

**มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ
ตั้งอยู่ที่จังหวัดสมุทรปราการ
ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต้องยึดถือปฏิบัติ**



(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>1. เรื่องทั่วไป</p> <p>1.1 การแต่งตั้ง คณะกรรมการกำกับ การติดตามตรวจสอบและ การปฏิบัติตาม มาตรการด้าน สิ่งแวดล้อมในช่วง ดำเนินการก่อสร้าง</p>	<p>ระหว่างการก่อสร้างอาจเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลาย ประเด็น เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การสัญจรของประชาชนและยานพาหนะ ดังนั้น เพื่อให้ การดำเนินการก่อสร้างเป็นไปด้วยความเรียบร้อยเห็นควร กำหนดให้มีคณะกรรมการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติ ตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงการดำเนินการก่อสร้าง และปฏิบัติตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อม แห่งชาติอย่างเคร่งครัด</p>	<p>(ก) กำหนดให้มีการแต่งตั้ง "คณะกรรมการกำกับติดตาม ตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการก่อสร้าง" ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> • ปลัดจังหวัดสมุทรปราการ • ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผน ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม • ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ จราจร • ผู้แทนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย • ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ • ผู้แทนสภาวิศวกรแห่งประเทศไทย • ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย • ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตย์ ระบบขนส่งมวลชน • ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม <p>(ข) แจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่กำหนดไว้ในรายงานให้สำนักงานนโยบาย</p>	<p>-</p>



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>1.1 การแต่งตั้ง คณะกรรมการกำกับ การติดตามตรวจสอบและ การปฏิบัติตาม มาตรการด้าน สิ่งแวดล้อมในช่วง ดำเนินการก่อสร้าง (ต่อ)</p>		<p>และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ และจัดทำสรุปผลการ ปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวพร้อมรายงานผลการ ดำเนินการให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ</p> <p>(ค) การดำเนินการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่า โครงการทำให้เกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียน ให้เจ้าของโครงการ และ/หรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้ง สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบด้วย</p> <p>(ง) การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน ต้องเสนอ รายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงาน นโยบาย และแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรี - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>1.2 หน่วยงานเจ้าของ โครงการ</p>	<p>การพัฒนาโครงการอาจเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลาย ประเด็น เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การสัญจรของประชาชนและยานพาหนะ ดังนั้น เพื่อให้ การดำเนินการโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เห็นควรให้ หน่วยงานเจ้าของโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน แก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด</p>	<p>ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในการดำเนินโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอ เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชน กรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81- สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร ส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของ กรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รฟม.เป็นผู้ดำเนินการ) กรณี เปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงบางรี-สมุทรปราการ และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดเพิ่มเติม โดย นำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบ ก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการ โครงการ</p>	<p>-</p>



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธและแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
1.3 หน่วยงานติดตามตรวจสอบ	เพื่อให้การดำเนินการโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เห็นควรให้มีหน่วยงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงาน	บริษัทรับสัมปทานต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงาน และจัดส่งรายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาทุก 6 เดือน	-
2. ธรณีวิทยา/กัมัยการของดินและเสถียรภาพของดิน	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อของลักษณะและคุณสมบัติของดินและการดำเนินงานแผ่นดินไหวต่อการออกแบบโครงสร้างของโครงการ <p>โครงสร้างทางวิ่งยกระดับมีการออกแบบระบบฐานรากเป็นเสาเข็มหรือโครงสร้างที่ยังลึกลงไปชั้นดินแน่น เพื่อให้โครงสร้างที่รองรับระบบรางมีการเสถียรและทรุดตัวอยู่ในเกณฑ์ของความปลอดภัยของการเดินรถระบบรางยกระดับ ส่วนฐานรากของจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ได้ออกแบบให้เสาเข็มฝังลงไป</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ทำแนวคันดินเพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างโครงสร้างฐานรากบริเวณสถานีที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน</p> <p>(ข) ในการก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดินต้องอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน</p> <p>(ค) กิจกรรมก่อสร้างที่ใกล้แหล่งน้ำควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและถมพื้นที่โครงการเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในฤดูฝน</p>	-





(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>2. ธรณีวิทยา/กัมัยการของดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)</p>	<p>จนถึงชั้นทรายแน่นปานกลางถึงแน่นที่สุดและชั้นดินเหนียวแข็งถึงแข็งมากที่สุด ซึ่งเป็นบริเวณชั้นดินแข็งที่มีการดูดซับพลังงานจากความสั่นสะเทือนได้มากหรือมีค่าการลดทอนพลังงานมาก รวมทั้งเป็นดินที่มีค่าความต้านทานแรงเฉือนสูงและมีค่าการยุบตัวต่ำ ดังนั้นจึงมีผลกระทบจากการทรุดตัวของดินในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนสภาพพื้นที่ต่อการพังทลายของดิน <p>กิจกรรมการขุดหรือถมในพื้นที่ก่อสร้างอาจมีปริมาณตะกอนดิน ไหลหรือตกตะกอนลงสู่ลำน้ำสาธารณะ โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการดินเขิน อย่างไรก็ตาม จากการเจาะสำรวจดินพบว่าดินตามแนวเส้นทางโครงการชั้นบนสุดเป็นชั้นดินเหนียวอ่อนมากถึงอ่อน ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเกิดการชะล้างพังทลายของดินต่ำ รวมทั้งแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดดินถล่มต่ำมากและไม่อยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดหลุมยุบ</p>	<p>(ง) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่จอดรถ ที่เก็บกองวัสดุต่าง ๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าปราศจากสิ่งปกคลุม ควรทำให้มีเสถียรภาพด้วยการโรยกรวดปกคลุมหรือปลูกพืชแบบชั่วคราว</p> <p>(จ) ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด</p>	




.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>2. ธรณีวิทยา/กษัยการของดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)</p>	<p>ดังนั้นการก่อสร้างโครงการจึงมีผลกระทบต่อสภาพพังทลายของดินในระดับต่ำ สำหรับจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) ไม่มีแหล่งน้ำในบริเวณใกล้เคียง ส่วนบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ดินชั้นบนสุดเป็นดินเหนียวอ่อนมากถึงอ่อนถึงแม้ว่าจะมีการเปิดหน้าดินมากกว่าการก่อสร้างสถานี แต่ในพื้นที่ก่อสร้างมีความลาดเอียงต่ำ ดังนั้น การชะล้างพังทลายของดินจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>		
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> โครงสร้างของโครงการส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณเกาะกลางถนน ซึ่งจะมีการปลูกต้นไม้โดยใช้ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน ส่วนบริเวณพื้นที่ศึกษาที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน จะไม่มีการวางฐานรากและตอม่อลงในคลอง จึงคาดว่าจะไม่มีผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง สำหรับจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) พื้นที่ส่วนใหญ่จะถูกคลุมด้วยอาคารและพื้นคอนกรีต โดยพื้นที่ที่เป็นดินจะมีการปลูกต้นไม้เพื่อสร้างทัศนียภาพที่ดี ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบ</p>		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2. ธรณีวิทยา/กัมัยการของดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)</p>	<p>ด้านการชะล้างพังทลายของดิน ส่วนบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) จะถมพื้นที่สูงจากถนนสุขุมวิทประมาณ 0.5 ม. และมีถนนโดยรอบศูนย์ซ่อมบำรุง ดังนั้น การชะล้างพังทลายของดินจากบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงไปสู่พื้นที่ข้างเคียง จึงอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้ สำหรับผลกระทบจากการทรุดตัวของสถานี อาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) จะมีน้อยมาก เนื่องจากมีการออกแบบโครงสร้างของอาคารเพื่อป้องกันการทรุดตัว โดยโครงสร้างอาคารทั้งหมดวางอยู่บนฐานรากแบบใช้เสาเข็มรับน้ำหนัก อีกทั้งการออกแบบเสาเข็มได้คำนึงถึงพฤติกรรมการรับน้ำหนักของชั้นดินด้วย</p>		
<p>3. คุณภาพน้ำผิวดิน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานีและทางวิ่งยกระดับ จะขุดเปิดหน้าดินเพื่อขุดเจาะทำเสาเข็มและทำฐานรากของสถานีรถไฟฟ้าและโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ ซึ่งอาจทำให้เกิดการชะล้างดินโดยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองไว้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อนระบายน้ำทิ้งลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p>	<p>ซึ่งจะส่งผลให้เกิดตะกอนขุ่นในน้ำได้ แต่เนื่องจากบริเวณถนนสุขุมวิทเป็นพื้นที่ที่มีความลาดเอียงน้อยมาก ประกอบกับพื้นผิวดินเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต จึงมีแนวโน้มที่จะเกิดการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำผิวดินในระดับต่ำ ประกอบกับการก่อสร้างโครงการในแต่ละจุดจะใช้ระยะเวลาไม่นานเพราะโครงสร้างส่วนใหญ่ใช้ระบบคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยจะเคลื่อนย้ายตำแหน่งการก่อสร้างไปตามแนวเส้นทาง จึงส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จะมีน้ำเสียที่เกิดจากการอุปโภคบริโภคของคนงานและจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยน้ำเสียจากลานซักล้าง จะไหลลงสู่รางระบายน้ำโดยรอบ ก่อนไหลเข้าปอดักตะกอนเพื่อตกตะกอนสารอินทรีย์และดักไขมันเพื่อลดความสกปรกในเบื้องต้น จากนั้นระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ส่วนของน้ำเสียจากห้องล้างบำบัดโดยระบบ 	<p>(ข) เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บไว้ในที่ที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ</p> <p>(ค) การเติมหรือเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนต์ต้องกระทำด้วยความระมัดระวังมิให้มีการรั่วไหล</p> <p>(ง) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อบำบัดน้ำเสียจากที่พักคนงานก่อสร้างชนิดถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกรอะ-กรองไร้อากาศให้มีขนาดเพียงพอต่อปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากที่พักคนงานทุกแห่ง โดยใช้เกณฑ์การคิดปริมาณน้ำเสีย 200 ลิตร/คน/วัน</p> <p>(จ) ทำการสูบล้างปฏิภูมิจากถังเกรอะ ปีละ 1 ครั้ง</p> <p>(ฉ) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำ</p> <p>(ช) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียให้ระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะ</p> <p>(ซ) จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนปนเปื้อนจากพื้นที่ก่อสร้าง</p>	



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	<p>บำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกระแอะ-กรองไร้อากาศ ทั้งนี้ น้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างจะมีปริมาณไม่มากนัก เนื่องจากการก่อสร้างในพื้นที่โครงการจะใช้คอนกรีตผสมเสร็จ จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้น สำหรับน้ำเสียที่เกิดจากการล้าง เครื่องมือและอุปกรณ์จะถูกรวบรวมลงสู่บ่อตกตะกอน ก่อนที่จะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนน สุขุมวิท โดยไม่มีการระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ ดังนั้น น้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน</p>	<p>ไม่ให้ไหลปลาลงสู่พื้นที่ผิวจราจร โดยต้องจัดให้มีระบบรวบรวมน้ำดังกล่าวลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง</p> <p>(ข) ห้ามมีต่อม่อลงในคลองหรือทางน้ำสาธารณะตลอด แนวเส้นทาง</p> <p>(ค) ป้องกันไม่ให้วัสดุก่อสร้างตกลงในคลอง โดยให้ทำการติดตั้งตาข่ายปกคลุมเพื่อรองรับวัสดุที่อาจตกลง</p> <p>(ง) ขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง และทำคันรอบกองดินจากการเปิดหน้าดินเพื่อป้องกันการถูกชะล้างโดยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>(จ) ในการก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดิน ต้องอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ รวมทั้งขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน</p> <p>(ฉ) กิจกรรมก่อสร้างที่ใกล้แหล่งน้ำควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและถมพื้นที่โครงการ</p>	




.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p>		<p>บริเวณสถานี E15 (สำโรง) ที่อยู่ใกล้คลองสำโรง</p> <p>(ท) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่จอดรถ ที่เก็บกองวัสดุต่าง ๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าปราศจากสิ่งปกคลุม ควรทำให้มีเสถียรภาพด้วยการโรยกรวดปกคลุมหรือปลูกพืชแบบชั่วคราว</p> <p>(ฑ) ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด</p> <p>(ฒ) จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และบ่อตกตะกอนขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในพื้นที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้โดยมีประสิทธิภาพ</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		(ด) รวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว และภาชนะปนเปื้อนโดยมีการควบคุมที่เหมาะสม (ต) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยจากชุมชนแรงงาน และวัสดุ การก่อสร้างเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำผิวดินหรือท่อระบายน้ำ สาธารณะ (ถ) จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลบริเวณสำนักงาน ก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงานอย่างเพียงพอ และ อยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย 50 ม. (ท) ตรวจสอบและดูแลห้องส้วมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถึงเกราะเต็มต้องประสานให้รถดูดส้วมของ หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการทันที (ธ) สร้างลานคอนกรีตในบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อ กันการซึมของน้ำมันและไขมันลงสู่ดิน รวมทั้งสร้าง บ่อพักและระบบบำบัดน้ำทิ้งก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานี น้ำเสียที่เกิดขึ้น คือ น้ำเสียจากห้องส้วมภายในสถานี (สถานีละ 4 ห้อง) ซึ่งน้ำทิ้งและน้ำเสียจากห้องน้ำของสถานีรถไฟฟ้า จะถูกรวบรวมด้วยระบบท่อแยกไหลลงสู่บ่อบำบัดน้ำเสียตามตำแหน่งช่องท่อที่กำหนดไว้ เลือกใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเติมอากาศ ติดตั้งที่ตำแหน่งพื้นที่ว่างเกาะกลางถนน คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดแล้วได้เกณฑ์มาตรฐานที่สามารถระบายทิ้งลงสู่ท่อสาธารณะ โดยน้ำทิ้งหลังการบำบัดจะรวบรวมด้วยระบบท่อเพื่อส่งไปยังท่อระบายน้ำสาธารณะบริเวณทางเท้าข้างถนนสุขุมวิท โดยไม่มีการระบายลงสู่แหล่งน้ำผิวดินแต่อย่างใด ส่วนน้ำทิ้งที่ถูกรวบรวมจากห้องอื่นๆ เช่น ห้องเก็บอุปกรณ์ จะถูกรวบรวมลงสู่บ่อบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น ที่ติดตั้งไว้บริเวณพื้นที่ว่างเกาะกลางถนน เพื่อทำการปรับสภาพน้ำทิ้งที่อาจมีการปนเปื้อนก่อนระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดิน 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(ก) จัดให้มีตะแกรงดักขยะก่อนระบายน้ำเสียลงสู่บ่อรวบรวมน้ำเสีย</p> <p>(ข) ดักหรือกวาดกากตะกอนจากบ่อปรับสภาพน้ำเสีย รวมทั้งไขมันและคราบน้ำมันจากบ่อดักไขมันและบ่อดักคราบไขมันมาเก็บรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร</p> <p>(ค) ส่งกากตะกอน ไขมัน และคราบน้ำมันที่เกิดขึ้นให้หน่วยงานกำจัดของเสียอันตรายที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการนำไปกำจัดต่อไป</p> <p>(ง) ระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง</p> <p>(จ) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสีย โดยให้มีคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามเกณฑ์ที่ออกแบบอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>(ฉ) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องพิจารณาน้ำกลับมาใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เช่น รดน้ำต้นไม้ ล้างถนน เป็นต้น เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำในพื้นที่โครงการ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากบ่อดักน้ำทิ้งภายในพื้นที่จุดเชื่อมต่อการเดินทางก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ และบ่อดักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดัชนีที่ตรวจวัดประกอบด้วย pH, BOD, Sulfide, TKN, SS, TDS, ตะกอนหนัก, น้ำมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด โดย 6 เดือนแรกที่โครงการเปิดดำเนินการให้ทำการตรวจวัดทุกเดือน หลังจากนั้นจึงตรวจวัดทุก 4 เดือนตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>ทั้งนี้ กรณีจุดเชื่อมต่อการเดินทางเป็นลานจอดรถไม่ต้องดำเนินการตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง</p> <p>ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งแสดงดังรูปที่ 1</p>



