

บทสรุปผู้บริหาร

---

รายงานผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม  
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ระยะดำเนินการ  
รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล  
(สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ)  
ครั้งที่ 1/2564 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2564

บทสรุปผู้บริหาร

สรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม รถไฟฟ้ามหานคร สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ครั้งที่ 1/2564 ระหว่างเดือนมกราคม-มิถุนายน 2564 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 2564 สามารถสรุปรายละเอียดได้ดังนี้

## 1) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศ ได้แก่ ฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) ฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $PM_{10}$ ) ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) และก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ( $NO_2$ ) ระหว่างวันที่ 21-26 มกราคม 2564 และ 1-6 เมษายน 2564 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงพยาบาลบางโพ โรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี (วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก) และวัดใหม่ยายแป้น ทั้งนี้ เมื่อนำผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป บริเวณ 3 สถานีตรวจวัด เทียบกับปริมาณฝุ่นละอองรวมเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (TSP) และปริมาณฝุ่นละอองขนาดเล็กไม่เกิน 10 ไมครอนเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $PM_{10}$ ) ตามมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ในเวลา 1 ชั่วโมง ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) ออกตามความในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 เรื่อง กำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศและปริมาณก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ ( $NO_2$ ) ในเวลา 1 ชั่วโมง ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 33 (พ.ศ. 2552) เรื่อง กำหนดมาตรฐานค่าก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ในบรรยากาศโดยทั่วไป พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด

เมื่อนำผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพอากาศมาเปรียบเทียบกับข้อมูลในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างย้อนหลัง 3 ปี และระยะดำเนินการ พบว่า มีแนวโน้มไม่แตกต่างกันและมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

## 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 1-6 เมษายน 2564 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงพยาบาลบางโพ โรงเรียนพระรามหกเทคโนโลยี (วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก) และวัดใหม่ยายแป้น ทั้งนี้ เมื่อนำผลการตรวจวัดระดับเสียง บริเวณ 3 สถานี เทียบกับระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq}$  24 hours) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) เรื่อง กำหนดมาตรฐานระดับเสียงทั่วไป พบว่า ผลการตรวจวัดมีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด สำหรับระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq}$  1 hour) ระดับเสียงพื้นฐาน ( $L_{A90}$ ) และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน ( $L_{Adn}$ ) ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดมาตรฐานเพื่อการควบคุม

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ( $L_{Aeq}$  24 hours) และระดับเสียงสูงสุด ( $L_{Amax}$ ) เปรียบเทียบกับระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างย้อนหลัง 3 ปี และระยะดำเนินการ พบว่าเป็นไปในทิศทางเดียวกัน เช่นเดียวกันกับผลการตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 1 ชั่วโมง ( $L_{Aeq}$  1 hour) ระดับเสียงพื้นฐาน ( $L_{A90}$ ) และระดับเสียงเฉลี่ยในเวลากลางวันและกลางคืน ( $L_{Adn}$ ) ทั้งช่วงระยะก่อนก่อสร้าง

ระยะก่อสร้างย้อนหลัง 3 ปี และระยะดำเนินการ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีค่ามาตรฐานเพื่อควบคุม พบว่าทุกสถานีตรวจวัดส่วนใหญ่มีแนวโน้มไม่แตกต่างกันมากนัก

### 3) ผลการติดตามตรวจสอบความสั่นสะเทือน

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบความถี่ (Frequency) และความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ระหว่างวันที่ 1-6 เมษายน 2564 จำนวน 3 สถานี ได้แก่ โรงพยาบาลบางโพ โรงเรียนพระรามหก เทคโนโลยี (วิทยาลัยเทคโนโลยีพระรามหก) และวัดใหม่ยายแป้น ทั้งนี้ เมื่อนำผลการตรวจวัดบริเวณ 3 สถานีตรวจวัด เทียบกับมาตรฐานกำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) เรื่อง กำหนดความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร พบว่ามีค่าอยู่ในเกณฑ์ตามมาตรฐานที่กำหนดทั้งหมด ความสั่นสะเทือนที่ตรวจวัดได้อยู่ในระดับที่ไม่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างอาคาร

