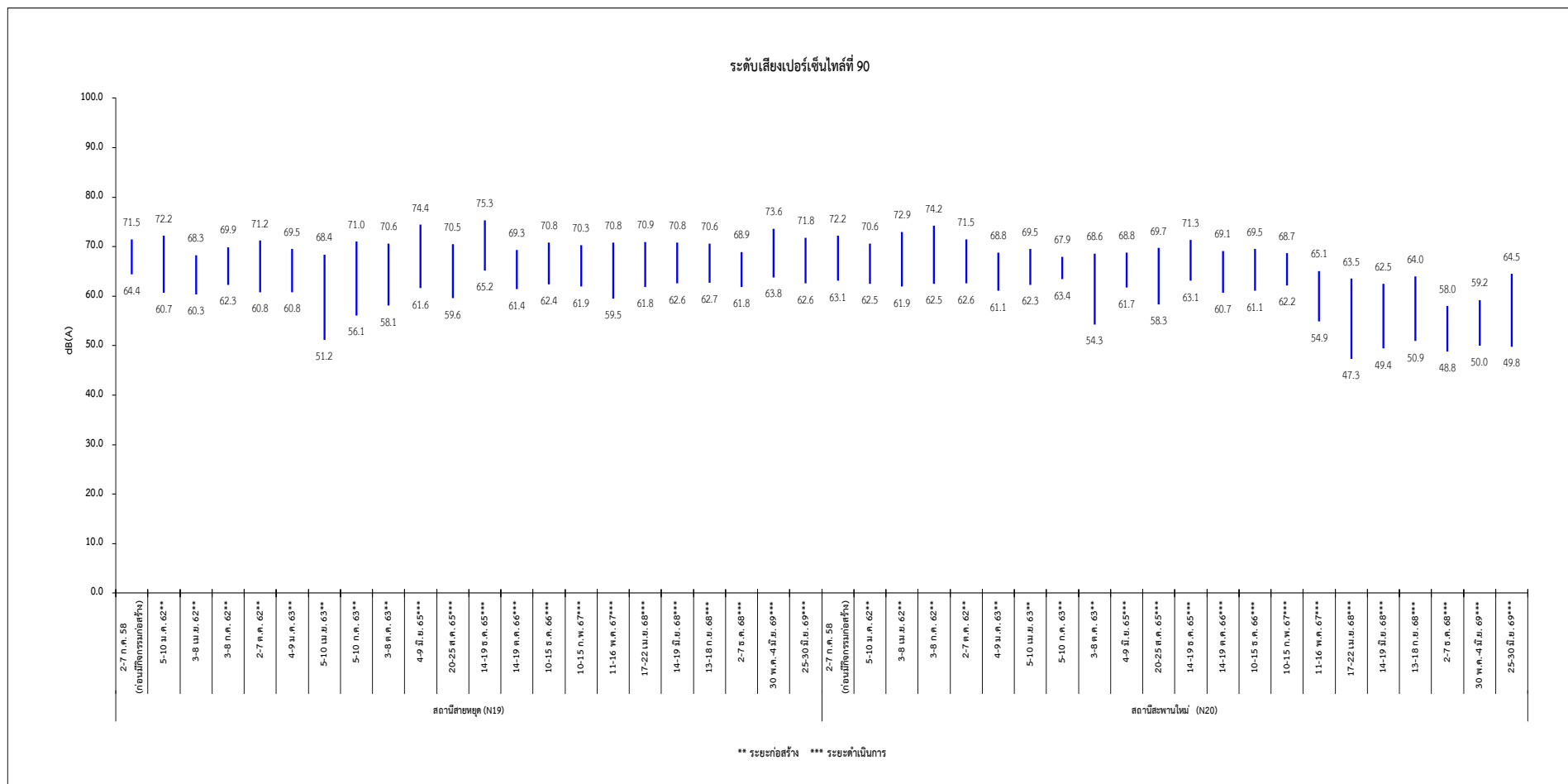
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-14 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

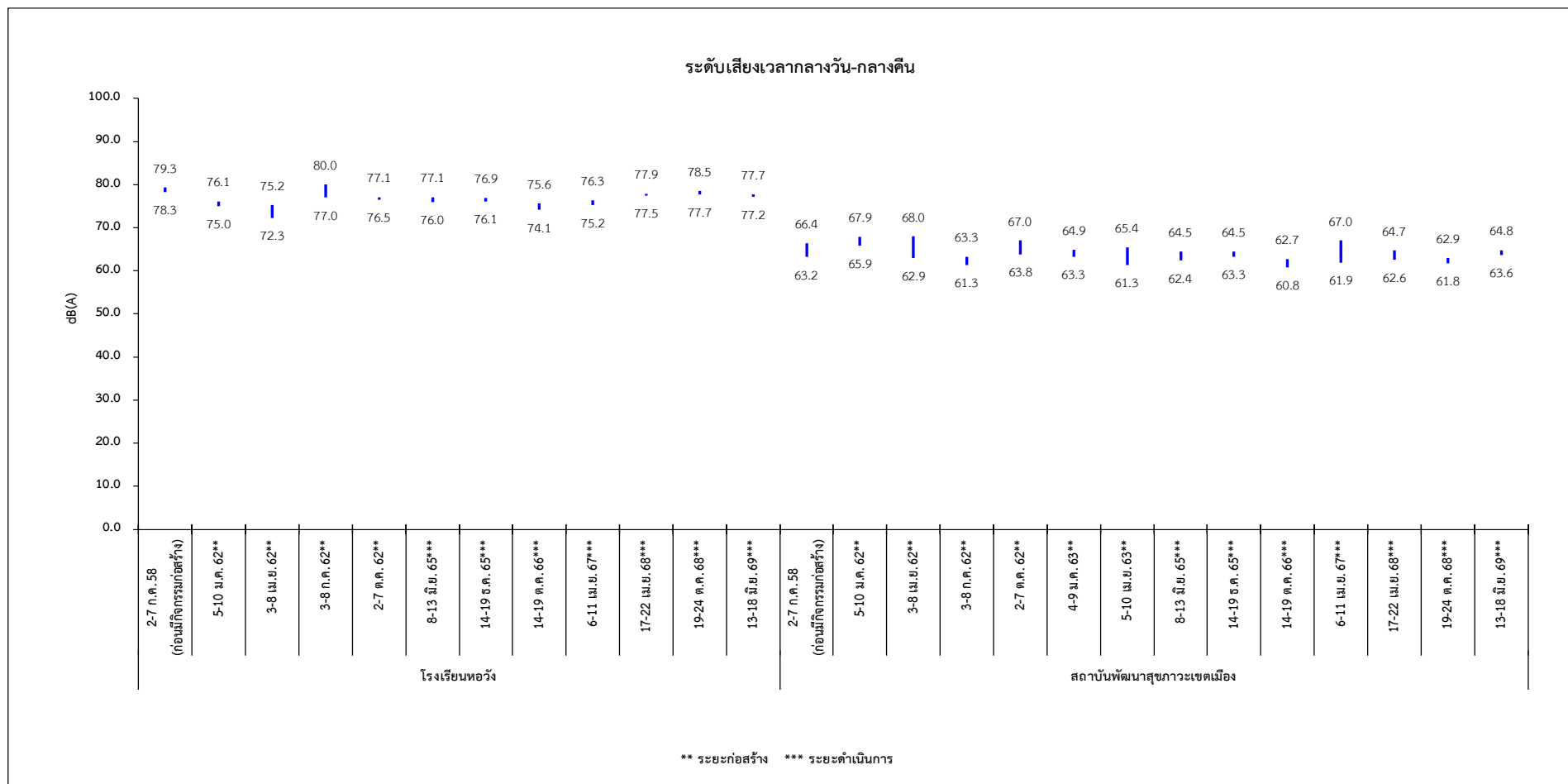
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-15 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

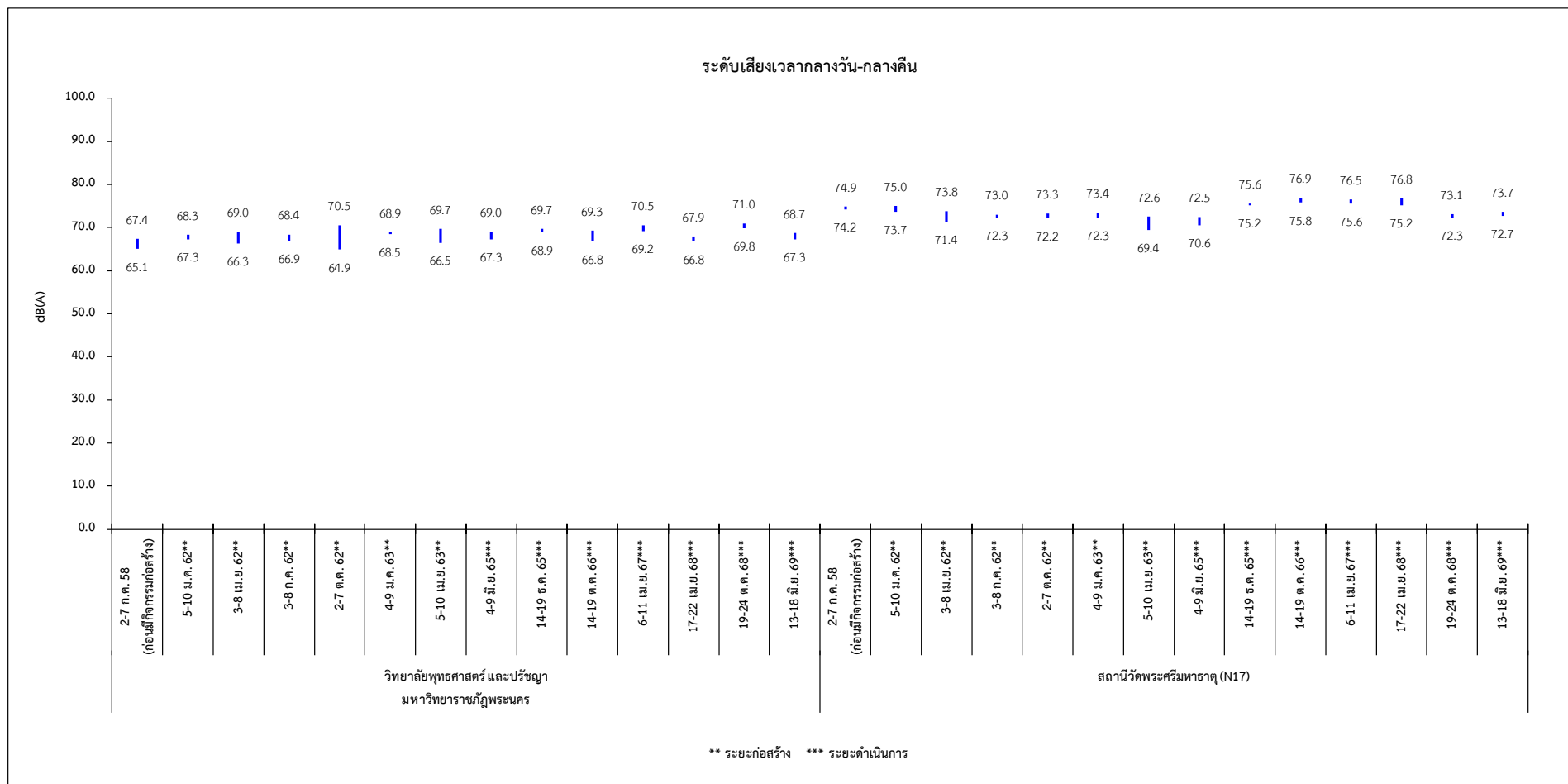
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-15 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

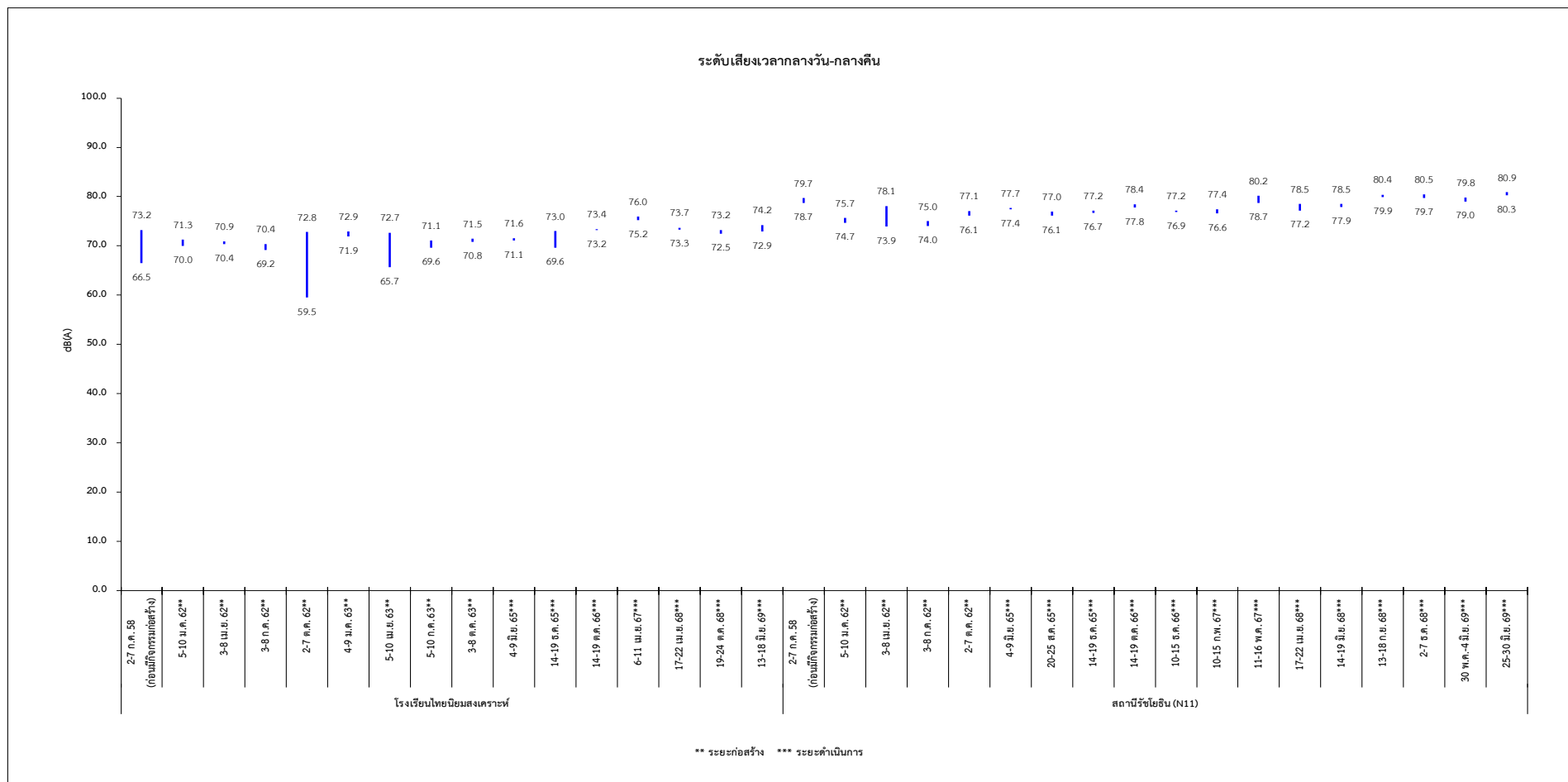
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

