

แบบรายการแสดงผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม

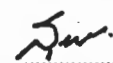
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม

โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1)

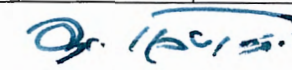
ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|----------------------------|--|--|
| I. มาตรการทั่วไป | | 1. มาตรการและแผนปฏิบัติการด้านสิ่งแวดล้อมที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องปฏิบัติ 1.1 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่เขตคลองเตย และเขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ กำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ 1.2 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะต้องควบคุมดูแลและกำกับให้ผู้รับจ้างออกแบบ และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่เขตคลองเตย และเขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร | |


 (นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
 ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




 (นายมนูญ แสงเพลิง)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
 บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|----------------------------|---|--|
| | | <p>1.3 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอ ไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการ ทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา- อานนท์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่ เขตคลองเตย และเขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร โดยตั้ง งบประมาณรวมอยู่ในค่าใช้จ่ายของโครงการภายใต้การ กำกับดูแลของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (และ/ หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ) และแต่งตั้งคณะ กรรมการกำกับติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตาม มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ซึ่งประกอบด้วย การทางพิเศษ แห่งประเทศไทย สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม กรมควบคุมมลพิษ สำนักสิ่งแวดล้อม กรุงเทพมหานคร สำนักงานเขต องค์กรพัฒนาเอกชนและ ผู้ทรงคุณวุฒิ เป็นต้น) เพื่อกำกับดูแลการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมทั้งโครงการ</p> <p>1.4 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย จะต้องจัดทำรายงานผลการ ปฏิบัติตามมาตรการที่กำหนดไว้ในรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ และทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (S1) ของการทางพิเศษ แห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่เขตคลองเตย และเขตพระโขนง</p> | |

สม.

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 2/71

ดร. วิมล.

(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคลากรธรรมาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



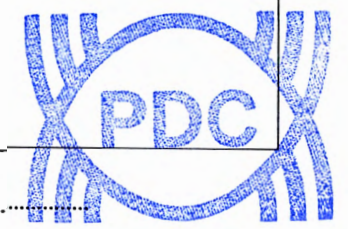
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|----------------------------|--|--|
| | | <p>กรุงเทพมหานคร และเสนอต่อหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต ถ้าไม่มีหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาตให้เสนอต่อสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบทุก 6 เดือน ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ</p> <p>2. ในกรณีการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (และ/หรือหน่วยงานที่เป็นผู้ดำเนินโครงการ) มีความจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้แตกต่างไปจากที่ได้เสนอไว้ในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตั้งอยู่ที่เขตคลองเตย และเขตพระโขนง กรุงเทพมหานคร ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นไว้แล้ว ให้เป็นหน้าที่ของหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณีให้ดำเนินโครงการตามกฎหมายเป็นผู้พิจารณา ดำเนินการดังนี้</p> <p>2.1 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการฯ ไม่กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ผ่านการพิจารณาให้</p> | |

สม.
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



อ. วัฒน.
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|----------------------------|--|--|
| | | <p>ความเห็นหรือเห็นชอบจากคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ให้นำหน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี รับผิดชอบการปรับปรุงแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎหมายนั้น ๆ ต่อไป พร้อมทั้งให้จัดทำสำเนาการปรับปรุงแก้ไขมาตรการฯ ที่รับผิดชอบไว้ ส่งให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อทราบ</p> <p>2.2 หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี เห็นว่าการแก้ไขเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ กระทบต่อสาระสำคัญของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้ดำเนินการดังนี้</p> <p>2.2.1 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการ หรือกิจการ หรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้นต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติหรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการ</p> | |

สพ.

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



Dr. IAC/100

(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|----------------------------|---|--|
| | | <p>ป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติพิจารณาต่อไปด้วย ทั้งนี้ หากเป็นโครงการที่เข้าข่ายต้องเสนอคณะรัฐมนตรี ตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ขอให้ นำความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาต่อไป และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดหรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ หรือคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นประกอบแล้ว หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการแล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> | |

ส.พ.

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



Dr. 11/2/11

(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม |
|--|-------------------------------|---|---|
| | | <p>2.2.2 กรณีโครงการหรือกิจการหรือการดำเนินการของหน่วยงานของรัฐที่คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ให้ความเห็นต่อรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว และการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดของโครงการหรือกิจการหรือดำเนินการของหน่วยงานรัฐ ที่ต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมนั้น ไม่ต้องเสนอให้คณะรัฐมนตรีเพื่อประกอบการพิจารณาตามระเบียบปฏิบัติของทางราชการ ดังนี้ ให้หน่วยงานที่มีอำนาจอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของโครงการ แล้วแต่กรณี จัดส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดโครงการ หรือมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อเสนอให้คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ คณะที่เกี่ยวข้องพิจารณาให้ความเห็นชอบประกอบก่อนการเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงมาตรการดังกล่าว และนำเสนอคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเพื่อทราบต่อไปด้วย และเมื่อโครงการหรือกิจการมีการเปลี่ยนแปลงรายละเอียด หรือปรับปรุงแก้ไขมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ตามที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ และคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติให้ความเห็นประกอบแล้ว หากหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติ หรืออนุญาต หรือหน่วยงานเจ้าของ</p> | |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



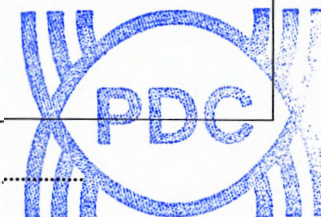
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและท่าพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|----------------------------|---|--|
| | | <p>โครงการ แล้วแต่กรณี ต้องแจ้งผลการแก้ไขเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทราบด้วย</p> <p>3. ในการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่าโครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือมีข้อร้องเรียนใด ๆ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (และ/หรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและผู้บริหารจัดการโครงการหรือบำรุงรักษาโครงการ) ต้องดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ เพื่อจะได้ร่วมกันพิจารณาแนวทางและข้อเสนอแนะในการแก้ไขปัญหาต่อไป</p> <p>4. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ต้องจัดตั้งหน่วยประชาสัมพันธ์โครงการให้แล้วเสร็จก่อนก่อสร้าง เพื่อประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนในพื้นที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานเขตองค์กรพัฒนาเอกชน เป็นต้น จะได้รับทราบวิธีการก่อสร้างและแผนการดำเนินงานโครงการ ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น รวมทั้งมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตลอดจนเปิดโอกาสให้มีส่วนร่วมในการสังเกตการณ์และตรวจสอบขั้นตอนการดำเนินการ เพื่อความเข้าใจอันดีต่อกัน และป้องกันเรื่องร้องเรียน</p> <p>5. ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยควบคุมไปถึง Sub Contractor ให้ดำเนินการตามมาตรการอย่างเคร่งครัด</p> | |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท พีริ ทีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|--|
| II. มาตรการด้านสิ่งแวดล้อม | | | |
| 1. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ | | | |
| 1.1 สภาพภูมิประเทศ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการเตรียมพื้นที่สำหรับตั้งหน่วยก่อสร้างตั้งอยู่บริเวณริมถนนทางรถไฟสายเก่าปากน้ำ มีเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ จะมีการปรับถมพื้นที่ทำให้มีความสูงเพิ่มจากระดับดินเดิมเพียงเล็กน้อย ซึ่งกิจกรรมที่เกิดขึ้นไม่ส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิประเทศของพื้นที่แต่อย่างใด จึงไม่มีผลกระทบ - กิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างและกิจกรรมงานชั้นทางและผิวทาง ได้แก่ การก่อสร้างเสาเข็มเจาะ การก่อสร้างฐานราก โดยมีการขุด ปรับ หรือถม พื้นที่โครงการเพื่อให้ได้มาตรฐานในการก่อสร้างโครงการ แต่ทั้งนี้ตำแหน่งหรือบริเวณขอบเขตพื้นที่ดำเนินงานก่อสร้างอยู่ในเขตทางเท่านั้น จึงคาดว่าจะเกิดการเปลี่ยนแปลงหรือส่งผลกระทบต่อทางลบในระดับต่ำ <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการเปิดใช้เส้นทางโครงการ และงานบำรุงรักษา ไม่มีการปรับถมหรือขุดเจาะพื้นที่เพิ่มเติม จึงไม่มีผลกระทบ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจำกัดพื้นที่ในการก่อสร้างให้อยู่ภายในบริเวณที่จะก่อสร้างและอยู่ในเขตทางโครงการ และกำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างโดยใช้แท่งคอนกรีตวางกัน ติดตั้งรั้วผ้าใบทึบชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน พร้อมทั้งจัดทำเครื่องหมายแสดงแนวเขตพื้นที่ก่อสร้างและเขตทางทั้งสองฝั่งถนนให้ชัดเจน - เมื่อทำการก่อสร้างเสาเข็มเจาะ การก่อสร้างฐานราก งานตัดดินและหิน และงานดินถมก่อสร้างแล้วเสร็จให้ผู้รับจ้างก่อสร้างทำการปรับสภาพพื้นที่ให้เป็นปกติ <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)

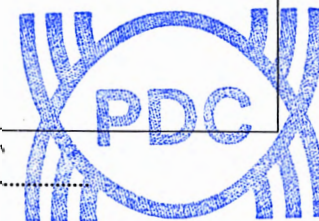
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 8/71

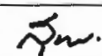
(นายมนูญ แสงเพลิง)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|---|--|--|
| <p>1.2 อุตุนิยมวิทยาและ คุณภาพอากาศ</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้างระดับดิน กิจกรรมการก่อสร้าง ฐานรากทางยกระดับ กิจกรรมขนส่งวัสดุก่อสร้างโครงการ และ กิจกรรมการก่อสร้างทั้งหมดพร้อมกัน</p> <p><u>ฝุ่นละอองรวม (TSP)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0993-0.4020 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งเกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) จำนวน 3 แห่ง คือ ชุมชนสวนอ้อย (1), ชุมชนสวนอ้อย (2) และหมู่บ้านสุขุมวิทการ์เด้นซิตี 2 (1) จึงมีผลกระทบระดับปานกลาง <p><u>ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0432-0.2124 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งเกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) จำนวน 6 แห่ง คือ ชุมชนสวนอ้อย, ชุมชนโรงหมู (1) ชุมชนสร้างสรรค์พัฒนา 7-12 (1), ชุมชนสวนอ้อย (1), ชุมชนสวนอ้อย (2) และหมู่บ้านสุขุมวิทการ์เด้นซิตี 2 (1) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง <p><u>ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM_{2.5})</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM_{2.5}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0182-0.0536 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งเกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีการปิดปกคลุมกองวัสดุอุปกรณ์การก่อสร้างทั้งหมดที่จะก่อให้เกิดฝุ่นละอองตลอดระยะเวลาในการจัดเก็บวัสดุอุปกรณ์ต่าง ๆ ในพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็นเท่านั้น - ทำความสะอาดผิวจราจรตลอดแนวพื้นที่การก่อสร้างวันละ 1 ครั้ง ในช่วงเวลากลางวัน (ดำเนินการให้แล้วเสร็จก่อนเวลา 05.00 น.) - ติดตั้งแผ่นกันฝุ่นที่ล้อมทั้ง 4 ข้างของยานพาหนะที่ใช้สำหรับการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ และพนักงานเข้า-ออกพื้นที่โครงการและทำการตรวจสอบสภาพของแผ่นกันฝุ่นให้อยู่ในสภาพดีต่อการป้องกันฝุ่นละออง พร้อมทั้งทำการตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์เป็นประจำสม่ำเสมอ เพื่อลดการเกิดควันดำที่ก่อให้เกิดมลสารทางอากาศ - ดำเนินการเปิดพื้นที่ก่อสร้างเป็นช่วง ๆ ตามความเหมาะสมและใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างให้เป็นไปตามแผนงานโครงการทั้งนี้การดำเนินกิจกรรมดังกล่าวต้องทำในเขตพื้นที่ก่อสร้างเท่านั้น เพื่อป้องกันการเปิดหน้าดินทิ้งไว้โดยไม่จำเป็น และปิดพื้นที่หน้าดินทันทีหากดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง - จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำการฉีดพรมน้ำและ/หรือจัดอุปกรณ์ป้องกันฝุ่นละอองฟุ้งกระจายบริเวณพื้นที่ที่มีการก่อสร้าง ในขณะที่ดำเนินกิจกรรมที่ก่อให้เกิดฝุ่นละออง เช่น งานขุดเจาะ งานสกัด เป็นต้น | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 2 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานเขตคลองเตย (ทดแทนโรงเรียนสามัคคีสังเคราะห์ที่ถูกรื้อย้าย) - สมาคมจันทรามิตรสัมพันธ์ (อาคารชยุตง) <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 6 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM_{2.5}) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) - ทิศทางและความเร็วลม <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - จำนวน 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|---|
| | <p>(ไม่เกิน 0.05 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) จำนวน 1 แห่ง คือ ชุมชนสวนอ้อย (2) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p><u>ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.5323-3.2738 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 30.0 ส่วนในล้านส่วน) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ <p><u>ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.4556-1.2462 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 9.0 ส่วนในล้านส่วน) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ <p><u>ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0275-0.0671 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ | <ul style="list-style-type: none"> - ควบคุมน้ำหนักและความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดและมีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อวิ่งผ่านพื้นที่ชุมชน - ปิดคลุมท้ายรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างให้มิดชิด เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองและเศษวัสดุตกหล่นบนผิวทาง - บริเวณพื้นที่ที่มีกิจกรรมการก่อสร้างรวมทั้งทางเข้า-ออกของรถยนต์/รถบรรทุกของโครงการ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดตัวรถและล้อรถก่อนนำรถออกสู่ภายนอกโครงการ และเศษดินโคลน หิน และทราย ที่ตกลงมาอยู่บริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบนผิวจราจรโดยรอบเป็นประจำตลอดช่วงที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง - ตรวจสอบสภาพ/บำรุงรักษาเครื่องจักร อุปกรณ์และยานพาหนะต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพดีเสมอ เพื่อลดการระคายมลพิษทางอากาศ - หากได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบด้านฝุ่นละออง อันเนื่องมาจากการดำเนินการของโครงการให้เข้าตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นทันที - พื้นที่อ่อนไหวที่มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) มีค่าเกินมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ชุมชนสวนอ้อย (1) ชุมชนสวนอ้อย (2) และหมู่บ้านสุขุมวิทการ์เด้นซิตี 2 (1) พื้นที่อ่อนไหวที่มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) มีค่าเกินมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ ชุมชนสวนอ้อย ชุมชนโรงหมู (1) ชุมชนสร้างสรรค์พัฒนา 7 - 12 (1) ชุมชนสวนอ้อย (1) ชุมชนสวนอ้อย (2) และหมู่บ้านสุขุมวิทการ์เด้นซิตี 2 (1) และ | <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือ ผู้รับจ้าง ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการงบประมาณ - 160,000 บาท <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 2 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานเขตคลองเตย (ทดแทนโรงเรียนสามัคคีสงเคราะห์ที่ถูกรื้อย้าย) - สมาคมจันทรามิตรสัมพันธ์ (อาคารชวยสง) <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 6 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM_{2.5}) - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) - ทิศทางและความเร็วลม <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ) |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงศ์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|--|
| | | พื้นที่อ่อนไหวที่มีปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM _{2.5}) มีค่าเกินมาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ชุมชนสวนอ้อย (2) ให้ดำเนินการพรมน้ำ เพื่อลดปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM ₁₀) จำนวน 4 ครั้ง/วัน ในเวลาทำงาน | <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดทุก 1 เดือน ตลอดระยะเวลาที่มีการก่อสร้างผ่านสถานีตรวจวัดที่กำหนด <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือ ผู้รับจ้าง ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการงบประมาณ - 1,920,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 3,840,000 บาท |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การประเมินผลกระทบด้านคุณภาพอากาศตามการคาดการณ์ปริมาณจราจรในปี 2568-2598 พบว่า</p> <p><u>ฝุ่นละอองรวม (TSP)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.1003-0.1296 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 0.33 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ <p><u>ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0436-0.0726 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดระบบการจราจรให้มีความคล่องตัว โดยการติดสัญญาณ/เครื่องหมายจราจรบอกทิศทาง กำหนดประเภทและความเร็วของยานพาหนะและจัดเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกกรณีเกิดเหตุจราจรติดขัด - ซ่อมแซมและปรับปรุงผิวจราจรให้มีสภาพดี ราบเรียบอยู่เสมอ และทำความสะอาดผิวจราจรบนทางพิเศษอย่างสม่ำเสมอ - หากได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ ต้องเร่งดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นทันที - ทำความสะอาดผิวจราจรบริเวณบนทางพิเศษทันทีในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉิน เช่น มีอุบัติเหตุ มีดินทรายตกหล่นในเขตทาง เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 2 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานเขตคลองเตย (ทดแทน โรงเรียนสามัคคีสังเคราะห์ที่ถูกรื้อย้าย) - สมาคมจันทรามิตรสัมพันธ์ (อาคารชยุตง) <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 6 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองรวม (TSP) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM_{2.5}) |

สผ.



