

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ
รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล
(สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ)
ครั้งที่ 1/2563 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563

บทสรุปผู้บริหาร

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2563 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน พ.ศ. 2563 รายละเอียดดังนี้

1. ผลการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้มีการดำเนินงานในระยะดำเนินการ รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ภายใต้เงื่อนไขในมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่างๆ ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การคมนาคมและการขนส่งจราจร การกัดเซาะและการตกตะกอน สภาพเศรษฐกิจ-สังคม อุทกวิทยาและคุณภาพน้ำผิวดิน คุณค่าความงาม และทัศนียภาพ โบราณคดี ประวัติศาสตร์และศาสนสถาน การใช้ประโยชน์ที่ดิน อุทกวิทยาการระบายน้ำและการป้องกันน้ำท่วม ทรัพยากรต้นไม้ในแนวเส้นทาง นิเวศวิทยาทางน้ำ การจัดการมูลฝอย มวลชนสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน เพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นต่อการเปิดให้บริการเดินรถให้ได้มากที่สุด

2. ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการเปิดดำเนินการรถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2563 สามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

2.1 รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ)

1) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ได้แก่ ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (PM-10) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ระหว่างวันที่ 16-21 เมษายน 2563 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงพยาบาลบางโพ โรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี (วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก) และวัดใหม่ยายแป้น ทั้งนี้ เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณ 3 สถานี เทียบกับมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ปริมาณฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) มีค่าไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (PM-10) มีค่าไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศที่กำหนดให้ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน และประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป ที่กำหนดให้ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) ในเวลา 1 ชั่วโมง มีค่าไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด

เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศมาเปรียบเทียบกับข้อมูลในระยะก่อนก่อสร้างและข้อมูลย้อนหลัง 3 ปีในระยะก่อสร้าง พบว่า มีแนวโน้มไม่แตกต่างกันและมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ ทั้งนี้ ในระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้าง ไม่มีการติดตามตรวจสอบปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) จึงไม่มีข้อมูลสำหรับการเปรียบเทียบผลการติดตามตรวจสอบในระยะดำเนินการ

2) ผลการติดตามตรวจสอบระดับเสียง

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบระดับเสียง ประกอบด้วย การติดตามตรวจสอบระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{Aeq} 1 hour) ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{Aeq} 24 hours) ระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) ระดับเสียงพื้นฐาน (L_{A90}) และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{Adn}) ระหว่างวันที่ 16-21 เมษายน 2563 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงพยาบาลบางโพ โรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี (วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก) และวัดใหม่ยายแป้น ทั้งนี้ เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณ 3 สถานี มาเทียบกับมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป ที่กำหนดให้ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (L_{Aeq} 24 hours) และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) มีค่าไม่เกิน 70.0 และ 115.0 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง (L_{Aeq} 1 hour) ระดับเสียง

พื้นฐาน (L_{A90}) และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{Adn}) ปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดมาตรฐานเพื่อการควบคุม

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 24\ hours}$) และระดับเสียงสูงสุด (L_{Amax}) เปรียบเทียบกับระยะก่อนก่อสร้าง และระยะก่อสร้างย้อนหลัง 3 ปี พบว่า เป็นไปในทิศทางเดียวกัน เช่นเดียวกันกับผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ($L_{Aeq\ 1\ hour}$) ระดับเสียงพื้นฐาน (L_{A90}) และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน (L_{Adn})

3) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบความถี่ (Frequency) และความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ระหว่างวันที่ 16-21 เมษายน 2563 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงพยาบาลบางโพ โรงเรียนพระรามหก เทคโนโลยี (วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก) และวัดใหม่ยายแป้น ทั้งนี้ เมื่อนำผลการตรวจวัดบริเวณ 3 สถานีตรวจวัดเทียบกับมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร (กรณีเป็นอาคารประเภทที่ 2 และจุดตรวจวัดอยู่ที่ฐานรากหรือชั้นล่างของอาคาร และมาตรฐาน Guideline values for vibration velocity to be used when evaluating effects of long-term vibration on structures (DIN 4150-3: 1999-02, Germany)) พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด ความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้อยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร

ทั้งนี้ เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบความเร็วของอนุภาคและความถี่ มาเปรียบเทียบกับข้อมูลในระยะก่อนก่อสร้าง และข้อมูลย้อนหลัง 3 ปีในระยะก่อสร้าง พบว่า มีแนวโน้มไม่แตกต่างกันและมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานฯ

4) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ได้แก่ ความเป็นกรด-ด่าง (pH) อุณหภูมิ (Temperature) ปริมาณ ออกซิเจนละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) ความสกปรกในรูปบีโอดี (Biochemical Oxygen Demand) ของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) ไนเตรท (Nitrate) ไนเตรทในหน่วยไนโตรเจน (Nitrate-Nitrogen) ฟอสเฟต (Phosphate) และของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (Total Dissolved Solids) ในวันที่ 9 เมษายน 2563 จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 3 จุด (บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศเหนือ 1 กิโลเมตร บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ และบริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศใต้ 1 กิโลเมตร) คลองบางกอกน้อย และคลองมอญ ทั้งนี้ เมื่อนำผลการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดินบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา ทั้ง 3 จุด เทียบกับมาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ. 2537) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน พบว่าทั้ง 3 จุด ดัชนีทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนด

ของคุณภาพน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 4) ซึ่งหมายถึง แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และเพื่อการอุตสาหกรรม

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำบริเวณคลองบางกอกน้อยและคลองมอญ พบว่ามีคุณลักษณะตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำ (ประเภทที่ 5) ซึ่งหมายถึง แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทิ้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถใช้เป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

โดยเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบจากผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างย้อนหลัง 3 ปี และระยะดำเนินการ ประกอบด้วย ค่าความเป็นกรด-ด่าง (pH) ปริมาณออกซิเจนที่ละลายน้ำ (Dissolved Oxygen) ความสกปรกในรูปบีโอดี (Biochemical Oxygen Demand) และไนเตรทในหน่วยไนโตรเจน (Nitrate-Nitrogen) พบว่า บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศเหนือ 1 กิโลเมตร บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศใต้ 1 กิโลเมตร) พบว่า มีแนวโน้มที่ไม่แตกต่างกันมากนักตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 4) และบริเวณคลองบางกอกน้อยและคลองมอญ พบว่า มีแนวโน้มที่ไม่แตกต่างกันมากนักตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 5)

สำหรับปริมาณของแข็งแขวนลอยทั้งหมด (Total Suspended Solids) น้ำมันและไขมัน (Oil & Grease) โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด (Total Coliform Bacteria) ไนเตรท (Nitrate) ฟอสเฟต (Phosphate) และของแข็งละลายน้ำทั้งหมด (Total Dissolved Solids) มีแนวโน้มที่ไม่แตกต่างกันมากนัก ซึ่งตามประกาศดังกล่าวไม่ได้มีการกำหนดค่ามาตรฐานเพื่อการควบคุม

5) ผลการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำ ได้แก่ แพลงก์ตอน (Plankton) และสัตว์หน้าดิน (Benthos) ในวันที่ 9 เมษายน 2563 จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 3 จุด (บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศเหนือ 1 กิโลเมตร บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ และบริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศใต้ 1 กิโลเมตร) คลองบางกอกน้อย และคลองมอญ พบว่า

บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศเหนือ 1 กิโลเมตร) มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชจำนวน 30 ชนิด เป็นแพลงก์ตอนพืชในสกุล *Cyclotella* sp. มากที่สุด แพลงก์ตอนสัตว์ 8 ชนิด ซึ่งพบ *Vorticella* sp. มากที่สุด ส่วนสัตว์หน้าดินตรวจพบ 1 ชนิด เป็น Family Nereididae เมื่อวิเคราะห์หาดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน สามารถบ่งชี้ได้ว่าแหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ได้

บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ) มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชจำนวน 30 ชนิด เป็นแพลงก์ตอนพืชในสกุล *Cyclotella* sp. มากที่สุด แพลงก์ตอนสัตว์ 8 ชนิด ซึ่งพบ *Vorticella* sp. มากที่สุด ส่วนสัตว์หน้าดินตรวจพบ 2 ชนิด ซึ่งส่วนใหญ่เป็น Family Nereididae เมื่อวิเคราะห์หาดัชนี

ความหลากหลายของแพลงก์ตอน สามารถบ่งชี้ได้ว่าแหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ได้ แต่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน เนื่องจากมีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินต่ำ

บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศใต้ 1 กิโลเมตร) มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชจำนวน 29 ชนิด เป็นแพลงก์ตอนพืชในสกุล *Cyclotella* sp. มากที่สุด แพลงก์ตอนสัตว์ 8 ชนิด ซึ่งพบ *Vorticella* sp. มากที่สุด ส่วนสัตว์หน้าดินตรวจพบ 2 ชนิด ซึ่งส่วนใหญ่เป็น Family Nereididae เมื่อวิเคราะห์หาดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน สามารถบ่งชี้ได้ว่าแหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ได้ แต่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน เนื่องจากมีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินต่ำ