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงแจ้งวัฒนะ - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> จุดเชื่อมต่อการเดินทาง มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปจำนวน 2 ถัง โดยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป WWTP No.1 ออกแบบให้รับน้ำเสียที่รวบรวมจากอาคารจอดรถ ส่วนถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป WWTP No.2 ออกแบบให้รับน้ำเสียที่รวบรวมจากอาคารบริการ โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะรวบรวมด้วยระบบท่อเพื่อระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนสุขุมวิท โดยไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำผิวดินแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน ศูนย์ซ่อมบำรุง ออกแบบให้อาคารแต่ละแห่งมีระบบบำบัดน้ำเสียประจำอาคาร (Onsite Wastewater Treatment Plant) โดยระบบบำบัดน้ำเสีย ประกอบด้วยถังบำบัดน้ำเสีย (Wastewater Treatment Tank) จำนวน 4 แห่ง และถังกำจัดน้ำมันออกจากน้ำทิ้ง (Oil Interceptor Tank) จำนวน 2 แห่ง โดยน้ำทิ้งที่บำบัดแล้ว จะผ่านท่อระบายน้ำภายในศูนย์ซ่อมบำรุง 	<p>(ข) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อช่วยในการควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งดีขึ้น</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	แล้วไหลลงสู่ท่อระบายน้ำริมถนนสุขุมวิทต่อไป ซึ่งไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำผิวดินแต่อย่างใด จึงไม่มีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน		
4. อุทกธรณีวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • อุทกธรณีวิทยาหน้าใต้ดิน น้ำใช้เพื่อการอุปโภคบริโภคของคณาณก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้าง ใช้น้ำประปาของการประปานครหลวง โดยทางผู้รับเหมาก่อสร้างจะขอติดตั้งมิเตอร์น้ำชั่วคราวจากการประปานครหลวง สำนักงานประปาสาขาสมุทรปราการ โดยไม่มีการใช้น้ำใต้ดินแต่อย่างใด และโครงสร้างของโครงการไม่ได้กีดขวางทิศทางการไหลของน้ำใต้ดินแต่อย่างใด ดังนั้น การดำเนินการก่อสร้างโครงการจึงไม่ส่งผลกระทบต่อการเล่นแปลงระดับน้ำใต้ดิน 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรอง ไร้อากาศที่มีประสิทธิภาพสำหรับห้องส้วมของคณาณ</p> <p>(ข) หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องติดต่อรถสูบล้างสิ่งปฏิกูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาสูบล้างสิ่งปฏิกูลออกจากถังเกรอะและทำการฝังกลบให้เรียบร้อย</p> <p>(ค) ห้ามมิให้มีการเทกองมูลฝอยไว้บนพื้นหรือกลางแจ้ง เนื่องจากมูลฝอยอาจถูกชะล้างและน้ำชะมูลฝอยซึมลงใต้ดิน</p>	



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4. อุทกธรณีวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • คุณภาพน้ำใต้ดิน น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างสถานีและโครงสร้างทางวิ่งยกระดับมีปริมาณน้อยมาก เนื่องจากใช้คอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยน้ำเสียส่วนน้อยเกิดจากน้ำที่ใช้ในการล้างเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง ซึ่งจะปล่อยลงที่ระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท จึงไม่มีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน สำหรับจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงจะมีน้ำเสียที่เกิดจากการอุปโภคบริโภคของคนงานและจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยน้ำเสียจากลานซักล้างจะไหลลงสู่รางระบายน้ำโดยรอบก่อนไหลเข้าปอดักตะกอนเพื่อตกตะกอนสารอินทรีย์และดักไขมันเพื่อลดความสกปรกในเบื้องต้น จากนั้นระบายลงสู่ที่ระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ในส่วนของน้ำเสียจากห้องส้วม ป่าบัต โดยระบบป่าบัตน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรอง ไร้อากาศ ส่วนน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างจะมีปริมาณไม่มากนัก 		



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกธรณีวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	<p>เนื่องจากการก่อสร้างในพื้นที่โครงการจะใช้คอนกรีตผสมเสร็จ จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้น สำหรับน้ำเสียที่เกิดจากการล้างเครื่องมือ และอุปกรณ์จะถูกรวบรวมลงสู่บ่อตกตะกอนก่อนที่จะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ดังนั้น น้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน</p>		
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> • อุทกธรณีวิทยาหน้าใต้ดิน น้ำใช้เพื่อการอุปโภคบริโภค ใช้น้ำประปาของการประปานครหลวง โดยไม่มีการขุดเจาะบ่อน้ำใต้ดินใช้ และโครงสร้างของโครงการไม่ได้กีดขวางทิศทางการไหลของน้ำใต้ดินแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระดับและทิศทางของน้ำใต้ดิน • คุณภาพน้ำใต้ดิน โดยทั่วไปแล้วคุณภาพน้ำใต้ดินจะได้รับผลกระทบหรือเสื่อมคุณภาพไปจากสภาพธรรมชาติ ก็ต่อเมื่อมีการระบายน้ำเสียที่มีคุณภาพไม่เหมาะสมลงสู่พื้นดิน 		



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกธรณีวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	แต่เนื่องจากในช่วงเปิดดำเนินการ น้ำเสียจากโครงการ จะได้รับ ๆ การบำบัดจนมีคุณภาพน้ำทิ้งเป็นไปตาม มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ส่วนกากของเสียจาก ระบบบำบัดน้ำเสียจะจัดการโดยให้รถสูบสิ่งปฏิกูลของ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาสูบเพื่อนำไปกำจัดต่อไป ดังนั้น จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณและคุณภาพน้ำใต้ดิน		
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>เมื่อนำความเข้มข้นของสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง ทั้งหมด มารวมกับผลการตรวจวัดสารมลพิษที่เจือปนอยู่ใน อากาศสูงสุดที่ตรวจวัดได้ในปัจจุบัน (จากการตรวจวัดใน ระหว่างวันที่ 6-12 ตุลาคม 2550) ณ จุดตรวจวัดบริเวณใกล้เคียง พื้นที่ศึกษา สรุปได้ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ทางวิ่งยกระดับ สถานี และจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศ ส่วนใหญ่ยังไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศใน บรรยากาศโดยทั่วไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยมี เพียงฝุ่นละอองรวมที่มีค่าเกินมาตรฐานสำหรับ 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) จัดเก็บทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเมื่อ เสร็จสิ้นกิจกรรมก่อสร้างและจัดระเบียบการวาง วัสดุ/อุปกรณ์ต่างๆ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของ ฝุ่นละออง</p> <p>(ข) จัดให้มีรั้ว/กำแพงที่บิวคราว สูงอย่างน้อย 2 ม. ปิดกันโดยรอบบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน หรือขุดเจาะ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเข้าไปยัง ผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณริมถนนสุขุมวิท และรื้อออกเมื่อ การก่อสร้างงานฐานรากแล้วเสร็จพร้อมกับการคืน ผิวจราจร</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ตรวจวัดคุณภาพอากาศระยะก่อสร้าง (TSP, PM10, ความเร็วและทิศทางลม) ในพื้นที่ ที่ไวต่อผลกระทบประกอบด้วย สภ.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนนพคุณวิทยา, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดอโศการาม โดย ทำการตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุม วันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ</p> <p>ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศแสดงดัง รูปที่ 1</p>



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>5. คุณภาพอากาศและอุทุนิยมวิทยา (ต่อ)</p>	<p>จุดก่อสร้างที่อยู่บริเวณถนนสุขุมวิทที่ในบางวันมีค่าเกินมาตรฐานอยู่แล้วอันเนื่องมาจากยานพาหนะที่มีจำนวนมากบนถนนสุขุมวิท อย่างไรก็ตามเนื่องจากในระยะก่อสร้างได้มีการกำหนดมาตรการในการป้องกันฝุ่นละอองให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมทั้งในการก่อสร้างจะใช้เวลาในการก่อสร้างเพียงช่วงเวลาสั้นๆ ดังนั้น ผลกระทบจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างที่อาจมีต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงจัดอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ โดยเมื่อปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขที่กำหนดไว้จะช่วยให้ผลกระทบลดลงไปได้อีก</p> <ul style="list-style-type: none"> • ศูนย์ซ่อมบำรุง ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศทั้งหมดยังอยู่ในระดับต่ำและไม่เกินค่ามาตรฐาน ดังนั้นผลกระทบจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างทั้งหมดจึงจัดอยู่ในระดับต่ำ โดยเมื่อปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้จะทำให้ช่วยลดผลกระทบลดลงไปได้อีก 	<p>(ก) จัดให้มีสิ่งปิดคลุมวัสดุก่อสร้างอย่างมิดชิด โดยเฉพาะวัสดุก่อสร้างประเภทดิน หิน ทราย เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น หรืออาจกองวัสดุในพื้นที่ที่มีผนังปิดที่ด้านบนและด้านข้างอีก 3 ด้าน</p> <p>(ง) รถบรรทุกที่ใช้ขนวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างจะต้องมีผ้าใบหรือพลาสติกปกคลุมส่วนการบรรทุกวัสดุให้มิดชิดและควบคุมพนักงานขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม.</p> <p>(จ) ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง บริเวณที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เช่น กองมูลดินทรายหรือบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน/ขุดเจาะ รวมทั้งแรงขนย้ายกองดินที่ขุดขึ้นมาออกจากพื้นที่โดยเร็วที่สุด</p> <p>(ฉ) การผสมคอนกรีตต้องดำเนินการนอกพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากปูนซีเมนต์และทราย</p> <p>(ช) กำหนดให้บริเวณที่ทำการผสมคอนกรีตต้องห่างจาก</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		<p>ชุมชนที่พักอาศัยอย่างน้อย 100 ม. หรือเป็นระบบปิดทั้งหมด และต้องกันรั้วสูงอย่างน้อย 3 ม. รอบบริเวณที่ทำกิจกรรมดังกล่าว</p> <p>(ข) ดูแลสภาพเครื่องยนต์/เครื่องจักรกลต่างๆ ที่ใช้ใน การก่อสร้างให้มีสภาพสมบูรณ์ตามมาตรฐานของ กรมการขนส่งทางบกเพื่อลดปัญหาการปล่อยเขม่า/ควัน จากเครื่องยนต์ที่ไม่สมบูรณ์</p> <p>(ค) ต้องจัดทำป้ายทางเลี้ยวให้ผู้สัญจรหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น ๆ และต้องประสานกับสถานีตำรวจที่รับผิดชอบใน แต่ละแนวเส้นทางเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจรให้ การจราจรลื่นไหลได้สะดวก อันจะทำให้ปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นจากการจราจรติดขัดลดลง</p> <p>(ง) ต้องมีพื้นที่ที่ใช้สำหรับล้างล้อรถเพื่อทำความสะอาด ก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง</p>	



(Handwritten signature)


(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		<p>(ข) วางแผนกองวัสดุในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวดินทันทีที่ไม่มีความจำเป็น</p> <p>(ค) ต้องกำจัดดิน ทราศ โคลน ที่ตกหล่นอยู่ที่รอบนอกบริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการรดน้ำดินหรือกวาดแบบเปียก</p> <p>(ง) การเปิดผิวถนนนอกรั้วโครงการหลังจากเสร็จแล้วต้องปิดผิวหน้าด้วยวัสดุคอนกรีต หรือยางมะตอย ไม่ควรใช้แผ่นเหล็กวางปิดไว้ ซึ่งต้องทำให้เรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น. เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเนื่องจากรถยนต์วิ่งผ่าน</p> <p>(จ) ต้องล้างถนนตลอดช่วงที่มีการก่อสร้างในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน จัดให้มีตาข่ายปกคลุมเพื่อรองรับวัสดุซึ่งอาจตกลงมาจากการดำเนินการก่อสร้างเหนือระดับพื้นดิน 10 ม. และเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง</p>	




 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		(ค) กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่ บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและ หมายเลขโทรศัพท์ติดไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ ตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ให้ดำเนินการ จัดการแก้ไขปัญหาในทันที แล้วรวบรวมผลการ ดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างน้อยเดือนละ 10 ครั้ง เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับ การติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้าน สิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้างทุกครั้ง และ แจ้งผู้ร้องเรียนให้รับทราบความคืบหน้าและผลการ ดำเนินการทุกครั้ง ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการแก้ไข หรือเยียวยาเรื่องร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จเป็นกรณีๆ ไป	



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		(ณ) ตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องยนต์/ เครื่องจักรต่างๆ ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้ง ยานพาหนะอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของสารมลพิษทางอากาศ (ด) กำหนดเส้นทางการจราจรในพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทาง ลำเลียงขนส่งให้ชัดเจน เพื่อช่วยลดปัญหามลพิษจาก ยานพาหนะ (ต) บำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพดีและปรับสภาพ ผิวจราจรให้ตีเช่นเดิม เมื่อการก่อสร้างเสร็จ เพื่อป้องกัน ไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่น (ถ) ติดตั้งปล่องทิ้งวัสดุหรือเศษคอนกรีตเพื่อลดการฟุ้ง กระจายของฝุ่นละอองสำหรับการก่อสร้างทุกแห่ง (ท) ติดตาข่ายถี่หรือพลาสติกเมื่อทำการก่อสร้างโครงสร้าง ส่วนบนทุกแห่ง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจาย ของฝุ่น	



(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)</p>		<p>(ท) บริเวณลานจอดรถที่ตั้งอยู่ใกล้กับโรงเรียนปรางหินว บุตรและบ้านเรือน รวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุง ที่ตั้งอยู่ใกล้กับหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ ต้องปลูกต้นไม้ เพื่อเป็นพื้นที่กันชน (Buffer Zone) ต้นไม้ที่ปลูกต้องมี ใบหนาและทรงสูงอย่างน้อย 2 แถว เช่น อโศกอินเดีย เป็นต้น เพื่อช่วยดูดซับมลสารจากลานจอดรถ และ ศูนย์ซ่อมบำรุง</p>	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> โครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าจะปกคลุมผิวจราจร บางส่วน (150X21.15 ม.) โดยในการออกแบบได้ลดขนาด สถานีรถไฟฟ้าโดยเฉพาะความกว้างลง (จากเดิม 22.5 ม. เหลือ 21.15 ม.) ในขณะที่แนวเขตทางกว้างประมาณ 30 ม. ทำให้โครงสร้างของสถานีไม่อยู่ในระยะประชิดอาคาร สองข้างทางจนทำให้สามารถระบายอากาศและ สารมลพิษทางอากาศออกจากพื้นที่ได้สถานีได้ ซึ่งพบว่า บนถนนได้สถานีมีปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในกรณีที่พบว่ามีการเปิดดำเนินการทำให้เกิด การสะสมของฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10) บริเวณใต้สถานี E15 (สถานี) ซึ่งอยู่ใกล้แยกเทพารักษ์ และแยกปучเจ้าสมิงพรายเกินค่ามาตรฐาน (มีค่าเกิน 0.120 มก./ลบ.ม.) ให้ติดตั้งระบบฉีดละอองน้ำแรงดันสูงใต้สถานี เพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ที่มีสภาพการจราจรติดขัด โดยการฉีดพ่นละอองน้ำใต้ สถานีเพื่อให้ฝุ่นละอองตกลงบนพื้นถนน จากนั้นใช้รถดูดฝุ่น</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจวัดคุณภาพอากาศ (CO, NO₂, ความเร็ว และทิศทางลม) ในพื้นที่ไวต่อผลกระทบ ประกอบด้วย สก.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านแสนสุข นิเวศน์, โรงเรียนนพคุณวิทยา, หมู่บ้านเมฆฟ้า วิลล์และวัดอโศการาม โดยทำการตรวจวัด เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวัน ทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ 30 ปี




.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5. คุณภาพอากาศและอุตุนิยมวิทยา (ต่อ)</p>	<p>สูงสุดประมาณ 18.8 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป จึงไม่เกิดการสะสมของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) จนเกิดอันตรายต่อผู้สัญจรบนถนน บาทวิถีและผู้อยู่อาศัยในบริเวณสองฝั่งถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> • การสัญจรไปมาของยานพาหนะบนถนนสุขุมวิท ไม่ทำให้ปริมาณ CO และ NO₂ เพิ่มขึ้น จนทำให้ความเข้มข้นสูงเกินค่ามาตรฐานหรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงรวมทั้งพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบแต่อย่างใด จากปริมาณฝุ่นละอองที่ตรวจวัดได้ซึ่งมีบางครั้งที่สูงเกินมาตรฐานโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่นรวมทั้งมีฝุ่นละอองที่ติดมากับยานพาหนะอาจสะสมอยู่ใต้สถานี ดังนั้น บริเวณสถานี E15 (สำโรง) จึงต้องมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในกรณีที่พบว่าการเปิดดำเนินโครงการทำให้เกิดการสะสมของฝุ่นละอองบริเวณใต้สถานี 	<p>บนถนนเพื่อตัดฝุ่นละอองที่ตกลงบนพื้นต่อไป</p> <p>(ก) กำหนดให้มีการควบคุมการใช้รถบรรทุกในเขตเมือง โดยเฉพาะถนนสุขุมวิท เพื่อเป็นการลดมลพิษที่เกิดจากไอเสียรถบรรทุก</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ตรวจวัดฝุ่นละอองไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10) บริเวณใต้สถานี E15 (สำโรง) โดยทำการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ 30 ปี • ให้นำผลการตรวจวัดที่ได้มาเปรียบเทียบกับข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศของกรมควบคุมมลพิษที่สถานีบางนาและสมุทรปราการ พร้อมทั้งวิเคราะห์และสรุปผลที่ได้ <p>ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศแสดงดังรูปที่ 1</p>