(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

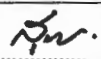
Dr. Heera




(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

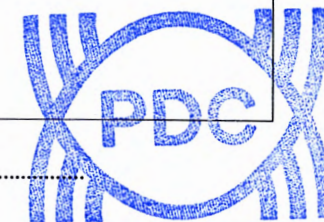
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| | <p>(ไม่เกิน 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> <p><u>ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM_{2.5})</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 2.5 ไมครอน (PM_{2.5}) เฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0182-0.0211 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 0.05 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ <p><u>ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 1 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.8074-8.2051 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ <p><u>ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) เฉลี่ย 8 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.5347-2.5803 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 9.0 ส่วนในล้านส่วน) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ <p><u>ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) มีค่าอยู่ในช่วง 0.0301-0.0761 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป (ไม่เกิน 0.17 ส่วนในล้านส่วน) จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ | | <ul style="list-style-type: none"> - ก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ (NO₂) - ก๊าซคาร์บอนมอนนอกไซด์ (CO) - ทิศทางและความเร็วลม <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือ ผู้รับสัมปทาน ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการงบประมาณ - 160,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 4,800,000 บาท |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย





(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| 1.3 เสียง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมก่อสร้างระดับดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด (ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ)) ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ ชุมชนบ้านกล้วย, ชุมชนโรงหมู (1) ชุมชนโรงหมู, ชุมชนสร้างสรรค์พัฒนา 7-12 (1), ชุมชนสวนอ้อย, ชุมชนสวนอ้อย (1), ชุมชนสวนอ้อย (2), หมู่บ้านสุขุมวิทการ์เดนซิตี 2 (1), และสมาคมจันทรามิตรสัมพันธ์ (อาคารชวยสง) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 72.2, 76.3, 71.2, 77.9, 73.5, 80.3, 86.1, 88.1 และ 70.6 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับสูง <p>ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากทางยกระดับ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด (ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ)) ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว จำนวน 14 แห่ง ได้แก่ Metro Luxe Rama 4, มหาวิทยาลัยกรุงเทพ, ชุมชนบ้านกล้วย, ชุมชนโรงหมู (1), ชุมชนโรงหมู, ชุมชนสร้างสรรค์พัฒนา 7-12 (1), ชุมชนสร้างสรรค์พัฒนา 7-12, ชุมชนสวนอ้อย, ชุมชนสวนอ้อย (1), ชุมชนสวนอ้อย (2), หมู่บ้านสุขุมวิทการ์เดนซิตี 2, หมู่บ้านสุขุมวิทการ์เดนซิตี 2 (1), สมาคมจันทรามิตรสัมพันธ์ (อาคารชวยสง) และ Lumpini Town Place สุขุมวิท 62 มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 70.0, 71.0, 77.2, 80.9, 76.1, 82.6, 73.0, 78.1, 85.2, 91.2, 70.2, 93.4, 75.4 และ 74.3 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับสูง | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะ เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง - ควบคุมการขนส่งวัสดุขนาดใหญ่ และการวางชิ้นส่วนโครงสร้างขนาดใหญ่จากวิศวกรผู้ควบคุมงานต้องระมัดระวังในการวางและติดตั้งให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด - ควบคุมคนงานก่อสร้างบริเวณบ้านพักคนงานไม่ให้ส่งเสียงดังในยามวิกาล เพื่อลดผลกระทบต่อความเดือดร้อนรำคาญต่อผู้ที่อยู่อาศัยในบริเวณใกล้เคียง - กรณีไม่มีการใช้งานเครื่องยนต์ เครื่องจักร ให้ดับเครื่องยนต์ เครื่องจักรทุกครั้ง เพื่อลดการเกิดเสียงดังจากเครื่องยนต์ - ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน (08.00-18.00 น.) ทั้งนี้หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้าง นอกช่วงเวลาดังกล่าว ให้แจ้งแผนการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างต่อผู้นำชุมชนและประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบอย่างน้อย 2 วัน ก่อนดำเนินการก่อสร้าง - ควบคุมน้ำหนัก ความเร็ว และการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และมีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อวิ่งผ่านพื้นที่ชุมชน - ให้รถขนส่งอุปกรณ์ก่อสร้างและวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ ปฏิบัติตามประกาศกรุงเทพมหานคร และประกาศอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิ่งรถบรรทุกในเขตกรุงเทพมหานคร - หากได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบด้านเสียงรบกวนอันเนื่องมาจากการดำเนินการของโครงการ จะต้องรับตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นทันที | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 2 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานเขตคลองเตย (ทดแทนโรงเรียนสามัคคีสงเคราะห์ที่ถูกรื้อย้าย) - สมาคมจันทรามิตรสัมพันธ์ (อาคารชวยสง) <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 4 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L90) - ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (Ldn) <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - จำนวน 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้รับจ้าง ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการ <p>งบประมาณ</p> <ul style="list-style-type: none"> - 14,000 บาท |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|---|
| | <p>ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการขนส่งวัสดุก่อสร้างโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง มีค่าเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด (ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ)) ส่งผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหว จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ ชุมชนสร้างสรรค์พัฒนา 7-12 (1), ชุมชนสวนอ้อย (1) และชุมชนสวนอ้อย (2) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 71.2, 71.9 และ 74.7 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง | <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราววัสดุ Metal Sheet หรือวัสดุอื่นเทียบเท่าหรือดีกว่าที่กำหนด หนา 1.27 มิลลิเมตร สูง 2.0 – 4.5 เมตร จำนวน 12 แห่ง ซึ่งจะครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวทั้งหมด 15 แห่ง รายละเอียดการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราว เพื่อลดผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้าง ทั้งนี้ ก่อนการติดตั้งกำแพงกันเสียงชั่วคราวจะต้องขอความเห็นและได้รับอนุญาตจากเจ้าของพื้นที่ รวมทั้งต้องเว้นช่องทางเข้า-ออกของชุมชน เพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สามารถเดินทางได้ตามปกติ - เมื่อทำการก่อสร้างถนนโครงการแล้วเสร็จ ให้ติดตั้งกำแพงกันเสียงถาวรชนิดดูดซับเสียง (Absorptive Barriers) วัสดุ Metal Sheet หรือ FRP (Fiberglass Reinforced Plastic) หรือวัสดุอื่นเทียบเท่าหรือดีกว่าที่กำหนดความสูง 2 เมตร บนขอบทาง (Parapet) บนโครงสร้างทางยกระดับ จำนวน 4 แห่ง ซึ่งจะครอบคลุมพื้นที่อ่อนไหวทั้งหมด จำนวน 5 แห่ง รายละเอียดการติดตั้งกำแพงกันเสียง แต่ทั้งนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องทำการสอบถามพื้นที่อ่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงก่อนทำการติดตั้งกำแพงกันเสียงอีกครั้ง เพื่อยืนยันหรือยินยอมให้ดำเนินการติดตั้งในบริเวณพื้นที่ดังกล่าว | <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 2 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานเขตคลองเตย (ทดแทนโรงเรียนสามัคคีสังเคราะห์ที่ถูกรื้อย้าย) - สมาคมจันทรามิตรสัมพันธ์ (อาคารชยุตง) <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 4 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นไทล์ที่ 90 (L90) - ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (Ldn) <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดทุก 1 เดือน ตลอดระยะเวลาที่มีการก่อสร้างผ่านสถานีตรวจวัดที่กำหนด <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้รับจ้าง ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการ |

สม.

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ดร. ป.ป.ป.

(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| | | | งบประมาณ - 168,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 336,000 บาท |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การประเมินผลกระทบด้านระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง จากกิจกรรมคมนาคมในปี 2568-2598 พบว่า มีค่าอยู่ในช่วง 60.7-75.5 เดซิเบล (เอ) ซึ่งมีค่าเกินค่ามาตรฐานที่กำหนด (ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ)) จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ ชุมชนโรงหมู (1), ชุมชนสร้างสรรค์พัฒนา 7-12 (1), ชุมชนสวนอ้อย (1), ชุมชนสวนอ้อย (2) และหมู่บ้านสุขุมวิทการ์เด้นซิตี 2 (1) มีค่าระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง ปี พ.ศ. 2598 72.7, 73.9, 72.2, 75.5 และ 71.1 เดซิเบล (เอ) ตามลำดับ จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดูแลรักษากำแพงกันเสียงให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ - ตรวจสอบสภาพพื้นผิวจราจรให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ - หากได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบด้านเสียง การทางพิเศษแห่งประเทศไทยต้องเร่งดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นทันที | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 2 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานเขตคลองเตย (ทดแทน โรงเรียนสามัคคีสังเคราะห์ที่ถูกรื้อย้าย) - สมาคมจันทรามิตรสัมพันธ์ (อาคารชุธง) <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 4 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) - ระดับเสียงสูงสุด (Lmax) - ระดับเสียงเปอร์เซ็นต์ไทล์ที่ 90 (L₉₀) - ระดับเสียงเฉลี่ยกลางวันกลางคืน (Ldn) <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาดำเนินการ |

สม.

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 15/71

สม. 11/24/2568

(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|---|
| | | | <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้รับสัมปทาน ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการงบประมาณ - 14,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 420,000 บาท |
| <p>1.4 ความสั่นสะเทือน</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างระดับดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) มีค่าอยู่ในช่วง 0.010-3.639 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) ที่กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร กำหนดให้อาคารประเภทที่ 2 เท่ากับ 5 มิลลิเมตร/วินาที โดยเมื่อเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหวทั้งหมดกับมาตรฐานระบบเยอรมนีหมายเลข 4150 พบว่า ความสั่นสะเทือนสูงสุดที่เกิดขึ้น สูงกว่าแรงสั่นสะเทือนที่ไม่เป็นอันตรายแม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ แต่ต่ำกว่า แรงสั่นสะเทือนที่เป็นจุดเริ่มต้นของการเกิดความเสียหายทางสถาปัตยกรรม และเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานระบบบริติชหมายเลข 5228 พบว่า ผลกระทบของแรงสั่นสะเทือนต่อมนุษย์ส่วนใหญ่มีค่าต่ำกว่าแรงสั่นสะเทือนที่มีความเป็นไปได้ที่จะถูกรับรู้โดยมนุษย์ได้ในกรณีอ่อนไหวและมีพื้นที่อ่อนไหว แต่อย่างไรก็ตาม มีพื้นที่อ่อนไหว จำนวน 2 แห่ง มีค่าสูงกว่าแรงสั่นสะเทือน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดำเนินการก่อสร้างในช่วงเวลากลางวัน (08.00-18.00 น.) ทั้งนี้หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการก่อสร้าง นอกช่วงเวลาดังกล่าว ให้แจ้งแผนการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างต่อผู้นำชุมชนและประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการทราบอย่างน้อย 2 วัน ก่อนดำเนินการก่อสร้าง - ควบคุมน้ำหนัก และความเร็วของรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และมีความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อวิ่งผ่านพื้นที่ชุมชน - ตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์/เครื่องจักร ที่ใช้สำหรับงานก่อสร้าง ให้อยู่ในสภาพดีเสมอเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดแรงกระแทกที่ผิดปกติ - หากได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนรบกวน อันเนื่องมาจากการดำเนินการของโครงการ ให้ทำการตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นทันที | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 2 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานเขตคลองเตย (ทดแทนโรงเรียนสามัคคีสงเคราะห์ที่ถูกรื้อย้าย) - สมาคมจันทรามิตรสัมพันธ์ (อาคารชวยง) <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 2 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเร็วอนุภาคสูงสุด - ความถี่ <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - จำนวน 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ |

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
PDC DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| | <p>ที่ก่อให้เกิดความรำคาญต่อมนุษย์แต่สามารถทนได้โดยจะต้องมีการแจ้งล่วงหน้าในกรณีกิจกรรมก่อสร้าง แต่ต่ำกว่าแรงสั่นสะเทือนที่เกินจุดที่มนุษย์สามารถทนได้ในสภาพแวดล้อมของอาคาร ได้แก่ ชุมชนสวนอ้อย (2) มีค่า 2.455 มิลลิเมตร/วินาที และหมู่บ้านสุขุมวิทการ์เด้นซิตี 2 (1) มีค่า 3.639 มิลลิเมตร/วินาที จึงคาดว่ามิผลกระทบอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างฐานรากทางยกระดับ</p> <ul style="list-style-type: none"> - จะก่อให้เกิดความสั่นสะเทือนที่มาจากเจาะเสาเข็ม โดยเครื่องจักรกลขนาดใหญ่ (Vibratory Pile Driver) มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) มีค่าอยู่ในช่วง 0.036-12.720 มิลลิเมตร/วินาที พบว่า มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) เกินค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) ที่กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร กำหนดให้อาคารประเภทที่ 2 เท่ากับ 5 มิลลิเมตร/วินาที โดยเมื่อเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหวทั้งหมดกับมาตรฐานระบบเยอรมนีหมายเลข 4150 พบว่า ความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นนั้นอยู่ในระดับที่อนุญาตให้เกิดขึ้นในโรงงานอุตสาหกรรมเท่านั้น และเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานระบบบริติชหมายเลข 5228 พบว่า มีค่าต่ำกว่าแรงสั่นสะเทือนที่มีความเป็นไปได้ที่จะถูกรับรู้โดยมนุษย์ได้ในกรณีอ่อนไหวและมีพื้นที่อ่อนไหว แต่อย่างไรก็ตามมีพื้นที่อ่อนไหว จำนวน 4 แห่ง มีค่าสูงกว่าแรงสั่นสะเทือน | <ul style="list-style-type: none"> - ปรับลดพลังงานในการกดปลูกเสาเข็มที่ใช้ในการป้องกันการพังทลายของดิน โดยใช้การกดปลูกเสาเข็มด้วยระบบไฮดรอลิกหรือวิธีการอื่น ๆ เพื่อลดระดับความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นในบริเวณชุมชนสวนอ้อย (2) และหมู่บ้านสุขุมวิทการ์เด้นซิตี 2 (1) - ลดกิจกรรมการขุดเจาะเสาเข็มบริเวณชุมชนสวนอ้อย (2) และหมู่บ้านสุขุมวิทการ์เด้นซิตี 2 (1) ในช่วงเวลาเร่งด่วน เพื่อลดความสั่นสะเทือนร่วมที่เกิดจากการจราจร - ทำการสำรวจและถ่ายภาพอาคารสิ่งปลูกสร้างบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างก่อนดำเนินการก่อสร้าง หลังตอกหรือเจาะเสาเข็มและก่อสร้างแล้วเสร็จ เพื่อเก็บไว้เป็นหลักฐานหากมีข้อร้องเรียนว่าอาคารได้รับความเสียหายจากการก่อสร้าง | <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้รับจ้าง ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการงบประมาณ - 36,000 บาท <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 2 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานเขตคลองเตย (ทดแทนโรงเรียนสามัคคีสงเคราะห์ที่ถูกรื้อย้าย) - สมาคมจันทรามิตรสัมพันธ์ (อาคารชวยอง) <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 2 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเร็วอนุภาคสูงสุด - ความถี่ <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดทุก 1 เดือน ตลอดระยะเวลาที่มีการก่อสร้างผ่านสถานีตรวจวัดที่กำหนด |

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| | <p>ที่ก่อให้เกิดความรำคาญต่อมนุษย์แต่สามารถทนได้โดยจะต้องมีการแจ้งล่วงหน้าในกรณีกิจกรรมก่อสร้าง แต่ต่ำกว่าแรงสั่นสะเทือนที่เกินจุดที่มนุษย์สามารถทนได้ในสภาพแวดล้อมของอาคาร ได้แก่ ชุมชนโรงหมู (1) มีค่า 1.378 มิลลิเมตร/วินาที ชุมชนสร้างสรรค์พัฒนา 7 - 12 (1) มีค่า 1.862 มิลลิเมตร/วินาที ชุมชนสวนอ้อย (1) มีค่า 3.034 มิลลิเมตร/วินาที และชุมชนสวนอ้อย (2) มีค่า 8.582 มิลลิเมตร/วินาที และมีพื้นที่อ่อนไหว 1 แห่ง มีค่าสูงกว่าแรงสั่นสะเทือนที่เกินจุดที่มนุษย์สามารถทนได้ในสภาพแวดล้อมของอาคาร ได้แก่ หมู่บ้านสุขุมวิทการ์เด้นซิตี 2 (1) มีค่า 12.720 มิลลิเมตร/วินาที จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับสูง</p> <p>ผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการขนส่งวัสดุก่อสร้างโครงการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) มีค่าอยู่ระหว่าง 0.099-1.356 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) ที่กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร กำหนดให้อาคารประเภทที่ 2 เท่ากับ 5 มิลลิเมตร/วินาที โดยเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานระบบเยอรมนี หมายเลข 4150 พบว่า แรงสั่นสะเทือนไม่เป็นอันตรายแม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ และเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับข้อกำหนดด้านความสั่นสะเทือนต่อมนุษย์ โดยมาตรฐาน A Survey of Traffic-induced Vibration, TRRL 1971 พบว่า ระดับ | | <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้รับจ้าง ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการงบประมาณ - 432,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 864,000 บาท |

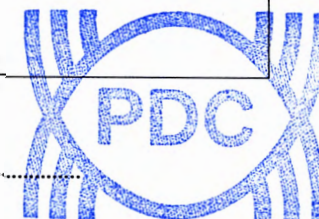
.....
ส.พ.