### 4) ผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน

จากการดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดิน ได้แก่ ความเป็นกรด-ด่าง (pH) อุณหภูมิ (Temperature) ปริมาณออกซิเจนละลายน้ำ (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 2 เมษายน 2564 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 ดัชนีทั้งหมดมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดของคุณภาพน้ำผิวดิน (ประเภทที่ 4) ซึ่งหมายถึง แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถเป็นประโยชน์เพื่อการอุปโภคและบริโภค โดยต้องผ่านการฆ่าเชื้อโรคตามปกติ และผ่านการปรับปรุงคุณภาพน้ำเป็นพิเศษก่อน และเพื่อการอุตสาหกรรม

สำหรับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำบริเวณคลองบางกอกน้อยและคลองมอญ พบว่ามีคุณลักษณะตามเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำ (ประเภทที่ 5) ซึ่งหมายถึง แหล่งน้ำที่ได้รับน้ำทั้งจากกิจกรรมบางประเภท และสามารถใช้เป็นประโยชน์เพื่อการคมนาคม

โดยเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับผลการติดตามตรวจสอบคุณภาพน้ำผิวดินในระยะก่อนก่อสร้าง 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 2 เมษายน 2564 จำนวน 5 สถานี ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 3 จุด (บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศเหนือ 1 กิโลเมตร บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ และบริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศใต้ 1 กิโลเมตร) คลองบางกอกน้อย และคลองมอญ พบว่า

บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศเหนือ 1 กิโลเมตร) มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชจำนวน 29 ชนิด เป็นแพลงก์ตอนพืชในสกุล *Cyclotella spp.* มากที่สุด แพลงก์ตอนสัตว์ 10 ชนิด ซึ่งพบ *Brachionus sp.* มากที่สุด ส่วนสัตว์หน้าดินตรวจพบ 2 ชนิด เป็น Family Nereididae มากที่สุด เมื่อวิเคราะห์หาดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน สามารถบ่งชี้ได้ว่าแหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ได้ แต่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของแพลงก์ตอนพืชและสัตว์หน้าดิน เนื่องจากมีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชและสัตว์หน้าดินต่ำ

บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณจุดก่อสร้างสะพานบางโพ) มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชจำนวน 34 ชนิด เป็นแพลงก์ตอนพืชในสกุล *Cyclotella spp.* มากที่สุด แพลงก์ตอนสัตว์ 11 ชนิด ซึ่งพบ *Vorticella sp.* มากที่สุด ส่วนสัตว์หน้าดินตรวจพบ 1 ชนิด เป็น Family Nereididae เมื่อวิเคราะห์หาดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน สามารถบ่งชี้ได้ว่าแหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนพืชและแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ได้ สำหรับสัตว์หน้าดินไม่สามารถคำนวณหาค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินได้ เนื่องจากพบสัตว์หน้าดินเพียง 1 ชนิด

บริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา (บริเวณห่างจากจุดก่อสร้างสะพานบางโพไปทิศใต้ 1 กิโลเมตร) มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชจำนวน 33 ชนิด เป็นแพลงก์ตอนพืชในสกุล *Cyclotella spp.* มากที่สุด แพลงก์ตอนสัตว์ 8 ชนิด ซึ่งพบ *Brachionus sp.* มากที่สุด ส่วนสัตว์หน้าดินตรวจพบ 1 ชนิด เป็น Family Nereididae เมื่อวิเคราะห์หาดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน สามารถบ่งชี้ได้ว่าแหล่งน้ำมี

คุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ได้ สำหรับสัตว์หน้าดินไม่สามารถคำนวณหาค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินได้ เนื่องจากพบสัตว์หน้าดินเพียง 1 ชนิด