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง พื้นที่ด้านหน้าจัดให้เป็นพื้นที่สำหรับรถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และรถรับ-ส่งทั่วไป มีการจัดพื้นที่แบบ Zoning คือ พื้นที่ส่วนที่มีคนพลุกพล่านอยู่ด้านหน้า โดยเฉพาะส่วนที่มีความถี่ในการเข้าออกบ่อย เช่น รถจักรยานยนต์รับจ้าง จะอยู่บริเวณด้านหน้าสุด จากการจัดพื้นที่ดังกล่าวทำให้พื้นที่บริเวณด้านที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่นสามารถระบายมลพิษทางอากาศจากรถยนต์ได้ดีเนื่องจากพื้นที่เป็นลานโล่ง สำหรับพื้นที่ด้านในเป็นอาคารสำหรับจอดรถยนต์ส่วนบุคคลที่ส่วนใหญ่จะเข้ามาจอดในช่วงเช้าแล้วเดินทางกลับในช่วงเย็น ซึ่งรูปแบบของอาคารจอดรถเป็นไปตามข้อบัญญัติกรุงเทพมหานคร เรื่อง อาคารจอดรถ พ.ศ. 2521 ดังนั้นบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง จึงมีผลกระทบต่อคุณภาพอากาศในระดับต่ำ • บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศเนื่องจากบริเวณดังกล่าวไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศแต่อย่างใด 		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานีและทางวิ่งยกระดับ ในการก่อสร้างสถานี พบว่าผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จะได้รับผลกระทบระดับเสียงสูงสุดจากการเจาะเสาเข็มอยู่ในช่วง 81.4-88.6 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A)) แต่เมื่อพิจารณา ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง พบว่ามีระดับเสียงอยู่ในช่วง 76.6-83.8 dB(A) ซึ่งเกินค่ามาตรฐาน Leq 24 ชั่วโมง (70 dB(A)) สำหรับการก่อสร้างแนวเส้นทางยกระดับ พบว่าผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ จะได้รับผลกระทบระดับเสียงสูงสุดจากการเจาะเสาเข็มอยู่ในช่วง 58.5-91.5 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A)) แต่เมื่อพิจารณา ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง พบว่ามีระดับเสียงอยู่ในช่วง 53.7-86.7 dB(A) 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน การกระแทก หรือเจาะภายในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวัน</p> <p>(ข) ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรทุก ๆ 7 วัน เพื่อป้องกันการเกิดเสียงดังโดยไม่ให้เกิดเสียงดังเกินมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก</p> <p>(ค) กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</p> <p>(ง) การขนถ่ายวัสดุและอุปกรณ์จะต้องมีการควบคุมจากวิศวกรผู้คุมงานให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด</p> <p>(จ) เครื่องจักรกลที่ตั้งอยู่กับที่ควรตั้งอยู่ห่างไกลจากชุมชนมากที่สุด</p> <p>(ฉ) กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ที่ไวต่อการได้รับเสียง จำนวน 5 จุด ได้แก่ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนนพคุณวิทยา, สภ.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดอโศการาม มีดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr.), ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.), ระดับเสียงสูงสุด (Lmax), ระดับเสียง L₅₀ และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) โดยตรวจวัดระดับเสียงที่เกิดจากการก่อสร้างบริเวณสถานีรถไฟฟ้า จุดละ 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมวันธรรมดาและวันหยุด โดยตรวจวัด 4 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง 4 ปี เมื่อสถานีได้สร้างแล้วเสร็จจึงต้องดำเนินการตรวจวัด</p>



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรี - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง (ต่อ)</p>	<p>ซึ่งผู้รับเสียงในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวบางจุด ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลมนตรี ผู้ตีตัวเสมูลนิธิ และหมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ จะได้รับเสียงเกิน 70 dB(A) เล็กน้อย</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดเชื่อมต่อการเดินทาง <p>จุดเชื่อมต่อการเดินทางที่ต้องมีการเจาะเสาเข็มเพื่อทำฐานรากอาคารต่างๆ และลานจอดรถ โดยพื้นที่อยู่ติดขอบที่ดินโดยรอบจะได้รับระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 89.8 dB 94.6 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน และระดับเสียงสูงสุดจากการก่อสร้าง มาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A))</p> <ul style="list-style-type: none"> ศูนย์ซ่อมบำรุง <p>ผลการคำนวณระดับเสียงจากการก่อสร้างโดยอ้างอิงค่าระดับเสียงของเครื่องเจาะเสาเข็มเนื่องจากเป็นเครื่องจักรที่มีระดับเสียงสูงสุดในการก่อสร้างโครงการพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการและคาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้าง</p>	<p>ตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ให้ดำเนินการจัดการแก้ไขปัญหาในทันที แล้วรวบรวมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาลงบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร 10 ครั้ง เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้างทุกครั้ง และแจ้งผู้ร้องเรียนให้รับทราบความคืบหน้าและผลการดำเนินการทุกครั้ง ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการแก้ไขหรือเยียวยาเรื่องร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จเป็นกรณีๆ ไป</p> <p>(ข) ควรจัดอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) สำหรับคนงานที่ทำงานในบริเวณก่อสร้างที่มีเสียงดังในเวลางานไม่เกิน 8 ชม.</p> <p>(ข) พื้นถนนชั่วคราวควรใช้พื้นรองแบบยางเพื่อลดความดังของเสียง และจะใช้พื้นแผ่นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้น</p> <p>(ฉ) กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง</p>	<p>ตำแหน่งจุดตรวจวัดระดับเสียงแสดงดังรูปที่ 1</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียวแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง (ต่อ)</p>	<p>โครงการมากที่สุด จะได้รับระดับเสียงสูงสุดจากการก่อสร้างประมาณ 102.94 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A)) แต่มีโอกาสดังเกินมาตรฐานเสียงรบกวนตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (25/2550) เรื่องค่าระดับเสียงรบกวน 29 มิถุนายน 2550 และประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่องวิธีการตรวจวัดที่เกี่ยวข้อง 31 สิงหาคม 2550 แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากเสียงจากการเจาะเสาเข็มเป็นผลกระทบชั่วคราว ดังนั้น ผลกระทบของเสียงรบกวนจากกิจกรรมการเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ทั้งนี้ ในความเป็นจริง กิจกรรมการก่อสร้างสถานีและทางวิ่งยกระดับส่วนใหญ่จะดำเนินการในช่วงกลางวันและไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง ดังนั้น ผลกระทบของเสียงรบกวนจากกิจกรรมก่อสร้างที่มีต่อชุมชนและหน่วยงานใกล้เคียงจึงอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ ซึ่งเมื่อโครงการ</p>	<p>ให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงเวลาการพักผ่อนของประชาชน</p> <p>(ญ) ต้องแจ้งชุมชนให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังรบกวนชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ</p> <p>(ฎ) กรณีที่มีเสียงดังมากซึ่งเป็นผลมาจากการใช้มอเตอร์และเครื่องจักร ควรมีการติดตั้งเครื่องระงับเสียงหรือหม้อพัก (Silencer) หรือเครื่องดับเสียง (Muffer)</p> <p>(ฏ) จัดให้มีรั้ว/กำแพงกั้น สูงอย่างน้อย 2 ม. ซึ่งทำหน้าที่เสมือนกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันเสียงไม่ให้ก่อให้เกิดผลกระทบที่รุนแรงกับประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงและผู้สัญจร</p> <p>(ฐ) ติดตั้งวัสดุซับเสียง (Absorption Material) ที่เพดานใต้สถานีเพื่อลดหรือป้องกันการสะท้อนของเสียงทุกสถานี ซึ่งวัสดุซับเสียงนี้สามารถลดค่าระดับเสียงได้ถึง 3 dB(A) หรือมากกว่า โดยวัสดุที่ใช้ คือ แผ่นอะลูมิเนียมเจาะรู</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง (ต่อ)</p>	<p>ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบจากเสียงรบกวนที่ได้กำหนดไว้ จะทำให้ผลกระทบของเสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการลดลงมาอยู่ในระดับที่ยอมรับได้</p>	<p>(Perforated Aluminium) และใยแก้ว (Fiber Glass) ซึ่งเป็นวัสดุที่มีน้ำหนักเบา และสามารถลดการสะท้อนเสียงได้ดี โดยเมื่อเสียงจากยานพาหนะได้สถานีมายังวัสดุซับเสียง เสียงส่วนหนึ่งจะผ่านแผ่นอะคูมิเนี่ยมที่เจาะรูไว้ภายในใยแก้วช่วยลดซับเสียง จึงทำให้เสียงจากพาหนะสะท้อนผ้าเพดานลงไปยังพื้นถนนลดลง</p>	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากอาคารที่อยู่ริมถนนสุขุมวิทไม่ได้อยู่ประชิดถนนตลอดแนว โดยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ไม่มีอาคารสูงประชิดทั้งสองข้างจนทำให้ข้างใต้สถานีมีสภาพเป็นอุโมงค์เสียงจึงสามารถกระจายออกไปด้านข้างได้มีเพียงสถานี E15 (สำโรง) ที่เป็นชุมชนค่อนข้างหนาแน่นมีอาคารพาณิชย์สูง 2-4 ชั้น ทั้ง 2 ด้าน แต่เนื่องจากมีระยะถอยร่นค่อนข้างกว้าง (~ 5 ม.) คือสถานีไม่ได้อยู่ประชิดถนน ดังนั้นจึงไม่เกิดสภาวะการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานีอย่างเต็มรูปแบบอย่างไรก็ตาม 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(ก) ติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดดูดซับเสียงสูง 1.2 เมตร บริเวณผนังกันล้อของทางวิ่งยกระดับในฝั่งที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวและทั้ง 2 ฝั่งในบริเวณประแจสับหลัก รถไฟฟ้าตลอดแนวเส้นทาง นอกเหนือจากการติดตั้งกำแพงกันตกตลอดสองข้างของรางรถไฟฟ้า</p> <p>ทิศทางจากแบริ่งไปสมุทรปราการดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> โรงเรียนมนตเลารี ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. ที่ 0+200 ถึง กม. 0+275 ผู้ดีใต้เขื่อนนิลิตี ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ที่ไวต่อการได้รับเสียงจำนวน 5 จุด ได้แก่ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนนพคุณวิทยา, สภ.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดโศการามมีดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr.), ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.), ระดับเสียงสูงสุด (Lmax), ระดับเสียง L₉₀ และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) โดยตรวจวัด ระดับเสียงที่เกิดจาก



.....
(นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงแจ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง (ต่อ)</p>	<p>ควรมีมาตรการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้านเสียงที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดเชื่อมต่อการเดินทาง และลานจอดรถแบ่งเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถประมาณ 500 คัน ส่วนที่เหลือสามารถจัดให้เป็นพื้นที่สำหรับรถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และรถรับ-ส่งทั่วไป ดังนั้นแหล่งกำเนิดเสียงมาจากเครื่อง/ท่อไอเสียรถ เนื่องจากจุดเชื่อมต่อการเดินทางตั้งอยู่บริเวณชานเมืองที่มีชุมชนไม่หนาแน่น โดยส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมและมีบ้านเรือนอยู่ทางด้านซ้าย ดังนั้นเสียงที่เกิดขึ้นดังกล่าวจึงสามารถกระจายออกไปได้ทุกทิศทางทำให้ระดับเสียงต่อบริเวณใดบริเวณหนึ่งไม่สูงจนเกินระดับมาตรฐาน พื้นที่ส่วนใหญ่ของศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นที่จอดรถไฟฟ้า และมีพื้นที่ส่วนหนึ่งเป็นโรงซ่อมบำรุงหลัก ซึ่งไม่มีแหล่งกำเนิดเสียงที่มีระดับสูงมากนัก โดยกิจกรรมที่ทำให้เกิดเสียงดัง ได้แก่ การเจียรล้อ จะดำเนินการใน 	<p>ที่ กม. 1+850 ถึง กม. 1+925</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งซ้าย บริเวณผนังกันล้อยฝั่งซ้ายที่ กม. 3+450 ถึง กม. 3+650 <u>โรงเรียนพรานลิง</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งซ้าย ที่ กม. 5+000 ถึง กม. 5+075 <u>พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งซ้าย ที่ กม. 5+825 ถึง กม. 5+883 <u>โรงเรียนนายเรือ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งขวา ที่ กม. 5+700 ถึง กม. 5+883 และ กม. 6+033 ถึง 6+275 <u>วัดมหาเวช</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งขวา ที่ กม. 6+475 ถึง กม. 6+550 <u>วิทยาลัยสารพัดช่างสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยฝั่งขวา ที่ กม. 6+783 ถึง กม. 8+800 	<p>การดำเนินการบริเวณ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร จุดละ 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งวันธรรมดาและวันหยุด โดยตรวจวัดทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ 30 ปี โดยอาจเพิ่มการตรวจวัดใหม่บางบริเวณที่มีปัญหาจากโครงการโดยไม่ได้คาดคิดหรือมีเรื่องร้องเรียน</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณใต้สถานี E15 (สำโรง) โดยทำการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ 30 ปี ให้นำผลการตรวจวัดที่ได้มาเปรียบเทียบกับข้อมูลผลการตรวจวัดระดับเสียงของกรมควบคุมมลพิษที่สถานีบางนาและสถานีสมุทรปราการ พร้อมทั้งวิเคราะห์และสรุปผลที่ได้



SL

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรี - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง (ต่อ)</p>	<p>ห้องที่มีการออกแบบโดยเฉพาะเพื่อให้สามารถลดเสียงดังจากกิจกรรมดังกล่าวออกสู่ภายนอกได้ โดยห้องเจียร์ ล้อจะอยู่ในอาคารที่แยกออกมา ตัวอาคารตั้งอยู่บริเวณกลางพื้นที่ศึกษาห่างจากแนวเขตที่ดินข้างเคียงมากกว่า 97 ม. เพื่อให้ไกลจากชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงมากที่สุด สำหรับกิจกรรมการซ่อมแซมอื่นๆ จะดำเนินการในโรงซ่อมบำรุงหลักซึ่งผนังอาคารด้านที่ติดชุมชนใช้อิฐมวลเบาเพื่อป้องกันเสียง ทั้งนี้ตัวอาคารจะตั้งอยู่ห่างจากแนวเขตที่ดินด้านที่ติดกับหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา 12 ม. พร้อมทั้งมีการปลูกไม้ยืนต้นหนาทึบเป็นแนวกันเขตที่ดินโดยรอบ กิจกรรมในส่วนนี้จึงไม่มีเสียงดังที่จะเล็ดลอดออกไปสู่ภายนอกได้อย่างมีนัยสำคัญ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>คริสตจักรพระสัญญา</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 7+475 ถึง กม. 7+525 • <u>โรงเรียนสมานัน</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+500 ถึง กม. 7+600 • <u>โรงเรียนสตรีสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+725 ถึง กม. 7+825 • <u>โรงเรียนนพคุณวิทยา</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 8+150 ถึง กม. 8+325 • <u>โรงเรียนเสฉยมพิทยานุกุล</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งซ้าย ที่ กม. 8+800 ถึง กม. 9+100 • <u>โรงเรียนสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 9+250 ถึง กม. 9+338 • <u>โรงเรียนวราณีนาวบุตร</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 11+525 ถึง กม. 11+600 • <u>โรงเรียนบ้านคลองหลวง</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อฝั่งขวา ที่ กม. 11+675 ถึง กม. 11+775 	<p>ตำแหน่งจุดตรวจวัดระดับเสียงแสดงดังรูปที่ 1</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • <u>ประแจที่ 1</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 0+818 to 0+895 • <u>ประแจที่ 2</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 1+707 to 1+780 • <u>ประแจที่ 3</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 2+063 to 2+136 • <u>ประแจที่ 4</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 2+646 to 2+723 • <u>ประแจที่ 5</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 4+559 to 4+636 • <u>ประแจที่ 6</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 6+425 to 6+502 (ช่วง กม. 6+475 ถึง 6+502 มีการติดตั้งบริเวณ ผนังกันล้อฝั่งขวาต้านวัดมหาวงศ์) • <u>ประแจที่ 7</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อทั้ง 2 ด้าน ที่ กม. 7+047 to 7+124 	



(Handwritten signature)


(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • <u>ประเภทที่ 8</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยัง 2 ด้าน ที่ กม. 11+190 to 11+267 • <u>ประเภทที่ 9</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยัง 2 ด้าน ที่ กม. 11+512 to 11+589 (ช่วง กม. 11+525 ถึง 11+589 มีการติดตั้งบริเวณ ผนังกันล้อยังขวาต้านโรงเรียนปรางค์ในทวบุตร) • <u>ประเภทที่ 10</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยัง 2 ด้าน ที่ กม. 12+365 to 12+442 <p>โดยมีรูปแบบกำแพงกันเสียงแสดงดังรูปที่ 2 รวมระยะการติดตั้งกำแพงกันเสียง 3,421 เมตร คิดเป็นพื้นที่ 4,105.20 ตารางเมตร ราคาตารางเมตรละ 10,000 บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น 41,052,000 บาท</p> <p>(ข) ตรวจสอบความแข็งแรงของวัสดุดูดซับเสียงใต้สถานี ทุก 1 เดือน</p> <p>(ค) ตรวจสอบยางรองหมุดยึดรางและยางบริเวณคู่มือล้อ ให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง</p>	



.....