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




.....
Dr. Heung

(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| | <p>แรงสั่นสะเทือน มีค่าอยู่ในช่วงเริ่มรับรู้ได้ และมีความเป็นไปได้ ที่อาจจะถูกรบกวน จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ ผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมการก่อสร้างทั้งหมด พร้อมกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> - แรงสั่นสะเทือนที่มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) สูงสุด มาจากกิจกรรมการก่อสร้างฐานรากทางยกระดับ มีค่าความ สั่นสะเทือน เท่ากับ 12.720 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งเกินค่า มาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) ที่กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือน เพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร กำหนดให้อาคารประเภทที่ 2 เท่ากับ 5 มิลลิเมตร/วินาที โดยเมื่อเปรียบเทียบพื้นที่อ่อนไหว ทั้งหมดกับมาตรฐานระบบเยอรมนีหมายเลข 4150 พบว่า ความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นนั้นอยู่ในระดับที่อนุญาตให้เกิดขึ้น ในโรงงานอุตสาหกรรมเท่านั้น และเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐาน ระบบบริติชหมายเลข 5228 พบว่า มีค่าสูงกว่าแรงสั่นสะเทือน ที่เกินจุดที่มนุษย์สามารถทนได้ในสภาพแวดล้อมของอาคาร จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับสูง | | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบด้านแรงสั่นสะเทือนอันเนื่องจากการคมนาคม บนถนนโครงการ ค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) มีค่าอยู่ ในช่วง 0.049-0.678 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) โดยเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานระบบเยอรมนี | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบสภาพพื้นผิวจราจรให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 2 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none"> - สำนักงานเขตคลองเตย (ทดแทน โรงเรียนสามัคคีสงเคราะห์ที่ถูกรื้อย้าย) - สมาคมจันทรามิตรสัมพันธ์ (อาคารชวยอง) |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 19/71


(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด PDC DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงศ์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| | <p>หมายเลข 4150 พบว่า แรงสั่นสะเทือนไม่เป็นอันตรายแม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ และเมื่อนำไปเปรียบเทียบกับข้อกำหนดด้านความสั่นสะเทือนต่อมนุษย์ โดยมาตรฐาน A Survey of Traffic-induced Vibration, TRRL 1971 พบว่า พื้นที่อ่อนไหวในระยะ 0-92 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จะได้รับระดับแรงสั่นสะเทือนมีค่าอยู่ในช่วงเริ่มรับรู้ได้ และมีความเป็นไปได้ที่อาจจะถูกรบกวน และพื้นที่อ่อนไหวในระยะ 110-500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ จะได้รับระดับแรงสั่นสะเทือนไม่สามารถรับรู้ได้โดยมนุษย์และไม่รู้สึกถูกรบกวน จึงคาดว่าผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ</p> | | <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 2 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ความเร็วอนุภาคสูงสุด - ความถี่ <p>ระยะเวลาดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดครั้งละ 5 วันต่อเนื่อง (ครอบคลุมวันทำการและวันหยุดราชการ) <p>ความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจวัดปีละ 1 ครั้ง ในช่วง 3 ปีแรก หลังจากนั้นหากผลที่ได้มีค่าไม่เกินมาตรฐานและไม่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากผลการตรวจวัดครั้งก่อนจะดำเนินการตรวจวัดทุก 3 ปี <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้รับสัมปทาน ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการงบประมาณ - 36,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 432,000 บาท |

สม.

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



Dr. 11/25/14.

(นายมนูญ แสงเพลิง)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|---|
| 1.5 ธรณีวิทยาและ แผ่นดินไหว | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ผลกระทบต่อธรณีวิทยา</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่แนวเส้นทางโครงการที่มีสภาพโดยรวมทางธรณีวิทยาเป็นชั้นดินเหนียวอ่อนมากถึงแข็งปานกลาง ชั้นดินเหนียวแข็งถึงแข็งปานกลาง ชั้นทรายชั้นแรก ชั้นดินเหนียวแข็งถึงแข็งมากชั้นที่ 2 ซึ่งมีโอกาสทำให้เกิดการทรุดตัวของดิน อย่างไรก็ตาม ในการวางฐานรากจะต้องวางผ่านชั้นดินที่มีความไม่คงตัว โดยให้ปลายเสาเข็มอยู่ในชั้นทรายแข็งถึงชั้นทรายละเอียดถึงชั้นทรายละเอียดปานกลางมีความหนาแน่นปานกลางถึงแน่นมาก เพื่อลดปัญหาการทรุดตัวของดิน เนื่องจากธรณีวิทยาบริเวณพื้นที่โครงการเป็นดินอ่อน จึงคาดว่าผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง <p>ผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว</p> <ul style="list-style-type: none"> กรุงเทพมหานครไม่ได้จัดอยู่ในกลุ่มรอยเลื่อนมีพลังพาดผ่าน และจากการตรวจสอบรอยเลื่อนมีพลังในระยะ 150 กิโลเมตร พบรอยเลื่อนมีพลัง 2 แห่ง ได้แก่ รอยเลื่อนเจดีย์สามองค์ และรอยเลื่อนศรีสวัสดิ์ มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 124 และ 142 กิโลเมตร ตามลำดับ การตรวจสอบศูนย์เกิดแผ่นดินไหวในระยะ 150 กิโลเมตร พบศูนย์เกิดแผ่นดินไหวขนาด <3.0 (1,819 ครั้ง) 4 แห่ง มีระยะห่างจากโครงการ 132, 127, 155 และ 125 กิโลเมตร ตามลำดับ และพบศูนย์เกิดแผ่นดินไหวขนาด 3.0-3.9 (613 ครั้ง) 2 แห่ง มีระยะห่างจากโครงการ 150 และ 138 กิโลเมตร ตามลำดับ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ผลกระทบต่อธรณีวิทยา</p> <ul style="list-style-type: none"> ก่อนดำเนินการก่อสร้างต้องดำเนินการตรวจสอบสภาพทางธรณีวิทยาที่ละเอียด และประเมินเสถียรภาพของดิน (Slope Stability) อีกครั้ง การขุดเจาะฐานรากโครงสร้างทางยกระดับกำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างใช้สารละลายเบนโทไนท์เพื่อพยุงหลุมเจาะขณะทำการเจาะเสาเข็มและยึดปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบจากการปนเปื้อนสารละลายเบนโทไนท์ในดินอย่างเคร่งครัด <p>ผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว</p> <ul style="list-style-type: none"> ออกแบบและคำนวณโครงสร้างให้มีเสถียรภาพในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว ตามกฎกระทรวงฉบับใหม่ ว่าด้วยการกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 รวมถึงมาตรฐานการออกแบบอาคารต้านทานการสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว (มยผ.1301/1302-61) โดยกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ปี พ.ศ. 2561 โดยกำหนดให้ใช้ค่าความเร่งตอบสนองเชิงสเปกตรัมในการออกแบบตามพื้นที่ต่าง ๆ ในประเทศไทยและพื้นที่แอ่งกรุงเทพมหานคร โซน 5 ผนวกเข้ากับมาตรฐานการออกแบบหลักของโครงสร้างในโครงการ คือ AASHTO LRFD Design Specification, 6th Edition ปี ค.ศ. 2012 | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |



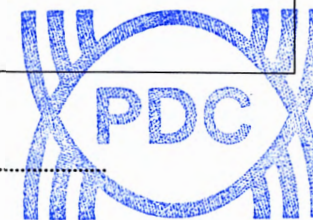
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 21/71



(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.



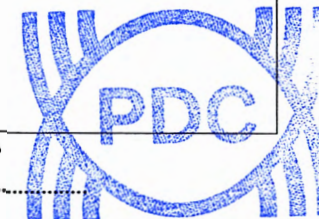
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| | <p>และจากการตรวจสอบแนวเส้นทางโครงการตั้งอยู่ในเขตพื้นที่เสี่ยงภัยแผ่นดินไหวระดับเบา (คนจะไม่รู้สึกแต่เครื่องวัดสามารถตรวจวัดได้ : 0-3% g) ซึ่งมีความรุนแรงเท่ากับ I-III เมอร์คัลลี ดังนั้นในกรณีที่เกิดแผ่นดินไหวในพื้นที่ใกล้เคียงอาจส่งผลกระทบต่อโครงการทางยกระดับได้ นอกจากนี้พื้นที่แอ่งกรุงเทพมหานคร มีลักษณะดินอ่อนเป็นพิเศษและอยู่ใน "บริเวณที่ 2" ตามกฎกระทรวง กำหนดการรับน้ำหนักความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นดินที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 จึงประเมินว่ามีผลกระทบทางลระดับปานกลาง</p> | <ul style="list-style-type: none"> - กรณีเกิดแผ่นดินไหวรุนแรงในพื้นที่โครงการ ต้องดำเนินการตรวจสอบความเสียหายตลอดแนวเส้นทาง และในกรณีที่พบความเสียหาย เช่น ถนนทรุด ถนนแยก/ร้าว ต้องดำเนินการซ่อมแซม/ปรับปรุงให้อยู่ในสภาพดีโดยเร็ว | |
| | <p>ระยะดำเนินการ ผลกระทบต่อธรณีวิทยา</p> <ul style="list-style-type: none"> - น้ำหนักของโครงสร้างและน้ำหนักบรรทุกจรของโครงการจะส่งแรงผ่านเสาไปยังฐานรากและเสาเข็มลงสู่ชั้นทรายแข็งที่อยู่ลึกลงไปได้ดินที่สามารถรองรับน้ำหนักตามที่ออกแบบ ดังนั้น ดินโดยรอบของโครงการจึงไม่มีการรับน้ำหนักมากขึ้นจากการก่อสร้างโครงการ เนื่องจากที่ตั้งโครงการอยู่ในพื้นที่ดินอ่อนการรบกวนโครงสร้างดินโดยรอบเสาเข็ม จึงอาจจะเกิดผลกระทบให้เกิดการทรุดตัวเล็กน้อย - ผลการวิเคราะห์เสถียรภาพคั่นทางโดยโปรแกรม KU Slope ใช้แบบจำลองคั่นทางที่มีระยะเอียง 1 : 2 ในสภาวะน้ำหนักบรรทุกถาวร โดยพิจารณาตามสภาพและตามการใช้งานพื้นที่ จนกระทั่งสามารถกำหนดรูปแบบของคั่นดินให้เหมาะสมกับสภาพพื้นที่ก่อสร้างจริง และมีความปลอดภัยตามข้อกำหนด | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ทำการตรวจสอบความแข็งแรงและรอยร้าวของโครงสร้างอย่างต่อเนื่อง เพื่อซ่อมแซมและแก้ไขได้อย่างทัน่วงที่ - กรณีเกิดแผ่นดินไหวรุนแรงในพื้นที่โครงการ ต้องดำเนินการตรวจสอบความเสียหายตลอดแนวเส้นทาง และในกรณีที่พบความเสียหาย เช่น ถนนทรุด ถนนแยก/ร้าว ต้องดำเนินการซ่อมแซม/ปรับปรุงให้อยู่ในสภาพดีโดยเร็ว เพื่อป้องกันอันตรายและการเกิดอุบัติเหตุต่อผู้ใช้ทางพิเศษ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

.....
 (นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
 ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



.....
 (นายมนูญ แสงเพลิง)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| | <p>ผลกระทบจากการเกิดแผ่นดินไหว</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่โครงการจัดอยู่ในเขตพื้นที่ที่มีความเสี่ยงแผ่นดินไหวระดับปานกลาง ทั้งนี้โครงการได้ออกแบบและคำนวณโครงสร้างให้มีเสถียรภาพในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว ตามกฎกระทรวงฉบับใหม่ว่าด้วยการกำหนดการรับน้ำหนัก ความต้านทาน ความคงทนของอาคาร และพื้นที่รองรับอาคารในการต้านทานแรงสั่นสะเทือนแผ่นดินไหว พ.ศ. 2564 รวมถึงมาตรฐานการออกแบบอาคารต้านทานสั่นสะเทือนของแผ่นดินไหว (มยผ.1301/1302-61) โดยกรมโยธาธิการและผังเมือง กระทรวงมหาดไทย ปี พ.ศ. 2561 โดยกำหนดให้ใช้ค่าความเร่งตอบสนองเชิงสเปกตรัมในการออกแบบพื้นที่แห่งกรุงเทพมหานคร โซน 5 ผนวกเข้ากับมาตรฐานการออกแบบหลักของโครงสร้างในโครงการ คือ AASHTO LRFD Design Specification, 6th Edition ปี ค.ศ. 2012 และโครงการยังมีการตรวจสอบความแข็งแรงและรอยร้าวของโครงสร้างอย่างต่อเนื่อง จึงคาดว่าผลกระทบทางลบในระดับต่ำ | | |
| 1.6 ทรัพยากรแร่ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> บริเวณพื้นที่โครงการไม่มีทรัพยากรแร่แต่อย่างใด ดังนั้นการพัฒนาโครงการจึงไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรแร่ <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> บริเวณพื้นที่โครงการไม่มีทรัพยากรแร่แต่อย่างใด ดังนั้นการพัฒนาโครงการจึงไม่มีผลกระทบต่อทรัพยากรแร่ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




หน้า 23/71

(นายบุญย แสวงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท พี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




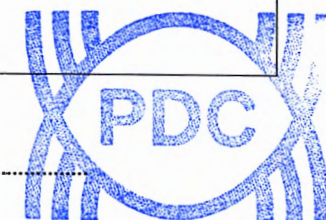
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|---|
| <p>1.7 ทรัพยากรดิน</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ผลกระทบจากการปนเปื้อนสารละลายเบนโทไนท์ในดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างที่อยู่ใต้ดิน จะใช้การก่อสร้างแบบเสาเข็มเจาะเนื่องจากข้อจำกัดด้านพื้นที่การก่อสร้างรูปแบบเสาเข็มที่เหมาะสม จึงเป็นเสาเข็มเจาะซึ่งก่อให้เกิดการสั่นสะเทือนในขณะที่ก่อสร้างน้อยกว่าเสาเข็มตอก และด้วยขนาดของเสาเข็มที่ใหญ่และก่อสร้างได้ลึกกว่า โดยเสาเข็มเจาะอาจเป็นเสาเข็มเจาะแบบกลม (Bored Pile) หรือเสาเข็มเจาะแบบเหลี่ยม (Barrette Pile) จะมีการใช้สารละลายเบนโทไนท์เพื่อป้องกันไม่ให้ดินในหลุมเจาะเกิดการพังทลาย โดยดินที่ได้จากการขุดเจาะฐานรากจะมีการปนเปื้อนสารละลายเบนโทไนท์ แต่อย่างไรก็ตามในทางธรณีวิทยาแร่เบนโทไนท์จัดอยู่ในตระกูลของแร่ดินประกอบด้วย แร่มอนต์มอริลโลไนท์ (ซิลิเกตที่มีลักษณะอ่อนและคล้ายดิน) เป็นหลัก และไม่จัดเป็นของเสียอันตรายตามเอกสารข้อมูลความปลอดภัยเคมีภัณฑ์ของสารเบนโทไนท์ และตามประกาศกระทรวงอุตสาหกรรม เรื่อง การกำจัดสิ่งปฏิกูลหรือวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว พ.ศ. 2548 สำหรับการจัดการกรณีโคลนโซเดียมเบนโทไนท์ที่เหลือนจากการเจาะเสาเข็มจะนำไปกำจัดให้สอดคล้องตามหลักวิชาการและต้องแจ้งข้อมูลความปลอดภัยของเคมีภัณฑ์ (MSDS) ให้หน่วยงานที่รับกำจัดหรือเป็นเจ้าของพื้นที่ที่ทราบก่อนดำเนินการ จึงคาดว่ามิผลกระทบทางลบในระดับต่ำ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ผลกระทบจากการปนเปื้อนสารละลายเบนโทไนท์ในดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - การขุดเจาะฐานรากโครงสร้างทางยกระดับและสะพานข้ามคลองพระโขนง กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างใช้สารละลายโพลีเมอร์ (polymer) แทนสารละลายเบนโทไนท์ (bentonite) เพื่อพยุหหลุมเจาะขณะทำการเจาะเสาเข็มและยึดปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ในกรณีที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงการใช้สารละลายเบนโทไนท์ ให้ใช้สารละลายเบนโทไนท์เท่าที่จำเป็นและเหมาะสมเท่านั้น - จัดเตรียมพื้นที่ก่อสร้าง และถังเก็บสารละลายเบนโทไนท์รวมทั้งอุปกรณ์การก่อสร้างที่เกี่ยวข้องให้อยู่ในสภาพที่ปกติสมบูรณ์ - จัดทำแผนการก่อสร้าง เตรียมบุคลากรและการดำเนินการตามมาตรการป้องกัน บรรเทาผลกระทบจากสารละลายเบนโทไนท์ที่กำหนดไว้ - ในระหว่างการก่อสร้างที่มีการใช้สารละลายเบนโทไนท์ ให้ตรวจสอบการรั่วไหลออกนอกพื้นที่ควบคุมตลอดระยะเวลาการก่อสร้างดังกล่าว หากเกิดการรั่วไหลให้ดำเนินการตามแผนและมาตรการที่กำหนด - จะต้องผสมสารละลายเบนโทไนท์ในถังผสมในพื้นที่ก่อสร้างหรือผสมเสร็จแล้วจึงส่งมายังพื้นที่ก่อสร้าง โดยห้ามทำการผสมในหลุมเจาะ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน




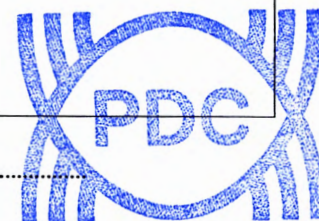
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| | <p>ผลกระทบต่อการสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปริมาณดินขุดที่ได้จากกิจกรรมก่อสร้างโครงการ รวมทั้งหมดประมาณ 94,069.67 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งเป็นดินในพื้นที่การทำเรือแห่งประเทศไทย ประมาณ 67,096.86 ลูกบาศก์เมตร และดินในพื้นที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ประมาณ 26,972.81 ลูกบาศก์เมตร โดยห้ามเก็บกองเศษมวลดินในพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดให้มีรถบรรทุกมารองรับเศษมวลดินและลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายดินออกจากพื้นที่ก่อสร้างทั้งหมด ดินในพื้นที่การทำเรือแห่งประเทศไทย จะทำการขนย้ายดินไปปรับถมพื้นที่บริเวณที่จะดำเนินการก่อสร้าง Smart Community มีเนื้อที่ประมาณ 25 ไร่ และดินในพื้นที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยนำดินไปปรับถมพื้นที่บริเวณบ่อน้ำทางแยกต่างระดับสุขาภิบาล 5 ซึ่งมีขนาดกว้างประมาณ 10 เมตร ยาวประมาณ 50 เมตร และลึกประมาณ 10 เมตร ซึ่งพื้นที่ทั้ง 2 แห่ง สามารถรองรับปริมาณดินจากการก่อสร้างในพื้นที่การทำเรือแห่งประเทศไทย และพื้นที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้ ในการขนส่งมวลดินที่ได้จากกิจกรรมก่อสร้างโครงการนำใส่รถบรรทุกเพื่อนำไปกองเก็บบริเวณดังกล่าว โดยรถบรรทุก 1 คัน จะบรรทุกดินประมาณ 16 ลูกบาศก์เมตร ซึ่งอาจมีเศษมวลดินร่วงหล่นบริเวณผิวจราจรได้ แต่อย่างไรก็ตามจะมีการปูผ้าใบในกระเบรถบรรทุกเพื่อป้องกันเศษมวลดินร่วงหล่น อีกทั้งยังกำหนดเวลาขนย้ายมวลดินให้หลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วน | <ul style="list-style-type: none"> - การผสมโซเดียมเบนโทไนท์ต้องผสมให้มีปริมาณพอดีกับการใช้งานเพื่อลดปริมาณในการกำจัด - การใช้เบนโทไนท์จะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดของ API 13A จะต้องมีการรายงานผลการทดสอบจากผู้ผลิตที่ระบุคุณสมบัติทางกายภาพและคุณสมบัติทางเคมีของสารเบนโทไนท์ที่นำมาใช้เสนอต่อวิศวกรปฏิรูปก่อนการเริ่มเจาะ - จะต้องผสม จัดเก็บ และขนย้ายของเหลวช่วยเจาะ (Slurry) โดยใช้อุปกรณ์ที่มีการป้องกันการหกหล่น หรือรั่วไหลอย่างเคร่งครัด หรือใช้อุปกรณ์ที่ใช้งานกันในโครงการเจาะเสาเข็มเป็นไปตามมาตรฐานของ ASTM (American Society for Testing and Materials) หรือมาตรฐานอื่นที่เกี่ยวข้อง - กันพื้นที่โดยการจัดวางถุงทรายหรือจัดทำคันดินกันโดยรอบหลุมเจาะ เพื่อป้องกันสารละลายเบนโทไนท์ไหลออกนอกพื้นที่ก่อสร้างไปยังพื้นที่ใกล้เคียง - เตรียมทีมปฏิบัติงานเฝ้าระวังในพื้นที่อ่อนไหวใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างที่มีความเสี่ยง พร้อมจัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันบรรเทาผลกระทบ เช่น รถสูบลม รถบรรทุกน้ำ ถุงทราย หากเกิดการรั่วไหลของสารละลายเบนโทไนท์ขณะก่อสร้าง จะทำให้สามารถเข้าปฏิบัติงานป้องกันแก้ไขได้ทันที - กรณีที่เกิดการรั่วไหลของสารละลายเบนโทไนท์ ให้กันเขตพื้นที่โดยใช้ถุงทรายปิดกั้นการรั่วไหลไม่ให้เกิดการรั่วไหลแพร่กระจายเพิ่มขึ้น และดำเนินการสูบลมออกจากพื้นที่ด้วยรถสูบลมหรือเครื่องสูบลม โดยจัดใส่รถบรรทุกน้ำที่ได้จัดเตรียมไว้ นำไปกำจัดตามหลักวิชาการต่อไป หากการรั่วไหลของสารละลายเบนโทไนท์ | |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย





(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศกวงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| | <p>(เวลาเร่งด่วน 06.00 – 10.00 น. และ 18.00 – 21.00 น.) จึงส่งผลกระทบทางลบในระดับปานกลาง</p> <p>ผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างเสาเข็มเจาะ และการก่อสร้างฐานราก ซึ่งจะทำให้พื้นที่ดำเนินกิจกรรมก่อสร้างเปลี่ยนเป็นที่โล่งไร้สิ่งปกคลุมดินกลายเป็นจุดเสี่ยงต่อการชะล้างพังทลายของดินได้โดยเฉพาะในช่วงที่มีฝนตก แต่อย่างไรก็ตามแนวเส้นทางโครงการมีลักษณะเนื้อดินเป็นดินเหนียวและมีระดับการสูญเสียดินน้อยมาก (การสูญเสียดิน 0-2 ตัน/ไร่) จึงมีโอกาสเกิดการชะล้างพังทลายของดินได้ต่ำมาก ทั้งนี้โครงการจะทำการเปิดหน้าดินเฉพาะบริเวณก่อสร้าง และเมื่อมีการก่อสร้างแล้วเสร็จทางโครงการจะทำการปิดหน้าดินและปรับปรุงผิวจราจรกลับคืนสู่สภาพเดิม จึงส่งผลกระทบต่อ การชะล้างพังทลายของดินทางลบในระดับต่ำ | <p>มีจำนวนมาก ให้หยุดทำงานของเครื่องจักรชั่วคราวและจัดเก็บสารละลายเบนโทไนท์ที่รั่วไหลออกให้เรียบร้อยก่อน ตรวจสอบความสมบูรณ์ของเครื่องจักร หากเป็นปกติให้เริ่มการทำงานของเครื่องจักรต่อไป</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในกรณีที่การรั่วไหลของสารละลายเบนโทไนท์ มีผลกระทบต่อทรัพย์สินของประชาชน ผู้รับจ้างจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยรีบเข้าดำเนินการช่วยเหลือ แก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้นโดยเร็ว รวมทั้งเจรจา ชดเชยค่าเสียหายอย่างเหมาะสม - สารละลายเบนโทไนท์ส่วนที่เหลือและดินที่ปนเปื้อนสารละลายเบนโทไนท์ให้สูบลอกจากพื้นที่และนำไปกำจัดตามหลักวิชาการหรือให้บริษัทที่เชี่ยวชาญการกำจัดสารละลายเบนโทไนท์ดำเนินการนำไปกำจัดต่อไป <p>ผลกระทบจากการปนเปื้อนในดินและการสูญเสียดินหรือการเคลื่อนย้ายดินออกจากบริเวณเดิม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดให้มีรถบรรทุกที่มีการปูผ้าใบในกระเบรรถบรรทุกมารับเศษมวลดินในขณะที่ทำการขุดเจาะฐานรากและลำเลียงออกจากพื้นที่ก่อสร้างไปยังพื้นที่ทิ้งดิน โดยดินของการท่าเรือแห่งประเทศไทยนำดินไปทิ้งบริเวณ Smart Community ระยะทางประมาณ 930 เมตร และดินของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยบริเวณบ่อน้ำทางแยกต่างระดับสุขาภิบาล 5 ระยะทางประมาณ 23.60 กิโลเมตร โดยหลีกเลี่ยงช่วงเวลาเร่งด่วน (เวลาเร่งด่วน 06.00-10.00 น. และ 18.00-21.00 น.) | |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 26/71


(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|----------------------------|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ห้ามเก็บกองเศษมวลดินที่ได้จากการก่อสร้างโครงการในพื้นที่ก่อสร้าง - ติดตั้งกำแพงกันดินในพื้นที่ทิ้งดินบริเวณฝั่งใกล้กับลำน้ำ เพื่อป้องกันผลกระทบจากการชะล้างเศษมวลดินลงสู่คลองหัวลำโพง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมการขนส่ง/ขนย้ายให้มีการปิดคลุมส่วนบรรทุกที่มิดชิด เพื่อป้องกันไม่ให้วัสดุร่วงหล่นตามถนน <p>ผลกระทบต่อการชะล้างพังทลายของดินและการทรุดตัวของดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจนและเปิดพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และกันขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างด้วย Concrete Barrier เพื่อป้องกันดินไหลออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง - ผู้รับจ้างก่อสร้างควรจำกัดพื้นที่การตัดต้นไม้และแผ้วถางพืชคลุมดิน โดยจะต้องดำเนินการเฉพาะพื้นที่ภายในเขตทางเท่านั้น - ผู้รับจ้างก่อสร้างควรดำเนินการก่อสร้างถนนช่วงข้ามคลองพระโขนงให้แล้วเสร็จในฤดูแล้ง และใช้ระยะเวลาก่อสร้างให้สั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทั้งนี้หากพื้นที่ก่อสร้างกระทบพื้นที่ริมตลิ่งจะต้องซ่อมแซมบูรณะให้กลับคืนสู่สภาพเดิม - ผู้รับจ้างก่อสร้างควรบดอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอทันทีภายหลังจากกิจกรรมการขุดและเปิดหน้าดินหรือปรับถมพื้นที่ก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับแล้วเสร็จ | |

สม.

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



อ. วัฒน...

(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีรี ดีเวลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างควรดำเนินการขุด/ปรับถมพื้นที่ การขุดเจาะเพื่อก่อสร้างฐานรากและการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้พิจารณาดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการกัดเซาะและชะล้างหน้าดินในช่วงฤดูฝน - ออกแบบโครงสร้างปรับการทรุดตัวเพื่อป้องกันการทรุดตัวที่แตกต่างกันระหว่างผิวจราจรระดับดินที่วางอยู่บนดินถมกับฐานรากของทางยกระดับที่วางอยู่บนเสาเข็มเจาะ | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินการกิจกรรมในระยะดำเนินการ ประกอบด้วย การคมนาคม และงานบำรุงรักษา ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวจะดำเนินการบนถนนของโครงการ อีกทั้งเมื่อการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับแล้วเสร็จผลกระทบต่อการสูญเสียหน้าดินและการชะล้างพังทลายของดินจะลดลง เนื่องจากบริเวณพื้นที่ที่เคยมีการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างจะกลายเป็นโครงสร้างทางยกระดับและเป็นถนนแอสฟัลต์คอนกรีต จึงไม่มีผลกระทบต่อชะล้างพังทลายของดินตามแนวเส้นทางโครงการแต่อย่างใด | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

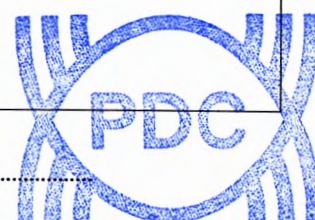
ส.น.

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ดร. น.น.น.

(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



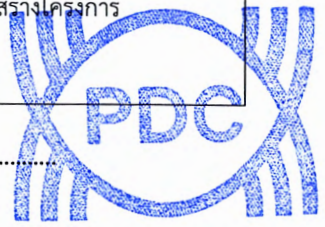
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|---|
| <p>1.8 น้ำผิวดิน</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ผลกระทบต่ออุทกวิทยาทางน้ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> - แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านลำน้ำ 1 แห่ง ได้แก่ คลองพระโขนง ในกิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง และการสร้างทางยกระดับข้ามคลองพระโขนงอาจมีตะกอนดิน และเศษวัสดุจากกิจกรรมการก่อสร้างหล่นลงแหล่งน้ำได้ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเปลี่ยนแปลงสภาพอุทกวิทยาน้ำผิวดินแต่ไม่ถึงกับกีดขวางการไหลของน้ำ อีกทั้งโครงการไม่มีการก่อสร้างตอม่อลงลำน้ำแต่อย่างใด และมีการชั่งตาข่าย (Safety Net) ด้านล่างโครงสร้าง จึงคาดว่าจะมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ <p>ผลกระทบจากตะกอนดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - แนวเส้นทางโครงการตัดผ่านลำน้ำ 1 แห่ง ได้แก่ คลองพระโขนง ซึ่งอาจได้รับผลกระทบด้านตะกอนดินและเศษวัสดุก่อสร้าง หล่นลงคลองพระโขนงจากกิจกรรมการก่อสร้าง และในช่วงฤดูฝนอาจทำให้เกิดการชะล้างของเศษตะกอนดินบริเวณพื้นที่ก่อสร้างไหลลงสู่แหล่งน้ำตามธรรมชาติ ทำให้มีปริมาณความขุ่นสูงขึ้น ทำให้คุณภาพน้ำในแหล่งน้ำโดยคุณภาพลงชั่วคราวในช่วงที่มีการดำเนินงานก่อสร้าง แต่อย่างไรก็ตาม คลองพระโขนงจัดอยู่ในคุณภาพแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 5 อีกทั้งจะมีการกันขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างด้วย Concrete Barrier เพื่อป้องกันดินไหลออกนอกพื้นที่ก่อสร้าง จึงคาดว่าจะมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ผลกระทบจากตะกอนดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องทำการชั่งตาข่าย (Safety Net) ด้านล่างโครงสร้าง ในช่วงที่มีโครงสร้างผ่านคลองพระโขนงตลอดระยะเวลาของการก่อสร้าง เพื่อป้องกันเศษวัสดุจากการก่อสร้าง และน้ำมันจากเครื่องจักรตกลงสู่คลองพระโขนง - ผู้รับจ้างก่อสร้างควรดำเนินการก่อสร้างถนนช่วงข้ามคลองพระโขนงให้แล้วเสร็จในฤดูแล้ง และใช้ระยะเวลาก่อสร้างให้สั้นที่สุดเท่าที่จะทำได้ - ผู้รับจ้างก่อสร้างควรดำเนินการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวาง ตัดพินต้นไม้/ขุดต่อและนำไม้ออกจากพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งการตัด/ปรับถมและบดอัดหน้าดินให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้ง หากไม่สามารถดำเนินการให้แล้วเสร็จในช่วงฤดูแล้ง ให้หลีกเลี่ยงกิจกรรมการก่อสร้างในช่วงฝนตกหนัก - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมดูแลคนงานก่อสร้างไม่ให้ทิ้งขยะมูลฝอยลงในแหล่งน้ำ โดยให้มีการจัดเตรียมภาชนะรองรับขยะมูลฝอยในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่อยู่ใกล้กับแหล่งน้ำสาธารณะ พร้อมทำการรวบรวมไว้ในบริเวณที่จัดเตรียมไว้อย่างเหมาะสม และประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมารับขนไปกำจัดต่อไป - ผู้รับจ้างก่อสร้างห้ามกองวัสดุดินทิ้งไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างหรือใกล้แหล่งน้ำ (คลองพระโขนง) ทั้งนี้ หากมีวัสดุดินที่ได้จากกิจกรรมการก่อสร้างต้องมียรถบรรทุกสำหรับขนส่งดินไปจัดเก็บในพื้นที่กองดินให้มีความเหมาะสม รวมทั้งจัดวางกองวัสดุ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 2 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none"> - คลองพระโขนงก่อนไหลผ่านโครงการ ประมาณ 250 เมตร - คลองพระโขนงหลังไหลผ่านโครงการ ประมาณ 250 เมตร <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 12 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - อุณหภูมิ - ความโปร่งแสง - ความขุ่น - ความนำไฟฟ้า - ออกซิเจนละลาย - ความเป็นกรด-ด่าง - บีโอดี - น้ำมันและไขมัน - ปริมาณของแข็งทั้งหมด - ฟอสเฟต - โคลิฟอร์มแบคทีเรีย - ฟีคอลโคลิฟอร์ม <p>ระยะเวลาดำเนินการและความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - จำนวน 1 ครั้ง ภายในระยะเวลา 30 วัน ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ |

สุว
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ดร. วิมล
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดี เวิลด์ อป เมเนจ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|---|
| | <p>ผลกระทบจากบ้านพักคนงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมภายในสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน มีเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างทั้งหมดประมาณ 250 คน โดยมีปริมาณน้ำเสียทั้งหมด 40 ลูกบาศก์เมตร/วัน หากระบายน้ำเสียดังกล่าวออกสู่พื้นที่ภายนอกโดยไม่ผ่านการบำบัดหรือเกิดการชะล้างน้ำขยะมูลฝอยออกสู่พื้นที่ภายนอก คาดว่าจะทำให้แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงได้รับการปนเปื้อนและเสื่อมโทรมจากสารอินทรีย์ได้ แต่อย่างไรก็ตาม แหล่งน้ำสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน มีจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ คลองพระโขนง และคลองบางจาก อยู่ห่างจากพื้นที่สำนักงานควบคุมและบ้านพักคนงานประมาณ 438 และ 243 เมตร ตามลำดับ ซึ่งเป็นระยะห่างที่ค่อนข้างมาก ประกอบกับคลองพระโขนงจัดอยู่ในคุณภาพแหล่งน้ำผิวดิน ประเภทที่ 5 อีกทั้งโครงการได้กำหนด ให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกราะกรองไร้อากาศ ก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ จึงคาดว่าจะมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ | <p>อุปกรณ์ต่างๆ เท่าที่จำเป็นให้เรียบร้อย โดยห่างจากแหล่งน้ำไม่น้อยกว่า 50 เมตร</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจนและเปิดพื้นที่ก่อสร้างเท่าที่จำเป็น และกันขอบเขตพื้นที่ก่อสร้างด้วย Concrete Barrier เพื่อป้องกันดินไหลออกนอกพื้นที่ก่อสร้างและไหลลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ - ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องดูแล ตรวจสอบ และจัดเก็บเศษวัสดุก่อสร้างต่าง ๆ บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และใกล้เคียงแหล่งน้ำสาธารณะ เพื่อป้องกันเศษวัสดุตกลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ <p>ผลกระทบจากบ้านพักคนงาน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดสร้างที่พักคนงานให้ห่างจากแหล่งน้ำอย่างน้อย 50 เมตร รวมทั้งจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอต่อจำนวนคนงาน - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องทำการเทพื้นคอนกรีต โดยรอบบริเวณที่อาจเกิดการรั่วไหลของน้ำมัน ได้แก่ ลานซ่อมบำรุง ลานล้างรถ บริเวณจัดเก็บถังน้ำมันเชื้อเพลิง ถังน้ำมันเครื่อง และถังเก็บแอสฟัลท์ เป็นต้น โดยทำเป็นพื้นคอนกรีตที่ยกขอบโดยรอบและต่อเชื่อมท่อระหว่างพื้นคอนกรีตและบ่อดักไขมันสู่ระบบบำบัดน้ำเสียรวมของที่พักคนงานต่อไป - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมคนงานก่อสร้าง ห้ามล้างอุปกรณ์เครื่องมือ เครื่องจักร และ/หรือระบายน้ำทิ้ง น้ำมันเครื่องใช้แล้วรวมทั้งสิ่งปนเปื้อนต่าง ๆ ลงแหล่งน้ำ | <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้รับจ้าง ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการงบประมาณ - 28,000 บาท <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 2 สถานี</p> <ul style="list-style-type: none"> - คลองพระโขนงก่อนไหลผ่านโครงการประมาณ 250 เมตร - คลองพระโขนงหลังไหลผ่านโครงการประมาณ 250 เมตร <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 12 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - อุณหภูมิ - ความโปร่งแสง - ความขุ่น - ความนำไฟฟ้า - ออกซิเจนละลาย - ความเป็นกรด-ด่าง - บีโอดี - น้ำมันและไขมัน - ปริมาณของแข็งทั้งหมด |

Sw.