บริเวณคลองบางกอกน้อย มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชจำนวน 32 ชนิด เป็นแพลงก์ตอนพืชในสกุล *Cyclotella* sp. มากที่สุด แพลงก์ตอนสัตว์ 10 ชนิด ซึ่งพบ *Brachionus* sp. มากที่สุด ส่วนสัตว์หน้าดินตรวจพบ 1 ชนิด เป็น Family Nereididae เมื่อวิเคราะห์หาดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน สามารถบ่งชี้ได้ว่าแหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ได้

บริเวณคลองมอญ พบปริมาณแพลงก์ตอนพืช 35 ชนิด ซึ่งพบแพลงก์ตอนพืชในสกุล *Oscillatoria* sp. มากที่สุด พบแพลงก์ตอนสัตว์ 15 ชนิด ส่วนใหญ่ที่พบได้แก่ *Brachionus* sp. ส่วนสัตว์หน้าดินตรวจพบ 3 ชนิด ซึ่งส่วนใหญ่เป็น Family Nereididae เมื่อทำการวิเคราะห์หาดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน สามารถบ่งชี้ได้ว่าแหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ได้ แต่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนพืชและสัตว์หน้าดิน เนื่องจากมีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชและสัตว์หน้าดินต่ำ

ทั้งนี้ จากผลการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำในระยะก่อนก่อสร้าง และข้อมูลย้อนหลัง 3 ปีในระยะก่อสร้าง พบว่า จำนวนชนิด และปริมาณของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดิน ที่ได้จากการสำรวจ มีปริมาณมากน้อยแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง เช่น แสง อุณหภูมิ และธาตุอาหาร เป็นต้น ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ ก่อให้เกิดความแตกต่างของจำนวนชนิด และปริมาณของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ รวมทั้งสัตว์หน้าดิน ที่ได้สำรวจพบในแต่ละครั้ง ประกอบกับการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาที่ไหลผ่านบริเวณสถานีติดตามตรวจสอบของโครงการฯ พบว่ามีแหล่งชุมชนที่มีบ้านเรือนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น นอกจากนี้ ยังพบว่ามีเรือสัญจรไปมา ตลอดเส้นทางของแม่น้ำเจ้าพระยา จากกิจกรรมดังกล่าวสามารถส่งผลกระทบต่อ การเจริญเติบโต และการแพร่กระจายของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ รวมทั้งสัตว์หน้าดิน อีกด้วย

หากพิจารณาถึงดัชนีความหลากหลายในระยะก่อนก่อสร้าง และข้อมูลย้อนหลัง 3 ปีในระยะก่อสร้าง พบว่า ส่วนใหญ่มีค่าดัชนีความหลากหลายอยู่ระหว่าง 1.0-3.0 หมายความว่าคุณภาพน้ำของบริเวณสถานีติดตามตรวจสอบของโครงการฯ อยู่ในเกณฑ์พอใช้ และสิ่งมีชีวิตในน้ำสามารถอาศัยอยู่ได้

6) ผลการติดตามตรวจสอบด้านการจัดการมูลฝอย

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านการจัดการมูลฝอยของสถานีรถไฟจำนวน 10 สถานี ประกอบด้วย สถานีเตาปูน สถานีบางโพ สถานีบางอ้อ สถานีบางพลัด สถานีสิรินธร สถานีบางยี่ขัน สถานีบางขุนนนท์ สถานีไฟฉาย สถานีจรัญฯ 13 และสถานีท่าพระ พบว่า ความเพียงพอของจุดพักมูลฝอย และแหล่งเก็บขยะในพื้นที่สถานีมีความเพียงพอต่อปริมาณขยะที่เกิดขึ้นภายในสถานี และประสิทธิภาพการเก็บรวบรวมและการขนส่งขยะเป็นไปตามแผนการจัดการมูลฝอย

7) ผลการติดตามตรวจสอบด้านเศรษฐกิจ-สังคม

จากการดำเนินการสำรวจข้อมูลด้านเศรษฐกิจ-สังคม ในวันที่ 4-7 พฤษภาคม 2563 จากกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ หัวหน้า/ผู้แทนครัวเรือน สถานประกอบการ และหน่วยงานที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางรถไฟ รวมจำนวน 696 ตัวอย่าง พบว่า