 (นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)		(ง) กำหนดความเร็วรถไฟฟ้าช่วงที่ผ่านทางโค้งไม่เกิน 30 กม./ชม. เพื่อความปลอดภัยและลดการเสียดสีของรางกับล้ออันอาจก่อให้เกิดเสียงดัง (จ) ปลุกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานี (ฉ) บำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้ายางสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี และป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟฟ้ายาง (ช) บำรุงรักษา และปลุกต้นไม้ทดแทนที่ตายไปในบริเวณสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และลานจอดรถที่มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่เอกชน/ประชาชน/หน่วยงานราชการ (ซ) ตรวจสอบวัสดุซับเสียงให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ และเปลี่ยน/ซ่อมแซมเมื่อพบว่ามีชำรุดเสียหาย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการซับเสียงอย่างเหมาะสมตลอดเวลา (ฌ) การเดินรถไฟฟ้ายางผ่านอาคารบ้านเรือนที่มีความสูง 3 ชั้นขึ้นไปควรตรวจระดับเสียงอีกครั้งถ้าเกินค่ามาตรฐาน ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียง	



(Handwritten signature)


(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>7. ความสั่นสะเทือน</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะห่างของพื้นที่ไวต่อผลกระทบกับเสาตอม่อของสถานี มีค่าอยู่ในช่วง 15-32 ม. ดังนั้นประชาชนจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มสูงสุดไม่เกิน 0.11 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่ไม่รู้สึกได้ ระยะห่างของอาคารจอดรถกับแนวเขตพื้นที่ศึกษาเท่ากับ 31 ม. ดังนั้นพื้นที่ที่อยู่ติดเขตที่ดินบริเวณที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างอาคารมีค่าสูงสุด 0.4 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่ไม่รู้สึกได้ ไม่มีผลต่ออาคารตามมาตรฐาน DIN ระยะห่างของศูนย์ซ่อมบำรุงกับแนวเขตพื้นที่หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์เท่ากับ 12 ม. ดังนั้นประชาชนจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้าง 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> (ก) ออกแบบการก่อสร้างโดยให้มีรอยต่อระหว่างรางรถไฟฟ้าน้อยที่สุดเพื่อลดความสั่นสะเทือน (ข) กำหนดให้ใช้เข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน (ค) หลีกเลี่ยงการเปลี่ยนระดับของรางรถไฟฟ้าอย่างรวดเร็ว โดยจัดให้อยู่ในแนวระดับมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยการค่อยๆ เปลี่ยนระดับให้มีความลาดชันไม่เกินร้อยละ 3.5 ตามที่กำหนดไว้ในแบบเบื้องต้น (ง) การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน การกระแทก ในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวัน (จ) หากจำเป็นต้องมีกิจกรรมการก่อสร้างใกล้บริเวณที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ เช่น โรงเรียน ควรลดพลังงานในการเจาะเสาเข็มแต่ละครั้งถึงแม้ว่าต้องเพิ่มจำนวนครั้งก็ตาม ทั้งนี้เพื่อลดความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น 	<p>-</p>




 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	ในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มสูงสุด 2 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่สามารถรับรู้ได้โดยง่าย	(จ) รถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จะต้องใช้ความเร็วต่ำและใช้ถนนที่ปรับผิวจราจรเรียบอย่างสม่ำเสมอ (ข) ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาของถนนชั่วคราวจะต้องมีแผ่นยางปูทับก่อนเพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจเกิดขึ้น (ค) ในกรณีที่มีความสั่นสะเทือนค่อนข้างสูง จะต้องมีการขุดร่องสำหรับเป็นตัวตัดคลื่นที่เกิดจากแหล่งกำเนิดสู่จุดรับ ซึ่งสามารถช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ (ง) เลือกใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ หรือเครื่องจักรที่เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น และต้องมีวิศวกรควบคุมการทำงานอย่างใกล้ชิด เพื่อตรวจสอบความสั่นสะเทือนที่อาจเกิดอันตรายได้ (ฉ) กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		<p>การกระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน ให้ทำในช่วงเวลากลางวัน หรือตั้งแต่เวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนต่อการพักผ่อนของประชาชนที่อาศัยตามแนวเส้นทางโครงการ</p> <p>(ก) กรณีที่คาดว่าจะมีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการ ต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน</p> <p>(ข) ในระหว่างการก่อสร้างต้องมีการกำหนดข้อปฏิบัติเพื่อให้ผู้รับเหมาใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ใกล้เคียง</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>จากข้อมูลการตรวจวัดจากโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอสในปัจจุบัน สามารถนำมาเทียบเคียงกับการดำเนินการโครงการส่วนขยายได้ว่าเมื่อเปิดใช้เส้นทางแล้วจะมีระดับความสั่นสะเทือนเกิดขึ้นใกล้เคียงกัน ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะสมบัติของรถไฟฟ้าและระบบรางใกล้เคียงกัน ดังนั้นเมื่อมีการดำเนินการส่วนต่อขยาย ประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณที่ห่างจากเสาตอม่อตั้งแต่ 10 ม. ขึ้นไป จะรู้สึกสั่นสะเทือนเพียงเล็กน้อยจนถึงมีความรู้สึกรำคาญ และไม่มีผลกระทบต่อโครงสร้างของสิ่งก่อสร้างใกล้เคียงซึ่งเกิดจากการสั่นของยานพาหนะบนท้องถนนไม่ได้เกิดจากรถไฟฟ้าแต่อย่างใด</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) ตรวจสอบขยงร่องหมุดยึดรางและยางบริเวณคู่มือให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง</p> <p>(ข) กรณีที่ได้รับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือนทางหน่วยงานหรือผู้เดินรถต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน</p>	<p>-</p>



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>8. นิเวศวิทยาบก</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> การก่อสร้างโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ ต่อสภาพนิเวศวิทยาบกในบริเวณพื้นที่ศึกษาที่มีลักษณะเป็นระบบนิเวศสังคมเมือง (Urban Ecology) พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นชุมชนบ้านพักอาศัย อาคารพาณิชย์ สถานประกอบการ โรงงานอุตสาหกรรม และสถานที่ราชการ เป็นต้น โดยไม่มีพื้นที่ป่าอนุรักษ์ และไม่พบสัตว์ที่หายาก ทั้งนี้ สำหรับพื้นที่บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ปัจจุบันเป็นที่ว่างรอการใช้ประโยชน์ โดยไม่มีต้นไม้และสัตว์ที่ควรอนุรักษ์แต่อย่างใด โดยผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อระบบนิเวศทางบกในระยะก่อสร้าง ได้แก่ การรื้อไม้พุ่มและไม้ประดับที่ปลูกตามเกาะกลางถนน เพื่อสร้างโครงสร้างของระบบรางตลอดแนวเส้นทางซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว แต่เนื่องจากระบบนิเวศดังกล่าวเป็นระบบนิเวศเมืองที่พื้นที่สีเขียวเป็นผืนเล็ก ๆ ซึ่งจัดเป็นระบบนิเวศที่ไม่สมบูรณ์</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ขุดล้อมไม้ยืนต้นและดำเนินการย้ายไม้ดอก ไม้ประดับ บริเวณเกาะกลางถนน และทางเดินเท้าที่จำเป็นต้องใช้พื้นที่ในการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังให้แล้วเสร็จก่อนการก่อสร้าง ก่อนนำไปปลูกในพื้นที่อื่น เช่น สวนสาธารณะของเทศบาลนครสมุทรปราการ เป็นต้น หรือนำกลับมาปลูกเมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ (ข) จัดบันทึกปริมาณ ชนิด และจำนวนของต้นไม้ที่ทำการย้ายทั้งหมด (ค) การเคลื่อนย้ายเครื่องจักรกลต่างๆ ต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียง (ง) ปลูกต้นไม้ทดแทนได้แนวเส้นทางโครงการและทางเดินเท้าภายหลังการก่อสร้างโครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ (จ) ต้องทำการดูแลต้นไม้ที่ปลูกชดเชยให้เจริญงอกงามตลอดระยะเวลา 5 ปี หลังจากที่เริ่มทำการปลูก และ</p>	<p>-</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>8. นิเวศวิทยาบก (ต่อ)</p>	<p>ไม่มีความหลากหลายทางชีวภาพ สัตว์ที่จะได้รับผลกระทบ เป็นสัตว์ที่สามารถปรับตัวและดำรงชีพอยู่ได้ในเมือง จึงไม่ส่งผลกระทบรุนแรงและหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำการปลูกต้นไม้และจัดสภาพภูมิทัศน์พื้นที่สีเขียว บริเวณแนวเส้นทางโดยเฉพาะบริเวณสถานีเพื่อความสวยงามและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และทัศนียภาพที่อาจเกิดขึ้นในบางบริเวณ ทำให้เกิดสภาพของระบบนิเวศในเมืองได้ใหม่</p>	<p>ให้ทำการปลูกชดเชยในกรณีที่มีต้นไม้ตาย (ฉ) ทำการจัดพื้นที่ปริมาณ ชนิด ความสูง จำนวนและตำแหน่งของต้นไม้ที่ทำการปลูกชดเชย</p>	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> การดำเนินโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาบก เนื่องจากโครงสร้างสถานีและทางวิ่งยกระดับของโครงการตั้งอยู่บนเกาะกลางถนนสุขุมวิท ซึ่งไม่มีสภาพนิเวศวิทยาบกที่สำคัญ ส่วนจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงเดิมเป็นพื้นที่ว่างรอการใช้ประโยชน์ ไม่มีพันธุ์พืชหรือสัตว์ที่ควรอนุรักษ์ รวมทั้งพื้นที่บริเวณใกล้เคียงโดยรอบส่วนใหญ่เป็นชุมชนบ้านพักอาศัย</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) ปลูกต้นไม้ชดเชยบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้าหรือพื้นที่ใกล้เคียงโดยพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภทไม้ใบและไม้ดอกทรงพุ่มสูง (ข) บำรุงดูแลรักษาและปลูกซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี ก่อนส่งมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดูแลต่อไป</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. นิเวศวิทยาบก (ต่อ)	และโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งไม่มีสภาพนิเวศวิทยาบกที่สำคัญ ดังนั้น การดำเนินโครงการ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรชีวภาพบกที่สำคัญ		
9. นิเวศวิทยาในน้ำ	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ก่อสร้างสถานี E15 (สำโรง) อยู่ใกล้คลองสำโรง ซึ่งอาจมีการชะล้างตะกอนจากการเปิดหน้าดินลงสู่คลองได้บ้าง ทำให้น้ำในคลองมีความขุ่นเพิ่มมากขึ้น ซึ่งความขุ่นที่เพิ่มขึ้นนี้มีผลกระทบต่อสัตว์ในน้ำ โดยไปลดการลอดผ่านของแสงและมีผลในการลดการสังเคราะห์แสงและการดำรงชีวิตของแพลงก์ตอนพืช อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริเวณที่จะเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างสถานีมีขนาดไม่ใหญ่มากนัก (ความกว้างของการเปิดหน้าดินช่วงการทำเสาเข็มและฐานรากสูงสุดประมาณ 8 เมตร) และกิจกรรมในการก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่ใช้น้ำน้อยมาก เนื่องจากใช้ระบบคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) ห้ามมีตอม่อลงในคลองหรือทางน้ำสาธารณะตลอดแนวเส้นทาง</p> <p>(ข) ดำเนินการก่อสร้างฐานรากและตอม่อที่อยู่ห่างจากริมคลอง 50 ม. ภายในฤดูแล้ง และให้แล้วเสร็จโดยเร็ว</p> <p>(ค) การขนย้ายและเก็บกองวัสดุต้องกระทำด้วยความระมัดระวังมิให้มีการร่วงหล่นลงในคลอง</p> <p>(ง) ต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบติดกับที่จากที่พักคนงานก่อสร้างชนิดถังเกรอะ—กรองไว้อากาศเพื่อบำบัดน้ำเสีย</p>	



.....


(นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>9. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)</p>	<p>โอกาสที่จะเกิดการชะล้างหน้าดินอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างสถานีและทางวิ่งต่างระดับจึงอยู่ในระดับต่ำ ประกอบกับการก่อสร้างโครงการในแต่ละจุดจะใช้ระยะเวลาไม่นานเพราะโครงสร้างส่วนใหญ่ใช้ระบบคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยจะเคลื่อนย้ายตำแหน่งการก่อสร้างไปตามแนวเส้นทาง และสภาพพื้นที่บริเวณที่จะก่อสร้างสถานีเป็นพื้นที่ราบมีความลาดเอียงต่ำ โอกาสที่จะเกิดการชะล้างตะกอนดินจึงอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้โครงการไม่มีการวางฐานรากและตอม่อลงในคลอง ดังนั้น จะไม่มีผลกระทบจากการขุดหรือเจาะพื้นที่ตอม่อน้ำต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองสำโรง ส่วนสถานี E16 (ปู่เจ้าสมิงพราย) ไม่มีแหล่งน้ำผิวดินในบริเวณใกล้เคียงแต่อย่างใด</p>		



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>9. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่ห่างจากคลองชลประทานประมาณ 25 ม. ทั้งนี้การก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองชลประทาน 		
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>แหล่งน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษาที่แนวเส้นทางตัดผ่าน คือ คลองสำโรง ซึ่งในช่วงฤดูฝนอาจมีน้ำชะล้างผิวจราจรไฟฟ้าที่มีการปนเปื้อนฝุ่นละอองลงสู่คลองสำโรงได้ แต่เนื่องจากปริมาณฝุ่นละอองที่ปนเปื้อนลงสู่คลองสำโรงมีปริมาณน้อย และถูกเจือจางโดยน้ำฝน ดังนั้น น้ำฝนที่ชะล้างผิวจราจรไฟฟ้าจึงอาจส่งผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองสำโรงเพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาองค์ประกอบชนิดของ</p>		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)	แพลงก์ตอนสัตว์และแพลงก์ตอนพืชที่อยู่ในคลองสำโรง ซึ่งเป็นกลุ่มที่ขอบอาศัยในแหล่งน้ำที่มีอินทรีย์สารสูง ซึ่งบ่งบอกได้ว่าแหล่งน้ำดังกล่าวมีคุณภาพต่ำอยู่ในสภาพเสื่อมโทรมไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ดังนั้น ผลกระทบของโครงการต่อระบบนิเวศในน้ำ จึงอยู่ในระดับต่ำ		
10. การใช้ที่ดิน	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างดำเนินการบนพื้นที่เกาะกลางถนนเป็นส่วนใหญ่และพื้นที่บาทวิถีบางส่วนบริเวณสถานี มีเพียงช่วงเดียวเท่านั้นที่ดำเนินการนอกแนวถนนออกไป เนื่องจากต้องยกข้ามโครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ (กาญจนภิเษก) ซึ่งปัจจุบันเป็นพื้นที่ว่างเปล่า ดังนั้น จึงมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเฉพาะบริเวณเกาะกลางถนนสุขุมวิทที่แนวเส้นทางผ่านและพื้นที่ว่างเปล่าดังกล่าว การก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ใช้พื้นที่ก่อสร้าง 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> (ก) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ขับรถใช้ถนนทราบถึงบริเวณที่จะทำการก่อสร้างพร้อมทั้งเส้นทางที่ใช้หลบเลี่ยงได้ (ข) กำหนดเขตการก่อสร้างเป็นระยะๆ ละ 500 ม. เมื่อก่อสร้างในระยะนั้นเสร็จแล้วต้องรีบฟื้นฟูพื้นที่โดยทันที (ค) การก่อสร้างต้องใช้ระยะเวลาอย่างรวดเร็วและเป็นไปตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ (ง) ท้ามวางเสาหรือฐานรากใดๆ บริเวณทางแยกทุกแห่งเด็ดขาด 	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	<p>ประมาณ 18 ไร่ โดยใช้พื้นที่บริเวณที่ว่างริมถนนสุขุมวิท โดยในช่วงก่อสร้างจำเป็นต้องมีการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์เข้ามาในพื้นที่ จึงอาจส่งผลกระทบต่ออาคารจราจรบริเวณด้านหน้าโครงการบ้าง แต่ก็เป็นผลกระทบเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากจะไม่มีมีการขนส่งในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ประกอบกับพื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ไม่ได้เป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่นที่มีการค้าขายบริเวณบนบาทวิถี ดังนั้นจึงเกิดผลกระทบในระดับต่ำที่ประชาชนสามารถจะปรับตัวได้เช่นเดียวกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบการใช้ที่ดินบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง คือหากมีการก่อสร้างโครงการ แนวโน้มผลกระทบจากการก่อสร้างหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนไปเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงเท่านั้น โดยใช้พื้นที่ก่อสร้างประมาณ 122 ไร่ ปัจจุบันบริเวณดังกล่าวเป็นที่โล่งว่างเปล่า ในขณะที่พื้นที่อื่นในรัศมีศึกษายังคงมี 		