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



Or. 11/21/2560


(นายมนูญ แสงเพลิง)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




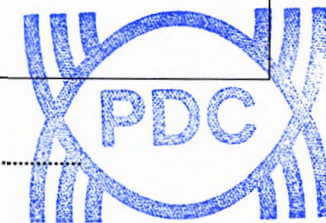
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|----------------------------|---|--|
| | | <p>- จัดให้มีสุขาภิบาลให้ถูกหลักสุขลักษณะตามข้อกำหนดดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● จัดให้มีห้องน้ำและห้องส้วมที่ถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล และมีจำนวนเพียงพอกับจำนวนคนงานก่อสร้างไว้บริเวณสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน โดยมีอัตราส่วน 20 คน/ห้อง ตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน วสท. 1010-30) ซึ่งเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง มีจำนวน 250 คน จึงต้องจัดให้มีห้องน้ำ-ห้องส้วมไม่น้อยกว่า 13 ห้อง ● จัดหาภาชนะรองรับขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นให้เพียงพอพร้อมประสานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบเข้ามาจัดเก็บอย่างสม่ำเสมอ ● บริเวณพื้นที่สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานของโครงการ ต้องติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกราะกรองไร้อากาศให้มีขนาดรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ และควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพดีอยู่เสมอ | <ul style="list-style-type: none"> - ฟอสเฟต - โคลิฟอร์มแบคทีเรีย - ฟีคอลโคลิฟอร์ม <p>ระยะเวลาดำเนินการและความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - จำนวน 2 ครั้ง/ปี ครอบคลุมฤดูฝนและฤดูแล้ง ตลอดเวลาก่อสร้างที่เข้าใกล้แหล่งน้ำนั้น <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้รับจ้าง ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการงบประมาณ - 56,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 112,000 บาท |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



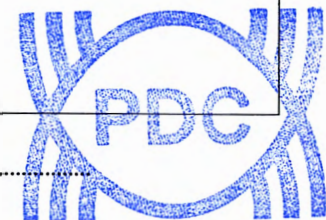
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|---|
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การปนเปื้อนน้ำทิ้งจากอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ</p> <ul style="list-style-type: none"> - อาคารด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษของโครงการมี 2 จุด ได้แก่ อาคารด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ จุดที่ 1 ตั้งอยู่บริเวณที่เข้าของ ปตท. ก่อสร้างเป็นอาคาร 2 ชั้น บนทางยกระดับ เพื่อควบคุมด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษขาขึ้น จุดที่ 1 และจุดที่ 2 มีพนักงานที่ปฏิบัติการ จำนวน 19 คน มีปริมาณน้ำเสีย 1.520 ลูกบาศก์เมตร/วัน และอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษจุดที่ 2 ตั้งอยู่บริเวณทางแยกต่างระดับอาจนรงค์ ก่อสร้างเป็นอาคาร 2 ชั้น บนทางยกระดับ เพื่อควบคุมด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษขาลง จุดที่ 3 มีพนักงานที่ปฏิบัติการ จำนวน 15 คน มีปริมาณน้ำเสีย 1.200 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยน้ำเสียส่วนใหญ่เกิดจากห้องน้ำ-ห้องส้วม อ่างล้างมือ และน้ำล้างพื้น เป็นต้น ซึ่งมีปริมาณน้อยมาก และน้ำเสียดังกล่าวจะถูกรวบรวมและบำบัดตามหลักสุขอนามัยก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำ โดยกำหนดให้ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกราะกรองไร้อากาศ จึงคาดว่าจะมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ <p>การปนเปื้อนจากน้ำชะล้างผิวจราจร</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในระยะดำเนินการ แหล่งน้ำที่โครงการพาดผ่าน 1 แห่ง ได้แก่ คลองพระโขนง อาจได้รับน้ำชะล้างผิวจราจรจากทางยกระดับ ซึ่งอาจมีการปนเปื้อนด้วยเศษดิน ฝุ่น ไอเสีย น้ำมัน เป็นต้น เมื่อเกิดการชะน้ำฝนจากทางยกระดับอาจถูกระบายลงระบบระบายน้ำระดับดินด้วยท่อ ส่วนน้ำฝนจากถนนระดับพื้นดินจะถูกระบายลงสู่ท่อระบายน้ำข้างทาง ก่อนระบายไปสู่ทางน้ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดเตรียมห้องน้ำและห้องส้วมที่ถูกต้องสุขลักษณะ พร้อมติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกราะกรองไร้อากาศบริเวณอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางและอาคารควบคุม ให้มีขนาดรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ - จัดให้มีภาชนะรองรับขยะมูลฝอยให้เพียงพอ โดยให้มีการจัดการขยะมูลฝอยที่เกิดขึ้นอย่างถูกต้องสุขลักษณะ พร้อมทั้งให้มีการเก็บรวบรวมขยะให้มีประสิทธิภาพ และประสานเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบเข้ามาจัดเก็บอย่างสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันไม่ให้น้ำชะขยะไหลลงสู่แหล่งน้ำได้ - ตรวจสอบ บำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสียที่ติดตั้งไว้ เพื่อบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษแต่ละแห่งให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| | ธรรมชาติหรือระบบระบายน้ำเดิมที่เหมาะสม โอกาสที่จะเกิดการปนเปื้อนต่อคุณภาพน้ำที่แนวสายทางโครงการตัดผ่าน และแหล่งน้ำใกล้เคียงโครงการโดยตรงจึงน้อย ประกอบกับคลองพระโขนงที่โครงการตัดผ่าน จัดอยู่ในประเภทที่ 5 ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อคุณภาพน้ำจากการปนเปื้อนน้ำที่ระบายลงสู่แหล่งระบายน้ำต่าง ๆ จึงคาดว่าจะมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ | | |
| 1.9 น้ำใต้ดิน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างเสาเข็มเจาะ การก่อสร้างฐานรากและเสา จะดำเนินการเจาะเสาเข็มตลอดแนวโครงการ โดยมีระยะห่างระหว่างหลุมเจาะ 30-40 เมตร ความลึกประมาณ 55 เมตร ซึ่งไม่ส่งผลต่อการกีดขวางการไหลของน้ำใต้ดินที่แตกต่างไปจากสภาพปัจจุบัน เนื่องจากน้ำใต้ดินมีการกระจายอยู่ในพื้นที่เป็นบริเวณกว้าง อีกทั้งบริเวณพื้นที่โครงการไม่มีการใช้น้ำจากบ่อบาดาล จึงไม่มีผลกระทบ <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ประกอบด้วย การขุดลอก และงานบำรุงรักษา ซึ่งกิจกรรมทั้งหมดเกิดขึ้นบนพื้นผิวจราจรหรือถนนโครงการ และดำเนินการอยู่บนพื้นดิน จึงคาดว่าจะไม่มีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 33/71


.....
(นายบุญย แสงเพลิง)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

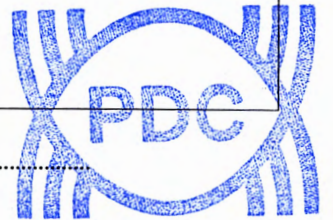
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| 2. ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ | | | |
| 2.1 ทรัพยากรป่าไม้ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างโครงการต้องรื้อย้ายหรือแผ้วถางต้นไม้ออกจากพื้นที่เขตทางทั้งหมด จำนวน 165 ต้น พบว่า เป็นต้นไม้ที่พบทั่วไป จำนวน 10 ชนิด จำนวนรวม 139 ต้น ได้แก่ โปศรืมหาโพ มะม่วง มะขาม กระจินณรงค์ ยอบ้าน ไทร ชมพูพันธุ์ทิพย์ ตะขบฝรั่ง อโศกอินเดีย และหูกวาง ซึ่งเป็นชนิดต้นไม้ที่พบได้ทั่วไป และเป็นไม้หวงห้าม จำนวน 4 ชนิด จำนวนรวม 26 ต้น ได้แก่ ประดู่บ้าน พิกุล สัตตบรรณ และเสลา โดยอยู่ในพื้นที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จำนวน 3 ต้น และอยู่ในพื้นที่การทำเรือแห่งประเทศไทย จำนวน 23 ต้น จากการพิจารณาชนิดไม้ พบว่า ชนิดไม้ดังกล่าวไม่ได้จัดเป็นไม้หายากแต่อย่างใด และขึ้นอยู่ในเขตทางทั้งหมด ซึ่งบางต้นได้ถูกกิจกรรมของมนุษย์รบกวน โดยการตัดยอดและกิ่งเพื่อป้องกันอันตรายต่อสายไฟฟ้า ดังนั้นการนำไม้ออกจากพื้นที่โครงการจะใช้การตัดฟันออกทั้งหมด โดยการนำไม้หวงห้ามออกจากพื้นที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ให้ปฏิบัติตามกฎกระทรวง การขออนุญาต และการอนุญาตทำไม้หวงห้าม พ.ศ. 2560 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2560 จะต้องปฏิบัติตามระเบียบของกรมป่าไม้ ข้อ 4 ถึงข้อ 8 และการนำไม้หวงห้ามออกจากพื้นที่ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ให้ปฏิบัติตามพระราชบัญญัติป่าไม้ (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2562 ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 16 เมษายน พ.ศ. 2562 | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง สำรวจ และจัดทำบัญชีรายชื่อต้นไม้ในเขตทาง เพื่อตรวจสอบจำนวนต้นไม้ และตำแหน่งของต้นไม้ที่จะต้องตัดออกจากบริเวณที่จะทำการก่อสร้างให้ชัดเจน โดยระบุพิกัด ชนิด จำนวน ขนาด ความสูง และบริเวณที่พบให้ครบถ้วน พร้อมทั้งทำเครื่องหมายไว้บนต้นไม้ที่จะตัด เพื่อหลีกเลี่ยงการตัดต้นไม้บริเวณนอกแนวก่อสร้าง โดยให้ตัดออกเฉพาะที่มีความจำเป็นเท่านั้น - กำหนดเขตก่อสร้างให้ชัดเจนและควบคุมผู้รับจ้างก่อสร้างให้ดำเนินการก่อสร้างเฉพาะภายในเขตก่อสร้างที่กำหนดไว้เท่านั้น - ประสานงานกับสำนักงานเขตคลองเตยเพื่อขออนุญาตนำต้นไม้ที่อยู่บริเวณถนนอาจนรงค์ในส่วนที่สำนักงานเขตคลองเตยเป็นผู้ดูแลออกจากพื้นที่โครงการ โดยสำนักงานเขตคลองเตยจะเป็นผู้สำรวจต้นไม้และนำไม้ออก | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 34/71


(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|---|
| | <p>“มาตรา 7 ไม้ชนิดใดที่ขึ้นในป่าจะเป็นไม้หวงห้ามประเภทใด ให้กำหนดโดยพระราชกฤษฎีกา สำหรับไม้ทุกชนิดที่ขึ้นในที่ดินที่มีกรรมสิทธิ์ หรือสิทธิครอบครองตามประมวลกฎหมายที่ดิน ไม่เป็นไม้หวงห้ามหรือไม้ที่ปลูกขึ้นในที่ดินที่ได้รับอนุญาตให้ทำประโยชน์ตามประเภทหนังสือแสดงสิทธิที่รัฐมนตรีประกาศ กำหนดโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรี ให้ถือว่าไม่เป็นไม้หวงห้าม” จึงมีผลกระทบต่อพืชในระบบนิเวศอยู่ในระดับปานกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม้ใหญ่ที่มีเส้นผ่านศูนย์กลางตั้งแต่ 30 เซนติเมตรขึ้นไป (TQ 1.3) ในแนวเขตทาง จำนวน 11 ต้น พบว่า เป็นต้น ไม้ที่อยู่ในพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ทั้งหมดมี 6 ชนิด ได้แก่ ต้นโพศรีมหาโพ ต้นมะขาม ต้นไทร ต้นประดู่บ้าน ต้นชมพูพันธุ์ทิพย์ และต้นสัตตบรรณ จากการประชุมหารือการโยกย้ายต้นไม้บริเวณถนนอาจนรงค์บริเวณพื้นที่โครงการร่วมกับฝ่ายรักษาความสะอาดและสวนสาธารณะ สำนักงานเขตคลองเตย มีความว่าต้นไม้ที่อยู่บริเวณถนนอาจนรงค์ และบนทางเท้า นั้น ซึ่งอยู่ในความดูแลของสำนักงานเขตคลองเตย ซึ่งในการนำไม้ออกต้องขออนุญาตกับทางสำนักงานเขตคลองเตย โดยทางสำนักงานเขตคลองเตยเป็นผู้ดำเนินการนำไม้ออกจากพื้นที่โครงการ | | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ประกอบด้วย การคมนาคม และงานบำรุงรักษา ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวดำเนินการ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |


.....
 (นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
 ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




.....
 (นายมนูญ แสงเพลิง)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
 PDC
 PDE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|---|
| | อยู่บนผิวจราจรเป็นส่วนใหญ่และไม่มีการตัดฟันต้นไม้เพิ่มเติมแต่อย่างใด จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ | | |
| 2.2 ทรัพยากรสัตว์ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการตัดฟันต้นไม้/การขุดต่อและการนำไม้ออกจากพื้นที่ อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรสัตว์ เนื่องจากเป็นการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางนิเวศของพื้นที่ที่เคยเป็นพื้นที่ที่มีต้นไม้ขึ้นปกคลุม หรือบึงหนองน้ำ แม้ว่าจะจะเป็นพื้นที่เป็นหย่อมขนาดเล็ก ๆ ก็ตาม เพราะสัตว์ที่พบมาก คือ นก ที่สามารถจะใช้เป็นแหล่งหาอาหาร แหล่งที่อยู่อาศัย หรืออาณาเขตเพื่อการดำรงชีวิตประจำวัน หรือแหล่งน้ำ อย่างไรก็ตาม สัตว์สงวน ไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ตามสถานภาพของ IUCN (2020) และไม่พบสัตว์ที่มีแนวโน้มใกล้สูญพันธุ์ตามสถานภาพทรัพยากรชีวภาพของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติ ปี 2560 และไม่พบสัตว์ที่มีขนาดใหญ่หรือสัตว์ที่อยู่ประจำถิ่นหรือสัตว์หายาก แต่พบสัตว์ป่าคุ้มครองจำนวน 36 ชนิด และพบสัตว์คุ้มครองชนิดที่เพาะพันธุ์ได้จำนวน 5 ชนิด ตามสถานภาพพระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า ปี 2562 ซึ่งสัตว์คุ้มครองส่วนใหญ่เป็นสัตว์ประเภทนกและสัตว์ขนาดเล็ก ซึ่งสัตว์เหล่านี้สามารถเคลื่อนที่ได้เร็ว และสามารถดำรงชีวิตในพื้นที่ใกล้เคียงได้ และสัตว์ที่คาดว่า จะได้รับผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ แต่อย่างไรก็ตาม สัตว์ดังกล่าวสามารถเคลื่อนที่และดำรงชีวิตในพื้นที่ใกล้เคียงได้ จึงคาดว่าเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ระหว่างการตัดฟันต้นไม้และก่อสร้างแนวถนน หากพบเห็นสัตว์ เช่น กิ้งก่า กระรอก และงู เป็นต้น ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องให้โอกาสกับสัตว์ได้หลบเลียงออกไปจากพื้นที่ได้อย่างปลอดภัย หรือช่วยเหลือและนำไปปล่อยในพื้นที่ห่างออกไปจากพื้นที่ก่อสร้างโครงการ - ห้ามเจ้าหน้าที่หรือคนงานก่อสร้างดักจับหรือล่าสัตว์ในพื้นที่โครงการตลอดช่วงดำเนินการกิจกรรมก่อสร้างของโครงการ - ห้ามมิให้ใช้ไฟเผาเศษวัชพืชในพื้นที่ดำเนินการที่จะก่อให้เกิดควันไฟรบกวนทรัพยากรสัตว์บริเวณพื้นที่ข้างเคียง หรือเกิดการเผาไหม้ลูกกลมเข้าไปในพื้นที่สาธารณะหรือพื้นที่ของประชาชนในพื้นที่ข้างเคียง ที่จะส่งผลกระทบต่อความเป็นอยู่ในระบบนิเวศของสัตว์บริเวณข้างเคียงนั้น ๆ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย





(นายบุญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|---|
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อเปิดใช้โครงการคาดว่าจะมีรถเข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น โดยส่วนใหญ่จะเป็นรถบรรทุก ผลกระทบที่เกิดขึ้นอาจมีเพียงเล็กน้อยในด้านเสียงหรือความสั่นสะเทือนบริเวณแนวเส้นทางยกระดับของโครงการ แต่ก็เกิดเพียงระยะสั้น ๆ เพียงชั่วคราวเท่านั้น สัตว์ที่อาศัยอยู่บริเวณพื้นที่ดำเนินการจะสามารถปรับตัวได้ตั้งแต่ในช่วงระยะเวลาก่อสร้าง และสัตว์สามารถจะปรับตัวให้เหมาะสมกับการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศได้ เช่นเดิม จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| 2.3 นิเวศวิทยาทางน้ำ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>ผลกระทบจากการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวางการตัดต้นไม้/การขุดต่อ และการนำไม้ออกจากพื้นที่ และงานดินหรือหินตัด/งานถมคันทาง ทำให้พื้นที่มีลักษณะเปิดโล่ง ไม่มีสิ่งปกคลุมดิน เมื่อฝนตกหนักหรือน้ำไหลผ่านพื้นที่ดังกล่าว อาจก่อให้เกิดการพัดพาตะกอนดินลงสู่รางระบายน้ำหรือลงสู่แหล่งน้ำบริเวณใกล้เคียง ส่งผลให้มีความขุ่นเพิ่มขึ้นและรบกวนการดำรงชีวิตของสิ่งมีชีวิตที่อยู่ในน้ำ โดยเฉพาะแพลงก์ตอนพืชที่จำเป็นต้องใช้แสงอาทิตย์เพื่อการสังเคราะห์แสง ในขณะที่แพลงก์ตอนพืชหรือสาหร่ายบางชนิดที่ไม่จำเป็นต้องใช้แสงในการเจริญเติบโตจะมีจำนวนเพิ่มขึ้น ส่วนแพลงก์ตอนสัตว์ สัตว์หน้าดิน และปลา จะได้รับผลกระทบจากความขุ่นของน้ำในระดับต่ำกว่า เนื่องจากสามารถเคลื่อนย้ายออกจากบริเวณที่มีความขุ่นสูงได้ จึงทำให้องค์ประกอบของ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 37/71


(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
PDC-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| | <p>สิ่งมีชีวิตในห่วงโซ่อาหารของแหล่งน้ำเปลี่ยนแปลงไปเล็กน้อย อีกทั้งคลองพระโขนงมีสภาพล้นน้ำค่อนข้างกว้างและมีลักษณะน้ำไหล ส่งผลให้การฟุ้งกระจายของตะกอนหรือความขุ่นในแหล่งน้ำสามารถถ่ายเทไปยังบริเวณอื่นได้ จึงเกิดผลกระทบในช่วงเวลาสั้น ๆ จึงคาดว่าเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการก่อสร้างเสาเข็มเจาะ การก่อสร้างฐานราก การก่อสร้างเสาคอนกรีต งานก่อสร้างคานขวาง และงานติดตั้งคานคอนกรีตสำเร็จรูป กิจกรรมการก่อสร้างของโครงการพาดผ่านแหล่งน้ำ 1 แห่ง ได้แก่ คลองพระโขนง แต่ไม่มีการวางท่อในแหล่งน้ำแต่อย่างใด ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างอาจมีเศษวัสดุก่อสร้างที่อาจตกหรือร่วงหล่นลงสู่คลองพระโขนงได้ ส่งผลให้มีความขุ่นเพิ่มเติม แต่อย่างไรก็ตามการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับช่วงที่พาดผ่านคลองพระโขนงได้จัดให้มีตาข่ายหรือผ้าใบหรือวัสดุอื่นรองรับ เพื่อป้องกันเศษวัสดุก่อสร้างตกลงสู่คลองพระโขนง จึงคาดว่าเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ <p>ผลกระทบจากน้ำเสียจากพนักงานและคนงานก่อสร้างที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมภายในสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน มีเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างทั้งหมดประมาณ 250 คน โดยมีปริมาณน้ำเสียทั้งหมด 40 ลูกบาศก์เมตร/วัน หากระบายน้ำเสียดังกล่าวออกสู่พื้นที่ภายนอกโดยไม่ผ่านการบำบัด หรือเกิดการชะล้างน้ำขยะมูลฝอยออกสู่พื้นที่ภายนอก | | |


 (นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
 ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




 (นายมนูญ แสงเพลิง)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
 บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|---|
| | <p>คาดว่าจะทำให้แหล่งน้ำที่อยู่ใกล้เคียงได้รับการปนเปื้อนและเสื่อมโทรมจากสารอินทรีย์ได้ ซึ่งเป็นธาตุอาหารหลักที่ใช้ในการเจริญเติบโตของแพลงก์ตอนพืชและพืชใต้น้ำ ทำให้แพลงก์ตอนพืชและพืชใต้น้ำมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้ปริมาณออกซิเจนในน้ำลดต่ำลงในเวลากลางคืนจนเข้าสู่สภาพเดทโซนและทำให้สัตว์น้ำที่อาศัยอยู่บริเวณนั้นตายจากการขาดออกซิเจน จึงทำให้ระบบนิเวศวิทยาทางน้ำบริเวณดังกล่าวถูกทำลายได้ แต่อย่างไรก็ตามแหล่งน้ำสาธารณะที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงาน มีจำนวน 2 แห่ง ได้แก่ คลองพระโขนง และคลองบางจาก อยู่ห่างจากพื้นที่สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานประมาณ 438 และ 243 เมตร ตามลำดับ ซึ่งมีระยะห่างค่อนข้างมาก ประกอบกับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นมีไม่มากนักเมื่อเทียบกับปริมาณน้ำในคลองพระโขนง อีกทั้งคลองพระโขนงจัดอยู่ในแหล่งน้ำประเภทที่ 5 และมีการบำบัดน้ำเสียด้วยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกราะกรองไร้อากาศ จึงคาดว่าเป็นผลกระทบทางลบระดับต่ำ</p> | | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อเปิดดำเนินการจะเกิดน้ำทิ้งจากบริเวณอาคารด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ 2 จุด ได้แก่ จุดที่ 1 บริเวณที่เช่า ปตท. มีพนักงานปฏิบัติการ จำนวน 19 คน มีปริมาณน้ำเสีย 1.520 ลูกบาศก์เมตร/วัน และจุดที่ 2 บริเวณที่แยกต่างระดับอโศก (ด้านอโศก 3) มีพนักงานปฏิบัติการ จำนวน 15 คน มีปริมาณน้ำเสีย 1.200 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยน้ำเสีย | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านน้ำผิวดินอย่างเคร่งครัด | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 39/71

.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.



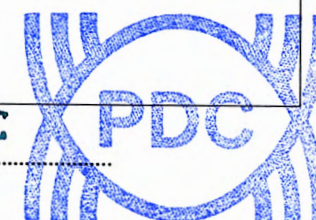
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|--|---|
| | <p>ส่วนใหญ่เกิดจากห้องสุขา อ่างล้างมือ ล้างพื้น เป็นต้น โดยน้ำเสียดังกล่าวจะถูกรวบรวมและบำบัดน้ำเสียด้วยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกราะกรองไร้อากาศก่อนปล่อยลงสู่แหล่งน้ำ เพื่อบำบัดให้คุณภาพน้ำทิ้งได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนดก่อนจะระบายลงสู่ระบบระบายน้ำสาธารณะต่อไป โดยไม่มีการระบายลงสู่แหล่งน้ำผิวดินโดยตรง ดังนั้นการดำเนินงานของโครงการ จึงส่งผลกระทบต่อนิเวศวิทยาทางน้ำทางลบในระดับต่ำ</p> | | |
| <p>3. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์</p> | | | |
| <p>3.1 การคมนาคม</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลกระทบจากรถบรรทุกคนงาน จะต้องมีการเดินทางขนส่งคนงานมาในพื้นที่โครงการ ซึ่งการเดินทางส่วนใหญ่จะเป็นการเดินทางในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น ส่งผลให้ในช่วงเวลาเร่งด่วนจะมีรถบรรทุกคนงาน 2 PCU/ชั่วโมง เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบอัตราส่วนของปริมาณการจราจร (V/C Ratio) ในกรณีไม่มีและมีการก่อสร้างโครงการฯ พบว่ามีอัตราการเปลี่ยนแปลงเพียงร้อยละ 0.16 – 0.35 ซึ่งไม่น้อยสำคัญกับผลกระทบการจราจร จึงส่งผลกระทบต่อผลกระทบทางลบในระดับต่ำ - ผลกระทบจากรถขนส่งวัสดุก่อสร้างของโครงการ การขนส่งวัสดุก่อสร้างประเภทหิน วัสดุก่อสร้างประเภทหิน วัสดุก่อสร้างประเภททราย วัสดุก่อสร้างประเภทลูกรัง วัสดุก่อสร้างประเภทคอนกรีตผสมเสร็จ และวัสดุก่อสร้าง ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูป I-Girder อาจส่งผลกระทบต่อสภาพการจราจรบนโครงข่ายถนน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดทำแผนการจัดการจราจรที่เหมาะสมกับแผนงานการก่อสร้างเสนอต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างเจ้าของโครงการต้องประชาสัมพันธ์ให้ทราบล่วงหน้าประมาณ 1 เดือน เพื่อให้ประชาชนบริเวณโครงการทราบถึงแผนการก่อสร้าง และผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบอย่างทั่วถึง โดยผ่านสื่อต่าง ๆ ได้แก่ สื่อออนไลน์ และติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมเบอร์ติดต่อ เป็นต้น โดยกำหนดให้ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ 3 แห่ง ได้แก่ บริเวณสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการและบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ เพื่อให้ผู้ใช้ทางและผู้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงโครงการทราบและรับรู้สถานการณ์ภาพบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เป็นต้น | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 2 จุด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ถนนอาจนรงค์ (ทางเข้า-ออกท่าเรือกรุงเทพ) - ถนนทางรถไฟสายเก่าปากน้ำ (เหนือจุดตัดถนนอาจนรงค์) <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 2 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปริมาณจราจรเข้า-ออก ช่วงเร่งด่วนเช้า (06.00-09.00 น.) ช่วงเร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 น.) และนอกเวลาเร่งด่วน (11.00-14.00 น.) - สถิติการเกิดอุบัติเหตุ |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| | <p>โดยเฉพาะถนนในบริเวณพื้นที่โครงการ จากการวิเคราะห์สภาพการจราจรมีความหนาแน่นเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากการขนส่งวัสดุก่อสร้างและการเดินรถบรรทุกสามารถเดินรถได้ในช่วงนอกเวลาเร่งด่วน (Off Peak) ทำให้สภาพการจราจรมีความคล่องตัวกว่าช่วงเวลาเร่งด่วน พบว่า ปริมาณจราจรบนถนนที่ใช้ในการขนส่งวัสดุก่อสร้างมีปริมาณเพิ่มขึ้นไม่มาก จึงไม่มีผลกระทบเชิงลบต่อประสิทธิภาพการให้บริการบนถนน เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบอัตราส่วนของปริมาณการจราจร (V/C Ratio) ในกรณีนี้ไม่มีและมีการก่อสร้างโครงการฯ พบว่ามีอัตราการเปลี่ยนแปลงน้อยมากเพียงร้อยละ 0.00 – 6.67 ซึ่งไม่มีนัยสำคัญกับผลกระทบการจราจร จึงส่งผลกระทบต่อการคมนาคมทางลบกในระดัต่ำ</p> | <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างประสานงานกับตำรวจทางหลวงและตำรวจจราจรในพื้นที่ก่อสร้างเป็นระยะ ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกและป้องกันปัญหาการจราจรที่อาจเกิดขึ้น - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องควบคุมการขนส่ง/ขนย้ายให้มีการปิดคลุมส่วนบรรทุกที่มิดชิด เพื่อป้องกันไม่ให้มีวัสดุร่วงหล่นตามถนน - ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องปิดเส้นทาง ต้องมีการประชาสัมพันธ์แผนการก่อสร้าง โดยการติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ ระบุวัน เวลา สถานที่ และขั้นตอนการดำเนินงานบริเวณจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดพื้นที่ก่อสร้างให้ชัดเจน ก่อนการดำเนินกิจกรรมอย่างน้อย 3 วัน เพื่อให้ผู้ที่สัญจรไป-มา และประชาชนในพื้นที่สามารถหลีกเลี่ยงหรือใช้เส้นทางอื่นแทนได้ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องติดตั้งตาข่าย (Safety Net) ใต้ด้านล่างโครงสร้างทางยกระดับ ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง เพื่อป้องกันเศษวัสดุจากการก่อสร้างตกลงสู่ถนนอาจนรงค์และบริเวณข้างเคียง - ในกรณีที่มีการปิดเส้นทางชั่วคราวเพื่อทำการก่อสร้าง ขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง หรือกองวัสดุก่อสร้างบนผิวทาง ต้องจัดทำทางเบี่ยงและมีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกแก่ยานพาหนะที่สัญจรไป-มาบนแนวเส้นทาง - ติดตั้งป้ายเตือน สัญลักษ์ณ์ และเครื่องหมายจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการให้ชัดเจน เช่น ป้ายเตือนประเภทต่าง ๆ ป้ายเตือนเขตก่อสร้างด้านหน้า ป้ายลดความเร็ว ป้ายห้ามแซง และป้ายทางเบี่ยง เป็นต้น ทั้งนี้ หากมีความจำเป็นต้องดำเนินการ | <p>ระยะเวลาดำเนินการและความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบ 2 วันต่อเนื่อง (วันอาทิตย์และวันจันทร์) จำนวน 1 ครั้ง ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้รับจ้าง ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการงบประมาณ - 20,000 บาท <p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ จำนวน 2 จุด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ถนนอาจนรงค์ (ทางเข้า-ออกท่าเรือกรุงเทพ) - ถนนทางรถไฟสายเก่าปากน้ำ (เหนือจุดตัดถนนอาจนรงค์) <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 2 จุด</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปริมาณจราจรเข้า-ออก ช่วงเร่งด่วนเช้า (06.00-09.00 น.) ช่วงเร่งด่วนเย็น (16.00-19.00 น.) และนอกเวลาเร่งด่วน (11.00-14.00 น.) - สถิติการเกิดอุบัติเหตุ |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
PDC-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|----------------------------|---|---|
| | | <p>ก่อสร้างช่วงเวลากลางคืน ต้องติดตั้งแผงกันเขตก่อสร้าง สัญญาณเตือน และหลอดไฟให้แสงสว่างที่สามารถมองเห็นพื้นที่เขตการก่อสร้างได้ชัดเจน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างวางแผนการใช้เส้นทางขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้ชัดเจน เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาด้านการจราจรติดขัดและเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรไป-มาของผู้ใช้ทาง โดยการหลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการในช่วงเวลาเร่งด่วนช่วงเช้า (06.00-10.00 น.) และช่วงเย็น (18.00-21.00 น.) - ผู้รับจ้างก่อสร้างอบรมพนักงานขับรถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการให้ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด และขับช้ายานพาหนะอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่อตัวผู้ขับขี่และผู้ใช้ทาง ตลอดจนประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียง แนวเส้นทางขนส่ง - ผู้รับจ้างก่อสร้างกำชับให้พนักงานขับรถบรรทุกขับชิดซ้ายทางเสมอ เพื่อลดการกีดขวางหรือเป็นอุปสรรคต่อการสัญจรของผู้ใช้ทาง - ควบคุมความเร็วของรถบรรทุกวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างของโครงการให้เป็นไปตามกฎหมายกำหนด และความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตร/ชั่วโมง เมื่อวิ่งผ่านพื้นที่ชุมชน - กำหนดให้รถบรรทุกขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการ ติดป้ายชื่อโครงการ บริษัทรับจ้างก่อสร้าง พร้อมเบอร์โทรศัพท์ไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้ประชาชนสามารถแจ้งเรื่องราวร้องเรียนได้ | <p>ระยะเวลาดำเนินการและควมถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - ตรวจสอบเดือนละ 1 ครั้ง ครั้งละ 2 วันต่อเนื่อง (วันอาทิตย์และวันจันทร์) ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้รับจ้าง ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการงบประมาณ - 240,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 480,000 บาท |

Su.