บริเวณคลองบางกอกน้อย มีปริมาณแพลงก์ตอนพืชจำนวน 34 ชนิด เป็นแพลงก์ตอนพืชในสกุล *Cyclotella* spp. มากที่สุด แพลงก์ตอนสัตว์ 10 ชนิด ซึ่งพบ *Zoothamnium* sp. + มากที่สุด ส่วนสัตว์หน้าดินตรวจพบ 1 ชนิด เป็น Family Turbificidae เมื่อวิเคราะห์หาค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน สามารถบ่งชี้ได้ว่าแหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ได้ แต่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของแพลงก์ตอนพืช เนื่องจากมีความหลากหลายของแพลงก์ตอนพืชต่ำ และไม่สามารถคำนวณหาค่าดัชนีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินได้ เนื่องจากพบสัตว์หน้าดินเพียง 1 ชนิด

บริเวณคลองมอญ พบปริมาณแพลงก์ตอนพืช 33 ชนิด ซึ่งพบแพลงก์ตอนพืชในสกุล *Oscillatoria* sp. + มากที่สุด พบแพลงก์ตอนสัตว์ 14 ชนิด ส่วนใหญ่ที่พบได้แก่ *Brachionus* sp. ส่วนสัตว์หน้าดินตรวจพบ 2 ชนิด ซึ่งส่วนใหญ่เป็น Family Turbificidae เมื่อทำการวิเคราะห์หาค่าดัชนีความหลากหลายของแพลงก์ตอน สามารถบ่งชี้ได้ว่าแหล่งน้ำมีคุณสมบัติที่สิ่งมีชีวิตประเภทแพลงก์ตอนพืช และแพลงก์ตอนสัตว์สามารถอาศัยอยู่ได้ แต่ไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสัตว์หน้าดิน เนื่องจากมีความหลากหลายของสัตว์หน้าดินต่ำ

ทั้งนี้ จากผลการติดตามตรวจสอบนิเวศวิทยาทางน้ำในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างย้อนหลัง 3 ปี (ช่วงปี 2561-2563) และระยะดำเนินการ พบว่า จำนวนชนิด และปริมาณของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ และสัตว์หน้าดินที่ได้จากการสำรวจ มีปริมาณมากน้อยแตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง เช่น แสง อุณหภูมิ และธาตุอาหาร เป็นต้น ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ก่อให้เกิดความแตกต่างของจำนวนชนิด และปริมาณของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ รวมทั้งสัตว์หน้าดิน ที่ได้สำรวจพบในแต่ละครั้ง ประกอบกับการใช้ประโยชน์ที่ดินตามแนวแม่น้ำเจ้าพระยาที่ไหลผ่านบริเวณสถานีติดตามตรวจสอบของโครงการฯ พบว่ามีแหล่งชุมชนที่มีบ้านเรือนอาศัยอยู่อย่างหนาแน่น นอกจากนี้ ยังพบว่ามีเรือสัญจรไปมา ตลอดเส้นทางของแม่น้ำเจ้าพระยา จากกิจกรรมดังกล่าวสามารถส่งผลกระทบต่อการเจริญเติบโต และการแพร่กระจายของแพลงก์ตอนพืช แพลงก์ตอนสัตว์ รวมทั้งสัตว์หน้าดิน อีกด้วย

หากพิจารณาถึงดัชนีความหลากหลายในระยะก่อนก่อสร้าง ระยะก่อสร้างย้อนหลัง 3 ปี และระยะดำเนินการ 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 9-13 พฤษภาคม 2564 จากกลุ่มเป้าหมาย ได้แก่ หัวหน้า/ผู้แทนครัวเรือน สถานประกอบการ และหน่วยงานที่อยู่ใกล้แนวเส้นทางรถไฟ รวมจำนวน 693 ตัวอย่าง พบว่า

- ด้านการรับทราบข้อมูลข่าวสารของโครงการ: ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) ทราบข้อมูล/ข่าวสารการดำเนินโครงการฯ ทราบผ่านทางโทรทัศน์ (ร้อยละ 36.6) รองลงมาทราบจากเว็บไซต์/อินเทอร์เน็ต (ร้อยละ 31.4) และทราบจากป้ายประกาศต่างๆ (ร้อยละ 25.9) ตามลำดับ

