

ที่ ทส ๑๐๐๙.๔/ ๓๐๕



สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๒ มกราคม ๒๕๕๙

เรื่อง ผลการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ด่วนมาก ที่ รพม ๐๐๔/๒๕๔๐
ลงวันที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๕๘

ตามหนังสือที่อ้างถึง การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้เสนอรายงานชี้แจงข้อมูล
เพิ่มเติมครั้งที่ ๒ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบ
สิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ฉบับเดือนตุลาคม ๒๕๕๘ ซึ่งจัดทำรายงานฯ โดย บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้สำนักงานนโยบายและ
แผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้พิจารณารายงานดังกล่าว
และนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้าง
พื้นฐานทางบกและอากาศ เพื่อพิจารณาในการประชุมครั้งที่ ๓๔/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๘ และ
คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ มีมติให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ใน
รายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ของ การรถไฟฟ้า
ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ที่ได้ปรับแก้ไขตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว และให้
นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไป ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายฯ ได้สำเนาหนังสือแจ้ง
บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด พิจารณาดำเนินการต่อไปด้วยแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นางนัชมนต์ โทษณคณาภรณ์)

รองเลขาธิการ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โทรศัพท์ ๐ ๒๒๖๕ ๖๕๐๐ กด ๖ ต่อ ๖๘๐๓

โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๒๒



ที่ ทส (กมวล) ๑๐๐๕ / ว ๓ ๓ ๕ ๕

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๑๖ มีนาคม ๒๕๕๕

เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๕

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

อ้างถึง หนังสือสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ด่วนที่สุด ที่ ทส (กมวล) ๑๐๐๕/ว ๑๗๕๕ ลงวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๕

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ได้เรียนเชิญท่านเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจงคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๕ ณ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ดังความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งคณะกรรมการฯ ได้พิจารณาและมีมติรับรองในที่ประชุมแล้ว จำนวน ๑ เรื่อง คือ วาระที่ ๓.๔ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

(นายเกษมสันต์ จิณณาโส)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการและเลขานุการ

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

ที่ ทส (กवल) ๑๐๐๕ /ว ๑๗ ๕ ๕

ที่ ทส (กवल) ๑๐๐๕ /ว ๑๗ ๕ ๕



สำนักงานนโยบายและแผน
ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
ถนนพระรามที่ ๖ แขวงสามเสนใน
เขตพญาไท กรุงเทพฯ ๑๐๔๐๐

๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙

เรื่อง ขอเชิญเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจงคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙

เรียน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

อ้างถึง พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ มาตรา ๑๒

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. ระเบียบวาระการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙
๒. แบบตอบรับการเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจงคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙

ด้วยพระราชบัญญัติฯ ที่อ้างถึง กำหนดองค์ประกอบคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ โดยมี นายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ ซึ่งนายกรัฐมนตรี ได้มอบหมายและมอบอำนาจให้รองนายกรัฐมนตรี (พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ) เป็นประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการนี้ ประธานกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้กำหนดประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙ ในวันศุกร์ที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ เวลา ๑๐.๐๐ น. ณ ห้องประชุม ๔๐๑ ชั้น ๔ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ในการนี้ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการฯ ได้บรรจุ เรื่อง รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ ดังนั้น จึงขอเชิญท่านเข้าร่วมประชุมเพื่อชี้แจง และให้ความเห็นในส่วนที่เกี่ยวข้อง ในกรณีที่คณะกรรมการฯ มีข้อซักถาม ทั้งนี้ หากท่านไม่สามารถเข้าร่วมในการประชุมดังกล่าวได้ โปรดมอบหมายผู้แทนในระดับรองหัวหน้าหน่วยงานที่สามารถชี้แจง ให้ความเห็น และข้อเสนอแนะในระดับนโยบายได้ โดยส่งแบบตอบรับเข้าร่วมประชุมฯ รายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย ๒ ภายในวันพุธที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๙ ทางโทรสารหมายเลข ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(นายพงศ์บุญ ปองทอง)

รองเลขาธิการ ปฏิบัติราชการแทน

เลขาธิการสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

มติการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๙

วันศุกร์ที่ ๑๙ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๙ เวลา ๑๐.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๕๐๑ อาคารสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการผู้มาประชุม

- | | |
|---|--------------------------|
| ๑. พลเอก ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี | ประธานกรรมการ |
| ๒. พลเอก สุรศักดิ์ กาญจนรัตน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม | รองประธานกรรมการ คนที่ ๒ |
| ๓. นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม | กรรมการ |
| ๔. นางผานิตย์ มีสุนทร รองปลัดกระทรวงศึกษาธิการ แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงศึกษาธิการ | กรรมการ |
| ๕. นางหิรัญญา สุจินัย เลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน | กรรมการ |
| ๖. นางสาวลดาวัลย์ คำภา รองเลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แทน เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ | กรรมการ |
| ๗. นายชนรรค์ พุทหมิลินประทีป รองผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ แทน ผู้อำนวยการสำนักงบประมาณ | กรรมการ |
| ๘. พลเอก วัลลภ รักเสนาะ ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและแผนกลาโหม แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม | กรรมการ |
| ๙. นายรัตนะ สวามีชัย ผู้ช่วยปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ | กรรมการ |
| ๑๐. นายดุขฎิ สุวัฒนิตยากร รองอธิบดีกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงมหาดไทย | กรรมการ |

๑๑. นายจุลพงษ์ ทวีศรี
รองอธิบดีกรมโรงงานอุตสาหกรรม
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงอุตสาหกรรม
๑๒. นายแพทย์ดนัย ธีวันดา
รองอธิบดีกรมอนามัย
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข
๑๓. นางสาวจิตาภา อุ่มมณุษย์ชาติ
ผู้ตรวจราชการกรมธนารักษ์
แทน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง
๑๔. สัตวแพทย์หญิง นันทริกา ชันช้อย
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๕. นายสุวิษญ์ รัศมิภุติ
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๖. นายประเสริฐ ตปนียางกูร
ผู้ทรงคุณวุฒิ
๑๗. นายเกษมสันต์ จิณณาโส
ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

กรรมการผู้ลาประชุม

๑. นายวิษณุ เครืองาม
รองนายกรัฐมนตรี
รองประธานกรรมการ คนที่ ๑
๒. นายซัชชม อรรถภิญญ์
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๓. นายพิจิตต รัตตกุล
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๔. นายอนรรฆ พัฒนวิบูลย์
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๕. นายแพทย์สุรศักดิ์ ฐานีพานิชสกุล
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ
๖. นายอดิษฐ์ อิศรางกูร ณ อยุธยา
ผู้ทรงคุณวุฒิ
กรรมการ

ผู้เข้าร่วมชี้แจง

- | | |
|--|---|
| ๑. นายธีรพันธ์ เตชะศิรินุกูล | รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย |
| ๒. นายกาจผจญ อุดมธรรมภักดี | ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาโครงการรถไฟฟ้า การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย |
| ๓. นางสาวก่องกนก เมนะรุจิ | นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร |
| ๔. ว่าที่ พ.ต. อนุชาต ปาลกะวงศ์ ณ อยุธยา | ผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อมโครงการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย |
| ๕. นางสาวจوزهติ พงศ์มณีรัตน์ | รองอธิบดีกรมประมง |
| ๖. นายสมบูรณ์ หลาวประเสริฐ | ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนาการเพาะเลี้ยงกุ้งทะเล กรมประมง |

เริ่มประชุม เวลา ๑๐.๐๐ น.

ระเบียบวาระที่ ๓ เรื่องเสนอเพื่อทราบ

๓.๔ รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เลขานุการ รายงานสรุปต่อที่ประชุมว่า คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๕๕ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองอ่อน (รัชดา/ลาดพร้าว - พัฒนาการ) ซึ่งเป็นระบบ Monorail ระยะทางรวม ๑๒.๖๐ กิโลเมตร และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองเข้ม (พัฒนาการ - สำโรง) ซึ่งเป็นระบบ Heavy Rail ระยะทางรวม ๑๗.๙๐ กิโลเมตร ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ทั้งนี้ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้เสนอรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ โดยมีประเด็นการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ดังนี้

- ๑) เปลี่ยนแปลงระบบรถไฟฟ้าเป็นระบบ Monorail ตลอดสาย
- ๒) เพิ่มและเปลี่ยนแปลงตำแหน่งสถานี จากเดิม ๒๐ สถานี เป็น ๒๓ สถานี
- ๓) เปลี่ยนแปลงตำแหน่งศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) โดยปรับลดศูนย์ซ่อมบำรุงเหลือ ๑ แห่ง
- ๔) เปลี่ยนแปลงตำแหน่งที่ตั้งอาคารจอดแล้วจร (Park & Ride) จากเดิม ๒ จุด ลดเหลือ ๑ จุด
- ๕) เปลี่ยนแปลงแนวเส้นทาง ให้มีความเหมาะสม เพื่อลดผลกระทบในการเวนคืน จำนวน ๖ แห่ง
- ๖) เปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตาม

ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการฯ ที่ผ่านความเห็นชอบจาก
คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๕๕

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านโครงสร้าง
พื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๔/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๘ มีมติให้ความเห็นชอบ

รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และให้นำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบ ต่อไป

จึงเรียนเสนอที่ประชุมเพื่อโปรดทราบ

มติที่ประชุม

รับทราบมติคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกและอากาศ ในการประชุมครั้งที่ ๓๔/๒๕๕๘ เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๕๘ ซึ่งได้ให้ความเห็นชอบรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอในรายงานฯ อย่างเคร่งครัด

ทั้งนี้ คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ได้รับรองมติการประชุมดังกล่าว ในที่ประชุมแล้ว

มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
ในคราวประชุมครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2555



ที่ ทส (กทล) ๑๐๐๘ / ว ๒๙ ๖๓

.....กรมพลังงานแห่งประเทศไทย

เลขที่รับ ๘๐๕๐ วันที่ ๔/๒/๕๕ เวลา ๑๓.๕

กระทรวงพลังงาน

เลขรับ ๖๕๑๗

วันที่ ๒๙ ๕ ๑๕๕

เวลา ๑๓.๑๒

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ
 สำนักงานนโยบายและแผน
 ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 ๖๐/๑ ซอยพิบูลวัฒนา ๗ ถนนพระรามที่ ๖
 สามเสนใน กรุงเทพฯ ๑๐๕๐๐

๒๖ มีนาคม ๒๕๕๕

๕ เรื่อง มติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๕

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

สิ่งที่ส่งมาด้วย มติการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๕

กรมพลังงาน

มีมติที่ประชุมคณะกรรมการ

เลขที่ ๑๕๘๙

วันที่ ๒๙ ๕ ๑๕๕

เวลา ๑๕.๕๓

รปค.กท. ๑๕๖๓

วันที่ ๓๑ มี.ค. ๕๕

เวลา ๘.๑๓

สืบเนื่องจากการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๕๕ ได้พิจารณาเรื่องที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานของท่าน จำนวน ๔ เรื่อง ดังนี้

- ๑ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงสามเสน-บางบำหรุ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
- ๒ โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- ๓ โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองเข้ม ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
- ๔ โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองอ่อน ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในฐานะฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ จึงขอแจ้งมติการประชุมดังกล่าว โดยมีรายละเอียดดังสิ่งที่ส่งมาด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ต่อไป

๓ ที่ ๑๒๒๗/๒๕๕๕ พ.ศ. ๓ เม.ย. ๒๕๕๕

๖๖/๗๖ พ.จ.ค.น.ช. และ ๑๖๖๖. ๖๖/๗๖

ศึกษาทราบ และพิจารณา

ดำเนินการในคดีนี้แล้ว

๖๖/๗๖

ผู้ ทักทวน

(นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ)
รองปลัดกระทรวงคมนาคม

ผู้อำนวยการกองการพัฒนาก่อสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

๑ มี.ค. ๕๕

ขอแสดงความนับถือ

(นายชาติ ตราฐ)

ปลัดกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

๕

เรียน ท่าน รปค.(คพ.)

เพื่อโปรดทราบมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๖ ม.ค. ๒๕๕๕ และเห็นควรมีปัญหาให้ สนข. และ รพม. ทราบและพิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป หากขอด้วยคำริ

สำนักงานคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

โทร. ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๑๐ โทรสาร ๐ ๒๒๖๕ ๖๖๐๒

เรียน คุณพนิต

- อำนวยการกองการพัฒนาก่อสร้าง

๑๐/๔/๕๕

(นางสาวดุจดาว เจริญผล)

๑๐/๔/๕๕

ผู้อำนวยการแทนผู้อำนวยการสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

๒ มี.ค. ๒๕๕๕

รายงานการประชุม

คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๕

วันที่ ๑๖ มกราคม พ.ศ. ๒๕๕๕ เวลา ๑๔.๐๐ น.

ณ ห้องประชุม ๓๐๑ ตึกบัญชาการ ทำเนียบรัฐบาล

วาระที่ ๓ เรื่องเพื่อพิจารณา

๓.๒ โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงสามเสน-บางบำหรุ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

เลขานุการ ฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงสามเสน - บางบำหรุ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) มีระยะทาง ๔ กิโลเมตร เป็นทางยกระดับ ๑.๕ กิโลเมตร และทางใต้ดิน ๒.๕ กิโลเมตร เริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-สามเสน เป็นเส้นทางใต้ดินไปตามถนนราชวิถี และลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณสะพานกรุงธนบุรี เข้าสู่ถนนสิรินธร และเปลี่ยนเป็นเส้นทางยกระดับไปตามถนนสิรินธร สิ้นสุดโครงการที่สถานีบางบำหรุ ทั้งนี้ มีสถานี จำนวน ๓ สถานี คือ สถานียกระดับบางบำหรุ สถานีใต้ดินสิรินธร (สถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ) และสถานีใต้ดินสามเสน (สถานีร่วมกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางซื่อ-สามเสน และช่วงสามเสน-ราษฎร์บูรณะ)

คณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๑ เมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๕๑ มีมติเห็นชอบการขยับสถานีรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-สามเสน และให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ - สามเสน ซึ่งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๗ มกราคม ๒๕๕๕ และในการประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ที่ประชุมมีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงสามเสน - บางบำหรุ ของ รฟม. และให้นำเสนอคณะกรรมการ ฯ พิจารณาต่อไป ทั้งนี้ รฟม. ได้ผนวกมาตรการ ฯ ที่คณะกรรมการ ฯ มีมติเห็นชอบรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-สามเสน ไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฉบับสมบูรณ์ เดือนพฤษภาคม ๒๕๕๔ แล้ว เพื่อให้ครอบคลุมภาพรวมทั้งโครงการ โดยมีมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม และด้านความปลอดภัยที่ รฟม. ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด

ที่ประชุม ฯ ได้พิจารณาในรายละเอียดแล้ว มีข้อสังเกตว่า ที่ผ่านมา มาตรการที่กำหนดในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ยังไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไข กรณีเกิดปัญหาอุทกภัยที่รุนแรง จึงเห็นควรให้กำหนดมาตรการดังกล่าวเพิ่มเติม ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ ฯ

มติที่ประชุม

เห็นชอบกับความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ ต่อยางงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงสามเสน - บางบำหรุ และการปรับปรุงมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ของโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ - สามเสน ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย โดยให้เพิ่มเติมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงสามเสน - บางบำหรุ ของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๕๓ เมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๓ และตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

๒. หากการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงสามเสน - บางบำหรุ ของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ได้ให้ความเห็นชอบไปแล้ว ให้แจ้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการอนุมัติหรืออนุญาต เป็นผู้พิจารณา หากหน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต รับผิดชอบการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น ๆ ต่อไป พร้อมกับให้สำเนาเรื่องแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ

หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติหรืออนุญาต มีความเห็นว่า การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว อาจกระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ให้ความเห็นชอบก่อนการเปลี่ยนแปลง หรือปรับปรุงแก้ไข

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๓๕ ต่อไป

๓.๓ โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

เลขานุการ ฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล ช่วงบางกะปิ – มีนบุรี เป็นส่วนต่อขยายของรถไฟฟ้าสายสีส้ม (ระบบใต้ดิน) โครงสร้างทางวิ่งเป็นระบบใต้ดิน จากสถานีลำสาสีของสายสีส้ม มาตามแนวถนนรามคำแหง ถึงสะพานข้ามคลองบ้านม้า แล้วมีโครงสร้างเป็นแบบยกระดับไปจนถึงมีนบุรี รองรับบริการให้บริการการเดินทางฝั่งตะวันออกของกรุงเทพมหานคร เชื่อมต่อการเดินทางด้านตะวันตก-ตะวันออกของกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ระยะทางรวม ๑๑.๒๔ กิโลเมตร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล มายังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน พิจารณา รวม ๒ ครั้ง โดยในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๕๔ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ ฯ ซึ่งได้ปรับปรุงตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาเพื่อให้เห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ต่อไป โดยกำหนดมาตรการให้ สนข. และ/หรือผู้ดำเนินโครงการนำไปปฏิบัติด้วย

ที่ประชุม พิจารณาแล้ว เห็นชอบกับรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล ของ สนข. ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๕๔ โดยมีความเห็นเพิ่มเติม ดังนี้

๑. การก่อสร้างกำแพง (ไดอแฟรมวอลล์) ควรกำหนดให้มีการพิจารณาใช้สารโพลีเมอร์ แทนสารเบนโทไนท์ ในการก่อสร้าง

๒. การจัดหาวัสดุกันเสียง ควรกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง จัดหาวัสดุที่มีคุณสมบัติในการลดผลกระทบด้านเสียง ให้เป็นไปตามมาตรฐานของทางราชการ ในระหว่างการก่อสร้าง

มติที่ประชุม

เห็นชอบกับความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๕๔ ต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ปรับปรุงมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้เป็นไปตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ ๖/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๕๔ และตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

๒. หากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีน้ำตาล ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ได้ให้ความเห็นชอบไปแล้ว ให้แจ้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการอนุมัติหรืออนุญาต เป็นผู้พิจารณา หากหน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต รับผิดชอบการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น ๆ ต่อไป พร้อมกับให้สำเนาเรื่องแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติหรืออนุญาต มีความเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว อาจกระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ให้ความเห็นชอบก่อนการเปลี่ยนแปลง หรือปรับปรุงแก้ไข

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

๓.๔ โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองเข้ม ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

เลขานุการ ฯ รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองเข้ม ช่วงทางแยกพระรามเก้า-ทางแยกเทพารักษ์ โครงสร้างทางวิ่งเป็นแบบยกระดับ มีจุดเริ่มต้นเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง (Airport Rail Link) บริเวณแยกพระรามเก้า-ศรีนครินทร์ วิ่งไปตามแนวเกาะกลางถนนศรีนครินทร์ เลี้ยวขวาบริเวณทางแยกเทพารักษ์-ศรีนครินทร์ วิ่งตามเกาะกลางถนนเทพารักษ์ ผ่านบริเวณทางแยกเทพารักษ์-สุขุมวิท จนถึงจุดเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสายสีเขียวอ่อน (บางรี-สมุทรปราการ) ที่สถานีสำโรง และมีแนวเส้นทางเบนเข้าบรรจบกับแนวถนนปู่เจ้าสมิงพราย คิดเป็นระยะทางรวม ๑๗.๘๐ กิโลเมตร มี ๑๑ สถานี และมีศูนย์ซ่อมบำรุง ที่ด้านตะวันออกของทางแยกต่างระดับศรีเอี่ยม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองเข้ม ช่วงทางแยกพระรามเก้า-ทางแยกเทพารักษ์ มายังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน พิจารณา รวม ๒ ครั้ง โดยในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๔ คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ ฯ ซึ่งได้ปรับปรุงข้อมูลครบถ้วน ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณา เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ต่อไป โดยกำหนดมาตรการให้ สนข. และ/หรือผู้ดำเนินโครงการ นำไปปฏิบัติ อย่างเคร่งครัด

ที่ประชุมร่วมกันพิจารณาแล้ว เห็นควรให้ความเห็นชอบกับความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๔ ต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองเข้ม ของ สนข. ตามที่เสนอ

มติที่ประชุม

เห็นชอบกับความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๔ ต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่ง

มวลชนสายสีเหลืองเข้ม ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ดำเนินการ ดังนี้

๑. ดำเนินการตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองเข้ม ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๔ เมื่อวันที่ ๒๓ มีนาคม ๒๕๕๔

๒. หากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่แตกต่างจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองเข้ม ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ได้ให้ความเห็นชอบไปแล้ว ให้แจ้งหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการอนุมัติหรืออนุญาต เป็นผู้พิจารณา หากหน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต เห็นว่า การแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมดังกล่าว ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่า หรือเทียบเท่ามาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ แล้ว ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต รับผิดชอบการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงดังกล่าว ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น ๆ ต่อไป พร้อมกับให้สำเนาเรื่องแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเพื่อทราบ หากหน่วยงานที่มีอำนาจในการอนุมัติหรืออนุญาต มีความเห็นว่า การเปลี่ยนแปลงดังกล่าว อาจกระทบต่อสาระสำคัญของการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ ให้ความเห็นชอบก่อนการเปลี่ยนแปลง หรือปรับปรุงแก้ไข

๓. นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามมาตรา ๔๗ แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๓๕ ต่อไป

๓.๕ โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองอ่อน ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

เลขานุการ ฯ ได้รายงานต่อที่ประชุมว่า โครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองอ่อน ช่วงแยกรัชดา/ลาดพร้าว-พัฒนาการ เป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยวแบบক্র่อมราง (Monorail) โครงสร้างทางวิ่ง เป็นแบบยกระดับ มีจุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสายน้ำเงิน (บางซื่อ-หัวลำโพง) บริเวณสถานีลาดพร้าว ใกล้ทางแยกรัชดา/ลาดพร้าว ตามแนวเกาะกลางของถนนลาดพร้าวถึงสามแยกบางกะปิ เลี้ยวขวาไปถนนศรีนครินทร์ ผ่านทางแยกลำสาละและเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนสายสีส้มบริเวณแยกลำสาละ จากนั้น วิ่งตามแนวเกาะกลางของถนนศรีนครินทร์ ถึงทางแยกต่างระดับพระราม ๙ เบนออกด้านขวาของถนนศรีนครินทร์ เพื่อเลี้ยวเบนแนวเข้าชนากับสาย Airport Rail Link (ARL) แล้วสิ้นสุดโครงการที่สถานีพัฒนาการ โดยเชื่อมต่อกับสาย ARL และสายสีเหลืองเข้ม (พัฒนาการ-สำโรง) ระยะทางรวม ๑๒.๖๐ กิโลเมตร จำนวน ๑๐ สถานี และมีศูนย์ซ่อมบำรุง ที่ปลายเส้นทางบริเวณติดกับถนนศรีนครินทร์และถนนพัฒนาการ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ฯ มายังสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน พิจารณา รวม ๒ ครั้ง โดยในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๕ คณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ มีมติให้นำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ ฯ ซึ่งได้ปรับปรุงข้อมูลครบถ้วน ตามความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการ ฯ แล้ว เสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พิจารณา เพื่อให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ต่อไป โดยกำหนดมาตรการให้ สนข. และ/หรือผู้ดำเนินโครงการ นำไปปฏิบัติ อย่างเคร่งครัด

ที่ประชุมพิจารณาแล้ว มีข้อสังเกตในเรื่องผลกระทบต่อชุมชน และประชาชนในพื้นที่ เนื่องจากเส้นทางโครงการผ่านแนวถนนลาดพร้าว ซึ่งเป็นแหล่งที่พักอาศัยของประชาชนจำนวนมาก อาจก่อให้เกิดผลกระทบ และการไม่ยอมรับของประชาชนในพื้นที่ ซึ่งจะเป็นอุปสรรคในการก่อสร้างในอนาคต

มติที่ประชุม

เห็นชอบกับความเห็นของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคม ของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือโครงการร่วมกับเอกชน ในการประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๕ ต่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการระบบขนส่งมวลชนสายสีเหลืองอ่อน ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยให้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รับข้อสังเกตของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ไปประกอบการพิจารณาดำเนินโครงการ ฯ และดำเนินการ ดังนี้

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง
ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต้องยึดถือปฏิบัติ

เจ้าของโครงการ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
175 ถนนพระราม 9 แขวงห้วยขวาง เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10320
โทรศัพท์ 0 2246 5733, 0 2246 5744 โทรสาร 0 2246 3687 <http://www.mrta.co.th>

ผู้จัดทำรายงาน บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด
43/833-4 หมู่บ้านอัมรินทร์นิเวศน์ ถนนพหลโยธิน แขวงอนุสาวรีย์ เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร 10220
โทรศัพท์ 0 2522 7365-7, 0 2522 7369 โทรสาร 0 2522 7368, 0 2522 7569



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



(Handwritten signature in blue ink)

(นายรัฐกรณ์ วงศ์พัฒนานนท์)

ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ช่างลาดพร้าว - ส้าโรง

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|-------------------------------|--|--|
| 1. มาตรการทั่วไป | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | <p>1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่ต้องปฏิบัติตามนี้</p> <p>1.1 ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงการทั้งหมด ในกรณีดำเนินการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโรงไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ช่างลาดพร้าว - ส้าโรง และคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้าง และบริหารจัดการโครงการ</p> <p>1.2 ควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการโรงไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ช่างลาดพร้าว - ส้าโรง</p> <p>1.3 จัดทบทวนบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานฯ โดยตั้งงบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการฯ ภายใต้การกำกับดูแลของ</p> | |



Su

(นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



Sarabun

บริษัท เอนริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบบรรยายการแสดงผลการะทบสิ่งแวดล้อมที่ล้ำคัญ มาตรการป้องกัน แก็ช และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ช่างลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่ล้ำคัญ | มาตรการป้องกัน แก็ช และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|--------------------------------|--|--|
| | | <p>การรณไฟฟ้าชนสงมวชนแห่งประเทศไทย และ/หรือหน่วยงนที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ และแต่งตั้งคณะกรรมการกักกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย การรณไฟฟ้าชนสงมวชนแห่งประเทศไทย และ/หรือหน่วยงนที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ สำนั้งงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม การรณไฟฟ้าแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง กรมควบคุมมลพิษ จัษฐวมุทธรปรกร การกรุงเทพมหานคร สำนั้งงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค องค์การพัฒนเอกชนและผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น เพื่อกักกับดูแลการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ</p> <p>2. การรณไฟฟ้าชนสงมวชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และ/หรือหน่วยงนที่เป็นผู้ดำเนินโครงการจะตั้งจัษฐำรงงานผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวในรอบ 6 เดือน ให้สำนั้งงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงนที่รับผิดชอบทราบ</p> <p>3. รฟม. ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก็ช และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามรายงนฯ ซึ่งผ่านการพิจารณาจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคมนาคมของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจหรือ</p> | |




 (นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)
 รองผู้อำนวยการไฟฟ้าชนสงมวชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



.....
 ปรึกษาโครงการไฟฟ้าชนสงมวชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบบรรยายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายลือทอง ช่วงลาดพร้าว - ลำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|--|--|--|
| | <p>โครงการร่วมกับเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการ หรือผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเท่ากับมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อทราบ</p> <p>กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขมาตรการนั้น กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการที่ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขและวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข สผ. เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ</p> <p>4. ในการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ รพม. และ/หรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริการจัดการโครงการต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะด้ร่วมกัน</p> | <p>โครงการร่วมกับเอกชน โดยกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการที่ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการ หรือผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ และเป็นมาตรการที่เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมมากกว่าหรือเท่ากับมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานฯ ที่ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ แล้ว ให้เสนอหน่วยงานกำกับตามกฎหมายในพื้นที่และสำเนาแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เพื่อทราบ</p> <p>กรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขมาตรการนั้น กระทบต่อสาระสำคัญของโครงการที่ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานฯ ให้จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขและวิเคราะห์ผลกระทบในส่วนที่เปลี่ยนแปลงแก้ไข สผ. เพื่อให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาก่อนดำเนินการ</p> <p>4. ในการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใดๆ รพม. และ/หรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริการจัดการโครงการต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะด้ร่วมกัน</p> | |



SV

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้อำนวยการโรงไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



(นายธีรพันธ์ วงศ์พัฒนานนท์)

บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบบรรยายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายลือเหล็ก ชวังลาดพร้าว - ลำไทร (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|--|--|
| ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ 1. สภาพภูมิประเทศ | <p>ผลกระทบบริเวณโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ายกระดับก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ใช้พื้นที่แนวเกาะกลางถนนเป็นหลัก โดยมีลักษณะภูมิประเทศเป็นที่ราบลุ่มต่ำ น้ำท่วมถึงและมีระดับความสูงไม่เกิน 1.50 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง โดยในการก่อสร้างจำเป็นต้องขุด/ปรับระดับพื้นที่เพื่อใช้ในการก่อสร้างโครงสร้างยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ายกระดับ จะเกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะภูมิประเทศในระดัปลึกหรือไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - จะมีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เกาะกลางถนนให้เป็นโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ายกระดับ โดยมีความสูง 14 - 23 เมตร มีระยะทาง 29 เมตร/เสา จึงคาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงสภาพลักษณะภูมิประเทศตามแนวเส้นทางโครงการ | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ</p> <p>พิจารณาแนวทางการขอเสนอแนะในการแก้ไข ปัญหาต่อไป</p> | |
| | <p>ผลกระทบบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้ว</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้ว มีลักษณะเป็นพื้นที่ราบขนาดใหญ่ และมีระดับความสูงของพื้นที่ไม่เกิน 1.50 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง โดยในการก่อสร้าง จะต้องขุดและปรับระดับพื้นที่ ให้มีความสูงไม่เกิน 1.5 เมตร จากระดับน้ำทะเลปานกลาง และอาคารจอดรถแล้วระดับ | | |




 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
ENRICH CONSULTANTS CO., LTD.
 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
 บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

**แบบบรรยายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)**

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------------|--|--|---|
| <p>1. สภาพภูมิประเทศ (ต่อ)</p> | <p>พื้นที่ดินเดิม คาดว่าจะเกิดผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงลักษณะภูมิประเทศหรือไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - การเปลี่ยนแปลงพื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง ให้เป็นโครงสร้างอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก ความสูงไม่เกิน 25 เมตร และอาคารจอดรถแล้วจร เป็นอาคาร 7 ชั้น ความสูงไม่เกิน 25 เมตร รองรับรถยนต์ได้ 2,800 คัน คาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงลักษณะภูมิประเทศในพื้นที่ก่อสร้าง เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จมีลักษณะเป็นอาคารอาคารขนาดใหญ่ที่มีความทันสมัย จึงไม่มีผลกระทบเกิดขึ้นเพิ่มเติม | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |
| <p>2. ทรัพยากรดิน</p> | <p><u>ผลกระทบบริเวณโครงการยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ามหานคร</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบต่อโครงสร้างและคุณสมบัติของทรัพยากรดิน เนื่องจากมีการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า จำเป็นต้องขุดและเปิดพื้นที่บางส่วนเพื่อทรัพยากรดินเดิมออกเพื่อก่อสร้างฐานรากรองรับโครงสร้างทางยกระดับ รวมทั้งทำการก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้ามหานคร จำนวน 23 แห่ง ระยะทาง 30 กิโลเมตร จึงเป็นการรบกวนสภาพโครงสร้างและคุณสมบัติของทรัพยากรดินเดิมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จึงมีผลกระทบเชิงลบโดยตรงต่อโครงสร้างและคุณสมบัติของทรัพยากรดินให้มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมค่อนข้างมาก แต่ลักษณะของทรัพยากรดินเดิมโดยส่วนใหญ่เป็นดินที่เกิดในที่ราบลุ่มน้ำท่วมถึง ดินชั้นบนเป็นดินเหนียวสีเทาเข้ม - สีดำ และดินชั้นล่างเป็นดินเหนียวมีเนื้อดินที่ค่อนข้างเหนียว เป็นดินที่มีธาตุอาหารของพืชอุดมสมบูรณ์ใน | <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ามหานครให้เห็นชัดเจน โดยก่อสร้างรั้วที่ชั่วคราวไว้โดยรอบพื้นที่ก่อสร้างให้มีความสูงจากพื้นดินเดิมอย่างน้อย 2.0 เมตร เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของปริมาณตะกอนดินไหลลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะหรือพื้นที่ลุ่มต่ำหรือแหล่งน้ำบริเวณนั้นได้ - กิจกรรมก่อสร้างสำคัญให้ดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เช่น การขุด/ปรับถมพื้นที่ การรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ (เช่น ท่อประปา ท่อระบายน้ำเสไฟฟ้า เป็นต้น) การขุดเจาะเพื่อก่อสร้างฐานรากรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ามหานคร | |




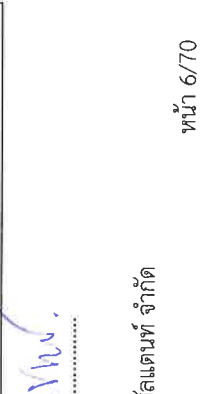

 (นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)
 รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)





 วิศวกร (นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)
 บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

**แบบรายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)**

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|--|
| <p>2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)</p> | <p>ระดับปานกลาง - ต่ำ ทำให้พืชไม่สามารถดูดธาตุอาหารในดินไปใช้ได้ จึงมีความเหมาะสมต่อการปลูกพืชในระดับต่ำ รวมทั้งการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ามหานคร จะใช้พื้นที่ส่วนใหญ่บนเกาะกลางถนนเป็นหลัก หากเปรียบเทียบกับประโยชน์จากทรัพยากรดินที่ต้องสูญเสียไปอย่างถาวรหรือหลีกเลี่ยงไม่ได้เพื่อก่อสร้างโครงการ ระยะทางประมาณ 30 กิโลเมตร และขอบเขตพื้นที่เกาะกลางกว้าง 2.50 เมตร คิดเป็นพื้นที่ไม่เกิน 45.68 ไร่ จึงคาดว่าผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระดับต่ำ</p> <p>- ผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ก่อสร้างต่อ การชะล้างพังทลายของดิน พบว่ามีกิจกรรมการขุดและปรับระดับพื้นที่เพื่อใช้ก่อสร้างโครงสร้างยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ามหานครจะช่วงฤดูฝนจะมีปริมาณดินจำนวนมากจากการจะเสาะเชื่อมตกล้นหรือร่วงหล่นบนพื้นที่ก่อสร้าง หรือพื้นผิวถนน ระหว่างการเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้าง และจะถูกปริมาณฝนชะล้างไหลไปตามความลาดเทของพื้นที่หรือพื้นผิวถนนสู่พื้นที่ราบลุ่มต่ำหรือแหล่งน้ำสาธารณะ จึงคาดว่า เป็นผลกระทบเชิงลบในระดับปานกลางต่อการทับถมของปริมาณตะกอนดินและการต้นเงินของแหล่งน้ำสาธารณะ เช่น คลองน้ำแคว คลองบางซื่อ คลองลาดพร้าว คลองเจ้าคุณสิงห์ คลองจั่น คลองยายเฒ่อน คลองตาหนิง คลองแสนแสบ คลองกะจะ คลองหัวหมาก คลองพระเชลียง คลองบางนา และคลองสำโรง เป็นต้น</p> | <p>ผลกระทบป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>หลีกเลี่ยงปัญหาการกัดเซาะและชะล้างหน้าดินในเชิงลาดชัน</p> <p>- จัดวางกองวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ (เท่าที่จำเป็น) ที่นำมาใช้ในงานก่อสร้างให้อยู่ในสถานที่ที่เหมาะสมและหลีกเลี่ยงบริเวณที่จะเกิดการกัดเซาะพังทลายได้ง่ายโดยเฉพาะพื้นที่ริมแหล่งน้ำผิวดิน ปริมาณดินที่ขุดเจาะออกจากงานก่อสร้างฐานราก ร่องรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ามหานครให้นำรถบรรทุกมาเก็บขนไปใช้ในการปรับถมพื้นที่ ในบริเวณที่ รพม. กำหนด โดยไม่อนุญาตให้มีการวางกองหรือพักค้างไว้ในพื้นที่ก่อสร้างอย่างเด็ดขาด กิจกรรมการขุดและเปิดหน้าดินหรือการปรับถมพื้นที่ก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ สถานี รถไฟฟ้า หากมีการใช้พื้นที่แล้วเสร็จจะต้องบดอัดชั้นดินให้แน่น และราบเรียบสม่ำเสมอและนำทรัพยากรดินที่มีคุณสมบัติเหมาะสม มีธาตุอาหารอุดมสมบูรณ์ต่อการปลูกพืชคลุมดิน ไม้พุ่มเตี้ย/ไม้ยืนต้นขนาดกลางมาใช้ทดแทนทรัพยากรดินเดิม เพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน</p> | |
| <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- จะไม่มีผลกระทบเกิดขึ้นต่อทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน เนื่องจากโครงสร้าง โดยส่วนใหญ่อยู่บนเกาะกลางถนนที่มีพื้นที่ว่างได้โครงสร้างทางยกระดับจะมีการปลูก</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- จะไม่มีผลกระทบเกิดขึ้นต่อทรัพยากรดินและการชะล้างพังทลายของดิน เนื่องจากโครงสร้าง โดยส่วนใหญ่อยู่บนเกาะกลางถนนที่มีพื้นที่ว่างได้โครงสร้างทางยกระดับจะมีการปลูก</p> | <p align="center">  นายสุภกรณ์ วงศ์พัฒนานนท์ บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด </p> | |



กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม



ENRICH CONSULTANTS CO., LTD.

แบบรายการแสดงผลการทดสอบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายลือเหล็ก ช่วงลาดพร้าว - ลำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|---|--|--|
| 2. ทรัพยากรดิน (ต่อ) | <p>พืชคลุมดิน ไม้พุ่มเตี้ยหรือไม้ยืนต้นขนาดกลางไว้ตลอดเส้นทางเพื่อป้องกันการชะล้างพังทลายของปริมาณตะกอนดินลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะหรือพื้นที่ชุ่มน้ำหรือแหล่งน้ำสาธารณะได้</p> <p>ผลกระทบบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้ว ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีผลกระทบต่อการก่อสร้างและคุณสมบัติของทรัพยากรดิน เนื่องจากสภาพในปัจจุบันมีลักษณะเป็นพื้นที่ลุ่ม มีน้ำท่วมถึง จึงจำเป็นต้องปรับปรุงพื้นที่ให้อย่างน้อยมีระดับสูงเหนือระดับน้ำท่วมสูงสุด 50 ซม. (+1.5 ม.รทก) โดยนำทรัพยากรดินที่ได้จากการขุดเจาะเพื่อก่อสร้างฐานรากรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟ หรือทรัพยากรดินจากที่อื่น ๆ มาใช้ในการปรับพื้นที่ จึงเป็นการรบกวนสภาพ/โครงสร้าง/คุณสมบัติของทรัพยากรดินเดิมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่จะเป็นผลกระทบเชิงลบในระดับต่ำ เพราะพื้นที่เดิมบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นพื้นที่ว่างเปล่า บริเวณพื้นที่อาคารจอดรถแล้วจึงเป็นพื้นที่อาคารสำนักงานและพื้นที่พักอาศัยของแขวงทางหลวงชนบท โดยไม่ได้มีการนำมาใช้เพื่อทำการเกษตรซึ่งเกี่ยวข้องกับทรัพยากรดินโดยตรง | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ใช้มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมร่วมกับบริเวณโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟ - พื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วหรือพื้นที่ทางของวัสดุอุปกรณ์ต่างๆ ซึ่งเป็นพื้นที่โล่งและว่างเปล่าปราศจากสิ่งปกคลุมหน้าดิน จะทำให้เกิดเสถียรภาพโดยใช้กรวด/หินเกล็ดโรยปกคลุม ใช้ผ้าใบปกคลุมหรือใช้การปลูกพืชปกคลุมหน้าดินแบบชั่วคราว - พื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงจะดำเนินการขุดบ่ออัดตะกอนชั่วคราวบริเวณด้านทิศใต้ ขนาดความจุไม่น้อยกว่า 5,100 ลูกบาศก์เมตร พร้อมทั้งจัดทำรางระบายน้ำชั่วคราว เพื่ออัดปริมาณตะกอนดินที่ไหลปะปนกับปริมาณน้ำหรือน้ำไม่ให้น้ำไหลลงสู่แหล่งน้ำบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงหรือพื้นที่ลุ่มต่ำได้ | |



(Handwritten signature)
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)



(Handwritten signature)
บริษัท ธีรพันธ์ เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

รองผู้อำนวยการฝ่ายส่งเสริมชุมชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบบรรยายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่ลำค้อม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลือทอง ช่วงลาดพร้าว - ลำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|---|
| <p>2. ทรัพยากรดิน (ต่อ)</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น เพราะพื้นที่ส่วนใหญ่ของศูนย์ขอม บำรุงและอาคารจอดรถแล้วจึงมีพื้นที่ว่างเป็นคอนกรีตและบางอาคารยกพื้นสูงจากพื้นดินเดิมประมาณ 3 เมตร (ศูนย์ขอม บำรุง) รวมทั้งตามแนวเขตพื้นที่จะมีการก่อสร้างเป็นกำแพงคอนกรีตและปลูกต้นไม้ยืนต้นไว้เป็นแนวเขตโดยรอบ จึงมีโอกาสน้อยมากที่จะเกิดการชะล้างพังทลายของปริมาณตะกอนดินไหลลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - หากมีการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ สถานี รถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วเสร็จแล้วเสร็จสมบูรณ์จะไม่มีผลกระทบเกิดขึ้นโดยเฉพาะประเด็นการชะล้างพังทลายของดิน เนื่องจากพื้นที่ว่างได้โครงสร้างทางยกระดับ สถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วเสร็จ โดยส่วนใหญ่จะมีการปลูกพืชคลุมดิน ไม่พุ่มเตี้ย ไม่ยืนต้น หรือพืชน้ำคอนกรีตหรือมีแนวรั้วคอนกรีต/ปลูกต้นไม้ยืนต้นไว้เป็นแนวเขตพื้นที่ จึงไม่ได้อะไรมาแต่มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบเพิ่มเติม | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องทำการตรอกแผ่นเหล็กพืด (Steel Sheet Pile) โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง และตอกจนถึงชั้นดินเหนียวปานกลาง (ความลึกประมาณ 18 เมตร จากพื้นดินเดิม) และขุดตรงด้านนอกแนวเข็มพืดเหล็กในพื้นที่ที่เป็นดินอ่อน เพื่อลดแรงดันดิน รวมทั้งให้ทำการตอกเข็มพืดเหล็ก 2 ชั้น ในพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน เพื่อป้องกันการพังทลายของดินหรือการเคลื่อนตัวของดินอ่อน - กำหนดให้มีวิธีการป้องกันหลายชนิดและวิธีการรักษาเสถียรภาพของหลุม เช่น ไข่สารละลายโพลีเมอร์ (Polymer Slurry) เป็นสาร | |
| <p>3. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว</p> <p>ผลกระทบบริเวณโครงการยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากตามแนวพื้นที่ก่อสร้างตั้งอยู่บนลักษณะทางธรณีสัณฐานที่เป็นชั้นดินเหนียวอ่อนถึงอ่อนปานกลางจนถึงระดับความลึกประมาณ 18 เมตร หากมีการขุดเจาะเสาเข็มหน้าตัดกลม (Circular Bored Pile) ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง 1.50 - 1.80 เมตร หรือเสาเข็มเจาะหน้าตัดเหลี่ยม (Barrette Pile) เพื่อทดแทนปริมาณดินที่จะถูกขุดออกไป จึงมีโอกาสที่ชั้นดินเหนียวอ่อนจะมีการเคลื่อนตัวได้ง่ายมาก จึงคาดว่าจะมีผลกระทบเชิงลบในระดับปานกลางต่อปริมาณดินรอบๆ เสาเข็ม โดยเฉพาะพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า ที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน ซึ่งเป็นชั้นดินเหนียวอ่อนจะมีการบวมขึ้น หรือมีปริมาณดินถูกเบียดให้เคลื่อนตัวออกไปด้านข้างทุกทิศทางและดันให้อาคารหรือสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ใกล้เคียงระบอบไฟฟ้า (ประมาณ 20 | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)</p> <p>รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องทำการตรอกแผ่นเหล็กพืด (Steel Sheet Pile) โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง และตอกจนถึงชั้นดินเหนียวปานกลาง (ความลึกประมาณ 18 เมตร จากพื้นดินเดิม) และขุดตรงด้านนอกแนวเข็มพืดเหล็กในพื้นที่ที่เป็นดินอ่อน เพื่อลดแรงดันดิน รวมทั้งให้ทำการตอกเข็มพืดเหล็ก 2 ชั้น ในพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน เพื่อป้องกันการพังทลายของดินหรือการเคลื่อนตัวของดินอ่อน - กำหนดให้มีวิธีการป้องกันหลายชนิดและวิธีการรักษาเสถียรภาพของหลุม เช่น ไข่สารละลายโพลีเมอร์ (Polymer Slurry) เป็นสาร | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |



แบบบรรยายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายส่ง 115KV สายสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|---|
| <p>3. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว (ต่อ)</p> <p>เมตร ได้แก่ โรงเรียนพิบูลอุปถัมภ์ ชุมชนบริเวณซอยภาวนา โรงพยาบาลลาดพร้าว โรงพยาบาลเวชธานี และโรงพยาบาลจุฬารัตน์ 2) หรือระบบสาธารณูปโภคต่างๆ ริมทางเท้าทั้งสองฟากถนนได้รับความเสียหาย เช่น ถนนคอนกรีต ท่อระบายน้ำ ท่อประปา ท่อร้อยสายไฟฟ้าใต้ดิน หรือท่อร้อยสายโทรศัพท์ใต้ดิน เป็นต้น</p> <p>- ประเด็นผลกระทบจากแผ่นดินไหวคาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบหรือได้รับผลกระทบเชิงลบในระดับต่ำ เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างตั้งอยู่ในเขต 2g หรือพื้นที่ที่ได้รับความรุนแรงจากแผ่นดินไหวขนาด V-VII ตามมาตราเอร์คัลลี โดยอยู่อย่างยั่งยืนอาคารสูงจะรู้สึกตกใจบ้าง หากสิ่งปลูกสร้างที่มีการออกแบบไม่มีความปรากฏความเสียหาย โดยมีความเสี่ยงน้อยในการเกิดความเสียหายในระดับน้อยถึงปานกลาง</p> | <p>รักษาเสถียรภาพของหลุมเจาะ เนื่องจากผลกระทบจากโคลนโพลิเมอร์ (Polymer Slurry) มีส่วนช่วยเพิ่มแรงเสียดทานด้านข้างระหว่างเสาเข็มเจาะกับชั้นดินทราย ซึ่งแตกต่างกับเสาเข็มเจาะภายใต้สภาวะสภาพเบบไนไนด์ (Bentonite Slurry) ที่มีผลกระทบต่อแรงเสียดทานที่ผิวของเสาเข็ม</p> <p>- หากฐานรากรองรับเสาตอม่อของโครงสร้างทางยกระดับ และสถานีรถไฟ อยู่ใกล้กับพื้นผิวจราจร จะก่อให้เกิดการทรุดตัวของพื้นผิวจราจร จึงกำหนดให้ออกแบบโครงสร้างปรับการทรุดตัว ไม่เท่ากับระหว่างฐานรากรองรับเสาตอม่อของโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟ กับถนนพื้นราบเพื่อป้องกันความเสียหายจากพื้นผิวจราจร โดยเป็นโครงสร้างครอบส่วนของฐานรากรองรับเสาตอม่อของโครงสร้างทางยกระดับ และสถานีรถไฟที่มีการซ้อนทับกับพื้นผิวจราจรของถนนพื้นราบ และมีช่องว่างเพื่อไว้กรณีมีการทรุดตัวไม่เท่ากันที่สามารถเกิดการเคลื่อนที่ในแนวตั้งของถนนพื้นราบกับเสาตอม่อของโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟ เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อพื้นผิวจราจร</p> | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>- รักษาเสถียรภาพของหลุมเจาะ เนื่องจากผลกระทบจากโคลนโพลิเมอร์ (Polymer Slurry) มีส่วนช่วยเพิ่มแรงเสียดทานด้านข้างระหว่างเสาเข็มเจาะกับชั้นดินทราย ซึ่งแตกต่างกับเสาเข็มเจาะภายใต้สภาวะสภาพเบบไนไนด์ (Bentonite Slurry) ที่มีผลกระทบต่อแรงเสียดทานที่ผิวของเสาเข็ม</p> <p>- หากฐานรากรองรับเสาตอม่อของโครงสร้างทางยกระดับ และสถานีรถไฟ อยู่ใกล้กับพื้นผิวจราจร จะก่อให้เกิดการทรุดตัวของพื้นผิวจราจร จึงกำหนดให้ออกแบบโครงสร้างปรับการทรุดตัว ไม่เท่ากับระหว่างฐานรากรองรับเสาตอม่อของโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟ กับถนนพื้นราบเพื่อป้องกันความเสียหายจากพื้นผิวจราจร โดยเป็นโครงสร้างครอบส่วนของฐานรากรองรับเสาตอม่อของโครงสร้างทางยกระดับ และสถานีรถไฟที่มีการซ้อนทับกับพื้นผิวจราจรของถนนพื้นราบ และมีช่องว่างเพื่อไว้กรณีมีการทรุดตัวไม่เท่ากันที่สามารถเกิดการเคลื่อนที่ในแนวตั้งของถนนพื้นราบกับเสาตอม่อของโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟ เพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงต่อพื้นผิวจราจร</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |
| <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น เนื่องจากโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟ จะได้รับการออกแบบรองรับกรณีเกิดธรณีพิบัติหรือแผ่นดินไหวตามมาตรฐาน AASHTO คือ กำหนดใช้ค่าสัมประสิทธิ์ความเร่งของอนุภาคเพื่อรับคลื่นแผ่นดินไหว</p> | <p>(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)</p> <p>รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)</p> | <p>ENRICH CONSULTANTS CO., LTD.</p> <p>ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด</p> | <p>วอชิงตัน วัฒนานนท์</p> |



แบบบรรยายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลือทอง ช่วงลาดพร้าว - ลำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------------------|--|---|--|
| 3. ธรณีวิทยาและแผ่นดินไหว (ต่อ) | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> <p>(Acceleration Coefficient) ประมาณ 0.075 และค่าสัมประสิทธิ์แผ่นดินไหวของพื้นที่ (Site Coefficient, S) ประมาณ 1.50 - 2.00 รวมทั้งได้กำหนดให้ทำการออกแบบเพิ่มเติมโดยเสริมเหล็กพิเศษในโครงสร้างทางยกระดับเพื่อป้องกันไม่ให้โครงสร้างส่วนบนเคลื่อนหลุดจากจุดรองรับโครงสร้าง</p> | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | |
| | <p>ผลกระทบบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - จะมีผลกระทบต่อโครงสร้างธรณีวิทยา/ธรณีวิทยาฐานราก ในประเด็นการเคลื่อนตัวของชั้นดินเหนียวอ่อนเนื่องจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ตั้งอยู่บนลักษณะทางธรณีฐานที่เป็นชั้นดินเหนียวอ่อนถึงอ่อนปานกลางจนถึงระดับความลึกประมาณ 18 - 20 เมตร หากมีการขุดเจาะเช่นนี้ที่ตัดกลมมีโอกาสที่ชั้นดินเหนียวอ่อนจะมีการเคลื่อนตัวได้ง่ายมาก คิดเป็นปริมาณดินเหนียวอ่อนที่พร้อมจะเคลื่อนตัวได้มาก - ผลกระทบจากแผ่นดินไหวคาดว่าจะไม่ได้รับผลกระทบหรือได้รับในระดับเนื่องจากพื้นที่ก่อสร้าง ตั้งอยู่ในพื้นที่เขต 2ก มีความเสี่ยงน้อยในการเกิดความเสียหายเชิงลบในระดับน้อยถึงปานกลาง | | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น เนื่องจากศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร เป็นอาคารคอนกรีตเสริมเหล็ก ซึ่งได้รับการออกแบบรองรับกรณีเกิดธรณีพิบัติหรือแผ่นดินไหวตามกฎกระทรวงมหาดไทย “กำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคารและพื้นดินที่รองรับอาคาร | | |





 (นายธีรพันธ์ เศษะศิริกุล)
 (นายธีรพันธ์ วงศ์พัฒนานานนท์)
 ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงและมาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสี่เหลี่ย ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|--|--|--|
| 4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) | <p>1) กรณีมีสำนักงานโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ปริมาณน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจากกาใช้ห้องน้ำ/ห้องส้วมหรือการล้างภาชนะใส่อาหารในระหว่างปฏิบัติงานในแต่ละวันของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในสำนักงานโครงการ คิดเป็นปริมาณน้ำเสีย 8,000 ลิตร/วันหรือ 8 ลบ.ม./วัน ปริมาณขยะมูลฝอยที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในระหว่างปฏิบัติงานในแต่ละวันของเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานในสำนักงานโครงการ ประมาณ 200 คน คิดเป็นปริมาณขยะมูลฝอย 0.60 ลบ.ม./วัน ทำให้เกิดการอุดตันและส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียง จำเป็นต้องจัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอย <p>2) กรณีมีสำนักงานโครงการ และชุมชนที่พักอาศัยของพนักงานก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ปริมาณน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจากกาใช้ห้องน้ำ/ห้องส้วม การล้างภาชนะใส่อาหาร การซักล้างหรือการชำระล้างร่างกายในระหว่างปฏิบัติงานในแต่ละวันของเจ้าหน้าที่ พนักงานก่อสร้าง ที่ปฏิบัติงานภายในสำนักงานโครงการ คาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นสูงสุด 200 ลบ.ม./วัน ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในระหว่างปฏิบัติงานในแต่ละวันของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานภายในสำนักงานโครงการ และพนักงานก่อสร้างในชุมชนที่พักอาศัยประมาณ 1,200 คน คิดเป็นปริมาณขยะมูลฝอย 3.60 ลบ./วัน ทำให้เกิดการอุดตันและส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียง <p>2) กรณีมีสำนักงานโครงการ และชุมชนที่พักอาศัยของพนักงานก่อสร้าง</p> | <p>จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีลาดพร้าว 101 สถานี กันตัน และสถานีสวนหลวง ร.9 ให้ดำเนินการเฉพาะในช่วงฤดูแล้ง หรือการขุดเจาะเพื่อก่อสร้างฐานราก รوبرโครงสร้างสถานีไฟฟ้า เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการเพิ่มความชื้นจากการกัดเซาะและชะล้างหน้าดิน หรือการปนเปื้อนของน้ำมัน/สารหล่อลื่นที่ไหลออกจากเครื่องจักรอุปกรณ์ที่นำมาใช้ในกาการก่อสร้าง</p> <p>1) กรณีมีสำนักงานโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ต้องจัดเตรียมห้องน้ำและห้องส้วมที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลไว้ให้เพียงพอ (10 คน/ห้อง) และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาดความจุ 2 ลบ.ม./ใบ จำนวน 5 ใบ รวมถึงปริมาตรบำบัด น้ำเสีย 10 ลบ.ม. เพื่อบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายในสำนักงานโครงการ ต้องจัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยความจุ 0.24 ลบ.ม. จำนวน 8 ถัง คิดเป็นปริมาตรรวม 1.92 ลบ.ม. โดยกำหนดตั้งกระจายไว้ในสถานที่ต่างๆ เป็นกลุ่ม ๆ ละ 4 ถังภายในสำนักงานโครงการ เพื่อรอให้สำนักงานเขตในสังกัดกรุงเทพมหานครหรือหน่วยงานส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสมุทรปราการเข้ามาเก็บขนไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล ต้องจัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยความจุ 0.24 ลบ.ม. จำนวน 8 ถัง คิดเป็นปริมาตร | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> โคลิฟอร์มเบคทีเรียทั้งหมด พีคัลโคลิฟอร์มเบคทีเรีย ความถี่ ให้ดำเนินการแล้วเสร็จก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้ง เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) ให้ดำเนินการเดือนละ 1 ครั้งในช่วงที่มีการก่อสร้างแนวเส้นทางหรือสถานีบริเวณใกล้เคียงแหล่งน้ำ โดยดำเนินการจนกว่างานก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้ หรือศูนย์ซ่อมบำรุง จะแล้วเสร็จ ค่าใช้จ่ายจุดละประมาณ 4,000 บาท/สถานี รวมเป็นเงิน 40,000 บาท/ครั้ง หน่วยงานรับผิดชอบ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) |



นายสุธรรม วัฒนพัฒน์


นายสุธรรม วัฒนพัฒน์

รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



แบบรายงานการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายดีเหล็ก ช่างลาดพร้าว - ล้าโรง (ต่อ)


| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|
| <p>4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> ปริมาณน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลที่เกิดขึ้นจากการใช้ห้องน้ำ/ห้องส้วม การล้างภาชนะใส่อาหาร การซักล้างหรือการชำระล้างร่างกายในระหว่างปฏิบัติงานในแต่ละวันของเจ้าหน้าที่ พนักงานก่อสร้าง ที่ปฏิบัติงานภายในสำนักงานโครงการ คาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นสูงสุด 200 ลบ.ม./วัน ปริมาณขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ในระหว่างปฏิบัติงานในแต่ละวันของเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานภายในสำนักงานโครงการ และพนักงานก่อสร้างในชุมชนที่พักอาศัยประมาณ 1,200 คน คิดเป็นปริมาณขยะมูลฝอย 3.60 ลบ./วัน ทำให้เกิดการอุดตันและส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดินที่อยู่ใกล้เคียง <p>- ผลกระทบจากกิจกรรมต่อเนื่องจากโครงการก่อสร้าง เช่น การล้างและทำความสะอาดเครื่องมืออุปกรณ์ก่อสร้าง และยานพาหนะต่าง ๆ เป็นต้น จะใช้พื้นที่ภายในสำนักงานโครงการ คาดว่าจะใช้ปริมาณน้ำไม่เกิน 12 ลบ.ม./วัน</p> | <p>รวม 1.92 ลบ.ม. โดยกำหนดตั้งกระจายไว้ในสถานที่ต่างๆ เป็นกลุ่ม ๆ ละ 4 ถึงภายในสำนักงานโครงการ เพื่อรอให้สำนักงานเขตในสังกัดกรุงเทพมหานครหรือหน่วยงานส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสมุทรปราการเข้ามาเก็บขนไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล</p> <p>2) กรณีมีสำนักงานโครงการ และชุมชนที่พักอาศัยของพนักงานก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ต้องจัดเตรียมห้องน้ำ/ห้องส้วมที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาลไว้ให้เพียงพอ (10 คน/ห้อง) และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาดความจุ 12 ลบ.ม./ใบ จำนวน 20 ใบ คิดเป็นปริมาตรน้ำเสียรวม 240 ลบ.ม. เพื่อบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายในสำนักงานโครงการ และชุมชนที่พักอาศัยของพนักงานก่อสร้าง ต้องจัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยความจุ 0.24 ลบ.ม. จำนวน 50 ถึง คิดเป็นปริมาตรรวม 12 ลบ.ม. โดยกำหนดตั้งกระจายไว้เป็นกลุ่มๆ ละ 10 ถึง ภายในสำนักงานโครงการ และและชุมชนที่พักอาศัยของพนักงานก่อสร้าง เพื่อรอให้สำนักงานเขตในสังกัดกรุงเทพมหานครเข้ามาเก็บขนไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล <p>- ปริมาณน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมต่อเนื่องจากโครงการ</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |



กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
กรมส่งเสริมการเกษตร

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



ENRICH CONSULTANTS CO., LTD.
บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลือเหล็ก ช่วงลาดพร้าว - สี่โรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---------------------------------|---|---|---|
| <p>4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p> | <p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- เนื่องจากโรงไฟฟ้าระบบแรงดันใช้ระบบไฟฟ้าในการขับเคลื่อน จึงไม่เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน ส่วนบริเวณสถานีโรงไฟฟ้า จะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นจากการใช้ห้องล้างของพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ต่าง ๆ เช่น จำหน่ายตัว ประชาสัมพันธ์ รักษาความปลอดภัยและติดต่อสื่อสาร เป็นต้น ในแต่ละวัน สูงสุดไม่เกิน 10 คน/สถานี คิดเป็นปริมาณน้ำเสีย 50x10x0.80 เท่ากับ 400 ลิตร/วัน หรือ 0.40 ลบ.ม./วัน (คิดอัตราการเกิดน้ำเสียจากร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้) ทั้งนี้ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะถูกรับบำบัดโดยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาดความจุ 2 ลบ.ม. ที่ได้มีการติดตั้งไว้ในทุกสถานีโรงไฟฟ้า จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น</p> | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับและสถานีโรงไฟฟ้า เช่น การถ่ายเทน้ำฝน เครื่อง การล้างและทำความสะอาดเครื่องมีอุปกรณ์ก่อสร้าง หรือยานพาหนะต่างๆ เป็นต้น ให้ดำเนินการในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ในสำนักงานโครงการ โดยต้องอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินไม่น้อยกว่า 100 เมตร และต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาดความจุ 6 ลบ.ม./ใบ จำนวน 2 ใบ คิดรวมปริมาณการบำบัดน้ำเสียได้ 12 ลบ.ม. เพื่อใช้ในการบำบัดน้ำเสียจากกิจกรรมต่างๆ ที่เกิดขึ้น</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กำหนดให้ผู้เดินรถหรือผู้รับสัมปทาน ดำเนินการตั้งน้ำจัดเตรียมถังรองรับมูลฝอย มีฝาปิดมิดชิด (ถังขยะแห้ง/ขยะเปียก/ขยะอันตราย) เพื่อรองรับปริมาณมูลฝอย บริเวณสถานีโรงไฟฟ้าทุกสถานี และประสานงานให้สำนักงานเขตในสังกัดกรุงเทพมหานคร หรือหน่วยงานส่วนท้องถิ่นในจังหวัดสมุทรปราการ เข้ามาเก็บขนไปกำจัดให้ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล ตรวจสอบระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป บริเวณสถานีโรงไฟฟ้าทุกสถานี</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดินตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 7 สถานี ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานีที่ 1 คลองลาดพร้าว • สถานีที่ 2 คลองแสนแสบ • สถานีที่ 3 คลองพระโขนง • สถานีที่ 4 คลองสี่โรง • สถานีที่ 5 คลองเค็ง • สถานีที่ 6 บ่อหนองบัวริมถนนศรีนครินทร์ บ่อที่ 1 • สถานีที่ 7 บ่อหนองบัวริมถนนศรีนครินทร์ บ่อที่ 2 <p>ดัชนีคุณภาพน้ำผิวดินที่ตรวจวัด ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> • อุณหภูมิ • ค่าความเป็นกรด - ด่าง • ความเป็นกรด - ด่าง • ออกซิเจนละลายน้ำ • ของแข็งแขวนลอย |