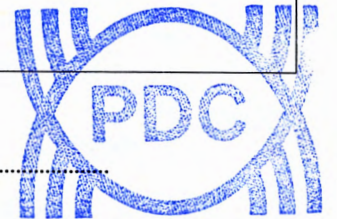
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



Dr. K. P.

(นายมนูญ แสงเพลิง)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|----------------------------|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างดูแลและจัดเก็บวัสดุและอุปกรณ์ก่อสร้างรวมทั้งเครื่องจักรบริเวณก่อสร้างให้เรียบร้อย เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุและป้องกันการกีดขวางการจราจร - ให้ดำเนินการติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องหมายควบคุมจราจรตามคู่มือเครื่องหมายควบคุมการจราจรในงานก่อสร้าง งานบูรณะและงานบำรุงรักษาทางหลวงแผ่นดิน ของกรมทางหลวง ปี 2561 เพื่อเตือนให้ผู้ใช้ทางทราบล่วงหน้าก่อนถึงจุดเริ่มต้นก่อสร้าง โดยติดตั้งป้ายเตือนในระยะต่าง ๆ เช่น ติดตั้งป้ายเตือนงานก่อสร้าง ป้ายเตือนงานก่อสร้างทางข้างหน้า ป้ายเตือนลดความเร็ว ป้ายคนทำงาน ติดตั้ง Concrete Barrier ครอบคลุมแนวเขตพื้นที่ก่อสร้าง และติดตั้งป้ายสิ้นสุดเขตก่อสร้าง ทั้งนี้ แนวทางปฏิบัติการจัดการจราจรของโครงข่ายเดิมของโครงการตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง ได้แก่ <ul style="list-style-type: none"> • การติดตั้งป้ายในการก่อสร้างบริเวณไหล่ทาง • การติดตั้งป้ายในการก่อสร้างบริเวณช่องจราจรกลาง • การติดตั้งป้ายในการก่อสร้างเบี่ยงช่องจราจรสำหรับทางไม่มีเกาะกลาง • การติดตั้งป้ายในการก่อสร้างชุดทางเบี่ยงหรือสะพานเบี่ยง • การติดตั้งป้ายในการก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับทางเข้า • การติดตั้งป้ายในการก่อสร้างบริเวณทางแยกต่างระดับทางออก • การติดตั้งป้ายในการก่อสร้างบริเวณทางแยก | |

Su.
.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



อ. น. น.
.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.



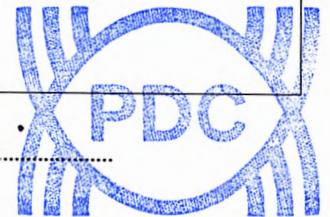
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • การติดตั้งป้ายในการก่อสร้างบริเวณจุดขึ้น-ลงโครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทยเชื่อมกับถนน - ตรวจสอบผิวการจราจรบริเวณพื้นที่ก่อสร้างหากพบผิวทางชำรุดเสียหายจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างโครงการ ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องรีบทำการซ่อมแซมผิวทางให้มีสภาพเดิมเพื่อไม่ให้เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การคาดการณ์ปริมาณจราจรในปีเปิดดำเนินการ (พ.ศ. 2568) มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ไปจนถึงปีสิ้นสุดโครงการ (พ.ศ. 2598) โดยมีระดับการให้บริการอยู่ในระดับ A และ B หรือกระแสจราจรมีสภาพอิสระ มีความเร็วสูง ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วและสามารถเปลี่ยนช่องจราจรได้อย่างอิสระสามารถรองรับผลกระทบเนื่องจากการติดขัดหรือการหยุดได้อย่างดี และกระแสจราจรมีสภาพอยู่ตัว ผู้ขับขี่สามารถเลือกใช้ความเร็วได้ตามต้องการและสามารถเปลี่ยนช่องจราจรได้โดยมีข้อจำกัดเพียงเล็กน้อย ความสะดวกสบายในการขับขี่ยังอยู่ในระดับสูง และยังคงสามารถรองรับผลกระทบเนื่องจากการติดขัดหรือการหยุดได้อย่างดี จึงคาดว่าในระยะดำเนินการจะเป็นผลกระทบในทางบวกอยู่ในระดับปานกลาง - เมื่อมีโครงการส่งผลให้ระดับการให้บริการของพื้นผิวจราจรบริเวณถนนทางรถไฟสายเก่าปากน้ำมุงได้ และถนนอาจนรงค์มุงได้มีระดับการให้บริการที่ดีขึ้น จึงคาดว่าในระยะดำเนินการจะเป็นผลกระทบในทางบวกอยู่ในระดับต่ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - หากมีความจำเป็นต้องปิดเส้นทางขณะตรวจสอบหรือซ่อมบำรุงโครงการ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ต้องจัดทำทางเบี่ยงติดป้ายเตือน สัญลักษณ์ และเครื่องหมายจราจร และมีเจ้าหน้าที่คอยอำนวยความสะดวกแก่ยานพาหนะที่สัญจรไป-มา - ติดตั้งไฟส่องสว่างถนนบนแนวทางพิเศษ รวมทั้งแนวถนนที่มีแนวทางพิเศษร่วมกัน และบริเวณจุดขึ้น-ลงทางพิเศษ เพื่อช่วยเพิ่มวิสัยในการมองเห็นของผู้ใช้ทาง - ควบคุมความเร็วและน้ำหนักของรถบรรทุก ให้อยู่ในระดับที่กฎหมายกำหนดและตรวจสอบอย่างต่อเนื่อง เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น - ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบริเวณทางเบี่ยงทางเข้าด้านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ - ติดตั้งเครื่องหมายจราจรบนไหล่ทางเพิ่มเติม ได้แก่ เส้น Cross Hatching ทุกระยะ 50 เมตร พร้อมทั้งระบุนเครื่องหมายจราจรห้ามผ่าน และติดตั้งป้ายจราจรห้ามรถวิ่งไหล่ทาง | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - การคาดการณ์ปริมาณจราจรบนถนนโครงการ พบว่า ในอนาคตจะมียานพาหนะเข้ามาใช้ถนนโครงการเป็นจำนวนมาก เนื่องจากโครงการจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการของท่าเรือกรุงเทพและแก้ไขปัญหাজราจรบนโครงข่ายถนนโดยรอบท่าเรือกรุงเทพ ทำให้รถบรรทุกสินค้าจากศูนย์กระจายสินค้าของท่าเรือสามารถเดินทางเชื่อมต่อกับทางพิเศษได้โดยตรง และสามารถรองรับความต้องการขนส่งสินค้าและการเติบโตทางเศรษฐกิจ ดังนั้น เพื่อการแก้ไขปัญหาในระยะยาว จึงมีความจำเป็นต้องมีโครงข่ายทางคมนาคมของโครงการ ดังนั้น จึงคาดว่าในระยะดำเนินการจะเป็นผลกระทบในทางบวกอยู่ในระดับปานกลาง | | |
| <p>3.2 การระบายน้ำและการควบคุมน้ำท่วม</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง/สาธารณูปโภค/สิ่งกีดขวางการตัดฟันต้นไม้/การขุดต่อและการนำไม้ออกจากพื้นที่งานก่อสร้างคันทาง การก่อสร้างเสาเข็มเจาะและการก่อสร้างฐานราก จำเป็นต้องเปิดหน้าดินบริเวณพื้นที่ดำเนินงานทำให้พื้นที่มีลักษณะเปิดโล่งไม่มีสิ่งปกคลุมดิน ในกรณีที่ฝนตกหนักน้ำฝนจะชะล้างหน้าดินพัดพาเศษมวลดินไปกับปริมาณน้ำฝนไหลลงสู่รางระบายน้ำหรือแหล่งน้ำในบริเวณใกล้เคียง อาจส่งผลกระทบต่อภารกิจขุดวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำที่มีอยู่เดิมลดลงแต่อย่างไรก็ตาม หากมีการปิดคันทางน้ำเดิมจะมีการจัดทำรางระบายน้ำชั่วคราว อีกทั้งผลกระทบที่เกิดขึ้นจะเกิดในช่วงที่ฝนตก จึงคาดว่าป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ต้องออกแบบระบบระบายน้ำให้สามารถรองรับปริมาณน้ำได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องมีการจัดการระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอ เช่น จัดทำรางระบายน้ำชั่วคราวหรือบ่อพักน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ เพื่อไม่ให้เกิดน้ำท่วมขังบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณใกล้เคียง - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลทำความสะอาดเก็บกวาดเศษดินที่ตกหล่นในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างสม่ำเสมอเพื่อป้องกันการชะล้างเศษมวลดินลงสู่ระบบระบายน้ำ - จัดเก็บวัสดุก่อสร้าง เครื่องจักร อุปกรณ์ และเศษวัสดุก่อสร้างในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างให้เป็นระเบียบ ไม่กีดขวางต่อการระบายน้ำ โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่ฝนตก เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดดินตะกอน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none"> - การวางอุปกรณ์และเครื่องมืออาจกีดขวางการไหลของน้ำ แต่อย่างไรก็ตามกิจกรรมการก่อสร้างจะเกิดขึ้นในช่วงเวลาสั้น ๆ ในแต่ละพื้นที่ เนื่องจากการก่อสร้างโครงการใช้คานคอนกรีตหล่อสำเร็จรูปและพื้นหล่อสำเร็จ และดำเนินการก่อสร้างทีละช่วง ดังนั้นจึงทำให้เกิดความรวดเร็วในการก่อสร้างและกีดขวางการไหลของน้ำลงสู่ท่อระบายน้ำเล็กน้อย จึงคาดว่า เป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ | <ul style="list-style-type: none"> - และเศษวัสดุจากการก่อสร้างไปอุดตันช่องระบายน้ำหรือท่อระบายน้ำ - ให้มีการเตรียมความพร้อมของแหล่งรองรับน้ำ โดยประสานกับหน่วยงานเจ้าของพื้นที่ เพื่อทำการลอกตะกอนในระบบระบายน้ำหลักของถนนเดิมก่อนถึงฤดูฝน อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ในระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้างโครงการฯ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำ ป้องกันมิให้เกิดน้ำท่วมขังในบริเวณที่มีการก่อสร้าง - จัดเตรียมเครื่องสูบน้ำประจำพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อใช้ในการสูบน้ำในกรณีเกิดปัญหาน้ำท่วมขังในแนวสายทางโครงการในระหว่างการก่อสร้าง - ภายหลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องทำการตรวจสอบท่อระบายน้ำต่าง ๆ ที่อยู่ตามแนวเส้นทาง ซึ่งอาจได้รับความเสียหายและอาจได้รับผลกระทบจากการตกทับถมของตะกอนดินในระหว่างการก่อสร้าง และทำการซ่อมแซมขุดลอกในบริเวณที่พบการตกทับถมของตะกอนดิน/เศษวัสดุก่อสร้าง เพื่อให้สามารถระบายน้ำได้สะดวก | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประสิทธิภาพในการระบายน้ำของท่อตามยาว ท่อตามขวาง และท่อแนวดิ่ง พบว่า โครงการมีขนาดของอาคารระบายน้ำที่เหมาะสมและเพียงพอ เนื่องจากมีค่า FS ตั้งแต่ 1.5 ขึ้นไป ค่าประสิทธิภาพในการระบายน้ำของโครงการอยู่ในช่วง | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดูแลสภาพพื้นที่และบำรุงรักษาระบบระบายน้ำของโครงการให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ หากพบว่ามี การสะสมของตะกอนและเศษขยะในบริเวณดังกล่าว จะต้องรีบดำเนินการนำออกโดยเร็ว | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

สุว.

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)

ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ดร. นิตยา

(นายมนูญ แสงเพลิง)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงศ์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|---|
| | ระหว่าง 1.5-2.1 ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบ แต่อย่างไรก็ตามช่วงเปิดใช้ถนนโครงการ อาจมีเศษวัชพืช เศษดิน กิ่งไม้ รวมทั้งเศษสิ่งปฏิกูลต่าง ๆ ไหลมาอุดตันท่อระบายน้ำตามแนวเส้นทางโครงการ ซึ่งอาจผลกระทบต่อการกีดขวางการไหลของน้ำหรือลดประสิทธิภาพการระบายน้ำตามสภาพธรรมชาติ จึงคาดว่าเป็นผลกระทบทางลบในระดับต่ำ | | |
| 3.3 การใช้ประโยชน์ที่ดิน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะ 500 เมตร ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนตัวเมืองและย่านการค้า 1,152 ไร่ รองลงมา เป็นพื้นที่ทำเรือ 475 ไร่ และแม่น้ำลำคลอง 266 ไร่ และการใช้ประโยชน์ที่ดินในแนวเขตทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ตัวเมือง และย่านการค้า 49 ไร่ รองลงมา เป็นพื้นที่ถนน 27 ไร่ พื้นที่ทำเรือ 25 ไร่ พื้นที่โรงงานอุตสาหกรรม 7 ไร่ และแม่น้ำลำคลอง 1 ไร่ โดยพื้นที่ที่จะมีการเปลี่ยนแปลงเป็นพื้นที่ของโครงการมีพื้นที่ทั้งหมด จำนวน 108 ไร่ (ไม่รวมแม่น้ำลำคลอง) ซึ่งลักษณะการใช้ที่ดินจะเป็นพื้นที่อยู่อาศัย พื้นที่ประกอบธุรกิจร้านค้า และพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งผลกระทบต่อการใช้ที่ดินดังกล่าวจะเปลี่ยนไปอย่างถาวร คือ รูปแบบของการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนไปเป็นถนนและเขตทางของโครงการ ส่วนบริเวณพื้นที่อื่น ๆ ในระยะ 500 เมตร จากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการจะไม่ได้รับผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินแต่อย่างใด ผลกระทบจึงอยู่ในระดับต่ำ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจำกัดความกว้างของเขตทางที่กำลังก่อสร้างเท่าที่จำเป็น เพื่อลดการสูญเสียพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้างให้น้อยที่สุด | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

.....
 (นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
 ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



.....
 (นายมนูญ แสงเพลิง)
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
 บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|---|
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - จากข้อมูลการสำรวจสภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินปัจจุบัน ร่วมกับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2556 (ปรับปรุงครั้งที่ 3) และ (ร่าง) กฎกระทรวงให้ใช้บังคับผังเมืองรวมกรุงเทพมหานคร พ.ศ. (ปรับปรุงครั้งที่ 4) พบว่า การใช้ประโยชน์ที่ดินบริเวณพื้นที่โครงการส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ชุมชนตัวเมืองและย่านการค้า และพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งจากผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครจะเห็นได้ว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน จึงไม่มีผลกระทบ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| <p>3.4 สาธารณูปโภค</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - จากการสำรวจระบบสาธารณูปโภคตามแนวลอนสายหลักที่โครงการตัดผ่านแนวเส้นทางและทางแยกต่างระดับตลอดแนวเส้นทางโครงการที่ได้รับผลกระทบมีดังนี้ ถนนอาจนรงค์ <ul style="list-style-type: none"> ● เสาไฟฟ้าแรงดัน 24 KV และโคมไฟส่องสว่างแบบกิ่งเดี่ยวรวมถึงระบบโทรศัพท์และสื่อสารติดตั้งบนเสาของการไฟฟ้านครหลวง ได้รับผลกระทบทั้งหมด จำนวน 69 ต้น ● ระบบประปาของการประปานครหลวง จะได้รับผลกระทบบริเวณแนวเส้นทางโครงการตั้งแต่สี่แยกอาจนรงค์จนถึงจุดตัดถนนเลียบทางรถไฟสายเก่าตลอดแนวรวมทั้งหมดเป็นระยะทางประมาณ 1,900 เมตร | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประสานงานกับหน่วยงานเจ้าของระบบสาธารณูปโภค เช่น สำนักงานการไฟฟ้านครหลวง การประปานครหลวง การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย และการปิโตรเลียมแห่งประเทศไทย เพื่อชี้แจงรูปแบบการก่อสร้างในรายละเอียดและตำแหน่งระบบสาธารณูปโภคที่ต้องรื้อย้าย พร้อมระบุช่วงเวลาของการรื้อย้าย เพื่อให้หน่วยงานนั้น ๆ เตรียมแผนการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคไปพร้อมกับการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคของโครงการ เพื่อให้ช่วงเวลาการเกิดผลกระทบสั้นที่สุด - ก่อนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคในพื้นที่ก่อสร้างโครงการทุกครั้ง ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องประชาสัมพันธ์แผนการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคให้ประชาชนในพื้นที่ทราบล่วงหน้า และแจ้งเตือนให้ประชาชนรับทราบก่อนทำการรื้อย้าย อย่างน้อย 15 วัน เพื่อให้เกิดความเข้าใจและเตรียมความพร้อมในช่วงที่ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

