



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

MASS RAPID TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND

รัฐวิสาหกิจภายใต้กำกับของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

A STATE ENTERPRISE UNDER SUPERVISION OF MINISTER OF TRANSPORT

ที่ รฟม007(มต)/ทป/ 26

31 มกราคม 2566

เรื่อง ขอนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

เรียน เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

อ้างอิง หนังสือคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ที่ ทส (กกวล) 1009/ว6660 ลงวันที่ 15 พฤษภาคม 2562

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 จำนวน 1 ชุด และแผ่นบันทึกข้อมูล (CD-ROM) จำนวน 2 ชุด

ตามหนังสือที่อ้างถึง คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติในคราวประชุมครั้งที่ 3/2562 เมื่อวันที่ 22 เมษายน 2562 ได้มีมติรับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 19/2561 เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2561 ในการให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

รฟม. ขอนำส่งรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 โดยมีรายละเอียดปรากฏตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ

(นายกิตติ เอกวัลลภ)

ผู้ช่วยผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

ผู้อำนวยการโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

โทร 0 2716 4000 ต่อ 1503, 1540

โทรศัพท์เคลื่อนที่ 09 3536 5149

โทรสาร 0 2716 4022

ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ sirikanth@mrta.co.th

175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 โทรศัพท์ 0 2716 4000 โทรสาร 0 2716 4019

175 Rama IX Road, Hual Khwang, Bangkok 10310, Thailand, Tel.66 2716 4000 Fax.66 2716 4019 <http://www.mrta.co.th>



การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
Mass Rapid Transit Authority of Thailand

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน
และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
(ฉบับปกปิดข้อมูลที่มีกฎหมายคุ้มครอง)

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง
ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

สัญญาที่ 1



สัญญาที่ 2



สัญญาที่ 3



สัญญาที่ 4



สัญญาที่ 5



สัญญาที่ 6



รวบรวมโดยกลุ่มที่ปรึกษาบริหารโครงการ
และควบคุมการก่อสร้างงานโยธา 2



หนังสือรับรอง

การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอดสมุดแห่งชาติ

วันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2566

หนังสือรับรองฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำ
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน
ช่วงเตาปูน-หอดสมุดแห่งชาติ ของกิจการร่วมค้า ซีเคเอสที - พีแอล ประจำเดือน

- () มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565
(✓) กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565
() อื่น ๆ (ระบุ).....

โดยมีคณะผู้ควบคุมในการจัดทำรายงานดังนี้

รายชื่อผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
		ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
		ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
		ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ
		ผู้ควบคุมห้องปฏิบัติการ
		ผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน
		ตำแหน่ง
		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

ขอแสดงความนับถือ

หนังสือรับรอง

การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง

สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

สัญญาที่ 2 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงทอสมุดแห่งชาติ - ผ่านฟ้า

วันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2566

หนังสือรับรองฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 2 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงทอสมุดแห่งชาติ - ผ่านฟ้า กิจการร่วมค้า ซีเคเอสที-พีแอล ประจำเดือน

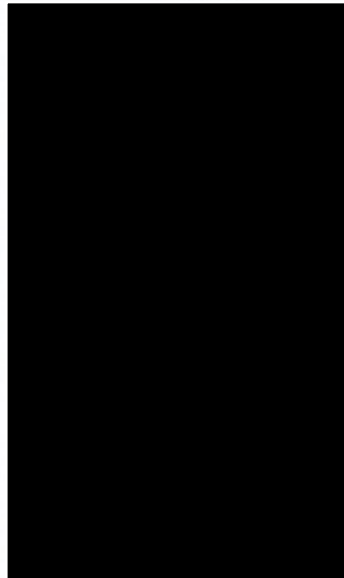
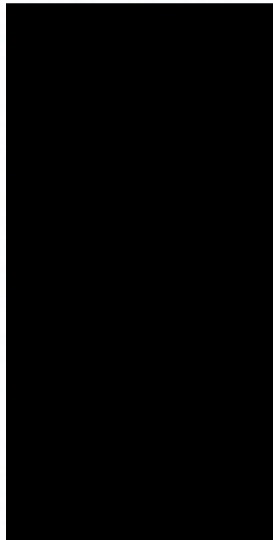
- () มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565
- (✓) กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565
- () อื่น ๆ (ระบุ).....

โดยมีคณะผู้ควบคุมในการจัดทำรายงานดังนี้

รายชื่อผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน

ลายมือชื่อ

ตำแหน่ง



ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม

ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน

ผู้ควบคุมห้องปฏิบัติการ

ผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน

ตำแหน่ง

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม



หนังสือรับรอง

**การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ**

วันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2566

หนังสือรับรองฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท ยูไนटेด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงาน
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและ
สถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ ของกิจการร่วมค้า ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที ประจำเดือน

- () มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565
- (✓) กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565
- () อื่น ๆ (ระบุ).....

โดยมีคณะผู้ควบคุมในการจัดทำรายงานดังนี้

รายชื่อผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
		ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
		ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
		ผู้ควบคุมห้องปฏิบัติการ
		ผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน
		ตำแหน่ง
		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

ขอแสดงความนับถือ



บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด 540.540/1 ซอยบางแค 7 แขวงบางแค เขตบางแค กรุงเทพฯ 10160
Envilab Co., Ltd. 540.540/1 Soi Bangkhoe 7 Bangkhoe Bangkok Bangkok 10160
Tel : 02-802-3577-8 Fax. 02-802-3773 E-mail : info@evltesting.com



Neediss Envilab

หนังสือรับรองการจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
สัญญาที่ 4 : งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน
ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง

บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

วันที่ 19 เดือน มกราคม พ.ศ. 2566

หนังสือรับรองฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงานผลการปฏิบัติตาม
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
ระยะก่อสร้าง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 4 :
งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง ของบริษัท ยูนิค
เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ฉบับประจำเดือน

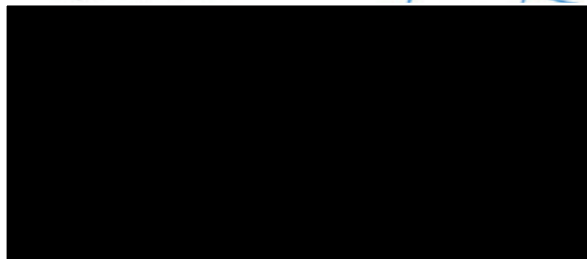
- () มกราคม - มิถุนายน พ.ศ. 2565
(✓) กรกฎาคม - ธันวาคม พ.ศ. 2565
() อื่น ๆ (ระบุ)

โดยมีคณะผู้จัดทำรายงาน ดังต่อไปนี้

ผู้จัดทำรายงาน

ลายมือชื่อ

ตำแหน่ง



หัวหน้าคณะศึกษา

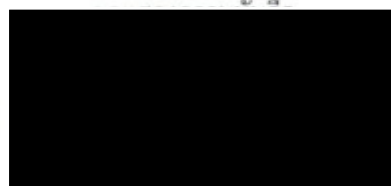
ผู้จัดการฝ่ายรายงานผลและมาตรการ

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

นักวิชาการสิ่งแวดล้อม



Envilab Co.,Ltd.



กรรมการผู้จัดการ

หนังสือรับรอง

การจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
สัญญาที่ 5 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงดาวคะนอง - ศรีใน
อาคารจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร

วันที่ 6 มกราคม พ.ศ. 2566

หนังสือรับรองฉบับนี้ ขอรับรองว่า บริษัท ยูไนเต็ด แอนาไลสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นผู้จัดทำรายงาน
ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 5 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานี
ยกระดับ ช่วงดาวคะนอง - ศรีใน อาคารจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร ของบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน)
ประจำเดือน

- () มกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2565
- (✓) กรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565
- () อื่น ๆ (ระบุ).....

โดยมีคณะผู้ควบคุมในการจัดทำรายงานดังนี้

รายชื่อผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน	ลายมือชื่อ	ตำแหน่ง
		ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม
		ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือน
		ผู้เชี่ยวชาญด้านคุณภาพน้ำ
		ผู้ควบคุมห้องปฏิบัติการ
		ผู้ควบคุมการจัดทำรายงาน
		ตำแหน่ง
		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม
		นักวิชาการสิ่งแวดล้อม

แสดงความนับถือ

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1 บทนำ	
1.1	ความเป็นมาของโครงการ 1-1
1.2	รายละเอียดโครงการ 1-1
1.2.1	ที่ตั้งโครงการและแนวเส้นทางโครงการ 1-1
1.2.2	องค์ประกอบโครงการ 1-4
1.3	การดำเนินการก่อสร้างโครงการ 1-7
1.3.1	แผนการดำเนินโครงการ 1-7
1.3.2	การก่อสร้างและการควบคุมงาน 1-8
1.3.3	การจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) 1-9
1.4	ความก้าวหน้างานก่อสร้างโครงการ 1-10
1.4.1	สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน - หอสมุดแห่งชาติ 1-10
1.4.2	สัญญาที่ 2 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงหอสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า 1-16
1.4.3	สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ 1-22
1.4.4	สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง 1-26
1.4.5	สัญญาที่ 5 งานโยธาส่วนยกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุใน 1-28
1.4.6	การดำเนินการก่อสร้างโดยสัญญา 6 งานออกแบบและก่อสร้างระบบราง (ช่วงเตาปูน-ครุใน) 1-34
1.5	ความเป็นมาของการจัดทำรายงานฯ 1-37
1.6	วัตถุประสงค์ 1-37
1.7	แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 1-37
1.7.1	งานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 1-37
1.7.2	งานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 1-38
1.8	รายละเอียดจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม 1-47
1.8.1	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป 1-47 และความสั่นสะเทือน
1.8.2	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ 1-57
1.8.3	จุดติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง 1-64
1.8.4	การติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม 1-72
1.9	บุคลากรดำเนินงาน/หน่วยงานบุคคลที่ 3 1-78
1.9.1	บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด 1-78
1.9.2	บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด 1-78

สารบัญ (ต่อ-1)

หน้า

บทที่ 2	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	
2.1	การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-1
2.2	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-1
2.3	ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-68
2.4	ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-68
2.5	สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	2-76
2.5.1	การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ	2-76
2.5.2	การติดตามตรวจสอบระดับเสียง	2-76
2.5.3	การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน	2-76
2.5.4	การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน	2-76
2.5.5	การติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ	2-77
2.5.6	การติดตามตรวจสอบด้านคมนาคมขนส่ง	2-77
2.5.7	การติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม	2-78
2.5.8	การติดตามตรวจสอบด้านการจัดการขยะมูลฝอย	2-78
บทที่ 3	การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	
3.1	แผนการดำเนินงาน	3-1
3.2	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	3-1
3.3	วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	3-11
3.4	มาตรฐานสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง	3-15
3.5	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป	3-16
3.5.1	ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP)	3-16
3.5.2	ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (PM ₁₀)	3-16
3.5.3	ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Nitrogen Dioxide : NO ₂)	3-16
3.5.4	ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Carbon Monoxide Average 1 Hour)	3-16
3.5.5	ความเร็วและทิศทางลม (Wind Speed and Wind Direction)	3-17
บทที่ 4	การติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน	
4.1	แผนการดำเนินงาน	4-1
4.2	จุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน	4-2
4.3	วิธีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน	4-17
4.3.1	วิธีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป	4-17
4.3.2	วิธีการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน	4-17
4.4	มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง	4-17
4.5	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน	
4.5.1	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป	4-18
4.5.2	ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน	4-26

สารบัญ (ต่อ-2)

หน้า

บทที่ 5	การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	
5.1	แผนการดำเนินงาน.....	5-1
5.2	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ	5-1
5.3	วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาทางน้ำ.....	5-12
5.3.1	วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน	5-12
5.3.2	วิธีการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ.....	5-16
5.4	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ	5-17
5.4.1	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน	5-17
5.4.2	ผลการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ	5-31
บทที่ 6	การสำรวจปริมาณการจราจร	
6.1	แผนการดำเนินงาน.....	6-1
6.2	จุดติดตามตรวจสอบตามแผนการสำรวจปริมาณการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ	6-2
6.3	วิธีการเก็บข้อมูลปริมาณการจราจร	6-3
6.4	วิธีการวัดความเร็วของการจราจร	6-4
6.5	วิธีการหาอัตราส่วนของปริมาณการจราจร (V/C ratio)	6-5
6.6	แผนผังและจุดสำรวจปริมาณการจราจร.....	6-5
6.7	ผลการสำรวจปริมาณการจราจร.....	6-35
6.8	ข้อมูลสถิติและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร.....	6-102
บทที่ 7	การจัดการขยะมูลฝอย	
7.1	แผนการดำเนินงาน.....	7-1
7.2	วิธีการเก็บข้อมูลการจัดการขยะมูลฝอย และของเสียอันตราย	7-1
7.3	คำจำกัดความของขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย	7-2
7.3.1	ขยะมูลฝอย	7-2
7.3.2	ของเสียอันตราย.....	7-2
7.4	การบันทึกข้อมูลการจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย.....	7-3
7.4.1	สัญญาที่ 1 และ 2 กิจการร่วมค้า ซีเคเอสที-พีแอล	7-3
7.4.2	สัญญาที่ 3 กิจการร่วมค้า ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที	7-3
7.4.3	สัญญาที่ 4 บริษัทยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)	7-7
7.4.4	สัญญาที่ 5 บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)	7-8
7.5	ผลการจัดการขยะมูลฝอย และของเสียอันตราย.....	7-9
7.5.1	สัญญาที่ 1 ช่วงเตาปูน-หอสุมดแห่งชาติ.....	7-9
7.5.2	สัญญาที่ 2 ช่วงหอสุมดแห่งชาติ - ผ่านฟ้า	7-10
7.5.3	สัญญาที่ 3 ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ	7-11
7.5.4	สัญญาที่ 4 ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง	7-13
7.5.5	สัญญาที่ 5 ช่วงดาวคะนอง-ครุין อาคารจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร	7-14

สารบัญ (ต่อ-3)

หน้า

บทที่ 8 การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ – สังคมและทัศนคติของประชาชน

8.1	ความนำ.....	8-1
8.2	ประชากรเป้าหมายและกลุ่มตัวอย่าง.....	8-1
	8.2.1 กรอบประชากรที่สำรวจ.....	8-1
	8.2.2 ขนาดตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง.....	8-1
8.3	เครื่องมือและวิธีการสำรวจ.....	8-10
8.4	การวิเคราะห์ข้อมูล.....	8-10
	8.4.1 การประมวลและวิเคราะห์ข้อมูล.....	8-10
	8.4.2 การจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบและผลประโยชน์จากโครงการฯ.....	8-11
8.5	ผลการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม.....	8-15
	8.5.1 ข้อมูลพื้นฐานและบริบทด้านเศรษฐกิจ สังคม สุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อมของกลุ่มตัวอย่าง.....	8-15
	8.5.2 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ.....	8-18
	8.5.3 การรับรู้เกี่ยวกับผลกระทบในปัจจุบัน (ช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการ).....	8-19
	8.5.4 ความคาดหวังผลประโยชน์และความกังวลสำคัญเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ.....	8-24
	8.5.5 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อโครงการ.....	8-27

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

ภาคผนวก ก-1	หนังสือแจ้งมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ภาคผนวก ก-2	เอกสารประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก ก-3	คำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
ภาคผนวก ก-4	เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
ภาคผนวก ก-5	เอกสารการขอเข้าพื้นที่ และปฏิเสธการใช้พื้นที่เพื่อตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม
ภาคผนวก ก-6	เอกสารตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์ เครื่องจักร และอุปกรณ์ก่อสร้าง
ภาคผนวก ก-7	เอกสารการอนุญาตเข้าใช้พื้นที่สาธารณะในการก่อสร้าง และการขอเข้าทำการก่อสร้างในพื้นที่ต่างๆ ของหน่วยงานราชการ
ภาคผนวก ก-8	เอกสารการประสาน และรื้อย้ายสาธารณูปโภคของโครงการ
ภาคผนวก ก-9	เอกสารขอรื้อย้ายป้ายรถประจำทาง กล้อง CCTV และเสาไฟจราจร
ภาคผนวก ก-10	เอกสารการบันทึก และสำรวจรื้อย้ายต้นไม้
ภาคผนวก ก-11	ระเบียบและข้อปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นละอองจากการก่อสร้างประเภทต่างๆ
ภาคผนวก ก-12	มติที่ประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก ครั้งที่ 1/2565
ภาคผนวก ก-13	เงื่อนไขการออกแบบในสัญญาจ้าง

ภาคผนวก (ต่อ-)

ภาคผนวก ก-14	หนังสือแจ้งการระงับกิจกรรมก่อสร้างชั่วคราว
ภาคผนวก ก-15	เอกสารการขออนุญาตขุดค้นทางโบราณคดี และรายงานสรุปการปฏิบัติงานขุดค้นทางโบราณคดี
ภาคผนวก ก-16	เอกสารด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย
ภาคผนวก ก-17	เอกสารการประกันภัยต่อความเสียหายทั้งต่อร่างกาย ชีวิต ทรัพย์สินของบุคคลที่ 3 ที่ได้รับอันตราย/ ความเสียหาย อันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ

ภาคผนวก ข

ภาคผนวก ข-1	ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2548
ภาคผนวก ข-2	แบบบันทึกปริมาณขยะมูลฝอย และของเสียอันตราย

ภาคผนวก ค ไบรงานงานผลการวิเคราะห์

ภาคผนวก ค-1	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
ภาคผนวก ค-2	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป
ภาคผนวก ค-3	ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน
ภาคผนวก ค-4	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน
ภาคผนวก ค-5	ผลการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ
ภาคผนวก ก-6	ผลการติดตามตรวจสอบด้านคมนาคม

ภาคผนวก ง มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ภาคผนวก ง-1	มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
ภาคผนวก ง-2	มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป
ภาคผนวก ง-3	มาตรฐานความสั่นสะเทือน
ภาคผนวก ง-4	มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน

ภาคผนวก จ การประกันและควบคุมคุณภาพ

ภาคผนวก ฉ เอกสารประกอบการศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นของประชาชน

ภาคผนวก ฉ-1	ตัวอย่างแบบสอบถามสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นของประชาชน
ภาคผนวก ฉ-2	ผลการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและความคิดเห็นของประชาชน

ภาคผนวก ช เอกสารสอบเทียบเครื่องมือ

ภาคผนวก ซ หนังสืออนุญาตขึ้นทะเบียนห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชน

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1-1	สรุปพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) 1-2 แบ่งตามเขตการปกครอง	1-2
ตารางที่ 1-2	รูปแบบและตำแหน่งที่ตั้งของสถานีใต้ดินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ 1-4	1-4
ตารางที่ 1-3	ตำแหน่งที่ตั้งของสถานียกระดับของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ 1-6	1-6
ตารางที่ 1-4	ความคืบหน้าโดยรวมของโครงการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 1-10	1-10
ตารางที่ 1-5	สรุปการดำเนินงานในขอบเขตสัญญาที่ 1 ช่วงเตาปูน-หอสุมดแห่งชาติ 1-11	1-11
ตารางที่ 1-6	ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 1 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 1-12	1-12
ตารางที่ 1-7	สรุปการดำเนินงานในขอบเขตสัญญาที่ 2 ช่วงหอสุมดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า 1-16	1-16
ตารางที่ 1-8	ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 1-17	1-17
ตารางที่ 1-9	สรุปการดำเนินงานในขอบเขตสัญญาที่ 3 ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ..... 1-22	1-22
ตารางที่ 1-10	ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 3 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565... 1-23	1-23
ตารางที่ 1-11	ผลการดำเนินงานก่อสร้างของผู้รับจ้างงานก่อสร้างสัญญาที่ 4..... 1-26 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565	1-26
ตารางที่ 1-12	สรุปการดำเนินงานในขอบเขตสัญญาที่ 4 ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง..... 1-27	1-27
ตารางที่ 1-13	ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 5 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 1-29	1-29
ตารางที่ 1-14	ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 6 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565..... 1-36	1-36
ตารางที่ 1-15	การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ 1-38 (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง	1-38
ตารางที่ 1-16	แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง 1-39 ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	1-39
ตารางที่ 1-17	ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 1-44 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	1-44
ตารางที่ 2-1	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2-2 ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	2-2
ตารางที่ 2-2	สรุปผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม 2-69 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565.....	2-69
ตารางที่ 3-1	แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง 3-1 ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	3-1
ตารางที่ 3-2	ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป 3-2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	3-2
ตารางที่ 3-3	ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป..... 3-18 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	3-18

สารบัญตาราง (ต่อ-1)

หน้า

ตารางที่ 4-1	แผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง	4-1
ตารางที่ 4-2	ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	4-2
ตารางที่ 4-3	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	4-20
ตารางที่ 4-4	ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565	4-28
ตารางที่ 5-1	แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	5-1
ตารางที่ 5-2	ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	5-2
ตารางที่ 5-3	ชนิดของภาชนะบรรจุตัวอย่าง การรักษาสภาพตัวอย่าง และเวลาในการคงสภาพตัวอย่าง	5-13
ตารางที่ 5-4	วิธีวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำผิวดินแต่ละดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์	5-15
ตารางที่ 5-5	ภาชนะบรรจุ วิธีรักษา และวิธีตรวจวิเคราะห์คุณภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ	5-16
ตารางที่ 5-6	ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565	5-18
ตารางที่ 5-7	ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 18 สิงหาคม 2565	5-37
ตารางที่ 5-8	ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 18 ตุลาคม 2565	5-38
ตารางที่ 5-9	ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 8 ธันวาคม 2565	5-40
ตารางที่ 5-10	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางไส้ไก่ วันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ.2565	5-42
ตารางที่ 5-11	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางไส้ไก่ วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ.2565	5-44
ตารางที่ 5-12	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางไส้ไก่ วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ.2565	5-46
ตารางที่ 5-13	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และ ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 สิงหาคม 2565	5-48
ตารางที่ 5-14	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และ ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 ตุลาคม 2565	5-52
ตารางที่ 5-15	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และ ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 9 ธันวาคม 2565	5-56
ตารางที่ 5-16	ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 18 สิงหาคม 2565	5-60
ตารางที่ 5-17	ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 18 ตุลาคม 2565	5-61

สารบัญตาราง (ต่อ-2)

หน้า

ตารางที่ 5-18	ผลการติดตามตรวจสอบแหล่งกักต่อน้ำ บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน 5-62 วันที่ 8 ธันวาคม 2565	5-62
ตารางที่ 5-19	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณแหล่งกักต่อน้ำ บริเวณคลองบางลำไ้ 5-64 วันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2565	5-64
ตารางที่ 5-20	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณแหล่งกักต่อน้ำ บริเวณคลองบางลำไ้ 5-65 วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2565	5-65
ตารางที่ 5-21	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณแหล่งกักต่อน้ำ บริเวณคลองบางลำไ้ 5-66 วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2565	5-66
ตารางที่ 5-22	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแหล่งกักต่อน้ำ บริเวณคลองดาวคะนอง 5-67 คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และ ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้าวันที่ 19 สิงหาคม 2565	5-67
ตารางที่ 5-23	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแหล่งกักต่อน้ำ บริเวณคลองดาวคะนอง 5-69 คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และ ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 ตุลาคม 2565	5-69
ตารางที่ 5-24	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแหล่งกักต่อน้ำ บริเวณคลองดาวคะนอง 5-72 คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และ ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 9 ธันวาคม 2565	5-72
ตารางที่ 5-25	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดน้ำหน้าดิน บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน 5-75 วันที่ 18 สิงหาคม 2565	5-75
ตารางที่ 5-26	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดน้ำหน้าดิน บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน 5-75 วันที่ 18 ตุลาคม 2565	5-75
ตารางที่ 5-27	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดน้ำหน้าดินบริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน 5-75 วันที่ 8 ธันวาคม 2565	5-75
ตารางที่ 5-28	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณน้ำหน้าดิน บริเวณคลองบางลำไ้ วันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2565 5-76	5-76
ตารางที่ 5-29	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณน้ำหน้าดินบริเวณคลองบางลำไ้ วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2565 5-76	5-76
ตารางที่ 5-30	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณน้ำหน้าดิน บริเวณคลองบางลำไ้ วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2565 5-77	5-77
ตารางที่ 5-31	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดน้ำหน้าดิน บริเวณคลองดาวคะนอง 5-78 คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ วันที่ 19 สิงหาคม 2565	5-78
ตารางที่ 5-32	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดน้ำหน้าดิน บริเวณคลองดาวคะนอง 5-79 คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และ ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 ตุลาคม 2565	5-79
ตารางที่ 5-33	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดน้ำหน้าดิน บริเวณคลองดาวคะนอง 5-80 คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และ ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 9 ธันวาคม 2565	5-80

สารบัญตาราง (ต่อ-3)

หน้า

ตารางที่ 6-1	แผนการสำรวจปริมาณการจราจร ตามแนวเส้นทางโครงการ	6-1
ตารางที่ 6-2	ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของจุดติดตามตรวจสอบตามแผนการสำรวจปริมาณการจราจร ตามแนวเส้นทาง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราชบุรีบูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง	6-2
ตารางที่ 6-3	การแบ่งประเภทของยานพาหนะในการเก็บข้อมูลปริมาณการจราจรและค่าการปรับเทียบ..... หน่วยปริมาณการจราจรของรถยนต์ประเภทต่างๆ ให้เป็นหน่วยเดียวกันกับรถยนต์นั่ง 4 ล้อ (Passenger Car Unit: PCU)	6-4
ตารางที่ 6-4	ความสามารถของช่องจราจรสำหรับการเดินรถสองทิศทาง	6-5
ตารางที่ 6-5	ความสามารถของช่องจราจรสำหรับการเดินรถทิศทางเดียว	6-5
ตารางที่ 6-6	บริเวณถนนที่ทำการสำรวจปริมาณการจราจรและจำนวนช่องการจราจรในแต่ละฝั่งถนน	6-7
ตารางที่ 6-7	สรุปผลการสำรวจปริมาณการจราจร ตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	6-47
	ช่วงเตาปูน - ราชบุรีบูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	
ตารางที่ 6-8	ระดับความเร็วที่ใช้บังคับระดับความคล่องตัวของการจราจร.....	6-79
ตารางที่ 6-9	ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการ.....	6-80
ตารางที่ 6-10	ข้อมูลสถิติและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ	6-103
	ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	
ตารางที่ 7-1	แผนการสำรวจการจัดการขยะมูลฝอย และของเสียอันตราย ตามแนวเส้นทางโครงการ	7-1
	ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565	
ตารางที่ 7-2	แบบบันทึกการจัดการขยะ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ของกิจการร่วมค้า ซีเคเอสที-พีแอล	7-3
ตารางที่ 7-3	แบบบันทึกการจัดการขยะ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ของกิจการร่วมค้า	7-4
	ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที	
ตารางที่ 7-4	แบบบันทึกการจัดการขยะ บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ของกิจการร่วมค้า	7-5
	ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที	
ตารางที่ 7-5	แบบบันทึกการจัดการขยะ บริเวณบ้านพักคนงาน ของกิจการร่วมค้า	7-6
	ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที	
ตารางที่ 7-6	แบบบันทึกการจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย ของบริษัท	7-7
	ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)	
ตารางที่ 7-7	แบบบันทึกการจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตรายของบริษัท	7-8
	อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)	
ตารางที่ 7-8	ปริมาณขยะมูลฝอย บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ระหว่างเดือนสิงหาคม-ธันวาคม 2565	7-9
ตารางที่ 7-9	ปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง บริเวณที่พักคนงาน เดือนธันวาคม 2565	7-9
ตารางที่ 7-10	ปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	7-10
ตารางที่ 7-11	ปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง	7-11
	ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	
ตารางที่ 7-12	ปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	7-12
	ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	
ตารางที่ 7-13	ปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง	7-12
	ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	

สารบัญตาราง (ต่อ-4)

หน้า

ตารางที่ 7-14	ปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565	7-14
ตารางที่ 7-15	ปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	7-15
	ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม พ.ศ. 2565	
ตารางที่ 8-1	สรุปจำนวนตัวอย่างของกลุ่มครัวเรือน	8-3
ตารางที่ 8-2	จำนวนตัวอย่างกลุ่มสถานประกอบการ	8-5
ตารางที่ 8-3	จำนวนตัวอย่างของกลุ่มผู้นำชุมชน	8-7
ตารางที่ 8-4	จำนวนตัวอย่างของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวและหน่วยงานราชการ	8-8
ตารางที่ 8-5	จำนวนตัวอย่างกลุ่มต่างๆ จำแนกตามสัญญา พื้นที่สำรวจ และประชากรกลุ่มเป้าหมาย	8-9
ตารางที่ 8-6	คะแนนระดับความเข้มข้นของผลกระทบและการแปลความหมาย	8-11
ตารางที่ 8-7	เกณฑ์หลักและเกณฑ์ย่อยในการจัดระดับความสำคัญของผลกระทบและการแปลความหมาย	8-12
ตารางที่ 8-8	บริบทด้านประชากรและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง	8-16
ตารางที่ 8-9	บริบทด้านเศรษฐกิจของกลุ่มตัวอย่าง	8-17
ตารางที่ 8-10	บริบทด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมของกลุ่มตัวอย่าง	8-18
ตารางที่ 8-11	การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของกลุ่มตัวอย่าง	8-19
ตารางที่ 8-12	ขอบเขต ความเข้มข้น และระดับความของผลกระทบที่มีอยู่เดิมในช่วงก่อนการก่อสร้าง	8-22
	โครงการจากการสำรวจครั้งที่ 1	
ตารางที่ 8-13	อันดับและคะแนนความสำคัญ ขอบเขต และความเข้มข้นของความคาดหวังต่อประโยชน์	8-25
	ของโครงการจากการสำรวจ ครั้งที่ 1 ในภาพรวม และรายสัญญา	
ตารางที่ 8-14	อันดับและคะแนนความสำคัญ ขอบเขต และความเข้มข้นของความกังวลใจ	8-26
	เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ จากการสำรวจ ครั้งที่ 1 ในภาพรวม และรายสัญญา	

สารบัญญรูป

หน้า

รูปที่ 1-1	แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก).....	1-3
รูปที่ 1-2	ตัวอย่างรูปตัดขวางโครงสร้างสถานีแบบแบบชานชาลากลาง (Central Platform).....	1-5
รูปที่ 1-3	ตัวอย่างรูปตัดขวางโครงสร้างสถานีแบบชานชาลาข้าง (Side Platform).....	1-5
รูปที่ 1-4	รูปตัดขวางโครงสร้างสถานีแบบชานชาลาซ้อน (Stacked Platform).....	1-6
รูปที่ 1-5	ตัวอย่างรูปตัดขวางโครงสร้างสถานียกระดับเป็นแบบชานชาลาข้าง (Side Platform).....	1-7
รูปที่ 1-6	ผังการบริหารงานโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	1-9
รูปที่ 1-7	กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณสถานีรัฐสภา.....	1-13
รูปที่ 1-8	กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณสถานีศรียาน	1-14
รูปที่ 1-9	กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณสถานีวิชิรพยาบาล	1-15
รูปที่ 1-10	กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณสถานีหอสมุดแห่งชาติ.....	1-18
รูปที่ 1-11	กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณสถานีบางขุนพรหม.....	1-19
รูปที่ 1-12	กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณปล่องระบายอากาศแห่งที่ 2.....	1-20
รูปที่ 1-13	กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณสถานีผ่านฟ้า.....	1-21
รูปที่ 1-14	กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณพื้นที่ก่อสร้างปล่องระบายอากาศที่ 3.....	1-24
รูปที่ 1-15	กิจกรรมการดำเนินงาน พื้นที่ก่อสร้างสถานีสามยอด.....	1-24
รูปที่ 1-16	กิจกรรมการดำเนินงาน ปล่องระบายอากาศที่ 4.....	1-24
รูปที่ 1-17	กิจกรรมการดำเนินงาน ปล่องระบายอากาศที่ 5.....	1-25
รูปที่ 1-18	กิจกรรมการดำเนินงาน พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีสะพานพุทธฯ.....	1-25
รูปที่ 1-19	กิจกรรมการดำเนินงาน พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีวงเวียนใหญ่.....	1-27
รูปที่ 1-20	กิจกรรมการดำเนินงาน พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีสำเหร่.....	1-27
รูปที่ 1-21	กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีบางปะแก้ว.....	1-29
รูปที่ 1-22	กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีบางปะแก้ว-สถานีบางปะกอก.....	1-32
รูปที่ 1-23	กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีสะพานพระราม 9.....	1-31
รูปที่ 1.24	กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีราษฎร์บูรณะ-สถานีพระประแดง.....	1-32
รูปที่ 1-25	กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีครุใน.....	1-33
รูปที่ 1-26	กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีครุใน – อาคารจอดรถไฟฟ้า..... (Stabling Yard)	1-34
รูปที่ 1-27	กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารสำนักงานโครงการฯ.....	1-35
รูปที่ 1-28	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบ คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป และความสั่นสะเทือน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอสมุดแห่งชาติ	1-48
รูปที่ 1-29	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบ คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป และความสั่นสะเทือน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 2 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงหอสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า	1-50
รูปที่ 1-30	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบ ความสั่นสะเทือน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ	1-52

สารบัญญรูป (ต่อ-1)

หน้า

รูปที่ 1-31	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป.....	1-54
	และความสั่นสะเทือน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง	
รูปที่ 1-32	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบ คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป	1-57
	และความสั่นสะเทือน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 5 งานโยธาส่วนยกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุใน	
รูปที่ 1-33	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง.....	1-59
	ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอสุมดแห่งชาติ	
รูปที่ 1-34	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง.....	1-61
	ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่ง และสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง	
รูปที่ 1-35	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง.....	1-63
	ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 5 งานโยธาส่วนยกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุใน	
รูปที่ 1-36	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	1-65
	ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอสุมดแห่งชาติ	
รูปที่ 1-37	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	1-67
	ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 2 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงหอสุมดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า	
รูปที่ 1-38	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	1-69
	ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่ง และสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ	
รูปที่ 1-39	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	1-70
	ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง	
รูปที่ 1-40	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	1-71
	ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 5 งานโยธายกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุใน	
รูปที่ 1-41	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน.....	1-73
	ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอสุมดแห่งชาติ	
รูปที่ 1-42	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน.....	1-74
	ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 2 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงหอสุมดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า	
รูปที่ 1-43	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน.....	1-75
	ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ	

สารบัญญรูป (ต่อ)

หน้า

รูปที่ 1-44	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน.....	1-76
	ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง	
รูปที่ 1-45	แผนผังจุดติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน.....	1-77
	ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 5 งานโยธายกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุใน	
รูปที่ 2-1	การประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครั้งที่ 1/2565	2-50
รูปที่ 2-2	การประชุมประชาสัมพันธ์โครงการฯ ผ่านสื่อโซเชียลมีเดีย	2-50
รูปที่ 2-3	ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่ รพม.	2-51
รูปที่ 2-4	ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนโครงการผ่านสื่อโซเชียลมีเดีย.....	2-51
รูปที่ 2-5	แผนผังประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก).....	2-51
รูปที่ 2-6	การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการฯ และประชาสัมพันธ์กิจกรรมก่อสร้างของโครงการฯ.....	2-52
รูปที่ 2-7	การปิดคลุมกองดินในพื้นที่ก่อสร้าง	2-53
รูปที่ 2-8	พื้นที่สำหรับกองวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง.....	2-53
รูปที่ 2-9	การบดอัดชั้นดิน	2-54
รูปที่ 2-10	การฉีดพรมน้ำ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	2-54
รูปที่ 2-11	การติดตั้งรั้วที่มีความสูงอย่างน้อย 2 เมตร ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง	2-54
รูปที่ 2-12	จัดหาหน้ากากกันฝุ่นให้คนงานสวมใส่	2-55
รูปที่ 2-13	การตรวจสอบเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง.....	2-55
รูปที่ 2-14	การทำความสะอาดถนน และรดกุดฝุ่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง	2-56
รูปที่ 2-15	การซ่อมแซมถนนด้วยแอสฟัลท์ชั่วคราว.....	2-56
รูปที่ 2-16	การทำความสะอาดล้อรถไม่ผสมคอนกรีตก่อนออกนอกโครงการ	2-56
รูปที่ 2-17	การปิดคลุมรถที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างด้วยผ้าใบ.....	2-57
รูปที่ 2-18	การติดตั้งป้ายเตือนความเร็วบริเวณเขตพื้นที่ก่อสร้าง	2-57
รูปที่ 2-19	การติดตั้งตาข่ายป้องกันขยะและเศษวัสดุร่วงหล่นลงคลองสาธารณะ	2-58
รูปที่ 2-20	การรื้อย้ายต้นไม้โดยกรุงเทพมหานคร	2-58
รูปที่ 2-21	การประชุมประชาสัมพันธ์รื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค.....	2-58
รูปที่ 2-22	ภาชนะรองรับขยะมูลฝอยทั่วไป	2-59
รูปที่ 2-23	การติดตั้งไฟบนแนวพื้นที่ก่อสร้าง และป้ายลูกศรไฟเบี่ยงจราจร.....	2-60
รูปที่ 2-24	การติดตั้งป้ายเตือนเขตพื้นที่ก่อสร้าง.....	2-61
รูปที่ 2-25	การติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการล่วงหน้า ก่อนการก่อสร้าง.....	2-62
รูปที่ 2-26	การติดตั้งป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายการเบี่ยงจราจร	2-62
รูปที่ 2-27	การติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้างที่ระยะ 100 เมตร	2-63
รูปที่ 2-28	การติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้างที่ระยะ 50 เมตร.....	2-63
รูปที่ 2-29	การติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง	2-63
รูปที่ 2-30	การติดตั้งป้ายเตือนสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง	2-63
รูปที่ 2-31	การติดตั้งป้ายเตือน พร้อมทั้งไฟกระพริบและกรวย ที่ระยะ 20 เมตร	2-63
รูปที่ 2-32	การติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็วตามแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง	2-64
รูปที่ 2-33	การติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการฯ	2-64

สารบัญญรูป (ต่อ-1)

หน้า

รูปที่ 2-34	การสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจ-สังคมครั้งที่ 1 ของโครงการฯ 2-65 ระหว่างวันที่ 13-17 สิงหาคม 2565	2-65
รูปที่ 2-35	การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของโครงการฯ..... 2-65	2-65
รูปที่ 2-36	การตรวจวัดระดับเสียงของโครงการฯ..... 2-65	2-65
รูปที่ 2-37	การตรวจวัดความสั่นสะเทือนของโครงการฯ..... 2-65	2-65
รูปที่ 2-38	การจัดเตรียมน้ำดื่ม 2-65	2-65
รูปที่ 2-39	เจ้าหน้าที่อบรมความปลอดภัยแก่คนงานก่อนเริ่มงานทุกครั้ง 2-66	2-66
รูปที่ 2-40	จัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล (PPE) แก่คนงาน..... 2-66	2-66
รูปที่ 2-41	การติดตั้งป้ายเตือนความปลอดภัย..... 2-66	2-66
รูปที่ 2-42	จัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First Aid)..... 2-66	2-66
รูปที่ 2-43	แนวโบราณสถานที่ขุดพบที่ IVS-04..... 2-67	2-67
รูปที่ 2-44	โบราณวัตถุที่ขุดพบที่ IVS-05..... 2-67	2-67
รูปที่ 2-45	การติดตั้งป้ายขอร้องภัยในความไม่สะดวก..... 2-67	2-67
รูปที่ 3-1	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณกรมชลประทาน 3-3	3-3
รูปที่ 3-2	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณโรงพยาบาลวชิรพยาบาล 3-4	3-4
รูปที่ 3-3	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณหอสมุดแห่งชาติ..... 3-5	3-5
รูปที่ 3-4	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณโรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี..... 3-6	3-6
รูปที่ 3-5	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณโรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า..... 3-7	3-7
รูปที่ 3-6	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณ โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี..... 3-8	3-8
รูปที่ 3-7	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณโรงพยาบาลบางปะกอก สภุมรปราการ... 3-9	3-9
รูปที่ 3-8	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณมัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อีหม่าม)..... 3-10	3-10
รูปที่ 3-9	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565..... 3-27	3-27
รูปที่ 3-10	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565..... 3-28	3-28
รูปที่ 3-11	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 3-29 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	3-29
รูปที่ 3-12	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง 3-30 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	3-30
รูปที่ 4-1	จุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน บริเวณกรมชลประทาน..... 4-3	4-3
รูปที่ 4-2	จุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน บริเวณโรงพยาบาลวชิรพยาบาล 4-4	4-4
รูปที่ 4-3	จุดติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณหอสมุดแห่งชาติ..... 4-5	4-5
รูปที่ 4-4	จุดติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณโรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี..... 4-6	4-6
รูปที่ 4-5	จุดติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณโรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า..... 4-7	4-7
รูปที่ 4-6	จุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน บริเวณโรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี..... 4-8	4-8
รูปที่ 4-7	จุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน บริเวณโรงพยาบาลบางปะกอก สภุมรปราการ 4-9	4-9
รูปที่ 4-8	จุดติดตามตรวจสอบระดับเสียง บริเวณมัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อีหม่าม) 4-10	4-10
รูปที่ 4-9	จุดติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณวัดบวรนิเวศราชวรวิหาร..... 4-11	4-11
รูปที่ 4-10	จุดติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณวัดเอี่ยมวรุษ 4-12	4-12

สารบัญญรูป (ต่อ-2)

หน้า

รูปที่ 4-11	จุดติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณวัดราชชนิตดารามวรวิหาร	4-13
รูปที่ 4-12	จุดติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณป้อมมหากาฬ.....	4-14
รูปที่ 4-13	จุดติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณพิพิธภัณฑราชภัฏ.....	4-15
รูปที่ 4-14	จุดติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน บริเวณอนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช	4-16
รูปที่ 4-15	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระหว่างเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม 2565	4-21
รูปที่ 4-16	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม 2565	4-22
รูปที่ 4-17	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด ระหว่างเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม 2565.....	4-23
รูปที่ 4-18	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ที่ 90 ระหว่างเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม 2565	4-24
รูปที่ 4-19	ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ระหว่างเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม 2565	4-25
รูปที่ 5-1	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณคลองบางซื่อ	5-3
รูปที่ 5-2	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณคลองสามเสน	5-4
รูปที่ 5-3	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณคลองบางไส้ไก่	5-5
รูปที่ 5-4	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณคลองดาวคะนอง.....	5-6
รูปที่ 5-5	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณคลองบางปะแก้ว	5-7
รูปที่ 5-6	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณคลองปะกอก	5-8
รูปที่ 5-7	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณคลองราษฎร์บูรณะ	5-9
รูปที่ 5-8	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณคลองแจรงร้อน	5-10
รูปที่ 5-9	จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณลำรางสาธารณะ.....	5-11
	ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า	
รูปที่ 5-10	ผลการติดตามตรวจสอบความเป็นกรด-ด่าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	5-20
รูปที่ 5-11	ผลการติดตามตรวจสอบอุณหภูมิระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565.....	5-21
รูปที่ 5-12	ผลการติดตามตรวจสอบค่าการนำไฟฟ้า ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565.....	5-22
รูปที่ 5-13	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565.....	5-23
รูปที่ 5-14	ผลการติดตามตรวจสอบค่าความสกปรกในรูปบีโอดี ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	5-24
รูปที่ 5-15	ผลการติดตามตรวจสอบค่าของแข็งแขวนลอยทั้งหมด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	5-25
รูปที่ 5-16	ผลการติดตามตรวจสอบค่าของแข็งละลายน้ำทั้งหมด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565.....	5-26
รูปที่ 5-17	ผลการติดตามตรวจสอบค่าไนเตรท ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	5-27
รูปที่ 5-18	ผลการติดตามตรวจสอบค่าฟอสเฟต ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565.....	5-28
รูปที่ 5-19	ผลการติดตามตรวจสอบค่าน้ำมันและไขมัน ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	5-29
รูปที่ 5-20	ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565	5-30
รูปที่ 6-1	แผนผังจุดสำรวจปริมาณการจราจร ของสัญญาที่ 1 ช่วงช่วงเตาปูน – หอสมุดแห่งชาติ.....	6-8
รูปที่ 6-2	แผนผังจุดสำรวจปริมาณการจราจร ของสัญญาที่ 2 ช่วงหอสมุดแห่งชาติ - ผ่านฟ้า	6-9
รูปที่ 6-3	แผนผังจุดสำรวจปริมาณการจราจร ของสัญญาที่ 3 ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ	6-10
รูปที่ 6-4	แผนผังจุดสำรวจปริมาณการจราจร ของสัญญาที่ 4 ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง.....	6-11
รูปที่ 6-5	แผนผังจุดสำรวจปริมาณการจราจร ของสัญญาที่ 5 ช่วงดาวคะนอง-ครุใน.....	6-12
รูปที่ 6-6	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนทหาร	6-13

สารบัญญรูป (ต่อ-3)

หน้า

รูปที่ 6-7	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนประชากรราษฎร์ สาย 1.....	6-14
รูปที่ 6-8	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสามเสน (สัญญาที่ 1).....	6-15
รูปที่ 6-9	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนเขียวไข่กา	6-16
รูปที่ 6-10	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนอำนวยการสงคราม	6-17
รูปที่ 6-11	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนนครไชยศรี.....	6-18
รูปที่ 6-12	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสุขโขทัย	6-19
รูปที่ 6-13	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสังคโลก.....	6-20
รูปที่ 6-14	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนขาว	6-21
รูปที่ 6-15	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนนครราชสีมา (สัญญาที่ 1).....	6-22
รูปที่ 6-16	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนราชวิถี.....	6-23
รูปที่ 6-17	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสามเสน (สัญญาที่ 2).....	6-24
รูปที่ 6-18	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนนครราชสีมา (สัญญาที่ 2).....	6-25
รูปที่ 6-19	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนพระสุเมรุ.....	6-26
รูปที่ 6-20	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนราชดำเนินกลาง	6-27
รูปที่ 6-21	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนมหาไชย	6-28
รูปที่ 6-22	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนจักรเพชร.....	6-29
รูปที่ 6-23	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนประชาธิปไตย	6-30
รูปที่ 6-24	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน.....	6-31
รูปที่ 6-25	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสุขสวัสดิ์.....	6-32
รูปที่ 6-26	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนประชาอุทิศ.....	6-33
รูปที่ 6-27	การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนทางคู่ขนานทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง.....	6-34
รูปที่ 6-28	กราฟผลการตรวจนับปริมาณจราจรระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565	6-55
	(วันหยุดราชการ)	
รูปที่ 6-29	กราฟผลการตรวจนับปริมาณจราจรระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565	6-59
	(วันทำการ)	
รูปที่ 6-30	ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนแนวเส้นทาง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	6-111
	ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน	
	ช่วงเตาปูน – หอสมุดแห่งชาติ	
รูปที่ 6-31	ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนแนวเส้นทาง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	6-112
	ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 2 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน	
	ช่วงหอสมุดแห่งชาติ – ผ่านฟ้า	
รูปที่ 6-32	ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนแนวเส้นทาง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	6-113
	ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์	
	ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า – สะพานพุทธ	
รูปที่ 6-33	ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนแนวเส้นทาง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	6-114
	ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์	
	ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ – ดาวคะนอง	
รูปที่ 6-34	ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนแนวเส้นทาง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง	6-115
	ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 5 งานโยธาส่วนยกระดับ	
	ช่วงดาวคะนอง-ครุไน	

สารบัญญรูป (ต่อ-4)

หน้า

รูปที่ 8-1	บรรยากาศการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 วันที่ 13-17 สิงหาคม พ.ศ.2565 สัญญา 1.....8-12
รูปที่ 8-2	บรรยากาศการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 วันที่ 13-17 สิงหาคม พ.ศ.2565 สัญญา 2.....8-13
รูปที่ 8-3	บรรยากาศการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 วันที่ 13-17 สิงหาคม พ.ศ.2565 สัญญา 3.....8-13
รูปที่ 8-4	บรรยากาศการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 วันที่ 13-17 สิงหาคม พ.ศ.2565 สัญญา 4.....8-14
รูปที่ 8-5	บรรยากาศการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 วันที่ 13-17 สิงหาคม พ.ศ.2565 สัญญา 5.....8-14

บทที่ 1
บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาของโครงการ

เมื่อวันที่ 9 มีนาคม 2553 คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบผลของการประชุมคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (คจร.) จากการประชุมในวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2553 ที่ได้มีมติเห็นชอบแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลโดยกำหนดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการในระยะเวลา 10 ปีแรก (เปิดบริการภายในปี 2562) จำนวน 7 สาย ระยะทางรวม 154 กิโลเมตร ซึ่งรวมถึงโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ระยะทางรวม 42.8 กิโลเมตร ตามแผนแม่บท โดยแบ่งแผนการดำเนินงานดังนี้

- แผนโครงข่ายเร่งรัดตามมติคณะรัฐมนตรี ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ ระยะทาง 23.0 กิโลเมตร
- แผนโครงข่ายเพิ่มเติมภายในปี พ.ศ. 2562 ช่วงบางซื่อ-ราษฎร์บูรณะ ระยะทาง 19.8 กิโลเมตร

ทั้งนี้ ตามแผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางราง ได้กำหนดให้โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ เป็นระบบขนส่งมวลชนสายหลักที่เชื่อมโยงฝั่งเหนือและฝั่งใต้ของกรุงเทพมหานคร แต่ได้มีการพัฒนาพร้อมกันทั้งเส้นทาง เป็นการปรับเปลี่ยนจากแผนแม่บทของรถไฟฟ้าช่วงต่างๆ มาเป็นลำดับให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจสังคมและสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนไป กล่าวโดยสรุปได้ว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ ได้รับความเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโดยคร่าวๆ โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 2 ส่วน และปรับเปลี่ยนชื่อโครงการให้มีความชัดเจนขึ้น คือ

- ส่วนที่ 1 : ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ มีจุดเริ่มต้นโครงการที่สถานีคลองบางไผ่และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่สถานีเตาปูน เรียกโครงการนี้ว่า "สายสีม่วงเหนือ" โดยเปิดให้บริการในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2559
- ส่วนที่ 2 : ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ซึ่งเป็นการผนวกรวมโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-สามเสน กับ ช่วงสามเสน-ราษฎร์บูรณะ มีจุดเริ่มต้นโครงการที่สถานีเตาปูน และมีจุดสิ้นสุดโครงการที่สถานีศรีนครินทร์ เรียกโครงการนี้ว่า "สายสีม่วงใต้"

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ได้รับความเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม) จากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ 19/2561 เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2561 และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้มีมติ รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดังกล่าว ในการประชุมครั้งที่ 3/2562 วันที่ 22 เมษายน 2562 ตามหนังสือแจ้งมติ ที่ ทส (กทล) 1009/ว 6660 ลงวันที่ 15 พฤษภาคม 2562

1.2 รายละเอียดโครงการ

1.2.1 ที่ตั้งโครงการและแนวเส้นทางโครงการ

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) อยู่ในพื้นที่ของกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการ ระยะทางรวม 23.63 กิโลเมตร ดังรูปที่ 1-1 โดยมีจุดเริ่มต้นที่สถานีเตาปูน (สถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) และโครงการรถไฟฟ้าสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ) โดยสถานีเตาปูนเป็นสถานียกระดับ ตั้งอยู่บริเวณแยกเตาปูน แนวเส้นทางพาดผ่านลงมาทางใต้ โดยลดระดับ

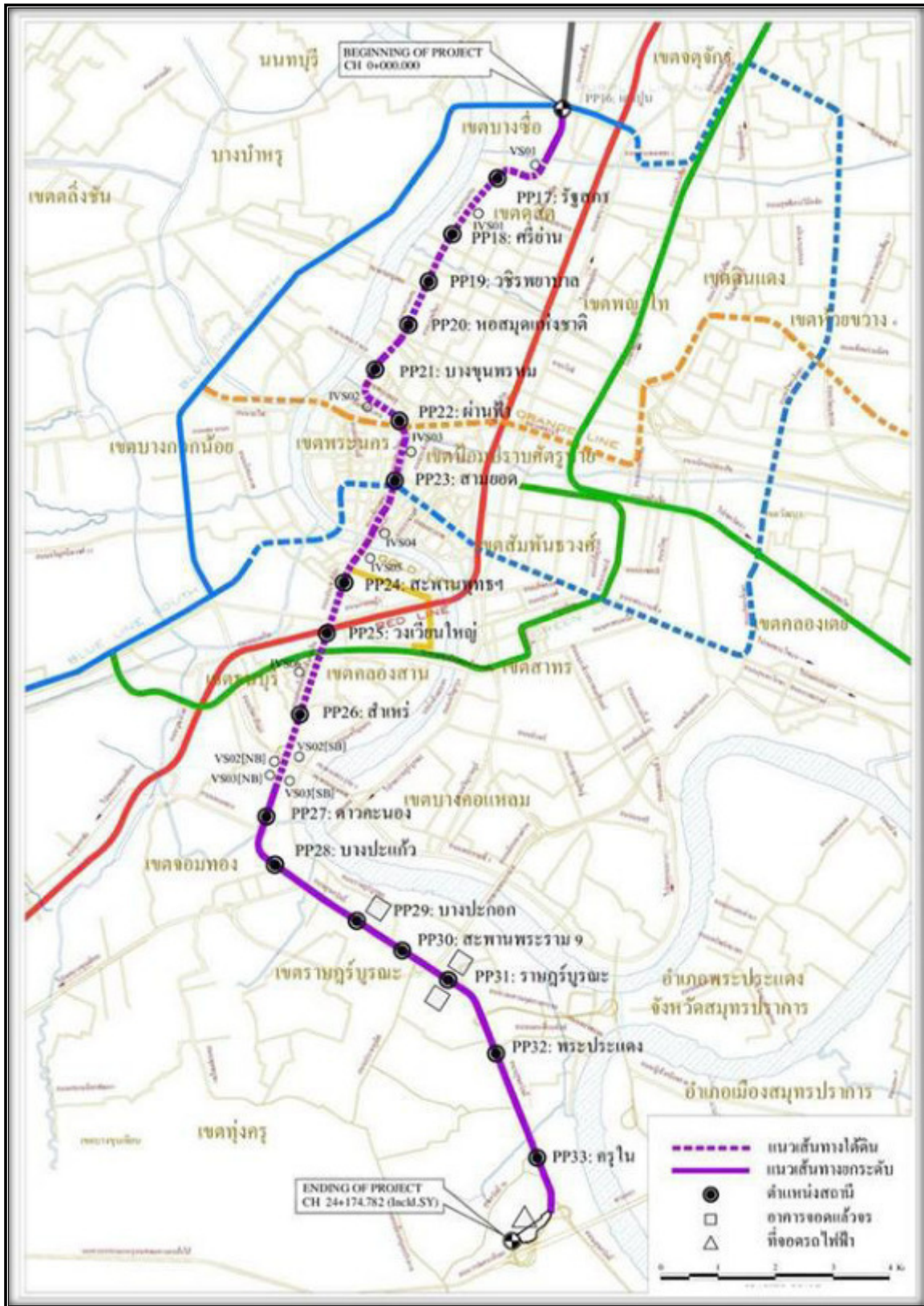
ทางวิ่งลงเป็นเส้นทางใต้ดิน (ช่วง Transition) เพื่อมุ่งหน้าไปยังสถานีรัฐสภา ทั้งนี้ ช่วงสถานีเตาปูนถึงสถานีรัฐสภาเป็นแนวที่ซ้อนทับกับแนวถนนสาย ง.8 ของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร ถัดจากสถานีรัฐสภา แนวเส้นทางโครงการจะวางตัวไปทางตะวันตกเฉียงใต้ ตามแนวถนนสามเสน ผ่านโรงเรียนวัดจันทร์สโมสร โรงเรียนราชินีบน กรมชลประทาน โรงพยาบาลศิริพยาบาล (บริเวณแยกซังฮี้) หอสมุดแห่งชาติ ธนาคารแห่งประเทศไทย เลี้ยวซ้ายวิ่งไปตามถนนพระสุเมรุ ผ่านวัดบวรนิเวศราชวรวิหาร ผ่านหอศิลปสมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ แยกผ่านฟ้า ถนนราชดำเนินกลาง มุ่งสู่ถนนมหาไชย ผ่านวัดราชชนิตดารามวรวิหาร สวนรมณีนาถ เข้าเชื่อมกับสถานีสามยอดของโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ช่วงหัวลำโพง-บางแค) บริเวณแยกสามยอด ผ่านตลาดสามยอด ตรงเข้าสู่ถนนจักรเพชร ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสะพานพระปกเกล้าฯ เข้าสู่ถนนประชาธิปไตย ผ่านสี่แยกบ้านแขก ลอดใต้วงเวียนใหญ่ เข้าสู่ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ผ่านโรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า ลอดแยกมไหสวรรย์ เข้าสู่ถนนสุขสวัสดิ์ จากนั้นเป็นทางเปลี่ยนระดับ (Transition) ขึ้นสู่ทางวิ่งยกระดับ วางตัวตามแนวถนนสุขสวัสดิ์ ผ่านแยกถนนจอมทอง แยกถนนประชาอุทิศ ข้ามทางด่วนเฉลิมมหานคร แยกถนนวงแหวนอุตสาหกรรม แยกถนนนครเขื่อนขันธ์ พื้นที่อำเภอพระประแดง จังหวัดสมุทรปราการ ไปสิ้นสุดที่ที่จอดรถไฟฟ้า (Stabling Yard) บริเวณถนนวงแหวนกาญจนาภิเษก

พื้นที่โครงการแบ่งตามเขตการปกครองได้ดังนี้ กรุงเทพมหานครจำนวน 9 เขต ประกอบด้วย เขตบางซื่อ เขตดุสิต เขตพระนคร เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย (แนวเส้นทางประชิดแนวเขตฯ) เขตสัมพันธวงศ์ (แนวเส้นทางประชิดแนวเขตฯ) เขตคลองสาน เขตธนบุรี เขตจอมทอง และ เขตราษฎร์บูรณะ และ 1 อำเภอของจังหวัดสมุทรปราการ คืออำเภอพระประแดง

สรุปพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) แบ่งตามเขตการปกครองได้ดังตารางที่ 1-1

ตารางที่ 1-1 สรุปพื้นที่โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
แบ่งตามเขตการปกครอง

พื้นที่	สถานี
1. กรุงเทพมหานคร	
เขตบางซื่อ	สถานีเตาปูน, สายทางสถานีเตาปูน
เขตดุสิต	สถานีรัฐสภา, สถานีศรียาน, สถานีวัดศิริพยาบาล, สถานีหอสมุดแห่งชาติ
เขตพระนคร	สถานีบางขุนพรหม, สถานีผ่านฟ้า สถานีสามยอด, สายทางสถานีสามยอด
เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย (แนวเส้นทางประชิดแนวเขตฯ)	สถานีผ่านฟ้า สถานีสามยอด, สายทางสถานีสามยอด
เขตสัมพันธวงศ์ (แนวเส้นทางประชิดแนวเขตฯ)	สายทางสถานีสามยอด
เขตคลองสาน	สถานีสะพานพุทธฯ, สถานีวงเวียนใหญ่, สายทางสถานีวงเวียนใหญ่
เขตธนบุรี	สถานีสำเหร่, สถานีดาวคะนอง
เขตจอมทอง	สถานีบางปะแก้ว
เขตราษฎร์บูรณะ	สถานีบางปะกอก, อาคารจอดแล้วจรบางปะกอก, สถานีสะพานพระราม 9, สถานีราษฎร์บูรณะ, อาคารจอดแล้วจรราษฎร์บูรณะ
2. จังหวัดสมุทรปราการ	
อำเภอพระประแดง	สถานีพระประแดง, สถานีครุใน



รูปที่ 1-1 แนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

1.2.2 องค์ประกอบโครงการ

1.2.2.1 สถานีรถไฟฟ้า

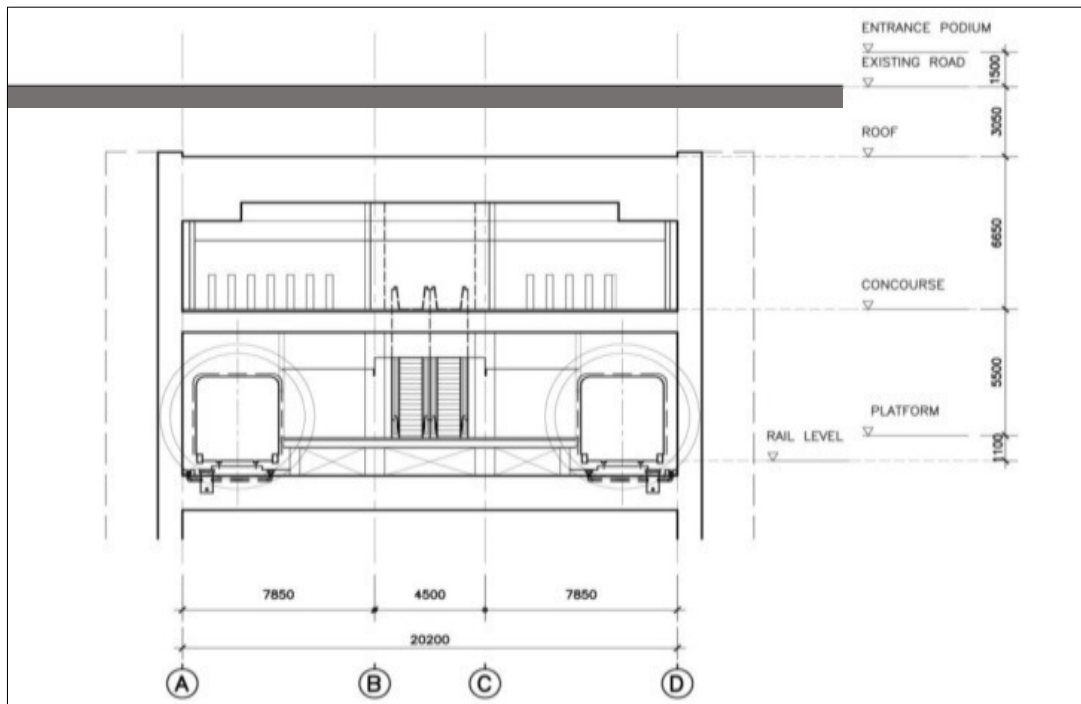
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) มีสถานีให้บริการ 17 สถานี โดยเป็นสถานีใต้ดิน 10 สถานี และสถานียกระดับ 7 สถานี มีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

(1) สถานีรถไฟฟ้าประเภทสถานีใต้ดิน

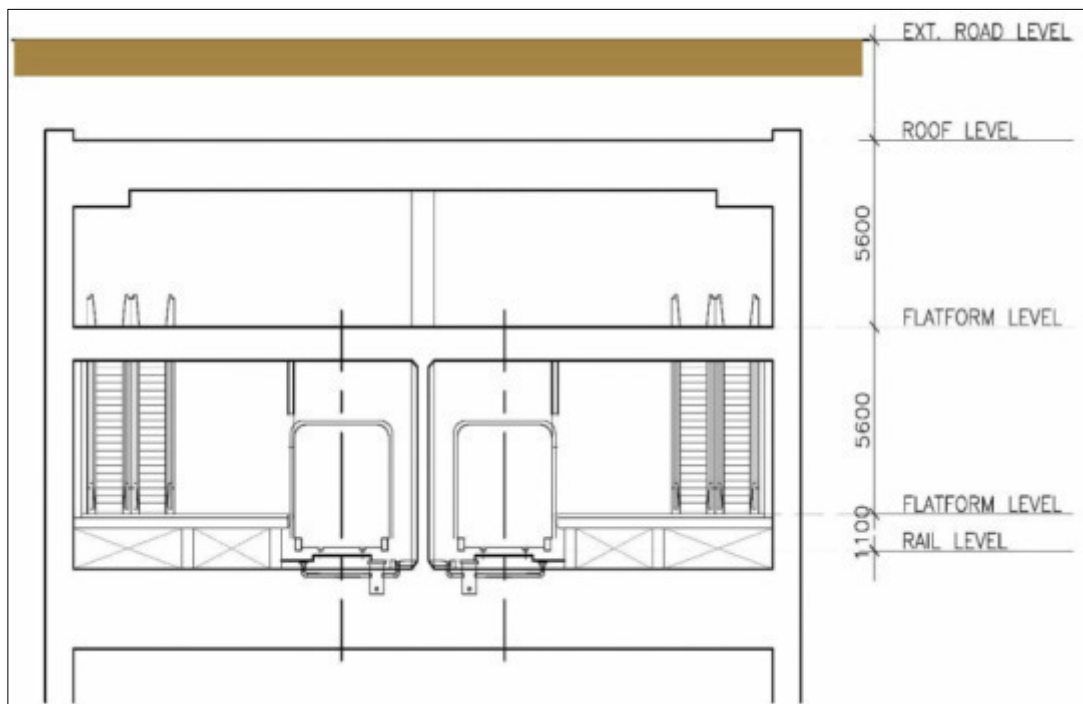
สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินจำนวน 10 สถานี ประกอบด้วย สถานีรัฐสภา สถานีศรียาน สถานีวชิรพยาบาล สถานีหอสมุดแห่งชาติ สถานีบางขุนพรหม สถานีผ่านฟ้า สถานีสามยอด สถานีสะพานพุทธฯ สถานีวงเวียนใหญ่และสถานีสำหรับสัญญาการก่อสร้างในลักษณะ Design & Build ตำแหน่งที่ตั้งและรูปแบบโครงสร้างสถานี จำแนกได้ 3 รูปแบบ แสดงดังตารางที่ 1-2 และตัวอย่างของโครงสร้างสถานีทั้ง 3 รูปแบบดังรูปที่ 1-2 ถึง รูปที่ 1-4

ตารางที่ 1-2 รูปแบบและตำแหน่งที่ตั้งของสถานีใต้ดินของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ

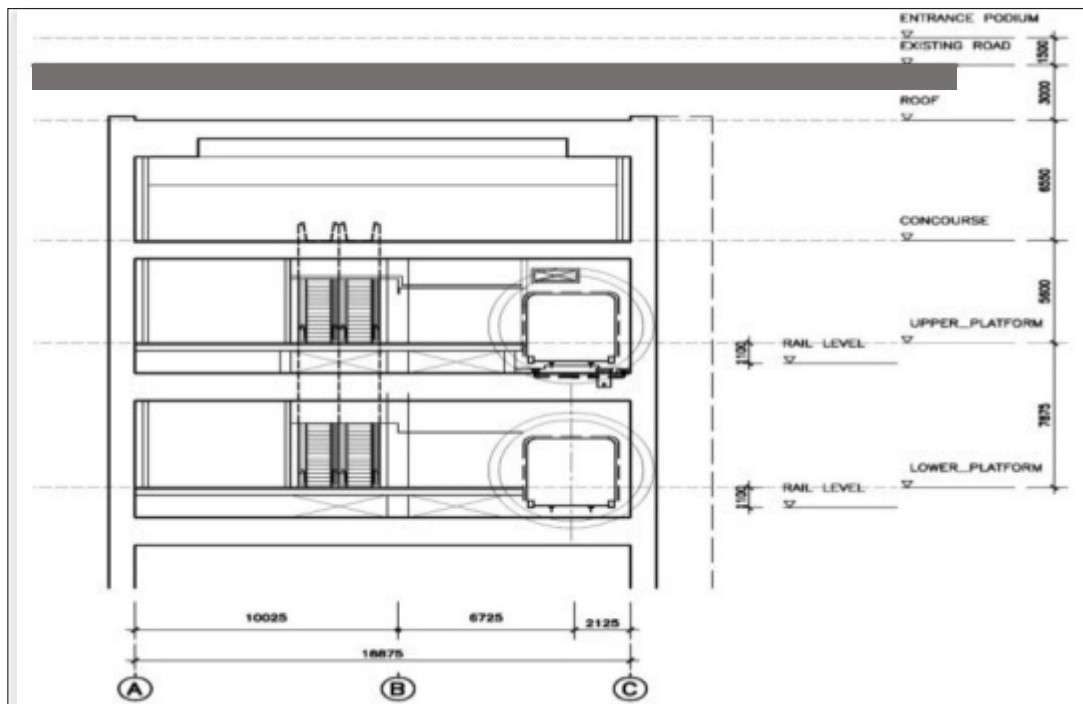
ชื่อสถานี	ตำแหน่งที่ตั้งของสถานี	รูปแบบของสถานีใต้ดิน
1. สถานีรัฐสภา	ตั้งอยู่ใต้ถนนสามเสน บริเวณด้านหน้ารัฐสภาแห่งใหม่	โครงสร้างสถานีแบบชานชาลากลาง (Central Platform) มีขนาดสถานีกว้างประมาณ 22.2 เมตร ยาวประมาณ 250-260 เมตร
2. สถานีศรียาน	ตั้งอยู่ใต้ถนนสามเสน บริเวณด้านหน้ากรมชลประทาน	โครงสร้างสถานีแบบชานชาลาซ้อน (Stacked Platform) มีขนาดสถานีกว้างประมาณ 18.9 เมตร ยาวประมาณ 225 เมตร
3. สถานีวชิรพยาบาล	ตั้งอยู่ใต้ถนนสามเสน บริเวณด้านหน้าโรงพยาบาลวชิรพยาบาล	
4. สถานีหอสมุดแห่งชาติ	ตั้งอยู่ใต้ถนนสามเสน บริเวณด้านหน้าหอสมุดแห่งชาติ	โครงสร้างสถานีแบบชานชาลาข้าง (Side Platform) มีขนาดสถานีกว้างประมาณ 25.6 เมตร ยาวประมาณ 225 เมตร
5. สถานีบางขุนพรหม	ตั้งอยู่ใต้ถนนสามเสน บริเวณด้านหน้าวัดเอี่ยมวรานุช	โครงสร้างสถานีแบบชานชาลาซ้อน (Stacked Platform) มีขนาดสถานีกว้างประมาณ 18.9 เมตร ยาวประมาณ 225 เมตร
6. สถานีผ่านฟ้า	ตั้งอยู่ใต้ถนนพระสุเมรุ บริเวณด้านหน้าหอศิลป์สมเด็จพระนางเจ้าสิริกิติ์ พระบรมราชินีนาถ	
7. สถานีสามยอด	ตั้งอยู่ใต้ถนนมหาไชย บริเวณด้านหน้าสวนรมณีนาถ	โครงสร้างสถานีแบบชานชาลากลาง (Central Platform) มีขนาดสถานีกว้างประมาณ 22.2 เมตร ยาวประมาณ 250-260 เมตร
8. สถานีสะพานพุทธฯ	ตั้งอยู่ใต้ถนนประชาธิปไตย บริเวณก่อนถึงสี่แยกบ้านแขก	
9. สถานีวงเวียนใหญ่	ตั้งอยู่ใต้ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน บริเวณใกล้วงเวียนใหญ่	
10. สถานีสำหรับ	ตั้งอยู่ใต้ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน บริเวณด้านหน้าโรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า	



รูปที่ 1-2 ตัวอย่างรูปตัดขวางโครงสร้างสถานีแบบแบบชานชาลากลาง (Central Platform)



รูปที่ 1-3 ตัวอย่างรูปตัดขวางโครงสร้างสถานีแบบชานชาลาข้าง (Side Platform)



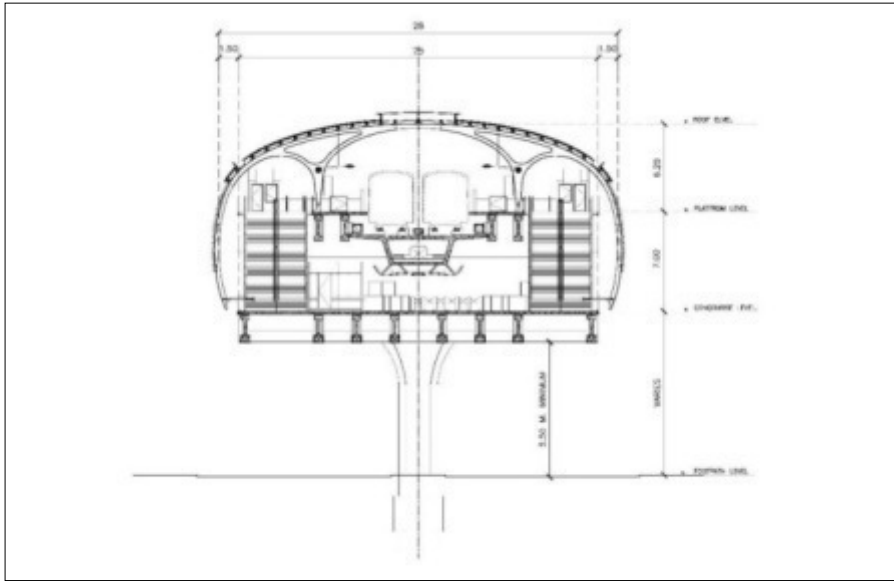
รูปที่ 1-4 รูปตัดขวางโครงสร้างสถานีแบบชานชาลาซ้อน (Stacked Platform)

(2) สถานีรถไฟฟ้าประเภทสถานียกระดับ

สถานีรถไฟฟ้าประเภทโครงสร้างยกระดับจำนวน 7 สถานี ประกอบด้วย สถานีดาวคะนอง สถานีบางปะแก้ว สถานีบางปะกอก สถานีสะพานพระราม 9 สถานีราษฎร์บูรณะ สถานีพระประแดง และสถานีครุโน สัญญาการก่อสร้างในลักษณะ Detail Design มีรูปแบบของสถานีเป็นแบบชานชาลาข้าง (Side Platform) มีขนาดความกว้างประมาณ 25 เมตร และยาวประมาณ 153 เมตร โดยจะมี 2 ชั้น ได้แก่ ชั้นจำหน่ายบัตรโดยสาร (Concourse Level) และระดับชานชาลา (Platform Level) รายละเอียดตำแหน่งที่ตั้งของสถานียกระดับของโครงการฯ แสดงดังตารางที่ 1-3 และรูปตัวอย่างของโครงสร้างสถานี ดังรูปที่ 1-5

ตารางที่ 1-3 ตำแหน่งที่ตั้งของสถานียกระดับของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ

ชื่อสถานี	ตำแหน่งที่ตั้งของสถานี
1. สถานีดาวคะนอง	ตั้งอยู่บนถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน บริเวณซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 14
2. สถานีบางปะแก้ว	ตั้งอยู่บนถนนสุขสวัสดิ์ บริเวณซอยสุขสวัสดิ์ 7
3. สถานีบางปะกอก	ตั้งอยู่บนถนนสุขสวัสดิ์ บริเวณซอยสุขสวัสดิ์ 32 และเชื่อมต่อกับอาคารจอดแล้วจร บางปะกอก
4. สถานีสะพานพระราม 9	ตั้งอยู่บนถนนสุขสวัสดิ์ บริเวณซอยสุขสวัสดิ์ 29
5. สถานีราษฎร์บูรณะ	ตั้งอยู่บนถนนสุขสวัสดิ์ บริเวณข้างคลองแจรงร้อน และเชื่อมต่อกับอาคารจอดแล้วจร ราษฎร์บูรณะ
6. สถานีพระประแดง	ตั้งอยู่บนถนนสุขสวัสดิ์ บริเวณใกล้สามแยกพระประแดง
7. สถานีครุโน	ตั้งอยู่บนถนนสุขสวัสดิ์ ใกล้ซอยสุขสวัสดิ์ 70



รูปที่ 1-5 ตัวอย่างรูปตัดขวางโครงสร้างสถานียกระดับเป็นแบบชานชาลาข้าง (Side Platform)

1.2.2.2 อาคารจอดแล้วจร (Park & Ride)

อาคารจอดแล้วจรของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) มีจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ บริเวณสถานีบางปะกอกและบริเวณสถานีราษฎร์บูรณะ โดยอาคารจอดแล้วจรบางปะกอกจอดรถได้ 1,762 คัน และอาคารจอดแล้วจรราษฎร์บูรณะ จอดรถได้ 1,514 คัน

1.2.2.3 ที่จอดรถไฟฟ้า (Stabling Yard)

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ไม่มีศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) โดยจะใช้ศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้าร่วมกับรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรมที่ศูนย์ซ่อมบำรุงคลองบางไผ่ แต่จะมีโรงจอดรถไฟฟ้า (Stabling Yard) ตั้งอยู่ใกล้ด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษบางครุ 3 ของทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์) ประกอบด้วยกลุ่มอาคารที่สำคัญ เช่น อาคารที่จอดขบวนรถไฟฟ้า อาคารซ่อมบำรุงเบา โรงล้างขบวนรถไฟฟ้า อาคารทดสอบรถไฟฟ้า อาคารบริหารและศูนย์ควบคุมเดินรถ

1.3 การดำเนินการก่อสร้างโครงการ

1.3.1 แผนการดำเนินโครงการ

แผนดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้า ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 28 ซึ่งคณะกรรมการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีมติรับทราบในคราวประชุมครั้งที่ 12/2565 เมื่อวันที่ 30 พฤศจิกายน 2565 ดังนี้

- 1.3.1.1 สำรองสิทธิที่ดินและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ดำเนินการระหว่างเดือนมกราคม 2564 - กุมภาพันธ์ 2568
- 1.3.1.2 จัดจ้างที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ ดำเนินการระหว่างเดือนธันวาคม 2564 - มิถุนายน 2565
- 1.3.1.3 จัดหาผู้รับเหมาก่อสร้างงานโยธาของโครงการฯ แต่ละช่วง ดำเนินการระหว่าง สิงหาคม 2564 – 11 มีนาคม 2565
- 1.3.1.4 เริ่มงานก่อสร้างงานโยธา ตั้งแต่ 25 เมษายน 2565 – 20 ตุลาคม 2570 รวมระยะเวลา 2,005 วัน
- 1.3.1.5 คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนในงานผลิตและติดตั้งงานระบบรถไฟฟ้า และเดินรถไฟฟ้า (PPP) ดำเนินการระหว่างเดือนกรกฎาคม 2566 - กุมภาพันธ์ 2568
- 1.3.1.6 เปิดให้บริการ เดือนธันวาคม 2570

1.3.2 การก่อสร้างและการควบคุมงาน

1.3.2.1 สัญญาจ้างก่อสร้างงานโยธา

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างก่อสร้างงานโยธา โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) รวมทั้งสิ้น 6 สัญญา ได้แก่

- 1) สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอดสมุดแห่งชาติ ระยะทาง 4.87 กิโลเมตร ประกอบด้วย 3 สถานี คือ สถานีรัฐสภา สถานีศรียาน และ สถานีวชิรพยาบาล ดำเนินการโดยกิจการร่วมค้า ซีเคเอสที-พีแอล (CKST-PL Joint Venture)
- 2) สัญญาที่ 2 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงหอดสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า ระยะทาง 2.33 กิโลเมตร ประกอบด้วย 3 สถานี คือ สถานีหอดสมุดแห่งชาติ สถานีบางขุนพรหม และสถานีผ่านฟ้า ดำเนินการโดยกิจการร่วมค้า ซีเคเอสที-พีแอล (CKST-PL Joint Venture)
- 3) สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ ระยะทาง 3.12 กิโลเมตร ประกอบด้วย 2 สถานี คือ สถานีสามยอด และ สถานีสะพานพุทธฯ ดำเนินการโดยกิจการร่วมค้า ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์-เอ็มอาร์ที (ITD-NWR MRT Joint Venture)
- 4) สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง ระยะทาง 3.97 กิโลเมตร ประกอบด้วย 2 สถานี คือ สถานีวงเวียนใหญ่ และ สถานีสำเหร่ ดำเนินการโดยบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (UNIQUE)
- 5) สัญญาที่ 5 งานโยธาส่วนยกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุין ระยะทาง 9.34 กิโลเมตร มีสถานียกระดับรวม 7 สถานี รวมทั้งอาคารจอดแล้วจรและโรงจอดรถไฟฟ้า ดำเนินการโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) (ITD)
- 6) สัญญาที่ 6 งานออกแบบและก่อสร้างระบบราง (ช่วงเตาปูน-ครุין) ดำเนินการโดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) (ITD)

1.3.2.2 สัญญาจ้างกลุ่มที่ปรึกษากำกับการดำเนินงานโครงการ

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ลงนามในสัญญาจ้างกลุ่มที่ปรึกษา เพื่อควบคุมกำกับการดำเนินงานโครงการ (Project Implementation Consultant : PIC) นำโดยบริษัท เอ็มเอชพีเอ็ม จำกัด

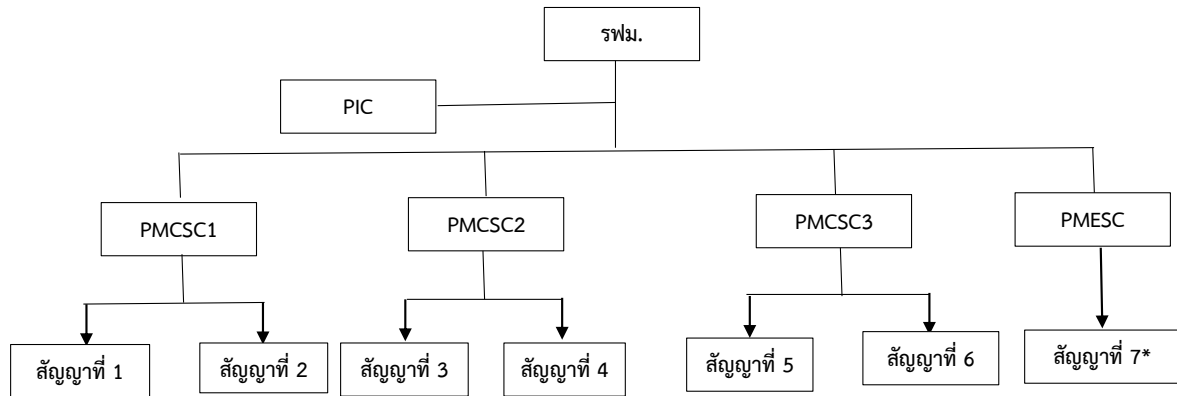
1.3.2.3 สัญญาว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ลงนามในสัญญาจ้างกลุ่มที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา โดยแบ่งออกเป็น 3 กลุ่ม ประกอบด้วย

- 1) ที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา 1 (Project Management and Construction Supervision Consultant : PMSC1) นำโดยบริษัท เอ็ม เอ เอ คอนซัลแตนท์ จำกัด ควบคุมกำกับการดำเนินงานก่อสร้างผู้รับจ้าง 2 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 1 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอดสมุดแห่งชาติ และสัญญาที่ 2 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงหอดสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า
- 2) ที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา 2 (Project Management and Construction Supervision Consultant : PMSC2) นำโดยบริษัท บริษัท เอเชียน เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ควบคุมกำกับการดำเนินงานก่อสร้างผู้รับจ้าง 2 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ และสัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง

3) ที่ปรึกษาบริหารโครงการและควบคุมการก่อสร้างงานโยธา 3 (Project Management and Construction Supervision Consultant : PMSC3) นำโดยบริษัท โซติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด ควบคุมกำกับการดำเนินงานก่อสร้าง ผู้รับจ้าง 2 สัญญา ได้แก่ สัญญาที่ 5 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุין อาคารจอดรถรถไฟฟ้าและอาคารจอดแล้วจร และสัญญาที่ 6 งานออกแบบและก่อสร้างระบบราง (ช่วงเตาปูน-ครุין)

ผังการบริหารงานโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) แสดงดังรูปที่ 1-6



หมายเหตุ * ผู้รับเหมาสัญญา 7 งานระบบรถไฟฟ้า รฟม. ยังไม่ได้ประกาศประกวดข้อเสนอเพื่อคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน

รูปที่ 1-6 ผังการบริหารงานโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

1.3.3 การจัดจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party)

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างการก่อสร้างงานโยธาเมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2565 และได้แจ้งให้ให้ผู้รับจ้างเริ่มปฏิบัติงาน (Notice to Proceed) เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2565 โดยมีระยะเวลาดำเนินงานทุกสัญญาจำนวน 2,005 วัน หลังจากได้รับแจ้งให้เริ่มปฏิบัติงานแล้ว ผู้รับจ้างทุกสัญญาได้เริ่มปฏิบัติงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องตามข้อกำหนดงาน โดยลำดับแรกผู้รับจ้างได้นำเสนอแผนการจัดการและติดตามตรวจสอบสิ่งแวดล้อม (Environmental Management Plan หรือ EMP) ซึ่งเป็นแผนงานด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมดที่สอดคล้องกับข้อเสนอแนะต่างๆ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งผู้รับจ้างทุกรายต้องนำไปปฏิบัติตามตลอดเวลาการก่อสร้างพร้อมกับเสนอคุณสมบัติของหน่วยงานบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อเป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในมาตรการที่ได้รับความเห็นชอบในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ รฟม. พิจารณาให้ความเห็นชอบ โดยบุคคลที่ 3 (Third Party) แต่ละสัญญาที่ได้รับการคัดเลือกแล้ว โดยเป็นห้องปฏิบัติการที่ได้รับการรับรอง มอก. 17025 (ISO/IEC 17025) ดังภาคผนวก ข และมีการประกันและควบคุมคุณภาพในการตรวจวัดและวิเคราะห์ ดังภาคผนวก จ มีดังนี้

- 1) บริษัท ยูไนเต็ท แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (UAE) เป็นหน่วยงานบุคคลที่ 3 ของสัญญาที่ 1 สัญญาที่ 2 สัญญาที่ 3 และ สัญญาที่ 5
- 2) บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด (Envilab) เป็นหน่วยงานบุคคลที่ 3 ของ สัญญาที่ 4

1.4 ความก้าวหน้างานก่อสร้างโครงการ

การดำเนินการของโครงการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 โครงการ มีความก้าวหน้าสะสม 5.45 %
เร็วกว่าแผนงาน 0.20 % โดยความคืบหน้าโดยรวมของโครงการ สรุปดังตารางที่ 1-4

ตารางที่ 1-4 ความคืบหน้าโดยรวมของโครงการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

สัญญาที่	น้ำหนักถ่วง (%)	ความก้าวหน้าการก่อสร้างสะสม (%)		
		แผนงาน	การดำเนินงานจริง	เปรียบเทียบกับแผนงาน
สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน - หอสมุดแห่งชาติ	23.67	5.19	5.58	+0.39
สัญญาที่ 2 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงหอสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า	19.35	4.90	5.04	+0.14
สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ	18.41	7.93	7.57	-0.36
สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง	18.25	6.34	6.42	+0.08
สัญญาที่ 5 งานโยธาส่วนยกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุין	15.95	1.64	2.23	+0.59
สัญญาที่ 6 งานออกแบบและก่อสร้างระบบราง (ช่วงเตาปูน-ครุין)	4.37	4.54	5.40	+0.86
ความก้าวหน้าการก่อสร้างสะสม (%)	100.00	5.25	5.45	+0.20

1.4.1 สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน -หอสมุดแห่งชาติ

กิจกรรมการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอสมุดแห่งชาติ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีกิจกรรมการเตรียมการก่อสร้าง จำนวน 3 บริเวณ ดังนี้

- 1) พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีรัฐสภา
- 2) พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีศรียาน
- 3) พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีวิจิตรพยาบาล

ดังแสดงในรูปที่ 1-7 ถึง รูปที่ 1-9 และมีรายละเอียดของการดำเนินงาน สรุปดังตารางที่ 1-5

ตารางที่ 1-5 สรุปการดำเนินงานในขอบเขตสัญญาที่ 1 ช่วงเตาปูน-หอสมุดแห่งชาติ

เดือน/พ.ศ.	พื้นที่ก่อสร้างสถานีรัฐสภา	พื้นที่ก่อสร้างสถานีศรียาน	พื้นที่ก่อสร้างสถานีวิชรพยาบาล
สิงหาคม 2565	ดำเนินงานขุดสำรวจสาธารณูปโภคบนถนนสาธารณะและทางเดินเท้า บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ งานตัด/สกัดเพื่อเปิดพื้นผิวจราจร	ดำเนินงานขุดสำรวจสาธารณูปโภคบนถนนสาธารณะและทางเดินเท้าบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ งานตัด/สกัดเพื่อเปิดพื้นผิวจราจร	ดำเนินงานขุดสำรวจสาธารณูปโภคบนทางเดินเท้าบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ
กันยายน 2565	- งานขุดสำรวจสาธารณูปโภคบนถนนสามเสน บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ	- งานขุดสำรวจสาธารณูปโภคบนถนนสามเสน บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ	- งานขุดสำรวจสาธารณูปโภคบนถนนสามเสน บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ
ตุลาคม 2565	- งานขุดสำรวจสาธารณูปโภคบนถนนสามเสน บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ	ไม่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง เนื่องจากอยู่ระหว่างดำเนินการส่งมอบพื้นที่ บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ	ไม่มีการดำเนินกิจกรรมการก่อสร้าง เนื่องจากอยู่ระหว่างดำเนินการส่งมอบพื้นที่ บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ
พฤศจิกายน 2565	- รื้อย้ายต้นไม้ - จัดทำทางเบี่ยง (Access Road) - งานปรับเคลียร์พื้นที่ เพื่อจัดทำทางเดินเท้า บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ	- งานขุดสำรวจสาธารณูปโภคบนถนนสามเสน - งานรื้อย้ายต้นไม้ บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ	- งานรื้อย้ายต้นไม้ - งานสกัดแผ่นปูนทางเดินเท้ารอบขยายถนน - งานปรับขอบบ่อระบายน้ำ เทปูนปากบ่อระบายน้ำ บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ
ธันวาคม 2565	- งานก่อสร้างสำนักงานชั่วคราว - งานก่อสร้าง Guide-Wall - งานติดตั้งถัง Silo - งานประกอบหัว Gap - งานเดินสายไฟฟ้าหน้างาน - งานรื้อย้ายสาธารณูปโภค เช่น ท่อประปา และรางระบายน้ำสาธารณะ - งานก่อสร้างถนนชั่วคราวเพื่อผันการจราจร - งานรื้อย้ายสะพานลอย - งานก่อสร้างทางเดินเท้าชั่วคราวระหว่างการก่อสร้าง	- งานปิดเบี่ยงจราจรฝั่งขาออก - งานทำรั้วกันทางเดินเท้า - งานรื้อย้ายสาธารณูปโภค - งานติดตั้งระบบไฟส่องสว่างแบบเสาสูงทดแทน (High Mast)	- งานเตรียมพื้นที่และติดตั้ง Silo Plant - งานเตรียมก่อสร้าง Guide-Wall - งานก่อสร้างสำนักงานชั่วคราว - งานขยับแนวท่อ TOT - งานเข้าแบบและเทคอนกรีต - งานสกัดบ่อพักและท่อระบายน้ำวางท่อระบายน้ำใหม่ - เตรียมรื้อย้ายบันไดสะพานลอย

สำหรับผลการดำเนินงานก่อสร้างโดยรวมของผู้รับเหมาก่อสร้างสัญญา 1 ตั้งแต่เริ่มการก่อสร้างเมื่อเดือนกรกฎาคม จนถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2565 ระยะเวลาการก่อสร้างรวมประมาณ 5 เดือน มีความก้าวหน้าผลงานรวมร้อยละ 5.58 ซึ่งเร็วกว่าแผนงานร้อยละ 0.39 ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างได้ดิน ช่วงเตาปูน-หอสมุดแห่งชาติ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 แสดงดังตารางที่ 1-6

ตารางที่ 1-6 ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 1 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายละเอียด	ค่าวงน้ําหนัก (%)	ความก้าวหน้าสะสม (%)		
		แผนที่กำหนด	ผลงานจริง	ความแตกต่าง
1. งาน Preliminaries and General Requirements	9.25	23.53	23.53	0.00
2. งาน Design of Permanent Works	3.99	34.69	34.69	0.00
3. งาน Service Diversions and Road Works	3.85	23.88	14.11	-9.77
4. งาน Drainage and Temporary Works	4.48	4.24	1.57	-2.67
5. งาน Tunneling	16.49	0.00	0.00	0.00
6. งาน Open Cut and Cut & Cover Section	2.43	0.00	0.00	0.00
7. งาน Station Boxes	34.34	1.04	3.63	2.59
8. งาน Building Services and Station Finishes	15.37	0.00	0.00	0.00
9. งาน Lifts and Escalators	2.63	0.00	0.00	0.00
10. งาน Utilities	0.08	0.00	0.00	0.00
11. งาน Transition Structure (Elevated Structure)	1.34	0.00	0.00	0.00
12. งาน Construction Works for Affected Agencies	5.75	2.77	2.77	0.00
รวมความก้าวหน้าสะสม (%)	100.00	5.19	5.58	0.39

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-7 กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณสถานีรัฐสภา

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-8 กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณสถานีศรียาน

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-9 กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณสถานีวีรพยาบาล

1.4.2 สัญญาที่ 2 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงทอสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า

กิจกรรมการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 2 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงทอสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า เดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีกิจกรรมก่อสร้าง จำนวน 4 บริเวณ ดังแสดงในรูปที่ 1-10 ถึง รูปที่ 1-13 มีรายละเอียดของการดำเนินงานสรุปได้ดังตารางที่ 1-7

ตารางที่ 1-7 สรุปการดำเนินงานในขอบเขตสัญญาที่ 2 ช่วงทอสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า

เดือน/พ.ศ.	พื้นที่ก่อสร้างสถานีทอสมุดแห่งชาติ	พื้นที่ก่อสร้างสถานีบางขุนพรหม	พื้นที่ก่อสร้างสถานีผ่านฟ้า	ปล่องระบายอากาศแห่งที่ 2 (IVS02)
สิงหาคม 2565	- งานขุดสำรวจ สาธารณูปโภค - งานขุดสำรวจโบราณคดี บริเวณพื้นที่แนวเส้นทาง โครงการฯ - งานคืนพื้นผิวทางเท้า หลัง เสร็จสิ้นการขุดสำรวจ	- งานขุดสำรวจชั้นดิน - งานขุดสาธารณูปโภค บริเวณพื้นที่แนวเส้นทาง โครงการฯ - งานคืนพื้นผิวทางเท้าหลัง เสร็จสิ้นการขุดสำรวจ	- งานขุดสำรวจ สาธารณูปโภค - งานขุดสำรวจโบราณคดี - งานตัด/สกัดเพื่อเปิดผิว จราจรบริเวณพื้นที่แนว เส้นทางโครงการฯ - งานขนย้ายเศษคอนกรีต และงานคืนพื้นผิวทางเท้า หลังเสร็จสิ้นการขุดสำรวจ	-
กันยายน 2565	- งานขุดสำรวจ สาธารณูปโภค - งานขุดสำรวจโบราณคดี บริเวณพื้นที่แนวเส้นทาง โครงการฯ	- งานขุดสำรวจ สาธารณูปโภค	- งานขุดสำรวจโบราณคดี	- งานขุดสำรวจโบราณคดี บริเวณพื้นที่แนวเส้นทาง โครงการฯ
ตุลาคม 2565	- งานขุดสำรวจ สาธารณูปโภค - งานขุดสำรวจโบราณคดี บริเวณพื้นที่แนวเส้นทาง โครงการฯ	- งานขุดสำรวจ สาธารณูปโภค	- งานขุดสำรวจโบราณคดี	- งานขุดสำรวจโบราณคดี บริเวณพื้นที่แนวเส้นทาง โครงการฯ
พฤศจิกายน 2565	- งานรื้อย้ายต้นไม้	- งานรื้อย้ายต้นไม้ - งานตัดกันสาด	- งานกันพื้นที่และเบี่ยง การจราจร เพื่อเตรียมงาน - Ground Improvement (Jet Grout) - รื้อย้ายต้นไม้	- งานรื้อย้ายต้นไม้
ธันวาคม 2565	- งานรื้อย้ายต้นไม้ - งานขุดรื้อย้ายท่อน้ำทิ้ง และระบบสาธารณูปโภค เดิม - งานรื้อย้ายสะพานลอย	- งานรื้อย้ายรั้ววัดเอี่ยมวรณุช - งานตัดกันสาดอาคาร - งานขุดรื้อย้ายท่อน้ำทิ้ง และระบบสาธารณูปโภค เดิม	- งานเตรียมพื้นที่ - งาน Ground Improvement (Jet Grout) - งานรื้อย้ายต้นไม้ - การกันพื้นที่และคืนผิว จราจรบางส่วน	- งานรื้อย้ายท่อน้ำ สาธารณะและเตรียม พื้นที่ - งาน Ground Improvement (Jet Grout)

สำหรับผลการดำเนินงานก่อสร้างโดยรวมของผู้รับเหมาก่อสร้างสัญญา 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีความก้าวหน้าผลงานรวมร้อยละ 5.04 เร็วกว่าแผนงานร้อยละ 0.14 ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 2 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงทอสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 แสดงดังตารางที่ 1-8

ตารางที่ 1-8 ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 2 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายละเอียด	ค่าถ่วงน้ำหนัก (%)	ความก้าวหน้าสะสม (%)		
		แผนที่กำหนด	ผลงานจริง	ความแตกต่าง
1. งาน Preliminaries and General Requirements	9.91	2.40	2.49	0.08
2. งาน Design of Permanent Works	4.24	1.46	1.46	0.00
3. งาน Service Diversions and Road Works	3.32	0.86	0.52	-0.34
4. งาน Drainage and Temporary Works	1.89	0.09	0.03	-0.06
5. งาน Tunneling	13.25	0.08	0.09	0.01
6. งาน Station Boxes	44.79	0.00	0.46	0.46
7. งาน Building Services and Station Finishes	18.17	0.00	0.00	0.00
8. งาน Lifts and Escalators	4.35	0.00	0.00	0.00
9. งาน Utilities	0.08	0.00	0.00	0.00
รวมความก้าวหน้าสะสม (%)	100.00	4.90	5.04	0.14

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-10 กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณสถานีหอสุมุดแห่งชาติ

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565



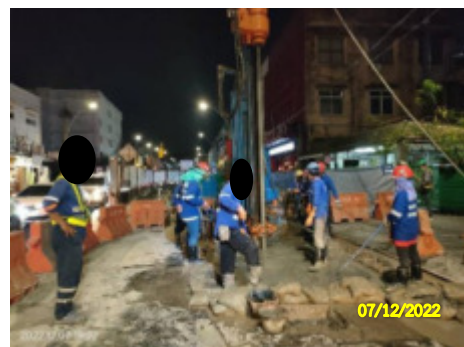
รูปที่ 1-11 กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณสถานีบางขุนพรหม

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-12 กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณปล่องระบายอากาศแห่งที่ 2

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-13 กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณสถานีผ่านฟ้า

1.4.3 สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ

กิจกรรมการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีกิจกรรมก่อสร้าง จำนวน 4 บริเวณ ดังแสดงในรูปที่ 1-14 ถึง รูปที่ 1-18 และมีรายละเอียดของการดำเนินงาน ดังตารางที่ 1-9

ตารางที่ 1-9 สรุปการดำเนินงานในขอบเขตสัญญาที่ 3 ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ

เดือน/พ.ศ.	พื้นที่ก่อสร้างสถานีสามยอด	พื้นที่ก่อสร้างสถานีสะพานพุทธ	
สิงหาคม 2565	-	- งานขุดเจาะสำรวจชั้นดินบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ และคืนพื้นผิวทางเท้าหลังดำเนินการแล้วเสร็จ	
กันยายน 2565	-	- งานขุดเจาะสำรวจชั้นดินบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ และคืนพื้นผิวทางเท้าหลังจากดำเนินการแล้วเสร็จ	
ตุลาคม 2565	-	- งานขุดเจาะสำรวจชั้นดินบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ และงานคืนพื้นผิวทางเท้าหลังจากขุดเจาะสำรวจ	
พฤศจิกายน 2565	- งานเจาะสำรวจชั้นดิน	- งานเจาะสำรวจชั้นดิน - งานขุดสำรวจสาธารณสุขโรค บริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการ	
ธันวาคม 2565	- งานขุดสำรวจโบราณคดี	- งานเบี่ยงจราจรบริเวณเกาะกลาง แต่ยังไม่มีการก่อสร้าง	
พื้นที่บริเวณก่อสร้างปล่อยระบายอากาศฯ			
เดือน/พ.ศ.	พื้นที่ก่อสร้างปล่อยระบายอากาศที่ 3	พื้นที่ก่อสร้างปล่อยระบายอากาศที่ 4	พื้นที่ก่อสร้างปล่อยระบายอากาศที่ 5
สิงหาคม 2565	-	-	- งานเจาะสำรวจชั้นดินบริเวณพื้นที่แนวเส้นทางโครงการฯ และคืนพื้นผิวทางเท้าหลังจากดำเนินการแล้วเสร็จ
กันยายน 2565	-	-	-
ตุลาคม 2565	-	-	-
พฤศจิกายน 2565	-	- งานขุดสำรวจโบราณคดี	- งานขุดสำรวจโบราณคดี
ธันวาคม 2565	- งานขุดสำรวจโบราณคดี	- งานขุดสำรวจโบราณคดี - งานล้อมย้ายต้นไม้	- งานล้อมย้ายต้นไม้

สำหรับผลการดำเนินงานก่อสร้างโดยรวมของผู้รับเหมาก่อสร้างสัญญาที่ 3 ตั้งแต่เริ่มการก่อสร้างเมื่อเดือนสิงหาคม 2565 จนถึงวันที่ 30 ธันวาคม 2565 มีความก้าวหน้าผลงานรวมร้อยละ 7.57 ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 3 ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 แสดงดังตารางที่ 1-10

ตารางที่ 1-10 ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 3 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายละเอียด	ค่าถ่วงน้ำหนัก (%)	ความก้าวหน้าสะสม (%)		
		ผลงานจริง	แผนที่กำหนด	ความแปรปรวน
1. งาน Preliminaries and General Requirements	10.037	38.64	38.14	(0.50)
2. งาน Design of Permanent Works	4.223	23.77	28.83	(5.06)
3. งาน Service Diversions and Road Works	2.630	5.55	36.46	(30.91)
4. งาน Drainage and Temporary Works	1.148	2.78	3.61	(0.83)
5. งาน Tunneling	19.373	4.93	3.75	1.18
6. งาน Open Cut and Cut & Cover Section	-	-	-	-
7. งาน Station Boxes	43.561	3.57	2.65	0.92
8. งาน Building Services and Station Finishes	15.282	0.00	0.00	0.00
9. งาน Lifts and Escalators	2.255	0.00	0.00	0.00
10. งาน Utilities	0.114	0.00	0.00	0.00
11. งาน Construction Works for Affected Agencies	1.377	0.00	0.00	0.00
รวมความก้าวหน้าสะสม (%)	100.00	7.57	7.93	0.36

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-14 กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณพื้นที่ก่อสร้างปล่องระบายอากาศที่ 3



รูปที่ 1-15 กิจกรรมการดำเนินงาน พื้นที่ก่อสร้างสถานีสามยอด



รูปที่ 1-16 กิจกรรมการดำเนินงาน ปล่องระบายอากาศที่ 4

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-16 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงาน ปล่องระบายอากาศที่ 4

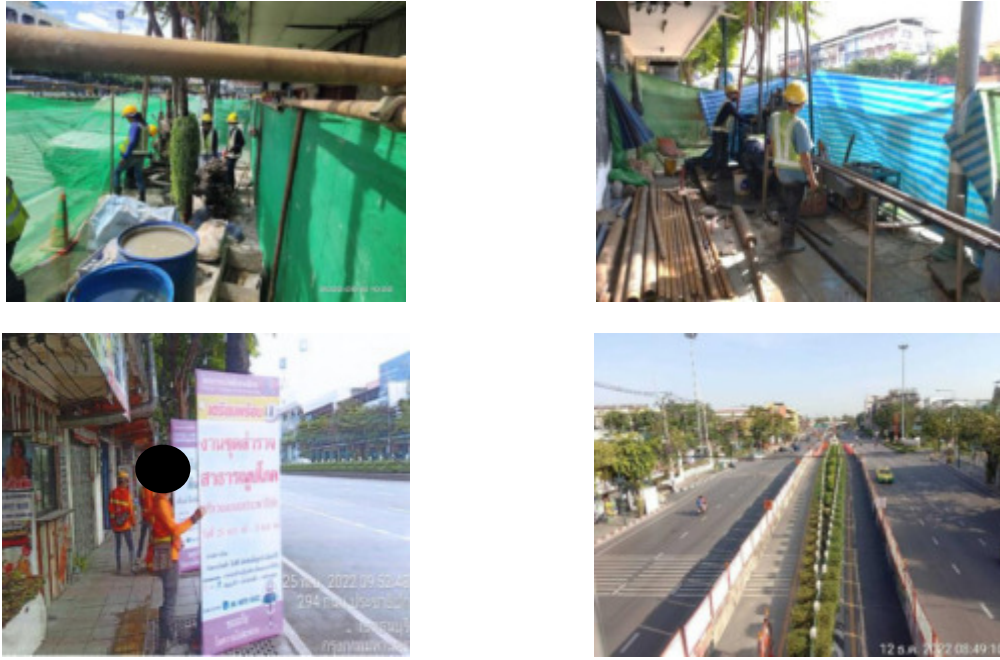


รูปที่ 1-17 กิจกรรมการดำเนินงาน ปล่องระบายอากาศที่ 5



รูปที่ 1-18 กิจกรรมการดำเนินงาน พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีสะพานพุทธฯ

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-18 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงาน พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีสะพานพุทธฯ

1.4.4 สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง

ผลการดำเนินงานก่อสร้างโดยรวมของผู้รับเหมาก่อสร้างสัญญาที่ 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 มีความก้าวหน้าผลงานรวมร้อยละ 6.42 เร็วกว่าแผนงานร้อยละ 0.08 โดยมีปริมาณงานหลักที่ทำได้ดัง ตารางที่ 1-11 และมีกิจกรรมก่อสร้าง จำนวน 2 บริเวณ ดังแสดงในรูปที่ 1-19 และ รูปที่ 1-20 และมีรายละเอียดของการดำเนินงาน ดังตารางที่ 1-12

ตารางที่ 1-11 ผลการดำเนินงานก่อสร้างของผู้รับจ้างงานก่อสร้างสัญญาที่ 4 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565

รายละเอียด	ค่าถ่วงน้ำหนัก (%)	ความก้าวหน้าสะสม (%)		
		แผนที่กำหนด	ผลงานจริง	ความแปรปรวน
1. Preliminaries and General Requirements	10.02	24.58	33.26	8.68
2. Design of Permanent Works	4.20	45.56	20.62	-24.94
3. Service Diversions and Roadworks	4.06	0.19	11.11	10.92
4. Drainage and Temporary Works	3.70	0.00	0.00	0.00
5. Tunneling	21.79	5.26	4.10	-1.16
6. Open Cut and Cut & Cover Sections	3.58	0.00	2.73	2.73
7. Station Boxes	36.35	2.23	2.14	-0.09
8. Building Services and Station Finishes	13.68	0.00	0.00	0.00
9. Lifts and Escalators	2.04	0.00	0.00	0.00
10. Utilities	0.11	0.00	0.00	0.00
11. Construction Works for Affected Agencies	0.47	0.00	0.00	0.00
ความก้าวหน้าสะสม (%)	100.00	6.34	6.42	0.08

ตารางที่ 1-12 สรุปการดำเนินงานในขอบเขตสัญญาที่ 4 ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง

เดือน/พ.ศ.	พื้นที่ก่อสร้างสถานีวงเวียนใหญ่	พื้นที่ก่อสร้างสถานีสำหรับ
สิงหาคม 2565	- งานขุดสำรวจสาธารณูปโภคชั้นดินบนพื้นที่อนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช และบริเวณเกาะกลางถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน	-
กันยายน 2565	-	-
ตุลาคม 2565	-	-
พฤศจิกายน 2565	- งานสำรวจสาธารณูปโภคบริเวณตลาดวงเวียนใหญ่ ตลาดเสะเวช ซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 5, 7 และ ศูนย์บริการรถยนต์ Cockpit	-
ธันวาคม 2565	- งานรื้อย้ายเกาะกลางถนน ตั้งแต่บริเวณซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 6 ถึงอนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช	- งานสำรวจสาธารณูปโภคบนถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ผังขาเข้า บริเวณกรมการแพทย์ทหารเรือ ถึงท่าทองสุวรรณหงส์ - งานรื้อย้ายเกาะกลางถนน บริเวณกรมการแพทย์ทหารเรือ ถึงซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 20



รูปที่ 1-19 กิจกรรมการดำเนินงาน พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีวงเวียนใหญ่



รูปที่ 1-20 กิจกรรมการดำเนินงาน พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีสำหรับ

1.4.5 สัญญาที่ 5 งานโยธาส่วนยกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุใน

การดำเนินการก่อสร้างโดยสัญญา 5 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุใน อาคาร
จอดรถไฟฟ้าและอาคารจอดแล้วจร ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีกิจกรรมเตรียมการก่อสร้าง จำนวน 7 บริเวณ
ดังแสดงในรูปที่ 1-21 ถึง รูปที่ 1-27 และมีรายละเอียดของการดำเนินงาน ดังนี้

เดือนสิงหาคม 2565

ดำเนินการงานการเจาะสำรวจ เก็บตัวอย่างดิน การสำรวจสะพานลอย การสำรวจปริมาณต้นไม้ และการสำรวจ
สาธารณสุขปโภคสำหรับการรื้อย้าย เป็นต้น ในบริเวณพื้นที่ตามแนวเส้นทางโครงการฯ

เดือนกันยายน 2565

- 1) พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีบางปะแก้ว อยู่ระหว่างการสำรวจระบบรวบรวมน้ำเสียของสำนักงานระบายน้ำ
กรุงเทพมหานคร และการสำรวจระบบสาธารณสุขปโภค
- 2) พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีสะพานพระราม 9 เตรียมพื้นที่และอยู่ระหว่างรื้อถอนย้ายต้นไม้
- 3) พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีบางปะแก้ว-สถานีบางปะกอก งานสำรวจระบบสาธารณสุขปโภคด้วยวิธี
Wash boring
- 4) พื้นที่ก่อสร้างอาคารสำนักงานโครงการ การก่อสร้างอาคารสำนักงานโครงการ ได้แก่ การก่อสร้างอาคาร
สำนักงานที่ปรึกษาควบคุมงานโยธา 3 อาคารสำนักงานโครงการของผู้รับเหมาก่อสร้าง

เดือนตุลาคม 2565

- 1) พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีสะพานพระราม 9 เตรียมพื้นที่และอยู่ระหว่างรื้อถอนย้ายต้นไม้
- 2) พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีราษฎร์บูรณะ - สถานีพระประแดง อยู่ระหว่างทำการล้อมย้ายต้นไม้โดย
สำนักงานเขตราษฎร์บูรณะ และมีการเตรียมพื้นที่ขนย้ายเครื่องจักรอุปกรณ์เข้าพื้นที่ พร้อมทั้งเริ่มงานก่อสร้างเสาเข็ม
ทดสอบกลุ่มที่ 1
- 3) พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีบางปะแก้ว-สถานีบางปะกอก มีการสำรวจระบบสาธารณสุขปโภคด้วยวิธี
Wash boring
- 4) พื้นที่ก่อสร้างอาคารสำนักงานโครงการ อยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารสำนักงานโครงการ ได้แก่ การก่อสร้าง
อาคารสำนักงานที่ปรึกษาควบคุมงานโยธา 3 อาคารสำนักงานโครงการของผู้รับเหมาก่อสร้าง

เดือนพฤศจิกายน 2565

- 1) พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีบางปะแก้ว อยู่ระหว่างรื้อถอนย้ายต้นไม้
- 2) พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีสะพานพระราม 9 ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ เพื่อให้
ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ตามแนวสายทางโครงการได้รับทราบถึงข้อมูล และกิจกรรมการทำงานของผู้รับเหมาสัญญาที่ 5
- 3) พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีครุใน ลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์กิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ เพื่อให้ประชาชนที่
อาศัยอยู่ในพื้นที่ตามแนวสายทางโครงการได้รับทราบถึงข้อมูล และกิจกรรมการทำงานของผู้รับเหมาสัญญาที่ 5
- 4) พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีราษฎร์บูรณะ - สถานีพระประแดง งานเตรียมพื้นที่ย้ายเครื่องจักรอุปกรณ์
เข้าพื้นที่ พร้อมทั้งเริ่มงานก่อสร้างเสาเข็มทดสอบกลุ่มที่ 1

5) พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีบางปะแก้ว-สถานีบางปะกอก งานการเจาะสำรวจเสาธรณีเทคนิคด้วยวิธี Wash Boring เพื่อหาแนวท่อบำบัดน้ำเสียของสำนักการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร

เดือนธันวาคม 2565

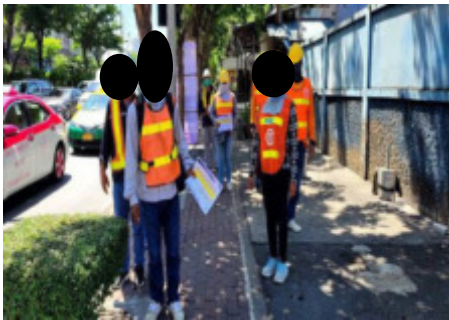
- 1) พื้นที่ก่อสร้างสถานีบางปะแก้ว อยู่ระหว่างรอล้อมย้ายต้นไม้ มีการกั้นพื้นที่ ปิดเบี่ยงจราจร และทำการติดประกาศนโยบายคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- 2) พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีบางปะแก้ว-สถานีบางปะกอก อยู่ระหว่างก่อสร้างเสาเข็มทดสอบกลุ่มที่ 2 (Pilot Pile Load Test Group 2)
- 3) พื้นที่ก่อสร้างสถานีสะพานพระราม 9 อยู่ระหว่างรอล้อมย้ายต้นไม้ มีการกั้นพื้นที่ ปิดเบี่ยงจราจร และทำการติดประกาศนโยบายคุณภาพสิ่งแวดล้อม
- 4) พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีราษฎร์บูรณะ - สถานีพระประแดง มีงานเสาเข็มทดสอบกลุ่มที่ 1 (Pilot Pile Load Test Group 1)
- 5) พื้นที่ก่อสร้างสถานีครุฑ มีการกั้นพื้นที่ ปิดเบี่ยงจราจร และอยู่ระหว่างรอล้อมย้ายต้นไม้
- 6) พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีครุฑ - อาคารจอดรถไฟฟ้า (Stabling Yard) อยู่ระหว่างรอล้อมย้ายต้นไม้ มีการกั้นพื้นที่ ปิดเบี่ยงจราจร
- 7) พื้นที่ก่อสร้างอาคารสำนักงานโครงการฯ งานก่อสร้างอาคารสำนักงานโครงการของผู้รับเหมาก่อสร้าง การติดตั้งระบบไฟฟ้า ระบบประปา และตกแต่งภายใน อาคารสำนักงานโครงการที่ปรึกษาควบคุมงานโยธา PMSCS 3

สำหรับผลการดำเนินงานก่อสร้างโดยรวมของผู้รับเหมาก่อสร้างสัญญาที่ 5 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีความก้าวหน้าผลงานรวมร้อยละ 2.23 ซึ่งเร็วกว่าแผนงานร้อยละ 0.59 ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 5 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุฑ อาคารจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 แสดงดังตารางที่ 1-13

ตารางที่ 1-13 ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 5 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

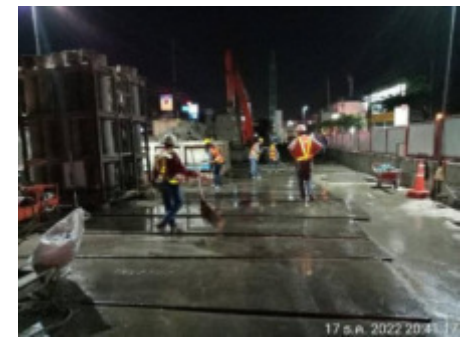
Bill No	รายละเอียด	ค่าถ่วงน้ำหนัก (%)	ความก้าวหน้าสะสม (%)		
			แผนที่กำหนด	ผลงานจริง	ความแปรปรวน
1	General Requirements	11.57	10.33	13.76	3.43
2	Elevated Structures	26.80	0.60	1.01	0.41
3	PP27: Dao Khanong Station	5.53	-	-	-
4	PP28: Bang Pakao Station	5.94	0.06	0.49	0.43
5	PP29: Bang Pakok Station	5.55	-	-	-
6	PP30: Yaek Phacha-Uthit Station	5.60	0.08	0.60	0.52
7	PP31: Rat Burana Station	5.43	-	-	-
8	PP32: Phra Pradaeng Station	5.85	3.25	3.82	0.57
9	PP33: Khru Nai Station	6.21	1.26	1.32	0.06
10	Bang Pakok B1 Park & Ride	2.32	-	-	-
11	Rat Burana B1 Park & Ride	3.38	-	-	-
12	Rat Burana B2 Park & Ride	3.03	-	-	-
13	Bang Pakok B2 Park & Ride	2.08	-	-	-
14	Stabling Yard	10.10	-	-	-
15	Road Works and Drainage Works	0.61	0.42	0.43	0.01
ความก้าวหน้าสะสม (%)		100	1.64	2.23	0.59

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ



รูปที่ 1-21 กิจกรรมการดำเนินงาน บริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีบางปะแก้ว

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-22 กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีบางปะแก้ว-สถานีบางปะกอก

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ



รูปที่ 1-23 กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีสะพานพระราม 9

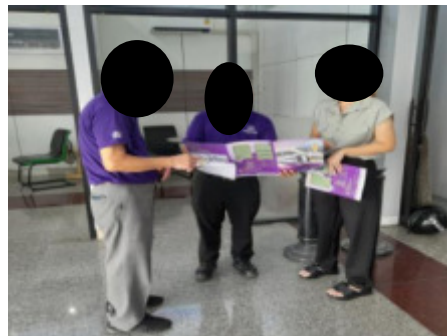


รูปที่ 1-24 กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่ง
ระหว่าง สถานีราษฎร์บูรณะ - สถานีพระประแดง

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ



รูปที่ 1- 24 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่ง
ระหว่าง สถานีราษฎร์บูรณะ - สถานีพระประแดง



รูปที่ 1-25 กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีครุใน

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ



รูปที่ 1- 25 (ต่อ) กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีครุใน



รูปที่ 1-26 กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่ง
ระหว่างสถานีครุใน - อาคารจอดรถไฟฟ้า (Stabling Yard)

รูปภาพประกอบการดำเนินงานของโครงการฯ



อาคารสำนักงานโครงการของผู้รับเหมาก่อสร้าง



อาคารสำนักงานโครงการที่ปรึกษาควบคุมงานโยธา 3

รูปที่ 1-27 กิจกรรมการดำเนินงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารสำนักงานโครงการฯ

1.4.6 การดำเนินการก่อสร้างโดยสัญญา 6 งานออกแบบและก่อสร้างระบบราง (ช่วงเตาปูน-ครุใน)

กิจกรรมการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 6 งานออกแบบและก่อสร้างระบบราง (ช่วงเตาปูน-ครุใน) มีความก้าวหน้าในกิจกรรมของงานในข้อกำหนดเบื้องต้น และข้อกำหนดทั่วไป (Preliminary, General Requirement) และการออกแบบงานถาวร (Design of Permanent Works) ได้แก่ การออกแบบขั้นสุดท้าย (Definitive Design) อยู่ระหว่างการเตรียม เกณฑ์การออกแบบ (Design Criteria) ข้อกำหนดการออกแบบ (Design Specifications) การคำนวณการออกแบบ (Design Calculations) ภาวะวาด (Drawings) และส่วนต่อประสานการออกแบบกับผู้รับเหมาที่ได้กำหนด, กิจกรรมทางเทคนิคสำหรับการจัดซื้อจัดจ้าง รวมถึงการเตรียม เสนอผู้ผลิต และวัสดุสำหรับยื่นไปยัง PMSCC3 ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 6 งานออกแบบ และก่อสร้างระบบราง (ช่วงเตาปูน-ครุใน) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 แสดงดังตารางที่ 1-14

ตารางที่ 1-14 ความก้าวหน้าสะสมการก่อสร้างของงานก่อสร้างสัญญาที่ 6 ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

Cost center	Description	% of Contract	Variance	Schedule Next Month	
			Actual – Planned (%)	Planned % of Total	Planned % of Item
1	Preliminaries and General Requirements	15.11	- 0.24	3.91	25.89
2	Design of Permanent Works	4.01	0.10	0.85	21.29
3	Trackwork for Stabling Yard and Approach to Stabling Yard	7.78	1.19	-	-
4	Trackwork for Underground	33.19	1.45	-	-
5	Trackwork for Elevated Structures	17.00	1.86	-	-
6	Third Rail for Stabling Yard and Approach to Stabling Yard	2.41	-	-	-
7	Third Rail for Underground	13.10	-	-	-
8	Third Rail for Elevated Structures	7.39	-	-	-
Total Percentage of Construction		100.00	0.86	4.77	4.77

1.5 ความเป็นมาของการจัดทำรายงานฯ

ผู้รับจ้างทุกสัญญาที่มีกิจกรรมการก่อสร้างต้องนำมามาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการไปปฏิบัติให้ครบถ้วน แล้วจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ เสนอ รฟม. เป็นประจำทุกเดือน และจัดทำรายงานฯ ทุกๆ 6 เดือน นำเสนอ รฟม. เพื่อพิจารณาและเสนอรายงานฯ ต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) ต่อไป

ทั้งนี้ รฟม. ได้มอบหมายให้กลุ่มที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างงานโยธา PMCSC1 PMCSC2 และ PMCSC 3 เป็นผู้รวบรวมข้อมูลต่างๆ รวมถึงผลการปฏิบัติงานของทุกสัญญาจ้างไว้ในรายงานฉบับเดียวกัน จัดทำรายงานราย 6 เดือน ดังนั้น รายงานฉบับนี้จึงเป็นการรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของผู้รับจ้างสัญญาที่ 1 ผู้รับจ้างสัญญาที่ 2 ผู้รับจ้างสัญญาที่ 3 ผู้รับจ้างสัญญาที่ 4 และผู้รับจ้างสัญญาที่ 5 ในระยะก่อสร้างระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 ส่วนผู้รับเหมาก่อสร้างสัญญาที่ 6 จะเริ่มดำเนินการด้านสิ่งแวดล้อมตามสัญญาในเดือนเมษายน 2567

1.6 วัตถุประสงค์

- 1) เพื่อติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Mitigation Measures) ระยะก่อสร้าง
- 2) เพื่อติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Monitoring) ระยะก่อสร้าง
- 3) เพื่อจัดทำรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง นำส่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ

1.7 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ได้ดำเนินการให้เป็นไปตามมาตรการต่างๆ ที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการที่ได้รับความเห็นชอบแล้วอย่างเคร่งครัด (ภาคผนวก ก-1 และภาคผนวก ก-2) โดยมีลักษณะงานที่ต้องดำเนินการดังนี้

1.7.1 งานติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมของผู้รับจ้างงานโยธาทุกสัญญา ให้ข้อเสนอแนะเมื่อพบว่ามีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ยังไม่ได้นำไปปฏิบัติหรือปฏิบัติแล้วแต่ยังไม่เพียงพอกับการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดำเนินการติดตามตรวจสอบการแก้ปัญหาตามข้อเสนอแนะ แล้วมอบให้ที่ปรึกษาด้านสิ่งแวดล้อมของผู้รับจ้างทุกสัญญา จัดทำรายงานผลการดำเนินงานทุกๆ เดือน เสนอการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และจัดทำรายงานผลรอบ 6 เดือนนำเสนอให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)

1.7.2 งานติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งหมายถึงการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ ทุกๆ 2 เดือน ติดตามตรวจสอบด้านการคมนาคมขนส่ง เดือนละ 1 ครั้ง ติดตามตรวจสอบปริมาณขยะจากโครงการ ประเมินประสิทธิภาพและปัญหาเกี่ยวกับการจัดการขยะ ทุกๆ สัปดาห์ และสำรวจสภาพเศรษฐกิจ - สังคม ทุกๆ 6 เดือน (ครั้งแรก ภายใน 3 เดือนหลังจากที่เริ่มก่อสร้างโครงการฯ และสำรวจทุก 6 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง) ซึ่งช่วงเวลาการติดตามตรวจสอบในระยะก่อสร้างของแต่ละสัญญา แสดงในตารางที่ 1-15 โดยการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมครั้งแรกของโครงการฯ ดำเนินการในเดือนสิงหาคม 2565

**ตารางที่ 1-15 การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง
ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง**

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ความถี่ในการตรวจสอบ ในระยะก่อสร้าง
คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป/ระดับเสียงโดยทั่วไป/ ความสั่นสะเทือน/คุณภาพน้ำผิวดิน/นิเวศวิทยาทางน้ำ	ดำเนินการทุก 2 เดือน ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2565 ตลอดระยะก่อสร้าง
การคมนาคมขนส่ง	ดำเนินการทุกเดือน ตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2565 ตลอดระยะก่อสร้าง
การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคมและทัศนคติของประชาชน	ดำเนินการครั้งแรกในเดือนสิงหาคม 2565 และดำเนินการทุก 6 เดือน โดยกำหนดในเดือนกุมภาพันธ์ และสิงหาคม ตลอด ระยะก่อสร้าง
การจัดการมูลฝอย	ดำเนินการครั้งแรกในเดือนสิงหาคม 2565 และดำเนินการทุกสัปดาห์ตลอดระยะก่อสร้าง

การนำเสนอผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฉบับเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม 2565 เป็นผลการดำเนินงานระหว่างเดือนกรกฎาคม 2565 ถึงเดือนธันวาคม 2565 จัดเป็นรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมฉบับที่ 1 ของโครงการ รายละเอียดแผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม แสดงดัง ตารางที่ 1-16 ส่วนค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ (Global Positioning System: GPS) ของตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ได้แสดงไว้ใน ตารางที่ 1-17

ระหว่างการดำเนินงานติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้า สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ได้กำหนดไว้ ณ จุดตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป ความสั่นสะเทือน โรงพยาบาลประชาพัฒน์ ตามรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ กำหนดไว้ได้ถูกเปลี่ยนชื่อเป็น โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี ตั้งแต่เดือนตุลาคม 2565 โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดที่จุดนี้มาตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2565 ถึงปัจจุบัน และโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ซึ่งเป็นจุดตรวจคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป ความสั่นสะเทือนได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากโรงพยาบาลมีแผนการปรับปรุงภายในโรงพยาบาลหลายแห่ง จึงทำให้ไม่สะดวกในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม แสดงดังภาคผนวก ก-5 ดังนั้น โครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดไปยังโรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการที่อยู่ห่างจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ประมาณ 60 เมตร

ตารางที่ 1-16 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	วิธีการติดตามตรวจสอบ/ การเก็บข้อมูล/อุปกรณ์	วิธีวิเคราะห์	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ
1. คุณภาพอากาศ ในบรรยากาศ	1. ฝุ่นละอองรวม (TSP) 2. ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) 3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) 4. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) 5. ความเร็วลมและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direction)	1. กรมชลประทาน 2. โรงพยาบาลศิริพยาบาล 3. หอสมุดแห่งชาติ 4. โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี 5. โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า 6. โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี ^{1/} 7. โรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ ^{2/} 8. มัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อีหม่าม)	Gravimetric/High Volume Air Samplers Gravimetric/Size Selective, High Volume Air Sampler	- Pre and post weight different - อ้างอิงตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 และ ฉบับที่ 24 พ.ศ. 2547 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยทั่วไป - ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ.2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศ โดยทั่วไป	ติดตามตรวจสอบ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการ 3 วันและวันหยุด 2 วัน) ดำเนินการทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
2. ระดับเสียง	1. ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L _{eq 1 hour}) 2. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L _{eq 24 hours}) 3. ระดับเสียงสูงสุด (L _{max}) 4. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L ₉₀) 5. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (L _{dn})	1. กรมชลประทาน 2. โรงพยาบาลศิริพยาบาล 3. หอสมุดแห่งชาติ 4. โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี 5. โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า 6. โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี ^{1/} 7. โรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ ^{2/} 8. มัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อีหม่าม)	- Integrated Sound Level Meters	อ้างอิงตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป	ติดตามตรวจสอบ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการ 3 วันและวันหยุด 2 วัน) ดำเนินการทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

หมายเหตุ: ^{1/}โรงพยาบาลประชาพัฒนาเปลี่ยนชื่อเป็นโรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี

^{2/}โรงพยาบาลบางปะกอก 3 ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากโรงพยาบาลมีแผนการปรับปรุงภายในโรงพยาบาลหลายแห่ง จึงทำให้ไม่สะดวกในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้น โครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดไปยังโรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการ ที่อยู่ห่างจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ประมาณ 60 เมตร

ตารางที่ 1-16 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (ต่อ-1)

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	วิธีการติดตามตรวจสอบ/ การเก็บข้อมูล/อุปกรณ์	วิธีวิเคราะห์	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ
3. ความสั่นสะเทือน	1. ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity: PPV) 2. ความถี่ (Frequency)	1. กรมชลประทาน 2. โรงพยาบาลศิริพยาบาล 3. วัดเอี่ยมวรณูช 4. วัดบวรนิเวศราชวรวิหาร 5. วัดราชชนิตดารามวรวิหาร 6. ป้อมมหากาฬ 7. พิพิธภัณฑราชภัณฑ์ 8. อนุสาวรีย์พระเจ้าตากสินมหาราช 9. โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี ^{1/} 10. โรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ ^{2/}	- Vibration Meter	- อ้างอิงตามประกาศ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติ ฉบับที่ 37 พ.ศ.2553 เรื่อง กำหนดมาตรฐานความ สั่นสะเทือนเพื่อป้องกัน ผลกระทบต่ออาคาร	ติดตามตรวจสอบ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการ 3 วันและ วันหยุด 2 วัน) ดำเนินการทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง
4. คุณภาพน้ำผิวดิน	1. ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 2. อุณหภูมิ (Temperature) 3. ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ (DO) 4. ความสกปรกในรูป บีโอดี (BOD) 5. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS) 6. น้ำมันและไขมัน (FOG) 7. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB) 8. ไนเตรท (NO ₃) 9. ฟอสเฟต (PO ₄ ³⁻) 10. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) 11. ค่าการนำไฟฟ้า (Conductivity)	1. คลองบางซื่อ 2. คลองสามเสน 3. คลองบางไส้ไก่ 4. คลองดาวคะนอง 5. คลองบางปะแก้ว 6. คลองบางปะกอก 7. คลองราษฎร์บูรณะ 8. คลองแจรงร้อน 9. ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอด รถไฟฟ้า	- Grab Sampling	pH: Electrometric Method Temp: Laboratory and Field Methods DO: Azide Modification Method BOD: 5-day BOD Test, Azide Modification Method TSS: Dried at 103-105 °C FOG: Partition-Gravimetric Method	ทุก 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

หมายเหตุ: : ^{1/}โรงพยาบาลประชาชนพัฒนาเปลี่ยนชื่อเป็นโรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี

^{2/}โรงพยาบาลบางปะกอก 3 ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากโรงพยาบาลมีแผนการปรับปรุงภายในโรงพยาบาลหลายแห่ง จึงทำให้ไม่สะดวก
ในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้น โครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดไปยังโรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการ ที่อยู่ห่างจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ประมาณ 60 เมตร

ตารางที่ 1-16 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (ต่อ-2)

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	วิธีการติดตามตรวจสอบ/ การเก็บข้อมูล/อุปกรณ์	วิธีวิเคราะห์	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ
4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)				TCB: Multiple Tube Fermentation Technique NO ₃ ⁻ : Cadmium Reduction Method PO ₄ ³⁻ : Ascorbic Acid Method TDS: Dried at 103-105 °C	
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. แพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) 2. แพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) 3. สัตว์หน้าดิน (Benthos)	1. คลองบางซื่อ 2. คลองสามเสน 3. คลองบางไส้ไก่ 4. คลองดาวคะนอง 5. คลองบางปะแก้ว 6. คลองบางปะกอก 7. คลองราษฎร์บูรณะ 8. คลองแจรงร้อน 9. ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า	- Plankton Net - Ekman Grab Sampler	Shannon Weiner's Index (Krab,1985) / Counting Technique	ทุก 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