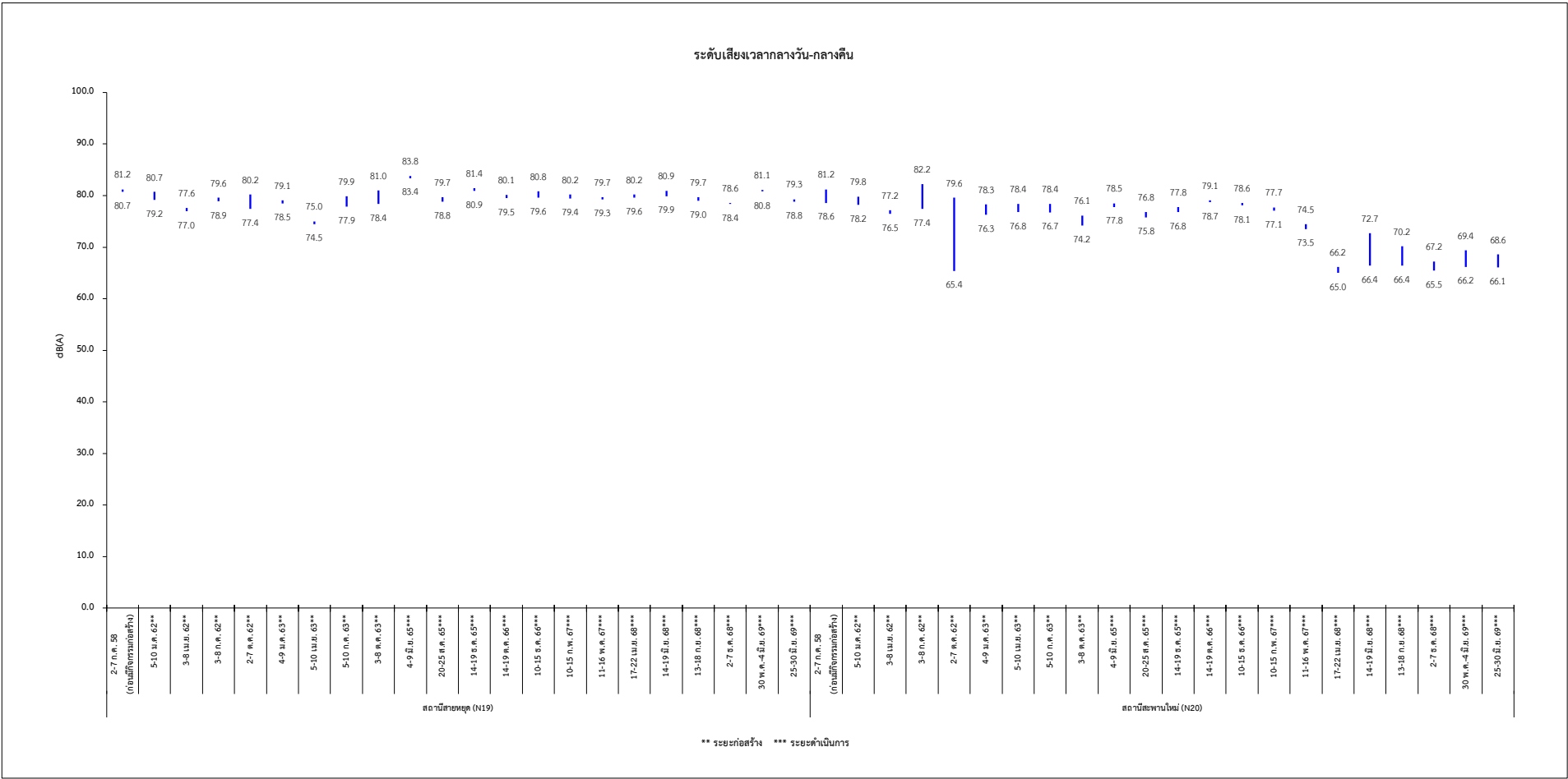


รูปที่ 3-15 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-15 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

3.5.2 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

1) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ในปีที่ผ่านมาของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 โดยช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้างปี พ.ศ. 2558 ระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2562-2563 และระยะดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2565-2569 พบว่า ปริมาณฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช และวัดเจริญธรรมาราม มีแนวโน้มลดลงจากช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างและก่อนจะมีโครงการ ขณะที่ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดชและวัดเจริญธรรมาราม มีแนวโน้มลดลงจากช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างและก่อนมีการก่อสร้างโครงการ อย่างไรก็ตาม ผลการติดตามตรวจสอบทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-33 และรูปที่ 3-16 ถึงรูปที่ 3-17

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ไนโตรเจนไดออกไซด์ ไม่มีผลการติดตามตรวจสอบในช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง เนื่องจากสถานีตรวจวัดแตกต่างกับรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียด โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 พ.ศ. 2556 เมื่อเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระหว่างปี พ.ศ. 2565-2569 พบว่าดัชนีทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐาน และมีแนวโน้มใกล้เคียงกัน แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-34 และรูปที่ 3-18 ถึงรูปที่ 3-21

ตารางที่ 3-33 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

สถานีติดตามตรวจสอบ	เวลาที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}	
		ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง	ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
1. โรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	56.0-94.0	29.0-47.0
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	88.0-163	52.0-109
	3-8 เม.ย. 62	54.0-72.0	29.0-39.0
	3-8 ก.ค. 62	47.0-93.0	28.0-48.0
	2-7 ต.ค. 62	47.0-63.0	34.0-43.0
	4-9 ม.ค. 63	86.0-121	54.0-79.0
	5-10 เม.ย. 63	58.0-67.0	28.0-34.0
	5-10 ก.ค. 63	31.0-42.0	16.0-27.0
	3-8 ต.ค. 63	33.0-57.0	22.0-38.0
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	34.0-48.0	22.0-29.0
	14-19 ธ.ค. 65	48.0-79.0	28.0-48.0
	14-19 ต.ค. 66	39.0-74.0	25.0-50.0
	6-11 เม.ย. 67	46.0-120	22.0-68.0
	17-22 เม.ย. 68	43.0-67.0	32.0-53.0
	19-24 ต.ค. 68	27.0-49.0	15.0-33.0
	13-18 มิ.ย. 69	44.1-102	25.9-42.8
2. วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	34.0-47.0	19.0-28.0
	ระยะก่อสร้าง		
	5-10 ม.ค. 62	133-185	76.0-110
	3-8 เม.ย. 62	103-133	25.0-37.0
	3-8 ก.ค. 62	33.0-58.0	23.0-39.0
	2-7 ต.ค. 62	41.0-65.0	28.0-41.0
	4-9 ม.ค. 63	142-234	71.0-107
	5-10 เม.ย. 63	118-175	38.0-47.0
	5-10 ก.ค. 63	36.0-138	13.0-32.0
	3-8 ต.ค. 63	26.0-57.0	16.0-36.0
	ระยะดำเนินการ		
	4-9 มิ.ย. 65	33.0-51.0	13.0-27.0
	14-19 ธ.ค. 65	54.0-96.0	27.0-68.0
	14-19 ต.ค. 66	36.0-66.0	21.0-47.0
	6-11 เม.ย. 67	43.0-106	21.0-75.0
	17-22 เม.ย. 68	40.0-55.0	23.0-39.0
	19-24 ต.ค. 68	28.0-43.0	17.0-25.0
	13-18 มิ.ย. 69	28.9-43.1	12.0-26.5
มาตรฐาน		≤330 ^{2/} /≤200 ^{3/}	≤120 ^{2/} /≤100 ^{3/}
หน่วย		ไมโครกรัมต่อลูกบาศก์เมตร	

หมายเหตุ : ^{1/} คำนวณเทียบสภาวะมาตรฐานที่อุณหภูมิ 25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ
^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ.2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน พ.ศ. 2547
^{3/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2569) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 เริ่มใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 22 มกราคม 2569

ตารางที่ 3-34 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

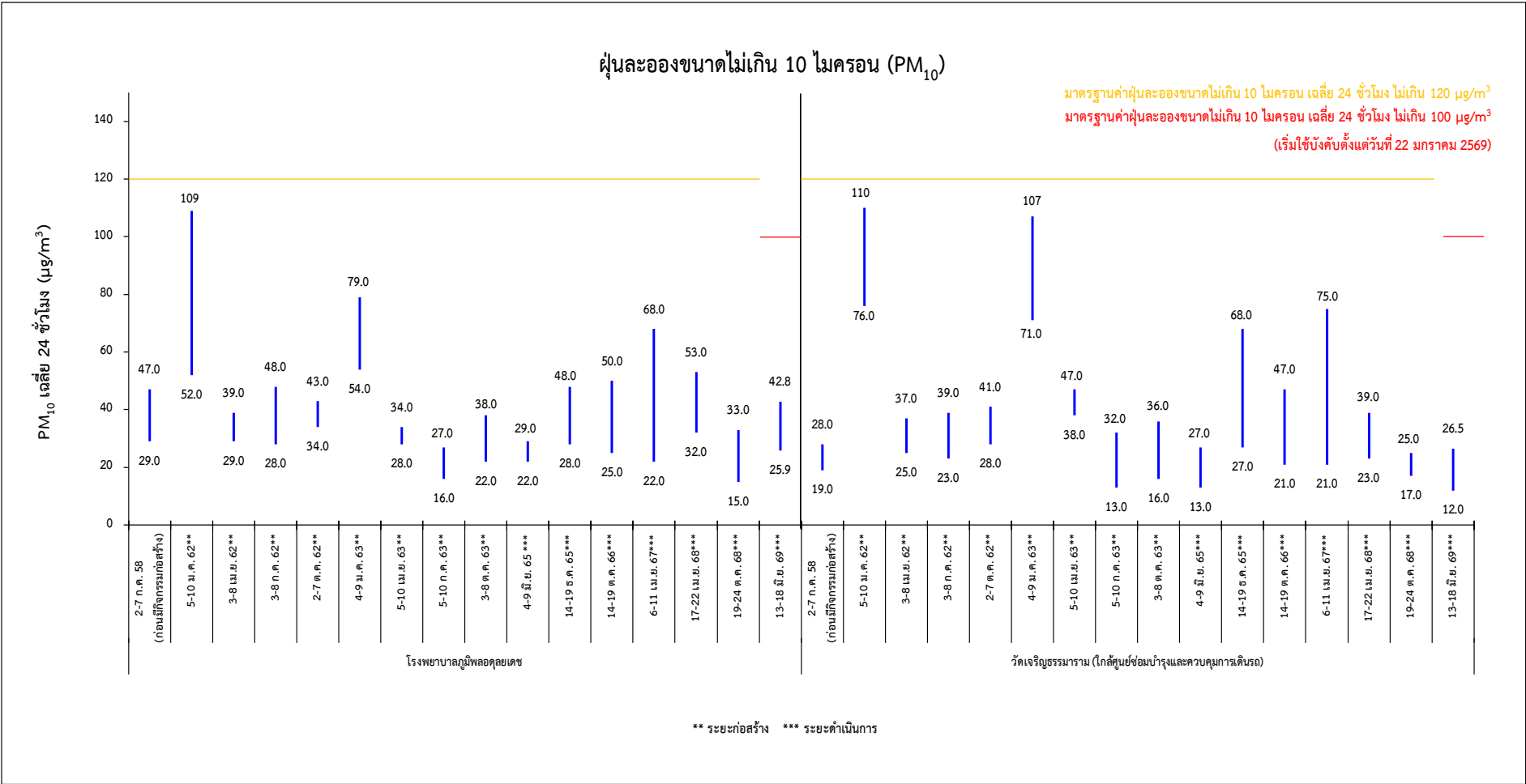
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