- ด้านประโยชน์จากการเปิดดำเนินโครงการ: พบว่า ประโยชน์จากการเปิดดำเนินโครงการที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้รับประโยชน์สูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ ความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง ด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง ด้านการขยายและกระจายการพัฒนาตามแนวเส้นทาง ลดมลพิษจากการเดินทางเท่ากัน (ร้อยละ 99.9) รองลงมาระบบสาธารณูปโภค-สาธารณูปการตามแนวเส้นทาง (ร้อยละ 99.4) และราคาที่ดิน/อสังหาริมทรัพย์ (ร้อยละ 98.6) ตามลำดับ

- ด้านผลกระทบที่ได้รับจากการเปิดดำเนินโครงการ : พบว่า ผลกระทบที่ผู้ตอบแบบสอบถามได้รับผลกระทบสูงสุด 3 อันดับ ได้แก่ ด้านเสียงดังรบกวน (ร้อยละ 2.3) การบดบังสัญญาณวิทยุ/โทรทัศน์ (ร้อยละ 0.7) และด้านความสั่นสะเทือน (ร้อยละ 0.6) ตามลำดับ ซึ่งผลสำรวจมีความสอดคล้องกับมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ดำเนินการ เช่น จัดให้มีการตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบการเดินทางรถไฟฟ้าให้อยู่ในสภาพดีและพร้อมใช้งาน เพื่อป้องกันผลกระทบด้านเสียงจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟฟ้า และจัดให้มีผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจ และหาแนวทางการแก้ไขในกรณีที่คาดว่าจะมีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการหรือได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือน เป็นต้น

- ด้านความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ : จากการสำรวจความคิดเห็นและข้อเสนอแนะภายหลังจากการเปิดดำเนินโครงการ พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามได้แสดงความคิดเห็น และมีข้อเสนอแนะต่อการเปิดดำเนินโครงการ ในด้านอัตราค่าโดยสาร เสนอแนะให้พิจารณาปรับลดราคาค่าโดยสาร เพื่อสร้างแรงจูงใจให้ประชาชนเข้ามาใช้บริการรถไฟฟ้ามากขึ้น ซึ่งโครงการฯ ได้จัดให้มีโปรโมชั่นเพื่อส่งเสริมการ

ใช้บริการรถไฟฟ้า เช่น จัดโปรโมชั่นเที่ยวโดยสาร 30 วัน ฉลองสงกรานต์ 13-15 เมษายน 2564  
ผู้สูงอายุโดยสารฟรี ตลอดระยะเวลาให้บริการ เป็นต้น

- ทั้งนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามทั้งหมด (ร้อยละ 100.0) มีความพึงพอใจในสภาพแวดล้อมใน  
ปัจจุบัน/ความเป็นอยู่ในชุมชนที่อาศัยอยู่ และไม่มีแผนที่จะย้ายที่อยู่อาศัย (ร้อยละ 98.6)

เมื่อเปรียบเทียบผลการสำรวจที่ผ่านมาในระยะดำเนินการ (ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม 2563 ถึง  
เดือนพฤษภาคม 2564) พบว่า กลุ่มตัวอย่างได้รับประโยชน์จากการดำเนินโครงการฯ ด้านต่างๆ ใน  
สัดส่วนที่เพิ่มขึ้น เช่น ด้านความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง ด้านความปลอดภัยในการเดินทาง และ  
ด้านการยกระดับคุณภาพชีวิตในการเดินทาง เป็นต้น สำหรับผลกระทบที่ได้รับจากการดำเนินโครงการฯ  
พบว่า ผลกระทบส่วนใหญ่ที่กลุ่มตัวอย่างได้รับ เช่น เสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน และด้านฝุ่น  
ละออง/มลพิษทางอากาศ เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบผลการสำรวจที่ผ่านมาพบว่าผลกระทบที่ได้รับส่วน  
ใหญ่ มีแนวโน้มลดลง