๒

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	สภาพการใช้ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยและโรงงานอุตสาหกรรม (ฟอกหนัง) เช่นเดิม เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ในการก่อสร้าง ไม่ได้กระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน		
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อมีการดำเนินโครงการแล้ว จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าออกไปยังชานเมืองสมุทรปราการ ซึ่งปัจจุบันบริเวณสองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่แล้ว แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่เป็นการเพิ่มความหนาแน่นมากขึ้น รูปแบบการใช้ที่ดินจากบ้านเรือนหรืออาคารพาณิชย์ บางส่วนอาจเปลี่ยนมาเป็นห้างสรรพสินค้า หรืออาคารสำนักงานขนาดใหญ่และทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้นได้ ซึ่งการพัฒนาและการขยายตัวของชุมชนนี้มีการควบคุมด้วยผังเมืองรวมสมุทรปราการ โดยพื้นที่ส่วนใหญ่กำหนดเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่แล้ว จึงคุ้มครองในการดำเนินการพัฒนาโครงการ สำหรับพื้นที่นอกเหนือ 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องควบคุมการขยายตัวของชุมชนเมืองและย่านธุรกิจการค้าให้เป็นไปอย่างมีระเบียบ ตามกฎหมายผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ</p>	




.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)</p>	<p>พื้นที่พาณิชยกรรมส่วนใหญ่เป็นชุมชนที่อยู่อาศัย และพื้นที่อุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงจะไม่ต่างไปจากเดิม โดยการควบคุมด้วยผังเมืองรวมสมุทรปราการเช่นกัน ทั้งนี้ ในบางบริเวณที่โครงสร้างระบบรางมีระยะประชิดกับอาคารพาณิชย์ตามแนวริมถนน อาจส่งผลกระทบต่อประกอบอาชีพได้บ้าง เพราะอาจบดบังหน้าสถานประกอบธุรกิจซึ่งอาจเหนียวนาให้เกิดการซื้อขายโอนย้าย เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ไปบ้าง โดยเฉพาะบริเวณห้างสรรพสินค้าอิมพีเรียลเวสต์สำโรง ดังนั้น จึงมีผลกระทบด้านการใช้ที่ดินเนื่องจากโครงการตามแนวเส้นทางน้อย</p> <ul style="list-style-type: none"> • พื้นที่ศึกษาจุดเชื่อมต่อการเดินทาง รัศมีศึกษา 500 ม. หรือคิดเป็นพื้นที่ศึกษาประมาณ 491 ไร่ ปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นเขตโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า และที่ยังไม่มีการพัฒนา (ที่ว่างเปล่า) ซึ่งในระยะดำเนินการ แนวโน้ม 		




 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
 รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	<p>การพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนไปเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างลานจอดรถเท่านั้น ในขณะที่พื้นที่อื่นในรัศมีศึกษา ก็ยังคงมีสภาพการใช้ที่ดินเช่นเดิม เนื่องจากส่วนใหญ่เป็นเขตโรงงานอุตสาหกรรม แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินบ้างตามความต้องการขยายธุรกิจอุตสาหกรรม ประกอบกับมีแรงจูงใจจากการที่จะได้ใช้บริการรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวก จึงอาจทำให้บริเวณนี้ปรับเปลี่ยนไปเป็นเขตอุตสาหกรรมมากขึ้นและมีพื้นที่พาณิชย์กรรมเกิดขึ้นด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นพื้นที่ว่างสลับกับชุมชนพักอาศัย หมู่บ้านจัดสรร และโรงงานอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มการขยายตัวไม่มากนัก เนื่องจากตั้งอยู่นอกเขตเทศบาลนครสมุทรปราการและห่างจากบริเวณนิคมอุตสาหกรรมบางปูที่เป็นชุมชนใหญ่ การเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินจะขยายตามจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้นและความต้องการขยายพื้นที่อุตสาหกรรม ซึ่งไม่ใช่ 		



๘

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	ผลกระทบจากการก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุง เนื่องจากลักษณะการใช้ประโยชน์หรือได้รับประโยชน์ จากโครงการไม่มีผลโดยตรงเหมือนกับบริเวณที่เป็น สถานีรถไฟฟ้า ซึ่งประชาชนบริเวณนั้นได้รับประโยชน์ โดยตรง ประกอบกับเป็นพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปจากแนว ถนน จึงไม่ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองชัดเจน ทั้งนี้การพัฒนาและการขยายตัวของพื้นที่นี้มีการควบคุม ด้วยกฎหมายและผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการอยู่แล้ว		
11. การคมนาคมและ การขนส่ง	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การวิเคราะห์ผลกระทบบนช่วงถนน พบว่าผลกระทบ บริเวณช่วงที่ 1 (ถนนแพรงษา-เคหะสมุทรปราการ) ทิศ ทางออกเมือง ในระหว่างการก่อสร้างทั้งเสาเข็มฐาน รากและการติดตั้ง Segment มีระดับผลกระทบมาก โดยมีค่า V/C Ratio เท่ากับ 0.83 ถึงมากกว่า 1 ในขณะที่ ทิศทางเข้าเมืองและการก่อสร้างบริเวณช่วงที่ 2 (ศาลากลาง-ปู้เจ้าสมิงพราย) มีค่า V/C Ratio เท่ากับ 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ประชาสัมพันธ์และปิดประกาศให้ประชาชนหรือ ผู้สัญจรไปมาทราบล่วงหน้าถึงตำแหน่งที่ก่อสร้าง ระยะเวลาก่อสร้าง และระยะเวลาที่จะคืนผิวจราจร โดยประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชนแขนงต่าง ๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต หรือแจกใบปลิว</p> <p>(ข) ประสานงานกับ สภ.สำโรงเหนือ และ สภ.อ.สมุทรปราการ เกี่ยวกับมาตรการจัดการด้านจราจรและกำหนดการ</p>	



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>11. การคมนาคมและ การขนส่ง (ต่อ)</p>	<p>0.33-0.68 ซึ่งจัดว่ามีระดับผลกระทบน้อยถึงปานกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> การวิเคราะห์ผลกระทบบนทางแยก พบว่าในระหว่างการก่อสร้างทั้งเสาเข็มฐานรากและการติดตั้ง Segment จะส่งผลกระทบต่อจราจรทุกทางแยก โดยมีผลกระทบในระดับมาก การก่อสร้างทางวิ่งบริเวณทางแยกเทพารักษ์และปู่เจ้าสมิงพราย ขึ้นตอนการก่อสร้างจะมีรูปแบบเหมือนกับการก่อสร้างในช่วงทั่วไป แต่พื้นผิวจราจรช่วงสะพานข้ามคลองสำโรงจะมีความกว้างเหลือเพียง 4.5 เมตร ไม่เพียงพอสำหรับการเดินรถ 2 ช่องจราจร จึงจำเป็นต้องมีการขยายทางขึ้นและลงสะพานอีกข้างละ 1 ช่องจราจร โดยเมื่อขยายสะพานแล้วเสร็จ จึงดำเนินการรื้อราวสะพานด้านนอกและพื้นสะพาน ให้มีพื้นที่ก่อสร้างกว้างประมาณ 8 เมตร ซึ่งในบริเวณนี้จะใช้เวลามากกว่าช่วงทางวิ่งทั่วไปโดยจะรื้อเปิดสะพานจนถึงการก่อสร้างช่วงเสาพร้อมทั้ง Pier Segment แล้วเสร็จ ใช้เวลาโดยรวมประมาณ 60 วัน 	<p>จัดระบบจราจรในพื้นที่โดยรอบ</p> <p>(ค) ทดสอบระบบจราจรก่อนการก่อสร้างจริง เพื่อทดสอบระบบจราจรที่กำหนดไว้</p> <p>(ง) แจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลจัดการด้านจราจรที่มีผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง</p> <p>(จ) จัดเวลาเข้า-ออกของรถบรรทุกที่เข้าไปในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งการลำเลียงเครื่องจักรและวัสดุอุปกรณ์ขนาดใหญ่ต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและต้องหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนควรทำการขนส่งในช่วงหลัง 23.00 น. และหยุดการขนส่งก่อน 05.00 น.</p> <p>(ฉ) ควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</p> <p>(ช) ห้ามจอดยานพาหนะชนิดต่างๆ โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ริมถนนช่วงที่มีการก่อสร้าง</p> <p>(ซ) กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแลการเข้า-ออก</p>	



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)</p>	<p>หลังจากนั้น จะทำการซ่อมแซมสะพานให้ใช้ได้ตามปกติ ส่วนในขั้นตอนการติดตั้ง Segmental Box Girder จะทำได้โดยปิดการจราจรเพียงด้านเดียวเพื่อทำการยก Segment เหมือนกับการก่อสร้างในช่วงทางวิ่งปกติ แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการก่อสร้างโครงการได้เลือกใช้วิธีที่ส่งผลกระทบต่อการคมนาคมน้อยที่สุด คือ ใช้ถ้ำคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) เคลื่อนที่ไปตามแนวเส้นทาง ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างในแต่ละช่วงเป็นไปด้วยความรวดเร็วมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยมีระยะทางที่ต้องปิดการจราจรสูงสุดประมาณ 250 เมตร และการก่อสร้างที่จำเป็นต้องปิดการจราจร 2 ช่องในแต่ละทิศทางจะดำเนินการเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน ตั้งแต่เวลา 24.00-5.00 น. เท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงจัดอยู่ในระดับปานกลางซึ่งเมื่อโครงการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะด้าน</p>	<p>ของรถบรรทุกที่เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>(ณ) กำหนดให้มีป้ายเตือน แผงกัน กรวย ป้ายจราจร แสงสว่าง ไฟกระพริบ สัญญาณจราจรต่างๆ ที่จำเป็นตั้งแต่ก่อนเข้าเขตก่อสร้าง ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับเหมาที่ต้องทำให้ถูกต้องตามมาตรฐานของ รฟม. เพื่อใช้ในการเตือนและเบี่ยงช่องจราจร</p> <p>(ญ) ต้องรีบคืนผิวจราจรภายหลังจากเสร็จสิ้นงานฐานรากของแต่ละพื้นที่ และต้องดำเนินการปรับปรุงผิวจราจรดังกล่าวให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์</p> <p>(ฎ) กำหนดให้ติดตั้งไฟกระพริบบริเวณริ้วรอบเขตก่อสร้างรวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้า ที่ทำการก่อสร้างทั้งด้านบนและด้านข้าง โดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด</p> <p>(ฏ) รณรงค์ให้ประชาชนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ</p>	



(Signature)
.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและ การขนส่ง (ต่อ)	การจัดการจราจร ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบด้านการคมนาคม ขนส่งจากกิจกรรมก่อสร้างให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้	<p>มากขึ้น และกำหนดมาตรการห้ามรถที่ไม่มีผู้โดยสาร วิ่งเข้าถนนสุขุมวิทช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการใน ชั่วโมงเร่งด่วน</p> <p>(ฐ) จัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานตำรวจจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้างรวมถึง ประชาสัมพันธ์ทางลัดทางเลี่ยง และต้องจัดให้มี หัวหน้าศูนย์ที่สามารถตัดสินใจ และสั่งการได้อยู่ในพื้นที่ และมีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และทางเลี่ยงต่างๆตลอดเวลา</p> <p>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนงานก่อสร้าง เพื่อ แสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้างเสนอ รฟม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินงาน ไม่น้อยกว่า 30 วัน</p> <p>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการนัดประชุมเพื่อขอคำปรึกษ กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร</p>	



8

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธและแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ เป็นนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการส่งเสริมการจัดระบบขนส่งมวลชนให้เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายอย่างมีประสิทธิภาพ และพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน รวมถึงเพื่อเป็นการประสานการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานให้สอดคล้องอย่างเป็นระบบกับทิศทางการพัฒนาเมือง และการผังเมืองเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน ทั้งนี้ จากสภาพการคมนาคมและการบริการที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันบนถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นทางหลวงสายหลัก ซึ่งมีปัญหาการจราจรติดขัดค่อนข้างมากและมีแนวโน้มรุนแรงขึ้นในอนาคต การมีโครงการซึ่งจัดเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้คราวละมาก ๆ จึงสามารถแก้ไขปัญหาด้านการเดินทางในเมืองได้เป็นอย่างดี โดยเป็นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มจากรถประจำทาง และรถแท็กซี่ อีกทั้งเป็นการช่วยบรรเทาสภาพการจราจร</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) แจกหน่วยงานผู้รับผิดชอบดีเส้นขอบเขตทางเดินรถให้ชัดเจน (ข) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า เพื่อส่องสว่างมายังผิวจราจรโดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด (ค) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้นเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง (ง) ประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (จ) จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่างๆ ที่แนวเส้นทางผ่านให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน (ฉ) หากบริเวณใต้สถานีใดมีค่าคุณภาพอากาศและเสียง</p>	<p>-</p>



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)</p>	<p>ที่ติดขัดบนถนน ช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้สภาพแวดล้อมดีขึ้นเนื่องจากรถไฟฟ้าไม่มีการปล่อยสารมลพิษออกสู่บรรยากาศ และเสียงจากการวิ่งของรถไฟฟ้ามีระดับความดังน้อยกว่าเสียงจากรถยนต์บนถนนที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ตลอดจนช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการใช้รถในปัจจุบันได้มาก รวมถึงส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ดีขึ้นเนื่องจากเป็นการนำความเจริญมาสู่พื้นที่ โดยประชาชนที่อยู่ในจังหวัดสมุทรปราการสามารถใช้บริการรถไฟฟ้าเพื่อเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้โดยสะดวก ทั้งนี้ บริเวณสถานี E23 เลนะสมุทรปราการ ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายของโครงการ ได้กำหนดให้มีจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ซึ่งประกอบด้วยอาคารจอดรถ ลานจอดรถเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางในรูปแบบต่าง ๆ เช่น รถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง หรือรถจักรยานยนต์ มาสู่การเดินทางโดยรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวก ดังนั้น ดำเนินการโครงการจึงส่งผลดีต่อการคมนาคมขนส่ง</p>	<p>เกินมาตรฐานให้ใช้มาตรการห้ามรถยนต์ที่ไม่มีผู้โดยสารผ่านในช่วงเวลาเร่งด่วน</p> <p>(ข) จัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับทิศทางการเดินทางของถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ประชาชนใช้ประโยชน์</p> <p>(ช) ติดตั้งไฟส่องสว่างเพื่อส่องมายังผิวถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ถนน</p> <p>(ฅ) ต้องดูแลรักษาผิวจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพดีเสมอ</p> <p>(ญ) จัดให้มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรให้เดินทางเดียวบริเวณถนนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงแจ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)	<p>ในพื้นที่โครงการ สำหรับการมีถนนโดยรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง โดยไม่เป็นการกีดขวางการขึ้น-ลงของน้ำทะเลแต่อย่างใด รวมทั้งไม่มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมเนื่องจากใช้พื้นที่ภายในของศูนย์ซ่อมบำรุงตามที่กำหนดไว้เดิมอยู่แล้ว ดังนั้น การเพิ่มเติมให้บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงมีถนนโดยรอบ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด</p>		
12. ระบบสาธารณูปโภค	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> การรื้อย้ายสาธารณูปโภคจะดำเนินการเป็นช่วงๆ ตามแผนงานที่วางไว้ ซึ่งแต่ละช่วงจะใช้เวลาไม่นานนัก โดยก่อนที่จะดำเนินการรื้อย้ายจะมีการแจ้งให้ประชาชนที่จะได้รับผลกระทบได้ทราบถึงกำหนดการรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ พร้อมทั้งจัดให้มีระบบทดแทนสาธารณูปโภคชั่วคราวเพื่อทดแทนระบบเดิมที่รื้อย้ายออกไป ดังนั้น ผลกระทบที่</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่ที่ได้รับผิดชอบระบบสาธารณูปโภคที่ต้องมีการรื้อย้าย และหน่วยงานดังกล่าวต้องแจ้งให้ประชาชนทราบล่วงหน้าและกำหนดระยะเวลาการรื้อย้ายให้ชัดเจน (ข) จัดทำแบบรายละเอียดที่แสดงตำแหน่งและชนิดของสาธารณูปโภคเพื่อนำมากำหนดแผนงานที่ชัดเจน</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณสุขโรค (ต่อ)	เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับที่ไม่รุนแรง	(ค) จัดทางเท้าและทางเข้าชั่วคราวในกรณีที่ทางเข้าหรือทางเท้าได้รับผลกระทบจากการรื้อย้ายอาคารอุปโภค (ง) การกำหนดตำแหน่งของสาธารณสุขการต่าง ๆ (เช่น บ้ายรถเมล์ หรือตู้ไปรษณีย์) ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จต้องติดตั้งในจุดที่เหมาะสมให้พ้นจากวิถีทางเดินบริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าเพื่อกระจายความคับคั่ง (จ) ติดตั้งหรือปรับปรุงไฟสัญญาณเตือน บ้ายต่างๆ ที่เป็นสิ่งบริการเมืองให้มีสภาพสมบูรณ์และเป็นประโยชน์มากที่สุด (ฉ) ปิดกั้นขอบเขตบริเวณที่ทำการรื้อย้ายที่ชัดเจน รวมทั้งติดป้ายเตือน (ช) จัดให้มีทางเดินเท้าที่มีหลังคาบริเวณที่มีการก่อสร้างบันไดขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า โดยต้องติดตั้งก่อนเริ่มกิจกรรมการก่อสร้าง	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)		(ข) หากมีการร้องเรียนจากประชาชนว่าการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคในชุมชนจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขในทันที (ค) จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และบ่อตกตะกอนขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในพื้นที่ในบริเวณที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทาง และศูนย์ซ่อมบำรุง ก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา	
	ระยะดำเนินการ เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้ประชาชนใช้บริการ จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ของชุมชน รวมทั้งในช่วงก่อสร้างโครงการได้มีการรื้อย้ายและติดตั้งสาธารณูปโภคใหม่ทดแทนของเก่าที่รื้อย้ายออกไป ซึ่งทำให้เกิดการปรับปรุง	ระยะดำเนินการ ต้องไม่ระบายน้ำจากโครงสร้างโครงการลงในผิวจราจรด้านล่างโดยตรง	