สถานีติดตาม ตรวจสอบ	เวลาที่ติดตาม ตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ ^{1/}					
		ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์		ก๊าซไนโตรเจน ไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	ก๊าซซนออนมีเทน- ไฮโดรคาร์บอน	ความเร็วลม	ทิศทางลม
		เฉลี่ย 1 ชั่วโมง	เฉลี่ย 8 ชั่วโมง				
1. โรงพยาบาล ภูมิพลอดุลยเดช	4-9 มิ.ย. 65	1.08-1.79	1.16-1.62	3.20-13.2	0.89-1.88	0.7-2.3	SW
	14-19 ธ.ค. 65	0.96-1.70	1.06-1.50	1.90-11.7	1.01-1.97	0.8-1.6	NNE
	14-19 ต.ค. 66	0.90-1.64	1.03-1.57	4.70-14.1	0.94-1.73	0.7-2.4	WNW
	6-11 เม.ย. 67	1.02-1.85	1.18-1.75	17.2-32.8	0.69-1.47	0.7-2.8	SSE
	17-22 เม.ย. 68	0.91-1.79	1.08-1.67	5.00-12.0	0.68-1.17	0.7-2.3	S
	19-24 ต.ค. 68	0.79-1.35	0.88-1.26	6.00-15.6	0.69-1.48	0.7-2.5	NE
	13-18 มิ.ย. 69	0.98-1.52	1.09-1.43	10.0-21.3	0.63-1.44	0.7-2.9	WSW
2. วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุง และควบคุมการเดินรถ)	4-9 มิ.ย. 65	1.00-1.55	1.05-1.36	3.30-14.5	0.85-1.95	0.7-2.2	SW
	14-19 ธ.ค. 65	0.90-1.42	1.04-1.24	2.30-11.5	0.96-2.05	0.9-2.2	NE
	14-19 ต.ค. 66	0.85-1.34	0.93-1.30	5.80-10.7	0.91-1.71	0.7-2.5	WNW
	6-11 เม.ย. 67	0.81-1.66	0.95-1.52	17.3-30.5	0.66-1.35	0.7-2.8	SSE
	17-22 เม.ย. 68	0.74-1.43	0.83-1.21	4.90-14.3	0.65-1.04	0.7-2.4	SSE
	19-24 ต.ค. 68	0.68-1.16	0.70-1.07	4.80-11.0	0.67-1.20	0.8-3.5	ENE
	13-18 มิ.ย. 69	0.69-1.18	0.77-1.12	5.70-11.3	0.63-1.04	0.6-3.1	SW
มาตรฐาน		≤30 ^{2/}	≤9 ^{2/}	≤170 ^{1/} /≤120 ^{2/}	-	-	-
หน่วย		ส่วนในล้านส่วน		ส่วนในพันล้านส่วน	ส่วนในล้านส่วน	เมตร/วินาที	

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม พ.ศ. 2552

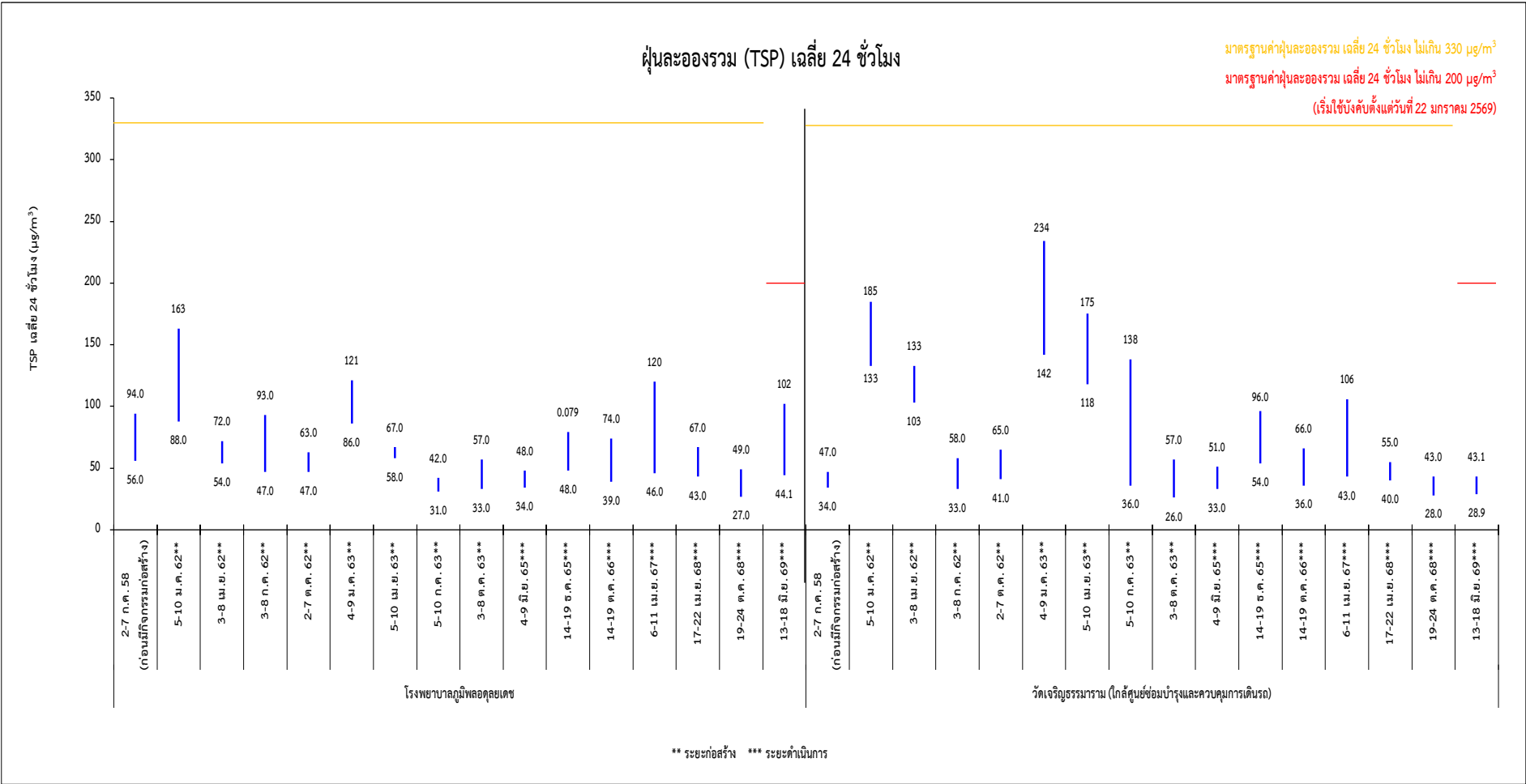
^{2/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (พ.ศ. 2569) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป พ.ศ. 2569
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 143 ตอนพิเศษ 20 ง วันที่ 21 มกราคม 2569 เริ่มใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 22 มกราคม 2569

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

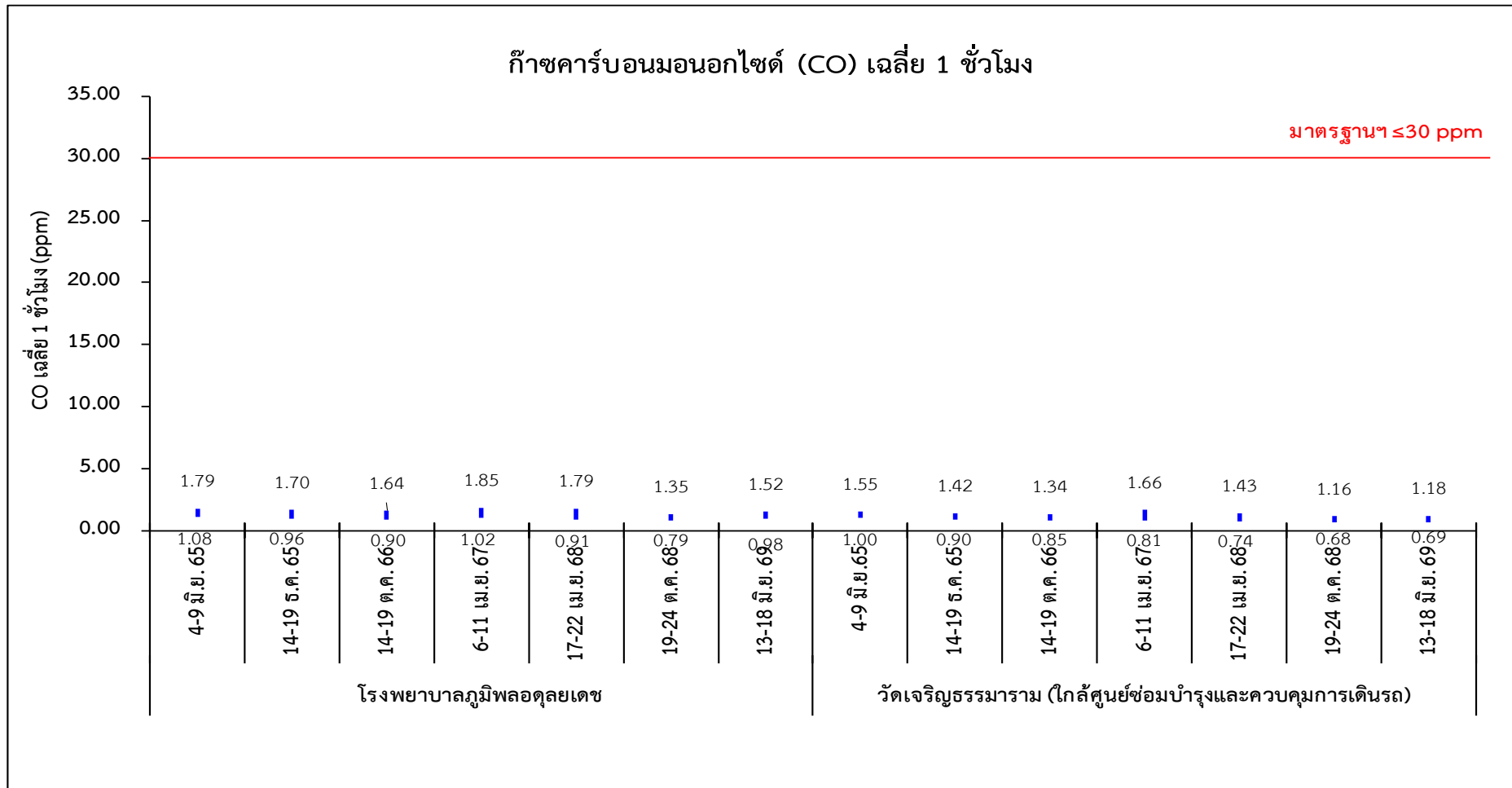


รูปที่ 3-16 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



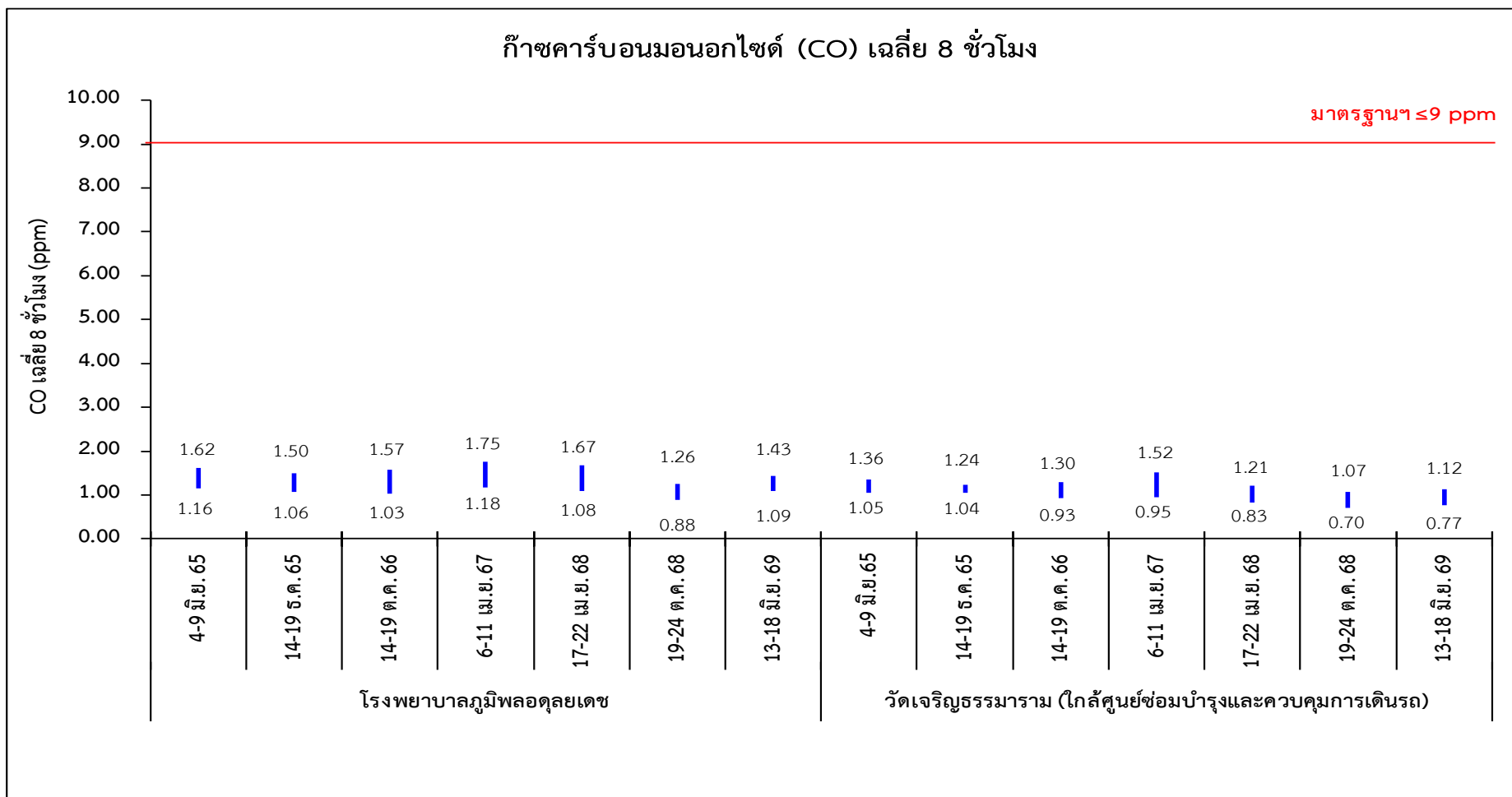
รูปที่ 3-17 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4