ตารางที่ 1-16 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (ต่อ-3)

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	วิธีการติดตามตรวจสอบ/ การเก็บข้อมูล/อุปกรณ์	วิธีวิเคราะห์	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ
6. การคมนาคมขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> - ปริมาณการจราจรต่อวัน - อุบัติเหตุจากการจราจรของโครงการ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ถนนทหาร 2. ถนนประชากรราษฎร์สาย 1 3. ถนนสามเสน 4. ถนนเขี้ยวไขก่า 5. ถนนอำนวยการสงคราม 6. ถนนนครไชยศรี 7. ถนนสุขโขทัย 8. ถนนสังคโลก 9. ถนนขาว 10. ถนนนครราชสีมา 11. ถนนราชวิถี 12. ถนนพระสุเมรุ 13. ถนนราชดำเนินกลาง 14. ถนนมหาไชย 15. ถนนจักรเพชร 16. ถนนประชาธิปไตย 17. ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน 18. ถนนสุขสวัสดิ์ 19. ถนนประชาธิปไตย 20. ทางคู่ขนานของทางพิเศษ ด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอด รถไฟฟ้า 		อ้างอิงวิธีการจาก Transportation Engineering, an Introduction 1998, และ Highway Capacity Manual, 2000	ทุกเดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

ตารางที่ 1-16 แผนการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (ต่อ-4)

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	วิธีการติดตามตรวจสอบ/ การเก็บข้อมูล/อุปกรณ์	วิธีวิเคราะห์	ความถี่ของการติดตามตรวจสอบ
7. เศรษฐกิจและสังคม	1. การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ 2. ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้างและความคิดเห็น/ทัศนคติต่อโครงการ 3. ปัญหาที่เกิดจากโครงการฯ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ	จำนวน 5 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ 1. ผู้นำชุมชน 2. หัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส 3. สถานประกอบการ 4. ศาสนสถาน/สถานศึกษา/ สถานพยาบาล 5. ผู้แทนหน่วยงานราชการ ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จาก พื้นที่ก่อสร้างโครงการ	- แบบสอบถาม	โปรแกรม PSPP version 3	ภายใน 3 เดือนหลังจากเริ่ม ก่อสร้าง และทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง
8. การจัดการขยะมูลฝอย	1. บันทึกลับประเภท ปริมาณ และน้ำหนัก ของมูลฝอยจากกิจกรรมการก่อสร้าง รวมถึงปริมาณดินทรายจากการขุดเจาะ อุโมงค์และวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้าง หรือรั่วย้ายสิ่งปลูกสร้าง 2. ประเมินประสิทธิภาพและปัญหา เกี่ยวกับการจัดการมูลฝอย โดย พิจารณาจากการตกค้างของมูลฝอย เศษวัสดุในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	1. พื้นที่ก่อสร้าง 2. บริเวณสำนักงานควบคุมงาน ก่อสร้าง 3. บริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง	การจดบันทึก	ทุกสัปดาห์ ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง	รวบรวมข้อมูลทุกสัปดาห์

**ตารางที่ 1-17 ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)**

จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ค่าพิกัดจุดติดตามตรวจสอบ		
	UTM	East (X)	North (Y)
1. คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป			
สัญญาที่ 1 ช่วงเตาปูน - หอสมุดแห่งชาติ			
1.1 กรมชลประทาน	47P	663455	1524639
1.2 โรงพยาบาลวชิรพยาบาล	47P	663129	1523986
สัญญาที่ 2 ช่วงหอสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า			
1.3 หอสมุดแห่งชาติ	47P	662687	1523007
สัญญาที่ 4 ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง			
1.4 โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี	47P	661016	1516599
1.5 โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า	47P	660792	1516132
สัญญาที่ 5 ช่วงดาวคะนอง-ครุใน อาคารจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร			
1.6 โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี ^{1/}	47P	662071	1512585
1.7 โรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ ^{2/}	47P	665317	1507810
1.8 มัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อิหม่าม)	47P	664698	1507131
2. ระดับเสียงโดยทั่วไป			
สัญญาที่ 1 ช่วงเตาปูน - หอสมุดแห่งชาติ			
2.1 กรมชลประทาน	47P	663471	1524630
2.2 โรงพยาบาลวชิรพยาบาล	47P	663120	1523971
สัญญาที่ 2 ช่วงหอสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า			
2.3 หอสมุดแห่งชาติ	47P	662676	1522982
สัญญาที่ 4 ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง			
2.4 โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี	47P	661055	1516599
2.5 โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า	47P	660827	1516584
สัญญาที่ 5 ช่วงดาวคะนอง-ครุใน อาคารจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร			
2.6 โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี ^{1/}	47P	662088	1512586
2.7 โรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ ^{2/}	47P	665316	1507726
2.8 มัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อิหม่าม)	47P	664716	1507157
3. ความสั่นสะเทือน			
สัญญาที่ 1 ช่วงเตาปูน-หอสมุดแห่งชาติ			
3.1 กรมชลประทาน	47P	663545	1524784
3.2 โรงพยาบาลวชิรพยาบาล	47P	663103	1524009
สัญญาที่ 2 ช่วงหอสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า			
3.3 วัดเอี่ยมวรณูช	47P	662255	1522365
3.4 วัดบวรนิเวศราชวรวิหาร	47P	662176	1521767

หมายเหตุ: ^{1/}โรงพยาบาลประชาพัฒน์ เปลี่ยนชื่อเป็น โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี

^{2/}โรงพยาบาลบางปะกอก 3 ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากโรงพยาบาลมีแผนการปรับปรุงภายในโรงพยาบาลหลายแห่ง จึงทำให้ไม่สะดวกในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้น โครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดไปยังโรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการ ที่อยู่ห่างจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ประมาณ 60 เมตร

**ตารางที่ 1-17 ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (ต่อ-1)**

จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ค่าพิกัดจุดติดตามตรวจสอบ		
	UTM	East (X)	North (Y)
สัญญาที่ 3 ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ			
3.5 วัดราชชนิตดารามวรวิหาร	47P	662667	1521096
3.6 ป้อมมหากาฬ	47P	662754	1521197
3.7 พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ	47P	662545	1520415
สัญญาที่ 4 ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง			
3.8 อนุสาวรีย์พระเจ้าตากสินมหาราช	47P	661441	1516226
สัญญาที่ 5 ช่วงดาวคะนอง-ครุใน อาคารจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร			
3.9 โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี ^{1/}	47P	662077	1512588
3.10 โรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ ^{2/}	47P	665439	1507902
4. คุณภาพน้ำผิวดิน			
สัญญาที่ 1 ช่วงเตาปูน -หอสมุดแห่งชาติ			
4.1 คลองบางซื่อ	47P	664922	1526044
4.2 คลองสามเสน	47P	663311	1524256
สัญญาที่ 4 ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง			
4.3 คลองบางไส้ไก่	47P	661349	1517600
สัญญาที่ 5 ช่วงดาวคะนอง-ครุใน อาคารจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร			
4.4 คลองดาวคะนอง	47P	660248	1514277
4.5 คลองบางปะแก้ว	47P	661022	1513364
4.6 คลองบางปะกอก	47P	661740	1512856
4.7 คลองราษฎร์บูรณะ	47P	662388	1545495
4.8 คลองแจรงร้อน	47P	663097	1576553
4.9 ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า	47P	665239	1508038
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ			
สัญญาที่ 1 ช่วงเตาปูน -หอสมุดแห่งชาติ			
5.1 คลองบางซื่อ	47P	664922	1526044
5.2 คลองสามเสน	47P	663311	1524256
สัญญาที่ 4 ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง			
5.3 คลองบางไส้ไก่	47P	661349	1517600
สัญญาที่ 5 ช่วงดาวคะนอง-ครุใน อาคารจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร			
5.4 คลองดาวคะนอง	47P	660251	1514272
5.5 คลองบางปะแก้ว	47P	661024	1513361
5.6 คลองบางปะกอก	47P	661737	1512851
5.7 คลองราษฎร์บูรณะ	47P	662597	1512307
5.8 คลองแจรงร้อน	47P	663509	1511728
5.9 ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า	47P	665337	1507961

หมายเหตุ: ^{1/}โรงพยาบาลประชาพัฒนา เปลี่ยนชื่อเป็น โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี

^{2/}โรงพยาบาลบางปะกอก 3 ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากโรงพยาบาลมีแผนการปรับปรุงภายในโรงพยาบาลหลายแห่ง จึงทำให้ไม่สะดวกในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้น โครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดไปยังโรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการ ที่อยู่ห่างจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ประมาณ 60 เมตร

**ตารางที่ 1-17 ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (ต่อ-2)**

จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	ค่าพิกัดจุดติดตามตรวจสอบ		
	UTM	East (X)	North (Y)
6. การสำรวจปริมาณการจราจร			
สัญญาที่ 1 ช่วงเตาปูน-หอสุมดแห่งชาติ			
6.1 ถนนทหาร	47P	664804	1525701
6.2 ถนนพระราชราษฎร์สาย 1	47P	664434	1526300
6.3 ถนนสามเสน	47P	663337	1524334
6.4 ถนนเขียวไข่กา	47P	663530	1525053
6.5 ถนนอำนวยการสงคราม	47P	663937	1524826
6.6 ถนนนครไชยศรี	47P	663679	1524368
6.7 ถนนสุโขทัย	47P	663003	1524143
6.8 ถนนสังคโลก	47P	662916	1523977
6.9 ถนนขาว	47P	662801	1523953
6.10 ถนนนครราชสีมา	47P	663342	1523400
6.11 ถนนราชวิถี	47P	662887	1523824
สัญญาที่ 2 ช่วงหอสุมดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า			
6.12 ถนนสามเสน ^{3/}	47P	662503	1522690
6.13 ถนนนครราชสีมา	47P	663347	1523404
6.14 ถนนพระสุเมรุ	47P	662227	1521761
สัญญาที่ 3 ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ			
6.15 ถนนราชดำเนินกลาง	47P	662550	1521301
6.16 ถนนมหาไชย	47P	662705	1520992
6.17 ถนนจักรเพชร	47P	662282	1519741
6.18 ถนนประชาธิปไตย	47P	662705	1520992
สัญญาที่ 4 ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง			
6.19 ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน	47P	661093	1516860
สัญญาที่ 5 ช่วงดาวคะนอง-ครุโน อาคารจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร			
6.20 ถนนสุขสวัสดิ์	47P	664097	1511003
6.21 ถนนประชาอุทิศ	47P	662869	1511918
6.22 ทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า	47P	665279	1507726

หมายเหตุ : ^{1/}โรงพยาบาลประชาชนพัฒนา เปลี่ยนชื่อเป็น โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี

^{2/}โรงพยาบาลบางปะกอก 3 ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากโรงพยาบาลมีแผนการปรับปรุงภายในโรงพยาบาลหลายแห่ง จึงทำให้ไม่สะดวกในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้น โครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดไปยังโรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการ ที่อยู่ห่างจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ประมาณ 60 เมตร

^{3/}ถนนสามเสน ดำเนินการสำรวจปริมาณการจราจรโดยผู้รับจ้างสัญญาที่ 2

1.8 รายละเอียดจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

1.8.1 จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป และความสั่นสะเทือน

จากการสำรวจจุดติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 พบว่าจุดติดตามตรวจสอบทุกจุดที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment Report) สามารถทำการติดตั้งอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบได้ โดยมีรายละเอียดและสภาพแวดล้อมของจุดติดตามตรวจสอบดังนี้

สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอสุมดแห่งชาติ

1) กรมชลประทาน

กรมชลประทานได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศเหนือติดกับโรงเรียนราชินีบน ทิศใต้ติดกับการไฟฟ้านครหลวง เขตสามเสน ทิศตะวันตกติดกับแม่น้ำเจ้าพระยา และทิศตะวันออกติดกับถนนสามเสน ตรงข้ามกับซอยสามเสน 20 หลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว จึงได้เข้าทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

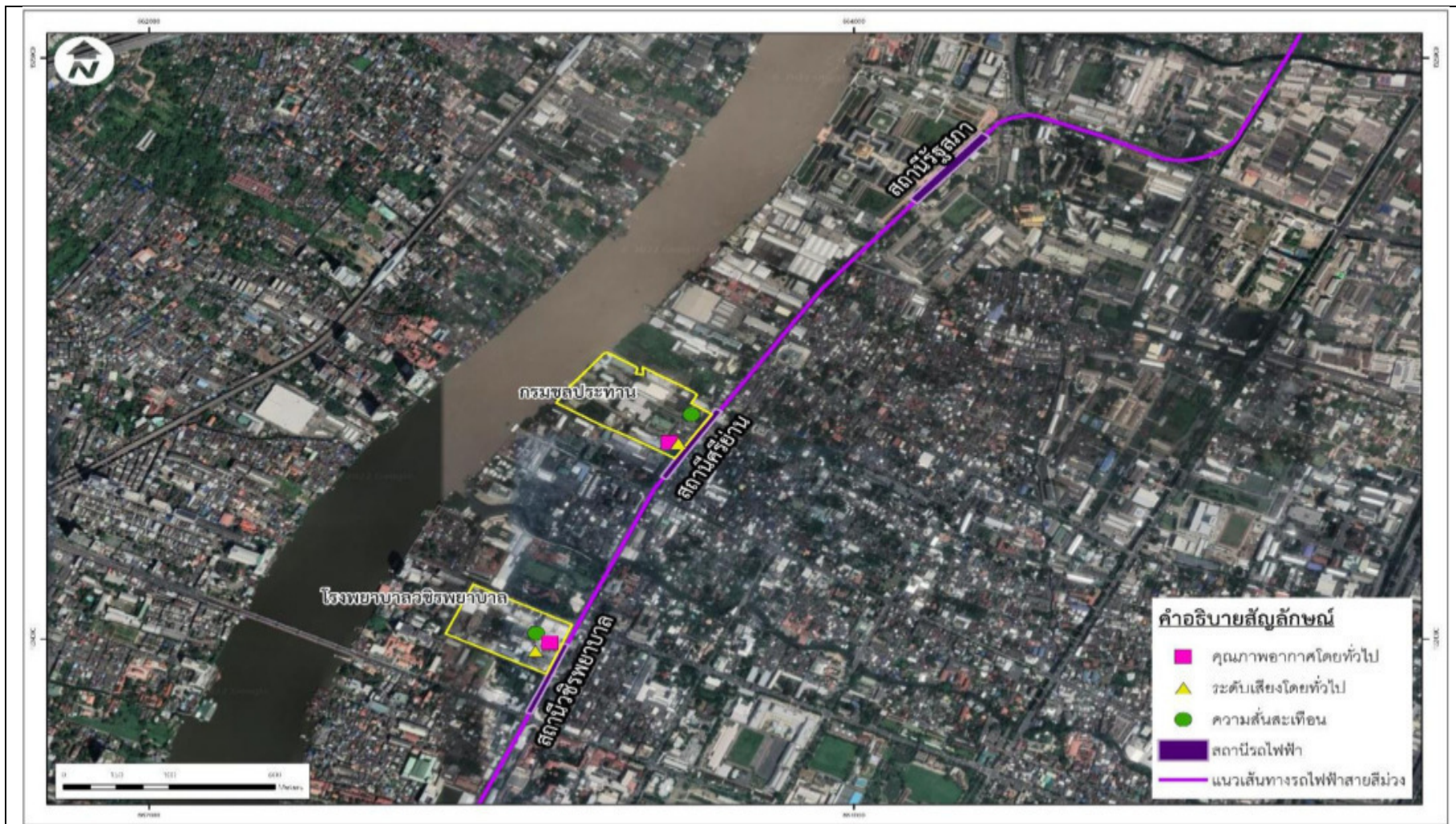
- เครื่องเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และเครื่องตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ติดตั้งอยู่บริเวณสวนหย่อมด้านหน้าอาคารกองพัฒนาแหล่งน้ำขนาดกลาง กรมชลประทาน ใกล้กับกำแพงฝั่งที่ติดกับการไฟฟ้านครหลวง เขตสามเสน
- มาตรฐานระดับเสียง ติดตั้งอยู่บริเวณสวนหย่อมด้านหน้าอาคารกองพัฒนาแหล่งน้ำขนาดกลาง กรมชลประทาน ใกล้กับกำแพงฝั่งที่ติดกับการไฟฟ้านครหลวง เขตสามเสน
- มาตรฐานความสั่นสะเทือน ติดตั้งที่ฐานของอาคารด้านหน้าตึกโรงพิมพ์ของกรมชลประทาน

2) โรงพยาบาลศิริพยาบาล

โรงพยาบาลศิริพยาบาลได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศเหนือติดกับถนนสุขุขทัย ทิศใต้ติดกับถนนสังคโลก ทิศตะวันตกติดกับถนนขาว และทิศตะวันออกติดกับถนนสามเสน หลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว จึงได้เข้าทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- เครื่องเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และเครื่องตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ติดตั้งอยู่บริเวณกลางสวนหย่อม ซึ่งอยู่ด้านหน้าอาคารวชิราวุธธรรม
- มาตรฐานระดับเสียง ติดตั้งอยู่กลางสวนหย่อม ซึ่งอยู่ด้านหน้าอาคารวชิราวุธธรรม
- มาตรฐานความสั่นสะเทือน ติดตั้งที่ฐานของอาคารวชิราวุธธรรม

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดติดตามตรวจสอบของสัญญาที่ 1 แสดงดังรูปที่ 1-28



รูปที่ 1-28 แผนผังจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป และความสั่นสะเทือน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอสมุดแห่งชาติ

สัญญาที่ 2 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงหอสุมทแห่งชาติ-ผ่านฟ้า

1) หอสุมทแห่งชาติ

หอสุมทแห่งชาติได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศเหนือติดกับซอยท่าवासูกกรี ทิศใต้ติดกับถนนศรีอยุธยา ทิศตะวันออกติดกับถนนสามเสน และทิศตะวันตกติดกับอาคารที่พักอาศัย หลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว จึงได้เข้าทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- เครื่องเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และเครื่องตรวจวัดความเร็วและทิศทางลม ติดตั้งอยู่บริเวณสวนหย่อมใกล้กับทางเข้า ซึ่งอยู่ด้านหน้าอาคารหอสุมทแห่งชาติ
- มาตรฐานเสียง ติดตั้งอยู่บริเวณสวนหย่อม ซึ่งอยู่ตรงข้ามอาคารหอสุมทดนตรีทุลกระหม่อมสิรินธร

2) วัดบวรนิเวศราชวรวิหาร

วัดบวรนิเวศราชวรวิหารได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศเหนือติดกับถนนพระสุเมรุ ทิศใต้ติดกับโรงแรม Casa Nithra Bangkok และอาคารพาณิชย์ ทิศตะวันตกติดกับถนนบวรนิเวศน์ และทิศตะวันออกติดกับตำหนักจันทร์ หลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว จึงได้เข้าทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- มาตรฐานสั่นสะเทือน ติดตั้งที่ฐานของเชิงบันไดด้านหน้าอาคารอุโบสถก่อนถึงเจดีย์

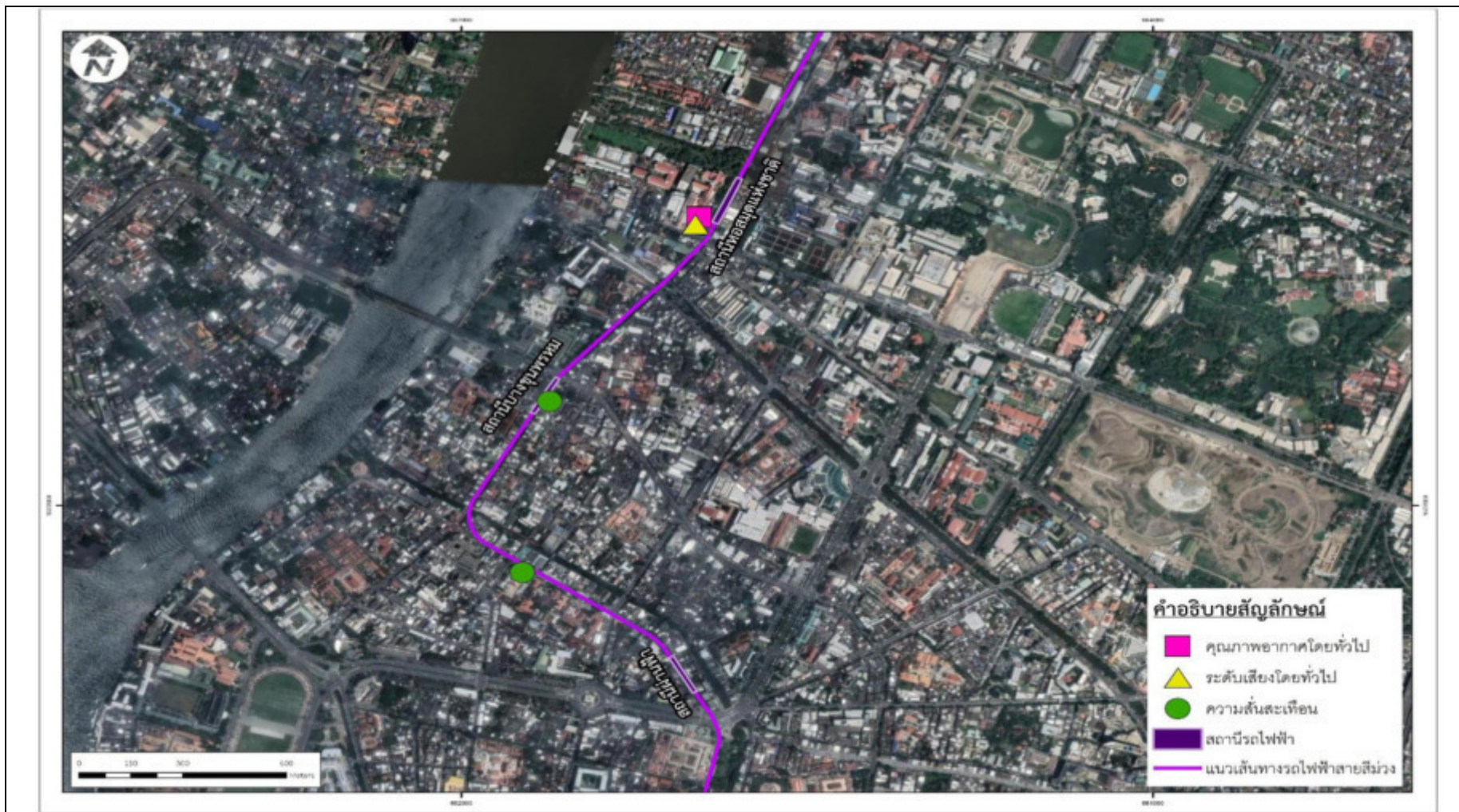
3) วัดเอี่ยมวรณูช

วัดเอี่ยมวรณูชได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศเหนือติดกับที่พักอาศัยและอาคารพาณิชย์ ทิศใต้ติดกับร้านค้าและอาคารพาณิชย์ ทิศตะวันออกติดกับถนนสามเสน และทิศตะวันตกติดกับอาคารที่พักอาศัย หลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว จึงได้เข้าทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- มาตรฐานสั่นสะเทือน ติดตั้งที่ฐานรากของอาคารอุโบสถ

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดติดตามตรวจสอบของสัญญาที่ 2 แสดงดังรูปที่ 1-29

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-29 แผนผังจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป และความสั่นสะเทือน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 2 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงทอสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า

สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ

1) วัดราชนัดดารามวรวิหาร

วัดราชนัดดาราม ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศเหนือติดกับซอยดำเนินกลางใต้ ทิศใต้ติดกับถนนข้างวัดราชนัดดา และคลองรอบกรุง ทิศตะวันออกติดกับถนนมหาไชย และทิศตะวันตกติดกับข้างวัดราชนัดดา หลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว ได้เข้าทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- มาตรการสนัสนะเทือน ติดตั้งที่ฐานรากของตรงประตูทางเข้าพระอุโบสถวัดราชนัดดา

2) ป้อมมหากาฬ

ป้อมมหากาฬได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศเหนือติดกับถนนราชดำเนินกลาง ทิศใต้ติดกับสวนสาธารณะป้อมมหากาฬ ทิศตะวันออกติดกับคลองมหานาค และทิศตะวันตกติดกับถนนมหาไชย หลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว จึงได้เข้าทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- มาตรการสนัสนะเทือน ติดตั้งที่ฐานของตัวป้อมมหากาฬ

3) พิพิธภัณฑราชทัณฑ์

พิพิธภัณฑราชทัณฑ์ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศเหนือติดกับซอยศิริพัฒน์ ทิศใต้ติดกับคลองหลอดวัดราชบพิธ ทิศตะวันออกติดกับถนนมหาไชย และทิศตะวันตกติดกับถนนศิริพงษ์ หลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว จึงได้เข้าทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- มาตรการสนัสนะเทือน ติดตั้งที่ฐานด้านนอกของอาคารพิพิธภัณฑราชทัณฑ์

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดติดตามตรวจสอบของสัญญาที่ 3 แสดงดัง **รูปที่ 1-30**

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง

1) บริเวณโรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี

โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ด้านหน้าติดกับถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ด้านหลังติดกับชุมชนหลังโรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี ทิศเหนือติดกับซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 15 และไปรษณีย์ไทย สาขาสำหรับ ทิศใต้ติดกับซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 15 และชุมชน หลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว ได้เข้าทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- เครื่องเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน เครื่องตรวจวัดก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ติดตั้งอยู่บริเวณพื้นที่จอดรถ ด้านหน้าโรงพยาบาล ใกล้กับศาลพระภูมิและทางเข้า-ออก ห่างจากถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินประมาณ 10 เมตร
- เครื่องตรวจวัดความเร็วและทิศทางการลม ติดตั้งอยู่พื้นที่จอดรถด้านหน้าของโรงพยาบาล และใกล้กับบริเวณด้านทิศใต้ของโรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี
- มาตรฐานเสียง ติดตั้งอยู่ทางด้านทิศใต้ของโรงพยาบาล ใกล้กับทางเข้า-ออกของโรงพยาบาล

2) บริเวณโรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า

โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ด้านหน้าติดกับถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ด้านหลังติดกับคลองบางน้ำจืด ทิศเหนือติดกับซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 22 และชุมชน ทิศใต้ติดกับซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 24 และทาวน์เฮาส์ หลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว ได้เข้าทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- เครื่องเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน เครื่องตรวจวัดก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ติดตั้งอยู่บริเวณสนามหญ้า ด้านข้างโรงพยาบาล ตรงข้ามกับอาคารผู้ป่วยนอก
- เครื่องตรวจวัดความเร็วและทิศทางการลม ติดตั้งอยู่บริเวณสนามหญ้าด้านข้างโรงพยาบาลตรงข้ามอาคารผู้ป่วยนอก
- มาตรฐานเสียง ติดตั้งอยู่บริเวณสนามหญ้าด้านหน้าอาคารฐานสังฆารามธรรม

3) อนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช

อนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ดำเนินการก่อสร้างเสร็จเมื่อวันที่ 17 เมษายน 2497 ตั้งอยู่ ถนนลาดหญ้า แขวงคลองสาน เขตธนบุรี กรุงเทพมหานคร รายละเอียดพื้นที่โดยรอบจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริเวณอนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ทิศเหนือติดกับถนนประชาธิปไตย ทิศใต้ติดกับถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ทิศตะวันออกติดกับถนนลาดหญ้า และทิศตะวันตกติดกับถนนอินทพิทักษ์ จากการประสานขอเข้าพื้นที่เพื่อติดตั้งอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบและหลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว ได้เข้าทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบผลกระทบบนจุดที่สำรวจไว้ แผนผังจุดติดตามตรวจสอบ มีรายละเอียดดังนี้

- มาตรฐานสั่นสะเทือน ติดตั้งอยู่ที่ใต้ฐานของอนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-31

สัญญาที่ 5 งานโยธาส่วนยกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุใน

1) โรงพยาบาลประชาพัฒนา

โรงพยาบาลประชาพัฒนา (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นโรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี) ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศเหนือติดกับถนนสุขสวัสดิ์ ทิศใต้และทิศตะวันออกติดกับอาคารพาณิชย์ หลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว ได้เข้าทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- เครื่องเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และเครื่องตรวจวัดความเร็วลมและทิศทางลม ติดตั้งอยู่บริเวณพื้นที่จอดรถจักรยานยนต์ ด้านทิศตะวันออกของอาคารโรงพยาบาล
- มาตรฐานเสียง ติดตั้งอยู่ที่เสาสื่อสารด้านหน้าของโรงพยาบาลประชาพัฒนา
- มาตรฐานสั่นสะเทือน ติดตั้งที่ฐานของอาคารบริเวณประตูทางเข้าอาคารโรงพยาบาล

2) โรงพยาบาลบางปะกอก 3

โรงพยาบาลบางปะกอก 3 ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ อย่างไรก็ตาม โครงการไม่สามารถดำเนินการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดได้ เนื่องจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 มีแผนการปรับปรุงพื้นที่ภายในโรงพยาบาล (ดังภาคผนวก ก-5) โครงการจึงพิจารณาปรับเปลี่ยนจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมเป็นบริเวณโรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ ซึ่งเป็นพื้นที่อ่อนไหวที่อยู่ห่างจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ทางด้านทิศเหนือประมาณ 60 เมตร ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่โรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ พบว่า ทิศเหนือติดกับลำรางสาธารณะและอาคารพาณิชย์ ทิศใต้ติดกับอาคารพักอาศัย ทิศตะวันตกติดกับถนนสุขสวัสดิ์ และทิศตะวันออกติดกับพื้นที่ว่างเปล่า หลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว ได้เข้าทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- เครื่องเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และเครื่องตรวจวัดความเร็วลมและทิศทางลม ติดตั้งอยู่บริเวณพื้นที่จอดรถยนต์และป้อมรักษาความปลอดภัยของโรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ
- มาตรฐานเสียง ติดตั้งอยู่บริเวณพื้นที่จอดรถยนต์ของโรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ
- มาตรฐานความสั่นสะเทือน ติดตั้งที่ฐานของอาคารของโรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ

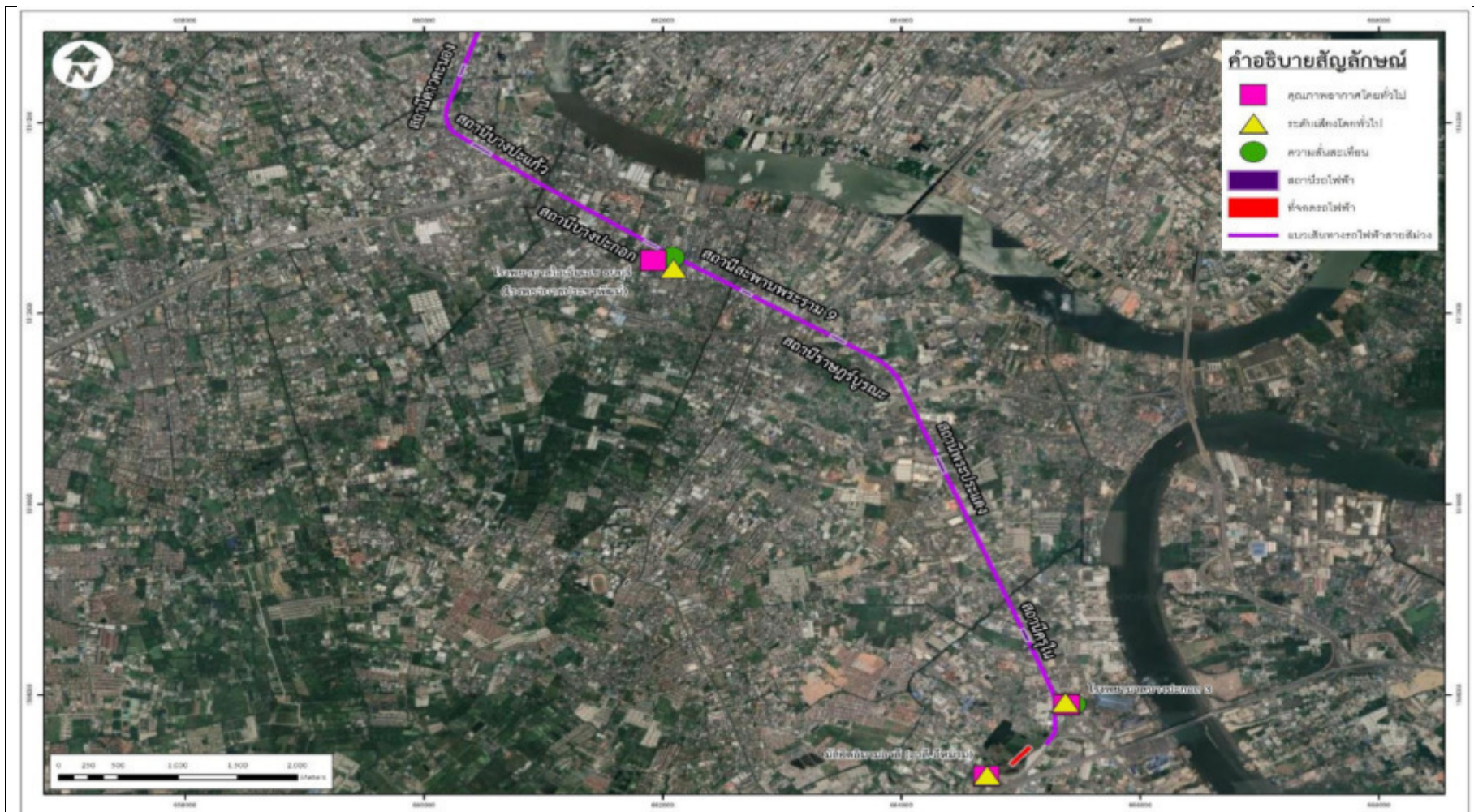
3) มัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อิหม่าม)

มัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อิหม่าม) ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศเหนือติดกับที่ดินว่างเปล่า ทิศใต้ติดกับทางคูขนานของทางพิเศษสายบางพลี-สุขสวัสดิ์ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ทิศตะวันตกติดกับอาคารที่พักอาศัย และทิศตะวันออกติดกับอาคารที่พักอาศัยและที่ดินว่างเปล่า หลังจากได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่แล้ว ได้เข้าทำการติดตั้งเครื่องมือและอุปกรณ์ติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมบนจุดที่สำรวจไว้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

- เครื่องเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองรวม ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และเครื่องตรวจวัดความเร็วลมและทิศทางลม ติดตั้งอยู่บริเวณสวนหย่อม ซึ่งอยู่ด้านทิศเหนือของมัสยิด
- มาตรฐานระดับเสียง ติดตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ว่างเปล่า ซึ่งอยู่ทิศเหนือของมัสยิด

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-32

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
 เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-32 แผนผังจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระดับเสียงโดยทั่วไป และความสั่นสะเทือน
 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 5 งานโยธาส่วนยกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุใน

1.8.2 จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอสมุดแห่งชาติ

จากการสำรวจจุดติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 พบว่าจุดติดตามตรวจสอบทุกจุดที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สามารถทำการเก็บตัวอย่างเพื่อการติดตามตรวจสอบได้ โดยมีรายละเอียดและสภาพแวดล้อมของจุดติดตามตรวจสอบดังนี้

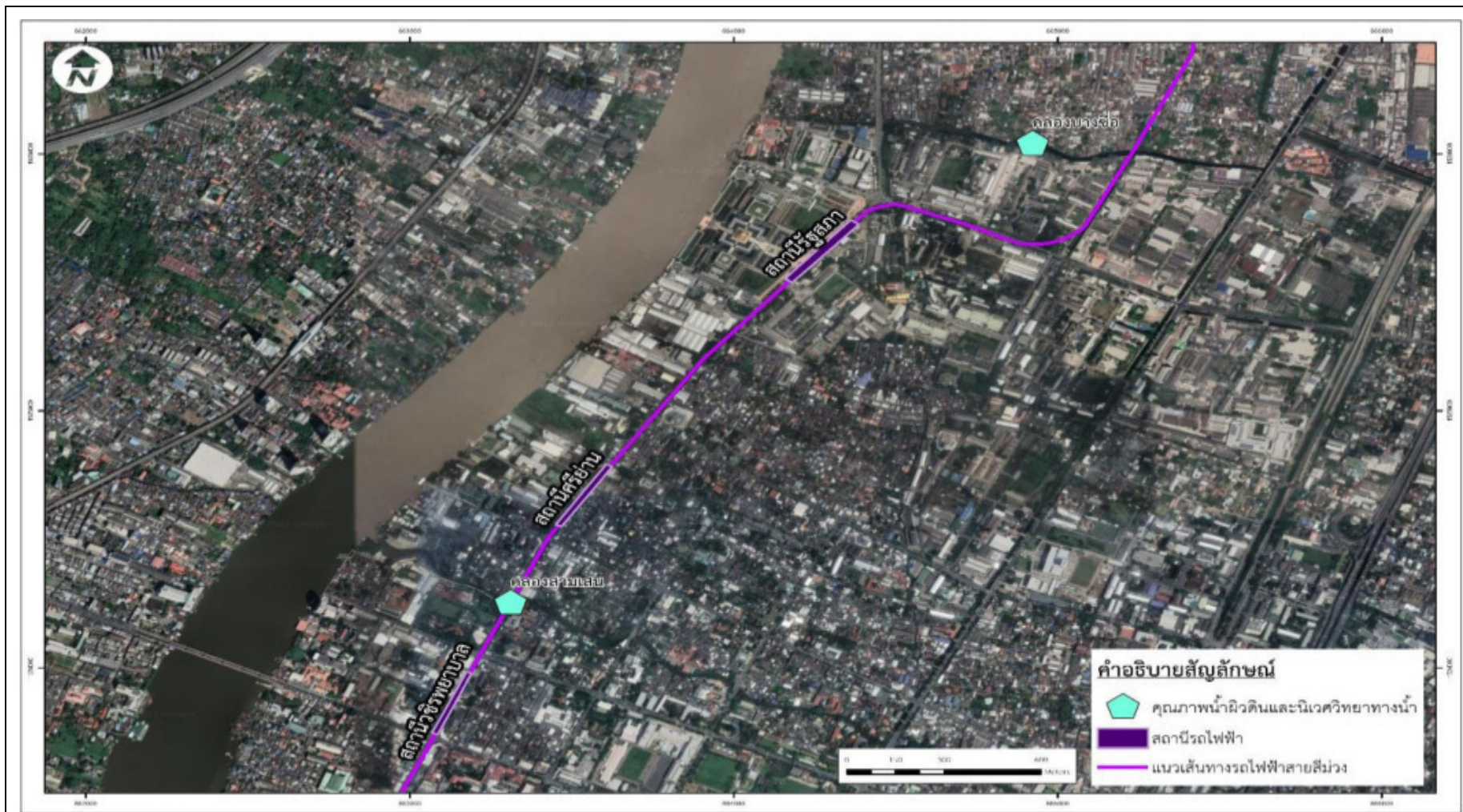
1) คลองบางซื่อ

คลองบางซื่อ ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศตะวันตกติดกับสถานีสูบน้ำคลองบางซื่อ ซึ่งเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา ทิศตะวันออกเชื่อมต่อกับคลองเปรมประชากร ตลอดสองฝั่งคลองบางซื่อมีอาคารพาณิชย์ และอาคารที่พักอาศัยตั้งอยู่อย่างหนาแน่น สำหรับจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ อยู่บริเวณกึ่งกลางคลอง ใกล้เคียงกับสะพานพิบูลสงคราม

2) คลองสามเสน

คลองสามเสน ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศตะวันตกติดกับสถานีสูบน้ำสามเสน ซึ่งเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา ทิศตะวันออกเชื่อมต่อกับคลองเปรมประชากร และตลอดสองฝั่งคลองสามเสนมีอาคารพาณิชย์ และอาคารที่พักอาศัยตั้งอยู่อย่างหนาแน่น สำหรับจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ อยู่บริเวณสะพานข้ามคลองสามเสน ซึ่งอยู่ติดกับถนนสามเสน โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-33

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



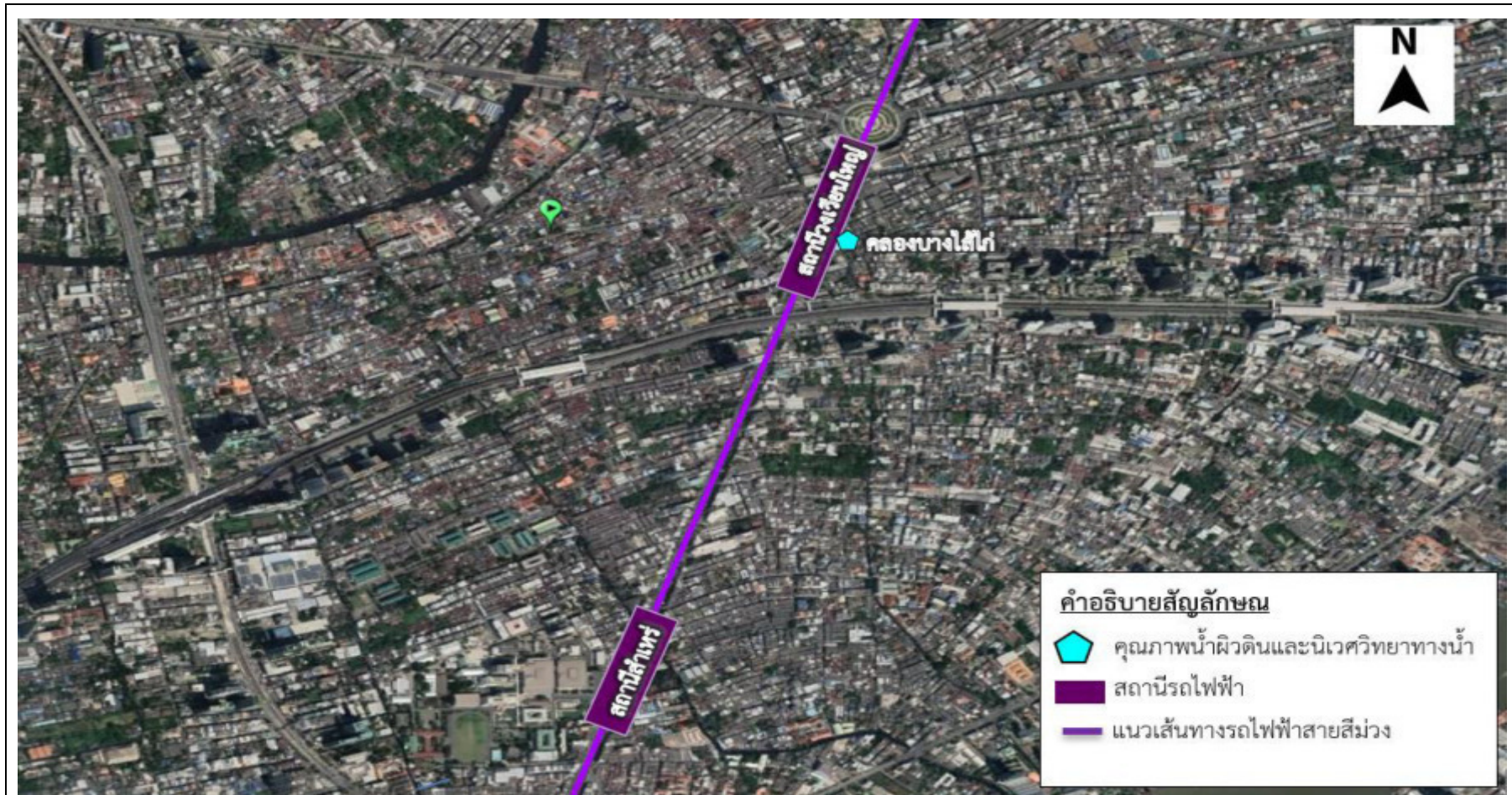
รูปที่ 1-33 แผนผังจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง
ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน-ทอสมุดแห่งชาติ

สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง

1) คลองบางไส้ไก่

คลองบางไส้ไก่ ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ซึ่งคลองบางไส้ไก่เป็นคลองที่รองรับน้ำเสียจากชุมชนที่พักอาศัย สถานที่ราชการ และรัฐวิสาหกิจ โดยเป็นคลองในท้องที่เขตธนบุรีและเขตคลองสาน กรุงเทพมหานคร เริ่มตั้งแต่ริมแม่น้ำเจ้าพระยาด้านถนนเจริญนคร เขตคลองสาน ไปเชื่อมคลองบางกอกใหญ่ และมีจุดเชื่อมกับคลองสมเด็จพระเจ้าพระยาที่เขตธนบุรี ไปออกแม่น้ำเจ้าพระยาอีกทางหนึ่งที่เขตคลองสาน ถือเป็นคลองหลักสำคัญที่ช่วยในการระบายน้ำในย่านฝั่งธนบุรี รายละเอียดพื้นที่โดยรอบจุดติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม บริเวณคลองบางไส้ไก่ จากการสำรวจพื้นที่พบว่าตลอดแนวสองฝั่งของคลองบางไส้ไก่ มีบ้านเรือนอาศัยอยู่ค่อนข้างหนาแน่น มีการระบายน้ำทั้งจากกิจกรรมของชุมชนลงสู่คลองโดยตรง ในการติดตามตรวจสอบได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดินบริเวณสะพานข้ามคลองบางไส้ไก่ ช่วงที่ตัดกับถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-34

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-34 แผนผังจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง

สัญญาที่ 5 งานโยธาส่วนยกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุใน

1) คลองดาวคะนอง

คลองดาวคะนอง ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศเหนือติดกับอาคารณภัทรพาร์ทเมนท์ ด้านทิศใต้ติดกับริมคลองดาวคะนองคอนโดมิเนียม ทิศตะวันออกเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา ตลอดสองฝั่งคลองดาวคะนองมีอาคารพาณิชย์และอาคารที่พักอาศัยตั้งอยู่อย่างหนาแน่น สำหรับจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ อยู่บริเวณกึ่งกลางคลอง

2) คลองบางปะแก้ว

คลองบางปะแก้ว ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่าทิศเหนือเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา ทิศใต้ติดอาคารที่พักอาศัยและอาคารพาณิชย์ ทิศตะวันออกติดอาคารที่พักอาศัย และมีอาคารที่พักอาศัยตั้งอยู่อย่างหนาแน่น สำหรับจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ อยู่บริเวณสะพานข้ามคลองบางปะแก้ว ถนนสุขสวัสดิ์

3) คลองบางปะกอก

คลองบางปะกอก ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศเหนือเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา ส่วนทิศตะวันออกและทิศตะวันตกติดกับอาคารพาณิชย์ และมีอาคารที่พักอาศัยตั้งอยู่อย่างหนาแน่น สำหรับจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ อยู่บริเวณกึ่งกลางคลอง

4) คลองราษฎร์บูรณะ

คลองราษฎร์บูรณะ ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่าทิศเหนือเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา ทิศใต้ติดอาคารที่พักอาศัยและอาคารพาณิชย์ ทิศตะวันออกติดกับอาคารที่พักอาศัย มีอาคารที่พักอาศัยตั้งอยู่อย่างหนาแน่น สำหรับจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ อยู่บริเวณสะพานข้ามคลองราษฎร์บูรณะ ซึ่งอยู่ติดถนนสุขสวัสดิ์

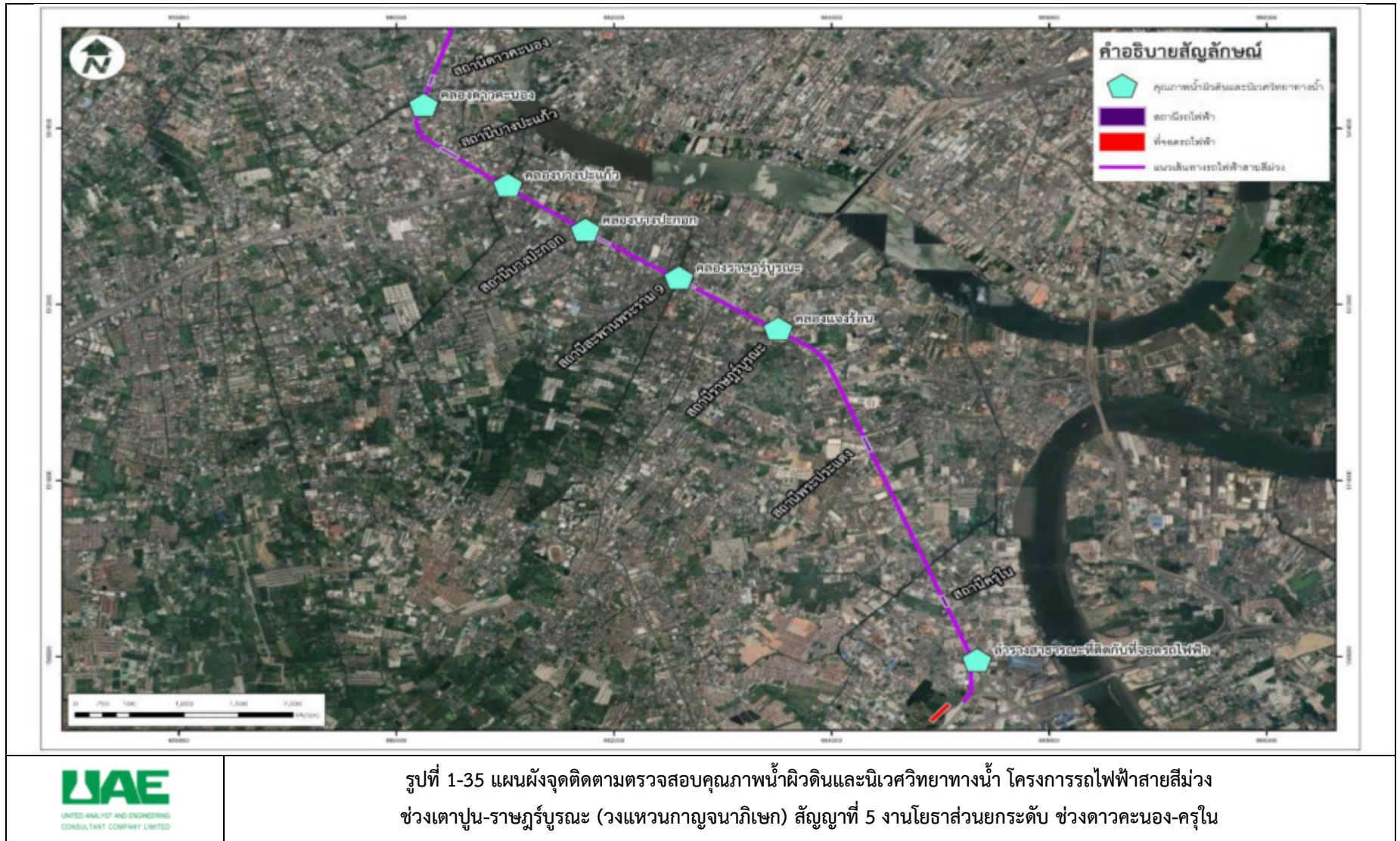
5) คลองแจรงร้อน

คลองแจรงร้อน ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่า ทิศเหนือติดกับโรงงานอุตสาหกรรมและเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา ทิศใต้ติดกับโรงงานอุตสาหกรรมและอาคารที่พักอาศัย ทิศตะวันออกเชื่อมต่อกับอาคารพาณิชย์ มีอาคารที่พักอาศัยตั้งอยู่อย่างหนาแน่น และเป็นสถานที่ก่อสร้างสถานีราษฎร์บูรณะ สำหรับจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ อยู่บริเวณกึ่งกลางคลอง

6) ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า

ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า ได้ถูกกำหนดให้เป็นจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการ ซึ่งจากการสำรวจพื้นที่พบว่าทิศเหนือติดกับอาคารที่พักอาศัยและอาคารพาณิชย์ ทิศใต้ติดกับโรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ ทิศตะวันตกติดกับถนนสุขสวัสดิ์ ทิศตะวันออกเชื่อมต่อกับแม่น้ำเจ้าพระยา โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดตรวจติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-35

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
 เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



1.8.3 จุดติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง

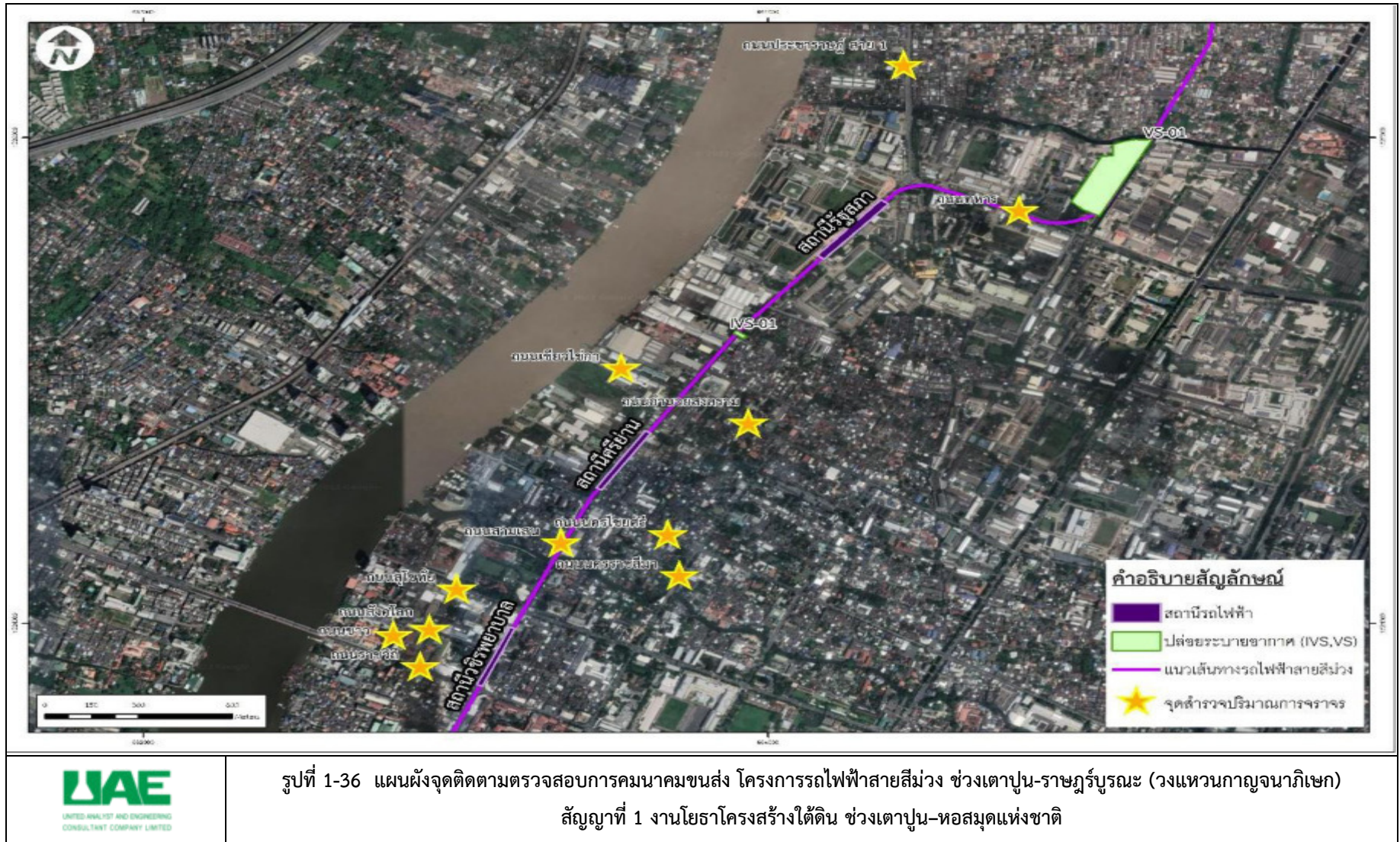
จุดสำรวจปริมาณการจราจร ได้ทำการกำหนดจุดสำรวจในบริเวณที่สามารถเป็นตัวแทนของปริมาณการจราจรของถนนเส้นนั้น ๆ โดยคัดเลือกบริเวณถนนที่เส้นทางโครงการตัดผ่าน และถนนที่ทำการจุดผิวจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอดสมุดแห่งชาติ

- 1) ถนนทหาร ขาออกเมือง และขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้าใกล้กับกรมทหารม้าที่ 1 รักษาพระองค์
- 2) ถนนประชาราษฎร์ สาย 1 ขาออกเมือง และขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณสะพานลอยอยู่ใกล้กับซอยประชาราษฎร์ซอย 6
- 3) ถนนสามเสน (สัญญาที่ 1) ขาออกเมืองและขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งอยู่ด้านหน้าซอยสามเสน 17
- 4) ถนนเขียวไข่กา ขาออกเมือง และขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณสะพานลอย ซึ่งอยู่ติดกับอาคารพาณิชย์
- 5) ถนนอำนวยสงคราม ขาออกเมือง และขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งใกล้เคียงกับโรงเรียนกันตตะบุตร
- 6) ถนนนครไชยศรี ขาออกเมือง และขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งใกล้เคียงกับซอยศรียาน 2
- 7) ถนนสุขุขทัย ขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งอยู่ด้านหน้าสหกรณ์ออมทรัพย์วชิรพยาบาล จำกัด
- 8) ถนนสังคโลก ขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งอยู่ด้านหลังของโรงพยาบาลวชิรพยาบาล
- 9) ถนนขาว ขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งอยู่ด้านหน้ามหาวิทยาลัยนวมินทราชินี กรุงเทพมหานคร
- 10) ถนนนครราชสีมา (สัญญาที่ 1) ขาออกเมืองและขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้า ใกล้เคียงกับบริษัท วินโก้ สยาม จำกัด และบริษัท กรุงสยามเอนเตอร์ไพรส์ จำกัด
- 11) ถนนราชวิถี ขาออกเมือง และขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณสะพานลอยด้านหน้าอาคารกรุงเทพ

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดตรวจติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-36

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

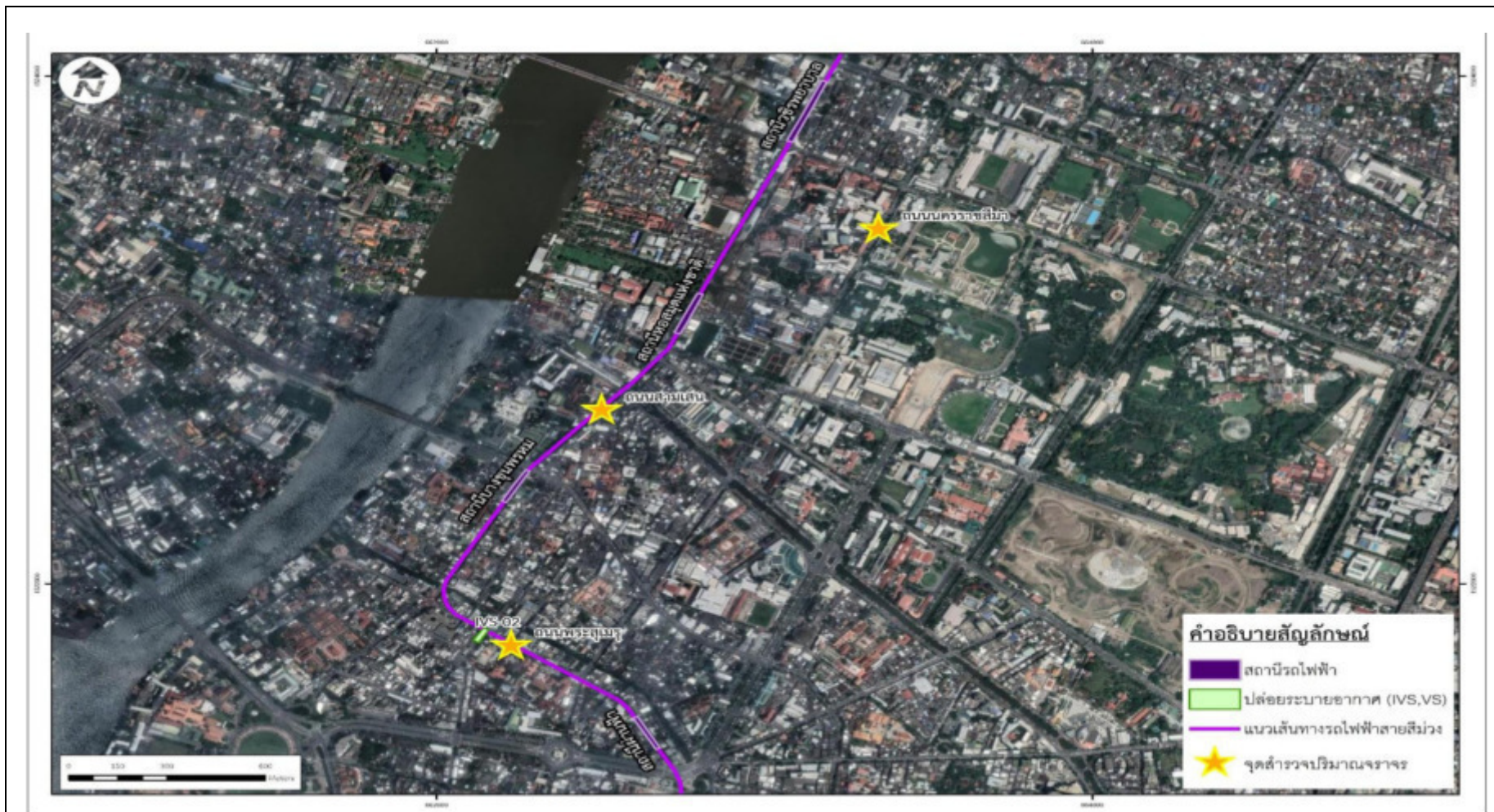


สัญญาที่ 2 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงทอสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า

- 1) ถนนสามเสน (สัญญาที่ 2) ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนสามเสนมุ่งหน้าแยกเทเวศร์) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนสามเสนมุ่งหน้าแยกบางขุนพรหม) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้าตรงข้ามร้านขายยา (ร้านปັນยาฟาร์มา เทเวศร์ 294)
- 2) ถนนนครราชสีมา (สัญญาที่ 2) ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนนครราชสีมามุ่งหน้าแยกการเรือน) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนนครราชสีมามุ่งหน้าถนนศรีอยุธยา) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้าด้านหน้าอาคารอเนกประสงค์ปฏิบัติการวิชาชีพธุรกิจ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
- 3) ถนนพระสุเมรุ ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนพระสุเมรุมุ่งหน้าแยกวัยชาติ) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนพระสุเมรุมุ่งหน้าแยกบางลำพู) สํารวจบริเวณเสาไฟด้านหน้าร้านบวรสตรี

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดตรวจติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-37

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-37 แผนผังจุดติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
สัญญาที่ 2 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงทอสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า

สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ

- 1) ถนนราชดำเนินกลาง ขาออกเมือง สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งอยู่ด้านหน้าของอาคารนิทรรศน์รัตนโกสินทร์
ขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้าใกล้กับซอยดำเนินกลางเหนือและอยู่ตรงข้ามกับนิทรรศน์รัตนโกสินทร์
- 2) ถนนมหาไชย ขาออกเมือง และขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับวัดเทพธิดารามวรวิหาร
- 3) ถนนจักรเพชร ขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งอยู่ด้านหน้าสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ
- 4) ถนนประชาธิปไตย ขาออกเมือง และขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณสะพานลอย ซึ่งอยู่ด้านหน้าร้านขายผลิตภัณฑ์
เพื่อสุขภาพและความงาม (ร้านธีรวงศ์การแพทย์)

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดตรวจติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-38

สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง

- 1) ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ขาเข้าและขาออกเมือง สำรวจบนสะพานลอยข้ามถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน
ใกล้ซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 14

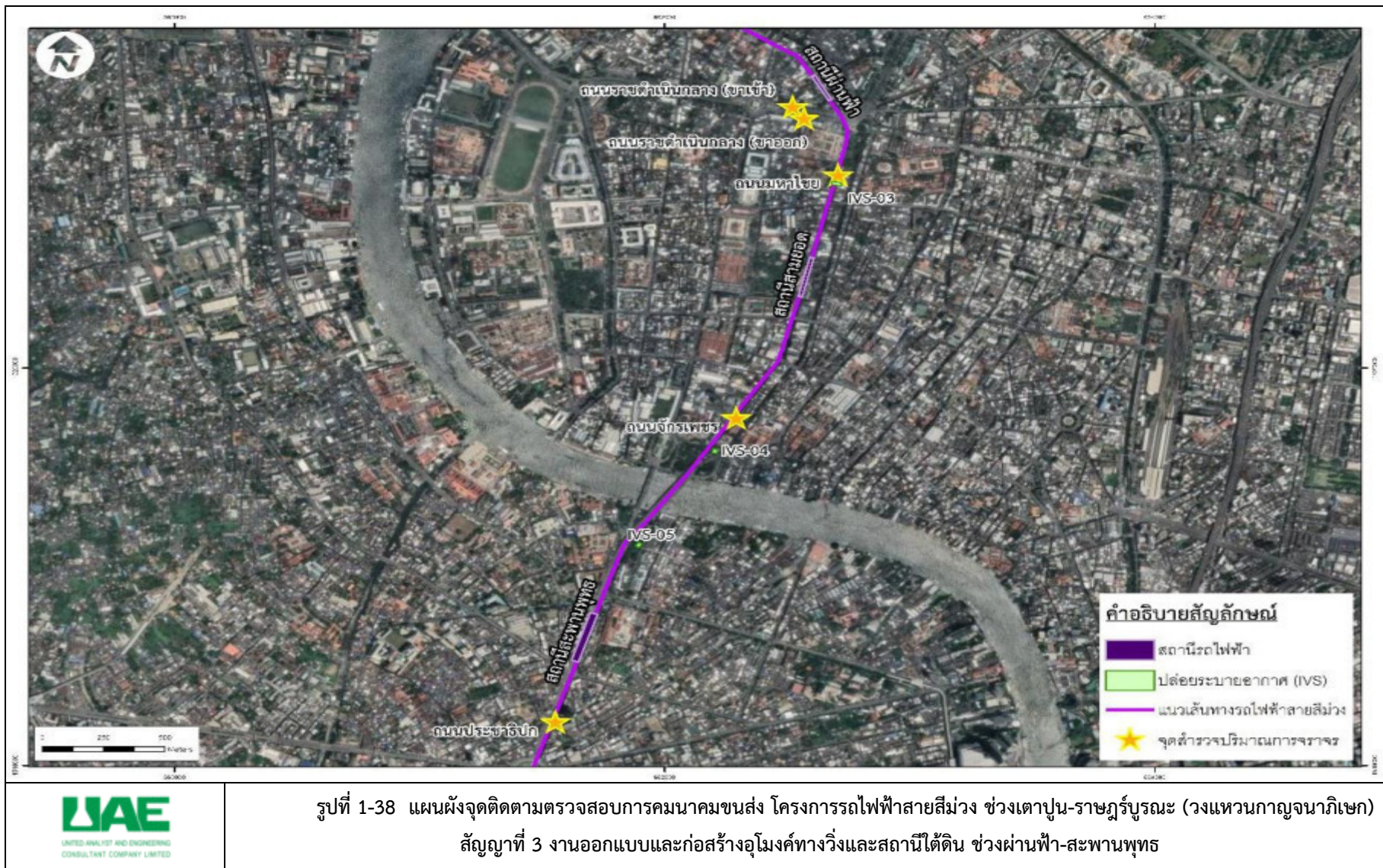
โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดตรวจติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-39

สัญญาที่ 5 งานโยธาส่วนยกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ศรีใน

- 1) ถนนสุขสวัสดิ์ ขาออกเมือง และขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณสะพานลอยบริเวณสวนวงแหวนสุขสวัสดิ์
- 2) ถนนประชาธิปไตย ขาออกเมือง และขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้าปากซอยประชาธิปไตย
- 3) ทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า ขาเข้าเมือง สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้า
ด้านหน้า บริษัท โชนิมา จำกัด

โดยมีรายละเอียดแผนผังจุดตรวจติดตามตรวจสอบดังแสดงในรูปที่ 1-40

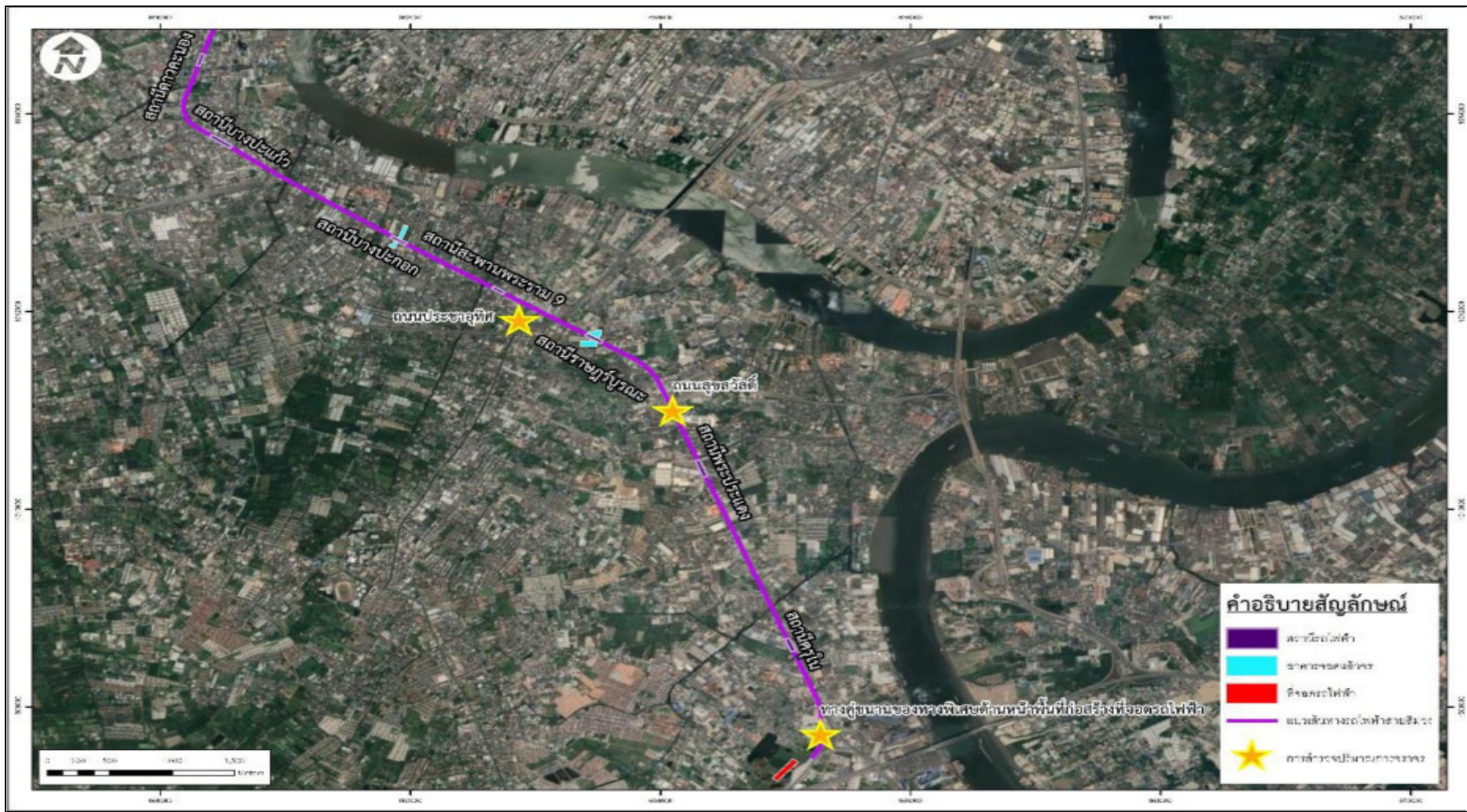
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
 เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
 เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

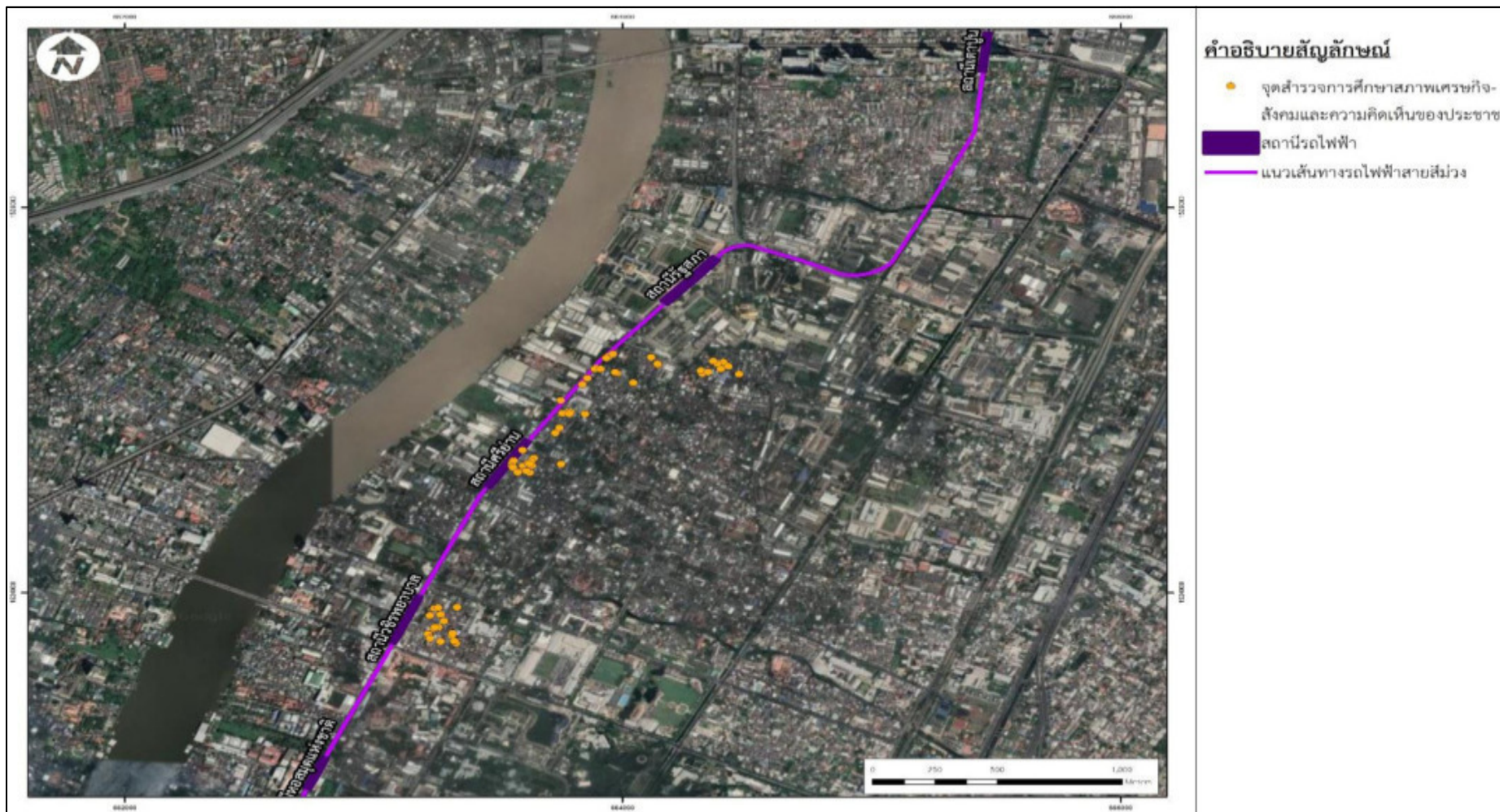


รูปที่ 1-40 แผนผังจุดติดตามตรวจสอบการคมนาคมขนส่ง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
 สัญญาที่ 5 งานโยธาส่วนยกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ศรีนครินทร์

1.8.4 การติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจและสังคม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) กำหนดให้มีการศึกษาสภาพเศรษฐกิจและสังคมและทัศนคติของประชาชนที่อยู่ใกล้พื้นที่ที่อาจได้ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการ ตลอดแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการและโดยรอบสถานี ในรัศมี 500 เมตร ภายใน 3 เดือน หลังจากเริ่มก่อสร้างโครงการฯ และสำรวจทุกๆ 6 เดือนตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ประกอบด้วยบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าจำนวน 17 สถานี ได้แก่ สถานีรัฐสภา สถานีศรียาน สถานีวิจิตรพยาบาล สถานีหอสมุดแห่งชาติ สถานีบางขุนพรหม สถานีผ่านฟ้า สถานีสามยอด สถานีสะพานพุทธฯ สถานีวงเวียนใหญ่และสถานีสำหรับ สถานีดาวคะนอง สถานีบางปะแก้ว สถานีบางปะกอก สถานีสะพานพระราม 9 สถานีราษฎร์บูรณะ สถานีพระประแดงและสถานีศรีนครินทร์ และแนวสายทางเป็นระยะทาง 23.63 กิโลเมตร แสดงดังรูปที่ 1-41 ถึง รูปที่ 1-45

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

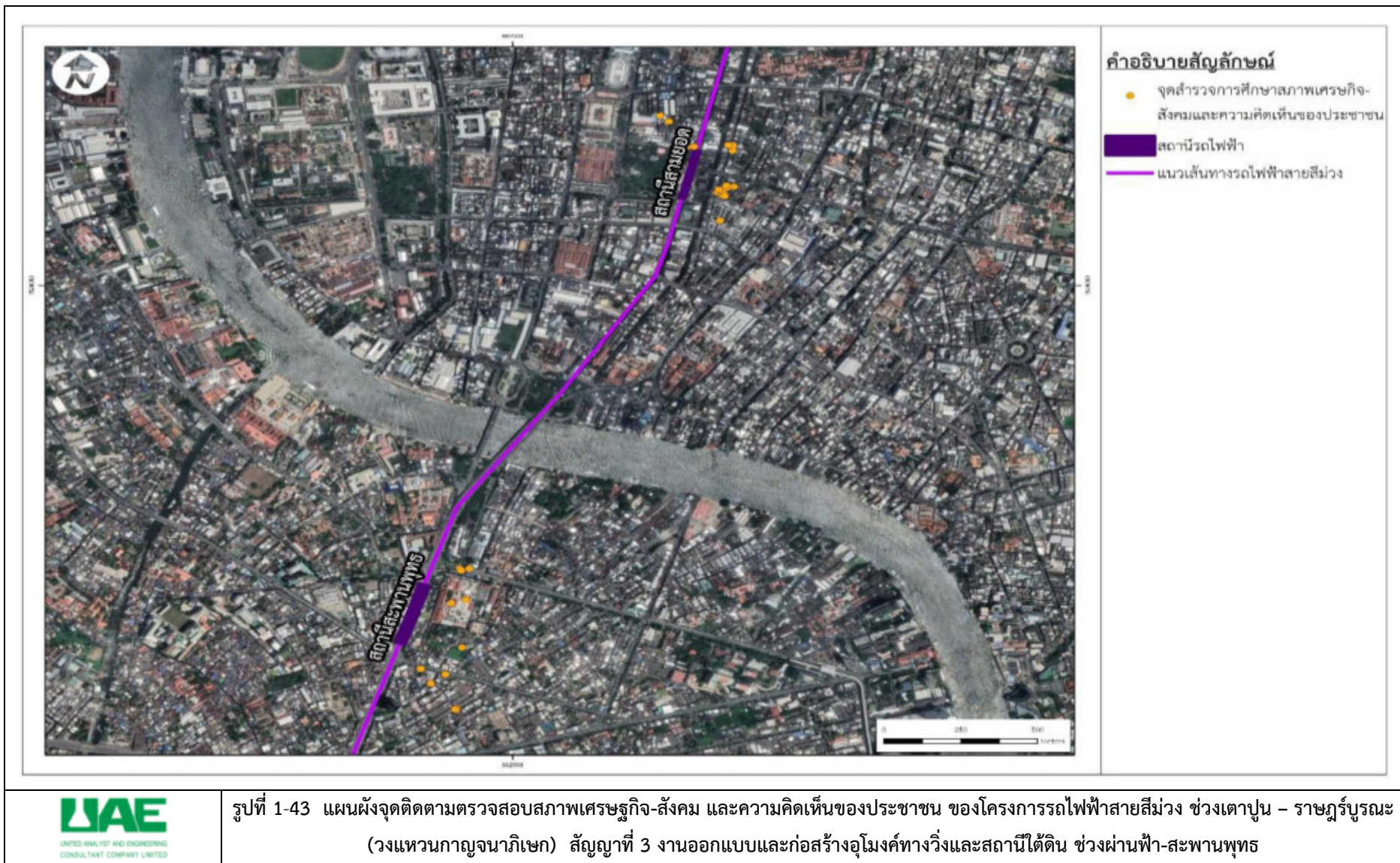


รูปที่ 1-41 แผนผังจุดติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอสมุดแห่งชาติ

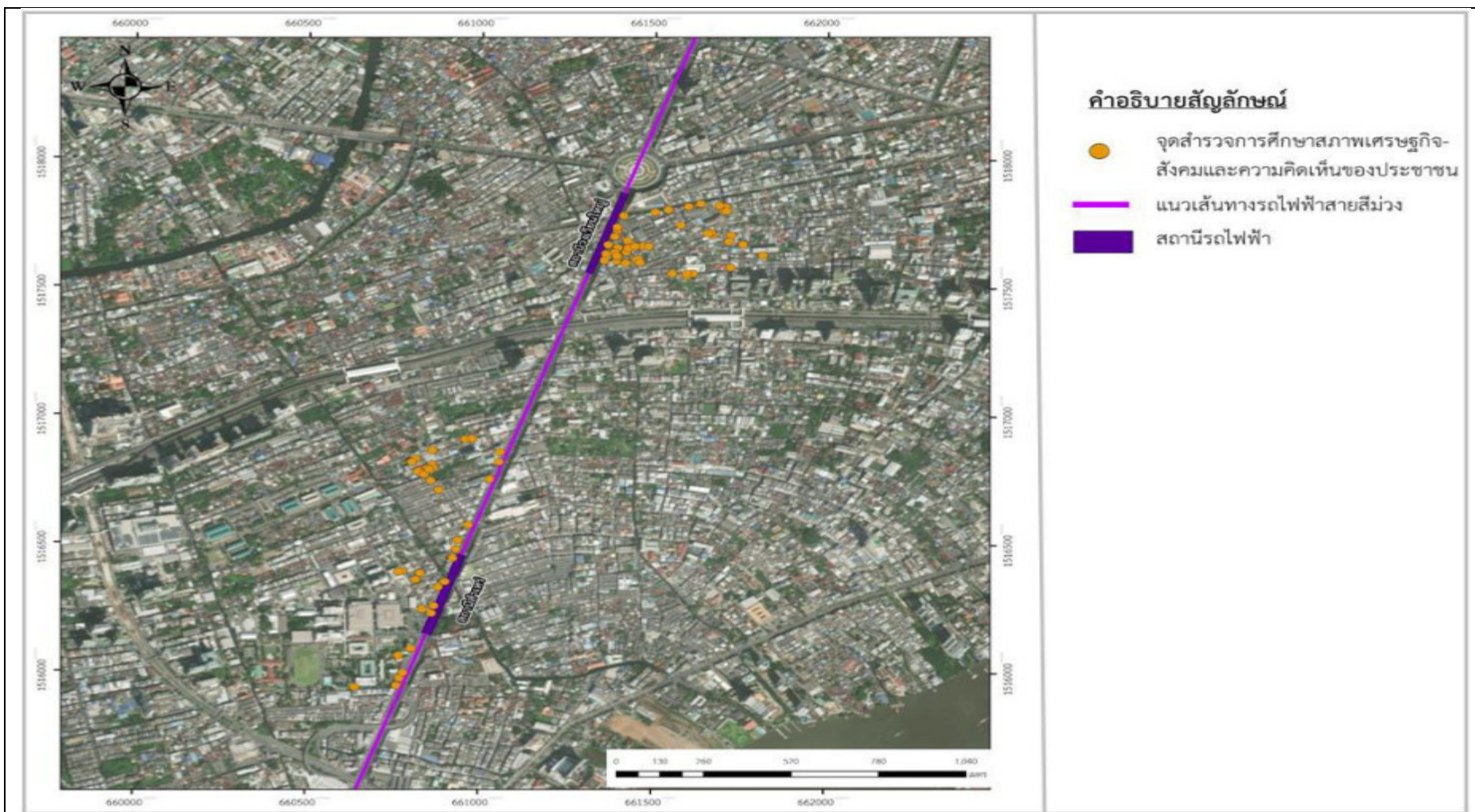
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

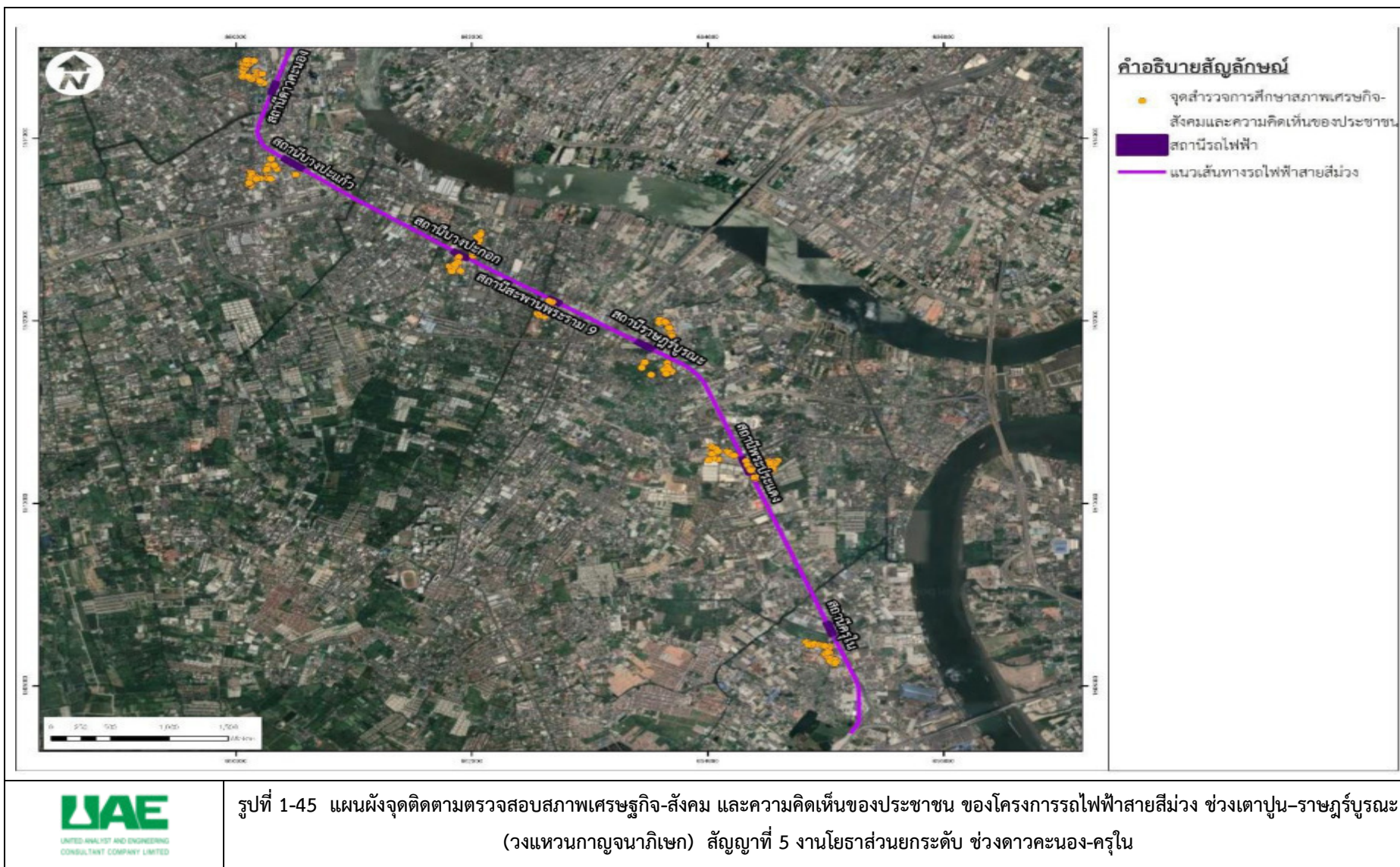


รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 1-44 แผนผังจุดติดตามตรวจสอบสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



1.9 บุคลากรดำเนินงาน/หน่วยงานบุคคลที่ 3

ในการดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ได้ดำเนินการโดยหน่วยงานบุคคลที่ 3 (Third Party) ที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและได้รับใบอนุญาตในส่วนงานที่เกี่ยวข้อง จำนวน 2 ราย คือ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด (UAE) และ บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด (Envilab) รายละเอียดดังนี้

1.9.1 บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด

บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชนที่ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มอบงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งหมายถึงการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ตามรายละเอียดดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระยะเวลา และจุดตรวจวัดที่ได้กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

โดยห้องปฏิบัติการ ได้ขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม เลขทะเบียน ว-145 สำหรับการเก็บตัวอย่าง การตรวจวัด และการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อการจัดทำรายงาน นอกจากนี้ห้องปฏิบัติการฯ ยังได้ดำเนินการต่างๆ ภายใต้ระบบการควบคุมคุณภาพและการประกันคุณภาพ (Quality Control and Quality Assurance หรือ QC/QA) ตามมาตรฐานสากล จึงได้รับการรับรองความสามารถห้องปฏิบัติการตามมาตรฐานสากล มอก. 17025-2560 (ISO/IEC 17025:2017) จากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) และ ISO/IEC 17025:2017 จากสำนักบริหารและรับรองห้องปฏิบัติการ กรมวิทยาศาสตร์บริการ นอกจากนี้ บริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด ยังได้รับการรับรอง ISO 9001:2015 และ ISO 14001:2015 จากสถาบันมาตรฐานอังกฤษ

1.9.2 บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด

บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด เป็นห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชนที่ผู้รับจ้างสัญญาสัมปทานได้มอบงานการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งหมายถึงการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามรายละเอียดดัชนีคุณภาพสิ่งแวดล้อม ระยะเวลา และจุดตรวจวัด ที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง

โดยห้องปฏิบัติการฯ ได้ขึ้นทะเบียนกับกรมโรงงานอุตสาหกรรม เลขทะเบียน ว-118 สำหรับการเก็บตัวอย่าง การตรวจวัด และการวิเคราะห์ตัวอย่างคุณภาพสิ่งแวดล้อมเพื่อการจัดทำรายงาน นอกจากนี้ห้องปฏิบัติการฯ ยังได้ดำเนินการต่างๆ ภายใต้ระบบการควบคุมคุณภาพและการประกันคุณภาพ (Quality Control and Quality Assurance หรือ QC/QA) ตามมาตรฐานสากล จึงได้รับการรับรองความสามารถห้องปฏิบัติการตามมาตรฐานสากล มอก. 17025-2561 (ISO/IEC 17025:2017) จากสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (สมอ.) และ ISO/IEC 17025:2017 จากสำนักบริหารและรับรองห้องปฏิบัติการ กรมวิทยาศาสตร์บริการ บริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด ยังได้รับการรับรอง ISO 9001:2015 และ ISO 14001:2015 จากสถาบันมาตรฐานอังกฤษ

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและ
แก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการ
ติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

บทที่ 2

ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ปรากฏในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ผู้รับเหมาก่อสร้างได้นำไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัด เพื่อให้เกิดผลในการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง และเพื่อให้การปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังกล่าวเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงต้องมีกระบวนการตรวจติดตามและประเมินผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างต่อเนื่อง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ลงพื้นที่ปฏิบัติงานและเริ่มมีกิจกรรมการก่อสร้างมาตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคม พ.ศ. 2565 ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างได้นำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมไปปฏิบัติ โดยมีการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการฯ ของผู้รับเหมาก่อสร้างอย่างต่อเนื่อง ซึ่งผลการติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีรายละเอียดดังนี้

2.1 การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของผู้รับเหมาก่อสร้างทั้ง 6 สัญญา ต้องยึดถือและนำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งปรากฏอยู่ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาเห็นชอบในการประชุมครั้งที่ 19/2561 เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2561 และต่อมาคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีมติรับทราบรายงานดังกล่าว ในคราวการประชุม ครั้งที่ 3/2562 วันที่ 22 เมษายน 2562 ตามหนังสือของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เลขที่ ทส (กวล) 1009/ว6660 ลงวันที่ 15 พฤษภาคม 2562 (ภาคผนวก ก-1 และ ภาคผนวก ก-2) ไปพิจารณาปฏิบัติอย่างเคร่งครัด และต้องเสนอรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังกล่าวเสนอต่อการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เพื่อพิจารณา แล้วยื่นต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

2.2 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ บนพื้นที่ก่อสร้างของผู้รับเหมาก่อสร้างโดยการสำรวจภาคสนาม ซึ่งเป็นการตรวจสอบประสิทธิภาพของการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว หากพบว่าผลกระทบยังคงอยู่ โครงการได้เร่งรัดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการให้เข้มงวดยิ่งขึ้น นอกจากนี้ยังมีการตรวจสอบเอกสาร การสอบถามผู้ปฏิบัติงานเกี่ยวกับการดำเนินงาน ปัญหาหรืออุปสรรคและการแก้ไขปรับปรุงปัญหาที่เกิดขึ้นพร้อมทั้งถ่ายภาพการปฏิบัติตามมาตรการฯ ต่างๆ เพื่อใช้ประกอบในการจัดทำรายงานตามมาตรการฯ ดังแสดงในตารางที่ 2-1 รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่กำหนดไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

ตารางที่ 2-1 รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>มาตรการทั่วไป</p> <p>1. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) อย่างเคร่งครัดตลอดอายุโครงการ โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือ ผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ โดยเฉพาะพื้นที่ซึ่งเป็นสถานีร่วมกับโครงการอื่น ต้องระบุแผนดำเนินงานหรือความรับผิดชอบต่อเนื่องให้เห็นอย่างชัดเจน</p>	<p>- การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) อย่างเคร่งครัดตลอดอายุโครงการ โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการฯ</p>	-	-
<p>2. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะต้องรับผิดชอบดำเนินการ รวมทั้งควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการ หรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) อย่างเคร่งครัดตลอดอายุโครงการ</p>	<p>- รฟม. ได้รับผิดชอบดำเนินการ รวมทั้งควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการ หรือบำรุงรักษาโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการฯ อย่างเคร่งครัดตลอดอายุโครงการ</p>	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>3. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการ ภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> • ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นประธาน • สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม • กรมควบคุมมลพิษ • สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัดสมุทรปราการ • สำนักงานสิ่งแวดล้อมภาคที่ 6 • ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร • กรุงเทพมหานคร • กรมทรัพยากรธรณี • องค์การพัฒนาเอกชน • สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค • ผู้แทนจังหวัดสมุทรปราการ • หน่วยงานราชการเจ้าของพื้นที่ที่โครงการตั้งอยู่ <p>เพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงาน</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยกิจการร่วมค้า CKST-PL (สัญญา 1 และ 2) กิจการร่วมค้า ITD-NWR MRT (สัญญา 3) และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) (สัญญา 5) ได้ว่าจ้างบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาสิ่งแวดล้อม และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (สัญญา 4) ได้ว่าจ้างบริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด เป็นที่ปรึกษาสิ่งแวดล้อม - รฟม. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อกำกับและดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงานแล้วตามคำสั่ง รฟม.ที่127/2565 ลงวันที่ 11 พฤษภาคม 2565 	<p>-</p>	<p>- รูปที่ 2-1 และ ภาคผนวก ก-3</p>

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>4. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยจะต้องจัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ทุก 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ</p>	<p>- รฟม. ได้จัดทำรายงานการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ทุกเดือน และรายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว ทุก 6 เดือน ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบ</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>5. ในกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และ สำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขมาตรการนั้น กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขและวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไขเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ</p>	<p>- กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว รฟม. จะนำเสนอรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้หน่วยงานกำกับตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และสำเนาแจ้งต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบ สำหรับกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขรายละเอียดโครงการ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง</p> <p>- กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว รฟม. จะนำเสนอรายละเอียดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้หน่วยงานกำกับตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง และสำเนาแจ้งต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบ สำหรับกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงหรือแก้ไขมาตรการฯ ที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
6. ในการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาหาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	- หากพบว่า โครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียน รพม. จะควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการตรวจสอบและดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งนำเสนอผลการดำเนินการแก้ไขให้คณะกรรมการกำกับฯ รับทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป	-	-
7. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์ โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น จังหวัดสมุทรปราการ กรุงเทพมหานคร กรมศิลปากร เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกัน และป้องกันเรื่องร้องเรียน	- รพม. ได้จัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์ของโครงการ และผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการฯ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโซเชียลมีเดียต่างๆ ดังนี้ เว็บไซต์โครงการฯ: http://www.mrta.co.th เพจประชาสัมพันธ์ : https://www.facebook.com/MRTPurplelinesouth Line ID: @mrtpurpleline สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และแผ่นพับโครงการ รวมทั้งการลงพื้นที่เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการฯ แล้ว	-	- รูปที่ 2-2 ถึง รูปที่ 2-6 และ ภาคผนวก ก-4
8. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ประสานกับกรมศิลปากร และเจ้าของผู้ครอบครองโบราณสถานก่อนดำเนินการก่อสร้างเพื่อร่วมสำรวจโบราณสถาน ทั้งที่ขึ้นทะเบียนและยังไม่ขึ้นทะเบียนตามแนวเส้นทางโครงการ และประกอบกรวางแผนตรวจวัดความสั่นสะเทือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ และร่วมสังเกตการณ์ในขณะก่อสร้างตามความเหมาะสม และก่อนการก่อสร้างโครงการในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่สำนักงานทรัพย์สินส่วนพระมหากษัตริย์ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ควรมีการแจ้งล่วงหน้าในระยะเวลาที่เหมาะสม ทั้งนี้ หากการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อโบราณสถาน โครงการต้องหยุดดำเนินการก่อสร้างและเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหา	- ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 รพม. ประสานกรมศิลปากร และเจ้าของผู้ครอบครองโบราณสถานก่อนดำเนินการก่อสร้างเพื่อร่วมสำรวจโบราณสถาน ทั้งที่ขึ้นทะเบียนและยังไม่ขึ้นทะเบียนตามแนวเส้นทางโครงการฯ โดยมีโบราณสถานที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการฯ ตามการพิจารณาและความเห็นของกรมศิลปากร ดังนี้ 1. สถานีศรียาน : บริเวณตึกแขกในพื้นที่กรมชลประทาน 2. สถานีหอสมุดแห่งชาติ : บริเวณหน้าหอวิชาจุฬาลงกรณ์ 3. สถานีบางขุนพรหม : บริเวณรั้ววังบางขุนพรหม และโรงพิมพ์ศรีหงส์ 4. สถานีผ่านฟ้า: บริเวณตึกแถวริมถนนพระสุเมรุ 5. ปถ่องระบายนอากาศแห่งที่ 2 : บริเวณวัดบวรนิเวศวิหาร	-	- ภาคผนวก ก-15

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
	6. สถานีสามยอด : บริเวณพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ 7. แนวเส้นทางระหว่างสถานีวงเวียนใหญ่ ถึงสถานีสำเหร่ : บริเวณอนุสาวรีย์พระเจ้าตากสินมหาราช และคลองบางลำไใกล้ 8. สถานีสำเหร่ : บริเวณคลองสำเหร่ และผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนตลอดระยะก่อสร้างทุก 2 เดือน บริเวณจุดตรวจวัดที่กำหนดไว้ในรายงานฯ รายละเอียดแสดงดังบทที่ 4		
9. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง ดำเนินการก่อสร้างได้เมื่อได้รับความเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรุงเทพมหานคร และกรมศิลปากร เป็นต้น	- รฟม. ได้กำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างได้เมื่อได้รับหนังสือเห็นชอบจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรุงเทพมหานคร และกรมศิลปากร เป็นต้น	-	- ภาคผนวก ก-7
1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ			
1.1 ทรัพยากรดิน/กษัยการของดินและเสถียรภาพของดิน			
1. ในการก่อสร้างกำแพงกันดิน (ไดอะแฟรมวอลล์) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ควรพิจารณาใช้สารโพลีเมอร์แทนเบนโทไนด์เพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	- ปัจจุบันยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างกำแพงกันดิน (ไดอะแฟรมวอลล์) ใดๆก็ตาม เมื่อมีการก่อสร้างกำแพงกันดิน รฟม. จะควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างพิจารณาใช้สารโพลีเมอร์แทนเบนโทไนด์เพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	-	-
2. ในการก่อสร้างสถานีผ่านฟ้าและสถานีสามยอดให้มีการป้องกันแนวกำแพงเมืองโดยใช้อุปกรณ์ และเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพเช่น Surface, Building Settlement Marker and Heave Stake, Inclinator System, Inclinator and Magnetic Extensometer, Vibration Wire Piezometer และ Vibration Wire Strain Gauges Welded on Iron Beam	- ปัจจุบันยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้าง ใดๆก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างวางแผนที่จะดำเนินการป้องกันแนวกำแพงเมืองโดยใช้เครื่องมือที่มีประสิทธิภาพสำหรับการก่อสร้างสถานีผ่านฟ้าและสถานีสามยอดแล้ว	-	-
3. ในการก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดินต้องอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน	- รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างพิจารณาทำการอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ หลังเสร็จกิจกรรมแล้ว เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน	-	- รูปที่ 2-9

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
4. บริเวณก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า ให้ทำรางระบายน้ำและปอดักตะกอนชั่วคราวเพื่อดักตะกอนจากพื้นที่ก่อสร้างก่อนที่จะระบายน้ำออกสู่ภายนอก	- ปัจจุบันยังไม่มีการก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม โครงการฯ จะดำเนินการจัดทำรางระบายน้ำและปอดักตะกอนชั่วคราว เพื่อดักตะกอนจากพื้นที่ก่อสร้างก่อนที่จะระบายน้ำออกสู่ภายนอก	-	-
5. ควบคุมดูแลการกองวัสดุต่างๆ ให้อยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสม หลีกเลี่ยงบริเวณที่เกิดการกัดเซาะได้ง่าย	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนจัดเตรียมพื้นที่สำหรับจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต่างๆ โดยหลีกเลี่ยงบริเวณที่เกิดการกัดเซาะได้ง่าย	-	-
6. ดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานราก ต้องจัดให้มีที่กองโดยเฉพาะและต้องปิดล้อมปกคลุมหรือเก็บในพื้นที่ปิดล้อมและจะต้องมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งบริเวณที่จัดไว้ โดยไม่ให้มีการกองหรือเก็บไว้เป็นเวลานาน	- ปัจจุบันยังไม่เริ่มก่อสร้างฐานราก อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนดำเนินการปิดล้อมปกคลุมหรือเก็บดินที่ขุดออกจากการก่อสร้างฐานรากในพื้นที่ปิดล้อม และจะมีรถบรรทุกมารับนำไปทิ้งในบริเวณที่จัดไว้ โดยไม่มีการกองหรือเก็บไว้เป็นเวลานาน	-	-
7. มาตรการในการจัดการดินที่เกิดจากการขุดอุโมงค์ 7.1 จัดให้มีที่เก็บดินชั่วคราวที่เพียงพอในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ไม่รื้อกล้าออกไปภายนอก	- ปัจจุบันยังไม่มีการขุดอุโมงค์ โดยผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนจัดเตรียมพื้นที่จัดเก็บดินชั่วคราวในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ให้รื้อกล้าออกไปภายนอก และปิดคลุมกองดินให้เรียบร้อย	-	-
7.2 ให้มีการขนส่งดินออกไปยังพื้นที่ทิ้งดินที่ได้รับอนุญาต ในช่วงเวลากลางคืนหรือนอกเวลาเร่งด่วน เพื่อลดผลกระทบด้านการจราจร และเป็นไปตามข้อบัญญัติ/กฎระเบียบของพื้นที่นั้นๆ โดยต้องกำหนดแผนงานให้มีการขนส่งดินออกไปให้สอดคล้องกับปริมาณดินที่ขุดได้ในแต่ละวัน ไม่ปล่อยทิ้งค้างไว้ในพื้นที่ก่อสร้างเป็นเวลานาน โดยไม่จำเป็น	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนจัดเตรียมการขนส่งดินออกไปยังพื้นที่ทิ้งดินที่ได้รับอนุญาตในช่วงเวลากลางคืนหรือนอกเวลาเร่งด่วนให้เป็นไปตามข้อบัญญัติ/กฎระเบียบของพื้นที่นั้นๆ และกำหนดแผนงานให้สอดคล้องกับปริมาณดินที่ขุดได้ในแต่ละวันไม่ปล่อยทิ้งค้างไว้ในพื้นที่ก่อสร้างเป็นเวลานาน	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>8. กำหนดในสัญญาจ้างผู้รับจ้างก่อสร้างงานโยธา ให้ดำเนินการบริหารจัดการดินที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ โดยนำดินไปบริหารจัดการให้เหมาะสม และขนส่งไปปรับถมในพื้นที่ที่กำหนด ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยแล้ว หรือนำไปบริหารจัดการให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ภายใต้ความเห็นชอบจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยหรือที่ปรึกษาควบคุมงาน</p>	<p>- โครงการฯ ได้มีการกำหนดในสัญญาจ้างผู้รับเหมาก่อสร้างงานโยธา ให้ดำเนินการบริหารจัดการดินที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ โดยนำดินไปบริหารจัดการให้เหมาะสม และขนส่งไปปรับถมในพื้นที่ที่กำหนด หรือนำไปบริหารจัดการให้เป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ภายใต้ความเห็นชอบจากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยหรือที่ปรึกษาควบคุมงาน</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>9. มาตรการเฉพาะบริเวณอาคารพิพิธภัณฑราชภัณฑ์</p> <p>9.1 ในการก่อสร้างบริเวณอาคารพิพิธภัณฑราชภัณฑ์ ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องสำรวจระบบฐานรากเดิมของอาคาร เช่น ใช้วิธีขุดเป็นหลุมเล็กๆ ด้านนอกของอาคาร ทำการสำรวจด้วยสายตา หรือใช้ระบบคลื่นความถี่สะท้อน เพื่อให้ทราบระดับต่ำจากผิวดินลงไปกี่เมตร เพื่อเป็นการป้องกันหรือเฝ้าระวังผลกระทบต่อฐานรากเดิมของอาคาร</p> <p>9.2 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องปฏิบัติตามวิธีการทำงานที่ไม่ทำให้ดินเคลื่อนตัว ซึ่งมีหลายวิธี เช่น การใช้ Sheet Pile ปักรอบล้อมอาคาร หรือการ Grout สารเคมีทำให้ดินบริเวณนั้นมีความแข็งแรงมากขึ้น น้ำไม่สามารถผ่านได้ เป็นต้น</p>	<p>- ปัจจุบันยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างบริเวณอาคารพิพิธภัณฑราชภัณฑ์ โดยมีเพียงการสำรวจทางโบราณคดีบริเวณถนนมหาไชย อย่างไรก็ตาม รฟม. จะควบคุมกำกับให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตามมาตรการเฉพาะบริเวณอาคารพิพิธภัณฑราชภัณฑ์อย่างเคร่งครัด</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
1.2 คุณภาพอากาศ	รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ด้านคุณภาพอากาศ ดังนี้		
1. ต้องผนวกข้อบัญญัติ กทม. เกี่ยวกับการก่อสร้าง รวมทั้งระเบียบและข้อปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นละอองจากการก่อสร้างประเภทต่างๆ ของกรมควบคุมมลพิษ และมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เรื่องแนวทางลดปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างโครงการคมนาคมขนส่งทางบก บนถนนปัจจุบันหรือผ่านชุมชน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ปฏิบัติตามข้อบัญญัติ กทม. เกี่ยวกับการก่อสร้าง รวมทั้งระเบียบและข้อปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นละอองจากการก่อสร้างประเภทต่างๆ ของกรมควบคุมมลพิษ และมติคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก เรื่องแนวทางลดปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างโครงการคมนาคมขนส่งทางบกอย่างเคร่งครัด เช่น การจัดทำรั้วที่บอบบรีเวณที่มีการก่อสร้างให้มีความสูงจากพื้นดินไม่น้อยกว่า 2 เมตร ตลอดแนวการก่อสร้าง มีการตรวจสอบสภาพเครื่องจักรอย่างสม่ำเสมอ เป็นต้น	-	- รูปที่ 2-11, รูปที่ 2-13 และ ภาคผนวก ก-11
2. จัดให้มีสิ่งรองรับวัสดุ ซึ่งอาจตกลงจากการดำเนินการก่อสร้าง ที่ระดับเหนือพื้นดิน เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของวัสดุดังกล่าว	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนจัดเตรียมสิ่งรองรับวัสดุ ซึ่งอาจตกลงจากการดำเนินการก่อสร้าง เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของวัสดุดังกล่าว	-	-
3. ฉีดพรมน้ำ อย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง บนพื้นที่ที่มีการเปิดหน้าดิน กองดิน กองทราย เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนจัดให้มีการฉีดพรมน้ำอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง บริเวณที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองแล้ว	-	- รูปที่ 2-10
4. จัดให้มีสิ่งปกคลุมกองวัสดุที่ก่อให้เกิดฝุ่นภายในพื้นที่โครงการฯ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีสิ่งปกคลุมกองวัสดุที่ก่อให้เกิดฝุ่นภายในพื้นที่โครงการฯ	-	- รูปที่ 2-7
5. ต้องทำความสะอาด เศษดิน โคลน ทราย ที่ตกลงอยู่ภายนอกรั้วโครงการฯ โดยสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น โดยอาจใช้รถล้าง กวาด และดูดฝุ่นช่วยในการทำความสะอาด	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ทำความสะอาด เศษดิน โคลน ทราย ที่ตกลงอยู่ภายนอกรั้วโครงการฯ โดยสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น รวมทั้งได้จัดรถดูดฝุ่นเพื่อทำความสะอาดบนถนนตามเส้นทางโครงการแล้ว	-	- รูปที่ 2-10 และรูปที่ 2-14
6. ทำความสะอาดตัวรถ และล้อรถให้ปราศจากเศษดิน โคลน หรือทราย ก่อนนำรถทุกชนิดออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า อาคารจอดแล้วจร	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดตัวรถ และล้อรถให้ปราศจากเศษดิน โคลน หรือทราย ก่อนนำรถทุกชนิดออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้างแล้ว	-	- รูปที่ 2-16
7. กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การเปิดหน้าดิน การรื้อถอนอาคาร การกองวัสดุ การขุดเจาะ และการผสมคอนกรีต จะต้องกระทำภายในพื้นที่ที่มีรั้วที่บสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร กันโดยรอบ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างภายในพื้นที่ที่มีรั้วที่บสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร กันโดยรอบ	-	- รูปที่ 2-11
8. หากมีการเปิดผิวถนนนอกพื้นที่ก่อสร้าง จะต้องทำการซ่อมแซมด้วยคอนกรีต หรือแอสฟัลท์ให้แล้วเสร็จก่อนเวลา 05.00 น. ของวันรุ่งขึ้น เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นจากยานพาหนะที่ผ่านไป-มา	- หากมีการเปิดผิวถนนนอกพื้นที่ก่อสร้าง ทางผู้รับเหมาก่อสร้างจะซ่อมแซมถนนด้วยแอสฟัลท์ และคอนกรีตให้แล้วเสร็จก่อนเวลา 05.00 น. ของวันรุ่งขึ้น เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นจากยานพาหนะที่ผ่านไป-มา	-	- รูปที่ 2-15

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
9. สำหรับการก่อสร้างบนพื้นที่ถนน จะต้องทำการล้างทำความสะอาดถนนในช่วงกลางวัน อย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 ครั้ง หรือเมื่อถนนสกปรก	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนการล้างทำความสะอาดถนนในช่วงเวลากลางคืนอย่างสม่ำเสมอ	-	- รูปที่ 2-10 และรูปที่ 2-14
10. ต้องขนย้ายขยะหรือเศษวัสดุจากการก่อสร้างออกจากพื้นที่อย่างน้อยทุก 2 วัน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนขนย้ายขยะหรือเศษวัสดุจากการก่อสร้างออกจากพื้นที่อย่างน้อยทุก 2 วัน	-	-
11. ปิดคลุมรถที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้าง ดิน ฯลฯ ด้วยผ้าใบ เพื่อกันวัสดุตกหล่นและการฟุ้งกระจายของฝุ่น	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ทำการปิดคลุมรถที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้าง ดิน ฯลฯ ด้วยผ้าใบเพื่อกันวัสดุตกหล่นและการฟุ้งกระจายของฝุ่นแล้ว	-	- รูปที่ 2-17
12. ตรวจสอบสภาพยานพาหนะ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ทำการตรวจสอบสภาพยานพาหนะ และเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างให้พร้อมใช้งาน และอยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ	-	- รูปที่ 2-13 และภาคผนวก ก-6
13. กำหนดความเร็วของรถในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งป้ายเตือนความเร็วบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองแล้ว	-	- รูปที่ 2-18
14. สำหรับการก่อสร้างบนทางเท้าในช่วงฤดูฝน จะต้องมีกั้นการชะล้างตะกอนดินจากทางเท้า ลงสู่ร่องระบายน้ำ ซึ่งน้ำบนทางเท้าและถนนจะต้องระบายได้หมดทันทีที่ฝนหยุดตก และต้องเก็บกวาดตะกอนที่เหลืออยู่บนถนนให้หมด นอกจากนี้จะต้องจัดทำทางเดินชั่วคราวให้แก่นคนเดินเท้า	- กรณีที่มีการก่อสร้างบนทางเท้าในช่วงฤดูฝน ผู้รับเหมาก่อสร้างจะป้องกันการชะล้างตะกอนดินจากทางเท้าลงสู่ร่องระบายน้ำ และจะเก็บกวาดตะกอนที่เหลืออยู่บนถนนให้หมด พร้อมทั้งจัดทำทางเดินชั่วคราวให้แก่คนเดินเท้า	-	-
15. ติดตั้งระบบสเปรย์น้ำที่ได้สถานีรถไฟฟ้าที่เป็นสถานียกระดับของโครงการทั้ง 7 สถานี คือ สถานีดาวคะนอง สถานีบางปะแก้ว สถานีบางปะกอก สถานีสะพานพระราม 9 สถานีราษฎร์บูรณะ สถานีพระประแดง และสถานีครุין ซึ่งเป็นการฉีดละอองน้ำขนาดเล็กเพื่อลดฝุ่นละอองใต้โครงสร้างสถานี เมื่อโครงการเปิดให้บริการ	- โครงการฯ อยู่ระหว่างการออกแบบสำหรับการติดตั้งระบบสเปรย์น้ำที่ได้สถานีรถไฟฟ้าที่เป็นสถานียกระดับของโครงการทั้ง 7 สถานี และจะติดตั้งหลังจากที่การก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จ	-	-

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
1.3 เสียง	รพม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ด้านเสียง ดังนี้		
1. ต้องกำหนดช่วงเวลาที่จะอนุญาตให้มีกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติได้เฉพาะช่วงเวลา 6.00 น. ถึง 20.00 น. และต้องมีการประกาศแจ้งให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ตามเส้นทางทราบล่วงหน้า	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนการก่อสร้างที่อาจก่อให้เกิดเสียงดังผิดปกติให้ดำเนินการเฉพาะในช่วงเวลา 6.00 น. ถึง 20.00 น. และมีการประกาศแจ้งให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ตามเส้นทางทราบล่วงหน้า	-	- รูปที่ 2-6, รูปที่ 2-21 และ ภาคผนวก ก-4
2. กิจกรรมใดๆ ที่ผิดปกติ/ไม่เป็นไปตามกำหนดการ ซึ่งอาจทำให้เกิดเสียงดังเกินกว่าระดับที่ยอมรับได้ จะต้องแจ้งเป็นระยะๆ ให้กับสาธารณชนทราบล่วงหน้า	- กรณีที่มีกิจกรรมใดๆ ที่ผิดปกติ/ไม่เป็นไปตามกำหนดการ ซึ่งอาจทำให้เกิดเสียงดัง ทางผู้รับเหมาก่อสร้าง จะแจ้งให้ประชาชนรับทราบล่วงหน้า	-	- รูปที่ 2-6 และรูปที่ 2-21
3. บริเวณที่ทำการเปิดหน้าดิน รื้อถอน ทำลาย สิ่งปลูกสร้าง กองวัสดุ อุปกรณ์ขุดเจาะ ผสมคอนกรีต ต้องทำรั้วที่รอบบริเวณที่ก่อสร้าง ความสูงจากพื้นดินต้องไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งรั้วที่ความสูงไม่น้อยกว่า 2.0 เมตร รอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างแล้ว	-	- รูปที่ 2-11
4. ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวชนิด Galvanized Steel Sheet ความหนาไม่น้อยกว่า 0.5 มิลลิเมตร หรือ แผ่นไฟเบอร์ ความหนาไม่น้อยกว่า 12 มิลลิเมตร ในระหว่างการก่อสร้างโครงการ เพื่อป้องกันผลกระทบต่อพื้นที่ต่อไปนี้ : บางปะแก้วคลินิกเวชกรรม ธนบุรีคลินิกเวชกรรม บางปะกอกคลินิกเวชกรรม โรงพยาบาลประชาพัฒน์ โรงพยาบาลสุขสวัสดิ์ โรงพยาบาลบางปะกอก 3	- ปัจจุบันบริเวณดังกล่าวยังไม่เริ่มกิจกรรมก่อสร้าง อย่างไรก็ตาม รพม. จะควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวในบริเวณดังกล่าวก่อนมีกิจกรรมก่อสร้างต่อไป	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>5. ติดตั้งกำแพงกันเสียงแบบ Precast Upward-Reflection หรือ Prefabricate Absorption บริเวณที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากโครงการ ดังนี้</p> <p>5.1 บริเวณ Transition ระหว่างสถานีเตาปูน กับสถานีรัฐสภา ติดตั้งกำแพงกันเสียงประเภท Precast Reinforce Concrete Wall Upward-Reflection ที่มี Steel Wire-Mesh Reinforcement ตั้งแต่พื้นโครงสร้างของทางวิ่ง โดยมีความสูง 3 เมตร ทั้ง 2 ด้าน ในช่วงตั้งแต่ CH 0+525 ถึง CH 0+910 รวมระยะทาง 385 เมตร เป็นความยาวกำแพงกันเสียงทั้งสิ้น 770 เมตร</p> <p>5.2 บริเวณ Transition ระหว่างสถานีสำเภา กับสถานีดาวคะนอง ซึ่งเป็นทางลาดจากอุโมงค์ใต้ดินขึ้นสู่แนวเส้นทางยกระดับที่เข้าสู่สถานีดาวคะนอง ให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงประเภท Glass Fiber Reinforced Concrete หรือ Transparent Acrylic Panel เพื่อให้เกิดความสวยงาม และลด Visual Impact โดยมีความสูง 1.4 เมตร ทั้ง 2 ด้าน (ติดตั้งเหนือ Concrete Parapet สูง 1.40 เมตร (ความสูงรวม 2.80 เมตร) ในช่วงตั้งแต่ CH 14+080 ถึง CH 14+380 รวมระยะทาง 300 เมตร เป็นความยาวกำแพงกันเสียงทั้งสิ้น 600 เมตร</p> <p>5.3 บริเวณทางโค้งสุขสวัสดิ์ ให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงประเภท Transparent Acrylic Panel Barrier เพื่อลดปัญหา Visual Impact และสามารถมองเห็นทัศนียภาพทั้ง 2 ฝั่งได้ โดยมีความสูง 1.4 เมตร ทั้ง 2 ด้าน (ติดตั้งเหนือ Typical Parapet Barrier ของ Viaduct Structure ของรถไฟฟ้ายกระดับ) ในช่วงตั้งแต่ CH 14+903 ถึง CH 15+269 รวมระยะทาง 366 เมตร เป็นความยาวกำแพงกันเสียงรวม 732 เมตร</p>	<p>- รพม. จะควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างติดตั้งกำแพงกันเสียง หลังจากที่มีการก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จให้เป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ ต่อไป</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>5.4 บริเวณบางปะแก้วคลินิกเวชกรรมและธนบุรีคลินิกเวชกรรม ติดตั้งกำแพงกันเสียงประเภท Transparent Acrylic Panel Barrier เพื่อลดปัญหา Visual Impact และสามารถมองเห็นทัศนียภาพทั้ง 2 ฝั่งได้ โดยมีความสูง 1.4 เมตร ติดตั้งฝั่งเดียว ตั้งแต่ CH 15+651 ถึง CH 15+737 รวมระยะทาง 86 เมตร</p> <p>5.5 บริเวณบางปะกอกคลินิกเวชการ และโรงพยาบาลประชาพัฒนา โรงพยาบาลสุสวัสดิ์ ติดตั้งกำแพงกันเสียงประเภท Transparent Acrylic Panel Barrier เพื่อลดปัญหา Visual Impact และสามารถมองเห็นทัศนียภาพทั้ง 2 ฝั่งได้ โดยมีความสูง 1.4 เมตร ทั้ง 2 ด้าน (ติดตั้งเหนือ Typical Parapet Barrier ของ Viaduct Structure ของรถไฟฟ้ายกระดับ) ตั้งแต่กม.17+375 ถึง กม.18+829 ความยาวรวม 1.324 กิโลเมตร (ทั้ง 2 ฝั่ง รวมเป็น 2.648 กิโลเมตร)</p> <p>5.6 บริเวณคริสตจักรพระประแดง ติดตั้งกำแพงกันเสียงประเภท Transparent Acrylic Panel Barrier เพื่อลดปัญหา Visual Impact และสามารถมองเห็นทัศนียภาพทั้ง 2 ฝั่งได้ โดยมีความสูง 1.4 เมตร ติดตั้งฝั่งเดียว ในช่วงตั้งแต่ CH 23+271 ถึง CH 23+347 รวมระยะทาง 76 เมตร</p> <p>5.7 บริเวณโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ติดตั้งกำแพงกันเสียงประเภท Transparent Acrylic Panel Barrier เพื่อลดปัญหา Visual Impact และสามารถมองเห็นทัศนียภาพทั้ง 2 ฝั่งได้ โดยมีความสูง 1.4 เมตร ติดตั้ง 2 ฝั่ง คือ ด้านฝั่งใกล้โรงพยาบาลติดตั้งในช่วงตั้งแต่ กม.0+090 ถึง 0+489 เป็นระยะทาง 399 เมตร และด้านฝั่งไกลโรงพยาบาลติดตั้งในช่วงตั้งแต่ กม.0+000 ถึง 0+452 เป็นระยะทาง 452 เมตร รวมระยะทางทั้งสิ้น 851 เมตร</p>	<p>- รพม. จะควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างติดตั้งกำแพงกันเสียง หลังจากที่มีการก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จให้เป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ ต่อไป</p>	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
6. ติดวัสดุดูดซับเสียงใต้สถานีรถไฟฟ้ายกระดับทั้ง 7 สถานี คือ สถานี ดาวคะนอง สถานีบางปะแก้ว สถานีบางปะกอก สถานีสะพานพระราม 9 สถานีราษฎร์บูรณะ สถานีพระประแดง และสถานีศรีนครินทร์ เพื่อลดผลกระทบจากการสะท้อนของเสียงใต้สถานี โดยใช้วัสดุที่มีค่า Noise Reduction Coefficient (NRC) มากกว่า 0.70	- รพม. จะควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างติดตั้งวัสดุดูดซับเสียง หลังจากการก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จให้เป็นไปตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ ต่อไป	-	-
7. โครงสร้างทางยกระดับของรถไฟฟ้า ให้ออกแบบกำแพงกันตก (Parapet) สูง 1.40 เมตร จากพื้นรางทั้ง 2 ฝั่งของทางวิ่ง โดยทำเป็นแบบ Upper Reflection หรือ Absorption เพื่อทำหน้าที่ป้องกันเสียงที่เกิดจากระบบเครื่องยนต์ ระบบเบรก และจากล้อและรางของรถไฟฟ้า นอกเหนือจากการกันตกสำหรับพนักงานในการซ่อมบำรุง	- โครงการฯ อยู่ระหว่างการออกแบบสำหรับการติดตั้งกำแพงกันตก (Parapet) และจะติดตั้งหลังจากที่การก่อสร้างงานโยธาแล้วเสร็จ	-	-
8. ยานพาหนะที่เข้าออกพื้นที่ก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วจรและที่จอดรถไฟฟ้า จะต้องควบคุมให้ใช้ความเร็วต่ำ 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดเสียงรบกวนจากการขนส่ง	- ปัจจุบันยังไม่เริ่มการก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วจร และที่จอดรถไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างจะทำการจะควบคุมยานพาหนะที่เข้าออกพื้นที่ให้ใช้ความเร็วต่ำ 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง เพื่อลดเสียงรบกวนจากการขนส่งตามมาตรการฯ กำหนด	-	- รูปที่ 2-18
9. การวางระบบโครงข่ายของถนนด้านหน้าอาคารและภายในตัวอาคาร จอดแล้วจร ให้มีการจัดระบบการจราจรและการหมุนเวียนของรถเข้าออกที่ดี รวมทั้งการจัดการทางด้านจราจรของพื้นที่สำหรับจอดรับส่งคนชั่วคราว จะทำให้การจราจรคล่องตัว ซึ่งจะมีผลให้เสียงของการจราจรในบริเวณดังกล่าวลดลงและไม่เกิดการรบกวนต่อพื้นที่ใกล้เคียง	- ปัจจุบันยังไม่เริ่มการก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วจร อย่างไรก็ตาม โครงการฯ จะทำการจัดระบบโครงข่ายของถนนด้านหน้าอาคารและภายในตัวอาคารจอดรถแล้วจร ให้มีการจัดระบบการจราจรและการหมุนเวียนของรถเข้าออกที่ดีตามที่มาตรการฯ กำหนด	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
1.4 ความสั่นสะเทือน	รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ด้านความสั่นสะเทือน ดังนี้		
<p>ในการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาฯ จะต้องปฏิบัติตามมติคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.) ครั้งที่ 5/2539 เมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม พ.ศ. 2539 เรื่อง “มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างโครงการคมนาคมขนส่งทางบกบนถนนปัจจุบันหรือผ่านชุมชน” มีมาตรการที่เสนอเพิ่มเติมดังนี้</p> <p>1. ก่อนการก่อสร้างในบริเวณที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือน ผู้รับเหมาต้องนำเสนอมาตรการป้องกันผลกระทบที่เหมาะสม และแนวทางการควบคุมตรวจสอบการดำเนินการตามมาตรการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อสร้างบริเวณที่มีอาคารโบราณสถานหรือศาสนสถานอยู่ใกล้แนวเส้นทางก่อสร้าง</p>	<p>- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ตามที่เสนอไว้ในรายงานฯ ในช่วงระยะก่อสร้าง เพื่อเป็นการควบคุมตรวจสอบให้ดำเนินการตามที่มาตรฐานกำหนด รวมทั้งมีการประสานงานกับกรมศิลปากรอย่างใกล้ชิด</p>	-	- ภาคผนวก ก-15
<p>2. กิจกรรมการก่อสร้างที่ต้องมีการตอกเสาเข็ม กัดฝังแผ่นกำแพงกันดิน เปิดผิวหน้าดินด้วยเครื่องจักรขนาดใหญ่ รื้อถอนทำลายสิ่งปลูกสร้างเดิม ต้องทำภายในรั้วที่สูงอย่างน้อย 2.0 เมตร และอยู่ห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรืออาคารไม่น้อยกว่า 15 เมตร สำหรับอาคารทั่วไป และไม่ควรน้อยกว่า 50 เมตร สำหรับโบราณสถานหรือสิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ ในกรณีที่มีความจำเป็นจะต้องทำการก่อสร้างในระยะห่างที่น้อยกว่าระยะทางข้างต้น ต้องใช้อุปกรณ์ที่ให้กำเนิดแรงหรือพลังงานน้อยกว่าปกติ เลือกใช้งานอุปกรณ์ซึ่งทำงานในช่วงความถี่ที่สูงขึ้น หรือเปลี่ยนไปใช้เทคนิคการก่อสร้างที่มีความสั่นสะเทือนต่ำกว่า เช่น ใช้เสาเข็มแบบเจาะแทนเสาเข็มแบบตอก การก่อสร้างที่อาจมีความเสี่ยงต่อการสร้างความเสียหายแก่สิ่งปลูกสร้าง ซึ่งเสี่ยงได้ลำบาก ต้องมีการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจริงที่สิ่งปลูกสร้างนั้น แล้วเปรียบเทียบกับค่าที่ยอมให้ตามมาตรฐาน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร</p>	<p>- รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับจ้างพิจารณาใช้เทคนิคการก่อสร้างที่มีความสั่นสะเทือนตามที่มาตรฐานกำหนด</p>	-	- รูปที่ 2-11