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)	ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนา ระบบสาธารณูปโภคของหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบเป็น ผลทำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้งานระบบ สาธารณูปโภคต่าง ๆ มากขึ้นด้วย		
13. เศรษฐกิจ-สังคม	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ในการก่อสร้างโครงสร้างระบบรางและสถานีนั้น ถึงแม้ว่าจะเลือกใช้วิธีการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อ การจราจรน้อยที่สุดแล้วก็ตาม แต่ในบางบริเวณที่มี การจราจรหนาแน่นในช่วงเร่งด่วนอาจทำให้รุดเกิดการชะลอตัว ทำให้เกิดการจราจรติดขัดได้บ้าง ตลอดจนอาจเป็นอุปสรรค ต่อการใช้บาทวิถีในการสัญจร ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อ สถานะเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนหรือชุมชนในจังหวัด สมุทรปราการได้บ้าง แต่จัดว่าเป็นผลกระทบในช่วงสั้น ๆ ที่ประชาชนยอมรับได้ เพราะหลังจากการเปิดดำเนินการ โครงการจะช่วยบรรเทาปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้การก่อสร้างโครงการอาจช่วยส่งเสริมให้แรงงาน</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่ บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด และมีป้ายและ หมายเลขโทรศัพท์ติดไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ ตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ให้ดำเนินการ จัดการแก้ไขปัญหาในทันที แล้วรวบรวมผลการ ดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อ เสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับติดตาม ตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการก่อสร้างทุกครั้งและแจ้งผู้ร้องเรียน ได้รับทราบความคืบหน้าและผลการดำเนินการทุกครั้ง ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการแก้ไขหรือเยียวยาเรื่อง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์ ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, หน่วยงาน ราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ ปีละ 1 ครั้ง ทุกปีในช่วงก่อสร้าง 4 ปีแรก จำนวน 500 ชุด/ปี</p>



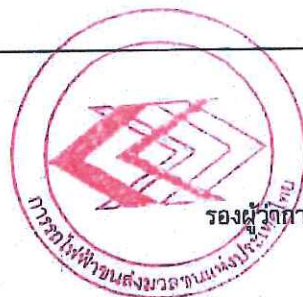
(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	ท้องถิ่นมีงานทำ ทำให้สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชนดีขึ้นในภาพรวม	<p>ร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จเป็นกรณีๆ ไป</p> <p>(ข) กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด</p> <p>(ค) รับฟังข้อเสนอแนะการแก้ไขปัญหามาจากสาธารณชน เพื่อนำไปเป็นข้อมูลป้องกันอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง</p> <p>(ง) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนที่จะผ่านพื้นที่ก่อสร้างไปใช้เส้นทางอื่น เพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>(จ) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่เกี่ยวกับแผนงานก่อสร้างแก่ประชาชนที่อาศัยใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ โดยใช้สื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย</p> <p>(ฉ) ติดตั้งเครื่องป้องกันหรือตาข่ายกันบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า</p> <p>(ช) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อดำเนินการที่สอดคล้องและแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างการก่อสร้าง</p>	



๘

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>(ซ) เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนในระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะระบบป้องกันภัยและลักษณะป้าย/สัญญาณเตือนต่างๆ ตลอดจนเส้นทางเบี่ยง/ทางสำรองในพื้นที่ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบ พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่โครงการดูแลและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง</p> <p>(ฅ) พยายามหลีกเลี่ยงการกีดขวางหรือรบกวนพื้นที่ใกล้เคียง แต่หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ จะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า และหาวิธีแก้ไขหรือทดแทนและอำนวยความสะดวกให้</p> <p>(ฉ) ต้องอบรมและควบคุมดูแลพฤติกรรมของคนงานอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ทราบและปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด เพื่อมิให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญหรือเกิดปัญหาขัดแย้งแก่ประชาชนในพื้นที่</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>(ง) สำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงานและปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และมีประสิทธิภาพมากขึ้น</p> <p>(ญ) ตั้งหน่วยรับเรื่องราวร้องทุกข์ที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการที่สำนักงานเขตเพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ เพื่อเร่งแก้ไขและอำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ</p> <p>(จ) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน และหารือร่วมกันเป็นระยะเพื่อดำเนินการที่สอดคล้องและแก้ไขปัญหาาร่วมกันระหว่างการก่อสร้าง</p>	



82

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>(ก) จัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดี ซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน เพื่อ เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะโครงการ โดยจัดให้มีการประชุมรับทราบข้อมูล และรับฟัง ความคิดเห็นของประชาชนเพื่อนำมาประกอบการ กำหนดแผนงานที่ชัดเจน ให้สามารถตอบสนองต่อ ความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริง</p> <p>(ข) ในระหว่างการก่อสร้างประชาชนบางส่วนมีความกังวล เรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ผู้รับเหมา ควรจัดให้มีเวรยามบริเวณพื้นที่โครงการเพื่อสอดส่อง ดูแลในด้านความปลอดภัยตลอดเวลา</p> <p>(ค) ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น การบริจาค ทุนการศึกษา การให้ทุนการแข่งขันกีฬา เป็นต้น</p> <p>(ด) กรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญ ในการแก้ปัญหาอย่างจริงจังและโดยเร็ว</p>	



82

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>การมีโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เป็นการแก้ไขปัญหาโดยเป็นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มจากการใช้รถประจำทางและแท็กซี่ ช่วยบรรเทาสภาพการจราจรและภาวะน้ำมันราคาแพงที่เข้าสู่ภาวะวิกฤตในปัจจุบันซึ่งจะเป็นผลดีต่อสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ-สังคม ตลอดจนสุขภาพกายและสุขภาพจิตของประชาชนในพื้นที่ นอกจากนี้จากผลการสำรวจทัศนคติของผู้ได้รับผลกระทบบริเวณแนวเส้นทางทั้ง 4 กลุ่ม คือ ครัวเรือน สถานประกอบการ ผู้สัญจรไป-มา และผู้ใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส ณ สถานีปลายทางพบว่าส่วนใหญ่ยอมรับโครงการ โดยเห็นว่าจะทำให้การคมนาคมสะดวกรวดเร็วขึ้น ลดปัญหาการจราจร และประชาชน</p>	<p>(ด) พยายามหลีกเลี่ยงการกีดขวางหรือรบกวนพื้นที่ใกล้เคียง แต่หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ จะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า และหาวิธีแก้ไขหรือทดแทนและอำนวยความสะดวกให้</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถไฟฟ้า ระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ตลอดเวลา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร</p> <p>(ข) การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้าในช่วงเวลากลางคืนต้องอยู่ในระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียง</p> <p>(ค) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการให้บริการอย่างต่อเนื่อง</p> <p>(ง) จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณลานจอดรถรวมทั้งทางเดินเข้า-ออกอาคาร</p> <p>(จ) สำรวจความคิดเห็นของประชาชนเพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ เพื่อ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชนและผู้ให้บริการ หลังจากเปิดใช้แนวเส้นทางให้ติดตามผลทุก 3 ปี จนถึงสิ้นสุดท้าย (ปีที่ 30) รวม 10 ครั้ง</p>



๒
.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	<p>ได้รับประโยชน์ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะว่าควรเปิดให้บริการโดยเร็ว และควรขยายเส้นทางไปนอกเขตเมือง</p> <p>สำหรับผลกระทบอาจเกิดจากการที่สถานีเบียดบังหน้าอาคารประกอบธุรกิจการค้า ซึ่งในการออกแบบโดยลดขนาดความกว้างของสถานีจาก 22.5 ม. เหลือเพียง 21.15 ม. ในขณะที่ถนนสุขุมวิทช่วงที่อยู่ในตัวเมืองกว้าง 6 ช่องจราจร หรือประมาณ 20.5 ม. และมีเขตทางกว้าง 24.5 ม. ดังนั้นทางขึ้น-ลงของสถานีรถไฟฟ้าจึงไม่เบียดบังด้านหน้าของร้านค้า โดยยังสามารถประกอบธุรกิจได้เช่นเดิมและเป็นผลดีต่อธุรกิจเนื่องจากมีผู้สัญจรโดยรถไฟฟ้าผ่านร้านค้ามากขึ้น ประกอบกับได้พยายามออกแบบให้โครงสร้างของสถานีโปร่งโล่งตา จึงไม่สร้างสภาวะหรือผลกระทบดังกล่าวต่อธุรกิจอาคารพาณิชย์บริเวณสถานี</p>	<p>นำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม</p> <p>(ฉ) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งแผ่นพับ ป้ายประชาสัมพันธ์ และสื่อต่าง ๆ เช่น วิดีทัศน์หนังสือพิมพ์ เป็นต้น</p> <p>(ซ) ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น การให้ทุนการศึกษา กับโรงเรียนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ การทอดผ้าป่า หรือกรฐินในวัดที่อยู่ใกล้โครงการ เป็นต้น</p> <p>(ฌ) จัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการ โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายผู้นำชุมชน เยาวชน นักเรียน เป็นต้น</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงแจ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>14. การโยกย้ายและ การทดแทนทรัพย์สิน</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างแนวเส้นทางจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งต้องจ่ายค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง เป็นที่ดิน 102 แปลง พื้นที่ 149 ไร่ 5.4 ตร.วา อาคาร 15 หลัง และสิ่งปลูกสร้างที่ไม่ใช่อาคาร 61 รายการ คิดเป็นค่าชดเชยที่ดิน 1,181,925,680 บาท และค่าชดเชยสิ่งปลูกสร้าง 30,662,346 บาท รวมเป็นค่าชดเชยทั้งสิ้น 1,212,588,026 บาท อย่างไรก็ตามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะจ่ายค่าทดแทนให้เหมาะสม ยุติธรรมและรวดเร็ว เพื่อให้ผู้ได้รับผลกระทบสามารถดำรงชีวิตต่อไปโดยมีคุณภาพชีวิตไม่ด้อยกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน การเปลี่ยนแปลงบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง บริเวณเสาสโงแนวเส้นทางช่วงสามแยกการไฟฟ้า และแนวเขตทางบางส่วน โดยเมื่อพิจารณาในภาพรวมเป็นการช่วยลดผลกระทบต่อผู้ที่เคยถูกเวนคืนส่วนใหญ่ ทำให้ผู้ได้รับ 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน</p> <p>(ข) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่การดำเนินโครงการผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ</p> <p>(ค) สืบราชทัณฑ์ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ศึกษา เพื่อนำมากำหนดกรอบและแผนงานที่ชัดเจน ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริงและสามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติงานในขั้นตอนต่างๆ โดยเฉพาะการจ่ายค่าทดแทนได้อย่างเป็นธรรม</p> <p>(ง) ให้ รฟม. ดำเนินกิจกรรมประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับขั้นตอนการชดเชยทรัพย์สินต่อประชาชนที่ได้รับผลกระทบ เพื่อสร้างความเข้าใจและแจ้งสิทธิที่ควร</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>14. การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน (ต่อ)</p>	<p>ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน อันเนื่องมาจากการเวนคืนน้อยลง ทำให้ผู้ที่ไม่ถูกเวนคืน ยังคงใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้เช่นเดิม แต่อย่างไรก็ตาม ประชาชนส่วนหนึ่งยังคงได้รับผลกระทบด้านการโยกย้าย และการทดแทนทรัพย์สิน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบต่อความเป็นอยู่และการประกอบอาชีพ ดังนั้น ทางโครงการ จึงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สินที่กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด</p>	<p>จะได้รับ ขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ</p>	
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>หลังการจ่ายค่าทดแทนที่เหมาะสม ยุติกรรม รวดเร็ว และดำเนินการโยกย้ายไปแล้วจนสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งาน จะไม่มีปัญหาการเวนคืนและการจ่ายค่าทดแทนอีกแล้ว แต่อาจมีปัญหาด้านการประกอบอาชีพ อยู่บ้างหากที่อยู่หรือที่ดินใหม่ไม่สามารถทำรายได้ให้ได้เท่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งอาจเป็นปัญหาเนื่องมาจาก</p>	-	-



๘


(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงแมริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การโยกย้ายและ การทดแทนทรัพย์สิน (ต่อ)	ทำเลที่ตั้ง นอกจากนี้อาจมีปัญหาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมของผู้ที่ถูกโยกย้ายไป ได้แก่ การถูกตัดขาดจากสังคม/ชุมชนเดิม การปรับตัวของที่อยู่อาศัยและที่ประกอบอาชีพตลอดจนสถานศึกษาใหม่ปัญหาความเดือดร้อนรำคาญและความเสียหายในเชิงความรู้สึกได้		
15. ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>ฝุ่นละออง</u> ปริมาณฝุ่นละอองรวมที่จะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างทางวิ่งยกระดับบริเวณด้านหน้าพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติชาวนาจะมามีค่าเฉลี่ยประมาณ 0.224 มก./ลบ.ม. ซึ่งยังไม่เกินค่ามาตรฐาน นอกจากนี้ ปริมาณฝุ่นละอองจะเกิดขึ้นไม่คงที่ตลอดทั้งวันในช่วงเวลาดำเนินการก่อสร้าง ประกอบกับลักษณะของดินชั้นบนในพื้นที่ศึกษาเป็นดินเหนียว เมื่อมีการขุดขึ้นมากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจะค่อนข้างต่ำ เนื่องจากมีลักษณะอนุภาคที่เกาะติดกันแน่นและความชื้นอยู่เสมอ 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ควบคุมการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เป็นไปตามรายละเอียดของมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการรบกวนต่อการประกอบภารกิจของพระสงฆ์ โดยเฉพาะการก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้เคียวงศาสนสถานต่าง ๆ ทุกแห่ง</p> <p>(ข) ควบคุมระดับความสั่นสะเทือนและเสียงให้เป็นไปตามรายละเอียดของมาตรการป้องกันและลด</p>	



.....

 (นายธีรพันธุ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>15. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)</p>	<p>ดังนั้น ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการจึงจัดอยู่ในระดับต่ำ ส่วนบริเวณวัดโคกการาม พบว่าปริมาณฝุ่นละอองรวมที่จะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณวัดโคกการาม จะมีค่าประมาณ 0.30 มก./ลบ.ม. ซึ่งยังคงไม่เกินค่ามาตรฐาน ดังนั้นในระยะก่อสร้างฝุ่นละอองรวมที่เกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อวัดโคกการามในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> • เสี่ยง <p>พิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณ จะได้รับระดับเสียง (Leq) จากการเจาะเสาเข็มประมาณ 69.2 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างโดยเฉพาะการเจาะเสาเข็มจะดำเนินการในช่วงกลางวันและไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง โดยใช้เวลาก่อสร้างแต่ละแห่งประมาณ 2 สัปดาห์ นอกจากนี้ระดับเสียงสูงสุด (Peak) จะเกิดเป็นระยะสั้นๆ ไม่เกิน 1 นาที และไม่ต่อเนื่องดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงค่อนข้างต่ำ ส่วนวัดโคกการาม จะได้รับระดับเสียง (Leq) จากการเจาะเสาเข็มประมาณ 68.7 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน และการก่อสร้างฐานรากจะกระทำในระยะเวลาอันสั้น</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนและเสียงอย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันความเสียหายอันเกิดจากความสั่นสะเทือนและเสียง</p>	



๒

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางรี - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี (ต่อ)	<p>และไม่ต่อเนื่อง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมของวัดโศกการาม</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความสั่นสะเทือน <p>ตามมาตรฐานของ German DIN 4150 ความสั่นสะเทือนจากการเจาะเสาเข็มจะมีผลต่อสิ่งปลูกสร้างหรือโครงสร้างอาคารที่สามารถรับแรงสั่นสะเทือนได้น้อย โดยเฉพาะอาคารเก่าแก่ กับอาคารที่อยู่ในระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 10 ม. ซึ่งพิพธิภณห์อยู่ห่างจากแนวเส้นทางประมาณ 50 ม. ประกอบกับความเร็วอนุภาคสูงสุดจากเครื่องเจาะเสาเข็มมีค่าประมาณ 0.3มม./วินาที ซึ่งอยู่ในระดับต่ำ มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อพิพธิภณห์ข้างเฮอร์วัดแต่อย่างใด ส่วนวัดโศกการามมีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินของศูนย์ซ่อมบำรุงประมาณ 250 ม. ประกอบกับความเร็วอนุภาคสูงสุดจากเครื่องเจาะเสาเข็มมีค่าประมาณ 0.2 มม./วินาที ซึ่งอยู่ในระดับต่ำ มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อวัดโศกการามแต่อย่างใด</p>		