รูปที่ 3-18 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

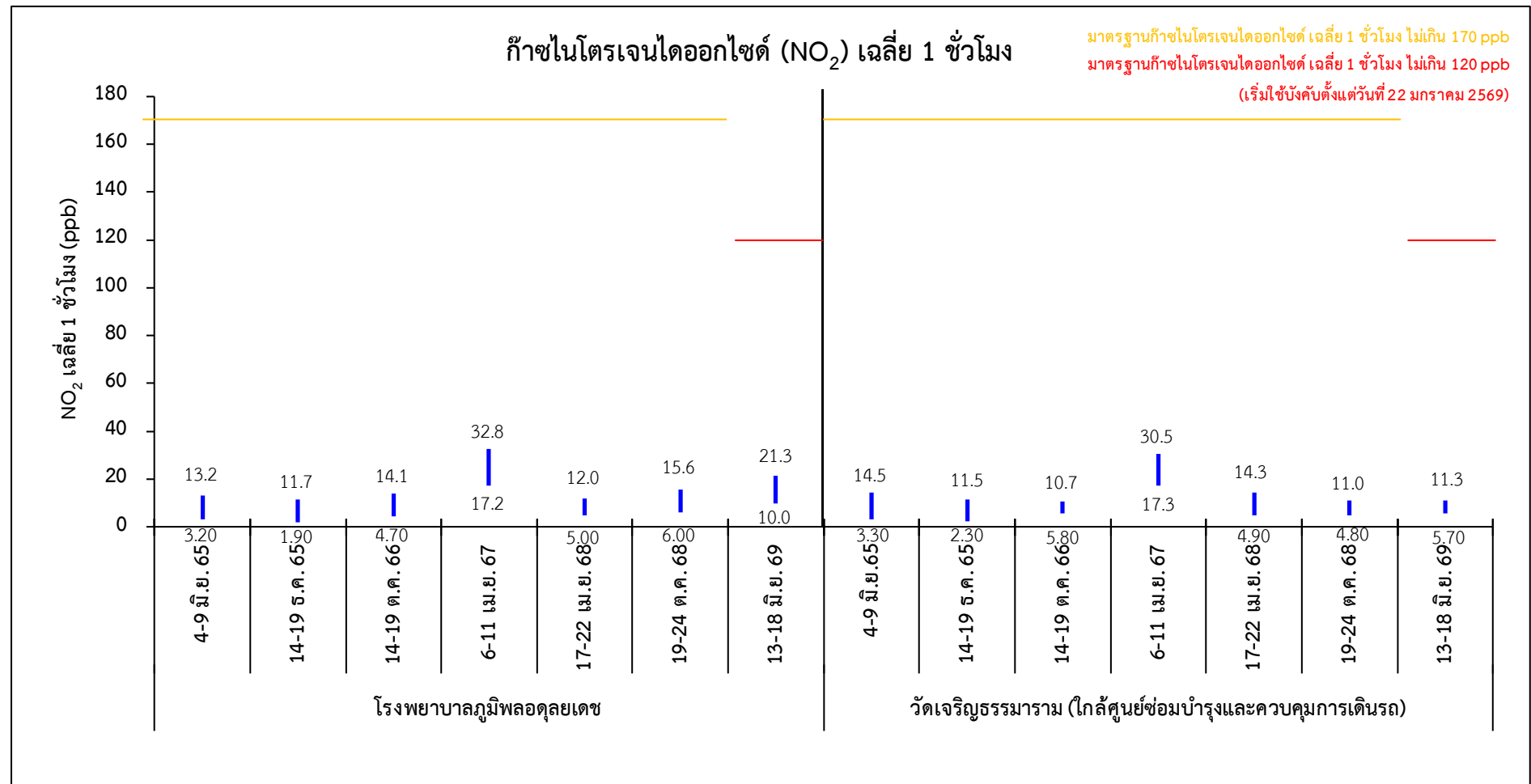


รูปที่ 3-19 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคาร์บอนมอนนอกไซด์ เฉลี่ย 8 ชั่วโมง

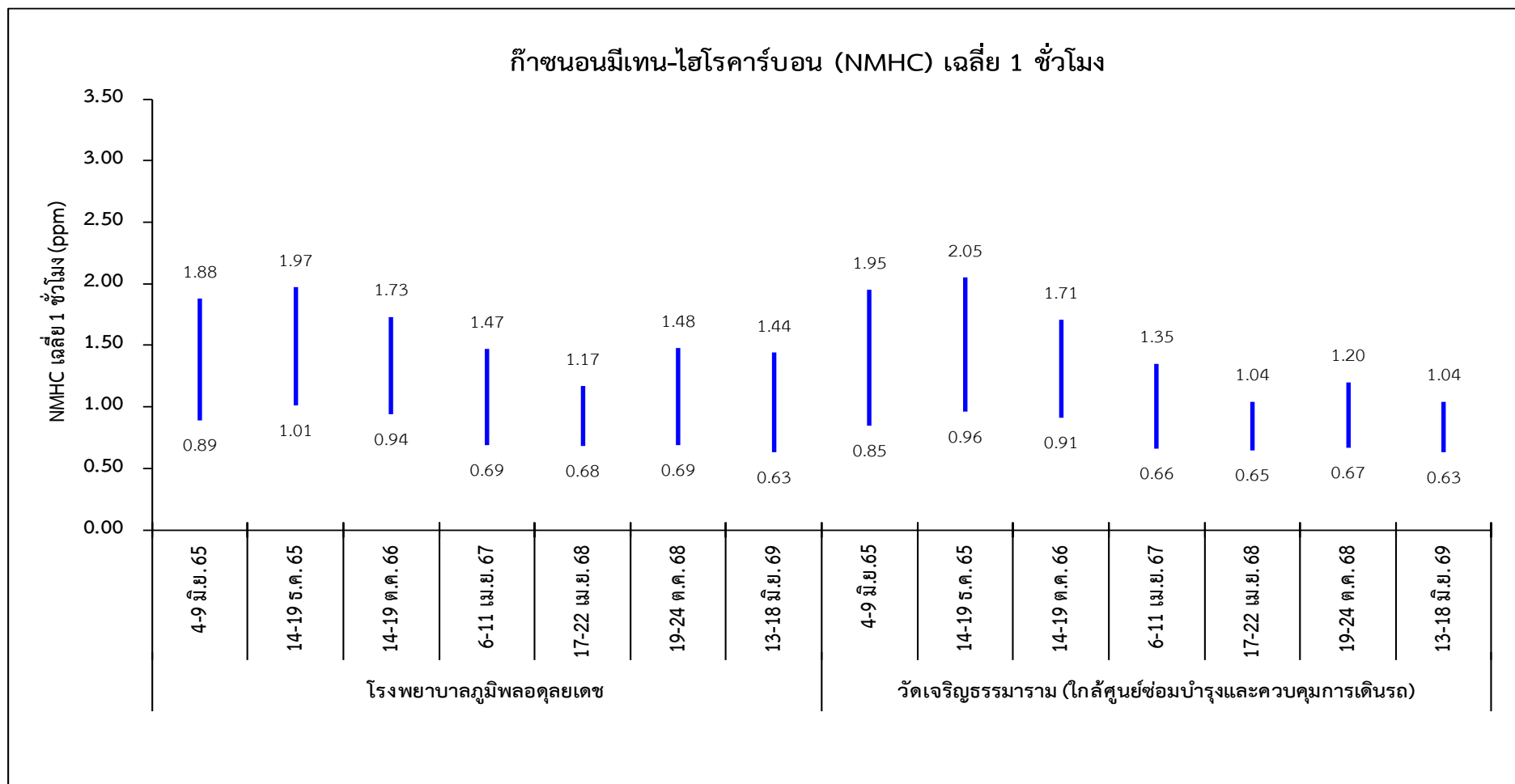
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-20 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4



รูปที่ 3-21 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบก๊าซนอนมีเทน-ไฮโดรคาร์บอน

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

2) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ในปีที่ผ่านมาของโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 โดยช่วงก่อนดำเนินการก่อสร้างปี พ.ศ. 2558 ระยะก่อสร้างระหว่างปี พ.ศ. 2562-2563 และระยะดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2565-2569 พบว่า ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง และ 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 บริเวณโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช และบริเวณวัดเจริญธรรมาราม มีแนวโน้มใกล้เคียงกับช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง และก่อนมีการก่อสร้างโครงการ ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง และระดับเสียงสูงสุดทั้งหมดมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 ปัจจุบันยังไม่มีมาตรฐานกำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-35 และรูปที่ 3-22 ถึงรูปที่ 3-26

ตารางที่ 3-35 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลโยอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่- ลำลูกกา คลอง 4

สถานีติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลา ติดตามตรวจสอบ	ผลการติดตามตรวจสอบ				
		L _{Aeq} 24 hours	L _{Amax}	L _{Aeq} 1 hour	L _{A90}	L _{Adn}
1. โรงพยาบาล ภูมิพลอดุลยเดช	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	64.1-65.3	75.4-92.6	62.7-67.2	52.7-60.7	70.4-71.4
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	64.6-65.8	76.4-95.0	59.6-70.5	49.5-63.0	69.6-71.0
	3-8 เม.ย. 62	64.8-65.9	77.1-95.2	58.6-68.7	49.6-62.7	69.2-71.2
	3-8 ก.ค. 62	65.2-66.3	76.3-108.6	60.6-70.5	50.7-64.1	70.8-71.6
	2-7 ต.ค. 62	62.4-65.4	74.9-93.9	58.5-68.4	47.3-61.5	67.9-70.7
	4-9 ม.ค. 63	61.5-62.5	76.0-92.1	56.7-70.1	43.6-56.7	66.5-67.9
	5-10 เม.ย. 63	62.1-63.7	76.5-90.0	56.9-67.6	45.2-58.9	67.3-68.8
	5-10 ก.ค. 63	65.5-66.8	76.4-98.5	59.3-69.7	41.2-61.0	70.1-71.8
	3-8 ต.ค. 63	65.1-65.8	77.3-93.2	60.3-69.3	47.2-59.9	70.3-71.4
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	62.7-63.0	72.7-89.3	57.5-65.4	48.5-58.8	67.6-68.5
	14-19 ธ.ค. 65	63.8-64.1	73.6-86.2	58.4-66.5	53.3-62.1	68.8-69.6
	14-19 ต.ค. 66	60.0-64.1	78.3-101.8	53.2-69.9	46.5-56.7	67.3-70.9
	6-11 เม.ย. 67	63.4-63.7	75.9-93.7	58.4-67.4	47.1-59.0	69.4-70.5
	17-22 เม.ย. 68	65.4-66.2	76.7-98.6	61.0-68.9	51.5-62.2	70.7-71.4
	19-24 ต.ค. 68	67.5-67.9	80.6-93.8	64.2-69.5	52.6-63.9	72.9-73.1
	13-18 มิ.ย. 69	65.0-65.6	76.7-90.8	60.5-68.1	51.5-62.2	70.3-71.1
2. วัดเจริญธรรมาราม (ใกล้ศูนย์ซ่อมบำรุง และควบคุมการเดินรถ)	2-7 ก.ค. 58 (ก่อนมีกิจกรรมก่อสร้าง)	55.5-58.0	57.0-99.9	48.9-63.5	43.0-53.1	62.2-63.8
	ระยะก่อสร้าง					
	5-10 ม.ค. 62	56.1-58.6	55.9-98.9	45.3-64.8	41.3-53.1	61.1-63.9
	3-8 เม.ย. 62	56.7-61.3	55.5-97.1	47.4-65.8	43.5-53.2	63.5-65.0
	3-8 ก.ค. 62	57.2-59.6	57.2-101.8	48.9-68.4	47.0-57.2	61.8-66.0
	2-7 ต.ค. 62	57.0-59.2	57.1-97.6	47.7-68.7	44.9-61.7	59.0-67.4
	4-9 ม.ค. 63	55.6-56.7	54.0-92.2	45.1-64.2	40.9-49.6	60.7-62.2
	5-10 เม.ย. 63	54.2-56.3	52.3-94.6	44.4-64.8	40.0-49.4	60.3-63.2
	5-10 ก.ค. 63	60.0-60.9	59.4-97.2	52.3-67.5	45.1-57.2	64.7-68.3
	3-8 ต.ค. 63	57.3-61.2	52.5-100.6	42.9-69.3	41.3-58.0	64.7-67.5
	ระยะดำเนินการ					
	4-9 มิ.ย. 65	58.9-61.4	56.8-95.2	45.3-68.7	42.0-61.0	61.9-68.7
	14-19 ธ.ค. 65	60.2-61.3	62.7-84.9	46.3-67.3	41.1-64.2	62.8-65.8
	14-19 ต.ค. 66	50.7-58.9	60.8-104.0	43.2-69.0	38.6-54.4	57.4-61.0
	6-11 เม.ย. 67	56.5-58.0	54.7-88.8	46.6-66.0	42.7-54.6	63.6-64.6
	17-22 เม.ย. 68	54.7-63.7	55.7-111.7	42.2-76.5	38.5-52.6	59.6-65.6
	19-24 ต.ค. 68	54.4-59.3	61.4-92.0	44.9-67.7	41.6-54.7	59.8-62.2
	13-18 มิ.ย. 69	57.4-59.0	62.4-91.8	47.6-66.5	42.2-52.1	62.9-65.8
มาตรฐาน ^{1/}		≤70	≤115	-	-	-
หน่วย		เดซิเบลเอ				