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
3. บริเวณการก่อสร้างที่ต้องทำการควบคุมเป็นพิเศษ ได้แก่ โรงพยาบาลวชิรพยาบาล และวังคูโขทัย ในการก่อสร้างใกล้บริเวณหรือตำแหน่งสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว ต้องลดขนาดของแรงหรือพลังงานที่ใช้ลง เพื่อลดความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น หากไม่สามารถทำได้ต้องทำการตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจริงที่สิ่งปลูกสร้างนั้น แล้วเปรียบเทียบกับค่าที่ยอมให้ตามมาตรฐานก่อน เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น สำหรับการก่อสร้างในบริเวณใกล้กับบริเวณพระราชวังกำหนดให้มีมาตรการติดตามตรวจวัดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นจริงอย่างต่อเนื่องตลอดการดำเนินงานในบริเวณดังกล่าวว่ามีค่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐาน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร	- ปัจจุบันยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณโรงพยาบาลวชิรพยาบาลและวังคูโขทัย อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนที่จะควบคุมและลดขนาดของแรงหรือพลังที่ใช้ลงเพื่อลดความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นในบริเวณพื้นที่อ่อนไหว และหากไม่สามารถลดแรงใช้งานลงได้จะทำการติดตั้งมาตรการวัดความสั่นสะเทือนเพื่อวัดความสั่นสะเทือนขณะทำการก่อสร้างจริง	-	-
4. รถบรรทุกและเครื่องจักรที่เคลื่อนที่ได้ ที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ให้ใช้เส้นทางที่มีระยะห่างจากสิ่งปลูกสร้างหรือแหล่งชุมชน และต้องใช้ความเร็วต่ำ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้กำชับและควบคุมให้พนักงานขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวัง และใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เมื่อแล่นผ่านแหล่งชุมชน	-	- รูปที่ 2-18
5. สำหรับมาตรการลดผลกระทบความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างต่อโรงพยาบาลวชิรพยาบาล มีดังนี้ 5.1 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องประสานงานกับทางโรงพยาบาลวชิรพยาบาล เพื่อแจ้งให้ทราบเกี่ยวกับกำหนดการก่อสร้างในแนวเส้นทางช่วงที่ผ่านสถานที่ดังกล่าว	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานงานกับทางโรงพยาบาลวชิรพยาบาลเรียบร้อยแล้ว	-	-
5.2 การก่อสร้างในช่วงที่ใกล้กับโรงพยาบาลวชิรพยาบาล ให้ใช้วิธีการและเครื่องจักรกลที่เกิดความสั่นสะเทือนน้อยที่สุด	- การก่อสร้างในช่วงที่ใกล้กับโรงพยาบาลวชิรพยาบาล ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เลือกใช้วิธีการและเครื่องจักรกลที่เกิดความสั่นสะเทือนน้อยแล้ว	-	-
5.3 ในระหว่างการก่อสร้างให้ตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณโรงพยาบาลวชิรพยาบาล	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนบริเวณโรงพยาบาลวชิรพยาบาลทุก 2 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง รายละเอียดแสดงดังบทที่ 4	-	-
6. มีการลดผลกระทบความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างสถานีผ่านฟ้า สถานีสามยอด บริเวณพื้นที่เกาะกรุงรัตนโกสินทร์โดยทำการก่อสร้างด้วยวิธีการไม่เปิดหน้าดินบนถนนและสร้าง D-Wall แล้วจึงดำเนินการก่อสร้างรูปแบบการทำ Pipe Roof ลอดใต้ถนน	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเตรียมพื้นที่โดยยังไม่ได้มีกิจกรรมก่อสร้างสถานีผ่านฟ้าและสถานีสามยอด โดย รฟม. ได้กำหนดเงื่อนไขการก่อสร้างด้วยวิธีการไม่เปิดหน้าดินบนถนนและสร้าง D-Wall แล้วจึงดำเนินการก่อสร้างรูปแบบการทำ Pipe Roof ลอดใต้ถนน ไว้ในสัญญาการก่อสร้างงานโยธาแล้ว	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
7. กิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนมาก สามารถกำหนดตำแหน่งในพื้นที่จำกัดขนาดเล็ก เป็นช่วงๆ ไม่ให้ทำทั้งหมดของพื้นที่พร้อมกัน ซึ่งจะลดการสั่นสะเทือนโดยรวมได้	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนกำหนดตำแหน่งการก่อสร้างในพื้นที่จำกัดขนาดเล็กเป็นช่วงๆ เมื่อมีการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดความสั่นสะเทือน	-	-
8. กรณีที่ไม่สามารถเลี่ยงหรือลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นได้ หรือระดับความสั่นสะเทือนมีค่าที่สูงกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในมาตรฐาน จะต้องหาวิธีช่วยลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น โดยอาจทำการขุดร่องดิน (Trench) เป็นแนวตัดขวางคลื่นความสั่นสะเทือนที่เคลื่อนที่จากแหล่งกำเนิด สู่จุดรับ สามารถช่วยลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นได้ระดับหนึ่ง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะกำหนดมาตรการเพิ่มเติม และหาวิธีช่วยลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น เช่น การขุดร่องดิน (Trench) เป็นแนวตัดขวางคลื่นความสั่นสะเทือนที่เคลื่อนที่จากแหล่งกำเนิดสู่จุดรับ	-	-
9. การขนส่งวัสดุก่อสร้าง การเจาะ การตอกเสาเข็ม การขุดผิวดิน การตอก และการกระแทก หรือกิจกรรมที่สร้างความสั่นสะเทือนสูงต้องทำในช่วงเวลากลางวัน เพราะจะเกิดการรบกวนต่อประชาชน ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการในช่วงเวลากลางคืน จะต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้า	- กิจกรรมที่สร้างความสั่นสะเทือนสูงจะทำในช่วงเวลากลางวัน เพื่อป้องกันการรบกวนต่อประชาชน สำหรับบริเวณที่มีความจำเป็นต้องมีการดำเนินการกิจกรรมในช่วงเวลากลางคืน จะมีการประชาสัมพันธ์ให้กับประชาชนรับทราบล่วงหน้าทุกครั้ง	-	- รูปที่ 2-6
1.5 คุณภาพน้ำผิวดิน	รพม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ด้านคุณภาพน้ำผิวดิน ดังนี้		
1. หลีกเลี่ยงการเปิดพื้นที่รื้อน้ำพร้อมกันทั้งหมด โดยให้ทยอยเปิดพื้นที่เฉพาะบริเวณที่ทำงานจริงเท่านั้น เพื่อลดปริมาณการชะล้างตะกอนดินลงสู่แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงบริเวณพื้นที่โครงการ	- รพม. จะควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ต่อไป	-	-
2. ติดตั้งบ่อหรือรางดักตะกอน เพื่อลดผลกระทบจากตะกอนแขวนลอย ก่อนที่จะระบายน้ำจากพื้นที่ก่อสร้างออกสู่แหล่งน้ำ โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้ า อาคารจอดแล้วจร และที่จอดรถไฟฟ้า	- ผู้รับเหมาก่อสร้างวางแผนที่จะติดตั้งบ่อหรือรางดักตะกอน ก่อนที่จะระบายน้ำจากพื้นที่ก่อสร้างออกสู่แหล่งน้ำตามที่มาตรการฯ กำหนด	-	-
3. ติดตั้งสุขาเคลื่อนที่ในบริเวณสำนักงานก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงาน ให้มีจำนวนเพียงพอกับพนักงานและคนงาน	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างสำนักงานก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงาน โดยจะติดตั้งสุขาให้มีจำนวนเพียงพอ	-	-
4. ห้ามทิ้งขยะลงในแหล่งน้ำ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีจุดทิ้งขยะในพื้นที่ก่อสร้าง และกำกับพนักงานห้ามทิ้งขยะลงแหล่งน้ำ	-	- รูปที่ 2-39
5. ต้องรวบรวมวัสดุอันตราย รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้วและภาชนะปนเปื้อน โดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสม และนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะเตรียมพื้นที่สำหรับการจัดเก็บรวบรวมวัสดุอันตราย รวมทั้งน้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว และภาชนะปนเปื้อน โดยมีการควบคุมด้วยวิธีที่เหมาะสม และนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาล	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
6. จัดกิจกรรมก่อสร้างหนักให้ทำการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับสภาพพื้นที่และการขุดดิน เป็นต้น	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนสำหรับกิจกรรมก่อสร้างหนักให้ทำการก่อสร้างในช่วงฤดูแล้งแทน	-	-
2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ			
2.1 ทรัพยากรต้นไม้			
1. จัดทำบัญชีรายชื่อพรรณไม้ที่ขุดล้อมโดยกำหนดให้มีการศึกษาความเป็นไปได้โดยผู้เชี่ยวชาญ และบริเวณที่นำไปปลูกให้ชัดเจนและเป็นระบบ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานกับกรุงเทพมหานคร ซึ่งจะเป็นผู้รับผิดชอบดำเนินการรื้อย้ายต้นไม้ พร้อมทั้งจัดทำบัญชีพันธุ์ไม้ จำนวน และชนิดให้เป็นระบบแล้ว	-	- รูปที่ 2-20 และ ภาคผนวก ก-10
2. บริเวณอาคารจอดแล้วจร ให้มีการจัดพื้นที่สำหรับปลูกต้นไม้ และปลูกไม้ดอกไม้ประดับเพื่อความสวยงาม	- ปัจจุบันยังไม่เริ่มการก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร อย่างไรก็ตาม รฟม. จะควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ต่อไป	-	-
3. บริเวณสถานที่จอดรถไฟฟ้าของโครงการ จัดให้มีพื้นที่สีเขียวสำหรับปลูกต้นไม้และออกแบบภูมิทัศน์ประกอบโครงการ โดยเลือกใช้พันธุ์ไม้ไทยที่เหมาะสมร่วมกับต้นไม้ชนิดอื่นที่ดูแลง่าย ให้ร่มเงา ไม่มีพิษ ไม่มีกลิ่นรุนแรง ระบบรากไม่รุกรทำลายสิ่งปลูกสร้าง เช่น ต้นโพธิ์ทะเล ต้นมะฮอกกานี ต้นก้านเหลือง ต้นลำดวน ต้นปาล์มน้ำพุ รวมถึงไม้ดอกไม้ประดับ	- ปัจจุบันยังไม่เริ่มการก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า อย่างไรก็ตาม รฟม. จะควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ต่อไป	-	-
4. ปลูกต้นไม้ทดแทนบริเวณเกาะกลางถนนตามแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งได้ถูกรื้อถอน หรือเสียหายจากการก่อสร้างโครงการ เพื่อความร่มรื่นและสวยงาม โดยเลือกชนิดพันธุ์ไม้ที่เหมาะสม	- รฟม. จะควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ต่อไป	-	-
2.2 นิเวศวิทยาทางน้ำ			
1. การกองวัสดุและอุปกรณ์การก่อสร้างใกล้แหล่งน้ำ ทางโครงการฯ ต้องวางมาตรการที่เข้มงวดในการควบคุมผู้รับเหมาก่อสร้าง โดยให้ผู้รับเหมาก่อสร้างเสนอมาตรการป้องกันเศษวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ เพื่อป้องกันการตื่นเงินของแหล่งน้ำและกีดขวางการไหลของน้ำ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ทำการป้องกันเศษวัสดุ อุปกรณ์การก่อสร้างปนเปื้อนลงสู่แหล่งน้ำ โดยการใช้ตาข่ายปิดกั้นบริเวณแหล่งน้ำ เพื่อป้องกันการตื่นเงินของแหล่งน้ำ และกีดขวางการไหลของน้ำ	-	- รูปที่ 2-19
2. เมื่อมีการก่อสร้างบริเวณที่อยู่เหนือแหล่งน้ำจะต้องใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ และต้องป้องกันไม่ให้เกิดการที่ก่อให้เกิดความขุ่น และคราบน้ำมันไหลลงสู่แหล่งน้ำ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวัง กรณีที่มีการก่อสร้างบริเวณที่อยู่เหนือแหล่งน้ำตามที่มาตรการฯ กำหนด	-	- รูปที่ 2-19

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์			
3.1 ระบบสาธารณูปโภค			
ระยะก่อนก่อสร้าง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำกับดูแลให้ผู้รับเหมาปฏิบัติงานต่างๆ ก่อนเริ่มงานก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน ดังนี้	รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ด้านระบบสาธารณูปโภค ดังนี้		
1. สํารวจรายละเอียดเกี่ยวกับระบบสาธารณูปโภค เช่น ประเภท ตำแหน่งที่ตั้ง ขนาด หน่วยงานที่เป็นเจ้าของ และจัดเตรียมแบบสำหรับปฏิบัติการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การจัดวางระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จะก่อสร้าง/ติดตั้งทดแทน เป็นต้น เพื่อนำมากำหนดแผนงานที่ชัดเจน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้สำรวจรายละเอียดเกี่ยวกับระบบสาธารณูปโภค เช่น ประเภท ตำแหน่งที่ตั้ง ขนาด หน่วยงานที่เป็นเจ้าของ และวางแผนจัดเตรียมแบบสำหรับปฏิบัติการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ การจัดวางระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่จะก่อสร้าง/ติดตั้งทดแทน เป็นต้น เพื่อนำมากำหนดแผนงานที่ชัดเจนแล้ว	-	- ภาคผนวก ก-8
2. ประสานหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคร่วม เช่น ประปา ไฟฟ้า โทรศัพท เพื่อการหารือร่วมกันในการจัดทำแผนรายละเอียดการก่อสร้างสาธารณูปโภคทดแทน การรื้อย้าย การเชื่อมต่อ เพื่อให้สามารถดำเนินการได้ในคราวเดียวกัน และไม่ขัดแย้งกัน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการประสานกับหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภค เพื่อการหารือร่วมกันในการจัดทำแผนรายละเอียดการก่อสร้างสาธารณูปโภคทดแทน การรื้อย้าย และการเชื่อมต่อแล้ว	-	- ภาคผนวก ก-8
3. จัดเตรียมแผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ นำเสนอต่อ รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรุงเทพมหานคร เทศบาลเมืองลัดหลวง กรมทางหลวง การประปานครหลวง การไฟฟ้านครหลวง บริษัท กสท.โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) หรือสถานีตำรวจในพื้นที่รับผิดชอบ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบอย่างน้อย 30 วัน ก่อนดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมแผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ และนำเสนอต่อ รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบอย่างน้อย 30 วัน ก่อนดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการแล้ว	-	-

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
ระยะก่อสร้าง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำกับดูแลให้ผู้รับเหมาต้องปฏิบัติงานต่างๆ ดังนี้	รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ด้านระบบสาธารณูปโภค ดังนี้		
1. ประสานงานและวางแผนงานร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่ที่รับผิดชอบระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่ต้องรื้อย้าย เช่น การประปานครหลวง การไฟฟ้านครหลวง บริษัท กสท. โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน) บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) เพื่อจัดเตรียมแผนประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนและผู้ใช้เส้นทางรับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานงานและวางแผนร่วมกับหน่วยงานในพื้นที่ที่รับผิดชอบระบบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้ายออก พร้อมทั้งจัดเตรียมแผนการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน	-	- รูปที่ 2-21
2. ต้องติดตั้งรั้ว หรือ Barrier เพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่ที่จะทำการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้ชัดเจน โดยเฉพาะอย่างยิ่งสาธารณูปโภคริมทาง/ถนนสาธารณะ และจะต้องประสานกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ในการจัดทำทางเบี่ยงหรือทดแทนทางสาธารณะที่เสียไป เพื่อมิให้ความกว้างของทางหรือช่องจราจรลดลงจนเกิดเป็นผลกระทบที่สำคัญ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งรั้ว หรือ Barrier สูงอย่างน้อย 2.0 เมตร เพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่บริเวณเกาะกลางถนน โดยมีการประสานงานกับเจ้าของสาธารณูปโภคในการขออนุมัติแบบก่อสร้างและขั้นตอนการขออนุญาตรื้อย้ายสาธารณูปโภคและสาธารณูปการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งมีการจัดทำทางเบี่ยงทดแทนกรณีที่มีการปิดช่องจราจรบนถนนสาธารณะแล้ว	-	- รูปที่ 2-11
3. จัดทำทางเข้า-ออกชั่วคราว กรณีทางเข้า-ออก ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจัดทำทางเข้า-ออกชั่วคราว กรณีทางเข้า-ออก ได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค	-	-
4. การเคลื่อนย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ออกจากพื้นที่รื้อย้าย ให้ดำเนินการในช่วงเวลากลางคืนตั้งแต่ช่วงเวลา 21.00 น. แต่ไม่เกิน 05.00 น. ของวันถัดไป โดยต้องทำการประชาสัมพันธ์หรือประกาศเตือนผ่านสื่อ ในพื้นที่ที่จะทำการรื้อย้าย	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการในช่วงเวลากลางคืนตั้งแต่ช่วงเวลา 21.00 น. แต่ไม่เกิน 05.00 น. ของวันถัดไป โดยมีการประชาสัมพันธ์หรือประกาศเตือนผ่านสื่อ ในพื้นที่ที่จะทำการรื้อย้าย	-	- รูปที่ 2-2 และรูปที่ 2-21
5. ยานพาหนะที่จะใช้ในการเคลื่อนย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการจะต้องมีตาข่ายหรือผ้าใบปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด เพื่อป้องกันการร่วงหล่นลงสู่พื้นผิวจราจร รวมทั้งต้องจำกัดความเร็วในการขับเคลื่อนพาหนะไปยังสถานที่กองเก็บวัสดุ ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะควบคุมให้ยานพาหนะที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้มีตาข่ายหรือผ้าใบปิดคลุมกระบะบรรทุกให้มิดชิด รวมทั้งจำกัดความเร็วในการขับเคลื่อนพาหนะไปยังสถานที่กองเก็บวัสดุ โดยจำกัดให้ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง	-	- รูปที่ 2-18

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
6. หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางว่า งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ หรือการสร้างความเสียหาย ให้ผู้รับเหมาดำเนินการแก้ไข ปัญหาดังกล่าวโดยเร่งด่วน	- ปัจจุบันยังไม่มีกรรณร้องเรียนเรื่องงานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ กรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับงานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคจากประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางผู้รับเหมาก่อสร้างจะดำเนินการแก้ไขโดยเร่งด่วน	-	-
7. จัดซ่อมผิวจราจร ทางเท้า ไหล่ทาง ที่ชำรุดเสียหาย เนื่องจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการให้มีสภาพดั้งเดิมโดยเร็ว หลังการรื้อย้ายหรือก่อสร้างแล้วเสร็จ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจัดให้มีการซ่อมผิวจราจร ทางเท้า ไหล่ทาง ที่ชำรุดเสียหายจากการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคให้มีสภาพดั้งเดิมโดยเร็ว	-	- รูปที่ 2-15
3.2 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม			
1. จัดพื้นที่เขตก่อสร้างให้เป็นระเบียบและให้มีการใช้พื้นที่น้อยที่สุด และพื้นที่ที่ใช้ในการเก็บกักวัสดุหรือจุดก่อสร้างต้องไม่กีดขวางต่อการระบายน้ำโดยเฉพาะในช่วงเวลาที่เสี่ยงต่อการเกิดน้ำท่วม	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดพื้นที่เขตก่อสร้างให้เป็นระเบียบ และไม่กีดขวางต่อการระบายน้ำ	-	- รูปที่ 2-8
2. ดูแลทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้างโดยจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร และขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบและป้องกันไม่ให้ดินตะกอน และเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดช่องระบายน้ำ ท่อระบายน้ำ และปนเปื้อนลงสู่ลำคลองได้	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดคนงานดูแลทำความสะอาดพื้นที่ก่อสร้าง และจัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร ขยะมูลฝอยอย่างเป็นระเบียบ ป้องกันไม่ให้ดินตะกอน และเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดช่องระบายน้ำ ท่อระบายน้ำ และปนเปื้อนลงสู่ลำคลองแล้ว	-	- รูปที่ 2-7, รูปที่ 2-8, รูปที่ 2-10, รูปที่ 2-14 และรูปที่ 2-22
3. กรณีที่ต้องมีการก่อสร้างบริเวณทางระบายน้ำ หรือรางน้ำข้างถนน ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งแผนการก่อสร้างให้หน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ผู้รับผิดชอบรับทราบก่อนอย่างน้อย 30 วัน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการประสานแจ้งหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ผู้รับผิดชอบรับทราบก่อนอย่างน้อย 30 วัน กรณีที่ต้องมีการก่อสร้างบริเวณทางระบายน้ำหรือรางน้ำข้างถนนแล้ว	-	-
4. จัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบริเวณใกล้เคียง เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง เพื่อป้องกันปัญหาน้ำท่วมขัง	-	-
5. พื้นที่ก่อสร้างต้องจัดทำรั้วทึบ มีร่องน้ำและบ่อพักน้ำภายในพื้นที่ เพื่อรองรับน้ำจากกิจกรรมต่างๆ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งรั้วทึบสูงอย่างน้อย 2.0 เมตร และวางแผนจัดทำร่องน้ำและบ่อพักน้ำภายในพื้นที่ เพื่อรองรับน้ำจากกิจกรรมต่างๆ	-	- รูปที่ 2-11
6. ห้ามมิให้คนงานทิ้งขยะและวัสดุก่อสร้างต่างๆ ลงในแหล่งน้ำหรือรางระบายน้ำพื้นที่ก่อสร้างอย่างเคร่งครัด	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมภาชนะใส่ขยะ และพื้นที่จัดเก็บเศษวัสดุก่อสร้าง พร้อมกับจัดอบรมคนงานและกำชับไม่ให้นำขยะลงแหล่งน้ำสาธารณะอย่างเคร่งครัด	-	- รูปที่ 2-22

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
7. กำหนดให้ผู้รับเหมาไม่ทำการปิดกั้นทางระบายน้ำเดิม หากจำเป็นต้องทำการปิดกั้นทางน้ำเดิม ต้องจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวในทุกพื้นที่	- ปัจจุบันยังไม่มีกิจกรรมก่อสร้างที่ปิดกั้นทางระบายน้ำ แต่หากจำเป็นต้องมีการปิดกั้นทางน้ำเดิมผู้รับเหมาก่อสร้างจะพิจารณาจัดทำทางระบายน้ำชั่วคราวในทุกพื้นที่	-	-
8. มาตรการป้องกันน้ำท่วม โดยปกติในกรณีที่เกิดน้ำท่วม บริเวณหลักที่น้ำจะสามารถไหลเข้าสู่สถานีและอุโมงค์รถไฟใต้ดินได้ คือทางขึ้น-ลงสถานี และอาคารระบายอากาศ ในการออกแบบป้องกันน้ำไหลเข้าสู่สถานีและอุโมงค์ รฟม. ได้ยึดถือสถิติของระดับน้ำท่วมสูงสุดในรอบ 200 ปี เป็นเกณฑ์ในการออกแบบและได้พิจารณาการป้องกันน้ำท่วมเป็น 2 กรณีคือ	- รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างตามเงื่อนไขการออกแบบที่กำหนดไว้ให้เป็นไปตามมาตรการป้องกันน้ำท่วมต่อไป	-	-
8.1 กรณีน้ำท่วมฉับพลัน ในกรณีนี้ความสูงของระดับน้ำที่ท่วมขึ้นมาโดยทั่วไปจะไม่เกิน 0.5 เมตรจากระดับทางเท้าหรือประมาณ 1.3 เมตร จากระดับน้ำทะเล ดังนั้น เพื่อเป็นการป้องกันน้ำไหลเข้าสู่สถานีและอุโมงค์ จึงได้ออกแบบให้ระดับความสูงของทางขึ้น-ลงสถานี และทางเข้า-ออกของอาคารระบายอากาศให้สูงกว่าโดยเฉลี่ย 1.2 เมตร จากระดับทางเท้าหรือประมาณ 2 เมตร จากระดับน้ำทะเล ซึ่งทำให้น้ำไม่สามารถไหลเข้าไปได้ กรณีเกิดน้ำท่วมในลักษณะนี้การเดินทางสามารถทำได้ตามปกติ อย่างไรก็ตาม รฟม. ได้มีการกำหนดมาตรการในการติดตามและตรวจสอบ ระดับน้ำอย่างใกล้ชิดเพื่อป้องกันปัญหาที่อาจจะส่งผลกระทบต่อการเดินทางได้	- รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างตามเงื่อนไขการออกแบบที่กำหนดไว้ให้เป็นไปตามมาตรการป้องกันน้ำท่วมต่อไป	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
8.2 กรณีเกิดอุทกภัย ในกรณีที่เกิดอุทกภัย ระดับน้ำท่วมสูงสุดอยู่ที่ระดับ 2.5 เมตร จากระดับน้ำทะเล (สถิติน้ำสูงสุดในรอบ 200 ปี) หรือประมาณ 1.7 เมตร จากระดับทางเท้า ซึ่งจะสูงกว่าระดับความสูงของทางขึ้น-ลง และ ทางเข้า-ออกอาคารระบายอากาศ ประมาณ 0.5 เมตร เพื่อเป็นการ ป้องกันน้ำไหลเข้าสถานีและอุโมงค์ รฟม. จะทำการติดตั้งผนังกันน้ำ (STOP LOG) ซึ่งมีความสูง 1.5 เมตรไว้บนทางขึ้น – ลงสถานี และ ทางเข้า – ออกอาคารระบายอากาศ อีกชั้นหนึ่ง ดังนั้นระบบป้องกัน น้ำท่วมที่ออกแบบไว้ จะสามารถป้องกันน้ำได้สูงกว่าสถิติน้ำสูงสุดใน รอบ 200 ปี ถึง 1 เมตร	- รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการก่อสร้างตามเงื่อนไข การออกแบบที่กำหนดไว้ให้เป็นไปตามมาตรการป้องกันน้ำท่วมต่อไป	-	-
3.3 การคมนาคมขนส่ง	รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ด้านคมนาคมขนส่ง ดังนี้		
1. จัดทำแผนการจัดการจราจรและมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ ของการก่อสร้างต่อการจราจรให้สอดคล้องกับสภาพปัญหาและพื้นที่ ณ ช่วงเวลาการดำเนินการก่อสร้าง และประชาสัมพันธ์แผน การก่อสร้าง ระยะเวลาการดำเนินการ แผนจัดการจราจรให้ประชาชน รับทราบ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดทำแผนการจัดการจราจรและมาตรการป้องกันและ ลดผลกระทบของการก่อสร้างต่อการจราจร และประสานงานกับตำรวจ จราจรในแต่ละพื้นที่ และมีการประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้าง แผนจัด การจราจรให้ประชาชนรับทราบตลอดระยะเวลาการดำเนินการ	-	- รูปที่ 2-6
2. การจัดการจราจรและเครื่องหมายจราจรบนพื้นที่ก่อสร้าง ต้องมีการ ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร ไฟกระพริบ และแสงสว่าง ให้ได้ตาม มาตรฐาน รวมถึงต้องมีป้ายประชาสัมพันธ์ ที่ใช้เตือนล่วงหน้าก่อน เข้าถึงพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งควรติดตั้งที่ทางแยกและราวสะพานลอยเป็น ช่วงๆ อย่างน้อย 2 ทางแยกก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีการ ติดตั้งป้ายสัญญาณจราจร ไฟกระพริบ และแสงสว่าง ให้ได้ตามมาตรฐาน รวมถึงป้ายประชาสัมพันธ์ ที่ใช้เตือนล่วงหน้าก่อนเข้าถึงพื้นที่ก่อสร้างแล้ว	-	- รูปที่ 2-18, รูปที่ 2-23, รูปที่ 2-24, และรูปที่ 2-26 ถึงรูปที่ 2-32

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>3. ตำแหน่งการติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจร : ต้องดำเนินการดังนี้</p> <p>3.1 ที่ระยะ 1 กิโลเมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ทราบว่ามีการก่อสร้างอยู่ข้างหน้า ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่มีความระมัดระวังมากยิ่งขึ้น</p> <p>3.2 ที่ระยะ 500 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง และป้ายเตือนลดช่องจราจร เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจรจากปกติ</p> <p>3.3 ที่ระยะ 150 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายเตือนลดความเร็ว เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าข้างหน้ามีการลดช่องจราจรจากปกติ และขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด</p> <p>3.4 ที่ระยะ 100 และ 50 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว ป้ายนำทาง และป้ายระวังคนงาน เพื่อใช้เตือนผู้ขับขี่ยานพาหนะ ทราบว่าควรขับขี่ด้วยความเร็วที่กำหนด และระวังคนงานที่กำลังปฏิบัติงาน</p> <p>3.5 ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนถึงเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายนำทางจราจร พร้อมทั้งไฟกระพริบ ซึ่งจัดวางให้ห่างกันดวงละ 3 เมตร ตลอดเขตแนวพื้นที่ก่อสร้าง และกรวย วางไว้ห่างกัน 1 ถึง 2 เมตร ตลอดแนวลดช่องจราจร</p> <p>3.6 แนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็ว กำแพงคอนกรีต และหลอดไฟฟ้า ซึ่งติดตั้งยาวตลอดแนวเส้นทางรถไฟฟ้า</p> <p>3.7 ที่ระยะ 20 เมตร ก่อนออกจากเขตพื้นที่ก่อสร้าง ติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้างและกรวย เพื่อให้ผู้ขับขี่ทราบว่าสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง</p>	<p>- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจร ป้ายเตือนไฟกระพริบและแสงสว่างให้ได้ตามมาตรฐาน และตามระยะที่กำหนด</p>	<p>-</p>	<p>- รูปที่ 2-27 ถึงรูปที่ 2-31</p>

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
4. แนวทางการจัดการจราจรระหว่างการก่อสร้าง : ต้องดำเนินการดังนี้	รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการจัดการจราจรแล้ว ดังนี้		
4.1 การจัดการบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จำเป็นต้องมีการติดตั้งแผงกั้น กรวย ถังกลม เครื่องหมายจราจร บนผิวทาง ป้ายจราจร แสงสว่าง และไฟกระพริบ สัญญาณธง และป้ายจราจรแขวนสูง เพื่อใช้ในการเตือน (ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับเหมาที่จะต้องทำให้ถูกต้องตามมาตรฐานของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และกรุงเทพมหานคร)	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดตั้งแผงกั้น กรวย เครื่องหมายจราจรบนผิวทาง ป้ายจราจร แสงสว่างและไฟกระพริบ เพื่อใช้ในการเตือนให้เป็นไปตามมาตรฐานแล้ว	-	- รูปที่ 2-11, รูปที่ 2-18, รูปที่ 2-23, รูปที่ 2-24, และรูปที่ 2-26 ถึงรูปที่ 2-32
4.2 การเบี่ยงช่องจราจร และปิดกั้นการจราจรขณะเข้าและออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และลดความสับสนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ขณะผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องมีการจัดให้มีระยะที่สอบเข้าอย่างเพียงพอ ความยาวระหว่าง 40-150 เมตร ขึ้นอยู่กับความเร็วในการขับขี่ เพื่อให้การจราจรผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้างได้โดยสะดวก ไม่ติดขัดและไม่เกิดอุบัติเหตุ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เบี่ยงช่องจราจร และปิดกั้นการจราจรขณะเข้าและออกจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เกิดความปลอดภัย และลดความสับสนแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนขณะผ่านบริเวณพื้นที่ก่อสร้างแล้ว	-	- รูปที่ 2-23 และรูปที่ 2-26
4.3 ต้องจัดให้มีช่องทางการจราจรในถนนหลักอย่างน้อย 2 ช่องจราจรในแต่ละทิศทางในช่วงพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้องเสนอขออนุมัติจาก รฟม. และหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ เพื่อพิจารณาประสานงานให้มีการปิดการจราจรในช่องจราจรที่ต้องดำเนินงานก่อสร้างเป็นการชั่วคราวเท่าที่จำเป็น	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีช่องทางการจราจรในถนนหลักอย่างน้อย 2 ช่องจราจรในแต่ละทิศทางในช่วงพื้นที่ก่อสร้าง โดยมีการประสานกับตำรวจจราจรในแต่ละพื้นที่แล้ว	-	-
4.4 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนงานก่อสร้าง เพื่อแสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้าง เสนอ รฟม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินงานไม่น้อยกว่า 30 วัน และต้องมีการหารือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจรที่รับผิดชอบพื้นที่นั้นๆ และหน่วยงานอื่นๆ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดทำแผนงานก่อสร้างเพื่อแสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้าง เสนอ รฟม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ และประสานกับตำรวจจราจรในแต่ละพื้นที่แล้ว	-	- ภาคผนวก ก-12

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
4.5 ต้องทำการขุดเจาะเสาเข็มและก่อสร้างฐานรากให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่กำหนด ด้วยวิธีการก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อจราจรน้อยที่สุด และไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนโดยทั่วไป	- ปัจจุบันยังไม่เริ่มก่อสร้างเสาเข็มและฐานราก อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนกิจกรรมการก่อสร้างเสาเข็มให้เป็นไปตามมาตรการฯ ที่กำหนด โดยส่งผลกระทบต่อจราจรจนวน้อยที่สุดและไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนแก่ประชาชน	-	-
4.6 ในการก่อสร้าง ผู้รับเหมาจะต้องหาอุปกรณ์แผงกัน ฝุ่นไป หรืออื่นๆ มาปิดกันบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ไปรบกวนประชาชนที่พักอาศัยและใช้เส้นทางนั้น รวมถึงต้องทำความสะอาดล้อรถยนต์ทุกคัน ที่เข้าออกพื้นที่ก่อสร้าง ตามมาตรฐานควบคุมการก่อสร้างของกรุงเทพมหานคร เพื่อมิให้ดินโคลนจากพื้นที่ก่อสร้างร่วงหล่นลงบนถนนสาธารณะ ซึ่งจะเป็นอุปสรรคต่อการจราจร	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ทำการจัดเตรียมอุปกรณ์แผงกัน ฝุ่นไปมาปิดกันบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อไม่ให้เกิดฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง ไปรบกวนประชาชนที่พักอาศัยและใช้เส้นทาง รวมทั้งจัดเตรียมคนงานทำความสะอาดล้อรถเพื่อไม่ให้มีดินโคลนจากพื้นที่ก่อสร้างร่วงหล่นบนถนนสาธารณะแล้ว	-	- รูปที่ 2-11 และรูปที่ 2-16
4.7 งานติดตั้งคานสะพานส่วนรับราง จำเป็นต้องมีการปิดการจราจร ทั้งนี้ต้องมีกรวางแผนงานก่อสร้างอย่างรัดกุม เพื่อให้สามารถขนส่งวัสดุจากโรงงาน และนำมาติดตั้งให้ครบทุกชิ้นส่วน เพื่อหลีกเลี่ยงการกองเก็บชิ้นส่วนไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง สำหรับกรณีที่คานสะพานผ่านทางแยกนั้น จำเป็นต้องปิดกั้นการจราจรทั้งบริเวณแยกเป็นการชั่วคราว แนะนำให้ทำการติดตั้งเฉพาะเวลากลางคืนเท่านั้น โดยจะต้องมีการประชาสัมพันธ์หลังจากได้รับอนุญาตจาก รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว	- ปัจจุบันยังไม่มีการดำเนินงานติดตั้งคานสะพานส่วนรับราง อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างจะดำเนินการตามมาตรการฯ ที่กำหนดอย่างเคร่งครัด	-	-
4.8 ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งสถานที่ผลิต วิธีการขนส่ง ขนย้ายและจัดกองเก็บชิ้นส่วนสะพาน รวมถึงสถานที่ทิ้งเศษวัสดุให้ รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบและขอความเห็นชอบก่อนเริ่มดำเนินงาน เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อจราจรและก่อความเดือดร้อนรำคาญต่อประชาชนน้อยที่สุด	- ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างเตรียมดำเนินการแจ้งสถานที่ผลิต วิธีการขนส่ง ขนย้าย และจัดกองเก็บชิ้นส่วนสะพาน รวมถึงสถานที่ทิ้งเศษวัสดุ เพื่อขอรับความเห็นชอบจาก รฟม. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งดำเนินการปฏิบัติตามมาตรการกำหนด เพื่อให้เกิดผลกระทบกับประชาชนน้อยที่สุด	-	-
4.9 ขณะก่อสร้าง ป้ายรถประจำทาง และจุดกลับรถ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง จำเป็นต้องทำการยกเล็กป้ายและจุดกลับรถชั่วคราว โดยย้ายไปอยู่บริเวณ ก่อนหรือใน พื้นที่เดือนล่วงหน้า	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อขออนุญาตรื้อย้ายป้ายรถประจำทาง และจุดกลับรถบริเวณเส้นทางโครงการและทำการติดตั้งป้ายรถประจำทางชั่วคราว/จุดกลับรถชั่วคราว และมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบล่วงหน้า	-	- ภาคผนวก ก-9

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
4.10 ประสานกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ในการพิจารณาใช้ตรอก ซอยที่สามารถใช้เป็นทางลัด ทางเลี่ยง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานไปยังหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ในการพิจารณาใช้ตรอก ซอยที่สามารถใช้เป็นทางลัดทางเลี่ยงแล้ว	-	- ภาคผนวก ก-4
4.11 ต้องมีศูนย์ประชาสัมพันธ์ และประสานงานตำรวจจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงประชาสัมพันธ์เรื่องทางลัดทางเลี่ยง วันและเวลาการปิดถนนในเวลากลางคืน และต้องจัดให้มีหัวหน้าศูนย์ที่สามารถตัดสินใจและสั่งการได้อยู่ในพื้นที่	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานงานกับตำรวจจราจรในแต่ละพื้นที่ รวมถึงประชาสัมพันธ์วันและเวลาปิดถนน และโดยอยู่ระหว่างการตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์ในพื้นที่แล้ว	-	- ภาคผนวก ก-4
4.12 ดำเนินการคืนผิวจราจรโดยเร็วเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ โดยต้องขออนุมัติจาก รฟม. เพื่อกำหนดวัน/เวลา และประสานกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ ซึ่งควรดำเนินการแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะดำเนินการคืนผิวจราจรโดยเร็วเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ และทำการขออนุมัติจาก รฟม. เพื่อกำหนดวัน/เวลา และประสานกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ โดยดำเนินการแจ้งล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วัน	-	-
5. มีการประชาสัมพันธ์ให้ใช้ทางเลี่ยงขณะก่อสร้าง เพื่อเป็นการแจ้งให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะได้ทราบ ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้าง เช่น ถนนสามเสน ถนนพระสุเมรุ ถนนมหาไชย ถนนประชาธิปไตย ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน และถนนสุขสวัสดิ์	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ใช้ทางเลี่ยงขณะก่อสร้าง เพื่อเป็นการแจ้งให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะได้ทราบก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างแล้ว	-	- รูปที่ 2-6
6. การปิดการจราจรเป็นช่วงเวลาและการเพิ่มช่องจราจร (Reversible Lanes) ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้า และเย็น ในทิศทางที่มีการจราจรมากกว่าในทิศทางตรงกันข้าม และต้องเพิ่มช่องจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนให้สัมพันธ์กับความต้องการในการเดินทาง โดยต้องประสานและได้รับความเห็นชอบจากตำรวจจราจรในพื้นที่ก่อน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานกับตำรวจจราจรในแต่ละพื้นที่ ในการปิดการจราจรแต่ละช่วงเวลาและมีแผนการจัดการจราจรในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนเช้าและเย็น	-	-
7. การขนส่งดินที่เกิดจากการขุดเจาะอุโมงค์ ให้ดำเนินการนอกเวลาเร่งด่วนหรือวันหยุด ที่ไม่ขัดต่อกฎระเบียบของพื้นที่ เพื่อมิให้เกิดผลกระทบกับการจราจรบนถนนสาธารณะทั่วไป	- ปัจจุบันยังไม่มีกิจกรรมการขุดเจาะอุโมงค์	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต			
4.1 เศรษฐกิจและสังคม			
<p>1. ในระยะก่อนก่อสร้างและระยะก่อสร้าง ให้ปฏิบัติตามแผนการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน สรุปได้ดังนี้</p> <p>1.1 ดำเนินการประชาสัมพันธ์ในวงกว้าง โดยการใช้สื่อโทรทัศน์ หนังสือพิมพ์ เว็บไซต์ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ทุกกลุ่มเป้าหมายและประชาชนทั่วไป รับทราบรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการพัฒนาโครงการ โดยดำเนินการเป็นระยะ โดยเฉพาะในช่วงหลังจากโครงการได้รับการอนุมัติ ก่อนการก่อสร้าง และมีการรายงานความก้าวหน้าของการก่อสร้างเป็นระยะ อย่างน้อยทุก 6 เดือน ตลอดระยะการก่อสร้าง</p>	<p>- รพม. ได้ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ทางโซเชียลมีเดีย เว็บไซต์โครงการฯ: http://www.mrta.co.th เพจประชาสัมพันธ์ : https://www.facebook.com/MRTPurplelinesouth Line ID: @mrtpurpleline และป้ายสื่อประชาสัมพันธ์โครงการ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ทุกกลุ่มเป้าหมาย และประชาชนทั่วไป รับทราบรายละเอียดเกี่ยวกับแผนการพัฒนาโครงการ โดยมีการรายงานความก้าวหน้าของการก่อสร้างเป็นระยะ อย่างน้อยทุก 6 เดือน ตลอดระยะการก่อสร้าง</p>	-	- รูปที่ 2-2, รูปที่ 2-5, รูปที่ 2-6 และรูปที่ 2-25
<p>1.2 ดำเนินการตีประกาศและป้ายประชาสัมพันธ์ ที่มีข้อมูลแนวเส้นทางโครงการ ระยะเวลาการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง ผู้ควบคุมงานก่อสร้าง และหมายเลขโทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ รวมถึงช่องทางการติดต่อไปยังศูนย์ประชาสัมพันธ์และรับเรื่องราวร้องเรียนของโครงการ ติดตั้งในบริเวณที่จะมีการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ บริเวณแนวถนน ง8 บริเวณก่อสร้างอาคารสถานี บริเวณก่อสร้างทางขึ้น-ลงของสถานีใต้ดิน บริเวณก่อสร้างอาคารจอดแล้วจร รวมถึงบริเวณก่อสร้างพื้นที่จอดขบวนรถไฟฟ้า โดยดำเนินการล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 1 เดือน ก่อนเริ่มการก่อสร้าง</p>	<p>- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ติดป้ายประชาสัมพันธ์ ที่มีข้อมูลแนวเส้นทางโครงการฯ ระยะเวลาการก่อสร้าง บริษัทผู้รับเหมาก่อสร้าง ผู้ควบคุมงานก่อสร้างและหมายเลขโทรศัพท์ที่สามารถติดต่อได้ รวมถึงช่องทางการติดต่อไปยังศูนย์ประชาสัมพันธ์และรับเรื่องราวร้องเรียนของโครงการ โดยติดตั้งในบริเวณที่มีการก่อสร้างโครงการแล้ว</p>	-	- รูปที่ 2-33

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
1.3 จัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการ โดยมีที่ตั้ง ณ สำนักงานควบคุมการก่อสร้างโครงการทำหน้าที่เสนอข้อมูลข่าวสารโครงการที่ถูกต้องและชัดเจน แก่ผู้สนใจรับเรื่องราวร้องเรียนและประสานผู้เกี่ยวข้องเพื่อการแก้ไข พร้อมทำการชี้แจง/ตอบกลับผู้ร้องเรียน รวมถึงการรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่างๆ ตลอดระยะการก่อสร้างโครงการ	- รฟม. ได้จัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์และรับเรื่องร้องเรียนของโครงการ และผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลโครงการฯ เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อโซเชียลมีเดียต่างๆ ดังนี้ เว็บไซต์โครงการฯ: http://www.mrta.co.th เพจประชาสัมพันธ์ : https://www.facebook.com/MRTPurplelinesouth Line ID: @mrtpurpleline สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์โครงการ และแผ่นพับโครงการ รวมทั้งการลงพื้นที่เพื่อประชาสัมพันธ์โครงการฯ แล้ว	-	- รูปที่ 2-2 ถึงรูปที่ 2-6
1.4 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จัดให้มีกระบวนการรับเรื่องร้องเรียน โดยมีช่องทางสำหรับการร้องเรียน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • ศูนย์รับเรื่องร้องเรียน รฟม. อาคาร 1 ชั้น 1 • ทางโทรศัพท์ หมายเลข 0-2716-4044 ในวันและเวลาราชการ • ทางจดหมาย ส่งไปที่ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เลขที่ 175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10320 • E-mail ที่ pr@mrta.co.th • www.mrta.co.th ระบุแสดงความคิดเห็น 	- รฟม. ได้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ แล้ว ทั้งนี้เมื่อได้รับเรื่องร้องเรียน รฟม. จะแจ้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้เกี่ยวข้องทำการตรวจสอบและเร่งแก้ไขทันที	-	- รูปที่ 2-2 ถึงรูปที่ 2-6
2. ให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ ที่ชัดเจน และนำเชื่อถือแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการฯ และเปิดโอกาสให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ แสดงความคิดเห็นต่อโครงการฯ ภายใต้หลักการ “การมีส่วนร่วมของประชาชน”	- รฟม. และผู้รับเหมาก่อสร้างได้ให้ข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ ที่ชัดเจน และนำเชื่อถือ และเปิดโอกาสให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ แสดงความคิดเห็นต่อโครงการฯ โดยได้จัดทำเว็บไซต์ สื่อประชาสัมพันธ์ทางโซเชียลมีเดีย และศูนย์รับเรื่องร้องเรียนสำหรับผู้ที่ได้รับผลกระทบโดยตรงจากโครงการฯ แล้ว	-	- รูปที่ 2-2 ถึงรูปที่ 2-4 และรูปที่ 2-34
3. ให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแผนงานก่อสร้างแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานที่ก่อสร้าง รับฟังปัญหา รวมทั้งข้อเสนอแนะต่างๆ จากประชาชนเพื่อให้งานก่อสร้างรบกวนประชาชนน้อยที่สุด	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการจัดทีมประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับแผนงานก่อสร้างแก่ประชาชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงกับสถานที่ก่อสร้าง รวมทั้งรับฟังปัญหาและข้อเสนอแนะแล้ว	-	- รูปที่ 2-6, รูปที่ 2-21 และรูปที่ 2-34

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
4. มีการชี้แจงทำความเข้าใจกับผู้ได้รับผลกระทบเพื่อคลายความวิตกกังวลจากการที่มีรถไฟฟ้ายูเอ็นโออาคาร	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดทีมประชาสัมพันธ์พื้นที่เพื่อชี้แจงกิจกรรมก่อสร้างให้ประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงรับทราบเพื่อคลายความวิตกกังวลแล้ว	-	- รูปที่ 2-6
5. รับฟังการร้องเรียน และการเสนอความคิดเห็นจากสาธารณชนเกี่ยวกับโครงการฯ และพิจารณาดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว	- หากได้รับเรื่องร้องเรียนจากประชาชน รพม. จะแจ้งให้ผู้รับเหมาก่อสร้างและผู้ที่เกี่ยวข้องดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาโดยเร็ว	-	- รูปที่ 2-4 และรูปที่ 2-34
6. ป้องกันไม่ให้เกิดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ของโครงการฯ กับผู้ที่ได้รับผลกระทบ โดยมีการดำเนินงานประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประชาสัมพันธ์เป็นระยะๆ พร้อมทั้งดำเนินการอบรมและควบคุมคนงานก่อสร้างประพฤติกฎและปฏิบัติตนในทางที่ดีและไม่สร้างความเดือดร้อนรำคาญแก่ประชาชนในชุมชนท้องถิ่นเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความขัดแย้งระหว่างเจ้าหน้าที่ของโครงการฯ กับผู้ที่ได้รับผลกระทบ	-	- รูปที่ 2-6
7. กรณีมีการเวนคืนทรัพย์สิน ให้ทำการจ่ายค่าชดเชย แก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ อย่างเหมาะสมและรวดเร็ว	- รพม. ทำการจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการเวนคืนทรัพย์สินของโครงการฯ อย่างเหมาะสมและรวดเร็ว	-	-
8. ให้สร้างทางเบี่ยงเพื่อใช้ชั่วคราวในการก่อสร้าง อย่างปลอดภัยและเพียงพอกับความต้องการของประชาชน โดยเฉพาะในบริเวณใกล้เคียงกับโรงเรียน สถานพยาบาล และสถานที่ราชการ เพื่อลดความไม่สะดวกในการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ทำแผนสร้างทางเบี่ยงเพื่อใช้ชั่วคราวในการก่อสร้างอย่างปลอดภัย เพื่อลดความไม่สะดวกในการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุแล้ว	-	- รูปที่ 2-23, รูปที่ 2-26 และ ภาคผนวก ก-4
9. ให้ดำเนินการก่อสร้างโดยมีการควบคุมเสียง ฝุ่นละออง และความสั่นสะเทือนอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันปัญหาเรื่องการร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการควบคุมการเกิดเสียง ฝุ่นละออง ความสั่นสะเทือนและการจราจรอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันปัญหาเรื่องการร้องเรียนจากประชาชนที่ได้รับผลกระทบ	-	- รูปที่ 2-35 ถึงรูปที่ 2-37
4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน			
1. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) แต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น โดยมีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และผู้แทนประชาชนในสภาท้องถิ่น เพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้น เพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนได้รับเงินค่าทดแทนได้เร็วยิ่งขึ้น	- รฟม. ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น โดยมีผู้แทนหน่วยงานเจ้าของโครงการและหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง และผู้แทนประชาชนในสภาท้องถิ่นเพื่อทำหน้าที่กำหนดราคาเบื้องต้น เพื่อให้ผู้ถูกเวนคืนได้รับเงินค่าทดแทนได้เร็วยิ่งขึ้น	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>2. การเวนคืนและชดเชยที่ดิน ทรัพย์สิน รวมถึงสิ่งปลูกสร้าง ต้องทำการจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ อย่างเหมาะสม เป็นธรรม และรวดเร็ว ให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มการก่อสร้าง และต้องปฏิบัติตามคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทน ตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 อย่างเคร่งครัด</p>	<p>- รพม. ได้ดำเนินการด้านการเวนคืนและชดเชยที่ดิน ทรัพย์สิน รวมถึงสิ่งปลูกสร้าง และทำการจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ อย่างเหมาะสม เป็นธรรม และรวดเร็ว ให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มการก่อสร้าง โดยปฏิบัติตามคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์อย่างเคร่งครัดแล้ว</p>	<p>-</p>	<p>-</p>
<p>2.1 ค่าชดเชยที่ดิน : ใช้ราคาประเมินทุนทรัพย์เพื่อเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนสิทธิและนิติกรรม โดยคำนึงถึงราคาซื้อขายกันตามปกติในท้องตลาด</p>			
<p>2.2 ค่าทดแทนสิ่งปลูกสร้าง : แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ดังนี้ 2.2.1 สิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนไม่ได้ เช่น บ้าน ตึกแถว อาคารคอนกรีต เป็นต้น กำหนดโดยวิธีสำรวจประมาณราคาข้อเท็จจริงของสิ่งปลูกสร้างที่ตั้งอยู่ โดยไม่หักค่าเสื่อมราคา ยกเว้นโรงเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างที่ทั้งร้างจนทรุดโทรม ให้หักค่าเสื่อมราคาตามอัตราในภาคผนวกท้ายหลักเกณฑ์ของกระทรวงคมนาคม โดยคำนวณมูลค่าก่อสร้าง ค่าแรงงานก่อสร้าง ค่าดำเนินการ กำไรและภาษี ค่าออกแบบและควบคุมงาน ค่าธรรมเนียมอนุญาตปลูกสร้างอาคาร ค่าป้องกันอุบัติเหตุ ค่าขนย้ายของ เครื่องใช้ ค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค ให้ถือราคาในวันที่คณะกรรมการกำหนดราคาเบื้องต้น มีมติกำหนดค่าทดแทนเป็นเกณฑ์ 2.2.2 สิ่งปลูกสร้างที่รื้อถอนได้ เช่น เฝิงไม้ เฝิงสังกะสี เป็นต้น กำหนดเป็นค่ารื้อถอน ค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้และค่าปลูกสร้างใหม่ โดยถือราคาในวันที่กำหนดราคา</p>			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>2.3 ค่าทดแทนผู้เช่า : แบ่งออกเป็น 4 กรณี ดังนี้</p> <p>2.3.1 กรณีการเช่าที่มีหลักฐานเป็นหนังสือและผู้เช่าได้จ่ายค่าหน้าดิน เงินกินเปล่า เงินค่าเช่าล่วงหน้า หรือเงินอื่นใดในลักษณะเดียวกันให้กับผู้ให้เช่าเป็นการล่วงหน้า กำหนดค่าทดแทนให้ตามจำนวนเงินที่ผู้เช่าได้จ่ายให้แก่ผู้ให้เช่าเป็นการล่วงหน้าตามส่วนของระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ ค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค</p> <p>2.3.2 กรณีการเช่าที่ดินเพื่อปลูกสร้างอาคาร และมีข้อสัญญาว่าอาคารที่ปลูกสร้างตกเป็นของเจ้าของที่ดิน กำหนดค่าทดแทนตามสัดส่วนของค่าสิ่งปลูกสร้างในระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค</p> <p>2.3.3 กรณีการเช่าซื้ออสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน กำหนดค่าเสียหายในส่วนที่ชำระค่าเช่าซื้อไปแล้ว รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้ และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค</p> <p>2.3.4 การเช่ากรณีอื่น ถือตามผลต่างระหว่างอัตราเฉลี่ยต่อเดือนของค่าเช่ารายปี ที่ประเมินโดยกรุงเทพมหานคร ตามพระราชบัญญัติภาษีโรงเรือนและที่ดิน กับอัตราค่าเช่าเฉลี่ยต่อเดือนที่ผู้เช่าต้องชำระตามสัญญา ตามสัดส่วนของระยะเวลาการเช่าที่เหลืออยู่ตามสัญญา รวมกับค่าขนย้ายสิ่งของเครื่องใช้และค่าทดแทนด้านสาธารณูปโภค</p>	<p>- รพม. ได้ดำเนินการด้านการเวนคืนและชดเชยที่ดิน ทรัพย์สิน รวมถึงสิ่งปลูกสร้าง และทำการจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ อย่างเหมาะสม เป็นธรรม และรวดเร็ว ให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มการก่อสร้าง โดยปฏิบัติตามคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์อย่างเคร่งครัดแล้ว</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2.4 ค่าทดแทนต้นไม้ยืนต้น : แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ	- รพม. ได้ดำเนินการด้านการเวนคืนและชดเชยที่ดิน ทรัพย์สิน รวมถึงสิ่งปลูกสร้าง และทำการจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากโครงการฯ อย่างเหมาะสม เป็นธรรม และรวดเร็ว ให้แล้วเสร็จก่อนเริ่มการก่อสร้าง โดยปฏิบัติตามคู่มือการกำหนดเงินค่าทดแทนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์อย่างเคร่งครัดแล้ว	-	-
2.4.1 ประเภทที่ปลูกเพื่อการกสิกรรม กำหนดเป็นค่าต้นพันธุ์ พร้อมค่าใช้จ่ายในการปลูก การดูแลรักษา			
2.4.2 ประเภทที่ไม่ได้ปลูกเพื่อการกสิกรรม โดยถือราคาของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ หรือราคาซื้อขายปกติตามท้องตลาด เป็นเกณฑ์ในการพิจารณา			
2.5 ค่าทดแทนความเสียหายเนื่องจากต้องออกจากอสังหาริมทรัพย์ : พิจารณากำหนดในแต่ละกรณี ดังนี้			
2.5.1 กรณีเป็นเจ้าของอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน ซึ่งได้มาโดยการซื้อขาย และมีการจ้างงนเพื่อนำเงินไปชำระราคาซื้อขาย หากจำนวนเงินค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนดังกล่าว น้อยกว่าราคาซื้อขาย จะนำส่วนที่น้อยกว่าดังกล่าวมากำหนดเป็นค่าทดแทนความเสียหายของกรณีนี้			
2.5.2 กรณีเป็นผู้อยู่อาศัยหรือประกอบการค้าขายหรือการงานอันชอบด้วยกฎหมาย ในอสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืน จะกำหนดค่าขาดรายได้หรือขาดประโยชน์จากอัตราเฉลี่ยของเงินได้สุทธิหรือกำไรสุทธิ ตามสัดส่วนของระยะเวลาที่ขาดรายได้หรือขาดประโยชน์ ซึ่งจะมากหรือน้อย ขึ้นอยู่กับ	-	-	-
- วันที่เจ้าของหรือผู้ครอบครอง ส่งมอบสิ่งปลูกสร้าง นับแต่วันที่ได้รับเงินค่าเวนคืน ในกรณีทำสัญญา			
- วันที่เจ้าของหรือผู้ครอบครอง รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างแล้วเสร็จ นับแต่วันที่ได้รับหนังสือแจ้งให้รื้อถอน ในกรณีวางเงินค่าทดแทน			
2.5.3 กรณีเป็นผู้ปลูกไม้ยืนต้นเพื่อการกสิกรรม พิจารณาค่าขาดรายได้จากการจำหน่ายผลผลิต	- รพม. จะดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 กรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้อสังหาริมทรัพย์เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการขนส่งมวลชนตามโครงการฯ นี้ โดยไม่จำเป็นต้องให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540	-	-
3. ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องใช้อสังหาริมทรัพย์เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการขนส่งมวลชนตามโครงการฯ นี้ โดยไม่จำเป็นต้องให้ได้มาซึ่งอสังหาริมทรัพย์ จะต้องดำเนินการตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
4. กรณีเป็นการกำหนดการะในอสังหาริมทรัพย์ รพม.จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ตามหลักเกณฑ์และประเภทลักษณะการชดเชยทรัพย์สิน หลังจากมีการตราพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการขนส่งมวลชน ตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวแล้ว และรพม.ได้เข้าสำรวจข้อเท็จจริงจัดทำรายละเอียดเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ที่จะถูกกำหนดลักษณะการะในอสังหาริมทรัพย์ เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทยแต่งตั้ง เพื่อทำหน้าที่กำหนดจำนวนเงินค่าทดแทน ตามมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว โดยค่าทดแทนดังกล่าวได้กำหนดตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2542) ออกตามความใน พ.ร.บ. ว่าด้วยการจัดหาอสังหาริมทรัพย์เพื่อกิจการขนส่งมวลชน พ.ศ. 2540 ตามข้อ 3 กำหนดเงินค่าทดแทนการะในอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น ให้แก่เจ้าของหรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย	- รพม. จะดำเนินการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดตามหลักเกณฑ์และประเภทลักษณะการชดเชยทรัพย์สิน กรณีเป็นการกำหนดการะในอสังหาริมทรัพย์	-	-
5. รพม. ต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อตกลงอย่างเคร่งครัด ในการใช้พื้นที่ของหน่วยงานเพื่อการพัฒนาโครงการ เช่น การสร้างอาคารชดเชยทดแทนอาคารที่ได้รับผลกระทบ การคืนและปรับปรุงพื้นที่เมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ เป็นต้น	- รพม. จะดำเนินการให้เป็นไปตามข้อตกลงอย่างเคร่งครัด ในการใช้พื้นที่ของหน่วยงานเพื่อการพัฒนาโครงการ	-	-
6. รพม.จัดตั้งหน่วยประสานงานให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงได้ทราบถึงขั้นตอนการทดแทนทรัพย์สิน รวมถึงสิทธิในการขออุทธรณ์ค่าชดเชย อย่างละเอียด โดยมีสื่อ/เครื่องมือที่ช่วยให้เกิดความเข้าใจ เช่น แผ่นผังแสดงแนวเส้นทางโครงการ บริเวณที่ถูกเวนคืน เอกสารข้อกำหนดหรือกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น	- รพม. ได้จัดตั้งหน่วยประสานงานให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบโดยตรงได้ทราบถึงขั้นตอนการทดแทนทรัพย์สิน รวมถึงสิทธิในการขออุทธรณ์ค่าชดเชยอย่างละเอียด	-	-
7. รพม.หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจาก รพม.ดำเนินการประชาสัมพันธ์ในเชิงลึกถึงกลุ่มเป้าหมาย ผู้รับผลกระทบโดยตรง โดยการทำความเข้าใจถึงผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะต้องถูกเวนคืนเพื่อการพัฒนาโครงการ จากนั้น ทำการติดต่อประสานโดยตรงเพื่อสร้างความเข้าใจในระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนของการชดเชยต่อไป	- รพม. หรือผู้ที่ได้รับมอบหมายจาก รพม. ได้ดำเนินการประชาสัมพันธ์ในเชิงลึกถึงกลุ่มเป้าหมาย ผู้รับผลกระทบโดยตรง โดยการทำความเข้าใจถึงผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ที่ดินที่จะต้องถูกเวนคืนเพื่อการพัฒนาโครงการ จากนั้น ทำการติดต่อประสานโดยตรงเพื่อสร้างความเข้าใจในระหว่างการดำเนินการตามขั้นตอนของการชดเชยต่อไป	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
4.3 สาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย	รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ด้านสาธารณสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย ดังนี้		
1. จัดหาหน้ากากกันฝุ่นให้แก่คนงาน ที่ทำงานเปิดหน้าดิน รื้อถอนอาคาร ชุดเจาะ และผสมคอนกรีต	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมหน้ากากกันฝุ่นให้คนงานสวมใส่เรียบร้อยแล้ว	-	- รูปที่ 2-12
2. จัดให้คนงานที่ทำงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล (เอ) สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันหู เช่น Ear Plugs หรือ Earmuffs	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจัดให้คนงานที่ทำงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล (เอ) สวมใส่อุปกรณ์ป้องกันหู เช่น Ear Plugs หรือ Earmuffs	-	-
3. จัดเตรียมน้ำดื่ม น้ำใช้ที่สะอาดให้แก่คนงานในระหว่างปฏิบัติงาน และให้ได้อย่างเพียงพอ ทุกสิ่ง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมน้ำดื่ม น้ำใช้ที่สะอาด ถูกสุขลักษณะ ให้แก่คนงานในระหว่างปฏิบัติงานอย่างเพียงพอแล้ว	-	- รูปที่ 2-38
4. มีการบำบัดน้ำเสีย และจัดการขยะมูลฝอย ตามมาตรการที่กำหนดไว้ เพื่อป้องกันให้เป็นแหล่งเพาะ/แพร่กระจายของเชื้อโรค	- ผู้รับเหมาก่อสร้างวางแผนทำการบำบัดน้ำเสีย และจัดหาภาชนะเพื่อรองรับขยะมูลฝอย ไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง และนำไปกำจัดตามมาตรการที่กำหนดไว้	-	- รูปที่ 2-22
5. มีการกันแยกพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน พร้อมมีป้ายเตือน ป้ายห้าม เพื่อมิให้ผู้ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องผ่าน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะทำการกันแยกพื้นที่ก่อสร้างอย่างชัดเจน พร้อมมีป้ายเตือน ป้ายห้ามผู้ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องผ่าน	-	- รูปที่ 2-24
6. กำหนดให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย เพื่อกำหนดแนวทางด้านความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง การนำมาตราการด้านสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องและมาตรการด้านความปลอดภัยมาบังคับใช้ในงานก่อสร้าง รวมถึงการให้ข้อเสนอแนะ การกำหนดแนวทางและแผนงานการฝึกอบรมคนงาน/พนักงานของโครงการ เป็นต้น	- รฟม. และผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย (คปอ.) แล้ว	-	-
7. จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ที่มีความรู้และประสบการณ์ที่เกี่ยวข้อง เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบความปลอดภัย (Safety Audit) การติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน และแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม (Environmental Audit) ในงานก่อสร้างของโครงการตลอดระยะการก่อสร้าง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยกิจการร่วมค้า CKST-PL (สัญญา 1 และ 2) กิจการร่วมค้า ITD-NWR MRT (สัญญา 3) และบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (มหาชน) (สัญญา 5) ได้ว่าจ้างบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริง คอนซัลแตนท์ จำกัด เป็นที่ปรึกษาสิ่งแวดล้อม และบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) (สัญญา 4) ได้ว่าจ้างบริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด เป็นที่ปรึกษาสิ่งแวดล้อม	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
8. ปฏิบัติตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อ 20 มิถุนายน 2543 เรื่องมาตรการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุในงานก่อสร้างของรัฐ โดยต้องจัดทำรายละเอียด แผนปฏิบัติงาน และแผนฉุกเฉิน ที่สอดคล้องกับลักษณะงานและระบบการจัดการความปลอดภัยในงานก่อสร้าง ยื่นต่อเจ้าของโครงการก่อนการก่อสร้าง พร้อมทั้งควบคุมให้มีการปฏิบัติตามแผนฯ อย่างเคร่งครัด	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจัดทำรายละเอียดแผนปฏิบัติงานและแผนฉุกเฉินที่สอดคล้องกับลักษณะงานและระบบการจัดการความปลอดภัยในงานก่อสร้าง พร้อมทั้งควบคุมให้มีการปฏิบัติตามแผนฯ อย่างเคร่งครัด	-	-
9. จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เหมาะสมกับลักษณะงาน และเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้าง พร้อมทั้งกำกับให้คนงานสวมอุปกรณ์ตลอดเวลาทำงาน อย่างน้อยประกอบด้วยอุปกรณ์พื้นฐานคือ รองเท้าบูท หมวกนิรภัย เสื้อที่มีแถบสะท้อนแสง เป็นต้น และอุปกรณ์เฉพาะสำหรับงานประเภทต่างๆ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจัดเตรียมเครื่องมือ/อุปกรณ์ในการป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับลักษณะการปฏิบัติงานให้คนงานก่อสร้าง และมีการอบรมด้านความปลอดภัยให้แก่คนงานก่อนเริ่มงานเสมอ	-	- รูปที่ 2-39 และรูปที่ 2-40
10. จัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First Aid) ไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้สามารถให้การรักษา พยาบาลเบื้องต้นในกรณีที่เกิดการบาดเจ็บ/เจ็บป่วยเล็กน้อย	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้จัดเตรียมอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First Aid) ไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง	-	- รูปที่ 2-42
11. มีการประสานกับสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้สามารถส่งตัวผู้ป่วยหรือผู้ได้รับบาดเจ็บจากการทำงาน ไปรับการรักษาได้อย่างรวดเร็ว	- ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างประสานกับสถานพยาบาลที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้สามารถส่งตัวผู้ป่วยหรือผู้ได้รับบาดเจ็บจากการทำงานไปรับการรักษาได้อย่างรวดเร็ว	-	-
12. กำกับดูแลผู้รับเหมาก่อสร้าง ให้มีการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อม ในการทำงานที่สอดคล้องตามมาตรฐาน โดยกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในสัญญาจ้าง	- รพม. ได้กำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานที่สอดคล้องตามมาตรฐาน โดยได้กำหนดไว้ในสัญญาจ้างแล้ว	-	- รูปที่ 2-39 ถึงรูปที่ 2-41
13. มีมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน ดังนี้ โดยอ้างอิงมาตรฐาน Underground Construction (Tunneling) ที่เสนอแนะโดย OSHA (Occupational Safety & Health Administration) เป็นอย่างน้อย	- ปัจจุบันยังไม่เริ่มการก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างจะดำเนินการตามมาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงสร้างใต้ดินให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างเคร่งครัด	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>13.1 มาตรการด้านการฝึกอบรม</p> <p>คนงานก่อสร้างที่จะเข้าปฏิบัติงานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน จะต้องได้รับการฝึกอบรมเพื่อให้เกิดความรู้ ความตระหนัก ในประเด็นต่อไปนี้ โดยอบรมก่อนเข้าทำงานในอุโมงค์และต้องอบรมทบทวนหรือเพิ่มเติมเป็นประจำไม่น้อยกว่าเดือนละ 1 ครั้ง ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2551 (หมวด 12 งานอุโมงค์)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ระบบระบายอากาศ ▪ แสงสว่าง ▪ การสื่อสาร ▪ การควบคุมน้ำท่วม/การระบายน้ำ ▪ การใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ▪ การปฏิบัติกรณีฉุกเฉินรวมถึงแผนการอพยพ ▪ การตรวจนับจำนวนคนงาน (Check-in/Check-out Procedure) ▪ การป้องกันการเกิดไฟไหม้และระเบิด ▪ การใช้งานอุปกรณ์เครื่องจักร 	<p>- ปัจจุบันยังไม่เริ่มการก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างจะอบรมคนงานก่อสร้างที่จะเข้าปฏิบัติงานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดินก่อนเข้าทำงานในอุโมงค์ เพื่อให้เกิดความรู้ ความตระหนักในประเด็นต่างๆ อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง ตามกำหนดในกฎกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2551 (หมวด 12 งานอุโมงค์)</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>13.2 มาตรการด้านการสื่อสาร</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ คนงานต้องมีอุปกรณ์สื่อสารประจำตัว และต้องเปิดอุปกรณ์ให้ทำงานตลอดเวลา เพื่อให้สามารถสื่อสารกับหัวหน้างานและคนงานอื่นได้ เมื่อมีเหตุจำเป็น ■ ก่อนเริ่มเข้าทำงานในแต่ละวัน จะต้องมีการตรวจสอบความพร้อมของอุปกรณ์สื่อสารว่าสามารถใช้งานได้ดี มีพลังงานสำรองเพียงพอตลอดการทำงานในช่วงนั้นๆ ■ ตรวจสอบพื้นที่ทำงานว่า สามารถใช้อุปกรณ์สื่อสารได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่ หากเป็นบริเวณอับสัญญาณ จะต้องมีการอื่นทดแทน เช่น การใช้สัญญาณเสียง การตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่ความปลอดภัย 	<p>- ปัจจุบันยังไม่เริ่มการก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการจัดเตรียมอุปกรณ์สื่อสารประจำตัว เพื่อให้สามารถสื่อสารกับหัวหน้างานและคนงานอื่นได้ โดยอุปกรณ์สื่อสาร สามารถใช้งานได้ดี มีพลังงานสำรองเพียงพอตลอดการทำงาน และมีแผนจะตรวจสอบพื้นที่ทำงานที่สามารถใช้อุปกรณ์สื่อสารอย่างมีประสิทธิภาพ กรณีที่เป็นบริเวณอับสัญญาณ จะมีการอื่นทดแทนให้ครบถ้วนตามมาตรการต่อไป</p>	-	-
<p>13.3 มาตรการกำกับดูแลพื้นที่ก่อสร้าง ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ การตรวจนับจำนวนคนงาน (Check-in/ Check-out Procedure) จะต้องนับบันทึกและตรวจสอบชื่อและจำนวนคนงานที่เข้า-ออกพื้นที่ปฏิบัติงาน ตลอดระยะเวลาการทำงาน ■ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานเฝ้าระวังอยู่ในบริเวณพื้นที่หน้างานด้านบน (Aboveground Site) เพื่อทำหน้าที่ประสานการช่วยเหลือในกรณีที่เกิดเหตุกับคนงานที่ปฏิบัติงานในโครงสร้างใต้ดิน ■ มีการจัดการทางเข้า-ออก ให้มีความปลอดภัยตลอดเวลา โดยไม่มีอุปกรณ์หรือสิ่งกีดขวางใดๆ 	<p>- ปัจจุบันยังไม่เริ่มการก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างจะดำเนินการตามมาตรการเมื่อเริ่มงานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดินอย่างเคร่งครัด</p>	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<ul style="list-style-type: none"> ■ มีป้าย/สัญลักษณ์บอกทิศทางอย่างชัดเจน เพื่อนำไปสู่ทางออกที่ปลอดภัย โดยเฉพาะกรณีฉุกเฉินที่คนงานอาจเกิดความตื่นตกใจ จะสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้องมากขึ้น ■ มีเจ้าหน้าที่/วิศวกรความปลอดภัย ทำการตรวจสอบพื้นที่ก่อสร้างก่อนเริ่มงานก่อสร้างทุกวัน รวมถึงอาจมีการเพิ่มความถี่ การตรวจระหว่างช่วงเวลาการทำงานด้วย เพื่อให้แน่ใจว่าพื้นที่ปฏิบัติงานมีความปลอดภัย ■ มีการจัดการเพื่อป้องกันและควบคุมการเกิดอัคคีภัย เช่น <ul style="list-style-type: none"> - การกำหนดและจำกัดการกองเก็บวัสดุที่ติดไฟได้ ให้มีเท่าที่จำเป็นและอยู่ในพื้นที่ที่เหมาะสม และควรห่างจากทางเข้า-ออกพื้นที่ปฏิบัติงานมากกว่า 30 เมตร - การกำหนดใช้ระบบใบอนุญาตทำงานที่ก่อให้เกิดประกายไฟ (Hot Work Permit) - การห้ามนำสารที่ระเหยได้และติดไฟได้เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง ในกรณีที่เป็น ให้เป็นไปตามระเบียบปฏิบัติงานของ Hot Work Permit - การห้ามสูบบุหรี่ในพื้นที่ก่อสร้าง - การจัดหาเครื่องดับเพลิงหรืออุปกรณ์ดับเพลิงชนิดที่เหมาะสมไว้ในพื้นที่ก่อสร้างหรือใกล้พื้นที่ก่อสร้างมากที่สุด - มีการจัดการระบบระบายอากาศตามมาตรฐานที่กำหนด ■ มีการออกแบบอุโมงค์เพื่อป้องกันการรั่วซึมของน้ำเข้าสู่ภายในอุโมงค์ โดยชั้นส่วนผนังอุโมงค์จะมีการติดตั้งวัสดุกันน้ำซึมผ่าน และมีการอัดฉีดวัสดุ Grout โดยรอบผนังอุโมงค์ภายนอกอีกชั้นหนึ่ง ■ มีเครื่องสูบน้ำเตรียมพร้อมเพื่อการสูบน้ำในกรณีฉุกเฉิน 	<p>- ปัจจุบันยังไม่เริ่มการก่อสร้างโครงสร้างใต้ดิน อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้าง จะดำเนินการเมื่อเริ่มงานก่อสร้างโครงสร้างใต้ดินอย่างเคร่งครัด</p>	<p>-</p>	<p>-</p>

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>14. บริเวณทางขึ้น-ลงที่ 1 ของสถานีศรียาน ซึ่งตั้งอยู่ห่างจากสถานีบริการน้ำมันประมาณ 60 เมตร มีมาตรการด้านความปลอดภัย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ การออกแบบโครงสร้างใต้ดิน กำแพงสถานีได้ถูกออกแบบมีความหนาประมาณ 1.00 เมตร ซึ่งออกแบบเพื่อป้องกันผลกระทบจากแผ่นดินไหว ไม่น้อยกว่า 5 ริคเตอร์ (เทียบเท่าแรงระเบิด TNT 21 กิโลตัน) ตามกฎหมาย ซึ่งสามารถป้องกันแรงระเบิดได้ ▪ การออกแบบโครงสร้างเหนือพื้นดิน ผนังด้านที่ใกล้กับสถานีบริการน้ำมัน จะออกแบบเป็นกำแพงกันไฟ ส่วนโครงสร้างอื่นๆ เป็นคอนกรีต ซึ่งป้องกันความร้อนจากเปลวไฟได้ดีกว่าโครงสร้างเหล็ก มีการใช้วัสดุเพื่อป้องกันเหตุเพลิงไหม้ตามมาตรฐาน NFPA ซึ่งเป็นมาตรฐานความปลอดภัยที่เป็นสากล มีกำแพงกันไฟความสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร 	<p>- รฟม. จะควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการออกแบบโครงสร้างใต้ดินให้เป็นไปตามมาตรการด้านความปลอดภัย และพิจารณาจะใช้วัสดุเพื่อป้องกันเหตุเพลิงไหม้ตามมาตรฐาน NFPA ซึ่งเป็นมาตรฐานความปลอดภัยที่เป็นสากล มีกำแพงกันไฟความสูง ไม่น้อยกว่า 2 เมตร</p>	-	-
<p>15. มาตรการด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงสร้างยกระดับและงานก่อสร้างอาคารของโครงการ กำหนด ดังนี้</p> <p>15.1 ปฏิบัติตามกฎหมายกระทรวง กำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2551 ซึ่งครอบคลุมทั้งมาตรการเพื่อความปลอดภัยของตัวคนงานเองและความปลอดภัยของผู้ที่ผ่านไปมาใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างด้วย โดยหมวดที่สำคัญ ได้แก่ บททั่วไป เขตก่อสร้าง งานไฟฟ้าและการป้องกันอัคคีภัย งานเจาะและงานขุด งานก่อสร้างที่มีเสาเข็มและกำแพงพืด หมวกค้ำยัน หมวกเกี่ยวกับเครื่องจักรและบันจัน ลิฟต์ขนส่งวัสดุ ขั้วคราวและลิฟต์โดยสาร ขั้วคราว เชือก/ลวดสลิงและรอก หมวกทางเดินขั้วคราวยกระดับสูง หมวกการทำงานในสถานที่ที่มีอันตรายจากการตกจากที่สูง การพังทลาย และการกระเด็นหรือตกหล่นของวัสดุ รวมถึงหมวกการคุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล</p>	<p>- รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ด้านความปลอดภัยในการก่อสร้างโครงสร้างยกระดับและงานก่อสร้างอาคารของโครงการฯ ตามกฎกระทรวงกำหนดมาตรฐานในการบริหารและการจัดการด้านความปลอดภัยอาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงานเกี่ยวกับงานก่อสร้าง พ.ศ. 2551 ต่อไป</p>	-	- ภาคผนวก ก-16

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>15.2 กำหนดมาตรการเพิ่มเติม เกี่ยวกับการทำงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับโดยเฉพาะกรณีที่ต้องใช้เครน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ทำการอบรมพนักงาน ช่างเทคนิคและคนงานที่ทำงานการติดตั้งน้ำหนักชิ้นส่วนคานคอนกรีต ให้เข้าใจขั้นตอนที่ถูกต้อง และขีดจำกัดของอุปกรณ์ ▪ มีการตรวจสอบ Launching Truss ทุกตัว ก่อนเริ่มการทำงาน เพื่อให้แน่ใจว่าอยู่ในสภาพใช้งานได้ดี ▪ จัดให้มีวิศวกรหรือช่างเทคนิค ให้มีหน้าที่ตรวจสอบขั้นตอนการทำงานอย่างเข้มงวด หากพบการทำงานผิดขั้นตอนหรือลัดขั้นตอน ให้ถือว่าพนักงานหรือคนงานจงใจกระทำผิดเพื่อให้เกิดความเสียหาย ถือเป็นความผิดขั้นร้ายแรงและต้องมีการลงโทษ ▪ ในกรณีที่เกิดความขัดข้องของเครื่องจักรอุปกรณ์ระหว่างการทำงาน ต้องหยุดการดำเนินงานทันทีและแจ้งวิศวกรควบคุมให้ทราบเพื่อดำเนินการแก้ไขโดยเร็ว ▪ กันพื้นที่ไม่อนุญาตให้คนทำงานอยู่บริเวณเสาตัวแรกของการยกอุปกรณ์และกันพื้นที่ไม่ให้รถผ่านไป-มาระหว่างการยกแท่นเหล็ก/อุปกรณ์ 	<p>- รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามที่มาตรการเพิ่มเติมเกี่ยวกับการทำงานก่อสร้างโครงสร้างยกระดับโดยเฉพาะกรณีที่ต้องใช้เครนอย่างเคร่งครัด</p>	<p>-</p>	<p>- ภาคผนวก ก-6</p>

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
16. กำหนดมาตรการด้านการประกันภัยอุบัติเหตุในระหว่างการก่อสร้าง ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีการประกันภัยต่อความเสียหายทั้งต่อร่างกาย ชีวิต ทรัพย์สิน ของบุคคลที่ 3 หรือสาธารณชนที่ได้รับอันตราย/ความเสียหาย อันเนื่องมาจากการก่อสร้างโครงการ <p>ทั้งนี้ เพื่อเป็นหลักประกันเบื้องต้นว่าความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดนั้น จะได้รับการคุ้มครองและบรรเทา</p>	- รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการด้านการประกันภัยอุบัติเหตุในระหว่างการก่อสร้างอย่างเคร่งครัด	-	- ภาคผนวก ก-17
4.4 การจัดการขยะมูลฝอย	รฟม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ด้านการจัดการขยะมูลฝอย ดังนี้		
1. ให้ผู้รับเหมาก่อสร้างทำการแยกขยะประเภทของเสียอันตราย ที่เกิดจากการซ่อมบำรุงและทำงานของเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ นำไปจัดเก็บแยกต่างหากจากขยะทั่วไป เพื่อรอการเก็บขนไปกำจัดต่อไป	- ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการคัดแยกขยะประเภทของเสียอันตรายออกจากประเภทอื่นๆ ก่อนจัดส่งให้หน่วยงานที่ได้รับอนุญาตนำไปกำจัดโดยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาลต่อไป	-	-
2. ต้องเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยขนาดความจุประมาณ 200 ลิตร ตั้งไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงาน ให้มีจำนวนเพียงพอที่จะรองรับขยะในแต่ละวัน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างมีแผนการจัดการขยะ และจัดเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยตั้งไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบ้านพักคนงานให้มีจำนวนเพียงพอจะรองรับขยะในแต่ละวัน	-	- รูปที่ 2-22
3. ประสานกับกรุงเทพมหานคร สำนักงานเขตที่เกี่ยวข้องและเทศบาลเมืองลัดหลวง เพื่อการจัดการและเก็บขนขยะที่เกิดขึ้นจากโครงการ นำไปกำจัดอย่างถูกต้องตามข้อกำหนดของพื้นที่ โดยไม่ปล่อยทิ้งไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง สำนักงานและบ้านพักคนงาน เป็นเวลานาน	- ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างประสานกับสำนักงานเขตเพื่อให้มาเก็บขนขยะที่เกิดขึ้นจากโครงการ และนำไปกำจัดอย่างถูกต้องตามข้อกำหนดของพื้นที่ โดยไม่ปล่อยทิ้งไว้ในพื้นที่ก่อสร้าง สำนักงานและบ้านพักคนงาน เป็นเวลานาน	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>4. ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการจัดการขยะมูลฝอย ดังนี้</p> <p>4.1 ผู้รับเหมา ต้องแยกถังขยะชั่วคราวสำหรับรวบรวมขยะแต่ละประเภท ซึ่งได้แก่ ดินที่ขุดขึ้นมา ขยะปนเปื้อน เศษวัสดุ และขยะจากบ้านพักคนงาน</p> <p>4.2 ขยะที่เกิดขึ้นต้องนำไปทิ้งที่พื้นที่ทิ้งขยะจากงานก่อสร้างของกรุงเทพมหานคร</p> <p>4.3 ต้องทำการขนขยะและดินออกจากที่รวบรวมขยะชั่วคราวในพื้นที่ก่อสร้างไปยังที่ทิ้งขยะ เฉพาะในช่วงเวลากลางคืน</p> <p>4.4 หลีกเลี่ยงการทิ้งขยะตามอำเภอใจ โดยใช้ระบบตัวคือ ไม่นอนุญาตให้ทิ้งขยะได้ตามใจชอบ จะทิ้งได้เฉพาะจุดที่อนุญาตให้ทิ้งหรือทิ้งใส่เรือท่องเที่ยว ทั้งนี้ ต้องเป็นไปตามกฎหมายไทย ให้ใช้ระบบตัวมีหมายเลขลำดับ สำหรับพื้นที่ก่อสร้างแต่ละแห่ง เพื่อเป็นการควบคุมให้รถขยะขนส่งขยะไปทิ้งตามพื้นที่ที่กำหนด</p> <p>4.5 ผู้รับเหมาต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยการควบคุมมลพิษ ขยะสารอันตราย ขยะพิเศษ สุขภาพ อาชีวอนามัยในการจัดการ และกำจัดขยะที่ปนเปื้อน ด้วยวิธีที่มีความปลอดภัยและความเหมาะสม</p>	<p>- ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามแผนปฏิบัติการจัดการขยะมูลฝอยอย่างเคร่งครัด</p>	-	- รูปที่ 2-22
4.5 ประวัติศาสตร์และโบราณคดี	รพม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ด้านประวัติศาสตร์และโบราณคดี ดังนี้		
<p>1. การกำหนดตำแหน่งของสถานีควรหลีกเลี่ยงให้อยู่ห่างจากโบราณสถาน และหากพบโบราณสถานหรือโบราณวัตถุในขณะก่อสร้าง ต้องแจ้งกับกรมศิลปากรเพื่อพิจารณาสำรวจ</p>	<p>- ปัจจุบันได้มีการกำหนดตำแหน่งสถานีให้มีความเหมาะสม และหากพบโบราณสถานหรือโบราณวัตถุในขณะก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะเร่งประสานแจ้งกรมศิลปากร เพื่อทำการพิจารณาสำรวจและขุดย้ายโดยเร็ว</p>	-	- ภาคผนวก ก-15
<p>2. กำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาการจ้างออกแบบและขุดย้าย ก่อสร้าง ให้ผู้รับเหมาออกแบบโครงสร้างที่อยู่ใกล้สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์/วัฒนธรรม ให้มีความกลมกลืนและสอดคล้องกับบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์</p>	<p>- รพม.ได้กำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญา โดยผู้รับเหมาก่อสร้างจะมีการออกแบบโครงสร้างที่อยู่ใกล้สถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์/วัฒนธรรมให้มีความกลมกลืนและสอดคล้องกับบริเวณพื้นที่ใกล้เคียงสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์</p>	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
3. ทำการออกแบบปล่องระบายอากาศให้มีจำนวนน้อยและโครงสร้างเล็กที่สุดเท่าที่จำเป็นจริงๆ เท่านั้น และต้องจัดสภาพภูมิทัศน์ในบริเวณที่ตั้งปล่องฯ ให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ เช่น ปลูกต้นไม้เพื่อช่วยปกปิดโครงสร้างของปล่อง เป็นต้น	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างออกแบบและวางแผนงานก่อสร้าง โดยเลือกใช้วิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมสำหรับแต่ละพื้นที่ และจะจัดสภาพภูมิทัศน์ในบริเวณที่ตั้งปล่องฯ ให้มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมโดยรอบ	-	-
4. ในการออกแบบและก่อสร้างโครงการในเขตกรุงรัตนโกสินทร์ จะต้องนำความเห็นของคณะกรรมการกถำรองและพิจารณาแผนการดำเนินการในกรุงรัตนโกสินทร์ไปดำเนินการด้วย	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้นำความเห็นของคณะกรรมการกถำรองและพิจารณาแผนการดำเนินการในกรุงรัตนโกสินทร์ไปดำเนินการแล้ว	-	-
5. แนวเส้นทางช่วงที่ผ่านใกล้โบราณสถาน ให้ก่อสร้างในระดับความลึกมากพอที่จะไม่เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของโบราณสถาน โดยเน้นวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมสำหรับแต่ละบริเวณ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะก่อสร้างโดยเน้นวิธีการก่อสร้างที่เหมาะสมสำหรับแต่ละบริเวณไม่ให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างของโบราณสถาน	-	-
6. ดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ โดยปฏิบัติตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งพื้นที่กรุงรัตนโกสินทร์ โดยปฏิบัติตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอย่างเคร่งครัด	-	-
7. การก่อสร้างในช่วงที่ใกล้กับโบราณสถาน ให้ใช้วิธีการและเครื่องจักรกลที่ก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุด และระหว่างการก่อสร้าง ให้ตรวจวัดแรงสั่นสะเทือนบริเวณโบราณสถานด้วย เพื่อจะได้ทราบว่าอยู่ในระดับที่อาจเป็นอันตรายต่อโบราณสถานหรือไม่	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้เลือกใช้วิธีการและเครื่องจักรกลที่ก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือนน้อยที่สุด และระหว่างการก่อสร้างได้มีการตรวจวัดแรงสั่นสะเทือนตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ แล้ว	-	- รูปที่ 2-37
8. ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง ให้มีการเฝ้าระวังโดยนักโบราณคดี หากพบแหล่งโบราณคดีหรือแหล่งประวัติศาสตร์ ซาก หรือฐานรากโบราณสถานในบริเวณที่ดำเนินการก่อสร้าง ทั้งในระดับดินและใต้ดิน โครงการต้องประสานกรมศิลปากรเพื่อทราบ และดำเนินการขุดสำรวจ เพื่อการจัดเก็บหลักฐานทางโบราณคดี โดยการปรึกษาหารือกับกรมศิลปากรอย่างใกล้ชิด	- โครงการได้จัดให้มีนักโบราณคดีเพื่อประสานกรมศิลปากรอย่างใกล้ชิดในการดำเนินการขุดสำรวจ เพื่อการจัดเก็บหลักฐานทางโบราณคดีแล้ว	-	- ภาคผนวก ก-15

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<p>9. มาตรการเฉพาะสำหรับสถานีผ่านฟ้าและสถานีสามยอด</p> <p>9.1 ก่อนการก่อสร้าง ให้มีการศึกษาตรวจสอบในงานโบราณคดีพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน สถานีผ่านฟ้าและสถานีสามยอด ซึ่งประกอบด้วย งานค้นคว้าเอกสาร งานขุดค้นทางโบราณคดี งานวิเคราะห์หลักฐานทางโบราณคดี งานดำเนินมาตรการเพื่อลดผลกระทบ ซึ่งครอบคลุมกิจกรรมการจัดแสดงนิทรรศการหรือทำพิพิธภัณฑ์ทางประวัติศาสตร์และโบราณคดีในสถานีผ่านฟ้าและสถานีสามยอด</p>	<p>- ก่อนการก่อสร้างผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานกรมศิลปากรเพื่อดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ดังนี้</p> <p>1. สถานีผ่านฟ้า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานกรมศิลปากรในการขุดค้นทางโบราณคดีบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีผ่านฟ้า และได้จัดทำรายงานสรุปหลักฐานทางโบราณคดีที่ค้นพบให้กรมศิลปากรรับทราบ</p> <p>2. สถานีสามยอดผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานกรมศิลปากรในการขุดค้นทางโบราณคดีบริเวณพื้นที่ก่อสร้างสถานีสามยอด ซึ่งปัจจุบันอยู่ในขั้นตอนการขุดค้นทางโบราณคดี</p>	-	- ภาคผนวก ก-15
<p>9.2 กรณีฐานป้อมและแนวกำแพงเมือง</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ มีการตรวจสอบสภาพความมั่นคงของโบราณสถาน ▪ มีการออกแบบและเสริมความมั่นคงทางวิศวกรรมต่อโบราณสถาน ก่อนการดำเนินการก่อสร้างใดๆ ในพื้นที่ ▪ มีการติดตั้งเครื่องตรวจวัดระดับแรงสั่นสะเทือนบริเวณโบราณสถาน เพื่อตรวจวัดระดับแรงสั่นสะเทือนจากการก่อสร้างให้อยู่ในระดับที่เหมาะสมและไม่ส่งผลกระทบต่อโบราณสถาน 	<p>- กรณีฐานป้อมและแนวกำแพงเมือง</p> <p>ผู้รับเหมาก่อสร้างจะตรวจสอบสภาพความมั่นคงของโบราณสถาน รวมถึงการออกแบบและเสริมความมั่นคงทางวิศวกรรมต่อโบราณสถาน ก่อนการดำเนินการก่อสร้างใดๆ ในพื้นที่ และมีแผนการตรวจวัดระดับแรงสั่นสะเทือนบริเวณโบราณสถานตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ</p>	-	-
<p>9.3 กรณีฐานอาคารอิฐ แนวทางเดินและพื้นถนนโบราณ และแนวเส้นทางรถราง ซึ่งเป็นโบราณสถาน</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ กรณีมีการขุดเปิดพื้นที่หน้าดิน จำเป็นต้องมีการดำเนินการขุดค้น-ขุดตรวจทางโบราณคดี เพื่อศึกษากำหนดประเภทกับขอบเขตหลักฐานที่พบให้แน่ชัด ▪ กรณีมีการใช้พื้นที่บริเวณที่พบหลักฐาน ต้องมีการวางแผนและออกแบบมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมต่อโบราณสถานตามแต่กรณี โดยได้รับความเห็นชอบจากกรมศิลปากร เช่น <ul style="list-style-type: none"> - การบันทึกข้อมูลโดยละเอียดและตรวจสอบสภาพความมั่นคงของหลักฐานโบราณสถาน - จำแนกและประเมินความสำคัญเชิงประวัติศาสตร์/โบราณคดี เพื่อพิจารณาวิธีการอนุรักษ์หลักฐานโบราณสถานในขั้นต้นตามความเหมาะสม 	<p>- กรณีฐานอาคารอิฐ แนวทางเดินและพื้นถนนโบราณ และแนวเส้นทางรถราง ซึ่งเป็นโบราณสถาน</p> <p>ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานกรมศิลปากรเพื่อดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ แล้ว</p>	-	-

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
<ul style="list-style-type: none"> - คัดเลือกวัตถุเพื่อการอนุรักษ์หรือตัดเก็บหลักฐานโบราณสถานเป็นส่วนๆ สำหรับนำมาจัดแสดงในภายหลัง - การวางแผน ออกแบบ การจัดแสดงนิทรรศการ หรือการจัดแสดงหลักฐานตามความเหมาะสม 	<ul style="list-style-type: none"> - กรณีฐานอาคารอิฐ แนวทางเดินและพื้นถนนโบราณ และแนวเส้นทางรถราง ซึ่งเป็นโบราณสถาน ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานกรมศิลปากรเพื่อดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ แล้ว 	-	-
10. จัดแสดงนิทรรศการในสถานีผ่านฟ้าและสถานีสามยอด โดยจัดแสดงหลักฐานทางประวัติศาสตร์และโบราณคดีที่ขุดค้นได้บริเวณก่อสร้างสถานีนั้นๆ เพื่อเป็นข้อมูลและให้บุคคลทั่วไปทราบ	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาจะพิจารณาออกแบบจัดแสดงนิทรรศการในสถานีผ่านฟ้า และสถานีสามยอดเพื่อให้เป็นไปตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ต่อไป 	-	-
11. ปฏิบัติตามมติคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า โดยพิจารณาเปลี่ยนเทคนิคการก่อสร้างสถานีรถไฟในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์จากแบบขุดเปิดหน้าดินเต็มพื้นที่ (Open Cut) เป็นแบบขุดเปิดหน้าดินเฉพาะทางขึ้น - ลง และดำเนินงานก่อสร้างจากชั้นใต้ดินขึ้นมา (Pipe Roof Concept) ตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบ เมื่อ 17 มกราคม พ.ศ. 2545	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาก่อสร้างจะปฏิบัติตามมติคณะกรรมการอนุรักษ์และพัฒนากรุงรัตนโกสินทร์และเมืองเก่า โดยพิจารณาเปลี่ยนเทคนิคการก่อสร้างสถานีรถไฟในบริเวณกรุงรัตนโกสินทร์จากแบบขุดเปิดหน้าดินเต็มพื้นที่ (Open Cut) เป็นแบบขุดเปิดหน้าดินเฉพาะทางขึ้น - ลง และดำเนินงานก่อสร้างจากชั้นใต้ดินขึ้นมา (Pipe Roof Concept) ตามที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเห็นชอบ เมื่อ 17 มกราคม พ.ศ. 2545 	-	-
12. มีมาตรการในการป้องกันแนวกำแพงเมือง สำหรับสถานีผ่านฟ้าและสถานีสามยอด ดังนี้	<ul style="list-style-type: none"> - ปัจจุบันยังไม่เริ่มกิจกรรมก่อสร้างในบริเวณสถานีผ่านฟ้า และสถานีสามยอด ซึ่งผู้รับเหมาก่อสร้างจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ต่อไป 	-	-
12.1 ใช้ Sheet Pile ความลึก 16 เมตร โดยกด Sheet Pile ตามแนวกำแพงเมือง ให้ห่างจากแนวกำแพงเมืองประมาณ 0.5 เมตร ซึ่ง Sheet Pile จะช่วยป้องกันไม่ให้กำแพงเมืองเคลื่อนที่			
12.2 ใช้ Sheet Pile + Jet Grout โดยหากไม่มั่นใจในวิธีที่ 1 ให้ทำการกด Sheet Pile ก่อนแล้วทำ Jet Grout ป้องกันอีกชั้นหนึ่ง			
12.3 ใช้ Cement Column โดยทำ Cement Column ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลาง 0.50 x 10 เมตร ลึกลงแนวกำแพง			

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
13. มาตรการเฉพาะ สำหรับสถานีหอสมุดแห่งชาติและสถานีบางขุนพรหม <ul style="list-style-type: none"> ▪ ให้ทำการขุดตรวจทางโบราณคดีก่อนการก่อสร้างสถานีหอสมุดแห่งชาติและสถานีบางขุนพรหม โดยในแต่ละสถานี ดำเนินการขุด 3 หลุมแต่ละหลุมมีขนาด 2 เมตร x 25 เมตร x 2 เมตร พร้อมจัดทำรายงานผลการขุดตรวจแจ้งไปยังกรมศิลปากร เพื่อเป็นการป้องกันผลกระทบต่อหลักฐานทางโบราณคดีได้ผิวดินที่อาจมีอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างนั้น 	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานกรมศิลปากรเพื่อดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ แล้ว	-	- ภาคผนวก ก-15
14. มาตรการเฉพาะสำหรับปล่องระบายอากาศ ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เกาะกรุงรัตนโกสินทร์ <ul style="list-style-type: none"> ▪ ให้ทำการขุดตรวจทางโบราณคดีบริเวณก่อสร้างปล่องระบายอากาศ ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่เกาะกรุงรัตนโกสินทร์ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ <ol style="list-style-type: none"> (1) IVS-02 ช่วงสถานีบางขุนพรหม-สถานีผ่านฟ้า (2) IVS-03 ช่วงสถานีผ่านฟ้า-สถานีสามยอด (3) IVS-04 ช่วงสถานีสามยอด-สถานีสะพานพุทธ (ฝั่งพระนคร) (4) IVS-05 ช่วงสถานีสามยอด-สถานีสะพานพุทธ (ฝั่งธนบุรี) โดยมีขนาดของหลุมเจาะ 3 เมตร x 3 เมตร x 3 เมตร 	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ประสานกรมศิลปากรเพื่อดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ แล้ว	-	- รูปที่ 2-43, รูปที่ 2-44 และ ภาคผนวก ก-15
4.6 การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ	รพม. ได้ควบคุมกำกับให้ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการฯ ด้านการท่องเที่ยวและทัศนียภาพ ดังนี้		
ระยะก่อนก่อสร้าง			
1. ให้มีการออกแบบรูปแบบของสถานีรถไฟฟ้าให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้า เช่น ออกแบบโดยการผสมผสานเอกลักษณ์ของสถาปัตยกรรมให้สอดคล้องกับพื้นที่ออกแบบโดยคำนึงถึงผลกระทบทางทัศนียภาพ ในเรื่องของขนาดสัดส่วน สี วัสดุ และมีความงามทางสถาปัตยกรรมที่เป็นสากล เป็นต้น และผู้รับจ้างก่อสร้างที่จะมาออกแบบรายละเอียดในภายหลัง ต้องทำการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตลอดระยะเวลาการทำงานออกแบบ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะออกแบบรูปแบบของสถานีรถไฟฟ้าให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพพื้นที่ที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้าต่อไป	-	-

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

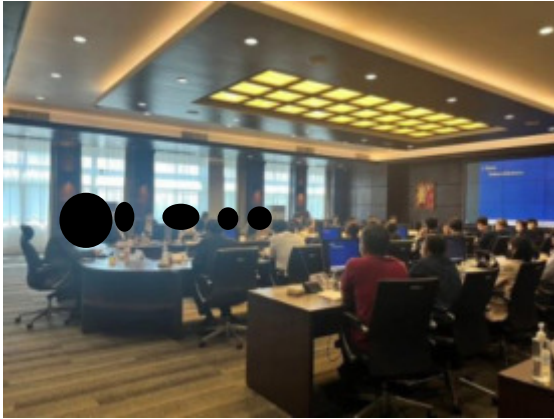
มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2. เลี่ยงการบดบังทัศนียภาพที่สวยงาม โดยเฉพาะช่วงที่ทำการก่อสร้าง ใกล้กับศาสนสถานใกล้แนวเส้นทาง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้วางแผนเลี่ยงการบดบังทัศนียภาพที่สวยงามแล้ว	-	-
ระยะก่อสร้าง			
3. สร้างรั้วที่บสูงไม่น้อยกว่า 2 เมตร รอบพื้นที่ก่อสร้างส่วนที่เป็นอาคาร จอดแล้วจร และพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า	- ปัจจุบันยังไม่เริ่มก่อสร้างบริเวณดังกล่าว อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างจะดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ต่อไป	-	-
4. ผู้รับเหมาต้องรักษาความสะอาด และความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้าง โดยปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อย รวมทั้งข้อบัญญัติควบคุมการก่อสร้างของกรุงเทพมหานครและข้อบัญญัติที่เกี่ยวข้องของเทศบาลเมืองลัดหลวง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะกำหนดแนวทางการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบัญญัติเรื่องการรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบอย่างเคร่งครัด	-	- รูปที่ 2-10 และรูปที่ 2-14
4.7 มวลชนสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน			
ระยะก่อนก่อสร้าง			
ก่อนการก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ ที่มีความเหมาะสม รวมถึงการลงพื้นที่เพื่อชี้แจงผู้อยู่บริเวณสายทาง ผู้ที่คาดว่า จะได้รับผลกระทบ ผู้สัญจรและประชาชนทั่วไป ให้รับทราบข้อมูลโครงการฯ เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจ การยอมรับ และลดปัญหาความขัดแย้งต่างๆ	- ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่าง ๆ รวมถึงลงพื้นที่เพื่อชี้แจงผู้อยู่บริเวณสายทาง ให้รับทราบข้อมูลโครงการฯ เพื่อสร้างความรู้ ความเข้าใจ การยอมรับ และลดปัญหาความขัดแย้งต่างๆ	-	- รูปที่ 2-2, รูปที่ 2-4 ถึง รูปที่ 2-6 และรูปที่ 2-25
ระยะก่อสร้าง			
1. จัดให้มีอาคารสำนักงานภาคสนามพร้อมบุคลากร อุปกรณ์สำนักงาน เครื่องมือโสตทัศนูปกรณ์ และสิ่งอำนวยความสะดวกในแนวเส้นทางโครงการฯ เพื่อใช้ปฏิบัติงานด้านประชาสัมพันธ์ในลักษณะของการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) เพื่อให้ประชาชนสามารถรับทราบข้อมูลข่าวสาร แจ้งเรื่องร้องทุกข์ ตลอดจนเป็นศูนย์ประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการฯ	- ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างอาคารสำนักงานภาคสนาม อย่างไรก็ตาม ผู้รับเหมาก่อสร้างจะจัดเตรียมบุคลากร และสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับใช้ปฏิบัติงานด้านประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ประชาชนสามารถรับทราบข้อมูล ข่าวสารแจ้งเรื่องร้องทุกข์ ตลอดจนเป็นศูนย์ประสานงานกับหน่วยงานต่างๆ ต่อไป	-	- รูปที่ 2-6

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 2-1 (ต่อ) รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	รายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และการแก้ไข	หมายเหตุ
2. จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ประเภทต่างๆ ตามความเหมาะสม เช่น สื่อสิ่งพิมพ์ วิทยุ โทรทัศน์ ฯลฯ	- โครงการฯ ได้จัดทำเว็บไซต์ สื่อประชาสัมพันธ์ทางโซเชียลมีเดีย ดังนี้ เว็บไซต์โครงการฯ: http://www.mrta.co.th เพจประชาสัมพันธ์ : https://www.facebook.com/MRTPurplelinesouth Line ID: @mrtpurpleline สื่อสิ่งพิมพ์ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ และแผ่นพับโครงการฯ เป็นต้น	-	- รูปที่ 2-2 ถึงรูปที่ 2-5 และรูปที่ 2-25
3. ติดตั้งป้ายประกาศมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผู้รับเหมาจะต้องปฏิบัติ (ตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญาก่อสร้าง) ในบริเวณสี่แยกหรือบริเวณที่จะสังเกตเห็นได้ง่าย เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่และสาธารณชนได้รับทราบและช่วยสังเกตการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบของผู้รับเหมา ในป้ายประกาศดังกล่าวจะต้องระบุสถานที่ เบอร์โทรศัพท์ที่จะใช้ในการติดต่อแจ้งปัญหา ข่าวด่วน แก่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เพื่อการจัดการแก้ไขปัญหาโดยทันที	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะติดตั้งป้ายประกาศมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในบริเวณสี่แยกหรือบริเวณที่จะสังเกตเห็นได้ง่ายเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่รับทราบและช่วยสังเกตการดำเนินงานตามมาตรการลดผลกระทบของผู้รับเหมาก่อสร้างต่อไป	-	-
4. ติดป้ายประกาศ เตือนให้ประชาชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ก่อสร้างและผู้สัญจรผ่านไปมา ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ในกรณีที่จะต้องทำกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้	- ผู้รับเหมาก่อสร้าง จะติดป้ายประกาศเตือนให้ประชาชนผู้อยู่อาศัยในพื้นที่ก่อสร้างและผู้สัญจรผ่านไปมา ทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 1 สัปดาห์ ในกรณีที่จำเป็นต้องทำกิจกรรมการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	-	- รูปที่ 2-25
5. ติดป้ายขอภัยในความไม่สะดวก เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้าง	- ผู้รับเหมาก่อสร้างจะติดตั้งป้ายขอภัยในความไม่สะดวก เนื่องจากกิจกรรมการก่อสร้างต่อไป	-	- รูปที่ 2-45

รูปภาพประกอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



รูปที่ 2-1 การประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการฯ ครั้งที่ 1/2565



รูปที่ 2-2 การประชาสัมพันธ์โครงการฯ ผ่านสื่อโซเชียลมีเดีย



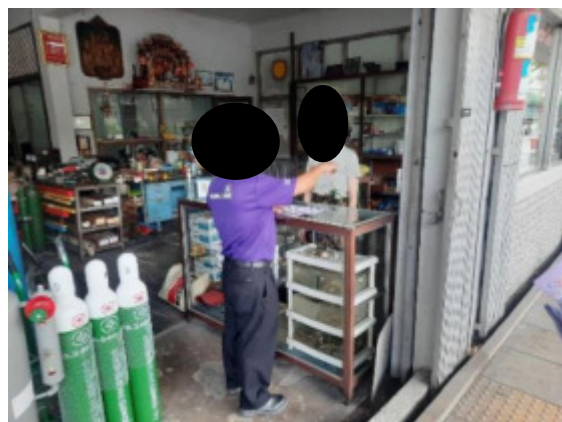
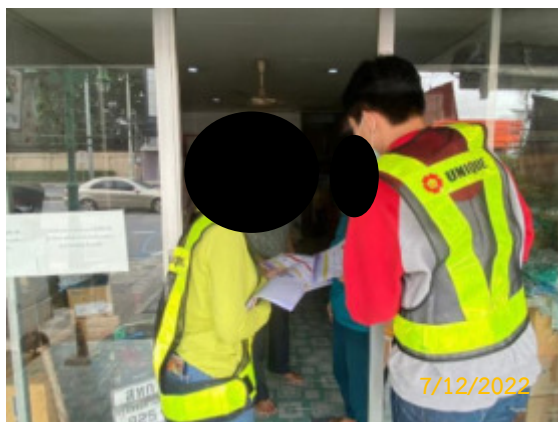
รูปที่ 2-3 ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนที่ รฟม.



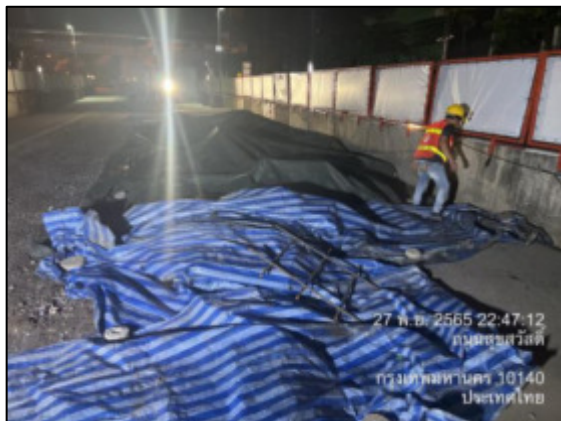
รูปที่ 2-4 ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนโครงการผ่านสื่อโซเชียลมีเดีย



รูปที่ 2-5 แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)



รูปที่ 2-6 การลงพื้นที่ประชาสัมพันธ์โครงการฯ และประชาสัมพันธ์กิจกรรมก่อสร้างของโครงการฯ



รูปที่ 2-7 การปิดคลุมกองดินในพื้นที่ก่อสร้าง



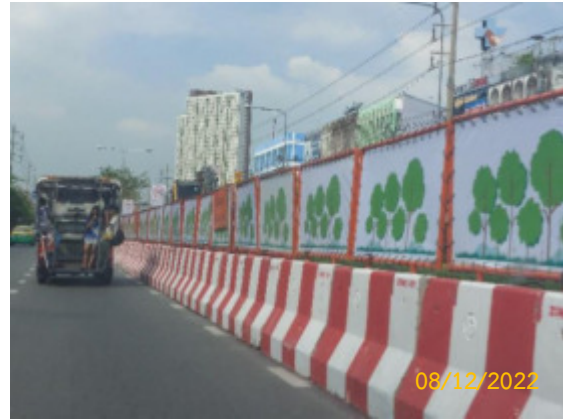
รูปที่ 2-8 พื้นที่สำหรับกองวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



รูปที่ 2-9 การบดอัดชั้นดิน



รูปที่ 2-10 การฉีดพรมน้ำ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



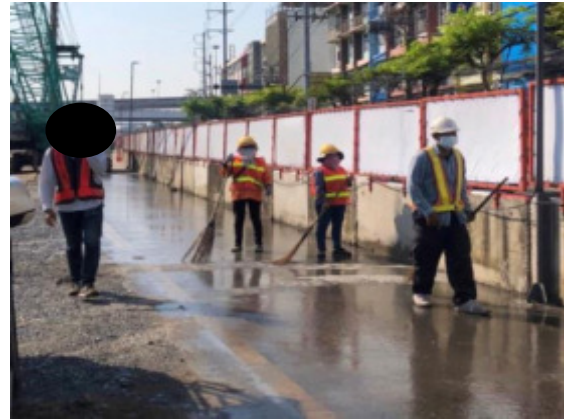
รูปที่ 2-11 การติดตั้งรั้วที่ความสูงอย่างน้อย 2 เมตร ตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง



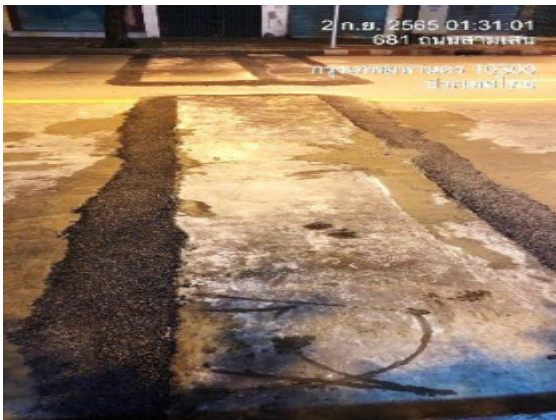
รูปที่ 2-12 จัดหาหน้ากากกันฝุ่นให้คนงานสวมใส่



รูปที่ 2-13 การตรวจสอบเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง



รูปที่ 2-14 การทำความสะอาดถนน และรดรดฝุ่นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง



รูปที่ 2-15 การซ่อมแซมถนนด้วยแอสฟัลท์ชั่วคราว



รูปที่ 2-16 การทำความสะอาดล้อรถไม่ผสมคอนกรีต
ก่อนออกนอกโครงการ



รูปที่ 2-17 การปิดคลุมรถที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้างด้วยผ้าใบ



รูปที่ 2-18 การติดตั้งป้ายเตือนความเร็วบริเวณเขตพื้นที่ก่อสร้าง



รูปที่ 2-19 การติดตั้งตาข่ายป้องกันขยและเศษวัสดุร่วงหล่นลงคลองสาธารณะ



รูปที่ 2-20 การรื้อย้ายต้นไม้โดยกรุงเทพมหานคร



รูปที่ 2-21 การประชาสัมพันธ์รื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค



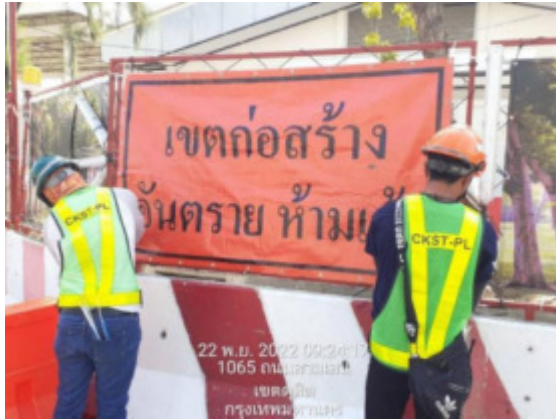
รูปที่ 2-21 การประชาสัมพันธ์รื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)



รูปที่ 2-22 ภาพขณะรองรับขยะมูลฝอยทั่วไป



รูปที่ 2-23 การติดตั้งไฟบนแนวพื้นที่ก่อสร้าง และป้ายลูกศรไฟเบี่ยงจราจร



รูปที่ 2-24 การติดตั้งป้ายเตือนเขตพื้นที่ก่อสร้าง



รูปที่ 2-25 การติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการล่วงหน้า ก่อนการก่อสร้าง



รูปที่ 2-26 การติดตั้งป้ายเตือนลดช่องจราจร และป้ายการเบี่ยงจราจร



รูปที่ 2-27 การติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างก่อนถึง
เขตพื้นที่ก่อสร้างที่ระยะ 100 เมตร



รูปที่ 2-28 การติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างก่อนถึง
เขตพื้นที่ก่อสร้างที่ระยะ 50 เมตร



รูปที่ 2-29 การติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้างก่อนถึง
เขตพื้นที่ก่อสร้าง



รูปที่ 2-30 การติดตั้งป้ายเตือนสิ้นสุดเขตพื้นที่ก่อสร้าง



รูปที่ 2-31 การติดตั้งป้ายเตือน พร้อมทั้งไฟกระพริบและกรวย ที่ระยะ 20 เมตร





รูปที่ 2-31 การติดตั้งป้ายเตือน พร้อมทั้งไฟกระพริบและกรวย ที่ระยะ 20 เมตร (ต่อ)



รูปที่ 2-32 การติดตั้งป้ายเตือนลดความเร็วตามแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง



รูปที่ 2-33 การติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์โครงการฯ



รูปที่ 2-34 การสำรวจความคิดเห็นด้านเศรษฐกิจ-สังคมครั้งที่ 1 ของโครงการฯ ระหว่างวันที่ 13-17 สิงหาคม 2565



รูปที่ 2-35 การตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
ของโครงการฯ

รูปที่ 2-36 การตรวจวัดระดับเสียงของโครงการฯ



รูปที่ 2-37 การตรวจวัดความสั่นสะเทือนของโครงการฯ

รูปที่ 2-38 การจัดเตรียมน้ำดื่ม



รูปที่ 2-39 เจ้าหน้าที่อบรมความปลอดภัยแก่คนงานก่อนเริ่มงานทุกครั้ง



รูปที่ 2-40 จัดให้มีอุปกรณ์คุ้มครองความปลอดภัยส่วนบุคคล (PPE) แก่คนงาน



รูปที่ 2-41 การติดตั้งป้ายเตือนความปลอดภัย



รูปที่ 2-42 จัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น (First Aid)



รูปที่ 2-43 แนวโบราณสถานที่ขุดพบที่ IVS-04



รูปที่ 2-44 โบราณวัตถุที่ขุดพบที่ IVS-05



รูปที่ 2-45 การติดตั้งป้ายขอกภัยในความสะดวก

2.3 ผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ได้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดต่างๆ ของโครงการผนวกไว้ในสัญญาจ้างของผู้รับเหมาก่อสร้างทุกราย ดังนั้นผู้รับเหมาก่อสร้างจึงต้องนำมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัด โดยรฟม. และที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างงานโยธาทั้งสามรายได้ควบคุมและกำกับผู้รับเหมาก่อสร้างให้นำมาตรการดังกล่าวไปปฏิบัติให้ครบถ้วน ในกรณีที่พบว่าการปฏิบัติตามมาตรการไม่ครบถ้วน ไม่เพียงพอ หรือไม่ได้ปฏิบัติ รฟม. และที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างงานโยธาทั้งสามรายจะคอยติดตามผลการแก้ไขและจัดทำรายงานผลการตรวจสอบแจ้งรฟม. ตลอดระยะเวลาการก่อสร้างโครงการฯ ดังนั้นมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมจึงได้ถูกนำไปปฏิบัติอย่างครบถ้วนตั้งแต่เริ่มต้นจนถึงปัจจุบัน

2.4 ผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการเป็นการเฝ้าระวังคุณภาพอากาศ ระดับเสียง ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน สภาพการจราจร ฯลฯ ที่อาจเกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างโดยการดำเนินการตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ตลอดจนการสำรวจทัศนคติของประชาชนต่อการดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ถูกนำไปปฏิบัติอย่างครบถ้วนภายใต้การควบคุมและกำกับโดยรฟม. และที่ปรึกษาควบคุมการก่อสร้างงานโยธาทั้งสามราย โดยผู้รับเหมาก่อสร้างได้มอบให้บุคคลที่ 3 ซึ่งเป็นห้องปฏิบัติการวิเคราะห์เอกชนเป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบและจัดทำรายงานรายละเอียดผลการติดตามตรวจสอบ โดยมีรายละเอียดดังบทที่ 3 ถึงบทที่ 8 ของรายงานฉบับนี้ โดยผลการดำเนินงานติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565 ได้สรุปไว้ในตารางที่ 2-2

ตารางที่ 2-2 สรุปผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตาม มาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
1. คุณภาพอากาศ			
<p>ดัชนีที่ตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM-10) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ความเร็วลมและทิศทางลม <p>จุดตรวจวัด</p> <p>จำนวน 8 จุดตรวจวัด ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรมชลประทาน 2. โรงพยาบาลศิริพยาบาล 3. หอสมุดแห่งชาติ 4. โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี 5. โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า 6. โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี 7. โรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการ 8. มัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อีหม่าม) <p>ความถี่</p> <p>ทุก 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง การตรวจวัดดำเนินการ ครั้งละ 5 วันต่อเนื่องครบคลุมวันทำการและวันหยุด</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม อย่างเคร่งครัด โดยมีการตรวจวัดคุณภาพอากาศ ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ความเร็วลม (WS) และทิศทางลม (WD) - ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม 2565 มีค่าอยู่ในช่วง 0.024-0.223 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งทุกจุดติดตาม ตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง ลงวันที่ 22 กันยายน 2547 - ผลการตรวจวัดฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ระหว่างเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม 2565 มีค่าอยู่ในช่วง 0.014-0.107 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ซึ่งทุกจุดติดตาม ตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง ลงวันที่ 22 กันยายน 2547 - ผลการติดตามตรวจสอบก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่างเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม 2565 มีค่าระหว่าง 0.004-0.059 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทุกจุดติดตามตรวจสอบมีค่า อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม 2552 - ผลการติดตามตรวจสอบก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีค่าระหว่าง 0.10-4.83 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งทุกจุดติดตามตรวจสอบมีค่าอยู่ในเกณฑ์ มาตรฐานตามมาตรฐานคุณภาพอากาศ ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม 2538 	-	รายละเอียด แสดงในบทที่ 3 (หัวข้อที่ 3.5)

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	- ผลตรวจวัดความเร็วลมและทิศทางลม ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ของแต่ละจุดตรวจวัดแสดงรายละเอียดในบทที่ 3		
2. ระดับเสียง			
<p>ดัชนีที่ตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชม. ($L_{eq\ 1\ hr}$) - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. ($L_{eq\ 24\ hr}$) - ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 (L_{90}) - ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) <p>จุดตรวจวัด</p> <p>จำนวน 8 จุดตรวจวัด ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. กรมชลประทาน 2. โรงพยาบาลศิริพยาบาล 3. หอสมุดแห่งชาติ 4. โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี 5. โรงพยาบาลสมเด็จพระปิยะบุณยเกล้า 6. โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี 7. โรงพยาบาลบางปะกอกสุมทรปราการ 8. มัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อิหม่าม) <p>ความถี่</p> <p>ทุก 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง การตรวจวัดดำเนินการครั้งละ 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันทำการและวันหยุด</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง ($L_{eq\ 1\ hr}$) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงพื้นฐาน (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) - ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{eq\ 1hr}$) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่ามีค่าอยู่ในช่วง 46.0-80.7 เดซิเบลเอ อย่างไรก็ตามปัจจุบันยังไม่มีการกำหนดมาตรฐานเพื่อควบคุมระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง - ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่ามีค่าอยู่ในช่วง 52.2-78.2 เดซิเบลเอ ซึ่งพบว่าส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ซึ่งกำหนดค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ต้องมีค่าไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ ยกเว้น ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณโรงพยาบาลประชาชนพัฒนา (โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี) เนื่องจากบริเวณจุดตรวจวัดใกล้ถนนสุขสวัสดิ์ ซึ่งมีปริมาณการจราจรค่อนข้างหนาแน่นส่งผลให้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการจราจร ทั้งนี้ จากการเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดระดับเสียงในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน 2562) พบว่าผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณโรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี (หรือเดิมชื่อ โรงพยาบาลประชาชนพัฒนา) มีค่าเกินมาตรฐานอยู่ก่อนแล้ว - ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่ามีค่าอยู่ในช่วง 57.6-105.3 เดซิเบลเอ ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงสูงสุดทุกจุดตรวจวัด ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ซึ่งกำหนดค่าระดับเสียงสูงสุด ต้องมีค่าไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ - ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงพื้นฐาน (L_{90}) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่ามีค่าอยู่ในช่วง 44.4-76.2 เดซิเบลเอ อย่างไรก็ตามปัจจุบันยังไม่มีการกำหนดมาตรฐานเพื่อควบคุมระดับเสียงพื้นฐาน 	-	รายละเอียดแสดงในบทที่ 4 (หัวข้อที่ 4.5.1)

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
	- ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่ามีค่าอยู่ในช่วง 57.2-83.8 เดซิเบลเอ อย่างไรก็ตามปัจจุบันยังไม่มีการกำหนดมาตรฐานเพื่อควบคุมระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน		
3. ความสั่นสะเทือน			
ดัชนีที่ตรวจวัด - ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) - ความถี่ (Frequency) จุดตรวจวัด จำนวน 10 จุดตรวจวัด ได้แก่ 1. กรมชลประทาน 2. โรงพยาบาลวชิรพยาบาล 3. วัดเอี่ยมวรนุช 4. วัดบวรนิเวศวรวิหาร 5. วัดราชนันทารามวรวิหาร 6. ป้อมมหากาฬ 7. พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ 8. อนุสาวรีย์พระเจ้าตากสินมหาราช 9. โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี 10. โรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการ ความถี่ ทุก 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง การตรวจวัดดำเนินการ ครั้งละ 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันทำการและวันหยุด	- ผลการติดตามตรวจสอบความเร็วอนุภาคสูงสุดในแต่ละช่วงความถี่ของความสั่นสะเทือน ทั้ง 3 แนวแกน ของทุกจุดตรวจวัดที่ติดตามตรวจสอบระหว่างเดือนกรกฎาคม -ธันวาคม 2565 มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553)	- ไม่สามารถตรวจวัดค่าสั่นสะเทือน บริเวณพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติในเดือน ธันวาคม 2565 ได้เนื่องจากอยู่ระหว่างขออนุญาตใช้พื้นที่บริเวณ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติเพื่อดำเนินการ ก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งเครื่องตรวจวัด ความสั่นสะเทือน	รายละเอียด แสดงในบทที่ 4 (หัวข้อที่ 4.5.2)
4. คุณภาพน้ำผิวดิน			
ดัชนีที่ตรวจวัด - ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) - อุณหภูมิ (Temperature) - ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) - ออกซิเจนที่ละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) - ความสกปรกในรูป บีโอดี (BOD)	- ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม อย่างเคร่งครัด โดยมีการตรวจวัดค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) อุณหภูมิ (Temperature) ค่าความนำไฟฟ้า (Conductivity) ออกซิเจนที่ละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) ความสกปรกในรูป บีโอดี (BOD) ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS) ของแข็งละลายน้ำ ทั้งหมด (Total Dissolved Solids) ไนเตรท (Nitrate) ฟอสเฟต (Phosphate) น้ำมัน และไขมัน (FOG) แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total coliform bacteria)	-	รายละเอียด แสดงในบทที่ 5 (หัวข้อที่ 5.4.1)

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<ul style="list-style-type: none"> - ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS) - ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (Total Dissolved Solids) - ไนเตรท (Nitrate) - ฟอสเฟต (Phosphate) - น้ำมันและไขมัน (FOG) - แบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด (Total coliform bacteria) <p>จุดตรวจวัด จำนวน 9 จุดตรวจวัด ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. คลองบางซื่อ 2. คลองสามเสน 3. คลองบางไส้ไก่ 4. คลองดาวคะนอง 5. คลองบางปะแก้ว 6. คลองบางปะกอก 7. คลองราษฎร์บูรณะ 8. คลองแจรงร้อน 9. ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า <p>ความถี่ เก็บตัวอย่างทุก 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ทั้ง 9 จุดตรวจวัด ระหว่างเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม 2565 เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งหมายถึงแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภทและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคมเท่านั้น 		
5. นิเวศวิทยาทางน้ำ			
<p>ดัชนีที่ตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - แพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) - แพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) - สัตว์หน้าดิน (Benthos) <p>จุดตรวจวัด จำนวน 9 จุดตรวจวัด ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. คลองบางซื่อ 2. คลองสามเสน 3. คลองบางไส้ไก่ 4. คลองดาวคะนอง 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการตรวจวัดแพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) แพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) และสัตว์หน้าดิน (Benthos) - ผลตรวจวัดนิเวศวิทยา ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ของแต่ละจุดตรวจวัด แสดงรายละเอียดในบทที่ 5 	-	<p>รายละเอียด แสดงในบทที่ 5 (หัวข้อที่ 5.4.2)</p>

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
5. คลองบางปะแก้ว 6. คลองบางปะกอก 7. คลองราษฎร์บูรณะ 8. คลองแจรงร้อน 9. ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า ความถี่ เก็บตัวอย่างทุก 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง			
6. การคมนาคม			
ดัชนีที่ตรวจวัด - ปริมาณการจราจรต่อวัน - จำนวนอุบัติเหตุจากการจราจรของโครงการ โดยดำเนินการรวบรวมปริมาณจราจร ทั้งสถิติและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร จุดตรวจวัด จำนวน 20 จุดตรวจวัด ได้แก่ 1. ถนนทหาร 2. ถนนประชาราษฎร์สาย 1 3. ถนนสามเสน 4. ถนนเขียวไข่กา 5. ถนนอำนาจสงคราม 6. ถนนนครไชยศรี 7. ถนนสุโขทัย 8. ถนนสังคโลก 9. ถนนขาว 10. ถนนนครราชสีมา 11. ถนนราชวิถี 12. ถนนพระสุเมรุ 13. ถนนราชดำเนินกลาง 14. ถนนมหาไชย	- ผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการตรวจวัดปริมาณการจราจรต่อวัน ดำเนินการครั้งละ 2 วัน (วันหยุดและวันทำการ) ดำเนินการระหว่างเวลา 07:00 น.-07:00 น. และบันทึกสถิติอุบัติเหตุจากการจราจรและสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรเดือนละ 1 ครั้ง โดยรวบรวมข้อมูลจากสถานีตำรวจที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ - การบันทึกสถิติอุบัติเหตุจากการจราจรของโครงการฯ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 โดยรวบรวมข้อมูลจากข้อมูลของสถานีตำรวจที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการทั้งสิ้น 15 สถานี ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลสามเสน สถานีตำรวจนครบาลบางโพ สถานีตำรวจนครบาลเตาปูน สถานีตำรวจนครบาลดุสิต สถานีตำรวจนครบาลพญาไท สถานีตำรวจนครบาลชนะสงคราม สถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง สถานีตำรวจนครบาลสำราญราษฎร์ สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง สถานีตำรวจนครบาลปากคลองสาน สถานีตำรวจนครบาลบุปผาราม สถานีตำรวจนครบาลสำเหร่ สถานีตำรวจนครบาลบุคคโล สถานีตำรวจนครบาลราษฎร์บูรณะ และสถานีตำรวจภูธรพระประแดง พบว่าระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ไม่มีอุบัติเหตุจากการจราจรที่มีสาเหตุมาจากการก่อสร้างของโครงการ - ผลตรวจวัดปริมาณการจราจรต่อวัน และจำนวนอุบัติเหตุจากการจราจรของโครงการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ของแต่ละจุดตรวจวัดแสดงรายละเอียดในบทที่ 6	-	รายละเอียดแสดงในบทที่ 6 (หัวข้อที่ 6.6 และ 6.7)

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>15. ถนนจักรเพชร 16. ถนนประชาธิปไตย 17. ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน 18. ถนนสุขสวัสดิ์ 19. ถนนประชาธิปไตย 20. ทางคูขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า</p> <p>ความถี่ ดำเนินการสำรวจปริมาณจราจร เดือนละ 1 ครั้ง ครั้งละ 2 วัน (วันทำการและวันหยุด) และรวบรวมสถิติอุบัติเหตุจากการจราจรเดือนละ 1 ครั้ง</p>			
7. เศรษฐกิจ-สังคม			
<p>ดำเนินการสำรวจความคิดเห็นครัวเรือนที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างโครงการ</p> <p>ตัวแปร</p> <ul style="list-style-type: none"> - การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ - ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง และความคิดเห็น/ทัศนคติต่อโครงการ - ปัญหาที่เกิดจากโครงการฯ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ <p>ประชากรเป้าหมาย ประกอบด้วยผู้ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ผู้นำชุมชน ▪ หัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส ▪ สถานประกอบการ ▪ ศาสนสถาน/สถานศึกษา/สถานพยาบาล ▪ ผู้แทนหน่วยงานราชการ 	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับหมาก่อสร้างดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการสำรวจการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการฯ ผลกระทบที่เกิดขึ้นในระหว่างการก่อสร้าง และความคิดเห็น/ทัศนคติต่อโครงการ ปัญหาที่เกิดจากโครงการฯ ตลอดจนข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยมีประชากรเป้าหมายผู้ที่อยู่ในระยะ 500 เมตร จากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ประกอบด้วย ผู้นำชุมชน หัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส สถานประกอบการ ศาสนสถาน/สถานศึกษา/สถานพยาบาล และผู้แทนหน่วยงานราชการ โดยดำเนินการภายใน 3 เดือนหลังจากที่เริ่มก่อสร้างโครงการฯ และสำรวจทุกๆ 6 เดือนตลอดระยะเวลาก่อสร้าง - ผลการสำรวจเศรษฐกิจสังคมระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 แสดงรายละเอียดในบทที่ 8 	-	รายละเอียดแสดงในบทที่ 8

มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา อุปสรรคที่ไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการและแนวทางแก้ไข	เอกสารอ้างอิง
<p>ขนาดตัวอย่าง แต่ละสถานีเป็นไปตามหลักวิชาการระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์</p> <p>ความถี่ ภายใน 3 เดือนหลังจากที่เริ่มก่อสร้างโครงการฯ และสำรวจทุกๆ 6 เดือนตลอดระยะเวลาก่อสร้าง</p>			
8. การจัดการขยะมูลฝอย			
<p>ดัชนีที่ตรวจวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - บันทึกประเภท ปริมาณ และน้ำหนักของมูลฝอยจากกิจกรรมการก่อสร้าง รวมถึงปริมาณดินทรายจากการขุดเจาะอุโมงค์และวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้างหรือรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง - ประเมินประสิทธิภาพและปัญหาเกี่ยวกับการจัดการมูลฝอย โดยพิจารณาจากการตกค้างของมูลฝอยเศษวัสดุในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ <p>จุดตรวจวัด จำนวน 3 พื้นที่ ได้แก่</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. พื้นที่ก่อสร้าง 2. บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง 3. บริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง <p>ความถี่ ดำเนินการติดตามตรวจสอบการจัดการมูลฝอยทุกๆ สัปดาห์ตลอดระยะก่อสร้าง</p>	<ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับเหมาก่อสร้างได้มีการดำเนินการตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด โดยมีการบันทึกประเภท ปริมาณ และน้ำหนักของขยะ รวมถึงปริมาณวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้าง หรือรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงาน ทุกๆ สัปดาห์จนกว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อประเมินประสิทธิภาพและปัญหาเกี่ยวกับการจัดการขยะ บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและที่พักคนงาน - ผลการจัดการขยะมูลฝอยระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 แสดงรายละเอียดในบทที่ 7 	-	รายละเอียดแสดงในบทที่ 7

2.5 สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ ในระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม 2565 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามข้อกำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการอย่างครบถ้วน โดยสามารถสรุปได้ดังนี้

2.5.1 การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศระหว่างเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม 2565 ประกอบไปด้วย ฝุ่นละอองรวม (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 (PM-10) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และความเร็วลมและทิศทางลม โดยผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 121 ตอนพิเศษ 104 ง วันที่ 22 กันยายน 2547 ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 139 ตอนพิเศษ 163 ง วันที่ 8 กรกฎาคม 2565 ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ.2538) ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม 2538 และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่ม 126 ตอนพิเศษ 114ง วันที่ 14 สิงหาคม 2552

2.5.2 การติดตามตรวจสอบระดับเสียง

การติดตามตรวจสอบระดับเสียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม 2565 ประกอบไปด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระดับเสียงสูงสุด ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน โดยผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงส่วนใหญ่มีค่าเป็นไปตามมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ยกเว้นระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณ โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด เนื่องจากบริเวณจุดตรวจวัดใกล้ถนนสุขสวัสดิ์ ซึ่งมีปริมาณการจราจรค่อนข้างหนาแน่นส่งผลให้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการจราจร ทั้งนี้ จากการเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดระดับเสียงในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน 2562) พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณโรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี (หรือเดิมชื่อ โรงพยาบาลประชาพัฒนา) มีค่าเกินมาตรฐานอยู่ก่อนแล้ว

2.5.3 การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระหว่างเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม 2565 โดยผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนมีค่าเป็นไปตามมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 69 ง วันที่ 2 มิถุนายน 2553

อย่างไรก็ตาม การตรวจวัดค่าสั่นสะเทือนในเดือนธันวาคม 2565 ไม่สามารถดำเนินการตรวจวัดค่าสั่นสะเทือนบริเวณพิพิธภัณฑราชทัณฑ์ได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างขออนุญาตใช้พื้นที่บริเวณพิพิธภัณฑราชทัณฑ์เพื่อดำเนินการก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งเครื่องตรวจวัดความสั่นสะเทือน

2.5.4 การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ระหว่างเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม 2565 ประกอบไปด้วย ความเป็นกรด-ด่าง อุณหภูมิ การนำไฟฟ้า ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ ความสกปรกในรูปบีโอดี ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด ไนเตรท ฟอสเฟต น้ำมันและไขมัน และโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด โดยเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินประเภทที่ 5 (แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