[Handwritten signature]

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



[Handwritten signature]

รองผู้จัดการ (รองพิพัฒนานนท์)

บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบบรรยายการแสดงผลการแสดงผลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลือเหล็ก ช่วงลาดพร้าว - ลำไ้ (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|---|
| <p>4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p> <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> <p>ผลกระทบบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างโดยเฉพาะงานขุดเปิดหน้าดิน งานปรับถมพื้นที่ งานขุดเจาะฐานราก เพื่อรองรับโครงสร้างอาคาร ศูนย์ซ่อมบำรุงขนาด 2 ชั้น หรืองานเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เช่น ปูนซีเมนต์ ทราย หิน และดิน เป็นต้น จึงคาดว่า เป็นผลกระทบเชิงลบในระดับมากในประเด็นการเพิ่มความขุ่น และความสกปรกในรูปปีโอติหรือการปนเปื้อนจากสารใช้เครื่องจักรอุปกรณ์ที่มีการใช้น้ำมัน ฯลฯ แม้ว่าพื้นที่ก่อสร้าง | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงจะดำเนินการขุดบ่อตักตะกอนชั่วคราวบริเวณด้านทิศใต้ขนาดความขุ่นไม่น้อยกว่า 5,100 ลูกบาศก์เมตร เพื่อรองรับปริมาณน้ำทิ้งและปริมาณน้ำฝนระยะก่อสร้าง พร้อมปล่อยลงสู่คลองเขลียงและคลองสาทราย พร้อมทั้งจัดทำวางระบบน้ำชั่วคราวสำหรับรวบรวมน้ำฝน | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงจะดำเนินการขุดบ่อตักตะกอนชั่วคราวบริเวณด้านทิศใต้ขนาดความขุ่นไม่น้อยกว่า 5,100 ลูกบาศก์เมตร เพื่อรองรับปริมาณน้ำทิ้งและปริมาณน้ำฝนระยะก่อสร้าง พร้อมทั้งจัดทำวางระบบน้ำชั่วคราวสำหรับรวบรวมน้ำฝน | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • ค่าความสกปรกในรูปปีโอติ • น้ำมันและไขมัน • ฟอสเฟต • ซัลเฟต • ไนโตรเจนในรูป TKN • โคลิฟอร์มแบคทีเรียทั้งหมด • พีคัลโคลิฟอร์มแบคทีเรีย - ความถี่ • ดำเนินการตรวจวิเคราะห์คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำทิ้ง ปีละ 2 ครั้ง โดยดำเนินการต่อเนื่องเป็นระยะเวลา 5 ปี ถ้าผลตรวจวัดไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญให้ดำเนินการ ปีละ 1 ครั้ง - ค่าใช้จ่ายจุดละประมาณ 6,000 บาท/สถานี รวมเป็นเงิน 42,000 บาท/ครั้ง - หน่วยงานรับผิดชอบ • การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) |




(Handwritten signature)


(นาย)สุวิทย์ วัฒนวิเศษ
วิศวกร
รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

**แบบบรรยายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)**

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|--|
| <p>4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p> <p>ศูนย์ซ่อมบำรุง จะอยู่ติดกับแหล่งน้ำผิวดิน (คลองเคล็ด) แต่ไม่มีการก่อสร้างโครงสร้างส่วนใดส่วนหนึ่งรุกล้ำลงไป ในคลองเคล็ดและไม่มีกิจกรรมใดๆ ไปรบกวนคุณภาพน้ำผิวดินในคลองเคล็ด</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นจากกิจกรรมการใช้ห้องน้ำ ห้องส้วม และการล้างทำความสะอาดภายในอาคารของพนักงานในอาคารบริหารและศูนย์ควบคุมการเดินรถ หอพักพนักงาน ร้านอาหาร รวมทั้งปริมาณน้ำเสียจากกิจกรรมการซ่อมบำรุงและล้างรถไฟฟ้า จึงคาดว่าผลกระทบเชิงลบในระดับต่ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - การจัดการปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในศูนย์ซ่อมบำรุง ต้องติดตั้งระบบบำบัดเสียขนาดเล็กแบบติดตั้งอยู่กับที่ (Onsite Treatment Plant) เป็นชนิดบ่อกรอง-บ่อกรองไร้อากาศและเติมอากาศผ่านผิวตัวกลาง (Septic - Anaerobic Filter and Contact Aeration Process) ขนาดความจุ 50 ลบ.ม./ในจำนวน 3 ไบ คิดเป็นปริมาตรรวม 150 ลบ.ม. และตามด้วยบ่อพักน้ำทิ้ง (Retention) โดยปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมต่างๆ ภายในอาคารบริหาร และศูนย์ควบคุมการเดินรถและหอพักพนักงานจะถูกรวบรวมเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสียแบบติดตั้งอยู่กับที่โดยตรง ส่วนปริมาณน้ำเสียจากร้านอาหารและภาคร่วมบำรุงและล้างรถไฟฟ้าจะไหลผ่านเครื่องดักไขมัน (Oil Interceptor) เพื่อแยกไขมันและน้ำมันออก ก่อนรวบรวมเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ขยะติดตั้งอยู่กับที่ก่อนระบายลงสู่คลองเคล็ดต่อไป - การจัดการปริมาณขยะมูลฝอยทั่วไปที่เกิดขึ้นภายในศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจร เช่น ขยะมูลฝอยที่เกิดจากการทำความสะอาดภายในตู้รถไฟฟ้า | <p>ศูนย์ซ่อมบำรุงต้องติดตั้งตะกอนชั่วคราว และทำวางระบบบำบัดจากบ่อดังกล่าว ลงสู่ถังวางสารเคมีต่อไป</p> | |




 (นายธีรพันธ์ เศษะศิริบุญกุล)
 รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)


 ENRICH CONSULTANTS CO., LTD.
 บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบบรรยายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายลือเหล็ก ชวังลาดพร้าว - ลำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|--|--|---|
| 4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>เศษวัสดุในสำนักงาน เศษฝุ่นจากถนนและทางเดินเท้า เศษวัสดุจากโรงงานซ่อมบำรุง และของเสียจากถังบำบัดน้ำเสียหรือเศษอาหาร เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยขนาด 240 ลิตร มีฝาปิดมิดชิด (เป็นถังขยะแห้ง/ขยะเปียก/ขยะอันตราย) ตั้งกระจายไว้ตามอาคารต่างๆ ในศูนย์ซ่อมบำรุงฯ เป็นกลุ่มๆ ละ 10 ถึง จำนวน 22 กลุ่ม โดยต้องจัดวางถังรองรับขยะมูลฝอยให้มีความสะดวกในการใช้งานและการเก็บขน จัดเตรียมเจ้าหน้าที่ 2 - 3 คน เพื่อเก็บรวบรวมไปเก็บพักไว้ที่โรงจัดเก็บขยะมูลฝอย (Garbage Storage Building) เพื่อรอการเก็บขนจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ ให้นำขยะมูลฝอยไปกำจัดที่แหล่งกำจัดขยะมูลฝอยภายนอกพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงต่อไป จัดเตรียมโรงจัดเก็บขยะมูลฝอยให้มีพื้นที่เพียงพอ เพื่อรองรับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นภายในศูนย์ซ่อมบำรุง ได้อย่างน้อย 3 วัน (ขนาดความจุ 151.59 ลบ.ม.) <p>- การจัดการปริมาณขยะอันตรายต่างๆ เช่น น้ำมัน (Oil) จาระบี (Grease) และสารเคมีต่างๆ (Chemicals) เป็นต้น จะต้องทำการรวบรวมมาเก็บพักไว้ที่อาคารเก็บวัสดุอันตราย (Dangerous Goods Building) เพื่อรอให้หน่วยงานที่รับกำจัดของเสียอันตรายนำไปกำจัดต่อไป เช่น ศูนย์บริการกำจัดกาก</p> | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>เศษวัสดุในสำนักงาน เศษฝุ่นจากถนนและทางเดินเท้า เศษวัสดุจากโรงงานซ่อมบำรุง และของเสียจากถังบำบัดน้ำเสียหรือเศษอาหาร เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดเตรียมถังรองรับขยะมูลฝอยขนาด 240 ลิตร มีฝาปิดมิดชิด (เป็นถังขยะแห้ง/ขยะเปียก/ขยะอันตราย) ตั้งกระจายไว้ตามอาคารต่างๆ ในศูนย์ซ่อมบำรุงฯ เป็นกลุ่มๆ ละ 10 ถึง จำนวน 22 กลุ่ม โดยต้องจัดวางถังรองรับขยะมูลฝอยให้มีความสะดวกในการใช้งานและการเก็บขน จัดเตรียมเจ้าหน้าที่ 2 - 3 คน เพื่อเก็บรวบรวมไปเก็บพักไว้ที่โรงจัดเก็บขยะมูลฝอย (Garbage Storage Building) เพื่อรอการเก็บขนจากหน่วยงานที่รับผิดชอบ ให้นำขยะมูลฝอยไปกำจัดที่แหล่งกำจัดขยะมูลฝอยภายนอกพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงต่อไป จัดเตรียมโรงจัดเก็บขยะมูลฝอยให้มีพื้นที่เพียงพอ เพื่อรองรับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นภายในศูนย์ซ่อมบำรุง ได้อย่างน้อย 3 วัน (ขนาดความจุ 151.59 ลบ.ม.) <p>- การจัดการปริมาณขยะอันตรายต่างๆ เช่น น้ำมัน (Oil) จาระบี (Grease) และสารเคมีต่างๆ (Chemicals) เป็นต้น จะต้องทำการรวบรวมมาเก็บพักไว้ที่อาคารเก็บวัสดุอันตราย (Dangerous Goods Building) เพื่อรอให้หน่วยงานที่รับกำจัดของเสียอันตรายนำไปกำจัดต่อไป เช่น ศูนย์บริการกำจัดกาก</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |



Su

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



Sathana

(นายสุภรณ์ วงศ์พัฒนานนท์)

บริษัท เอนริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

**แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)**

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|--|--|---|
| 4. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ) | | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>อุตสาหกรรมและร้านค้า บางชุมชนใน กรุงเทพฯ ทั้งนี้ให้ออกแบบเป็น Pallet Racking System และมีหลังคาคลุมเพื่อให้อายุและระบรทุกซึกเข้า - ออกได้อย่างสะดวกและปลอดภัย</p> | |
| 5. คุณภาพอากาศ | <p>ผลกระทบบริเวณโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจะขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ซึ่งความเข้มข้นของฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้าง บริเวณโครงสร้างทางยกระดับจะเห็นได้ว่า ในระยะก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับจะก่อให้เกิดฝุ่นละอองสูงสุดเท่ากับ 0.215 มก./ลบ.ม. ซึ่งสอดคล้องกับเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศตามประกาศกรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) “เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป” ซึ่งกำหนดปริมาณความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศทั่วไปต้องมีค่าไม่เกิน 0.330 มก./ลบ.ม. ทั้งนี้ปริมาณฝุ่นละอองจะเกิดขึ้นไม่คงที่ตลอดทั้งวัน โดยแปรผันกับปริมาณกิจกรรมการ จึงเป็นผลกระทบเชิงลบในระดับปานกลาง - ความเข้มข้นของฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างบริเวณสถานีรถไฟฟ้าจะเกิดฝุ่นละอองสูงสุดเท่ากับ 0.219 มก./ลบ.ม. ซึ่งสอดคล้องกับเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศตามประกาศกรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ซึ่งกำหนดปริมาณความเข้มข้นของฝุ่นละอองรวมในบรรยากาศทั่วไปต้องมีค่าไม่เกิน 0.330 มก./ลบ.ม. ทั้งนี้ปริมาณฝุ่นละอองจะเกิดขึ้นไม่คงที่ตลอดทั้งวันโดยผันแปรกับ | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องปฏิบัติตามระเบียบและข้อปฏิบัติในการควบคุมฝุ่นละอองจากการก่อสร้างประเภทต่างๆ ของคณะกรรมการแก้ไขมลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครและชุมชนในประเทศไทย - ติดตั้งรั้วที่ขนาดความสูงอย่างน้อย 2 เมตรหรือเทียบเท่า เพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง - ใช้คอนกรีตผสมเสร็จที่ผลิตและผสมจากภายนอกพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันและลดผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับแหล่งชุมชนโดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง - ฉีดพรมน้ำบนพื้นผิวโครงสร้างหรือบริเวณวันละ 3 - 4 ครั้งตามแนวพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง - ฉีดพรมน้ำบนพื้นผิวโครงสร้างหรือบริเวณที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง - จัดเตรียมพนักงานอย่างน้อย 3 - 4 คน/พื้นที่ก่อสร้างให้มาดำเนินการจัดเก็บและทำความสะอาดในพื้นที่ก่อสร้างหากกิจกรรมก่อสร้างแต่ละวันเสร็จสิ้น | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 26 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> ● สถานีที่ 1 สถานีพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการ ศาลยุติธรรม ● สถานีที่ 2 โรงเรียนพินิจอุปถัมภ์ ● สถานีที่ 3 แฟลตตำรวจ สน.โชคชัย 4 ● สถานีที่ 4 โรงเรียนถนนอมรินทร์ศึกษา ● สถานีที่ 5 โรงเรียนบางกอกศึกษา ● สถานีที่ 6 บิ๊กซีลาดพร้าว ● สถานีที่ 7 วัดแม่พระกุหลาบทิพย์ ● สถานีที่ 8 โรงพยาบาลเวชธานี ● สถานีที่ 9 เดอะมอลล์บางกะปิ ● สถานีที่ 10 มัสยิดพัทธุสภารี ● สถานีที่ 11 โรงเรียนอนุบาลสุรินทร์ ● สถานีที่ 8 โรงพยาบาลเวชธานี ● สถานีที่ 9 เดอะมอลล์บางกะปิ ● สถานีที่ 10 มัสยิดพัทธุสภารี ● สถานีที่ 11 โรงเรียนอนุบาลสุรินทร์ ● สถานีที่ 12 โรงเรียนเทศบาลหัวหมาก |



 บริษัท เอนริช คอนซัลแตนท์ จำกัด
 ENRICH CONSULTANTS CO., LTD.
 บริษัท เอนริช คอนซัลแตนท์ จำกัด



(นายอิทธิพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
 รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

**แบบรายการแสดงผลกระทบบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)**

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|--|--|
| <p>5. คุณภาพอากาศ (ต่อ)</p> <p>ปริมาณกิจกรรมการก่อสร้างเช่นเดียวกับการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ จึงเป็นผลกระทบเชิงลบในระดับต่ำถึงปานกลาง</p> <p>- ผลกระทบจากยานพาหนะขนส่งวัสดุและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้างบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ (ช่วงละไม่เกิน 1,000 เมตร) พบว่ามีก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) 0.00334 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) 0.00238 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) 0.00435 ส่วนในล้านส่วน และฝุ่นละออง (TSP) 0.00042 มก./ลบ.ม. ซึ่งมีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) และฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) "เรื่องกำหนดมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป" รวมทั้งในการปฏิบัติงานก่อสร้างฯ โดยใช้เครื่องจักรมีได้ดำเนินการพร้อมกัน และมีได้ดำเนินการติดต่อกันตลอดทั้งวัน จึงทำให้การสะสมของมลพิษต่าง ๆ จากยานพาหนะและเครื่องจักรอุปกรณ์มีปริมาณไม่มากนักและช่วงระยะเวลาการก่อสร้างแต่ละช่วงเป็นเพียงช่วงเวลาสั้น ๆ ตามแนวเส้นทางจึงคาดว่าผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระดับต่ำถึงปานกลาง</p> | <p>- จัดให้มีหน่วยควบคุมบำรุงรักษาหรือตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์และเครื่องจักรกลต่างๆ ที่นำใช้ในการก่อสร้างอย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง</p> <p>- จัดเตรียมพนักงานอย่างน้อย 3 - 4 คน/พื้นที่ก่อสร้างให้มาทำการปิดกั้นและทำความสะอาดเศษดิน/โคลนที่ติดตามล้อยานพาหนะก่อนแล่นออกจากพื้นที่ก่อสร้างทุกครั้ง</p> <p>- ควบคุมให้พนักงานขับขี่ยานพาหนะบรรทุกวัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างหรือรถบรรทุกดิน ต้องขับขี่ยานพาหนะด้วยความระมัดระวังและใช้ความเร็วไม่เกิน 30 กม./ชม.</p> <p>- บังคับให้ใช้วัสดุปิดคลุมกระบะบรรทุกของยานพาหนะที่ใช้บรรทุกวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างเพื่อป้องกันการร่วง/ตกหล่นของวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างหรือเศษวัสดุเหลือใช้จากการก่อสร้างลงบนพื้นผิวโครงข่ายถนนเดิมหรือลำน้ำตามแนวเส้นทางขนส่ง</p> <p>- ควบคุมและกำหนดให้พนักงาน/คนงานก่อสร้างต้องสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันฝุ่นละอองหรือสารมลพิษอื่นๆ และในพื้นที่ก่อสร้างที่มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองหรือสารมลพิษจากการใช้เครื่องจักร อุปกรณ์ในการก่อสร้างต่างๆ</p> <p>- จัดทำป้ายบอกทางเสียง/ทางลัดให้ผู้สัญจรผ่านไป - มาบนโครงข่ายถนนเดิมที่หลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น ๆ ทดแทนและต้องประสานงานกับ</p> | <p>● สถานีที่ 13 มีสถานียามิอุนิฮิตฮาร์ต (หัวหมากใหญ่)</p> <p>● สถานีที่ 14 โรงเรียนหัวหมาก</p> <p>● สถานีที่ 15 โรงเรียนคลองก้านตัน</p> <p>● สถานีที่ 16 โรงเรียนสุทพราใหม่</p> <p>● สถานีที่ 17 วัดจตุรศิริ</p> <p>● สถานีที่ 18 มีสถานีตำรวจอาณานิคม</p> <p>● สถานีที่ 19 วิทยาลัยอุตสาหกรรม</p> <p>● สถานีที่ 20 สำนักงานที่ดินพระโขนง</p> <p>● สถานีที่ 21 วัดศรีเอี่ยม</p> <p>● สถานีที่ 22 ศาลปู่ศรีนครินทร์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นปึกษ์ศรีนครินทร์)</p> <p>● สถานีที่ 23 โรงเรียนคลองกระทุ่มราษฎร์อุทิศ</p> <p>● สถานีที่ 24 โรงเรียนสิรินธรวิทยายุทธ</p> <p>● สถานีที่ 25 โรงเรียนบาลจตุรรัตน์ 2</p> <p>● สถานีที่ 26 โรงเรียนบาลจตุรวิทย์</p> <p>- ดัชนีคุณภาพอากาศที่ตรวจวัด ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ฝุ่นละอองรวม (TSP) ● ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) ● ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 2.5 ไมครอน (PM-2.5) ● ทิศทางและความเร็วลม (WS / WD) <p>- ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้งๆ ละ 5 วัน ต่อเนื่อง <p>ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ</p> | |



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)
รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลกระทบล้างแนวตั้งล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายลี้เหลือง ช่วงลาดพร้าว - ลี้โรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|---|--|---|
| 5. คุณภาพอากาศ (ต่อ) | <p>สถานีตำรวจต่าง ๆ ที่รับผิดชอบในแต่ละแนวเส้นทาง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจรผ่านไป - มา ทำให้สภาพการจราจรสั้นไหลได้สะดวก ปัญหามลพิษทางอากาศจากสภาพการจราจรติดขัดลดลง</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีป้ายขยายรายละเอียดหรือเข้าไปปกคลุมไว้ใต้โครงสร้างทางยกระดับ สถานีไฟฟ้า เพื่อรองรับวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างที่อาจตกลงมาจากการก่อสร้างเหนือระดับพื้นดิน 10 เมตร และลดผลกระทบด้านฝุ่นละอองที่กระจายจากการก่อสร้าง - จัดเตรียมพนักงานอย่างน้อย 3 - 4 คน เพื่อล้างพื้นผิวจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมตลอดแนวที่มีการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ ในช่วงเวลาพักเที่ยงอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน โดยกำหนดช่วงเวลาดำเนินการตั้งแต่เวลา 24:00 น. เป็นต้นไป แต่ไม่เกิน 03:00 น. ของวันถัดไป | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรณีโครงสร้างทางยกระดับ แม้ว่าสภาพพื้นที่และรูปแบบการใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ บางช่วงเป็นแหล่งพาณิชยกรรมหนาแน่นปานกลาง - มาก และแหล่งชุมชนที่พิศอกัยหนาแน่น แต่ระบบรถไฟฟ้แบบรางเดี่ยวที่มีโครงสร้างแบบโปร่ง ตั้งอยู่บนพื้นที่เกาะกลางของถนนสายหลัก คาดว่าระดับความเข้มข้นของมลพิษทางอากาศได้แก่ CO-1 ซม, NO₂-1 ซม. และ THC จากการระบายมลพิษจากท่อไอเสียของยานพาหนะที่วิ่งผ่านไป - มาบนถนน | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการตรวจวัดคุณภาพอากาศตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 6 สถานีและเพิ่มสถานีตรวจวัดเพื่อสำรวจเชิงสุขภาพ จำนวน 4 สถานีรวม 10 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> ● สถานีที่ 1 โรงเรียนพิบูลอุปถัมภ์ ● สถานีที่ 2 โรงพยาบาลเวชธานี ● สถานีที่ 3 โรงเรียนคลองกุ่มต้น ● สถานีที่ 4 มัยยิดดารุลอามีน |



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายงานแสดงผลการแสดงผลสิ่งแวดล้อมที่ค่าสำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ช่างลาดพร้าว - ล้าโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|--|
| <p>5. คุณภาพอากาศ (ต่อ)</p> <p>สายหลักตามแนวเส้นทางโครงการ จะมีค่าไม่เกินค่าสูงสุดในแต่ละดัชนีคุณภาพอากาศที่ตรวจวัดได้ในสภาพปัจจุบันที่โรงพยาบาลจุฬาลงเวช (NO₂ - 1 ชม. = 0.1001 ส่วนในล้านส่วน) และโรงเรียยมคลองก้นตัน (ก๊าซ THC = 3.20 ส่วนในล้านส่วน) จะไม่เกิดการสะสมของมลพิษทางอากาศในพื้นที่ แม้ว่าจะมีสภาพการจราจรติดขัดบนถนนสายหลักต่างๆ ก็ตาม</p> <p>- กรณีสถานีรถไฟ ค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) ที่คำนวณได้รวมกับค่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) สูงสุดจากการตรวจวัดบริเวณถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์และถนนพารักษ์ กรณีความเร็วของยานพาหนะเป็น 0 - 1 กม./ชม. ในปี พ.ศ. 2556 เท่ากับ 4.07 4.47 และ 5.37 ส่วนในล้านส่วนตามลำดับ โดยมีค่าต่ำกว่าเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 พ.ศ. 2538 (CO-1 ชม. <30 ส่วนในล้านส่วน) แต่พื้นที่ถนนด้านล่างของโครงสร้างสถานีรถไฟทั่วเกือบทุกสถานีรถไฟ จัดเป็นพื้นที่เปิดโล่ง ไม่มีสิ่งปลูกสร้างที่เป็นอาคารสูง (ตั้งแต่ 2 ชั้นขึ้นไป) ทั้งสองข้างสถานีรถไฟทั่วช่วงกันการระบายมลพิษจากยานพาหนะต่างๆ ที่แล่นผ่านไป - มาบริเวณใต้สถานีรถไฟ ยกเว้นบริเวณสถานีภวานา (YL - 02) สถานีซอย 4 (YL - 03) สถานีลาดพร้าว 101 (YL - 07) และสถานีสำโรง (YL - 23) ที่เป็นพื้นที่กึ่งปิดมีชุมชนหนาแน่น จึงส่งผลกระทบต่อบริเวณของอากาศบริเวณใต้สถานีรถไฟที่อยู่ในระดับค่อนข้างดี ไม่แตกต่างจากกรณีที่มีการก่อสร้าง รวมทั้งความเข้มข้นของมลพิษ (CO-1 ชม.) จะมีค่าไม่เกินมาตรฐานคุณภาพอากาศ</p> | <p>เครื่องหมายจราจรต่างๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางและกำหนดความเร็วในการขับขี่บริเวณใต้สถานีรถไฟ</p> <p>- ติดต่อประสานงานกับกรมการขนส่งทางบก กรมควบคุมมลพิษ และสถานีตำรวจที่รับผิดชอบแต่ละช่วงของแนวเส้นทางโครงการไฟฟ้า (เช่น สถานีตำรวจนครบาลหัวเขาวง/ซอย/หัวหมาก/วังทองหลาง/อุดมสุข ฯลฯ) ในการประสานความร่วมมือควบคุมและกำหนดข้อกำหนดรถบรรทุกขนาดกลางและขนาดใหญ่เข้ามายังบริเวณโครงการใหม่ได้โครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟ ตลอดเวลาในช่วงเร่งด่วนเช้า (7:00 - 9:00 น.) และช่วงเร่งด่วนเย็น (16:00 - 19:00 น.) โดยติดตั้งป้ายประกาศห้ามไว้ให้ชัดเจนและให้หลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น ๆ แทนเพื่อลดสารมลพิษที่เกิดจากไอเสียจากยานพาหนะ โดยเฉพาะก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) หรือก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)</p> <p>- หากผลการตรวจวิเคราะห์ฝุ่นละอองในระยะดำเนินการ ได้สถานีรถไฟ สถานีใต้สถานีที่มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ติดต่อกัน 5 วัน ใน การตรวจวิเคราะห์แต่ละครั้ง จะต้องดำเนินการติดตั้งระบบหัวฉีดละอองน้ำแรงดันสูงบริเวณใต้สถานีรถไฟ และเปิดใช้งานในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า 7:00 - 9:00 น. และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น 16:00 - 19:00 น.</p> | <p>สถานีที่ 5 วัดศรีเอี่ยม</p> <p>สถานีที่ 6 โรงพยาบาลจุฬาลงเวช</p> <p>ใต้สถานีภวานา (YL - 02)</p> <p>ใต้สถานีซอย 4 (YL - 03)</p> <p>ใต้สถานีลาดพร้าว 101 (YL - 07)</p> <p>ใต้สถานีสำโรง (YL - 23)</p> <p>- ดัชนีคุณภาพอากาศที่ตรวจวัด ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> • ฝุ่นละอองรวม (TSP) • ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 10 ไมครอน (PM-10) • ฝุ่นละอองขนาดเล็กกว่า 2.5 ไมครอน (PM-2.5) • ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) • ก๊าซไนโตรเจนออกไซด์ (NO₂) • ทิศทางและความเร็วลม (WS / WD) <p>- ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจวัดคุณภาพอากาศ ปีละ 2 ครั้งๆ ละ 5 วัน ต่อเมื่อครบรอบครบถ้วนครบตามและวันหยุดราชการ โดยให้ดำเนินการต่อเนื่องเป็นระยะเวลา 5 ปี หลังจากนั้นให้ปรับลดจำนวนการตรวจวัดคุณภาพอากาศปีละ 1 ครั้งๆ ละ 5 วันต่อเมื่อครบรอบครบถ้วนครบตามและวันหยุดวันหยุดราชการ - ค่าใช้จ่ายจุดละประมาณ 77,000 บาท/สถานี รวมเป็นเงิน 770,000 บาท/ครั้ง - หน่วยงานรับผิดชอบ • การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) | |



 บริษัท เอนริช คอนซัลแตนท์ จำกัด



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
 รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายลือทอง ช่างลาดพร้าว - ล้าโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|---|
| <p>5. คุณภาพอากาศ (ต่อ)</p> | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> <p>บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจบ ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ผลกระทบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง พบว่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าเท่ากับ 0.02524 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) มีค่าเท่ากับ 0.02124 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าเท่ากับ 0.05783 ส่วนในล้านส่วน และฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าเท่ากับ 0.00510 มก./ลบ.ม. โดยค่าทั้งหมดไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม</p> | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>เพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะพื้นที่ยานอาคารพาณิชย์หนาแน่น ได้แก่ สถานีภาวนา สถานีโซคชัย 4 สถานีลาดพร้าว 101 และสถานีสี่โรง</p> <p>หากผลการตรวจวัดวิเคราะห์มลพิษทางอากาศประเภทก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เป็นต้น มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปให้ดำเนินการติดตั้งพัดลมระบายอากาศบริเวณใต้สถานี เพื่อลดปัญหาการสะสมของมลพิษทางอากาศได้สถานีรถไฟฯ และการติดต่อประสานงานกับกรุงเทพมหานคร/เทศบาลนครสมุทรปราการในการล้างทำความสะอาด และดูดฝุ่นละอองออกจากพื้นผิวถนนเป็นประจำทุกเดือน</p> <p>- กำหนดให้ติดตั้งป้ายห้ามจอดยานพาหนะทุกประเภท (ยกเว้นรถโดยสารประจำทาง) บริเวณใต้สถานีรถไฟฯ</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |
| <p>บริษัทศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจบ ระยะก่อสร้าง</p> <p>- ผลกระทบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง พบว่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าเท่ากับ 0.02524 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) มีค่าเท่ากับ 0.02124 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าเท่ากับ 0.05783 ส่วนในล้านส่วน และฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าเท่ากับ 0.00510 มก./ลบ.ม. โดยค่าทั้งหมดไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม</p> | <p>บริษัทศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจบ ระยะก่อสร้าง</p> <p>(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์) รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)</p> | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>หากผลการตรวจวัดวิเคราะห์มลพิษทางอากาศประเภทก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ เป็นต้น มีค่าสูงเกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปให้ดำเนินการติดตั้งพัดลมระบายอากาศบริเวณใต้สถานี เพื่อลดปัญหาการสะสมของมลพิษทางอากาศได้สถานีรถไฟฯ และการติดต่อประสานงานกับกรุงเทพมหานคร/เทศบาลนครสมุทรปราการในการล้างทำความสะอาด และดูดฝุ่นละอองออกจากพื้นผิวถนนเป็นประจำทุกเดือน</p> <p>- กำหนดให้ติดตั้งป้ายห้ามจอดยานพาหนะทุกประเภท (ยกเว้นรถโดยสารประจำทาง) บริเวณใต้สถานีรถไฟฯ</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |



บริษัทศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจบ (องค์การมหาชน) ว่างพัฒนานานนท์
ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายลือเหล็ก ช่วงลาดพร้าว - สี่โรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|--|--|--|
| 5. คุณภาพอากาศ (ต่อ) | <p>แห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) และฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)</p> <p>- ผลกระทบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วจร พบว่าก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) มีค่าเท่ากับ 0.05475 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไฮโดรคาร์บอน (HC) มีค่าเท่ากับ 0.04646 ส่วนในล้านส่วน ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าเท่ากับ 0.12533 ส่วนในล้านส่วน และฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าเท่ากับ 0.01090 มก./ลบ.ม. โดยค่าทั้งหมดไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพอากาศตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2538) และฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547)</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- การเข้าสู่ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารจอดรถแล้วจร ของยานพาหนะต่างๆ จะมีลักษณะไม่ต่อเนื่องตลอดวัน และพื้นที่โดยรอบเป็นพื้นที่เปิดโล่งและไม่มีสิ่งปลูกสร้างที่เป็นอาคารสูง (ตั้งแต่ 2 ชั้นขึ้นไป) ขวางกั้นการระบายมลพิษจากยานพาหนะต่าง ๆ ที่แล่นผ่านไป - มาบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจร จึงส่งผลกระทบต่อให้การไหลเวียนของอากาศอยู่ในระดับค่อนข้างดี โดยไม่เป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของแหล่งชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่อยู่โดยรอบศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจร จึงคาดว่าป็นผลกระทบเชิงลบในระดับต่ำ</p> | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | |
| 6. ระดับเสียง | <p>ผลกระทบบริเวณโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ามหานคร</p> <p>- ระดับเสียงที่เกิดขึ้นบริเวณพื้นที่อ่อนไหวตลอดแนวเส้นทางของโครงการ พบว่าระดับเสียงมีค่าอยู่ในช่วงระหว่าง 66.5 - 86.6 เดซิเบล(เอ) มีผลกระทบในแนวเส้นทางของโครงการที่</p> | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งกำแพงคอนกรีตพร้อมแผ่น Metal Sheet ความสูง 2 เมตร บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 26 สถานี ได้แก่ • สถานีที่ 1 สถานีพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการ ศาลยุติธรรม |



นายธีรพันธ์ เศรษฐกิจกุล
 วิศวกรด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

รองผู้จัดการโครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงเข้ม ช่วงลาดพร้าว - สีลม (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|---|
| <p>6. ระดับเสียง (ต่อ)</p> <p>อยู่ในระยะ 30 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการส่วนใหญ่จะถูกเวนคืนเพื่อใช้เป็นแนวเขตทางของโครงการเกือบทั้งหมด จึงเหลือจำนวนพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบในแนวเขตเส้นทางของโครงการไม่มากนัก ได้แก่ คริสตจักรสวนหลวงและโรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์</p> | <p>- ต้องใช้เครื่องมืออุปกรณ์และเครื่องจักรกลที่ไม่ก่อให้เกิดระดับเสียงดังและใช้อุปกรณ์ลดหรือควบคุมระดับเสียงจากเครื่องจักรกล (เช่น ท่อเก็บเสียงหรือบล็อกรอบ) ในกรณีที่เกิดระดับเสียงดังมากกว่า 90 เดซิเบล(เอ) ที่แหล่งกำเนิดเสียงเป็นระยะเวลาติดต่อกัน 1 ชั่วโมง</p> <p>- จัดเตรียมพนักงานอย่างน้อย 3 - 4 คนปฏิบัติหน้าที่ควบคุมดูแลบำรุงรักษาหรือตรวจสอบเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่าง ๆ หรือยานพาหนะที่นำมาใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาก่อสร้างฯ เพื่อไม่ให้เกิดผลกระทบด้านระดับเสียงดังเกินเกณฑ์มาตรฐานฯ ที่กำหนด</p> <p>- จำกัดความเร็วในการขยับขี้นยานพาหนะขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ไม่เกิน 30 กม./ชม. ในกรณีแล่นผ่านชุมชนที่ก่อภัยหรือย่านพาณิชย์กรรม โรงพยาบาลศาลากลาง/วัด และโรงเรียน/สถานศึกษา เป็นต้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดระดับเสียงดังรบกวนโดยเฉพาะช่วงเวลาเรียนของนักเรียน ช่วงเวลาปฏิบัติธรรม (เช่น ทำวัตรเช้า - เย็น สวดมนต์หรือละหมาด เป็นต้น) หรือการพักผ่อน - นอนหลับ</p> <p>- เนื่องจากงบก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า โดยส่วนใหญ่ได้ดำเนินการบนพื้นที่เกาะกลางของโครงข่ายถนนเดิมที่มีพื้นที่ก่อสร้างค่อนข้างจำกัด จึงได้พิจารณากำหนดให้เริ่มการปฏิบัติงานตั้งแต่เวลา 8:00 น. สิ้นสุดไม่เกิน เวลา</p> | <p>● สถานีที่ 2 โรงเรียนพิบูลอุปถัมภ์</p> <p>● สถานีที่ 3 เฟดเดอราจ ส.น.ใจศรัทธา 4</p> <p>● สถานีที่ 4 โรงเรียนอนันตพิทยโกศล</p> <p>● สถานีที่ 5 โรงเรียนบางกอกศึกษา</p> <p>● สถานีที่ 6 บิ๊กซีลาดพร้าว</p> <p>● สถานีที่ 7 วัดแม่พระกุหลาบทิพย์</p> <p>● สถานีที่ 8 โรงพยาบาลเวชธานี</p> <p>● สถานีที่ 9 เดอะมอลล์บางกะปิ</p> <p>● สถานีที่ 10 มัสยิดพุดตุ๊ก</p> <p>● สถานีที่ 11 โรงเรียนอนุบาลสุรินทร์</p> <p>● สถานีที่ 12 โรงเรียนเกษตรศาสตร์หัวหมาก</p> <p>● สถานีที่ 13 มัสยิดอามีอินฮ์ดฮาร์ต (หัวหมากใหญ่)</p> <p>● สถานีที่ 14 โรงเรียนหัวหมาก</p> <p>● สถานีที่ 15 โรงเรียนคลองกุ่ม</p> <p>● สถานีที่ 16 โรงเรียนสุนทรพราหมณ์</p> <p>● สถานีที่ 17 วัดจตุรศิริ</p> <p>● สถานีที่ 18 มัสยิดดารุลอามีน</p> <p>● สถานีที่ 19 วิทยาลัยอิสลาม</p> <p>● สถานีที่ 20 สำนักงานที่ดินพระโขนง</p> <p>● สถานีที่ 21 วัดศรีเอี่ยม</p> <p>● สถานีที่ 22 ศาลพุทธนิครินทร์ (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นบึงกุ่มนิครินทร์)</p> <p>● สถานีที่ 23 โรงเรียนคลองกระทุ่มราษฎร์อุทิศ</p> <p>● สถานีที่ 24 โรงเรียนสิริวิทย์วิทยา</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |



 (นายธีรพันธ์ เศษศิริกุล)

 ENRICH CONSULTANTS CO., LTD.

 ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด



รองผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อมแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงลาดพร้าว - สีโง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|--|---|---|
| 6. ระดับเสียง (ต่อ) | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> <p>ในระหว่างการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงลาดพร้าว - สีโง (ต่อ) จะก่อให้เกิดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงลาดพร้าว - สีโง (ต่อ) จะก่อให้เกิดเสียงรบกวนต่อชุมชนในพื้นที่ใกล้เคียง | <p>18:00 น. ให้ปฏิบัติตามข้อกำหนดก่อสร้างโครงสร้างหลัก (เช่น โครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้) ได้แก่ งานขุดเจาะฐานรากรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ งานเทคอนกรีตเสาตอม่อของโครงสร้างทางยกระดับ/พื้นสถานีรถไฟฟ้ สำหรับช่วงเวลาที่ตั้งแต่ 21:00 น. ถึง 05:00 น. ของวันรุ่งขึ้น ไม่ให้มีการก่อสร้างเพื่อไม่ก่อให้เกิดระดับเสียงดังรบกวนช่วงเวลาพักนอนของแหล่งชุมชนต่างๆ บนโครงข่ายถนนเดิม</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้พนักงาน/คนงานก่อสร้างที่ต้องปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่ที่มีระดับเสียงดังเกิน 90 เดซิเบล(เอ) เป็นเวลานานติดต่อกัน 8 - 10 ชั่วโมง จำเป็นต้องสวมใส่เครื่องป้องกันหรืออุปกรณ์ลดระดับเสียงดัง เช่น ที่ครอบหู (Ear Muffs) หรือปลั๊กอุดหู (Ear Plugs) โดยต้องทำการหมุนเวียนพนักงาน/คนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่ที่มีเสียงดังติดต่อกัน อย่างน้อย 15 วัน/ชุด - ต้องดำเนินการติดตั้งวัสดุดูดซับเสียงไว้บริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า 4 แห่ง ได้แก่ สถานีภาวนา (YL - 02) สถานีโชคชัย 4 (YL - 03) สถานีลาดพร้าว 101 (YL - 07) และสถานีสีโง (YL - 23) | <ul style="list-style-type: none"> • สถานีที่ 25 โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 2 • สถานีที่ 26 โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 2 - สถานีที่ทำการตรวจวัด ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> • ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. ($L_{eq} 24 hr$) • ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) • ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) • L_{10}, L_{90} - ความถี่ • ตรวจวัดระดับเสียง ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้งๆ ละ 5 วัน ต่อเนื่องครบถ้วนในวันธรรมดาและวันหยุดราชการ เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) • ตรวจวัดระดับเสียงสถานีละ 5 วันต่อเนื่องครบถ้วนทุกวันธรรมดาและวันหยุดราชการ • ค่าใช้จ่ายจุดละประมาณ 6,000 บาท/สถานี รวมเป็นเงิน 156,000 บาท/ครั้ง - หน่วยงานรับผิดชอบ • การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงลาดพร้าว - สีโง (ต่อ) จะเกิดขึ้นจากการเดินรถไฟที่มีค่าเท่ากับ 67.70 เดซิเบล(เอ) ซึ่งต่ำกว่าเกณฑ์ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กำหนดให้ผู้ได้ดำเนินการหรือผู้รับสัมปทาน ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบความสมบูรณ์เชิงแรงและประสิทธิภาพ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการตรวจวัดระดับเสียงตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 6 สถานี ได้แก่ |



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



นายธีรพันธ์ ว่องพัฒน์มานนท์

บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบบรรยายการแสดงผลการตรวจสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - กำแพง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก๊ซและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|--|
| <p>6. ระดับเสียง (ต่อ)</p> <p>มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 ไม่เกิน 70 เดซิเบล(เอ) เมื่อนำมาพิจารณาตามระยะห่างจากพื้นที่อันไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม พบว่าบริเวณที่มีมากที่สุด คือ คริสต์จักรสถาน หลวง โดยมีระยะห่างจากแนวเส้นทาง 24.92 เมตร โดยมีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง เท่ากับ 63.3 เดซิเบล(เอ) ซึ่งยังต่ำกว่าค่ามาตรฐานฯ</p> | <p>ของวัสดุดูดซับเสียงที่ได้ดำเนินการติดตั้งได้ตามแนวระบบรถไฟฟ้า หรือพื้นที่ได้สถานีรถไฟฟ้ามหานคร อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง หากพบว่าชำรุดหรือมีประสิทธิภาพในการดูดซับเสียงลดลงมากกว่า 40% ให้พิจารณาปรับเปลี่ยนใหม่ทันที</p> <p>- หากผลการตรวจวิเคราะห์ระดับเสียงในระยะเริ่มต้นดำเนินการในพื้นที่ได้สถานีรถไฟฟ้ามหานครใดสถานีหนึ่งมีค่าสูงเกินมาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไปตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 พ.ศ. 2540 (มากกว่า 70.0 เดซิเบล(เอ)) ติดต่อกัน 5 วัน ในกรณีตรวจวิเคราะห์แต่ละครั้งจะต้องดำเนินการติดตั้งวัสดุดูดซับเสียง Absorptive Material ในพื้นที่ได้สถานีรถไฟฟ้ามหานคร เพื่อลดระดับเสียงดังรบกวนที่เกิดขึ้น ติดตั้งเครื่องหมายการจราจรในพื้นที่ก่อนและหลังผ่านสถานีรถไฟฟ้ามหานคร เช่น ป้ายบ่งบอกทิศทางและกำหนดความเร็วของยานพาหนะ ป้ายห้ามใช้แตร เป็นต้น</p> <p>- ตรวจสอบ ดูแลและบำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้ามหานคร โดยเฉพาะสายและรางรถไฟฟ้ามหานครอย่างสม่ำเสมอ (หรือตามข้อกำหนดของบริษัทผู้ผลิต) เพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานดีและไม่มีปัญหาด้านเสียงดังรบกวน</p> <p>- ออกแบบทางวิ่งของรถไฟฟ้ามหานคร (Guide Way) ให้มีความเรียบทั้งเชิงวิศวกรรมและด้านข้าง</p> <p>- ออกแบบให้รถไฟฟ้ามหานครประเภท Monorail ใช้เฉพาะระบบตัวอย่างในการดำเนินงานเท่านั้น โดยตัวอย่างของ</p> | <p>- ดำเนินการที่ทำการตรวจวัด ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> • ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชม. (L_{eq} 24 hr) • ระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) • ระดับเสียงสูงสุด (L_{max}) • L_{10}, L_{90} - ความถี่ • ตรวจวัดระดับเสียง ปีละ 2 ครั้ง และ 5 วันต่อเมื่อครบรอบครบปีงบประมาณและวันหยุดราชการ โดยให้ดำเนินการต่อเนื่องเป็นระยะเวลา 5 ปี หลังจากนั้นให้ปรับลดจำนวนการตรวจวัดระดับเสียงปีละ 1 ครั้ง - ค่าใช้จ่ายจุดละประมาณ 6,000 บาท/สถานี รวมเป็นเงิน 36,000 บาท/ครั้ง - หน่วยงานรับผิดชอบ • การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) | |



ENRICH CONSULTING CO., LTD.
 (นายธีรพันธ์ เศษศิริกุล)
 ปรึกษาวิศวกรด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว - สถานี (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|--|---|---|
| 6. ระดับเสียง (ต่อ) | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> <p>บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถ</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง ซึ่งตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกของทางแยกต่างระดับศรีเอี่ยม โดยมีชุมชนที่พักอาศัยและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่ดังอยู่ใกล้ที่สุด คือ หมู่บ้านเปรมฤทัยอุดมสุข ซึ่งมีระยะห่างประมาณ 200 เมตร หากพิจารณาการรบกวนของเสียง พบว่าค่าระดับเสียงก่อนปรับค่ามีค่าเท่ากับ เท่ากับ 72.0 เดซิเบล(เอ) และปรับค่าตามตารางที่ 5.1.6 - 4 พบว่าระดับเสียงมีค่าเท่ากับ 69.0 เดซิเบล(เอ) และเมื่อนำมาหักลบออกจากระดับเสียงพื้นฐานจากการตรวจวัด (L₉₀) ที่ตรวจวัดได้ที่วัดศรีเอี่ยม (66.7 เดซิเบล (เอ)) จะมีค่าการรบกวนเท่ากับ 2.3 เดซิเบล(เอ) ซึ่งต่ำกว่าค่าระดับการรบกวนที่กำหนดไว้ (ไม่เกิน 10.0 เดซิเบล (เอ)) จึงถือว่าการรบกวนและตอกเสกซึมของโครงการไม่เกิดการรบกวนชุมชนหมู่บ้านเปรมฤทัยอุดมสุข ซึ่งมีระยะห่างประมาณ 200 เมตร จึงเป็นผลกระทบเชิงลบในระดับปานกลาง - พื้นที่ก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วเสร็จ ซึ่งตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกของทางแยกต่างระดับศรีเอี่ยม โดยชุมชนที่พักอาศัยและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่ดังอยู่ใกล้ที่สุด คือ วัดศรีเอี่ยม ซึ่งมีระยะห่างประมาณ 150 เมตร หากพิจารณาการรบกวนของ | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้าง ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งรั้วเหล็กที่มีความสูง 2 เมตร - งานก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วเสร็จ ได้ดำเนินการบนพื้นที่ว่างเปล่าบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วเสร็จให้มีรั้วแสดงขอบเขตพื้นที่ที่ชัดเจนจึงกำหนดช่วงเวลาในการปฏิบัติงานก่อสร้างตั้งแต่เวลา 8:00 น. ถึงสิ้นสุดไม่เกินเวลา 18:00 น. โดยไม่อนุญาตให้มีการปฏิบัติงานก่อสร้างเกินช่วงเวลาที่กำหนด ยกเว้นงานเคลื่อนย้ายแบบหล่อคอนกรีต/เสา/คานาคอนกรีต/พื้นคอนกรีตสำเร็จรูป หรืองานเคลื่อนย้ายวัสดุเหลือใช้หรืออุปกรณ์ก่อสร้างที่ไม่ใช้ออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง เป็นต้น ให้ดำเนินการในช่วงเวลา 19:00 - 21:00 น. - กำหนดให้พนักงาน/คนงานก่อสร้างที่ต้องปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่ที่มีระดับเสียงดังเกิน 90 เดซิเบล(เอ) เป็นเวลานานติดต่อกัน 8 - 10 ชั่วโมง จำเป็นต้องสวมใส่เครื่องป้องกันหรืออุปกรณ์ลดระดับเสียงดัง เช่น ที่ครอบหู (Ear Muffs) หรือปลั๊กอุดหู | <p>รถไฟฟ้าทั้งหมดจะถูกตรวจสอบและเปลี่ยนแปลงตามระยะเวลาที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้รถไฟฟ้ามีฝาครอบล้อ โดยออกแบบให้ล้อหุ้มปิดล้อทั้งหมด เพื่อลดเสียงจากการเดินรถไฟฟ้าจากแหล่งกำเนิดตลอดเวลาที่มีการเดินรถ |



(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



นายธีรพันธ์ ว่องพิพัฒน์

บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|--|---|---|
| 6. ระดับเสียง (ต่อ) | <p>เสียงพบว่าค่าระดับเสียงมีค่าเท่ากับ 73.4 เดซิเบล(เอ) และปรับค่าตามตารางที่ 5.1.6 - 4 พบว่าระดับเสียงมีค่าเท่ากับ 71.4 เดซิเบล(เอ) และเมื่อนำมาหักลบออกจากระดับเสียงพื้นฐานจากการตรวจวัด (L₉₀) ที่ตรวจวัดได้ที่วัดศรีเอี่ยม (66.7 เดซิเบล(เอ)) จะมีค่าการรบกวนเท่ากับ 4.7 เดซิเบล (เอ) ซึ่งต่ำกว่าค่าระดับการรบกวนที่กำหนดไว้ (ไม่เกิน 10.0 เดซิเบล(เอ)) จึงถือว่าการขุดเจาะและตอกเสาเข็มของโครงการไม่เกิดการรบกวนวัดศรีเอี่ยมและชุมชนบริเวณใกล้เคียงในระยะห่างประมาณ 150 เมตร จึงเป็นผลกระทบเชิงลบในระดับปานกลาง</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการดำเนินงานของศูนย์ซ่อมบำรุงส่วนใหญ่จะใช้เป็นที่จอดรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา รวมทั้งเปลี่ยนอะไหล่ อุปกรณ์ต่างๆ ของรถไฟฟ้าตามระยะเวลาที่กำหนด ซึ่งเกิดขึ้นภายในอาคารปิดจึงไม่ก่อให้เกิดเสียงดังรบกวนประชาชนที่อยู่อาศัยในพื้นที่ใกล้เคียง - อาคารจอดแล้วจรจะเป็นที่รองรับรถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาจอดในอาคารและเดินทางต่อโดยระบบรถไฟฟ้าของโครงการ โดยตัวแทนพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่ตั้งอยู่ใกล้ที่สุดคือ วัดศรีเอี่ยม ซึ่งมีระยะห่างประมาณ 150 เมตร หากพิจารณาระดับการรบกวนของเสียง พบว่าค่าระดับเสียงก่อนปรับค่ามีค่าเท่ากับ เท่ากับ 69.6 เดซิเบล(เอ) และปรับค่าตามตารางที่ 5.1.6 - 4 พบว่าระดับเสียงมีค่าเท่ากับ 62.6 เดซิเบล(เอ) และเมื่อนำมาหักลบออกจากระดับเสียงพื้นฐานจากการตรวจวัด (L₉₀) ที่ตรวจวัดได้ (66.7 เดซิเบล(เอ)) จะมีค่าการรบกวนเท่ากับ -4.1 เดซิเบล(เอ) ซึ่งต่ำกว่าค่าระดับการรบกวนที่ | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Ear Plugs) โดยต้องทำการหมุนเวียนพนักงาน/คนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นที่ที่มีเสียงดังติดต่อกันอย่างน้อย 15 วัน/ชุด</p> |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปฏิบัติไม่ย่นต้นชนิดที่มี ใบหนาและทรงสูงอย่างน้อย 2 แถวสลับฟันปลา เช่น อโศกอินเดีย ต้นเบ็ดหรือ พญาสัตบรรณ มะฮอกกานี เป็นต้น โดยรอบพื้นที่เพื่อใช้เป็นพื้นที่กันชน (Buffer Zone) และลดระดับเสียงดังรบกวนจากการเลนเข้า - ออกของยานพาหนะ/รถไฟฟ้า หรืองานซ่อมบำรุงรถไฟฟ้ามหานคร เป็นต้น | | |



SJ

(นายธีรพันธ์ เศษศิริบุญกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง (กลยุทธ์และแผน)



เอเอ็นริช คอนซัลแตนท์

วงษ์พัฒน์ นานนท์

บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทงสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการกรไฟฟ้าสายลือเหลือง ช่วงลาดพร้าว - ลี้โรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|---|---|---|
| 6. ระดับเสียง (ต่อ) | กำหนดไว้ (ไม่เกิน 10.0 เดซิเบล(เอ)) จึงไม่เกิดผลกระทบต่อวัดศรีเอี่ยมและชุมชนบริเวณใกล้เคียง | | |
| 7. ความสั่นสะเทือน | <p>ผลกระทบบริเวณโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ายุทธศาสตร์</p> <ul style="list-style-type: none"> - มีแหล่งชุมชนทั่วไปและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบด้านความสัมพันธ์สูงสุดในช่วงที่มีการจราจรเขาเข้ามาในระยะเวลาจากแหล่งกำเนิดไม่เกิน 33 เมตร โดยค่าความเร็วอนุภาคสูงสุดอยู่ในช่วงไม่เกิน 2.094 มม./วินาที จำนวน 2 แห่ง คือ โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 2 และโรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ ซึ่งเป็นระดับความสัมพันธ์ที่มนุษย์สามารถรับรู้ได้ถึงความรู้สึกรำคาญ แต่ไม่ถึงระดับการรบกวนต่อมนุษย์ที่อาศัยในอาคารตามมาตรฐานของ Reither & Meister (1931) และไม่มีความเสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับอาคารทั่วไปหรือโครงสร้างทางสถาปัตยกรรมตามมาตรฐานของ DIN 4150 (Nelson, 1987) จึงคาดว่า จะเกิดผลกระทบระดับต่ำถึงปานกลาง | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้ - การออกแบบรายละเอียดเพื่อก่อสร้างโครงสร้างสร้างทางยกระดับ สถานีรถไฟฟ้ายุทธศาสตร์ต้องรองรับความปลอดภัยและเป็นที่ไปตามกฎกระทรวงมหาดไทย กำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคารและพื้นดินที่รองรับอาคารต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2550 ออกตามความใน พ.ร.บ.ควบคุมอาคาร พ.ศ. 2522 - การตอกเข็มเพื่อเหล็ก (Steel Sheet Pile) ระหว่างก่อสร้างฐานรากเพื่อรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ายุทธศาสตร์ต้องตอกเข็มที่ตอกเหล็กใกล้สถานีพื้นที่ดินเหนียวอ่อนถึงอ่อนปานกลางที่ระดับความลึกประมาณ 18 เมตร เพื่อช่วยกันและลดระดับความสั่นสะเทือนในระดับความลึกไม่ให้อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบที่มีระยะห่างไม่เกิน 30 เมตร จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ คริสตจักรสวนหลวงโรงพยาบาลจุฬารัตน์ 2 และโรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ กำหนดให้เริ่มการปฏิบัติงานก่อสร้างต่าง ๆ ที่จะก่อให้เกิดระดับความสั่นสะเทือน ได้แก่ งานขุดเจาะ | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 26 สถานี ได้แก่ • สถานีที่ 1 สถานีพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการศาลยุติธรรม • สถานีที่ 2 โรงเรียนพิบูลอุปถัมภ์ • สถานีที่ 3 แพลตต์ตรวจ สน.โชคชัย 4 • สถานีที่ 4 โรงเรียนถนนอมรินทร์ศึกษา • สถานีที่ 5 โรงเรียนบางกอกศึกษา • สถานีที่ 6 บิ๊กซีลาดพร้าว • สถานีที่ 7 วัดแม่พระกุหลาบ • สถานีที่ 8 โรงพยาบาลเวชธานี • สถานีที่ 9 เดอะมอลล์บางกะปิ • สถานีที่ 10 มัยสียัดพิชุลบารี • สถานีที่ 11 โรงเรียนอนุบาลสุคนธ์ • สถานีที่ 12 โรงเรียนเทศบาลหัวหมาก • สถานีที่ 13 มัยสียัดอิมู๋อินเตอร์คาร์ต (หัวหมากใหญ่) • สถานีที่ 14 โรงเรียนหัวหมาก • สถานีที่ 15 โรงเรียนคลองก้านตัน • สถานีที่ 16 โรงเรียนสุเหร่าใหม่ • สถานีที่ 17 วัดจตุรศิริ |



.....
 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
 รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



.....
 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
 รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลการวัดสิ่งแวดล้อมที่ลำคูลี้ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายลี้เหลือง ช่วงลาดพร้าว - ลี้โรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|--|---|--|
| 7. ความเสี่ยงเบื้องต้น (ต่อ) | <p>ฐานการรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้่า หรืออาคารศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถ แล้วจึง ตั้งแต่ช่วงเวลา 8:00 น. สิ้นสุดไม่เกินเวลา 18:00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนการประกอบกิจกรรมต่าง ๆ ในชีวิตประจำวันของแหล่งชุมชนข้างเคียงหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ</p> <p>- หากมีกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดระดับความเสี่ยงสูงเกินอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะงานขุดเจาะ เพื่อก่อสร้างฐานราก จำเป็นต้องปรับลดพลังงานในการขุดเจาะเสาะเข็มแต่ละครั้ง โดยการเพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะเพื่อลดระดับความเสี่ยงเบื้องต้นที่เกิดขึ้น</p> <p>- ควบคุมยานพาหนะที่ใช้การเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งจำกัดความเร็วในการขับไม่ให้เกิน 30 กม./ชม. กรณีมีการร้องเรียนจากเจ้าของสิ่งปลูกสร้าง/อาคารพาณิชย์ที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง/โครงสร้างทางยกระดับ สถานีรถไฟฟ้่า ต้องจัดส่งวิศวกรโยธา/โครงสร้างให้เข้าไปตรวจสอบและวิเคราะห์ความเสียหายที่เกิดขึ้น เพื่อหาแนวทางแก้ไขโดยเร่งด่วนต่อไป</p> <p>- ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้รับทราบแผนการก่อสร้างโครงการอย่างน้อย 3 เดือน โดยเน้นประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนล่วงหน้าอีกครั้งอย่างน้อย 15 วัน</p> | <ul style="list-style-type: none"> • สถานีที่ 18 มัธยมศรุตคามิน • สถานีที่ 19 วิทยาลัยดุสิตธานี • สถานีที่ 20 สำนักงานที่ดินพระโขนง • สถานีที่ 21 วัดศรีเอี่ยม • สถานีที่ 22 ศาลาศิริราช (ปัจจุบันเปลี่ยนแปลงชื่อเป็นบึงกุ่มศิริราช) • สถานีที่ 23 โรงเรียนคลองกระทุงราษฎร์อุทิศ • สถานีที่ 24 โรงเรียนสิริวิฑูริวิทยา • สถานีที่ 25 โรงพยาบาลจุฬารัตน์ 2 • สถานีที่ 26 โรงพยาบาลจุฬาราชเวช <p>- ดัชนีที่ทำการตรวจวัด ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) ในหน่วย มม./วินาที • ความถี่ (Frequency) ในหน่วยเฮิรตซ์ (Hz) • ความถี่ • ตรวจวัดความสั่นสะเทือน ก่อนเริ่มงานก่อสร้าง 1 เดือน จำนวน 1 ครั้งๆ ละ 5 วัน ต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ • เพื่อใช้เป็นข้อมูลพื้นฐาน (Baseline Data) • ตรวจวัดความสั่นสะเทือนสถานีละ 5 วันต่อเมื่อจบครบถ้วนธรรมดาและวันหยุดราชการ เป็นประจำทุกเดือน โดยเริ่มต้นดำเนินการในช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้างในรัศมี 1 กิโลเมตร และจากสถานีตรวจวัดและดำเนินการตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง | |




 นายธีรพันธ์ เศรษฐิทธิกุล
 บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

รองผู้จัดการโครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลการทดสอบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการกรรณไฟฟ้าสายลือทอง ช่วงลาดพร้าว - ส้าโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|---|---|---|
| 7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบตามระยะห่างจากแนวรั้วกึ่งกลางเส้นทางของโครงการ พบว่าค่าความสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในช่วง 6.0×10^{-7} ถึง 0.29084 มม./วินาที โดยค่าความสั่นสะเทือนส่วนใหญ่อยู่ในระดับที่มนุษย์ไม่สามารถรับรู้สักรู้สึกได้เพียงเล็กน้อยหรือเป็นไปไม่ได้ที่จะรับรู้ตามมาตรฐานของ Reither & Meister (1931) และเมื่อพิจารณาผลกระทบความสั่นสะเทือนต่อโครงสร้างอาคาร พบว่าระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นไม่มีผลกระทบต่ออาคาร หรือโบราณสถานตามมาตรฐานของ DIN 4150 (Nelson, 1987) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กำหนดให้ผู้เดินรถหรือรถรับสัมปทาน ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องตรวจสอบความสมบูรณ์แฉ้แรงของแนวเส้นทาง รวมถึงประสิทธิภาพความยืดหยุ่นของเวลา ยางรถไฟฟ้าและต้องมีการเปลี่ยนตามระยะเวลาการใช้งานที่บริษัทผู้ผลิตรถไฟฟ้ากำหนดอย่างเคร่งครัด | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ค่าใช้จ่ายจุดละประมาณ 18,000 บาท/สถานี รวมเป็นเงิน 468,000 บาท/ครั้ง - หน่วยงานรับผิดชอบ • การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟท.) |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กำหนดให้ผู้เดินรถหรือรถรับสัมปทาน ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องตรวจสอบความสมบูรณ์แฉ้แรงของแนวเส้นทาง รวมถึงประสิทธิภาพความยืดหยุ่นของเวลา ยางรถไฟฟ้าและต้องมีการเปลี่ยนตามระยะเวลาการใช้งานที่บริษัทผู้ผลิตรถไฟฟ้ากำหนดอย่างเคร่งครัด | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการตรวจวัดความสั่นสะเทือนตามแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 6 สถานี ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> • สถานีที่ 1 โรงเรียนพิบูลอุปถัมภ์ • สถานีที่ 2 โรงพยาบาลวชิรพยาบาล • สถานีที่ 3 โรงเรียนคลองกัญตัน • สถานีที่ 4 มัสยิดดารุสลามีน • สถานีที่ 5 วัดศรีเอี่ยม • สถานีที่ 6 โรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์ - ดัชนีที่ทำการตรวจวัด ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> • ความเร็วอนุภาคสูงสุด (Peak Particle Velocity) ในหน่วย มม./วินาที • ความถี่ (Frequency) ในหน่วยเฮิร์ต (Hz) - ความถี่ • ตรวจวัดความสั่นสะเทือน ปีละ 2 ครั้งๆละ 5 วันต่อเนื่องครบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ โดยให้ดำเนินการต่อเนื่องเป็นระยะเวลา 5 ปี หลังจากนั้นให้ปรับลดจำนวนการตรวจวัดความสั่นสะเทือน ปีละ 1 ครั้ง 5 วันต่อเนื่องครบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดวันหยุดราชการ | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ค่าใช้จ่ายจุดละประมาณ 18,000 บาท/สถานี รวมเป็นเงิน 468,000 บาท/ครั้ง - หน่วยงานรับผิดชอบ • การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟท.) |



(Handwritten signature)

.....
(นายธีรพันธ์ เศษะศิริกุล)
รองผู้จัดการกรรณไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลการส่งแรงดลิ่งแก๊สแก๊สที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก๊สแก๊ส และลดผลกระทบแก๊สแก๊ส และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบแก๊สแก๊ส
โครงการไฟฟ้าสายลือทอง ช่างลาดพร้าว - ล้าโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้าน สิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก๊สแก๊ส และลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|----------------------------------|---|--|--|
| 7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ) | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นและอาคารจัดแล้ว</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงชุมชนอย่างมากที่สุด คือ หมู่บ้านปรเมถุทัย อุดมสุข ในระยะห่าง 200 เมตร จะได้รับค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด 0.139 มม./วินาที หรือ 0.005 นิ้ว/วินาที ซึ่งระดับความสั่นสะเทือนนี้มนุษย์ไม่สามารถรับรู้สึกได้ตามมาตรฐานผลกระทบที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของการรับรู้ของ Reihel & Meister (1931) และไม่ส่งผลกระทบต่อความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภทตามมาตรฐานผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้างของ DIN 4150 (Nelson, 1987) - ระดับความสั่นสะเทือนบริเวณพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบที่ตั้งอยู่ใกล้เคียงอาคารจัดแล้วมากที่สุด คือ วัดศรีเอี่ยม ในระยะห่าง 200 เมตร จะได้รับค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด 0.213 มม./วินาที หรือ 0.008 นิ้ว/วินาที ซึ่งระดับความสั่นสะเทือนนี้มนุษย์สามารถรับรู้สึกได้เพียงเล็กน้อยหรือเป็นไปได้ที่จะรับรู้ตามมาตรฐานผลกระทบที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยและการรับรู้ของ Reihel & Meister (1931) และไม่ส่งผลกระทบต่อความเสียหายต่อโครงสร้างทุกประเภท รวมถึงไม่เป็นอันตราย แม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ใช้มาตรการป้องกันแก๊สแก๊สและลดผลกระทบร่วมกับบริเวณโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟ | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ค่าใช้จ่ายจุดละประมาณ 18,000 บาท/สถานี - รวมเป็นเงิน 108,000 บาท/ครั้ง - หน่วยงานรับผิดชอบ • การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) |



(นายธีรพันธ์ เศษศิริบุญกุล)
รองผู้จัดการโครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบบรรยายการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงเบื้องต้นที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว - ลำปาง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|--|
| 7. ความเสี่ยงเบื้องต้น (ต่อ) | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> <p>(Ancient Building) ตามมาตรฐานผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง ของ DIN 4150 (Nelson, 1987)</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีแหล่งชุมชนทั่วไปและพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | |
| <p>ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ</p> <p>1. นิเวศวิทยาทางน้ำ</p> | <p>ผลกระทบบริเวณโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างโดยเฉพาะงานขุดเปิดหน้าดิน งานปรับถมพื้นที่ งานขุดเจาะฐานรากเพื่อรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ฯ หรืองานเคลื่อนย้ายอุปกรณ์ก่อสร้างฯ คาดว่า จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน แม่น้ำแนวเส้นทางโครงการ จะตัดผ่านแหล่งน้ำผิวดินมาก ถึง 19 แห่ง แต่ก่อนก่อสร้างต้องขออนุญาตของโครงการยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ฯไม่มีการสร้างส่วนใดส่วนหนึ่งรุกล้ำลงในแหล่งน้ำผิวดินจึงไม่มีกิจกรรมใดๆ ไปรบกวนคุณภาพน้ำผิวดิน และส่งผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำ ยกเว้นสถานีรถไฟฟ้ฯ ที่ตั้งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินไม่เกิน 50 เมตร จำนวน 3 แห่ง คือ สถานีลาดพร้าว 101 สถานีกลิ่นดิน และสถานีสวนหลวง ร.9 อาจได้รับผลกระทบจากการเพิ่มความสูงจากการชะล้างผิวดินเฉพาะช่วงที่มีการขุดเจาะฐานรากและการปรับถมพื้นที่ หรืออาจมีการปนเปื้อนของน้ำมันจากเครื่องจักรอุปกรณ์ที่นำมาใช้ โดยปริมาณความขุ่นและคราบน้ำมันจะชวากันแสงสว่างจากดวงอาทิตย์ที่ส่องผ่านลงไปแหล่งน้ำผิวดินระดับหนึ่ง ทำให้แหล่งกักตุนพืชสังเคราะห์แสงได้น้อยลง และปริมาณออกซิเจนละลายน้ำที่ผลิตจาก | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ใช้มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบร่วมกับด้านคุณภาพน้ำผิวดิน | |




 (นายธีรพันธ์ เศษศิริบุญกุล)
ENRCH CONSULTANTS CO., LTD.
 ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด
 วิศวกร
 วิศวกรรมการพัฒนา (วอพิพัฒนานท์)

รองผู้จัดการโครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลือเหล็ก ช่วงลาดพร้าว - สี่โง้ง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------------------|--|---|--|
| 1. บริเวณวิทยาลัยทางน้ำ (ต่อ) | <p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ลดลง จึงคาดว่าไม่เกิดผลกระทบเชิงลบชั่วคราวระดับต่ำไม่ระยะก่อสร้างเท่านั้น เพราะพื้นที่ก่อสร้างมีขอบเขตจำกัดเฉพาะเกาะกลางของถนน</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากระบบไฟฟ้าระบบแรงดันที่นำมาใช้มีแรงดันต่ำกว่าระดับแรงดันที่ใช้ระบบไฟฟ้าในการขับเคลื่อน จึงไม่เกิดผลกระทบต่อระบบนิเวศทางน้ำในแหล่งน้ำบริเวณ ตามช่วงที่เล่นผ่านบริเวณสถานีรถไฟฟ้่า ที่ตั้งอยู่ห่างจากแหล่งน้ำบริเวณไม่เกิน 50 เมตร จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ สถานีลาดพร้าว 101 สถานีกันดิน และสถานีสวนหลวง ร.9 จะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นจากการใช้ท่อส่งของพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ต่างๆ ในแต่ละวันสูงสุดไม่เกิน 10 คน/สถานี ทั้งนี้ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะถูกบำบัดโดยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป ที่ได้ติดตั้งไว้ในทุกสถานีรถไฟฟ้่า จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบเกิดขึ้นต่อนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำบริเวณ | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ</p> <p>สิ่งแวดล้อม</p> | |
| | <p>ผลกระทบบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้ว</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ศูนย์ซ่อมบำรุง อยู่บริเวณทิศตะวันออกของทางแยกต่างระดับศรีเอี่ยม อยู่ติดกับแหล่งน้ำบริเวณ (คลองเคล็ด) โดยไม่มีการก่อสร้างโครงสร้างส่วนใดส่วนหนึ่งรุกร้าลงไปคลองเคล็ด แต่อาจได้รับผลกระทบจากการเพิ่มความชุ่มชื้นจากการชะล้างผิวหน้าดินเฉพาะช่วงที่มีการขุดเจาะฐานรากและการรับถมพื้นที่หรืออาจมีการปนเปื้อนของน้ำซึมจากเครื่องจักรอุปกรณ์ที่นำมาใช้ในภารกิจก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงโดยปริมาณความชุ่มชื้นและคราบน้ำมันจะขวางกั้นแสงสว่างจากดวงอาทิตย์ที่ส่องผ่านลงไปเป็นแหล่งน้ำบริเวณใต้ระดับหนึ่ง ทำให้แหล่งกักตุนพืช | | |
| | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ใช้มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบร่วมกับด้านคุณภาพน้ำผิวดิน - ขุดวางระบายน้ำชั่วคราว ไว้โดยรอบพื้นที่ก่อสร้าง และมีป้อดกตะกอนไว้ที่ตอนปลายของรางระบายน้ำชั่วคราวเพื่อรองรับปริมาณน้ำที่จากกิจกรรมก่อสร้างๆ ที่เกิดขึ้นก่อนระบายลงสู่คลองเคล็ด | | |





 (นายสุภกร
CONSUMPTIVE ENGINEERING
 วิศวกร
 บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

(นายธีรพันธ์ เศษศิริพันธุ์)
 รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลกระทบบลิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ช่วงลาดพร้าว - ส้าโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|--|--|
| <p>1. นิเวศวิทยาทางน้ำ (ต่อ)</p> | <p>ทำให้แหล่งกักต่อน้ำซึ่งสร้างได้มีน้อยลงและปริมาณออกซิเจนละลายน้ำที่ผลิตจากแหล่งกักต่อน้ำจะลดน้อยลง จึงคาดว่าผลกระทบเชิงลบจะระดับต่ำในระลอกก่อสร้างเท่านั้น</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ศูนย์ซ่อมบำรุง จะมีปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นจากกิจกรรมการใช้ห้องน้ำ/ห้องส้วม และการล้างทำความสะอาดภาชนะใส่อาหารของพนักงานในอาคารบริหารและศูนย์ควบคุมการเดินรถ หอพัก พนักงานร้านอาหารและปริมาณน้ำเสียจากกิจกรรมการซ่อมบำรุงและล้างรางไฟฟ้า โดยปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะบำบัดโดยใช้ระบบบำบัดน้ำเสียชนิดติดตั้งอยู่กับที่ก่อนระบายปริมาณน้ำทิ้งลงสู่คลองคลี๊ด จึงคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อระบบนิเวศวิทยาทางน้ำในแหล่งน้ำผิวดิน | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ใช้มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบร่วมกับด้านคุณภาพน้ำผิวดิน | |
| <p>2. นิเวศวิทยาทางบก</p> <p>2.1 ทรัพยากรป่าไม้</p> | <p>ผลกระทบบริเวณโครงการระดับและสถานีรถไฟฟ้ามหานคร</p> <ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ามหานครใช้พื้นที่ก่อสร้างกว้างประมาณ 8 เมตร บนเกาะกลางถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ จำเป็นต้องตัดพื้นที่หรือเคลื่อนย้ายต้นไม้ที่มีขนาดความสูงเกิน 10 เมตรขึ้นไปเพื่อเปิดช่องว่างการก่อสร้างออกโดยเฉพาะบริเวณที่เป็นตำแหน่งที่ตั้งของเสาตอม่อรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ามหานคร 60 ต้น (60 ชนิด) และพื้นที่เกาะกลางของฝั่งมีจำนวน 4,571 ต้น (60 ชนิด) และพื้นที่เกาะกลางของถนนมีจำนวน 681 ต้น (2 ชนิด) และมากกว่า 95% เป็นต้นไม้ในชุมชนเมืองขนาดใหญ่ที่มีการปลูกขึ้นโดยมนุษย์ (เช่น | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เช่น สำนักงานเขตลาดพร้าว สำนักงานเขตวังทองหลาง สำนักงานเขตบางกะปิ สำนักงานเขตสวนหลวง สำนักงานเขตประเวศและสำนักงานเขตบางนา ขณะที่จังหวัดสมุทรปราการ ประกอบด้วยเทศบาลตำบลโคกกระทิง และองค์การบริหารส่วนตำบลเทพารักษ์ เพื่อร่วมกันหาวิธีแนวทางการดำเนินงานก่อสร้างและกำหนดพื้นที่ก่อสร้างเพื่อจำกัดพื้นที่ที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบต่อต้นไม้ | |



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้จัดการโครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลือเหล็ก ช่วงลาดพร้าว - ล้าโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|---|--|--|
| 2.1 ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ) | ประดู่ ชมพูพันธุ์ทิพย์ นนทรี ตีนเป็ด มะฮอกกานี และปับ เป็นต้น) และมีเพียง 5% จะเป็นต้นไม้ที่ขึ้นเองตามสภาพธรรมชาติ (เช่น จามจุรี มะขามเทศ พุทรา พุทรา ทุ๊กงา เป็นต้น) จึงคาดว่าจะมีผลกระทบต่อท่อน้ำเสีย ความสมดุลของระบบนิเวศวิทยาและสังคมพืชในระดับต่ำ | <ul style="list-style-type: none">- ในบริเวณพื้นที่โครงการสำรวจและประเมินจำนวนต้นไม้ที่ต้องตัดฟันออกจากการดำเนินโครงการและตัดกิ่งกิ่งไม้ (ชุดล้อม) ออกจากพื้นที่โครงการ เพื่อนำไปเพาะชำไว้ในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้- ให้ดำเนินการเคลื่อนย้าย (ชุดล้อม) ต้นไม้ใหญ่ (ขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางเพียงออก: DBH > 10 เซนติเมตร) ที่สำคัญออกจากพื้นที่โครงการในช่วงก่อนการก่อสร้าง เพื่อนำไปเพาะชำไว้ในพื้นที่ที่จัดเตรียมไว้ เช่น พื้นที่ว่างเปล่าตามแนวเส้นทางโครงการ หรือ พื้นที่ภายในศูนย์ซ่อมบำรุงและต้องจดบันทึกพิกัดพิกัดและจำนวนของต้นไม้ทุกต้นโดยใช้แรงงานเครื่องจักรหรือแรงงานคนงาน และกรณีที่เป็นต้นไม้ที่มีสภาพเสื่อมโทรม อนุญาตให้ตัดต้นไม้ออกได้ รวมทั้งต้องดำเนินการเก็บซากวัสดุต่างๆ ออกจากพื้นที่ทั้งหมด- ภายหลังจากการเปิดพื้นที่เพื่อการก่อสร้างโครงการ ต้องดำเนินการปรับสภาพพื้นที่โดยยกปรับแก้พื้นที่ที่ฝังยัดต่อการปลูกต้นไม้- นำดินจากบริเวณพื้นที่โครงการหรือดินจากภายนอกพื้นที่มาปรับถมพื้นที่ ก่อนจะดำเนินการปลูกต้นไม้คลุมดิน เพื่อให้สามารถยึดเกาะในระยะแรก- เคลื่อนย้ายปริมาณดินจากการขุดเจาะรูรากหรือวัสดุอุปกรณ์และเครื่องจักรต่างๆ โดยรอบรพททุกขนาดกลางและขนาดใหญ่ จำเป็นต้องระบุวิธีระบุเป็นพิเศษ | |



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



(นายรัฐกรณ์ วงษ์พัฒนานนท์)

บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว - สถานี (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|-------------------------------|---|--|
| 2.1 ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ) | | <p>เพื่อมิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้บริเวณใกล้เคียง ดำเนินการปลูกพืชทดแทนเพื่อรักษาระบบนิเวศ โดยขอคำแนะนำและต้นกล้าจากกรุงเทพมหานคร จังหวัดสมุทรปราการ กรมป่าไม้ และกรมอุทยานแห่งชาติ ในการศึกษาคัดเลือกพันธุ์ไม้ที่จะปลูกทดแทน โดยเลือกใช้พืชพันธุ์ที่เหมาะสมสำหรับพื้นที่ชุมชนเมือง (Urban Ecology) ที่สามารถเจริญเติบโตได้ในสภาพแวดล้อมของพื้นที่โครงการและไม่ทำให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนในกรณีอื่น เช่น ปลูกพันธุ์ไม้เดี่ยว ประเภทไม้เถากลาง - ไม้เถาหนัก เพื่อลดความกระด้างของเสาต่อของโครงสร้างทางยกระดับหรือสถานีรถไฟฟ้าหรือเพิ่มเติมพื้นที่สีเขียวหรือการจัดสวนขนาดเล็กภายในพื้นที่ได้สถานีรถไฟฟ้า (หากมีพื้นที่) หรือตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อเป็นการเพิ่มความสมดุลของระบบนิเวศวิทยา</p> <p>- ดำเนินการบำรุงรักษาต้นไม้ที่ปลูก เช่น พรวนดิน ใส่ปุ๋ย กำจัดวัชพืชและแมลงศัตรูพืช และการปลูกต้นไม้ซ่อมแซม เป็นต้น</p> <p>- ตรวจสอบต้นไม้ที่ปลูกและสภาพแวดล้อมของทรัพยากรป่าไม้ที่ยังเหลืออยู่ในบริเวณโดยรอบพื้นที่โครงการ</p> <p>- เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะต้องรีบรื้อถอนที่พักของพนักงานและคนงานและขนย้ายออกไปจากพื้นที่โดยทันที หลังจากนั้นจะต้องปรับเปลี่ยนพื้นที่เพื่อคืนสู่สภาพเดิมโดยเร็ว พื้นที่ใดสมควรต้องฟื้นฟู</p> | |



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองพัฒนานานนท์

.....
บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลภาระสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|---|
| <p>2.1 ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ)</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - สังคมพืชจะมีความสามารถในการปรับตัวทนต่อสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ในชุมชนเมืองขนาดใหญ่ได้ แม้ว่าสังคมบางส่วนจะได้รับแสงสว่างจากดวงอาทิตย์น้อยลงเพราะถูกบดบังจากโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า ทำให้กระบวนการสังเคราะห์แสงของพืชเพื่อใช้ในการผลิตอาหารมีศักยภาพลดลงบ้าง จึงมีผลกระทบเชิงลบในระดับต่อการบรรเทาบรรณระบบนิเวศวิทยาและสังคมพืชตามแนวเส้นทางโครงการ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ผู้เดินรถหรือผู้รับสัมปทานดำเนินการดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมป้องกันมิให้มีการตัดไม้บริเวณพื้นที่โครงการโดยประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เช่น สำนักงานเขตลาดพร้าว สำนักงานเขตวังทองหลาง สำนักงานเขตบางกะปิ สำนักงานเขตสวนหลวง สำนักงานเขตปทุมวัน และสำนักงานเขตบางนา ขณะที่จังหวัดสมุทรปราการ ประกอบด้วย เทศบาลตำบลสำโรงเหนือ และองค์การบริหารส่วนตำบลทวีภิษ - ต้องดูแลและบำรุงรักษาต้นไม้ต่างๆ ที่ปลูกไว้ให้เจริญเติบโต และปลูกพืชชนิดอื่นที่มีต้นไม่ตาย | <p>สภาพนิเวศด้วยการปลูกต้นไม้ หรือปลูกเสริมก็ให้เริ่มต้นเป็นการในทันที</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กำหนดให้ผู้เดินรถหรือผู้รับสัมปทานดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมป้องกันมิให้มีการตัดไม้บริเวณพื้นที่โครงการโดยประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เช่น สำนักงานเขตลาดพร้าว สำนักงานเขตวังทองหลาง สำนักงานเขตบางกะปิ สำนักงานเขตสวนหลวง สำนักงานเขตปทุมวัน และสำนักงานเขตบางนา ขณะที่จังหวัดสมุทรปราการ ประกอบด้วย เทศบาลตำบลสำโรงเหนือ และองค์การบริหารส่วนตำบลทวีภิษ - ต้องดูแลและบำรุงรักษาต้นไม้ต่างๆ ที่ปลูกไว้ให้เจริญเติบโต และปลูกพืชชนิดอื่นที่มีต้นไม่ตาย | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |
| <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจรสภาพปัจจุบันเป็นพื้นที่กว้างเปล่า มีเพียงไม้ล้มลุกไม่พุ่มเตี้ยและต้นไม้ขนาดกลางขึ้นปกคลุม จำนวน 39 ต้น (6 ชนิด) คาดว่ามีต้นไม้เพียงบางส่วนถูกเคลื่อนย้ายหรือตัดฟันออกจากพื้นที่ก่อสร้าง โดยต้นไม้ที่นำออกไปจะไม่มีการเพาะต่อการเปลี่ยนแปลงสมดุลของระบบนิเวศและคุณค่าเชิงเศรษฐกิจ จึงเป็นผลกระทบเชิงลบในระดับต่ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ภายใต้นศูนย์ซ่อมบำรุงมีการจัดภูมิสถาปัตย์ให้เกิดความร่มรื่น/ | | |



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลกระทบลิ่งแวลด์ล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบลิ่งแวลด์ล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลิ่งแวลด์ล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลิ่งแวลด์ล้อม ช่วงลาดพร้าว - ลักโอง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้าน ลิ่งแวลด์ล้อม | ผลกระทบต่อลิ่งแวลด์ล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบ ลิ่งแวลด์ล้อม | มาตรการตรวจสอบผลกระทบลิ่งแวลด์ล้อม |
|--|---|---|------------------------------------|
| 2.1 ทรัพยากรป่าไม้ (ต่อ) | ร่นเงา โดยการเพิ่มพื้นที่สีเขียวและเพิ่มต้นไม้ขนาดกลางและขนาดใหญ่ รวมถึงไม่ตัดกิ่งและไม้ประดับสวยงาม เพื่อทดแทนต้นไม้เดิมที่อาจถูกตัดพื้นที่หรือเคลื่อนย้ายออกไปในระยะเวลาก่อสร้างโครงการ จึงไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงความสมดุลของระบบนิเวศและสิ่งมีชีวิต | | |
| คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ 1. การใช้ประโยชน์ที่ดิน | <p>ผลกระทบบริเวณโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ ใช้พื้นที่ก่อสร้างกว้างประมาณ 8 เมตร บนเกาะกลางถนนคาดว่าจะมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินค่อนข้างน้อย เนื่องจากในสภาพปัจจุบันมีรูปแบบการใช้ที่ดินที่ค่อนข้างหนาแน่น โดยเฉพาะเป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง - มาก หรือพาณิชย์กรรมหรือการสาธารณสุขเป็นภาคและสาธารณูปโภคคิดเป็นสัดส่วนการใช้ประโยชน์มากกว่าร้อยละ 90 ทั้งนี้พื้นที่ว่างเปล่าที่ไม่มีมีการใช้ประโยชน์จะถูกแปรสภาพเป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง จึงคาดว่าผลกระทบเชิงลบในระดับต่ำ ส่วนช่วงแนวเส้นทางโครงการ บางช่วงมีการเบี่ยงแนวจากเกาะกลางไปใช้พื้นที่ทางเท้า พื้นที่ดังกล่าวของอาคารพาณิชย์และพื้นที่พาณิชย์กรรมบางส่วน จะเปลี่ยนแปลงไปเป็นโครงสร้างทางยกระดับอย่างถาวร จึงเป็นผลกระทบเชิงลบในระดับต่ำ เพราะรูปแบบการใช้ที่ดินมีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนักหากเปรียบเทียบกับการใช้ที่ดินโดยรอบที่เป็นย่านพาณิชย์กรรม/ธุรกิจ | <p>ระยะก่อสร้าง กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างต้องดำเนินการอยู่เฉพาะในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารจอดแล้วจรของโครงการเท่านั้น - จัดให้มีพื้นที่สำหรับเก็บวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโดยเฉพาะไม่ให้กีดขวางหรือมีการกองอยู่พื้นที่นอกเขตพื้นที่ก่อสร้างของโครงการ และไม่วางวัสดุก่อสร้างอุปกรณ์หรือเครื่องมือต่างๆ กีดขวางทางม้า | |



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)




(Handwritten signature)

(นายวิฑูรย์ วัฒนานนท์)

ผู้อำนวยการด้านลิ่งแวลด์ล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบบรรยายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - กำแพง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|--|--|
| <p>1. การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ)</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - รูปแบบการใช้ที่ดินตามแนวเส้นทางโครงการ จะมีโอกาสเปลี่ยนแปลงจากสภาพปัจจุบันค่อนข้างน้อย เนื่องจากสัดส่วนรูปแบบการใช้ที่ดินในสภาพปัจจุบันมากกว่าร้อยละ 90 ไม่สามารถขยายหรือเปลี่ยนแปลงได้ เช่น เป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง - มาก ย่านพาณิชย์กรรม/ธุรกิจการค้า สถาบันราชการ การสาธารณสุขไปรษณีย์และสถานประกอบการ ทั้งนี้พื้นที่รกร้างว่างเปล่าบางส่วนจะถูกแปรสภาพเป็นย่านที่พักอาศัยกึ่งพาณิชย์กรรมตามข้อบังคับ/ข้อกำหนดของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. 2556) และร่างผังเมืองรวมสมุทรปราการ เนื่องจากความสะดวกสบายจากสภาพการจราจรหรือการพัฒนาโครงการ เป็นแรงจูงใจและแรงดึงดูดสำคัญให้เกิดการลงทุน โดยเฉพาะโดยรอบที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้า อาจมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินเป็นย่านที่พักอาศัยหนาแน่นและย่านพาณิชย์กรรม ธุรกิจการค้า เช่น คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ อาคารสำนักงาน หรือสถานบันเทิง เป็นต้น จึงเป็นผลกระทบเชิงบวกในระยะปานกลาง | | | |
| <p>ผลกระทบบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ศูนย์ซ่อมบำรุง มีพื้นที่ประมาณ 122 ไร่ จำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินเดิมเพียงบางส่วนจากพื้นที่รกร้างว่างเปล่า ไม่พุ่มเตี้ยขึ้นปกคลุมจำนวนมาก ให้กลายเป็นอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงขนาด 5 ชั้น และอาคารจอดแล้วจรขนาด 7 ชั้น จะถูกเปลี่ยนจากพื้นที่อาคารสำนักงานแนวทางการสมุทรปราการ เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลง | <p>ผลกระทบบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดแล้วจร</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ศูนย์ซ่อมบำรุง มีพื้นที่ประมาณ 122 ไร่ จำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินเดิมเพียงบางส่วนจากพื้นที่รกร้างว่างเปล่า ไม่พุ่มเตี้ยขึ้นปกคลุมจำนวนมาก ให้กลายเป็นอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงขนาด 5 ชั้น และอาคารจอดแล้วจรขนาด 7 ชั้น จะถูกเปลี่ยนจากพื้นที่อาคารสำนักงานแนวทางการสมุทรปราการ เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลง |  | |



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ช่วงลาดพร้าว - ส้าโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-------------------------------|--|--|--|
| 1. การใช้ประโยชน์ที่ดิน (ต่อ) | รูปแบบการใช้ที่ดินอย่างถาวรจำนวนมาก หากเปรียบเทียบก็รูปแบบการใช้ที่ดินโดยรอบที่เป็นชุมชนที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย - ปานกลาง จึงคาดว่าผลกระทบเชิงบวกในระดับปานกลางถึงสูง | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| | <p>ระยะต้นนิคมกร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจร บริเวณใกล้กับจุดตัดของถนนศรีนครินทร์ และถนนบางนา - ตราด มีพื้นที่รวมกันประมาณ 161.9 ไร่ โดยคาดว่าจะรูปแบบการใช้ที่ดินโดยรอบจะมีโอกาสเปลี่ยนแปลงจากสภาพปัจจุบันได้ค่อนข้างมาก เพราะแรงดึงดูดจากการมีระบบรถไฟฟ้า รวมทั้งรูปแบบการใช้ที่ดินในสภาพปัจจุบันคิดเป็นส่วนการใช้ประโยชน์มากกว่าร้อยละ 75 เป็นชุมชนที่พักอาศัยหนาแน่นน้อย และพื้นที่กึ่งพาณิชย์กรรม/การค้า หรือพื้นที่รกร้างว่างเปล่า/พื้นที่สีเขียว จึงอาจมีพื้นที่บางส่วนที่จะขยายหรือเปลี่ยนแปลงได้ตามข้อบังคับ/ข้อกำหนดของผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร (พ.ศ. 2556) และร่างผังเมืองรวมสมุทรปราการ โดยอาจแปรสภาพเป็นชุมชนที่พักอาศัยหนาแน่นปานกลาง - มาก เช่น อาคารชุดพักอาศัย คอนโดมิเนียม อพาร์ทเมนท์ และบ้านจัดสรร เป็นต้น หรือย่านพาณิชย์กรรม/ธุรกิจการค้าหรือสถานที่สำคัญ เช่น สถานีราชการ/รัฐวิสาหกิจ สถานีบริการน้ำมัน ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ สถานพยาบาลเอกชน สถาบันการศึกษา อาคารสำนักงาน หรือสถาบันบันเทิง เป็นต้น จึงเป็นผลกระทบเชิงบวกในระดับต่ำถึงปานกลาง | | |



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)


รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



แบบบรรยายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงลาดพร้าว - สถานี (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| <p>ผลกระทบบริเวณโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบต่อความสามารถในการรองรับการจราจรบนโครงข่ายถนนเดิม เนื่องจากกิจกรรมก่อสร้างขนาดใหญ่จะใช้พื้นที่เกาะกลางของถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์และถนนเทพารักษ์ - ผลกระทบต่ออายุการใช้งานของโครงข่ายถนนเดิม เนื่องจากการทำลายและเคลื่อนย้ายวัสดุก่อสร้างหรืออุปกรณ์/เครื่องจักรต่าง ๆ เพื่อนำมาใช้ในการก่อสร้างโครงการจะต้องใช้โครงข่ายถนนเดิมเป็นหลัก ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ จึงอาจเป็นสาเหตุสำคัญทำให้โครงข่ายถนนเดิมได้รับความเสียหายหรือชำรุดทรุดโทรมเร็วกว่าช่วงเวลาปกติ - ผลกระทบต่อการเกิดอุบัติเหตุบริเวณพื้นที่ก่อสร้างกิจกรรมต่างๆ จากการก่อสร้างอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อคนงานก่อสร้างหรือผู้ที่สัญจรไป - มา อีกทั้งการวางวัสดุอุปกรณ์ที่ไม่เป็นระเบียบหรือกีดขวางทางสัญจร รถบรรทุกที่วิ่งเข้า - ออก พื้นที่โครงการ ซึ่งอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุต่อยานพาหนะที่ใช้เส้นทางดังกล่าวในการสัญจรไป - มา จึงเป็นผลกระทบเชิงลบในระดับปานกลาง | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้ - เสนอแนะทางเลือกในการเดินทางให้แก่ผู้สัญจรผ่านไป - มา เพื่อลดปริมาณยานพาหนะผ่านบนโครงข่ายถนนเดิมช่วงที่มีการก่อสร้าง โดยเฉพาะการกำหนดเส้นทางหลีกเลี่ยงบนโครงข่ายถนนเดิม - ต้องปรับปรุงสภาพทางกายภาพของเส้นทางหลีกเลี่ยงต่างๆ ให้สามารถรองรับปริมาณจราจรได้มากขึ้นเพื่อให้กระแสจราจรเคลื่อนที่ไปได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่ติดขัด จึงต้องปรับปรุงผิวจราจรในเส้นทางหลีกเลี่ยงที่เสนอใช้ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้ตลอดเวลา - ต้องติดตั้งเครื่องหมายจราจรและป้ายสัญลักษณ์ต่างๆ ก่อนถึงพื้นที่ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้า อย่างน้อย 1 กม. - ต้องจัดช่องทางพิเศษ (Reversible Lane) เพื่อระบายนยานพาหนะเข้าเมืองให้มีความจุเท่ากับความเร็วเดิม - ก่อนมีการก่อสร้าง - ดำเนินการประชาสัมพันธ์หรือรณรงค์ให้ประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบอย่างทั่วถึงผ่านทางสื่อมวลชนต่างๆ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ วิทยุข่าวสารเพื่อการจราจร (จส.100, สวพ.91, รวมถึงด้วยด้วยกัน) เว็บไซต์ และโทรทัศน์ เป็นต้น รวมทั้งการประสานให้ข้อมูลข่าวสารและการขอความคิดเห็น | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านระบบคมนาคมขนส่งบริเวณทางแยกสำคัญ จำนวน 14 แห่ง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> • ทางแยกรัชดา - ลาดพร้าว • ทางแยกภาวนา • ทางแยกโชคชัย 4 • ทางแยกประดิษฐ์มนูธรรม • ทางแยกแยกบางกะปิ • ทางแยกต่างระดับลำสาลี • ทางแยกกรุงเทพมหานคร • ทางแยกต่างระดับพระรามเก้า - ศรีนครินทร์ • ทางแยกพัฒนาการ • ทางแยกอ่อนนุช • ทางแยกอุดมสุข • ทางแยกต่างระดับศรีเอี่ยม • ทางแยกเทพารักษ์ • ทางแยกลำโรง - ดัชนีที่ทำการตรวจวัด ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> • จำนวน ประเภทและทิศทางของยานพาหนะต่าง ๆ บริเวณจุดตรวจวัด บริเวณทางแยกต่างๆ ที่โครงการใช้เป็นเส้นทางขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้าง เพื่อนำมาวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนทางหลวงดังกล่าว | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถิติการเกิดอุบัติเหตุ |




 ENRICH CONSULTANTS CO., LTD.
 ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด
 (นายอิทธิพนธ์ เตชะศิริพันธุ์)
 รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ช่วงลาดพร้าว - สักโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|-------------------------------|---|--|
| 2. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | | <ul style="list-style-type: none"> - จัดเตรียมแผนการจัดการจราจรให้สอดคล้องกับแผนงานก่อสร้างโครงการ นำเสนอต่อกรม. กรุงเทพมหานครหรือสถานีตำรวจในพื้นที่ที่รับผิดชอบ ฯลฯ เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบไม่น้อยกว่า 30 วัน ก่อนดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างในแต่ละพื้นที่ ทั้งนี้การบริหารจัดการจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมในระหว่งการก่อสร้างในเบื้องต้น - ต้องควบคุมดูแลและกำกับพนักงานขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์/เครื่องมือที่ใช้ในการก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดและต้องจำกัดความเร็วในการขับขี้ง่วนผ่านแหล่งชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบสิ่งแวดล้อม ไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง - ต้องดำเนินการปรับปรุงพื้นผิวจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมได้พื้นที่โครงการทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า และพื้นที่ต่อเนื่องให้มีความราบเรียบและสม่ำเสมอ และต้องติดตั้งขอบเขตทางเดินรถในแต่ละช่องจราจรให้ชัดเจนตามขนาดช่องจราจร ภายหลังจากการคืนพื้นที่ก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว - ติดตั้งราวกันชน ตาข่ายป้องกันเศษวัสดุผนังฝุ่น และเสียง รางตั้งกันรบกวนทั้งการจัดเก็บเศษวัสดุต่างๆ ให้พ้นจากผิวจราจร ให้ความสำคัญต่อกฎผู้ที่เกี่ยวข้อง และประชาชนในการสัญจรผ่านพื้นที่ก่อสร้าง | <ul style="list-style-type: none"> • สาเหตุและระดับความรุนแรงของภารกิจอุบัติเหตุเป็นต้น - ความถี่ • ดำเนินการตรวจวัดและบันทึกข้อมูลต่าง ๆ เดือนละ 1 ครั้ง ๆ ละ 3 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ (ดำเนินการตรวจวัด 1 ครั้งก่อนก่อสร้าง 1 เดือน) ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (07:00 - 09:00 น.) ช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16:00 - 19:00 น.) และช่วงเวลากลางคืน (22:00 - 24:00 น.) - ค่าใช้จ่ายจุดละประมาณ 10,000 บาท/สถานี รวมเป็นเงิน 130,000 บาท/ครั้ง - หน่วยงานรับผิดชอบ • การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) |



.....
(นายธีรพันธ์ เศรษฐินบุญกุล)
รองผู้อำนวยการโครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)




.....
วงษ์พัฒน์ ว่องพัฒน์ (นายช่าง)

บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

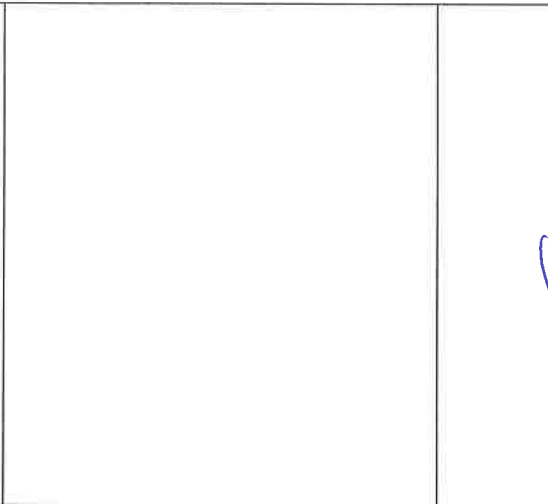
**แบบบรรยายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคััญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลือทอง ช่วงลาดพร้าว - ลำโอง (ต่อ)**

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------------|--|---|---|
| <p>2. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)</p> | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการถนนเดิม ได้แก่ ถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์และถนนเทพารักษ์ และพื้นที่ข้างเคียงจะไม่ได้รับผลกระทบจากการสูญเสียพื้นที่ผิวจราจรเดิมเนื่องจากโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า โดยส่วนใหญ่จะก่อสร้างบนพื้นที่เกาะกลางของโครงการถนนเดิมเป็นหลัก ทำให้จำนวนช่องจราจรในแต่ละทิศทางจะเท่าเดิมรวมทั้งการเปิดใช้โครงการ ออจมีผลกระทบโดยตรงต่อสภาพจราจรในภาพรวมบนโครงข่ายถนนเดิมมีความคล่องตัวสูงขึ้นหรือมีปริมาณจราจรติดขัดน้อยลงโดยเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (7:00 - 9:00 น.) และเร่งด่วนเย็น (16:00 - 19:00 น.) เนื่องจากมีประชาชนทั่วไปและผู้ใช้รถใช้ถนนบางส่วนได้เปลี่ยนเข้ามาใช้รถไฟฟ้าของโครงการเพิ่มมากขึ้นเพราะสามารถเคลื่อนย้ายผู้โดยสารได้ครั้งละจำนวนมาก และใช้ระยะเวลาเดินทางค่อนข้างสั้น (ไม่เกิน 45 นาที/ความยาวเส้นทาง) จึงเป็นทางเลือกสำคัญของผู้ใช้เส้นทางบนโครงข่ายถนนเดิม | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งไฟส่องทางบริเวณพื้นที่ใต้โครงสร้างยกระดับสถานีรถไฟฟ้า และพื้นที่ข้างที่ขั้วริมโครงข่ายถนนเดิม - กิจกรมการก่อสร้างต่างๆ ที่จะระบบยกการสัญจรบนทางเท้าบริเวณขั้วขั้วจะตั้งจัดให้มีทางเดินเท้าชั่วคราวขึ้น และมีป้ายสัญลักษณ์แสดงทิศทางอย่างชัดเจน เพื่อให้ผู้ใช้ทางเท้าสามารถใช้บริการรถโดยสารประจำทางได้อย่างปลอดภัย <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กำหนดให้ผู้เดินรถหรือผู้ร่วมปั่นปั่น ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องดำเนินการประชาสัมพันธ์และรณรงค์ให้ประชาชนและผู้ที่มียานพาหนะส่วนบุคคลเปลี่ยนมาใช้วิธีการระบบขนส่งมวลชนฯ ให้มากขึ้นเพื่อลดปัญหาการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล ปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาการเพิ่มมลพิษทางอากาศและเสียง เป็นต้น ทั้งนี้อาจใช้วิธีการเพิ่มแรงจูงใจต่างๆ เป็นระยะๆ เช่น ปรับลดราคาค่าโดยสารในช่วงเทศกาลต่างๆ หรือการจัดทำบัตรค่าโดยสารรายเดือนที่มีราคาถูกกว่าค่าปกติ อย่งน้อยร้อยละ 20 หรือยกเว้นค่าโดยสารให้แก่ ผู้มีอายุมากกว่า 60 ปีขึ้นไป - ติดตั้งเครื่องหมายห้ามจอดยานพาหนะทุกประเภท (ยกเว้นรถโดยสารสาธารณะ) บนโครงข่ายถนนเดิมตลอดช่วงความยาวของสถานีรถไฟฟ้าประมาณ 250 เมตร โดยเริ่มตั้งแต่ช่วงก่อนเข้าสู่สถานีรถไฟฟ้าประมาณ 50 เมตร และช่วงพ้นออกจากสถานีรถไฟฟ้าไปอีก 50 เมตร | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการติดตามตรวจสอบด้านระบบคมนาคมขนส่งบริเวณทางแยกสำคัญ จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> • ทางแยกพัฒนาการ • ทางแยกอ่อนนุช • ทางแยกอุดมสุข • ทางแยกประตูน้ำศรีเยี่ยม • ทางแยกเทพารักษ์ • ทางแยกลำโอง <p>ดัชนีชี้วัดการตรวจวัด ได้แก่</p> <ul style="list-style-type: none"> • จำนวน ประเภทและทิศทางของยานพาหนะต่าง ๆ • สถิติการเกิดอุบัติเหตุ • สภาพและระดับความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น • ความถี่ • ให้ดำเนินการตรวจวัดและบันทึกข้อมูลต่างๆ ปีละ 2 ครั้งๆ ละ 3 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุดราชการ) ในช่วงเวลาเร่ง |




 (นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)
 รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)


**แบบบรรยายการแสดงผลการดำเนินงานสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยง ช่วงลาดพร้าว - ลำไย (ต่อ)**

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|--|
| <p>2. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ)</p> | <p>ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและอาคารจอดรถแล้ว ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจร ใช้โครงการขนถ่ายถยนต์ในการลำเลียงและเคลื่อนย้ายวัสดุก่อสร้างหรืออุปกรณ์/เครื่องจักรต่างๆ เพื่อนำมาใช้ในการก่อสร้างจึงเป็นสาเหตุสำคัญทำให้โครงการขนถ่ายถยนต์ได้รับความเสียหายหรือชำรุดทรุดโทรมเร็วกว่าช่วงเวลาปกติ แต่จะไม่เกิดผลกระทบต่อความสามารถในการรองรับการจราจรบนโครงข่ายถนนเดิม เนื่องจากพื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจรเป็นพื้นที่ที่มีขอบเขต ไม่ตั้งอยู่บนพื้นที่เกาะกลางของโครงข่ายถนนเดิม | <ul style="list-style-type: none"> - ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรุงเทพมหานคร (รับผิดชอบระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร) หรือกรมเจ้าท่า (รับผิดชอบเรือโดยสาร) เพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่นๆ เพื่อให้สามารถเคลื่อนย้ายผู้โดยสารให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด - ประสานขอความร่วมมือจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะสถานีตำรวจที่มีพื้นที่รับผิดชอบตามแนวเส้นทางโครงการ เพื่อให้การบริหารและจัดระบบการจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมและพื้นที่ต่อเนื่องมีความสัมพันธ์กับช่วงเวลาเข้า - ออกของโครงการ | <p>ด่วนเช้า (07:00 - 09:00 น.) และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (16:00 - 19:00 น.)</p> <ul style="list-style-type: none"> • ทั้งนี้ให้ดำเนินการต่อเนื่องเป็นเวลา 5 ปี หลังจากนั้นให้ปรับลดจำนวนการตรวจวัดและบันทึกข้อมูล เหลือปีละ 1 ครั้ง หากปริมาณจราจรในรอบ 24 เดือน มีแนวโน้มลดลงจากเดิมมากกว่า 40% - ค่าใช้จ่ายจุดละประมาณ 10,000 บาท/สถานี - รวมเป็นเงิน 60,000 บาท/ครั้ง - หน่วยงานรับผิดชอบ • การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) |
| <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - คาดว่าศูนย์ซ่อมบำรุงจะมีปริมาณการจราจรบนโครงข่ายเดิมจากการเดินทางของพนักงานในโครงการไม่มากนักเนื่องจาก | <p>..... (นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล) รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)</p> | |  |



**แบบรายงานการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงเบื้องต้น และมาตรการการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายส่งแรงดัน 115KV สายสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - ลำไย (ต่อ)**

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|----------------------------------|--|---|--|
| 2. การคมนาคมขนส่ง (ต่อ) | พนักงานสามารถเดินทางเข้าถึงศูนย์ซ่อมบำรุงได้โดยตรงจากระบบรถไฟฟ้าของโครงการ ลดการเดินทางโดยการโดยสารส่วนบุคคลได้จำนวนมาก ส่วนอาคารจอดรถแล้วจรถาคว่าช่วยลดการเดินทางเข้าสู่ตัวเมือง โดยใช้รถส่วนบุคคลได้เป็นจำนวนมาก เนื่องจากผู้โดยสารสามารถใช้บริการรถไฟฟ้าเข้าสู่ตัวเมืองได้โดยสะดวก ส่งผลกระทบต่อการจราจรในภาพรวม จึงคาดว่า เป็นผลกระทบเชิงบวกระดับต่ำถึงปานกลาง | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| 3. ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ | <p>ผลกระทบบริเวณโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า</p> <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบของการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ มีดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • การรื้อย้ายระบบท่อประปาของการประปานครหลวง ตามแนวเกาะกลางและริมสองฟากถนนที่ใช้เป็นพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ประกอบด้วย ถนนลาดพร้าว และถนนศรีนครินทร์ มีความยาวรวม 20,620 เมตร • การรื้อย้ายเสาไฟฟ้าแรงสูง/สายไฟฟ้า/อุปกรณ์ไฟฟ้า (การไฟฟ้านครหลวง) ตามริมสองฟาก ถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ รวมทั้งสิ้น 440 ต้น • การรื้อย้ายสายโทรศัพท์-สายอากาศขนาด 9-D4", 12-D4", 16-D4" (บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)) ตามริมสองฟากถนนศรีนครินทร์และเทพารักษ์ มีความยาวรวม 2,700 เมตร • การรื้อย้ายสาธารณูปโภค (กรมทางหลวง) ตามริมสองฟากถนนและบริเวณเกาะกลางถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์ ถนนเทพารักษ์ และถนนปูลู่เจ้าสมิงพราย คือ ท่อระบายน้ำ คสล. ขนาด 1,000 - 1,200 มม. จำนวน 3,300 เมตร | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการสำรวจข้อมูลภาคสนาม โดยการสัมภาษณ์ โดยกำหนดให้ใช้เทคนิคสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) ในการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างกลุ่มองค์กรที่ใช้บริการระบบสาธารณูปโภค - ความถี่ <ul style="list-style-type: none"> • ตลอดช่วงเวลารื้อย้าย/เปลี่ยนแปลงระบบสาธารณูปโภค เป็นระยะเวลา 2 ปี - ค่าใช้จ่ายปีละประมาณ 250,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 500,000 บาท - หน่วยงานที่รับผิดชอบ - การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ผู้รับจ้าง ดำเนินการดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - แจ้งขออนุมัติแผนงานก่อสร้างประกอบไปด้วยแผนงานก่อสร้างหลัก (Construction Schedule) และแผนงานก่อสร้างย่อย (Breakdown Construction Schedule) - แจ้งกำหนดเริ่มงานและประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน สำหรับพื้นที่ในเขตกรุงเทพมหานคร และจังหวัดสมุทรปราการ ซึ่งต้องดำเนินการให้ถูกต้องและเป็นไปตามเงื่อนไขการตอบอนุญาตของหน่วยงาน - การรื้อย้ายท่อประปาให้ดำเนินการรื้อย้ายโดยใช้วิธีที่การประปานครหลวงและหน่วยงานที่รับผิดชอบกำหนดอย่างเคร่งครัด - แจ้งรายชื่อคณะกรรมการตรวจการจ้างและผู้ควบคุมงานของ รฟม. ให้ผู้รับเหมาก่อสร้าง ทดสอบก่อนผู้รับเหมาก่อสร้างต้องแจ้งรายชื่อบุคลากรทั้งหมดให้ |


 นายอิทธิพนธ์ เตะชะศิริพันธุ์
 บริษัท เอนริช คอนซัลแตนท์ จำกัด


 (นายอิทธิพนธ์ เตะชะศิริพันธุ์)
 รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดลอมที่สำคัฒ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลือทอง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้ำน สิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัฒ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|--|--|
| <p>3. ระบบสาธารณสุขป้โภคและ สาธารณูปการ (ต่อ)</p> <ul style="list-style-type: none"> • สำงไฟฟ้าสองสำง (ชนิดกั๊ก 2 ควมโคม) จำนวน 820 ด้ำน การร้อยสำงลือสร - โยแก้วนำแสง สำงลือสร - สำง ทองแดงและท่อร้อยสำง (บริษัท กสท โทรคมนาคม จำกัด (มหาชน)) ตามริมสองฟำกถนนลาดพร้าว ถนน ศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ มีความยาวรวม 17,100 เมตร • การร้อยสำงลือสร - โยแก้วนำแสง และสำงลือสร - สำงทองแดงและท่อร้อยสำง (บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)) ตามริมสองฟำกถนนลาดพร้าว ถนน ศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ มีความยาวรวม 11,700 เมตร • การร้อยสำงระบบท่อส่งน้ำนและท่อกั๊ช ของบริษัท บริษัท ขนส่งน้ำนทางท่อ จำกัด และ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ตามลำดับ บริเวณทางแยกพัฒนาการ ซึ่งแนวเส้นทงโครงการ จะใช้พื้นที่เกาะกึ่งกลางของถนน ศรีนครินทร์ในการก่อสร้าง และเป็นพื้นที่ซ้อนทับกับ โครงการก่อสร้างอิมองค์ทวงลดแยกพัฒนาการของ กรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ แนวท่อส่งน้ำนและท่อกั๊ชจะ วางขนำนไปกับทงรถไฟสำงตะวันออก ซึ่งด้กักับถนน ศรีนครินทร์บริเวณแยกพัฒนาการ ส่งผลให้ต้องมีการร้อ ยสำงระบบท่อส่งน้ำนและท่อกั๊ช ณ จุดด้กัด้กักล่าวมี ควมยาวของระบบท่อส่งน้ำน 30 เมตร และท่อกั๊ช 30 เมตร เช่นเดียวกัน • การร้อยสำงลือสร - โยแก้วนำแสง และสำงลือสร - สำงทองแดงและท่อร้อยสำง (บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน)) | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อม</p> <p>รพม. อนุมัติก่อนเริ่มงำนก่อสร้าง ซึ่งบุคลากรเหล่านี้ ประกอบด้วย วิศวกรโครงการ ผู้เข่น ผู้รับจ้าง เป็น ผู้เข่นอำนวณด้มในทงด้ำนวิศวกรรมสิ่งแวดล้อม ผู้จัดทง สำงน ทัวหน้างน ซึ่งประกอบด้วย ช่างเขื่อม เป็นต้น จัดเตรียมกปรบระขงสัมพันธ์ ก่อนเริ่มงำนก่อสร้าง ผู้รับ จ้างจะต้องด้กัด้กังป้ภยประภคตต่างๆ ได้แก่ ป้ภย ประขงสัมพันธ์ (Information Sign) ป้ภยก่อสร้าง (Construction Sign) และป้ภยจราจร (Traffic Sign) อ่ำนงน้อยงำนน้อย 15 ด้ำน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ด้กัด้กังไว้ทงขมวดควมสูงอย่งน้อย 2 เมตรหรือ เทียบเท่ำ เพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่ด้กัด้กังร้อยสำง ระบบสาธารณสุขป้โภคและสาธารณสุขการ - ขออนุมัติแผนงนจัดทงจราจร เนื่องจกการก่อสร้างด้ำน ท่อลอดกัด้กัเป็นทงในบริเวณถนนสำงหลัก แม้ทงไม่ให้ เปิดแนวร่องเป็นแนวขมวด เช่น วิธีกการเดิมๆ แต่ใน กระขมวดทงทำงนไม่ทงจะเป็นการเคลื่อนย่ำย เครื่องจักรทงขมวดท่อด้น มักจะก่ให้เกิดการขมวด ย่นทงทงที่สำงจรสำงบริเวณด้กัด้กั - การร้อยสำงท่อประปำให้ด้ำเนินการร้อยสำงโดยวิธีที่การ ประขงนครทงและทงนงนที่รับผิดชอบกำหนดอย่ง เคร่งครัด <p>ระขงก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้าง ด้ำเนินการด้กันี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีต้ำขมวดหรือฝ่ำไปเปิดคลุมกระขมวดระบบทง ย่นทงนงนที่จะใช้ในการเคลื่อนย่ำยระบบ | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | |



 บริษัท เอนริช คอนซัลแตนท์ จำกัด
 14/1 หมู่ 10 ซอยสุขุมวิท 111 แขวงคลองเตยเหนือ เขตวัฒนา กรุงเทพมหานคร 10110


 รมว.ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
 รองผู้ว่าการการไฟฟ้านครหลวงแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบบรรยายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยง ช่วงลาดพร้าว - ลำโพง (ต่อ)



| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|---|
| <p>3. ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ)</p> <p>ตามริมสองฟากถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ มีความยาวรวม 11,700 เมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> การรื้อย้ายระบบท่อส่งน้ำร้อนและท่อก๊าซ ของบริษัท บริษัท ชนส่งน้ำร้อนทางท่อ จำกัด และ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) ตามลำดับ บริเวณทางแยกพัฒนาการ ซึ่งแนวเส้นทางโครงการ จะใช้พื้นที่เกาะกลางของถนนศรีนครินทร์ในการก่อสร้าง และเป็นพื้นที่ซ้อนทับกับโครงการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดแยกพัฒนาการของกรุงเทพมหานคร ทั้งนี้ แนวท่อส่งน้ำร้อนและท่อก๊าซจะวางขนานไปกับทางรถไฟสายตะวันออก ซึ่งตัดกับถนนศรีนครินทร์บริเวณแยกพัฒนาการ ส่งผลให้ต้องมีการรื้อย้ายระบบท่อส่งน้ำร้อนและท่อก๊าซ ณ จุดติดตั้งกล่าวมีความยาวของระบบท่อส่งน้ำร้อน 30 เมตร และท่อก๊าซ 30 เมตร เช่นเดียวกัน การรื้อย้ายสะพานข้ามแยกบางกะปิ ของกรุงเทพมหานคร เป็นสะพานรถยนต์ขนาด 4 ช่องจราจร มีพื้นผิวจราจรแบบ Asphalt Concrete ในส่วนของจุดขึ้น - ลงสะพานอยู่ในแนวถนนลาดพร้าวและถนนเสรีไทย และมีช่วงยกระดับข้ามจุดรอยต่อของถนนลาดพร้าวกับถนนศรีนครินทร์โดยมีผลกระทบบริเวณหน้าห้างเดอะมอลล์ บางกะปิ ระหว่าง กม.ที่ 8+200 ถึง 9+007 มีความยาวรวม 807 เมตร จากความยาวสะพานทั้งหมด 1,820 เมตร | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>สาธารณูปโภคและสาธารณูปการใหม่ติดตั้งเพื่อป้องกันการรั่วไหลของน้ำฝนผิวจราจร รวมทั้งต้องใช้ความเร็วในการขับขี้อย่างสถานที่ก้องเก็บวัสดุไม่เกิน 30 กิโลเมตร/ชั่วโมง</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีทางเดินเท้าชั่วคราวขึ้น และมีป้ายสัญลักษณ์แสดงทิศทางอย่างชัดเจน กรณีที่กิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการต่างๆ กระทบงานการสัญจรบนทางเท้าเพื่อให้ผู้ใช้ทางทำสามารถใช้บริการได้อย่างปลอดภัย หากได้รับการร้องเรียนจากประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางว่า “งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ” ได้ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญจากงานรื้อย้ายหรือการสร้างความปลอดภัยให้แก่ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีอยู่เดิม ผู้รับจ้างจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างรวดเร็ว จัดซ่อมผิวจราจร ทางเท้า ไหล่ทาง ต้นไม้ และต้นหญ้าที่ชำรุดเสียหาย เนื่องจากการทำงานของระบบสาธารณูปโภคอย่างถูกต้องตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในรายละเอียดประกอบแบบหรือความมาตรฐานของเจ้าของพื้นที่จนมีสภาพติดตั้งเดิม ในทางปฏิบัติควรมีการถ่ายภาพเก็บรวบรวมรายละเอียดของเดิมเอาไว้ก่อนเพื่อเปรียบเทียบ | <p>ผลกระทบต่อการประเมินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> คาดว่าจะไม่มีการสูญเสียหรือรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเพิ่มเติม ส่วนการ | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ดำเนินการประเมินการ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> คาดว่าจะไม่มีการสูญเสียหรือรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเพิ่มเติม ส่วนการ | <p>ระยะดำเนินการ</p> |



.....
(นายธีรพันธ์ เศษศิริพันธุ์)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

.....
วงษ์พัฒน์ ว่องศ์พัฒน์
บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลการทดสอบสิ่งแวดลอมที่สำคัย มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดลอม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม
โครงการไฟฟ้าสายลือทอง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดลอม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดลอมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดลอม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดลอม |
|--|--|--|--|
| 3. ระบบสาธารณสุขปโภคและสาธารณูปการ (ต่อ) | <p>จะได้รับบริการระบบสาธารณสุขปโภค - สาธารณูปการเพิ่มขึ้น เช่น ระบบไฟฟ้าส่งสว่าง ระบบประปา ระบบสื่อสาร โทรคมนาคม เป็นต้น</p> | <p>ปล่อยคลื่นแม่เหล็กไฟฟ้และกระแสการรบกวนจากการจ่ายกระแสไฟฟ้ในระบบขั้วเคิลือรือไฟฟ้ กำหนดให้ดำเนินการออกแบบบและติดตั้งระบบไฟฟ้ให้สอดคล้องกับข้อกำหนดของ Electromagnetic Compatibility (EMC) Standard (IEC 6100)</p> | |
| 4. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ | <p>ผลกระทบบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจร ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ - ไม่มีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการเพิ่มเติม จึงไม่ส่งผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ</p> | <p>ผลกระทบบริเวณโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ ระยะก่อสร้าง - คาดว่าจะไม่ทำให้ระบบการไหลของน้ำตามสภาพธรรมชาติเปลี่ยนแปลงไปจากสภาพเดิม เนื่องจากไม่มีโครงสร้างวางขวางอยู่ในแหล่งน้ำผิวดิน แต่คาดว่าจะมีปัญหาก็คือวางการไหลของน้ำเกิดขึ้นบ้างเนื่องจากการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ จำเป็นต้องใช้พื้นที่ก่อสร้างกว้าง ประมาณ 8 เมตร บนเกาะกลางถนน ซึ่งบางช่วงของถนนศรีนครินทร์เป็นรางระบายน้ำบริเวณกลางถนน จึงเป็นผลกระทบเชิงลบไม่ระดับปานกลางต่อระบบการไหลของน้ำลงสู่ระบบระบายน้ำเศรฐ์สดก่อสร้างต่างๆ เช่น เศษปูน เศษหิน/ดิน/ทราย เป็นต้น</p> | <p>ระยะก่อสร้าง กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้ - จัดเตรียมคนงานก่อสร้างไว้ประจำพื้นที่ก่อสร้าง 2 - 3 คน เพื่อดูแลตรวจสอบและจัดเก็บเศษวัสดุก่อสร้างต่างๆ เช่น เศษดิน/หิน ทราย/ปูน ที่ร่วงหล่นบนพื้นที่ก่อสร้างหรือพื้นผิวดินจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมออกให้หมดทุกวัน หรือหากมีวัสดุเหลือใช้จากการก่อสร้างให้ดำเนินการเคลื่อนย้ายออกจากพื้นที่ก่อสร้างโดยเร็วหรือภายใน 24 ชั่วโมง เพื่อป้องกันปัญหาการกีดขวางการไหลของน้ำตามสภาพธรรมชาติโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน</p> |
| | <p>(นายธีรพันธ์ เศษศิริกุล) รองผู้ว่าการการไฟฟ้าส่วนลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)</p> | <p></p> | <p></p> |

แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - กำแพง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|---|
| 4. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ) | <p>ลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะทำให้ระบายน้ำได้ช้าลง และอาจเกิดปัญหาน้ำท่วมซึ่งบนพื้นผิวจราจรตามแนวพื้นที่ก่อสร้างโครงการได้</p> | <p>ฤดูฝนลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ หรือพื้นที่ลุ่มต่ำหรือแหล่งน้ำผิวดิน เช่น คลองน้ำแก้ว คลองบางซื่อ คลองลาดพร้าว สาขาคลองยายเฟื่อน คลองแสนแสบ คลองหัวหมาก คลองบ้านม้า คลองประเวศบุรีรมย์ และคลองเคล็ด เป็นต้น</p> <p>- การออกแบบโครงสร้างทางยกระดับช่วงถนนศรีนครินทร์ บริเวณร่องน้ำกลางถนน ต้องพิจารณาออกแบบระบายน้ำใหม่ที่มีประสิทธิภาพไม่น้อยกว่าเดิม</p> | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ</p> |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- โครงการสร้างทางยกระดับประมาณ 30 กิโลเมตร มีลักษณะเป็นโครงสร้างคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จ เนื่องจากพื้นที่ผิวของโครงสร้างยกระดับที่วางซ้อนทับบนพื้นที่ผิวจราจรเดิม จะไม่ทำให้พื้นที่ผิวการระบายน้ำเดิมมีขนาดลดลง โดยมีความสามารถในการรองรับการระบายน้ำฝนได้โดยไม่เกิดการท่วมขัง จึงคาดว่าจะไม่ผลกระทบเชิงลบในระยะถัดไป</p> <p>- สถานีรถไฟฟ้ามหานคร จำนวน 23 แห่ง ขนาดกว้าง 26 เมตร ยาว 120 เมตร คิดเป็นพื้นที่รวม 2,835 ตร.ม./สถานีรถไฟฟ้ามหานครทับปกคลุมพื้นที่ผิวจราจรเดิม แต่ไม่ทำให้พื้นที่ผิวการระบายน้ำเดิมลดลงเนื่องจากพื้นที่ผิวบนหลังคาสถานีรถไฟฟ้ามหานครยังรองรับปริมาณน้ำฝนที่ไม่แตกต่างจากสภาพก่อนมีการพัฒนาโครงการ โดยตามแนวขอบของหลังคาจะมีรางรองรับน้ำฝนและปล่อยไหลผ่านท่อรวบรวมน้ำฝนขนาด</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- หากการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ามหานครแล้วเสร็จสมบูรณ์จะไม่ผลกระทบเกิดขึ้น โดยเฉพาะประเด็นการกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดพื้นที่การระบายน้ำเดิม จึงไม่ได้เสนอแนะมาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |



(นายอิทธิพนธ์ เศษะศิริคุณกุล)
รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

(นายวิภากร วัฒนศิริคุณกุล)
ผู้จัดการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลี้เหลียง ช่วงลาดพร้าว - สักำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|--|
| 4. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ) | <p>φ 0.15 เมตร ก่อนลงสู่บ่อพักน้ำบริเวณเกาะกลางถนนและไหลผ่านท่อเหล็กขนาด φ 0.30 เมตร เข้าสู่ระบบระบายน้ำเดิมบนถนนสายต่าง ๆ ตามแนวระบบรถไฟฟ้า จึงคาดว่า เป็นผลกระทบเชิงลบในระดับต่ำ</p> <p>ผลกระทบบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้ว</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบต่อสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ แม้ว่าสภาพปัจจุบันจะเป็นพื้นที่กว้างแงเปล่า รวมทั้งการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงขนาด 5 ชั้น จะนำเครื่องจักรอุปกรณ์ และวัสดุก่อสร้างเข้ามาใช้เป็นจำนวนมาก หากมีการกองหรือจัดเก็บไม่เหมาะสมอาจมีการกีดขวางทางไหลของน้ำ ช่วงฝนตกหนักบ้าง แต่จะไม่เกิดปัญหาน้ำท่วมซึ่งเนื่องจากมีคลองเคล็ดไหลขนานกับพื้นที่ก่อสร้าง ทางด้านทิศเหนือเป็นแหล่งรองรับน้ำตามสภาพธรรมชาติที่มีความสามารถในการรองรับการระบายน้ำได้โดยไม่เกิดกรท่วมขัง | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก่อสร้างบ่อพักตะกอนชั่วคราวขนาดความจุไม่น้อยกว่า 5.100 ลูกบาศก์เมตร เพื่อรองรับน้ำฝนใน ระยะก่อสร้าง ก่อนปล่อยลงสู่คลองเคล็ดและคลองสหพรชัย | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - บ่อหนองน้ำที่โครงการต้องจัดเตรียมเพื่อให้สามารถกักเก็บน้ำไว้ได้อย่างน้ำ 3 ชั่วโมง ก่อนระบายลงสู่คลองเคล็ดนั้นจะมีขนาดความจุรวม 21,339 ลูกบาศก์เมตร โดยโครงการจัดเตรียมบ่อหนองน้ำไว้ 2 บ่อ ขนาดค่าสุดของบ่อหนองน้ำ P1 มีขนาดความจุ 21,476 ลูกบาศก์เมตร และขนาดค่าสุดของบ่อหนองน้ำ P2 มีขนาดความจุ 9,037 ลูกบาศก์เมตร โดยติดตั้งเครื่องสูบน้ำแบบ Submersible Centrifugal Pump ขนาด 0.15 ลูกบาศก์เมตร/วินาที ซึ่งเป็นเครื่องสูบน้ำที่ติดตั้งมอเตอร์กับเครื่องสูบน้ำอยู่ด้วยกันและติดตั้งอยู่ที่ใต้ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้จัดการศูนย์ซ่อมบำรุง ต้องมีการตรวจสอบและบำรุงรักษากระบบระบายน้ำ และรอบพื้นที่ระบบการระบายน้ำอัตโนมัติของบ่อหนองน้ำเป็นประจำ อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงก่อนฤดูฝน หรือช่วงเวลาที่คาดว่าจะมีเหตุฝนตกหนักนอกฤดูกาล เป็นต้น - ดำเนินการสูบน้ำฝนจากบ่อพักน้ำฝนของโครงการ ระบายลงสู่คลองเคล็ดภายหลังจากฝนหยุดตก - ตรวจสอบระดับน้ำในคลองเคล็ดก่อนปล่อยน้ำออก | |





 (นายอิทธิพนธ์ พิเชษฐ์กุล)
 รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)


 ENRICH CONSULTANTS CO., LTD.
 ผู้เชี่ยวชาญด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตราการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลือเหล็ก ช่วงลาดพร้าว - สี่โรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|---|
| <p>4. การควบคุมน้ำท่วมและการระบายน้ำ (ต่อ)</p> | <p>เหมาะสมกับกรใช้งานที่มีอัตราการสูงตั้งแต่ระยะยกน้ำต่ำ โดยบ่อหนองน้ำทั้งสองแห่งนี้จะสามารถรองรับปริมาณน้ำฝนส่วนที่จะต้องตกเก็บไว้ได้ทั้งหมด ทำให้อัตราการระบายน้ำหลังการพัฒนาไม่เกิดอัตราการระบายน้ำก่อนการพัฒนาโครงการ จึงเป็นผลกระทบเชิงลบต่อสภาพการระบายน้ำของคลองเค็ดและพื้นที่โดยรอบในระดับต่ำ</p> | <p>จากโครงการ หากไม่กรณีที่มีระดับน้ำในคลองต่ำกว่าฝั่งมากกว่า 0.50 เมตร จะทำการสูบน้ำระบายออกถึงระดับน้ำในคลองสูงจนถึงระยะ 0.10 เมตร จากนั้นระดับน้ำจะหยุดพักโดยรอให้ระดับน้ำลดต่ำลงก่อนจึงจะทำการสูบน้ำออก ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการระบายน้ำและปัญหาทั่วบริเวณยกพื้นที่โดยรอบโครงการ</p> | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |
| <p>คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต</p> <p>1. เศรษฐกิจและสังคม</p> | <p>ผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระบบเศรษฐกิจในภาพรวมของชุมชน เป็นผลกระทบเชิงบวกในระดับต่ำ ผลกระทบต่อความขัดแย้งระหว่างผู้สัญจรผ่านไป - มาบนโครงข่ายถนนเดิมหรือประชาชนในชุมชนท้องถิ่นกับพนักงานและคนงานก่อสร้าง มีโอกาสเกิดขึ้นน้อยมากหรือเกือบไม่เกิดขึ้นเนื่องจากก่อสร้าง โดยส่วนใหญ่ได้ดำเนินการในพื้นที่เกาะกลางถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ซึ่งอยู่ในขอบเขตพื้นที่มีแนวเขตกันที่ชัดเจน ผลกระทบต่อความตื่นตัวด้านราคาและความไม่สะดวกสบายของผู้สัญจรผ่านไป - มาบนโครงข่ายถนนเดิมหรือประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จำเป็นต้องดำเนินการแก้ไขหรือบรรเทาปัญหาอย่างเร่งด่วน</p> <p>ผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจการค้าที่มีอยู่เดิมบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะพื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้าวัดขวางหรือปิดกั้นพื้นที่ทางเข้า - ออกของสถานประกอบการต่าง ๆ</p> | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบต่อผู้ใช้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> - การเข้าปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้างโครงการหรือศูนย์ซ่อมบำรุงต้องสุภาพและยึดโครงการเป็นเอกสารเผยแพร่ผ่านหน่วยงานท้องถิ่นของกรุงเทพมหานคร (สำนักงานเขต) หรือเทศบาล ซึ่งเป็นเจ้าของพื้นที่ ให้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 30 วัน เพื่อแจ้งผ่านผู้ชุมชนต่างๆ ให้มีข้อมูลข่าวสารแจ้งผ่านต่อไปยังประชาชนในชุมชนท้องถิ่น - ต้องควบคุมและเข้มงวดต่อพนักงานและคนงานก่อสร้างไม่ให้ประพฤติและปฏิบัติในทางที่จะสร้างความเดือดร้อนรำคาญหรือก่อเหตุทะเลาะวิวาทกับประชาชนในชุมชนท้องถิ่นหรือผู้สัญจรผ่านไป - มาบนโครงข่ายถนนเดิมตามพื้นที่ที่ก่อสร้าง - ต้องจัดตั้งศูนย์กลางการรับข้อมูลข่าวสารและรับเรื่องราวร้องทุกข์ไว้บริเวณสำนักงานโครงการ พร้อมป้ายประกาศ หมายเลขโทรศัพท์ติดต่อ/ | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ดำเนินการ <ul style="list-style-type: none"> • ประชาชนที่อยู่ในเขตทางที่ต้องอพยพโยกย้ายและประชาชนที่อาศัยและสถานประกอบการบริเวณใกล้เคียงเขตทาง ผู้นำชุมชน ผู้แทนสถานศึกษาและศาสนสถาน - ดำเนินการสำรวจข้อมูลภาคสนามโดยการสัมภาษณ์โดยกำหนดให้ใช้เทคนิคสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) ในการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากลักษณะทางประชากรไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ - ดัชนีที่ทำการตรวจวัด ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> • ข้อมูลพื้นฐานทั่วไปของครัวเรือน • ข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคม ความคิดเห็นต่อการพัฒนาโครงการ สภาพปัญหาต่างๆ • ข้อมูลด้านผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในระยะก่อสร้างและข้อเสนอแนะต่างๆ |





(นายอิทธิพร เตชะศิริพันธุ์)



(นายอิทธิพร เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงลาดพร้าว - กำแพง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------|--|---|--|
| 1. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ) | <p>E-mail Address และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำตลอด 24 ชั่วโมง</p> <p>- ต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยอย่างน้อย 2 คน/พื้นที่ก่อสร้าง เพื่อสอดส่องดูแลรักษาความปลอดภัยต่าง ๆ ในเขตพื้นที่ก่อสร้างและช่วยอำนวยความสะดวกด้านจราจรระหว่างที่มีกิจกรรมก่อสร้าง</p> <p>- ต้องประกาศแจ้งเตือนให้ประชาชนหรือผู้สัญจรผ่านไป - มาบนโครงข่ายถนนเดิมช่วงที่มีการก่อสร้างได้รับทราบล่วงหน้าอย่างน้อย 7 วันก่อนที่จะทำการปิดกั้นการจราจรเพื่อปฏิบัติงานก่อสร้างหรือขนส่งวัสดุ/อุปกรณ์ก่อสร้างขนาดใหญ่ ทั้งนี้จะต้องแจ้งผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ วิทยุข่าวสารเพื่อการจราจร (จส.100, สวท.91, ร่วมด้วยช่วยกัน) เว็บไซต์ หรือโทรศัพท์ เป็นต้น</p> <p>- จัดทำจ้างแรงงานฝีมือหรือแรงงานก่อสร้างที่มีภูมิลำเนาหรือหลักฐานแสดงว่าได้อาศัยอยู่ภายในเขตกรุงเทพมหานครและจังหวัดสมุทรปราการก่อนเป็นลำดับแรก เพื่อให้เกิดผลประโยชน์หรือได้รับการยอมรับจากชุมชนท้องถิ่นจะต้องกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง</p> <p>- หากได้รับการร้องเรียนจากผู้ประกอบการค้าที่มีอยู่เดิมตามแนวพื้นที่ก่อสร้างจะต้องเปิดโอกาสให้ผู้ได้รับผลกระทบแสดงความคิดเห็นในการแก้ไขหรือ</p> | <ul style="list-style-type: none"> • สถิติอุบัติเหตุและสถิติข้อร้องเรียน - ความถี่ • ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ - สังคม ปีละ 1 ครั้ง ๆ ละไม่น้อยกว่า 500 ชุด ตลอดระยะก่อสร้าง - ค่าใช้จ่ายครั้งละประมาณ 300,000 บาท/ครั้ง - หน่วยงานที่รับผิดชอบ • การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) | |





 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
 รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลกระทบลิ่งแวลด้อมที่ลำคัย มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบลิ่งแวลด้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลิ่งแวลด้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้าน ลิ่งแวลด้อม | ผลกระทบต่อลิ่งแวลด้อมที่ลำคัย | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบ ลิ่งแวลด้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบลิ่งแวลด้อม |
|----------------------------------|--|---|--|
| 1. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ) | <p>ผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวมของชุมชน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของการจ้างแรงงานที่มีภูมิความรู้และทักษะ/ความชำนาญเป็นพิเศษ - ผลกระทบต่อการเพิ่มมูลค่าของที่ดิน เนื่องจากการพัฒนาโครงการ จะก่อให้เกิดความเสถียรและรวดเร็วในการเดินทาง จึงเป็นแรงจูงใจและแรงดึงดูดสำคัญให้เกิดการลงทุนเกิดขึ้นโดยเฉพาะพื้นที่โดยรอบที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถ จะมิตผลกระทบต่อ | <p>บรรเทาปัญหาภายใต้หลักการ “การมีส่วนร่วมของประชาชน” ตามสิทธิที่ได้กำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 และต้องให้ความจริงและเร่งด่วน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินงานด้านการประชาสัมพันธ์เป็นระยะ ๆ และสร้างความเข้าใจอันดีระหว่างผู้รับจ้างกับประชาชนในชุมชนท้องถิ่นที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง โดยการประชาสัมพันธ์ชี้แจงลักษณะและขั้นตอนการก่อสร้างระบบป้องกันภัยและระบบตรวจสอบ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบที่เกิดขึ้น - รพม. ต้องจัดให้มีหน่วยมวลชนสัมพันธ์ ในการเข้าร่วมกิจกรรมต่างๆ ภายในชุมชนท้องถิ่นตามแนวพื้นที่ก่อสร้างเพื่อสร้างความคุ้นเคยและการยอมรับจากประชาชนในชุมชนท้องถิ่น | <p>มาตรการสำรวจข้อมูลภาคสนามโดยการสัมภาษณ์ โดยกำหนดให้ใช้เทคนิคสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) ในการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากลักษณะทางประชากรไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดัชนีที่ทำการตรวจวัด ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> • ข้อมูลพื้นฐานทั่วไปของครัวเรือน • ข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคม ความคิดเห็นต่อการ |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในภาพรวมของชุมชน - ผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของการจ้างแรงงานที่มีภูมิความรู้และทักษะ/ความชำนาญเป็นพิเศษ - ผลกระทบต่อการเพิ่มมูลค่าของที่ดิน เนื่องจากการพัฒนาโครงการ จะก่อให้เกิดความเสถียรและรวดเร็วในการเดินทาง จึงเป็นแรงจูงใจและแรงดึงดูดสำคัญให้เกิดการลงทุนเกิดขึ้นโดยเฉพาะพื้นที่โดยรอบที่ตั้งสถานีรถไฟฟ้า ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้ว | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กรณีสถาบันประกอบธุรกิจขนาดเล็กที่อยู่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้า หากได้รับผลกระทบโดยสิ้นเชิงหรือหลีกเลี่ยงไม่ได้จำเป็นต้องได้รับการเยียวยาทางใจ เป็นกรณีพิเศษ เช่น การให้สิทธิพิเศษในการประกอบอาชีพหรือธุรกิจการค้าบนสถานีรถไฟฟ้าทดแทน หรือการมีสิทธิได้รับค่าชดเชย/ค่าเยียวยาทางใจ ค่าเสียโอกาสในการสูญเสียการประกอบธุรกิจการค้าที่เป็นธรรม เป็นต้น | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการสำรวจข้อมูลภาคสนามโดยวิธีการสัมภาษณ์ โดยกำหนดให้ใช้เทคนิคสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple Random Sampling) ในการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง เนื่องจากลักษณะทางประชากรไม่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ - ดัชนีที่ทำการตรวจวัด ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> • ข้อมูลพื้นฐานทั่วไปของครัวเรือน • ข้อมูลด้านเศรษฐกิจสังคม ความคิดเห็นต่อการ |



.....
(นายอิทธิพนธ์ เทชะศิริบุญกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



.....
นายอิทธิพนธ์ เทชะศิริบุญกุล

.....
ผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบล้างแนวตั้งล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายลือทอง ช่วงลาดพร้าว - ลำไย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|--|
| <p>1. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)</p> <p>- เปลี่ยนแปลงรูปแบบการใช้ที่ดินค่อนข้างมาก ผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียง แนวเส้นทางโครงการ หรือผู้สัญจรผ่านไป - มาบนโครงข่ายถนนเดิม เนื่องจากกรณีไฟฟ้าระบบแรงดัน 110KV ที่นำมาใช้มี ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ ระดับเสียงดังและความ สั่นสะเทือน รวมทั้งจะช่วยเหลือเพิ่มความคล่องตัวของสภาพ การจราจรในปัจจุบันเพราะเป็นทางเลือกในการเดินทาง เพิ่มเติมจากการใช้รถโดยสารประจำทางหรือรถรับจ้าง และ ลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล จึงเป็นผลกระทบเชิงบวก ระดับปานกลางต่อการยกระดับคุณภาพชีวิต</p> <p>- สถานประกอบการธุรกิจขนาดเล็ก และอาคารพาณิชย์ที่ไม่มี พื้นที่จอดรถยนต์และต้องใช้พื้นที่หน้าร้านในการ ประกอบธุรกิจ เป็นกลุ่มที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบเชิงลบ ระดับปานกลางเพราะมีโครงสร้างของสถานีหรือเสาโครงสร้าง ทางยกระดับบังพื้นที่ด้านหน้าสถานประกอบการธุรกิจอย่าง ถาวร ทำให้ลูกค้าไม่สามารถมองเห็นป้ายร้านค้าและป้าย ประชาสัมพันธ์ จึงส่งผลกระทบต่อลูกค้าที่เข้ามาใช้บริการมี จำนวนน้อยลงและรายได้จากการประกอบธุรกิจลดลงด้วย</p> <p>- สถานประกอบการขนาดใหญ่ตามแนวเส้นทางโครงการ มี แนวโน้มค่อนข้างดีหรือจะได้รับผลกระทบเชิงบวก เช่น ธุรกิจ อสังหาริมทรัพย์ ศูนย์การค้าขนาดใหญ่ อาคารสำนักงาน และ สถานบันเทิง เป็นต้น เนื่องจากมีการเข้าถึงสถานประกอบการธุรกิจ ต่าง ๆ จะกระทำได้สะดวกสบายและรวดเร็วขึ้น</p> <p>- ผลกระทบต่อการแบ่งแยกของชุมชน เนื่องจากการพัฒนา โครงการ ในแนวภาคกลางของถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์</p> | <p>มาตรการป้องกัน แก๊ส และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | <p>พัฒนาโครงการ สภาพปัญหาต่างๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ข้อมูลด้านผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะระยะดำเนินการ และข้อเสนอแนะต่างๆ ● สถิติอุบัติเหตุและสถิติข้อร้องเรียน - ความถี่ ● ดำเนินการสำรวจสภาพเศรษฐกิจ - สังคม ปีละ 1 ครั้ง ๆ ละไม่น้อยกว่า 500 ชุด ตลอด ระยะเวลาโครงการ - ค่าใช้จ่ายครั้งละประมาณ 300,000 บาท/ครั้ง - หน่วยงานรับผิดชอบ ● การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) | |





 นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล

 วิศวกรด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบล้างแนวตั้งล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก๊ว และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก๊ว และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|----------------------------------|---|--|--|
| <p>1. เศรษฐกิจและสังคม (ต่อ)</p> | <p>และถนนเทพารักษ์ โดยชุมชนทั้งสองฟากถนนได้ถูกแบ่งแยกด้วยโครงข่ายถนนเดิมอยู่แล้วและเป็นปัจจุบันชุมชนทั้งสองฟากถนนสามารถติดต่อสื่อสารและปฏิสัมพันธ์กันได้อย่างสะดวกสบายโดยมีสะพานลอยเชื่อมต่องานเป็นระยะๆ ตลอดแนวเส้นทาง รวมทั้งพื้นที่สถานีรถไฟฟ้า บริเวณทางขึ้น - ลงได้มีการติดตั้งบันไดเลื่อนเป็นทางขึ้น - ลง (คนปกติ) หรือทางลาดหรือลิฟต์ขึ้น - ลง (ผู้พิการ) จึงไม่มีผลกระทบต่อการทำงานแบ่งแยกชุมชนทั้งสองฟากถนน</p> | | |
| <p>2. การโยกย้ายและการเวนคืน</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่ก่อสร้างแนวเส้นทาง : ส่วนใหญ่ใช้พื้นที่เกาะกลางของถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ ซึ่งไม่ต้องทำการเวนคืนที่ดิน ยกเว้นในช่วง จากสวนหลวง - ศรีอุดมและจากแยกศรีอุดม - ทางแยกต่างระดับศรีเอี่ยม แยกศรีเทพาแนวเส้นทางส่วนต่อขยายในอนาคต (สถานีสำโรง) ต้องปรับแนวเส้นทางโครงการ โดยมีพื้นที่เวนคืนจำนวน 64 แปลง พื้นที่รวม 3 ไร่ 2 งาน 200.3 ตารางวา - พื้นที่ก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า : พื้นที่เวนคืนจำนวน 274 แปลง พื้นที่รวม 27 ไร่ 3 งาน 161.8 ตารางวา - พื้นที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจร : พื้นที่เวนคืนจำนวน 48 แปลง พื้นที่รวม 118 ไร่ 1 งาน 79 ตารางวา | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้างและระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ รพม. ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องจัดประชุมชี้แจงให้แก่ผู้ได้รับผลกระทบโครงการทราบข้อมูลต่าง ๆ เช่น รายละเอียดของโครงการประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ ขั้นตอน/วิธีการเวนคืนสิทธิและหน้าที่ของผู้เวนคืน เป็นต้น ให้เสร็จสมบูรณ์ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างอย่างน้อย 18 เดือน - ออกพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่ที่จะเวนคืน (พ.ร.ฎ.) โดยจะระบุท้องที่จุดเริ่มต้น - จุดสิ้นสุดและความกว้างของเขตพระราชกฤษฎีกา - ปิดประกาศพระราชกฤษฎีกา ไว้ตามสถานที่ต่าง ๆ เช่น ศาลว่าการกรุงเทพมหานครหรือศาลากลางจังหวัดสมุทรปราการ สำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานคร หรือสำนักงานที่ดินกรุงเทพมหานครสาขา สำนักงานที่ดินจังหวัดสมุทรปราการหรือสำนักงานที่ดินจังหวัดสาขาสำนักงานเขตจตุจักร/หัวขวาง/วังทองหลาง/ บางกะปิ/สวนหลวง/ประเวศ/บางนา | |



SYI

(นายธีรพันธ์ เศษศรีบุญกุล)

ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

ENRICH CONSULTING

(นายรัฐกรณ์ วงศ์พัฒนานนท์)

ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบบรรยายการแสดงผลกระทบบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|---|
| <p>2. การโยกย้ายและการเวนคืน (ต่อ)</p> | <p>หรือที่ว่าการอำเภอเมืองสมุทรปราการ เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> - การเข้าสำรวจสิ่งทรมิทรัพย์ที่จะถูกเวนคืน โดยเจ้าหน้าที่เวนคืนจะต้องแจ้งวันเข้าทำการสำรวจเป็นหนังสือให้เจ้าของทรัพย์สินทราบล่วงหน้า ไม่น้อยกว่า 15 วัน - จัดตั้งคณะกรรมการเพื่อกำหนดราคาทดแทนที่ดินสิ่งปลูกสร้างและพืชผลทางการเกษตร โดยรูปแบบเบื้องต้นของคณะกรรมการฯ อย่างน้อยต้องมีตัวแทนของผู้ได้รับผลกระทบและผู้นำชุมชนท้องถิ่นในพื้นที่เข้าร่วมเป็นกรรมการฯ เพื่อร่วมพิจารณา และกำหนดหลักเกณฑ์การกำหนดค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ - ต้องพิจารณากำหนดและจ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์ในอัตราที่เป็นธรรม เหมาะสมและเป็นที่ยอมรับของกลุ่มผู้ได้รับผลกระทบ - การออกพระราชบัญญัติเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (พ.ร.บ.) เพื่อให้กรรมสิทธิ์ในอสังหาริมทรัพย์ตกเป็นของภาครัฐ - การออกพระราชบัญญัติการรอนสิทธิ์และกฎกระทรวงการรอนสิทธิ์ของ รพม. | <p>โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |
| <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีผลกระทบด้านการชดเชยทรัพย์สิน เนื่องจากจากการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สินทั้งหมดดำเนินการแล้วเสร็จก่อนการก่อสร้างโครงการ | <p>ผลการชดเชยสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ</p> | <p>มาตรการป้องกัน แก๊ซ และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง (กลยุทธ์และแผน)



ENRICH CONSULTANTS CO., LTD.

ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทงสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ช่วงลาดพร้าว - กำแพง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|----------------------------------|
| <p>3. การสาธารณสุขและสุขภาพ</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างโครงการอาจส่งผลกระทบต่อสุขภาพอนามัยชุมชนที่อยู่ประชิดเขตทางของโครงการ ได้แก่ การเจ็บป่วย โดยเฉพาะโรคระบบทางเดินหายใจจากการได้รับฝุ่นละอองโรคติดต่อจากคนงานต่างถิ่น รวมถึงปัญหาเสียงดังจากการก่อสร้าง นอกจากนี้การที่มีชุมชนแรงงานในพื้นที่เพิ่มขึ้น อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถในการให้บริการสาธารณสุขในพื้นที่ ซึ่งทำให้หน่วยงานสาธารณสุขในพื้นที่ต้องมีการรับผิดชอบในการให้บริการรักษาพยาบาลเพิ่มขึ้น - ของเสียจากกิจกรรมต่างๆในบริเวณที่พัฒนาก่อสร้าง ได้แก่ ขยะ สิ่งปฏิกูลและน้ำเสียจากการซักล้าง และกิจกรรมอื่นๆ หากไม่มีการจัดการของเสียที่เกิดขึ้น ของเสียเหล่านี้ อาจเป็นแหล่งเพาะพันธุ์เชื้อโรคและพาหะนำโรค มาสู่ชุมชนได้ และอาจเกิดการชะล้างสู่แหล่งน้ำบริเวณใกล้เคียงทำให้เกิดการนำเสียได้ อย่างไรก็ตามคาดว่าจะมีผลกระทบไม่มากนัก เนื่องจากเป็นผลกระทบที่เกิดขึ้นในระยะเวลาดำเนินการ | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงในระยะเวลาก่อสร้างอย่างเคร่งครัด - ต้องจัดให้มีปริมาณน้ำดื่ม (5 ลิตร/คน/วัน) และปริมาณน้ำใช้ (50 ลิตร/คน/วัน) ที่มีความสะอาดให้เพียงพอกับจำนวนพนักงานคนงานก่อนก่อสร้างที่ปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างหรือสำนักงานโครงการ - จัดให้มีห้องน้ำ - ห้องส้วม (10 คน/ห้อง) ที่มีการติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปไว้ภายในสำนักงานโครงการให้เพียงพอ - จัดให้มีถังรองรับขยะมูลฝอยที่ถูกสุขลักษณะไว้ในพื้นที่ก่อสร้างและสำนักงานโครงการให้เพียงพอ โดยแยกเป็นถังรองรับขยะมูลฝอยเปียก (สีเขียว) ถังรองรับขยะมูลฝอยแห้ง (สีเหลือง) และถังรองรับขยะมูลฝอยอันตราย (สีแดงหรือสีส้ม) - จัดเตรียมที่พักชั่วคราว สำหรับเป็นที่พักในเวลากลางวันในระหว่างการทำงานให้กับคนงานก่อสร้าง ในบริเวณใกล้เคียงกับพื้นที่ก่อสร้าง | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | |





 บริษัท เอนริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
 รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบบรรยายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลือเหลือง ช่วงลาดพร้าว - ล้าโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------------|--|--|--|
| 3. การสาธารณสุขและคุณภาพ (ต่อ) | <p>ที่เกิดขึ้นเป็นผลกระทบที่สามารถป้องกันได้โดยการจัดการสุขภาพสิ่งแวดล้อมในบริเวณที่พัฒนาก่อสร้างที่ดี จัดให้มีเครื่องมือปฐมพยาบาลขั้นต้นอย่างเพียงพอ กำหนดระเบียบปฏิบัติในการทำงาน จึงคาดว่าจะมีผลกระทบเชิงลบในระดับต่ำ</p> | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อแจ้งการไฟฟ้าแรงเดียว (Monorail) ที่วางแบบโครงสร้างทางยกระดับความสูงจากพื้นถนนเดิม 13 - 23 เมตร จะไม่มีการระบายมลพิษทางอากาศ แต่ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการจะเกิดจากการระบายมลพิษออกจากท่อไอเสียของยานพาหนะที่วิ่งผ่านไป - มาบนโครงข่ายถนนเดิม มลสารที่สำคัญ คือ ฝุ่นละออง ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ และอาจเกิดการสะสมของมลพิษทางอากาศได้เนื่องจากมีสิ่งปลูกสร้างเป็นอาคารพาณิชย์สูง 3 ชั้น ตั้งขนานทั้งสองฝั่งถนน แม้ว่าจะมีช่องว่างระหว่างสถานีรถไฟฟ้่า กับแนวอาคารพาณิชย์ห่างฝั่งละประมาณ 4 เมตร แต่จัดเป็นพื้นที่ที่มีการไหลเวียนของอากาศได้ไม่ดี จึงเป็นผลกระทบเชิงลบในระดับปานกลาง จะเห็นได้ว่าประเด็นผลกระทบต่อสุขภาพอนามัย (โรคระบบทางเดินหายใจ) และกลุ่มเสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบฯ ตามแนวเส้นทางเนื่องจากมลพิษทางอากาศจะมีโอกาสเกิดขึ้นน้อยกว่าระยะก่อสร้างค่อนข้างมาก ยกเว้นประชาชนที่อาศัยในอาคารพาณิชย์ในพื้นที่ใกล้เคียงซึ่งมีการเฝ้าระวังด้านสุขภาพอนามัยเป็นพิเศษ - ปริมาณน้ำเสียเกิดขึ้นจากการใช้ห้องส้วมของพนักงานที่ปฏิบัติหน้าที่ต่าง ๆ เช่น เจ้าหน้าที่ ประชาสัมพันธ์ รักษา | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กำหนดให้ผู้เดินรถหรือผู้รับสัมปทาน ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องปฏิบัติตามมาตรฐานการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและเสียงในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด - รณรงค์หรือปล่อยใบปลิวให้ประชาชนทั่วไปและผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนบุคคลให้เปลี่ยนมาใช้ระบบรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้น เพื่อลดปัญหามลภาวะทางอากาศและระดับเสียงดังอันจะส่งผลให้ปัญหาด้านสุขภาพอนามัยลดลง โดยเฉพาะโรคระบบทางเดินหายใจและระบบการได้ยิน - ผู้ขับขี่ยานพาหนะส่วนบุคคลหรือระบบขนส่งมวลชนฯ ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัดเพื่อลดปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะช่วงพื้นที่ได้สถานีรถไฟฟ้่า ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ วิทยุสื่อสารเพื่อการจราจร (จส.100, สวพ.91, รวมด้วยช่วยกัน) เว็บไซต์หรือโทรทัศน์ เป็นต้น และการให้ความรู้ความเข้าใจแก่ประชาชนทั่วไป ได้รับความพึงพอใจและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากปัญหาหมอกควันพิษทางอากาศจากยานพาหนะและพายุฝุ่นที่หลีกเลี่ยงการ |



 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)



 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--------------------------------|---|--|--|
| 3. การสาธารณสุขและสุขภาพ (ต่อ) | ความปลอดภัยและติดต่อสื่อสาร เป็นต้น ในแต่ละวันสูงสุดไม่เกิน 10 คน/สถานี คิดเป็นปริมาณน้ำเสีย 50x10x0.80 เท่ากับ 400 ลิตร/วัน หรือ 0.40 ลบ.ม./วัน (คิดอัตราการเกิดน้ำเสียจากร้อยละ 80 ของปริมาณน้ำใช้) ทั้งนี้ปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจะถูกบำบัดโดยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปขนาดความจุ 2 ลบ.ม. ที่ได้มีการติดตั้งไว้ในทุกสถานีรถไฟฟ้่า จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบเกิดขึ้น | <p>สัมผัสกับมลพิษทางอากาศโดยตรงและต้องดูแลรักษาสุขภาพอนามัยของตนเองอย่างเคร่งครัด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ใช้มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบร่วมกับด้านคุณภาพน้ำผิวดินในระยะดำเนินการ - การจัดการมูลฝอยและกากของเสีย กำหนดให้มีการดำเนินการดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> • ตั้งถังรองรับมูลฝอยบริเวณทางขึ้น - ลงสถานี • ตรวจสอบสภาพปัญหาการจัดการมูลฝอยอย่างสม่ำเสมอ • ประชามติพื้นที่และบริเวณรอบสถานีในศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้วจร คัดแยกมูลฝอยเป็นขยะเปียก ขยะแห้ง ก่อนทิ้งลงถังรองรับมูลฝอย ส่วนมูลฝอยจำพวก แก้ว กระดาษ ต้องคัดแยกออกมาลงขยะ เพื่อลดปริมาณมูลฝอย ส่วนขยะอันตราย เช่น แบตเตอรี่ ถ่านไฟฉาย เป็นต้น ต้องแยกทิ้งในถังที่ได้จัดไว้สำหรับขยะอันตรายโดยเฉพาะ | |
| 4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้าง ได้แก่ การปรับถมพื้นที่ การขุดเปิดหน้าดิน การวางฐานราก และการเชื่อมต่อกันทางยกระดับ บางกิจกรรมจำเป็นต้องใช้เครื่องจักรกลหนัก ซึ่งก่อให้เกิดความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากการทำงานของคนงานก่อสร้างหรือผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้างโดยประมาทหรือไม่ปลอดภัย เช่น การทำงานไม่ถูกวิธี ความไม่ชำนาญในการใช้เครื่องจักรและ | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้าง ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องจัดตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย เพื่อกำหนดนโยบายด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้าง เช่น การกำหนดแผนงานการก่อสร้าง และมาตรการควบคุมความปลอดภัย การควบคุมและกำกับดูแลพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตาม | |



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
ผู้อำนวยการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



.....
Seabornth.