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (วันที่ 12 มีนาคม พ.ศ. 2540)

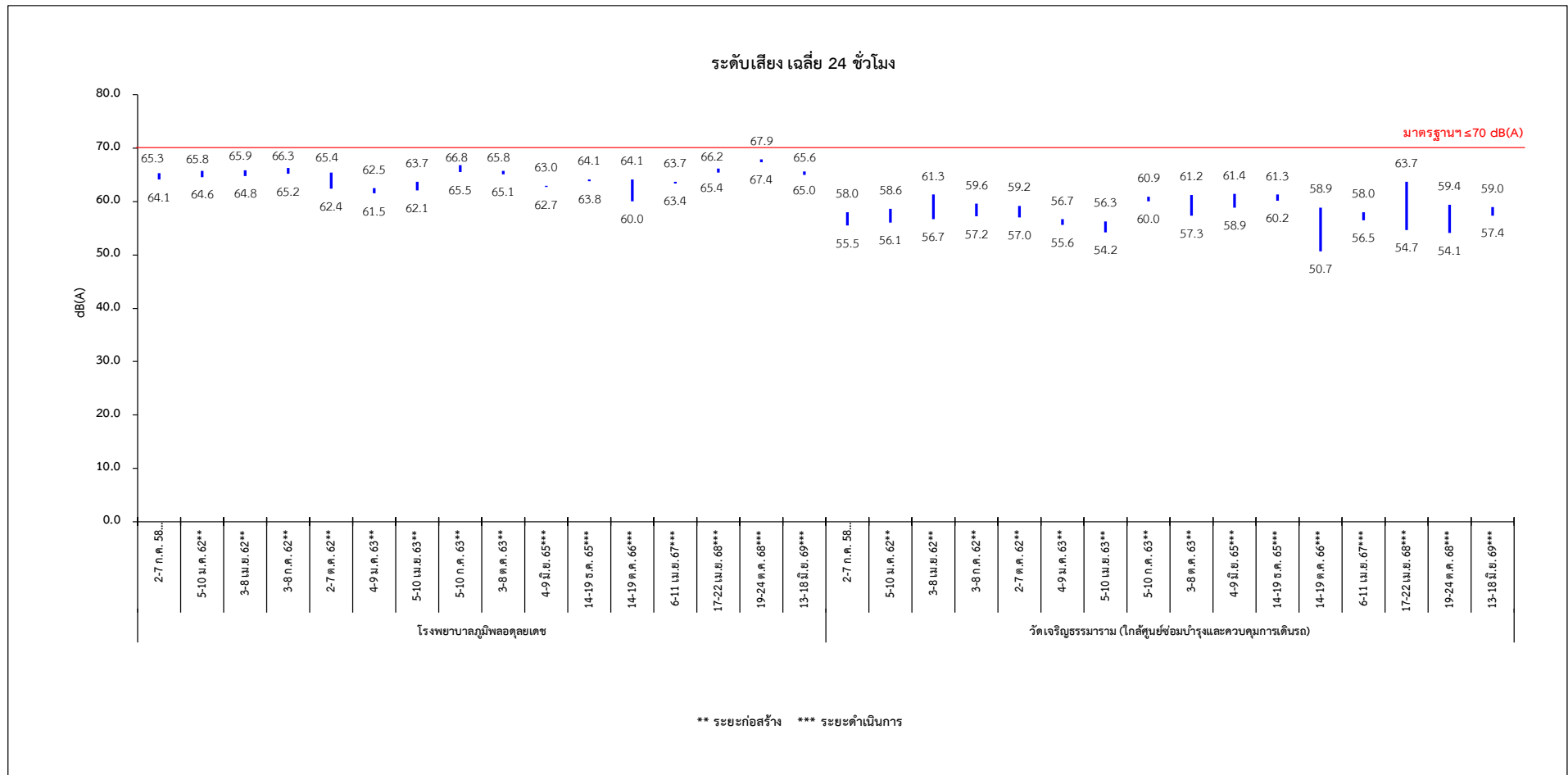
ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 114 ตอนที่ 27 ง วันที่ 3 เมษายน พ.ศ. 2540

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

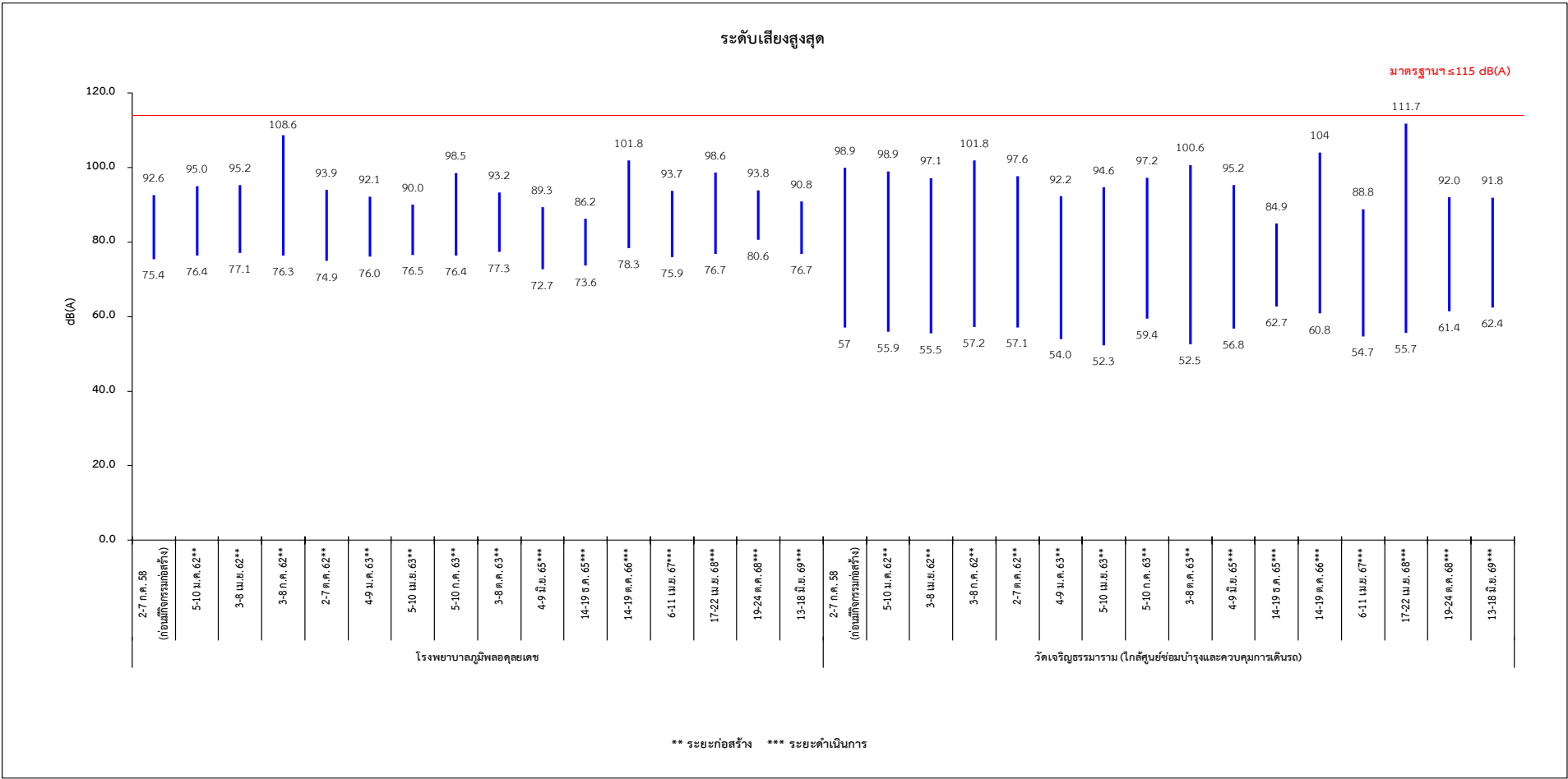


รูปที่ 3-22 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร

เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

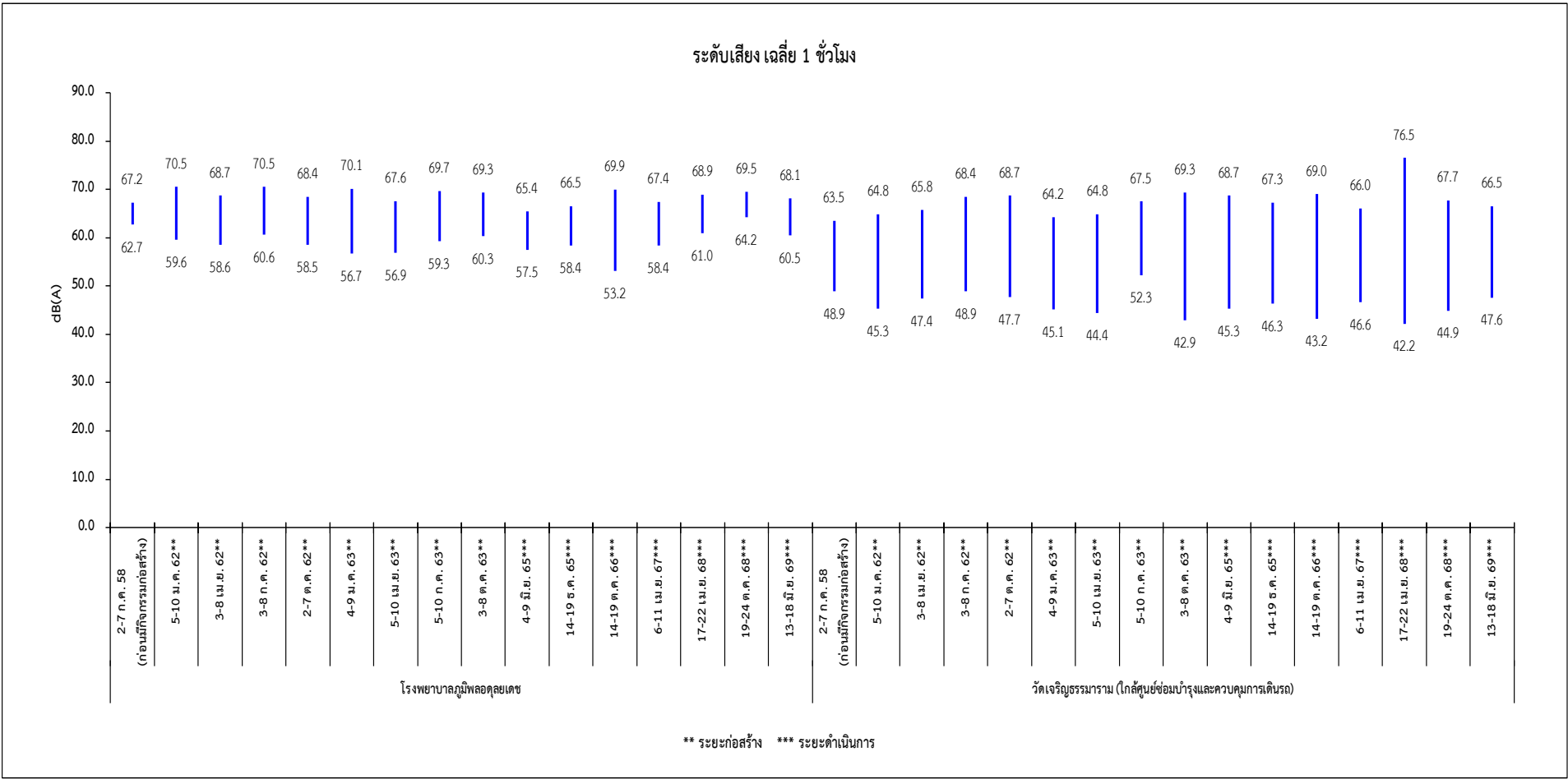
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-23 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด

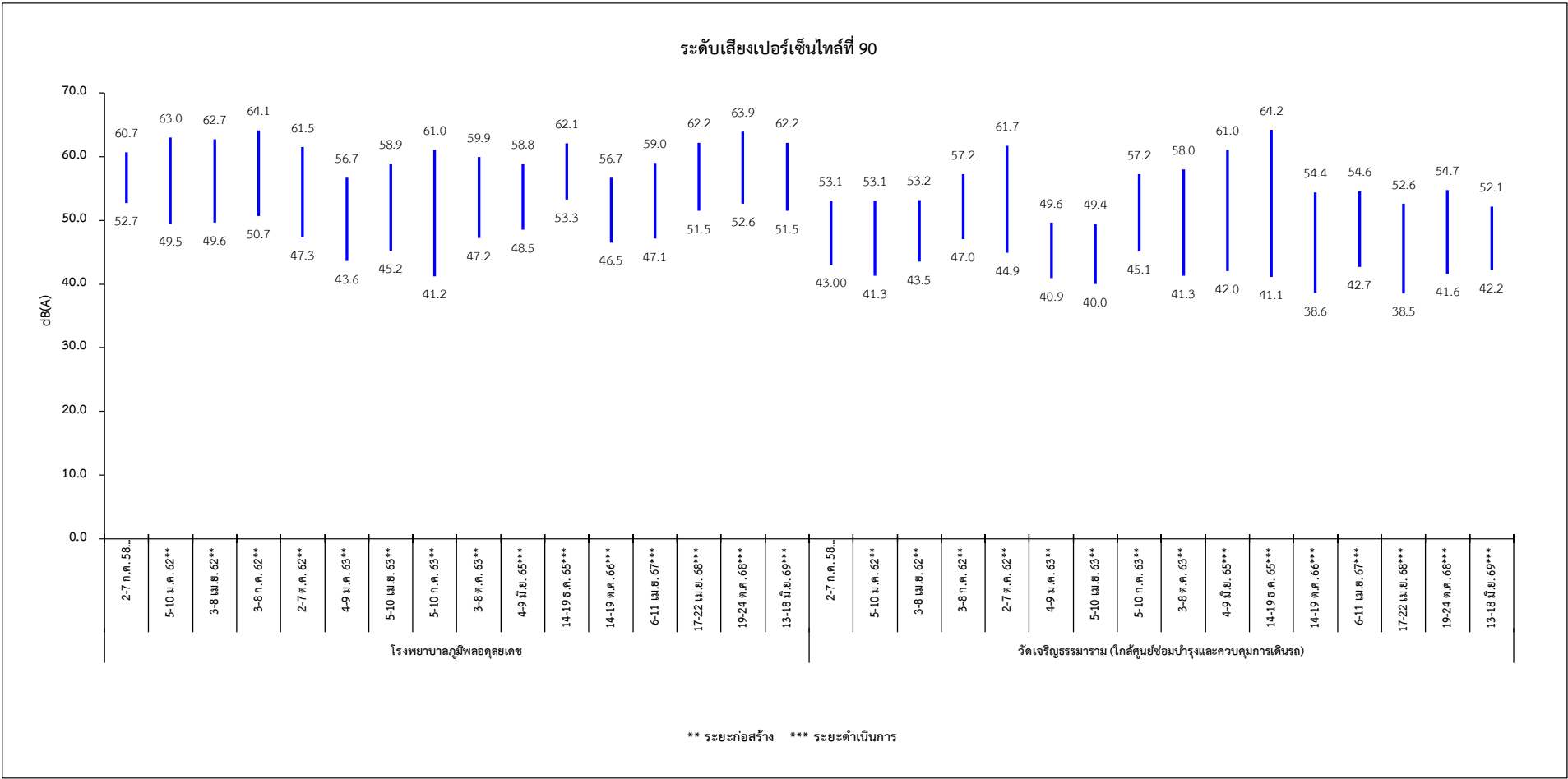
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