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. ประวัติศาสตร์และ โบราณคดี (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>เมื่อโครงการเปิดดำเนินการพิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณและ วัดโศการาม จะไม่ได้รับผลกระทบทางลบใดๆ เนื่องจาก อยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการและศูนย์ซ่อมบำรุง ทั้งนี้ แนว เส้นทางจะก่อให้เกิดประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกให้กับผู้ เดินทางมาเยี่ยมชม โดยช่วยให้การเดินทางจาก กรุงเทพมหานครมายังพื้นที่สถานที่ทั้ง 2 แห่ง ได้สะดวก รวดเร็วมากขึ้น ทำให้เกิดแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวจาก พื้นที่อื่นๆ เข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดสมุทรปราการมากขึ้น ซึ่งเป็นผลดีต่อการส่งเสริมและอนุรักษ์สถานที่สำคัญ การท่องเที่ยว รวมถึงเป็นการทำให้สภาพเศรษฐกิจของ พื้นที่จังหวัดสมุทรปราการดีขึ้นอีกด้วย</p>	-	-



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>16. การท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ ในกรณีที่ถนนสุขุมวิทที่เป็นถนนที่นำไปสู่แหล่งท่องเที่ยวถูกใช้เป็นเส้นทางลำเลียงและขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง และมีการก่อสร้างองค์ประกอบของโครงการ เช่น โครงสร้างระบบราง และสถานี เป็นต้น จะก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวทั้งในและนอกพื้นที่ศึกษา นอกจากนี้สภาพพื้นที่ก่อสร้างซึ่งมีกิจกรรมและ เครื่องจักรกล เครื่องยนต์ขนาดใหญ่ กองหินดินทราย กิจกรรมการเปิดหน้าดิน มีการสร้างตอม่อ การสร้างฐานราก การเจาะเสาเข็ม และการสร้างโครงร่างนั่งร้าน และเครนเพื่อหล่อเสาเข็มในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้ทัศนียภาพของพื้นที่ซึ่งเดิมบางส่วนเป็นพื้นที่โล่งเปลี่ยนไป ตูระณะกะมีโครงสร้างที่มีความสูงจากพื้นดิน อย่างไรก็ตาม การก่อสร้างในแต่ละแห่งจะใช้เวลาไม่นานนักรวมทั้งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีการปรับสภาพพื้นที่และจัดระเบียบพื้นที่ให้เรียบร้อยตามเดิม ดังนั้นจึงมีผลกระทบไม่รุนแรง</p>	<p>ระยะก่อสร้าง รักษาความสะอาดและจัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้างดังนี้ คือ</p> <ul style="list-style-type: none"> • กั้นรั้วสูงกว่าระดับสายตาของผู้สัญจรไป-มา • เก็บขยะมูลฝอยออกจากพื้นที่โดยสม่ำเสมอ <p>กองวัสดุก่อสร้างให้เป็นสัดส่วน มีผ้าหรือพลาสติกคลุมให้มิดชิด</p>	<p>-</p>



(Signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>16. การท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพ (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว <p>เมื่อมีโครงการจะช่วยส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยว โดยสร้างความสะดวกรวดเร็วให้กับนักท่องเที่ยวและผู้ที่ต้องการเดินทางมายังจังหวัดสมุทรปราการรวมทั้งสามารถใช้เส้นทางรถไฟฟ้าจากกรุงเทพมหานครเชื่อมต่อมายังเส้นทางโครงการได้ด้วย ทั้งนี้ สำหรับสถานที่ที่ไม่ได้อยู่ติดกับแนวเส้นทาง เช่น ฟาร์มจระเข้และสวนสัตว์สมุทรปราการ เมืองโบราณ สถานตากอากาศบางปู สามารถเดินทางมาเพื่อที่จะเดินทางต่อโดยระบบขนส่งรูปแบบอื่น โดยสามารถช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางลงไปได้ในระดับหนึ่ง อีกทั้งในอนาคตทางผู้ให้บริการรถไฟฟ้าหรือผู้ประกอบการแหล่งท่องเที่ยวอาจเพิ่มการบริการรถรับ-ส่งระหว่างสถานีกับแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ดังนั้น การมีระบบขนส่งมวลชนโดยรถไฟฟ้าจะช่วยพัฒนาเมืองและรองรับการท่องเที่ยว ทำให้เกิดแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวมาเยี่ยมเยือนแหล่งท่องเที่ยวมากขึ้น ซึ่งเป็นผลดี</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) ดำเนินการปลูกต้นไม้ตามผังภูมิทัศน์และผังการจัดสวนหย่อมที่กำหนดไว้สำหรับบริเวณต่าง ๆ</p> <p>(ข) ตรวจสอบ ดูแล และบำรุงรักษาต้นไม้และสวนเป็นประจำสม่ำเสมอและปลูกเสริมเมื่อพบว่ามีต้นไม้ตายลง</p>	<p>-</p>



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (ต่อ)</p>	<p>ต่อทั้งการท่องเที่ยวและภาวะเศรษฐกิจของพื้นที่จังหวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อทัศนียภาพและคุณค่าความงาม <p>การประเมินผลกระทบของโครงการต่อทัศนียภาพเมืองโดยใช้ภาพเชิงซ้อนของโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้าลงในทัศนียภาพปัจจุบัน บริเวณสถานที่สำคัญหรือชุมชนหนาแน่น โดยพิจารณาจากตัวแปรหลักที่ใช้ในการวิเคราะห์คุณค่าของทัศนียภาพและการรับรู้ของผู้คน พบว่าโครงสร้างของเสาและทางยกระดับของรถไฟฟ้าโดยทั่วไปมีผลกระทบต่อทัศนียภาพเมืองไม่มากนัก ส่วนใหญ่มีความสูงอยู่ในระดับ 15 ม. ซึ่งมีผลกระทบค่อนข้างน้อยถึงปานกลาง นอกจากบริเวณที่ผ่านวงแหวนกาญจนาภิเษกที่ต้องยกระดับทางวิ่งของรถไฟฟ้าให้สูงขึ้นประมาณ 26 ม. จากพื้นดิน ดังนั้นโครงสร้างทางยกระดับจึงส่งผลกระทบต่อทัศนียภาพเมืองทางด้านความเปิดโล่งความเป็นระเบียบของเมือง และแสงสว่างตามธรรมชาติ สำหรับผลกระทบต่อแนวมองหรือการมองเห็น</p>		



๕

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (ต่อ)	<p>(Visibility) ของประชาชนที่สัญจรผ่าน โดยโครงสร้างของโครงการที่สูงจากพื้นดินเหล่านี้จะบดบังการมองเห็นและบางส่วนของมุมมองในระดับต่างๆ กัน ผลกระทบต่อภาพที่มองเห็นหรือทัศนียภาพ (Visual context) นี้เกิดขึ้นเมื่อผู้มองมองเข้าสู่โครงการทำให้โครงสร้างของโครงการเป็นส่วนหนึ่งในภาพที่มองเห็นหรือทัศนียภาพนั้นด้วย ทั้งนี้ ระดับของ ผลกระทบนี้ขึ้นอยู่กับขนาด ความสูง วัสดุสีผิวที่เลือกใช้ และระยะห่างจากจุดสังเกต (D) และความสูงของโครงสร้าง (H) ซึ่งทำให้เกิดมุมมองขึ้นเมื่อมองไปยังจุดสูงสุดของโครงสร้างส่วนที่บังสายตาอยู่ อย่างไรก็ตาม วัสดุสีผิวที่เลือกใช้สำหรับโครงสร้างจะใช้สีอ่อนทำให้เกิดความกลมกลืนกับทัศนียภาพเดิม รวมทั้งการออกแบบโครงสร้างใช้หลักการออกแบบเมือง (Urban Design) เน้นความโปร่งตาและเรียบง่าย ทำให้ผลกระทบด้านทัศนียภาพอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ส่วนใหญ่มีผลกระทบน้อย เนื่องจาก</p>		



8

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและ ทัศนียภาพ (ต่อ)	เป็นพื้นที่ชานเมืองความหนาแน่นของชุมชนริมถนนจึงยังมีไม่มากนักส่วนโครงสร้างของสถานีมีผลกระทบมากกว่าทางยกระดับโดยเฉพาะต่อแนวมอง ความเปิดโล่ง และแสงสว่างตามธรรมชาติ เนื่องจากมีความกว้าง 21.15 ม. ในขณะที่ทางวิ่งมีความกว้าง 8.4 ม.		
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การขุดดิน การปรับพื้นที่ การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ ทำให้เกิดปัญหาต่อสุขภาพโดยเฉพาะระบบหายใจและปัญหาของการมองเห็น ส่งผลกระทบต่อคนงานและประชาชนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียงตลอดแนวเส้นทาง อย่างไรก็ตาม จากการประเมินผลกระทบจากฝุ่นละอองบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พบว่ามีค่าไม่เกินมาตรฐานคุณภาพอากาศ แต่เนื่องจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งยกระดับสถานีรถไฟฟ้า และจุดเชื่อมต่อการเดินทาง อยู่บริเวณถนนสุขุมวิทที่ในบางวันมีค่าปริมาณฝุ่นละอองเกินมาตรฐาน</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) แบ่งเขตบริเวณก่อสร้างเป็นเขตก่อสร้าง เขตจัดเก็บเครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ และเขตเก็บกองวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว</p> <p>(ข) ติดป้ายสัญลักษณ์และป้ายเตือนภัยขนาดที่ชัดเจนในบริเวณที่อาจเกิดอันตราย</p> <p>(ค) จัดเวรยามรักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชม. คอยตรวจตราและควบคุมการจราจรภายในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>(ง) จัดให้มีรั้วที่บสูงอย่างน้อย 2 เมตร กั้นตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมติดตั้งไฟกระพริบบริเวณริมรั้ว</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบสภาพทั่วไปของพนักงานก่อนก่อสร้างโครงการ 1 ครั้ง และตรวจเป็นประจำปีละ 1 ครั้ง • บันทึกและจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน • ตรวจสอบการเจ็บป่วยของคนงาน • ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ (รง.504) จากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงปีละ 1 ครั้ง



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)</p>	<p>อันเนื่องมาจากยานพาหนะที่ในบางวันมีค่าเกินมาตรฐานอยู่แล้ว อันเนื่องมาจากยานพาหนะที่มีจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกิจกรรมในการก่อสร้างหลักที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง คือกิจกรรมที่มีการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างฐานราก จะมีการดำเนินงานเพียงช่วงเวลาสั้นๆ รวมทั้งปริมาณฝุ่นละออง จากกิจกรรมการก่อสร้างจะเกิดขึ้นไม่คงที่ตลอดทั้งวัน ประกอบกับลักษณะของดินชั้นบนในพื้นที่ศึกษาเป็นดินเหนียว เมื่อมีการขุดขึ้นมา การฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจะค่อนข้างต่ำ ส่วนค่า ความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศ ส่วนใหญ่จัดว่ายังอยู่ในระดับต่ำและไม่เกินค่ามาตรฐาน คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามที่กฎหมาย กำหนด ดังนั้นผลกระทบต่อสุขภาพจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นใน ระยะก่อสร้างทั้งหมด จึงจัดอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จะได้รับ ผลกระทบระดับเสียงสูงสุดจากการเจาะเสาเข็มเกิน ค่ามาตรฐาน Leq 24 ชั่วโมง (70 dB(A)) ปัญหาของ 	<p>รอบเขตก่อสร้าง</p> <p>(จ) จัดให้มีแสงสว่างในพื้นที่ก่อสร้างตลอดช่วงเวลากลางคืน พร้อมทั้งติดตั้งไฟส่องทางบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าภายหลังจากที่ก่อสร้างโครงการเสร็จสิ้น</p> <p>(ฉ) จัดให้มีถังเคมีดับเพลิงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ในบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดเพลิงไหม้</p> <p>(ช) จัดอบรมพนักงานเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือ เครื่องจักรต่าง ๆ ให้ถูกต้อง ซึ่งจะทำให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีในการทำงาน และเกิดความปลอดภัยต่อปฏิบัติงานด้วย</p> <p>(ซ) จัดให้มีวิศวกรความปลอดภัยและเจ้าหน้าที่ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</p> <p>(ฅ) พนักงานจะต้องปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยสำหรับเครื่องมือเครื่องจักรที่มีการใช้ไฟฟ้าและเชื้อเพลิงอย่างเคร่งครัด</p>	<ul style="list-style-type: none"> • บันทึกการบาดเจ็บ และอุบัติเหตุ พร้อมจัดทำรายงานอุบัติเหตุที่เกิดในพื้นที่ก่อสร้าง และผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนผู้ใช้เส้นทางและผู้ใช้ทางเท้า โดยดำเนินการก่อนคนงานเข้าปฏิบัติงาน และปีละ 1 ครั้งระหว่างการก่อสร้างโครงการ



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)</p>	<p>เสียงนั้นมีผลต่อสภาพการได้ยิน และอาจทำให้เกิดโรคหูเสื่อมทำให้เกิดความพิการของหู ได้ ซึ่งหากได้ยินในระยะเวลาสั้นๆ จะทำให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญ ซึ่งในความเป็นจริง กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่ จะดำเนินการในช่วงกลางวันและไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง ที่มีต่อชุมชนอยู่ในระดับปานกลางถึงระดับต่ำ ซึ่งเมื่อโครงการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบ จะทำให้ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง ที่มีต่อชุมชนอยู่ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้</p> <ul style="list-style-type: none"> • คนงานในพื้นที่เมื่อเกิดการเจ็บป่วยอาจก่อให้เกิดปัญหา ด้านการให้บริการของสถานพยาบาลบริเวณใกล้เคียง พื้นที่โครงการ ดังนั้น ผู้รับเหมาต้องดำเนินการ จัดเตรียมหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ ก่อสร้างทั้งนี้ ผู้รับเหมาจะต้องประสานงานโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลใกล้เคียงไว้ด้วยเพื่อส่งต่อผู้ป่วยมา 	<p>(ญ) ก่อนและหลังใช้เครื่องมือเครื่องจักรทุกครั้ง ต้องมีการตรวจสอบหรือซ่อมแซมแก้ไขเพื่อให้การใช้งาน เป็นไปอย่างปกติ</p> <p>(ฉ) ปฏิบัติตามกฎหมายด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้อง อย่างเคร่งครัด</p> <p>(ง) จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้ เหมาะสมกับการทำงานแต่ละประเภท</p> <p>(จ) กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับระเบียบข้อบังคับสำหรับ การทำงานเพื่อความปลอดภัย</p> <p>(ช) จัดให้มีรถฉุกเฉินเตรียมพร้อมไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดเวลา</p> <p>(ฌ) จัดให้มีการประกันอุบัติเหตุหมู่แก่คนงานและ พนักงานทุกคน</p> <p>(ฉ) ประกันภัยรถยนต์และเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้าง และประกันความเสียหายจากกิจกรรมการก่อสร้าง ทุกขั้นตอน ซึ่งจะเกิดต่อทรัพย์สินหรือบุคคล</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงแจ้ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
<p>17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)</p>	<p>รับการรักษา โดยเฉพาะกรณีเกิดอุบัติเหตุที่เกินความสามารถของหน่วยปฐมพยาบาล</p> <ul style="list-style-type: none"> อุบัติเหตุและการบาดเจ็บของคนงานจากการทำงาน คาดว่าจะมาจากกิจกรรมจากการขนส่งและกิจกรรมก่อสร้างที่ขาดการระมัดระวัง โดยเฉพาะเมื่อใช้เครื่องจักรกลหรือเครื่องยนต์ ซึ่งผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น หากดำเนินการตามที่กำหนดไว้ คาดว่าผลกระทบต่อสุขภาพการณด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย จะอยู่ในระดับต่ำ อุบัติเหตุที่อาจเกิดกับประชาชนคาดว่าอาจมาจากการสัญจรไป-มา ในเส้นทางคมนาคมใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง แล้วอาจมีสิ่งกีดขวาง หรือสภาพผิวจราจรไม่ดีเช่นเดิม โดยเฉพาะในเวลากลางคืนหรือเข้าไปในเขตพื้นที่ก่อสร้างโดยไม่รู้ตัว ดังนั้นผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ 	<p>(ค) จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานโครงการ และประสานงานกับโรงพยาบาลต่าง ๆ ล่วงหน้า ได้แก่ โรงพยาบาลสมุทรปราการ โรงพยาบาลปากน้ำ โรงพยาบาลเมืองสมุทร โรงพยาบาลปิยะมิตร โรงพยาบาลจุฬารัตน์ เป็นต้น เพื่อรับผู้ป่วยกรณีฉุกเฉินจากโครงการ</p> <p>(ค) จัดการด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมบริเวณสถานที่ก่อสร้าง และที่พักคนงานให้ถูกสุขลักษณะให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (วสท.) และข้อกำหนดของกระทรวงสาธารณสุข โดยดำเนินการ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีน้ำดื่มและน้ำใช้ที่สะอาดให้กับคนงาน อย่างเพียงพอในพื้นที่ก่อสร้างโดยคิดปริมาณน้ำดื่มเฉลี่ย 5 ลิตร/คน/วัน สำหรับปริมาณน้ำใช้คิดเฉลี่ย 50 ลิตร/คน/วัน จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่สำนักงานโครงการชั่วคราว 	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	ให้เพียงพอเพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจรไป-มา	<p>และที่พิกัดคนงานอย่างเพียงพอ ในอัตราส่วน คนงาน 15 คน 1 ห้อง</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดให้มีรางระบายน้ำทิ้งและบ่อพักน้ำทิ้งจากที่พิกัด คนงานก่อนระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง • จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยเพียงพอ ถูกสุขลักษณะ และมีการจัดการรวบรวมและกำจัดมูลฝอยให้ เหมาะสม โดยประสานหน่วยงานท้องถิ่นมาจัดเก็บ ไปกำจัดไม่ให้มีการกองมูลฝอยหรือเผาในที่โล่ง • ห้ามกองวัสดุก่อสร้างบริเวณริมถนนหรือในพื้นที่ สัญจรไปมาของประชาชน ต้องจัดอยู่ในพื้นที่ ก่อสร้างและให้เป็นสัดส่วน <p>(ด) ดำเนินการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ และ ยานพาหนะก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อป้องกัน อันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับคนงานและเพื่อควบคุม 	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		<p>ระดับเสียงให้อยู่ในระดับปกติของเครื่องจักรนั้น</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์ด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ในบริเวณพื้นที่โครงการ และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด • จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรบอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง • จัดให้มีแสงสว่างในเขตพื้นที่ก่อสร้างเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรไปมาและจัดให้มีไฟกระพริบในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เห็นชัดเจนในเวลากลางคืน • ควรหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดเงามืดจากรั้วกันบริเวณก่อสร้างทอดไปบนถนนในท้องถื่น ดวงไฟให้แสงสว่างในพื้นที่ก่อสร้างควรติดตั้งให้ถูกตำแหน่งไม่ให้รบกวนอาคารและการใช้ที่ดินข้างเคียงหรือก่อความรำคาญ สับสนแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ผ่านมาในบริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน 	