2.5.5 การติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ

การติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ ระหว่างเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม 2565 ประกอบไปด้วยแพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) แพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) และสัตว์หน้าดิน (Benthos) โดยผลการติดตามตรวจสอบพบว่า แพลงก์ตอนพืชพบทุกจุดตรวจวัด โดยมีคุณสมบัติเหมาะสมสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้ ($H' = 1-3$) และแพลงก์ตอนสัตว์ส่วนใหญ่มีคุณสมบัติเหมาะสมสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้ ($H' = 1-3$) และสัตว์หน้าดินทุกจุดตรวจวัดไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต ($H' < 1$)

2.5.6 การติดตามตรวจสอบด้านคมนาคมขนส่ง

การติดตามตรวจสอบด้านคมนาคมขนส่ง ระหว่างเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม 2565 ประกอบไปด้วย ปริมาณการจราจรต่อวัน ค่าความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์และอุบัติเหตุจากการจราจรของโครงการ โดยผู้รับเหมาก่อสร้างดำเนินการติดตามตรวจสอบครบถ้วนทุกจุดตามที่กำหนดไว้ในรายงานฯ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจรพบว่า ปริมาณส่วนใหญ่มีค่าไม่แตกต่างกันระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565 แต่มีปริมาณลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงการก่อสร้าง ส่วนความเร็วที่ใช้ในการเดินทางอยู่ ระหว่าง LOS E ซึ่งใช้ความเร็ว 48 กิโลเมตร/ชั่วโมงในการเดินทาง และ LOS F ใช้ความเร็วต่ำกว่า 48 กิโลเมตร/ชั่วโมงในการเดินทาง และระหว่างเดือนกรกฎาคม – ธันวาคม 2565 พบอุบัติเหตุบนพื้นที่ของสัญญาต่างๆ ดังนี้

สัญญาที่ 1 บนพื้นที่ถนนทหาร ถนนประชาราษฎร์สาย 1 ถนนสามเสน ถนนเขียวไข่กา ถนนอำนาจสงคราม ถนนนครไชยศรี ถนนสุขุขทัย ถนนสังคโลก ถนนขาว ถนนนครราชสีมา และถนนราชวิถี ระยะทาง 4.87 กิโลเมตร มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งสิ้น 103 ครั้ง โดยถนนสามเสน มีจำนวนอุบัติเหตุสูงสุด 88 ครั้ง โดยสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุดของถนนสามเสนคือ ขับรถเฉี่ยวชน มีจำนวนรวม 78 ครั้ง โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดไม่เป็นผลมาจากการก่อสร้างของโครงการ

สัญญาที่ 2 บนพื้นที่ถนนสามเสน ถนนนครราชสีมา และถนนพระสุเมรุ ระยะทาง 2.33 กิโลเมตร มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งสิ้น 34 ครั้ง โดยถนนสามเสน มีจำนวนอุบัติเหตุสูงสุด 29 ครั้ง โดยสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุดของถนนสามเสนคือ ขับรถเฉี่ยวชน มีจำนวนรวม 24 ครั้ง โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดไม่เป็นผลมาจากการก่อสร้างของโครงการ

สัญญาที่ 3 บนพื้นที่ถนนราชดำเนินกลาง ถนนมหาไชย ถนนจักรเพชร และถนนประชาธิปไตย ระยะทาง 3.12 กิโลเมตร มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งสิ้น 40 ครั้ง โดยถนนมหาไชย มีจำนวนอุบัติเหตุสูงสุด 18 ครั้ง โดยสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุดของถนนมหาไชยคือ ขับรถเฉี่ยวชน มีจำนวนรวม 12 ครั้ง โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดไม่เป็นผลมาจากการก่อสร้างของโครงการ

สัญญาที่ 4 บนพื้นที่ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ระยะทาง 3.97 กิโลเมตร มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งสิ้น 177 ครั้ง โดยสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุดคือ ขับขี่โดยประมาท มีจำนวนรวม 90 ครั้ง โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดไม่เป็นผลมาจากการก่อสร้างของโครงการ

สัญญาที่ 5 บนพื้นที่ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนประชาอุทิศ ทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า ระยะทาง 9.34 กิโลเมตร มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งสิ้น 166 ครั้ง โดยถนนสุขสวัสดิ์ มีจำนวนอุบัติเหตุสูงสุด 148 ครั้ง โดยสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุดของถนนสุขสวัสดิ์คือ ขับรถเฉี่ยวชน มีจำนวนรวม 85 ครั้ง โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดไม่เป็นผลมาจากการก่อสร้างของโครงการ

2.5.7 การติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม

การสำรวจสภาพเศรษฐกิจและสังคมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ครั้งนี้เป็นการสำรวจครั้งที่ 1 ดำเนินการเมื่อวันที่ 13-17 สิงหาคม พ.ศ.2565 ที่ผ่านมา โดยการสำรวจครอบคลุมกลุ่มประชากรเป้าหมาย จำนวน 5 กลุ่ม ประกอบด้วย ผู้นำชุมชน กลุ่มหัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส กลุ่มสถานประกอบการ กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว (ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล) และกลุ่มผู้แทนหน่วยงานราชการ จำนวนทั้งสิ้น 1,116 ตัวอย่าง โดยประเด็นสำคัญที่สำรวจประกอบด้วย การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ การรับรู้เกี่ยวกับผลกระทบของโครงการ ในช่วงการก่อสร้าง ความคาดหวังเกี่ยวกับผลประโยชน์เมื่อโครงการฯ ก่อสร้างเสร็จ และข้อเสนอแนะเพื่อปรับปรุงการดำเนินงานให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ผลการสำรวจพบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ ส่วนการรับรู้เกี่ยวกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงก่อนการก่อสร้างและในช่วงเริ่มต้นการก่อสร้างโครงการฯ พบว่า ปัญหาการจราจรติดขัด ปัญหาการขาดแคลนที่จอดรถ และปัญหาฝุ่นละออง เป็นปัญหาสำคัญที่สุดที่กลุ่มตัวอย่างกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบัน ส่วนประเด็นที่กลุ่มตัวอย่างมีความคาดหวังว่าจะได้รับประโยชน์เมื่อโครงการก่อสร้างเสร็จมากที่สุดคือ ความสะดวกและตรงเวลาในการเดินทาง และช่วยแก้ปัญหาการจราจรติดขัดได้อย่างยั่งยืน

ประเด็นข้อเสนอแนะสำหรับโครงการที่สำคัญ ประกอบด้วย การสื่อสารเกี่ยวกับความก้าวหน้าของโครงการอย่างต่อเนื่องและครอบคลุม ความเข้มงวดในการป้องกันอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง การดำเนินการแก้ไขหรือช่วยเหลือผู้ได้รับความเสียหายจากการก่อสร้างอย่างรวดเร็วและเป็นธรรม และการให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับปัญหาฝุ่นละอองและความสิ้นสะอาด รวมถึงการกำกับดูแลให้การก่อสร้างโครงการฯแล้วเสร็จตามแผนที่กำหนด

2.5.8 การติดตามตรวจสอบด้านการจัดการขยะมูลฝอย

จากการรวบรวมข้อมูลประเภทและปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ปริมาณเศษดิน/ทรายที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างและเศษวัสดุจากการก่อสร้างจากข้อมูลบันทึกขยะของผู้รับเหมาก่อสร้างทุกสัญญาเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยระหว่างเดือนกรกฎาคม- ธันวาคม 2565 พบว่า ผู้รับเหมาก่อสร้างมีการจัดการขยะทั่วไปทั้งหมดที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ โดยจัดเตรียมถุงดำและถังขยะไว้ตามจุดต่างๆ ในพื้นที่ก่อสร้าง และที่พักคนงาน โดยผู้รับเหมาก่อสร้างจะมีการรวบรวมขยะมูลฝอยตามจุดต่างๆ ในพื้นที่ทุกๆ 2 วัน แล้วขนย้ายนำไปรวบรวมไว้ในพื้นที่ที่ทางกรุงเทพมหานครกำหนดและติดต่อให้สำนักงานเขตในสังกัดของกรุงเทพมหานครหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาขนย้ายขยะทั้งหมดไปกำจัดตามเวลาที่กำหนดเป็นประจำ ซึ่งไม่มีปริมาณขยะตกค้างในพื้นที่ก่อสร้างและไม่พบปัญหาขยะตกค้างบนพื้นที่โครงการ

บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศใน
บรรยากาศโดยทั่วไป

บทที่ 3

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

3.1 แผนการดำเนินงาน

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของโครงการฯ จำนวน 8 จุด ได้แก่ กรมชลประทาน โรงพยาบาลศิริพยาบาล หอสมุดแห่งชาติ โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี โรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ และมีสียัดอิมามอาลี (อาลี-อีหม่าม) ซึ่งอยู่ใกล้เคียงแนวสายทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบทุก 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง โดยปี พ.ศ. 2565 ได้ดำเนินการติดตามตรวจสอบ 3 ครั้ง ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม มีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1 แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลาดำเนินการ
คุณภาพอากาศ ในบรรยากาศโดยทั่วไป	1. ฝุ่นละอองรวม (TSP) 2. ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 (PM ₁₀) 3. ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO ₂) 4. ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) 5. ความเร็วลมและทิศทางลม (Wind Speed & Wind Direction)	1. กรมชลประทาน 2. โรงพยาบาลศิริพยาบาล 3. หอสมุดแห่งชาติ 4. โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี 5. โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า 6. โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี ^{1/} 7. โรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการ ^{2/} 8. มีสียัดอิมามอาลี (อาลี-อีหม่าม)	ติดตามตรวจสอบทุก 2 เดือน (เดือนสิงหาคม, ตุลาคม และธันวาคม 2565)

หมายเหตุ: ^{1/} โรงพยาบาลประชาพัฒน์ เปลี่ยนชื่อเป็นโรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี

^{2/} โรงพยาบาลบางปะกอก 3 ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากโรงพยาบาลมีแผนการปรับปรุงภายในโรงพยาบาล จึงทำให้ไม่สะดวกในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้นโครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดไปยังโรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการที่อยู่ห่างจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ประมาณ 60 เมตร

3.2 จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

ตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบ และค่าพิกัดภูมิศาสตร์ของการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป จำนวน 8 จุด ซึ่งอยู่ใกล้เคียงแนวสายทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ดังแสดงในผังแสดงในตารางที่ 3-2 และรูปที่ 3-1 ถึงรูปที่ 3-8

ตารางที่ 3-2 ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

จุดติดตามตรวจสอบ	ค่าพิกัดภูมิศาสตร์ตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบ		
	UTM WGS84	East (X)	North (Y)
คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป			
1. กรมชลประทาน	47 P	663455	1524639
2. โรงพยาบาลวชิรพยาบาล	47 P	663129	1523986
3. หอสมุดแห่งชาติ	47 P	662687	1523007
4. โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี	47P	661016	1516599
5. โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า	47P	660792	1516132
6. โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี ^{1/}	47P	662071	1512585
7. โรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ ^{2/}	47P	665317	1507810
8. มัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อีหม่าม)	47P	664698	1507131

หมายเหตุ: ^{1/} โรงพยาบาลประชาพัฒน์ เปลี่ยนชื่อเป็นโรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี

^{2/} โรงพยาบาลบางปะกอก 3 ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากโรงพยาบาลมีแผนการปรับปรุงภายในโรงพยาบาล จึงทำให้ไม่สะดวกในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้นโครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดไปยังโรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการที่อยู่ห่างจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ประมาณ 60 เมตร

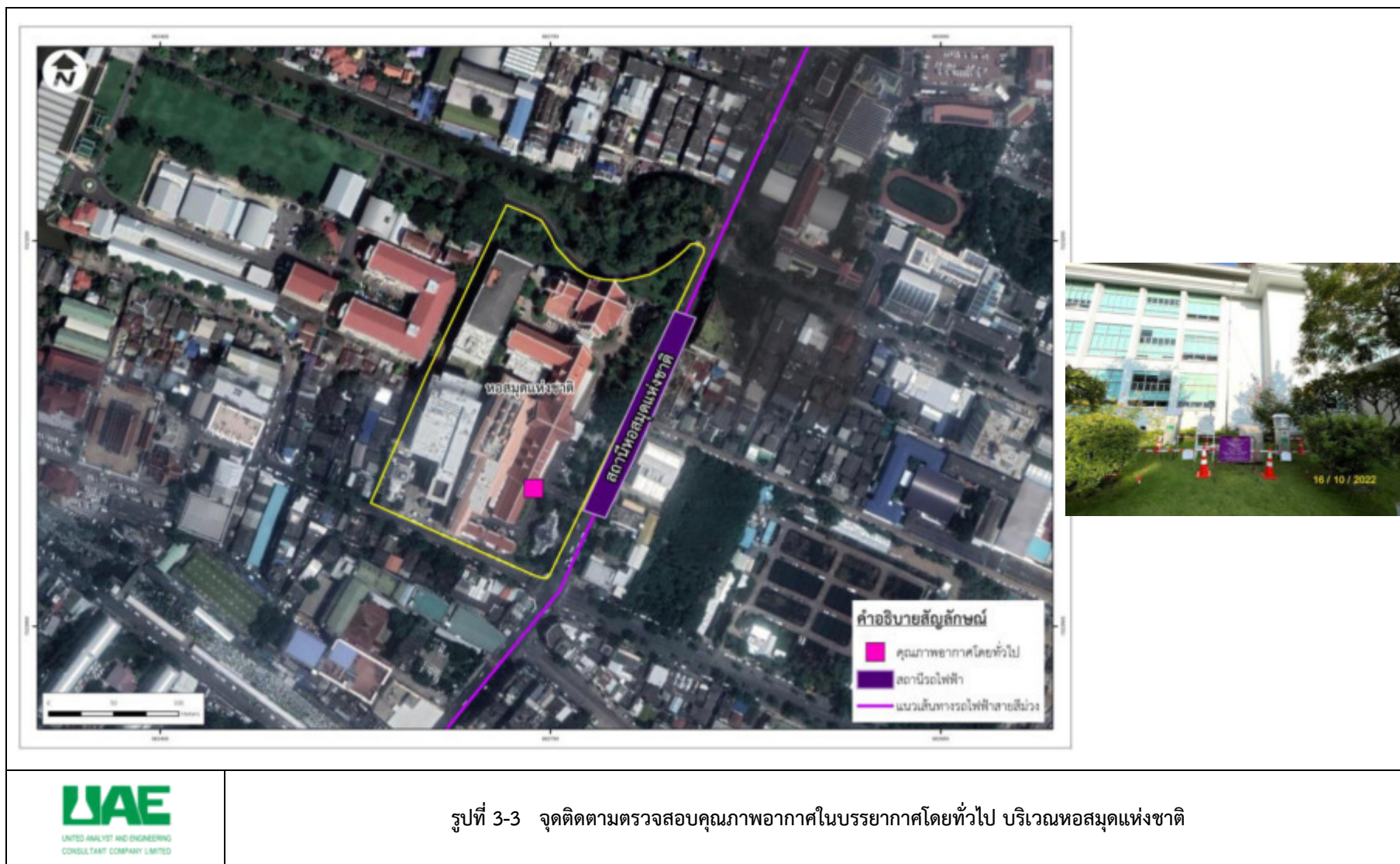
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



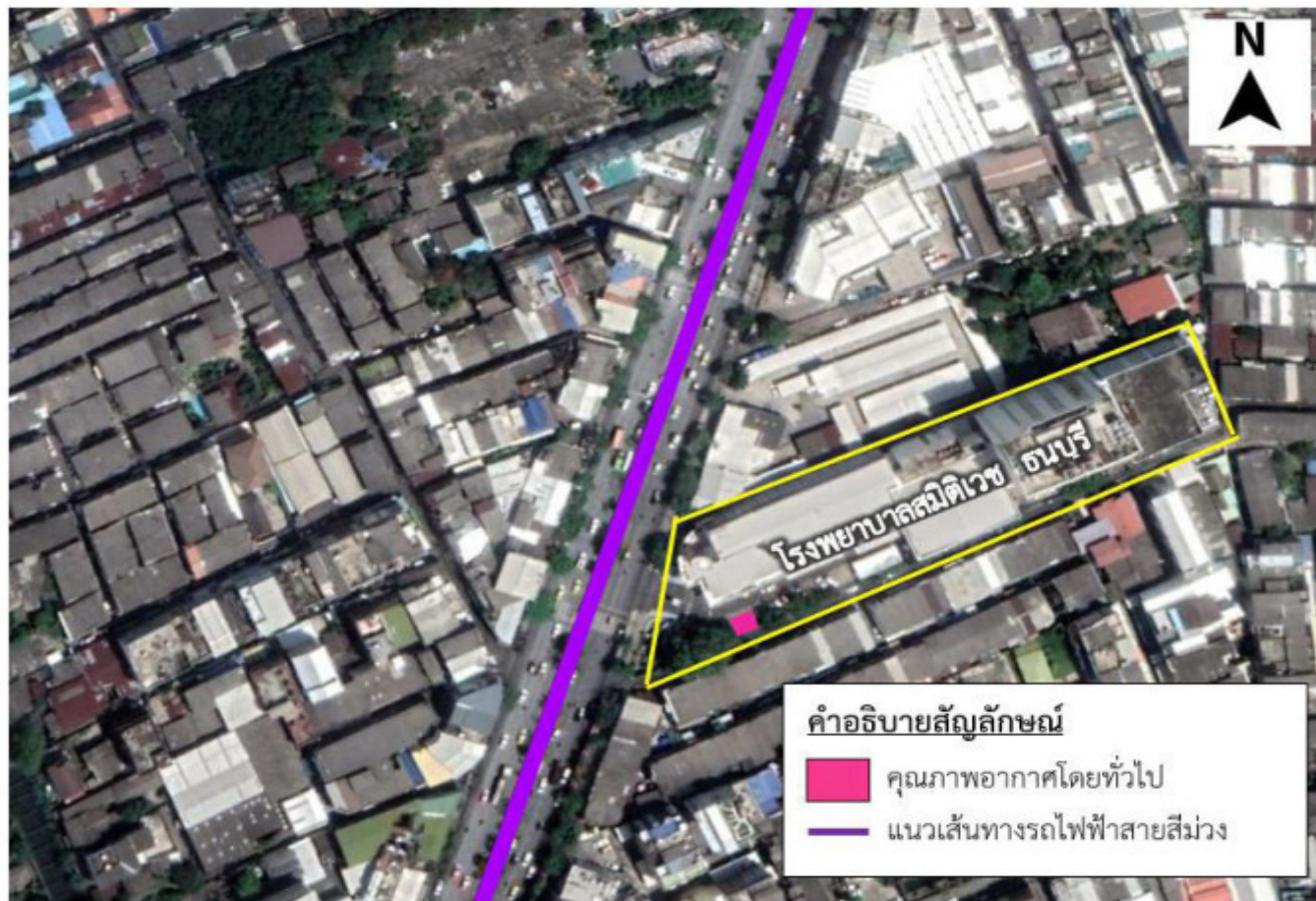
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

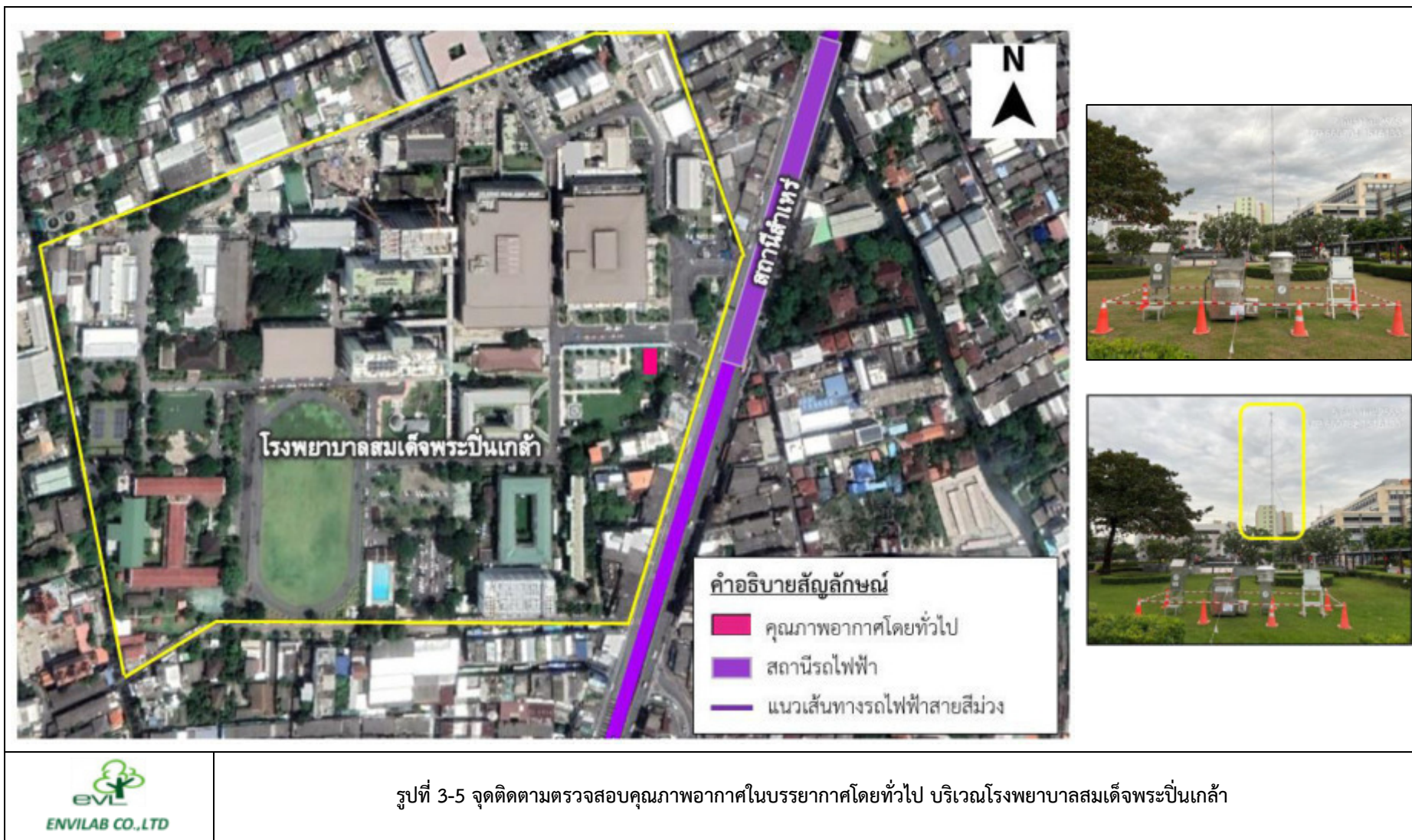


รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

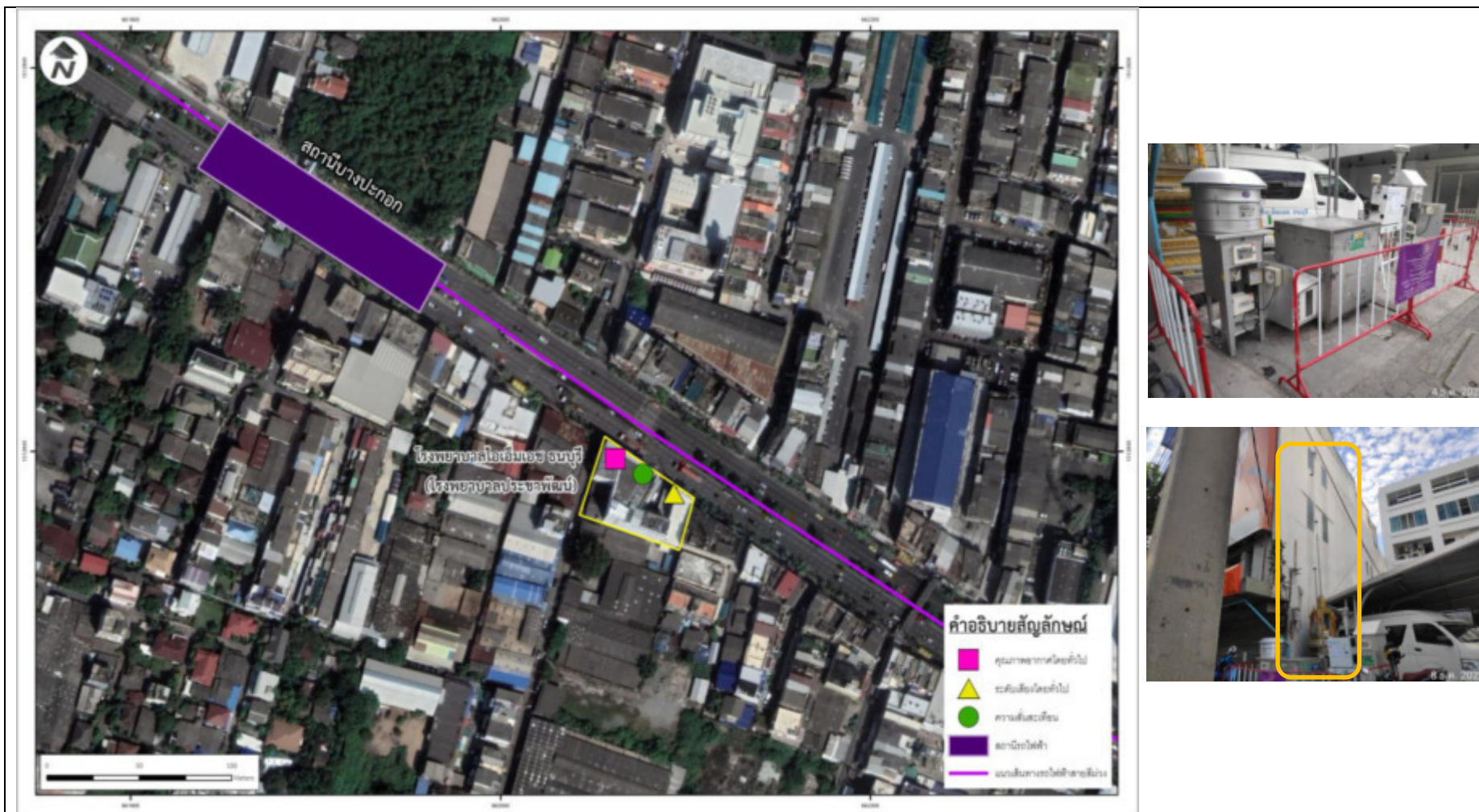


รูปที่ 3-4 จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณโรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 3-6 จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณ โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 3-7 จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณโรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



3.3 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Total Suspended Particulate: TSP) ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Particulate Matter less than 10 microns: PM₁₀) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Nitrogen Dioxide: NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Carbon Monoxide: CO) ความเร็วลมและทิศทางลม (Wind Speed and Wind Direction: WS/AWD) โดยมีรายละเอียดวิธีการติดตามตรวจสอบดังนี้

1) ฝุ่นละอองรวม (Total Suspended Particulate: TSP)

การเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองรวมหรือฝุ่นละอองที่มีขนาดอนุภาคไม่เกิน 100 ไมครอน ใช้วิธี Gravimetric ตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 112 ตอนพิเศษ 42 ง ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2538 ด้วยเครื่อง High Volume Air Sampler ดำเนินการเก็บตัวอย่างในภาคสนามแล้วนำตัวอย่างกลับมาวิเคราะห์ปริมาณฝุ่นละอองรวม การดำเนินงานทุกขั้นตอนได้เป็นไปตามขั้นตอนที่ได้กำหนดไว้ในคู่มือการรับรอง มอก. 17025-2548 (ISO/IEC 17025:2005) โดยมีขั้นตอนที่สำคัญๆ สรุปได้ดังนี้

- เตรียมเครื่องเก็บตัวอย่าง High Volume Air Sampler ตรวจสอบสภาพของเครื่องเก็บตัวอย่างและสภาพแวดล้อมก่อนนำออกไปปฏิบัติงาน
- เตรียมกระดาษกรองชนิด Glass Fiber Filter ขนาด 8x10 นิ้ว โดยประทับหมายเลขบนขอบกระดาษกรองแล้วนำไปอบในตู้ควบคุมความชื้น (Desiccator) เป็นเวลา 24 ชั่วโมง โดยควบคุมความชื้นตลอดระยะเวลาที่อบให้อยู่ในช่วง 30-50 %RH แล้วจึงนำมาชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างละเอียด 4 ตำแหน่งที่ผ่านการปรับเทียบแล้ว บันทึกค่าไว้ พร้อมเตรียมกระดาษบันทึกอัตราการไหลอากาศ (Flow Chart)
- นำเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยจะต้องเลือกจุดให้ได้ตามข้อกำหนดของ U.S. EPA ได้แก่ ช่องชักตัวอย่างเครื่องสูงจากพื้นสูงอย่างน้อย 1.5 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร ไนรัศมี 270 องศา โดยรอบช่องชักตัวอย่างอากาศ ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ห่างจากกำแพงหรือผนังหรือสิ่งก่อสร้างโดยรอบมากกว่า 2 เมตร และอยู่ห่างจากสิ่งกีดขวางทางลมมากกว่า 20 เมตร หรือระยะห่างอย่างน้อยสองเท่าของความสูงของสิ่งกีดขวางนั้น ควรจะอยู่ห่างจากถนนที่ไม่ได้ลาดด้วยวัสดุ และสถานที่ที่มีการทำการเกษตรไม่น้อยกว่า 400 เมตร อยู่ห่างแหล่งกำเนิดมลพิษที่อาจทำให้ข้อมูลการตรวจวัดผิดพลาด เช่น เตาเผามูลฝอย เตาหลอมโลหะ หรือแหล่งที่อาจทำให้เกิดฝุ่น นอกจากแหล่งกำเนิดมลพิษนั้นจะเป็นส่วนหนึ่งที่ต้องการจะตรวจวัดด้วย และในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดจุดตรวจวัดที่เหมาะสมที่สุดได้ ให้เลือกจุดที่สะดวกในการติดตั้ง และบันทึกลักษณะของจุดตรวจวัดโดยการเขียนแผนผังจุดตรวจวัดและพื้นที่โดยรอบในแบบบันทึกการชักตัวอย่างฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศโดยทั่วไป
- ทำการปรับเทียบอัตราการไหลของเครื่องเก็บตัวอย่าง High Volume Air Sampler ด้วย Standard Orifice ที่ผ่านการปรับเทียบแล้ว (Certified Orifice) ณ จุดเก็บตัวอย่างจำนวน 5 ค่าก่อนทำการเก็บตัวอย่างนำมาพลอตกราฟเพื่อคำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient, r) ต้องมีค่ามากกว่าหรือ เท่ากับ 0.995 ในกรณีที่ไม่ได้ค่าตามที่กำหนดจะต้องตรวจสอบเครื่องชักตัวอย่าง และทำ

การเปรียบเทียบอีกครั้ง จนกว่าจะได้ค่า r มากกว่าหรือเท่ากับ 0.995 บันทึกผลการเปรียบเทียบไว้ในแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศโดยทั่วไป

- เก็บตัวอย่างโดยการสูบอากาศผ่านกระดาษกรองด้วยอัตราการสูบประมาณ 1.13-1.7 ลูกบาศก์เมตรต่อ นาทีเป็นเวลา 24 ชั่วโมงแล้วนำกระดาษกรอง กระดาษบันทึกอัตราการไหลของอากาศ และแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองรวม เพื่อทำการวิเคราะห์ปริมาณฝุ่นละอองรวม
- นำตัวอย่างไปอบในตู้ควบคุมความชื้น (Desiccator) เป็นเวลา 24 ชั่วโมงอีกครั้งหนึ่งโดยควบคุมความชื้น แล้วจึงชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างละเอียด 4 ตำแหน่งที่ได้ผ่านการเปรียบเทียบแล้ว คำนวมน้ำหนักฝุ่นละอองบนกระดาษกรองตามหลักการของ Pre and Post Weight Different
- คำนวณปริมาตรอากาศที่ไหลผ่านกระดาษกรองจากกระดาษบันทึกอัตราการไหล (Flow Chart) พร้อมกับผลจากการเปรียบเทียบ แล้วปรับปริมาตรอากาศไปที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศมาตรฐาน (25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ)
- คำนวณและรายงานผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศโดยทั่วไป เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ในหน่วยมิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามรายละเอียดของวิธี Gravimetric แล้วเสนอผลการติดตามตรวจสอบพร้อมกับประเมินผลโดยเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบที่ได้กับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

2) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (Particulate Matter less than 10 microns: PM₁₀)

การเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองที่มีขนาดอนุภาคไม่เกิน 10 ไมครอน ใช้วิธี Gravimetric ตามประกาศของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 112 ตอนพิเศษ 42 ง ลงวันที่ 25 พฤษภาคม 2538 ด้วยเครื่อง High Volume Air Sampler ดำเนินการเก็บตัวอย่างในภาคสนามแล้วนำตัวอย่างกลับมาวิเคราะห์ปริมาณความเข้มข้นฝุ่นละออง การดำเนินงานทุกขั้นตอนจะเป็นไปตามขั้นตอนที่ได้กำหนดไว้ในการขอการรับรอง มอก. 17025-2548 (ISO/IEC 17025:2005) โดยขั้นตอนที่สำคัญๆ สรุปได้ดังนี้

- เตรียมเครื่องเก็บตัวอย่างแบบ High Volume Air Sampler ตรวจสอบสภาพของเครื่องเก็บตัวอย่างและสภาพหัวคัดเลือกขนาดฝุ่นละอองก่อนนำออกไปปฏิบัติงาน
- เตรียมกระดาษกรองชนิด Quartz Fiber Filter ขนาด 8x10 นิ้ว โดยประทับหมายเลขบนขอบกระดาษกรอง แล้วนำไปอบในตู้ควบคุมความชื้น (Desiccator) เป็นเวลา 24 ชั่วโมง โดยควบคุมความชื้นตลอดเวลาที่อบให้อยู่ในช่วง 30-50 %RH แล้วจึงนำมาชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างละเอียด 4 ตำแหน่ง ที่ผ่านการเปรียบเทียบแล้ว บันทึกค่าไว้ พร้อมเตรียมกระดาษบันทึกอัตราการไหลอากาศ (Flow Chart)
- นำเครื่องเก็บตัวอย่างอากาศไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยจะต้องเลือกจุดให้ได้ตามข้อกำหนดของ U.S. EPA ได้แก่ ช่องซีกตัวอย่างเครื่องสูงจากพื้นสูงอย่างน้อย 1.5 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร ในรัศมี 270 องศา โดยรอบช่องซีกตัวอย่างอากาศ ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ห่างจากกำแพงหรือผนังหรือสิ่งก่อสร้างโดยรอบมากกว่า 2 เมตร และอยู่ห่างจากสิ่งกีดขวางทางลมมากกว่า 20 เมตร หรือระยะห่างอย่างน้อยสองเท่าของความสูงของสิ่งกีดขวางนั้น ควรจะอยู่ห่างจากถนนที่ไม่ได้ลาดด้วยวัสดุ และสถานที่ที่มีการทำการเกษตรไม่น้อยกว่า 400 เมตร อยู่ห่างแหล่งกำเนิดมลพิษที่อาจทำให้ข้อมูลการตรวจวัดผิดพลาด เช่น เตาเผามูลฝอย เตาหลอมโลหะ หรือแหล่งที่อาจทำให้เกิดฝุ่น นอกจากนี้

แหล่งกำเนิดมลพิษนั้นจะเป็นส่วนหนึ่งที่ต้องการจะตรวจวัดด้วย และในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดจุดตรวจวัดที่เหมาะสมที่สุดได้ ให้เลือกจุดที่สะดวกในการติดตั้ง และบันทึกลักษณะของจุดตรวจวัดโดยการเขียนแผนผังจุดตรวจวัดและพื้นที่โดยรอบในแบบบันทึกการชักตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป

- ทำการเปรียบเทียบอัตราการไหลของเครื่องเก็บตัวอย่าง High Volume Air Sampler ด้วย Standard Orifice ที่ผ่านการเปรียบเทียบแล้ว (Certified Orifice) ณ จุดเก็บตัวอย่างจำนวน 5 ค่าก่อนทำการเก็บตัวอย่างนำมาพลอตกราฟเพื่อคำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (Correlation Coefficient, r) ต้องมีค่ามากกว่าหรือเท่ากับ 0.995 ในกรณีที่ไม่ได้ค่าตามที่กำหนดจะต้องตรวจสอบเครื่องชักตัวอย่าง และทำการเปรียบเทียบอีกครั้ง จนกว่าจะได้ค่า r มากกว่าหรือเท่ากับ 0.995 บันทึกผลการเปรียบเทียบไว้ในแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไป
- เก็บตัวอย่างโดยการสูบอากาศผ่านกระดาษกรองด้วยอัตราการสูบประมาณ 1.13-1.7 ลูกบาศก์เมตรต่อนาที่เป็นเวลา 24 ชั่วโมงแล้วนำกระดาษกรอง กระดาษบันทึกอัตราการไหลของอากาศ และแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไปเพื่อทำการวิเคราะห์ปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน
- นำตัวอย่างไปอบในตู้ควบคุมความชื้น (Desiccator) เป็นเวลา 24 ชั่วโมงอีกครั้งหนึ่งโดยควบคุมความชื้น แล้วจึงชั่งน้ำหนักโดยใช้เครื่องชั่งน้ำหนักอย่างละเอียด 4 ตำแหน่งที่ได้ผ่านการเปรียบเทียบแล้ว คำนวณน้ำหนักฝุ่นละอองบนกระดาษกรองตามหลักการของ Pre and Post Weight Different
- คำนวณปริมาตรอากาศที่ไหลผ่านกระดาษกรองจากกระดาษบันทึกอัตราการไหล (Flow Chart) พร้อมกับผลจากการเปรียบเทียบ แล้วปรับปริมาตรอากาศไปที่อุณหภูมิและความดันบรรยากาศมาตรฐาน (25 องศาเซลเซียส และความดัน 1 บรรยากาศ)
- คำนวณและรายงานผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอนในบรรยากาศโดยทั่วไปเฉลี่ย 24 ชั่วโมงในหน่วยมิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร ตามรายละเอียดของวิธี Gravimetric แล้วเสนอผลการติดตามตรวจสอบพร้อมกับประเมินผลโดยเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบที่ได้กับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

3) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Nitrogen Dioxide : NO_2 Average 1 Hour)

การตรวจวัดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ได้ดำเนินการโดยใช้เครื่องวิเคราะห์ปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศด้วยหลักการ “เคมีลูมิเนสเซน” (Chemiluminescence) ซึ่งเป็นไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและตามข้อกำหนดของ U.S.EPA, Code of Federal Regulations, Title 40, Part 53 โดยเครื่องวิเคราะห์นั้นได้ติดตั้งไว้ในสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ที่เป็นห้องควบคุมอุณหภูมิ เพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องวิเคราะห์ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิในบรรยากาศ เครื่องวิเคราะห์ดังกล่าวได้ถูกตรวจสอบและปรับเทียบแบบ Multipoint Calibration แล้ว จึงสามารถนำเครื่องออกไปปฏิบัติงานได้โดยขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญมีดังนี้

- ตรวจสอบสภาพของเครื่องวิเคราะห์และอุปกรณ์ประกอบในสถานีตั้งแต่สายชักตัวอย่าง (Sampling Probe) บั้มสูบอากาศ เครื่องมือวัดและควบคุมอัตราการไหลของอากาศ รวมถึงสภาวะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ เป็นต้น

- นำสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ เช่น ในรัศมี 270 องศา โดยรอบช่องซีกตัวอย่างอากาศ ต้องไม่มีสิ่งกีดขวางการไหลของอากาศ เป็นพื้นที่โล่ง ติดตั้งเครื่องให้ปลายสายซีกตัวอย่างอยู่สูงจากพื้น 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตรบันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ในแบบบันทึกการเก็บตัวอย่างอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่มอุ่น (Warm Up) เครื่องวิเคราะห์ และตรวจสอบสภาวะของเครื่อง โดยเฉพาะสภาวะของ Reaction Chamber และ Photo-multiplier Tube เมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดแล้วจึงเริ่มทำการเปรียบเทียบ
- ทำการเปรียบเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Zero Gas (NO, NO₂ Free) ที่ได้จาก Zero Gas Generator แล้วปรับเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard NO (N₂ Balanced) โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการตรวจวัด (80-85% of Full Scale)
- ทำการตรวจวัดปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศต่อเนื่องตามระยะเวลาที่กำหนดโดยระหว่างนี้จัดทำตรวจสอบสภาวะ (Condition) ของเครื่องวิเคราะห์ทุก ๆ 24 ชั่วโมง
- เมื่อทำการย้ายจุดตรวจวัดใหม่ขั้นตอนเหล่านี้จะต้องดำเนินการใหม่ทั้งหมดเช่นกัน
- ผลการตรวจวัดที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger พร้อมกับ Chart Recorder แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปแล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป

4) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Carbon Monoxide: CO Average 1 Hour)

การตรวจวัดปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศ ได้ดำเนินการโดยการใช้เครื่องวิเคราะห์คาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศระบบ Non-Dispersive Infrared หรือ NDIR ซึ่งเป็นวิธีการที่เป็นไปตามข้อกำหนดของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยเครื่องวิเคราะห์นี้ได้ติดตั้งไว้ในสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่สถานีที่ซึ่งเป็นห้องควบคุมอุณหภูมิ เพื่อป้องกันไม่ให้เครื่องวิเคราะห์ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงอุณหภูมิในธรรมชาติ เครื่องวิเคราะห์ดังกล่าวได้ถูกตรวจสอบแล้ว จึงสามารถนำเครื่องออกไปปฏิบัติงานได้ โดยขั้นตอนการดำเนินงานที่สำคัญดังนี้

- นำสถานีตรวจวัดคุณภาพอากาศเคลื่อนที่ไปติดตั้ง ณ บริเวณที่กำหนดโดยเลือกจุดให้ได้ตามเกณฑ์ ได้แก่ ต้องเป็นที่โล่งไม่มีสิ่งกีดขวางในรัศมี 10 เมตร ไม่อยู่ใกล้แหล่งกำเนิดอื่นๆ เป็นต้น ติดตั้งเครื่องให้ปลายท่อเก็บตัวอย่างต้องสูงจากพื้นดินอย่างน้อย 3 เมตร แต่ไม่เกิน 6 เมตร บันทึกสภาวะแวดล้อมของจุดเก็บตัวอย่างไว้ใน Field Data Sheet
- เมื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้สถานีแล้วจึงเริ่ม Warm up เครื่องวิเคราะห์และระบบระหว่าง 1-2 ชั่วโมง ตรวจสอบ Condition ของเครื่อง โดยเฉพาะ Condition ของ Reaction Chamber และ Photo-Multiplier Tube เมื่อพบว่าได้ตามข้อกำหนดแล้วจึงเริ่มทำการเปรียบเทียบ
- ทำการเปรียบเทียบโดยปรับค่าศูนย์จากการวิเคราะห์ Nitrogen Gas (CO Free) ที่บรรจุในถังแล้วปรับเทียบ Span จากการป้อน Certified Standard Carbon Monoxide Gas (N₂ Balanced) ให้แก่เครื่องวิเคราะห์ โดยให้ค่า Span อยู่ที่ 80-85% ของช่วงการตรวจวัด (80-85% of Full Scale)
- ทำการตรวจวัดปริมาณคาร์บอนมอนอกไซด์ในบรรยากาศโดยตั้งการอ่านค่าของเครื่องให้อ่านค่าเฉลี่ย 1 ชั่วโมง โดยระหว่างนี้ได้ทำการตรวจสอบ Condition ของเครื่องวิเคราะห์ทุก ๆ 24 ชั่วโมง (ค่าเฉลี่ยการเก็บตัวอย่าง อาจมีการเปลี่ยนแปลงตามความเหมาะสม หรือเปลี่ยนแปลงค่าเฉลี่ยตามรายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมฉบับก่อนหน้า) เพื่อให้สามารถเปรียบเทียบผลการตรวจวัดได้
- ผลการตรวจวัดที่ได้นั้นถูกบันทึกไว้ใน Data Logger แล้วนำผลที่ได้มาทำการวิเคราะห์โดยเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศแล้วจัดทำเป็นรายงานต่อไป

5) ความเร็วและทิศทางลม (Wind Speed and Wind Direction: WS/WD)

บันทึกข้อมูลความเร็วและทิศทางลมขณะทำการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป โดยใช้เครื่องติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลมชนิด Cup Anemometer และ Wind Vane ยี่ห้อ Scarlet Tech Ltd. รุ่น WL-21/ 2111DT0041 ซึ่งเป็นผลิตภัณฑ์ของประเทศสหรัฐอเมริกา ผลิตโดย Scarlet Tech Ltd. ที่ส่งสัญญาณเข้ากับระบบ Data Logger ตลอดการติดตามตรวจสอบและสามารถแปลผลการติดตามตรวจสอบในรูปแบบของ Wind Rose

- N หมายถึง ทิศเหนือ (350-010 องศา)
- NNE หมายถึง ทิศตะวันออกเฉียงเหนือก่อนมาทางทิศเหนือ (010-035 องศา)
- NE หมายถึง ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ (035-055 องศา)
- ENE หมายถึง ทิศตะวันออกเฉียงเหนือก่อนมาทางทิศตะวันออก (055-080 องศา)
- E หมายถึง ทิศตะวันออก (080-100 องศา)
- ESE หมายถึง ทิศตะวันออกเฉียงใต้ก่อนมาทางทิศตะวันออก (100-125 องศา)
- SE หมายถึง ทิศตะวันออกเฉียงใต้ (125-145 องศา)
- SSE หมายถึง ทิศตะวันออกเฉียงใต้ก่อนมาทางทิศใต้ (145-170 องศา)
- S หมายถึง ทิศใต้ (170-190 องศา)
- SSW หมายถึง ทิศตะวันตกเฉียงใต้ก่อนมาทางทิศใต้ (190-215 องศา)
- SW หมายถึง ทิศตะวันตกเฉียงใต้ (215-235 องศา)
- WSW หมายถึง ทิศตะวันตกเฉียงใต้ก่อนมาทางทิศตะวันตก (235-260 องศา)
- W หมายถึง ทิศตะวันตก (260-280 องศา)
- WNW หมายถึง ทิศตะวันตกเฉียงเหนือก่อนมาทางทิศตะวันตก (280-305 องศา)
- NW หมายถึง ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ (305-325 องศา)
- NNW หมายถึง ทิศตะวันตกเฉียงเหนือก่อนมาทางทิศเหนือ (325-350 องศา)

3.4 มาตรฐานสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง

ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 121 ตอนพิเศษ 104 ง ลงวันที่ 22 กันยายน 2547

ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม 2552

ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม 2538

โดยมาตรฐานการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปดังภาคผนวก ง1

3.5 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป มีดัชนีติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ 5 ดัชนี ได้แก่ ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) ปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และความเร็วลมและทิศทางลม (WS/WD) โดยดำเนินการติดตามตรวจสอบเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการและวันหยุด) ทุก 2 เดือนตลอดระยะเวลาก่อสร้าง

การติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) จำนวน 8 จุด ได้แก่ กรมชลประทาน โรงพยาบาลวชิรพยาบาล หอสมุดแห่งชาติ โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า โรงพยาบาลประชาชนพัฒนา (โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี) โรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการ (แทนโรงพยาบาลบางปะกอก 3) และมัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อีหม่าม) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ดำเนินการ ระหว่างวันที่ 13-18, 20-25 สิงหาคม 2565 ระหว่างวันที่ 15-20 ตุลาคม 2565 และระหว่างวันที่ 4-9 ธันวาคม 2565 มีรายละเอียดผลการติดตามตรวจสอบดังต่อไปนี้

3.5.1 ฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP)

ผลการติดตามตรวจสอบค่าฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) และค่าเฉลี่ยระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 121 ตอนพิเศษ 104ง ลงวันที่ 22 กันยายน 2547 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 0.330 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร โดยมีค่าระหว่าง 0.024-0.223 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

3.5.2 ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง (PM₁₀)

ผลการติดตามตรวจสอบค่าฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) ในเวลา 24 ชั่วโมง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าส่วนใหญ่มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 121 ตอนพิเศษ 104ง ลงวันที่ 22 กันยายน 2547 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 0.120 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร โดยมีค่าระหว่าง 0.014-0.107 มิลลิกรัมต่อลูกบาศก์เมตร

3.5.3 ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Nitrogen Dioxide : NO₂)

ผลการติดตามตรวจสอบค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Nitrogen Dioxide : NO₂ Average 1 Hour) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐาน ค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 126 ตอนพิเศษ 114 ง วันที่ 14 สิงหาคม 2552 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าระหว่าง 0.004-0.059 ส่วนในล้านส่วน

3.5.4 ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Carbon Monoxide Average 1 Hour)

ผลการติดตามตรวจสอบค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง (Carbon Monoxide : CO Average 1 Hour) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 112 ตอนที่ 42 ง วันที่ 25 พฤษภาคม 2538 ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน โดยมีค่าระหว่าง 0.10-4.83 ส่วนในล้านส่วน

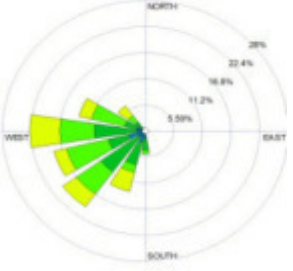
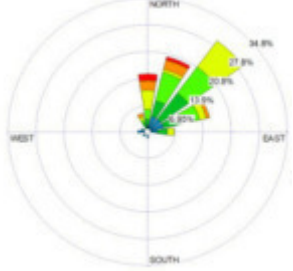
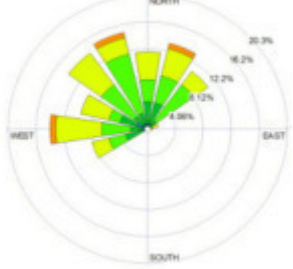
3.5.5 ความเร็วและทิศทางลม (Wind Speed and Wind Direction)

ผลการติดตามตรวจสอบความเร็วและทิศทางลม (Wind Speed and Wind Direction) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-
ธันวาคม 2565 แสดงดังภาคผนวก ค-1

รายละเอียดผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน
เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และความเร็วลมและทิศทางลม แสดงดังภาคผนวก ค-1
และดังตารางที่ 3-3 และรูปที่ 3-9 ถึงรูปที่ 3-12

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

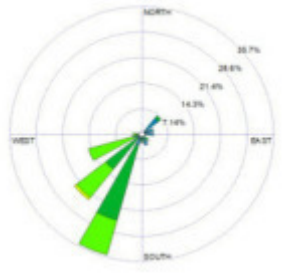
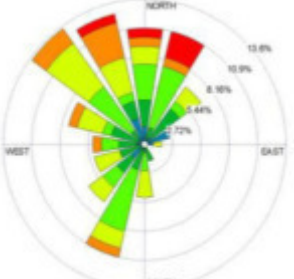
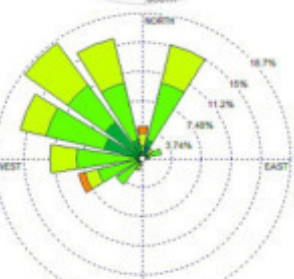
ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

จุดตรวจวัด	วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป						ผังลม
		TSP เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	NO ₂ เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	CO เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	ความเร็วลม (เมตร./วินาที)	ทิศทางลม ส่วนใหญ่	
1. กรมชลประทาน	20-25 สิงหาคม 2565	0.028-0.038	0.018-0.026	0.008-0.024	2.52-4.08	0.7-2.2	ทิศตะวันตก	
	15-20 ตุลาคม 2565	0.047-0.078	0.036-0.066	0.005-0.036	0.99-1.44	0.4-4.6	ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ	
	4-9 ธันวาคม 2565	0.035-0.060	0.023-0.044	0.008-0.057	2.39-3.74	0.4-2.9	ทิศตะวันตกเฉียงใต้ ก่อนมาทางตะวันตก	

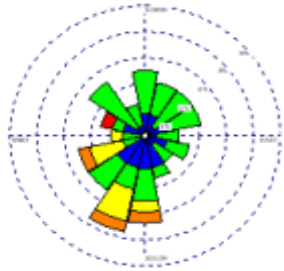
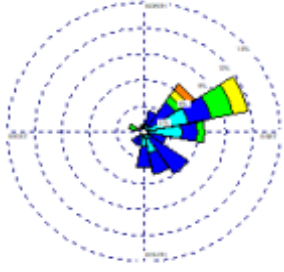
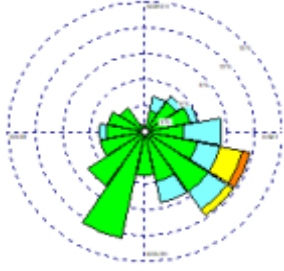
ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-1)

จุดตรวจวัด	วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป						ผังลม
		TSP เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	NO ₂ เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	CO เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	ความเร็วลม (เมตร./วินาที)	ทิศทางลม ส่วนใหญ่	
2. โรงพยาบาล วชิรพยาบาล	20-25 สิงหาคม 2565	0.048-0.057	0.029-0.032	0.009-0.024	2.35-4.34	0.7-2.2	ทิศตะวันตกเฉียงใต้	
	15-20 ตุลาคม 2565	0.043-0.077	0.027-0.061	0.006-0.046	1.97-2.86	0.4-6.2	ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ ค่อนมาทางเหนือ	
	4-9 ธันวาคม 2565	0.036-0.064	0.024-0.038	0.005- 0.049	2.74-3.90	0.9-3.2	ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ ค่อนมาทางเหนือ	

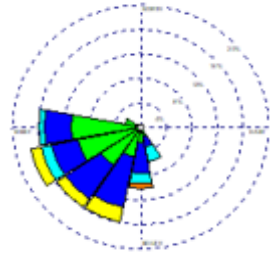
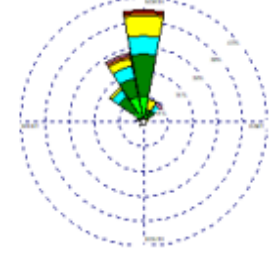
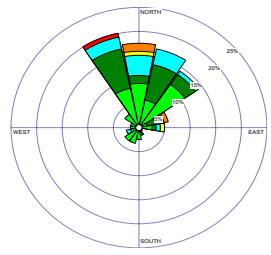
ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-2)

จุดตรวจวัด	วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป						ทิศทางลมส่วนใหญ่	ผังลม
		TSP เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	NO ₂ เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	CO เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	ความเร็วลม (เมตร./วินาที)			
3. หอสมุดแห่งชาติ	13-18 สิงหาคม 2565	0.024-0.029	0.014-0.017	0.004-0.022	3.54-4.83	0.4-2.3	ทิศตะวันตกเฉียงใต้ ค่อนข้างทางใต้		
	15-20 ตุลาคม 2565	0.047-0.076	0.026-0.054	0.006-0.046	1.97-3.22	0.4-6.2	ทิศตะวันตก เฉียงเหนือ		
	4-9 ธันวาคม 2565	0.037-0.063	0.026-0.046	0.005-0.059	2.86-4.00	0.8-3.2	ทิศตะวันตก เฉียงเหนือ		


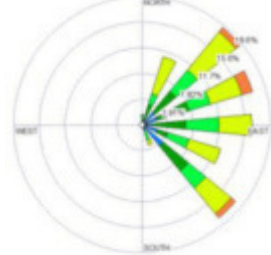
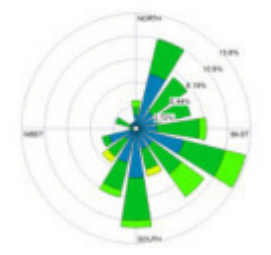
ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-3)

จุดตรวจวัด	วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป						
		TSP เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	NO ₂ เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	CO เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	ความเร็วลม (เมตร./วินาที)	ทิศทางลม ส่วนใหญ่	ผังลม
4. โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี	13-18 สิงหาคม 2565	0.036-0.046	0.025-0.032	0.005-0.017	0.13-1.21	0.1-2.4	ทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนข้างได้	
	15-20 ตุลาคม 2565	0.060-0.096	0.048-0.076	0.005-0.040	0.10-2.13	0.0-3.3	ทิศตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างมาทางตะวันออก	
	4-9 ธันวาคม 2565	0.037-0.077	0.024-0.058	0.005-0.050	1.60-3.70	0.0-3.3	ทิศตะวันตกเฉียงใต้ค่อนข้างมาทางใต้	

ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-4)

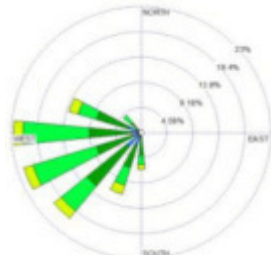
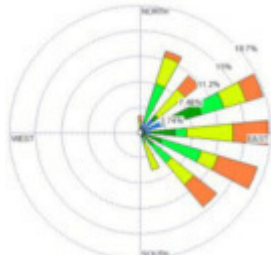

จุดตรวจวัด	วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป						
		TSP เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	NO ₂ เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	CO เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	ความเร็วลม (เมตร./วินาที)	ทิศทางลม ส่วนใหญ่	ผังลม
5. โรงพยาบาล สมเด็จพระปิ่นเกล้า	21 -26 มีนาคม 2566 (EIA) ^{1/}	0.132-0.205	0.056-0.083	-	3.00-5.30	-	-	-
	13-18 สิงหาคม 2565	0.031-0.044	0.020-0.035	0.004-0.016	0.14-1.66	0.1-4.4	ทิศตะวันตกเฉียงใต้ ค่อนไปทางตะวันตก	
	15-20 ตุลาคม 2565	0.059-0.091	0.039-0.069	0.006-0.018	0.27-0.87	0.3-6.3	ทิศเหนือ	
	4-9 ธันวาคม 2565	0.040-0.117	0.027-0.039	0.008-0.053	1.00-2.90	0.1-5.2	ทิศตะวันตก เฉียงเหนือค่อน มาทางเหนือ	

ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-5)


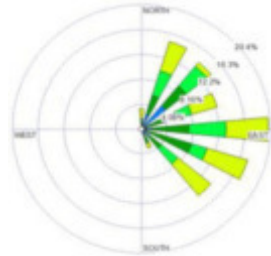
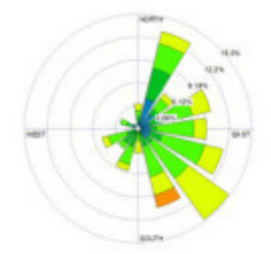
จุดตรวจวัด	วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป						ทิศทางลมส่วนใหญ่	ผังลม
		TSP เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	NO ₂ เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	CO เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	ความเร็วลม (เมตร./วินาที)	ทิศทางลม		
6. โรงพยาบาล ไอเอ็มเอส ธนบุรี ^{2/3/}	21 -26 มีนาคม 2566 (EIA) ^{1/}	0.057-0.090	0.029-0.045	-	1.40-2.70	-	-		
	20-25 สิงหาคม 2565	0.156-0.223	0.069-0.107	0.012-0.024	2.65-4.61	0.7-2.2	ทิศตะวันตกเฉียงใต้ ค่อนมาทางตะวันตก		
	15-20 ตุลาคม 2565	0.097-0.151	0.050-0.088	0.017-0.034	2.12-3.41	0.5-3.1	ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ		
	4-9 ธันวาคม 2565	0.048-0.193	0.026-0.103	0.021-0.046	1.53-3.34	0.6-2.3	ทิศตะวันออกเฉียงใต้ ค่อนมาทางตะวันออก		

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-6)

จุดตรวจวัด	วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป						
		TSP เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	NO ₂ เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	CO เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	ความเร็วลม (เมตร./วินาที)	ทิศทางลม ส่วนใหญ่	ผังลม
7. โรงพยาบาล บางปะกอก สมุทรปราการ ^{4/}	31 ตุลาคม-5 พฤศจิกายน 2556 (EIA) ^{1/}	0.084-0.096	0.053-0.068	-	1.05-2.11	-	-	-
	13-18 สิงหาคม 2565	0.056-0.082	0.031-0.041	0.012-0.028	2.27-3.87	0.7-2.2	ทิศตะวันตก	
	15-20 ตุลาคม 2565	0.065-0.107	0.033-0.065	0.010-0.018	1.76-2.87	0.5-3.7	ทิศตะวันออก เฉียงเหนือค่อนมาทาง ตะวันออก	
	4-9 ธันวาคม 2565	0.042-0.144	0.026-0.089	0.011-0.032	0.97-2.57	0.7-3.3	ทิศใต้	

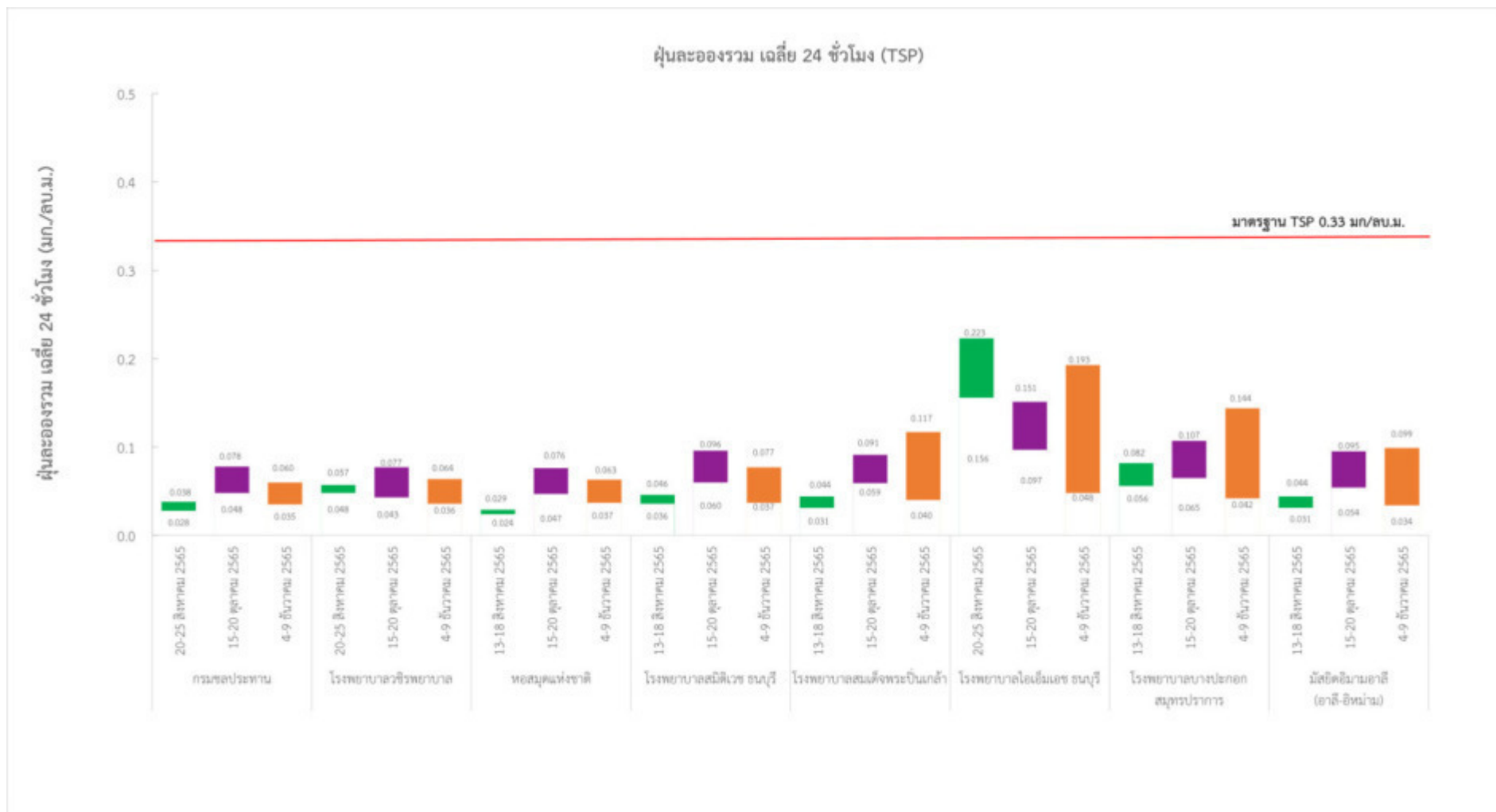
ตารางที่ 3-3 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-7)

จุดตรวจวัด	วันที่ติดตามตรวจสอบ	ผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป						
		TSP เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	PM ₁₀ เฉลี่ย 24 ชม. (มก./ลบ.ม.)	NO ₂ เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	CO เฉลี่ย 1 ชม. (ส่วนในล้านส่วน)	ความเร็วลม (เมตร./วินาที)	ทิศทางลม ส่วนใหญ่	ผังลม
8. มัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อีหม่าม)	31 ตุลาคม.-5 พฤศจิกายน 2556 (EIA) ^{1/}	0.127-0.151	0.054-0.069	-	0.74-1.74	-	-	
	13-18 สิงหาคม 2565	0.031-0.044	0.014-0.023	0.011-0.025	1.67-4.22	0.7-2.3	ทิศตะวันตก	
	15-20 ตุลาคม 2565	0.054-0.095	0.043-0.081	0.010-0.017	1.25-2.21	0.6-3.0	ทิศตะวันออก	
	4-9 ธันวาคม 2565	0.034-0.099	0.023-0.052	0.011-0.025	0.93-1.84	0.6-3.3	ทิศตะวันออกเฉียงใต้	
มาตรฐาน ^{5/}		0.330	0.120	0.170	30	-	-	

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

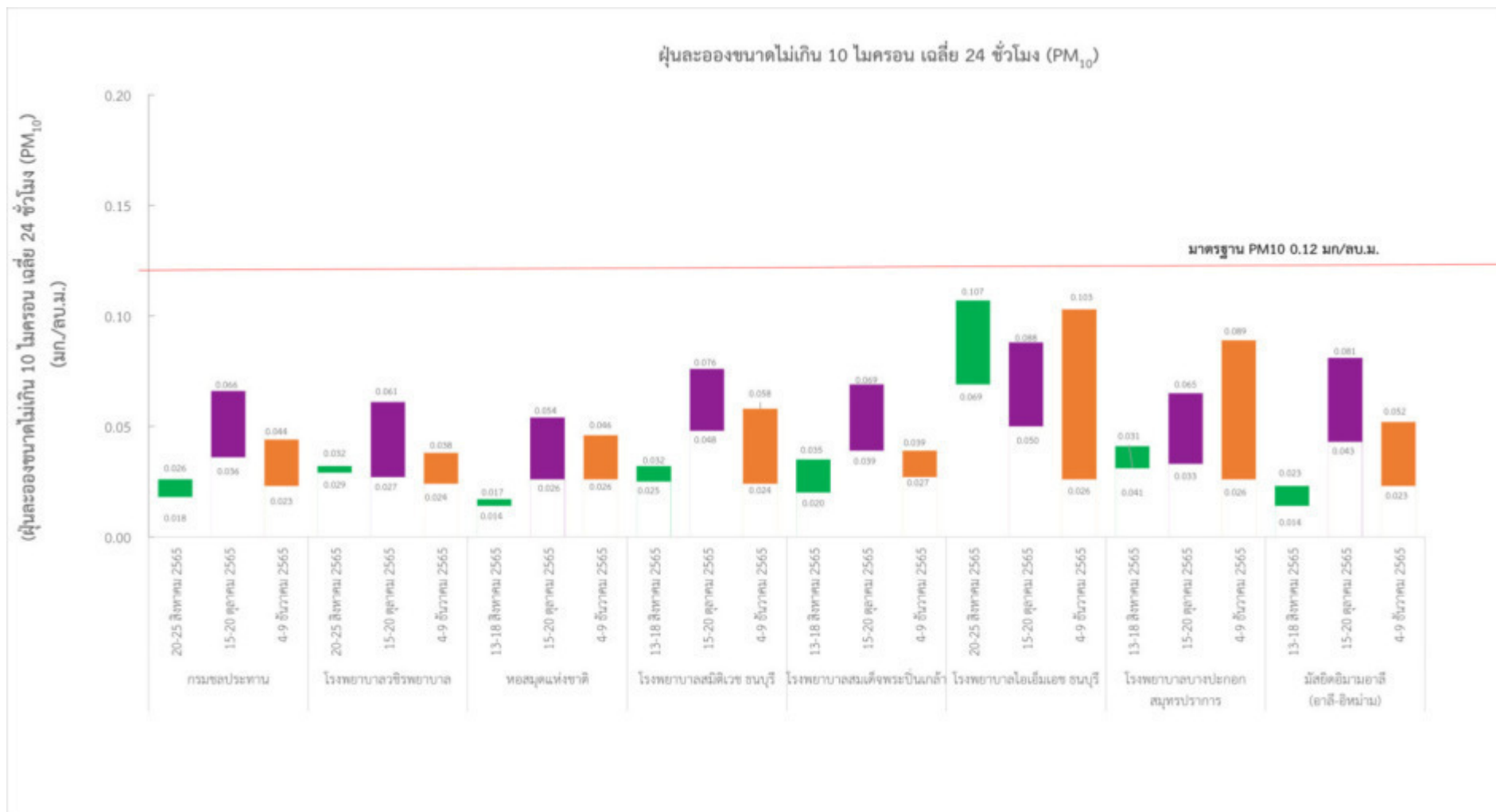
- หมายเหตุ : ^{1/} รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (กันยายน 2562)
- ^{2/} โรงพยาบาลประชาพัฒน์ คือโรงพยาบาลนวมินทร์ 2 ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (กันยายน 2562)
- ^{3/} โรงพยาบาลประชาพัฒน์ เปลี่ยนชื่อเป็นโรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี
- ^{4/} โรงพยาบาลบางปะกอก 3 ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากโรงพยาบาลมีแผนการปรับปรุงภายในโรงพยาบาลหลายแห่ง จึงทำให้ไม่สะดวกในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้น โครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดไปยังโรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการที่อยู่ห่างจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ประมาณ 60 เมตร
- ^{5/} มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป และฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 3-9 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองรวม เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



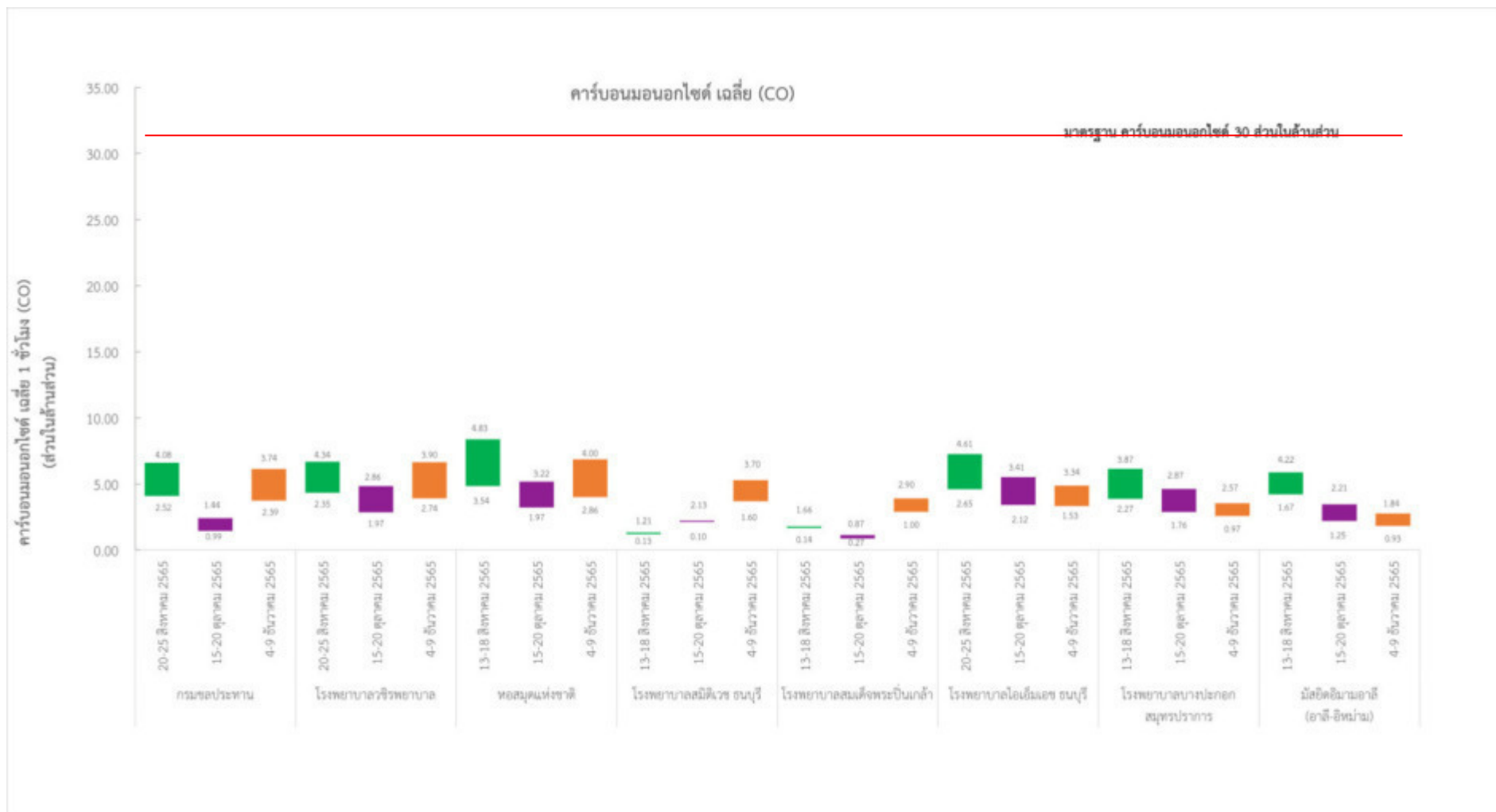
รูปที่ 3-10 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน เฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 3-11 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 3-12 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์เฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

บทที่ 4

การติดตามตรวจสอบระดับเสียง
และความสั่นสะเทือน

บทที่ 4

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน

4.1 แผนการดำเนินงาน

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไปและความสั่นสะเทือน บริเวณโดยรอบของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ได้ติดตามตรวจสอบ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ระยะก่อสร้างติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป จำนวน 8 จุด ได้แก่ กรมชลประทาน โรงพยาบาลวชิรพยาบาล หอสมุดแห่งชาติ โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี โรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการ และมีสัตตอิมามอาลี (อาลี-อีหม่าม) และติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน จำนวน 10 จุด ได้แก่ กรมชลประทาน โรงพยาบาลวชิรพยาบาล วัดเอี่ยมวรณูช วัดบวรนิเวศราชวรวิหาร วัดราชนันทารามวรวิหาร ป้อมมหากาฬ พิพิธภัณฑราชทัณฑ์ อนุสาวรีย์พระเจ้าตากสินมหาราช โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี และโรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการ โดยจุดติดตามตรวจสอบทั้งหมดเป็นไปตามรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง มีแผนดำเนินการติดตามตรวจสอบทุก 2 เดือนตลอดระยะก่อสร้าง (ดำเนินการติดตามตรวจสอบ 3 ครั้ง ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565) โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4-1

ตารางที่ 4-1 แผนการติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินงาน
1. ระดับเสียง	1.ระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{eq} 1 hr$) 2.ระดับเสียง 24 ชั่วโมง ($L_{eq} 24 hr$) 3.ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) 4.ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) 5.ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})	1. กรมชลประทาน 2. โรงพยาบาลวชิรพยาบาล 3. หอสมุดแห่งชาติ 4. โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี 5. โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า 6. โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี ^{1/} 7. โรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ ^{2/} 8. มีสัตตอิมามอาลี (อาลี-อีหม่าม)	ติดตามตรวจสอบทุก 2 เดือน (เดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565)
2. ความสั่นสะเทือน	1. ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity: PPV) 2. ความถี่ (Frequency)	1. กรมชลประทาน 2. โรงพยาบาลวชิรพยาบาล 3. วัดเอี่ยมวรณูช 4. วัดบวรนิเวศราชวรวิหาร 5. วัดราชนันทารามวรวิหาร 6. ป้อมมหากาฬ 7. พิพิธภัณฑราชทัณฑ์ 8. อนุสาวรีย์พระเจ้าตากสินมหาราช 9. โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี ^{1/} 10. โรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการ ^{2/}	ติดตามตรวจสอบทุก 2 เดือน (เดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565)

หมายเหตุ : ^{1/} โรงพยาบาลประชาพัฒนา เปลี่ยนชื่อเป็น โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี

^{2/} โรงพยาบาลบางปะกอก 3 ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากโรงพยาบาลมีแผนการปรับปรุงภายในโรงพยาบาลหลายแห่ง จึงทำให้ไม่สะดวกในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้น โครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดไปยังโรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ ที่อยู่ห่างจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ประมาณ 60 เมตร

4.2 จุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน

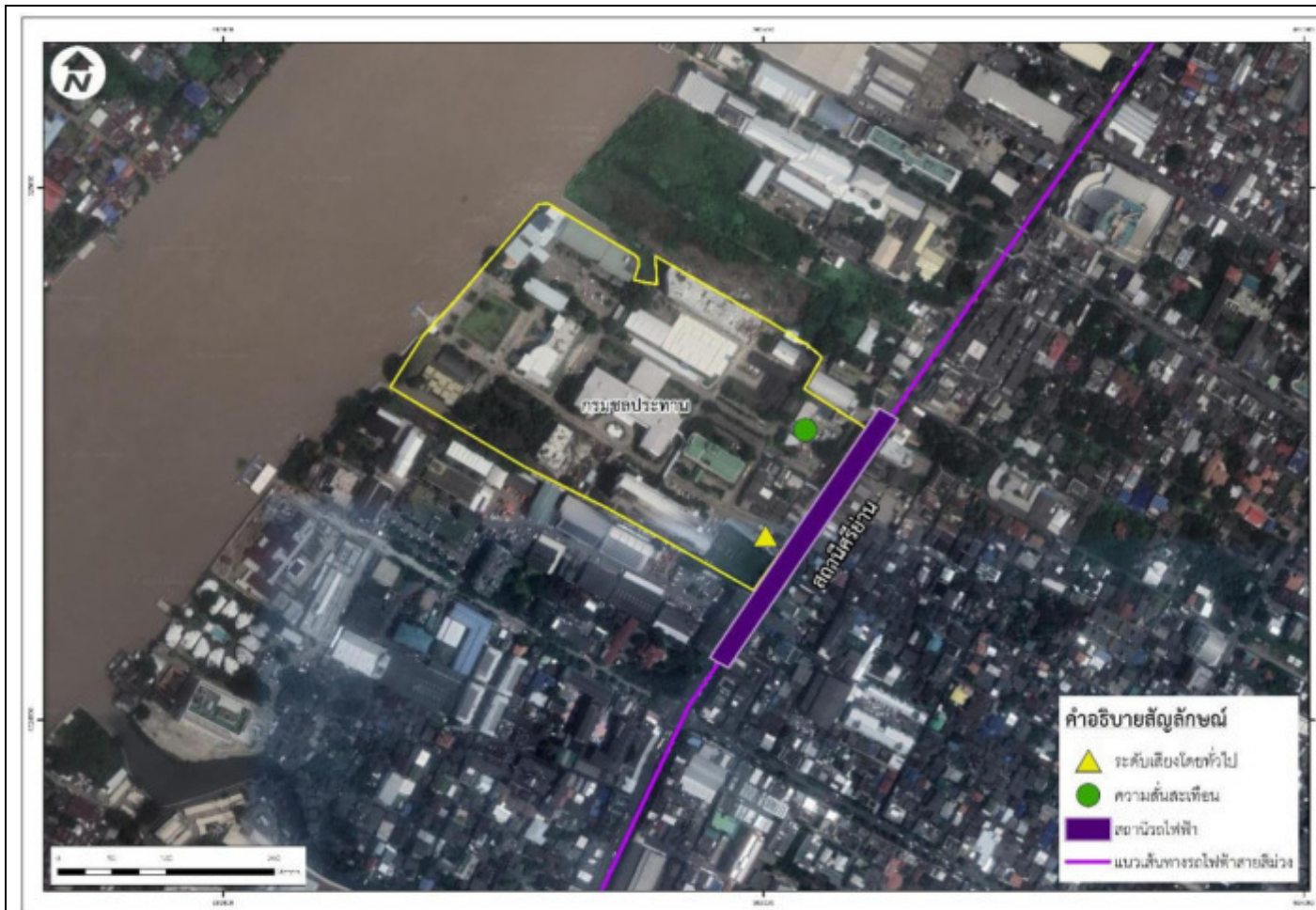
ตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบ และค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป และความสั่นสะเทือน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง โดยระดับเสียงโดยทั่วไป จำนวน 8 จุด และความสั่นสะเทือน จำนวน 10 จุด แสดงในตารางที่ 4-2 และรูปที่ 4-1 ถึงรูปที่ 4-14

ตารางที่ 4-2 ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของจุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

จุดติดตามตรวจสอบ	ค่าพิกัดภูมิศาสตร์แสดงตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบ		
	UTM WGS84	East (X)	North (Y)
ระดับเสียง			
1. กรมชลประทาน	47 P	663471	1524630
2. โรงพยาบาลศิริพยาบาล	47 P	663120	1523971
3. หอสมุดแห่งชาติ	47 P	662676	1522982
4. โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี	47 P	661055	1516599
5. โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า	47 P	660827	1516584
6. โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี ^{1/}	47 P	662088	1512586
7. โรงพยาบาลบางปะกอก สุมทรรปราการ ^{2/}	47 P	665316	1507726
8. มัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อิหม่าม)	47P	664716	1507157
ความสั่นสะเทือน			
1. กรมชลประทาน	47 P	663545	1524784
2. โรงพยาบาลศิริพยาบาล	47 P	663103	1524009
3. วัดเอี่ยมวรนุช	47 P	662255	1522365
4. วัดบวรนิเวศราชวรวิหาร	47 P	662176	1521767
5. วัดราชนันทดารามวรวิหาร	47 P	662667	1521096
6. ป้อมมหากาฬ	47P	662754	1521197
7. พิพิธภัณฑราชภัณฑ์	47P	662545	1520415
8. อนุสาวรีย์พระเจ้าตากสินมหาราช	47 P	661441	1516226
9. โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี ^{1/}	47 P	662077	1512588
10. โรงพยาบาลบางปะกอก สุมทรรปราการ ^{2/}	47 P	665439	1507902

หมายเหตุ : ^{1/} โรงพยาบาลประชาพัฒนา เปลี่ยนชื่อเป็น โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี

^{2/} โรงพยาบาลบางปะกอก 3 ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากโรงพยาบาลมีแผนการปรับปรุงภายในโรงพยาบาลหลายแห่ง จึงทำให้ไม่สะดวกในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้นโครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดไปยังโรงพยาบาลบางปะกอก สุมทรรปราการ ที่อยู่ห่างจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ประมาณ 60

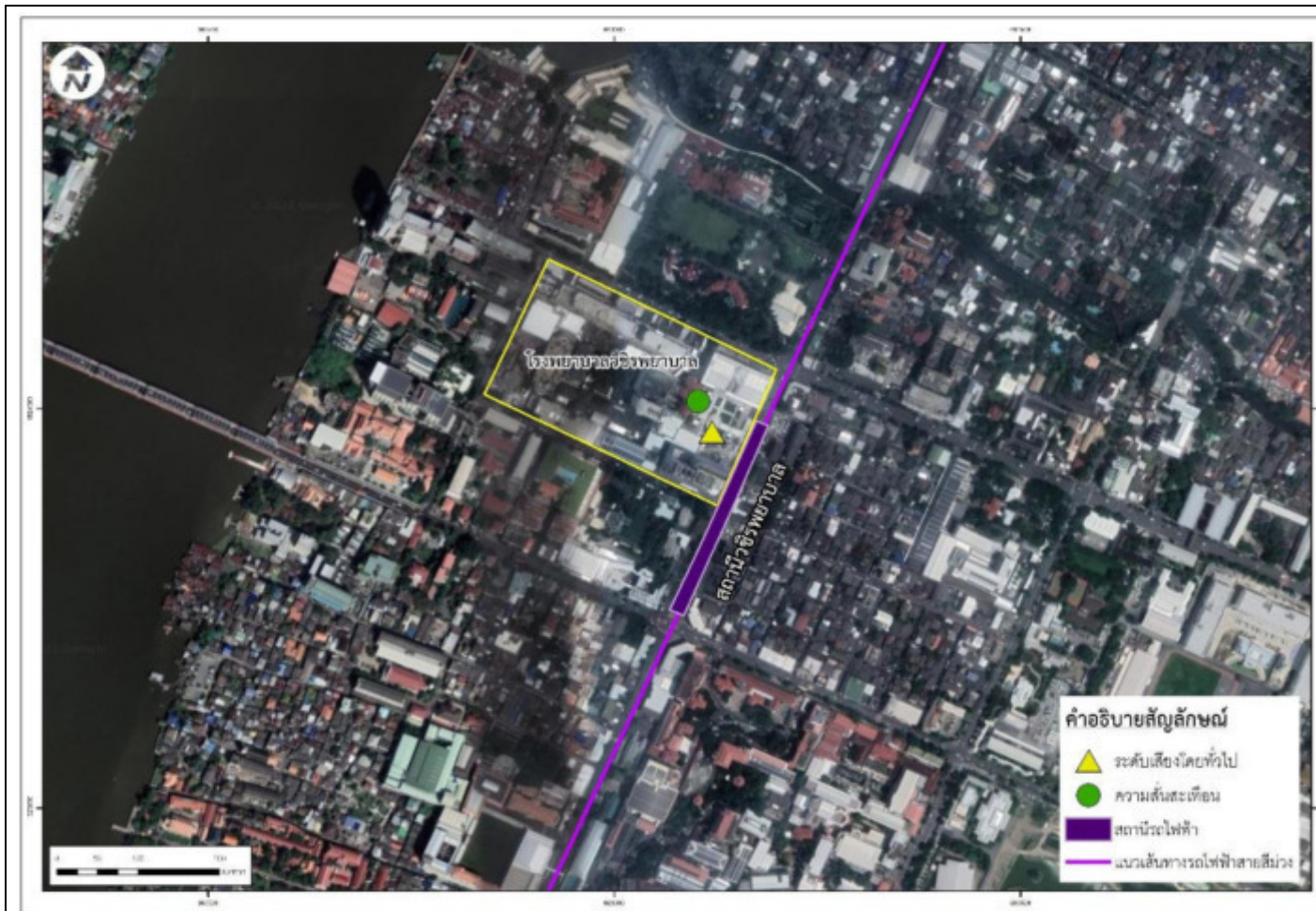


การตรวจสอบระดับเสียง



การตรวจสอบความสั่นสะเทือน





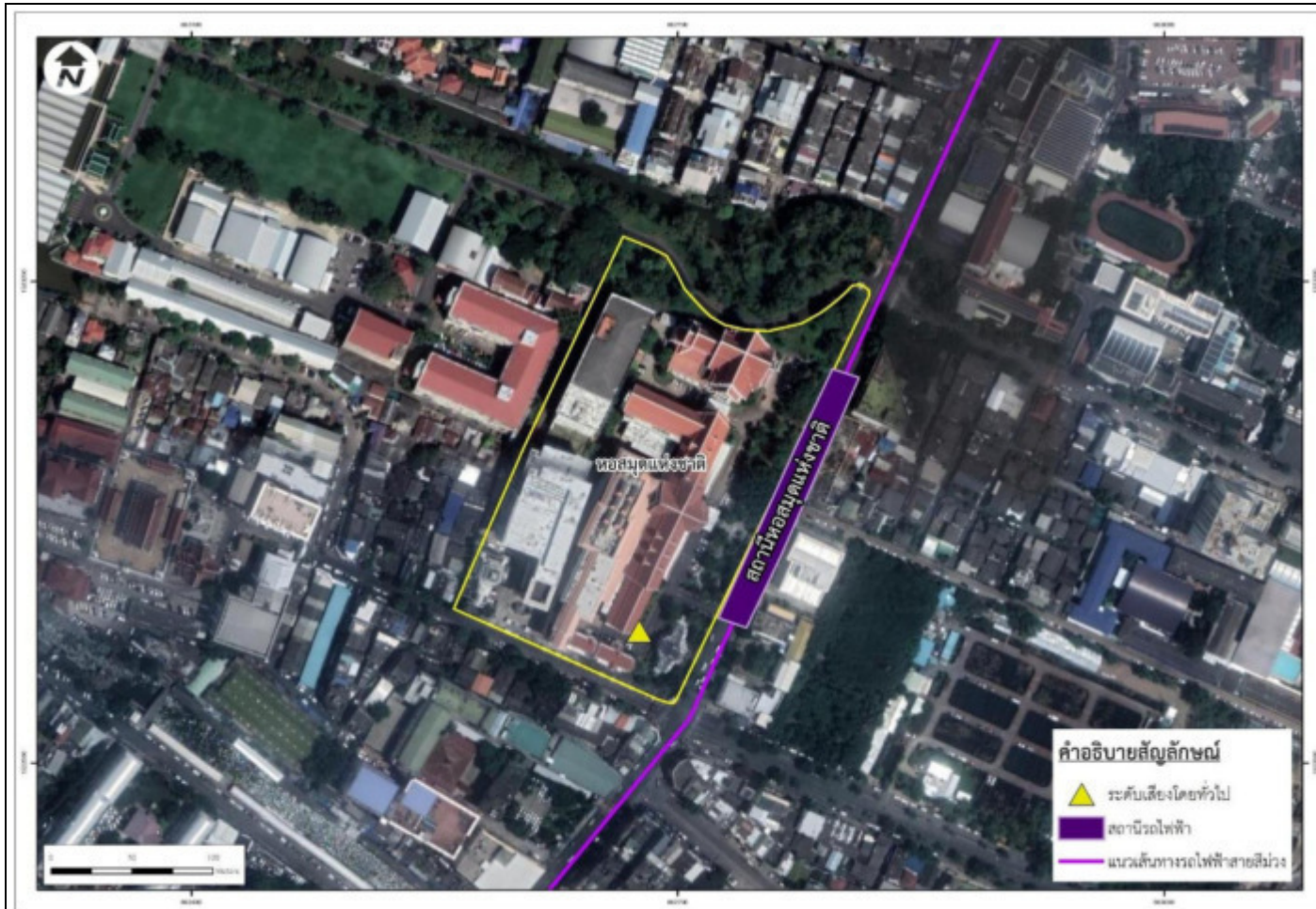
การตรวจสอบระดับเสียง



การตรวจสอบความสั่นสะเทือน



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

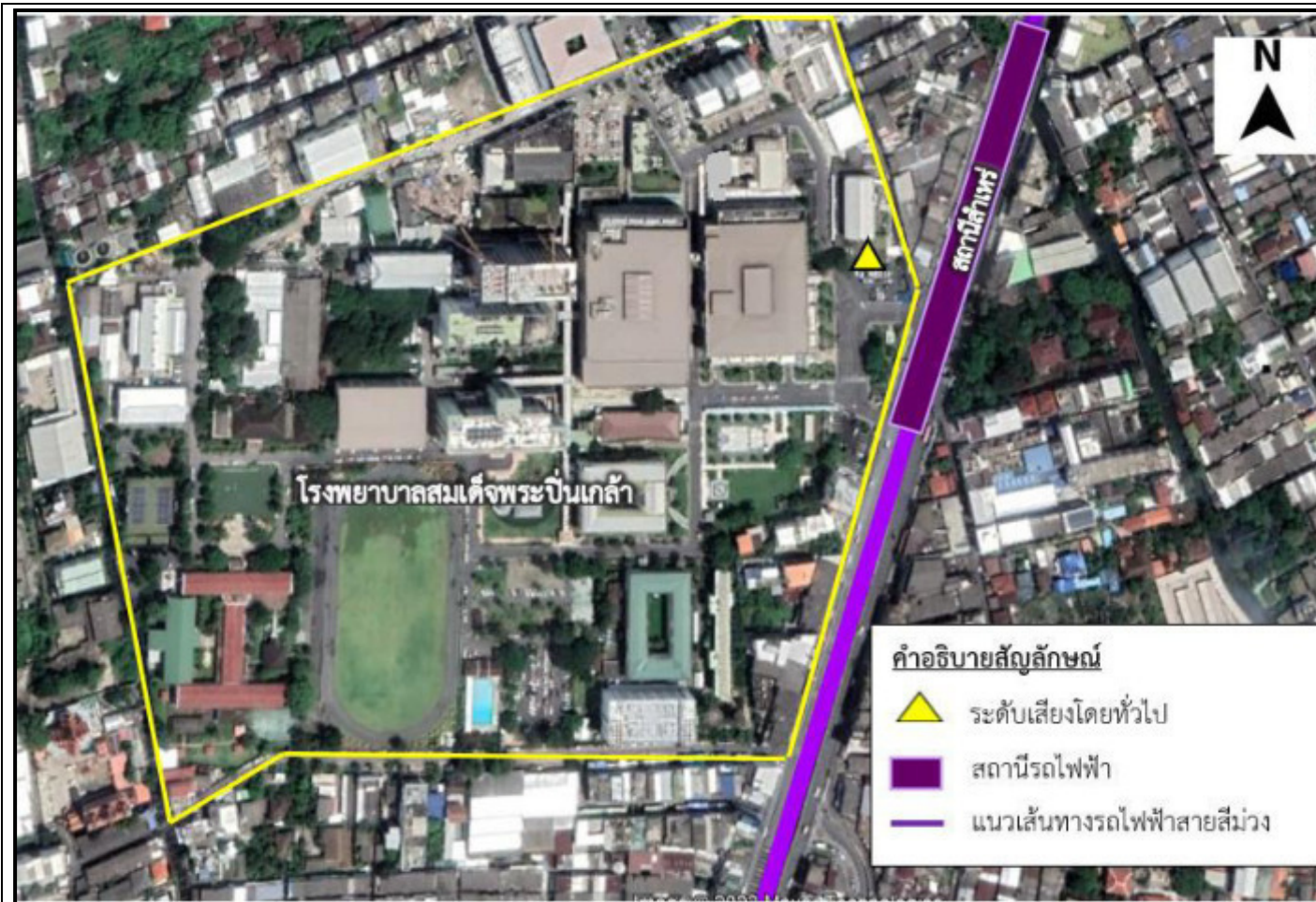


การตรวจสอบระดับเสี่ยง



รูปที่ 4-3 จุดติดตามตรวจสอบระดับเสี่ยง บริเวณหอสมุดแห่งชาติ

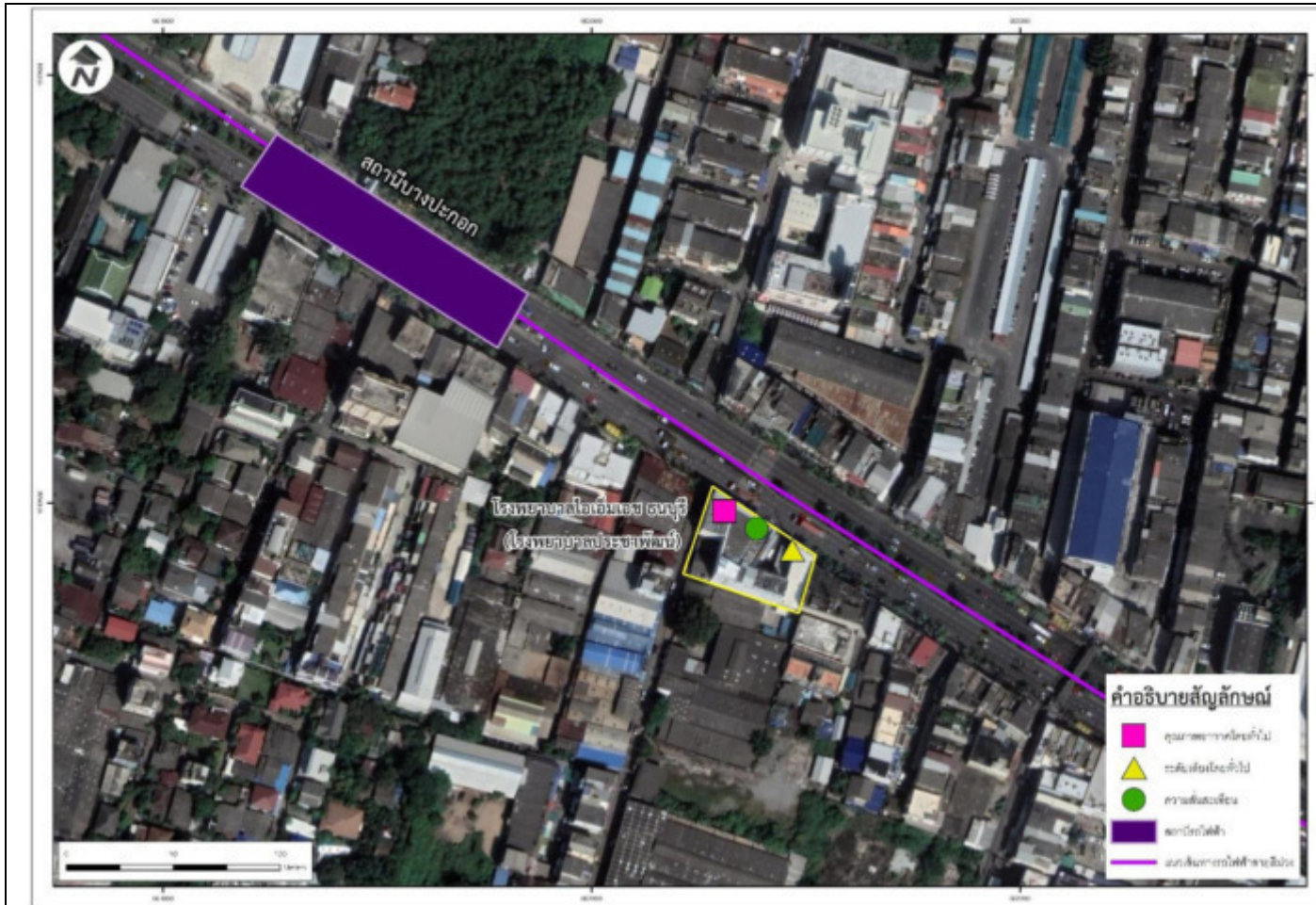




การตรวจสอบระดับเสียง



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



การตรวจสอบระดับเสียง



การตรวจสอบความสั่นสะเทือน



รูปที่ 4-6 จุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน บริเวณโรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี



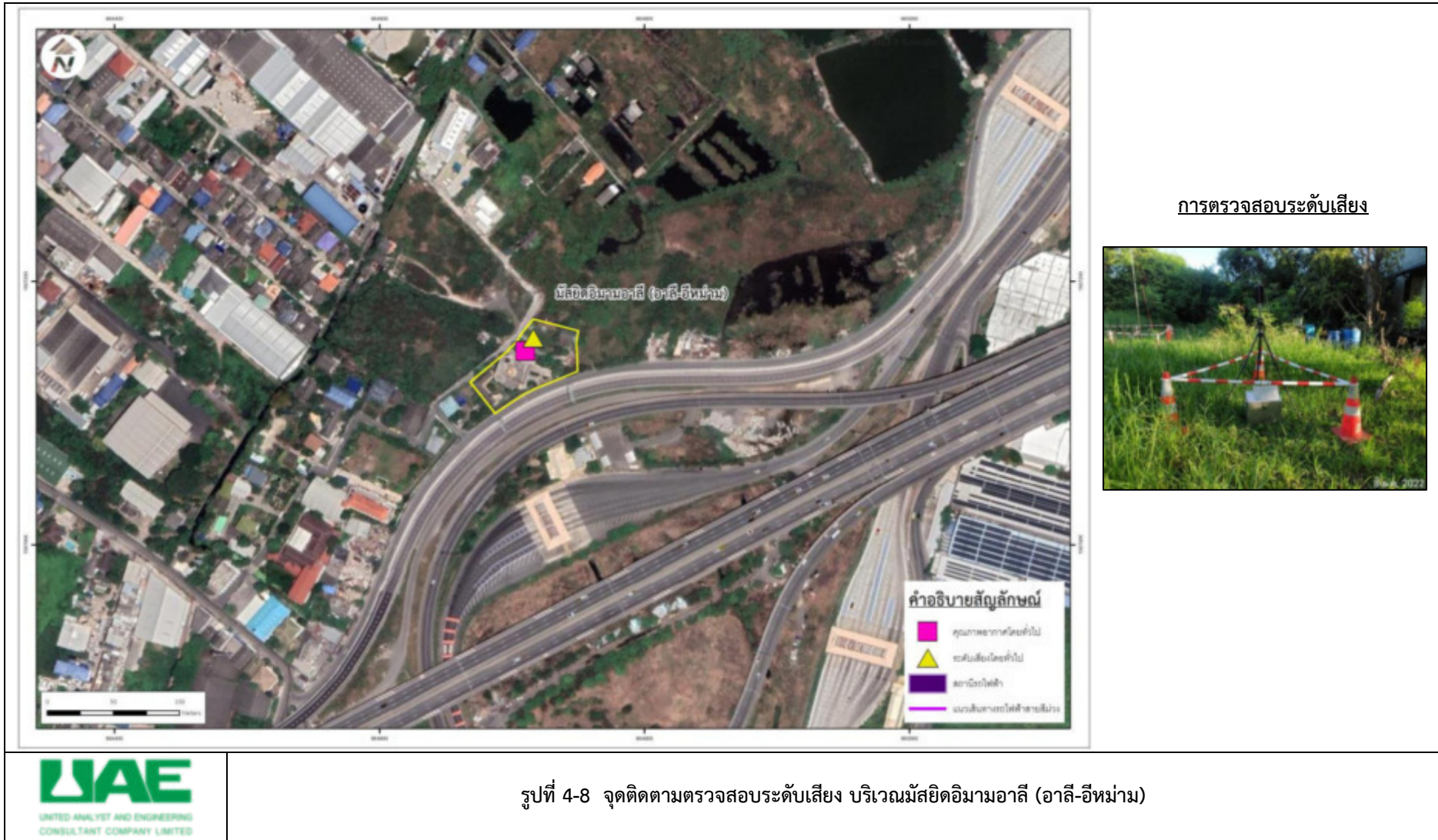
การตรวจสอบระดับเสียง



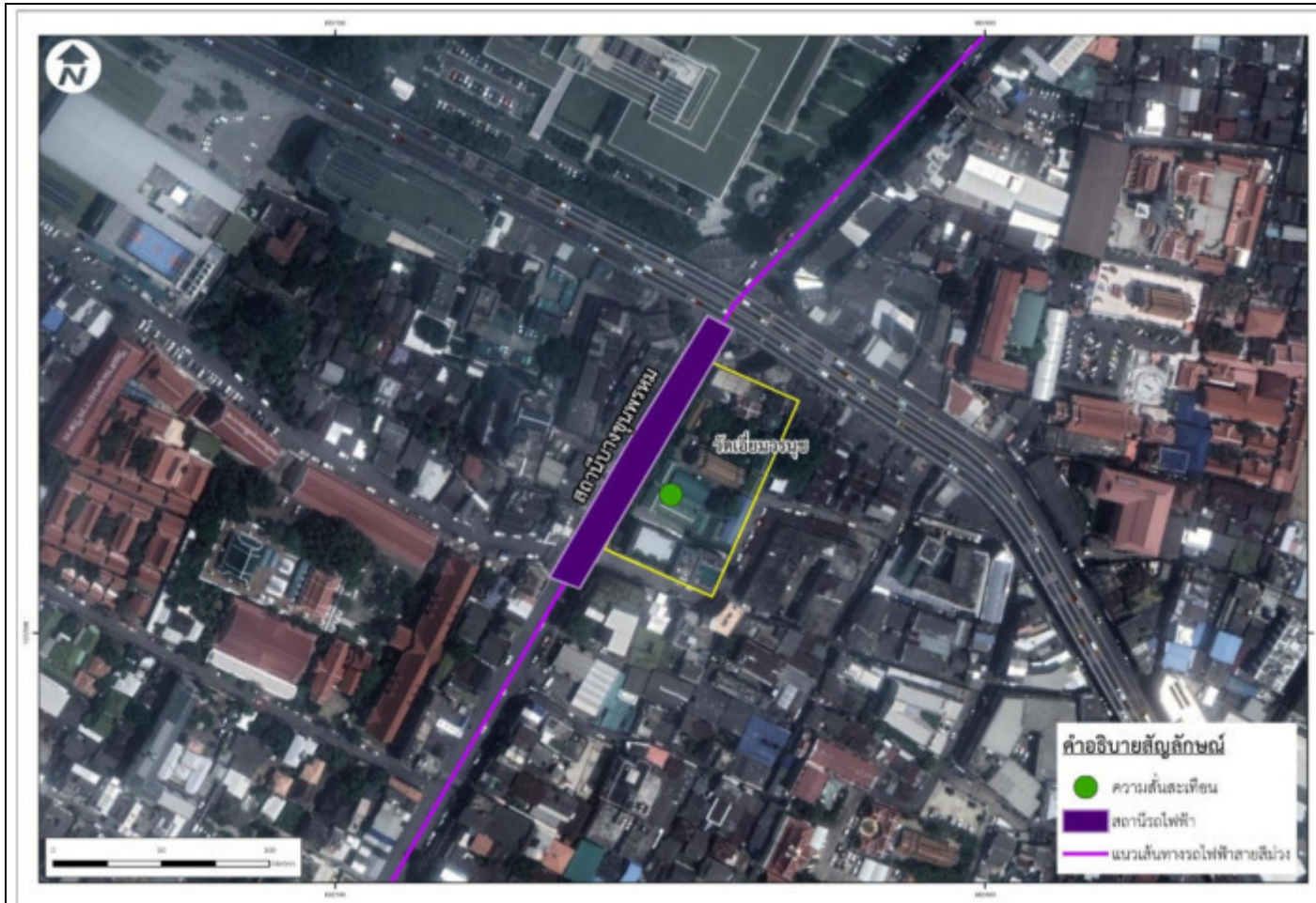
การตรวจสอบความสั่นสะเทือน



รูปที่ 4-7 จุดติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน บริเวณโรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ







การตรวจสอบความสั่นสะเทือน

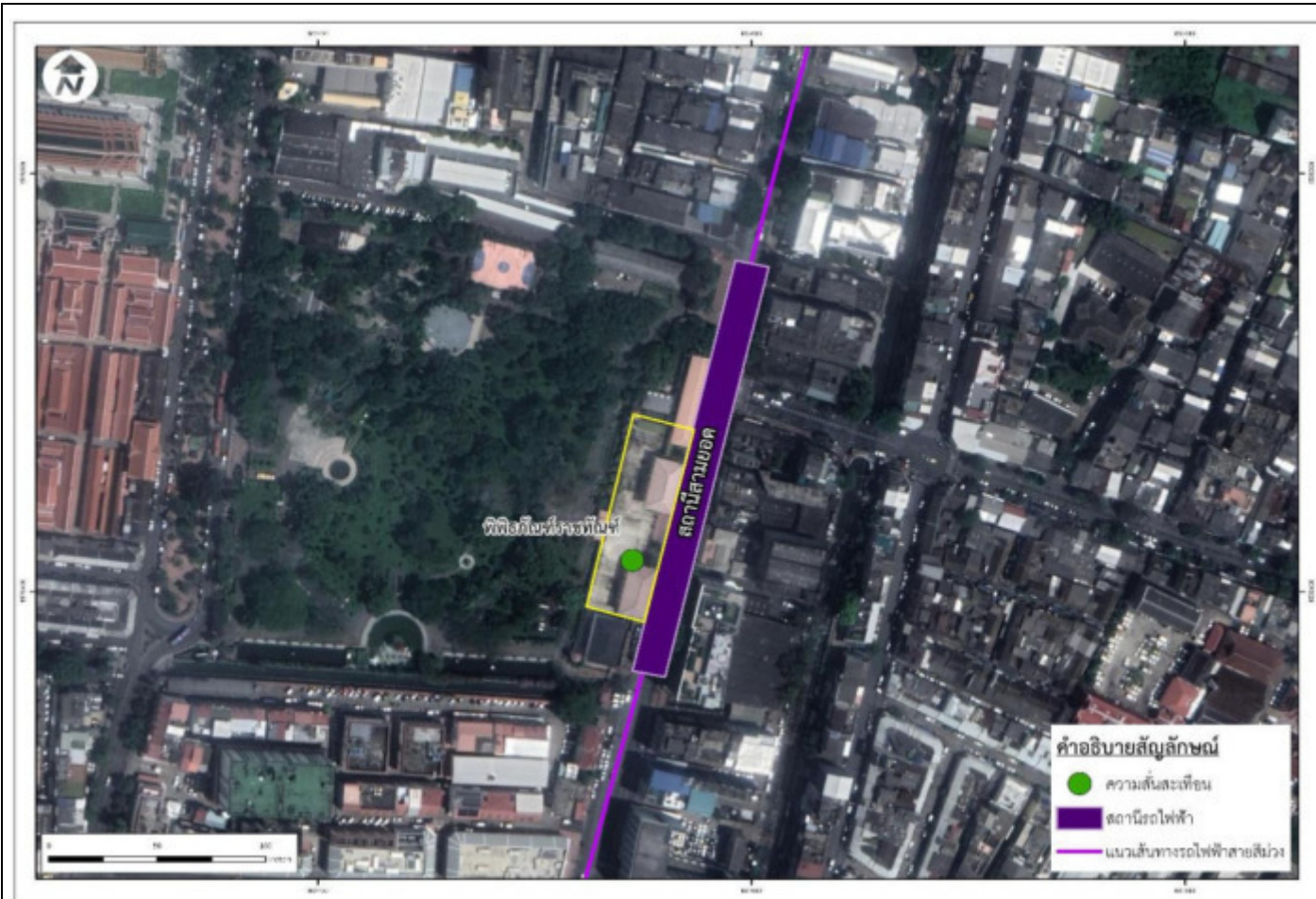






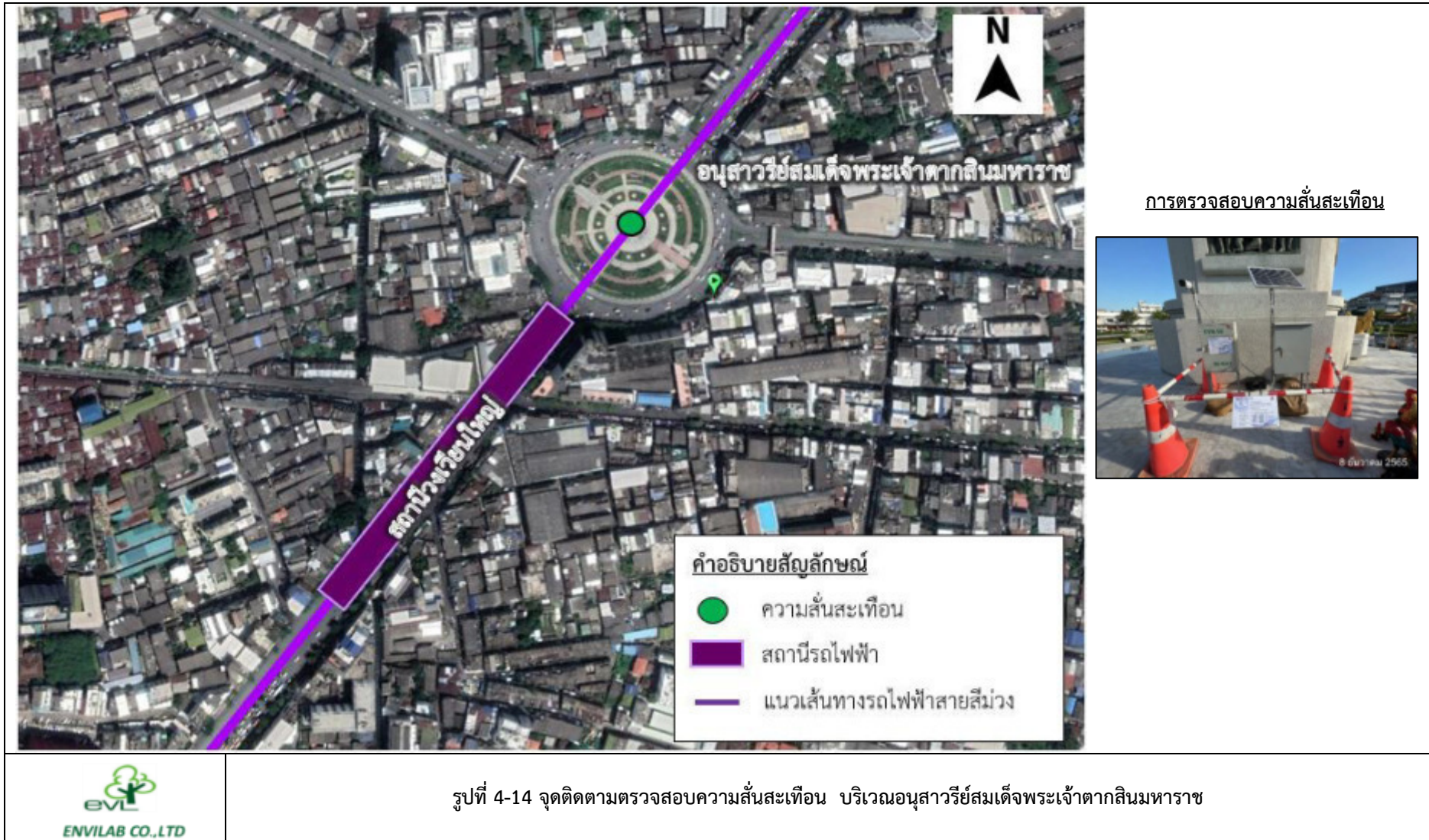
การตรวจสอบความสั่นสะเทือน





การตรวจสอบความสิ้นสะท้อน





4.3 วิธีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป และความสั่นสะเทือน บริเวณโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง ประกอบด้วยวิธีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{eq\ 1\ hr}$) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ส่วนความสั่นสะเทือน ประกอบด้วยวิธีการติดตามตรวจสอบความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) และความถี่ โดยมีรายละเอียดวิธีการติดตามตรวจสอบดังนี้

4.3.1 วิธีการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบใช้มาตรฐานระดับเสียงชนิด Integrated Sound Level Meter ยี่ห้อ Larson Davis รุ่น LxT2/0005394 ซึ่งผลิตโดย Larson Davis เป็นมาตรฐานระดับเสียงที่ได้มาตรฐานสากล IEC-61672 มีค่าความเที่ยงตรงสูงและมีค่าความคลาดเคลื่อนของการติดตามตรวจสอบอยู่ในช่วง + 0.5 เดซิเบลเอ มี Wind Screen ติดที่หัว Microphone เพื่อป้องกันและกำบังลมที่เป็นปัจจัยให้เกิดการผิดพลาดขณะติดตามตรวจสอบ โดยติดตั้งมาตรฐานระดับเสียงบนขาตั้งให้ไมโครโฟนอยู่สูงจากพื้น 1.2-1.5 เมตร ภายในรัศมี 3.5 เมตร ตามแนวราบรอบไมโครโฟนไม่มีกำแพงหรือสิ่งกีดขวางอื่นใดที่มีคุณสมบัติในการสะท้อนเสียงกีดขวางอยู่ ก่อนการติดตามตรวจสอบมีการสอบเทียบและตรวจสอบความถูกต้องด้วยเครื่อง Sound Level Calibrator ชนิด Acoustic Calibrator ที่ระดับเสียงมาตรฐาน 94.0 dB ความถี่ 1,000 Hz ที่ศูนย์ถ่วงน้ำหนัก C และปรับไปที่ศูนย์ถ่วงน้ำหนัก A

4.3.2 วิธีการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนได้ดำเนินการโดยใช้มาตรฐานความสั่นสะเทือน ยี่ห้อ InstanTel Inc. รุ่น Micromate/ UM13368 หรือ รุ่น Micromate/ UM12393 ติดตั้งมาตรฐานความสั่นสะเทือนบริเวณฐานของอาคาร โดยหันตัวรับสัญญาณไปทางแหล่งกำเนิดความสั่นสะเทือน และยึดติดกับแผ่นเหล็กให้แน่น เพื่อป้องกันการ Resonance ระหว่างพื้นกับมาตรฐานความสั่นสะเทือน ทำการตรวจวัดอย่างต่อเนื่องโดยเก็บข้อมูลความสั่นสะเทือนทุกๆ เหตุการณ์ (Event) แล้วนำผลการตรวจวัดมาเทียบกับมาตรฐานฯ

4.4 มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไปได้ดำเนินการตามข้อกำหนดในประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 114 ตอนที่ 27ง ลงวันที่ 3 เมษายน 2540 ดำเนินการติดตามตรวจสอบในรูประดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{eq\ 1\ hr}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) และระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) จากนั้นจะนำค่า $L_{eq\ 1\ hr}$ ตลอด 24 ชั่วโมงอย่างต่อเนื่องมาคำนวณหาค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) ในหน่วยเดซิเบลเอ

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ได้ดำเนินการตามข้อกำหนดในมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเล่มที่ 127 ตอนพิเศษ 69ง ลงวันที่ 2 มิถุนายน 2553

4.5 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงและความสั่นสะเทือน

4.5.1 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป จำนวน 8 จุด ได้แก่ กรมชลประทาน โรงพยาบาลวชิรพยาบาล หอสมุดแห่งชาติ โรงพยาบาลสมิติเวช ธนบุรี โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี โรงพยาบาลบางปะกอกสมุทรปราการ และมัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อีหม่าม) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ได้ดำเนินการในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ในระหว่างวันที่ 13-18, 20-25 สิงหาคม 2565 ระหว่างวันที่ 15-20 ตุลาคม 2565 และระหว่างวันที่ 4-9 ธันวาคม 2565 ซึ่งการตรวจวัดดำเนินการครั้งละ 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ ประกอบด้วยการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{eq\ 1\ hr}$) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) โดยผลการติดตามตรวจสอบรายละเอียดเพิ่มเติมในภาคผนวก ค-2 และมีรายละเอียดดังนี้

1. ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$)

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ส่วนใหญ่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบลเอ โดยมีค่าระหว่าง 52.2-78.2 เดซิเบลเอ ยกเว้น โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี ที่ผลการตรวจวัดในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 มีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานตลอดทั้ง 5 วันที่ทำการตรวจวัด โดยมีค่าระหว่าง 75.3-78.2 เดซิเบลเอ เนื่องจากบริเวณจุดตรวจวัดใกล้ถนนสุขสวัสดิ์ ซึ่งมีปริมาณการจราจรค่อนข้างหนาแน่นส่งผลให้ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการจราจร ทั้งนี้ จากการเปรียบเทียบกับผลการตรวจวัดระดับเสียงในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (กันยายน 2562) พบว่า ผลการตรวจวัดระดับเสียงบริเวณโรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี (หรือเดิมชื่อ โรงพยาบาลประชาพัฒนา) มีค่าเกินมาตรฐานอยู่ก่อนแล้ว

2. ระดับเสียงสูงสุด (L_{max})

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ทั้งหมดอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 115 เดซิเบลเอ โดยมีค่าระหว่าง 57.6-105.3 เดซิเบลเอ

3. ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง ($L_{eq\ 1\ hr}$)

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง ($L_{eq\ 1\ hr}$) ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีระดับเสียงดังแสดงในตารางผลการตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดเกณฑ์มาตรฐานสำหรับประเทศไทย

4. ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90})

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีระดับเสียงดังแสดงในตารางผลการตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดเกณฑ์มาตรฐานสำหรับประเทศไทย

5. ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{dn})

ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีระดับเสียงดังแสดงในตารางผลการตรวจสอบระดับเสียงโดยทั่วไป ปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดเกณฑ์มาตรฐานสำหรับประเทศไทย

การติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{eq\ 1\ hr}$) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{eq\ 24\ hr}$) ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L_{90}) และระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) สรุปผลได้ดังตารางที่ 4-3 และรูปที่ 4-15 ถึง รูปที่ 4-19 โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 4-3 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

จุดตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัดระดับเสียง (เดซิเบลเอ)				
		L _{eq} 1 ชม.	L _{eq} 24 ชม.	L _{max}	L ₉₀	L _{dn}
1. กรมชลประทาน	20-25 สิงหาคม 2565	54.1-67.9	60.6-61.8	67.0-91.3	45.5-57.4	65.4-65.8
	15-20 ตุลาคม 2565	56.6-67.8	62.8-63.7	75.0-99.7	45.5-60.6	67.5-68.7
	4-9 ธันวาคม 2565	56.6-66.3	62.0-63.0	74.3-94.1	47.3-58.3	66.8-67.9
2. โรงพยาบาล วชิรพยาบาล	20-25 สิงหาคม 2565	55.3-67.6	59.5-61.5	67.6-93.0	52.4-66.3	64.7-68.1
	15-20 ตุลาคม 2565	53.9-66.8	59.8-62.1	67.6-85.4	51.1-61.2	65.0-65.4
	4-9 ธันวาคม 2565	51.9-62.1	56.7-58.6	62.8-91.0	49.0-57.2	61.6-63.0
3. หอสมุดแห่งชาติ	13-18 สิงหาคม 2565	50.5-62.4	56.4-59.4	66.2-92.6	44.4-59.8	61.4-63.7
	15-20 ตุลาคม 2565	51.8-66.1	56.8-59.2	67.1-86.3	45.5-56.1	61.7-62.9
	4-9 ธันวาคม 2565	51.2-61.9	56.9-58.7	70.0-84.4	45.2-59.5	62.8-64.2
4. โรงพยาบาล สมิติเวช อนุบุรี	13-18 สิงหาคม 2565	58.8-71.3	62.6-64.5	76.4-98.2	48.1-63.3	67.8-69.5
	15-20 ตุลาคม 2565	58.2-66.6	61.8-64.8	78.4-93.6	46.8-60.4	68.2-69.2
	4-9 ธันวาคม 2565	59.2-67.1	62.4-64.0	76.4-99.2	49.4-61.4	68.0-69.3
5. โรงพยาบาลสมเด็จพระปิ่นเกล้า	21-26 มีนาคม 2556 (EIA) ^{1/}	70.3-78.6	74.5*-75.5*	102.5-106.2	65.6-67.1	79.7-81.7
	13-18 สิงหาคม 2565	56.3-67.0	60.0-62.0	70.6-96.5	46.2-61.6	65.8-67.3
	15-20 ตุลาคม 2565	57.8-77.4	62.6-66.5	74.3-101.8	45.7-61.3	65.8-69.6
	4-9 ธันวาคม 2565	58.2-72.4	61.9-63.7	72.5-96.2	47.3-60.2	67.0-69.3
6. โรงพยาบาล ไอเอ็มเอช อนุบุรี ^{2/3/}	21-26 มีนาคม 2556 (EIA) ^{1/}	74.7-80.9	77.4*-79.5*	100.6-112.0	71.1-72.6	83.2-85.4
	20-25 สิงหาคม 2565	74.2-80.7	77.4*-78.0*	90.2-104.5	61.4-74.2	83.3-83.5
	15-20 ตุลาคม 2565	73.5-79.8	77.0*-78.2*	90.3-103.9	61.2-74.3	82.7-83.8
	4-9 ธันวาคม 2565	70.6-78.9	75.3*-76.4*	89.4-105.3	60.6-76.2	80.5-81.0
7. โรงพยาบาล บางปะกอก สมุทรปราการ ^{4/}	31 ตุลาคม-5 พฤศจิกายน 2556 (EIA) ^{1/}	54.5-63.2	60.1-60.9	88.6-92.9	55.7-57.4	64.7 - 65.5
	13-18 สิงหาคม 2565	59.4-72.3	62.5-67.6	72.3-102.6	46.5-67.5	68.1-71.8
	15-20 ตุลาคม 2565	58.8-67.9	64.6-65.2	75.3-94.6	45.6-62.3	69.3-69.8
	4-9 ธันวาคม 2565	60.8-68.9	64.9-66.3	78.8-97.3	53.7-65.1	70.8-71.9
8. มัสยิดอิมามอาลี (อาลี-อิหม่าม)	31 ตุลาคม-5 พฤศจิกายน 2556 (EIA) ^{1/}	50.5-60.1	54.2-55.8	76.3-90.3	49.9-51.5	59.5-61.2
	13-18 สิงหาคม 2565	46.0-67.2	52.2-62.1	57.6-93.6	44.4-65.5	57.2-70.0
	15-20 ตุลาคม 2565	50.3-68.0	53.4-57.8	61.2-101.6	48.1-55.4	60.1-61.1
	4-9 ธันวาคม 2565	48.2-59.4	54.3-55.9	61.6-81.4	48.9-57.6	58.5-60.7
มาตรฐาน ^{5/}		-	70	115	-	-

หมายเหตุ : ^{1/} รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (กันยายน 2562)

^{2/} โรงพยาบาลประชาพัฒนา คือ โรงพยาบาลนวมินทร์ 2 ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (กันยายน 2562)

^{3/} โรงพยาบาลประชาพัฒนา เปลี่ยนชื่อเป็น โรงพยาบาลไอเอ็มเอช อนุบุรี

^{4/} โรงพยาบาลบางปะกอก 3 ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากโรงพยาบาลมีแผนการปรับปรุงภายในโรงพยาบาลหลายแห่ง จึงทำให้ไม่สะดวกในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้น โครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดไปยังโรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ ที่อยู่ห่างจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ประมาณ 60 เมตร

^{5/} มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป (ค่า L₉₀ และ L_{dn} ประเทศไทยไม่ได้กำหนดมาตรฐาน)

* ผลการตรวจวัดมีค่าไม่อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



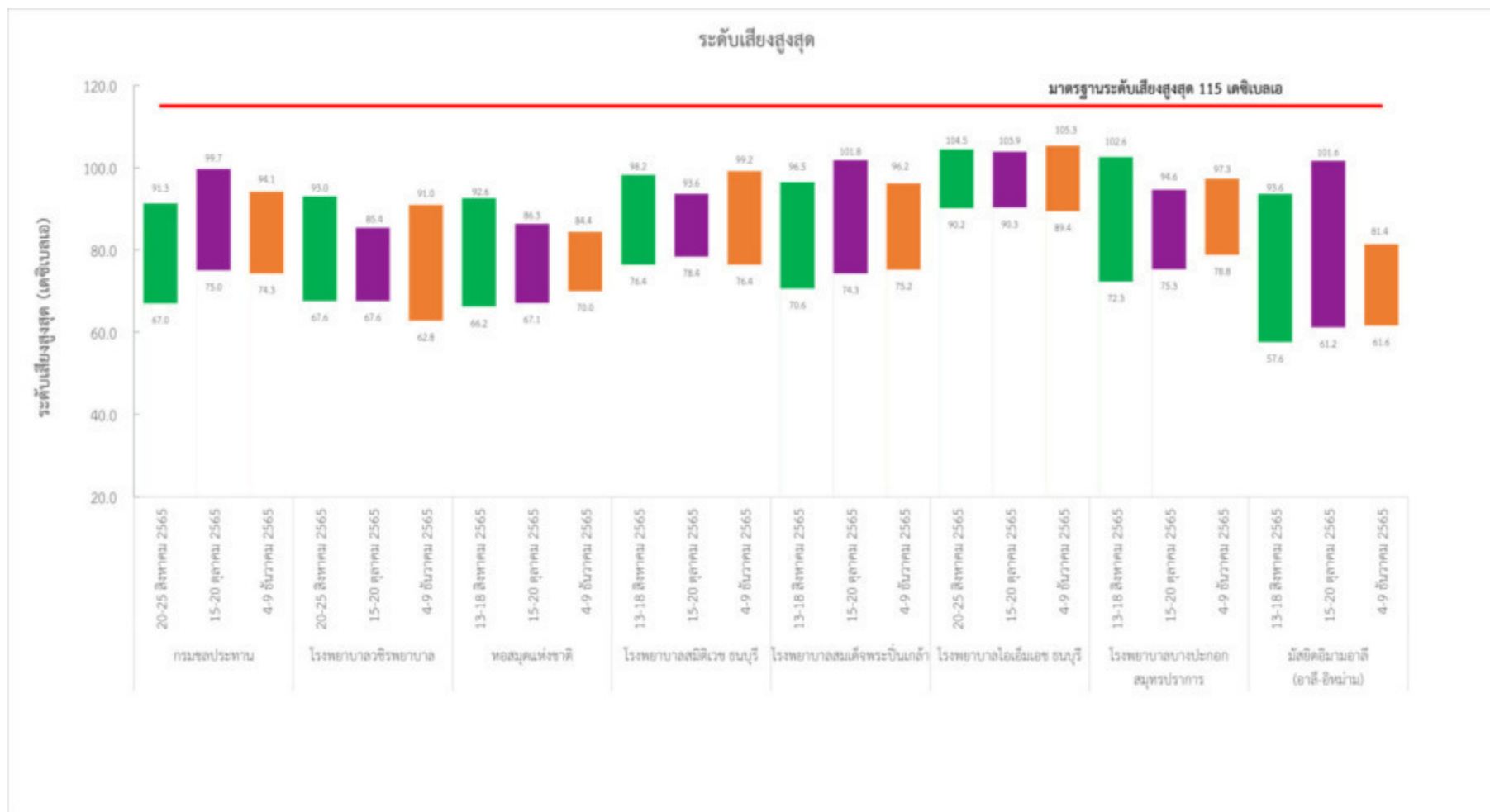
รูปที่ 4-15 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ระหว่างเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



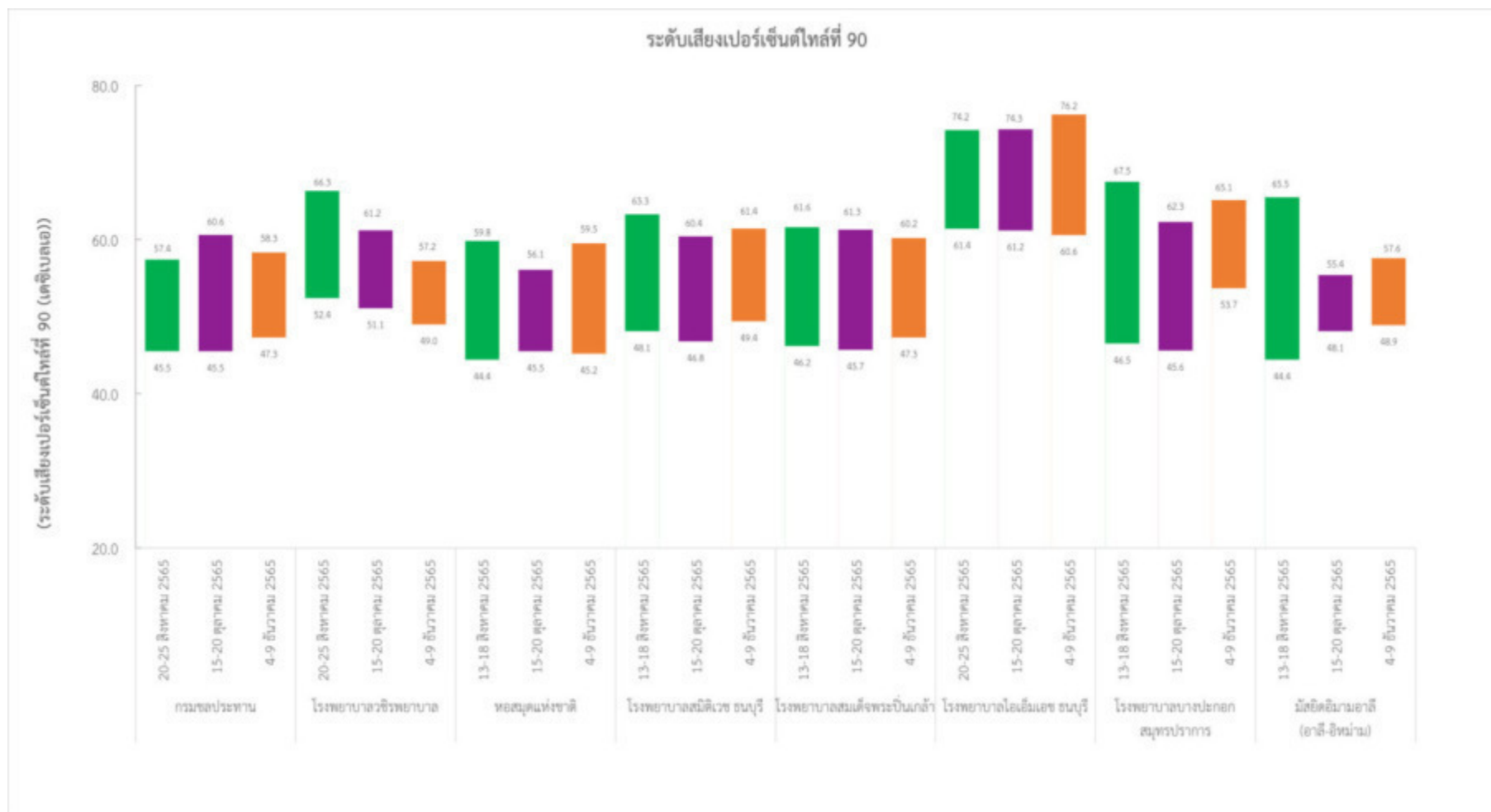
รูปที่ 4-16 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ระหว่างเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