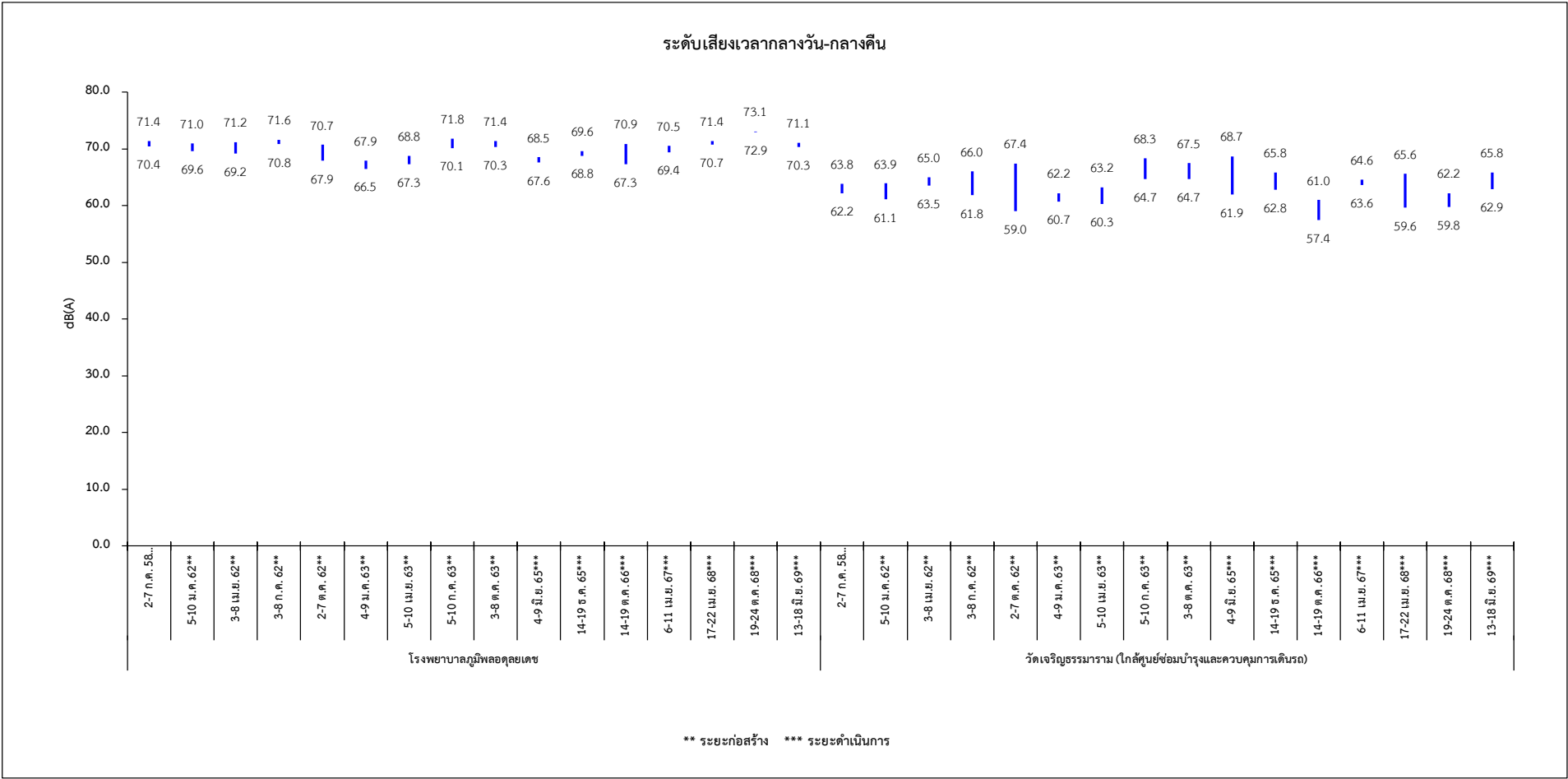
รูปที่ 3-24 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลอร์อิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-25 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-26 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเวลากลางวัน-กลางคืน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร
เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

3) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งในปี พ.ศ. 2569 ของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับระหว่างปี พ.ศ. 2565-2569 พบว่า ผลการติดตามตรวจสอบมีแนวโน้มไม่แตกต่างกันมาก ซึ่งมีค่าอยู่ในมาตรฐานฯ ที่กำหนด แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-36 และรูปที่ 3-27

ตารางที่ 3-36 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้ง โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างปี พ.ศ. 2565-2569

สถานที่ติดตามตรวจสอบ : บ่อพักน้ำทั้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677239 15407000

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ										มาตรฐานตาม EIA ^{1/}	มาตรฐาน ^{2/}
			16 มิ.ย. 65	16 ส.ค. 65	15 พ.ย. 65	20 ต.ค. 66	16 ก.พ. 67	21 มิ.ย. 67	18 เม.ย. 68	20 ส.ค. 68	19 ธ.ค. 68	29 พ.ค. 69		
บ่อพักน้ำทั้งจากระบบบำบัดน้ำเสียของศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรดและด่าง	-	7.9	7.7	8.0	7.5	7.8	8.7	8.1	8.9	8.2	8.3	-	5.5-9.0
	อุณหภูมิ	°C	31	31	28	32	32	33	31.6	31.8	29.0	32.2	-	≤40
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	5.8	5.2	3.4	6.0	6.2	4.1	5.0	6.1	5.1	5.1	-	-
	บีโอดี	mg/L	4.1	<2.0	4.0	2.5	4.6	6.0	2.3	2.9	6.3	2.8	≤20	≤20
	ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด	mg/L	6.3	7.9	9.6	5.4	8.7	<5.0	10.1	<5.0	<5.0	<5.0	-	≤50
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	304	224	400	930	715	256	246	266	836	298	-	≤3,000
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	<3	<3	<3	<3	<3	<3	<3	<3	<3	<3	-	≤5
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	1,300	>160,000	>13,000	4,900	5,400	92,000	1,300	330	2,400	7,900	-	-

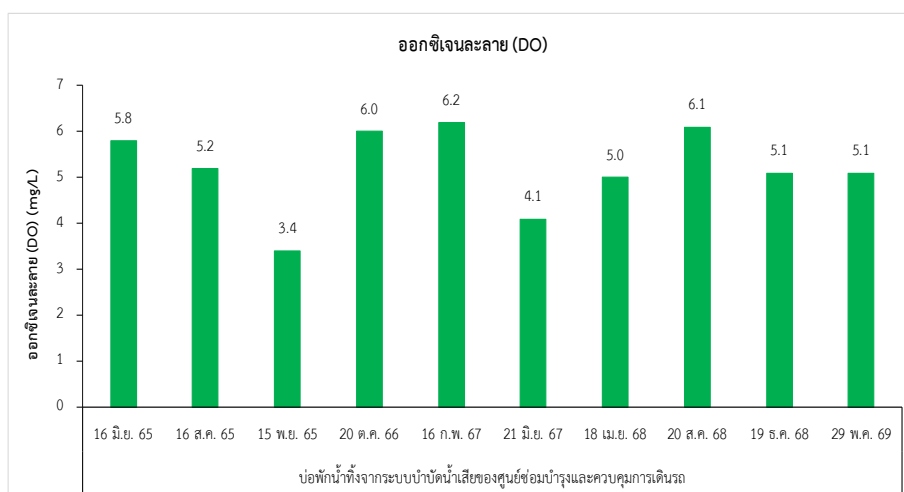
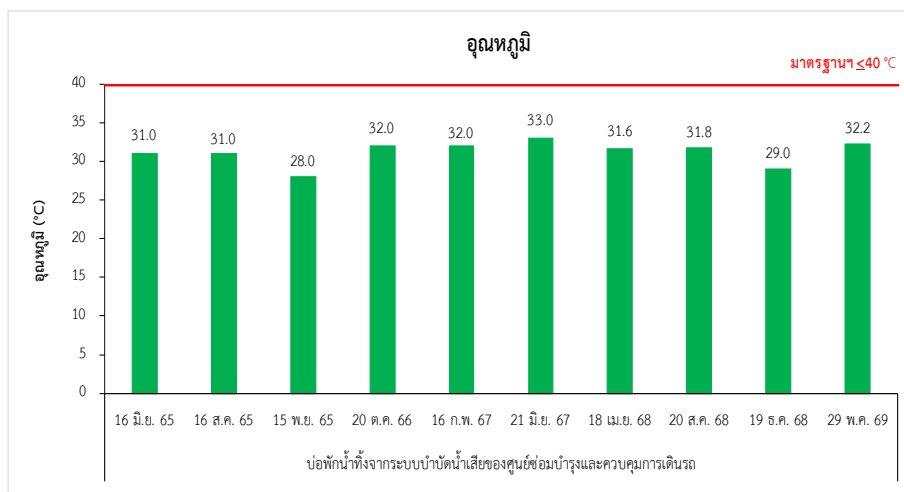
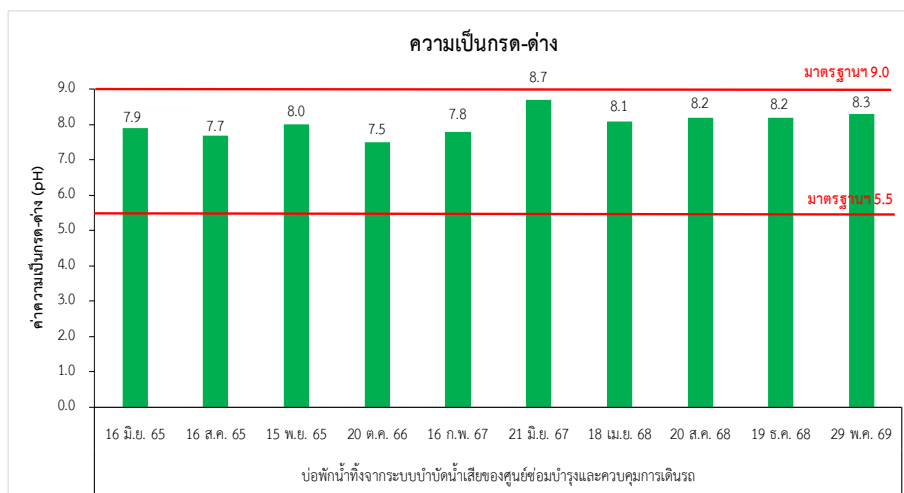
หมายเหตุ ^{1/} รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 พ.ศ. 2556

^{2/} ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงานอุตสาหกรรม นิคมอุตสาหกรรมและเขตประกอบอุตสาหกรรม ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนที่ 129 ง วันที่ 6 มิถุนายน พ.ศ. 2559 และประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง กำหนดมาตรฐานควบคุมการระบายน้ำทิ้งจากโรงงาน พ.ศ. 2560 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 134 ตอนที่ 153 ง วันที่ 7 มิถุนายน พ.ศ. 2560