- ด้านการรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ: ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ทราบข้อมูล/ข่าวสารการดำเนินโครงการฯ ผ่านทางป้ายประกาศต่างๆ (ร้อยละ 35.1) รองลงมาทราบจากโทรทัศน์ (ร้อยละ 28.6) และทราบจากเว็บไซต์/อินเทอร์เน็ต (ร้อยละ 14.5) ตามลำดับ

- ด้านประโยชน์จากการเปิดดำเนินโครงการ: พบว่า ประโยชน์จากการเปิดดำเนินโครงการที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้รับประโยชน์สูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ ด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง (ร้อยละ 99.9) ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง (ร้อยละ 99.3) และด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง (ร้อยละ 93.2) ตามลำดับ

- ด้านผลกระทบที่ได้รับจากการเปิดดำเนินโครงการ : พบว่า ผลกระทบที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ ด้านเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 18.5) ด้านความสั่นสะเทือน (ร้อยละ 11.9) และด้านฝุ่นละออง/มลพิษทางอากาศ (ร้อยละ 4.9) ตามลำดับ ซึ่งผลสำรวจมีความสอดคล้องกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ดำเนินการ เช่น จัดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบการเดินรถไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งาน เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงจากการเสียดทานของรถกับราง จัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางการแก้ไขในกรณีที่เกิดความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการ หรือได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน และดำเนินการประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจในท้องที่ เพื่อลดความคับคั่งของการจราจรในพื้นที่โครงการ เป็นต้น

- ด้านความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ : จากการสำรวจความคิดเห็นและข้อเสนอแนะภายหลังจากการเปิดดำเนินโครงการ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็น และมีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการ ดังนี้

- 1) ด้านเสียง เสนอแนะให้โครงการฯ พิจารณาแนวทางการแก้ไข เพื่อลดเสียงดังรบกวนจากการเคลื่อนที่ของรถไฟฟ้าในช่วงเวลากลางคืน และเสนอแนะให้พิจารณาติดตั้งกำแพงกันเสียงในบริเวณใกล้สถานีที่สำคัญ เช่น วัด โรงเรียน เป็นต้น ซึ่งโครงการฯ ได้ดำเนินการตรวจสอบและซ่อมบำรุง

ระบบรถไฟฟ้าและรางรถไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ และจัดให้มีการติดตั้งกำแพงกันเสียงตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าช่วงที่ผ่านใกล้สถานที่สำคัญ เช่น วัด โรงเรียน โรงพยาบาล เป็นต้น เรียบร้อยแล้ว

2) ด้านความปลอดภัย เสนอแนะให้พิจารณาติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณทางขึ้นและลงสถานี รวมทั้งบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า เพื่อสร้างความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้บริการ ซึ่งโครงการฯ ได้มีการติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้า รวมทั้งบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าเรียบร้อยแล้ว

3) ด้านอัตราค่าโดยสาร เสนอแนะให้พิจารณาปรับลดราคาค่าโดยสาร เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น ซึ่งโครงการฯ ได้จัดให้มีโปรโมชั่นเพื่อส่งเสริมการให้บริการรถไฟฟ้า เช่น ให้เด็กที่มีอายุไม่เกิน 14 ปี โดยสารรถไฟฟ้าฟรีเนื่องในวันเด็กแห่งชาติ 2563 ที่ผ่านมา และลดค่าโดยสาร 50% จากอัตราค่าโดยสารปกติทุกเที่ยวการเดินทาง สำหรับผู้สูงอายุที่มีอายุตั้งแต่ 60 ปีขึ้นไป เป็นต้น

4) ด้านป้ายบอกเส้นทางภายในสถานี เสนอแนะให้มีการเพิ่มจำนวนป้ายบอกเส้นทางภายในพื้นที่สถานี รวมทั้งการเพิ่มขนาดตัวอักษร เพื่อให้ผู้ใช้บริการสังเกตเห็นชัดเจนมากยิ่งขึ้น ซึ่งโครงการฯ ได้ดำเนินการติดตั้งป้ายบอกเส้นทางภายในสถานีเพิ่มเติม รวมทั้งจัดให้มีเจ้าหน้าที่เพื่อคอยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการภายในพื้นที่สถานีด้วย

- ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ (ร้อยละ 99.9) มีความพึงพอใจในสภาพแวดล้อมในปัจจุบัน/ความเป็นอยู่ในชุมชนที่อาศัยอยู่ และไม่มีแผนที่จะย้ายที่อยู่อาศัย (ร้อยละ 99.3)