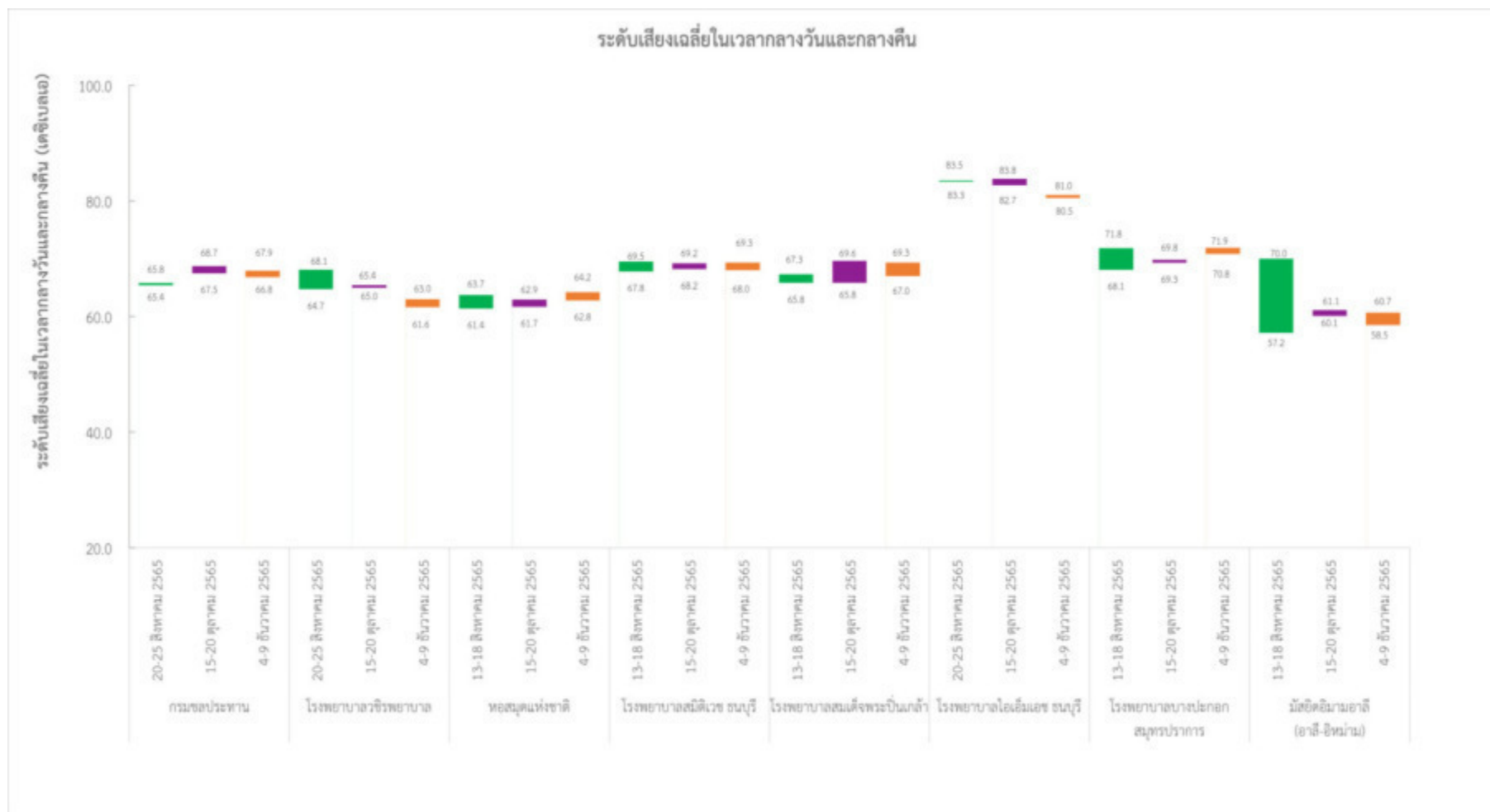
รูปที่ 4-17 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงสูงสุด ระหว่างเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 4-18 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทม์ที่ 90 ระหว่างเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 4-19 ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ยกลางวัน-กลางคืน ระหว่างเดือน กรกฎาคม-ธันวาคม 2565

4.5.2 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

การติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือนของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ได้ดำเนินการจำนวน 10 จุด ได้แก่ กรมชลประทาน โรงพยาบาลวชิรพยาบาล วัดเอี่ยมวรนุช วัดบวรนิเวศราชวรวิหาร วัดราชนันทารามวรวิหาร ป้อมมหากาฬ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ อนุสาวรีย์พระเจ้าตากสินมหาราช โรงพยาบาลประชาชนพัฒนา และโรงพยาบาลบางปะกอก 3 (บริเวณโรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ) ตรวจวัดครั้งละ 5 วันต่อเนื่องครบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ โดยดำเนินการในระหว่างวันที่ 13-18, 20-25 สิงหาคม 2565 วันที่ 15-20 ตุลาคม 2565 และ 4-9 ธันวาคม 2565 ดังแสดงในภาคผนวก ค-3

การติดตามตรวจสอบค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดที่ตรวจสอบได้ทั้ง 3 แกน คือ Transverse, Vertical และ Longitudinal กับมาตรฐาน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่าค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดในแต่ละช่วงความถี่ของความสั่นสะเทือนทั้ง 3 แกน ของทุกสถานีที่ติดตามตรวจสอบ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน รายละเอียดดังนี้

กรมชลประทาน: ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานสำหรับอาคารประเภทที่ 3 ซึ่งหมายถึงโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ และอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างในลักษณะใดที่ไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม ทั้งนี้ โครงการฯ ได้ตั้งมาตรฐานความสั่นสะเทือนบริเวณตึกแขกของกรมชลประทาน ซึ่งเป็นอาคารอนุรักษ์ จึงใช้มาตรฐานอาคารประเภทที่ 3

โรงพยาบาลวชิรพยาบาล: ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานสำหรับอาคารประเภทที่ 3 ซึ่งหมายถึงโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ และอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างในลักษณะใดที่ไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม ทั้งนี้ โครงการฯ ได้ตั้งมาตรฐานความสั่นสะเทือนบริเวณตึกเหลืองของโรงพยาบาล ซึ่งเป็นโบราณสถาน จึงใช้มาตรฐานอาคารประเภทที่ 3

วัดบวรนิเวศราชวรวิหาร: ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานสำหรับอาคารประเภทที่ 3 ซึ่งหมายถึงโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ และอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างในลักษณะใดที่ไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

วัดเอี่ยมวรนุช: ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานสำหรับอาคารประเภทที่ 3 ซึ่งหมายถึงโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ และอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างในลักษณะใดที่ไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

วัดราชนันทารามวรวิหาร: ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานสำหรับอาคารประเภทที่ 3 ซึ่งหมายถึงโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ และอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างในลักษณะใดที่ไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

ป้อมมหากาฬ: ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานสำหรับอาคารประเภทที่ 3 ซึ่งหมายถึงโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ และอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างในลักษณะใดที่ไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

พิพิธภัณฑ์ราชทัณฑ์: ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานสำหรับอาคารประเภทที่ 3 ซึ่งหมายถึง โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ และอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างในลักษณะใดที่ไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม ทั้งนี้ ในการตรวจวัดค่าความสั่นสะเทือนในเดือนธันวาคม 2565 ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างขออนุญาตใช้พื้นที่บริเวณพิพิธภัณฑ์ราชทัณฑ์เพื่อดำเนินการก่อสร้างรวมทั้งติดตั้งเครื่องตรวจวัดความสั่นสะเทือน

อนุสาวรีย์พระเจ้าตากสินมหาราช: ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานสำหรับอาคารประเภทที่ 3 ซึ่งหมายถึงโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ พิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติ และอาคารหรือสิ่งปลูกสร้างในลักษณะใดที่ไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี: ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานสำหรับอาคารประเภทที่ 2 ซึ่งหมายถึง อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด อาคารชุด หอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาล อาคารที่ใช้เป็นสถานศึกษา และอาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางศาสนา

โรงพยาบาลบางปะกอก สุมทราปราการ: ความเร็วของอนุภาคสูงสุด มีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานสำหรับอาคารประเภทที่ 2 ซึ่งหมายถึง อาคารอยู่อาศัย อาคารอยู่อาศัยรวม ห้องแถว ตึกแถว บ้านแถว บ้านแฝด อาคารชุด หอพัก อาคารที่ใช้เป็นสถานพยาบาล อาคารที่ใช้เป็นสถานศึกษา และอาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางศาสนา

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่าความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ซึ่งเป็นระยะก่อสร้างของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (แต่โครงการยังไม่มีกิจกรรมการก่อสร้าง) ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคารและส่วนประกอบของอาคาร การติดตามตรวจสอบความเร็วอนุภาคสูงสุด และความถี่ สรุปผลการติดตามตรวจสอบได้ดังแสดงในตารางที่ 4-4

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 4-4 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

จุดตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน								
		แกน X (LONGITUDINAL)			แกน Y (TRANSVERSE)			แกน Z (VERTICAL)		
		ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ความเร็ว อนุภาคสูงสุด ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ความเร็ว อนุภาคสูงสุด ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ความเร็วอนุภาค สูงสุด ^{1/} (มม./วินาที)
1. กรมชลประทาน (ตึกแขก-อาคาร ประเภทที่ 3)	20-25 สิงหาคม 2565	0.166	2.7	3.0	0.055	85.3	9.4	0.654	2.9	3.0
	15-20 ตุลาคม 2565	0.110	4.4	3.0	0.055	15.1	3.6	0.654	3.7	3.0
	4-9 ธันวาคม 2565	0.110	3.1	3.0	0.134	1.6	3.0	0.883	3.1	3.0
	ค่าสูงสุด (ระหว่างกรกฎาคม – ธันวาคม 2565)	0.110	3.1	3.0	0.134	1.6	3.0	0.883	3.1	3.0
2. โรงพยาบาล วชิรพยาบาล (ตึกเหลือง-อาคาร ประเภทที่ 3)	20-25 สิงหาคม 2565	0.158	55.1	8.2	0.063	72.0	8.9	0.311	12.5	3.3
	15-20 ตุลาคม 2565	0.189	3.5	3.0	0.126	2.7	3.0	0.370	3.1	3.0
	4-9 ธันวาคม 2565	0.244	2.6	3.0	0.079	3.7	3.0	0.331	2.8	3.0
	ค่าสูงสุด (ระหว่างกรกฎาคม – ธันวาคม 2565)	0.189	3.5	3.0	0.126	2.7	3.0	0.370	3.1	3.0
3. วัดเอี่ยมวรนุช (อาคารประเภทที่ 3)	13-18 สิงหาคม 2565	0.197	3.6	3.0	0.189	4.1	3.0	0.709	3.9	3.0
	15-20 ตุลาคม 2565	1.450	1.8	3.0	0.678	2.3	3.0	1.280	9.3	3.0
	4-9 ธันวาคม 2565	0.110	4.3	3.0	0.355	2.9	3.0	0.969	3.4	3.0
	ค่าสูงสุด (ระหว่างกรกฎาคม – ธันวาคม 2565)	1.450	1.8	3.0	0.678	2.3	3.0	1.280	9.3	3.0
4. วัดบวรนิเวศ ราชวรวิหาร (อาคารประเภทที่ 3)	13-18 สิงหาคม 2565	0.158	7.7	3.0	0.307	73.1	8.9	0.536	2.3	3.0
	15-20 ตุลาคม 2565	0.404	4.2	3.0	0.489	4.3	3.0	0.544	4.4	3.0
	4-9 ธันวาคม 2565	0.102	4.1	3.0	0.079	7.5	3.0	0.457	4.0	3.0
	ค่าสูงสุด (ระหว่างกรกฎาคม – ธันวาคม 2565)	0.404	4.2	3.0	0.489	4.3	3.0	0.544	4.4	3.0

ตารางที่ 4-4 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565 (ต่อ-1)

จุดตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน								
		แกน X (LONGITUDINAL)			แกน Y (TRANSVERSE)			แกน Z (VERTICAL)		
		ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ความเร็ว อนุภาคสูงสุด ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ความเร็ว อนุภาคสูงสุด ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ความเร็วอนุภาค สูงสุด ^{1/} (มม./วินาที)
5. วัดรชชนิดตาราม วรวิหาร (อาคารประเภทที่ 3)	13-18 สิงหาคม 2565	0.126	51.2	8.0	0.113	42.7	7.1	0.394	39.4	6.7
	15-20 ตุลาคม 2565	0.110	10.0	3.0	0.047	16.5	3.8	0.378	18.2	4.0
	4-9 ธันวาคม 2565	0.087	4.1	3.0	0.071	6.5	3.0	0.489	3.4	3.0
	ค่าสูงสุด (ระหว่างกรกฎาคม – ธันวาคม 2565)	0.087	4.1	3.0	0.071	6.5	3.0	0.489	3.4	3.0
6. ป้อมมหากาฬ (อาคารประเภทที่ 3)	13-18 สิงหาคม 2565	0.567	64.0	8.6	0.481	73.1	8.9	0.197	51.2	8.0
	15-20 ตุลาคม 2565	0.173	46.5	7.6	0.331	24.4	4.8	0.733	26.9	5.1
	4-9 ธันวาคม 2565	0.725	4.4	3.0	0.418	5.5	3.0	0.197	6.6	3.0
	ค่าสูงสุด (ระหว่างกรกฎาคม – ธันวาคม 2565)	0.173	46.5	7.6	0.331	24.4	4.8	0.733	26.9	5.1
7. พิพิธภัณฑ ราชภัณฑ (อาคารประเภทที่ 3)	13-18 สิงหาคม 2565	0.549	46.5	7.6	0.454	46.5	7.6	0.323	39.4	6.7
	15-20 ตุลาคม 2565	0.118	2.8	3.0	0.173	9.5	3.0	0.631	3.2	3.0
	4-9 ธันวาคม 2565	ไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากอยู่ระหว่างขออนุญาตใช้พื้นที่บริเวณพิพิธภัณฑราชภัณฑเพื่อดำเนินการก่อสร้างรวมทั้งติดตั้งเครื่องตรวจวัดความสั่นสะเทือน								
	ค่าสูงสุด (ระหว่างกรกฎาคม – ธันวาคม 2565)	0.118	2.8	3.0	0.173	9.5	3.0	0.631	3.2	3.0
8. อนุสาวรีย์พระเจ้ ตากสินมหาราช (อาคารประเภทที่ 3)	13-18 สิงหาคม 2565	1.008	3.9	3.0	1.048	1.2	3.0	0.141	2.8	3.0
	15-20 ตุลาคม 2565	0.141	N/A ^{2/}	-	0.134	3.4	3.0	0.409	3.6	3.0
	4-9 ธันวาคม 2565	0.158	2.7	3.0	0.134	4.3	3.0	0.370	4.2	3.0
	ค่าสูงสุด (ระหว่างกรกฎาคม – ธันวาคม 2565)	1.008	3.9	3.0	1.048	1.2	3.0	0.141	2.8	3.0

ตารางที่ 4-4 ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565 (ต่อ-2)

จุดตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัดความสั่นสะเทือน								
		แกน X (LONGITUDINAL)			แกน Y (TRANSVERSE)			แกน Z (VERTICAL)		
		ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ความเร็ว อนุภาคสูงสุด ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ความเร็ว อนุภาคสูงสุด ^{1/} (มม./วินาที)	ความเร็ว อนุภาคสูงสุด (มม./วินาที)	ความถี่ (เฮิรตซ์)	มาตรฐาน ความเร็วอนุภาค สูงสุด ^{1/} (มม./วินาที)
9. โรงพยาบาล ไอเอ็มเอช ธนบุรี ^{4/5/} (อาคารประเภทที่ 2)	21 -26 มีนาคม 2556 (EIA) ^{3/}	-	-	-	-	-	-	5.840	>100	20.0
	20-25 สิงหาคม 2565	0.715	25.6	8.9	0.307	85.3	18.5	0.618	23.3	8.3
	15-20 ตุลาคม 2565	1.150	2.0	5.0	0.528	2.6	5.0	1.880	18.3	7.1
	4-9 ธันวาคม 2565	0.063	5.7	5.0	0.095	6.2	5.0	0.575	4.1	5.0
ค่าสูงสุด (ระหว่างกรกฎาคม – ธันวาคม 2565)		1.150	2.0	5.0	0.528	2.6	5.0	1.880	18.3	7.1
10. โรงพยาบาล บางปะกอก สมุทรปราการ ^{6/} (อาคารประเภทที่ 2)	31 ตุลาคม-5 พฤศจิกายน 2556 (EIA) ^{4/}	0.381	64	16.4	0.524	64	16.4	2.650	16	6.5
	13-18 สิงหาคม 2565	0.221	8.0	5.0	0.150	6.0	5.0	0.575	10.0	5.0
	15-20 ตุลาคม 2565	0.165	8.5	5.0	0.102	6.6	5.0	0.544	7.0	5.0
	4-9 ธันวาคม 2565	0.489	51.2	15.1	0.307	64.0	16.4	0.638	64.0	16.4
ค่าสูงสุด (ระหว่างกรกฎาคม – ธันวาคม 2565)		0.489	51.2	15.1	0.307	64.0	16.4	0.638	64.0	16.4

หมายเหตุ : ^{1/} มาตรฐานความสั่นสะเทือนตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร และจุดตรวจวัดอยู่ที่ฐานชั้นล่างของอาคาร โดยอาคารประเภทที่ 1 ได้แก่ โรงงานอุตสาหกรรม อาคารพาณิชย์ อาคารประเภทที่ 2 ได้แก่ อาคารที่อยู่อาศัย อาคารชุด หอพัก สถานพยาบาล สถานศึกษา อาคารที่ใช้ประโยชน์เพื่อกิจกรรมทางศาสนา และ อาคารประเภทที่ 3 ได้แก่ โบราณสถาน อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างในลักษณะอื่นใดที่มีลักษณะไม่มั่นคงแข็งแรง แต่มีคุณค่าทางวัฒนธรรม

^{2/} เกิดความถี่คลื่นไม่ต่อเนื่อง

^{3/} รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (กันยายน 2562)

^{4/} โรงพยาบาลประชาพัฒน์ คือ โรงพยาบาลนวมินทร์ 2 ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (กันยายน 2562)

^{5/} โรงพยาบาลประชาพัฒน์ เปลี่ยนชื่อเป็น โรงพยาบาลไอเอ็มเอช ธนบุรี

^{6/} โรงพยาบาลบางปะกอก 3 ได้มีหนังสือแจ้งปฏิเสธความอนุเคราะห์สถานที่เพื่อใช้ในการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ เนื่องจากโรงพยาบาลมีแผนการปรับปรุงภายในโรงพยาบาลหลายแห่ง จึงทำให้ไม่สะดวกในการติดตั้งเครื่องมือตรวจวัดคุณภาพสิ่งแวดล้อม ดังนั้น โครงการฯ จึงได้ย้ายจุดตรวจวัดไปยังโรงพยาบาลบางปะกอก สมุทรปราการ ที่อยู่ห่างจากโรงพยาบาลบางปะกอก 3 ประมาณ 60 เมตร

บทที่ 5

การติดตามตรวจสอบ
คุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

บทที่ 5

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

5.1 แผนการดำเนินงาน

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ได้ติดตามตรวจสอบ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ระยะก่อสร้าง จำนวน 9 จุดตรวจวัด ได้แก่ คลองบางซื่อ คลองสามเสน คลองบางไส้ไก่ คลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า ได้ดำเนินการเป็นประจำทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง (ดำเนินการติดตามตรวจสอบ 3 ครั้ง ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565) โดยมีรายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 5-1

ตารางที่ 5-1 แผนการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนีที่ติดตามตรวจสอบ	จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลาดำเนินการ
1. คุณภาพน้ำผิวดิน	1. ความเป็นกรด-ด่าง (pH) 2. อุณหภูมิ (Temperature) 3. ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ (DO) 4. ความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD) 5. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS) 6. น้ำมันและไขมัน (FOG) 7. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB) 8. ไนเตรท (NO ₃ -) 9. ฟอสเฟต (PO ₄ ³⁻) 10. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) 11. ค่าการนำไฟฟ้า (Conductivity)	1. คลองบางซื่อ 2. คลองสามเสน 3. คลองบางไส้ไก่ 4. คลองดาวคะนอง 5. คลองบางปะแก้ว 6. คลองบางปะกอก 7. คลองราษฎร์บูรณะ 8. คลองแจรงร้อน 9. ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า	ทุก 2 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง (เดือนสิงหาคม ตุลาคม และ ธันวาคม 2565)
2. นิเวศวิทยาทางน้ำ	1. แพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) 2. แพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) 3. สัตว์หน้าดิน (Benthos)		

5.2 จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ

ตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบ และค่าพิกัดภูมิศาสตร์ของการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ ทั้ง 9 จุด ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง ดังแสดงในตารางที่ 5-2 และรูปที่ 5-1 ถึงรูปที่ 5-9

ตารางที่ 5-2 ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของจุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

จุดติดตามตรวจสอบ	ค่าพิกัดภูมิศาสตร์แสดงตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบ		
	UTM WGS84		
	Zone	East (X)	North (Y)
คุณภาพน้ำผิวดิน และนิเวศวิทยาทางน้ำ			
1. คลองบางซื่อ	47 P	664922	1526044
2. คลองสามเสน	47 P	663311	1524256
3. คลองบางไส้ไก่	47 P	661349	1517600
4. คลองดาวคะนอง	47 P	660251	1514272
5. คลองบางปะแก้ว	47 P	661024	1513361
6. คลองบางปะกอก	47 P	661737	1512851
7. คลองราษฎร์บูรณะ	47 P	662597	1512307
8. คลองแจรงร้อน	47 P	663509	1511728
9. ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า	47 P	665337	1507961

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

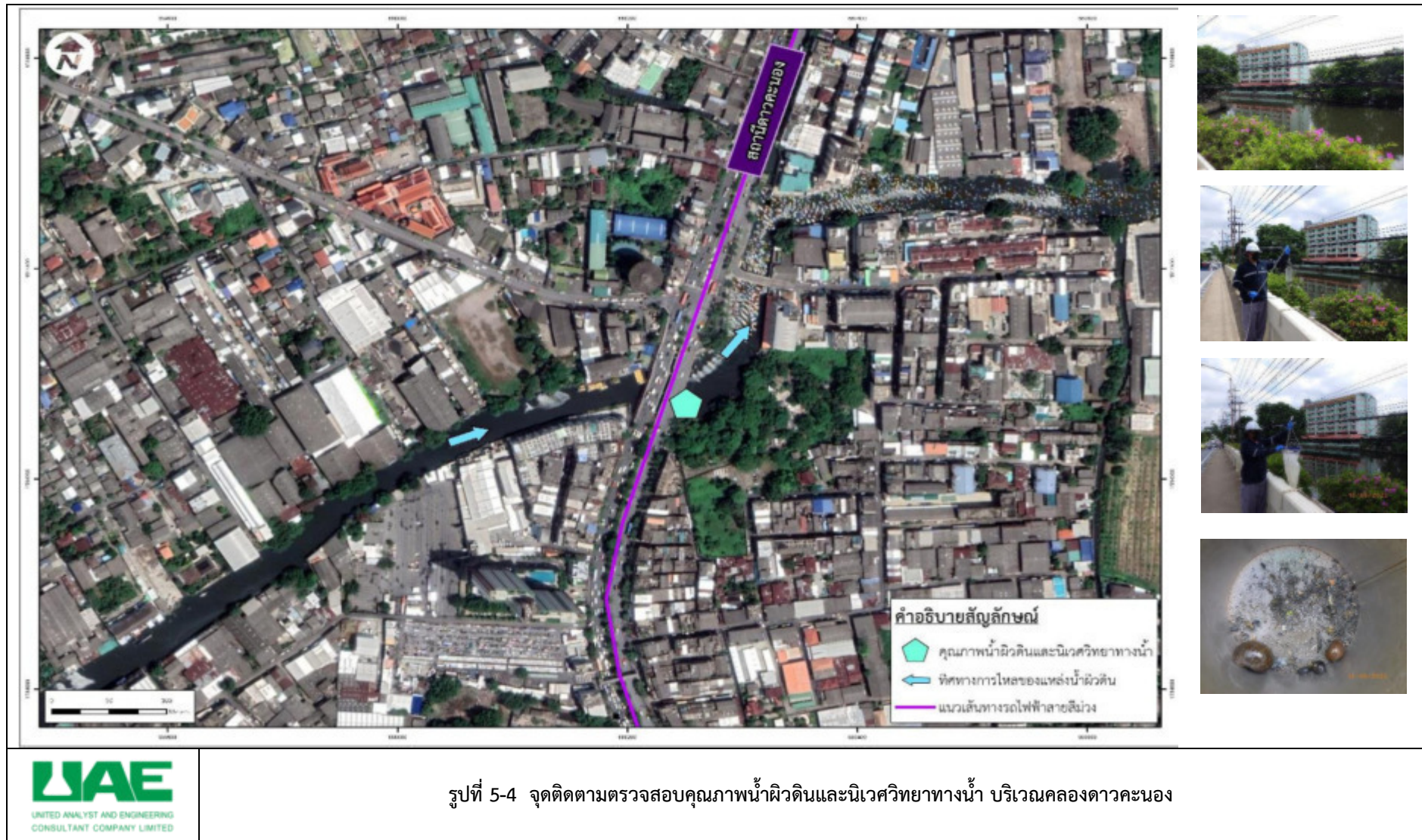






รูปที่ 5-3 จุดติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ บริเวณคลองบางไส้ไก่

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



5.3 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำ และนิเวศวิทยาทางน้ำ

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินและนิเวศวิทยาทางน้ำ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) มีรายละเอียดวิธีการติดตามตรวจสอบดังนี้

5.3.1 วิธีการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

5.3.1.1 วิธีการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน

การเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน ได้เก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน ณ ตำแหน่งสถานีเก็บตัวอย่างตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และเก็บตัวอย่างบริเวณด้านท้ายน้ำที่ไหลผ่านโครงการ เพื่อให้ได้ตัวแทนที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากโครงการลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน ก่อนดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน เจ้าหน้าที่ผู้เก็บตัวอย่างน้ำ จะดำเนินการควบคุมคุณภาพในภาคสนามตามระบบมาตรฐานของห้องปฏิบัติการ มอก. 17025-2548 เพื่อป้องกันการปนเปื้อน ขณะเก็บตัวอย่างโดยการสวมถุงมือชนิดไม่มีแป้ง รวมถึงล้างอุปกรณ์ที่ใช้ในการเก็บตัวอย่างทุกชนิดด้วยน้ำตัวอย่าง ณ จุดเก็บตัวอย่างทุกครั้ง วิธีการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน ได้ดำเนินการเก็บตัวอย่างที่จุดกึ่งกลางความกว้างของแหล่งน้ำที่ระดับกึ่งกลางความลึก โดยใช้อุปกรณ์เก็บตัวอย่างชนิด Glass หรือ Stainless Sampler จ้วงเก็บน้ำตัวอย่างแบบแยก (Grab Sample) แบ่งตัวอย่างน้ำใส่ภาชนะบรรจุแยกรายดัชนี สำหรับการเก็บแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมดได้ดำเนินการเก็บเป็นลำดับแรก โดยเก็บที่ระดับความลึก 30 เซนติเมตรจากผิวน้ำ ทั้งนี้ วิธีเก็บตัวอย่างได้ดำเนินการตามวิธีที่ประกาศโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง วิธีการเก็บตัวอย่างและตรวจสอบคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน นอกจากนี้ ขณะทำการเก็บตัวอย่าง ผู้เก็บตัวอย่างได้ทำการตรวจวัดค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) อุณหภูมิ (Temperature) และปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ (Dissolved Oxygen, DO) ทันทีที่ภาคสนาม จากนั้นบันทึกข้อมูลดังกล่าวรวมทั้งลักษณะน้ำ ได้แก่ สี (Color) กลิ่น (Odor) ฯลฯ ลักษณะตะกอนที่สังเกตเห็น และสภาพทั่วไปของบริเวณสถานีเก็บตัวอย่าง ลงในแบบบันทึกข้อมูลภาคสนาม (Log Sheet) ทำการบันทึกข้อมูล วันเวลาที่เก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่าง ผู้เก็บตัวอย่าง และสภาพภาชนะบรรจุตัวอย่างขณะเก็บตัวอย่าง ลงในใบกำกับตัวอย่าง (Chain of Custody) เพื่อนำส่งห้องปฏิบัติการวิเคราะห์พร้อมกับตัวอย่างน้ำ

5.3.1.2 การตรวจวัดภาคสนาม

การตรวจวัดภาคสนาม เป็นขั้นตอนที่สำคัญ สำหรับการวิเคราะห์แต่ละดัชนี โดยเฉพาะดัชนีที่มีการเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติไปตามเวลา ได้แก่ อุณหภูมิ (Temperature) และความเป็นกรด-ด่าง (pH) ของน้ำตัวอย่างที่เก็บต้องทำการตรวจวัดทันที เนื่องจากคุณสมบัติทางกายภาพ และเคมี อาจเปลี่ยนแปลงไปตามระยะเวลาจากกระบวนการออกซิเดชัน และรีดักชัน ดัชนีคุณภาพน้ำผิวดินที่ทำการตรวจวัดที่ภาคสนาม มีดังนี้

1) ความเป็นกรด-ด่าง ทำการตรวจวัดทันทีโดย PH Meter ที่ได้รับการสอบเทียบมาแล้วจากห้องปฏิบัติการวิเคราะห์

2) อุณหภูมิ ทำการตรวจวัดทันทีโดยใช้อิเล็กทรอนิกส์เทอร์โมมิเตอร์ ที่ได้รับการสอบเทียบแล้วจากห้องวิเคราะห์นอกจากการเก็บตัวอย่างและการตรวจวัดในภาคสนามแล้ว ผู้เก็บตัวอย่างได้ทำการบันทึกข้อมูลลักษณะน้ำ ได้แก่ สี กลิ่น ลักษณะตะกอนที่สังเกตเห็น สภาพทั่วไปของบริเวณจุดเก็บตัวอย่างลงในแบบบันทึกข้อมูลภาคสนาม (Log sheet) และบันทึกข้อมูลวันเวลาที่เก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่าง ผู้เก็บตัวอย่าง สภาพภาชนะบรรจุตัวอย่าง และการรักษาสภาพตัวอย่าง ลงในใบกำกับตัวอย่าง (Chain of Custody) เพื่อนำส่งห้องปฏิบัติการวิเคราะห์พร้อมกับตัวอย่างน้ำ

5.3.1.3 วิธีการรักษาสภาพตัวอย่างน้ำผิวดิน

การรักษาสภาพตัวอย่าง เป็นอีกหนึ่งกระบวนการที่สำคัญในการควบคุมคุณภาพ และประกันคุณภาพผลการวิเคราะห์ ตัวอย่างที่เก็บได้ต้องรักษาสภาพเพื่อป้องกันการเปลี่ยนแปลงทางกายภาพ และเคมี เทคนิคขั้นต้นของการรักษาสภาพของ ตัวอย่างขึ้นอยู่กับดัชนีที่วิเคราะห์ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อรักษาสภาพตัวอย่างไม่ให้เปลี่ยนแปลงก่อนที่นำไป วิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการฯ การรักษาสภาพตัวอย่างสำหรับดัชนีวิเคราะห์แต่ละดัชนีแสดงดัง ตารางที่ 5-3

ตารางที่ 5-3 ชนิดของภาชนะบรรจุตัวอย่าง การรักษาสภาพตัวอย่าง และเวลาในการคงสภาพตัวอย่าง

ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์	ภาชนะ	การรักษาสภาพตัวอย่างน้ำ	ระยะเวลา ที่รอการวิเคราะห์
1. ความเป็นกรด-ด่าง	-	ตรวจวัดทันทีที่ภาคสนาม	-
2. อุณหภูมิ	-	ตรวจวัดทันทีที่ภาคสนาม	-
3. ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ	ขวดแก้วบีโอดี ขนาด 300 มิลลิลิตร	เติม MnSO ₄ 1 มิลลิลิตร + AIA 1 มิลลิลิตรต่อขวด บีโอดีขนาด 300 มิลลิลิตร, แช่เย็น >0 °C, ≤ 6 °C	8 ชั่วโมง
4. ความสกปรกในรูปบีโอดี	ขวดพลาสติก 1 ลิตร	แช่เย็น >0 °C, ≤ 6 °C	48 ชั่วโมง
5. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด	ขวดพลาสติก 1 ลิตร	แช่เย็น >0 °C, ≤ 6 °C	7 วัน
6. น้ำมันและไขมัน	ขวดแก้วปากกว้าง 1 ลิตร	แช่เย็น >0 °C, ≤ 6 °C	48 ชั่วโมง
7. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	ขวดแก้วสีชาฆ่าเชื้อ 150 มิลลิลิตร	แช่เย็น >0 °C, ≤ 6 °C	7 วัน
8. ไนเตรท	ขวดแก้ว 250 มิลลิลิตร	แช่เย็น >0 °C, < 8 °C	24 ชั่วโมง
9. ฟอสเฟต	ขวดแก้ว 100 มิลลิลิตร	แช่เย็น >0 °C, ≤ 6 °C	48 ชั่วโมง
10. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	ขวดพลาสติก 1 ลิตร	เติมกรดซัลฟูริก ให้ pH <2, แช่เย็น >0 °C, ≤ 6 °C	28 วัน
11. การนำไฟฟ้า	-	ตรวจวัดทันทีที่ภาคสนาม	

ที่มา : Standard Methods for Examination of Water and Wastewater โดย American Public Health Association (APHA), American Water Works Association (AWWA) and Water Environmental Federation (WEF) 23rd Edition, 2017

หมายเหตุ: °C หมายถึง องศาเซลเซียส

ตัวอย่างน้ำผิวดินทั้งหมดที่ถูกเก็บตัวอย่างมา ทำการรักษาสภาพให้เป็นไปตามวิธีมาตรฐานที่กำหนดในวิธีการเก็บ ตัวอย่างและตรวจสอบคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นไปตาม Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater ซึ่ง The American Public Health Association. (APHA), American Water Works Association. (AWWA) และ Water Environment Federation. (WEF) ร่วมกันกำหนดไว้ใน 23rd Edition, 2017 ดังรายละเอียดในตารางที่ 5-4 และนำตัวอย่างน้ำทั้งหมดควบคุมที่อุณหภูมิประมาณ 0-6 องศาเซลเซียส พร้อมบันทึกข้อมูลในใบกำกับตัวอย่าง (Chain of Custody) และส่งไปวิเคราะห์ที่ห้องปฏิบัติการภายใน 24 ชั่วโมง

5.3.1.4 การประกันและควบคุมคุณภาพ (QA/QC)

เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการควบคุมคุณภาพและการประกันคุณภาพ ซึ่งประกอบไปด้วย การป้องกันการปนเปื้อน ในภาคสนาม (Field Decontamination) การจัดเตรียมภาชนะบรรจุตัวอย่างที่เหมาะสม (Sample Container) การรักษา สภาพตัวอย่าง (Preservation) รวมถึงระบบการจัดการด้านเอกสาร (Documentation System) ได้ดำเนินการตามมาตรฐาน

การประกันคุณภาพและการควบคุมคุณภาพ (Quality Assurance and Quality Control หรือ QA/QC) ของห้องปฏิบัติการวิเคราะห์โดยมีรายละเอียดของขั้นตอนการปฏิบัติดังต่อไปนี้

การป้องกันการปนเปื้อนในภาคสนามเป็นขั้นตอนที่สำคัญ อุปกรณ์ที่ใช้ในภาคสนามทุกชนิดต้องทำความสะอาดและล้างให้สะอาดทั้งหมดก่อนทำการเก็บตัวอย่างทุกครั้ง และผู้เก็บตัวอย่างต้องสวมถุงมือยางชนิดที่ปราศจากแป้งเมื่อสัมผัสกับภาชนะเก็บตัวอย่าง และอุปกรณ์ที่ใช้ในการเก็บตัวอย่างอื่นๆ เพื่อป้องกันการปนเปื้อนกับน้ำตัวอย่าง ทั้งนี้ ถุงมือดังกล่าวต้องเปลี่ยนเป็นถุงมือคู่มือใหม่ เมื่อเปลี่ยนจุดเก็บตัวอย่างหรือชนิดของตัวอย่าง

ภาชนะบรรจุตัวอย่าง และการรักษาสภาพตัวอย่างถูกเตรียมโดยห้องปฏิบัติการทดสอบที่ได้รับการรับรองตามมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม มอก. 17025 - 2561 ชนิดของภาชนะเก็บตัวอย่างที่ใช้เฉพาะเจาะจงกับดัชนีที่วิเคราะห์ ตัวอย่าง ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานการวิเคราะห์น้ำและน้ำเสียใน Standard Methods for Examination of Water and Wastewater โดย American Public Health Association (APHA) , American Water Works Association (AWWA) and Water Environmental Federation (WEF) 23rd Edition, 2017.

ฉลากสำหรับภาชนะบรรจุตัวอย่าง ประกอบด้วย การบันทึกจุดเก็บตัวอย่าง วันที่และเวลาที่ดำเนินการเก็บตัวอย่าง ผู้เก็บตัวอย่าง ดัชนีที่วิเคราะห์ ชนิดของตัวอย่าง ชื่อโครงการและการรักษาสภาพตัวอย่าง

ระบบการจัดการด้านเอกสาร ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย แบบบันทึกภาคสนาม (Log Sheet) และใบกำกับตัวอย่าง แบบบันทึกภาคสนามจัดเป็นการบันทึกข้อมูลที่สำคัญในระหว่างขั้นตอนการเก็บตัวอย่าง ข้อมูลประกอบไปด้วย ลักษณะจุดเก็บตัวอย่าง การตรวจวัดภาคสนาม และสภาพภูมิอากาศ ข้อมูลที่เกี่ยวข้องต้องทำการบันทึกก่อนเก็บตัวอย่าง ใบส่งตัวอย่างเป็นหลักฐานที่ใช้ในการขนส่งตัวอย่างจากการเก็บภาคสนามไปยังห้องปฏิบัติการทดสอบ มีข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับวิธีการเก็บตัวอย่าง วันเวลาที่เก็บตัวอย่าง ชื่อผู้เก็บตัวอย่าง ลักษณะของตัวอย่าง สภาพของภาชนะบรรจุตัวอย่าง การรักษาสภาพตัวอย่าง และข้อมูลอื่นๆ โดยแบบบันทึกภาคสนามและใบส่งตัวอย่างถูกนำไปยังห้องปฏิบัติการทดสอบพร้อมกับตัวอย่าง

5.3.1.5 การควบคุมคุณภาพในการเก็บตัวอย่างน้ำผิวดิน

การควบคุมคุณภาพในการเก็บตัวอย่างและวิธีตรวจวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำ ได้ดำเนินการตามมาตรฐานการประกันและควบคุมคุณภาพ (Quality Assurance and Quality Control หรือ QA/QC) ของห้องปฏิบัติการ โดยมีรายละเอียดขั้นตอนการปฏิบัติดังต่อไปนี้

ขั้นตอนที่ 1 การล้างภาชนะบรรจุและอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการเก็บตัวอย่าง ซึ่งเป็นขั้นตอนแรกที่ห้องปฏิบัติการต้องดำเนินการ ก่อนออกภาคสนาม

ขั้นตอนที่ 2 การเตรียมภาชนะบรรจุตัวอย่าง โดยเจ้าหน้าที่เก็บตัวอย่างน้ำได้เตรียมภาชนะบรรจุที่มีการติดฉลากบอกรายละเอียด ได้แก่ จุดเก็บตัวอย่าง วันที่เก็บตัวอย่าง ชื่อผู้เก็บตัวอย่าง ดัชนีที่วิเคราะห์ รหัสโครงการ ชนิดตัวอย่าง และวิธีรักษาสภาพตัวอย่าง พร้อมทั้งตรวจสอบจำนวนภาชนะบรรจุต่อจุดเก็บตัวอย่าง และบันทึกลงในแบบบันทึกข้อมูลภาคสนาม (Log Sheet) ก่อนทำการเก็บตัวอย่างน้ำ

ขั้นตอนที่ 3 การควบคุมการปนเปื้อนขณะดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ โดยเจ้าหน้าที่เก็บตัวอย่างน้ำต้องสวมถุงมือแบบไม่มีแป้ง เพื่อป้องกันการปนเปื้อนจากการหยิบจับภาชนะบรรจุและอุปกรณ์ทุกชนิดที่ใช้ในการเก็บตัวอย่าง รวมถึงป้องกันการปนเปื้อนจากมือสู่ตัวอย่างน้ำ ซึ่งเจ้าหน้าที่ได้เปลี่ยนถุงมือทุกครั้งที่เปลี่ยนจุดเก็บตัวอย่างตัวอย่าง และล้างอุปกรณ์ ภาชนะ

บรรจุตัวอย่างด้วยน้ำตัวอย่างทุกครั้ง ยกเว้น ภาชนะบรรจุตัวอย่างสำหรับวิเคราะห์ดัชนีกลุ่มแบคทีเรีย และน้ำมันและไขมัน ไม่
ต้องล้างอุปกรณ์ภาชนะบรรจุตัวอย่างด้วยน้ำตัวอย่าง ก่อนการทำการเก็บตัวอย่างน้ำ

ขั้นตอนที่ 4 การควบคุมคุณภาพด้วยตัวอย่าง Blanks ต่างๆ ได้แก่ Trip Blank และ Field Blank ในการเตรียม
ตัวอย่าง Trip Blanks ได้ใช้น้ำกลั่นบรรจุลงในภาชนะตัวอย่างแยกรายดัชนี และนำตัวอย่าง Blanks ทั้งหมดไปในภาคสนาม
สำหรับ Field Blank ให้เปิดฝาภาชนะบรรจุในภาคสนามขณะดำเนินการเก็บตัวอย่างน้ำ พร้อมทั้งเติมสารเคมีในการรักษา
สภาพตัวอย่าง จากนั้นส่งตัวอย่าง Blanks ทั้งหมด ไปวิเคราะห์ทันทีที่ห้องปฏิบัติการ พร้อมกับตัวอย่างน้ำที่เก็บตัวอย่างทั้งหมด

ขั้นตอนที่ 5 การควบคุมด้านระบบเอกสารในภาคสนาม ได้แก่ การปิดฉลากระบุรายละเอียดตัวอย่าง การบันทึก
ข้อมูล วันเวลาที่เก็บตัวอย่าง วิธีการเก็บตัวอย่าง ผู้เก็บตัวอย่าง และสภาพภาชนะบรรจุตัวอย่างหลังเก็บตัวอย่างลงในใบกำกับ
ตัวอย่าง (Chain of Custody) พร้อมทั้งบันทึกค่าความเป็นกรด-ด่าง อุณหภูมิ ระดับความลึกและสภาพตัวอย่างน้ำที่สังเกตพบ
เช่น สี และกลิ่น เป็นต้น รวมถึงข้อมูลอื่นๆ ที่ใช้ประกอบในการจัดทำรายงาน ลงในแบบบันทึกข้อมูลภาคสนาม (Log Sheet)
ซึ่งต้องนำส่งห้องปฏิบัติการวิเคราะห์พร้อมกับตัวอย่าง

5.3.1.6 วิธีการวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำผิวดิน

ตัวอย่างที่ส่งถึงห้องปฏิบัติการวิเคราะห์ ได้เข้าสู่ระบบควบคุมมาตรฐานในการตรวจวิเคราะห์ภายในห้องปฏิบัติการ
วิเคราะห์ หลังจากบันทึกข้อมูลตัวอย่างน้ำลงในระบบ Log Book แล้ว ได้เก็บตัวอย่างในห้องควบคุมเพื่อรอการวิเคราะห์ต่อไป
โดยวิธีการตรวจวิเคราะห์ได้เป็นไปตามวิธีมาตรฐานที่ประกาศโดยคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537)
เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน ที่กำหนดให้เป็นไปตามวิธีมาตรฐานสำหรับการวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำและน้ำ
เสียใน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater ซึ่ง APHA, AWWA และ WEF ร่วมกัน
กำหนดไว้ใน 23rd Edition, 2017 วิธีการวิเคราะห์ดัชนีคุณภาพแสดงรายละเอียดดังตารางที่ 5-4

ตารางที่ 5-4 วิธีวิเคราะห์ตัวอย่างน้ำผิวดินแต่ละดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์

ดัชนีที่ตรวจวิเคราะห์	หน่วย	วิธีตรวจวิเคราะห์	ขีดจำกัดค่าสูงสุด
1. ความเป็นกรด-ด่าง	-	Electrometric Method (SM:4500-H ⁺ B)	-
2. อุณหภูมิ	องศาเซลเซียส	Thermometer (SM:2550 B)	-
3. ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ	มิลลิกรัมต่อลิตร	Azide Modification Method (SM:4500-O C)	<0.5
4. ความสกปรกในรูปบีโอดี	มิลลิกรัมต่อลิตร	Azide Modification Method (SM:4500-O AND 5210 B)	<1
5. ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด	มิลลิกรัมต่อลิตร	Total Suspended Solids Dried at 103-105 °C (SM:2540 D)	<5.0
6. น้ำมันและไขมัน	มิลลิกรัมต่อลิตร	Partition -Gravimetric Method (SM:5520 B)	<1
7. โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด	เอ็มพีเอ็นต่อ 100 มิลลิลิตร	Multiple Tube Fermentation Technique (SM:9221 B)	<1.8
8. ไนเตรท	มิลลิกรัมต่อลิตร	Cadmium Reduction Method (SM:4500-NO ₃ ⁻ E)	<0.09
9. ฟอสเฟต	มิลลิกรัมต่อลิตร	Ascorbic Acid Method (SM:4500-P E)	<0.03
10. ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด	มิลลิกรัมต่อลิตร	In-House Method UAE.TP.DS.02* (Total Dissolved Solids Dried at 180 °C); SM:2540 C	<25
11. ค่าการนำไฟฟ้า	ไมโครโมห์ต่อซม.	Electrical Conductivity Method At Site (SM:2510B)	<0.1

หมายเหตุ * : BASED ON STANDARD METHODS FOR THE EXAMINATION OF WATER AND WASTEWATER, APHA,AWWA,WEF, 23rd EDITION, 2017
SM : STANDARD METHODS FOR THE EXAMINATION OF WATER AND WASTEWATER, APHA, AWWA, WEF, 23rd EDITION, 2017

5.3.2 วิธีการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ

5.3.2.1 วิธีการเก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ

เก็บตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ สำหรับวิเคราะห์หาชนิดและปริมาณแพลงก์ตอน โดยใช้ Plankton Net รูปกรวยที่ทำด้วยผ้าขนาดตาถี่ 70 ไมครอน สำหรับแพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) และขนาดตาถี่ 20 ไมครอน สำหรับแพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) เส้นผ่านศูนย์กลางของกรวยตาข่าย 30 เซนติเมตร ปลายกรวยผ้ามีกระเปาะ สำหรับรองรับปริมาณแพลงก์ตอนที่กรองได้ ตัวอย่างที่กรองได้นำไปใส่ขวดที่บรรจุ เต็มน้ำตัวอย่างลงในขวดเก็บตัวอย่างให้ได้ 190 มิลลิลิตร เติมน้ำฟออสเฟอรัสเข้มข้นปริมาณ 10 มิลลิลิตร เขย่าเบาๆ ให้เข้ากัน ควบคุมที่อุณหภูมิ 4-6 องศาเซลเซียส และรีบนำส่งห้องปฏิบัติการวิเคราะห์

สัตว์หน้าดิน (Benthos) เป็นทรัพยากรทางนิเวศวิทยาในน้ำที่สามารถตรวจวิเคราะห์ได้โดยแยกแยะจากดินตะกอน โดยใช้ Petersen Dredge เก็บตัวอย่างที่ผิวหน้าดิน ซึ่งมีวิธีคัดแยกโดยนำตัวอย่างดินที่ตักได้มากรองด้วยตะแกรงมาตรฐานเบอร์ 35 (ขนาดช่อง 0.500 มิลลิเมตร) นำตัวอย่างดินบนตะแกรงร่อนใส่ในถุงซิปล็อคปิดสนิท ก่อนส่งตัวอย่างมาวิเคราะห์เพื่อแยกชนิดและปริมาณของสัตว์หน้าดิน ซึ่งขนาดของตะแกรงดังกล่าวเป็นขนาดที่สามารถแยกชนิดและปริมาณของสัตว์หน้าดินขนาดเล็ก (Microfauna) ที่มีขนาดตั้งแต่ 0.5-1.0 มิลลิเมตรได้ โดยเป็นไปตามวิธีมาตรฐานใน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater ซึ่ง APHA, AWWA และ WEF ร่วมกันกำหนดไว้ใน 23rd Edition, 2017

5.3.2.2 วิธีรักษาสภาพตัวอย่างนิเวศวิทยาทางน้ำ

ตัวอย่างแพลงก์ตอนและสัตว์หน้าดินที่เก็บมีการรักษาสภาพตามวิธีมาตรฐานใน Standard Methods for the Examination of Water and Wastewater ซึ่ง APHA, AWWA และ WEF ร่วมกันกำหนดไว้ใน 23rd Edition, 2017 ดังรายละเอียดในตารางที่ 5-5 แخذตัวอย่างทั้งหมดในกล่องน้ำแข็งที่อุณหภูมิ 4-6 องศาเซลเซียส พร้อมบันทึกข้อมูลในใบกำกับตัวอย่าง (Chain of Custody) เพื่อส่งไปวิเคราะห์ทันทีที่ห้องปฏิบัติการ

ตารางที่ 5-5 ภาชนะบรรจุ วิธีรักษา และวิธีตรวจวิเคราะห์คุณภาพนิเวศวิทยาทางน้ำ

ดัชนี	ภาชนะ	วิธีรักษาสภาพตัวอย่าง	วิธีตรวจวิเคราะห์
1. แพลงก์ตอนพืช	G	Added 10 mL Conc. Formalin, Refrigerated	Identification by Microscopic Technique
2. แพลงก์ตอนสัตว์	G	Added 10 mL Conc. Formalin, Refrigerated	Identification by Microscopic Technique
3. สัตว์หน้าดิน	PE Zip	Added Formalin, Refrigerated	Identification by Microscopic Technique

หมายเหตุ : G หมายถึง ภาชนะบรรจุแก้ว, Polyethylene zipper bag (PE zip) หมายถึง ถุงพลาสติกซิปล็อคปิดสนิท

5.3.2.3 วิธีการประเมินผลการวิเคราะห์ทรัพยากรชีวภาพแหล่งน้ำ

หลังจากการจำแนกชนิด และปริมาณของแพลงก์ตอนที่สำรวจพบบริเวณสถานีเก็บตัวอย่าง นำจำนวนและชนิดของแพลงก์ตอนที่สำรวจพบมาประเมินสภาพของแหล่งน้ำ โดยพิจารณาจากดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนที่พบ ซึ่งมีดัชนีที่ใช้ในการพิจารณาประกอบด้วยจำนวนชนิด (Sum of Species, S) ดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน (Diversity Index, H) และดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (Evenness Index, E) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- จำนวนชนิด (Sum of Species, S) จัดเป็นดัชนีที่ง่ายที่สุดในการบอกความหลากหลายของจำนวน และชนิดของแพลงก์ตอนในแหล่งน้ำ โดยหาค่าได้จากผลรวมของชนิดแพลงก์ตอนที่พบในแต่ละสถานี
- ดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน (Diversity Index, H) โดยใช้สูตรของ Shannon-Weiner เป็นดัชนีความหลากหลายมีค่าเปลี่ยนแปลงตามจำนวนชนิดที่พบและปริมาณของแต่ละชนิด ซึ่งถ้าในแหล่งน้ำนั้นมี

จำนวนชนิดที่พบสูง และมีปริมาณในแต่ละชนิดใกล้เคียงกันก็จะทำให้ค่าดัชนีความหลากหลายที่คำนวณได้มีค่าสูงขึ้น ดัชนีความหลากหลายสามารถคำนวณได้จากสมการดังนี้

$$H = -\sum_{i=1}^n P_i \ln P_i$$

โดยที่ $H =$ ดัชนีความหลากหลาย
 $P_i =$ สัดส่วนของสิ่งมีชีวิตที่ i ต่อจำนวนสิ่งมีชีวิตทั้งหมดของประชากร
 $n =$ จำนวนชนิดของสิ่งมีชีวิตที่พบทั้งหมดในประชากร

ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (Evenness Index, E) จัดเป็นดัชนีอีกตัวที่สามารถนำไปเปรียบเทียบกับค่าความหลากหลายได้ โดยสามารถคำนวณจากสมการ

$$E = H/\ln S$$

โดยที่ $E =$ ดัชนีค่าความสมดุลการกระจาย
 $H =$ ดัชนีความหลากหลาย
 $S =$ จำนวนชนิดที่พบที่จุดสำรวจนั้น

5.4 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำและนิเวศวิทยาทางน้ำ

5.4.1 ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

ผลการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ได้ติดตามตรวจสอบในช่วงเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 จำนวน 9 จุดตรวจวัด ได้แก่ คลองบางซื่อ คลองสามเสน คลองบางไส้ไก่ คลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า ดำเนินการเป็นประจำทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง (ดำเนินการติดตามตรวจสอบ 3 ครั้ง ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565) โดยมี 11 ดัชนีคุณภาพน้ำผิวดินประกอบด้วย ความเป็นกรด-ด่าง (pH) อุณหภูมิ (Temperature) ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ (DO) ความสกปรกในรูปบีโอดี (BOD) ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (TSS) น้ำมันและไขมัน (FOG) โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (TCB) ไนเตรท (NO_3^-) ฟอสเฟต (PO_4^{3-}) ของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (TDS) และค่าการนำไฟฟ้า (Conductivity) สรุปผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินได้ดังนี้

การติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่า เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินทุกจุดตรวจวัดมาเปรียบเทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดินตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 สรุปได้ว่าจัดเป็นแหล่งน้ำผิวดินประเภทที่ 5 ซึ่งเป็นแหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภทและใช้ประโยชน์เพื่อการคมนาคมเท่านั้น โดยไม่มีการกำหนดค่ามาตรฐานไว้ โดยมีรายละเอียดเพิ่มเติมในภาคผนวก ค-4 และแสดงในตารางที่ 5-6 และรูปที่ 5-10 ถึงรูปที่ 5-20

ตารางที่ 5-6 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

จุดตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด										
		pH	อุณหภูมิ (°C)	การนำไฟฟ้า (ไมโครโมห์/ซม.)	DO (มก./ล.)	BOD (มก./ล.)	TSS (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)	ฟอสเฟต (มก./ล.)	TDS (มก./ล.)	Total Coliform Bacteria (MPN/100 มล.)
1. คลองบางซื่อ	22 มีนาคม 2566 (EIA) ^{1/}	7.1	-	-	8.2	13.0	26.0	<5.0	0.01	0.01	330	160,000
	18 สิงหาคม 2565	7.2	30.5	585	1.5	5.2	15.7	<3.0	1.06	0.64	342	>160,000
	18 ตุลาคม 2565	7.9	27.9	494	1.8	4.6	18.6	<3.0	2.61	1.32	333	>160,000
	8 ธันวาคม 2565	7.2	29.5	265	1.3	3.7	20.4	<3.0	0.27	0.37	220	35,000
2. คลองสามเสน	18 สิงหาคม 2565	6.7	31.4	566	3.6	7.8	43.4	<3.0	2.30	0.83	314	>160,000
	18 ตุลาคม 2565	7.6	29.9	492	3.0	4.8	35.8	<3.0	2.39	1.29	306	>160,000
	8 ธันวาคม 2565	7.4	31.1	388	1.4	7.7	22.4	<3.0	0.27	1.47	281	>160,000
3. คลองบางไส้ไก่	15 สิงหาคม 2565	7.4	33.3	534	<0.2	23.3	235	<3.0	0.93	0.94	295	>160,000
	18 ตุลาคม 2565	7.4	31.6	424	0.4	17.2	17.0	<3.0	<0.05	0.80	274	>160,000
	6 ธันวาคม 2565	6.6	30.5	930	0.4	31.6	11.0	<3.0	<0.05	0.81	254	>160,000
4. คลองดาวคะนอง	22 มีนาคม 2566 (EIA) ^{1/}	7.5	-	-	2.7	14.0	34.0	<0.5	0.53	0.17	740	>160,000
	19 สิงหาคม 2565	7.2	30.4	685	3.6	4.4	9.8	<3.0	0.80	2.02	375	>160,000
	19 ตุลาคม 2565	7.7	27.8	666	3.1	4.4	11.8	<3.0	0.22	1.59	413	>160,000
	9 ธันวาคม 2565	7.3	29.1	270	3.0	3.5	16.5	<3.0	4.30	0.06	212	13,000
5. คลองบางปะแก้ว	22 มีนาคม 2566 (EIA) ^{1/}	7.5	-	-	3.9	12.0	20.0	0.5	<0.1	0.48	530	160,000
	19 สิงหาคม 2565	7.5	31.5	1,081	4.3	7.8	12.8	<3.0	1.90	1.87	570	17,000
	19 ตุลาคม 2565	7.6	28.7	460	4.2	2.7	7.5	<3.0	0.40	1.35	272	28,000
	9 ธันวาคม 2565	7.5	29.4	608	3.7	3.6	11.9	<3.0	5.40	1.19	450	35,000
6. คลองบางปะกอก	22 มีนาคม 2566 (EIA) ^{1/}	7.6	-	-	2.2	13.0	20.0	5.0	<0.1	0.17	440	>160,000
	19 สิงหาคม 2565	7.2	31.0	995	1.3	10.6	12.6	<3.0	0.40	2.26	520	>160,000
	19 ตุลาคม 2565	7.4	27.8	439	1.1	11.8	16.2	<3.0	0.18	2.42	254	>160,000
	9 ธันวาคม 2565	7.6	30.1	277	3.6	3.2	14.2	<3.0	0.35	0.28	207	13,000

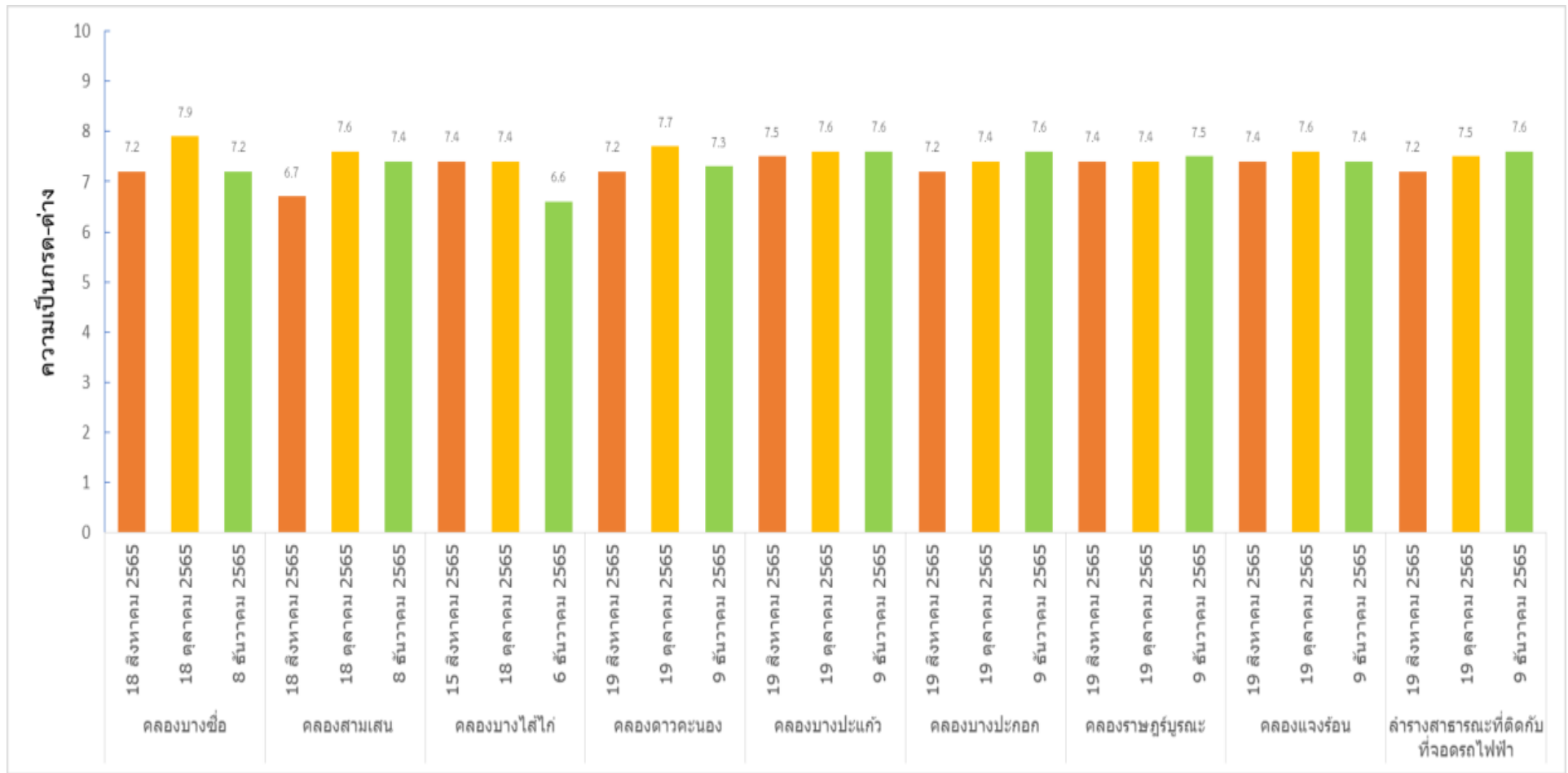
ตารางที่ 5-6 ผลการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน ระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565 (ต่อ)

จุดตรวจวัด	วันที่ตรวจวัด	ผลการตรวจวัด										
		pH	อุณหภูมิ (°C)	การนำไฟฟ้า (ไมโครโมห์/ซม.)	DO (มก./ล.)	BOD (มก./ล.)	TSS (มก./ล.)	น้ำมันและไขมัน (มก./ล.)	ไนเตรท (มก./ล.)	ฟอสเฟต (มก./ล.)	TDS (มก./ล.)	Total Coliform Bacteria (MPN/100 มล.)
7. คลองราษฎร์บูรณะ	22 มีนาคม 2556 (EIA) ^{1/}	7.7	-	-	2.3	7.8	20.0	1.0	0.64	0.20	760	11,000
	19 สิงหาคม 2565	7.4	30.6	748	2.3	7.8	15.0	<3.0	0.58	2.45	384	>160,000
	19 ตุลาคม 2565	7.4	29.9	380	3.0	3.5	16.9	<3.0	0.22	1.53	224	>160,000
	9 ธันวาคม 2565	7.5	29.1	380	3.1	5.0	13.5	<3.0	10.7	1.59	277	>160,000
8. คลองแจรงร้อน	22 มีนาคม 2556 (EIA) ^{1/}	7.50	-	-	0.4	22.0	20.0	0.5	<0.1	1.10	620	160,000
	19 สิงหาคม 2565	7.4	30.6	625	1.9	10.6	11.3	<3.0	0.49	2.97	314	>160,000
	19 ตุลาคม 2565	7.6	29.9	391	2.7	6.8	12.3	<3.0	0.31	1.81	226	>160,000
	9 ธันวาคม 2565	7.4	28.9	386	1.7	15.0	12.9	<3.0	1.02	2.33	272	>160,000
9. ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า	19 สิงหาคม 2565	7.2	30.3	1,072	2.3	14.9	23.3	<3.0	0.44	3.18	606	>160,000
	19 ตุลาคม 2565	7.5	27.8	726	2.0	8.4	9.4	<3.0	0.27	2.94	418	>160,000
	9 ธันวาคม 2565	7.6	30.0	291	3.9	3.0	14.0	<3.0	6.47	0.37	232	92,000
มาตรฐานประเภทที่ 5 ^{2/}		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ: ^{1/}: รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (กันยายน 2562)

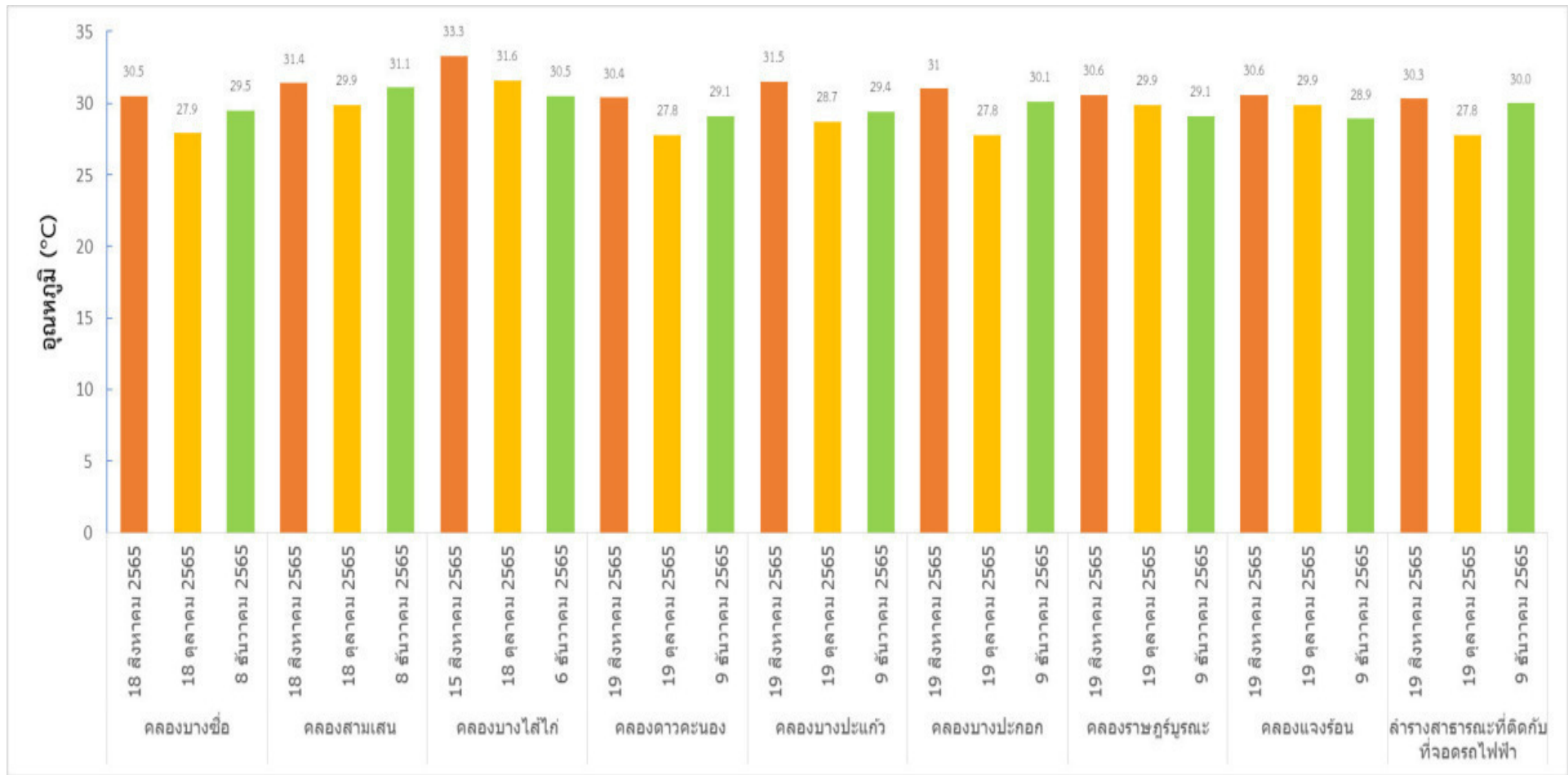
^{2/}: ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 ได้แก่ แหล่งน้ำที่ได้น้ำที่มาจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม (มาตรฐานไม่ได้กำหนดค่าไว้)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



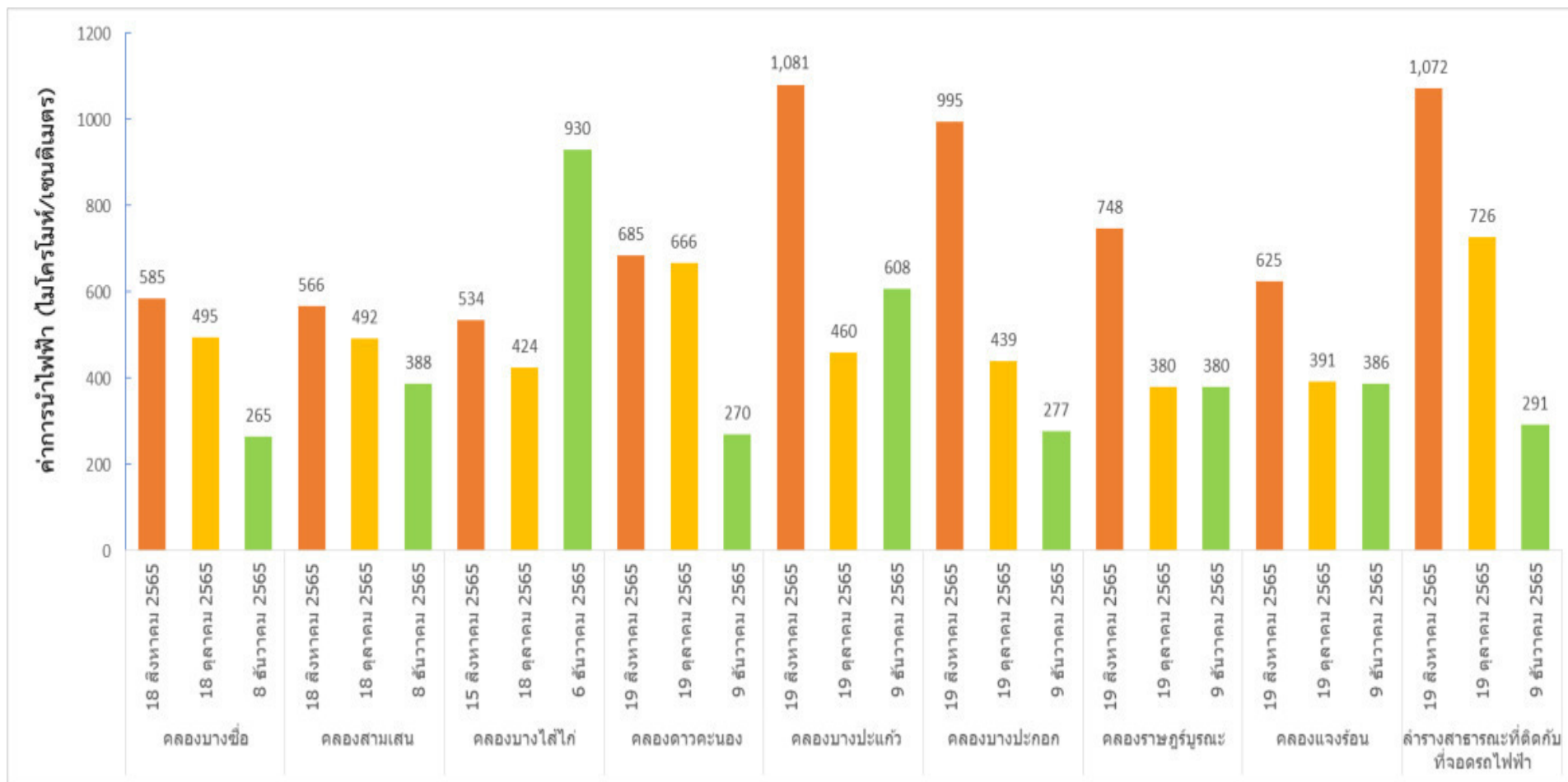
รูปที่ 5-10 ผลการติดตามตรวจสอบความเป็นกรต-ต่าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



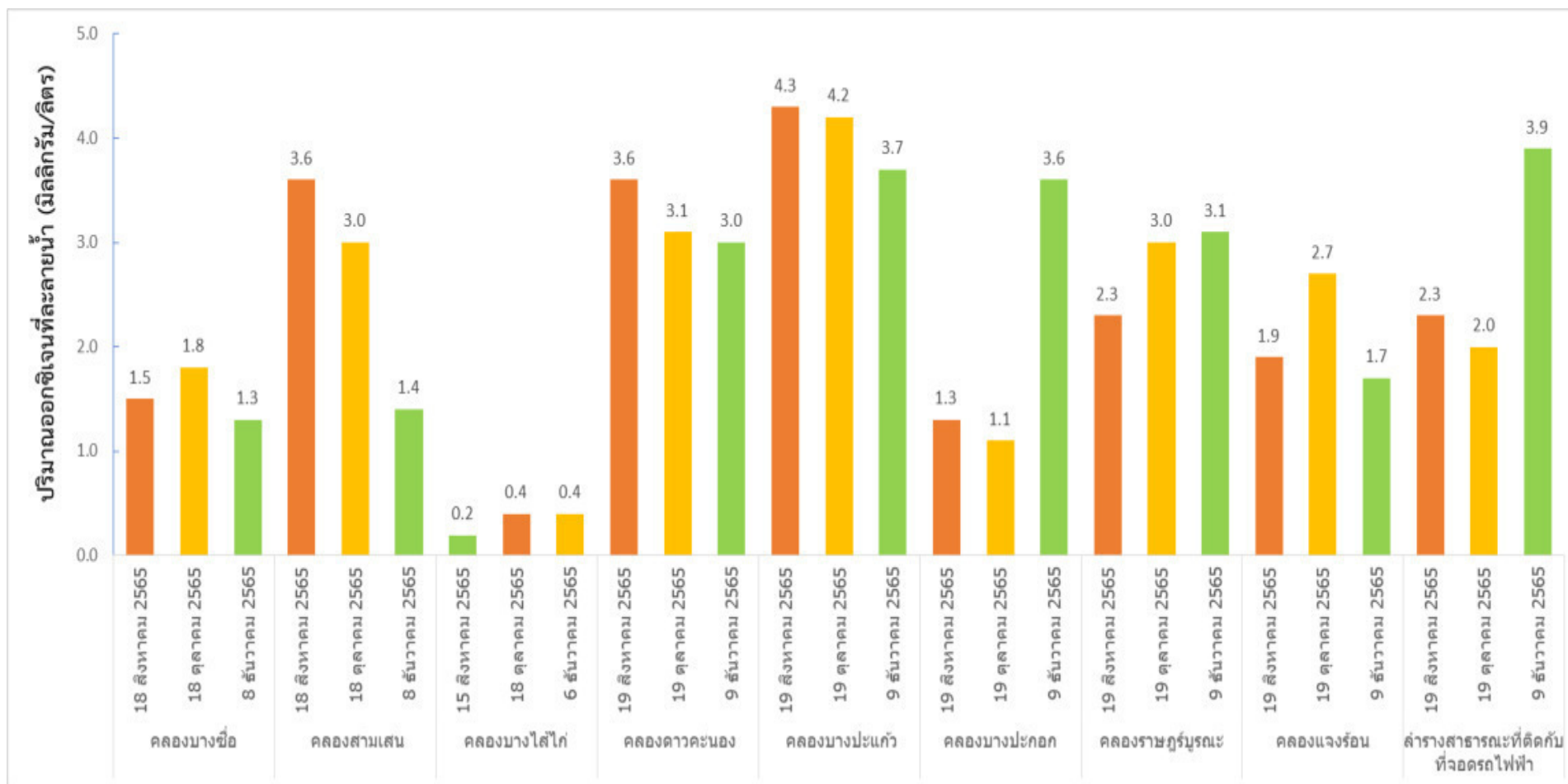
รูปที่ 5-11 ผลการติดตามตรวจสอบอุณหภูมิระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



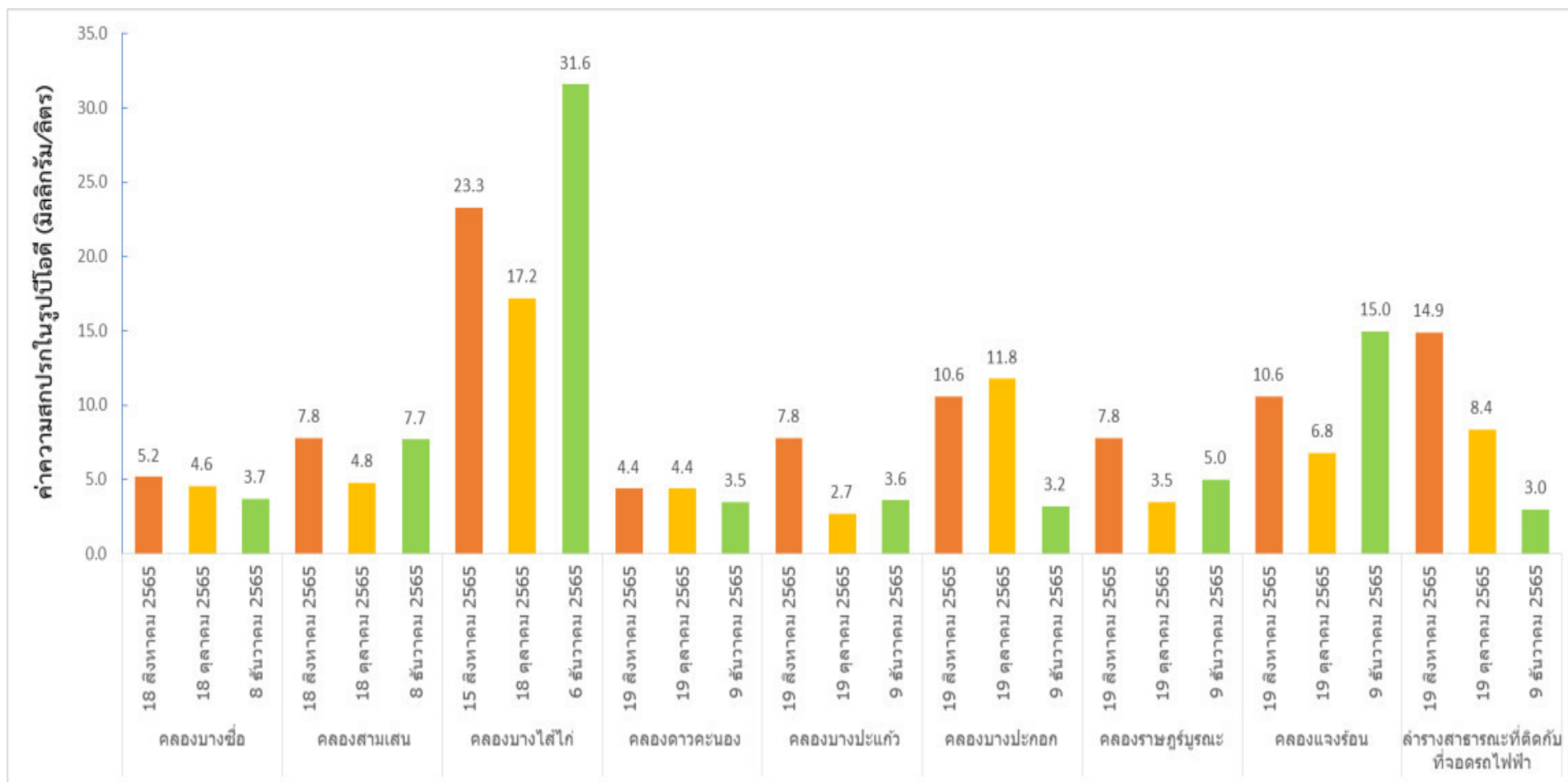
รูปที่ 5-12 ผลการติดตามตรวจสอบค่าการนำไฟฟ้า ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



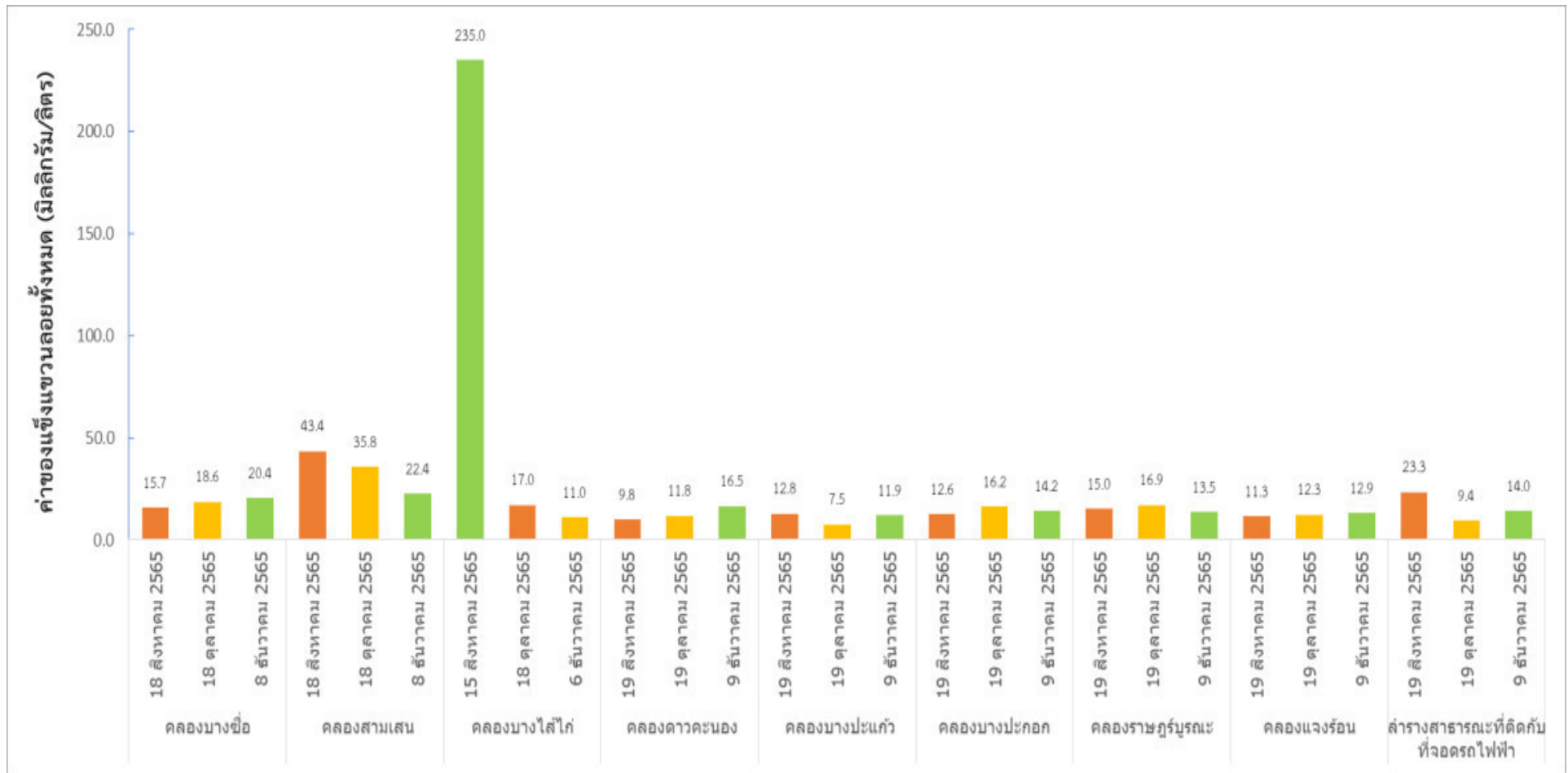
รูปที่ 5-13 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณออกซิเงินที่ละลายน้ำ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



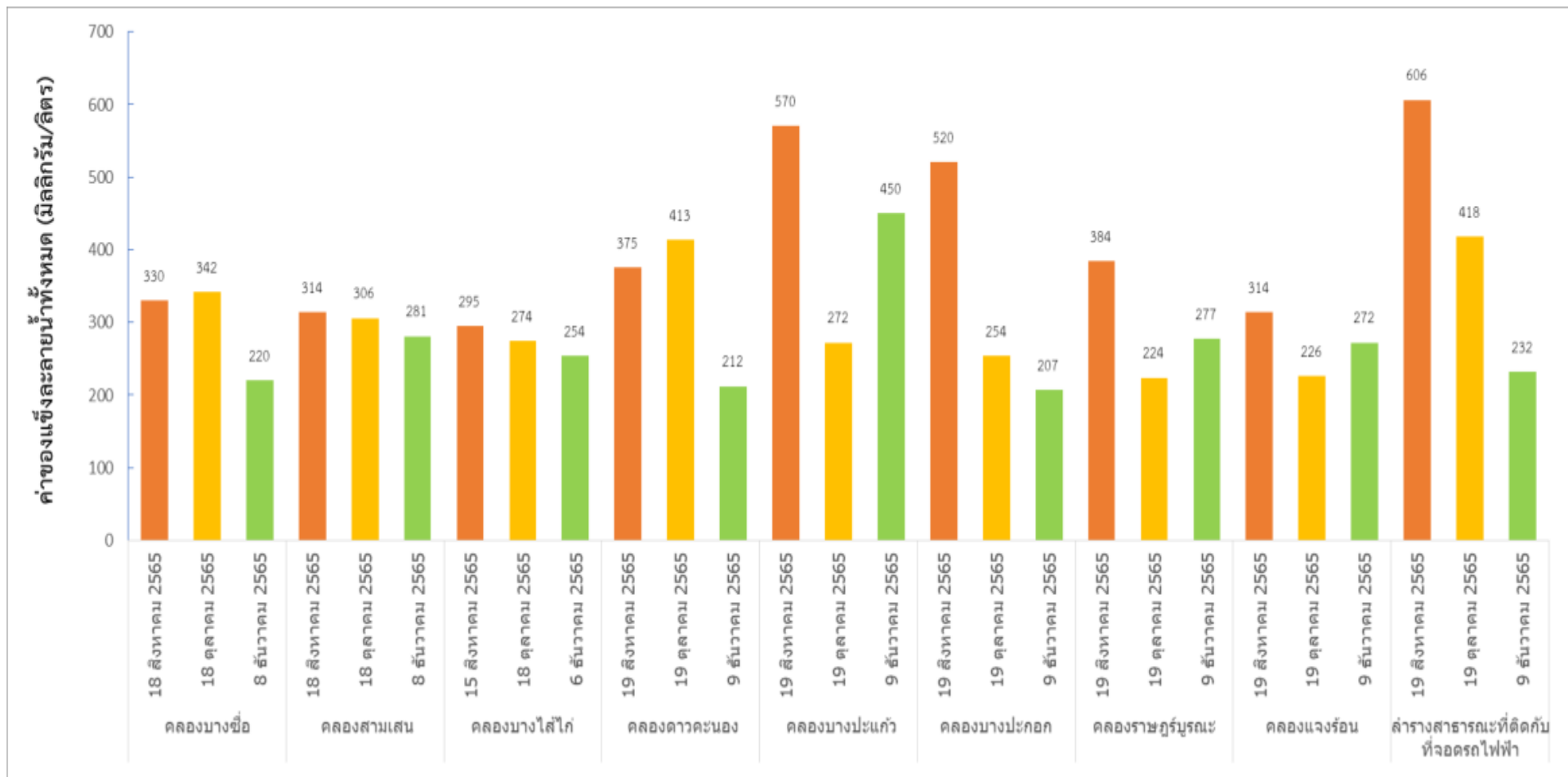
รูปที่ 5-14 ผลการติดตามตรวจสอบค่าความสกปรกในรูปปีโอดี ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



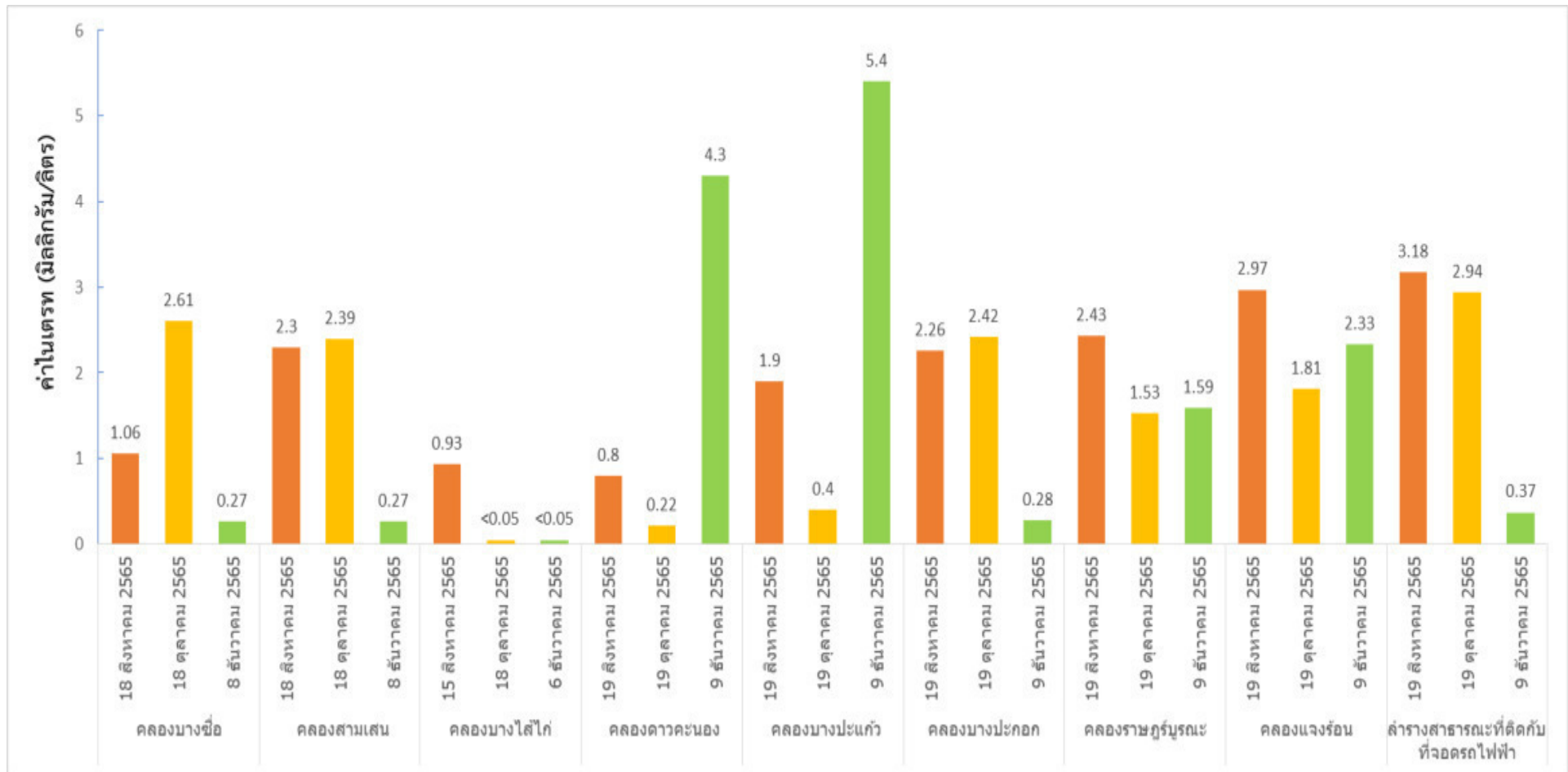
รูปที่ 5-15 ผลการติดตามตรวจสอบค่าของเชิงแขวนลอยทั้งหมด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



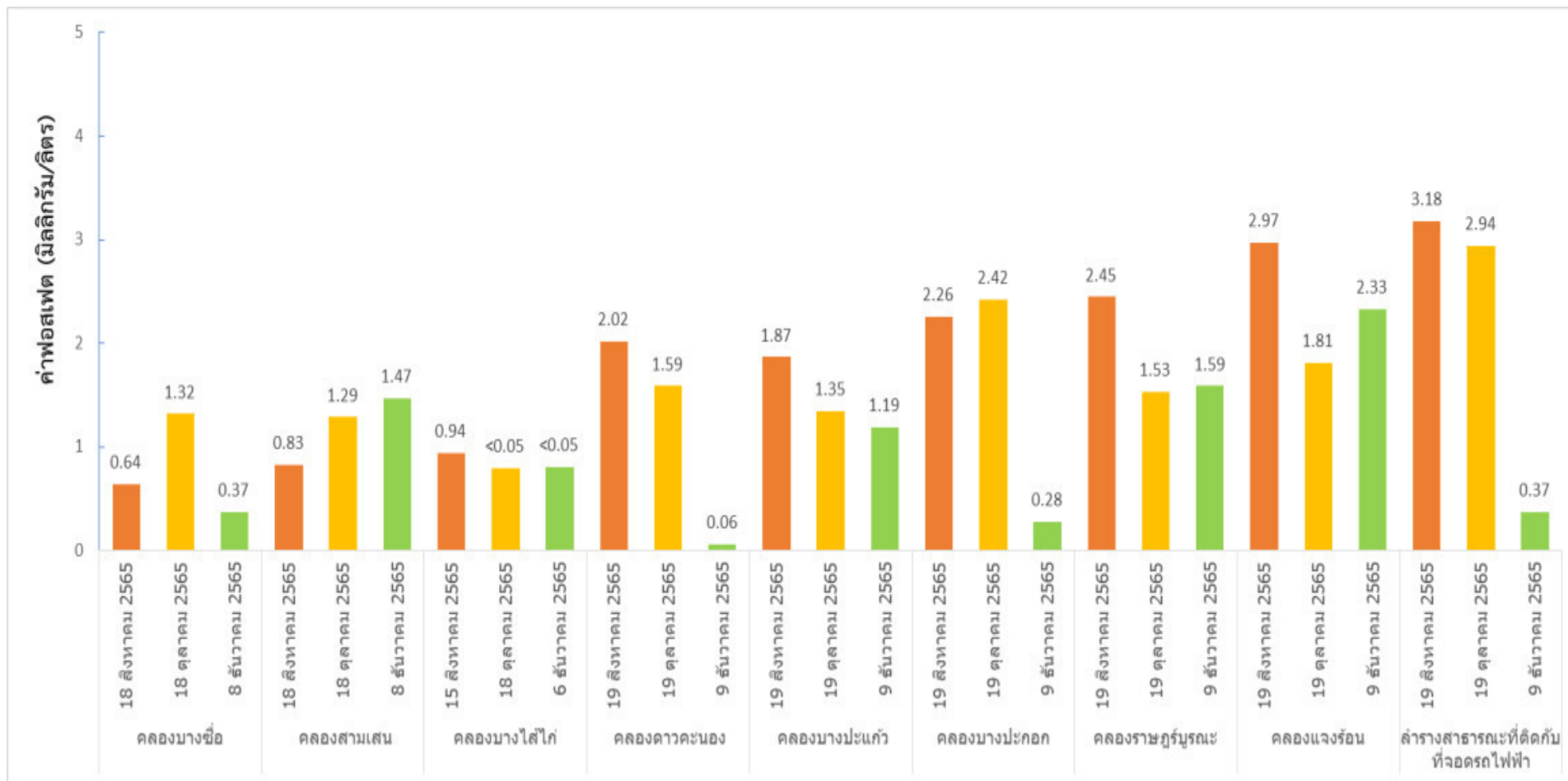
รูปที่ 5-16 ผลการติดตามตรวจสอบค่าของแข็งละลายน้ำทั้งหมด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



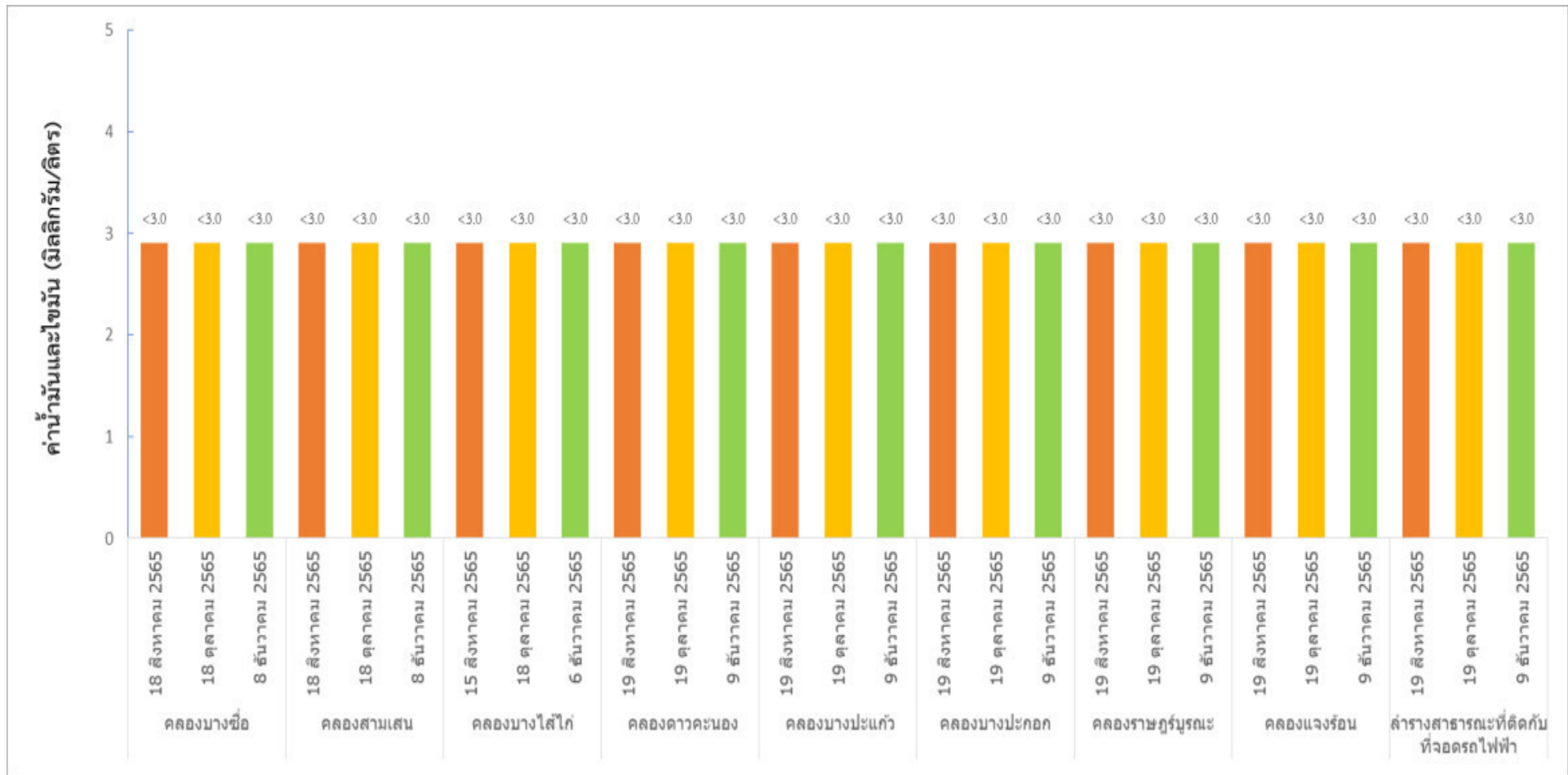
รูปที่ 5-17 ผลการติดตามตรวจสอบค่าไนเตรท ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



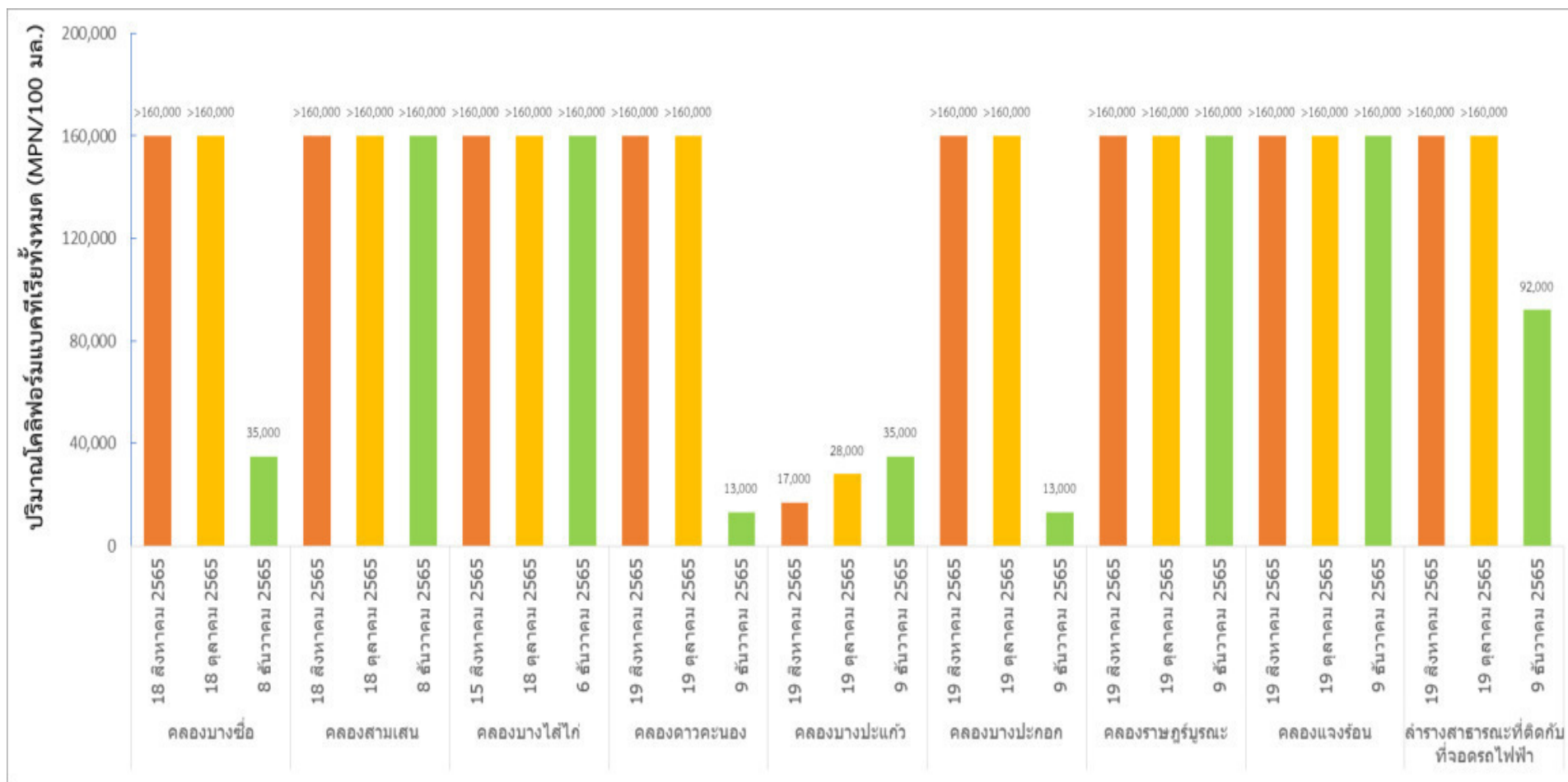
รูปที่ 5-18 ผลการติดตามตรวจสอบค่าฟอสเฟต ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 5-19 ผลการติดตามตรวจสอบค่าน้ำมันและไขมัน ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 5-20 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณโคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

5.4.2 ผลการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ

ผลการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วง เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 จำนวน 9 จุดตรวจวัด ได้แก่ คลองบางซื่อ คลองสามเสน คลองบางไส้ไก่ คลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า ดำเนินการเป็นประจำทุกๆ 2 เดือน ตลอดระยะก่อสร้าง (ดำเนินการติดตามตรวจสอบ 3 ครั้ง ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565) รายละเอียดดังตารางที่ 5-7 ถึงตารางที่ 5-33 และรายละเอียดเพิ่มเติมในภาคผนวก ค-5 โดยมีดัชนีนิเวศวิทยาทางน้ำที่ทำการวิเคราะห์ทั้งหมด 3 ดัชนี คือแพลงก์ตอนพืช (Phytoplankton) แพลงก์ตอนสัตว์ (Zooplankton) และสัตว์หน้าดิน (Benthos) สรุปได้ดังนี้

5.4.2.1 คลองบางซื่อ

ผลการวิเคราะห์ชนิด ปริมาณ ของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์และสัตว์หน้าดิน ที่ทำการติดตามตรวจสอบเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม, 18 ตุลาคม 2565 และ 8 ธันวาคม 2565 มีดังนี้

แพลงก์ตอนพืช

จำแนกได้เป็นแพลงก์ตอนพืชจำนวน 30, 26 และ 25 ชนิด ตามลำดับ โดยพบแพลงก์ตอนพืชมากที่สุด คือ *Oscillatoria* spp. มีค่าดัชนีความหลากหลาย (Diversity Index) ของแพลงก์ตอนพืช เท่ากับ 2.07 1.58 และ 2.13 ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1978) ที่กำหนดให้แหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติเหมาะสมต่อการอาศัยของแพลงก์ตอนพืช พบว่ามีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในช่วง $1.0 \leq H \leq 3.0$ สรุปได้ว่าเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนพืชอาศัยอยู่ได้

แพลงก์ตอนสัตว์

จากการติดตามตรวจสอบในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนสัตว์ จำนวน 11, 11 และ 19 ชนิด ตามลำดับ สำหรับแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุดคือ *Rotaria* sp. ดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์ มีค่าเท่ากับ 1.86, 1.30 และ 2.10 ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1978) ที่กำหนดให้แหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติเหมาะสมต่อการอาศัยของแพลงก์ตอนสัตว์ พบว่าผลการติดตามตรวจสอบทั้ง 3 ครั้ง มีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในช่วง $1.0 \leq H \leq 3.0$ คือแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนสัตว์อาศัยอยู่ได้

สัตว์หน้าดิน

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบชนิดและปริมาณสัตว์หน้าดิน เมื่อสิงหาคม ตุลาคม และ ธันวาคม 2565 พบสัตว์หน้าดินในแต่ละครั้ง เพียง 1 ชนิด โดยสัตว์หน้าดินที่ตรวจพบมากที่สุดคือ Family Tubificidae ดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดิน ที่ตรวจพบในแต่ละครั้ง มีค่าเท่ากับ 0 ทั้งหมด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1978) พบว่ามีค่าดัชนีความหลากหลายทั้งหมดอยู่ในช่วง $H < 1.0$ สรุปได้ว่าเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน

5.4.2.2 คลองสามเสน

ผลการวิเคราะห์ชนิด ปริมาณ ของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์และสัตว์หน้าดิน ในคลองสามเสนที่ทำการติดตามตรวจสอบเมื่อวันที่ 18 สิงหาคม, 18 ตุลาคม 2565 และ 8 ธันวาคม 2565 สรุปได้ดังนี้

แพลงก์ตอนพืช

จากการติดตามตรวจสอบในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 27, 31 และ 27 ชนิด ตามลำดับ โดยแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ *Oscillatoria spp.* เมื่อทำการวิเคราะห์หาดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน (Diversity Index) ที่ตรวจพบทั้ง 3 ครั้ง พบว่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืช มีค่าเท่ากับ 2.06, 2.09 และ 1.72 ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1978) พบว่ามีค่าดัชนีความหลากหลายในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 อยู่ในช่วง $1.0 \leq H \leq 3.0$ สรุปได้ว่าคลองสามเสนเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนพืชอาศัยอยู่ได้

แพลงก์ตอนสัตว์

จากการติดตามตรวจสอบในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนสัตว์ จำนวน 16, 13 และ 8 ชนิด ตามลำดับ สำหรับแพลงก์ตอนสัตว์ ที่พบมากที่สุดคือ *Rotaria sp.* ดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์ มีค่าเท่ากับ 1.78, 1.23 และ 1.08 ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1978) พบว่ามีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในช่วง $1.0 \leq H \leq 3.0$ สรุปได้ว่าคลองสามเสนเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนสัตว์อาศัยอยู่ได้

สัตว์หน้าดิน

สำหรับผลการวิเคราะห์หาชนิด และปริมาณสัตว์หน้าดิน ที่ทำการติดตามตรวจสอบเมื่อเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบสัตว์หน้าดินในแต่ละครั้ง เพียง 1 ชนิด โดยสัตว์หน้าดินที่ตรวจพบมากที่สุดคือ Family Tubificidae และดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดิน ที่ตรวจพบในแต่ละครั้ง มีค่าเท่ากับ 0 ทั้งหมด เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1978) พบว่ามีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในช่วง $H < 1.0$ สรุปได้ว่าคลองสามเสนเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน

5.4.2.3 คลองบางไส้ไก่

แพลงก์ตอนพืช

จากผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบจำนวนชนิดแพลงก์ตอนพืชเท่ากับ 26, 28 และ 31 ชนิด ตามลำดับ โดยชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุด คือ *Oscillatoria sp.* เมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายตามสมการของ Shannon – Weiner (1963) คลองบางไส้ไก่ มีค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของแพลงก์ตอนพืชมีค่าเท่ากับ 1.96, 2.02 และ 2.18 ตามลำดับ โดยมีค่าอยู่ในช่วง 1-3 ($H' = 1-3$) ซึ่งหมายถึงแหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้

แพลงก์ตอนสัตว์

จากผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนสัตว์ ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบจำนวนชนิดแพลงก์ตอนสัตว์เท่ากับ 2, 6 และ 7 ชนิด ตามลำดับ โดยชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุดคือ *Arcella sp.* เมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ตามสมการของ Shannon – Weiner (1963) คลองบางไส้ไก่ มีค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าเท่ากับ 0.63, 1.56 และ 1.61 ตามลำดับ โดยในเดือนตุลาคมและธันวาคมมีค่าอยู่ในช่วง 1-3 ($H' = 1-3$) ซึ่งหมายถึงแหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้ ส่วนในเดือนสิงหาคม มีค่าน้อยกว่า 1

สัตว์หน้าดิน

จากผลการติดตามตรวจสอบสัตว์หน้าดิน ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1, 2 และ 2 ชนิด ตามลำดับ โดยสัตว์หน้าดินที่พบมากที่สุด คือ Family Thiaridae (หอยเจดีย์) เมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ตามสมการของ Shannon – Weiner (1963) พบว่าคลองบางไส้ไก่ มีค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของสัตว์หน้าดินเท่ากับ 0.00, 0.56 และ 0.64 ตามลำดับ คือมีค่าน้อยกว่า 1 ($H' < 1$) ซึ่งหมายถึง แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต

5.4.2.4 คลองดาวคะนอง

แพลงก์ตอนพืช

ผลการวิเคราะห์ชนิดและปริมาณแพลงก์ตอนพืช ที่ทำการติดตามตรวจสอบเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม วันที่ 19 ตุลาคม และวันที่ 9 ธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 28, 26 และ 26 ชนิด ตามลำดับ โดยแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุดคือ *Oscillatoria* spp. เมื่อทำการวิเคราะห์หาดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน (Diversity Index) ที่ตรวจพบทั้ง 3 ครั้ง พบว่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืช มีค่าเท่ากับ 1.75, 1.69 และ 2.17 ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1978) พบว่ามีค่าดัชนีความหลากหลายในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 อยู่ในช่วง $1.0 \leq H \leq 3.0$ สรุปว่าคลองดาวคะนองเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนพืชอาศัยอยู่ได้

แพลงก์ตอนสัตว์

จากการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนสัตว์ในเดือน สิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนสัตว์จำนวน 12, 13 และ 16 ชนิด ตามลำดับ สำหรับแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุดคือ *Brachionus* sp มีค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 1.03, 1.40 และ 2.00 ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1978) พบว่า มีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในช่วง $1.0 \leq H \leq 3.0$ สรุปได้ว่าคลองดาวคะนองเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนสัตว์อาศัยอยู่ได้

สัตว์หน้าดิน

สำหรับผลการวิเคราะห์หาชนิดและปริมาณสัตว์หน้าดิน ที่ทำการติดตามตรวจสอบเมื่อเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบสัตว์หน้าดิน จำนวน 2, 2 และ 1 ชนิด ตามลำดับ โดยสัตว์หน้าดินที่ตรวจพบมากที่สุดคือ Family Tubificidae และมีค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินเท่ากับ 0.54, 0.50 และ 0.00 ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1978) พบว่า มีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในช่วง $H < 1.0$ สรุปได้ว่าคลองดาวคะนองเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน

5.4.2.5 คลองบางปะแก้ว

แพลงก์ตอนพืช

ผลการติดตามตรวจสอบชนิดและปริมาณแพลงก์ตอนพืช ที่ทำการติดตามตรวจสอบเมื่อวันที่ 19 สิงหาคม, 19 ตุลาคม และวันที่ 9 ธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 31, 25 และ 30 ชนิด ตามลำดับ โดยแพลงก์ตอนพืชมากที่สุด ในคือ *Cyclotella* spp. เมื่อทำการวิเคราะห์หาดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน (Diversity Index) พบว่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืช มีค่าเท่ากับ 1.32, 2.29 และ 2.17 ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1978) พบว่า อยู่ในช่วง $1.0 \leq H \leq 3.0$ สรุปได้ว่าคลองบางปะแก้วเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนพืชอาศัยอยู่ได้

แพลงก์ตอนสัตว์

จากการติดตามตรวจสอบชนิดและปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์ ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนสัตว์ จำนวน 12, 13 และ 13 ชนิด ตามลำดับ สำหรับแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุดคือ *Brachionus* sp. ดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอนสัตว์ มีค่าเท่ากับ 1.59, 1.63 และ 1.44 ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1978) พบว่ามีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในช่วง $1.0 \leq H \leq 3.0$ สรุปได้ว่าคลองบางปะแก้วเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนสัตว์อาศัยอยู่ได้

สัตว์หน้าดิน

สำหรับผลการวิเคราะห์หาชนิดและปริมาณสัตว์หน้าดิน พบสัตว์หน้าดินในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม จำนวน 2, 1 และ 1 ชนิด ตามลำดับ โดยสัตว์หน้าดินที่พบมากที่สุดคือ Family Tubificidae ดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดิน มีค่าเท่ากับ 0.50, 0.00 และ 0.00 ตามลำดับ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของ Wilhm and Dorris (1978) พบว่ามีค่าดัชนีความหลากหลายทั้งหมดอยู่ในช่วง $H < 1.0$ สรุปได้ว่าคลองบางปะแก้วเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน

5.4.2.6 คลองบางปะกอก

แพลงก์ตอนพืช

ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนพืชจำนวน 32, 23 และ 28 ชนิด ตามลำดับ โดยชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุดคือ *Oscillatoria* spp. ค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของแพลงก์ตอนพืชมีค่าเท่ากับ 1.36, 1.18 และ 2.06 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ตามสมการของ Shannon – Weiner (1963) พบว่า อยู่ในช่วง $1.0 \leq H \leq 3.0$ สรุปได้ว่าคลองบางปะกอกเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนพืชอาศัยอยู่ได้

แพลงก์ตอนสัตว์

จากผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนสัตว์ ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนสัตว์เท่ากับ 6, 14 และ 8 ชนิด ตามลำดับ โดยชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุดคือ *Filinia* sp. มีค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 1.41, 1.96 และ 1.70 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ตามสมการของ Shannon – Weiner (1963) สรุปได้ว่าคลองบางปะกอกเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนสัตว์อาศัยอยู่ได้

สัตว์หน้าดิน

ผลการติดตามตรวจสอบสัตว์หน้าดิน ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 จำนวนชนิดสัตว์หน้าดินที่พบในแต่ละครั้ง มีเพียง 1 ชนิด โดยสัตว์หน้าดินที่ตรวจพบมากที่สุดคือ Family Tubificidae เมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ตามสมการของ Shannon – Weiner (1963) คลองบางปะกอกมีค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของสัตว์หน้าดินที่ตรวจพบในแต่ละครั้ง มีค่าเท่ากับ 0 ทั้งหมด สรุปได้ว่าคลองบางปะกอกเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน

5.4.2.7 คลองราษฎร์บูรณะ

แพลงก์ตอนพืช

จากผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนพืช เท่ากับ 25, 23 และ 25 ชนิด ตามลำดับ โดยชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุดคือ *Euglena spp* มีค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของแพลงก์ตอนพืชเท่ากับ 1.98, 1.54 และ 1.65 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ตามสมการของ Shannon – Weiner (1963) คลองราษฎร์บูรณะเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนพืชอาศัยอยู่ได้

แพลงก์ตอนสัตว์

จากผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนสัตว์ ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 10, 23 และ 11 ชนิด ตามลำดับ โดยชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุดคือ *Rotaria sp.* มีค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของแพลงก์ตอนสัตว์มีค่าเท่ากับ 0.64, 1.61, และ 1.49 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ตามสมการของ Shannon – Weiner (1963) พบว่าในเดือนสิงหาคม มีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในช่วง $H < 1.0$ คือเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของแพลงก์ตอนสัตว์ สำหรับในเดือนตุลาคม และธันวาคม 2565 มีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ในช่วง $1.0 \leq H \leq 3.0$ หมายถึงคลองราษฎร์บูรณะเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนสัตว์อาศัยอยู่ได้

สัตว์หน้าดิน

จากผลการติดตามตรวจสอบสัตว์หน้าดิน ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบสัตว์หน้าดินในแต่ละครั้งเพียง 1 ชนิด โดยสัตว์หน้าดินที่พบมากที่สุดคือ Family Tubificidae ค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของสัตว์หน้าดินที่ตรวจพบในแต่ละครั้ง มีค่าเท่ากับ 0 สรุปได้ว่าคลองราษฎร์บูรณะเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน

5.4.2.8 คลองแจรงร้อน

แพลงก์ตอนพืช

จากผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนพืช เท่ากับ 25, 26 และ 28 ชนิด ตามลำดับ โดยชนิดของแพลงก์ตอนพืช ที่พบมากที่สุดคือ *Oscillatoria spp.* มีค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของแพลงก์ตอนพืชมีค่าเท่ากับ 2.26, 1.65 และ 1.58 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ตามสมการของ Shannon – Weiner (1963) คลองแจรงร้อนเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนพืชอาศัยอยู่ได้

แพลงก์ตอนสัตว์

จากผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนสัตว์ ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 9, 7 และ 10 ชนิด ตามลำดับ โดยชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ที่พบมากที่สุดคือ *Rotaria sp.* มีค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของแพลงก์ตอนสัตว์เท่ากับ 1.14, 1.00 และ 1.51 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ตามสมการของ Shannon – Weiner (1963) คลองแจรงร้อนเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนสัตว์อาศัยอยู่ได้

สัตว์หน้าดิน

จากการติดตามตรวจสอบสัตว์หน้าดิน ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบสัตว์หน้าดินในแต่ละครั้ง เพียง 1 ชนิด โดยสัตว์หน้าดินที่ตรวจพบมากที่สุดคือ Family Tubificidae มีค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของสัตว์หน้าดินที่ตรวจพบในแต่ละครั้ง เท่ากับ 0 ทั้งหมด เมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ตามสมการของ Shannon – Wiener (1963) คลองแจรงร้อนเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน

5.4.2.9 ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า

แพลงก์ตอนพืช

จากผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนพืช เท่ากับ 23, 24 และ 27 ชนิด ตามลำดับ โดยชนิดของแพลงก์ตอนพืชที่พบมากที่สุดคือ *Oscillatoria spp.* มีค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของแพลงก์ตอนพืช เท่ากับ 1.29, 1.81 และ 1.19 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ตามสมการของ Shannon – Wiener (1963) ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้าเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนพืชอาศัยอยู่ได้

แพลงก์ตอนสัตว์

จากผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนสัตว์ ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 9, 7 และ 11 ชนิด ตามลำดับ โดยชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์ ที่พบมากที่สุดคือ *Rotaria sp.* มีค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของแพลงก์ตอนสัตว์ เท่ากับ 1.56, 1.38 และ 2.10 ตามลำดับ เมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ตามสมการของ Shannon – Wiener (1963) ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้าเป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่แพลงก์ตอนสัตว์อาศัยอยู่ได้

สัตว์หน้าดิน

จากผลการติดตามตรวจสอบสัตว์หน้าดิน ในเดือนสิงหาคม ตุลาคม และธันวาคม 2565 พบสัตว์หน้าดินจำนวน 1, 0 และ 1 ชนิด ตามลำดับ โดยสัตว์หน้าดินที่ตรวจพบมากที่สุดคือ Family Tubificidae มีค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพของสัตว์หน้าดินที่ตรวจพบในแต่ละครั้งเท่ากับ 0 ทั้งหมด เมื่อพิจารณาดัชนีความหลากหลายทางชนิดพันธุ์ตามสมการของ Shannon – Wiener (1963) ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า เป็นแหล่งน้ำที่มีคุณสมบัติที่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน

ตารางที่ 5-7 ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 18 สิงหาคม 2565

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)	
		คลองบางซื่อ	คลองสามเสน
Phytoplankton (แพลงก์ตอนพืช)			
<u>Division Cyanophyta</u>			
Class Cyanophyceae			
<i>Merismopedia</i> spp.	COLONY	288,000	310,000
<i>Microcystis aeruginosa</i>	COLONY	429,030	330,000
<i>Oscillatoria</i> spp.	FILAMENT	2,745,000	3030,000
<i>Anabaena</i> spp.	FILAMENT	-	93,300
<u>Division Chlorophyta</u>			
Class Chlorophyceae			
<i>Eudorina elegans</i>	COLONY	186,031	-
<i>Gonium</i> spp.	COLONY	27,000	-
<i>Pandorina morum</i>	COLONY	114,030	333,300
<i>Spondylomorom quarternarium</i>	COLONY	281,970	306,700
<i>Pediastrum</i> spp.	COLONY	459,000	323,300
<i>Coelastrum</i> spp.	COLONY	108,000	276,700
<i>Closteriopsis longissima</i>	CELL	47,970	106,700
<i>Dictyosphaerium</i> spp.	COLONY	90,000	-
<i>Selenasturm</i> spp.	COLONY	18,000	-
<i>Actinastrum</i> spp.	COLONY	279,000	423,300
<i>Micractinium</i> spp.	COLONY	420,030	163,300
<i>Crucigenia</i> spp.	COLONY	288,000	150,000
<i>Scenedesmus</i> spp.	COLONY	900,000	823,300
<i>Closterium</i> spp.	CELL	90,000	153,300
<i>Euastrum</i> spp.	CELL	-	480,000
<i>Staurastrum</i> spp.	CELL	200,970	-
Class Euglenophyceae			
<i>Euglena</i> spp.	CELL	6,117,030	6,043,300
<i>Phacus</i> spp.	CELL	506,970	360,000
<i>Strombomonas</i> spp.	CELL	-	573,300
<i>Trachelomonas</i> spp.	CELL	2,387,970	570,000
<i>T.volvocina</i>	CELL	1,046,970	156,700
<u>Division Chromophyta</u>			
Class Bacillariophyceae			
<i>Cyclotella</i> spp.	CELL	14,060,970	14,666,701
<i>Aulacoseira granulate</i>	FILAMENT	486,000	660,000
<i>Synedra rumpens</i>	CELL	198,000	526,700
<u>Division Chromophyta</u>			
Class Bacillariophyceae			
<i>S.ulna</i>	CELL	42,030	306,700
<i>Gyrosigama</i> spp.	CELL	234,000	290,000
<i>Navicula</i> spp.	CELL	605,970	650,000
<i>Suriella</i> spp.	CELL	101,970	323,300

ตารางที่ 5-7 ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 18 สิงหาคม 2565
(ต่อ)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)	
		คลองบางซื่อ	คลองสามเสน
<i>Class Chrysophyceae</i> <i>Isthmochloron</i> spp.	CELL	42,030	-
รวมแพลงก์ตอนพืช		32,801,941	32,429,901
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)		30	27
ดัชนีความหลากหลาย (H)		2.07	2.06
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (E)		0.61	0.63

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย
 $H < 1.0$ แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
 $1.0 \leq H < 3.0$ แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
 $H > 3.0$ แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-8 ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 18 ตุลาคม 2565

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)	
		คลองบางซื่อ	คลองสามเสน
Phytoplankton (แพลงก์ตอนพืช) Division Cyanophyta Class Cyanophyceae Family Chroococcaceae <i>Merismopedia</i> spp. <i>Microcystis aeruginosa</i> Family Oscillatoriaceae <i>Oscillatoria</i> spp. Family Nostocaceae <i>Anabaena</i> spp.	COLONY COLONY FILAMENT FILAMENT	- 17,925 1,977,547 6,280	50,727 66,220 3,687,546 34,516
Division Chlorophyta Class Chlorophyceae Family Chlamydomonadaceae <i>Eudorina elegans</i> <i>Pandorina morum</i> Family Spondylomoraceae <i>Spondylomorom quarternarium</i> Family Hydrodictyceae <i>Pediastrum</i> spp. Family Coelastraceae <i>Coelastrum</i> spp. Family Oocystaceae <i>Dictyosphaerium</i> spp. <i>Selenasturm</i> spp.	COLONY COLONY COLONY COLONY COLONY COLONY COLONY	41,685 45,719 7,168 35,862 13,891 - -	32,402 109,908 65,522 90,886 6,341 47,916 11,266

ตารางที่ 5-8 ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 18 ตุลาคม 2565 (ต่อ)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)	
		คลองบางซื่อ	คลองสามเสน
Family Scenedesmaceae			
<i>Actinastrum</i> spp.	COLONY	60,510	66,220
<i>Micractinium</i> spp.	COLONY	15,235	59,181
<i>Crucigenia</i> spp.	COLONY	16,136	79,620
<i>Scenedesmus</i> spp.	COLONY	42,586	137,385
Family Desmidiaceae			
<i>Closterium</i> spp.	CELL	6,280	59,879
<i>Staurastrum</i> spp.	CELL	6,280	60,598
Class Euglenophyceae			
Family Euglenaceae			
<i>Euglena</i> spp.	CELL	441,048	1,676,788
<i>Phacus</i> spp.	CELL	149,257	798,944
<i>Strombomonas</i> spp.	CELL	19,269	70,447
<i>Trachelomonas</i> spp.	CELL	73,957	138,801
<i>T.volvocina</i>	CELL	25,549	110,606
Division Chromophyta			
Class Bacillariophyceae			
<i>Cyclotella</i> spp.	CELL	35,862	441,744
Family Aulacoseiraceae			
<i>Aulacoseira granulata</i>	FILAMENT	71,711	155,710
Family Fragilariaceae			
<i>Synedra rumpens</i>	CELL	-	98,643
<i>S.ulna</i>	CELL	-	126,817
Family Naviculaceae			
<i>Gyrosigama</i> spp.	CELL	6,280	77,506
<i>Navicula</i> spp.	CELL	42,129	77,506
Family Surirellaceae			
<i>Suriella</i> spp.	CELL	17,925	28,175
Class Chrysophyceae			
Family Centritractaceae			
<i>Centritractus</i> spp.	CELL	4,034	12,682
Family Pleurochloridaceae			
<i>Isthmochloron</i> spp.	CELL	5,823	29,591
Class Dinophyceae			
Family Peridiniaceae			
<i>Peridinium</i> spp.	CELL	15,235	-
รวมแพลงก์ตอนพืช		3,201,183	8,510,093
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)		27	31
ดัชนีความหลากหลาย (H)		1.60	2.09
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (E)		0.49	0.61

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

H < 1.0 แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
1.0 ≤ H ≤ 3.0 แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
H > 3.0 แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-9 ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 8 ธันวาคม 2565

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)	
		คลองบางซื่อ	คลองสามเสน
Phytoplankton (แพลงก์ตอนพืช)			
Division Cyanophyta			
Class Cyanophyceae			
Family Chroococcaceae			
<i>Merismopedia</i> spp.	COLONY	-	178,888
<i>Microcystis aeruginosa</i>	COLONY	92,105	-
Family Oscillatoriaceae			
<i>Oscillatoria</i> spp.	FILAMENT	6,398,191	33,798,183
<i>Spirulina</i> spp.	FILAMENT	-	117,741
Family Nostocaceae			
<i>Anabaena</i> spp.	FILAMENT	128,986	31,729
Division Chlorophyta			
Class Chlorophyceae			
Family Chlamydomonadaceae			
<i>Pandorina morum</i>	COLONY	23,466	90,565
Family Spondylomoraceae			
<i>Spondylomorom quarternarium</i>	COLONY	-	151,712
Family Coccomyxaceae			
<i>Elakatothrix gelatinosa</i>	COLONY	-	31,729
Family Hydrodictyceae			
<i>Pediastrum</i> spp.	COLONY	428,764	1,727,933
Family Coelastraceae			
<i>Coelastrum</i> spp.	COLONY	46,882	95,117
Family Oocystaceae			
<i>Dictyosphaerium</i> spp.	COLONY	53,615	63,389
<i>Kirchneriella</i> spp.	COLONY	-	29,419
Family Scenedesmaceae			
<i>Actinastrum</i> spp.	COLONY	1,015,004	4,416,136
<i>Micractinium</i> spp.	COLONY	46,882	894,574
<i>Crucigenia</i> spp.	COLONY	-	63,389
<i>Scenedesmus</i> spp.	COLONY	576,191	2,663,270
Family Desmidiaceae			
<i>Closterium</i> spp.	CELL	155,768	355,533
<i>Staurastrum</i> spp.	CELL	286,412	634,090
Class Euglenophyceae			
Family Euglenaceae			
<i>Euglena</i> spp.	CELL	2,713,376	10,596,485
<i>Phacus</i> spp.	CELL	1,490,699	4,266,667
<i>Strombomonas</i> spp.	CELL	202,649	391,814
<i>Trachelomonas</i> spp.	CELL	587,899	240,034
<i>T.volvocina</i>	CELL	164,160	276,315

ตารางที่ 5-9 ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 8 ธันวาคม 2565 (ต่อ)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)	
		คลองบางซื่อ	คลองสามเสน
Division Chromophyta			
Class Bacillariophyceae			
<i>Cyclotella</i> spp.	CELL	587,899	2,183,134
Family Aulacoseiraceae			
<i>Aulacoseira granulata</i>	FILAMENT	3,075,160	1,125,572
Family Fragilariaceae			
<i>Synedra rumpens</i>	CELL	333,293	242,344
<i>S.ulna</i>	CELL	23,466	-
Family Naviculaceae			
<i>Navicula</i> spp.	CELL	46,882	120,051
Family Pleurochloridaceae			
<i>Isthmochloron</i> spp.	CELL	65,323	63,389
Family Ceratiaceae			
<i>Ceratium</i> spp.	CELL	108,887	-
Class Dinophyceae			
Family Peridiniaceae			
<i>Peridinium</i> spp.	CELL	743,666	-
รวมแพลงก์ตอนพืช		19,395,625	64,849,202
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)		25	27
ดัชนีความหลากหลาย (H)		2.13	1.72
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (E)		0.66	0.52

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

$H < 1.0$	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
$1.0 \leq H \leq 3.0$	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
$H > 3.0$	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-10 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางไส้ไก่
วันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ.2565