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

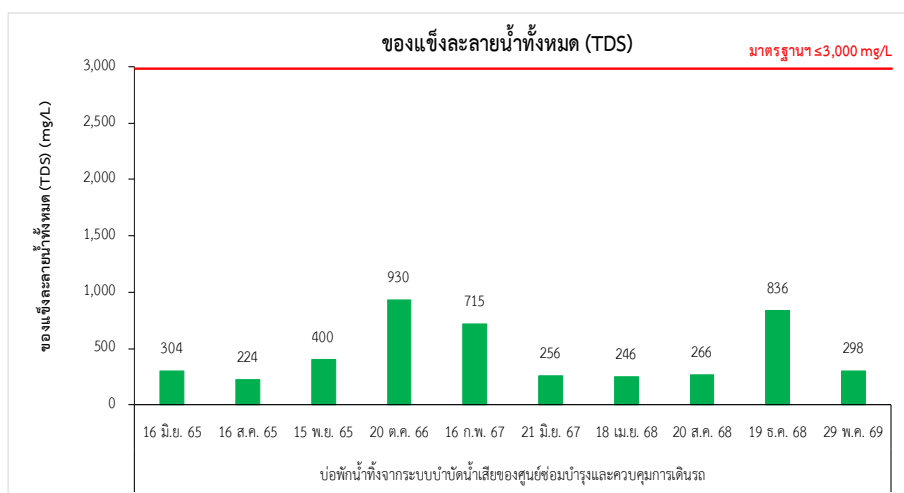
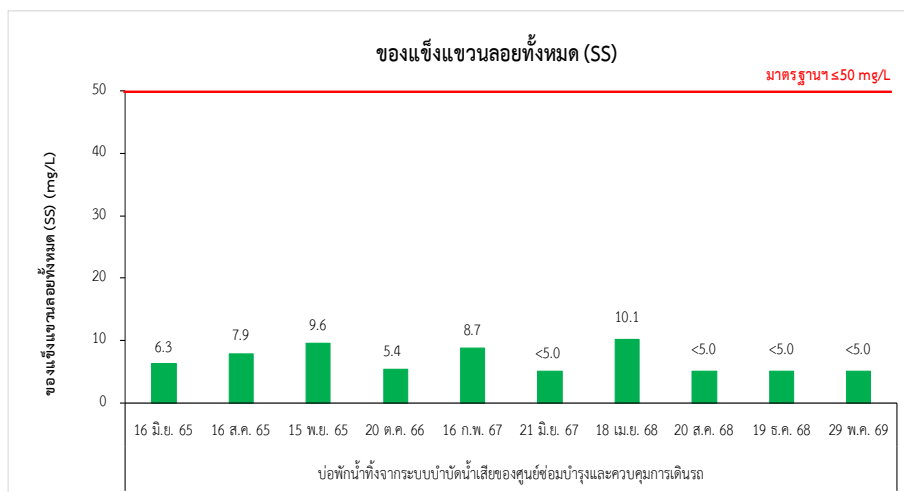
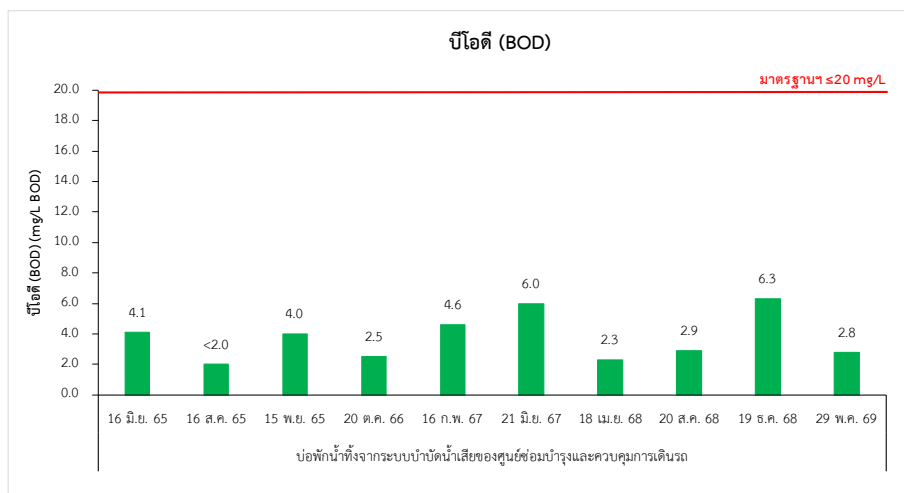


รูปที่ 3-27 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้ง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

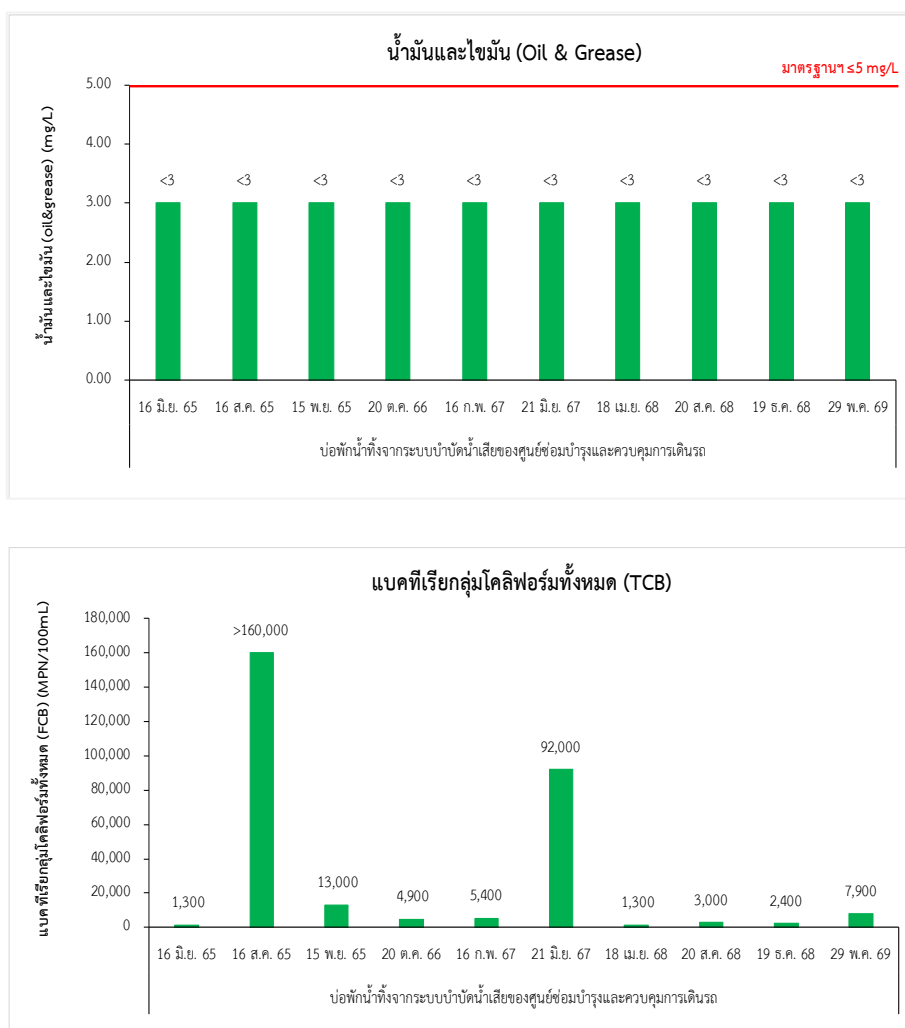
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-27 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้ง
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-27 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำทั้ง

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

4) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในปี พ.ศ. 2569 ของโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับระหว่างปี พ.ศ. 2565-2569 พบว่า ทุกดัชนีมีค่าไม่แตกต่างกันมาก แสดงรายละเอียดดังตารางที่ 3-37 ถึงตารางที่ 3-38 และรูปที่ 3-28

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ตารางที่ 3-37 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณคลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ระหว่างปี พ.ศ. 2565-2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างปี พ.ศ. 2565-2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : คลองหกวา ก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677232 1540751

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ										มาตรฐาน ^{1/}
			16 มิ.ย. 65	16 ส.ค. 65	15 พ.ย. 65	20 ต.ค. 66	16 ก.พ. 67	21 มิ.ย. 67	18 เม.ย. 68	20 ส.ค. 68	19 ธ.ค. 68	29 พ.ค. 69	
บริเวณคลองหกวาก่อนจุดที่มีการระบายน้ำทั้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	7.1	6.9	7.5	7.0	7.3	7.9	7.3	8.2	7.7	8.1	-
	อุณหภูมิ	°C	32.0	30.0	30.0	32.0	31.0	33.0	32.0	32.0	28.5	32.4	-
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	3.9	4.9	2.3	5.1	4.6	6.8	3.7	7.6	2.7	7.9	-
	บีโอดี	mg/L	8.6	5.8	5.4	6.5	7.2	13.6	6.1	14.4	7.3	15.4	-
	ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด	mg/L	19.7	14.3	15.4	20.8	53.5	23.4	19.5	18.1	13.1	16.4	-
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	380	320	278	408	457	375	324	319	287	267	-
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	<3	<3	<3	<3	<3	<3	<3	3	<3	<3	-
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100ML	>160,000	>160,000	>160,000	17,000	160,000	>160,000	24,000	>160,000	>160,000	24,000	-
	ความลึกของคลอง	metre	2.0	2.5	3.0	2.2	1.5	1.5	1.5	2.0	1.6	1.5	-

หมายเหตุ: ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 5 แหล่งน้ำที่รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม)

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569

ตารางที่ 3-38 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4 บริเวณคลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ ระหว่างปี พ.ศ. 2565-2569

โครงการ : โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายพหลโยธิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

จัดทำรายงานโดย : บริษัท ยูโนเด็ค แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

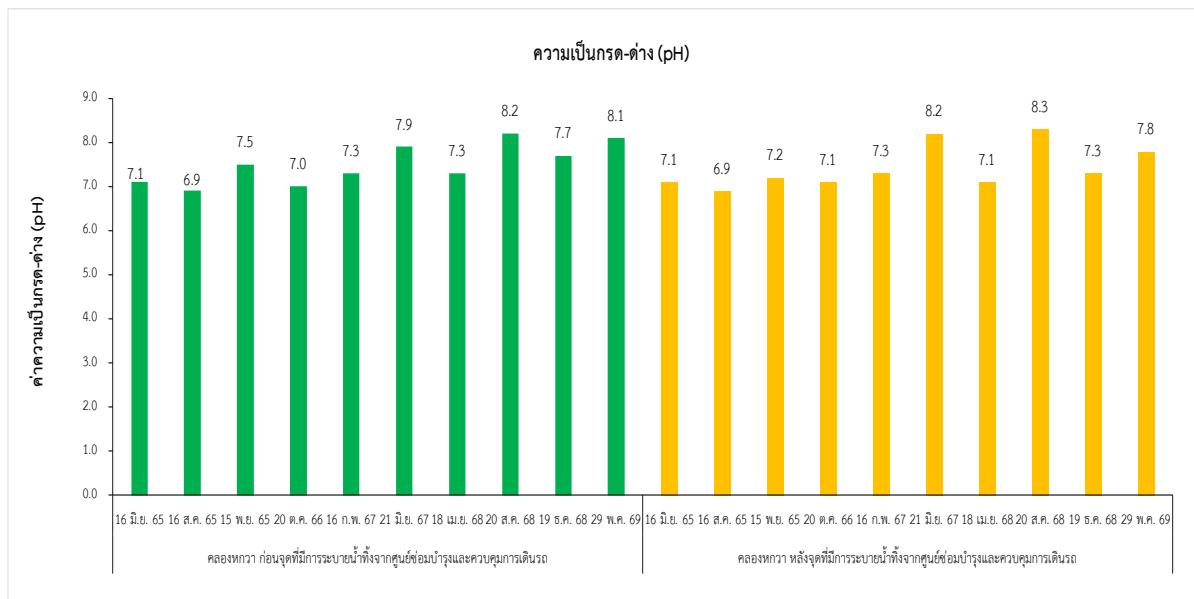
ช่วงเวลาติดตามตรวจสอบ : ระหว่างปี พ.ศ. 2565-2569

สถานีติดตามตรวจสอบ : คลองหกวา หลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ

ตำแหน่งพิกัด UTM ของสถานีติดตามตรวจสอบ : 47P 0677295 1540712

สถานีติดตามตรวจสอบ	ดัชนี	หน่วย	ผลการติดตามตรวจสอบ										มาตรฐาน ^{1/}
			16 มิ.ย. 65	16 ส.ค. 65	15 พ.ย. 65	20 ต.ค. 66	16 ก.พ. 67	21 มิ.ย. 67	18 เม.ย. 68	20 ส.ค. 68	19 ธ.ค. 68	29 พ.ค. 69	
บริเวณคลองหกวาหลังจุดที่มีการระบายน้ำทิ้งจากศูนย์ซ่อมบำรุงและควบคุมการเดินรถ	ความเป็นกรด-ด่าง	-	7.1	6.9	7.2	7.1	7.3	8.2	7.1	8.3	7.3	7.8	-
	อุณหภูมิ	°C	32.0	30.0	30.0	32.0	30.0	33.0	31.8	32.3	28.1	32.8	-
	ออกซิเจนละลาย	mg/L	3.7	4.7	2.0	4.4	4.2	6.9	4.2	7.8	2.2	6.5	-
	บีโอดี	mg/L	10.2	5.7	5.7	5.5	7.0	11.0	6.2	13.7	7.7	14.0	-
	ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด	mg/L	19.2	15.2	16.7	20.8	52.4	20.4	19.4	17.0	13.3	14.6	-
	ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	mg/L	376	314	296	398	454	371	301	324	284	273	-
	น้ำมันและไขมัน	mg/L	<3	<3	<3	<3	<3	<3	<3	<3	<3	< 3	-
	แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด	MPN/100 ML	35,000	>160,000	>160,000	11,000	>160,000	35,000	35,000	24,000	>160,000	13,000	-
	ความลึกของคลอง	metre	2.0	2.5	3.0	2.5	2.0	1.5	1.2	2.0	1.6	1.5	-

หมายเหตุ : ^{1/} ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 5 แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม)