แบบบรรยายการแสดงผลกระทบบึงแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลี้เหลียง ช่วงลาดพร้าว - ลี้โรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|---|---|
| <p>4. อากาศอันมีเสียงและมลพิษ (ต่อ)</p> <p>อุปกรณ์ ความพลั่งเปลวหรืออาจเกิดจากสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยจากเครื่องมืออุปกรณ์ที่ชำรุดหรือความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยในการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ รวมถึงการเก็บปุ๋ยด้วยโรคระบบทางเดินหายใจที่มีสาเหตุจากกลิ่นผสมกับฝุ่นละอองที่เกิดขณะทำงาน ปัญหาการได้ยินที่มีสาเหตุจากการใช้เครื่องจักรที่มีเสียงดังขณะทำงาน เป็นต้น และเนื่องจากโครงการเป็นการก่อสร้างขนาดใหญ่ ทำให้การก่อสร้างต้องมีการขนส่ง/เคลื่อนย้ายอุปกรณ์และวัสดุก่อสร้างหลายเที่ยวต่อวัน ดังนั้นโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการก่อสร้างต่อผู้ใช้ถนนค่อนข้างง่าย</p> | <p>ระเบียบหรือกฎหมายความปลอดภัย การตรวจสอบหาสาเหตุการเกิดเหตุอันตรายเป็นต้น ๆ และการแก้ไขข้อเสนอนั้นและฝึกอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องจัดอบรมพนักงานและคนงานก่อสร้างให้รู้จักวิธีการใช้และดูแลบำรุงรักษาเครื่องมือเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่างๆ อย่างถูกต้องและเหมาะสมกับประเภทของงาน และให้สามารถใช้งานได้ดียิ่งเสมอ รวมทั้งต้องทำการซ่อมแซมทันทีหากพบว่าเกิดการชำรุดเสียหายเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงานตลอดเวลา - กำหนดให้พนักงานและคนงานก่อสร้างต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลทุกครั้งระหว่างปฏิบัติงานภายในพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันอันตรายและอุบัติเหตุจากการปฏิบัติงาน เช่น สวมหมวกนิรภัย ถุงมือและหน้ากากปิดหน้าป้องกันฝุ่นและไอหรือสวมใส่เครื่องครอบหู (Ear Muffs) หรือปลั๊กอุดเสียง (Ear Plugs) เพื่อป้องกันเสียงดัง เป็นต้น - ควบคุม ดูแลและห้ามไม่ให้คนงานก่อสร้างและพนักงานขับรถขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างใช้ยาหรือสารกระตุ้นประสาทหรือดื่มสุราในขณะที่ปฏิบัติงาน และต้องกำหนดบทบาทแก่ผู้ผู้เพิ่มขึ้นรุนแรง - ควบคุมและกำกับพนักงานขับยานพาหนะขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างต้องปฏิบัติตามกฎจราจร | <p>มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |




 (นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)
 วิศวกรรมการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



แบบรายการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------------|-------------------------------|---|--|
| 4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ) | | <p>อย่างเคร่งครัดและกำหนดความเร็วในการขยับขยายพื้นที่ไม่เกิน 30 กม./ชม. โดยเฉพาะช่วงที่ผ่านแหล่งชุมชนหรือพื้นที่อ่อนไหวต่อการได้รับผลกระทบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดทำป้ายสัญญาณเพื่อแสดงขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง และการประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนหรือผู้สัญจรผ่านไป - มาได้รับทราบกรณีจะมีการปิดกั้นเส้นทางที่ใช้สัญจรปกติบนถนนลาดพร้าว ถนนศรีนครินทร์ และถนนเทพารักษ์ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้รถและผู้ใช้จักรยานขนาดใหญ่หรืองานวางคอนกรีต เป็นต้น - กำหนดมาตรการควบคุมดูแลพื้นที่ก่อสร้างทุกแห่ง โดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย เน้าระวัง และป้องกันไม่ให้ผู้ที่ไม่ได้รับอนุญาตและผู้ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างฯ เข้าใกล้หรือสัญจรผ่านพื้นที่ก่อสร้างโดยเด็ดขาด - บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ สถานีรถไฟฟ้าและส่วนประกอบอื่นๆ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการตกหล่นของวัสดุหรืออุปกรณ์จากการก่อสร้าง โดยเฉพาะเศษหิน เศษเหล็ก เศษคอนกรีต/เศษปูนหรือเศษโลหะจากสะเก็ดไฟที่เกิดจากการเชื่อมด้วยไฟฟ้า เป็นต้น กรณีมีประชาชนทั่วไปหรือผู้ได้รับความเสียหายร้องเรียนมายังศูนย์กลางการรับข้อมูลและเรื่องราวร้องเรียนต่างๆ ผู้รับแจ้งฯ ต้องจัด | |



(Handwritten signature)

ENRICH
 บริษัท อีนิริช คอนซัลแตนท์ จำกัด
 CONSULTANTS & ENVIRONMENTAL
 บริษัท อีนิริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
 รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลือเหล็ก ช่วงลาดพร้าว - ลำไโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------------|--|---|--|
| 4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ) | <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ปัญหาด้านความปลอดภัยเนื่องจากกการเกิดเหตุฉุกเฉินที่คาดไม่ถึง เช่น การเกิดอัคคีภัยบริเวณสถานีรถไฟฟ้า หรือขบวนรถไฟฟ้าตกกรวางกรณีเข้าเทียบขบวนขานลาสถานี เป็นต้น มีโอกาสเกิดขึ้นน้อยมากหรือไม่เกิดขึ้นเลย เนื่องจากระบบรถไฟฟ้ามีการตรวจสอบระบบอย่างสม่ำเสมอ รวมทั้งจะต้องเตรียมการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินขึ้นได้ เช่น สำนักงานตำรวจแห่งชาติ สำนักป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรุงเทพมหานคร สถานพยาบาลในสังกัดหน่วยงานภาครัฐ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย เป็นต้น จึงเป็นผลกระทบเชิงลบระดับต่ำ | <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>กำหนดให้ผู้เดินรถหรือผู้รับผิดชอบงาน ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องจัดเตรียมแผนการจัดการด้านความปลอดภัยและอาชีวอนามัยให้เป็นมาตรฐานสากล โดยให้มีการทดสอบและซ้อมแผนปฏิบัติการฉุกเฉินด้านความปลอดภัยในกรณีเลวร้ายต่าง ๆ อย่างน้อย 2 ครั้ง/ปี เช่น การเกิดอัคคีภัยบนสถานีรถไฟฟ้า/ชั้นพื้นถนบน/ชั้นจำหน่ายตั๋ว/ชั้นขานลา การอพยพผู้โดยสารออกจากสถานีรถไฟฟ้า/ตัวรถฟ้า การหยุดเดินรถไฟฟ้าฉุกเฉิน การให้ความช่วยเหลือแก่ผู้โดยสารระหว่าง การอพยพ/กรณีเกิดอุบัติเหตุรถไฟฟ้าตกกรวาง เป็นต้น - ต้องจัดให้มีแนวเส้นทางสีแดงเพื่อแสดงเขตห้ามลงล่าขนะรถไฟฟ้าแล้วจอดเทียบขานลา โดยจัดเตรียมพื้นที่ขานลาให้มีผิวจราจรเพื่อให้ผู้โดยสารสัมผัสได้ - ต้องจัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สิน | <p>มาตราการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ส่งเจ้าหน้าที่เกี่ยวข้องตรวจสอบความเสียหายและต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นตามความเหมาะสมเป็นธรรมหรือตามความเป็นจริง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งไฟส่องทางบริเวณพื้นที่ใต้โครงสร้างยกระดับสถานีรถไฟฟ้า และพื้นที่ทางทำริมโครงสร้างถนนเดิม - จัดให้มีทางเดินเท้าชั่วคราวขึ้น และมีป้ายสัญลักษณ์แสดงทิศทางอย่างชัดเจน กรณีที่กิจกรรมการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปกรต่าง ๆ กระทบวนการสัญจรบนทางเท้าเพื่อให้ผู้ใช้ทางทำสามารถใช้บริการได้อย่างปลอดภัย |





 บริษัท เอนริช คอนซัลแตนท์ จำกัด
 ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม

(นายอิทธิพล เตชะศิริกุล)
 รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบรายการแสดงผลกระทบบทลงสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลือทอง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|-----------------------------------|-------------------------------|--|--|
| 4. อากาศในร่มและความปลอดภัย (ต่อ) | | <p>ของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีการตรวจสุขภาพพนักงานประจำปี - จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล สำหรับพนักงานที่ต้องสัมผัสกับสิ่งอันตรายพร้อมกำหนดให้สวมใส่อุปกรณ์ดังกล่าวทุกครั้งปฏิบัติงาน - จัดให้มีการฝึกซ้อมรับเหตุฉุกเฉินอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง แผนป้องกันและระงับอัคคีภัย - ปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด <p>มาตรการความปลอดภัยบนสถานีรถไฟฟ้า</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีป้ายสัญญาณเตือนภัย ในบริเวณสถานีรถไฟฟ้หรือชานชาลา พร้อมป้ายแสดงสัญลักษณ์ที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน หากมีเหตุการณ์ฉุกเฉินหรือเหตุอัคคีภัยบริเวณสถานีหรือชานชาลา เจ้าหน้าที่ประจำหน้าที่รักษาความปลอดภัยจะสามารถไปยังจุดเกิดเหตุได้ทันที - จัดให้มีระบบเตือนภัยอัคคีภัยอัตโนมัติ และระบบฉีดน้ำดับเพลิงอัตโนมัติ ครอบคลุมในบริเวณชานชาลาและสถานีรถไฟฟ้ - จัดให้มีถังดับเพลิงพร้อมคำแนะนำการใช้ ติดตั้งในบริเวณประตูกันระหว่างพนักงาน ห้องโดยสารและในบริเวณสถานีรถไฟฟ้ - จัดให้มีป้ายหยุดเดินรถฉุกเฉิน ติดตั้งอยู่บริเวณชานชาลา ซึ่งเป็นปุ่มที่ใช้กดเมื่อเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินและไม่ต้องกดการให้รถไฟฟ้เข้าสู่สถานี เช่น | |



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



(Handwritten signature)

.....

.....

แบบรายการแสดงผลการประเมินสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงลาดพร้าว - สีลม (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|--|--|
| <p>4. อาชีวอนามัยและความปลอดภัย (ต่อ)</p> | | <p>กรณีมีผู้โดยสารหรือสิ่งของตกลงไปบนราง</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีกล้องวงจรปิดครอบคลุมบริเวณชานชาลาและสถานีรถไฟฟ้า เพื่อคอยสังเกตการณ์โดยมีเจ้าหน้าที่ประจำศูนย์ควบคุมอยู่ตลอดเวลา - จัดให้มีเส้นทางอพยพ เพื่อใช้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างชานชาลาที่บรรจรถไฟฟ้าในกรณีฉุกเฉินเช่นกัน - จัดให้มีห้องปฐมพยาบาล อุปกรณ์ และยาที่จำเป็นสำหรับใช้ในกรณีฉุกเฉิน โดยได้รับการควบคุมดูแลจากแพทย์อยู่ตลอดเวลา - จัดให้มีศูนย์ประสานงานกับหน่วยงานช่วยเหลืออื่น ๆ ที่อยู่ใกล้เคียงสถานีรถไฟฟ้า เช่น โรงพยาบาล สถานีตำรวจ และสถานีดับเพลิงกู้ภัย - จัดให้มีการฝึกอบรมและฝึกซ้อมเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับภารกิจป้องกันเหตุฉุกเฉินและความปลอดภัยบนรถไฟฟ้า และในสถานีรถไฟฟ้าอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีความพร้อมอยู่ตลอดเวลา | |
| <p>5. แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี</p> | <p>ผลกระทบบริเวณโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีผลกระทบโดยตรงต่อการสูญเสียหรือย้ายแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี เนื่องจากใช้พื้นที่ก่อสร้างโดยส่วนใหญ่บนเกาะกลางของโครงข่ายถนนเดิม แต่จะมีผลกระทบโดยอ้อมต่อสถานที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับแหล่งชุมชนภายในรัศมี 500 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 19 แห่ง ได้แก่ คริสตจักรบ้านพระคริสต วัดลาดพร้าว คริสตจักรสวนหลวง มีศียิตยิถาย่าตุลีสถาม (ดอนสะแก) | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องปฏิบัติตามระเบียบและข้อปฏิบัติในการควบคุมดูแลองจากก่อสร้างประเภทต่าง ๆ ของคณะกรรมการแก้ไขมลพิษทางอากาศในกรุงเทพมหานครและชุมชนในประเทศไทย - ต้องจัดทำบันทึกตรวจวัดโครงข่ายถนนเดิมอย่างน้อยวันละ 3 - 4 ครั้งตามแนวพื้นที่ก่อสร้างหรือบริเวณ | |





 บริษัท เอนริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

(นายธีรพันธ์ เศษศิริกุล)
 รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)


แบบรายการแสดงผลการประเมินความเสี่ยงภัยแล้ง ความปลอดภัย และมาตรการป้องกันภัยแล้ง และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ช่วงลาดพร้าว - ลำโพง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| 5. แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | <p>วัดแม่พระกุหลาบทิพย์ คริสตจักรร่วมมิตตกรุงเทพ มัสยิดพิทยุสบาร์ มัสยิดยามีอันฮิตฮาล (หัวหมากใหญ่) คริสตจักรของพระเจ้ากรุงเทพ มัสยิดดาริสลาม คริสตจักรน้ำพระทัย มัสยิดอัลเอียะดีซอม วัดขอม (ขจรศิริ) มัสยิดดารุลอามีน วัดศรีเอี่ยม คริสตจักรอุดมสุขศรีพารักษ์สมุทรปราการ คริสตจักรสำโรง วัดด่านสำโรง และศาลปู่เจ้าสมิงพราย</p> | <p>ที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง ต้องจัดเตรียมพนักงานอย่างน้อย 3 - 4 คน/พื้นที่ก่อสร้างให้คำแนะนำการจัดเก็บและทำความสะอาดในพื้นที่ก่อสร้างหากกิจกรรมก่อสร้างแต่ละวันเสร็จสิ้น ต้องใช้เครื่องมืออุปกรณ์และเครื่องจักรกลที่ไม่ก่อให้เกิดระดับเสียงดังและใช้อุปกรณ์ลดหรือควบคุมระดับเสียงจากเครื่องจักรกล</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดเตรียมพนักงานอย่างน้อย 3 - 4 คน ปฏิบัติหน้าที่ควบคุม ดูแลบำรุงรักษาหรือตรวจสอบเครื่องจักรกลและอุปกรณ์ต่างๆ หรือยานพาหนะที่ นำมาใช้ในการก่อสร้างให้อยู่ในสภาพดีตลอดระยะเวลาก่อสร้าง - กำหนดและจำกัดความเร็วในการขยับขยายงานพาหนะขนส่งวัสดุอุปกรณ์ไม่เกิน 30 กม./ชม. ในกรณีผ่านชุมชนที่ก่อมลพิษหรือยานพาหนะขยับขยายทางศาลากลาง/วัด และโรงเรียน/สถานศึกษา ฯลฯ - การก่อสร้างฐานรากเพื่อรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟกำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะหน้าตัดกลม (Circular Bored Pile) หรือหน้าตัดเหลี่ยม (Barrette Pile) เพื่อลดระดับความสั่นสะเทือน - การตอกเข็มพืดเหล็ก (Steel Sheet Pile) ระหว่างก่อสร้างฐานรากเพื่อรองรับโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟ จะต้องตอกเข็มพืดเหล็กให้ลึกจนพ้นชั้นดินเหนียวอ่อนถึงอ่อนปานกลางระดับความลึกประมาณ 18 เมตร จะช่วยกันและลดระดับ | |



 (นายธีรพันธ์ เศรษฐีรินทร์กุล)

 รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



ENRICH CONSULTANTS CO., LTD.

 นายธีรพันธ์ เศรษฐีรินทร์กุล

 ผู้ชำนาญการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายลือเหล็ก ช่วงลาดพร้าว - ลำไย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|-------------------------------|---|--|
| 5. แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | | <p>ความเสียหายเนื่องในระดับความลึกไม่ให้เกิดระดับต่อพื้นที่โดยรอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - หากมีกิจกรรมการก่อสร้างที่จะก่อให้เกิดระดับความเสียหายต่อเนื่องโดยเฉพาะงานขุดเจาะเพื่อก่อสร้างฐานรากจำเป็นต้องปรับลดพลังงานในการขุดเจาะเสาค้ำแต่ละครั้งโดยการเพิ่มจำนวนครั้งในการขุดเจาะเพื่อลดระดับความเสียหายที่เกิดขึ้น - ควบคุมยานพาหนะที่ใช้การเคลื่อนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้ใช้ความเร็วในการขับที่ไม่เกิน 30 กม./ชม. และมีน้ำหนักบรรทุกไม่เกิน 25 ตัน เพื่อลดระดับความเสียหายเนื่องในกรณีแล่นผ่านสถานที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับแหล่งชุมชน - การหลีกเลี่ยงการเดินทางผ่านโครงข่ายถนนเดิม แนะนำให้ใช้เส้นทางทางเลือกเลี้ยวทดแทน หรือการขอความร่วมมือหรือแรงจูงใจให้ผู้ใช้เส้นทางปฏิบัติตามแผนการจัดการจราจรที่ได้มีการวางแผนไว้ ฯลฯ - การหลีกเลี่ยงการเดินทางในช่วงเร่งด่วนบนโครงข่ายถนนเดิมทั้งหมดหากไม่มีความจำเป็น เพื่อให้ถนนสายรองช่วยรองรับปริมาณจราจรที่เปลี่ยนแปลงเส้นทางจากโครงข่ายถนนเดิมได้อย่างเพียงพอ - การประชาสัมพันธ์หรือประกาศเตือนผ่านสื่อต่าง ๆ (เช่น ป้ายประกาศ แผ่นพับ สื่อวิทยุข่าวสารเพื่อการจราจร ฯลฯ) เพื่อให้ประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบว่าจะมีการก่อสร้างและปิดกั้นจราจรใน | |



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการโครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

บริษัท อินริช คอนซัลแตนท์ จำกัด

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ช่วงลาดพร้าว - ลำไโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม โบราณคดี (ต่อ) | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| 5. แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ) | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - คาดว่าจะไม่เกิดผลกระทบใดๆ ต่อแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีหรือสถานที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับแหล่งชุมชนจำนวน 19 แห่ง แต่อาจได้รับผลกระทบเชิงบวกประเด็นได้รับความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทางของผู้ที่ต้องการศึกษาหาความรู้หรือผู้ที่เข้าไปประกอบศาสนกิจหรือพิธีกรรมทางศาสนาต่างๆ หรือการแสวงหาสถานที่สงบเงียบในการปฏิบัติธรรม เป็นต้น รวมทั้งเป็นการส่งเสริมให้แหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีหรือสถานที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับแหล่งชุมชนตามแนวเส้นทางโครงการให้เป็นที่รู้จักแก่ผู้สัญจรผ่านไป - มาเพิ่มขึ้น | <p>บริเวณใดล่วงหน้าอย่างน้อย 15 วัน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องดำเนินการปรับปรุงพื้นผิวจราจรบนโครงข่ายถนนเดิมใต้พื้นที่โครงสร้างยกระดับและสถานีไฟฟ้า และพื้นที่ต่อเนื่องให้มีความราบเรียบและสม่ำเสมอ และต้องตั้งเส้นขอบเขตทางเดินรถในแต่ละช่องจราจรให้ชัดเจนตามขนาดของจราจรภายใต้การคืนพื้นที่ก่อสร้างฯ เรียบร้อยแล้ว | |
| | <p>ผลกระทบบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้ว</p> <p>ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ศูนย์ซ่อมบำรุงและอาคารจอดรถแล้ว ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการจะไม่ผลกระทบต่อแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดีหรือสถานที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับแหล่งชุมชน เนื่องจากภายในรัศมี 500 เมตร ไม่มีสถานที่ดังกล่าวตั้งอยู่ | | |



(นายธิพนธ์ เศษะศิริบุญกุล)
รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

แบบบรรยายการแสดงผลการประเมินผลสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการการไฟฟ้าสายสีเขียว - ลำไทร (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|--|---|
| <p>6. ทัศนียภาพและการท่องเที่ยว</p> <p>ผลกระทบบริเวณโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้าระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - โดยทั่วไปจะมีผลกระทบต่อทัศนียภาพเมืองในระดับต่ำ เนื่องจากตามแนวสองฟากโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้า จะเป็นย่านชุมชนเมืองที่เป็นที่ตั้งของอาคารพาณิชย์แทรกสลับกับที่พักอาศัยก็งอาคารพาณิชย์ขนาด 3 - 6 ชั้น บางช่วงเป็นพื้นที่รกร้างว่างเปล่ามีพืช/หญ้า/ไม้เถาและต้นไม้ขึ้นอยู่ไม่หนาแน่น บางช่วงเป็นหมู่บ้านจัดสรรอพาร์ทเมนท์ สถานที่ราชการ/รัฐวิสาหกิจ สถาบันศาสนา สถานที่สำคัญเฉพาะของชุมชน เป็นต้น ยกเว้นบางช่วงของแนวเส้นทางโครงการจะมีสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์/ วัฒนธรรมหรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะเฉพาะ มีคุณค่าและความโดดเด่นอยู่ในระยะเขตอิทธิพลที่จะได้รับผลกระทบด้านทัศนียภาพหรือไม่เกิน 50 เมตร จากแนวเส้นทางโครงการ จำนวน 2 แห่งคือ คริสตจักรสวนหลวง (24.92 เมตร) มีสียดพิฑูฐิลบาริ (46.40 เมตร) จึงเป็นผลกระทบเชิงลบในระดับปานกลาง <p>ในประเด็นการบดบังความโดดเด่น การชมด้วยขนาดความสูงหรือความชัดเจนของรูปลักษณะภายในองค์ประกอบทางด้านทัศนียภาพ</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในการออกแบบรายละเอียดสถานีรถไฟฟ้า ต้องใช้หลักการออกแบบเมือง (Urban Design) โดยเน้นความโปร่งเบา มีความกลมกลืนกับสภาพแวดล้อมดั้งเดิม มีรูปแบบด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรมที่ทันสมัยแต่มีความเรียบง่ายเพื่อช่วยลดผลกระทบและเป็นการเสริมสร้างทัศนียภาพบริเวณสถานีรถไฟฟ้าให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น ทั้งนี้ในการออกแบบรายละเอียดด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตยกรรมในแต่ละสถานีรถไฟฟ้าไม่จำเป็นต้องมีรูปลักษณะเหมือนกัน แต่อาจแตกต่างกันตามสภาพแวดล้อมและทัศนียภาพโดยรอบในแต่ละตำแหน่งที่ตั้งของสถานีรถไฟฟ้า เพื่อให้ได้สถานีรถไฟฟ้าที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวและมีรูปลักษณะที่สวยงาม รวมทั้งเลือกใช้วัสดุสีผิวที่เป็นโทนสีอ่อนหรือสีสว่าง ทำให้เกิดความกลมกลืนและลดระดับความกระด้างกับทัศนียภาพดั้งเดิม <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องติดตั้งรั้วที่ขนาบความสูงอย่างน้อย 2 เมตร หรือเทียบเท่า เพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง มีป้ายแสดงเขตก่อสร้างให้ชัดเจน รวมทั้งมีการติดตั้งป้ายแสดงทัศนียภาพของโครงการระบบรถไฟฟ้าในอนาคตเพื่อช่วยลดผลกระทบด้านทัศนียภาพในบริเวณที่มีการก่อสร้าง | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>กำหนดให้ผู้รับจ้างฯ ดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องติดตั้งรั้วที่ขนาบความสูงอย่างน้อย 2 เมตร หรือเทียบเท่า เพื่อกำหนดเป็นขอบเขตพื้นที่ก่อสร้าง มีป้ายแสดงเขตก่อสร้างให้ชัดเจน รวมทั้งมีการติดตั้งป้ายแสดงทัศนียภาพของโครงการระบบรถไฟฟ้าในอนาคตเพื่อช่วยลดผลกระทบด้านทัศนียภาพในบริเวณที่มีการก่อสร้าง | <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> |


 (นายธีรพันธ์ เดชะศิรินุกูล)
 รองผู้จัดการการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)


 ENRICH CONSULTANTS CO., LTD.
 (นายธีรพันธ์ เดชะศิรินุกูล)

หน้าที่ 69/70

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสี่เหลี่ยม ขวงลาดพร้าว - ล้าโรง (ต่อ)

| องค์ประกอบทางด้านสิ่งแวดล้อม | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|------------------------------------|--|---|--|
| 6. ทัศนียภาพและการท่องเที่ยว (ต่อ) | <p>ผลกระทบด้านทัศนียภาพเมือง</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่เกิดผลกระทบด้านทัศนียภาพเมือง | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>กำหนดให้ผู้เดินรถหรือรับสัมปทานดำเนินการดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปลูกต้นไม้ขนาดกลาง ไม่พุ่มเตี้ย/ไม้เถาเพื่อปรับปรุงภูมิทัศน์หรือลดความกระด้างของโครงสร้างทางยกระดับภายในพื้นที่ว่างเปล่าตามแนวสองฟากทางเท้าโครงการขยายนดินเดิมหรือตามแนวสองฟากทางเท้าลิงทำให้ทัศนียภาพเมืองดีขึ้น | |
| 6. ทัศนียภาพและการท่องเที่ยว (ต่อ) | <p>ผลกระทบบริเวณศูนย์รวมและอาคารจอดรถแล้ว</p> <p>ระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีผลกระทบต่อการบดบังความโดดเด่น การชมด้วยขนาดความสูงหรือความขัดแย้งรูปลักษณะภายในองค์ประกอบทางด้านทัศนียภาพ เนื่องจากภายในรัศมี 500 เมตร ไม่มีสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม หรือสิ่งปลูกสร้างที่มีลักษณะ มีคุณค่าและความโดดเด่น ตั้งอยู่ ทั้งนี้ระยะเขตอิทธิพลที่จะได้รับผลกระทบด้านทัศนียภาพจะอยู่ภายในระยะห่างไม่เกิน 50 เมตรเท่านั้น | | |

หมายเหตุ : ตัวอักษรขีดเส้นใต้ คือ มาตรการป้องกัน แก้ไข และลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงหรือเพิ่มเติมจากการศึกษาเดิม



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

(นายรัฐกรณ์ วงศ์พัฒนานนท์)

ผู้อำนวยการด้านสิ่งแวดล้อม บริษัท เอ็นริช คอนซัลแตนท์ จำกัด