ชนิดแพลงก์ตอนพืช	ปริมาณแพลงก์ตอนพืช (เซลล์ต่อลูกบาศก์เมตร)
	คลองบางไส้ไก่
Division Cyanophyta	
Class Cyanophyceae	
Order Nostocales	
Family Oscillatoriaceae	
1. <i>Oscillatoria brevis</i>	180,000
2. <i>Oscillatoria</i> sp.	3,878,000
3. <i>Oscillatoria tenuis</i>	609,000
4. <i>Spirulina platensis</i>	222,000
Family Nostocaceae	
5. <i>Raphidiopsis</i> sp.	776,000
Division Chlorophyta	
Class Chlorophyceae	
Order Volvocales	
Family Volvocaceae	
6. <i>Eudorina elegans</i>	42,000
7. <i>Gonium sociale</i>	14,000
Family Spondylomoraceae	
8. <i>Spondylomorom guarternarium</i>	208,000
Order Chlorococcales	
Family Hydrodictyceae	
9. <i>Pediastrum duplex</i>	69,000
Family Oocystaceae	
10. <i>Ankistrodesmus falcatus</i>	111,000
Family Scenedesmaceae	
11. <i>Actinastrum hantzschii</i>	55,000
12. <i>Crucigenia apiculata</i>	42,000
13. <i>Scenedesmus opoliensis</i>	69,000
Order Ulotrichales	
Family Ulotrichaceae	
14. <i>Ulothrix</i> sp.	443,000
15. <i>Ulothrix variabilis</i>	152,000
Order Zygomatales	
Family Desmidiaceae	
16. <i>Closterium gracile</i>	28,000

ตารางที่ 5-10 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางไส้ไก่
วันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ.2565 (ต่อ)

ชนิดแพลงก์ตอนพืช	ปริมาณแพลงก์ตอนพืช (เซลล์ต่อลูกบาศก์เมตร)
	คลองบางไส้ไก่
Class Euglenophyceae	
Order Euglenales	
Family Euglenaceae	
17. <i>Euglena acus</i>	55,000
18. <i>Euglena viridis</i>	55,000
19. <i>Lepocinclis ovum</i>	166,000
20. <i>Phacus longicauda</i>	14,000
21. <i>Phacus platalea</i>	28,000
22. <i>Trachelomonas hispida</i>	14,000
Division Chromophyta	
Class Bacillariophyceae	
Order Biddulphiales	
Suborder Coscinodiscineae	
Family Thalassiosiraceae	
23. <i>Cyclotella stelligera</i>	831,000
24. <i>Stephanodiscus hantzschii</i>	14,000
Family Aulacoseiraceae	
25. <i>Aulacoseira granulata</i>	1,053,000
Order Bacillariales	
Suborder Fragilariineae	
Family Fragilariaceae	
26. <i>Fragilaria capucina</i>	111,000
Suborder Bacillariineae	
Family Naviculaceae	
27. <i>Navicula cuspidata</i>	14,000
28. <i>Pinnularia gibba</i>	55,000
ชนิดแพลงก์ตอนพืช	28
ปริมาณแพลงก์ตอนพืชรวม	9,308,000
ดัชนีความหลากหลายแพลงก์ตอนพืช	2.18
ดัชนีความสม่ำเสมอแพลงก์ตอนพืช	0.65

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

H < 1.0	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
1.0 ≤ H ≤ 3.0	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
H > 3.0	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-11 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางไส้ไก่
วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ.2565

ชนิดแพลงก์ตอนพืช	ปริมาณแพลงก์ตอนพืช (เซลล์ต่อลูกบาศก์เมตร)
	คลองบางไส้ไก่
Division Cyanophyta	
Class Cyanophyceae	
Order Nostocales	
Family Oscillatoriaceae	
1. <i>Oscillatoria brevis</i>	725,000
2. <i>Oscillatoria planctonica</i>	3,108,000
3. <i>Oscillatoria princeps</i>	104,000
4. <i>Oscillatoria rubescens</i>	363,000
5. <i>Oscillatoria</i> sp.	3,238,000
6. <i>Oscillatoria tenuis</i>	1,684,000
7. <i>Spirulina platensis</i>	26,000
Division Chlorophyta	
Class Chlorophyceae	
Order Volvocales	
Family Volvocaceae	
8. <i>Eudorina elegans</i>	78,000
9. <i>Gonium pectorale</i>	26,000
Order Chlorococcales	
Family Oocystaceae	
10. <i>Dictyosphaerium pulchellum</i>	13,000
11. <i>Oocystis elliptica</i>	26,000
Family Scenedesmaceae	
12. <i>Actinastrum gracillimum</i>	13,000
13. <i>Scenedesmus dimorphus</i>	13,000
Order Zygomatales	
Family Desmidiaceae	
14. <i>Closterium</i> sp.	13,000
Class Euglenophyceae	
Order Euglenales	
Family Euglenaceae	
15. <i>Euglena acus</i>	130,000
16. <i>Euglena oxyuris</i>	65,000
17. <i>Euglena</i> sp.	52,000

ตารางที่ 5-11 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางไผ่
วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ.2565 (ต่อ)

ชนิดแพลงก์ตอนพืช	ปริมาณแพลงก์ตอนพืช (เซลล์ต่อลูกบาศก์เมตร)
	คลองบางไผ่
Class Euglenophyceae	
Order Euglenales	
Family Euglenaceae	
18. <i>Euglena viridis</i>	155,000
19. <i>Lepocinclis ovum</i>	311,000
20. <i>Phacus angulatus</i>	65,000
21. <i>Phacus longicauda</i>	26,000
22. <i>Phacus myersi</i>	13,000
23. <i>Phacus tortus</i>	91,000
24. <i>Strombomonas gibberosa</i>	52,000
25. <i>Strombomonas girardiana</i>	39,000
26. <i>Trachelomonas hispida</i>	13,000
Division Chromophyta	
Class Bacillariophyceae	
Order Biddulphiales	
Suborder Coscinodiscineae	
Family Aulacoseiraceae	
27. <i>Aulacoseira granulata</i>	220,000
Order Bacillariales	
Suborder Fragilariineae	
Family Fragilariaceae	
28. <i>Fragilaria capucina</i>	13,000
29. <i>Synedra acus</i>	52,000
30. <i>Synedra ulna</i>	13,000
Suborder Bacillariineae	
Family Eunotiaceae	
31. <i>Eunotia pectinalis</i>	39,000
ชนิดแพลงก์ตอนพืช	31
ปริมาณแพลงก์ตอนพืชรวม	10,779,000
ดัชนีความหลากหลายแพลงก์ตอนพืช	2.02
ดัชนีความสม่ำเสมอแพลงก์ตอนพืช	0.59

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

$H < 1.0$

$1.0 \leq H \leq 3.0$

$H > 3.0$

แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต

แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้

แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-12 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางไส้ไก่
วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ.2565

ชนิดแพลงก์ตอนพืช	ปริมาณแพลงก์ตอนพืช (เซลล์ต่อลูกบาศก์เมตร)
	คลองบางไส้ไก่
Division Cyanophyta	
Class Cyanophyceae	
Order Nostocales	
Family Oscillatoriaceae	
1. <i>Oscillatoria</i> sp.	585,000
2. <i>Oscillatoria tenuis</i>	15,000
Family Nostocaceae	
3. <i>Cylindrospermum</i> sp.	31,000
Division Chlorophyta	
Class Chlorophyceae	
Order Volvocales	
Family Spondylomoraceae	
4. <i>Spondylomorom quarternarium</i>	1,186,000
Order Chlorococcales	
Family Hydrodictyaceae	
5. <i>Pediastrum duplex</i>	31,000
Family Coelastraceae	
6. <i>Coelastrum microporum</i>	31,000
Family Oocystaceae	
7. <i>Ankistrodesmus falcatus</i>	200,000
8. <i>Oocystis lacustris</i>	31,000
Family Scenedesmaceae	
9. <i>Actinastrum hantzschii</i>	15,000
10. <i>Micractinium pusillum</i>	15,000
Order Zygomatales	
Family Desmidiaceae	
11. <i>Closterium gracile</i>	15,000
Class Euglenophyceae	
Order Euglenales	
Family Euglenaceae	
12. <i>Euglena acus</i>	62,000
13. <i>Euglena oxyuris</i>	15,000
14. <i>Euglena</i> sp.	31,000

ตารางที่ 5-12 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองบางไส้ไก่
วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ.2565 (ต่อ)

ชนิดแพลงก์ตอนพืช	ปริมาณแพลงก์ตอนพืช (เซลล์ต่อลูกบาศก์เมตร)
	คลองบางไส้ไก่
Class Euglenophyceae	
Order Euglenales	
Family Euglenaceae	
15. <i>Euglena viridis</i>	31,000
16. <i>Lepocinclis ovum</i>	92,000
17. <i>Phacus hamatus</i>	15,000
18. <i>Phacus longicauda</i>	15,000
19. <i>Phacus myersi</i>	15,000
20. <i>Phacus</i> sp.	31,000
21. <i>Trachelomonas crebea</i>	15,000
22. <i>Trachelomonas hispida</i>	46,000
Division Chromophyta	
Class Bacillariophyceae	
Order Biddulphiales	
Suborder Coscinodiscineae	
Family Thalassiosiraceae	
23. <i>Cyclotella stelligera</i>	46,000
Family Aulacoseiraceae	
24. <i>Aulacoseira baicalensis</i>	15,000
Order Bacillariales	
Suborder Fragilariineae	
Family Fragilariaceae	
25. <i>Synedra rumpens</i>	15,000
Suborder Bacillariineae	
Family Naviculaceae	
26. <i>Nitzschia reversa</i>	15,000
ชนิดแพลงก์ตอนพืช	26
ปริมาณแพลงก์ตอนพืช	2,614,000
ดัชนีความหลากหลายแพลงก์ตอนพืช	1.96
ดัชนีความสม่ำเสมอแพลงก์ตอนพืช	0.60

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

$H < 1.0$

$1.0 \leq H \leq 3.0$

$H > 3.0$

แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต

แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้

แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-13 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 สิงหาคม 2565

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
Phytoplankton (แพลงก์ตอนพืช)							
Division Cyanophyta							
Class Cyanophyceae							
Family Chroococcaceae							
<i>Merismopedia</i> spp.	COLONY	176,701	105,284	127,814	103,102	51,510	111,000
<i>Microcystis aeruginosa</i>	COLONY	303,300	57,736	92,145	124,783	29,434	78,000
Family Oscillatoriaceae							
<i>Oscillatoria</i> spp.	FILAMENT	26,840,000	6,213,974	5,618,816	892,003	151,267	11,124,000
<i>Anabaena</i> spp.	FILAMENT	-	-	-	9,767	-	-
Division Chlorophyta							
Class Chlorophyceae							
Family Chlamydomonadaceae							
<i>Eudorina elegans</i>	COLONY	93,300	31,687	41,614	-	-	98,010
<i>Gonium</i> spp.	COLONY	-	57,736	62,421	103,102	35,150	-
<i>Pandorina morum</i>	COLONY	613,300	623,785	1,025,478	119,379	87,493	53,010
Family Spondylomoraceae							
<i>Spondylomorum quarternarium</i>	COLONY	316,700	280,767	97,109	106,357	164,340	123,990
Family Hydrodictyaceae							
<i>Pediastrum</i> spp.	COLONY	163,300	93,974	184,289	-	11,455	128,011
Family Coelastraceae							
<i>Coelastrum</i> spp.	COLONY	150,000	81,510	42,595	-	69,489	-

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 5-13 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 สิงหาคม 2565 (ต่อ-1)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
Family Oocystaceae							
<i>Closteriopsis longissima</i>	CELL	-	92,819	95,117	-	69,489	-
<i>Dictyosphaerium</i> spp.	COLONY	46,700	60,012	27,733	-	-	14,010
<i>Selenasturm</i> spp.	COLONY	120,000	-	48,540	17,352	-	-
Family Scenedesmaceae							
<i>Actinastrum</i> spp.	COLONY	806,700	186,793	157,538	110,687	83,397	36,000
<i>Micractinium</i> spp.	COLONY	303,300	88,302	256,608	-	-	-
<i>Crucigenia</i> spp.	COLONY	30,000	58,857	31,716	-	71,133	-
<i>Scenedesmus</i> spp.	COLONY	916,700	207,170	380,468	419,958	29,434	321,000
Family Desmidiaceae							
<i>Closterium</i> spp.	CELL	133,300	10,189	43,606	-	14,717	36,000
<i>Euastrum</i> spp.	CELL						
<i>Staurastrum</i> spp.	CELL	120,000	209,446	77,283	46,652	-	12,990
Class Euglenophyceae							
Family Euglenaceae							
<i>Euglena</i> spp.	CELL	3,756,701	1,548,680	1,684,370	694,493	1,617,225	1,527,990
<i>Phacus</i> spp.	CELL	1,286,700	280,767	974,947	175,797	420,244	852,000
<i>Strombomonas</i> spp.	CELL	190,000	146,038	92,145	84,643	32,697	83,010
<i>Trachelomonas</i> spp.	CELL	1,483,301	362,276	430,998	628,309	667,980	198,000
<i>T.volvocina</i>	CELL	400,000	253,597	238,773	222,448	284,529	83,010

ตารางที่ 5-13 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 สิงหาคม 2565 (ต่อ-2)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	
Division Chromophyta							
Class Bacillariophyceae							
<i>Cyclotella</i> spp.	CELL	6,090,000	23,009,434	25,941,109	4,809,426	793,074	552,000
Family aulacoseiraceae							
<i>Aulacoseira granulata</i>	FILAMENT	1,453,301	229,823	110,960	157,338	63,774	228,000
Family Fragilariaceae							
<i>Synedra rumpens</i>	CELL	260,000	43,031	238,773	60,780	89,946	45,990
<i>S.ulna</i>	CELL	120,000	40,755	110,960	106,357	29,434	26,011
Family Naviculaceae							
<i>Gyrosigama</i> spp.	CELL	156,700	91,699	83,228	53,163	29,434	-
<i>Navicula</i> spp.	CELL	1,033,300	243,408	239,784	233,321	29,434	63,000
<i>Pinnulania</i> spp.	CELL	-	-	-	-	-	36,000
Family Surirellaceae							
<i>Suriella</i> spp.	CELL	-	10,189	143,657	59,674	11,455	-
Class Chrysophyceae							
Family Pleurochloridaceae							
<i>Isthmochloridaceae</i> spp.	CELL	150,000	109,800	12,871	15,204	16,361	-

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 5-13 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 สิงหาคม 2565 (ต่อ-3)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
Class Dinophyceae Family Peridiniaceae <i>Peridinium</i> spp.	CELL	-	15,861	31,716	42,322	-	-
รวมแพลงก์ตอนพืช		47,513,304	34,845,399	38,745,181	9,396,417	4,884,406	15,831,032
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)		28	31	32	25	25	23
ดัชนีความหลากหลาย (H)		1.75	1.32	1.36	1.98	2.26	1.29
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (J)		0.53	0.38	0.39	0.62	0.70	0.41

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพ

H < 1.0	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
1.0 ≤ H ≤ 3.0	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
H > 3.0	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-14 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 ตุลาคม 2565

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
Phytoplankton (แพลงก์ตอนพืช)							
Class Cyanophyceae							
Family Chroococcaceae							
<i>Chroococcaceae spp.</i>	COLONY	-	-	-	-	5,888	-
<i>Merismopedia spp.</i>	COLONY	37,307	14,556	-	-	12,747	-
<i>Microcystis aeruginosa</i>	COLONY	-	-	-	294,410	39,240	-
Family Oscillatoriaceae							
<i>Oscillatoria spp.</i>	FILAMENT	26,097,442	4,347,713	63,629,109	6,562,838	5,137,683	1,466,922
Division Chlorophyta							
Class Chlorophyceae							
Family Chlamydomonadaceae							
<i>Eudorina elegans</i>	COLONY	-	14,556	-	-	-	-
<i>Gonium spp.</i>	COLONY	53,302	-	-	-	-	5,888
<i>Pandorina morum</i>	COLONY	1,279,548	87,403	317,007	1,024,268	93,227	133,437
Family Spondylomoraceae							
<i>Spondylomorum quarternarium</i>	COLONY	662,446	15,699	1,397,028	5,090,793	655,468	-
Family Coccomyxaceae							
<i>Elakatothrix gelatinosa</i>	COLONY	17,314	-	-	-	-	-
Family Hydrodictyceae							
<i>Pediastrum spp.</i>	COLONY	238,596	1,021,940	1,268,175	481,451	104,000	27,465

ตารางที่ 5-14 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 ตุลาคม 2565 (ต่อ-1)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	
Family Coelastraceae							
<i>Coelastrum spp.</i>	COLONY	178,617	207,313	108,939	122,640	13,747	13,747
Family Oocystaceae							
<i>Ankistrodesmus spp.</i>	CELL	-	-	-	42,966	-	-
<i>Dictyosphaerium spp.</i>	COLONY	18,674	22,423	-	-	-	-
<i>Selenasturm spp.</i>	COLONY	-	-	-	-	-	5,888
Family Scenedesmaceae							
<i>Actinastrum spp.</i>	COLONY	2,293,869	1,179,937	1,159,236	392,577	19,635	8,832
<i>Micractinium spp.</i>	COLONY	235,917	410,121	-	42,966	5,888	5,888
<i>Crucigenia spp.</i>	COLONY	-	62,762	188,302	-	-	-
<i>Scenedesmus spp.</i>	COLONY	1,323,532	1,601,251	3,180,468	257,608	71,620	113,832
Family Desmidiaceae							
<i>Closterium spp.</i>	CELL	253,231	377,614	158,578	420,177	8,832	8,832
<i>Euastrum spp.</i>	CELL	-	-	-	-	-	5,888
<i>Staurastrum spp.</i>	CELL	554,484	506,499	525,075	208,571	28,466	8,832
Class Euglenophyceae							
Family Euglenaceae							
<i>Euglena spp.</i>	CELL	7,570,641	5,003,233	4,488,323	36,463,758	3,413,691	2,663,054
<i>Phacus spp.</i>	CELL	1,340,846	592,759	1,406,986	4,544,940	1,041,090	829,145
<i>Strombomonas spp.</i>	CELL	165,262	342,888	277,474	1,269,640	59,845	121,663

ตารางที่ 5-14 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 ตุลาคม 2565 (ต่อ-2)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
<i>Trachelomonas volvocina</i>	CELL	37,307	29,146	59,448	460,015	41,212	39,240
<i>T. volvocina</i>	CELL	221,242	94,126	396,370	1,784,855	236,466	171,705
Division Chromophyta							
Class Bacillariophyceae							
<i>Cyclotella</i> spp.	CELL	11,987,757	1,418,613	2,902,994	438,578	75,565	359,129
Family aulacoseiraceae							
<i>Aulacoseira granulata</i>	FILAMENT	149,268	237,568	614,247	493,780	273,762	238,438
Family Fragilariaceae							
<i>Synedra rumpens</i>	CELL	499,824	380,975	723,334	122,640	13,747	40,241
<i>S.ulna</i>	CELL	-	-	-	-	-	-
Family Naviculaceae							
<i>Gyrosigama</i> spp.	CELL	18,674	-	208,068	-	48,071	13,747
<i>Navicula</i> spp.	CELL	53,302	89,655	871,954	42,966	175,650	77,507
<i>Pinnulania</i> spp.	CELL	-	-	-	-	-	-
Family Surirellaceae							
<i>Suriella</i> spp.	CELL	-	-	287,283	-	19,635	5,888
Class Chrysophyceae							
Family Pleurochloridaceae							

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 5-14 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 ตุลาคม 2565 (ต่อ-3)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
Class Dinophyceae Family Peridiniaceae <i>Peridinium</i> spp.	CELL	106,643	275,655	198,111	42,966	8,832	8,832
รวมแพลงก์ตอนพืช		55,432,352	18,365,770	84,465,639	60,642,205	11,609,895	6,374,040
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)		26	25	23	23	26	24
ดัชนีความหลากหลาย (H)		1.69	2.29	1.18	1.54	1.65	1.81
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (J)		0.52	0.71	0.38	0.49	0.51	0.57

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพ

H < 1.0	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
1.0 ≤ H ≤ 3.0	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
H > 3.0	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-15 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 9 ธันวาคม 2565

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
Phytoplankton (แพลงก์ตอนพืช)							
Division Cyanophyta							
Class Cyanophyceae							
Family Chroococcaceae							
<i>Merismopedia</i> spp.	COLONY	-	136,139	-	68,671	173,241	64,254
<i>Microcystis aeruginosa</i>	COLONY	85,563	146,665	63,374	365,583	161,321	-
Family Oscillatoriaceae							
<i>Oscillatoria</i> spp.	FILAMENT	11,827,389	13,776,177	7,166,038	28,052,252	27,478,302	17,024,151
<i>Spirulina</i> spp.	FILAMENT	-	141,402	151,676	323,850	594,467	410,935
Family Nostocaceae							
<i>Anabaena</i> spp.	FILAMENT	285,187	36,686	63,374	95,683	38,807	91,801
Division Chlorophyta							
Class Chlorophyceae							
Family Chlamydomonadaceae							
<i>Pandorina morum</i>	COLONY	87,735	403,230	20,378	269,900	197,170	32,162
Family Spondylomoraceae							
<i>Spondylomorum quarternarium</i>	COLONY	-	36,686	20,378	517,645	-	64,254
Family Coccomyxaceae							
<i>Elakatothrix gelatinosa</i>	COLONY	-	138,809	-	-	-	-
Family Hydrodictyaceae							
<i>Pediastrum</i> spp.	COLONY	873,200	968,835	251,321	679,570	489,967	371,887

ตารางที่ 5-15 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 9 ธันวาคม 2565 (ต่อ-1)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
Division Chlorophyta							
Class Chlorophyceae							
Family Coelastraceae							
<i>Coelastrum</i> spp.	COLONY	122,882	214,882	185,638	68,671	200,128	64,254
Family Oocystaceae							
<i>Closteriopsis longissima</i>	CELL	-	206,839	63,374	-	-	-
<i>Dictyosphaerium</i> spp.	COLONY	30,737	-	-	-	38,807	-
<i>Kirchneriella</i> spp.	COLONY	-	-	31,721	68,671	-	-
Family Scenedesmaceae							
<i>Actinastrum</i> spp.	COLONY	794,219	2,723,310	366,793	920,029	722,986	814,915
<i>Micractinium</i> spp.	COLONY	164,544	563,013	90,544	-	26,887	154,124
<i>Crucigenia</i> spp.	COLONY	-	36,686	-	-	-	59,709
<i>Scenedesmus</i> spp.	COLONY	739,327	2,568,790	330,589	807,197	552,702	727,728
Family Desmidiaceae							
<i>Closterium</i> spp.	CELL	340,079	678,177	117,714	375,372	627,359	199,717
<i>Staurastrum</i> spp.	CELL	598,939	560,342	233,185	257,608	83,618	32,162
Class Euglenophyceae							
Family Euglenaceae							
<i>Euglena</i> spp.	CELL	4,269,378	11,529,468	1,329,080	10,372,968	9,407,420	1,827,273
<i>Phacus</i> spp.	CELL	1,836,306	4,506,538	1,306,393	6,616,844	3,904,590	787,367
<i>Strombomonas</i> spp.	CELL	252,279	649,425	117,714	414,602	158,364	64,254

ตารางที่ 5-15 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 9 ธันวาคม 2565 (ต่อ-2)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
Division Chlorophyta							
Class Euglenophyceae							
Family Euglenaceae							
<i>Trachelomonas hispida</i>	CELL	285,187	73,293	237,763	780,185	525,817	484,349
<i>T.volvocina</i>	CELL	92,145	225,221	158,468	502,925	119,467	32,162
Division Chromophyta							
Class Bacillariophyceae							
Family Thalassiosiraceae							
<i>Cyclotella</i> spp.	CELL	1,081,578	1,379,998	744,929	885,657	731,949	856,464
Family Aulacoseiraceae							
<i>Aulacoseira granulata</i>	FILAMENT	4,115,761	707,007	1,686,770	485,775	800,600	1,384,246
Family Fragilariaceae							
<i>Synedra rumpens</i>	CELL	1,827,553	835,289	326,038	323,850	525,817	548,617
<i>S.ulna</i>	CELL	-	36,686	-	-	41,854	32,162
Family Naviculaceae							
<i>Gyrosigama</i> spp.	CELL	-	-	-	-	74,656	32,162
<i>Navicula</i> spp.	CELL	300,589	340,385	63,374	98,112	696,100	401,707
Family Bacillariaceae							
<i>Nitzschia</i> spp.	CELL	28,499	-	-	-	-	149,237
Family Surirellaceae							
<i>Surirella</i> spp.	CELL	61,408	-	31,721	-	-	-

ตารางที่ 5-15 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนพืช บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 9 ธันวาคม 2565 (ต่อ-3)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	
<u>Division Chromophyta</u>							
<u>Class Chrysophyceae</u>							
Family Pleurochloridaceae							
<i>Isthmochloron spp.</i>	CELL	85,563	73,293	20,378	130,056	38,807	-
<u>Class Dinophyceae</u>							
Family Ceratiaceae							
<i>Ceratium spp.</i>	CELL	201,862	73,293	31,721	-	26,887	-
Family Peridiniaceae							
<i>Peridinium spp.</i>	CELL	258,860	141,402	88,302	34,373	41,854	468,302
รวมแพลงก์ตอนพืช		30,646,769	43,907,779	15,298,721	53,516,069	48,479,945	27,191,409
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)		26	30	28	25	28	27
ดัชนีความหลากหลาย (H)		2.17	2.17	2.06	1.65	1.58	1.19
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (J)		0.67	0.64	0.62	0.51	0.47	0.51

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพ
 $H < 1.0$ แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
 $1.0 \leq H \leq 3.0$ แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
 $H > 3.0$ แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-16 ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 18 สิงหาคม 2565

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)	
		คลองบางซื่อ	คลองสามเสน
Zooplankton (แพลงก์ตอนสัตว์)			
Phylum Protozoa			
Class Sarcodina			
<i>Arcella</i> sp.	CELL	6,675	2,523
Class Ciliata			
<i>Vorticella</i> sp.	CELL	33,325	47,417
<i>Paramecium</i> sp.	CELL	5,825	-
Phylum Nematoda			
Unknown Nematode	INDIVIDUAL	-	626
Phylum Gastrotricha			
<i>Chetonotus</i> sp.	INDIVIDUAL	-	1271
Phylum Rotifera			
Class Monogononta			
<i>Anuraeopsis</i> sp.	INDIVIDUAL	-	1271
<i>Brachionus</i> sp.	INDIVIDUAL	94,175	159,947
<i>Lecane</i> sp.	INDIVIDUAL	3,325	6,316
<i>Filinia</i> sp.	INDIVIDUAL	70,000	135,935
<i>Hexarthra</i> sp.	INDIVIDUAL	-	6,316
<i>Synchaeta</i> sp.	INDIVIDUAL	-	1,271
<i>Polyarthra</i> sp.	INDIVIDUAL	27,500	15,174
<i>Asplanchna</i> sp.	INDIVIDUAL	-	4,420
<i>Lepadella</i> sp.	INDIVIDUAL	1,675	-
Class Digononta			
<i>Rotaria</i> sp.	INDIVIDUAL	26,675	202,945
Phylum Arthropoda			
Class Crustacea			
Cyclopid Copepod	INDIVIDUAL	6,675	14,548
Nauplius of Copepod	INDIVIDUAL	9,175	20,238
<i>Moina</i> sp.	INDIVIDUAL	-	8,213
รวมแพลงก์ตอนสัตว์		285,025	628,431
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)		11	16
ดัชนีความหลากหลาย (H)		1.86	1.78
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (E)		0.77	0.64

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

$H < 1.0$	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
$1.0 \leq H \leq 3.0$	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
$H > 3.0$	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-17 ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 18 ตุลาคม 2565

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)	
		คลองบางซื่อ	คลองสามเสน
Zooplankton (แพลงก์ตอนสัตว์)			
Phylum Protozoa			
Class Sarcodina			
<i>Arcella</i> sp.	CELL	-	595
Family Diffugiidae			
<i>Diffugia</i> sp.	CELL	9,565	6,803
<i>Centropyxis</i> sp.	CELL	1,261	5,917
Class Ciliata			
Family Vorticellidae			
<i>Vorticella</i> sp.	CELL	3,775	116,485
Family Parameciidae			
<i>Paramecium</i> sp.	CELL	506	6,209
Phylum Nematoda			
Unknown Nematode	INDIVIDUAL	1,005	1,482
Phylum Rotifera			
Class Monogononta			
<i>Brachionus</i> sp.	INDIVIDUAL	12,585	7,389
<i>Keratella</i> sp.	INDIVIDUAL	-	595
Family Trichocercidae			
<i>Trichocerca</i> sp.	INDIVIDUAL	-	293
Family Testudinellidae			
<i>Filinia</i> sp.	INDIVIDUAL	1,005	-
Family Synchaetidae			
<i>Synchaeta</i> sp.	INDIVIDUAL	-	293
Class Digononta			
Family Philodinidae			
<i>Rotaria</i> sp.	INDIVIDUAL	48,314	123,288
Phylum Arthropoda			
Class Crustacea			
Cyclopoid Copepod	INDIVIDUAL	1,261	3,548
Nauplius of Copepod	INDIVIDUAL	250	1,482
Ostracod	INDIVIDUAL	250	-
รวมแพลงก์ตอนสัตว์		79,777	274,379
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)		11	13
ดัชนีความหลากหลาย (H)		1.30	1.23
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (E)		0.54	0.48

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

$H < 1.0$	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
$1.0 \leq H \leq 3.0$	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
$H > 3.0$	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-18 ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 8 ธันวาคม 2565

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)	
		คลองบางซื่อ	คลองสามเสน
Zooplankton (แพลงก์ตอนสัตว์)			
Phylum Protozoa			
Class Sarcodina			
<i>Arcella</i> sp.	CELL	-	1,935
Family Diffugiidae			
<i>Diffugia</i> sp.	CELL	8,103	-
Class Ciliata			
Family Euplotidae			
<i>Euplotes</i> sp.		2,937	-
Family Vorticellidae			
<i>Vorticella</i> sp.	CELL	-	1,105
Family Parameciidae			
<i>Paramecium</i> sp.	CELL	-	1,387
Phylum Rotifera			
Class Monogononta			
Family Brachionidae			
<i>Anuraeopsis</i> sp.	INDIVIDUAL	3,687	-
<i>Brachionus</i> sp.	INDIVIDUAL	108,909	43,452
<i>Keratella</i> sp.	INDIVIDUAL	52,258	3,878
Family Trichocercidae			
<i>Trichocerca</i> sp.	INDIVIDUAL	2,208	-
Family Testudinellidae			
<i>Filinia</i> sp.	INDIVIDUAL	15,455	6,643
Family Hexarthridae			
<i>Hexarthra</i> sp.	INDIVIDUAL	729	-
Family Synchaetidae			
<i>Synchaeta</i> sp.	INDIVIDUAL	8,103	-
<i>Polyarthra</i> sp.	INDIVIDUAL	10,311	-
Class Digononta			
Family Philodinidae			
<i>Rotaria</i> sp.	INDIVIDUAL	142,025	91,338
Phylum Arthropoda			
Class Crustacea			
Cyclopoid Copepod	INDIVIDUAL	7,352	1,935
Calanoid Copepod	INDIVIDUAL	1,480	-
Nauplius of Copepod	INDIVIDUAL	56,674	-
Ostracod	INDIVIDUAL	729	-
Phylum Arthropoda			
Class Crustacea			

ตารางที่ 5-18 ผลการติดตามตรวจสอบแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน วันที่ 8 ธันวาคม 2565
(ต่อ)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)	
		คลองบางซื่อ	คลองสามเสน
Family Bosminidae <i>Bosmina sp.</i>	INDIVIDUAL	31,638	-
Family Moiniidae <i>Moina sp.</i>	INDIVIDUAL	2,937	-
Phylum Mollusca Class Gastropoda Gastropod Larva	INDIVIDUAL	2,208	-
Class Bivalvia Bivalvia Larva	INDIVIDUAL	27,973	-
รวมแพลงก์ตอนสัตว์		485,716	151,673
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)		19	8
ดัชนีความหลากหลาย (H)		2.10	1.08
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (E)		0.71	0.52

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

$H < 1.0$	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
$1.0 \leq H \leq 3.0$	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
$H > 3.0$	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-19 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองบางไส้ไก่ วันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2565

ชนิดแพลงก์ตอนสัตว์	ปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์ (ตัวต่อลูกบาศก์เมตร)
	คลองบางไส้ไก่
Phylum Protozoa	
Subphylum Plasmodroma	
Class Sarcodina	
Subclass Rhizopoda	
Order Amoebida	
Family Amoebidae	
1. <i>Amoeba proteus</i>	25,000
Order Testacida	
Family Arcellidae	
2. <i>Arcella</i> sp.	164,000
Family Diffugiidae	
3. <i>Centropyxis aculeata</i>	50,000
Family Euglyphidae	
4. <i>Euglypha rotunda</i>	76,000
Subphylum Ciliophora	
Class Ciliata	
Subclass Holotricha	
Order Hymenostomatida	
5. <i>Paramecium</i> sp.	13,000
Phylum Rotifera	
Class Monogononta	
Order Ploima	
Family Brachionidae	
6. <i>Anuraeopsis fissa</i>	25,000
Class Digononta	
Family Philodinidae	
7. <i>Rotaria rotatoria</i>	13,000
ชนิดแพลงก์ตอนสัตว์	7
ปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์รวม	366,000
ดัชนีความหลากหลายแพลงก์ตอนสัตว์	1.56
ดัชนีความสม่ำเสมอแพลงก์ตอนสัตว์	0.80

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

$H < 1.0$

แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต

$1.0 \leq H \leq 3.0$

แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้

$H > 3.0$

แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-20 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองบางไส้ไก่ วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2565

ชนิดแพลงก์ตอนสัตว์	ปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์ (ตัวต่อลูกบาศก์เมตร)
	คลองบางไส้ไก่
Phylum Protozoa	
Subphylum Plasmodroma	
Class Sarcodina	
Subclass Rhizopoda	
Order Amoebida	
Family Amoebidae	
1. <i>Amoeba proteus</i>	49,000
Order Testacida	
Family Arcellidae	
2. <i>Arcella</i> sp.	37,000
Family Diffugiidae	
3. <i>Centropyxis aculeata</i>	74,000
Subphylum Ciliophora	
Class Ciliata	
Subclass Holotricha	
Order Hymenostomatida	
4. <i>Paramecium</i> sp.	12,000
Phylum Rotifera	
Class Monogononta	
Order Ploima	
Family Asplanchnidae	
5. <i>Asplanchna priodonta</i>	12,000
Class Digononta	
Family Philodinidae	
6. <i>Rotaria rotatoria</i>	37,000
ชนิดแพลงก์ตอนสัตว์	6
ปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์รวม	221,000
ดัชนีความหลากหลายแพลงก์ตอนสัตว์	1.61
ดัชนีความสม่ำเสมอแพลงก์ตอนสัตว์	0.90

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

$H < 1.0$	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
$1.0 \leq H \leq 3.0$	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
$H > 3.0$	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-21 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองบางไส้ไก่ วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ชนิดแพลงก์ตอนสัตว์	ปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์ (ตัวต่อลูกบาศก์เมตร)
	คลองบางไส้ไก่
Phylum Protozoa	
Subphylum Ciliophora	
Class Ciliata	
Subclass Holotricha	
Order Gymnostomatida	
1. <i>Didinium</i> sp.	15,000
Subclass Peritricha	
Order Peritrichida	
2. <i>Vorticella</i> sp.	31,000
ชนิดแพลงก์ตอนสัตว์	2
ปริมาณแพลงก์ตอนสัตว์	46,000
ดัชนีความหลากหลายแพลงก์ตอนสัตว์	0.63
ดัชนีความสม่ำเสมอแพลงก์ตอนสัตว์	0.91

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

H < 1.0	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
1.0 ≤ H ≤ 3.0	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
H > 3.0	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-22 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้าวันที่ 19 สิงหาคม 2565

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
		คลองบางซื่อ	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	
Phylum Protozoa แพลงก์ตอนสัตว์							
Class Sarcodina							
Family Arcellidae							
<i>Arcella</i> sp.	CELL	-	835	-	-	1,897	4,843
Family Diffugiidae							
<i>Diffugia</i> sp.	CELL	-	1,657	-	1,281	-	-
Class Ciliata							
Family Euplotidae							
<i>Euplotes</i> sp.	CELL	-	-	-	-	-	957
Family Vorticellidae							
<i>Vorticella</i> sp.	CELL	3,632	-	-	-	4,727	3,857
Family Parameciidae							
<i>Paramecium</i> sp.	CELL	3,800	-	3,107	2,243	6,595	43,500
Phylum Gastrotricha							
<i>Chaetonotus</i> sp.	INDIVIDUAL	991	12,456	-	3,533	-	2,900
Phylum Rotifera							
Class Monogononta							
Family Brachionidae							
<i>Anuraeopsis</i> sp.	INDIVIDUAL	-	9,131	-	963	-	-
<i>Brachionus</i> sp	INDIVIDUAL	12,054	434,707	38,933	5,131	4,727	7,743

ตารางที่ 5-22 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้าวันที่ 19 สิงหาคม 2565 (ต่อ)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
Family Moiniidae <i>Moina</i> sp.	INDIVIDUAL	332	-	-	-	-	-
รวมแพลงก์ตอนสัตว์		178,671	1,146,348	130,019	244,468	152,864	156,600
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)		12	12	6	10	9	9
ดัชนีความหลากหลาย (H)		1.03	1.59	1.41	0.64	1.14	1.56
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (J)		0.41	0.64	0.79	0.28	0.52	0.71

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพ

H < 1.0	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
1.0 ≤ H ≤ 3.0	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
H > 3.0	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-23 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 ตุลาคม 2565

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
Phylum Protozoa แพลงก์ตอนสัตว์							
Class Sarcodina							
Family Arcellidae							
<i>Arcella</i> sp.	CELL	-	-	-	-	3,120	-
Family Diffugiidae							
<i>Diffugia</i> sp.	CELL	-	-	-	3,163	-	-
<i>Centropyxis</i> sp.	CELL	106	386	6,454	-	-	-
Class Ciliata							
Family Euplotidae							
<i>Euplotes</i> sp.	CELL	215	2,336	4,303	3,163	-	-
Family Didiniidae							
<i>Didinium</i> sp.	CELL	-	-	7,895	3,163	-	-
Family Vorticellidae							
<i>Vorticella</i> sp.	CELL	321	6,622	18,651	10,295	3,737	30,117
Family Parameciidae							
<i>Paramecium</i> sp.	CELL	536	3,118	13,617	6,349	4,988	1,586
Phylum Gastrotricha							
<i>Chaetonotus</i> sp.	INDIVIDUAL	-	-	-	-	-	-
Phylum Nematoda							
Unknown Nematode	INDIVIDUAL	427	1,554	3,593	3,971	1,252	-

ตารางที่ 5-23 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 ตุลาคม 2565 (ต่อ-1)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
Phylum Rotifera							
Class Monogononta							
Family Brachionidae							
<i>Anuraeopsis</i> sp.	INDIVIDUAL	-	2,336	10,046	-	-	-
<i>Brachionus</i> sp	INDIVIDUAL	3,956	14,399	45,884	-	-	13,204
<i>Keratella</i> sp.	INDIVIDUAL	-	-	-	785	-	-
Family Lecanida							
<i>Lecane</i> sp.	INDIVIDUAL	-	-	-	2,378	-	-
Family Trichocercidae							
<i>Trichocerca</i> sp.	INDIVIDUAL	-	-	2,152	-	-	-
Family Testudinellidae							
<i>Filinia</i> sp.	INDIVIDUAL	13,581	50,598	123,326	5,540	1,869	7,403
Family Synchaetidae							
<i>Polyarthra</i> sp.	INDIVIDUAL	3,745	29,194	11,466	785	-	1,062
Family Asplanchnidae							
<i>Asplanchna</i> sp.	INDIVIDUAL	1,178	5,057	-	785	-	524
Class Digononta							
Family Philodinidae							
<i>Rotaria</i> sp.	INDIVIDUAL	36,039	127,668	48,036	52,307	54,792	33,810

ตารางที่ 5-23 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 ตุลาคม 2565 (ต่อ-2)

ชนิดของแพลงก์ตอน	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
<i>Phylum Arthropods</i>							
<i>Class Crustacea</i>							
Cyclopoid Copepod	INDIVIDUAL	1,069	7,392	4,303	-	-	-
Nauplius of Copepod	INDIVIDUAL	2,461	7,007	7,895	-	3,737	-
Zoea	INDIVIDUAL	-	-	-	-	-	-
Family Moiniidae							
<i>Moina sp.</i>	INDIVIDUAL	106	-	-	-	-	-
รวมแพลงก์ตอนสัตว์		63,740	257,667	307,621	92,684	73,495	87,706
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)		2	1	1	1	1	0
ดัชนีความหลากหลาย (H)		0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (J)		0.72	-	-	-	-	-

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพ
 $H < 1.0$ แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
 $1.0 \leq H \leq 3.0$ แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
 $H > 3.0$ แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-24 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน
และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 9 ธันวาคม 2565

ชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	
Zooplankton แพลงก์ตอนสัตว์							
Phylum Protozoa							
Class Sarcodina							
Family Diffugiidae							
<i>Diffugia</i> sp.	CELL	-	-	-	-	2,742	1,699
Class Ciliata							
Family Vorticellidae							
<i>Vorticella</i> sp.	CELL	-	-	-	642	3,284	-
Family Parameciidae							
<i>Paramecium</i> sp.	CELL	-	-	-	2,779	-	3,397
Phylum Rotifera							
Class Monogononta							
Family Brachionidae							
<i>Brachionas</i> sp.	INDIVIDUAL	40,793	26,533	53,129	16,041	6,025	19,819
<i>Keratella</i> sp.	INDIVIDUAL	19,827	2,867	68,921	3,209	-	6,794
Family Lecanidae							
<i>Lecane</i> sp.	INDIVIDUAL	832	899	-	1,495	3,826	3,397
Family Testudinellidae							
<i>Filinia</i> sp.	INDIVIDUAL	12,042	12,371	50,638	4,280	3,284	8,492
Family Hexarthridae							
<i>Hexarthra</i> sp.	INDIVIDUAL	521	716	4,160	-	-	1,138

ตารางที่ 5-24 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน
และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 9 ธันวาคม 2565 (ต่อ-1)

ชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	
Phylum Rotifera							
Class Monogononta							
Family Synchaetidae							
<i>Polyarthra</i> spp.	INDIVIDUAL	3,114	5,739	-	642	-	9,630
Family Asplanchnidae							
<i>Asplanchna</i> sp.	INDIVIDUAL	2,700	1,437	-	-	1,100	4,535
Family Trichocercidae							
<i>Trichocerca</i> sp.	INDIVIDUAL	1,037	361	1,669	-	-	-
Class Digononta							
Family Philodinidae							
<i>Rotaria</i> sp.	INDIVIDUAL	39,028	99,145	59,780	33,154	43,226	16,423
Phylum Arthropoda							
Class Crustacea							
Cyclopoid Copepod	INDIVIDUAL	1,557	4,126	-	-	2,742	-
Calanoid Copepod	INDIVIDUAL	209	-	-	-	-	-
Nauplius of Copepod	INDIVIDUAL	7,994	17,750	37,363	642	4,925	19,819
Ostracod	INDIVIDUAL	2,906	538	-	1,284	1,100	-
Family Moiniidae							
<i>Moina</i> sp.	INDIVIDUAL	1,455	538	-	-	-	-

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 5-24 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดแพลงก์ตอนสัตว์ บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน
และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 9 ธันวาคม 2565 (ต่อ-2)

ชนิดของแพลงก์ตอนสัตว์	หน่วยการนับ	ผลการติดตามตรวจสอบ (หน่วย/ลูกบาศก์เมตร)					ลำรางสาธารณะ ที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
		คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	
Phylum Mollusca							
Class Gastropoda							
Gastropod Larva	INDIVIDUAL	2,700	-	1,699	-	-	-
Class Bivalvia							
Bivalvia Larva	INDIVIDUAL	6,643	-	-	-	-	-
รวมแพลงก์ตอนสัตว์		143,358	173,020	277,329	64,598	72,254	95,143
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)		16	13	8	11	10	11
ดัชนีความหลากหลาย (H)		2.00	1.44	1.70	1.49	1.51	2.10
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (J)		0.72	0.56	0.82	0.62	0.66	0.88

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพ

H < 1.0	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
1.0 ≤ H ≤ 3.0	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
H > 3.0	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-25 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดสัตว์หน้าดิน บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน
วันที่ 18 สิงหาคม 2565

ชนิดของสัตว์หน้าดิน	ผลการติดตามตรวจสอบ (ตัวต่อตารางเมตร)	
	คลองบางซื่อ	คลองสามเสน
Phylum Annelida		
Class Oligochaeta		
Family Tubificidae	14	28
รวมสัตว์หน้าดิน	14	28
จำนวนชนิดของสัตว์หน้าดิน (ชนิด)	1	1
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)	1	1
ดัชนีความหลากหลาย (H)	0.00	0.00
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (E)	0.00	0.00

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

$H < 1.0$	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
$1.0 \leq H \leq 3.0$	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
$H > 3.0$	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-26 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดสัตว์หน้าดิน บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน
วันที่ 18 ตุลาคม 2565

ชนิดของสัตว์หน้าดิน	ผลการติดตามตรวจสอบ (ตัวต่อตารางเมตร)	
	คลองบางซื่อ	คลองสามเสน
Phylum Annelida		
Class Oligochaeta		
Family Tubificidae	49	112
รวมสัตว์หน้าดิน	49	112
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)	1	1
ดัชนีความหลากหลาย (H)	0	0
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (E)	0	0

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

$H < 1.0$	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
$1.0 \leq H \leq 3.0$	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
$H > 3.0$	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-27 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดสัตว์หน้าดิน บริเวณคลองบางซื่อและคลองสามเสน
วันที่ 8 ธันวาคม 2565

ชนิดของสัตว์หน้าดิน	ผลการติดตามตรวจสอบ (ตัวต่อตารางเมตร)	
	คลองบางซื่อ	คลองสามเสน
Phylum Annelida		
Class Oligochaeta		
Family Tubificidae	49	42
รวมสัตว์หน้าดิน	49	42
ดัชนีจำนวนสิ่งมีชีวิตรวม (S)	1	1
ดัชนีความหลากหลาย (H)	0	0
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (E)	0	0

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

$H < 1.0$	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
$1.0 \leq H \leq 3.0$	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
$H > 3.0$	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-28 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณสัตว์หน้าดิน บริเวณคลองบางไส้ไก่ วันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2565

ชนิดของสัตว์หน้าดิน	ปริมาณสัตว์หน้าดิน (ตัวต่อตารางเมตร)	
	คลองบางไส้ไก่	
Phylum Mollusca		
Class Gastropoda		
Order Architenioglossa		
Family Thiaridae		
1. <i>Melanoides</i> sp. (หอยเจดีย์)		45
2. <i>Tarebia</i> sp. (หอยเจดีย์)		134
รวมจำนวนสกุลที่พบทั้งหมด		2
รวมปริมาณที่พบทั้งหมด		179
ค่าดัชนีความหลากหลายสัตว์หน้าดิน		0.56

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

$H < 1.0$	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
$1.0 \leq H \leq 3.0$	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
$H > 3.0$	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-29 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณสัตว์หน้าดินบริเวณคลองบางไส้ไก่ วันที่ 18 ตุลาคม พ.ศ. 2565

ชนิดของสัตว์หน้าดิน	ปริมาณสัตว์หน้าดิน (ตัวต่อตารางเมตร)	
	คลองบางไส้ไก่	
Phylum Mollusca		
Class Gastropoda		
Order Architenioglossa		
Family Ampullariidae		
1. <i>Pomacea</i> sp. (หอยเชอรี่)		18
รวมจำนวนสกุลที่พบทั้งหมด		1
รวมปริมาณที่พบทั้งหมด		18
ค่าดัชนีความหลากหลายสัตว์หน้าดิน		0.00

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

$H < 1.0$	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
$1.0 \leq H \leq 3.0$	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
$H > 3.0$	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-30 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณสัตว์หน้าดิน บริเวณคลองบางไส้ไก่ วันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2565

ชนิดของสัตว์หน้าดิน	ปริมาณสัตว์หน้าดิน (ตัวต่อตารางเมตร)
	คลองบางไส้ไก่
Phylum Mollusca	
Class Gastropoda	
Order Architenioglossa	
Family Ampullariidae	
1. <i>Pomacea</i> sp. (หอยเชอรี่)	9
Family Viviparidae	
2. <i>Filopaludina</i> sp. (หอยขม)	18
รวมจำนวนสกุลที่พบทั้งหมด	2
รวมปริมาณที่พบทั้งหมด	27
ค่าดัชนีความหลากหลายสัตว์หน้าดิน	0.64

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลาย

$H < 1.0$	แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
$1.0 \leq H \leq 3.0$	แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
$H > 3.0$	แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 5-31 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดสัตว์หน้าดิน บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้าวันที่ 19 สิงหาคม 2565

ชนิดของสัตว์หน้าดิน	ผลการติดตามตรวจสอบ (ตัวต่อตารางเมตร)					
	คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
Phylum Annelida Class Oligochaeta Family Tubificidae	70	28	-	21	7	14
Phylum Mollusca Class Gastropoda Family Viviparidae Filopaludina sumatrensis	-	7	-	-	-	-
Phylum Arthropoda Class Malacostraca Ostracod	21	-	7	-	-	-
รวมสัตว์หน้าดิน	91	35	7	21	7	14
จำนวนชนิดของสัตว์หน้าดิน	2	2	1	1	1	1
ดัชนีความหลากหลาย (H)	0.54	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (J)	0.78	0.72	-	-	-	-

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพ
 $H < 1.0$ แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
 $1.0 \leq H \leq 3.0$ แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
 $H > 3.0$ แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 5-32 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดสัตว์หน้าดิน บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 19 ตุลาคม 2565

ชนิดของสัตว์หน้าดิน	ผลการติดตามตรวจสอบ (ตัวต่อตารางเมตร)					
	คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
<u>Phylum Annelida</u> Class Oligochaeta Family Tubificidae	28	28	21	21	35	-
<u>Phylum Mollusca</u> Class Gastropoda Family Viviparidae Filopaludina sumatrensis	7	-	-	-	-	-
<u>Phylum Arthropoda</u> Class Malacostraca Ostracod	-	-	-	-	-	-
รวมสัตว์หน้าดิน	35	28	21	21	35	0
จำนวนชนิดของสัตว์หน้าดิน	2	1	1	1	1	0
ดัชนีความหลากหลาย (H)	0.54	0.50	0.50	0.00	0.00	0.00
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (S)	0.78	0.72	0.72	0.00	0.00	0.00

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพ
 $H < 1.0$ แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต
 $1.0 \leq H \leq 3.0$ แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้
 $H > 3.0$ แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

ตารางที่ 5-33 ผลการติดตามตรวจสอบปริมาณและชนิดสัตว์หน้าดิน บริเวณคลองดาวคะนอง คลองบางปะแก้ว คลองบางปะกอก
คลองราษฎร์บูรณะ คลองแจรงร้อน และลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า วันที่ 9 ธันวาคม 2565

ชนิดของสัตว์หน้าดิน	ผลการติดตามตรวจสอบ (ตัวต่อตารางเมตร)					
	คลองดาวคะนอง	คลองบางปะแก้ว	คลองบางปะกอก	คลองราษฎร์บูรณะ	คลองแจรงร้อน	ลำรางสาธารณะที่ติดกับที่จอดรถไฟฟ้า
Phylum Annelida Class Oligochaeta Family Tubificidae	7	-	7	7	-	7
Phylum Mollusca Class Gastropoda Family Ampullariidae <i>Pomacea canaliculata</i>	-	-	-	-	7	-
Phylum Arthropoda Class Malacostraca Ostracod	-	7	7	-	-	-
รวมสัตว์หน้าดิน	7	7	7	7	7	7
จำนวนชนิดของสัตว์หน้าดิน	1	1	1	1	1	1
ดัชนีความหลากหลาย (H)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
ดัชนีค่าความสมดุลของการกระจาย (J)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

หมายเหตุ : ค่าดัชนีความหลากหลายทางชีวภาพ

$H < 1.0$

$1.0 \leq H \leq 3.0$

$H > 3.0$

แหล่งน้ำไม่เหมาะสมสำหรับการอาศัยของสิ่งมีชีวิต

แหล่งน้ำมีคุณสมบัติสำหรับสิ่งมีชีวิตอาศัยอยู่ได้

แหล่งน้ำเหมาะสมต่อการเจริญเติบโตของสิ่งมีชีวิต

บทที่ 6

การสำรวจปริมาณการจราจร

บทที่ 6

การสำรวจปริมาณการจราจร

6.1 แผนการดำเนินงาน

การสำรวจปริมาณการจราจรของถนน จำนวน 20 ถนน ตามแนวเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ประกอบด้วยถนนทหาร ถนนประชากรราษฎร์สาย 1 ถนนสามเสน ถนนเขียวไข่กา ถนนอำนวยสงคราม ถนนนครไชยศรี ถนนสุขุโขทัย ถนนสังคโลก ถนนขาว ถนนนครราชสีมา ถนนราชวิถี ถนนพระสุเมรุ ถนนราชดำเนินกลาง ถนนมหาไชย ถนนจักรเพชร ถนนประชาธิปไตย ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนประชาธิปไตย และ ทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า ได้ดำเนินการสำรวจเป็นประจำทุกเดือน เดือนละ 1 ครั้งตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง รายละเอียดแผนการสำรวจปริมาณการจราจรของโครงการฯ แสดงดังตารางที่ 6-1

ตารางที่ 6-1 แผนการสำรวจปริมาณการจราจร ตามแนวเส้นทางโครงการ

คุณภาพสิ่งแวดล้อม	ดัชนี	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินงาน
การสำรวจปริมาณการจราจร	1.ปริมาณการจราจรต่อวัน 2. อุบัติเหตุจากการจราจรของโครงการ	จำนวน 20 ถนน 1. ถนนทหาร 2. ถนนประชากรราษฎร์สาย 1 3. ถนนสามเสน 4. ถนนเขียวไข่กา 5. ถนนอำนวยสงคราม 6. ถนนนครไชยศรี 7. ถนนสุขุโขทัย 8. ถนนสังคโลก 9. ถนนขาว 10. ถนนนครราชสีมา 11. ถนนราชวิถี 12. ถนนพระสุเมรุ 13. ถนนราชดำเนินกลาง 14. ถนนมหาไชย 15. ถนนจักรเพชร 16. ถนนประชาธิปไตย 17.ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน 18. ถนนสุขสวัสดิ์ 19. ถนนประชาธิปไตย 20. ทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า	ติดตามตรวจสอบเป็นประจำทุกเดือน (กรกฎาคม-ธันวาคม 2565)

6.2 จุดติดตามตรวจสอบตามแผนการสำรวจปริมาณการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ

สภาพพื้นที่ตำแหน่งจุดติดตามตรวจสอบและค่าพิกัดภูมิศาสตร์ของการติดตามตรวจสอบตามแผนการสำรวจปริมาณการจราจรตามแนวเส้นทางของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) แสดงดังตารางที่ 6-2

ตารางที่ 6-2 ค่าพิกัดทางภูมิศาสตร์ของจุดติดตามตรวจสอบตามแผนการสำรวจปริมาณการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง

จุดติดตามตรวจสอบการจราจร	ค่าพิกัดจุดติดตามตรวจสอบ		
	UTM	East (X)	North (Y)
1 ถนนทหาร	47P	664804	1525701
2 ถนนประชากรราษฎร์สาย 1	47P	664434	1526300
3 ถนนสามเสน ^{1/}	47P	663337	1524334
4 ถนนเขียวไข่กา	47P	663530	1525053
5 ถนนอำนาจสงคราม	47P	663937	1524826
6 ถนนนครไชยศรี	47P	663679	1524368
7 ถนนสุขุโขทัย	47P	663003	1524143
8 ถนนสังคโลก	47P	662916	1523977
9 ถนนขาว	47P	662801	1523953
10 ถนนนครราชสีมา ^{2/}	47P	663342	1523400
11 ถนนราชวิถี	47P	662887	1523824
12 ถนนสามเสน ^{3/}	47P	662503	1522690
13 ถนนนครราชสีมา ^{4/}	47P	663347	1523404
14 ถนนพระสุเมรุ	47P	662227	1521761
15 ถนนราชดำเนินกลาง	47P	662550	1521301
16 ถนนมหาไชย	47P	662705	1520992
17 ถนนจักรเพชร	47P	662282	1519741
18 ถนนประชาธิปไตย	47P	662705	1520992
19 ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน	47P	661093	1516860
20 ถนนสุขสวัสดิ์	47P	664097	1511003
21 ถนนประชาอุทิศ	47P	662869	1511918
22 ทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า	47P	665279	1507726

หมายเหตุ: ^{1/} ถนนสามเสน ดำเนินการสำรวจปริมาณการจราจรโดยผู้รับจ้างสัญญาที่ 1

^{2/} ถนนนครราชสีมา ดำเนินการสำรวจปริมาณการจราจรโดยผู้รับจ้างสัญญาที่ 1

^{3/} ถนนสามเสน ดำเนินการสำรวจปริมาณการจราจรโดยผู้รับจ้างสัญญาที่ 2

^{4/} ถนนนครราชสีมา ดำเนินการสำรวจปริมาณการจราจรโดยผู้รับจ้างสัญญาที่ 2

6.3 วิธีการเก็บข้อมูลปริมาณการจราจร

การสำรวจปริมาณการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ได้อ้างอิงวิธีการต่างๆ ได้แก่ วิธีการสำรวจ การกำหนดเส้นถนนที่ทำการสำรวจ การเก็บข้อมูลปริมาณการจราจร และการแบ่งแยกประเภทยานยนต์ ซึ่งได้ใช้วิธีการสำรวจการจราจรแต่ละฝั่งจราจร แยกตามแต่ละประเภทของยานยนต์ หรือเรียกเทคนิควิธีการดังกล่าวว่า เทคนิค Mid-Block วัตถุประสงค์ของการดำเนินการด้วยวิธีการดังกล่าว เพื่อสามารถนำผลการวิเคราะห์มาเปรียบเทียบกับ การเปลี่ยนแปลงของปริมาณการจราจรช่วงระยะก่อสร้างได้ ซึ่งรายละเอียดขั้นตอนการดำเนินงาน มีดังนี้

1. จัดแบ่งประเภทของยานพาหนะเป็น 8 ประเภท ซึ่งเป็นการแยกตามประเภทของยานพาหนะของกรมทางหลวง รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6-3
2. เตรียมเครื่องมือ/อุปกรณ์ ได้แก่ กล้องวงจรปิด (CCTV) แบบบันทึกข้อมูลปริมาณจราจรในภาคสนาม อุปกรณ์ป้องกันอันตรายต่างๆ รวมทั้งฝักอบรมและชี้แจงเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในภาคสนาม
3. กำหนดจุดสำรวจ/ตำแหน่งของกล้องวงจรปิด (CCTV) ที่สามารถสำรวจจำนวนของยานพาหนะประเภทต่างๆ ได้อย่างชัดเจนของแต่ละฝั่งถนน
4. กำหนดเวลาการเก็บข้อมูลปริมาณของยานพาหนะ และติดตั้งกล้องวงจรปิด (CCTV) ขนาด 40 x 40 เซนติเมตร ความสูง 3 เมตร เพื่อสำรวจปริมาณการจราจร โดยเก็บข้อมูลตามวันและเวลาที่กำหนด คือ ช่วงเวลา 07.00 น. ถึง 07.00 น. ของวันรุ่งขึ้น เป็นเวลา 24 ชั่วโมง (ครอบคลุมวันทำการและวันหยุด) และนำภาพที่บันทึกได้มาตรวจนับยานยนต์แต่ละประเภททั้งขาเข้าและขาออก
5. ใช้วิธีการนับจำนวนยานยนต์จากกล้องวงจรปิด (CCTV) 2 วิธี คือ บันทึกโดยใช้รอยขีดแทนจำนวนของยานพาหนะ 1 คัน หรือการใช้เครื่องนับ (Counter) และทำการรวมจำนวนยานยนต์ที่นับได้ลงในแผ่นข้อมูลสรุปผลการสำรวจ
6. ตรวจสอบข้อมูลและนำผลการสำรวจที่ได้ ซึ่งประกอบด้วยข้อมูลจำนวนของยานพาหนะแยกตามประเภทในแต่ละชั่วโมง บันทึกผลการสำรวจลงในตารางบันทึกข้อมูลปริมาณการจราจรในรูปแบบของอิเล็กทรอนิกส์ไฟล์
7. คำนวณหาปริมาณจราจรแยกประเภทรายชั่วโมงในหน่วยคันต่อชั่วโมง โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์ Microsoft Excel ในการคำนวณ และวิเคราะห์ผล
8. นำผลปริมาณการจราจรหน่วยคันต่อชั่วโมงของยานยนต์ประเภทต่างๆ มาปรับเทียบให้เป็นหน่วยเดียวกันกับรถยนต์นั่ง 4 ล้อ Passenger Car Unit/Hour (PCU/Hour) โดยใช้ค่า Passenger Car Equivalent (PCE) ตามข้อกำหนดของคณะกรรมการวิจัยและศึกษาการขนส่งและการจราจรแห่งสหรัฐอเมริกา (United States of Transportation Research Board) รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 6-3

ตารางที่ 6-3 การแบ่งประเภทของยานพาหนะในการเก็บข้อมูลปริมาณการจราจรและค่าการปรับเทียบหน่วยปริมาณการจราจรของรถยนต์ประเภทต่างๆ ให้เป็นหน่วยเดียวกันกับรถยนต์นั่ง 4 ล้อ (Passenger Car Unit: PCU)

ลำดับ	ประเภทยานพาหนะ ^{1/}	ชนิดของยานพาหนะ	PCE ^{2/}
1	รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ (Bicycle & Tricycle: B&T)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ รถจักรยาน 2 ล้อ ▪ รถจักรยาน 3 ล้อ 	-
2	รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง (Motorcycle and Motor Tricycle: MC)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ รถจักรยานยนต์ 2 ล้อ ▪ รถตุ๊กตุ๊ก 	0.333
3	รถยนต์นั่ง (Passenger Car & Taxi)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ รถยนต์นั่ง 4 ล้อ ส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน ▪ รถยนต์นั่ง 4 ล้อ รับจ้างไม่เกิน 7 คน (แท็กซี่) ▪ รถยนต์นั่งเกิน 7 คน (รถยนต์นั่งอเนกประสงค์และรถตู้) 	1.0
4	รถโดยสาร 4 ล้อ (Light Bus: LB)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ รถยนต์โดยสาร 4 ล้อ รับจ้างขนาดบรรทุกมากกว่า 7 คน (รถสองแถว) ▪ รถยนต์โดยสาร 4 ล้อ (มินิบัส และไมโครบัส) 	1.5
5	รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป (Heavy Bus: HB)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ รถยนต์โดยสาร 6 ล้อ ไม่ประจำทาง ▪ รถโดยสารประจำทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ▪ รถโดยสารประจำทางของเอกชน 	1.5
6	รถบรรทุก 4 ล้อ (Light Truck: LT)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ รถยนต์บรรทุก 4 ล้อ ขับเคลื่อน 2 ล้อ (ปิกอัพ) ส่วนบุคคล ▪ รถยนต์บรรทุกที่ล้อ ขับเคลื่อน 4 ล้อส่วนบุคคล 	1.0
7	รถบรรทุก 6 ล้อ (Medium Truck: MT)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ รถยนต์บรรทุก 6 ล้อ ขนส่งวัสดุต่างๆ 	2.1
8	รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วง รวมถึงรถกึ่งพ่วง (Heavy Truck: HT)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ รถบรรทุก 10 ล้อ ▪ รถกึ่งพ่วง ▪ รถพ่วง 	2.5

หมายเหตุ

^{1/} รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (กันยายน 2562)

^{2/} ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการจัดการจราจรทางบก (คจร.), 2546

6.4 วิธีการวัดความเร็วของการจราจร

การวัดค่าความเร็วจราจรกำหนดให้ใช้วิธีการวัดความเร็วจุด (Spot Speed) ซึ่งเป็นการวัดความเร็วที่จุดใดจุดหนึ่งของถนน โดยไม่คิดถึงจุดอื่นๆ ซึ่งค่าที่ได้จะเป็นค่าเฉลี่ยของค่าความเร็วของยานยนต์ที่ผ่านจุดที่กำหนดโดยยานยนต์ที่ใช้คือรถยนต์นั่ง 4 ล้อ ขั้นตอนการวัดความเร็วในการสำรวจ มีดังนี้

1. กำหนดระยะทางของช่วงถนนที่จะทำการวัดค่าความเร็วให้มีระยะทางไม่เกิน 100 เมตร
2. บันทึกเวลาที่ยานยนต์ผ่านระยะทางที่กำหนด
3. กำหนดช่วงเวลาทำการตรวจวัดออกเป็น 3 ช่วง คือ เวลา 07.00-09.00 น. เวลา 11.00-14.00 น. และ เวลา 17.00-19.00 น.
4. บันทึกความเร็วของยานยนต์ตัวอย่างในแต่ละช่วงเวลา จำนวน 12 ตัวอย่าง ต่อ 1 ชั่วโมง เพื่อหาค่าเฉลี่ยของการวัดค่าความเร็ว
5. นำระยะทางที่ตรวจวัดได้จากยานยนต์แต่ละตัวอย่างมาหารด้วยเวลา หลังทำการคูณเปลี่ยนหน่วยที่ได้ให้เป็นหน่วยกิโลเมตร/ชั่วโมง

6.5 วิธีการหาอัตราส่วนของปริมาณการจราจร (V/C ratio)

การวิเคราะห์หาอัตราส่วนของปริมาณการจราจร (V/C ratio) คำนวณได้จากปริมาณการจราจร และความจุของถนน โดยความจุของถนนพิจารณาจากความสามารถในการรองรับของถนนแต่ละสาย ดังแสดงในตารางที่ 6-4 และตารางที่ 6-5

ตารางที่ 6-4 ความสามารถของช่องจราจรสำหรับการเดินรถสองทิศทาง

จำนวนช่องจราจร	ปริมาณการจราจร (PCU/ชั่วโมง)										
	2	2	2	3	3	4	4	4	6	6	6
ความกว้างช่องจราจร (ม.)	3.00	3.25	3.50	3.00	3.50	3.00	3.25	3.50	3.00	3.25	3.50
ความกว้างผิวจราจร (ม.)	6.00	6.50	7.00	9.00	10.50	12.00	13.00	14.00	18.00	19.50	21.00
ถนนสายประธาน	-	-	-	-	-	-	-	6,000	-	-	9,000
ถนนสายหลัก	1,200	1,350	1,500	2,000	2,200	4,000	4,400	4,800	6,000	6,600	7,200
ถนนสายรอง	800	1,000	1,200	1,600	1,800	2,400	2,700	3,000	4,000	4,500	5,000

ที่มา : การออกแบบและวางผังถนนในเมือง, กองวิศวกรรม, สำนักผังเมือง 2544

ตารางที่ 6-5 ความสามารถของช่องจราจรสำหรับการเดินรถทิศทางเดียว

จำนวนช่องจราจร	ปริมาณการจราจร (PCU/ชั่วโมง)									
	2	2	2	3	3	4	4	4	4	4
ความกว้างช่องจราจร (ม.)	3.00	3.25	3.50	3.00	3.50	2.75	3.00	3.25	3.50	3.50
ความกว้างผิวจราจร (ม.)	6.00	6.50	7.00	9.00	10.50	11.00	12.00	13.00	14.00	14.00
ถนนสายประธาน	-	-	3,000	-	4,500	-	-	-	-	6,000
ถนนสายหลัก	2,000	2,200	2,400	3,000	3,300	3,600	4,000	4,400	4,800	4,800
ถนนสายรอง	1,300	1,450	1,600	2,150	2,400	2,400	3,000	3,350	3,700	3,700

ที่มา : การออกแบบและวางผังถนนในเมือง, กองวิศวกรรม, สำนักผังเมือง 2544

6.6 แผนผังและจุดสำรวจปริมาณการจราจร

จุดสำรวจปริมาณการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ได้ทำการกำหนดจุดสำรวจในบริเวณที่สามารถเป็นตัวแทนของปริมาณการจราจรของถนนเส้นนั้นๆ โดยคัดเลือกบริเวณถนนที่เส้นทางโครงการตัดผ่าน และถนนที่ทำการขุดผิวจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งรายละเอียดของสถานที่ติดตั้งวงจรปิด (CCTV) เพื่อสำรวจปริมาณจราจรในแต่ละถนน มีดังนี้

- 1) ถนนทหาร ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนทหารมุ่งหน้าแยกสะพานแดง) และขาออกเมือง ทิศทางการเดินทางจากถนนทหารมุ่งหน้าแยกเกียกกาย) สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้าใกล้กับกรมทหารม้าที่ 1 รักษาพระองค์
- 2) ถนนประชากรราษฎร์สาย 1 ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนประชากรราษฎร์ สาย 1 มุ่งหน้าแยกเกียกกาย) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนประชากรราษฎร์ สาย 1 มุ่งหน้าแยกบางโพ) สำรวจบริเวณสะพานลอยอยู่ใกล้กับซอยประชากรราษฎร์ซอย 6
- 3) ถนนสามเสน (สัญญาที่ 1) ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนสามเสนมุ่งหน้าแยกศรียาน) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนสามเสนหน้าแยกกวชิระ) สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งอยู่ด้านหน้าซอยสามเสน 17
- 4) ถนนเขียวไข่กา ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนเขียวไข่กามุ่งหน้าแยกบางกระบือ) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนเขียวไข่กามุ่งหน้าแยกแม่น้ำเจ้าพระยา) สำรวจบริเวณสะพานลอย ซึ่งอยู่ติดกับอาคารพาณิชย์

- 5) **ถนนอำนวยการสงคราม** ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนอำนวยการสงครามมุ่งหน้าแยกเกษะโกมล) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนอำนวยการสงครามมุ่งหน้าแยกบางกระบือ) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งใกล้เคียงกับโรงเรียนกันตะบุตร
- 6) **ถนนนครไชยศรี** ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนนครไชยศรีมุ่งหน้าแยกร่วมจิตต์) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนนครไชยศรีมุ่งหน้าแยกศรียาน) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งใกล้กับซอยศรียาน 2
- 7) **ถนนสุขโขทัย** ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนสุขโขทัยมุ่งหน้าแยกวชิระ) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้าซึ่งอยู่ด้านหน้าสหกรณ์ออมทรัพย์วชิรพยาบาล จำกัด
- 8) **สังคโลก** ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนสังคโลกมุ่งหน้าถนนขาว) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งอยู่ด้านหลังของโรงพยาบาลวชิรพยาบาล
- 9) **ถนนขาว** ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนขาวมุ่งหน้าถนนสุขโขทัย) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งอยู่ด้านหน้ามหาวิทยาลัยนวมินทราธิราช กรุงเทพมหานคร
- 10) **ถนนนครราชสีมา (สัญญาที่ 1)** ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนนครราชสีมามุ่งหน้าแยกสวนรื่นฤดี) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนนครราชสีมามุ่งหน้าแยกร่วมจิตต์) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้า ใกล้เคียงกับบริษัท วินโก้สยาม จำกัด และบริษัท กรุงเทพมหานครเอนเตอร์ไพรส์ จำกัด
- 11) **ถนนราชวิถี** ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนราชวิถีมุ่งหน้าแยกซังอี) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนราชวิถีมุ่งหน้าสะพานกรุงธน) สํารวจบริเวณสะพานลอยด้านหน้าอาคารกรุงเทพ
- 12) **ถนนสามเสน (สัญญาที่ 2)** ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนสามเสนมุ่งหน้าแยกเทเวศร์) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนสามเสนมุ่งหน้าแยกบางขุนพรหม) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้า ตรงข้ามร้านขายยา (ร้านปinyaPharma เทเวศร์ 294)
- 13) **ถนนนครราชสีมา (สัญญาที่ 2)** ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนนครราชสีมามุ่งหน้าแยกการเรือน) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนนครราชสีมา มุ่งหน้าถนนศรีอยุธยา) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้า ด้านหน้าอาคารอเนกประสงค์ปฏิบัติการวิชาชีพรกิจ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต
- 14) **ถนนพระสุเมรุ** ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนพระสุเมรุ มุ่งหน้าแยกวันชาติ) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนพระสุเมรุ มุ่งหน้าแยกบางลำพู) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้าด้านหน้าร้านบวร สโตร์
- 15) **ถนนราชดำเนินกลาง** ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนมหาไชยไปถนนราชดำเนินกลาง) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้าใกล้กับซอยดำเนินกลางเหนือและอยู่ตรงข้ามกับนิทรรศน์รัตนโกสินทร์ ขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนราชดำเนินกลางมุ่งหน้าสู่นมมหาไชย) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งอยู่ด้านหน้าของอาคารนิทรรศน์รัตนโกสินทร์
- 16) **ถนนมหาไชย** ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนจักรเพชรไปถนนมหาไชย) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนมหาไชยมุ่งหน้าไปถนนจักรเพชร) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งอยู่ตรงข้ามกับวัดเทพธิดารามวรวิหาร
- 17) **ถนนจักรเพชร** ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนจักรเพชรไปถนนมหาไชย) สํารวจบริเวณเสาไฟฟ้า ซึ่งอยู่ด้านหน้าสำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ
- 18) **ถนนประชาธิปไตย** ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากอนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชไปถนนประชาธิปไตย) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากถนนประชาธิปไตยมุ่งหน้าไปอนุสาวรีย์สมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช) สํารวจบริเวณสะพานลอย ซึ่งอยู่ด้านหน้าร้านขายผลิตภัณฑ์เพื่อสุขภาพและความงาม (ร้านธีรวงศ์การแพทย์)

- 19) ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ขาเข้าเมือง และขาออกเมืองสำรวจใกล้ซอยสมเด็จพระเจ้าตากสิน 14 ขาเข้าเมืองมุ่งหน้าจากถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินถึงวงเวียนใหญ่เชื่อมต่อกถนนเพชรเกษม ถนนประชาธิปไตย และถนนลาดหญ้า และขาออกเมือง จากถนนสมเด็จพระเจ้าตากสินมุ่งหน้าสี่แยกมไหสวรรย์เชื่อมถนนรัชดาภิเษก
- 20) ถนนสุขสวัสดิ์ ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากสถานีพระประแดงกลับไปยังสถานีราษฎร์บูรณะ) และขาออกเมือง(ทิศทางการเดินทางจากสถานีราษฎร์บูรณะไปสถานีพระประแดง) สำรวจบริเวณสะพานลอยบริเวณสวนวงแหวนสุขสวัสดิ์
- 21) ถนนประชาอุทิศ ขาเข้าเมือง (ทิศทางการเดินทางจากสถานีสะพานพระราม 9 กลับไปยังสถานีราษฎร์บูรณะ) และขาออกเมือง (ทิศทางการเดินทางจากสถานีราษฎร์บูรณะไปยังสถานีสะพานพระราม 9) สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้าปากซอยประชาอุทิศ 2
- 22) ทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า ขาเข้าเมือง(ทิศทางการเดินทางจากที่จอดรถไฟฟ้าไปถนนสุขสวัสดิ์) สำรวจบริเวณเสาไฟฟ้าด้านหน้าบริษัท โชนิมา จำกัด

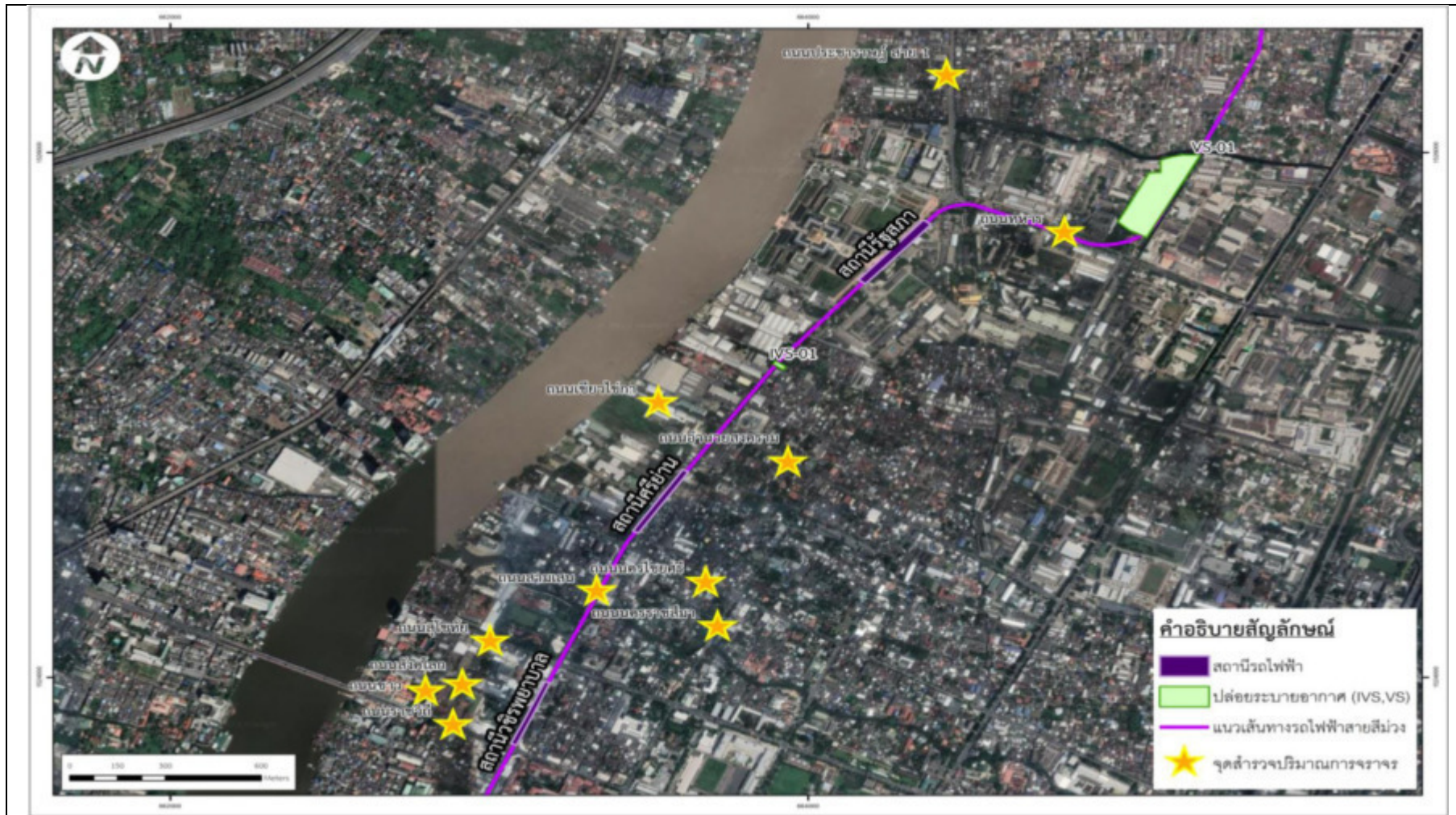
การสำรวจปริมาณการจราจร จำแนกได้ 2 ทิศทาง โดยจุดสำรวจปริมาณการจราจร ดังแสดงในรูปที่ 6-1 ถึงรูปที่ 6-5 และจากการสำรวจข้อมูลในภาคสนาม พบว่าจำนวนช่องจราจรของเส้นถนนที่ทำการสำรวจ จะมีจำนวนช่องจราจรรวม 2 ช่องจราจร ถึง 12 ช่องจราจร ดังแสดงในตารางที่ 6-6 และรูปที่ 6-6 ถึงรูปที่ 6-27

ตารางที่ 6-6 บริเวณถนนที่ทำการสำรวจปริมาณการจราจรและจำนวนช่องจราจรในแต่ละฝั่งถนน

ชื่อถนน	จำนวนช่องจราจรรวม	จำนวนช่องจราจร (ขาออกเมือง)	จำนวนช่องจราจร (ขาเข้าเมือง)
1.ถนนทหาร	4	2	2
2. ถนนประชาราษฎร์สาย 1	6	3	3
3 ถนนสามเสน ^{1/}	4	3	1
4 ถนนเขียวไข่กา	2	1	1
5 ถนนอำนวยสงคราม	4	2	2
6 ถนนนครไชยศรี	4	2	2
7 ถนนสุขโขทัย	4	-	4
8 ถนนสังคโลก	2	-	2
9 ถนนขาว	2	-	2
10 ถนนนครราชสีมา ^{2/}	4	2	2
11 ถนนราชวิถี	4	3	1
12 ถนนสามเสน ^{3/}	4	1	3
13 ถนนนครราชสีมา ^{4/}	4	3	1
14 ถนนพระสุเมรุ	4	2	2
15 ถนนราชดำเนินกลาง	12	6	6
16 ถนนมหาไชย	4	2	2
17 ถนนจักรเพชร	3	-	3
18 ถนนประชาธิปไตย	10	5	5
19 ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน	8	4	4
20 ถนนสุขสวัสดิ์	8	4	4
21 ถนนประชาอุทิศ	4	2	2
22 ทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า	2	-	2

หมายเหตุ: ^{1/} ถนนสามเสน ดำเนินการสำรวจปริมาณการจราจรโดยผู้รับจ้างสัญญาที่ 1 ^{2/} ถนนนครราชสีมา ดำเนินการสำรวจปริมาณการจราจรโดยผู้รับจ้างสัญญาที่ 1
^{3/} ถนนสามเสน ดำเนินการสำรวจปริมาณการจราจรโดยผู้รับจ้างสัญญาที่ 2 ^{4/} ถนนนครราชสีมา ดำเนินการสำรวจโดยผู้รับจ้างสัญญาที่ 2

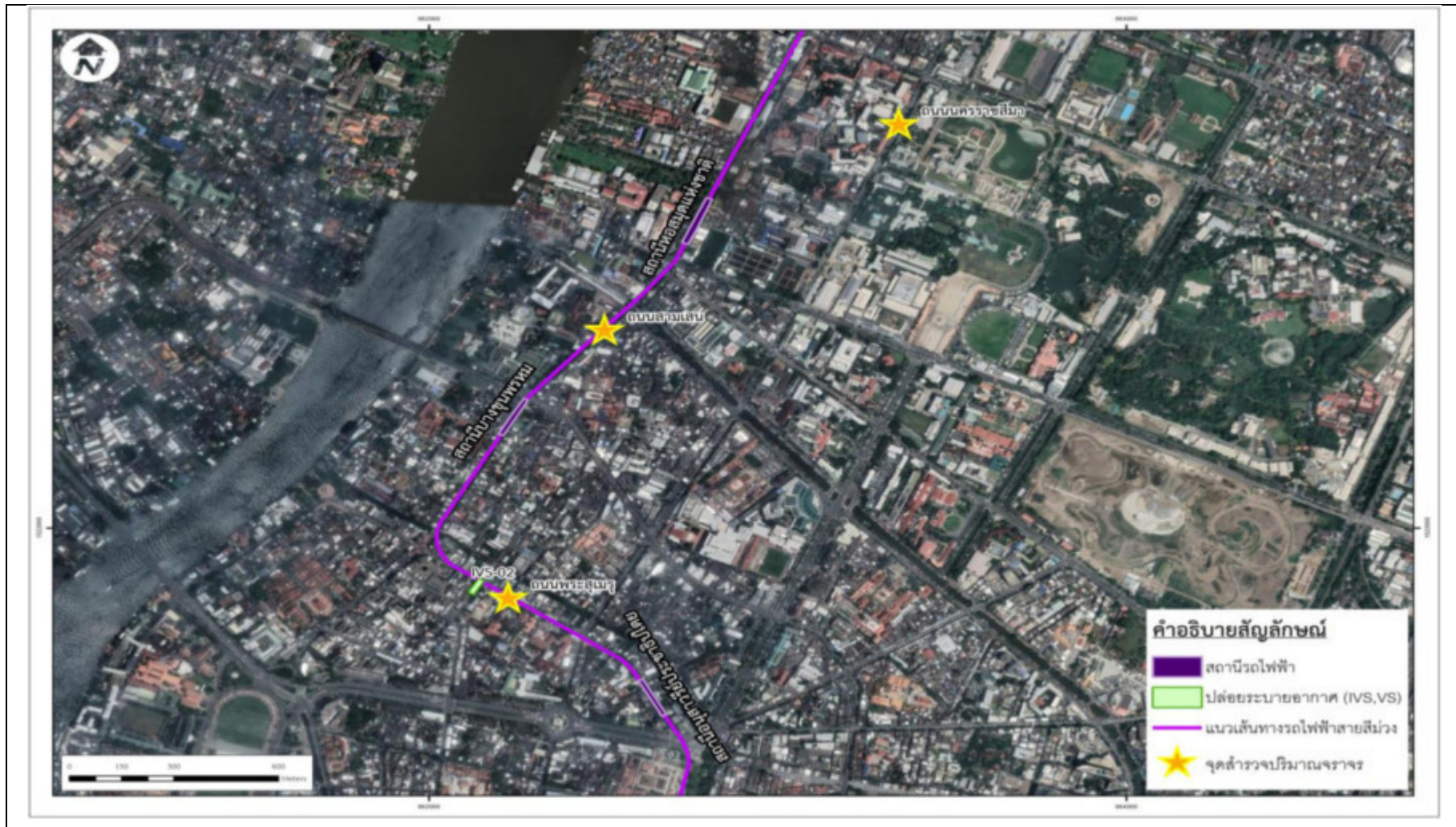
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 6-1 แผนที่จุดสำรวจปริมาณการจราจร ของสัญญาที่ 1 ช่วงเตาปูน – หอสมุดแห่งชาติ

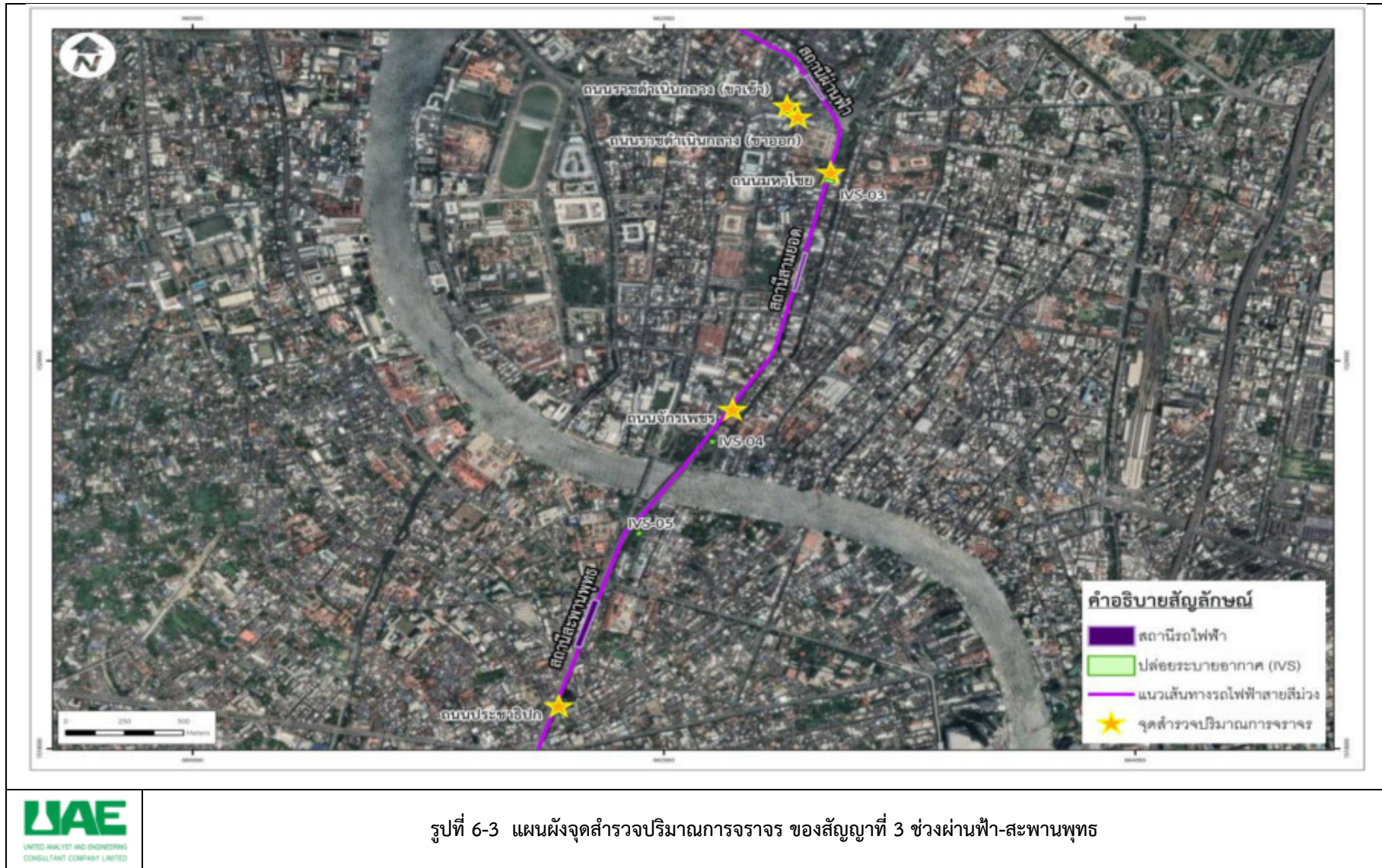


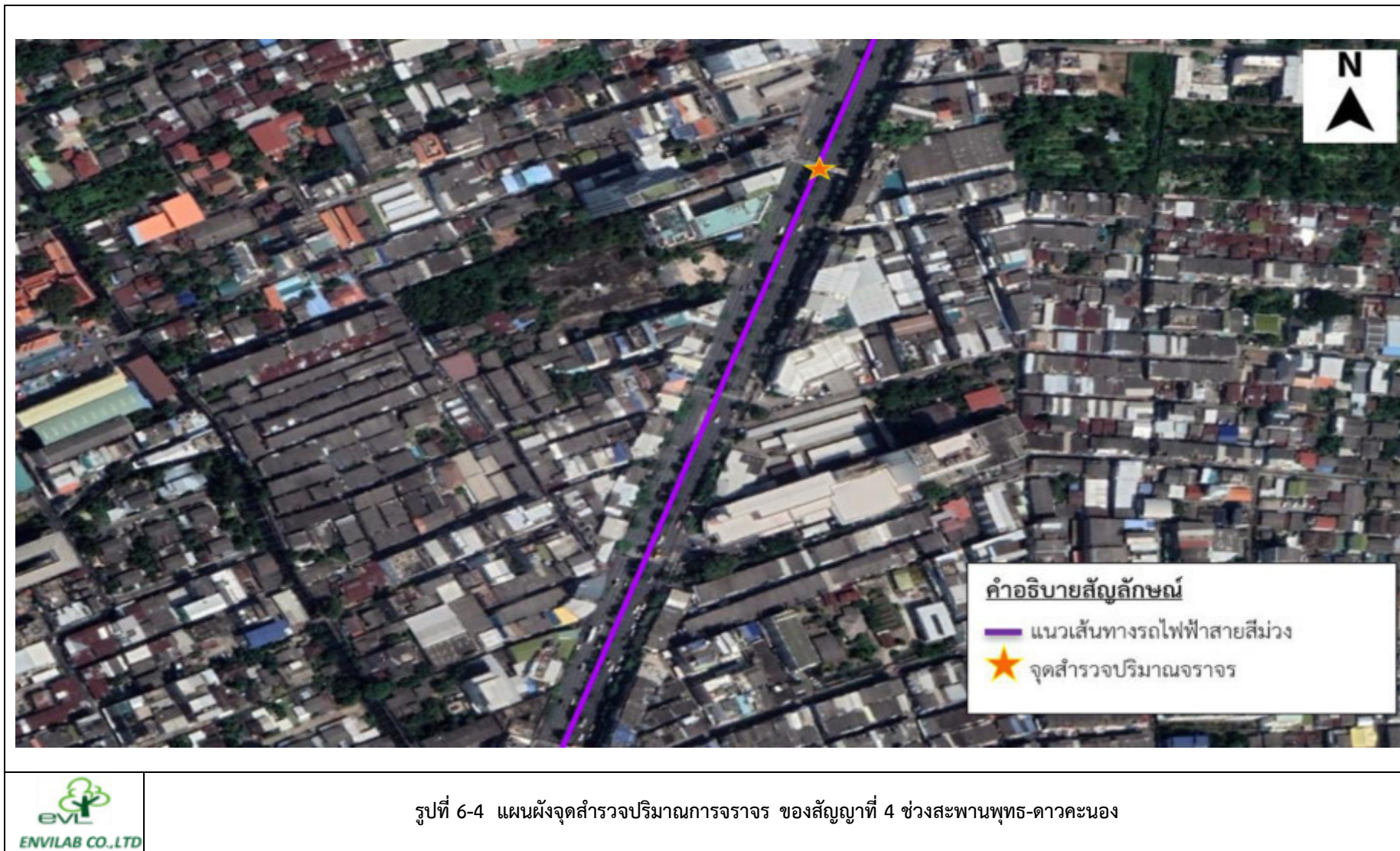
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



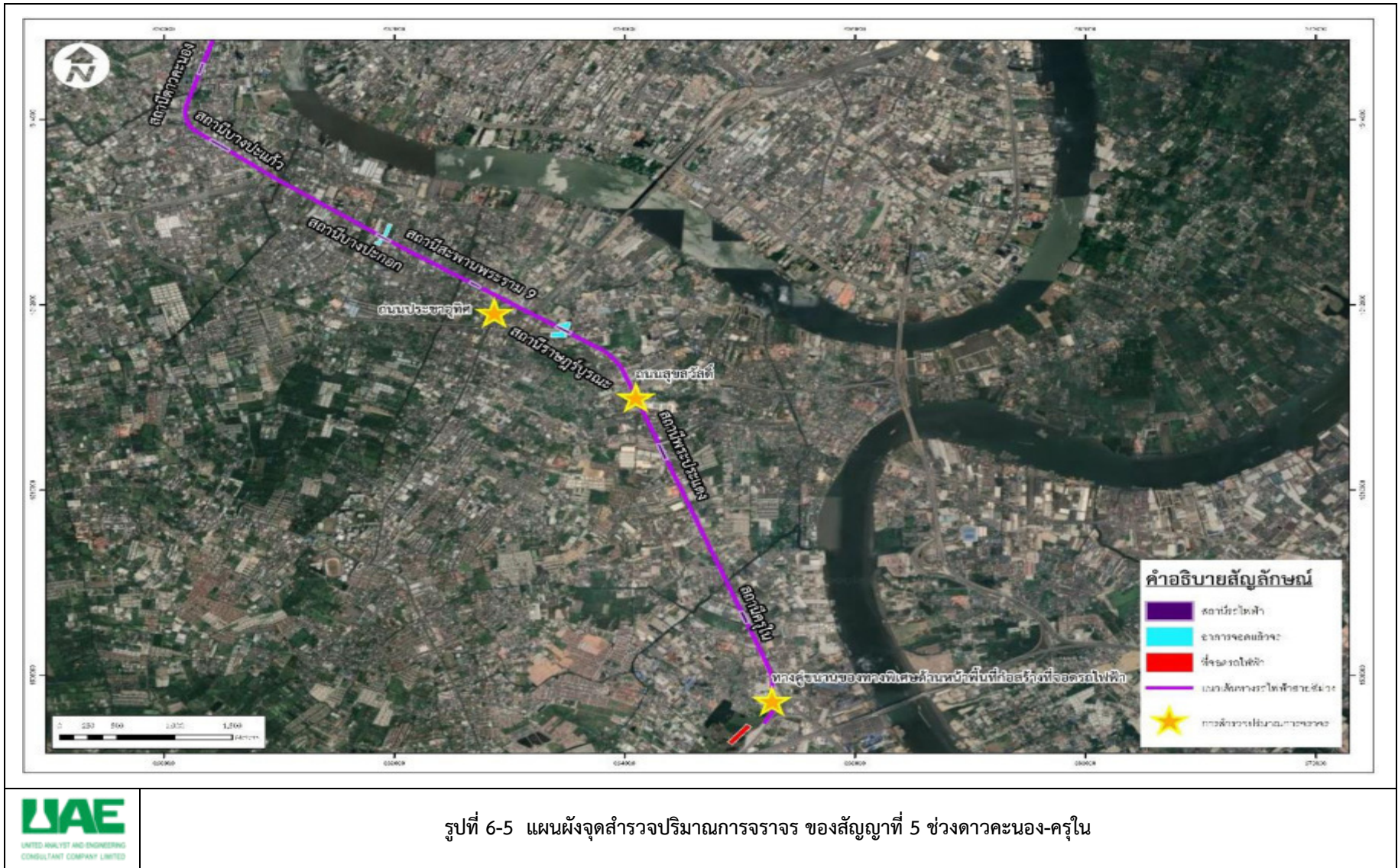
รูปที่ 6-2 แผนผังจุดสำรวจปริมาณการจราจร ของสัญญาที่ 2 ช่วงหอสมุดแห่งชาติ - ผ่านฟ้า

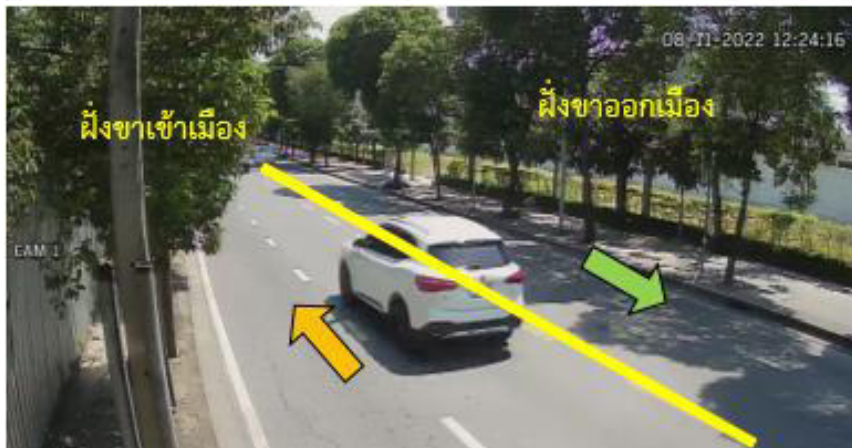
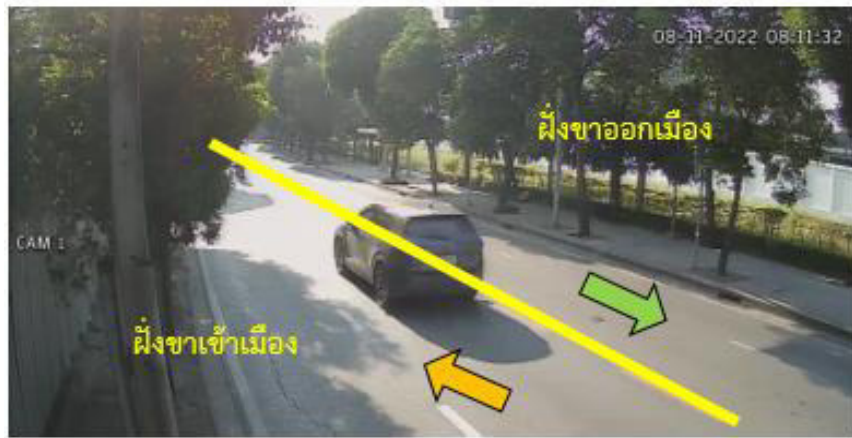
รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565





รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565





สภาพจราจรขาเข้าเมือง
(มุ่งหน้าแยกสะพานแดง)

สภาพจราจรขาออกเมือง
(มุ่งหน้าแยกเกียกกาย)

รูปที่ 6-6 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนทหาร



สภาพจราจรขาเข้าเมือง
(มุ่งหน้าแยกเกียกกาย)

สภาพจราจรขาออกเมือง
(มุ่งหน้าแยกบางโพ)

รูปที่ 6-7 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนพระราชราษฎร์ สาย 1



สภาพจราจรขาเข้าเมือง
(มุ่งหน้าแยกศรียาน)

สภาพจราจรขาออกเมือง
(มุ่งหน้าแยกวชิระ)

รูปที่ 6-8 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสามเสน (สัญญาที่ 1)



สภาพจราจรขาเข้าเมือง
(มุ่งหน้าแยกบางกระบือ)

สภาพจราจรขาออกเมือง
(มุ่งหน้าแยกแม่น้ำเจ้าพระยา)

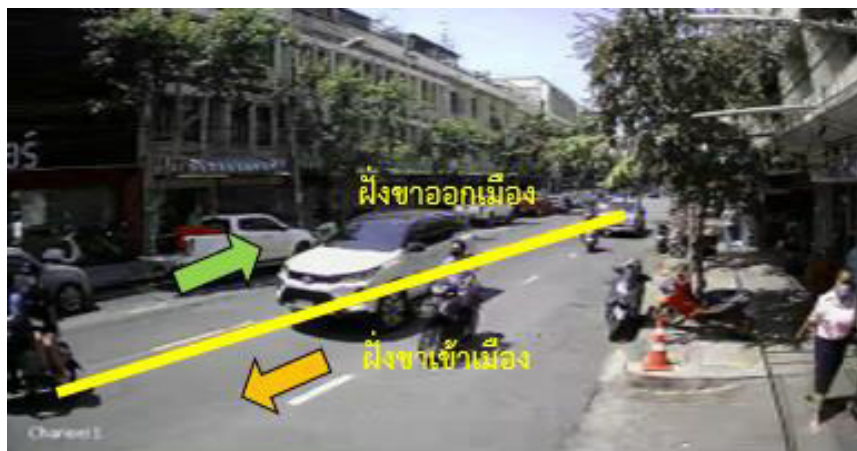
รูปที่ 6-9 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนเขียวไข่กา



สภาพจราจรขาเข้าเมือง
(มุ่งหน้าแยกเกษะโกมล)

สภาพจราจรขาออกเมือง
(มุ่งหน้าแยกบางกระบือ)

รูปที่ 6-10 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนอำนวยสงคราม



สภาพจราจรขาเข้าเมือง
(มุ่งหน้าแยกร่วมจิตต์)

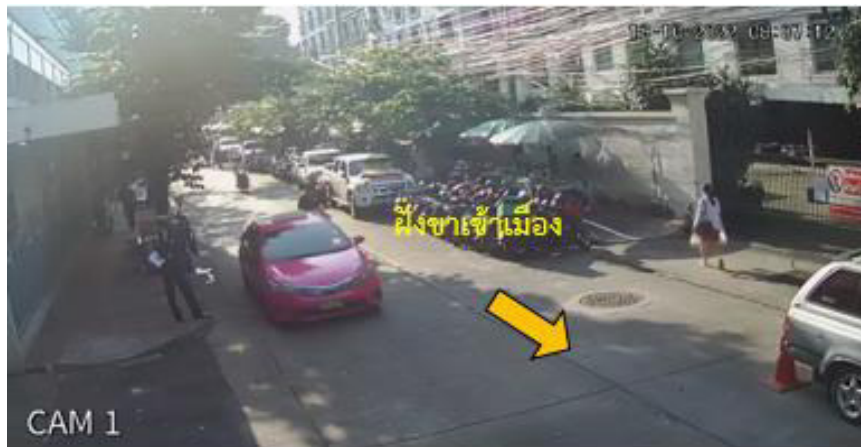
สภาพจราจรขาออกเมือง
(มุ่งหน้าแยกศรียาน)

รูปที่ 6-11 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนนครไชยศรี



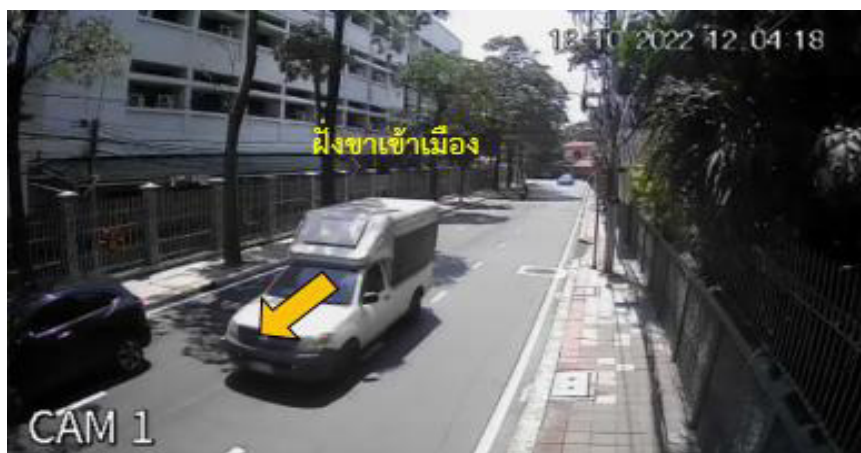
สภาพจราจรขาเข้าเมือง (มุ่งหน้าแยกวชิระ)

รูปที่ 6-12 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสุขโขทัย



สภาพจราจรขาเข้าเมือง (มุ่งหน้าถนนขาว)

รูปที่ 6-13 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสังคโลก



สภาพจราจรขาเข้าเมือง (มุ่งหน้าถนนสุขุโขทัย)

รูปที่ 6-14 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนขา



สภาพจราจรขาเข้าเมือง
(มุ่งหน้าแยกสวนรื่นฤดี)

สภาพจราจรขาออกเมือง
(มุ่งหน้าแยกร่วมจิตต์)

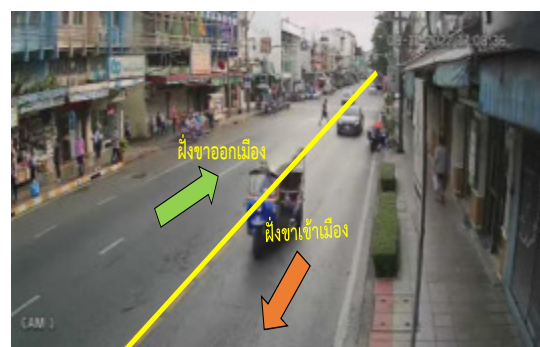
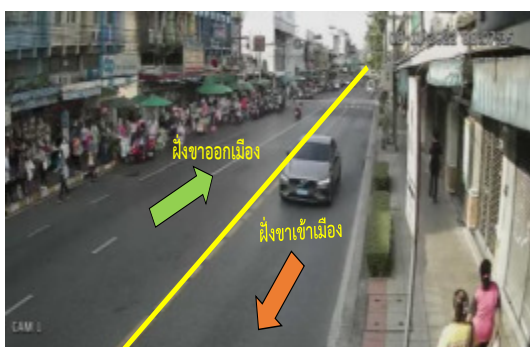
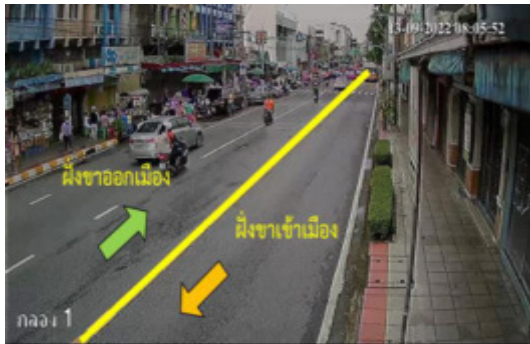
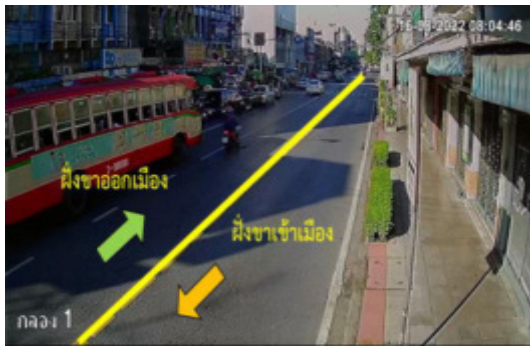
รูปที่ 6-15 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนนครราชสีมา (สัญญาณที่ 1)



สภาพจราจรขาเข้าเมือง
(มุ่งหน้าแยกซังฮี)

สภาพจราจรขาออกเมือง
(มุ่งหน้าสะพานกรุงธน)

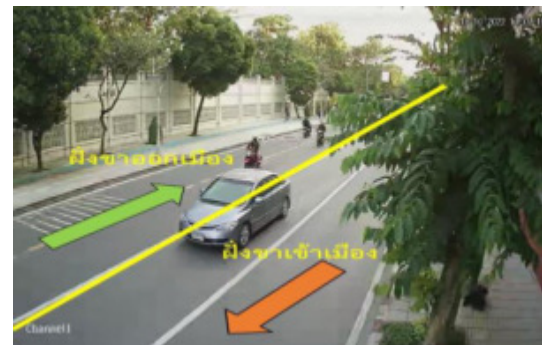
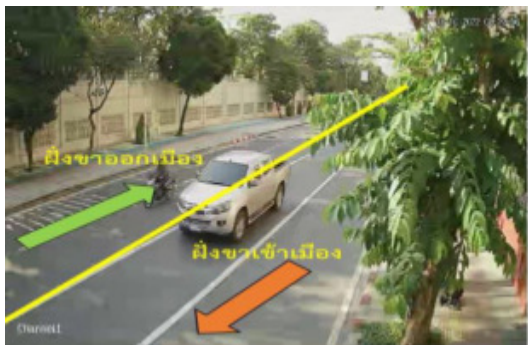
รูปที่ 6-16 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนราชวิถี



สภาพจราจรขาออกเมือง
(มุ่งหน้าแยกบางขุนพรหม)

สภาพจราจรขาเข้าเมือง
(มุ่งหน้าแยกเทเวศน์)

รูปที่ 6-17 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสามเสน (สัญญาณที่ 2)



สภาพจราจรขาออกเมือง
(มุ่งหน้าถนนศรีอยุธยา)

สภาพจราจรขาเข้าเมือง
(มุ่งหน้าแยกการเรือน)

รูปที่ 6-18 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนนครราชสีมา (สัญญาที่ 2)

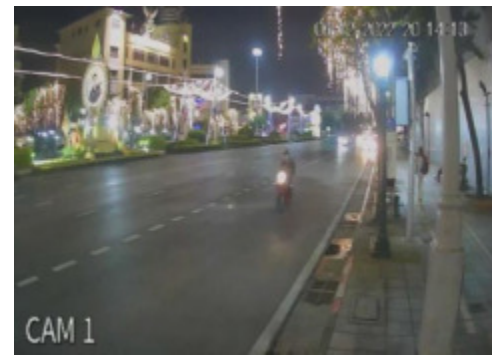
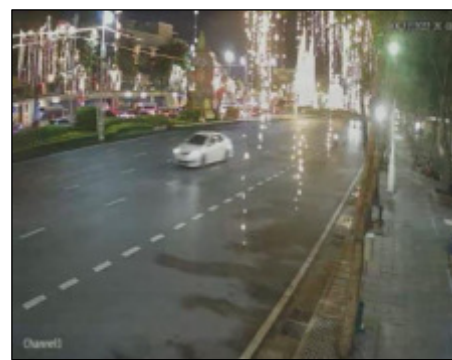
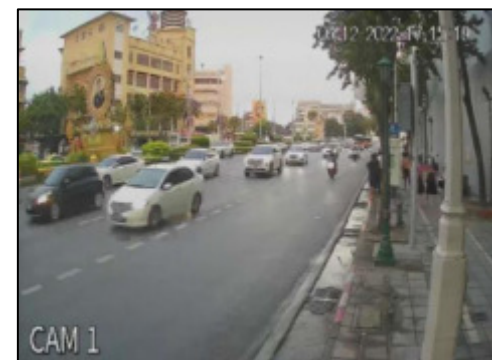
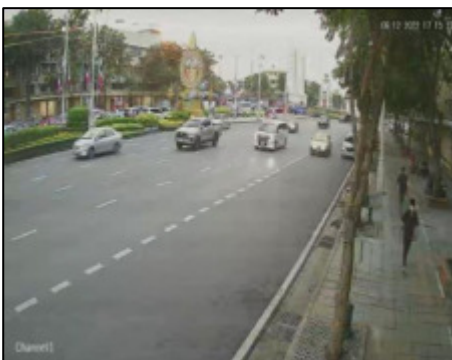


สภาพจราจรขาเข้าเมือง
(มุ่งหน้าแยกวันชาติ)

สภาพจราจรขาออกเมือง
(มุ่งหน้าแยกบางลำพู)

รูปที่ 6-19 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนพระสุเมรุ

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราชบุรีบูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



สภาพจราจรขาเข้าเมือง

สภาพจราจรขาออกเมือง

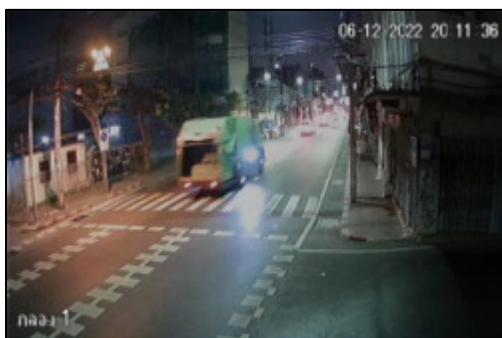
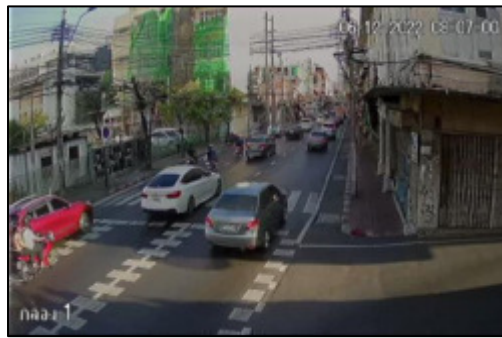
รูปที่ 6-20 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนราชดำเนินกลาง



สภาพจราจรขาเข้าเมือง

สภาพจราจรขาออกเมือง

รูปที่ 6-21 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนมหาไชย



สภาพจราจรขาเข้าเมือง

รูปที่ 6-22 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนจักรเพชร



สภาพจราจรขาเข้าเมือง

สภาพจราจรขาออกเมือง

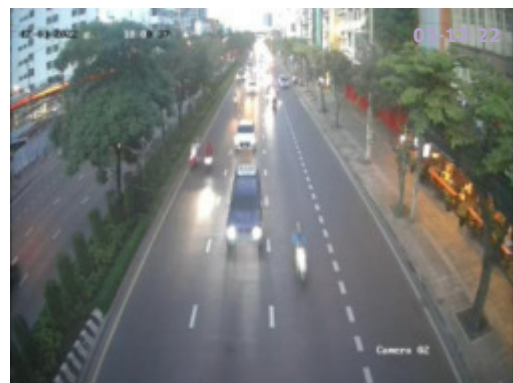
รูปที่ 6-23 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนประชาธิปไตย



ช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า



ช่วงนอกเวลาเร่งด่วนกลางวัน



ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น

ฝั่งขาเข้าเมือง

ฝั่งขาออกเมือง

รูปที่ 6-24 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน



สภาพจราจรขาเข้าเมือง

สภาพจราจรขาออกเมือง

รูปที่ 6-25 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนสุขสวัสดิ์



สภาพจราจรขาเข้าเมือง

สภาพจราจรขาออกเมือง

รูปที่ 6-26 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนประชาอุทิศ



สภาพจราจรขาเข้าเมือง

รูปที่ 6-27 การสำรวจปริมาณการจราจรบริเวณถนนทางคู่ขนานทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้าง

6.7 ผลการสำรวจปริมาณการจราจร

การสำรวจปริมาณการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ประกอบด้วย
วันหยุดราชการ และวันทำการ จำนวน 20 ถนน ผลการสำรวจปริมาณการจราจร พบว่าถนนที่มีปริมาณการจราจรสูงสุดทั้ง
สองฝั่งถนน โดยมีรายละเอียดผลการสำรวจปริมาณการจราจรดังตารางที่ 6-7 และรูปที่ 6-28 ถึงรูปที่ 6-29

1) ถนนทหาร

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง
บริเวณถนนทหาร พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 35,734-38,851 PCU/Day โดยมีสัดส่วน
ปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อ รถบรรทุก 6
ล้อ รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา
07:00-08:00 น. ในเดือนธันวาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 2,299 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร
(V/C ratio) รวม คือ 0.96 (สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นจะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของ
รถล่าช้าสูง)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง
บริเวณถนนทหารพบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 36,456-37,950 PCU/Day โดยมีสัดส่วน
ปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อ รถบรรทุก 6
ล้อ รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา
17:00-18:00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 2,344 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร
(V/C ratio) รวม คือ 0.98 (สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นจะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของ
รถล่าช้าสูง)

2) ถนนประชากรราษฎร์ สาย 1

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง
บริเวณถนนประชากรราษฎร์ สาย 1พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 35,524-38,730 PCU/Day
โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อ
เครื่อง รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจร
สูงสุด คือ ช่วงเวลา 16:00-17:00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 2,872 PCU/Hour และมี
อัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.72 (สภาพการจราจรแบบคงที่ และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถที่มากขึ้น
ทำให้การเปลี่ยนช่องจราจรยากด้วย)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนประชากรราษฎร์ สาย 1พบว่าปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 36,764-42,047 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อ เครื่อง รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 17:00-18:00 น. ในเดือนธันวาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 2,810 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 1.17 (สภาพการจราจรติดขัด)

3) ถนนสามเสน (สัญญาที่ 1)

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนสามเสน พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 21,666-31,058 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อ เครื่องรถบรรทุก 6 ล้อ ขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ 11:00-12:00 น. ในเดือนธันวาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 1,999 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.83 (สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าขึ้น)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง ถนนสามเสน พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 24,880-34,985 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อ เครื่องรถบรรทุก 6 ล้อ ขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 17:00-18:00 น. ในเดือนธันวาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 2,350 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.98 (สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นจะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าสูง)

4) ถนนเขียวไข่กา

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนเขียวไข่กา พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 378-734 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อ เครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 08:00-09:00 น. ในเดือนตุลาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 93 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.08 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนเขียวไข่กา พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 864-1,022 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 13:00-14:00 น. ในเดือนสิงหาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 316 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.26 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

5) ถนนอำนวยการสงคราม

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนอำนวยการสงคราม พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 10,904-13,019 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 17:00-18:00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 950 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.35 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนอำนวยการสงคราม พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 12,942-16,219 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 07:00-08:00 น. ในเดือนสิงหาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 1,252 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.46 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

6) ถนนนครไชยศรี

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนนครไชยศรี พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 10,139-11,401 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 17:00-18:00 น. ในเดือนธันวาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 811 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.34 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนนครไชยศรี พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 12,467-13,432 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 07:00-08:00 น. ในเดือนธันวาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 860 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.36 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

7) ถนนสุขุขทัย

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนสุขุขทัย พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 23,050-25,488 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 07:00-08:00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 1,707 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.57 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนสุขุขทัย พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 28,898-32,401 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 06:00-07:00 น. ในเดือนสิงหาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 2,535 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.85 (สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าขึ้น)

8) ถนนสังคโลก

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนสังคโลก พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 902-1,365 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 07:00-08:00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 139 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.10 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนสังคโลก พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 1,124-1,521PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 09:00-10:00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 112 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.08 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

9) ถนนขาว

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนขาว พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 22,665-24,218 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 13:00-14:00 น. ในเดือนพฤศจิกายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 1,566 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 1.08 (สภาพการจราจรติดขัด)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนขาว พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 28,012-31,278 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 06:00-07:00 น. ในเดือนสิงหาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 2,512 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 1.73 (สภาพการจราจรติดขัด)

10) ถนนนครราชสีมา (สัญญาที่ 1)

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนนครราชสีมา พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 10,487-11,636 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 20:00-21:00 น. ในเดือนตุลาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 670 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.28 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนนครราชสีมา พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 11,605-13,178 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 19:00-20:00 น. ในเดือนพฤศจิกายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 804 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.34 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

11) ถนนนครราชสีมา

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนนครราชสีมา พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 18,433-21,760 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 08:00-09:00 น. ในเดือนธันวาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 1,317 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.55 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนนครราชสีมา พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 21,796-25,512 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 17:00-18:00 น. ในเดือนธันวาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 1,713 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.71 (คือสภาพการจราจรแบบคงที่ และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถที่ยากขึ้น ทำให้การเปลี่ยนช่องจราจรยากด้วย)

12) ถนนสามเสน (สัญญาที่ 2)

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนสามเสน พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 21,670-24,607 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อ รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไปรถบรรทุก 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 16:00-17:00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 1,631 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.34 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนสามเสน พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 28,089-31,388 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อ รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป รถบรรทุก 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 10:00-11:00 น. ในเดือนธันวาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 2,070 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.86 (สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าขึ้น)

13) ถนนนครราชสีมา (สัญญาที่ 2)

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนนครราชสีมา พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 18,868-21,928 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อ เครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 07:00-08:00 น. ในเดือนธันวาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 1,626 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.68 (สภาพการจราจรมีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้าง และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถน้อยลง)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนนครราชสีมา พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 26,034-28,297 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อ เครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 07:00-08:00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 1,918 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.80 (สภาพการจราจรแบบคงที่ และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถที่ยากขึ้น ทำให้การเปลี่ยนช่องจราจรยากด้วย)

14) ถนนพระสุเมรุ

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนพระสุเมรุ พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 16,014-22,550 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อ เครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 09:00-10:00 น. ในเดือนธันวาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 1,496 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.62 (สภาพการจราจรมีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้าง และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถน้อยลง)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง ถนนพระสุเมรุ พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 21,062-24,596 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง รถบรรทุก 4 ล้อ รถบรรทุก 6 ล้อ ขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 16:00-17:00 น. ในเดือนธันวาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 1,444 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.60 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

15) ถนนราชดำเนินกลาง

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนราชดำเนินกลาง พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 74,716-86,888 คันต่อวัน (60,161-69,322 PCU/Day) โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อ รถบรรทุก 6 ล้อ รถโดยสาร 6 ล้อ ขึ้นไป รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 10:00-11:00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 4,602 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.37 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนราชดำเนินกลาง พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 81,467-92,798 คันต่อวัน (36,370-74,129 PCU/Day) โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อ รถบรรทุก 6 ล้อ รถโดยสาร 6 ล้อ ขึ้นไป รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 17:00-18:00 น. ในเดือนสิงหาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 4,472 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.38 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

16) ถนนมหาไชย

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนมหาไชย พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 54,867-61,932 คันต่อวัน (41,855-49,115 PCU/Day) โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง รถบรรทุก 6 ล้อ ขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 09:00-10:00 น. ในเดือนตุลาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 3,375 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 1.41 (สภาพการจราจรติดขัด)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนมหาไชย พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 63,478-70,930 คันต่อวัน (55,073-56,424 PCU/Day) โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 11:00-12:00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 3,406 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 1.42 (สภาพการจราจรติดขัด)

17) ถนนจักรเพชร

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนจักรเพชร พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 39,957-43,006 คันต่อวัน (41,855-49,115 PCU/Day) โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์ และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 16:00-17:00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 2,251 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 1.05 (สภาพการจราจรติดขัด)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง ถนนจักรเพชร พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 86,626-94,296 คันต่อวัน (64,319-77,029 PCU/Day) โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์ และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 07:00-08:00 น. ในเดือนสิงหาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 2,796 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 1.30 (สภาพการจราจรติดขัด)

18) ถนนประชาธิปไตย

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนราชดำเนินกลาง พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 77,429-89,445 คันต่อวัน (65,389-72,517 PCU/Day) โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 16:00-17:00 น. ในเดือนธันวาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 4,898 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.82 (สภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าขึ้น)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนราชดำเนินกลาง พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 86,626-94,296 คันต่อวัน (64,319-77,029 PCU/Day) โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 07.00-08.00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 4,663 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.78 (สภาพการจราจรแบบคงที่ และผู้ขับขี่ที่มีอิสระในการควบคุมรถที่ยากขึ้น ทำให้การเปลี่ยนช่องจราจรยากด้วย)

19) ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 87,598-94,603 PCU/วัน โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถโดยสาร 4 ล้อ รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง รถบรรทุก 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 11:00-12:00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 6,006 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 2.37 ซึ่งหมายถึงสภาพการจราจรติดขัด

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนราชดำเนินกลาง พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ 95,189-99,142 PCU/วัน โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถโดยสาร 4 ล้อ รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป รถจักรยานยนต์และสามล้อ รถบรรทุก 6 ล้อ รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 12.00-13.00 น. ในเดือนพฤศจิกายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 6,125 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.77 ซึ่งหมายถึงสภาพการจราจรแบบคงที่ และผู้ขับขี่ที่มีอิสระในการควบคุมรถที่ยากขึ้น ทำให้การเปลี่ยนช่องจราจรยากด้วย

20) ถนนสุขสวัสดิ์

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนสุขสวัสดิ์ พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 57,825-71,387 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง รถบรรทุก 10 ล้อรถพ่วงและรวมไปถึงรถกึ่งพ่วง รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 17:00-18:00 น. ในเดือนธันวาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 4,696 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.78 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่ที่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนราชดำเนินกลาง พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 63,390-73,613 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท รถ รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง รถบรรทุก 10 ล้อรถพ่วงและรวมไปถึงรถกึ่งพ่วง รถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไปตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 15.00-16.00 น. ในเดือนสิงหาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 4,797 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.80 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

21) ถนนประชาอุทิศ

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณประชาอุทิศ พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน 50,905-41,398 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถยนต์นั่ง รถจักรยานยนต์ สามล้อเครื่อง รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 4 ล้อ ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 17:00-18:00 น. ในเดือนตุลาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 3,380 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 1.41(สภาพการจราจรติดขัด)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณประชาอุทิศ พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองฝั่งถนน มีค่าอยู่ระหว่าง 63,478-70,930 คันต่อวัน (52,024-41,398 PCU/Day) โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถบรรทุก 4 ล้อ รถยนต์นั่งรถจักรยานยนต์สามล้อเครื่อง รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง รถโดยสาร 6 ล้อขึ้นไป รถโดยสาร 4 ล้อ ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 17:00-18:00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 3,406 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 1.47 (สภาพการจราจรติดขัด)

22) ทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า

ในช่วงวันหยุด

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง บริเวณถนนทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 39,957-43,006 คันต่อวัน (7,433-4,163 PCU/Day) โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อขึ้นไป รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วงตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 07.00-08.00 น. ในเดือนกันยายน 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยทั้งสองฝั่งถนนรวม 625 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.31 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

ในช่วงวันทำการ

ผลการสำรวจปริมาณการจราจร ในช่วงวันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 เป็นเวลา 24 ชั่วโมง ถนนจักรเพชร พบว่ามีปริมาณจราจรตลอดทั้งวันสองรวม มีค่าอยู่ระหว่าง 7,264-4,696 PCU/Day โดยมีสัดส่วนปริมาณการจราจรแต่ละประเภท คือ รถยนต์นั่ง รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก 4 ล้อ รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่องรถบรรทุก 6 ล้อ ขึ้น รถบรรทุก 10 ล้อ และรวมถึงรถพ่วง ตามลำดับ ช่วงเวลาที่มีปริมาณจราจรสูงสุด คือ ช่วงเวลา 07.00-08.00 น. ในเดือนสิงหาคม 2565 มีปริมาณการจราจรเฉลี่ยรวม 2,796 PCU/Hour และมีอัตราส่วนปริมาณจราจร (V/C ratio) รวม คือ 0.57 (สภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง)

ตารางที่ 6-7 สรุปผลการสำรวจปริมาณการจราจร ตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

จุดติดตามตรวจสอบ	ประเภทยานยนต์ ^{1/}	ปริมาณการจราจรรวม (PCU/วัน)									
		สิงหาคม 2565		กันยายน 2565		ตุลาคม 2565		พฤศจิกายน 2565		ธันวาคม 2565	
		วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ
1. ถนนทหาร	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	4,393	5,619	4,555	6,223	4,611	6,008	4,871	6,423	5,045	6,305
	3. รถยนต์นั่ง	11,039	11,846	12,847	13,791	13,369	13,637	14,014	14,655	14,682	14,413
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	1,292	1,370	1,270	1,629	1,130	1,161	1,185	1,238	1,341	1,300
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	16,264	14,986	16,350	14,076	15,881	13,816	15,610	13,550	15,991	13,430
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	1,259	1,126	1,142	1,246	1,134	1,200	983	1,234	1,000	1,373
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	1,487	1,614	997	985	767	634	718	754	792	856
	รวม	35,734	36,561	37,161	37,950	36,892	36,456	37,381	37,854	38,851	37,677
	ปริมาณการจราจรสูงสุด(PCU/Hour)	2,399	2,408	2,263	2,344	2,127	2,395	2,227	2,436	2,299	2,514
	ช่วงเวลา	07:00-08:00	07:00-08:00	15:00-16:00	17:00-18:00	07:00-08:00	17:00-18:00	07:00-08:00	17:00-18:00	07:00-08:00	17:00-18:00
V/C Ratio สูงสุด	1.00	1.00	0.94	0.98	0.89	1.00	0.93	1.02	0.96	1.05	
2. ถนนประชากรราษฎร์ สาย 1	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	4,439	5,212	6,504	6,362	6,294	6,229	6,443	6,324	6,457	6,726
	3. รถยนต์นั่ง	11,201	11,373	18,829	16,107	17,654	15,912	18,532	17,678	18,831	18,730
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	1,698	1,764	1,615	1,753	1,099	1,208	1,144	1,144	1,154	1,151
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	15,699	15,290	8,579	13,432	8,113	13,312	8,221	12,849	8,235	13,729
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	1,534	1,588	1,565	1,087	1,241	972	1,118	952	1,212	960
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	1,813	1,537	1,638	1,194	1,123	708	969	684	957	751
	รวม	36,384	36,764	38,730	39,935	35,524	38,341	36,427	39,631	36,846	42,047
	ปริมาณการจราจรสูงสุด(PCU/Hour)	2,320	2,591	2,872	2,801	2,365	2,465	2,317	2,667	2,402	2,810
	ช่วงเวลา	16:00-17:00	17:00-18:00	16:00-17:00	15:00-16:00	12:00-13:00	14:00-15:00	14:00-15:00	17:00-18:00	14:00-15:00	17:00-18:00
V/C Ratio สูงสุด	0.58	0.65	0.72	0.70	0.59	0.62	0.58	0.67	1.00	1.17	
3. ถนนสามเสน (สัญญาณที่ 1)	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	2,905	3,749	5,138	4,858	5,042	5,018	5,250	5,224	5,560	5,586
	3. รถยนต์นั่ง	7,588	9,158	14,036	11,576	14,541	11,579	15,347	13,864	16,000	15,363
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	1,110	1,434	1,483	1,031	1,068	911	1,045	951	1,067	1,088
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	8,684	9,085	6,229	10,323	6,133	10,485	6,298	10,385	6,772	11,156
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	834	867	608	862	972	1,156	911	1,055	943	1,050
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	545	587	512	492	742	761	587	737	716	742
	รวม	21,666	24,880	28,006	29,142	28,498	29,910	29,438	32,216	31,058	34,985
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	1,489	1,714	1,959	2,055	1,840	2,158	1,864	2,136	1,999	2,350
	ช่วงเวลา	11:00-12:00	17:00-18:00	11:00-12:00	17:00-18:00	11:00-12:00	17:00-18:00	10:00-11:00	17:00-18:00	11:00-12:00	17:00-18:00
V/C Ratio สูงสุด	0.31	0.36	0.41	0.43	0.38	0.45	0.39	0.45	0.83	0.98	

ตารางที่ 6-7 สรุปผลการสำรวจปริมาณการจราจร ตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-1)