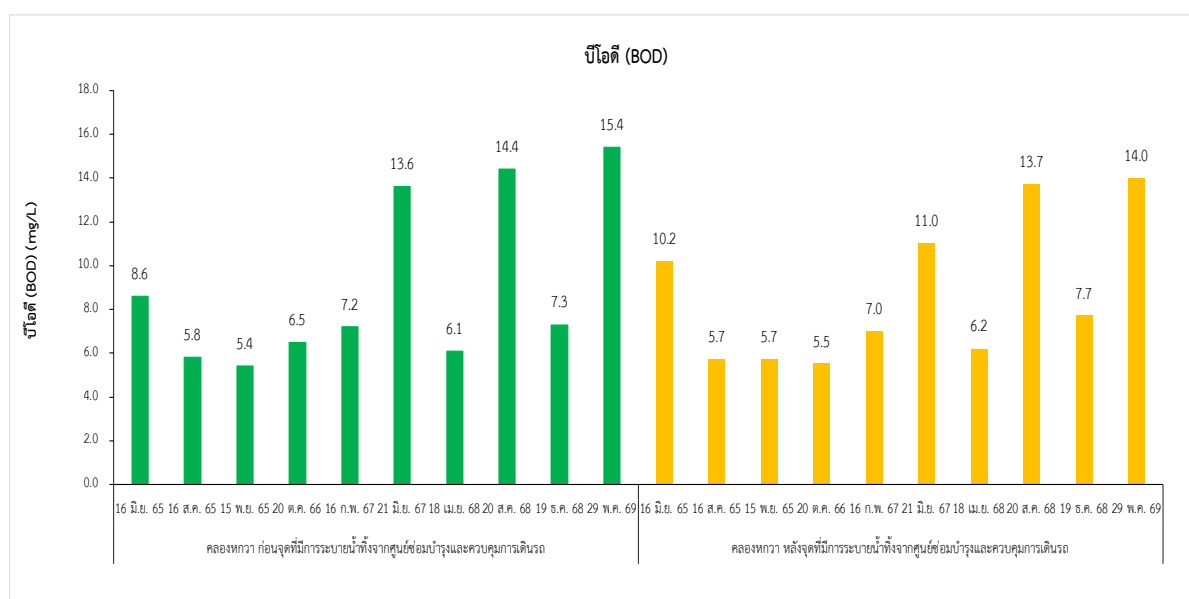
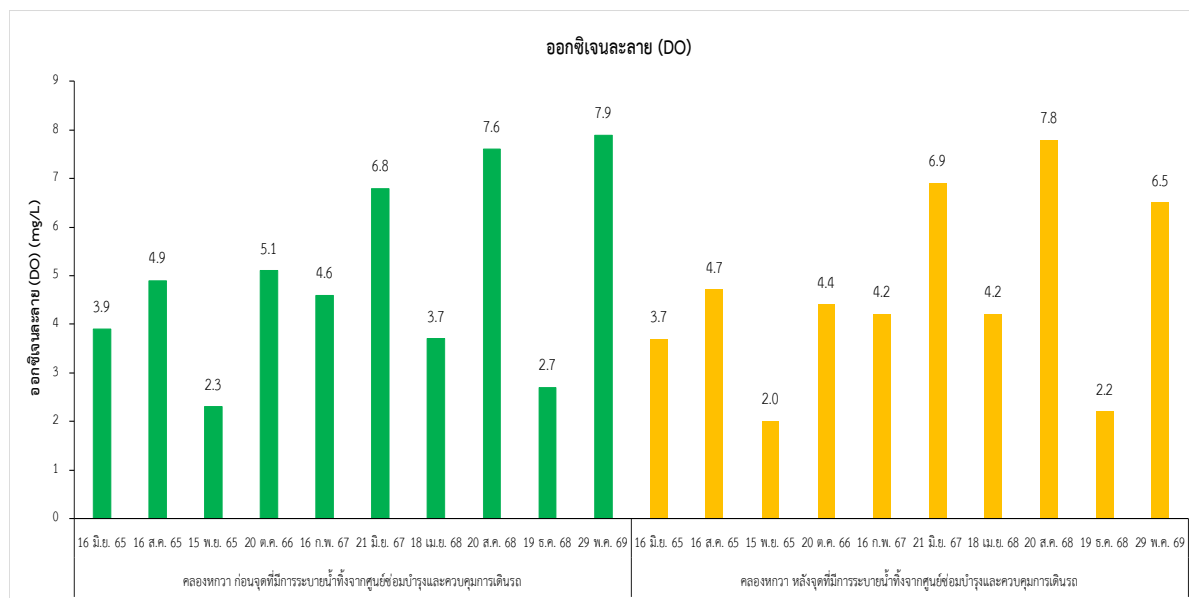


รูปที่ 3-28 เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

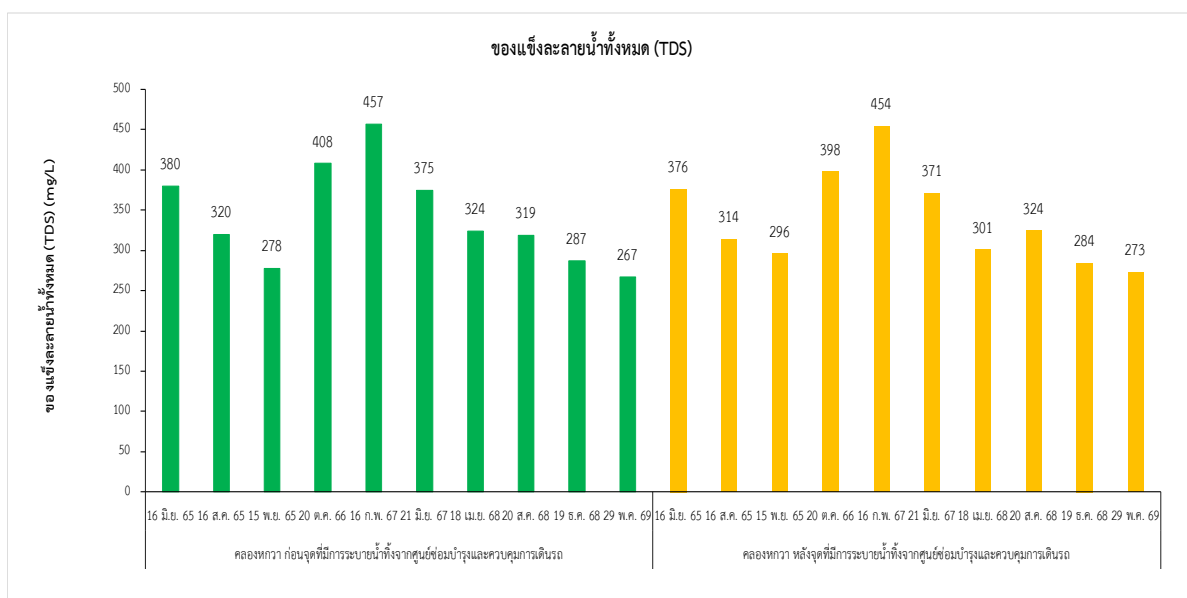
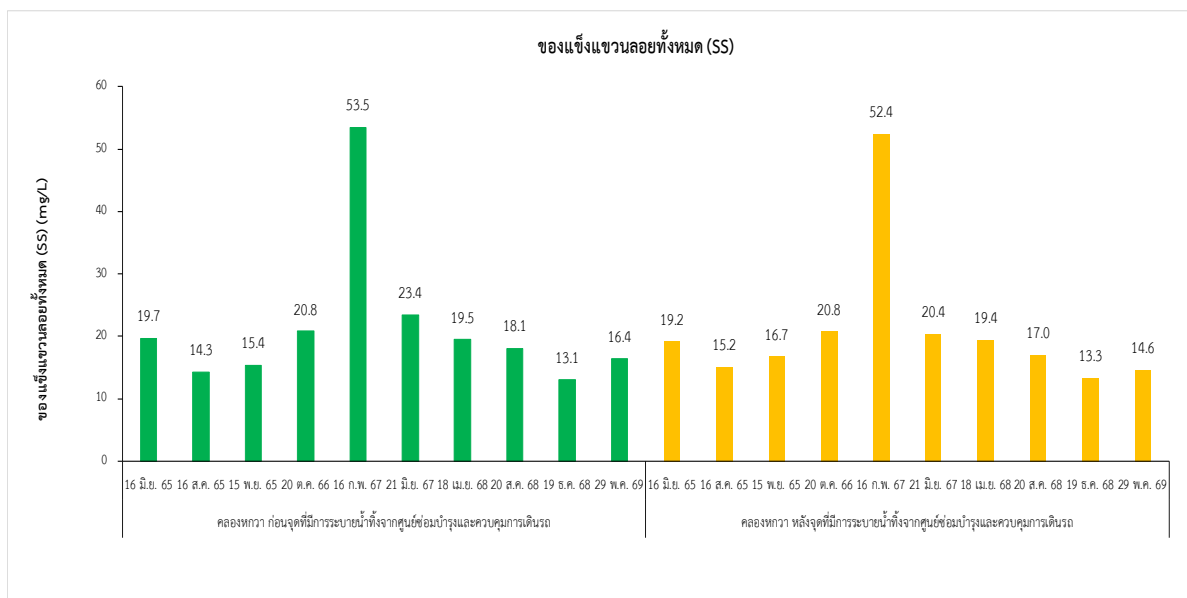
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-28 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

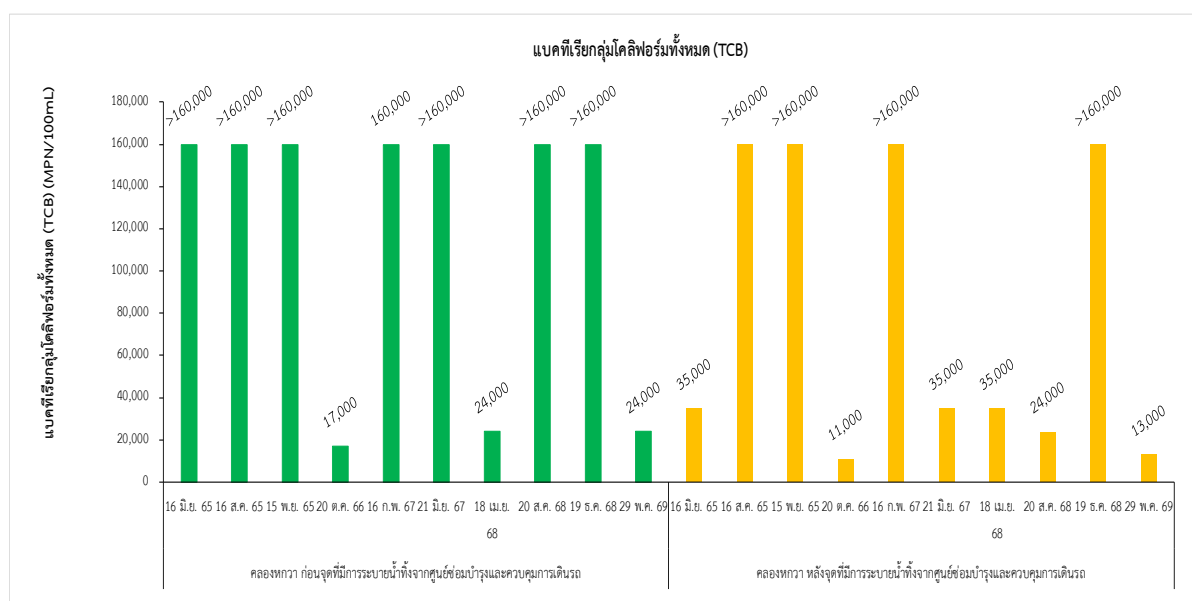
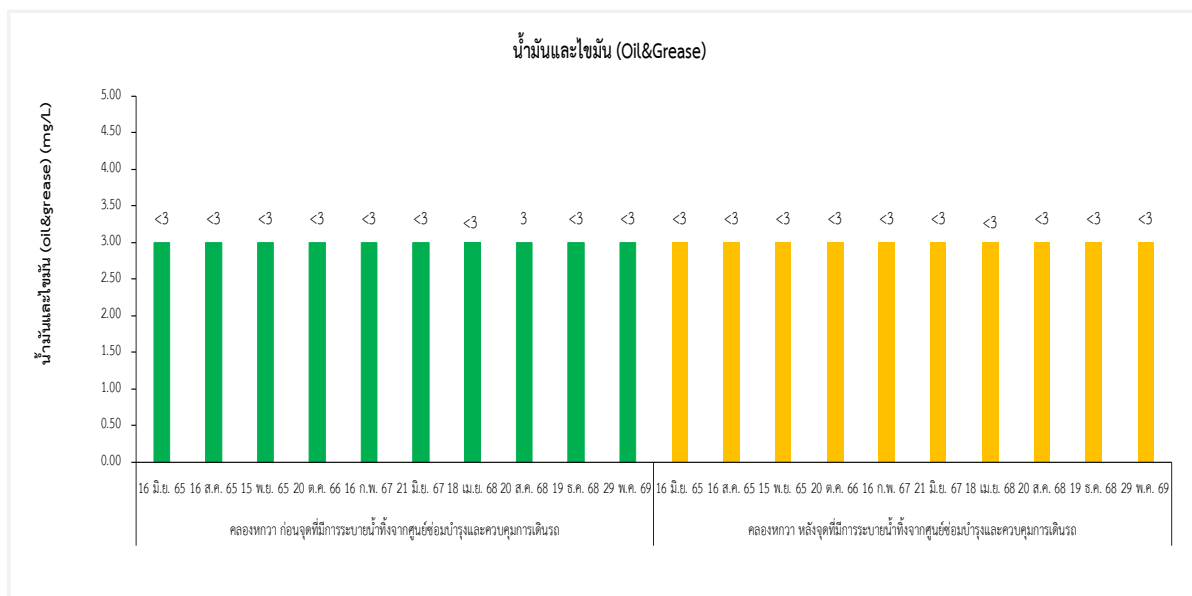
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-28 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)
ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงหมอชิต-สะพานใหม่
โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา) ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4
ระหว่างเดือนมกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2569



รูปที่ 3-28 (ต่อ) เปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายฟลไฮอิน (หมอชิต-สะพานใหม่-ลำลูกกา)

ของกรุงเทพมหานคร เฉพาะช่วงสะพานใหม่-ลำลูกกา คลอง 4