๑

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		<p>บริเวณที่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างในเวลากลางคืน</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกนิรภัย ปลั๊กอุดเสียง (Ear Plugs) อุปกรณ์ครอบหูลดเสียง (Ear muffs) ถุงมือ และ รองเท้านิรภัย เป็นต้น ให้เพียงพอแก่คนงานในการปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ และควบคุมให้มีการใช้อย่างเคร่งครัด • จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ • จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง • การทำงานในพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณต้องเป็นไปตามกฎหมายด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัย • กำหนดช่วงเวลาทำงาน 8.00-17.00 น. เพื่อไม่ให้เกิดความเดือดร้อนและเป็นอยู่และสุขภาพอนามัยของประชาชนรอบข้าง 	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องรีบปรับสภาพพื้นที่และผิวจราจรให้ติดตั้งเดิม (ท) โครงการต้องคำนึงถึงการป้องกันเพลิงไหม้อาคารบ้านเรือนบริเวณใกล้เคียงสถานี โดยต้องออกแบบสถานีให้ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดับเพลิง 	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • เนื่องจากรถไฟฟ้าไม่มีการระบายสารมลพิษทางอากาศ ดังนั้น ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการโครงการ จึงอาจเป็นผลกระทบทางอ้อมที่เกิดจากการระบายสารมลพิษจากท่อไอเสียของยานพาหนะจากการจราจรบนถนนสุขุมวิทบริเวณแนวเส้นทางโดยสารมลพิษจากไอเสียของยานพาหนะที่สำคัญคือ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ซึ่งเป็นก๊าซไม่มีสี ไม่มีกลิ่น และรส เกิดจากการสันดาปไม่สมบูรณ์ของน้ำมัน 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) จัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่างๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> • อัคคีภัยบนสถานี • อัคคีภัยบนชั้นพื้นถนน • อัคคีภัยบนชั้นจำหน่ายตั๋ว • อัคคีภัยบนชั้นชานชาลา • การอพยพออกจากสถานี • การหยุดรถฉุกเฉิน • การช่วยเหลือระหว่างอพยพผู้โดยสาร 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงานเป็นประจำ ปีละ 1 ครั้ง • บันทึกและจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน ปีละ 1 ครั้ง • ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) จากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง ปีละ 1 ครั้ง



8

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)</p>	<p>เชื้อเพลิงก๊าซนี้มีผลกระทบต่อระบบประสาทรวมอย่างรวดเร็ว ดังนั้น ถึงแม้ร่างกายจะได้รับก๊าซในระดับต่ำ ก็อาจมีผลต่อสมรรถนะในการระมัดระวัง การจำแนก การทำงานที่ใช้ความประณีต และงานใช้กำลังได้ กลุ่มบุคคลที่จะได้รับอันตรายมากกว่าผู้อื่น ได้แก่ ผู้ป่วยด้วยโรคหัวใจ โรคหลอดเลือดหัวใจตีบในสมองโรคโลหิตจาง โรคปอด ซีด หลอดเลือดในหัวใจ โดยกลุ่มบุคคลที่จะได้รับอันตรายจากมลพิษนี้มากกว่าผู้อื่น คือ ทารกในครรภ์ ทารกแรกเกิด หญิงมีครรภ์ เด็ก และคนชรา ทั้งนี้ จากผลการวิเคราะห์โดยแบบจำลองบริเวณสถานีสำโรงและสถานีปู่เจ้าสมิงพราย พบว่าปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์จากยานพาหนะบนถนนใต้สถานีสูงสุดประมาณ 18.8 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน (ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน) จึงไม่เกิดการสะสมของก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ จนเกิดอันตรายต่อผู้สัญจรบนถนน บาทวิถีและผู้อยู่อาศัยในบริเวณ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • การช่วยเหลือผู้โดยสารกรณีเกิดอุบัติเหตุ • อัครักภัยบริเวณเด็กใกล้เคียง <p>(ข) จัดให้มีแนวสีแสดงเขตห้ามส่งล้อช้าขณะรถไฟฟ้าเข้าจอดที่สถานี พร้อมจัดทำพื้นสถานีบริเวณดังกล่าวให้มีผิวขรุขระ เพื่อให้ผู้โดยสารที่ส่งล้อช้าเข้ามาสัมผัสได้</p> <p>(ค) จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3</p> <p>(ง) กำหนดให้มีการซ้อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง</p> <p>(จ) ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ สถานีตำรวจ โรงพยาบาลในพื้นที่ และหน่วยบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น และจัดให้มีระบบการประสานงาน การสื่อสารที่มีความพร้อมอยู่เสมอ ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น หน่วยงานที่สามารถให้ความช่วยเหลือได้ดังกล่าวข้างต้น ต้องสามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว</p>	<p>โดยดำเนินการตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ</p>



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลุยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)</p>	<p>สองฝั่งถนน สำหรับผลกระทบด้านเสียง ถึงแม้ว่าอาคารที่อยู่ริมถนนสุขุมวิทไม่ได้อยู่ประชิดถนนตลอดแนวจนทำให้ข้างใต้สถานีมีสภาพเป็นจึงไม่เกิดอิมโงค์ เสียงจึงสามารถกระจายออกไปด้านข้างใต้จึงไม่เกิดสภาวะการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานีอย่างเต็มรูปแบบ ดังนั้น ผลกระทบทางด้านมลพิษทางด้านอากาศและด้านเสียงจากการดำเนินโครงการต่อต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงจัดอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตามจะต้องมีมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศและด้านเสียง เพื่อให้ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและด้านเสียงอยู่ในระดับต่ำที่สุด</p> <ul style="list-style-type: none"> • การมีถนนโดยรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง โดยถนนดังกล่าว เป็นถนนที่ทั้งการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และประชาชน 	<p>(ฉ) ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานีลานจอดรถ และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เป็นต้น</p> <p>(ซ) จัดให้มีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม. โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า-ออก</p> <p>(ช) ติดตั้งโทรทัศน์วงจรปิดบริเวณพื้นที่ทางเข้า-ออกพื้นที่ลานจอดรถ</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีขอเปลี่ยนแปลงอาคารจอดรถเป็นลานจอดรถ

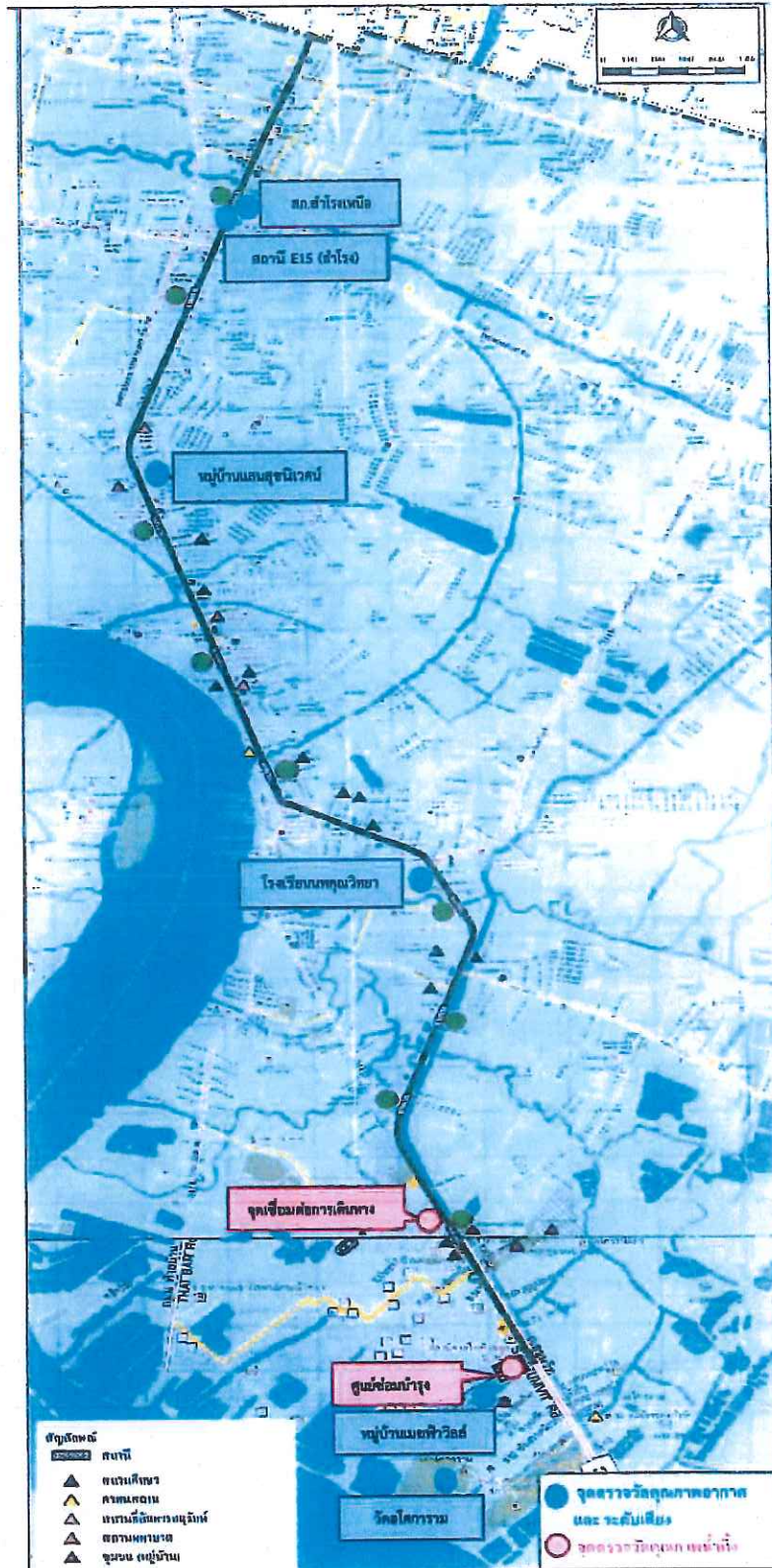
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	สามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรได้ร่วมกัน แต่เมื่อ เจ้าหน้าที่ รฟม. จะเข้าอาคาร ต้องขยับรถไต่ระดับขึ้น สะพานก่อน เพราะพื้นอาคารทั้งหมดในโรงจอดและ ช่อมบำรุง สำหรับรถของประชาชนจะไม่ได้รับอนุญาต ให้เข้าไปในพื้นที่ส่วนนี้		



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



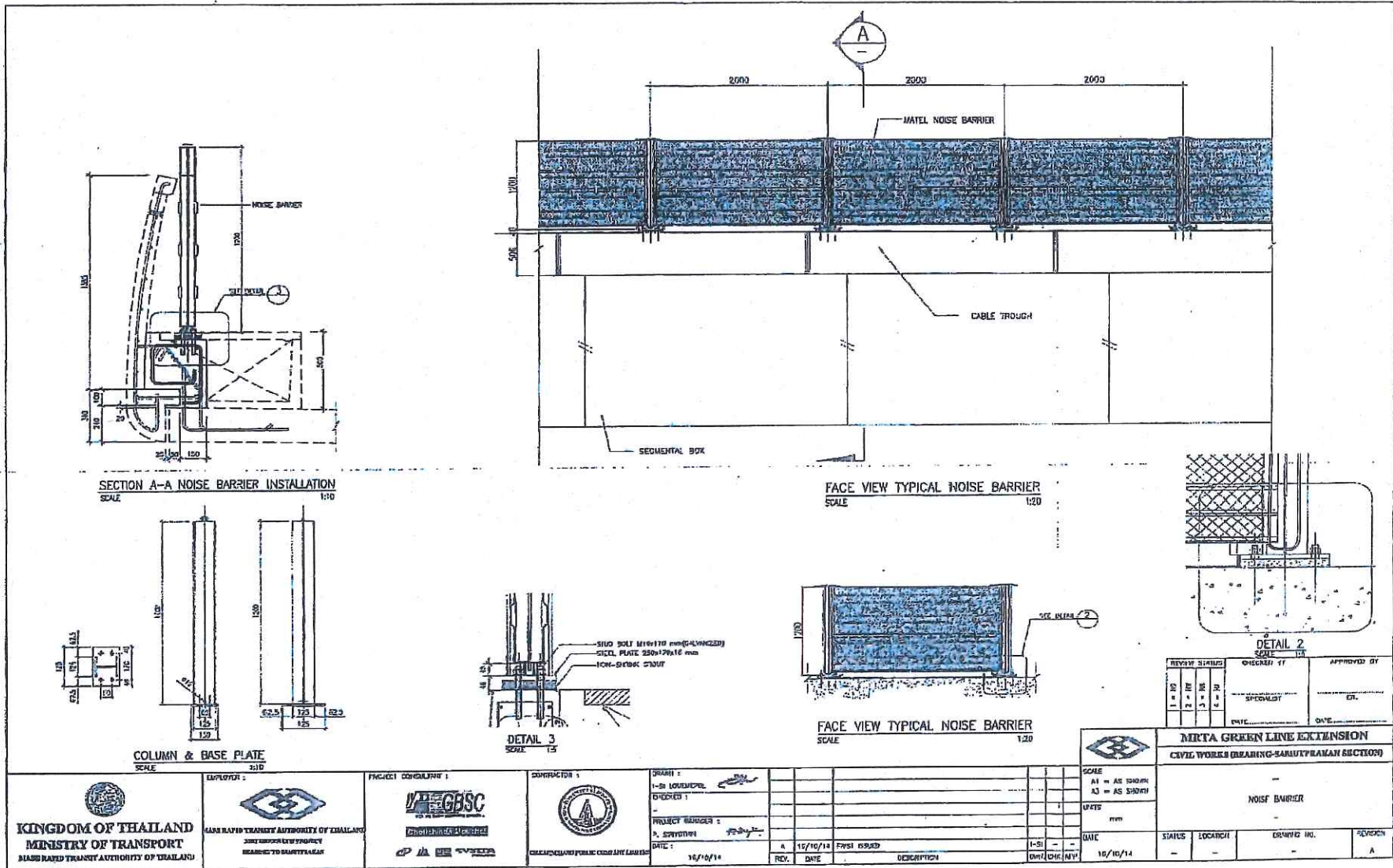
รูปที่ 1 จุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง คุณภาพอากาศ และระดับเสียง ตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



Signature

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



<p>KINGDOM OF THAILAND MINISTRY OF TRANSPORT MASS RAIL TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND</p>	<p>MASS RAIL TRANSIT AUTHORITY OF THAILAND กรมการขนส่งมวลชน</p>	<p>GBSC GREEN BUILDING SYSTEMS CONSULTANTS</p>	<p>BANGKOK PUBLIC WORKS AUTHORITY</p>	DRAWN : I-SI LOUANGKORN CHECKED : PROJECT MANAGER : A. SRIWATANA DATE : 16/10/14	CONTRACTOR : (Blank)	SCALE : A1 = AS SHOWN A3 = AS SHOWN UNITS : mm	PROJECT : MRTA GREEN LINE EXTENSION CIVIL WORKS (BANGKOK-SARUTPRAMAN SECTION) NOISE BARRIER
				DATE : 16/10/14	REV. DATE DESCRIPTION A 16/10/14 FIRST ISSUE DWT/CHK/NTY	DATE : 16/10/14	STATUS : - LOCATION : - DRAWING NO. : - SHEET : A

รูปที่ 2 รูปแบบกำแพงกันเสียง ตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



๒

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)