จุดติดตามตรวจสอบ	ประเภทยานยนต์ ^{1/}	ปริมาณการจราจรรวม (PCU/วัน)									
		สิงหาคม 2565		กันยายน 2565		ตุลาคม 2565		พฤศจิกายน 2565		ธันวาคม 2565	
		วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ
4. ถนนเขียวไข่กา	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	65	162	140	161	157	209	178	244	149	219
	3. รถยนต์นั่ง	262	773	507	748	437	509	426	631	367	533
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	51	87	74	56	140	176	110	110	122	112
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	รวม	378	1,022	721	965	734	894	714	985	638	864
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	43	316	78	113	93	137	62	189	66	170
	ช่วงเวลา	13:00-14:00	13:00-14:00	08:00-09:00	06:00-07:00	08:00-09:00	07:00-08:00	08:00-09:00	07:00-08:00	10:00-11:00	07:00-08:00
V/C Ratio สูงสุด	0.04	0.26	0.07	0.09	0.08	0.11	0.05	0.16	0.03	0.07	
5. ถนนอำนาจสงคราม	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	2,222	3,506	2,540	3,119	2,093	2,683	2,263	2,829	2,022	2,671
	3. รถยนต์นั่ง	7,069	8,685	6,434	6,975	6,120	6,534	6,204	6,645	5,466	6,194
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	200	301	251	278	296	305	219	255	216	245
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	2,314	2,943	2,972	3,574	2,689	3,539	2,750	3,414	2,515	3,284
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	402	587	633	412	663	436	532	316	505	341
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	0	197	189	261	237	225	179	209	180	207
	รวม	12,207	16,219	13,019	14,619	12,098	13,722	12,147	13,668	10,904	12,942
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	866	1,252	950	1,087	820	1,001	839	942	797	889
	ช่วงเวลา	07:00-08:00	07:00-08:00	17:00-18:00	07:00-08:00	07:00-08:00	13:00-14:00	16:00-17:00	17:00-18:00	16:00-17:00	16:00-17:00
V/C Ratio สูงสุด	0.32	0.46	0.35	0.40	0.30	0.37	0.31	0.35	0.33	0.37	
6. ถนนนครไชยศรี	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	2,102	3,085	2,082	2,656	2,063	2,652	2,000	2,683	2,097	2,703
	3. รถยนต์นั่ง	5,171	6,195	5,127	6,196	5,267	6,350	5,717	7,229	6,042	7,284
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	209	334	284	474	293	399	264	417	271	393
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	2,542	2,705	2,357	2,843	2,364	2,695	2,430	2,735	2,545	2,724
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	115	286	411	412	457	371	454	329	446	328
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	รวม	10,139	12,605	10,261	12,581	10,444	12,467	10,865	13,393	11,401	13,432
	ปริมาณการจราจรสูงสุด(PCU/Hour)	715	1,081	674	932	791	841	762	909	811	860
	ช่วงเวลา	07:00-08:00	06:00-07:00	07:00-08:00	06:00-07:00	07:00-08:00	07:00-08:00	07:00-08:00	07:00-08:00	17:00-18:00	07:00-08:00
V/C Ratio สูงสุด	0.30	0.45	0.28	0.39	0.33	0.35	0.32	0.38	0.34	0.36	

ตารางที่ 6-7 สรุปผลการสำรวจปริมาณการจราจร ตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-2)

จุดติดตามตรวจสอบ	ประเภทยานยนต์ ^{1/}	ปริมาณการจราจรรวม (PCU/วัน)									
		สิงหาคม 2565		กันยายน 2565		ตุลาคม 2565		พฤศจิกายน 2565		ธันวาคม 2565	
		วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ
7. ถนนสุขุขทัย	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	4,089	4,597	3,984	4,379	4,289	4,411	4,373	4,525	4,209	4,244
	3. รถยนต์นั่ง	13,129	19,335	13,262	18,385	12,317	16,458	12,996	17,238	11,460	16,498
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	319	335	401	435	405	624	417	537	384	520
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	5,792	7,539	7,301	7,259	6,911	6,743	6,385	7,050	6,080	6,983
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	306	388	305	348	564	434	542	447	599	472
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	199	207	235	265	270	228	262	292	318	349
	รวม	23,834	32,401	25,488	31,071	24,756	28,898	24,975	30,089	23,050	29,066
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	1,527	2,535	1,707	2,160	1,748	2,012	1,766	1,974	1,605	2,087
	ช่วงเวลา	16:00-17:00	06:00-07:00	07:00-08:00	07:00-08:00	17:00-18:00	07:00-08:00	17:00-18:00	17:00-18:00	17:00-18:00	17:00-18:00
	V/C Ratio สูงสุด	0.51	0.85	0.57	0.72	0.58	0.67	0.59	0.66	0.67	0.87
8. ถนนสีจิงโลก	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	179	241	237	342	218	292	240	299	257	297
	3. รถยนต์นั่ง	435	712	743	694	446	642	584	752	598	671
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	288	463	385	485	345	190	273	290	287	299
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	รวม	902	1,416	1,365	1,521	1,009	1,124	1,097	1,341	1,142	1,267
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	103	169	139	112	120	130	103	143	94	122
	ช่วงเวลา	06:00-07:00	06:00-07:00	07:00-08:00	09:00-10:00	15:00-16:00	09:00-10:00	18:00-19:00	07:00-08:00	18:00-19:00	07:00-08:00
	V/C Ratio สูงสุด	0.07	0.12	0.10	0.08	0.08	0.09	0.07	0.10	0.04	0.05
9. ถนนขาว	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	4,100	4,245	4,195	4,012	4,211	4,190	4,416	4,381	4,245	4,127
	3. รถยนต์นั่ง	11,925	17,778	13,221	17,445	12,449	15,684	12,988	16,134	12,381	15,576
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	337	349	295	272	389	286	413	341	489	385
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	5,743	8,325	4,871	7,259	5,143	7,380	5,672	7,790	5,440	7,177
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	335	365	336	345	432	384	482	419	600	450
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	225	216	230	232	184	219	247	254	301	297
	รวม	22,665	31,278	23,148	29,565	22,808	28,143	24,218	29,319	23,456	28,012
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	1,580	2,512	1,462	2,276	1,466	2,139	1,566	2,197	1,481	2,094
	ช่วงเวลา	15:00-16:00	06:00-07:00	19:00-20:00	11:00-12:00	13:00-14:00	11:00-12:00	13:00-14:00	11:00-12:00	11:00-12:00	11:00-12:00
	V/C Ratio สูงสุด	1.09	1.73	1.01	1.57	1.01	1.48	1.08	1.52	0.62	0.87

ตารางที่ 6-7 สรุปผลการสำรวจปริมาณการจราจร ตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-3)

จุดติดตามตรวจสอบ	ประเภทยานยนต์ ^{1/}	ปริมาณการจราจรรวม (PCU/วัน)									
		สิงหาคม 2565		กันยายน 2565		ตุลาคม 2565		พฤศจิกายน 2565		ธันวาคม 2565	
		วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ
10. ถนนนครราชสีมา (สัญญาที่ 1)	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	1,442	1,529	1,481	1,750	1,526	1,964	1,608	2,049	1,598	1,960
	3. รถยนต์นั่ง	3,770	4,331	4,732	4,607	5,098	5,155	5,200	5,857	5,173	5,468
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	4,161	4,622	4,058	5,022	4,158	4,863	4,224	4,651	4,236	4,484
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	857	754	734	751	451	389	442	358	373	350
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	257	369	162	254	201	281	162	263	176	312
	รวม	10,487	11,605	11,167	12,384	11,434	12,652	11,636	13,178	11,556	12,574
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	654	705	684	803	667	755	670	804	680	774
	ช่วงเวลา	12:00-13:00	20:00-21:00	18:00-19:00	07:00-08:00	16:00-17:00	20:00-21:00	20:00-21:00	19:00-20:00	20:00-21:00	19:00-20:00
	V/C Ratio สูงสุด	0.27	0.29	0.29	0.33	0.28	0.31	0.28	0.34	0.28	0.32
11. ถนนราชวิถี	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	2,476	3,183	3,099	3,052	2,994	2,955	3,043	3,451	3,172	3,588
	3. รถยนต์นั่ง	6,986	8,601	7,855	8,972	8,541	9,326	9,701	10,323	10,193	11,061
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	1,091	928	1,182	1,026	1,322	1,129	1,342	1,191	1,347	1,370
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	7,162	8,339	8,171	9,383	6,478	8,580	5,952	8,395	6,301	8,749
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	397	464	486	421	353	487	376	388	421	397
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	321	281	478	337	293	300	268	304	326	347
	รวม	18,433	21,796	21,271	23,191	19,981	22,777	20,682	24,052	21,760	25,512
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	1,300	1,366	1,665	1,514	1,357	1,552	1,218	1,632	1,317	1,713
	ช่วงเวลา	07:00-08:0	07:00-08:00	07:00-08:00	16:00-17:00	09:00-10:00	17:00-18:00	08:00-09:00	17:00-18:00	08:00-09:00	17:00-18:00
	V/C Ratio สูงสุด	0.27	0.28	0.35	0.32	0.28	0.32	0.25	0.34	0.55	0.71
12. ถนนสามเสน (สัญญาที่ 2)	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	4,622	5,788	5,161	5,865	4,650	5,088	4,738	5,026	4,425	5,430
	3. รถยนต์นั่ง	10,655	13,224	11,532	14,812	10,401	15,096	11,166	15,934	10,518	17,310
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	1,596	2,005	1,304	1,352	999	1,207	958	1,036	1,012	1,075
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	3,691	6,681	5,460	6,140	5,644	5,827	5,553	6,200	5,295	6,726
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	801	796	871	950	663	662	537	552	529	561
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	305	218	279	237	156	209	224	241	264	286
	รวม	21,670	28,712	24,607	29,356	22,513	28,089	23,176	28,989	22,043	31,388
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	1,477	2,056	1,631	1,882	1,441	1,959	1,616	1,858	1,505	2,070
	ช่วงเวลา	12:00-13:00	07:00-08:00	16:00-17:00	12:00-13:00	13:00-14:00	07:00-08:00	17:00-18:00	10:00-11:00	17:00-18:00	10:00-11:00
	V/C Ratio สูงสุด	0.31	0.43	0.34	0.39	0.30	0.41	0.34	0.39	0.63	0.86

ตารางที่ 6-7 สรุปผลการสำรวจปริมาณการจราจร ตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-4)

จุดติดตามตรวจสอบ	ประเภทยานยนต์ ^{1/}	ปริมาณการจราจรรวม (PCU/วัน)									
		สิงหาคม 2565		กันยายน 2565		ตุลาคม 2565		พฤศจิกายน 2565		ธันวาคม 2565	
		วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ
13. ถนนนครราชสีมา (สัญญาณที่ 2)	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	3,142	4,248	3,648	4,529	3,194	4,189	3,377	4,323	3,486	4,515
	3. รถยนต์นั่ง	10,261	14,661	11,121	16,876	11,185	14,794	11,766	14,707	12,101	15,711
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	1,027	1,337	840	1,105	797	1,005	688	945	753	890
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	3,742	5,591	4,991	5,180	5,265	5,315	4,789	5,595	4,882	6,034
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	394	402	462	406	573	547	512	503	548	481
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	302	315	186	201	156	184	159	198	158	197
	รวม	18,868	26,554	21,248	28,297	21,170	26,034	21,291	26,271	21,928	27,828
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	1,359	1,905	1,843	1,918	1,573	1,644	1,614	1,786	1,626	1,881
	ช่วงเวลา	06:00-07:00	06:00-07:00	07:00-08:00	07:00-08:00	07:00-08:00	17:00-18:00	07:00-08:00	17:00-18:00	07:00-08:00	17:00-18:00
	V/C Ratio สูงสุด	0.57	0.79	0.77	0.80	0.66	0.69	0.67	0.74	0.68	0.78
14. ถนนพระสุเมรุ	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	3,299	4,342	4,154	4,759	3,742	4,222	3,786	4,548	4,204	4,906
	3. รถยนต์นั่ง	7,461	10,615	9,414	12,869	9,209	12,024	9,948	12,180	10,988	13,076
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	1,071	1,437	1,218	1,393	1,141	1,052	1,268	979	1,196	1,054
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	3,524	4,018	4,220	3,773	4,262	4,352	4,841	4,314	5,388	4,697
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	323	340	472	546	674	501	590	539	580	557
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	336	310	304	272	191	201	185	246	194	306
	รวม	16,014	21,062	19,782	23,612	19,219	22,352	20,618	22,806	22,550	24,596
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	1,101	1,268	1,324	1,555	1,391	1,336	1,367	1,339	1,496	1,444
	ช่วงเวลา	10:00-11:00	13:00-14:00	13:00-14:00	15:00-16:00	09:00-10:00	09:00-10:00	09:00-10:00	14:00-15:00	09:00-10:00	16:00-17:00
	V/C Ratio สูงสุด	0.46	0.53	0.55	0.65	0.58	0.56	0.57	0.56	0.62	0.60
15. ถนนราชดำเนินกลาง	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	8,243	9,918	10,468	10,253	9,319	9,806	9,500	9,565	8,464	10,468
	3. รถยนต์นั่ง	22,368	23,095	33,018	25,246	33,513	24,173	34,051	27,996	29,942	33,018
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	2,432	2,978	3,101	2,799	1,994	2,019	1,898	1,938	1,912	3,101
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	25,303	28,598	19,703	28,586	19,078	25,860	19,429	25,558	17,407	19,703
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	1,335	1,922	1,641	1,308	2,119	1,479	1,757	1,250	1,517	1,641
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	1,654	2,681	1,391	1,478	1,084	982	938	913	919	1,391
	รวม	61,335	69,192	69,322	69,670	67,107	64,319	67,573	67,220	60,161	69,322
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	4,239	4,472	4,602	4,226	4,267	3,950	4,000	3,967	4,212	4,602
	ช่วงเวลา	17:00-18:00	17:00-18:00	10:00-11:00	11:00-12:00	10:00-11:00	13:00-14:00	10:00-11:00	16:00-17:00	11:00-12:00	10:00-11:00
	V/C Ratio สูงสุด	0.35	0.37	0.38	0.35	0.36	0.33	0.33	0.33	0.35	0.38

ตารางที่ 6-7 สรุปผลการสำรวจปริมาณการจราจร ตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-5)

จุดติดตามตรวจสอบ	ประเภทยานยนต์ ^{1/}	ปริมาณการจราจรรวม (PCU/วัน)									
		สิงหาคม 2565		กันยายน 2565		ตุลาคม 2565		พฤศจิกายน 2565		ธันวาคม 2565	
		วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ
16. ถนนมหาไชย	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	4,654	6,595	8,134	8,554	7,792	8,287	8,065	8,072	7,280	8,081
	3. รถยนต์นั่ง	16,455	16,450	24,966	22,748	25,209	23,034	25,868	24,747	22,282	24,782
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	2,126	3,521	1,258	1,723	1,253	1,473	1,157	1,367	1,297	1,485
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	22,242	22,560	10,941	20,513	10,494	20,032	10,335	20,205	9,468	20,112
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	1,919	3,988	1,151	1,457	1,236	1,419	1,068	1,195	946	1,193
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	1,719	2,864	1,274	1,383	865	828	662	694	576	771
	รวม	49,115	55,978	47,724	56,378	46,849	55,073	47,155	56,280	41,855	56,424
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	2,870	3,269	3,176	3,406	3,375	3,272	3,289	3,398	3,345	3,385
	ช่วงเวลา	07:00-08:00	07:00-08:00	08:00-09:00	11:00-12:00	09:00-10:00	17:00-18:00	17:00-18:00	17:00-18:00	17:00-18:00	17:00-18:00
	V/C Ratio สูงสุด	1.20	1.36	1.32	1.42	1.41	1.36	1.37	1.42	1.39	1.41
17. ถนนจักรเพชร	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	5,442	6,932	5,797	6,920	5,666	6,637	5,633	6,535	5,296	6,627
	3. รถยนต์นั่ง	15,444	15,209	15,731	17,958	14,995	15,707	16,042	16,115	15,337	16,929
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	926	1,653	1,430	1,069	1,352	1,050	1,118	971	1,062	1,002
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	7,492	10,313	8,786	8,474	9,298	8,297	9,296	8,412	8,851	8,679
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	397	427	522	328	584	341	434	291	416	337
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	198	172	149	169	136	80	118	173	195	220
	รวม	29,899	34,706	32,415	34,918	32,031	32,112	32,641	32,497	31,157	33,794
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	2,054	2,796	2,251	2,560	2,134	2,053	2,226	2,092	2,082	2,212
	ช่วงเวลา	13:00-14:00	07:00-08:00	16:00-17:00	07:00-08:00	11:00-12:00	16:00-17:00	11:00-12:00	13:00-14:00	11:00-12:00	13:00-14:00
	V/C Ratio สูงสุด	0.96	1.30	1.05	1.19	1.07	1.03	1.11	1.05	1.04	1.11
18. ถนนประชาธิปไตย	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	7,904	8,929	10,126	9,418	9,621	9,430	9,597	10,004	9,764	10,033
	3. รถยนต์นั่ง	23,438	25,238	30,758	30,969	28,337	30,886	30,508	32,552	31,356	32,600
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	1,813	1,914	1,747	1,572	2,021	1,732	1,888	1,815	2,163	1,944
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	27,237	32,137	25,637	30,158	25,577	28,996	25,115	29,087	25,832	29,328
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	3,064	1,886	2,440	1,668	2,280	1,944	1,730	1,689	1,671	1,776
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	1,933	1,761	1,809	1,550	1,305	1,265	1,248	1,214	1,400	1,348
	รวม	65,389	71,865	72,517	75,335	69,141	74,253	70,086	76,361	72,186	77,029
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	4,353	4,409	4,857	4,663	4,887	4,477	4,837	4,600	4,898	4,650
	ช่วงเวลา	07:00-08:00	07:00-08:00	07:00-08:00	07:00-08:00	17:00-18:00	16:00-17:00	17:00-18:00	08:00-09:00	16:00-17:00	11:00-12:00
	V/C Ratio สูงสุด	0.68	0.69	0.81	0.78	0.81	0.75	0.81	0.77	0.82	0.78

ตารางที่ 6-7 สรุปผลการสำรวจปริมาณการจราจร ตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-6)

จุดติดตามตรวจสอบ	ประเภทยานยนต์ ^{1/}	ปริมาณการจราจรรวม (PCU/วัน)										
		สิงหาคม 2565		กันยายน 2565		ตุลาคม 2565		พฤศจิกายน 2565		ธันวาคม 2565		
		วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	
19. ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	3,939	4,092	3,561	4,121	3,989	3,332	3,585	3,726	3,343	3,514	
	3. รถยนต์นั่ง	42,135	42,416	38,748	42,466	45,121	43,566	43,745	45,106	44,461	45,516	
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	13,931	15,111	13,894	16,359	11,869	15,490	13,152	13,248	13,680	14,788	
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	10,783	11,367	9,642	12,001	9,726	11,625	10,420	10,566	10,354	11,221	
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	21,857	22,107	21,086	21,768	21,666	22,029	21,891	22,535	21,889	23,307	
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	442	479	324	466	766	547	726	509	570	579	
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	391	410	343	472	308	266	366	308	306	217	
	รวม	93,478	95,982	87,598	97,653	93,445	96,855	93,885	95,998	94,603	99,142	
	ปริมาณการจราจรสูงสุด(PCU/Hour)	5,753	6,050	5,689	5,996	5,988	5,840	5,904	6,125	5,822	5,500	
	ช่วงเวลา	11:00-12:00	12:00-13:00	12:00-13:00	12:00-13:00	12:00-13:00	12:00-13:00	12:00-13:00	12:00-13:00	12:00-13:00	08:00-09:00	16:00-17:00
	V/C Ratio สูงสุด	0.72	0.76	2.37	0.75	0.75	0.73	0.74	0.77	0.75	0.69	
20. ถนนสุขสวัสดิ์	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	6,501	8,649	9,387	7,529	7,410	9,318	8,423	9,493	9,180	9,739	
	3. รถยนต์นั่ง	21,328	24,778	31,417	24,572	24,134	28,968	26,150	31,189	28,063	31,737	
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	165	227	201	222	201	202	227	247	229	273	
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	1,994	1,976	1,540	1,433	1,472	1,230	1,529	1,450	1,740	1,574	
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	22,340	23,715	21,956	22,869	22,585	23,368	23,063	22,883	25,177	24,101	
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	2,622	2,376	3,439	3,452	3,280	2,710	3,462	2,921	3,896	3,456	
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	2,875	3,069	2,856	3,313	2,071	1,318	2,513	2,171	3,102	2,733	
	รวม	57,825	64,790	70,796	63,390	61,153	67,114	65,367	70,354	71,613	73,613	
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	3,725	4,550	4,757	4,515	3,825	4,595	4,249	4,648	4,696	4,797	
	ช่วงเวลา	10:00-11:00	07:00-08:00	16:00-17:00	07:00-08:00	10:00-11:00	16:00-17:00	17:00-18:00	17:00-18:00	17:00-18:00	15:00-16:00	
	V/C Ratio สูงสุด	0.62	0.76	0.79	0.75	0.64	0.77	0.71	0.77	0.78	0.80	
21. ถนนประชาอุทิศ	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	4,709	5,324	5,928	7,771	6,093	6,182	6,404	6,650	6,716	6,906	
	3. รถยนต์นั่ง	14,439	16,835	18,432	19,590	19,329	18,770	19,556	18,692	20,459	19,794	
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	179	160	175	190	179	146	154	157	170	176	
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	2,221	2,289	813	869	1,050	791	855	726	906	810	
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	20,151	21,361	21,977	11,137	12,359	19,044	11,955	19,565	12,612	20,579	
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	2,449	2,598	1,944	1,656	1,787	1,684	1,504	1,479	1,593	1,487	
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	3,127	3,457	1,636	1,769	1,204	1,148	970	1,060	1,109	1,175	
	รวม	47,275	52,024	50,905	42,982	42,001	47,765	41,398	48,329	43,565	50,927	
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	2,867	3,516	3,380	2,777	2,463	2,890	2,447	2,967	2,537	3,113	
	ช่วงเวลา	07:00-08:00	17:00-18:00	17:00-18:00	17:00-18:00	16:00-17:00	7:00-8:00	09:00-10:00	15:00-16:00	10:00-11:00	17:00-18:00	
	V/C Ratio สูงสุด	1.19	1.47	1.41	1.16	1.41	1.36	1.02	1.24	1.06	1.30	

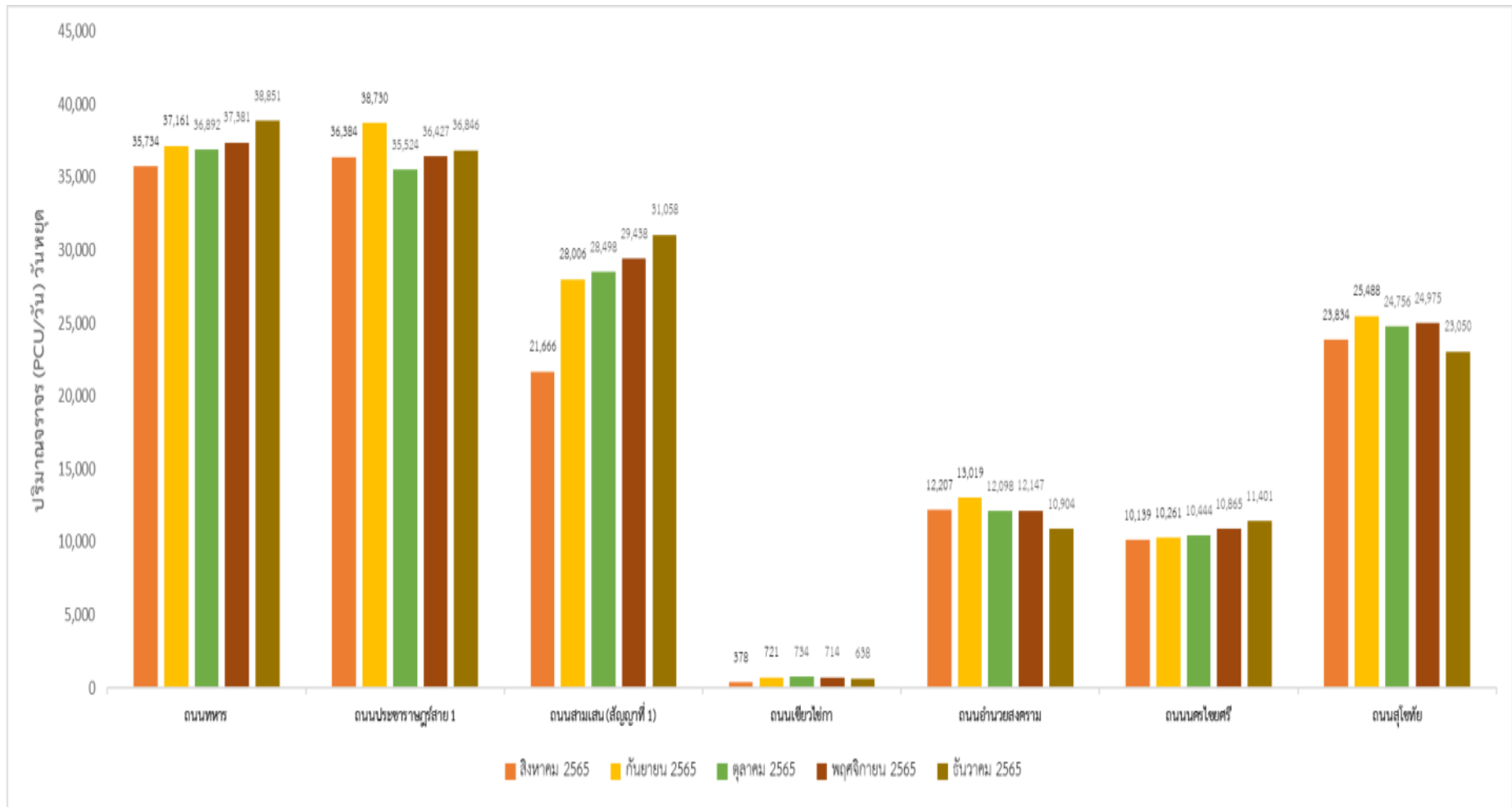
ตารางที่ 6-7 สรุปผลการสำรวจปริมาณการจราจร ตามแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-7)

จุดติดตามตรวจสอบ	ประเภทยานยนต์ ^{1/}	ปริมาณการจราจรรวม (PCU/วัน)									
		สิงหาคม 2565		กันยายน 2565		ตุลาคม 2565		พฤศจิกายน 2565		ธันวาคม 2565	
		วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ	วันหยุด	วันทำการ
22.ทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า	1. รถจักรยาน 2 ล้อและ 3 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2. รถจักรยานยนต์และสามล้อเครื่อง	808	1,612	1,571	966	706	856	795	886	730	793
	3. รถยนต์นั่ง	1,518	2,962	3,478	1,874	2,020	2,653	2,183	3,008	1,930	2,848
	4. รถโดยสาร 4 ล้อ	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5. รถโดยสารตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	6. รถบรรทุก 4 ล้อ	1,560	2,008	1,680	1,360	1,606	1,551	1,454	1,308	1,243	1,183
	7. รถบรรทุก 6 ล้อ	305	351	518	260	147	150	137	138	153	153
	8. รถบรรทุก 10 ล้อ รถพ่วงและรวมถึงรถกึ่งพ่วง	294	331	186	236	228	168	90	73	107	89
	รวม	4,485	7,264	7,433	4,696	4,707	5,378	4,659	5,413	4,163	5,071
	ปริมาณการจราจรสูงสุด (PCU/Hour)	368	737	625	308	314	355	318	416	289	398
	ช่วงเวลา	06:00-07:00	07:00-08:00	07:00-08:00	07:00-08:00	17:00-18:00	13:00-14:00	13:00-14:00	09:00-10:00	13:00-14:00	09:00-10:00
	V/C Ratio ^{1/} สูงสุด	0.28	0.57	0.31	0.15	0.24	0.27	0.24	0.32	0.23	0.31

หมายเหตุ: ^{1/}อัตราส่วนของปริมาณการจราจร (V/C ratio) (อ้างอิงจาก Transportation Research Board, Highway Capacity Manual, Special Report 209 (Washington, D.C.,1994))

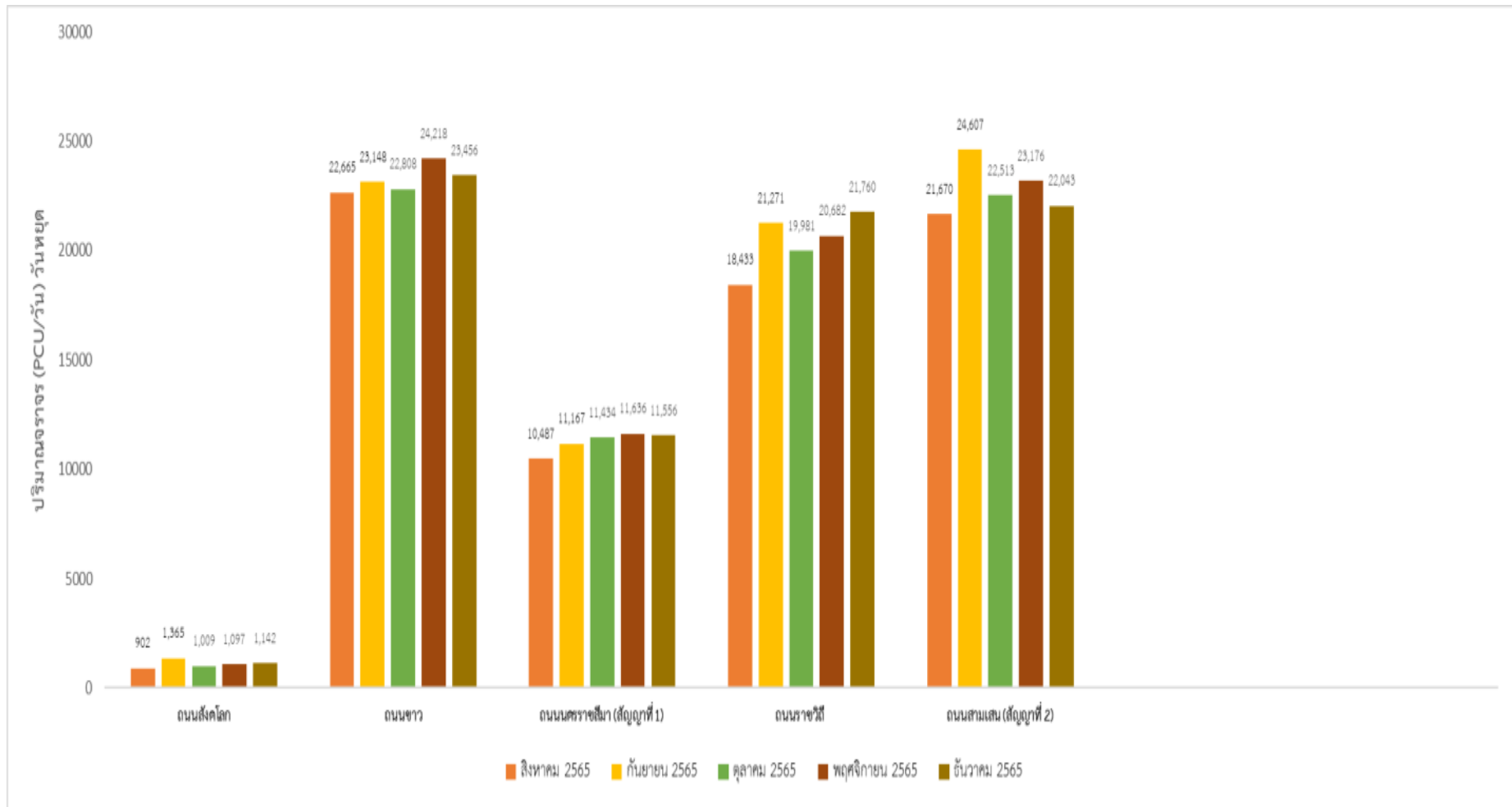
- V/C ratio = 0.00-0.60 คือสภาพการจราจรไหลได้แบบอิสระ โดยไม่ถูกรบกวนจากปัจจัยอื่น และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถสูง
- V/C ratio = 0.61-0.70 คือสภาพการจราจรมีปัจจัยอื่นมารบกวนบ้าง และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถน้อยลง
- V/C ratio = 0.71-0.80 คือสภาพการจราจรแบบคงที่ และผู้ขับขี่มีอิสระในการควบคุมรถที่ยากขึ้น ทำให้การเปลี่ยนช่องจราจรยากด้วย
- V/C ratio = 0.81-0.90 คือสภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าขึ้น
- V/C ratio = 0.91-1.00 คือสภาพการจราจรเริ่มเข้าสู่สภาวะไม่คงที่ มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นจะส่งผลให้การเคลื่อนตัวของรถล่าช้าสูง
- V/C ratio = มากกว่า 1.0 คือสภาพการจราจรติด

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



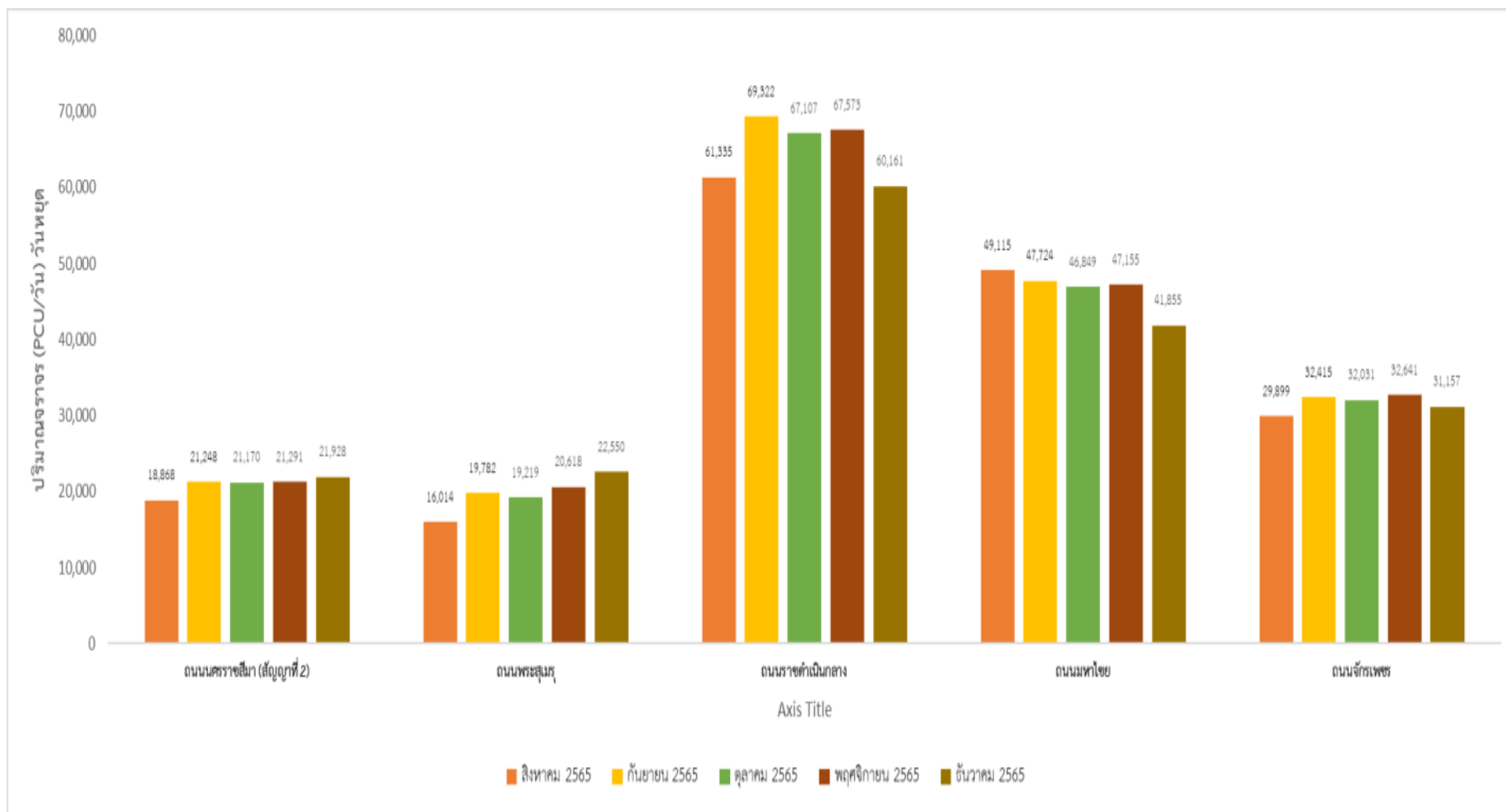
รูปที่ 6-28 กราฟผลการตรวจนับปริมาณจราจรระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (วันหยุดราชการ)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



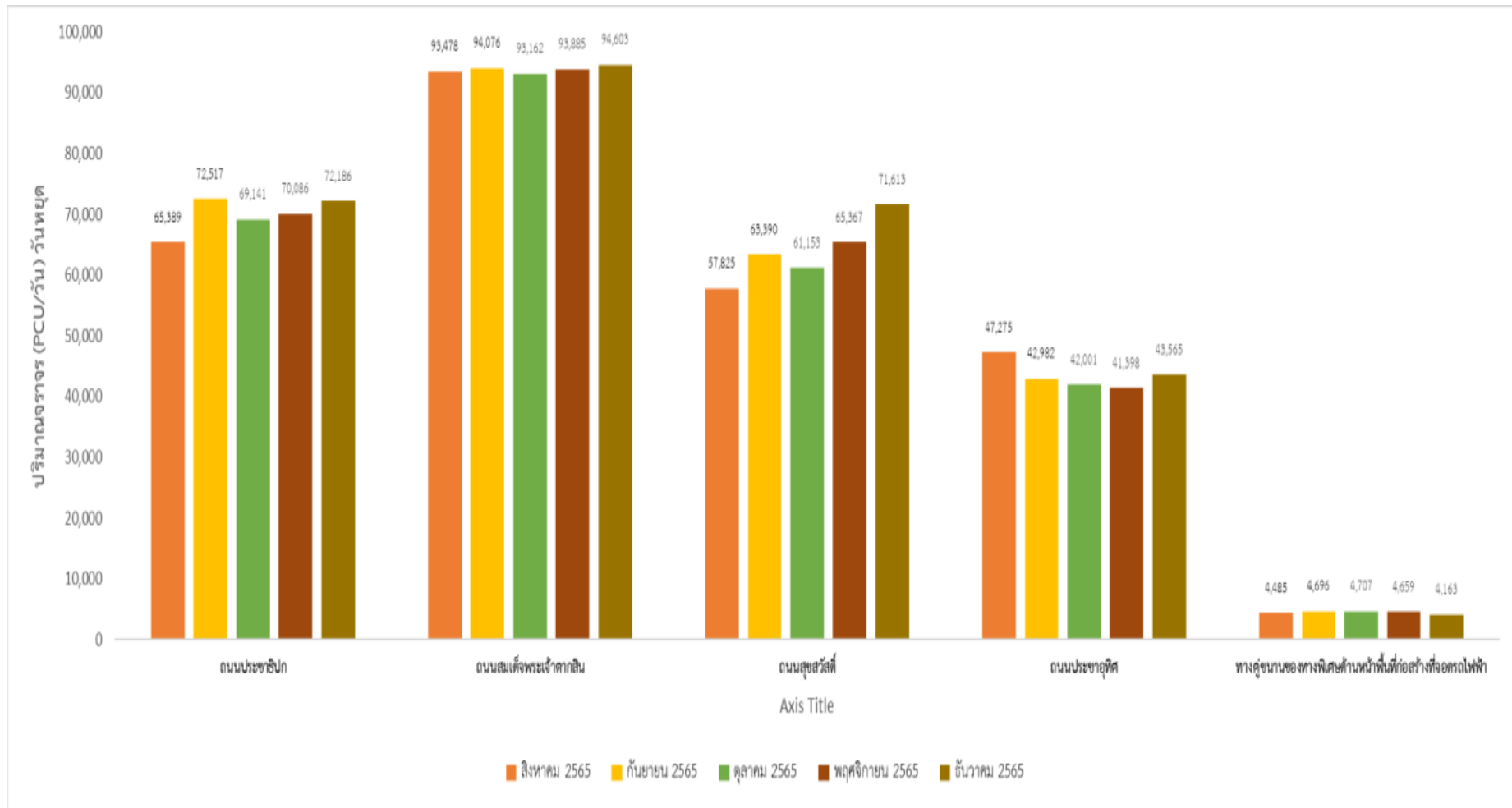
รูปที่ 6-28 กราฟผลการตรวจนับปริมาณจราจรระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (วันหยุดราชการ) (ต่อ-1)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



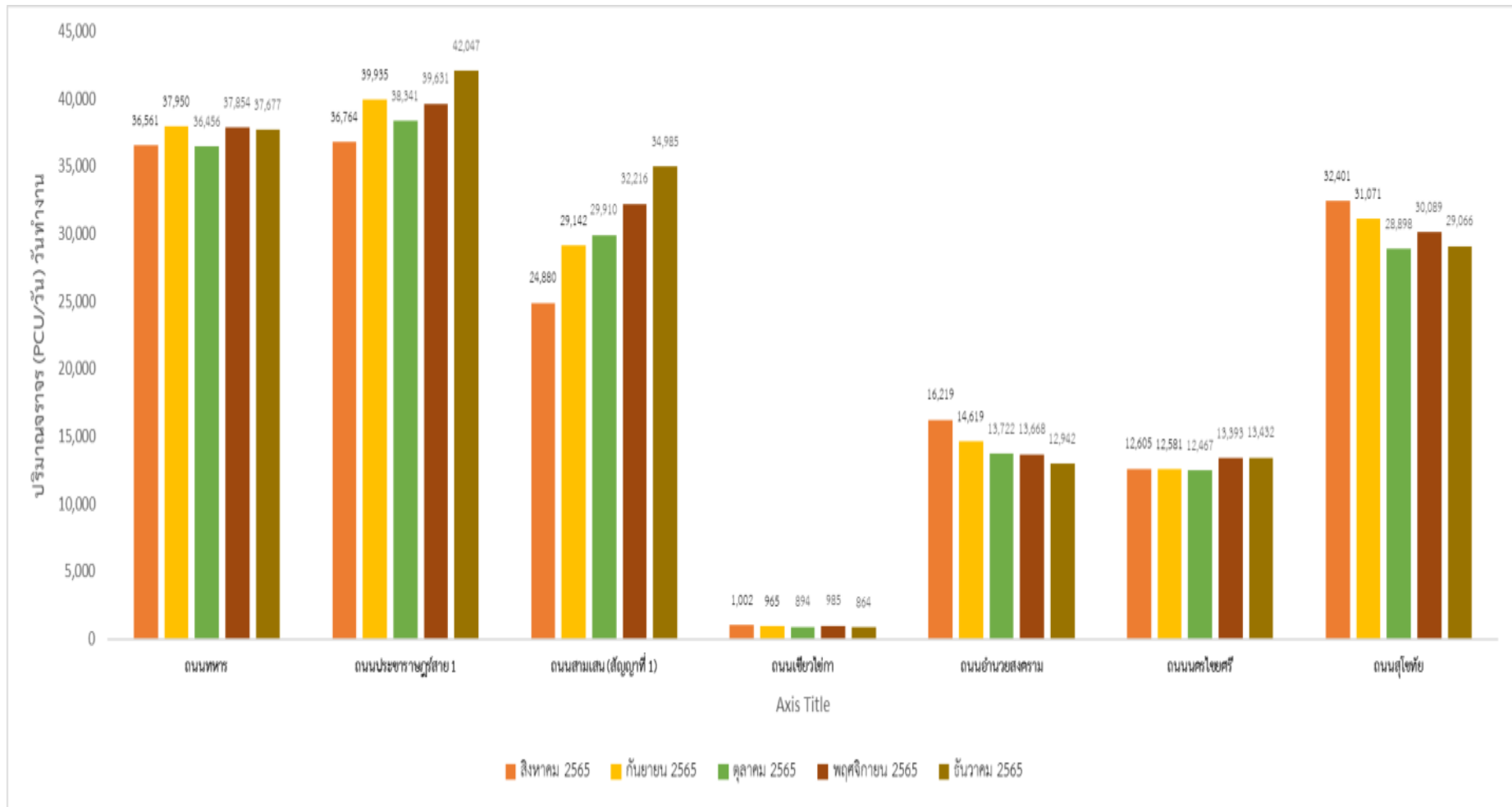
รูปที่ 6-28 กราฟผลการตรวจนับปริมาณจราจรระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (วันหยุดราชการ) (ต่อ-2)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



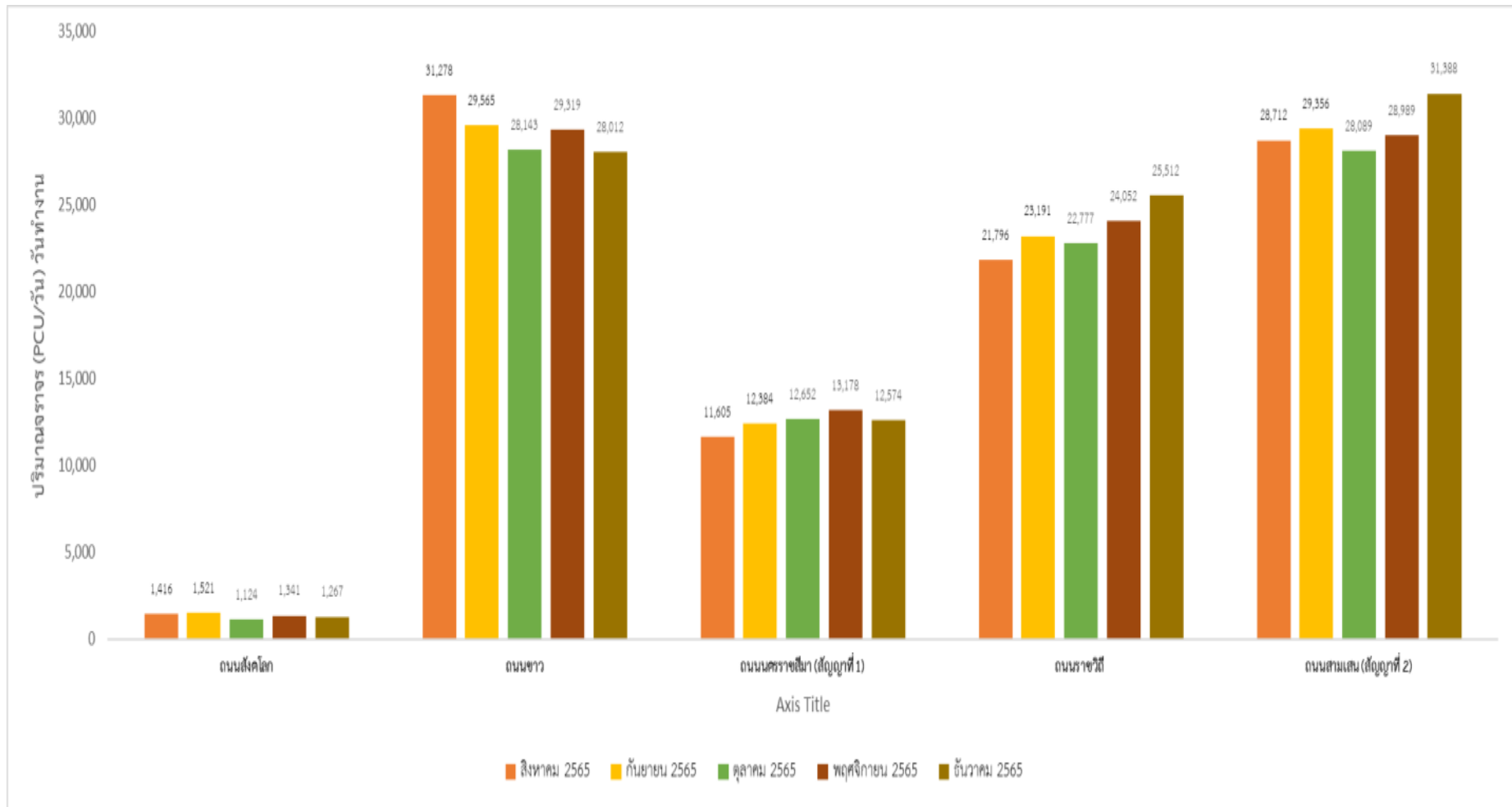
รูปที่ 6-28 กราฟผลการตรวจนับปริมาณจรรยาจรระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (วันหยุดราชการ) (ต่อ-3)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



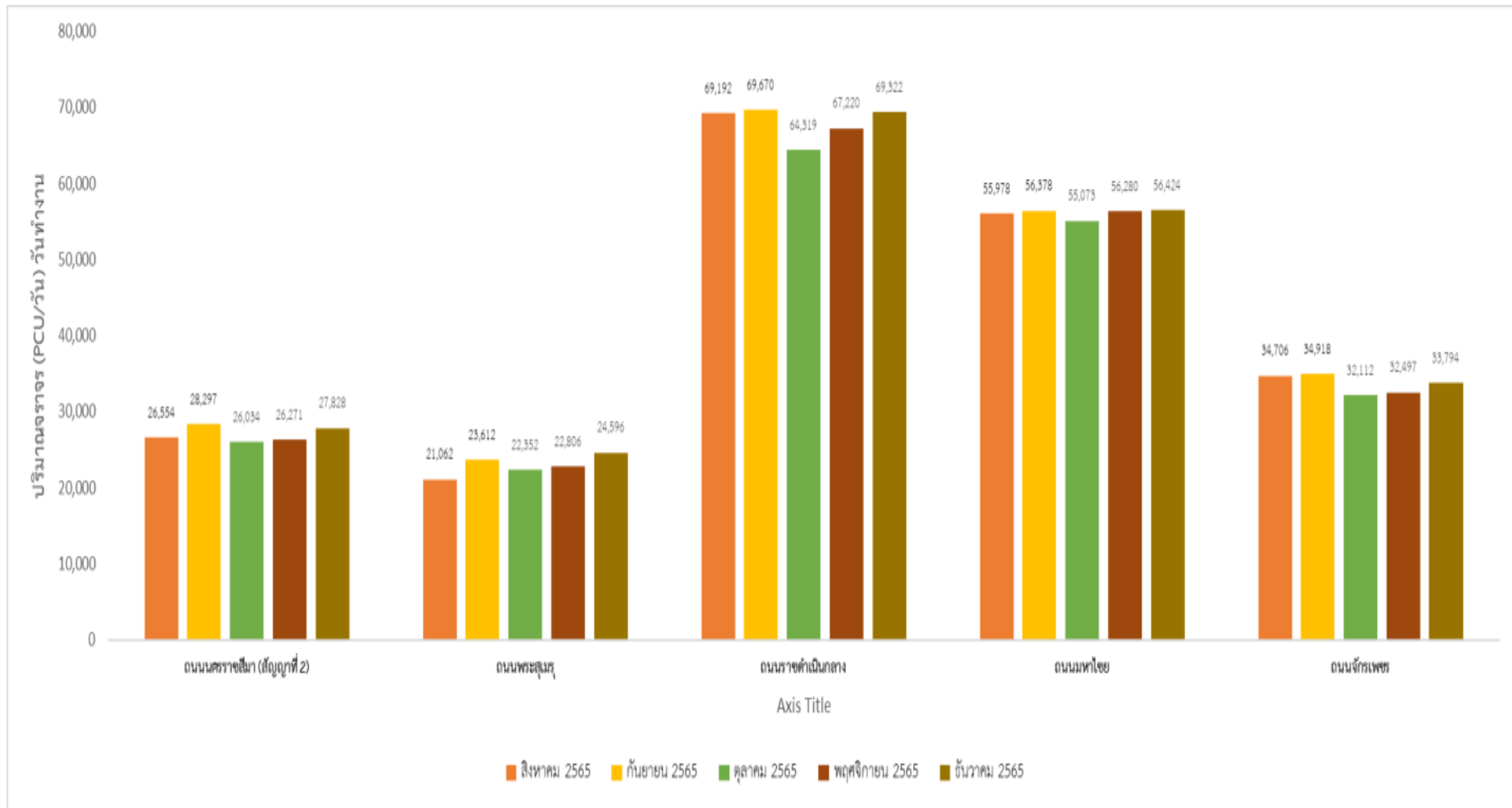
รูปที่ 6-29 กราฟผลการตรวจนับปริมาณจราจรระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (วันทำการ)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



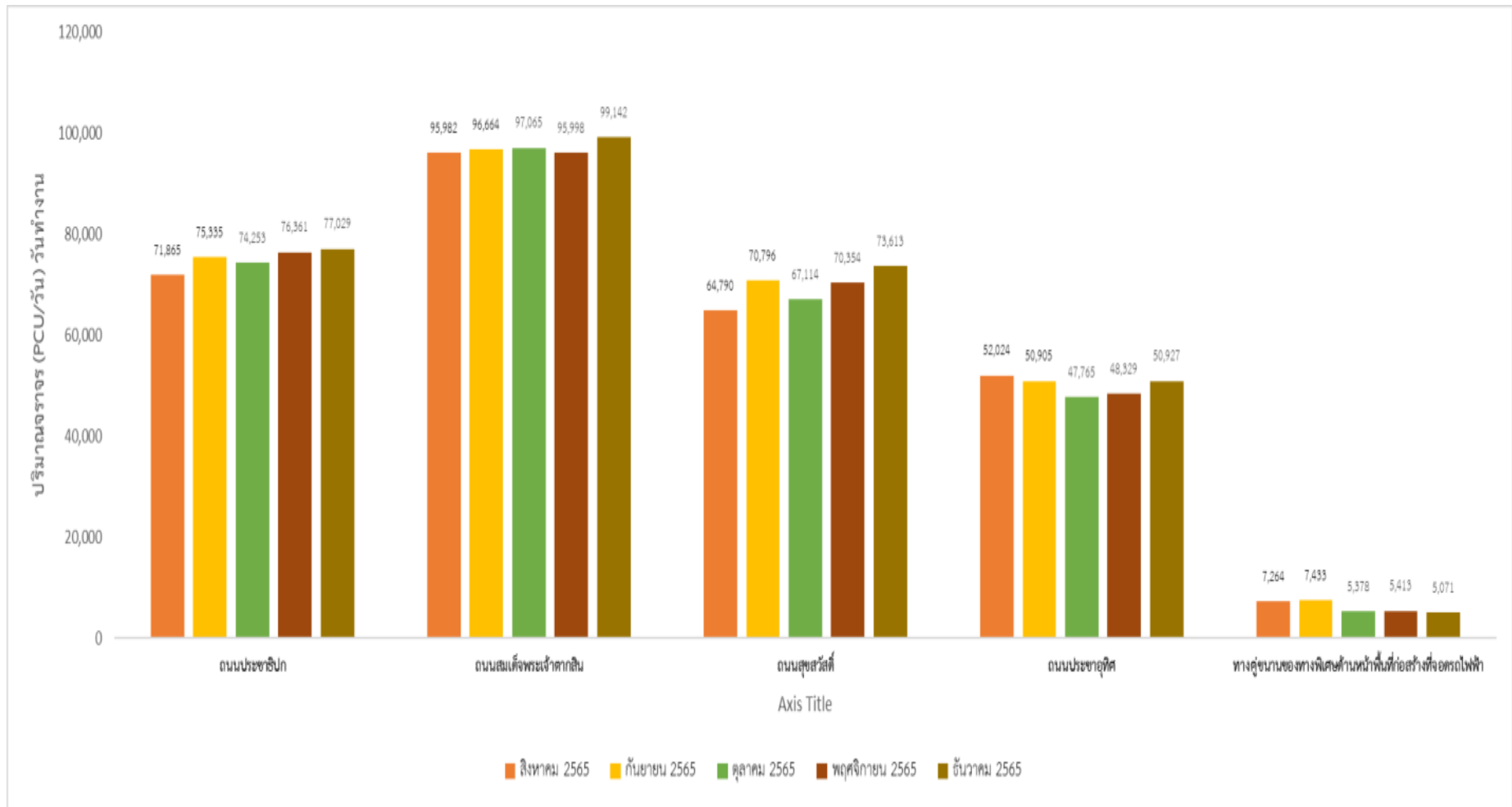
รูปที่ 6-29 กราฟผลการตรวจนับปริมาณจราจรระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (วันทำการ) (ต่อ-1)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 6-29 กราฟผลการตรวจนับปริมาณจราจรระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (วันทำการ) (ต่อ-2)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 6-29 กราฟผลการตรวจนับปริมาณจราจรระยะก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ.2565 (วันทำการ) (ต่อ-3)

เมื่อพิจารณาความเร็วเพื่อประกอบการพิจารณาความคล่องตัวของการจราจรบริเวณทั้ง 20 ถนนโดยได้เลือกพาหนะตัวอย่าง คือ รถยนต์นั่ง 4 ล้อ และจับเวลาในช่วงระยะทางที่กำหนด จำนวน 84 ครั้ง โดยแบ่งเป็นในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.) 24 ครั้ง ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.) 36 ครั้ง และช่วงโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.) 24 ครั้ง ดังรายละเอียดต่อไปนี้ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

ความคล่องตัวของการจราจร วันหยุด ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

1) ถนนทหาร

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.7-49.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.0-49.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.3-49.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.1-49.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 41.6-48.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 40.6-47.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

2) ถนนประชากรราษฎร์ สาย 1

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.8-49.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 44.4-49.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.9-50.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.9-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 40.0-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 36.5-48.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

3) ถนนสามเสน (สัญญาที่ 1)

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.1-45.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 40.4-47.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 44.1-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 44.1-49.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 40.7-47.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 26.6-47.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั งขาเข้าเมือง และฝั งขาออกเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

4) ถนนเขียวไขก้า

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.2-50.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 46.6-49.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 46.5-49.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.3-50.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 44.9-48.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 44.1-47.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั งขาเข้าเมือง และฝั งขาออกเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

5) ถนนอำนาจสงคราม

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 41.7-50.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.5-49.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 46.8-50.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 46.1-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.9-47.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 41.7-46.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

6) ถนนนครไชยศรี

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.9-45.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.0-45.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.6-44.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.8-45.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 38.4-48.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.0-46.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวันพบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง ระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

7) ถนนสุขโขทัย

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.4-49.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 20.1-49.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 15.6-44.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัว เป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

8) ถนนสังคโลก

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.1-48.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 45.8-47.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.8-46.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัว เป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

9) ถนนขา

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.0-48.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.1-44.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 39.7-44.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัว เป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

10) ถนนนครราชสีมา (สัญญาที่ 1)

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.9-50.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 49.0-50.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.6-50.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.8-49.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 44.9-45.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 44.3-47.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

11) ถนนราชวิถี

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.6-49.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.6-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.7-49.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 49.0-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 40.7-46.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 36.1-46.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคง

เคลื่อนที่ได้ อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

12) ถนนสามเสน (สัญญาที่ 2)

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.0-49.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.3-44.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 46.8-49.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.3-48.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.3-45.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 39.0-42.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) สำหรับฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออก ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลากลางวัน มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้ อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

13) ถนนนครราชสีมา (สัญญาที่ 2)

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.2-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 45.0-48.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 39.3-49.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.0-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 34.0-45.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.2-48.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่า ฝั่งขาออกเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) สำหรับฝั่งขาเข้าเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ฝั่งขาเข้าเมืองและฝั่งขาออกในช่วงเวลากลางวัน มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้ อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

14) ถนนพระสุเมรุ

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.0-49.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.3-44.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.2-50.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 46.7-49.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.9-45.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 39.0-45.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั งขาออกเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ฝั งขาเข้าเมือง และฝั งขาออกเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) สำหรับฝั งขาเข้าเมือง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ฝั งขาเข้าเมืองและฝั งขาออกในช่วงเวลากลางวัน มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

15) ถนนราชดำเนินกลาง

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.8-49.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 41.5-49.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43-50.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.8-50.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 41.3-45.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 37.8-47.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั งขาเข้าเมือง และฝั งขาออกเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ฝั งขาเข้าเมือง ในช่วงเวลากลางวัน และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น เมืองมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) สำหรับฝั งขาเข้าเมือง ช่วงเวลากลางวัน มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้ อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

16) ถนนมหาไชย

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.6-50.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 40.4-47.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.5-44.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43-44.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 36.5-45.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 36.9-42.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวันพบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ในช่วงเวลากลางวัน และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็น ช่วงๆ (Level of Service; LOS F) สำหรับฝั่งขาออกเมือง และฝั่งขาเข้าเมือง โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

17) ถนนจักรเพชร

พบว่าในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 41.1-44. กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 38.5-47.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 39.9-41.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวันพบว่าฝั่งขาเข้าเมือง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น มีระดับความ คล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

18) ถนนประชาธิปไตย

พบว่าในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 40.1-44.6 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 41.2-44.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.1-44.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.6-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 35.9-44.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 30-46.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวันพบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ฝั่งขาเข้าเมือง ในช่วง เวลากลางวัน และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองมี ระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพ วิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) สำหรับฝั่งขาเข้าเมือง ช่วงเวลากลางวัน มี ระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับ ความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

19) ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน

พบว่าในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.4-52.4 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 49.2-51.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.9-50.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 49.3-52.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.6-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.9-51.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ฝั่งขาเข้าเมือง ในเวลากลางวัน และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ส่วนใหญ่มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วง การไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้พอสมควร ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ (Level of Service; LOS E) สำหรับฝั่งขาเข้าเมือง เวลากลางวัน และฝั่งขาออกช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น ระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้อยู่ซึ่งตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

20) ถนนสุขสวัสดิ์

พบว่าในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:00-09:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 45.0-50.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 44.6-49.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11:00-14:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 48.8-53.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 44.1-50.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17:00-19:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 43.8-48.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 20.5-44.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้พอสมควร ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้อยู่ซึ่งตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

21) ถนนประชาอุทิศ

พบว่าในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:00-09:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 44.7-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 44.3-49.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11:00-14:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 39.4-53.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 47.0-49.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17:00-19:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 33.3-46.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 43.2-49.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้อยู่ซึ่งตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

22) ทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า

พบว่าในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:00-09:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 36.8-40.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 49.4-50.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11:00-14:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 40.0-49.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 44.3-53.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17:00-19:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 35.9-46.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่ง
ขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 36.7-49.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวันซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้า
เมือง และฝั่งขาออกเมืองมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็น
ช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลด
ต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS
E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

■ ความคล่องตัวของจราจร วันทำการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

1) ถนนทหาร

พบว่าในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 34.5-48.9 กิโลเมตรต่อ
ชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.0-50.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 49.0-49.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ
ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 45.9-49.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 31.3-44.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ
ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.3-45.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง
มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of
Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคง
เคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E)
 โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 6-8 สามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

2) ถนนประชากรราษฎร์ สาย 1

พบว่าในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 40.2-49.3 กิโลเมตรต่อ
ชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 41.2-44.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.3-49.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ
ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 44.7-49.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 41.4-47.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ
ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 35.0-45.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง
มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of
Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคง
เคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E)
 โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

3) ถนนสามเสน (สัญญาที่ 1)

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 24.5-43.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 28.9-43.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.1-44.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.6-44.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 22.6-43.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 20.8-41.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

4) ถนนเขียวไข่กา

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.5-49.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.8-49.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.1-49.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.0-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 45.6-46.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 44.6-47.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

5) ถนนอำนาจสงคราม

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.2-46.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 41.9-44.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.5-49.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.6-49.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 35.0-45.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 38.2-46.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

6) ถนนนครไชยศรี

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 39.8-43.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.3-44.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.3-43.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.5-45.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 36.5-40.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 40.1-43.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

7) ถนนสุขุขทัย

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 20.9-34.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 21.9-40.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 15.0-23.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

8) ถนนสังคโลก

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 45.2-46.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 47.3-47.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 38.1-46.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

9) ถนนขวา

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 36.0-41.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.9-44.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 28.1-37.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

10) ถนนนครราชสีมา (สัญญาที่ 1)

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.9-48.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 40.7-45.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.5-49.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.8-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.1-44.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.1-45.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

11) ถนนราชวิถี

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 38.3-49.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 38.4-42.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.6-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 41.8-44.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 34.9-42.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 31.4-43.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

12) ถนนสามเสน (สัญญาที่ 2)

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.2-45.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 38.9-44.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.9-45.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.8-49.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 38.7-41.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 35.3-38.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น และฝั่งขาเข้าเมืองในช่วงเวลากลางวัน มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) สำหรับฝั่งขาออกเมือง ในช่วงเวลากลางวัน มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 สามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

13) ถนนนครราชสีมา

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 29.8-33.9 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.4-43.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.0-45.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 44.8-49.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 29.9-37.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 39.7-44.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออก เมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น และฝั่งขาเข้าเมืองในช่วงเวลากลางวัน มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วง การไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) สำหรับฝั่งขาออก เมือง ในช่วงเวลากลางวัน มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัว เป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 สามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

14) ถนนพระสุเมรุ

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.5-44.9 กิโลเมตรต่อ ชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.7-44.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 44.3-49.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 49.1-49.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 39.7-44.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 38.9-43.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออก เมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจร ติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) สำหรับฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองในช่วงเวลา กลางวัน มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่าง สม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียด ของระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

15) ถนนราชดำเนินกลาง

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.7-44.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 40.4-49.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.4-50.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 44.2-49.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 36.7-41.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 35.3-44.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวันพบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ฝั่งขาเข้าเมือง ในช่วงเวลากลางวัน และช่วงเวลาร่งด่วนเย็น ฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองมี ระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) สำหรับฝั่งขาเข้าเมือง ช่วงเวลากลางวัน มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

16) ถนนมหาไชย

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 36.7-39.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 42.7-45.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.5-45.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 43.6-46.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 32.7-39.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 27.7-41.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวันพบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ฝั่งขาเข้าเมือง ในช่วงเวลากลางวัน และช่วงเวลาร่งด่วนเย็น ฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองมี ระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) สำหรับฝั่งขาเข้าเมือง ช่วงเวลากลางวัน มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

17) ถนนจักรเพชร

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 38.4-41.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 38.8-46.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 34.2-42.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวันพบว่าฝั่งขาเข้าเมือง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ช่วงเวลากลางวัน และช่วงเวลาร่งด่วนเย็น มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช่งชี้ตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

18) ถนนประชาธิปไตย

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 19.5-41.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 40.6-43.5 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 39.9-49.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 41.2-49.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 20.8-37.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 26.4-42.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวันพบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ฝั่งขาเข้าเมือง ในช่วงเวลากลางวัน และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองมี ระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) สำหรับฝั่งขาเข้าเมือง ช่วงเวลากลางวัน มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้พอสมควร ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช่งั่งตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

19) ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00น.) ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.4-51.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 50.0-51.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00น.) ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 49.5-52.0 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 48.8-50.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00น.) ฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 45.2-51.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วระหว่าง 44.1-51.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า ฝั่งขาเข้าเมือง ในช่วงเวลากลางวัน และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมือง มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้พอสมควร ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) สำหรับฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออก ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น มีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS F) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช่งั่งตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

20) ถนนสุขสวัสดิ์

พบว่าในช่วงโมงเร่งด่วนเช้า (07:00-09:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 44.9-49.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 42.9-49.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11:00-14:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 48.5-51.7 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 44.1-51.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17:00-19:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 42.0-47.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่ง
ขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 12.6-45.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้าเมือง และฝั่งขาออกเมืองมี
ระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ (Level of Service; LOS
F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่าง
สม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS E) โดยมีรายละเอียดของ
ระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

21) ถนนประจำอุทิด

พบว่าในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:00-09:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 36.8-40.8 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
และฝั่งขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 49.4-50.4 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ช่วงเวลากลางวัน (11:00-14:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 40.0-49.3 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่งขา
ออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 44.3-53.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17:00-19:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 35.9-46.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และฝั่ง
ขาออกเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 36.7-49.2 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวันซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้า
เมือง และฝั่งขาออกเมืองมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็น
ช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลด
ต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS
E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

22) ทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า

พบว่าในชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07:00-09:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 46.9 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
ช่วงเวลากลางวัน (11:00-14:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 48.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น
(17:00-19:00 น.) ฝั่งขาเข้าเมืองยานยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ย 43.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวันซึ่งผลการสำรวจตลอดทั้งวัน ระหว่างเดือนเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าฝั่งขาเข้า
เมือง และฝั่งขาออกเมืองมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็น
ช่วงๆ (Level of Service; LOS F) และมีระดับความคล่องตัวอยู่ในช่วงการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลด
ต่ำลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น (Level of Service; LOS
E) โดยมีรายละเอียดของระดับความเร็วที่ใช้บังคับตามตารางที่ 6-8 และสามารถสรุปผลได้ดังตารางที่ 6-9

ตารางที่ 6-8 ระดับความเร็วที่ใช้บ่งชี้ระดับความคล่องตัวของการจราจร

Level of Service (LOS)	ความเร็ว (กม./ชม.)
LOS A	>96.0
LOS B	91.2
LOS C	86.4
LOS D	73.6
LOS E	48.0
LOS F	<48.0

ที่มา: วิศวกรรมจราจรและวิเคราะห์การจราจร, โดย ผศ. วิศิษฐ์ ประทุมสุวรรณ สมาคมส่งเสริมเทคโนโลยี (ไทย-ญี่ปุ่น)

หมายเหตุ : LOS A คือการไหลโดยอิสระที่สามารถเลือกใช้ความเร็วระดับใดก็ได้ ผู้ขับขี่เดินทางได้สะดวกรวดเร็ว

LOS B คือการไหลคงที่ แต่อาจไม่มีความคล่องตัวในการแซงรถที่อยู่ในเส้นทางเดียวกัน

LOS C คือการไหลคงที่ แต่ได้รับผลกระทบจากรถคันอื่น อัตราการไหลลดลงอย่างเห็นได้ชัด

LOS D คือการไหลที่มีความหนาแน่น แต่มีความคงที่ ความเร็วและความคล่องตัวในการแซงถูกจำกัด

LOS E คือการไหลที่ใกล้เคียงหรืออยู่ในสภาพวิกฤติ ความเร็วลดลง แต่ยังคงเคลื่อนที่ได้อย่างสม่ำเสมอ

ความคล่องตัวในระดับนี้ไม่คงที่ เนื่องจากการจราจรหนาแน่นขึ้น

LOS F คือระดับการไหลอยู่ในสภาพวิกฤติ การจราจรติดขัดมาก มีการเคลื่อนตัวเป็นช่วงๆ

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
1. ถนนทหาร	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.5	LOS E	48.3	LOS E	48.9	LOS E	42.0	LOS F
		กันยายน 2565	48.2	LOS E	47.0	LOS F	44.4	LOS F	46.4	LOS F
		ตุลาคม 2565	46.0	LOS F	49.8	LOS E	44.0	LOS F	49.0	LOS E
		พฤศจิกายน 2565	43.7	LOS F	48.8	LOS E	38.1	LOS F	50.1	LOS E
		ธันวาคม 2565	44.0	LOS F	49.2	LOS E	34.5	LOS F	49.4	LOS E
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	48.9	LOS E	49.8	LOS E	49.0	LOS E	48.8	LOS E
		กันยายน 2565	47.3	LOS F	47.1	LOS F	49.4	LOS E	45.9	LOS F
		ตุลาคม 2565	48.9	LOS E	48.7	LOS E	49.3	LOS E	48.8	LOS E
		พฤศจิกายน 2565	49.6	LOS E	49.4	LOS E	49.6	LOS E	49.1	LOS E
		ธันวาคม 2565	49.1	LOS E	49.4	LOS E	49.2	LOS E	49.5	LOS E
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	46.5	LOS F	45.6	LOS F	44.4	LOS F	42.3	LOS F
		กันยายน 2565	43.6	LOS F	44.9	LOS F	40.6	LOS F	43.2	LOS F
		ตุลาคม 2565	45.4	LOS F	46.8	LOS F	38.6	LOS F	44.3	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	41.6	LOS F	47.6	LOS F	42.8	LOS F	45.7	LOS F
		ธันวาคม 2565	48.0	LOS F	40.6	LOS F	31.3	LOS F	44.6	LOS F

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-1)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ	ขาเข้าเมือง	ระดับ	ขาออกเมือง	ระดับ
2. ถนน ประชากรราษฎร์ สาย 1	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.8	LOS E	49.5	LOS E	42.1	LOS F	42.5	LOS F
		กันยายน 2565	49.5	LOS E	49.1	LOS E	44.2	LOS F	44.9	LOS F
		ตุลาคม 2565	48.9	LOS E	48.3	LOS E	49.3	LOS E	44.5	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	43.9	LOS F	44.4	LOS F	40.2	LOS F	41.2	LOS F
		ธันวาคม 2565	43.8	LOS F	49.0	LOS E	49.3	LOS E	43.7	LOS F
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	48.9	LOS E	49.3	LOS E	49.9	LOS E	49.1	LOS E
		กันยายน 2565	49.8	LOS E	48.9	LOS E	44.3	LOS F	44.7	LOS F
		ตุลาคม 2565	50.2	LOS E	49.7	LOS E	49.4	LOS E	49.2	LOS E
		พฤศจิกายน 2565	49.3	LOS E	49.5	LOS E	49.2	LOS E	49.9	LOS E
		ธันวาคม 2565	49.0	LOS E	49.0	LOS E	49.3	LOS E	49.1	LOS E
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.7	LOS E	48.6	LOS E	47.0	LOS F	43.3	LOS F
		กันยายน 2565	42.9	LOS F	36.5	LOS F	41.4	LOS F	35.0	LOS F
		ตุลาคม 2565	44.7	LOS F	43.9	LOS F	47.6	LOS F	38.6	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	40.0	LOS F	40.4	LOS F	43.4	LOS F	38.0	LOS F
		ธันวาคม 2565	44.4	LOS F	44.7	LOS F	42.0	LOS F	45.5	LOS F

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-2)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
3. ถนนสามเสน (สัญญาที่ 1)	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	44.8	LOS F	44.5	LOS F	24.5	LOS F	36.8	LOS F
		กันยายน 2565	45.8	LOS F	47.6	LOS F	43.4	LOS F	43.3	LOS F
		ตุลาคม 2565	44.8	LOS F	45.6	LOS F	41.1	LOS F	32.6	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	42.1	LOS F	40.7	LOS F	39.7	LOS F	33.3	LOS F
		ธันวาคม 2565	43.2	LOS F	40.4	LOS F	39.4	LOS F	28.9	LOS F
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	44.1	LOS F	49.2	LOS E	43.1	LOS F	44.0	LOS F
		กันยายน 2565	46.8	LOS F	46.6	LOS F	43.1	LOS F	42.6	LOS F
		ตุลาคม 2565	48.9	LOS E	44.8	LOS F	43.5	LOS F	44.2	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	48.7	LOS E	44.1	LOS F	43.4	LOS F	44.3	LOS F
		ธันวาคม 2565	49.7	LOS E	45.5	LOS F	44.4	LOS F	44.7	LOS F
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	41.0	LOS F	47.1	LOS F	22.6	LOS F	41.5	LOS F
		กันยายน 2565	47.5	LOS F	39.8	LOS F	39.5	LOS F	27.2	LOS F
		ตุลาคม 2565	47.0	LOS F	45.3	LOS F	38.2	LOS F	20.8	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	40.7	LOS F	35.3	LOS F	43.4	LOS F	28.2	LOS F
		ธันวาคม 2565	42.0	LOS F	26.6	LOS F	39.6	LOS F	25.1	LOS F

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-3)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
4. ถนน เขียวไข่กา	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	48.3	LOS E	48.9	LOS E	48.9	LOS E	49.3	LOS E
		กันยายน 2565	47.2	LOS F	46.6	LOS F	47.5	LOS F	42.8	LOS F
		ตุลาคม 2565	49.3	LOS E	49.8	LOS E	48.6	LOS E	49.0	LOS E
		พฤศจิกายน 2565	49.3	LOS E	49.1	LOS E	49.0	LOS E	49.8	LOS E
		ธันวาคม 2565	50.3	LOS E	49.6	LOS E	49.0	LOS E	49.6	LOS E
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.1	LOS E	48.6	LOS E	49.2	LOS E	49.0	LOS E
		กันยายน 2565	46.5	LOS F	47.3	LOS F	47.1	LOS F	47.0	LOS F
		ตุลาคม 2565	49.6	LOS E	49.7	LOS E	49.2	LOS E	49.7	LOS E
		พฤศจิกายน 2565	49.5	LOS E	50.3	LOS E	48.6	LOS E	49.1	LOS E
		ธันวาคม 2565	49.0	LOS E	48.9	LOS E	49.1	LOS E	49.0	LOS E
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	45.4	LOS F	44.1	LOS F	46.3	LOS F	44.6	LOS F
		กันยายน 2565	48.4	LOS E	47.5	LOS F	45.8	LOS F	47.9	LOS F
		ตุลาคม 2565	45.5	LOS F	45.2	LOS F	45.6	LOS F	44.8	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	44.9	LOS F	44.9	LOS F	46.0	LOS F	45.3	LOS F
		ธันวาคม 2565	45.7	LOS F	45.4	LOS F	46.1	LOS F	46.6	LOS F

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-4)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
5. ถนนอำนาจ สงคราม	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	50.1	LOS E	43.5	LOS F	46.0	LOS F	44.1	LOS F
		กันยายน 2565	47.2	LOS F	44.6	LOS F	43.3	LOS F	41.9	LOS F
		ตุลาคม 2565	42.1	LOS F	49.1	LOS E	43.2	LOS F	42.9	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	41.7	LOS F	48.7	LOS E	44.2	LOS F	43.4	LOS F
		ธันวาคม 2565	46.0	LOS F	48.7	LOS E	45.4	LOS F	41.9	LOS F
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.5	LOS E	49.7	LOS E	49.0	LOS E	48.6	LOS E
		กันยายน 2565	46.8	LOS F	46.1	LOS F	49.5	LOS E	47.6	LOS F
		ตุลาคม 2565	49.2	LOS E	49.6	LOS E	48.8	LOS E	49.3	LOS E
		พฤศจิกายน 2565	48.7	LOS E	49.2	LOS E	49.1	LOS E	48.7	LOS E
		ธันวาคม 2565	50.0	LOS E	49.1	LOS E	48.5	LOS E	49.8	LOS E
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	44.4	LOS F	46.3	LOS F	45.2	LOS F	38.2	LOS F
		กันยายน 2565	43.4	LOS F	44.5	LOS F	45.2	LOS F	46.1	LOS F
		ตุลาคม 2565	45.1	LOS F	45.7	LOS F	35.0	LOS F	46.6	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	42.9	LOS F	41.7	LOS F	36.8	LOS F	41.4	LOS F
		ธันวาคม 2565	47.1	LOS F	45.6	LOS F	36.4	LOS F	45.9	LOS F

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-5)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
6. ถนน นครไชยศรี	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	45.9	LOS F	43.0	LOS F	43.8	LOS F	42.3	LOS F
		กันยายน 2565	43.4	LOS F	43.6	LOS F	40.6	LOS F	44.6	LOS F
		ตุลาคม 2565	44.4	LOS F	45.0	LOS F	39.8	LOS F	43.5	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	42.9	LOS F	43.4	LOS F	40.2	LOS F	44.7	LOS F
		ธันวาคม 2565	44.4	LOS F	45.0	LOS F	39.8	LOS F	43.5	LOS F
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	43.6	LOS F	43.8	LOS F	43.9	LOS F	44.7	LOS F
		กันยายน 2565	44.9	LOS F	44.1	LOS F	43.6	LOS F	45.5	LOS F
		ตุลาคม 2565	42.6	LOS F	44.6	LOS F	43.8	LOS F	42.5	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	44.9	LOS F	45.6	LOS F	43.3	LOS F	44.6	LOS F
		ธันวาคม 2565	42.6	LOS F	44.6	LOS F	43.8	LOS F	42.5	LOS F
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	43.8	LOS F	43.0	LOS F	40.8	LOS F	40.1	LOS F
		กันยายน 2565	38.4	LOS F	46.3	LOS F	36.5	LOS F	43.1	LOS F
		ตุลาคม 2565	48.8	LOS E	44.2	LOS F	40.6	LOS F	41.3	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	44.3	LOS F	45.0	LOS F	39.6	LOS F	40.5	LOS F
		ธันวาคม 2565	48.8	LOS E	44.2	LOS F	40.6	LOS F	41.3	LOS F

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-6)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
7. ถนนสุขุโขทัย	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.0	LOS E	-	-	24.6	LOS F	-	-
		กันยายน 2565	42.8	LOS F	-	-	20.9	LOS F	-	-
		ตุลาคม 2565	48.8	LOS E	-	-	31.3	LOS F	-	-
		พฤศจิกายน 2565	42.4	LOS F	-	-	30.9	LOS F	-	-
		ธันวาคม 2565	48.4	LOS E	-	-	34.0	LOS F	-	-
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.4	LOS E	-	-	37.8	LOS F	-	-
		กันยายน 2565	20.1	LOS F	-	-	21.9	LOS F	-	-
		ตุลาคม 2565	44.4	LOS F	-	-	39.5	LOS F	-	-
		พฤศจิกายน 2565	43.7	LOS F	-	-	40.9	LOS F	-	-
		ธันวาคม 2565	44.4	LOS F	-	-	39.1	LOS F	-	-
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	43.8	LOS F	-	-	15.0	LOS F	-	-
		กันยายน 2565	15.6	LOS F	-	-	15.6	LOS F	-	-
		ตุลาคม 2565	43.1	LOS F	-	-	16.4	LOS F	-	-
		พฤศจิกายน 2565	44.4	LOS F	-	-	22.0	LOS F	-	-
		ธันวาคม 2565	39.4	LOS F	-	-	23.8	LOS F	-	-

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-7)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
8. ถนนสังคโลก	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	48.4	LOS E	-	-	46.8	LOS F	-	-
		กันยายน 2565	48.5	LOS E	-	-	45.2	LOS F	-	-
		ตุลาคม 2565	47.8	LOS F	-	-	46.0	LOS F	-	-
		พฤศจิกายน 2565	47.1	LOS F	-	-	46.6	LOS F	-	-
		ธันวาคม 2565	48.4	LOS E	-	-	45.3	LOS F	-	-
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	46.9	LOS F	-	-	47.7	LOS F	-	-
		กันยายน 2565	46.9	LOS F	-	-	47.9	LOS F	-	-
		ตุลาคม 2565	47.1	LOS F	-	-	47.4	LOS F	-	-
		พฤศจิกายน 2565	45.8	LOS F	-	-	47.3	LOS F	-	-
		ธันวาคม 2565	46.5	LOS F	-	-	47.3	LOS F	-	-
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	46.2	LOS F	-	-	45.6	LOS F	-	-
		กันยายน 2565	45.5	LOS F	-	-	43.7	LOS F	-	-
		ตุลาคม 2565	44.6	LOS F	-	-	46.8	LOS F	-	-
		พฤศจิกายน 2565	43.6	LOS F	-	-	38.1	LOS F	-	-
		ธันวาคม 2565	42.8	LOS F	-	-	44.3	LOS F	-	-

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-8)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
9. ถนนขาว	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	48.3	LOS E	-	-	37.5	LOS F	-	-
		กันยายน 2565	45.9	LOS F	-	-	41.5	LOS F	-	-
		ตุลาคม 2565	46.0	LOS F	-	-	36.5	LOS F	-	-
		พฤศจิกายน 2565	44.4	LOS F	-	-	36.0	LOS F	-	-
		ธันวาคม 2565	43.0	LOS F	-	-	38.4	LOS F	-	-
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	43.6	LOS F	-	-	43.4	LOS F	-	-
		กันยายน 2565	43.1	LOS F	-	-	42.9	LOS F	-	-
		ตุลาคม 2565	44.0	LOS F	-	-	44.1	LOS F	-	-
		พฤศจิกายน 2565	43.1	LOS F	-	-	44.2	LOS F	-	-
		ธันวาคม 2565	44.1	LOS F	-	-	44.2	LOS F	-	-
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	44.6	LOS F	-	-	31.6	LOS F	-	-
		กันยายน 2565	42.6	LOS F	-	-	37.1	LOS F	-	-
		ตุลาคม 2565	41.7	LOS F	-	-	28.1	LOS F	-	-
		พฤศจิกายน 2565	42.2	LOS F	-	-	31.7	LOS F	-	-
		ธันวาคม 2565	39.7	LOS F	-	-	35.9	LOS F	-	-

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-9)

จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับความคล่องตัวของจราจร	ขาออกเมือง	ระดับความคล่องตัวของจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับความคล่องตัวของจราจร	ขาออกเมือง	ระดับความคล่องตัวของจราจร
10. นครราชสีมา (สัญญาที่ 1)	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.3	LOS E	49.0	LOS E	44.0	LOS F	44.3	LOS F
		กันยายน 2565	49.7	LOS E	49.3	LOS E	48.3	LOS E	45.0	LOS F
		ตุลาคม 2565	49.9	LOS E	50.0	LOS E	42.9	LOS F	40.7	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	48.9	LOS E	49.3	LOS E	42.9	LOS F	44.7	LOS F
		ธันวาคม 2565	50.4	LOS E	49.1	LOS E	42.9	LOS F	42.9	LOS F
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	48.9	LOS E	49.0	LOS E	49.4	LOS E	49.5	LOS E
		กันยายน 2565	48.6	LOS E	49.2	LOS E	48.6	LOS E	49.5	LOS E
		ตุลาคม 2565	49.7	LOS E	48.8	LOS E	49.4	LOS E	49.7	LOS E
		พฤศจิกายน 2565	47.6	LOS F	49.6	LOS E	48.5	LOS E	49.4	LOS E
		ธันวาคม 2565	50.1	LOS E	49.2	LOS E	49.3	LOS E	48.8	LOS E
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	45.2	LOS F	44.5	LOS F	43.2	LOS F	44.5	LOS F
		กันยายน 2565	45.5	LOS F	47.2	LOS F	44.5	LOS F	45.1	LOS F
		ตุลาคม 2565	44.9	LOS F	45.2	LOS F	43.3	LOS F	44.1	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	45.8	LOS F	44.3	LOS F	43.5	LOS F	44.4	LOS F
		ธันวาคม 2565	45.0	LOS F	44.5	LOS F	43.1	LOS F	42.1	LOS F

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-10)

จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับความคล่องตัวของจราจร	ขาออกเมือง	ระดับความคล่องตัวของจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับความคล่องตัวของจราจร	ขาออกเมือง	ระดับความคล่องตัวของจราจร
11.ถนนราชวิถี	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	43.6	LOS F	42.6	LOS F	39.6	LOS F	42.3	LOS F
		กันยายน 2565	48.5	LOS E	49.1	LOS E	49.1	LOS E	41.5	LOS F
		ตุลาคม 2565	49.6	LOS E	49.7	LOS E	49.4	LOS E	38.4	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	43.7	LOS F	43.7	LOS F	38.3	LOS F	38.5	LOS F
		ธันวาคม 2565	49.9	LOS E	44.1	LOS F	40.6	LOS F	39.3	LOS F
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.1	LOS E	49.1	LOS E	43.6	LOS F	44.2	LOS F
		กันยายน 2565	49.1	LOS E	49.1	LOS E	49.4	LOS E	42.8	LOS F
		ตุลาคม 2565	49.9	LOS E	49.5	LOS E	49.7	LOS E	43.5	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	49.2	LOS E	49.7	LOS E	49.1	LOS E	41.8	LOS F
		ธันวาคม 2565	48.7	LOS E	49.0	LOS E	48.8	LOS E	42.4	LOS F
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	40.7	LOS F	46.0	LOS F	34.9	LOS F	43.2	LOS F
		กันยายน 2565	46.0	LOS F	43.8	LOS F	40.9	LOS F	31.4	LOS F
		ตุลาคม 2565	43.1	LOS F	42.9	LOS F	42.7	LOS F	36.7	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	41.2	LOS F	38.4	LOS F	39.4	LOS F	37.9	LOS F
		ธันวาคม 2565	44.5	LOS F	36.1	LOS F	36.2	LOS F	34.3	LOS F

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-11)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
12. ถนนสามเสน (สัญญาที่ 2)	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.1	LOS E	42.3	LOS F	43.6	LOS F	40.5	LOS F
		กันยายน 2565	46.2	LOS F	44.0	LOS F	43.2	LOS F	38.9	LOS F
		ตุลาคม 2565	48.6	LOS E	43.4	LOS F	43.8	LOS F	39.9	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	43.0	LOS F	42.3	LOS F	43.9	LOS F	44.1	LOS F
		ธันวาคม 2565	49.4	LOS E	44.9	LOS F	45.7	LOS F	40.0	LOS F
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.3	LOS E	43.6	LOS F	43.3	LOS F	44.0	LOS F
		กันยายน 2565	46.8	LOS F	44.5	LOS F	42.9	LOS F	44.5	LOS F
		ตุลาคม 2565	49.4	LOS E	43.3	LOS F	45.3	LOS F	44.0	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	49.5	LOS E	48.7	LOS E	44.3	LOS F	49.2	LOS E
		ธันวาคม 2565	48.9	LOS E	43.3	LOS F	43.7	LOS F	43.8	LOS F
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	43.3	LOS F	42.0	LOS F	38.7	LOS F	38.8	LOS F
		กันยายน 2565	43.7	LOS F	40.2	LOS F	41.9	LOS F	36.5	LOS F
		ตุลาคม 2565	45.3	LOS F	41.5	LOS F	39.7	LOS F	35.3	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	45.0	LOS F	39.0	LOS F	39.7	LOS F	38.9	LOS F
		ธันวาคม 2565	45.1	LOS F	40.3	LOS F	40.4	LOS F	36.6	LOS F

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-12)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
13. ถนน นครราชสีมา (สัญญาที่ 2)	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	48.4	LOS E	48.0	LOS F	33.9	LOS F	42.7	LOS F
		กันยายน 2565	42.2	LOS F	47.0	LOS F	29.8	LOS F	42.9	LOS F
		ตุลาคม 2565	49.7	LOS E	46.7	LOS F	33.8	LOS F	42.4	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	44.1	LOS F	45.0	LOS F	31.6	LOS F	43.4	LOS F
		ธันวาคม 2565	49.1	LOS E	46.9	LOS F	32.3	LOS F	43.3	LOS F
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.9	LOS E	49.7	LOS E	43.4	LOS F	49.2	LOS E
		กันยายน 2565	39.3	LOS F	48.9	LOS E	45.0	LOS F	45.8	LOS F
		ตุลาคม 2565	49.2	LOS E	49.4	LOS E	43.0	LOS F	49.4	LOS E
		พฤศจิกายน 2565	49.2	LOS E	43.0	LOS F	43.3	LOS F	44.8	LOS F
		ธันวาคม 2565	49.9	LOS E	49.3	LOS E	43.4	LOS F	49.0	LOS E
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	45.7	LOS F	46.2	LOS F	29.9	LOS F	44.9	LOS F
		กันยายน 2565	34.0	LOS F	46.9	LOS F	37.7	LOS F	44.7	LOS F
		ตุลาคม 2565	42.9	LOS F	48.1	LOS E	33.7	LOS F	44.6	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	41.2	LOS F	42.2	LOS F	33.5	LOS F	39.7	LOS F
		ธันวาคม 2565	42.9	LOS F	44.9	LOS F	31.5	LOS F	43.5	LOS F

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-13)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
14. ถนนพระสุเมรุ	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.2	LOS E	42.8	LOS F	43.3	LOS F	44.3	LOS F
		กันยายน 2565	47.4	LOS F	44.4	LOS F	44.9	LOS F	43.8	LOS F
		ตุลาคม 2565	47.9	LOS F	44.4	LOS F	42.5	LOS F	43.7	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	43.0	LOS F	42.3	LOS F	43.9	LOS F	44.1	LOS F
		ธันวาคม 2565	49.5	LOS E	43.2	LOS F	43.6	LOS F	44.4	LOS F
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	48.2	LOS E	49.4	LOS E	49.0	LOS E	49.2	LOS E
		กันยายน 2565	49.3	LOS E	46.7	LOS F	49.3	LOS E	49.3	LOS E
		ตุลาคม 2565	50.0	LOS E	49.4	LOS E	48.4	LOS E	49.1	LOS E
		พฤศจิกายน 2565	49.5	LOS E	48.7	LOS E	44.3	LOS F	49.2	LOS E
		ธันวาคม 2565	49.1	LOS E	49.2	LOS E	48.9	LOS E	49.3	LOS E
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	44.4	LOS F	42.9	LOS F	43.8	LOS F	41.3	LOS F
		กันยายน 2565	45.8	LOS F	45.3	LOS F	44.6	LOS F	43.0	LOS F
		ตุลาคม 2565	45.6	LOS F	44.9	LOS F	44.9	LOS F	41.5	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	45.0	LOS F	39.0	LOS F	39.7	LOS F	38.9	LOS F
		ธันวาคม 2565	42.9	LOS F	44.4	LOS F	43.5	LOS F	41.3	LOS F

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-14)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
15. ถนน ราชดำเนินกลาง	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.3	LOS E	49.8	LOS E	42.7	LOS F	44.2	LOS F
		กันยายน 2565	47.4	LOS F	48.2	LOS E	42.8	LOS F	49.0	LOS E
		ตุลาคม 2565	49.5	LOS E	49.2	LOS E	43.1	LOS F	43.9	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	43.8	LOS F	41.5	LOS E	43.8	LOS F	40.4	LOS F
		ธันวาคม 2565	48.9	LOS E	49.5	LOS E	44.1	LOS F	48.6	LOS E
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.4	LOS E	50.0	LOS E	50.0	LOS E	49.8	LOS E
		กันยายน 2565	46.3	LOS F	48.8	LOS E	48.7	LOS E	48.6	LOS E
		ตุลาคม 2565	50.2	LOS E	48.9	LOS E	48.6	LOS E	49.8	LOS E
		พฤศจิกายน 2565	43.0	LOS F	49.2	LOS E	48.4	LOS E	44.2	LOS F
		ธันวาคม 2565	49.1	LOS E	49.5	LOS E	49.4	LOS E	49.1	LOS E
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	41.3	LOS F	44.4	LOS F	37.7	LOS F	40.2	LOS F
		กันยายน 2565	44.1	LOS F	41.2	LOS F	39.3	LOS F	38.3	LOS F
		ตุลาคม 2565	45.9	LOS F	47.8	LOS F	37.4	LOS F	44.4	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	43.2	LOS F	37.8	LOS F	36.7	LOS F	35.3	LOS F
		ธันวาคม 2565	42.7	LOS F	39.5	LOS F	41.0	LOS F	38.2	LOS F

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-15)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
16. ถนนมหาไชย	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.0	LOS E	46.6	LOS E	38.8	LOS E	44.6	LOS E
		กันยายน 2565	50.2	LOS E	47.8	LOS F	38.2	LOS F	42.7	LOS F
		ตุลาคม 2565	42.6	LOS F	46.4	LOS F	39.7	LOS F	45.4	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	44.0	LOS F	40.4	LOS F	36.7	LOS F	43.7	LOS F
		ธันวาคม 2565	49.1	LOS E	44.1	LOS F	37.4	LOS F	43.4	LOS F
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	42.7	LOS F	43.9	LOS F	43.9	LOS F	46.0	LOS F
		กันยายน 2565	43.4	LOS F	44.6	LOS F	43.5	LOS F	43.9	LOS F
		ตุลาคม 2565	44.2	LOS F	44.0	LOS F	45.7	LOS F	43.6	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	42.5	LOS F	43.5	LOS F	43.7	LOS F	43.9	LOS F
		ธันวาคม 2565	43.2	LOS F	43.0	LOS F	44.7	LOS F	44.0	LOS F
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	45.5	LOS F	42.1	LOS F	36.4	LOS F	41.4	LOS F
		กันยายน 2565	43.4	LOS F	37.3	LOS F	39.7	LOS F	36.1	LOS F
		ตุลาคม 2565	36.5	LOS F	42.5	LOS F	32.7	LOS F	41.4	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	37.2	LOS F	39.7	LOS F	33.8	LOS F	37.8	LOS F
		ธันวาคม 2565	45.1	LOS F	36.9	LOS F	37.7	LOS F	27.7	LOS F

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-16)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
17. ถนน จักรเพชร	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	41.1	LOS F	-	-	41.1	LOS F	-	-
		กันยายน 2565	44.3	LOS F	-	-	41.0	LOS F	-	-
		ตุลาคม 2565	42.8	LOS F	-	-	39.1	LOS F	-	-
		พฤศจิกายน 2565	44.3	LOS F	-	-	38.4	LOS F	-	-
		ธันวาคม 2565	43.6	LOS F	-	-	39.4	LOS F	-	-
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	42.7	LOS F	-	-	46.2	LOS F	-	-
		กันยายน 2565	38.5	LOS F	-	-	38.8	LOS F	-	-
		ตุลาคม 2565	47.1	LOS F	-	-	44.3	LOS F	-	-
		พฤศจิกายน 2565	46.7	LOS F	-	-	43.0	LOS F	-	-
		ธันวาคม 2565	46.5	LOS F	-	-	43.4	LOS F	-	-
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	41.0	LOS F	-	-	36.0	LOS F	-	-
		กันยายน 2565	41.7	LOS F	-	-	42.6	LOS F	-	-
		ตุลาคม 2565	39.9	LOS F	-	-	34.2	LOS F	-	-
		พฤศจิกายน 2565	41.6	LOS F	-	-	35.8	LOS F	-	-
		ธันวาคม 2565	41.4	LOS F	-	-	37.2	LOS F	-	-

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-17)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ	ขาเข้าเมือง	ระดับ	ขาออกเมือง	ระดับ
18. ถนน ประชาธิปไตย	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	42.7	LOS F	43.6	LOS F	41.7	LOS F	43.1	LOS F
		กันยายน 2565	44.6	LOS F	44.0	LOS F	19.5	LOS F	43.5	LOS F
		ตุลาคม 2565	43.5	LOS F	42.2	LOS F	38.8	LOS F	43.2	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	40.1	LOS F	41.2	LOS F	36.9	LOS F	40.6	LOS F
		ธันวาคม 2565	42.8	LOS F	43.9	LOS F	37.2	LOS F	42.4	LOS F
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	44.7	LOS F	48.9	LOS E	48.9	LOS E	49.9	LOS E
		กันยายน 2565	44.3	LOS F	47.6	LOS F	39.9	LOS F	49.3	LOS E
		ตุลาคม 2565	43.8	LOS F	49.7	LOS E	43.5	LOS F	41.2	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	44.0	LOS F	49.2	LOS F	48.6	LOS F	49.2	LOS F
		ธันวาคม 2565	43.1	LOS F	49.3	LOS E	49.8	LOS E	48.8	LOS E
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	41.0	LOS F	46.7	LOS F	37.4	LOS F	39.8	LOS F
		กันยายน 2565	44.7	LOS F	30.0	LOS F	20.8	LOS F	26.4	LOS F
		ตุลาคม 2565	38.4	LOS F	45.0	LOS F	36.0	LOS F	42.4	LOS F
		พฤศจิกายน 2565	35.9	LOS F	35.8	LOS F	36.2	LOS F	35.0	LOS F
		ธันวาคม 2565	38.1	LOS F	36.7	LOS F	29.3	LOS F	31.3	LOS F

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-18)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
19. ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	50.0	LOS E	49.2	LOS E	49.4	LOS E	50.6	LOS E
		กันยายน 2565	50.8	LOS E	50.8	LOS E	50.8	LOS E	50.0	LOS E
		ตุลาคม 2565	48.4	LOS E	49.6	LOS E	51.2	LOS E	50.4	LOS E
		พฤศจิกายน 2565	50.3	LOS E	51.1	LOS E	51.2	LOS E	51.0	LOS E
		ธันวาคม 2565	52.4	LOS E	49.5	LOS E	48.4	LOS E	50.3	LOS E
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.6	LOS E	49.3	LOS E	49.5	LOS E	50.6	LOS E
		กันยายน 2565	49.7	LOS E	49.7	LOS E	49.7	LOS E	48.8	LOS E
		ตุลาคม 2565	47.9	LOS F	52.3	LOS E	50.6	LOS E	50.8	LOS E
		พฤศจิกายน 2565	48.4	LOS E	49.7	LOS E	52.0	LOS E	50.2	LOS E
		ธันวาคม 2565	50.4	LOS E	49.3	LOS E	50.0	LOS E	49.3	LOS E
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.2	LOS E	49.2	LOS E	45.2	LOS E	44.1	LOS F
		กันยายน 2565	49.7	LOS E	47.9	LOS F	51.1	LOS E	49.3	LOS E
		ตุลาคม 2565	48.8	LOS E	51.9	LOS E	50.7	LOS E	51.3	LOS E
		พฤศจิกายน 2565	48.6	LOS E	48.8	LOS E	51.1	LOS E	50.1	LOS E
		ธันวาคม 2565	49.5	LOS E	48.0	LOS E	49.2	LOS E	49.6	LOS E

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-19)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
20. ถนน สุขสวัสดิ์	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.1	(LOS E)	49.3	(LOS E)	48.9	(LOS E)	49.6	(LOS E)
		กันยายน 2565	47.7	(LOS F)	46.9	(LOS F)	49.2	(LOS E)	48.9	(LOS E)
		ตุลาคม 2565	50.0	(LOS F)	44.6	(LOS F)	49.7	(LOS E)	43.5	(LOS F)
		พฤศจิกายน 2565	45.0	(LOS F)	44.7	(LOS F)	44.9	(LOS F)	42.9	(LOS F)
		ธันวาคม 2565	49.3	(LOS E)	49.5	(LOS E)	38.5	(LOS F)	49.4	(LOS E)
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.0	(LOS E)	49.0	(LOS E)	48.5	(LOS E)	49.4	(LOS E)
		กันยายน 2565	48.9	(LOS E)	49.9	(LOS E)	48.9	(LOS E)	48.7	(LOS E)
		ตุลาคม 2565	48.8	(LOS E)	44.1	(LOS F)	48.8	(LOS E)	44.1	(LOS F)
		พฤศจิกายน 2565	49.6	(LOS E)	48.9	(LOS F)	49.1	(LOS E)	49.4	(LOS E)
		ธันวาคม 2565	49.8	(LOS E)	50.4	(LOS E)	45.0	(LOS F)	49.2	(LOS E)
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	48.5	(LOS E)	44.2	(LOS F)	47.4	(LOS F)	45.8	(LOS F)
		กันยายน 2565	46.3	(LOS F)	20.5	(LOS F)	45.9	(LOS F)	12.6	(LOS F)
		ตุลาคม 2565	46.5	(LOS F)	40.6	(LOS F)	46.1	(LOS F)	36.7	(LOS F)
		พฤศจิกายน 2565	45.5	(LOS F)	40.0	(LOS F)	42.0	(LOS F)	40.1	(LOS F)
		ธันวาคม 2565	42.2	(LOS E)	49.5	(LOS F)	44.5	(LOS F)	43.2	(LOS F)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-20)

จุดติดตาม ตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับ ความคล่องตัว ของการจราจร
21. ถนน ประชาอุทิศ	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.7	(LOS E)	49.3	(LOS E)	40.0	(LOS F)	50.4	(LOS E)
		กันยายน 2565	48.0	(LOS F)	49.1	(LOS E)	36.8	(LOS F)	49.7	(LOS E)
		ตุลาคม 2565	49.2	(LOS E)	48.7	(LOS E)	40.8	(LOS F)	49.5	(LOS E)
		พฤศจิกายน 2565	44.7	(LOS F)	44.3	(LOS F)	39.1	(LOS F)	50.3	(LOS E)
		ธันวาคม 2565	48.9	(LOS E)	49.1	(LOS E)	48.9	(LOS F)	49.5	(LOS F)
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.7	(LOS F)	49.2	(LOS E)	40.0	(LOS F)	50.4	(LOS E)
		กันยายน 2565	39.4	(LOS F)	47.0	(LOS F)	42.9	(LOS F)	44.3	(LOS E)
		ตุลาคม 2565	49.4	(LOS E)	49.0	(LOS E)	43.0	(LOS F)	49.2	(LOS E)
		พฤศจิกายน 2565	49.7	(LOS E)	49.6	(LOS E)	43.6	(LOS F)	49.9	(LOS E)
		ธันวาคม 2565	49.6	(LOS E)	49.1	(LOS E)	48.7	(LOS E)	50.3	(LOS F)
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	46.0	(LOS F)	48.9	(LOS E)	46.2	(LOS E)	46.2	(LOS F)
		กันยายน 2565	33.3	(LOS F)	43.2	(LOS F)	35.9	(LOS F)	36.7	(LOS F)
		ตุลาคม 2565	45.2	(LOS F)	49.4	(LOS E)	45.7	(LOS E)	49.2	(LOS E)
		พฤศจิกายน 2565	41.4	(LOS F)	43.2	(LOS F)	39.3	(LOS E)	39.8	(LOS E)
		ธันวาคม 2565	41.4	(LOS F)	45.1	(LOS F)	46.3	(LOS F)	43.1	(LOS F)

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 6-9 ผลการตรวจวัดความเร็วของยานยนต์ในชั่วโมงเร่งด่วนของถนนตามแนวเส้นทางโครงการฯ (ต่อ-21)

จุดติดตามตรวจสอบ	ช่วงเวลาสำรวจ	วันที่สำรวจ	ความเร็ว (กิโลเมตร/ชั่วโมง)							
			วันหยุด				วันทำการ			
			ขาเข้าเมือง	ระดับความคล่องตัวของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับความคล่องตัวของการจราจร	ขาเข้าเมือง	ระดับความคล่องตัวของการจราจร	ขาออกเมือง	ระดับความคล่องตัวของการจราจร
22. ถนนทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า	1. ชั่วโมงเร่งด่วนเช้า (07.00-09.00 น.)	สิงหาคม 2565	51.1	(LOS E)	-	-	45.5	(LOS F)	-	-
		กันยายน 2565	52.1	(LOS E)	-	-	45.5	(LOS F)	-	-
		ตุลาคม 2565	48.7	(LOS E)	-	-	46.1	(LOS F)	-	-
		พฤศจิกายน 2565	49.3	(LOS F)	-	-	46.6	(LOS F)	-	-
		ธันวาคม 2565	49.5	(LOS E)	-	-	46.9	(LOS F)	-	-
	2. ช่วงเวลากลางวัน (11.00-14.00 น.)	สิงหาคม 2565	49.0	(LOS E)	-	-	49.0	(LOS E)	-	-
		กันยายน 2565	49.0	(LOS E)	-	-	49.0	(LOS E)	-	-
		ตุลาคม 2565	49.3	(LOS E)	-	-	49.3	(LOS E)	-	-
		พฤศจิกายน 2565	48.8	(LOS E)	-	-	49.1	(LOS E)	-	-
		ธันวาคม 2565	48.7	(LOS E)	-	-	50.3	(LOS E)	-	-
	3. ชั่วโมงเร่งด่วนเย็น (17.00-19.00 น.)	สิงหาคม 2565	46.5	(LOS F)	-	-	47.5	(LOS F)	-	-
		กันยายน 2565	46.5	(LOS F)	-	-	47.5	(LOS F)	-	-
		ตุลาคม 2565	48.0	(LOS F)	-	-	44.9	(LOS F)	-	-
		พฤศจิกายน 2565	44.6	(LOS F)	-	-	44.6	(LOS F)	-	-
		ธันวาคม 2565	46.3	(LOS F)	-	-	44.2	(LOS F)	-	-

หมายเหตุ : 1) ใช้รถยนต์นั่ง 4 ล้อเป็นตัวแปรในการตรวจวัดความเร็ว

2) ใช้ระยะทาง 50 เมตร ในการสำรวจ

6.8 ข้อมูลสถิติและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร

การบันทึกข้อมูลสถิติ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลของถนนตามแนวเส้นทางโครงการ บริเวณ 20 ถนน ประกอบด้วย ถนนทหาร ถนนประชาราษฎร์สาย 1 ถนนสามเสน ถนนเขียวไข่กา ถนนอำนวยการสงคราม ถนนนครไชยศรี ถนนสุขโขทัย ถนนสังข์โลก ถนนชาวถนนนครราชสีมา ถนนราชวิถี ถนนพระสุเมรุ ถนนราชดำเนินกลาง ถนนมหาไชย ถนนจักรเพชร ถนนประชาธิปไตย ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนสุขสวัสดิ์ ถนนประชาอุทิศ และ ทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า พบว่าจากข้อมูลของสถานีตำรวจที่ตั้งอยู่ตามแนวเส้นทางโครงการทั้งสิ้น 15 สถานี ได้แก่ สถานีตำรวจนครบาลสามเสน สถานีตำรวจนครบาลบางโพ สถานีตำรวจนครบาลเตาปูน สถานีตำรวจนครบาลดุสิต สถานีตำรวจนครบาลพญาไท สถานีตำรวจนครบาลชนะสงคราม สถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง สถานีตำรวจนครบาลสำราญราษฎร์ สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง สถานีตำรวจนครบาลปากคลองสาน สถานีตำรวจนครบาลบุปผาราม สถานีตำรวจนครบาลสำเหร่ สถานีตำรวจนครบาลบุคคโล สถานีตำรวจนครบาลราษฎร์บูรณะ และสถานีตำรวจภูธรพระประแดง

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่า มีจำนวนอุบัติเหตุทั้งหมด 520 ครั้ง โดยสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมากที่สุด คือ ขับรถเฉี่ยวชน มีจำนวนรวม 283 ครั้ง และอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมดไม่ได้มีสาเหตุมาจากการก่อสร้างของโครงการฯ สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 6-10 และ รูปที่ 6-30 ถึงรูปที่ 6-34

ตารางที่ 6-10 ข้อมูลสถิติและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

ลำดับ	สาเหตุอุบัติเหตุ ^{1/}	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)																	
		ถนนทหาร ^{2/}						ถนนพระราชาราย 1 ^{3/}						ถนนสามเสน ^{4/} (สัญญาณที่ 1)					
		ระยะก่อสร้าง																	
		ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย. 65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย. 65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย. 65	ธ.ค.65	รวม
1	ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
3	แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ให้แสงสว่าง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	ฝ่าฝืนป้ายหยุดบริเวณทางแยก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1
8	ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	กรณีที่รถเสียไม่แสดงสัญญาณไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	บรรทุกมากกว่าอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	ไม่มีทักษะในการขับรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	อุปกรณ์รถชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	เมาแล้วขับ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	หลับใน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	เสพยาออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	สัตว์ตัดหน้ารถ อาทิ สุนัข วัว ควาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	ขับรถผิดช่องทางจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	ขับรถตามกันกระชั้นชิด	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2	1	3	2	-	8
19	ไม่ให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	ขับชิวโดยประมาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	รถเฉี่ยวชนกัน	-	-	-	1	-	1	-	1	-	-	1	6	20	14	16	22	-	78
22	ขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	อื่นๆ เช่น เสียหลัก ถนนลื่น	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
24	อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม		1	0	0	1	0	2	0	1	0	0	0	1	7	23	16	19	24	88

ที่มา : ^{1/} งานที่ 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

^{2/} สถานีตำรวจนครบาลบางโพและสถานีตำรวจนครบาลเตาปูน

^{3/} สถานีตำรวจนครบาลบางโพ

^{4/} สถานีตำรวจนครบาลสามเสนและสถานีตำรวจนครบาลบางโพ

^{5/} สถานีตำรวจนครบาลสามเสน

^{6/} สถานีตำรวจนครบาลดุสิตและสามเสน

^{7/} สถานีตำรวจนครบาลดุสิต

ตารางที่ 6-10 ข้อมูลสถิติและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-1)

ลำดับ	สาเหตุอุบัติเหตุ ^{1/}	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)																	
		ถนนเขียวไข่กา ^{5/}						ถนนอำนวยการ ^{6/}						ถนนนครไชยศรี ^{7/}					
		ระยะก่อสร้าง																	
		ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย. 65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย. 65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย. 65	ธ.ค.65	รวม
1	ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ตัดหน้าระยะกะชั้นชิด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ให้แสงสว่าง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	ฝ่าฝืนป้ายหยุดบริเวณทางแยก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	กรณีที่รถเสียไม่แสดงสัญญาณไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	บรรทุกมากกว่าอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	ไม่มีทักษะในการขับรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	อุปกรณ์รถชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	เมาแล้วขับ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	หลับใน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	เสพยาออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	สัตว์ตัดหน้ารถ อาทิ สุนัข วัว ควาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	ขับรถผิดช่องทางจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	ขับรถตามกันระยะชั้นชิด	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
19	ไม่ให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	ขับชิวโดยประมาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	รถเฉี่ยวชนกัน	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	2	2	-	-	-	4
22	ขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	อื่นๆ เช่น เสียหลัก ถนนลื่น	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
24	อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม		0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	2	2	0	0	4

ที่มา : ^{1/} งานที่ 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
^{2/} สถานีตำรวจนครบาลบางโพและสถานีตำรวจนครบาลเตาปูน
^{3/} สถานีตำรวจนครบาลบางโพ
^{4/} สถานีตำรวจนครบาลสามเสนและสถานีตำรวจนครบาลบางโพ
^{5/} สถานีตำรวจนครบาลสามเสน
^{6/} สถานีตำรวจนครบาลดุสิตและสามเสน
^{7/} สถานีตำรวจนครบาลดุสิต

ตารางที่ 6-10 ข้อมูลสถิติและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-2)

ลำดับ	สาเหตุอุบัติเหตุ ^{1/}	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)																	
		ถนนสุขขทัย ^{5/}						ถนนสีลม ^{5/}						ถนนข้าว ^{5/}					
		ระยะก่อสร้าง																	
		ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย. 65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย. 65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย. 65	ธ.ค.65	รวม
1	ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ให้แสงสว่าง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	ฝ่าฝืนป้ายหยุดบริเวณทางแยก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	กรณีที่รถเสียไม่แสดงสัญญาณไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	บรรทุกมากกว่าอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	ไม่มีทักษะในการขับรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	อุปกรณ์รถชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	เมาแล้วขับ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	หลับใน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	สัตว์ตัดหน้ารถ อาทิ สุนัข วัว ควาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	ขับรถผิดช่องทางจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	ขับรถตามกันกระชั้นชิด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	ไม่ให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	ขับซึ่โดยประมาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	รถเฉี่ยวชนกัน	1	3	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	ขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	อื่นๆ เช่น เสียหลัก ถนนลื่น	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม		2	3	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ที่มา : ^{1/} งานที่ 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
^{2/} สถานีตำรวจนครบาลบางโพและสถานีตำรวจนครบาลเตาปูน
^{3/} สถานีตำรวจนครบาลบางโพ
^{4/} สถานีตำรวจนครบาลสามเสนและสถานีตำรวจนครบาลบางโพ
^{5/} สถานีตำรวจนครบาลสามเสน
^{6/} สถานีตำรวจนครบาลดุสิตและสามเสน
^{7/} สถานีตำรวจนครบาลดุสิต

ตารางที่ 6-10 ข้อมูลสถิติและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-3)

ลำดับ	สาเหตุอุบัติเหตุ ^{1/}	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)											
		ถนนนครราชสีมา ^{5/} (สัญญาที่ 1)						ถนนราชวิถี ^{7/}					
		ระยะก่อสร้าง											
		ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย. 65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย. 65	ธ.ค.65	รวม
1	ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	แซงร่อยอย่างผิดกฎหมาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ให้แสงสว่าง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	ฝ่าฝืนป้ายหยุดบริเวณทางแยก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	กรณีที่รถเสียไม่แสดงสัญญาณไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	บรรทุกมากกว่าอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	ไม่มีทักษะในการขับรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	อุปกรณ์รถชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	เมาแล้วขับ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	หลับใน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	เสพยาออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	สัตว์ตัดหน้ารถ อาทิ สุนัข วัว ควาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	ขับรถผิดช่องทางจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	ขับรถตามกันกระชั้นชิด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	ไม่ให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	ขับขี้อย่างประมาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	รถเฉี่ยวชนกัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	ขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	อื่นๆ เช่น เสียหลัก ถนนลื่น	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	รวม	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ที่มา : ^{1/} งานที่ 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
^{2/} สถานีตำรวจนครบาลบางโพและสถานีตำรวจนครบาลเตาปูน
^{3/} สถานีตำรวจนครบาลบางโพ
^{4/} สถานีตำรวจนครบาลสามเสนและสถานีตำรวจนครบาลบางโพ
^{5/} สถานีตำรวจนครบาลสามเสน
^{6/} สถานีตำรวจนครบาลดุสิตและสามเสน
^{7/} สถานีตำรวจนครบาลดุสิต

ตารางที่ 6-10 ข้อมูลสถิติและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-4)

ลำดับ	สาเหตุอุบัติเหตุ ^{1/}	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)																	
		ถนนสามเสน ^{2/} (สัญญาณที่ 2)						ถนนนครราชสีมา ^{3/} (สัญญาณที่ 2)						ถนนพระสุเมรุ ^{4/}					
		ระยะก่อสร้าง																	
		ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย.65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย.65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย.65	ธ.ค.65	รวม
1	ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	2	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ให้แสงสว่าง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	ฝ่าฝืนป้ายหยุดบริเวณทางแยก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	กรณีที่รถเสียไม่แสดงสัญญาณไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	บรรทุกมากกว่าอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	ไม่มีทักษะในการขับรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	อุปกรณ์รถชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	เมาแล้วขับ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	หลับใน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	สัตว์ตัดหน้ารถ อาทิ สุนัข วัว ควาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	ขับรถผิดช่องทางจราจร	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	ขับรถตามกันกระชั้นชิด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1
19	ไม่ให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	ขับซี้โดยประมาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	รถเฉี่ยวชนกัน	4	4	2	8	6	24	-	-	-	-	-	-	1	1	2	-	-	4
22	ขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	อื่นๆ เช่น เสียหลัก ถนนลื่น	-	1	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม		6	5	2	10	6	29	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	1	5

ที่มา : ^{1/} งานที่ 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

^{2/} สถานีตำรวจนครบาลสามเสนและสถานีตำรวจนครบาลบางโพ

^{3/} สถานีตำรวจนครบาลสามเสน

^{4/} สถานีตำรวจนครบาลชนะสงครามและสถานีตำรวจนครบาลนางเลิ้ง

ตารางที่ 6-10 ข้อมูลสถิติและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-5)

ลำดับ	สาเหตุอุบัติเหตุ ^{1/}	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)																							
		ถนนมหาไชย ^{2/}						ถนนราชดำเนินกลาง ^{2/3/}						ถนนจักรเพชร ^{4/}						ถนนประชาธิปไตย ^{5/6/}					
		ระยะก่อสร้าง																							
		ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย.65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย.65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย.65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย.65	ธ.ค.65	รวม
1	ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2	ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
3	แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
4	ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ให้แสงสว่าง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
5	ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
6	ฝ่าฝืนป้ายหยุดบริเวณทางแยก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
7	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	-	-	-	-	2	2	-	1	2	1	-	4	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	2	
8	ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
9	กรณีที่รถเสียไม่แสดงสัญญาณไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
10	บรรทุกมากกว่าอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
11	ไม่มีทักษะในการขับรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
12	อุปกรณ์รถชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
13	เมาแล้วขับ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
14	หลับใน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
15	เสพยาออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
16	สัตว์ตัดหน้ารถ อาทิ สุนัข วัว ควาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
17	ขับรถผิดช่องทางจราจร	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
18	ขับรถตามกันกระชั้นชิด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	
19	ไม่ให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	-	-	-	-	-	-	-	-	2	1	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
20	ขับซ้ โดยประมาท	-	-	1	-	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
21	รถเฉี่ยวชนกัน	8	1	-	3	-	12	3	-	-	-	3	1	-	1	3	-	5	-	-	-	1	1	2	
22	ขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	-	-	-	1	-	1	-	-	1	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
23	อื่นๆ เช่น เสียหลัก ถนนลื่น	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
24	อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
รวม		8	1	1	5	3	18	3	1	3	3	2	12	1	0	1	4	0	6	0	1	1	1	4	

ที่มา : ^{1/} งานที่ 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ
^{2/} สถานีตำรวจนครบาลสำราญราษฎร์
^{3/} สถานีตำรวจนครบาลชนะสงคราม
^{4/} สถานีตำรวจนครบาลพระราชวัง
^{5/} สถานีตำรวจนครบาลปากคลองสาน
^{6/} สถานีตำรวจนครบาลบุปผาราม

ตารางที่ 6-10 ข้อมูลสถิติและสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรตามแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (ต่อ-6)

ลำดับ	สาเหตุอุบัติเหตุ ^{1/}	สัญญาที่ 4 จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)					
		ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ^{2/}					
		ระยะก่อสร้าง					
		ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย.65	ธ.ค.65	รวม
1	ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-
2	ตัดหน้าระยะกระชั้นชิด	-	-	-	-	-	-
3	แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	-	-	-	-	-	-
4	ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ให้แสงสว่าง	-	-	-	-	-	-
5	ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวรถ	-	-	-	-	-	-
6	ฝ่าฝืนป้ายหยุดบริเวณทางแยก	-	-	-	-	-	-
7	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	-	2	1	4	2	9
8	ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด	-	-	-	-	-	-
9	กรณีที่รถเสียไม่แสดงสัญญาณไฟ	-	-	-	-	-	-
10	บรรทุกมากกว่าอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-
11	ไม่มีทักษะในการขับรถ	-	-	-	-	-	-
12	อุปกรณ์รถชำรุด	-	-	-	-	-	-
13	เมาแล้วขับ	-	-	-	-	-	-
14	หลับใน	-	-	-	-	-	-
15	เสพยาออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	-	-	-	-	-	-
16	สัตว์ตัดหน้ารถ อาทิ สุนัข วัว ควาย	-	-	-	-	-	-
17	ขับรถผิดช่องทางจราจร	-	-	-	-	-	-
18	ขับรถตามกันกระชั้นชิด	-	-	1	1	5	7
19	ไม่ให้รถที่มีสิทธิ์ไปก่อน	-	-	-	-	-	-
20	ขับซัดโดยประมาท	22	25	12	14	17	90
21	รถเฉี่ยวชนกัน	3	11	4	8	7	33
22	ขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	1	8	3	6	5	23
23	อื่นๆ เช่น เสียหลัก ถนนลื่น	1	1	-	5	8	15
24	อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	-	-	-	-	-	-
รวม		27	47	21	38	44	177

ที่มา : ^{1/} งานที่ 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

^{2/} สถานีตำรวจนครบาลสำเหร่ และบุคคโล

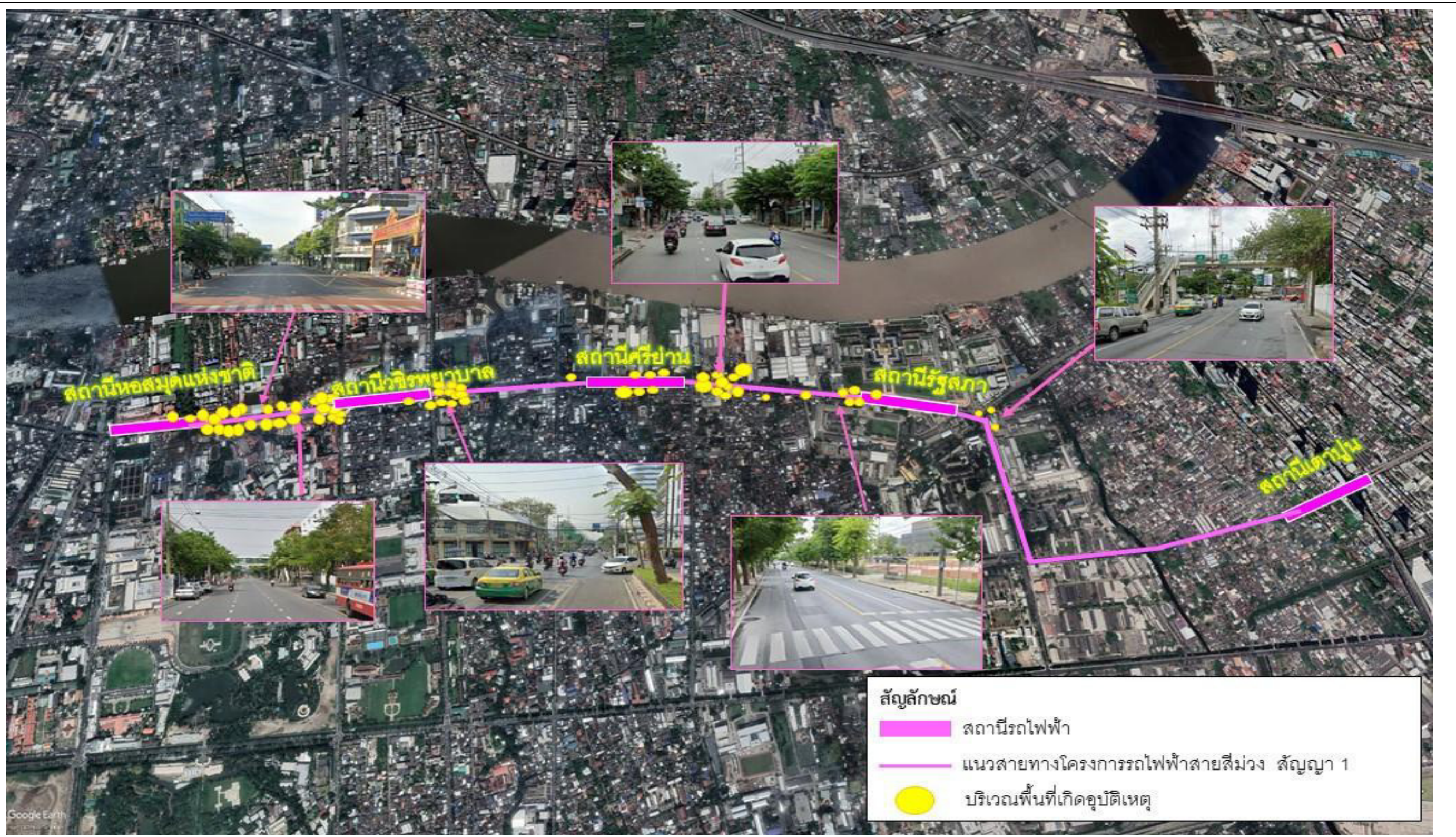
ตารางที่ 6-10 เปรียบเทียบข้อมูลสถิติ และสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ระหว่างเดือนสิงหาคม 2565-ธันวาคม 2565 (ต่อ-7)

ลำดับ	สาเหตุอุบัติเหตุ ^{1/}	จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)																							
		ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ^{2/}						ถนนสุขสวัสดิ์ ^{3/}						ถนนประชาอุทิศ ^{2/}						ทางคู่ขนานของทางพิเศษด้านหน้าพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถไฟฟ้า ^{2/}					
		ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย.65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย.65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย.65	ธ.ค.65	รวม	ส.ค.65	ก.ย.65	ต.ค.65	พ.ย.65	ธ.ค.65	รวม
1	ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2	ตัดหน้าระยะกะชั้นชิด	-	-	-	-	-	4	-	-	-	1	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	แซงรถอย่างผิดกฎหมาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	ขับรถไม่เปิดไฟ/ไม่ให้แสงสว่าง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5	ไม่ให้สัญญาณจอด/ชะลอ/เลี้ยวรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	ฝ่าฝืนป้ายหยุดบริเวณทางแยก	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
7	ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ/เครื่องหมายจราจร	-	-	1	-	-	2	-	-	1	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8	ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
9	กรณีที่รถเสียไม่แสดงสัญญาณไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
10	บรรทุกมากกว่าอัตราที่กำหนด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
11	ไม่มีทักษะในการขับรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
12	อุปกรณ์รถชำรุด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	เมาแล้วขับ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14	หลับใน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
15	เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
16	สัตว์ตัดหน้ารถ อาทิ สุนัข วัว ควาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	ขับรถผิดช่องทางจราจร	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	ขับรถตามกันระยะชั้นชิด	1	-	-	-	1	8	10	4	5	6	5	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
19	ไม่ให้รถที่มีสิทธิไปก่อน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
20	ขับซี้โดยประมาท	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
21	รถเฉี่ยวชนกัน	4	-	1	3	2	26	15	15	26	19	10	85	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
22	ขับรถเปลี่ยนช่องทางกะทันหัน	1	1	-	-	1	3	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
23	อื่นๆ เล่น เสียหลัก ถนนลื่น	-	-	1	-	1	4	2	5	7	2	8	24	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
24	อุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม		6	1	3	3	5	18	33	24	39	3	24	148	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

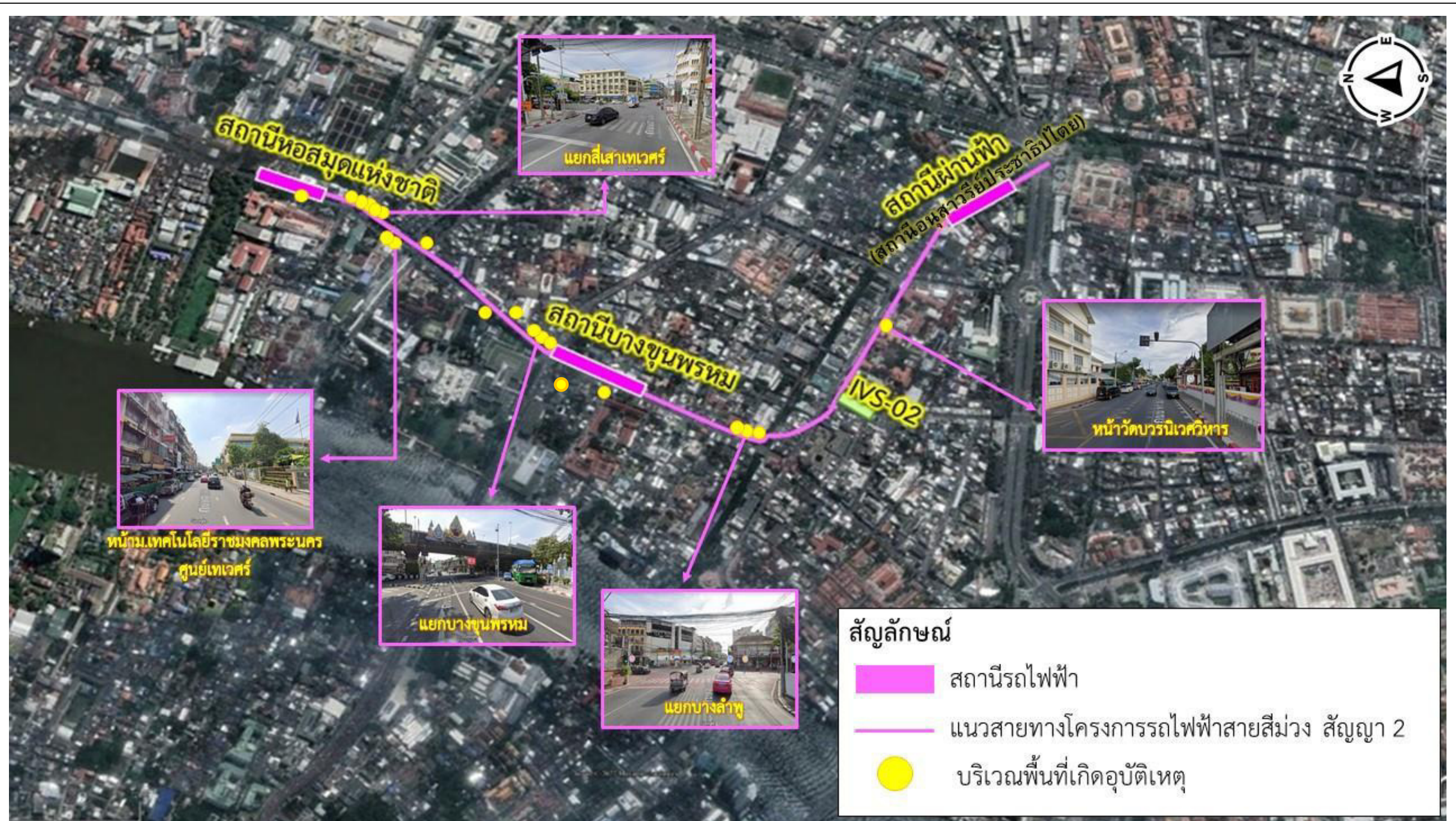
ที่มา : ^{1/} งานที่ 4 กองกำกับการ 1 ศูนย์ข้อมูลสารสนเทศ สำนักงานแผนงานและงบประมาณ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

^{2/} สถานีตำรวจนครบาลบึงกุ่ม

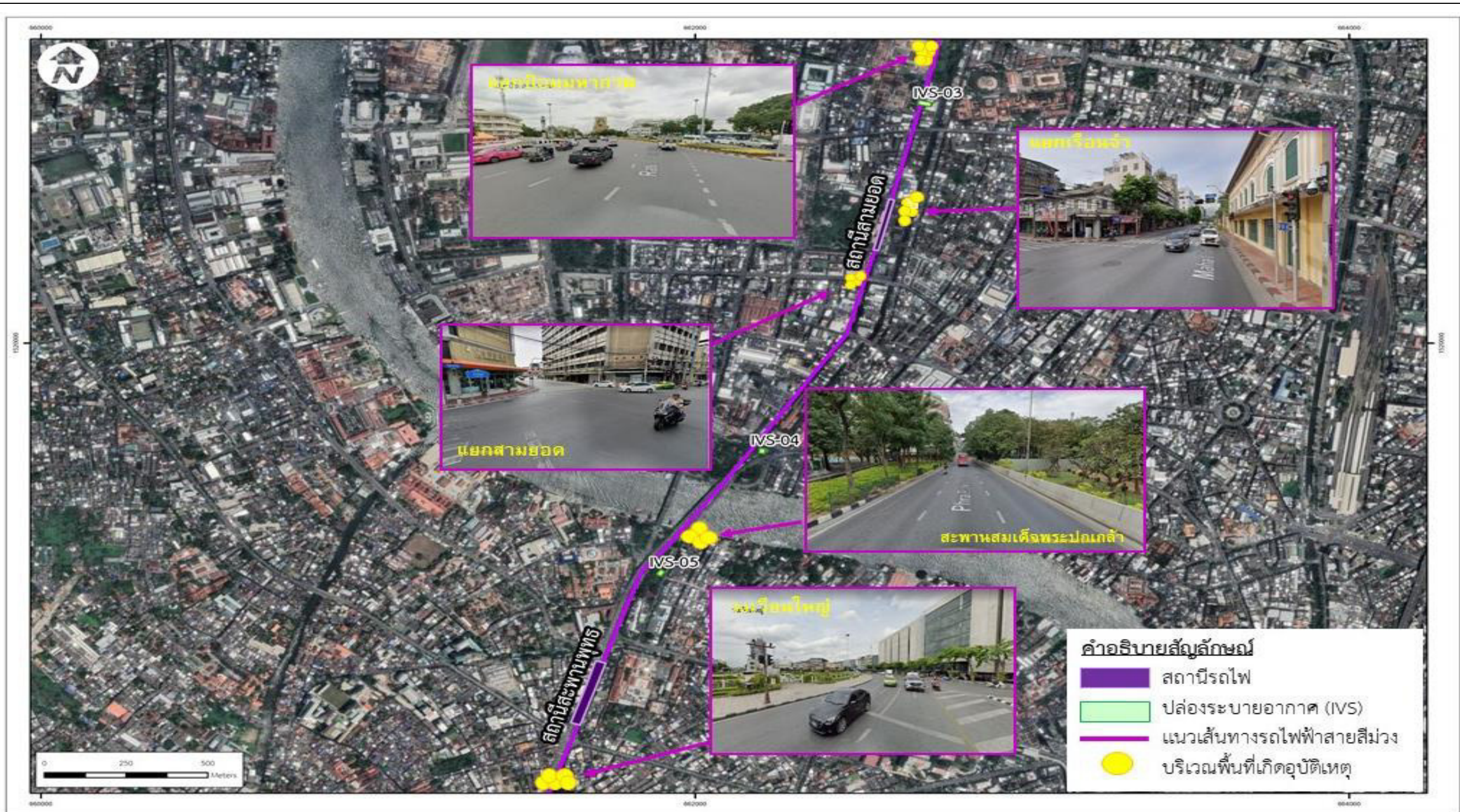
^{3/} สถานีตำรวจนครบาลบึงกุ่ม สถานีตำรวจนครบาลราษฎร์บูรณะและสถานีตำรวจภูธรพระประแดง



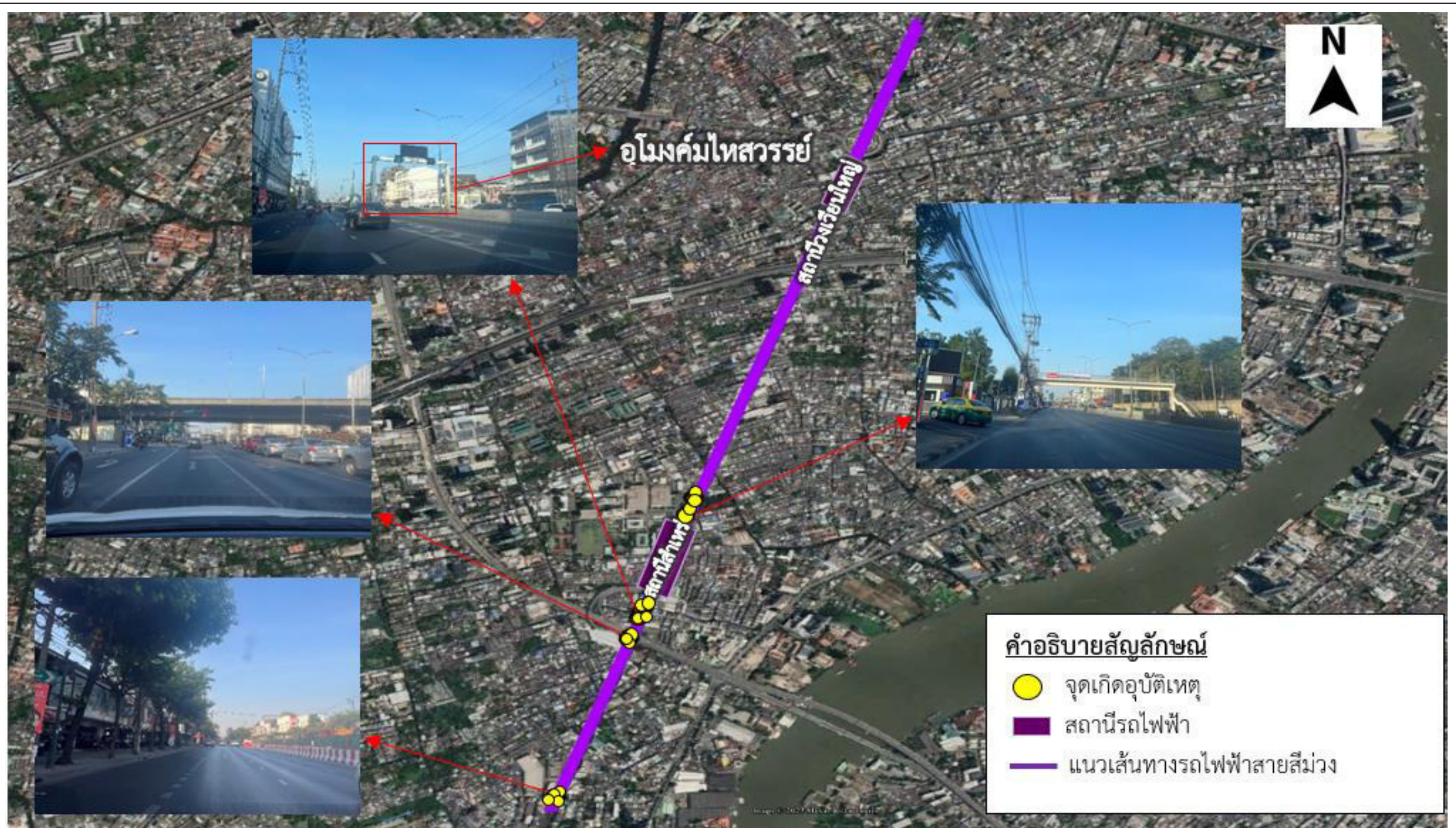
รูปที่ 6-30 ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนแนวเส้นทาง โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
 สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างได้ดิน ช่วงเตาปูน - หอสมุดแห่งชาติ



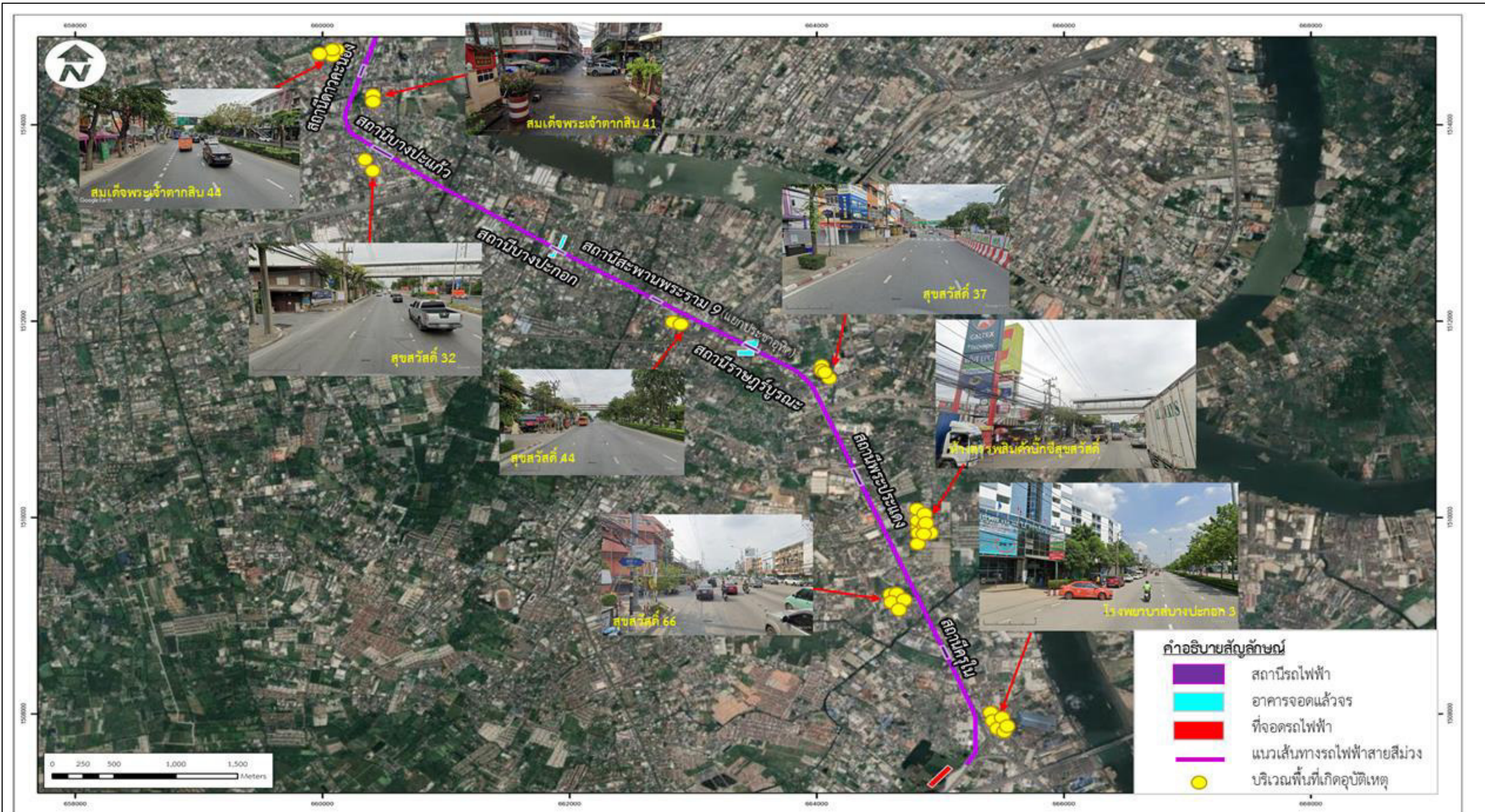
รูปที่ 6-31 ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
 สัญญาที่ 2 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงหอสมุดแห่งชาติ - ผ่านฟ้า



รูปที่ 6-32 ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
 สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า - สะพานพุทธ



รูปที่ 6-33 ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
 สัญญาที่ 4 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงสะพานพุทธ - ดาวคะนอง



รูปที่ 6-34 ตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนแนวเส้นทางโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
 สัญญาที่ 5 งานโยธาส่วนยกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ศรีโน

บทที่ 7

การจัดการขยะมูลฝอย

บทที่ 7

การจัดการขยะมูลฝอย

7.1 แผนการดำเนินงาน

การจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 1 และ 2 กิจการร่วมค้า ซีเคเอสที-พีแอล (CKST-PL Joint Venture) สัญญาที่ 3 กิจการร่วมค้า ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที (ITD-NWR MRT Joint Venture) และสัญญาที่ 5 บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) ได้ว่าจ้างบริษัท ยูไนเต็ด แอนนาลิสต์ แอนด์ เอ็นจิเนียริ่ง คอนซัลแตนท์ จำกัด (UAE) เป็นหน่วยงานบุคคลที่ 3 (Third Party) ส่วนสัญญาที่ 4 บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ว่าจ้างบริษัท เอ็นไวแล็บ จำกัด (Envilab) เป็นหน่วยงานบุคคลที่ 3 (Third Party) ดำเนินการติดตามตรวจสอบเป็นประจำทุกสัปดาห์ โดยผู้รับจ้างเป็นผู้ทำการสำรวจและบันทึกข้อมูล ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ดังรายละเอียดในตารางที่ 7-1

ตารางที่ 7-1 แผนการสำรวจการจัดการขยะมูลฝอย และของเสียอันตราย
ตามแนวเส้นทางโครงการ ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ดัชนี	จุดติดตามตรวจสอบ	ระยะเวลาดำเนินงาน
การจัดการขยะมูลฝอย	<ul style="list-style-type: none">บันทึกประเภท ปริมาณ และน้ำหนักของมูลฝอย จากกิจกรรมการก่อสร้าง รวมถึงปริมาณดินทราย จากการขุดเจาะอุโมงค์และวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้างหรือรั่วย้ายสิ่งปลูกสร้างประเมินประสิทธิภาพและปัญหาเกี่ยวกับการจัดการมูลฝอย โดยพิจารณาจากการตกค้างของมูลฝอย เศษวัสดุในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ	<ul style="list-style-type: none">พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสำนักงาน ควบคุมงานก่อสร้างบริเวณที่พักคนงานก่อสร้าง	ติดตามตรวจสอบเป็นประจำทุกสัปดาห์ (ระหว่างเดือน กรกฎาคม - ธันวาคม พ.ศ. 2565)

7.2 วิธีการเก็บข้อมูลการจัดการขยะมูลฝอย และของเสียอันตราย

การเตรียมพื้นที่เพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้าง เช่น การปรับสภาพพื้นที่ การเปิดหน้าดิน และการขุดเจาะดิน เป็นต้น อาจก่อให้เกิดความไม่เป็นระเบียบ ซึ่งดินและทรายที่เกิดจากการขุดเจาะ หรือเกิดจากกิจกรรมก่อสร้างประเภทอื่นๆ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องขนไปกำจัดในพื้นที่ที่ รพม. ให้ความเห็นชอบ หรือนำไปใช้ประโยชน์โดยการปรับถมพื้นที่ สำหรับเศษวัสดุ ขยะมูลฝอย และของเสียเกิดขึ้นจากพื้นที่ก่อสร้าง และอาคารสำนักงานภายในพื้นที่โครงการ หรือมูลฝอยทั่วไปจากบ้านพักคนงาน ต้องมีการจัดเตรียมภาชนะไว้รองรับ รวมทั้งประสานงานกับสำนักงานเขต หรือหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง รวบรวมขยะประเภทต่างๆ ที่เกิดขึ้น นำไปกำจัดด้วยวิธีที่ถูกหลักสุขาภิบาลต่อไป ซึ่งขยะประเภทต่างๆ ที่เกิดขึ้นในช่วงก่อสร้าง ผู้รับเหมาต้องมีการบันทึกประเภท ปริมาณ และน้ำหนักของขยะ รวมถึงปริมาณดินทรายจากการขุดเจาะ ของเสียอันตราย และวัสดุที่เกิดจากการก่อสร้าง หรือรั่วย้ายสิ่งปลูกสร้าง และประเมินประสิทธิภาพและปัญหาเกี่ยวกับการจัดการขยะเป็นประจำทุกสัปดาห์ ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ

7.3 คำจำกัดความของขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย

7.3.1 ขยะมูลฝอย

พระราชบัญญัติการสาธารณสุข พ.ศ. 2535 ได้ให้คำจำกัดความของ “มูลฝอย” คือ “เศษกระดาษ เศษผ้า เศษอาหาร เศษสินค้า เศษวัสดุ กุ้งพลาสติก ภาชนะที่ใส่อาหาร ถัง วัสดุสัตว์ ซากสัตว์ หรือสิ่งอื่นใดที่เก็บกวาดจากถนน ตลาด ที่เลี้ยงสัตว์ หรือที่อื่น และหมายความรวมถึงมูลฝอยติดเชื้อ มูลฝอยที่เป็นพิษหรืออันตรายจากชุมชน”

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ได้ให้คำจำกัดความของ “ของเสีย” คือ “ขยะมูลฝอย สิ่งปฏิกูล น้ำเสีย อากาศเสีย มลสาร หรือวัตถุอันตรายอื่นใด ซึ่งถูกปล่อยทิ้งหรือมีที่มาจากแหล่งกำเนิดมลพิษ รวมทั้งกาก ตะกอน หรือสิ่งตกค้างจากสิ่งเหล่านั้น ที่มีอยู่ในสภาพของแข็ง ของเหลวหรือก๊าซ”

สำหรับขยะมูลฝอยที่มักพบได้ในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงาน สามารถแยกออกเป็นหลายประเภท ได้แก่

1. ขยะทั่วไป ได้แก่ ขยะแห้ง เช่น เศษกระดาษ เศษผ้า เศษพลาสติก กุ้งใสของ ขวดเครื่องดื่ม เป็นต้น และขยะเปียก เช่น เศษอาหาร พืช ผัก เปลือกผลไม้ เป็นต้น
2. ขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ (Recycle) เช่น เศษโลหะอื่นๆ ที่ไม่ใช่เหล็ก เศษแก้วหรือพลาสติก เศษกระดาษ เป็นต้น
3. เศษวัสดุก่อสร้าง เช่น เศษหิน ดิน ทราย อิฐ ปูน คอนกรีต หรือเศษท่อขนาดใหญ่ เศษไม้ เศษเหล็ก เป็นต้น

7.3.2 ของเสียอันตราย

พระราชบัญญัติวัตถุอันตราย พ.ศ. 2535 ได้ให้คำจำกัดความของ “วัตถุอันตราย” หมายความว่า “วัตถุ” ดังต่อไปนี้

1. วัตถุระเบิดได้
2. วัตถุไวไฟ
3. วัตถุออกซิไดซ์และวัตถุเปอร์ออกไซด์
4. วัตถุมีพิษ
5. วัตถุที่ทำให้เกิดโรค
6. วัตถุกัมมันตรังสี
7. วัตถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม
8. วัตถุกัดกร่อน
9. วัตถุที่ก่อให้เกิดการระคายเคือง
10. วัตถุอย่างอื่น ไม่ว่าจะเป็เคมีภัณฑ์หรือสิ่งอื่นใด ที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม”

ประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2548 ตีพิมพ์ในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 123 ตอนพิเศษ 11ง ลงวันที่ 25 มกราคม พ.ศ. 2549 ได้ให้คำจำกัดความของ “ของเสียอันตราย” คือ “สิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้วที่มีองค์ประกอบ หรือปนเปื้อนสารอันตราย หรือมีคุณสมบัติที่เป็นอันตราย” ดังภาคผนวก ข1

สำหรับของเสียอันตรายที่มักพบได้ในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงาน สามารถแยกออกเป็นหลายประเภท เช่น ดินปนเปื้อนเบนโทไนด์ กระจกปนเปื้อนสี/สารเคมี ถึงกลลอนปนเปื้อนน้ำมัน/สารเคมี น้ำมันเครื่อง/น้ำมันไฮดรอลิกใช้แล้ว ดิน/ทรายปนเปื้อนน้ำมัน แบตเตอรี่ ถ่านไฟฉาย หลอดไฟ เป็นต้น

7.4 การบันทึกข้อมูลการจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย

7.4.1 สัญญาที่ 1 และ 2 กิจการร่วมค้า ซีเคเอสที-พีแอล

ผู้รับเหมาก่อสร้าง กิจการร่วมค้า ซีเคเอสที-พีแอล ได้สำรวจและบันทึกข้อมูลขยะมูลฝอย และของเสียอันตราย บริเวณแนวพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่บ้านพักคนงาน และพื้นที่สำนักงานสนาม โดยใช้แบบฟอร์มการบันทึก ดังแสดงรายละเอียดใน ตารางที่ 7-2

ตารางที่ 7-2 แบบบันทึกการจัดการขยะ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ของกิจการร่วมค้า ซีเคเอสที-พีแอล

กิจการร่วมค้า ซีเคเอสที - พีแอล		รายงานบันทึกการจัดการขยะมูลฝอยประจำเดือน						
โครงการ : Purple Line		สถานที่ปฏิบัติงาน :					ประจำเดือน :	
สถานที่	ประเภทมูลฝอย	ปริมาณขยะ (กก.)					การจัดการ	หมายเหตุผู้รับจัดการ
		สัปดาห์ที่ 1	สัปดาห์ที่ 2	สัปดาห์ที่ 3	สัปดาห์ที่ 4	รวม		
○ พื้นที่ก่อสร้าง	○ ขยะทั่วไป							
	○ ขยะอันตราย (น้ำมันเก่าใช้แล้ว)							
	○ ดินทรายจากการขุดเจาะในแนวก่อสร้าง							
	○ วัสดุจากการก่อสร้างหรือของสิ่งปลูกสร้าง							
	○ อื่นๆ.....							
○ ที่พักคนงาน	○ ขยะทั่วไป							
	○ ขยะอันตราย							
	○ ดินทรายจากการขุดเจาะ							
	○ วัสดุจากการก่อสร้างหรือของสิ่งปลูกสร้าง							
	○ อื่นๆ.....							
○ สำนักงานสนาม	○ ขยะทั่วไป							
	○ ขยะอันตราย							
	○ ดินทรายจากการขุดเจาะ							
	○ วัสดุจากการก่อสร้างหรือของสิ่งปลูกสร้าง							
	○ อื่นๆ (ขยะติดเชื้อจากห้องปฐมพยาบาล)							
รวม								

ลงชื่อ.....ผู้บันทึก
()

หมายเหตุ : การบันทึก (1) ส่งมอบเพื่อกำจัด (2) ปริมาณที่ (3) อื่นๆ ฯลฯ
-ปริมาณขยะทั่วไปคิดจากจำนวนคนงาน * 0.25 กก./คน/วัน
-ปริมาณดินทราย การขุดเจาะ เช่น วัสดุก่อสร้างจากการรื้อถอน คิดจากจำนวนที่ขุดรวมโดย 10 ล้อ * 20,000 กก./ล้อ

7.4.2 สัญญาที่ 3 กิจการร่วมค้า ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที

ผู้รับเหมาก่อสร้าง กิจการร่วมค้า ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที ได้ทำการสำรวจและบันทึกข้อมูลขยะมูลฝอย และของเสียอันตราย บริเวณแนวพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่บ้านพักคนงาน และพื้นที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง โดยใช้แบบฟอร์มการบันทึก ดังแสดงรายละเอียดใน ตารางที่ 7-3 ถึง ตารางที่ 7-5

ตารางที่ 7-3 แบบบันทึกการจัดการขยะ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ของกิจการร่วมค้า ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที



กิจการร่วมค้า ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง

สัญญา 3 ช่วงผ่านฟ้า - สะพานพุทธฯ


บันทึกการจัดการมูลฝอย
บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ประจำเดือน.....พ.ศ. 2565

ลำดับ	ชนิดของเสีย	หน่วย	ปริมาณ					หมายเหตุ
			สัปดาห์ที่ 1 ช่วงวันที่	สัปดาห์ที่ 2 ช่วงวันที่	สัปดาห์ที่ 3 ช่วงวันที่	สัปดาห์ที่ 4 ช่วงวันที่	สัปดาห์ที่ 5 ช่วงวันที่	
ขยะทั่วไป								
1	ขยะแห้ง (กิ่งเศษกิ่ง)	กก.						
2	ขยะเปียก (กิ่งเขียว)	กก.						
ขยะรีไซเคิล								
3	เศษโลหะอื่น ๆ ที่ไม่ใช่เหล็ก	กก.						
4	เศษแก้ว หรือ พลาสติก	กก.						
5	เศษกระดาษ	กก.						
	อื่น ๆ							
เศษวัสดุก่อสร้าง								
6	เศษดิน หิน ทราย	ตัน						
7	เศษสิ่ว ปูน คอนกรีต	ตัน						
8	เศษเสาเข็ม หรือเศษท่อขนาดใหญ่	ชิ้น						
9	เศษไม้	ลบ.ม.						
10	เศษเหล็ก	ตัน						
ขยะมูลฝอยอันตราย								
11	สารบิวทิล	กก.						
12	น้ำมันเครื่องใช้แล้ว	ตัน						
13	เศษน้ำยาล้างจาน	ชิ้น						
14	ดินเบี่ยงน้ำมัน	กก.						
15	แบตเตอรี่ยานพาหนะไฟฟ้า	ชิ้น						
	อื่น ๆ							
ขยะอื่น ๆ								

ผู้บันทึก รับทราบโดย

ตารางที่ 7-4 แบบบันทึกการจัดการขยะ บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง
ของกิจการร่วมค้า ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง
สัญญา 3 ช่วงผ่านฟ้า - สะพาน


 กิจการร่วมค้าไอทีดีดับเบิลยู เอ็มอาร์ที

บันทึกการจัดการมูลฝอย
บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ประจำเดือน.....พ.ศ. 2565

ลำดับ	ชนิดของเสีย	หน่วย	ปริมาณ					หมายเหตุ
			สัปดาห์ที่ 1 ช่วงวันที่-	สัปดาห์ที่ 2 ช่วงวันที่-	สัปดาห์ที่ 3 ช่วงวันที่-	สัปดาห์ที่ 4 ช่วงวันที่-	สัปดาห์ที่ 5 ช่วงวันที่-	
ขยะทั่วไป								
1	ขยะแห้ง (ถังเหลือง)	กก.						
2	ขยะเปียก (ถังเขียว)	กก.						
ขยะรีไซเคิล								
3	เศษโลหะอื่น ๆ ที่ไม่ใช่เหล็ก	กก.						
4	เศษแก้ว หรือ พลาสติก	กก.						
5	เศษกระดาษ	กก.						
	อื่น ๆ							
เศษวัสดุก่อสร้าง								
6	เศษดิน ดิน ทราย	ตัน						
7	เศษอิฐ ปูน คอนกรีต	ตัน						
8	เศษไม้	ลบ.ม.						
9	เศษเหล็ก	ตัน						
	อื่น ๆ							
ขยะน้ำมัน/ขยะอันตราย								
10	กระป๋องสี	กก.						
11	น้ำมันเครื่องใช้แล้ว	ตัน						
12	เศษผ้าเบื่อน้ำมัน	ชิ้น						
13	ดินเบื่อน้ำมัน	กก.						
14	แบตเตอรี่/ยานพาหนะ/หลอดไฟ	ชิ้น						
	อื่น ๆ							
ขยะอื่น ๆ								

ผู้บันทึก รับทราบโดย

ตารางที่ 7-5 แบบบันทึกการจัดการขยะ บริเวณบ้านพักคนงานของกิจการร่วมค้า ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที



JOINT VENTURE



กิจการร่วมค้า ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที

โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง

สัญญา 3 ช่วงผ่านฟ้า - สะพานพุทธฯ

บันทึกการจัดการมูลฝอย
บริเวณบ้านพักคนงาน ประจำเดือน.....พ.ศ. 2565

ลำดับ	ชนิดของเสีย	หน่วย	ปริมาณ					หมายเหตุ
			สัปดาห์ที่ 1 ช่วงวันที่-	สัปดาห์ที่ 2 ช่วงวันที่-	สัปดาห์ที่ 3 ช่วงวันที่-	สัปดาห์ที่ 4 ช่วงวันที่-	สัปดาห์ที่ 5 ช่วงวันที่-	
ขยะทั่วไป								
1	ขยะแห้ง (ถังเหลือง)	กก.						
2	ขยะเปียก (ถังเขียว)	กก.						
ขยะรีไซเคิล								
3	เศษโลหะอื่น ๆ ที่ไม่ใช่เหล็ก	กก.						
4	เศษแก้ว หรือ พลาสติก	กก.						
5	เศษกระดาษ	กก.						
	อื่น ๆ							
เศษวัสดุก่อสร้าง								
6	เศษดิน ดิน ทราย	ตัน						
7	เศษอิฐ ปูน คอนกรีต	ตัน						
8	เศษไม้	ลบ.ม.						
9	เศษเหล็ก	ตัน						
ขยะแม่พิมพ์/ขยะอันตราย								
10	กระป๋องสี	กก.						
11	น้ำมันเครื่องใช้แล้ว	ตัน						
12	เศษตัวเบื่อน้ำมัน	ตัน						
13	ดินเบื่อน้ำมัน	กก.						
14	แบตเตอรี่บ้านไฟฉายหลอดไฟ	ตัน						
	อื่น ๆ							
ขยะอื่น ๆ								

ผู้บันทึก

รับทราบโดย

7.4.3 สัญญาที่ 4 บริษัทยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

ผู้รับเหมาก่อสร้าง บริษัทยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ทำการสำรวจและบันทึกข้อมูล
ขยะมูลฝอย และของเสียอันตราย บริเวณแนวพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่บ้านพักคนงาน และพื้นที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง
โดยใช้แบบฟอร์มการบันทึก ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 7-6

ตารางที่ 7-6 แบบบันทึกการจัดการขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย
ของบริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)

สถานที่	ประเภทมูลฝอย	ปริมาณ (ก.ก.)	การจัดการ	ผู้รับจัดการ	หมายเหตุ
พื้นที่ก่อสร้าง	1) ขยะมูลฝอย	-	-	-	-
	2) ขยะอันตราย	-	-	-	-
	3) วัสดุจากการขุดเจาะ (ม ³)	-	-	-	-
	4) วัสดุจากการก่อสร้าง/รื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง	-	-	-	-
	5) อื่นๆ	-	-	-	-
ที่พักคนงาน	1) ขยะมูลฝอย	-	-	-	-
	2) ขยะอันตราย	-	-	-	-
	3) วัสดุจากการขุดเจาะ (ม ³)	-	-	-	-
	4) วัสดุจากการก่อสร้าง/รื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง	-	-	-	-
	5) อื่นๆ	-	-	-	-
สำนักงานสนาม	1) ขยะมูลฝอย	-	-	-	-
	2) ขยะอันตราย	-	-	-	-
	3) วัสดุจากการขุดเจาะ (ม ³)	-	-	-	-
	4) วัสดุจากการก่อสร้าง/รื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง	-	-	-	-
	5) อื่นๆ (ขยะติดเชื้อ หนังกากอนามัย)	-	-	-	-

7.5 ผลการจัดการขยะมูลฝอย และของเสียอันตราย

7.5.1 สัญญาที่ 1 ช่วงเตาปูน-หอสมุดแห่งชาติ

กิจกรรมการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 1 งานโยธาโครงสร้างใต้ดิน ช่วงเตาปูน-หอสมุดแห่งชาติ ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีจำนวน 3 จุด คือ พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีรัฐสภา พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีศรียาน และพื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีวีชิรพยาบาล

7.5.1.1 พื้นที่ก่อสร้าง

กิจกรรมก่อสร้างบริเวณพื้นที่การก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 (เริ่มบันทึกในเดือนสิงหาคม 2565) มีจำนวน 3 จุด คือ บริเวณสถานีรัฐสภา บริเวณสถานีศรียาน และบริเวณสถานีวีชิรพยาบาล ซึ่งก่อให้เกิดขยะขึ้นโดยมีปริมาณขยะทั่วไปรวม 1,197.35 กิโลกรัม และดิน/ทรายจากการขุดเจาะประมาณ 612,000 กิโลกรัม และวัสดุจากการก่อสร้าง/รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างประมาณ 89,000 กิโลกรัม โดยสรุปผลการสำรวจได้ดังตารางที่ 7-8 และภาคผนวก ข-2

ตารางที่ 7-8 ปริมาณขยะมูลฝอย บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ระหว่างเดือนสิงหาคม-ธันวาคม 2565

ประเภทมูลฝอย	หน่วย	ปริมาณขยะมูลฝอย					รวม
		ปี 2565					
		ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	
1. ขยะทั่วไป	กิโลกรัม	47.3	136.6	103.3	316.85	593.3	1,197.35
2. ขยะอันตราย (น้ำมันเก่าใช้แล้ว)	กิโลกรัม	-	-	-	-	-	-
3. ดิน/ทรายจากการขุดเจาะ	กิโลกรัม	30,000	106,000	77,000	106,000	293,000	612,000
4. วัสดุจากการก่อสร้าง/รื้อถอน สิ่งปลูกสร้าง	กิโลกรัม	-	-	-	24,000	65,000	89,000
5. อื่น ๆ	กิโลกรัม	-	-	-	-	-	-

7.5.1.2 สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง

ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 สำนักงานควบคุมการก่อสร้างอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง ดังนั้นจึงยังไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดขยะขึ้น อย่างไรก็ตามหากมีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดขยะ ผู้รับเหมาจะทำการบันทึกและรายงานปริมาณขยะในรายงานฉบับถัดไป

7.5.1.3 บ้านพักคนงาน

กิจกรรมก่อสร้างบริเวณบ้านพักคนงาน ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ซึ่งก่อให้เกิดขยะขึ้นโดยมีปริมาณขยะทั่วไปรวม 320.3 กิโลกรัม โดยสรุปผลการสำรวจได้ดังตารางที่ 7-9 และภาคผนวก ข-2

ตารางที่ 7-9 ปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง บริเวณที่พักคนงาน เดือนธันวาคม 2565

สถานที่	ประเภทมูลฝอย	หน่วย	ปริมาณ	หมายเหตุ
-ที่พักคนงาน	1. ขยะทั่วไป	กิโลกรัม	320.3	กทม.
	2. ขยะอันตราย (น้ำมันเก่าใช้แล้ว)	กิโลกรัม	-	-
	3. ดิน/ทรายจากการขุดเจาะ	กิโลกรัม	-	-
	4. วัสดุจากการก่อสร้าง/รื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง	กิโลกรัม	-	-
	5. อื่น ๆ	กิโลกรัม	-	-

7.5.2 สัญญาที่ 2 ช่วงหอสมุดแห่งชาติ - ผ่านฟ้า

กิจกรรมการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะก่อสร้าง สัญญาที่ 2 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงหอสมุดแห่งชาติ-ผ่านฟ้า ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีจำนวน 4 แห่ง คือ พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีหอสมุดแห่งชาติ พื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีบางขุนพรหม พื้นที่ก่อสร้างบริเวณปล่องระบายอากาศแห่งที่ 2 และพื้นที่ก่อสร้างบริเวณสถานีผ่านฟ้า

ทั้งนี้ ขยะมูลฝอยทั่วไปที่เกิดขึ้นภายในพื้นที่ก่อสร้างต่างๆ ได้ถูกรวบรวมไว้ที่จุดทิ้งขยะที่สำนักงานเขตพระนคร จัดเตรียมไว้ให้ประชาชนนำไปทิ้ง โดยผู้รับเหมาก่อสร้างได้ขนย้ายขยะเพื่อนำไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน สำหรับดิน/ทรายจากการขุดเจาะที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมก่อสร้าง ผู้รับเหมาก่อสร้างได้นำไปปรับถมที่เพื่อทำลานกองเก็บดินต่อไป

7.5.2.1 พื้นที่การก่อสร้าง

กิจกรรมก่อสร้างโครงการ ในเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีจำนวน 4 แห่ง คือ สถานีหอสมุดแห่งชาติ สถานีบางขุนพรหม ปล่องระบายอากาศแห่งที่ 2 และสถานีผ่านฟ้า ซึ่งก่อให้เกิดขยะขึ้นโดยมีปริมาณขยะทั่วไปรวม 1,171.7 กิโลกรัม ดิน/ทรายจากการขุดเจาะประมาณ 1,004,000 กิโลกรัม และวัสดุจากการก่อสร้าง/รื้อถอนสิ่งปลูกสร้างประมาณ 572,000 กิโลกรัม โดยสรุปผลการสำรวจได้ดังตารางที่ 7-10 และภาคผนวก ข-2

ตารางที่ 7-10 ปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

ประเภทมูลฝอย	หน่วย	ปริมาณขยะมูลฝอย					รวม
		ปี 2565					
		ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	
1. ขยะทั่วไป	กิโลกรัม	133.2	215.7	245.1	278.3	299.4	1,171.7
2. ขยะอันตราย (น้ำมันเก่าใช้แล้ว)	กิโลกรัม	-	-	-	-	-	-
3. ดิน/ทรายจากการขุดเจาะ	กิโลกรัม	310,000	300,000	159,000	153,000	82,000	1,004,000
4. วัสดุจากการก่อสร้าง / รื้อถอนสิ่งปลูกสร้าง	กิโลกรัม	-	-	66,000	-	506,000	572,000
5. อื่นๆ	กิโลกรัม	-	-	-	-	-	-

7.5.2.2 สำนักงานควบคุมการก่อสร้าง

กิจกรรมก่อสร้างบริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มี 1 แห่ง คือ บริเวณสถานีหอสมุดแห่งชาติ ซึ่งก่อให้เกิดขยะขึ้นโดยมีปริมาณขยะทั่วไปรวม 91 กิโลกรัม โดยสรุปผลการสำรวจได้ดังตารางที่ 7-11 และ ภาคผนวก ข-2

**ตารางที่ 7-11 ปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง
ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565**

สถานที่	ประเภทมูลฝอย	หน่วย	ปริมาณขยะมูลฝอย			รวม
			ปี 2565			
			ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	
- สำนักงานควบคุม การก่อสร้าง	1. ขยะทั่วไป	กิโลกรัม	14.0	14.0	63.0	91.0
	2. ขยะอันตราย (น้ำมันเก่าใช้แล้ว)	กิโลกรัม	-	-	-	-
	3. ดิน/ทรายจากการขุดเจาะ	กิโลกรัม	-	-	-	-
	4. วัสดุจากการก่อสร้าง / รีไซเคิลสิ่งปลูกสร้าง	กิโลกรัม	-	-	-	-
	5. อื่น ๆ	กิโลกรัม	-	-	-	-

7.5.2.3 บ้านพักคนงาน

ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 บ้านพักคนงานยังอยู่รวมกันที่บ้านพักคนงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ในส่วนของผู้รับเหมาก่อสร้างกิจการร่วมค้า ซีเคเอสที-พีแอล เนื่องจากอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างบ้านพักคนงานใหม่ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะทำการบันทึกและรายงานปริมาณขยะในรายงานฉบับถัดไป เมื่อก่อสร้างบ้านพักคนงานแห่งใหม่แล้วเสร็จ

ปัจจุบันขยะมูลฝอยจากบ้านพักคนงาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ในส่วนของผู้รับเหมาก่อสร้างกิจการร่วมค้า ซีเคเอสที-พีแอล มีสำนักงานเขตบางกะปิ เป็นผู้จัดเก็บ และขนย้ายขยะเพื่อนำไปกำจัดต่อไป

7.5.3 สัญญาที่ 3 ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ

กิจกรรมการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 3 งานออกแบบและก่อสร้างอุโมงค์ทางวิ่งและสถานีใต้ดิน ช่วงผ่านฟ้า-สะพานพุทธ ในระหว่างเดือนระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีจำนวน 2 จุด คือ พื้นที่ก่อสร้างบริเวณปล่องระบายอากาศที่ 4 และพื้นที่ก่อสร้างบริเวณปล่องระบายอากาศที่ 5 โดยทั้ง 2 แห่ง อยู่ระหว่างการขุดสำรวจทางโบราณคดี

7.5.3.1 พื้นที่ก่อสร้าง

กิจกรรมก่อสร้างในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีจำนวน 2 จุด คือ บริเวณปล่องระบายอากาศแห่งที่ 4 และบริเวณปล่องระบายอากาศแห่งที่ 5 ซึ่งก่อให้เกิดขยะขึ้นโดยมีปริมาณขยะทั่วไปรวม 410 กิโลกรัม ขยะรีไซเคิล (เศษกระดาษ พลาสติก) รวม 37.5 กิโลกรัม โดยสรุปผลการสำรวจได้ตั้งตารางที่ 7-12 และภาคผนวก ข-2

ตารางที่ 7-12 ปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

ประเภทมูลฝอย	หน่วย	ปริมาณขยะมูลฝอย					รวม
		ปี 2565					
		ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	
1. ขยะทั่วไป	กิโลกรัม	-	-	148.0	125.0	137.0	410.0
2. ขยะรีไซเคิล	กิโลกรัม	-	-	13.5	11.5	12.5	37.5
3. เศษวัสดุก่อสร้าง	กิโลกรัม	-	-	-	-	-	-
4. ขยะปนเปื้อน/ขยะอันตราย	กิโลกรัม	-	-	-	-	-	-
5. ขยะอื่น ๆ	กิโลกรัม	-	-	-	-	-	-

7.5.3.2 บริเวณพื้นที่สำนักงานการควบคุมการก่อสร้าง

กิจกรรมการก่อสร้างสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ของบริษัท กิจการร่วมค้า ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่าบริเวณพื้นที่สำนักงานควบคุมการก่อสร้างก่อให้เกิดขยะขึ้น มีปริมาณขยะทั่วไปรวม 524.5 กิโลกรัม และขยะรีไซเคิล (เศษกระดาษ พลาสติก) รวม 51.0 กิโลกรัม โดยสรุปผลการสำรวจได้ดังตารางที่ 7-13 และภาคผนวก ข-2

ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ผู้รับเหมาก่อสร้างมีเพียงการเตรียมงานก่อสร้าง ได้แก่ เจาะสำรวจและเก็บตัวอย่างดินในแนวสายทางโครงการบริเวณสถานีสะพานพุทธฯ และปล่อยระบายอากาศ (IVS) ดังนั้น จึงยังไม่มีปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างและจากบ้านพัก

ตารางที่ 7-13 ปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง บริเวณสำนักงานควบคุมการก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565

ประเภทมูลฝอย	หน่วย	ปริมาณขยะมูลฝอย					รวม
		ปี 2565					
		ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	
1. ขยะทั่วไป	กิโลกรัม	-	-	206.0	197.0	121.5	524.5
2. ขยะรีไซเคิล	กิโลกรัม	-	-	21.0	19.0	11.0	51.0
3. เศษวัสดุก่อสร้าง	กิโลกรัม	-	-	-	-	-	-
4. ขยะปนเปื้อน/ขยะอันตราย	กิโลกรัม	-	-	-	-	-	-
5. ขยะอื่น ๆ	กิโลกรัม	-	-	-	-	-	-

7.5.3.3 บ้านพักคนงาน

ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 บ้านพักคนงานยังอยู่รวมกันที่บ้านพักคนงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ในส่วนของผู้รับเหมาก่อสร้างกิจการร่วมค้า ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที เนื่องจากอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างบ้านพักคนงานใหม่ ผู้รับเหมาก่อสร้างจะทำการบันทึกและรายงานปริมาณขยะในรายงานฉบับถัดไป เมื่อก่อสร้างบ้านพักคนงานแห่งใหม่แล้วเสร็จ

ปัจจุบันขยะมูลฝอยจากบ้านพักคนงานโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ในส่วนของผู้รับเหมาก่อสร้างกิจการร่วมค้า ไอทีดี-เอ็นดับเบิลยูอาร์ เอ็มอาร์ที มีสำนักงานเขตบางกะปิ เป็นผู้จัดเก็บ และขนย้ายขยะเพื่อนำไปกำจัดต่อไป

7.5.4 สัญญาที่ 4 ช่วงสะพานพุทธ-ดาวคะนอง

ในช่วงกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 ผู้รับเหมาก่อสร้าง สัญญา 4 บริษัท ยูนิค เอ็นจิเนียริง แอนด์ คอนสตรัคชั่น จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการสำรวจและบันทึกข้อมูลขยะมูลฝอยและของเสียอันตราย บริเวณแนวพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่บ้านพักคนงาน และพื้นที่สำนักงานภาคสนาม โดยใช้แบบฟอร์มการบันทึกดังภาคผนวก ข-2 มีปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นเป็นปริมาณขยะมูลฝอยในพื้นที่ก่อสร้าง และสำนักงานภาคสนาม ในช่วงวันที่ 1-15 ธันวาคม 2565 ในส่วนของบ้านพักคนงาน ผู้รับเหมาก่อสร้างอยู่ระหว่างดำเนินการหาพื้นที่เพื่อก่อสร้าง ทั้งนี้ ในส่วนของปริมาณขยะมูลฝอยตั้งแต่วันที่ 16-31 ธันวาคม 2565 ไม่เกิดขึ้น เนื่องจากผู้รับเหมาก่อสร้างได้รับหนังสือจากสำนักงานเขตแจ้งให้ชะลอกิจกรรมงานก่อสร้าง เนื่องจากมีการจัดกิจกรรมเทิดพระเกียรติสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช จึงส่งผลให้ทางโครงการต้องหยุดกิจกรรมก่อสร้าง ในช่วงกลางเดือนธันวาคม 2565 ดังภาคผนวก ก-14 ทั้งนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้างยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นการก่อสร้าง จึงไม่มีของเสียอันตรายเกิดขึ้นจากพื้นที่ก่อสร้าง

การสำรวจการจัดการมูลฝอยและของเสียอันตราย ได้ดำเนินการเป็นประจำทุกสัปดาห์ บริเวณแนวพื้นที่ก่อสร้าง พื้นที่บ้านพักคนงานและพื้นที่สำนักงานสนาม โดยในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 มีรายละเอียดผลการสำรวจของสัญญา 4 แสดงดังตารางที่ 7-14

ทั้งนี้ ขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ได้ถูกรวบรวมและจัดเก็บไว้ที่จุดพักขยะ โดยผู้รับเหมาก่อสร้างได้ขอให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้จัดเก็บ แล้วขนย้ายขยะเพื่อนำไปกำจัด

7.5.4.1 พื้นที่การก่อสร้าง

กิจกรรมบริเวณพื้นที่การก่อสร้าง ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 มีปริมาณขยะทั่วไปรวม 260 กิโลกรัม และวัสดุจากการขุดเจาะรวม 235 ลูกบาศก์เมตร โดยสรุปผลการสำรวจได้ดังตารางที่ 7-14 และภาคผนวก ข-2

7.5.4.2 สำนักงานภาคสนาม

สำนักงานสนามของผู้รับเหมาก่อสร้างเป็นการเช่าอาคารสำนักงานพื้นที่โครงการ ซึ่งตั้งอยู่ภายในพื้นที่ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) โดยในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 พบว่าสำนักงานสนามมีปริมาณขยะทั่วไปรวม 105 กิโลกรัม โดยสรุปผลการสำรวจได้ดังตารางที่ 7-14 และภาคผนวก ข-2

ตารางที่ 7-14 ปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565

สถานที่	ประเภทมูลฝอย	ปริมาณ (ก.ก.)	การจัดการ	ผู้รับจัดการ	หมายเหตุ
พื้นที่ก่อสร้าง	1) ขยะมูลฝอย	260	ส่งออกเพื่อกำจัด	กทม.	1-15 ธ.ค.65
	2) ขยะอันตราย	-	-	-	-
	3) วัสดุจากการขุดเจาะ (m ³)	235 ลบ.ม	ถมที่	บจก.ยูนิค	1-15 ธ.ค.65
	4) วัสดุจากการก่อสร้าง/หรือถอนสิ่งปลูกสร้าง	-	-	-	-
	5) อื่นๆ	-	-	-	-
ที่พักคนงาน	1) ขยะมูลฝอย	-	-	-	-
	2) ขยะอันตราย	-	-	-	-
	3) วัสดุจากการขุดเจาะ (m ³)	-	-	-	-
	4) วัสดุจากการก่อสร้าง/หรือถอนสิ่งปลูกสร้าง	-	-	-	-
	5) อื่นๆ	-	-	-	-
สำนักงานสนาม	1) ขยะมูลฝอย	105	ส่งออกเพื่อกำจัด	กทม.	1-15 ธ.ค.65
	2) ขยะอันตราย	-	-	-	-
	3) วัสดุจากการขุดเจาะ (m ³)	-	-	-	-
	4) วัสดุจากการก่อสร้าง/หรือถอนสิ่งปลูกสร้าง	-	-	-	-
	5) อื่นๆ (ขยะติดเชื้บน้ากากอนามัย)	-	-	-	-

7.5.5 สัญญาที่ 5 ช่วงดาวคะนอง-ครุใน อาคารจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร

กิจกรรมการดำเนินงานของโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) สัญญาที่ 5 งานก่อสร้างโครงสร้างทางวิ่งและสถานียกระดับ ช่วงดาวคะนอง-ครุใน อาคารจอดรถไฟฟ้า และอาคารจอดแล้วจร ในระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม พ.ศ. 2565 มีจำนวน 7 จุด โดยมีรายละเอียดของการดำเนินงาน ดังนี้

7.5.5.1 พื้นที่ก่อสร้าง

1) พื้นที่ก่อสร้างสถานีบางปะแก้ว

อยู่ระหว่างการสำรวจระบบรวบรวมน้ำเสียของสำนักงานการระบายน้ำ กรุงเทพมหานคร และการสำรวจระบบสาธารณูปโภค อยู่ระหว่างรอล้อมย้ายต้นไม้ มีการกันพื้นที่ ปิดเบี่ยงจราจร และการติดประกาศนโยบายคุณภาพสิ่งแวดล้อม

2) พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีบางปะแก้ว-สถานีบางปะกอก

อยู่ระหว่างการสำรวจสาธารณูปโภค การก่อสร้างเสาเข็มทดสอบกลุ่มที่ 2 (Pilot Pile Load Test Group 2)

3) พื้นที่ก่อสร้างสถานีสะพานพระราม 9

อยู่ระหว่างรอล้อมย้ายต้นไม้ มีการกันพื้นที่ ปิดเบี่ยงจราจร และการติดประกาศนโยบายคุณภาพสิ่งแวดล้อม

4) พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีราษฎร์บูรณะ - สถานีพระประแดง

อยู่ระหว่างก่อสร้างเสาเข็มทดสอบกลุ่มที่ 1 (Pilot Pile Load Test Group 1)

5) พื้นที่ก่อสร้างสถานีครุใน

มีการกันพื้นที่ ปิดเบี่ยงจราจร และอยู่ระหว่างรอล้อมย้ายต้นไม้

6) พื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งระหว่างสถานีครุใน - อาคารจอดรถไฟฟ้า (Stabling Yard)

อยู่ระหว่างรอล้อมย้ายต้นไม้ มีการกันพื้นที่ ปิดเบี่ยงจราจร

7) พื้นที่ก่อสร้างอาคารสำนักงานโครงการฯ

อยู่ระหว่างก่อสร้างอาคารสำนักงานโครงการของผู้รับเหมาก่อสร้าง และการติดตั้งระบบไฟฟ้า ระบบประปา และตกแต่งภายใน อาคารสำนักงานโครงการที่ปรึกษาควบคุมงานโยธา 3

โดยขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างต่างๆ ได้ถูกคัดแยกนำไปรวบรวมไว้ที่จุดพักขยะของ บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวลอปเม้นต์ จำกัด (มหาชน) ทั้งนี้ ผู้รับเหมาก่อสร้าง อยู่ระหว่างประสานสำนักงานเขตราษฎร์บูรณะ ให้เป็นผู้จัดเก็บ และขนย้ายขยะเพื่อนำไปกำจัดเป็นประจำทุกวัน

ปริมาณขยะมูลฝอยบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม-ธันวาคม 2565 พบว่ามีปริมาณขยะทั่วไปรวม 115.0 กิโลกรัม ขยะรีไซเคิลรวม 181.5 กิโลกรัม เศษวัสดุก่อสร้างประเภทเศษดิน หิน ทราย อิฐ ปูน และคอนกรีตรวม 3,785.2 ตัน เศษวัสดุก่อสร้างประเภทเศษเสาเข็ม หรือเศษท่อขนาดใหญ่รวม 219 ชิ้น และเศษวัสดุก่อสร้างประเภทเศษเหล็กรวม 66.5 ตัน โดยสรุปปริมาณขยะที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมก่อสร้างดัง ตารางที่ 7-15

ตารางที่ 7-15 ปริมาณขยะที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ระหว่างเดือนกรกฎาคม - ธันวาคม พ.ศ. 2565

ชนิดของเสีย	หน่วย	ปริมาณขยะ						
		พ.ศ. 2565						
		ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	รวม
1.ขยะทั่วไป	กิโลกรัม	-	-	-	30.0	26.0	59.0	115.0
2. ขยะรีไซเคิล	กิโลกรัม	-	-	-	78.0	66.5	37.0	181.5
3. เศษวัสดุจากการก่อสร้าง								
เศษดิน หิน ทราย อิฐ ปูน คอนกรีต	ตัน	-	-	-	1,820	276.2	1,689	3,785.2
เศษเสาเข็ม หรือเศษท่อขนาดใหญ่	ชิ้น	-	-	-	75.0	60.0	84.0	219.0
เศษไม้	ลบ.ม.	-	-	-	-	-	-	-
เศษเหล็ก	ตัน	-	-	-	14.5	15.0	37.0	66.5
4. ขยะปนเปื้อน ขยะอันตราย	กิโลกรัม	-	-	-	-	-	-	-
5. อื่น ๆ	กิโลกรัม	-	-	-	-	-	-	-

บทที่ 8

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ-สังคม

และทัศนคติของประชาชน

บทที่ 8

การศึกษาสภาพเศรษฐกิจ – สังคมและทัศนคติของประชาชน

8.1 ความนำ

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) กำหนดให้มีการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ-สังคม และความคิดเห็นของประชาชน ที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการและอาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการฯ ภายใน 3 เดือน หลังจากเริ่มก่อสร้างโครงการฯ และจะต้องดำเนินการสำรวจทุกๆ 6 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง โดยได้แบ่งพื้นที่การสำรวจออกเป็น 5 สัญญา ได้แก่ **สัญญา 1:** ช่วงสถานีรัฐสภา-สถานีศรียาน-สถานีวชิรพยาบาล **สัญญา 2:** ช่วงสถานีหอสมุดแห่งชาติ-สถานีบางขุนพรหม-สถานีผ่านฟ้า **สัญญา 3:** ช่วงสถานีสามยอด-สถานีสะพานพุทธฯ **สัญญา 4:** ช่วงสถานีวงเวียนใหญ่-สถานีสำเหร่ และ **สัญญา 5:** ช่วงสถานีดาวคะนอง-สถานีบางปะแก้ว-สถานีบางปะกอก-สถานีสะพานพระราม 9-สถานีราษฎร์บูรณะ-สถานีพระประแดง-และสถานีครุใน โดยดำเนินการสำรวจปีละ 2 ครั้ง

ผลการสำรวจที่นำเสนอในรายงานนี้เป็นการสำรวจสถานการณ์ช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการ (Baseline Survey) เพื่อนำมาใช้เป็นข้อมูลฐาน (Baseline Information) สำหรับอ้างอิงในการวิเคราะห์การเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจและสังคมในช่วงระหว่างการก่อสร้างโครงการและช่วงที่โครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ

การสำรวจครั้งนี้ถือเป็นการสำรวจครั้งที่ 1 โดยเจ้าหน้าที่สำรวจภาคสนามของโครงการได้ดำเนินการสำรวจไปในช่วงวันที่ 7-13 สิงหาคม พ.ศ.2565 ที่ผ่านมา

8.2 ประชากรเป้าหมายและกลุ่มตัวอย่าง

8.2.1 กรอบประชากรที่สำรวจ

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ได้กำหนดให้การสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมต้องดำเนินการสำรวจครอบคลุมกลุ่มประชากรเป้าหมาย จำนวน 5 กลุ่มหลัก ประกอบด้วย (1) กลุ่มผู้นำชุมชน (2) กลุ่มหัวหน้าครัวเรือน/คู่สมรส (3) กลุ่มสถานประกอบการ (4) กลุ่มพื้นที่อ่อนไหว ประกอบด้วย ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล และ (5) กลุ่มผู้แทนหน่วยงานราชการ

8.2.2 ขนาดตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง

รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ กำหนดให้การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างเป็นไปตามระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์ ดังนั้น การกำหนดขนาดตัวอย่างในการสำรวจครั้งนี้จึงดำเนินการโดยยึดตามแนวทางการคำนวณขนาดตัวอย่างของ Yamane (1967)¹ ที่ระดับความเชื่อมั่น (Confidence Level) ร้อยละ 95 ซึ่งเป็นระดับความเชื่อมั่นที่สามารถยอมรับได้ในทางวิชาการ²

การกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างและการสุ่มตัวอย่าง ในการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคมจากประชากรเป้าหมายทั้ง 5 กลุ่ม ปรากฏรายละเอียด ดังนี้

¹ Yamane, Taro. 1967. Statistics, An Introductory Analysis, 2nd Ed., New York: Harper and Row.

² Israel, G. D. (1992). Determining sample size, page.1.

1) กลุ่มที่ 1 กลุ่มครัวเรือนผู้ที่อาศัยอยู่ในเขตรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวสายทางของโครงการ ซึ่งมี
กรอบจำนวนครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา จำนวน 215,821 หลังคาเรือน (ตารางที่ 8-1) กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตร
ของ Taro Yamane ดังสมการ (1) รายละเอียดดังตารางที่ 8-1

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2} \quad \text{----- (1)}$$

โดยที่ n คือ จำนวนตัวอย่าง
N คือ จำนวนครัวเรือนในพื้นที่ศึกษา
e คือ ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ (ร้อยละ 5)

N = 215,821 (จำนวนครัวเรือนทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา)
e = 0.05 (ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้)

$$n = \frac{215,821}{1 + 215,821 \times (0.05)^2}$$

$$= 399.3$$

จากการคำนวณทำให้ได้จำนวนตัวอย่างที่ต้องสำรวจอย่างน้อย 399.3 ตัวอย่าง แต่การสำรวจครั้งนี้ใช้จำนวน 500
ตัวอย่าง แล้วนำมากระจายให้สอดคล้องกับจำนวนประชากรครัวเรือนเป้าหมายในแต่ละพื้นที่ ดังสมการ (2)

$$A = \frac{n_1 \times n}{N} \quad \text{----- (2)}$$

เมื่อ A คือ จำนวนตัวอย่างของกลุ่มเป้าหมาย
n1 คือ จำนวนครัวเรือนของกลุ่มเป้าหมาย
N คือ จำนวนครัวเรือนทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา
n คือ จำนวนตัวอย่างทั้งหมดจากสมการ (1)

เช่น แทนค่าจำนวนสถานีรัฐสภา (n₁ = 10,500) ในสมการ (2) จะทราบจำนวนตัวอย่างของกลุ่มเป้าหมายที่จะทำการ
สุ่ม ดังนี้

$$A = \frac{n_1 \times 500}{215,821}$$

$$= \frac{10,500 \times 500}{215,821}$$

$$= 24.3$$

n1 = 10,500 (จำนวนครัวเรือนของกลุ่มเป้าหมาย)
n = 500 (จำนวนตัวอย่างทั้งหมดจากสมการ (1))

ตารางที่ 8-1 สรุปจำนวนตัวอย่างของกลุ่มครัวเรือน

สถานี	จำนวนครัวเรือน	จำนวนที่คำนวณได้	จำนวนที่สำรวจ
ระบบใต้ดิน			
1. สถานีรัฐสภา	10,500	24.3	24
2. สถานีศรียาน	11,130	25.8	26
3. สถานีวชิรพยาบาล	7,320	17.0	17
4. สถานีหอสมุดแห่งชาติ	6,889	16.0	16
5. สถานีบางขุนพรหม	7,020	16.3	16
6. สถานีผ่านฟ้า	8,157	18.9	19
7. สถานีสามยอด	8,650	20.0	20
8. สถานีสะพานพุทธฯ	5,426	12.6	13
9. สถานีวงเวียนใหญ่	15,154	35.1	35
10. สถานีสำเหร่	12,984	30.1	30
ระบบยกระดับ			
11. สถานีดาวคะนอง	19,161	44.4	44
12. สถานีบางปะแก้ว	15,763	36.5	37
13. สถานีบางปะกอก	13,098	30.2	30
14. สถานีสะพานพระราม 9	11,218	26.0	26
15. สถานีราษฎร์บูรณะ	13,861	32.0	32
16. สถานีพระประแดง	27,961	64.8	65
17. สถานีครุใน	16,405	38.0	38
18. โรงจอดรถไฟฟ้า	5,124	11.9	12
รวมทั้งหมด	215,821	500	500

ที่มา : กลุ่มงานทะเบียนราษฎร์ สำนักงานเขต กรุงเทพมหานคร 2565

2) กลุ่มที่ 2 กลุ่มสถานประกอบการ ที่อยู่ในเขตรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวสายทางของโครงการ ซึ่งมี
กรอบจำนวนสถานประกอบการในพื้นที่ศึกษา 984 แห่ง (ตารางที่ 8-2) กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรของ Taro
Yamane ดังสมการ (1) รายละเอียดดังตารางที่ 8-2

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2} \quad \text{----- (1)}$$

โดยที่ n คือ จำนวนตัวอย่าง
N คือ จำนวนสถานประกอบการในพื้นที่ศึกษา
e คือ ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ (ร้อยละ 5)

N = 984 (จำนวนสถานประกอบการทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา)
e = 0.05 (ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้)

$$\begin{aligned} n &= \frac{984}{1 + 984 \times (0.05)^2} \\ &= 284.4 \end{aligned}$$

หลังจากได้จำนวนตัวอย่างของกลุ่มสถานประกอบการทั้งหมดแล้ว นำมากระจายตัวอย่างให้สอดคล้องกับ
กรอบประชากรสถานประกอบการในแต่ละพื้นที่ ดังสมการ (2)

$$A = \frac{n_1 \times n}{N} \quad \text{----- (2)}$$

เมื่อ A คือ จำนวนตัวอย่างของกลุ่มเป้าหมาย
n₁ คือ จำนวนสถานประกอบการของกลุ่มเป้าหมาย
N คือ จำนวนสถานประกอบการทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา
n คือ จำนวนตัวอย่างทั้งหมดจากสมการ (1)

เช่น แทนค่าจำนวนสถานีรัฐสภา (n₁ = 29) ในสมการ (2) จะทราบจำนวนตัวอย่างของกลุ่มเป้าหมายที่จะทำการสุ่ม
ดังนี้

$$\begin{aligned} A &= \frac{n_1 \times 284.4}{984} \\ &= \frac{29 \times 284.4}{984} \\ &= 8.5 \end{aligned}$$

n₁ = 29 (จำนวนสถานประกอบการของกลุ่มเป้าหมาย)
n = 284.4 (จำนวนตัวอย่างทั้งหมดจากสมการ (1))

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 8-2 จำนวนตัวอย่างกลุ่มสถานประกอบการ

สถานี	จำนวนสถานประกอบการ	จำนวนที่คำนวณได้	จำนวนที่เก็บ
ระบบใต้ดิน			
1. สถานีรัฐสภา	29	8.5	9
2. สถานีศรียาน	29	8.5	9
3. สถานีวชิรพยาบาล	33	9.5	10
4. สถานีหอสมุดแห่งชาติ	72	20.8	21
5. สถานีบางขุนพรหม	52	15.0	15
6. สถานีผ่านฟ้า	67	19.5	20
7. สถานีสามยอด	74	21.5	22
8. สถานีสะพานพุทธ	42	12.6	13
9. สถานีวงเวียนใหญ่	39 (16)	11.5	12
10. สถานีสำเหร่	29 (29)	8.5	9
ระบบยกระดับ			
11. สถานีดาวคะนอง	74	21.5	22
12. สถานีบางปะแก้ว	59	17.1	18
13. สถานีบางปะกอก	98	28.5	29
14. สถานีสะพานพระราม 9	38	11.0	11
15. สถานีราษฎร์บูรณะ	92	26.6	27
16. สถานีพระประแดง	77	22.6	23
17. สถานีครุใน	40	11.6	12
18. โรงจอดรถไฟฟ้า	40	11.6	12
รวมทั้งหมด	984	284.4	294

3) กลุ่มที่ 3 กลุ่มผู้นำชุมชนที่อาศัยอยู่ในเขตรัศมี 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวสายทางของโครงการ ซึ่งมี
กรอบจำนวนประชากรเป้าหมายในพื้นที่ศึกษา จำนวน 104 ชุมชน (ตารางที่ 8-3) กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตร
ของ Taro Yamane ดังสมการ (1) รายละเอียดดังตารางที่ 8-3

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2} \quad \text{----- (1)}$$

โดยที่ n คือ จำนวนตัวอย่าง
N คือ จำนวนชุมชนในพื้นที่ศึกษา
e คือ ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ (ร้อยละ 5)

N = 104 (จำนวนชุมชนทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา)
e = 0.05 (ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้)

$$n = \frac{104}{1 + 104 \times (0.05)^2}$$

$$= 82.5$$

หลังจากได้จำนวนตัวอย่างของกลุ่มนี้ในภาพรวมแล้วได้นำมากระจายสุ่มให้สอดคล้องกับกรอบจำนวน
ประชากร/ชุมชนในแต่ละพื้นที่ ดังสมการ (2)

$$A = \frac{n_1 \times n}{N} \quad \text{----- (2)}$$

เมื่อ A คือ จำนวนตัวอย่างของกลุ่มเป้าหมาย
n₁ คือ จำนวนชุมชนของกลุ่มเป้าหมาย
N คือ จำนวนชุมชนทั้งหมดในพื้นที่ศึกษา
n คือ จำนวนตัวอย่างทั้งหมดจากสมการ (1)

เช่น แทนค่าจำนวนสถานีรัฐสภา (n₁ = 10) ในสมการ (2) จะทราบจำนวนตัวอย่างของกลุ่มเป้าหมายที่จะทำการสุ่ม
ดังนี้

$$A = \frac{n_1 \times 82.5}{104}$$

$$= \frac{10 \times 82.5}{104}$$

$$= 7.9$$

n₁ = 10 (จำนวนชุมชนของกลุ่มเป้าหมาย)
n = 82.5 (จำนวนตัวอย่างทั้งหมดจากสมการ (1))

ตารางที่ 8-3 จำนวนตัวอย่างของกลุ่มผู้นำชุมชน

สถานี	จำนวนผู้นำชุมชน	จำนวนที่คำนวณได้	จำนวนที่สำรวจ
ระบบใต้ดิน			
1. สถานีรัฐสภา	10	7.9	8
2. สถานีศรียาน	5	4.0	4
3. สถานีวิจิตรพยาบาล	2	1.6	2
4. สถานีหอสมุดแห่งชาติ	2	1.6	2
5. สถานีบางขุนพรหม	1	0.8	1
6. สถานีผ่านฟ้า	5	4.0	4
7. สถานีสามยอด	7	5.6	6
8. สถานีสะพานพุทธ	4	3.2	3
9. สถานีวงเวียนใหญ่	2	1.6	2
10. สถานีสำเหร่	4	3.2	3
ระบบยกระดับ			
11. สถานีดาวคะนอง	8	6.2	6
12. สถานีบางปะแก้ว	3	2.4	2
13. สถานีบางปะกอก	4	3.2	3
14. สถานีสะพานพระราม 9	5	4.0	4
15. สถานีราษฎร์บูรณะ	6	4.8	5
16. สถานีพระประแดง	3	2.2	2
17. สถานีครุใน	33	26.1	26
รวมทั้งหมด	104	82.5	83

4) กลุ่มที่ 4 กลุ่มพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ได้แก่ พื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อม ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ครอบคลุมประชากรเป้าหมายที่เป็นกลุ่มอ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมทั้งหมด ประกอบด้วย ศาสนสถาน สถานศึกษา และสถานพยาบาล **รวมทั้งสิ้น 182 แห่ง** รายละเอียด ตารางที่ 8-4

5) กลุ่มที่ 5 กลุ่มหน่วยงานราชการ ทำการสำรวจโดยเลือกกลุ่มตัวอย่างแบบไม่เป็นไปตามโอกาสทางสถิติ ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ครอบคลุมประชากรเป้าหมายทั้งหมด **รวมทั้งสิ้น 58 แห่ง** รายละเอียด ตารางที่ 8-4

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565

ตารางที่ 8-4 จำนวนตัวอย่างของกลุ่มพื้นที่อ่อนไหวและหน่วยงานราชการ

สถานี	สถานศึกษา	สถานพยาบาล	ศาสนสถาน	หน่วยงานราชการ
ระบบใต้ดิน				
1. สถานีรัฐสภา	9	2	4	4
2. สถานีศรียาน	7	1	4	4
3. สถานีวีรพยาบาล	10	1	3	3
4. สถานีหอสมุดแห่งชาติ	10	0	3	13
5. สถานีบางขุนพรหม	4	0	5	8
6. สถานีผ่านฟ้า	8	1	8	7
7. สถานีสามยอด	10	0	10	7
8. สถานีสะพานพุทธ	14	2	8	4
9. สถานีวงเวียนใหญ่	2	0	2	1
10. สถานีสำเหร่	1	2	5	0
ระบบยกระดับ				
11. สถานีดาวคะนอง	3	1	3	0
12. สถานีบางปะแก้ว	4	0	4	0
13. สถานีบางปะกอก	5	5	2	3
14. สถานีสะพานพระราม 9	4	0	1	1
15. สถานีราษฎร์บูรณะ	2	0	1	2
16. สถานีพระประแดง	0	0	2	0
17. สถานีครุใน	1	4	0	1
18. โรงจอดรถไฟฟ้า	2	1	1	0
รวมทั้งหมด	96	20	66	58

สำหรับรายละเอียดพื้นที่สำรวจ และจำนวนตัวอย่างในการสำรวจแต่ละครั้ง จำแนกเป็นรายสัญญา แสดงดัง ตารางที่ 8-5

ตารางที่ 8-5 จำนวนตัวอย่างกลุ่มต่างๆ จำแนกตามสัญญา พื้นที่สำรวจ และประชากรกลุ่มเป้าหมาย

สัญญา	สถานี	แขวง/ตำบล	สถาน						หน่วยงาน		รวมแต่ละสัญญา (ตัวอย่าง)		
			ครัวเรือน (ตัวอย่าง)	ประกอบการ (ตัวอย่าง)	ผู้นำชุมชน (ตัวอย่าง)	สถานศึกษา (ตัวอย่าง)	สถานพยาบาล (ตัวอย่าง)	ศาสนสถาน (ตัวอย่าง)	ราชการ (ตัวอย่าง)	จำนวนรวม (ตัวอย่าง)			
ใต้ดิน	สัญญา 1	สถานีรัฐสภา	ถนนนครชัยศรี	24	9	8	9	2	4	4	60	161	
		สถานีศรียาน	ถนนนครชัยศรี	26	9	4	7	1	4	4	55		
		สถานีวชิรพยาบาล	วชิรพยาบาล	17	10	2	10	1	3	3	46		
	สัญญา 2	สถานีหอสมุดแห่งชาติ	วชิรพยาบาล	16	21	2	10	0	3	13	65	180	
		สถานีบางขุนพรหม	วัดสามพระยา	16	15	1	4	0	5	8	49		
		สถานีผ่านฟ้า	วัดบวรนิเวศน์	19	20	4	8	0	8	7	66		
	สัญญา 3	สถานีสามยอด	วังบูรพาภิรมย์	20	22	6	10	0	10	7	75	132	
		สถานีสะพานพุทธ	สมเด็จพระเจ้าพระยา	13	13	3	14	2	8	4	57		
	สัญญา 4	สถานีวงเวียนใหญ่	คลองตันไทร	35	12	2	2	0	2	1	54	104	
		สถานีสำเหร่	บุคคโล	30	9	3	1	2	5	0	50		
	ยกระดับ	สัญญา 5	สถานีดาวคะนอง	บางค้อ	44	22	6	3	1	3	0	79	539
			สถานีบางปะแก้ว	จอมทอง	37	18	2	4	0	4	0	65	
สถานีบางปะกอก			บางปะกอก	30	29	3	5	5	2	3	77		
สถานีสะพานพระราม 9			บางปะกอก	26	11	4	4	0	1	1	47		
สถานีราษฎร์บูรณะ			ราษฎร์บูรณะ	32	27	5	2	0	1	2	69		
สถานีพระประแดง			บางมด	65	23	2	0	0	2	0	92		
สถานีครุไน			ต.บางครุ	38	12	13	1	4	0	1	69		
โรงจอดรถไฟฟ้า			ต.บางครุ	12	12	13	2	1	1	0	41		
รวมทั้งหมด			500	294	83	96	19	66	58	1,116			

8.3 เครื่องมือและวิธีการสำรวจ

การสำรวจครั้งนี้เป็นการสำรวจครั้งที่ 1 มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมข้อมูลฐาน (Baseline-information) สำหรับใช้ประโยชน์ในการอ้างอิงและตรวจสอบการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม มุมมองของประชาชนที่อาจได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการฯ ที่กำลังจะดำเนินการ

การสำรวจครั้งนี้ใช้แบบสอบถาม (Questionnaires) ในการรวบรวมข้อมูล ด้วยวิธีการสัมภาษณ์รายบุคคล (Individual Interview) โดยแบบสอบถามที่ใช้ในการสัมภาษณ์ประกอบด้วยคำถามเชิงโครงสร้างแบบปลายปิด (Close-ended Questions) และกึ่งโครงสร้างแบบปลายเปิด (Open-ended Questions) ครอบคลุมเนื้อหา 4 ส่วนหลัก ประกอบด้วย

- ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
- ส่วนที่ 2 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม
- ส่วนที่ 3 ข้อมูลด้านอนามัยสิ่งแวดล้อม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม
- ส่วนที่ 4 การรับทราบข้อมูลข่าวสาร และความคิดเห็นต่อโครงการ

8.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

8.4.1 การประมวลผลและวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อรวบรวมข้อมูลมาจากภาคสนามแล้ว นักวิจัยจะทำการตรวจสอบความถูกต้องสมบูรณ์ของข้อมูลทั้งหมด โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์มาตรวจสอบความถูกต้อง และความครบถ้วน จากนั้นจึงนำมาบันทึก ประมวลผล และวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปด้านสถิติทางสังคมศาสตร์ SPSS (Statistic Package for Social Science) โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ประกอบด้วย อัตราส่วนร้อยละ (Percentage) ค่าสูงสุด (Maximum) และค่าต่ำสุด (Minimum) สำหรับพรรณนาคุณสมบัติของกลุ่มตัวอย่างที่สำรวจได้และการรับรู้ของกลุ่มตัวอย่างในประเด็นต่างๆ

สำหรับคำถามเกี่ยวกับระดับความเข้มข้นของผลกระทบจากการก่อสร้างโครงการและความคาดหวังเกี่ยวกับประโยชน์ที่เกิดขึ้นเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ ได้ใช้มาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) 5 ระดับ ตามแนวคิดของลิเคิร์ต³ (Likert Scale) โดยแบ่งคำตอบออกเป็น 5 ระดับ คือ น้อย ค่อนข้างน้อย ปานกลาง ค่อนข้างมาก และมาก โดยการให้ค่าคะแนนคำตอบห่างเท่ากัน เป็น 1, 2, 3, 4 และ 5 ตามลำดับ และให้ผู้ตอบเลือกคำตอบแต่ละข้อด้วยการระบุคะแนนความคิดเห็นที่สอดคล้องกับความรู้สึกที่แท้จริงของผู้ตอบมากที่สุด จากนั้น จึงนำค่าคะแนนมาหาค่าเฉลี่ยในแต่ละข้อ แล้วนำค่าเฉลี่ยแต่ละข้อมาประมวลผลรวมกันเพื่อหาค่าเฉลี่ยของระดับผลกระทบหรือระดับผลประโยชน์ โดยคำนึงถึงระดับค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน⁴ (Standard Deviation: S.D.) มาประกอบการพิจารณาว่าค่าเฉลี่ยที่นำมาใช้มีความเหมาะสมหรือน่าเชื่อถือมากน้อยเพียงใด

ส่วนในการกำหนดอันตรายภาคชั้น ได้กำหนดให้แต่ละอันตรายภาคชั้นมีความกว้างเท่ากับ 1.0 ซึ่งค่าระดับผลกระทบได้มีความหมายดัง ตารางที่ 8-6

³ Nemoto, T., & Beglar, D. (2014). Likert-scale questionnaires. In JALT 2013 conference proceedings (pp. 1-8).

⁴ Barde, M. P., & Barde, P. J. (2012). What to use to express the variability of data: Standard deviation or standard error of mean? Perspectives in clinical research, 3(3), 113.

ตารางที่ 8-6 คะแนนระดับความเข้มข้นของผลกระทบและการแปลความหมาย

คะแนนเฉลี่ย	ระดับความเข้มของผลกระทบ/ผลประโยชน์
0.01-1.00	ได้รับผลกระทบ/ผลประโยชน์ระดับน้อย
1.01-2.00	ได้รับผลกระทบ/ผลประโยชน์ระดับค่อนข้างน้อย
2.01-3.00	ได้รับผลกระทบ/ผลประโยชน์ระดับปานกลาง
3.01-4.00	ได้รับผลกระทบ/ผลประโยชน์ระดับค่อนข้างมาก
4.01-5.00	ได้รับผลกระทบ/ผลประโยชน์ระดับมาก

8.4.2 การจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบและผลประโยชน์จากโครงการฯ

เพื่อให้สามารถพิจารณาประเด็นผลกระทบที่มีความสำคัญสูงสำหรับการตัดสินใจดำเนินการที่เกี่ยวข้อง จึงได้นำเทคนิค Project Prioritization ที่พัฒนาโดย University of Wisconsin System Board of Regents⁵ มาประยุกต์ใช้เพื่อจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบและผลประโยชน์ ด้วยการ **กำหนดเกณฑ์และระดับคะแนน (Determine Criteria and Rating Scale)** เพื่อใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของผลกระทบหรือผลประโยชน์ ประกอบด้วย 3 เกณฑ์หลัก ดังนี้

1) **พิจารณาจากขอบเขตผลกระทบหรือผลประโยชน์** ซึ่งสะท้อนผ่านความกว้างขวางของผู้ที่รับรู้ถึงผลกระทบหรือผลประโยชน์จากโครงการฯ มี คะแนน 0-100 คะแนน โดยการแปลงมาจากอัตราส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ระบุว่าได้รับผลกระทบหรือผลประโยชน์จากโครงการในประเด็นต่างๆ (ดูตารางที่ 8-7 ข้อ 1)

2) **พิจารณาจากความเข้มข้น (Degree) ของผลกระทบหรือผลประโยชน์ที่เกิดจากโครงการ** ในมุมมองของกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจ ซึ่งสะท้อนถึงการรับรู้ต่อความเข้มข้นหรือความเข้มข้นของผลกระทบที่เกิดขึ้นในช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการ หรือ ระดับความคาดหวังผลประโยชน์ หรือ ระดับความกังวลใจต่อผลกระทบที่จะเกิดขึ้นเมื่อโครงการดำเนินการแล้วเสร็จ มีคะแนนระหว่าง 1-5 คะแนน โดยมาจากคะแนนเฉลี่ยของความเข้มข้นด้านผลกระทบหรือผลประโยชน์ที่กลุ่มตัวอย่างระบุในแบบสำรวจ (ดูตารางที่ 8-7 ข้อ 2)

3) **ระดับความสำคัญของประเด็นผลกระทบหรือผลประโยชน์** ซึ่งสะท้อนถึงระดับความสำคัญของประเด็นผลกระทบหรือผลประโยชน์ในภาพรวม เพื่อนำไปใช้ประโยชน์ในการพิจารณาหรือตัดสินใจเพื่อแก้ไขปัญหา หรือ ปรับปรุงสำหรับการบรรเทาผลกระทบ หรือ การส่งเสริมความร่วมมือจากกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบหรือได้รับประโยชน์จากโครงการ มีคะแนนระหว่าง 1-500 คะแนน โดยคำนวณมาจากอัตราส่วนผู้ได้รับผลกระทบหรือได้รับประโยชน์ (ร้อยละ 0-100) คูณกับคะแนนเฉลี่ยของผลกระทบหรือผลประโยชน์ (1-5 คะแนน) ด้วยการกำหนดน้ำหนักของขอบเขตผู้ได้รับผลกระทบและระดับการรับรู้เกี่ยวกับความเข้มข้นหรือความเข้มข้นของผลกระทบด้วยการถ่วงน้ำหนักเท่าๆ กัน (ดูตารางที่ 8-7 ข้อ 3)

นอกจากนี้ ยังได้กำหนดเกณฑ์ย่อยที่จะสะท้อนเกณฑ์หลัก (Key Criteria) และและวิธีการแปลความหมาย (Interpreted) โดยมีรายละเอียด ดังตารางที่ 8-7 รวมถึงบรรยากาศการสำรวจข้อมูลดังรูปที่ 8-1 ถึง รูปที่ 8-5

⁵ Union, U. M. (2014). Board of Regents of the University of Wisconsin System.

ตารางที่ 8-7 เกณฑ์หลักและเกณฑ์ย่อยในการจัดระดับความสำคัญของผลกระทบและการแปลความหมาย

เกณฑ์หลัก	เกณฑ์ย่อย	การแปลความหมาย
1. อัตราส่วนผู้ที่รับรู้ถึงผลกระทบหรือผลประโยชน์ (อัตราส่วน 0-100)	1.1 ร้อยละ 41 ขึ้นไป 1.2 ร้อยละ 31-40 1.3 ร้อยละ 21-30 1.4 ร้อยละ 11-20 1.5 ร้อยละ 1-10	มีขอบเขตผู้รับผลกระทบ/ประโยชน์กว้างขวางมาก มีขอบเขตผู้รับผลกระทบ/ประโยชน์กว้างขวางค่อนข้างมาก มีขอบเขตผู้รับผลกระทบ/ประโยชน์กว้างขวางปานกลาง มีขอบเขตผู้รับผลกระทบ/ประโยชน์ไม่ค่อยกว้างขวาง มีขอบเขตผู้รับผลกระทบ/ประโยชน์ไม่กว้างขวาง
2. คะแนนการรับรู้ถึงความเข้มข้นของผลกระทบหรือผลประโยชน์ (คะแนน 1-5)	2.1 คะแนนเฉลี่ย 4.01-5.00 2.2 คะแนนเฉลี่ย 3.01-4.00 2.3 คะแนนเฉลี่ย 2.01-3.00 2.4 คะแนนเฉลี่ย 1.01-2.00 2.5 คะแนนเฉลี่ย 0.01-1.00	ได้รับผลกระทบ/ผลประโยชน์มาก ได้รับผลกระทบ/ผลประโยชน์ค่อนข้างมาก ได้รับผลกระทบ/ผลประโยชน์ปานกลาง ได้รับผลกระทบ/ผลประโยชน์ค่อนข้างน้อย ได้รับผลกระทบ/ผลประโยชน์น้อย
3. คะแนนระดับความสำคัญของผลกระทบ/ผลประโยชน์ (คะแนน 1-500)	3.1 คะแนนเฉลี่ย 201 คะแนนขึ้นไป 3.2 คะแนนเฉลี่ย 151-200 คะแนน 3.3 คะแนนเฉลี่ย 101-150 คะแนน 3.4 คะแนนเฉลี่ย 51-100 คะแนน 3.5 คะแนนเฉลี่ย 1-50 คะแนน	มีความสำคัญมาก มีความสำคัญค่อนข้างมาก มีความสำคัญปานกลาง มีความสำคัญค่อนข้างน้อย มีความสำคัญน้อย



รูปที่ 8-1 บรรยากาศการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 วันที่ 13-17 สิงหาคม พ.ศ.2565 สัญญา 1

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้าง
โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 8-2 บรรยากาศการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 วันที่ 13-17 สิงหาคม พ.ศ.2565 สัณฐานา 2



รูปที่ 8-3 บรรยากาศการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 วันที่ 13-17 สิงหาคม พ.ศ.2565 สัณฐานา 3

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ระยะก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราชบุรีบูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เดือนกรกฎาคม - ธันวาคม 2565



รูปที่ 8-4 บรรยากาศการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 วันที่ 13-17 สิงหาคม พ.ศ.2565 สัณฐานา 4



รูปที่ 8-5 บรรยากาศการสำรวจความคิดเห็นของประชาชนครั้งที่ 1 วันที่ 13-17 สิงหาคม พ.ศ.2565 สัณฐานา 5

8.5 ผลการสำรวจด้านเศรษฐกิจและสังคม

การสำรวจทางด้านเศรษฐกิจและสังคม ได้กำหนดกลุ่มเป้าหมายผู้ที่อาจได้รับผลกระทบที่อยู่โดยรอบบริเวณพื้นที่โครงการฯ ในรัศมี 500 เมตร ซึ่งเป็นการกำหนดโดยรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการฯ โดยแบ่งกลุ่มเป้าหมายในการสำรวจออกเป็น 7 กลุ่ม ประกอบด้วย (1) กลุ่มครัวเรือน (2) กลุ่มสถานประกอบการ (3) กลุ่มผู้นำชุมชน (4) กลุ่มสถานศึกษา (5) กลุ่มสถานพยาบาล (6) ศาสนสถาน และ (7) กลุ่มหน่วยงานราชการ โดยมีรายละเอียดผลการสำรวจประเด็นต่างๆ ดังนี้

8.5.1 ข้อมูลพื้นฐานและบริบทด้านเศรษฐกิจ สังคม สุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อมของกลุ่มตัวอย่าง

1) บริบทด้านประชากรและสังคม

กลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจครั้งนี้ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มครัวเรือน เป็นหญิง มีอายุระหว่าง 41-60 ปี จบการศึกษาระดับปริญญาตรีและมีมัธยมศึกษามากที่สุด มีสมาชิกในครัวเรือนระหว่าง 4-7 คนมากที่สุด และพบว่าส่วนใหญ่มีภูมิลำเนาเดิมเป็นคนกรุงเทพฯ

เมื่อพิจารณาลักษณะที่อยู่อาศัยของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าอยู่อาศัยอาคารพาณิชย์มากที่สุดและมีสถานะเป็นผู้เช่า โดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างใช้เวลาอยู่อาศัยในพื้นที่อาจได้รับผลกระทบจากโครงการเฉลี่ยระหว่าง 19-24 ชั่วโมงมากที่สุด และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อาศัยอยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้างทั้งช่วงเวลากลางวันและกลางคืน ดังตารางที่ 8-8

ตารางที่ 8-8 บริบทด้านประชากรและสังคมของกลุ่มตัวอย่าง

ประเด็น	ผลสำรวจสำคัญ	สัญญา 1	สัญญา 2	สัญญา 3	สัญญา 4	สัญญา 5	ภาพรวม 5 สัญญา
1. สถานะของ กลุ่มตัวอย่าง	- ครัวเรือน	74.4	66.2	67.3	63.7	92.2	72.8
	- สถานประกอบการ	8.9	2.6	4.1	20.6	2.3	7.7
	- ผู้นำชุมชน	3.4	3.9	4.1	4.9	1.6	3.6
	- สถานพยาบาล	2.2	0.0	2.0	2.0	1.3	1.5
	- สถานศึกษา	6.7	11.7	8.2	2.0	1.3	6.0
	- ศาสนสถาน	2.2	3.9	6.1	5.9	0.7	3.8
	- หน่วยงานราชการ	2.2	11.7	8.2	1.0	0.7	4.8
2. เพศ	- ชาย	34.4	33.8	40.8	41.2	37.3	37.5
	- หญิง	65.6	66.2	59.2	58.8	62.7	62.5
3. ช่วงอายุ	- อายุ 18-30 ปี	1.0	1.3	12.2	10.8	0.0	6.1
	- อายุ 31-40 ปี	17.8	26.0	10.2	9.8	15.6	15.4
	- อายุ 41-50 ปี	35.6	31.2	16.3	24.5	33.4	26.4
	- อายุ 51-60 ปี	25.6	26.0	34.7	23.5	31.8	29.0
	- อายุมากกว่า 60 ปี	20.0	15.6	26.5	31.4	19.2	23.2
4. การศึกษา	- ประถมศึกษา	22.2	15.6	14.3	30.4	22.4	21.0
	- มัธยมศึกษา	21.1	19.5	14.3	25.5	40.9	24.3
	- ปวช./ปวส.	15.6	14.3	12.2	9.8	16.2	13.6
	- ปริญญาตรี	28.9	29.9	49.0	24.5	15.6	29.6
	- สูงกว่าปริญญาตรี	12.2	20.8	6.1	9.8	3.9	10.6
	- อื่นๆ	0.0	0.0	4.1	0.0	1.0	1.0
5. จำนวน สมาชิกใน ครัวเรือน	- จำนวน 1-3 คน	36.7	37.7	36.7	35.3	46.4	39.0
	- จำนวน 4-7 คน	44.4	46.8	40.8	43.1	41.2	43.0
	- จำนวน 8-10 คน	3.3	0.0	10.2	6.9	6.5	5.9
	- มากกว่า 10 คน	15.6	15.6	12.2	14.7	5.8	12.1
6. ภูมิลำเนาเดิม	- กรุงเทพฯ	61.1	58.4	53.1	61.8	51.3	57.1
	- สมุทรปราการ	0.0	0.0	0.0	0.0	41.9	8.4
	- ย้ายมาจากที่อื่น	38.9	41.6	46.9	38.2	6.8	34.5
7. ลักษณะที่อยู่ อาศัย	- อาคารพาณิชย์	35.6	42.9	57.1	82.4	21.1	47.8
	- ทาวน์เฮ้าส์	32.2	7.8	2.0	3.9	25.0	14.2
	- บ้านเดี่ยวชั้นเดียว	2.2	2.6	2.0	1.0	14.6	4.5
	- บ้านเดี่ยว 2 ชั้น	32.2	26.0	16.3	3.9	17.5	15.9
	- คอนโดมิเนียม	2.2	0.0	4.1	0.0	1.0	1.5
	- อื่นๆ	15.6	20.8	18.4	8.8	20.8	16.9
8. สิทธิในที่อยู่ อาศัย	- เป็นเจ้าของ	53.3	54.5	46.9	37.3	48.4	48.1
	- เช่า/เป็นผู้อาศัย	46.7	45.5	53.1	62.7	51.6	51.9
9. ระยะเวลาที่ อยู่ใกล้บริเวณ พื้นที่ก่อสร้าง	- น้อยกว่า 6 ชั่วโมง	6.7	11.7	14.3	2.0	7.5	8.9
	- 7-12 ชม.	42.2	39.0	40.8	29.4	21.4	32.7
	- 13-18 ชม.	4.4	3.9	6.1	6.9	28.9	11.5
	- 19-24 ชม.	46.7	45.5	38.8	61.8	42.2	47.1
10. ช่วงเวลาที่ อยู่อาศัย	- ช่วงกลางวัน	37.8	39.0	49.0	22.5	39.3	37.5
	- ช่วงกลางคืน	17.8	11.7	4.1	16.7	16.6	13.4
	- ทั้งวันทั้งคืน	44.4	49.4	46.9	60.8	44.2	49.1

หน่วย : ร้อยละ

2) บริบทด้านเศรษฐกิจ

ด้านการประกอบอาชีพ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว รองลงมาเป็นพนักงานบริษัทเอกชน รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ โดยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีรายได้พอเพียงและมีเงินออม รองลงมาระบุว่า มีรายได้พอเพียงแต่ไม่เหลือเงินสำหรับการออม ดังตารางที่ 8-9

ตารางที่ 8-9 บริบทด้านเศรษฐกิจของกลุ่มตัวอย่าง

ประเด็น	ผลสำรวจสำคัญ	สัญญา 1	สัญญา 2	สัญญา 3	สัญญา 4	สัญญา 5	ภาพรวม 5 สัญญา
1. อาชีพหลัก	พนักงานบริษัทเอกชน	18.9	16.9	18.4	21.6	2.60	15.7
	ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	48.9	46.8	42.9	43.1	87.66	53.9
	รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	12.2	23.4	20.4	5.9	3.25	13.0
	รับจ้างทั่วไป	8.9	6.5	4.1	20.6	0.32	8.1
	อื่น ๆ อาทิ เกษียณ แม่บ้าน ว่างงาน	11.1	6.5	14.3	8.8	6.17	9.4
2. ความ เพียงพอของ รายได้	- พอใช้ มีเหลือเก็บ	61.1	61.0	53.1	85.3	69.2	65.9
	- พอใช้ แต่ไม่เหลือเก็บ	28.9	27.3	28.6	5.9	26.6	23.5
	- ไม่พอใช้ และมีหนี้สิน	4.4	6.5	18.4	6.9	2.6	7.8
	- ไม่พอใช้ แต่ไม่มีหนี้สิน	5.6	5.2	0.0	2.0	1.6	2.9

หน่วย : ร้อยละ

3) สถานการณ์ด้านสุขภาพและอนามัยสิ่งแวดล้อม

ผลการสำรวจสถานการณ์ด้านสุขภาพ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ระบุว่าไม่มีคนป่วยในครัวเรือนในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา ส่วนกลุ่มตัวอย่างที่ระบุว่ามีสมาชิกในครัวเรือนเจ็บป่วยในช่วง 1 ปีที่ผ่านมา ระบุเพิ่มเติมว่าป่วยเป็นหวัดและโรคทางเดินหายใจมากที่สุด ส่วนการเข้าถึงการรักษาพยาบาลนั้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างเข้าไปใช้บริการโรงพยาบาลรัฐมากที่สุด รองลงมาใช้วิธีการซื้อยามารับประทานเอง และใช้บริการโรงพยาบาลเอกชน/คลินิกเอกชน ตามลำดับ

ด้านสถานการณ์ด้านสุขอนามัยนั้น พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ซื้อน้ำบรรจุขวด/ถัง/ตู้ดื่มเพื่อใช้บริโภค รองลงมาระบุว่า บริโภคน้ำประปาผ่านกระบวนการ/น้ำประปาผ่านเครื่องกรอง และทั้งหมดระบุว่าใช้น้ำประปาสำหรับการอุปโภค ส่วนการกำจัดน้ำเสียนั้นเกือบทั้งหมดใช้วิธีการเทลงท่อระบายน้ำสาธารณะ ส่วนที่เหลือระบุว่าทิ้งลงคลอง/แม่น้ำ/ลาดลงดิน และสำหรับวิธีการในการจัดการขยะมูลฝอยนั้น พบว่ากลุ่มตัวอย่างทั้งหมดระบุว่า นำขยะไปทิ้งในถังขยะสาธารณะของ กทม.ที่ได้มีการจัดเตรียมเอาไว้ ดังตารางที่ 8-10

ตารางที่ 8-10 บริบทด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมของกลุ่มตัวอย่าง

ประเด็น	ผลสำรวจสำคัญ	สัญญา 1	สัญญา 2	สัญญา 3	สัญญา 4	สัญญา 5	ภาพรวม 5 สัญญา	
1. สภาพความ เจ็บป่วยในช่วง 1 ปีที่ผ่านมาและ การเข้าถึง สถานพยาบาล	1.1 คริวเรือนไม่มีคนป่วย	60.0	63.6	51.0	40.2	90.6	61.1	
	1.2 คริวเรือนมีคนป่วย	40.0	36.4	49.0	59.8	9.4	38.9	
	- โรคหวัด	31.8	32.7	45.0	17.5	18.0	29.0	
	- โรคระบบกล้ามเนื้อ	6.1	0.0	5.0	0.0	14.0	5.0	
	- โรคหู ตา จมูก ปาก	1.5	0.0	2.5	0.0	4.0	1.6	
	- โรคทางเดินหายใจ	19.7	20.4	12.5	38.8	22.0	22.7	
	- โรคผิวหนัง/ภูมิแพ้	13.6	14.3	20.0	3.8	20.0	14.3	
	- อุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนน	1.5	2.0	2.5	0.0	6.0	2.4	
	- โรคเรื้อรังไม่ติดต่อ อาทิ ความดัน โรคมะเร็ง ไทรอยด์ เบาหวาน โรคหัวใจ เป็นต้น	25.8	28.6	7.5	22.5	6.0	18.1	
	1.3 การเข้าถึงสถานพยาบาล							
	- โรงพยาบาลรัฐ	46.7	48.1	36.7	63.1	11.8	41.3	
	- ศูนย์บริการสาธารณสุข/สถานี อนามัย	12.2	3.9	14.3	9.2	11.0	10.1	
	- โรงพยาบาล/คลินิกเอกชน	17.8	20.8	18.4	16.9	33.6	21.5	
	- ซื้อมากินเอง	21.1	22.1	26.5	10.8	34.4	23.0	
- ปลดปล่อยให้หายเอง	2.2	5.2	4.1	0.0	9.1	4.1		
2. การเข้าถึงน้ำเพื่อ การบริโภค	- น้ำประปา/น้ำประปาผ่านเครื่อง กรอง	17.4	18.0	43.2	47.5	10.1	27.2	
	- ชื่อน้ำบรรจุขวด/ถัง/ตู้ น้ำดื่ม	82.6	82.0	52.3	52.5	89.3	71.7	
	- อื่นๆ	0.0	0.0	4.5	0.0	0.7	1.0	
3. การเข้าถึงน้ำเพื่อ การอุปโภค	- น้ำประปา	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	- น้ำบ่อ/น้ำบาดาล/น้ำฝน	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
4. การกำจัดน้ำเสีย	- ระบายลงท่อสาธารณะ	92.8	91.7	90.7	100.0	97.5	94.5	
	- ทิ้งลงคลอง/แม่น้ำ/ราดลงดิน	7.2	8.3	9.3	0.0	2.5	5.5	
5. การกำจัดขยะ	- ทิ้งลงถังขยะสาธารณะ	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	- ฝัง/กลบ/เผา/กอง	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	

หน่วย : ร้อยละ

8.5.2 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับโครงการ

ผลการสำรวจครั้งนี้ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่หรือร้อยละ 76.3 ระบุว่ารับทราบข้อมูลเกี่ยวกับโครงการฯ มาก่อนที่จะมีพนักงานสำรวจมาสอบถาม โดยพบว่ากลุ่มตัวอย่างรับทราบข้อมูลจากป้ายประชาสัมพันธ์มากที่สุด รองลงมา ระบุว่ารับทราบจากเพื่อนบ้าน/ญาติ โทรทัศน์ และ Social Media ตามลำดับ

สำหรับช่องทางที่กลุ่มตัวอย่างมีความสะดวกในการรับข้อมูลจากโครงการมากที่สุด คือ ป้ายประชาสัมพันธ์ รองลงมา คือ เว็บไซต์ Facebook และ โทรทัศน์ ตามลำดับ ดังตารางที่ 8-11

ตารางที่ 8-11 การรับรู้ข้อมูลข่าวสารของกลุ่มตัวอย่าง

ประเด็น	ผลสำรวจสำคัญ	สัญญา 1	สัญญา 2	สัญญา 3	สัญญา 4	สัญญา 5	ภาพรวม 5 สัญญา
1. การรับทราบ ข้อมูลเกี่ยวกับ โครงการฯ	1.1 ไม่เคยทราบมาก่อน	14.4	26.0	26.5	20.6	31.2	23.7
	1.2 เคยทราบมาก่อนจาก...	85.6	74.0	73.5	79.4	68.8	76.3
	- ป้ายประชาสัมพันธ์	34.4	27.9	20.0	11.7	27.2	24.2
	- โทรทัศน์	12.0	16.3	29.1	4.5	12.2	14.8
	- เจ้าหน้าที่ของโครงการ	9.6	11.5	7.3	12.6	14.0	11.0
	- แผ่นพับประชาสัมพันธ์	16.0	17.3	1.8	8.1	7.6	10.2
	- เพื่อนบ้าน/ญาติ	6.4	4.8	16.4	43.2	20.1	18.2
	- เจ้าหน้าที่ชุมชน	1.6	0.0	0.0	0.9	2.0	0.9
	- Social Media	18.4	20.2	21.8	6.3	5.1	14.4
- Website	1.6	1.0	1.8	5.4	11.9	4.3	
2. ช่องทางที่ สะดวกในการ รับข้อมูล โครงการฯ	- ป้ายประชาสัมพันธ์	32.7	30.3	34.1	33.3	40.7	34.2
	- โทรทัศน์	15.3	13.8	20.7	24.5	13.6	17.6
	- Facebook	17.9	18.6	11.0	22.5	19.1	17.8
	- เว็บไซต์	19.4	25.5	25.6	9.8	20.8	20.2
	- Line	11.2	11.7	8.5	2.0	5.2	7.7
	- อื่นๆ	2.5	0.0	0.0	5.9	0.5	1.8

หน่วย : ร้อยละ

8.5.3 การรับรู้เกี่ยวกับผลกระทบในปัจจุบัน (ช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการ)

เพื่อให้รายงานนี้อ่านง่ายความสะดวกกับผู้อ่านและนำไปใช้ประโยชน์ รวมถึงเพื่อให้รายงานมีความกระชับ จึงได้นำเทคนิค Prioritization matrix มาประยุกต์ใช้ในการจัดอันดับผลกระทบที่มีอยู่เดิมในช่วงก่อนการก่อสร้าง ผลประโยชน์ที่คาดหวังเมื่อโครงการฯ เปิดให้บริการ และความกังวลใจเกี่ยวกับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นในช่วงที่โครงการฯ เปิดให้บริการ ดังที่ได้นำเสนอรายละเอียดวิธีการจัดลำดับความสำคัญแล้วในหัวข้อ 8.4.2

ผลการจัดลำดับประเด็นผลกระทบสำคัญที่มีอยู่เดิมในช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการฯ พบว่า ผลกระทบเชิงลบสำคัญที่มีคะแนนระดับความสำคัญสูงสุดในช่วงก่อนก่อสร้าง 3 อันดับแรก ประกอบด้วย

อันดับ 1: “ปัญหาการจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ต้องเปลี่ยนเส้นทางการจราจร”

1) ระดับความสำคัญของผลกระทบ (คะแนนเต็ม 500 คะแนน)

ผลการสำรวจในภาพรวม 5 สัญญา พบว่า “ปัญหาการจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ ต้องเปลี่ยนเส้นทางการจราจร” เป็นประเด็นผลกระทบที่มีความสำคัญมากที่สุดในปัจจุบัน โดยมีคะแนนความสำคัญของผลกระทบเฉลี่ย เท่ากับ 201.2 คะแนน (ดู ตารางที่ 8-12) หรือ ระดับ “สำคัญมาก” ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าปัญหาการจราจรเป็นปัญหาที่มีผลกระทบในระดับสูงในการรับรู้ของกลุ่มเป้าหมายตั้งแต่ช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการฯ

เมื่อพิจารณาเป็นรายสัญญา พบว่า อันดับ 1 พื้นที่สัญญาที่ 4 มีคะแนนสูงสุด คือ 290.2 คะแนน (สำคัญมาก) อันดับ 2 คือ พื้นที่สัญญาที่ 3 มีคะแนน 277.6 คะแนน (สำคัญมาก) อันดับ 3 พื้นที่สัญญาที่ 2 มีคะแนน 168.8 คะแนน (สำคัญค่อนข้างมาก) อันดับ 4 พื้นที่สัญญาที่ 5 มีคะแนน 142.9 คะแนน (สำคัญปานกลาง) และ อันดับ 5 พื้นที่สัญญาที่ 1 มีคะแนน 126.7 คะแนน (ระดับสำคัญปานกลาง)

2) ขอบเขตผู้ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)

ผลการสำรวจในภาพรวมทั้ง 5 สัญญา พบว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่ระบุว่าได้รับผลกระทบจากปัญหาการจราจรติดขัดฯ เฉลี่ยร้อยละ 61.5 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าขอบเขตผู้ได้รับผลกระทบจากปัญหานี้ในช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการอยู่ในระดับ “กว้างขวางมาก”

เมื่อพิจารณาเป็นรายสัญญา พบว่า อันดับ 1 พื้นที่สัญญาที่ 4 มีอัตราส่วนสูงสุด คือ ร้อยละ 80.4 (กว้างขวางมาก) อันดับ 2 คือ พื้นที่สัญญาที่ 3 มีอัตราส่วนร้อยละ 77.6 (กว้างขวางมาก) อันดับ 3 พื้นที่สัญญาที่ 5 มีอัตราส่วนร้อยละ 60.7 (กว้างขวางมาก) อันดับ 4 พื้นที่สัญญาที่ 2 มีอัตราส่วนร้อยละ 53.2 (กว้างขวางมาก) และ อันดับ 5 พื้นที่สัญญาที่ 1 มีอัตราส่วนร้อยละ 35.6 (กว้างขวางค่อนข้างมาก)

3) ระดับความเข้มข้นของผลกระทบ (คะแนนเต็ม 5 คะแนน)

ผลการสำรวจในภาพรวมทั้ง 5 สัญญาพบว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่ระบุว่าความรุนแรงของ “ปัญหาการจราจรติดขัดฯ” มีคะแนนความเข้มข้นเฉลี่ยเท่ากับ 3.3 คะแนน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าในช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการฯ ปัญหาการจราจรมีความรุนแรงอยู่ในระดับ “ค่อนข้างมาก”

เมื่อพิจารณาเป็นรายสัญญาพบว่า อันดับ 1 พื้นที่สัญญาที่ 1, 3 และ 4 มีคะแนนสูงสุด คือ 3.6 คะแนน (ระดับค่อนข้างมาก) เท่ากันทั้ง 3 พื้นที่ อันดับ 2 คือ พื้นที่สัญญาที่ 2 มีคะแนน 3.2 คะแนน (ระดับค่อนข้างมาก) และ อันดับ 3 พื้นที่สัญญาที่ 5 มีคะแนน 2.4 คะแนน (ระดับปานกลาง)

อันดับ 2: “ปัญหาไม่มีที่จอดรถ”

1) ระดับความสำคัญของผลกระทบ (คะแนนเต็ม 500 คะแนน)

ผลการสำรวจในช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการฯ ภาพรวม 5 สัญญา พบว่า “ปัญหาไม่มีที่จอดรถ” เป็นประเด็นผลกระทบที่มีความสำคัญเป็นอันดับ 2 โดยมีคะแนนความสำคัญของผลกระทบ เฉลี่ย เท่ากับ 118.8 คะแนน (ดูตารางที่ 8-12) หรือ ระดับ “สำคัญปานกลาง”

เมื่อพิจารณาเป็นรายสัญญา พบว่า อันดับ 1 พื้นที่สัญญาที่ 3 มีคะแนนสูงสุด คือ 155.1 คะแนน (สำคัญค่อนข้างมาก) อันดับ 2 คือ พื้นที่สัญญาที่ 4 มีคะแนน 151.0 คะแนน (สำคัญค่อนข้างมาก) อันดับ 3 พื้นที่สัญญาที่ 2 มีคะแนน 135.1 คะแนน (สำคัญปานกลาง) อันดับ 4 พื้นที่สัญญาที่ 1 มีคะแนน 134.4 คะแนน (สำคัญปานกลาง) และ อันดับ 5 พื้นที่สัญญาที่ 5 มีคะแนน 18.5 คะแนน (สำคัญน้อย)

2) ขอบเขตผู้ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)

ผลการสำรวจในภาพรวมทั้ง 5 สัญญา พบว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่ระบุว่าได้รับผลกระทบจาก “ปัญหาไม่มีที่จอดรถ” เฉลี่ยร้อยละ 35.2 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าขอบเขตผู้ได้รับผลกระทบจากปัญหานี้ในช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการอยู่ในระดับ “ค่อนข้างกว้างขวาง”

เมื่อพิจารณาเป็นรายสัญญา พบว่า อันดับ 1 พื้นที่สัญญาที่ 3 มีอัตราส่วนสูงสุด คือ ร้อยละ 53.1 (กว้างขวางมาก) อันดับ 2 คือ พื้นที่สัญญาที่ 2 มีอัตราส่วนร้อยละ 40.3 (ค่อนข้างกว้างขวาง) อันดับ 3 พื้นที่สัญญาที่ 4 มีอัตราส่วนร้อยละ 40.2 (ค่อนข้างกว้างขวาง) อันดับ 4 พื้นที่สัญญาที่ 1 มีอัตราส่วนร้อยละ 36.7 (ค่อนข้างกว้างขวาง) และ อันดับ 5 พื้นที่สัญญาที่ 5 มีอัตราส่วนร้อยละ 5.5 (ไม่กว้างขวาง)

3) ระดับความเข้มข้นของผลกระทบ (คะแนนเต็ม 5 คะแนน)

ผลการสำรวจในภาพรวมทั้ง 5 สัญญา พบว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่ระบุว่าความรุนแรงของ“ปัญหาไม่มีที่จอดรถ” มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 3.4 คะแนน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าในช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการฯ ปัญหาี้มีความรุนแรงอยู่ในระดับ “ค่อนข้างมาก”

เมื่อพิจารณาเป็นรายสัญญา พบว่า อันดับ 1 พื้นที่สัญญาที่ 4 มีคะแนนสูงสุด คือ 3.8 คะแนน (ค่อนข้างมาก) อันดับ 2 คือ พื้นที่สัญญาที่ 1 มีคะแนน 3.7 คะแนน (ค่อนข้างมาก) อันดับ 3 พื้นที่สัญญาที่ 2 และ 5 มีคะแนน 3.4 คะแนน (ค่อนข้างมาก) เท่ากันทั้ง 2 พื้นที่ และ อันดับ 4 คือ พื้นที่สัญญาที่ 3 มีคะแนน 2.9 คะแนน (ปานกลาง)

อันดับ 3: “ปัญหาฝุ่นละออง”

1) ระดับความสำคัญของผลกระทบ (คะแนนเต็ม 500 คะแนน)

ผลการสำรวจในช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการฯ ภาพรวม 5 สัญญา พบว่า “ปัญหาฝุ่นละออง” เป็นประเด็นผลกระทบที่มีความสำคัญเป็นอันดับ 3 โดยมีคะแนนความสำคัญของผลกระทบ เฉลี่ย เท่ากับ 94.3 คะแนน (ดูตารางที่ 8-12) หรือ ระดับ “ค่อนข้างน้อย”

เมื่อพิจารณาเป็นรายสัญญาพบว่า อันดับ 1 พื้นที่สัญญาที่ 4 มีคะแนนสูงสุด คือ 149.0 คะแนน (สำคัญปานกลาง) อันดับ 2 คือ พื้นที่สัญญาที่ 2 มีคะแนน 110.4 คะแนน (สำคัญปานกลาง) อันดับ 3 พื้นที่สัญญาที่ 3 มีคะแนน 93.9 คะแนน (สำคัญค่อนข้างน้อย) อันดับ 4 พื้นที่สัญญาที่ 1 มีคะแนน 85.6 คะแนน (สำคัญค่อนข้างน้อย) และ อันดับ 5 พื้นที่สัญญาที่ 5 มีคะแนน 32.5 คะแนน (สำคัญน้อย)

2) ขอบเขตผู้ได้รับผลกระทบ (ร้อยละ)

ผลการสำรวจในภาพรวมทั้ง 5 สัญญา พบว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่ระบุว่าได้รับผลกระทบจาก “ปัญหาฝุ่นละออง” เฉลี่ยร้อยละ 32.9 ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าขอบเขตผู้ได้รับผลกระทบจากปัญหานี้ในช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการฯ อยู่ในระดับ “ค่อนข้างกว้างขวาง”

เมื่อพิจารณาเป็นรายสัญญาพบว่า อันดับ 1 พื้นที่สัญญาที่ 4 มีอัตราส่วนสูงสุด คือ ร้อยละ 47.1 (กว้างขวางมาก) อันดับ 2 คือ พื้นที่สัญญาที่ 2 มีอัตราส่วนร้อยละ 41.6 (กว้างขวางมาก) อันดับ 3 พื้นที่สัญญาที่ 3 มีอัตราส่วนร้อยละ 36.7 (ค่อนข้างกว้างขวาง) อันดับ 4 พื้นที่สัญญาที่ 1 มีอัตราส่วนร้อยละ 27.8 (กว้างขวางปานกลาง) และ อันดับ 5 พื้นที่สัญญาที่ 5 มีอัตราส่วนร้อยละ 11.4 (ไม่ค่อยกว้างขวาง)

3) ระดับความเข้มข้นของผลกระทบ (คะแนนเต็ม 5 คะแนน)

ผลการสำรวจในภาพรวมทั้ง 5 สัญญา พบว่า มีกลุ่มตัวอย่างที่ระบุว่าความรุนแรงของ“ปัญหาฝุ่นละออง” มีคะแนนเฉลี่ยเท่ากับ 2.9 คะแนน ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าในช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการฯ ปัญหาี้มีความรุนแรงอยู่ในระดับ “ปานกลาง”

เมื่อพิจารณาเป็นรายสัญญา พบว่า อันดับ 1 พื้นที่สัญญาที่ 4 มีคะแนนสูงสุด คือ 3.2 คะแนน (ค่อนข้างมาก) อันดับ 2 คือ พื้นที่สัญญาที่ 1 มีคะแนน 3.1 คะแนน (ค่อนข้างมาก) อันดับ 3 พื้นที่สัญญาที่ 5 มีคะแนน 2.9 คะแนน (ปานกลาง) อันดับ 4 คือ พื้นที่สัญญาที่ 2 มีคะแนน 2.7 คะแนน (ปานกลาง) และ อันดับ 5 คือ พื้นที่สัญญาที่ 3 มีคะแนน 2.6 คะแนน (ปานกลาง)

สำหรับ รายละเอียดผลการสำรวจที่สำคัญประเด็นอื่นๆ ได้นำเสนอใน ตารางที่ 8-12

ตารางที่ 8-12 ขอบเขต ความเข้มข้น และระดับความของผลกระทบที่มีอยู่เดิมในช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการจากการสำรวจครั้งที่ 1

ประเด็นผลกระทบ (เรียงตามอันดับความสำคัญ)	สัญญา 1			สัญญา 2			สัญญา 3			สัญญา 4			สัญญา 5			ภาพรวม 5 สัญญา		
	ขอบ เขต	ความ เข้มข้น	ความ สำคัญ	ขอบ เขต	ความ เข้มข้น	ความ สำคัญ	ขอบ เขต	ความ เข้มข้น	ความ สำคัญ	ขอบ เขต	ความ เข้มข้น	ความ สำคัญ	ขอบ เขต	ความ เข้มข้น	ความ สำคัญ	ขอบ เขต	ความ เข้มข้น	ความ สำคัญ
1. ด้านสิ่งแวดล้อม																		
1.1 เสียงดังรบกวน	22.2	3.6	80.0	23.4	2.4	57.1	42.9	2.9	124.5	43.1	3.5	151.0	10.4	2.6	26.9	28.4	3.0	87.9
1.2 ฝุ่นละออง	27.8	3.1	85.6	41.6	2.7	110.4	36.7	2.6	93.9	47.1	3.2	149.0	11.4	2.9	32.5	32.9	2.9	94.3
1.3 ความสั่นสะเทือน	23.3	2.9	67.8	22.1	2.4	51.9	16.3	3.1	51.0	20.6	3.0	61.8	15.3	3.3	50.6	19.5	2.9	56.6
1.4 ขยะมูลฝอย/เศษดิน/ทราย	15.6	2.4	37.8	31.2	2.3	72.7	20.4	2.8	57.1	11.8	2.6	30.4	10.4	2.8	28.6	17.9	2.6	45.3
1.5 ปัญหาเรื่องกลิ่นจากควั่น/ท่อไอเสีย	14.4	2.5	36.7	45.5	2.4	110.4	51.0	3.2	165.3	30.4	3.0	91.2	10.4	3.0	30.8	30.3	2.8	86.9
1.6 ปัญหาน้ำเน่าเสีย	16.7	2.3	38.9	37.7	2.4	89.6	24.5	3.1	75.5	17.6	2.9	52.0	8.8	2.6	22.7	21.1	2.7	55.7
2. ด้านคมนาคม																		
2.1 การจราจรติดขัด/กีดขวางการจราจร/ ต้องเปลี่ยนเส้นทางการจราจร	35.6	3.56	126.7	53.2	3.2	168.8	77.6	3.6	277.6	80.4	3.6	290.2	60.7	2.4	142.9	61.5	3.3	201.2
2.2 ทัศนวิสัยในการขับขี่ยานพาหนะ	24.4	2.7	65.6	39.0	3.0	115.6	28.6	3.1	87.8	12.7	2.8	35.3	5.8	3.3	19.5	22.1	3.0	64.8
2.3 ปัญหาการใช้พื้นที่สัญจรทางเท้า	30.0	2.9	85.6	41.6	2.9	122.1	32.7	2.9	93.9	25.5	3.0	76.5	6.2	3.2	19.8	27.2	3.0	79.6
2.4 ปัญหาไม่มีที่จอดรถ	36.7	3.7	134.4	40.3	3.4	135.1	53.1	2.9	155.1	40.2	3.8	151.0	5.5	3.4	18.5	35.2	3.4	118.8
3. ด้านสาธารณสุข																		
3.1 ไฟฟ้าติดๆ ดับๆ เป็นบางครั้ง	34.4	2.4	83.3	27.3	2.0	53.2	34.7	2.6	89.8	17.6	2.2	39.2	12.0	3.4	40.3	25.2	2.5	61.2
3.2 ปัญหาน้ำประปาไหลอ่อน/ไม่ไหล	22.2	2.6	56.7	14.3	2.2	31.2	24.5	3.0	73.5	16.7	2.4	40.2	13.3	3.0	39.6	18.2	2.6	48.2
3.3 ปัญหาการระบายน้ำ เช่น ท่อระบาย น้ำชำรุดเสียหาย น้ำท่วมขัง	44.4	2.6	114.4	26.0	2.9	74.0	49.0	2.8	138.8	18.6	3.3	61.8	19.2	2.9	56.2	31.4	2.9	89.0

ตารางที่ 8-12 ขอบเขต ความเข้มข้น และระดับความของผลกระทบที่มีอยู่เดิมในช่วงก่อนการก่อสร้างโครงการฯจากการสำรวจครั้งที่ 1 (ต่อ)

ประเด็นผลกระทบ (เรียงตามอันดับความสำคัญ)	สัญญา 1			สัญญา 2			สัญญา 3			สัญญา 4			สัญญา 5			ภาพรวม 5 สัญญา		
	ขอบ เขต	ความ เข้มข้น	ความ สำคัญ	ขอบ เขต	ความ เข้มข้น	ความ สำคัญ	ขอบ เขต	ความ เข้มข้น	ความ สำคัญ	ขอบ เขต	ความ เข้มข้น	ความส คัญ	ขอบ เขต	ความ เข้มข้น	ความ สำคัญ	ขอบ เขต	ความ เข้มข้น	ความ สำคัญ
4. ด้านสุขภาพ																		
4.1 ปัญหาต่อสุขภาพอนามัย/สุขภาพจิต/ คุณภาพชีวิต	25.6	2.4	60.0	33.8	2.2	72.7	32.7	3.00	98.0	11.8	2.9	34.3	6.8	2.3	15.9	22.1	2.6	56.2
4.2 เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร	52.2	2.4	123.3	36.4	2.3	83.1	53.1	2.7	144.9	16.7	2.5	42.2	11.0	2.9	31.8	33.9	2.6	85.1
5. ด้านคุณภาพชีวิต																		
5.1 เกิดปัญหาอาชญากรรม/ยาเสพติด	20.0	2.6	52.2	19.5	2.1	41.6	16.3	3.4	55.1	13.7	2.2	30.4	8.8	2.9	25.3	15.7	2.6	40.9
5.2 การจ้างแรงงานลดลง	22.2	2.7	58.9	22.1	2.4	53.2	10.2	2.8	28.6	12.7	3.2	40.2	5.5	2.8	15.3	14.5	2.8	39.2

“ขอบเขต” หมายถึง อัตราส่วนผู้ที่ระบุว่าได้รับผลกระทบ มีหน่วยเป็นร้อยละ เริ่มจากร้อยละ 0-100

“ความเข้มข้น” หมายถึง ความเข้มข้นของผลกระทบที่เกิดขึ้น มีหน่วยเป็นคะแนน เริ่มจากร้อยละ 1-5

“ความสำคัญ” หมายถึง ความสำคัญของผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในการรับรู้ของกลุ่มตัวอย่าง โดยพิจารณาจากขอบเขตและความเข้มข้น มีหน่วยเป็นคะแนนระหว่าง 1-500 คะแนน

8.5.4 ความคาดหวังผลประโยชน์และความกังวลสำคัญเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ

1) ความคาดหวังถึงผลประโยชน์ที่อาจเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (คะแนนเต็ม 500 คะแนน)

ผลการสำรวจความคาดหวังถึงผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า โดยภาพรวมกลุ่มตัวอย่างมีความคาดหวังว่าจะเกิดผลประโยชน์ในประเด็นต่างๆ “ระดับมาก” สำหรับทุกประเด็นที่ทำการสอบถาม โดยแต่ละประเด็นมีคะแนนระดับความสำคัญต่ำสุด 229.4 คะแนน และคะแนนสูงสุด 313.5 คะแนน สำหรับประเด็น มีประเด็นผลประโยชน์ที่ประชาชนคาดหวังสูงสุด 5 อันดับแรก ประกอบด้วย

อันดับ 1. ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง (313.5 คะแนน)

อันดับ 2. ลดปัญหาการติดขัดของการจราจรภายในกรุงเทพมหานคร (282.4 คะแนน)

อันดับ 3. ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต (271.8 คะแนน)

อันดับ 4. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง (261.5 คะแนน)

อันดับ 5. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า (255.5 คะแนน)

ส่วนประเด็นอื่นๆปรากฏรายละเอียด ดัง ตารางที่ 8-13

2) ความกังวลเกี่ยวกับผลกระทบเชิงลบที่อาจเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จ (เต็ม 500 คะแนน)

ผลจากการสำรวจความกังวลใจเกี่ยวกับผลกระทบเชิงลบที่อาจเกิดขึ้นเมื่อการก่อสร้างโครงการแล้วเสร็จของกลุ่มตัวอย่าง พบว่าโดยภาพรวม กลุ่มตัวอย่างมีความกังวลใจเกี่ยวกับผลกระทบเชิงลบที่อาจเกิดขึ้นหลังจากโครงการดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จในประเด็นต่างๆค่อนข้างแตกต่างกันออกไป โดยแต่ละประเด็นมีคะแนนระดับความสำคัญต่ำสุด 87.7 คะแนนหรือ “กังวลใจค่อนข้างน้อย” คือ “การบดบังทัศนียภาพ” ส่วนประเด็นที่มีคะแนนสูงสุด 168.8 คะแนน หรือ “กังวลใจค่อนข้างมาก” คือ “ทำให้ถนนชำรุด” โดยประเด็นที่มีคะแนนความกังวลใจสูงสุด 3 อันดับแรก ประกอบด้วย

อันดับ 1. ทำให้ถนนชำรุด (168.8 คะแนน หรือ “กังวลใจค่อนข้างมาก”)

อันดับ 2. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น (152.8 คะแนน หรือ “กังวลใจค่อนข้างมาก”)

อันดับ 3. ทำให้ถนนแคบลง (133.1 คะแนน หรือ “กังวลใจปานกลาง”)

ส่วนประเด็นอื่นๆปรากฏรายละเอียด ดัง ตารางที่ 8-13

ตารางที่ 8-13 อันดับและคะแนนความสำคัญ ขอบเขต และความเข้มข้นของความคาดหวังต่อประโยชน์ของโครงการจากการสำรวจ ครั้งที่ 1 ในภาพรวม และรายสัญญา

ผลประโยชน์ที่คาดหวัง	สัญญา 1			สัญญา 2			สัญญา 3			สัญญา 4			สัญญา 5			ภาพรวม 5 สัญญา		
	ขอบเขต	ความเข้มข้น	ความสำคัญ	ขอบเขต	ความเข้มข้น	ความสำคัญ	ขอบเขต	ความเข้มข้น	ความสำคัญ	ขอบเขต	ความเข้มข้น	ความสำคัญ	ขอบเขต	ความเข้มข้น	ความสำคัญ	ขอบเขต	ความเข้มข้น	ความสำคัญ
1. ไม่ทำให้เกิดมลภาวะ เนื่องจากใช้พลังงานไฟฟ้า ในการขับเคลื่อนตัวรถ	41.1	3.73	153.3	66.2	3.67	242.9	79.6	3.62	287.8	61.8	3.5	216.7	71.1	3.5	246.4	64.0	3.6	229.4
2. ช่วยส่งเสริมให้สภาพแวดล้อมของเมืองดีขึ้น และเพิ่มคุณภาพชีวิตให้แก่ประชาชน	42.2	3.76	158.9	63.6	3.69	235.1	79.6	3.49	277.6	75.5	3.5	264.7	86.7	3.4	295.1	69.5	3.6	246.3
3. ทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็ว และตรงต่อเวลาในการเดินทาง	62.2	3.98	247.8	66.2	4.14	274.0	79.6	3.79	302.0	93.1	4.2	390.2	91.6	3.9	353.6	78.5	4.0	313.5
4. ลดปัญหาการติดขัดของจราจร	53.3	3.83	204.4	66.2	3.63	240.3	77.6	3.66	283.7	90.2	3.9	354.9	93.2	3.5	328.9	76.1	3.7	282.4
5. ช่วยแก้ปัญหาจราจรได้อย่างยั่งยืนในอนาคต	51.1	3.93	201.1	64.9	3.60	233.8	75.5	3.65	275.5	87.3	3.9	344.1	87.0	3.5	304.5	73.2	3.7	271.8
6. ลดปัญหาในเรื่องการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินทาง	60.0	3.57	214.4	66.2	3.69	244.2	75.5	3.70	279.6	82.4	3.7	302.0	78.2	3.4	267.2	72.5	3.6	261.5
7. ขยายและกระจายการพัฒนาเมืองออกไปสู่ส่วนต่างๆ ตามแนวเส้นทางและสถานีรถไฟฟ้า	44.4	4.10	182.2	63.6	3.88	246.8	79.6	3.72	295.9	83.3	3.3	276.5	77.3	3.6	276.0	69.6	3.7	255.5
8. ลดความเครียดในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัญหาการจราจรติดขัด	34.4	3.81	131.1	66.2	3.73	246.8	79.6	3.59	285.7	83.3	3.7	304.9	87.7	3.4	301.6	70.2	3.6	254.0
9. ทำให้ระบบเศรษฐกิจมีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น	33.3	3.90	130.0	66.2	3.55	235.1	75.5	3.81	287.8	77.5	3.4	266.7	78.9	3.6	280.5	66.3	3.7	240.0
10. การประหยัดค่าใช้จ่ายจากการเดินทาง เมื่อเปรียบเทียบกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือรถรับจ้างส่วนบุคคล	40.0	3.61	144.4	66.2	3.39	224.7	71.4	3.40	242.9	78.4	3.4	267.6	85.1	3.3	277.3	68.2	3.4	231.4

“ขอบเขต” หมายถึง อัตราส่วนผู้ที่ระบุว่าได้รับผลกระทบ มีหน่วยเป็นร้อยละ เริ่มจากร้อยละ 0-100

“ความเข้มข้น” หมายถึง ความเข้มข้นของผลกระทบที่เกิดขึ้น มีหน่วยเป็นคะแนน เริ่มจากร้อยละ 1-5

“ความสำคัญ” หมายถึง ความสำคัญของผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในการรับรู้ของกลุ่มตัวอย่าง โดยพิจารณาจากขอบเขตและความเข้มข้น มีหน่วยเป็นคะแนนระหว่าง 1-500 คะแนน

ตารางที่ 8-14 อันดับและคะแนนความสำคัญ ขอบเขต และความเข้มข้นของความกังวลใจเมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ จากการสำรวจ ครั้งที่ 1 ในภาพรวม และรายสัญญา

ประเด็นผลกระทบ (เรียงตามอันดับความสำคัญ)	สัญญา 1			สัญญา 2			สัญญา 3			สัญญา 4			สัญญา 5			ภาพรวม 5 สัญญา		
	ขอบเขต	ความเข้มข้น	ความสำคัญ	ขอบเขต	ความเข้มข้น	ความสำคัญ	ขอบเขต	ความเข้มข้น	ความสำคัญ	ขอบเขต	ความเข้มข้น	ความสำคัญ	ขอบเขต	ความเข้มข้น	ความสำคัญ	ขอบเขต	ความเข้มข้น	ความสำคัญ
1. ทำให้ไม่มีที่จอดรถสำหรับลูกค้า	42.2	3.32	140.0	44.2	3.06	135.1	26.5	2.38	63.3	44.1	3.6	158.8	8.4	3.3	27.9	33.1	3.1	105.0
2. บดบังทัศนียภาพ	35.6	3.50	124.4	39.0	2.70	105.2	20.4	2.40	49.0	45.1	3.1	140.2	5.5	3.5	19.5	29.1	3.0	87.7
3. ทำให้ถนนแคบลง	35.6	3.44	122.2	64.9	3.08	200.0	26.5	2.92	77.6	55.9	4.1	226.5	11.4	3.5	39.3	38.9	3.4	133.1
4. ทำให้ถนนชำรุด	61.1	3.45	211.1	66.2	3.12	206.5	40.8	2.95	120.4	59.8	4.0	236.3	16.6	4.2	69.5	48.9	3.5	168.8
5. ทำให้บ้านเรือน/อาคารทรุดตัว	38.9	3.69	143.3	48.1	3.19	153.2	42.9	2.76	118.4	46.1	3.3	151.0	15.6	3.6	55.8	38.3	3.3	124.3
6. ทำให้การจราจรบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้าหนาแน่นขึ้น	41.1	3.73	153.3	66.2	3.00	198.7	30.6	2.60	79.6	70.6	4.0	282.4	14.9	3.3	50.0	44.7	3.3	152.8
7. อากาศถ่ายเทไม่สะดวก เกิดมลภาวะทางอากาศ	27.8	3.64	101.1	33.8	3.19	107.8	20.4	2.30	46.9	57.8	3.6	205.9	5.5	3.7	20.5	29.1	3.3	96.4

“ขอบเขต” หมายถึง อัตราส่วนผู้ที่ระบุว่าได้รับผลกระทบ มีหน่วยเป็นร้อยละ เริ่มจากร้อยละ 0-100

“ความเข้มข้น” หมายถึง ความเข้มข้นของผลกระทบที่เกิดขึ้น มีหน่วยเป็นคะแนน เริ่มจากร้อยละ 1-5

“ความสำคัญ” หมายถึง ความสำคัญของผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในการรับรู้ของกลุ่มตัวอย่าง โดยพิจารณาจากขอบเขตและความเข้มข้น มีหน่วยเป็นคะแนนระหว่าง 1-500 คะแนน

8.5.5 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะของกลุ่มตัวอย่างที่มีต่อโครงการ

นอกจากการสำรวจความคิดเห็นในเรื่องของผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นแล้ว ในการสำรวจยังได้มีการสอบถามประชาชนถึงข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะเพื่อใช้ในการปรับปรุงพัฒนาโครงการทั้งในช่วงการก่อสร้างและเมื่อโครงการแล้วเสร็จ โดยแบ่งเป็นเรื่องหลักๆ 3 ด้าน ประกอบด้วย ด้านการประชาสัมพันธ์โครงการ ด้านการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเรื่องอื่นๆ โดยสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการประชาสัมพันธ์

- (1) ควรมีการประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้างและแผนการใช้พื้นที่อย่างชัดเจนเพื่อให้ประชาชนได้เตรียมความพร้อม
- (2) ควรมีการประชาสัมพันธ์ความก้าวหน้าและข้อมูลข่าวสารโครงการฯ ให้ประชาชนรับทราบอย่างต่อเนื่องและครอบคลุมประชาชนกลุ่มต่างๆ อย่างทั่วถึง
- (3) ควรเพิ่มช่องทางการประชาสัมพันธ์ให้มีความหลากหลาย โดยเฉพาะการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการเปิด-ปิดช่องทางการจราจรหรือทางกัลบริดต่างๆ

2) ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการดำเนินการเพื่อลดผลกระทบโครงการ

- (1) ควรจัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกให้ผู้ที่อยู่อาศัยและผู้ใช้รถใช้ถนนบริเวณโครงการ
- (2) ควรให้ความสำคัญกับมาตรการด้านความปลอดภัยอย่างเข้มงวด การป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุในช่วงที่มีการก่อสร้าง
- (3) ในกรณีที่ทรัพย์สินของประชาชนได้รับความเสียหายจากการก่อสร้างโครงการ ควรมีการเยียวยาที่เหมาะสมและดำเนินการด้วยความรวดเร็ว
- (4) ควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษกับการลดผลกระทบด้านการจราจรและฝุ่นละอองจากการก่อสร้าง
- (5) กรณีที่โครงการฯ ทำให้ถนนชำรุดเสียหาย ควรเร่งซ่อมแซมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมโดยเร็ว
- (6) ควรมีการสำรวจอาคารเก่าที่มีความเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบจากปัญหาความสั่นสะเทือนจากการก่อสร้าง

3) ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะสำหรับการดำเนินโครงการฯ

- (1) ควรกำกับดูแลให้ผู้รับเหมาดำเนินงานให้แล้วเสร็จตามแผนที่กำหนดไว้
- (2) ควรจัดให้มีบริเวณจอดรอ-รับ-ส่งผู้โดยสารสำหรับรถแท็กซี่ สำหรับแต่ละสถานี เพื่อลดปัญหาารถแท็กซี่จอดรอที่คิขวางการจราจร