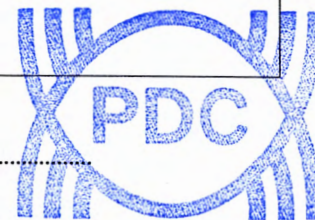
Signature

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



Signature

(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



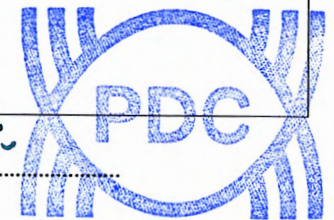
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|--|
| | <p>- การรื้อย้ายสาธารณูปโภคจะทำให้มีผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่โครงการ และพื้นที่ใกล้เคียงได้ ซึ่งก่อนมีการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคทางโครงการจะต้องมีการเตรียมการล่วงหน้าโดยประสานงานไปยังหน่วยงานเจ้าของสาธารณูปโภคนั้น ๆ เพื่อวางแผนการรื้อย้ายตลอดจนต้องมีการแจ้งให้กับผู้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงรับทราบก่อนดำเนินการรื้อย้าย อีกทั้งการรื้อย้ายเกิดขึ้นเพียงระยะเวลาสั้น ๆ เท่านั้น และก่อนทำการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ทางโครงการจะดำเนินการวางระบบหรือวางโครงข่ายของระบบใหม่ไว้แล้ว ซึ่งทางหน่วยงานได้เตรียมแผนการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคไปพร้อมกับการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคของโครงการ เพื่อให้ช่วงเวลาการเกิดผลกระทบน้อยที่สุด รวมทั้งการทดสอบการใช้งานให้สามารถดำเนินการใช้งานได้ดียิ่งขึ้น จึงคาดว่าจะมีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ</p> | <p>อาจมีการหยุดให้บริการสาธารณูปโภค เพื่อการเชื่อมต่อบริเวณเป็นต้น โดยกำหนดระยะเวลาในการรื้อย้ายที่ชัดเจน</p> <ul style="list-style-type: none"> - เมื่อทำการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคเสร็จสิ้นจะต้องเก็บกวาดเศษดิน/หิน และเศษวัสดุต่าง ๆ ออกจากพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ปฏิบัติงาน - หากพบว่ามีการร้องเรียนจากประชาชนหรือผู้ใช้เส้นทางว่า “งานรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ” ได้ก่อให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญหรือสร้างความเสียหายให้แก่ระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการที่มีอยู่เดิม ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างเร่งด่วน - จัดให้มีพนักงานจัดจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการจราจรในระหว่างการรื้อย้ายระบบสาธารณูปโภค รวมถึงการติดตั้งเครื่องหมายจราจร สัญญาณป้องกันอันตรายต่าง ๆ ให้ถูกต้อง - ประสานงานกับหน่วยงานวิศวกรรมระบบท่อส่งน้ำมันของบริษัท ขนส่งน้ำมันทางท่อ จำกัด เพื่อจัดส่งเจ้าหน้าที่ลงตรวจสอบหน้างานบริเวณที่จะทำการก่อสร้างและออกแบบตำแหน่งของฐานราก/เสาเข็มของการก่อสร้างหรือสิ่งปลูกสร้างใด ๆ ของโครงการที่อาจอยู่ในแนวระบบท่อส่งน้ำมันหรือตัดผ่านระบบท่อส่งน้ำมัน เพื่อไม่ให้มีผลกระทบต่อท่อส่งน้ำมัน - ช่วงที่แนวเส้นทางโครงการอยู่ในแนวระบบท่อส่งน้ำมันหรือตัดผ่านท่อส่งน้ำมัน กำหนดให้มีระยะห่างของโครงสร้างต่าง ๆ เช่น ฐานราก/กำแพงกันดิน ต้องมีระยะห่างจากผิวท่อส่งน้ำมันไม่น้อยกว่า 1 เมตร และการก่อสร้างเสาเข็มต้องมีระยะห่างจากแนวท่อส่งน้ำมันไม่น้อยกว่า 3 เท่า ของขนาดเส้นผ่าศูนย์กลาง | |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาภากรณรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

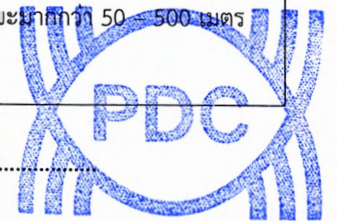
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| | | เสาเข็ม แต่ต้องไม่น้อยกว่า 1.5 เมตร กรณีเป็นเข็มตอก และ ไม่น้อยกว่า 1.0 เมตร กรณีเป็นเข็มเจาะ เพื่อให้มีพื้นที่ทำงาน เพียงพอสำหรับการขุดตรวจสอบหรือบำรุงรักษาท่อส่งน้ำมัน ในอนาคต รวมถึงยืนยันว่าจะไม่มีการรื้อย้ายท่อส่งน้ำมัน - ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องดำเนินกิจกรรมก่อสร้างในเขตรบบ โครงข่ายพลังงาน ซึ่งโครงการจะต้องขออนุญาตการดำเนินการ ในเขตรบบโครงข่ายพลังงานจากสำนักงานคณะกรรมการ กำกับกิจการพลังงาน ตามมาตรา 112 ของพระราชบัญญัติการ ประกอบกิจการพลังงาน พ.ศ. 2550 | |
| | ระยะดำเนินการ - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ประกอบด้วย การคมนาคม และงานบำรุงรักษา ซึ่งกิจกรรมดังกล่าวไม่มี การรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่าง ๆ เพิ่มเติมอันเนื่องมาจาก โครงการ จึงไม่มีผลกระทบ | ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | ระยะดำเนินการ - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| 4. คุณค่าต่อคุณภาพชีวิต | | | |
| 4.1 เศรษฐกิจและสังคม | ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน - พื้นที่ศึกษาระยะพื้นที่ฝั่งซ้ายของโครงการ ส่วนใหญ่เป็น ตัวเมืองและย่านการค้า และพื้นที่ฝั่งขวาของโครงการเป็น พื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ โดยลักษณะความสัมพันธ์ของชุมชน ส่วนใหญ่มีความสัมพันธ์/ความสามัคคีอันดีต่อกัน จากการ ดำเนินการก่อสร้างโครงการ อาจเป็นอุปสรรคต่อการสัญจร ทำให้เดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างชุมชนไม่สะดวก จึงอาจ ส่งผลต่อความสัมพันธ์ระหว่างชุมชนและมีวิถีชีวิตเปลี่ยนแปลง | ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน - ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้างเจ้าของโครงการต้องประชาสัมพันธ์ ให้ทราบล่วงหน้าประมาณ 1 เดือน เพื่อให้ประชาชนบริเวณ โครงการทราบถึงแผนการก่อสร้าง และผู้ใช้เส้นทางได้รับทราบ อย่างทั่วถึง โดยผ่านสื่อต่าง ๆ ได้แก่ สื่อออนไลน์ และติดตั้ง ป้ายประชาสัมพันธ์ โดยระบุชื่อโครงการ ระยะเวลา สถานที่ ก่อสร้าง หน่วยงานรับผิดชอบ ชื่อนายช่างโครงการ พร้อมเบอร์ ติดต่อ เป็นต้น โดยกำหนดให้ติดตั้งป้ายประชาสัมพันธ์ 3 แห่ง | ระยะเตรียมการก่อสร้าง พื้นที่ดำเนินการ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษา โครงการในระยะ 500 เมตร จำนวน 4 กลุ่ม - ผู้นำชุมชน ในระยะ 500 เมตร - คริวเรือน ● ระยะ 0 – 50 เมตร ● ระยะมากกว่า 50 – 500 เมตร |

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




หน้า 50/71

(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
THE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พีทีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

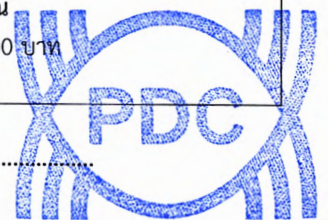
| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|---|
| | <p>ไปบ้าง แต่ทั้งนี้ผลกระทบที่เกิดขึ้นเป็นเพียงระยะเวลาสั้น ๆ เมื่อกิจกรรมในแต่ละวันหยุดลงผลกระทบดังกล่าวก็จะหมดไป ประชาชนสามารถดำเนินชีวิตได้ตามปกติ จึงคาดว่าส่งผลกระทบต่อทางลบในระดับต่ำ</p> <p>ผลกระทบต่อการเกิดอาชญากรรมและการเกิดความไม่ปลอดภัยในสังคม</p> <ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาโครงการจะมีกลุ่มแรงงานเข้ามาทำงานในพื้นที่โครงการ อาจทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงบ้านพักคนงานรู้สึกหวาดระแวง ไม่ปลอดภัยต่อชีวิต และทรัพย์สินได้ เพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาดังกล่าว โครงการจึงกำหนดให้ผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องควบคุม ตรวจสอบ และดูแลพฤติกรรมของคนงานก่อสร้างเพื่อไม่ให้ก่อปัญหาที่อาจส่งผลกระทบต่อชุมชนตามแนวเส้นทางก่อสร้างโครงการก่อสร้าง จึงคาดว่าจะส่งผลกระทบต่อทางลบในระดับต่ำ <p>ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการดำเนินโครงการจะมีการกระจายรายได้จากการจัดจ้างแรงงานในพื้นที่เพิ่มเติม ซึ่งเป็นการส่งเสริมอาชีพใหม่ที่เกิดขึ้นในชุมชน คือ อาชีพรับจ้าง ทั้งยังเป็นการกระจายรายได้ต่อประชาชนในพื้นที่ และทำให้มีเงินหมุนเวียนในชุมชนเพิ่มขึ้นเล็กน้อยตลอดระยะก่อสร้าง อีกทั้งเมื่อมีคนงานก่อสร้างเข้ามาในท้องถิ่นจะช่วยส่งเสริมเศรษฐกิจของท้องถิ่นในภาคการค้าปลีกโดยเฉพาะสินค้าอุปโภค-บริโภคบริเวณโครงการอีกด้วย จึงคาดว่าผลกระทบทางบวกในระดับปานกลาง | <p>ได้แก่ บริเวณสำนักงานควบคุมงานก่อสร้าง บริเวณจุดเริ่มต้นโครงการและบริเวณจุดสิ้นสุดโครงการ เพื่อให้ผู้ใช้ทางและผู้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียงโครงการทราบและรับรู้สถานภาพบริเวณแนวเส้นทางโครงการ เป็นต้น</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงการได้กำหนดให้มีหน่วยงานประชาสัมพันธ์ประชาชนในสำนักงานควบคุมงานโดยจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ เพื่อให้ประชาชนสามารถติดต่อสอบถามข้อมูล เช่น รายละเอียดโครงการกิจการก่อสร้าง แผนการดำเนินงานโครงการ การปิดช่องจราจร เป็นต้น - ผู้รับจ้างก่อสร้างห้ามปิดกั้นทางเข้าออกพื้นที่ชุมชน ในกรณีที่พื้นที่ก่อสร้างส่วนขยายกีดขวางทางเข้า-ออก ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราวเพื่อให้ประชาชนในพื้นที่สามารถเดินทางได้ตามปกติ - ในกรณีที่เกิดความไม่เข้าใจกันขึ้นระหว่างโครงการและชุมชน ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องชี้แจงข้อเท็จจริงให้แก่ประชาชนโดยเร่งด่วน - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดให้มีผู้รับเรื่องร้องเรียนที่เกิดจากโครงการไว้ที่ด้านหน้าสำนักงานโครงการ และภายในชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงไว้ในบริเวณที่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน - หากได้รับเรื่องร้องเรียนด้านผลกระทบที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างของโครงการ ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างเร่งดำเนินการตรวจสอบและแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้น - จัดหาตำแหน่งที่พักคนงานตามที่โครงการแนะนำที่ได้กำหนดไว้แล้ว ซึ่งเป็นที่ดินของเอกชนให้เช่า โดยตำแหน่งบ้านพักคนงาน | <ul style="list-style-type: none"> - พื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร - สถานประกอบการ ในระยะ 50 เมตร <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 4 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลทั่วไป - ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ - การรับเรื่องร้องเรียน - ความคิดเห็นต่อโครงการ <p>วิธีดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - สํารวจข้อมูลในสนาม โดยใช้การสัมภาษณ์จากแบบสอบถาม - ประชุมหารือร่วมกันระหว่างหน่วยงาน <p>ระยะเวลาดำเนินการและความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - จำนวน 1 ครั้ง ก่อนเริ่มก่อสร้างโครงการ <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้รับจ้าง ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการงบประมาณ - 330,000 บาท |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 51/71


(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงศ์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|----------------------------|---|---|
| | | <p>ของโครงการมีบริเวณพื้นที่อยู่ประชิดถนนทางรถไฟสายเก่าปากน้ำ มีเนื้อที่ประมาณ 5 ไร่ ห่างจากทางแยกต่างระดับที่ต้องก่อสร้างโครงการเป็นระยะทางประมาณ 138 เมตร โดยกำหนดให้มีรั้วรอบบริเวณ และมีประตูทางเข้า-ออกเพื่อรักษาความปลอดภัย และตรวจการเข้า-ออกโดยเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยตลอดเวลา กำหนดเวลาเข้า-ออกบ้านพักคนงานไว้ไม่เกิน 22.00 น. และต้องมีการเซ็นชื่อเข้า-ออกบ้านพัก และเนื่องจากบ้านพักคนงานทางไกลบริเวณพื้นที่ชุมชน จึงเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมและได้มีการกำหนดสัดส่วนพื้นที่ต่าง ๆ ในที่พักคนงานให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านสวัสดิการแรงงานที่พักอาศัย สำหรับลูกจ้างประเภทกิจการก่อสร้างตามประกาศคณะกรรมการสวัสดิการแรงงาน (13 มกราคม 2559) และตามมาตรฐานและแบบก่อสร้างอาคารชั่วคราวสำหรับคนงานก่อสร้างของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทยในพระบรมราชูปถัมภ์ (มาตรฐาน วสท. 1010-30) อีกทั้งได้กำหนดให้มีการติดตั้งกล่องวงจรปิดบริเวณบ้านพักคนงาน พร้อมทั้งจัดทำบัญชีรายชื่อคนงานและมีการกำหนดกฎระเบียบข้อบังคับควบคุมคนงานไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนที่อาศัยอยู่บริเวณใกล้เคียงที่พักคนงานในปัจจุบัน และมีการลงโทษที่เข้มงวดหากมีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในกรณีมีเรื่องร้องเรียนหรือตรวจสอบ พบว่า ประชาชนหรือผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากโครงการซึ่งทำให้โครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชนเกิดการเปลี่ยนแปลงจะต้องบริหารจัดการเรื่องร้องเรียน ดำเนินการ | <p>ระยะก่อสร้าง พื้นที่ดำเนินการ ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาโครงการในระยะ 500 เมตร จำนวน 4 กลุ่ม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้นำชุมชน ในระยะ 500 เมตร - คริวเรือน <ul style="list-style-type: none"> ● ระยะ 0-50 เมตร ● ระยะมากกว่า 50-500 เมตร - พื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อมในระยะ 500 เมตร - สถานประกอบการ ในระยะ 50 เมตร <p>ดัชนีตรวจวัด จำนวน 4 ดัชนี</p> <ul style="list-style-type: none"> - ข้อมูลทั่วไป - ผลกระทบและปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงการ - การรับเรื่องร้องเรียน - ความคิดเห็นต่อโครงการ <p>วิธีดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - สํารวจข้อมูลในสนาม โดยใช้การสัมภาษณ์จากแบบสอบถาม <p>ระยะเวลาดำเนินการและความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - จำนวนปีละ 1 ครั้ง ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคลากรธรรมาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
PDC
PDC CONSULTANT CO., LTD.

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|----------------------------|---|--|
| | | <p>ตรวจสอบทำการแก้ไขอย่างเหมาะสม ติดตามและสรุปผลการดำเนินการแก้ไขผลกระทบที่เกิดขึ้น และให้ดำเนินการแจ้งตอบกลับผลการดำเนินการเป็นระยะจนกว่าเรื่องร้องเรียนนั้นจะได้ข้อยุติ โดยผ่านช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียน ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> ● EXAT CALL CENTER 1543 ● จดหมาย/หนังสือ หรือติดต่อด้วยตนเองที่อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 ● Website : www.exat.co.th ● ศูนย์บริการประชาชน สำนักนายกรัฐมนตรี 1111 ● โทรศัพท์ 0 2558 9800 หรือโทรสาร 0 2558 9788-9 ● สำนักงานควบคุมงานก่อสร้างโครงการ <p>ผลกระทบต่ออากาศและสิ่งแวดล้อมและการเกิดความปลอดภัยในสังคม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องดูแลและควบคุมคนงานก่อสร้างให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด ไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนฯ รวมทั้งกำหนดมาตรการและบทลงโทษไว้อย่างชัดเจน กรณีคนงานละเมิดหรือฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ - จัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยอย่างน้อย 2 คนต่อพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อสอดส่องดูแลรักษาความปลอดภัยในเขตพื้นที่ที่มีการดำเนินการก่อสร้าง | <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้รับจ้าง ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการงบประมาณ - 300,000 บาท/ปี รวมเป็นเงิน 600,000 บาท |

สม.

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 53/71

Dr. Hae...

(นายมนูญ แสงเพลิง)

บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|---|
| | | <p>ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้ความสำคัญในการจ้างแรงงานท้องถิ่นก่อนแรงงานต่างถิ่น เพื่อเป็นการเสริมสร้างหรือกระจายรายได้ให้กับประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งเป็นการลดความขัดแย้งหรือผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นระหว่างแรงงาน - ห้ามปิดกั้นทางเข้าออกร้านค้าและสถานประกอบการ ในกรณีที่พื้นที่ก่อสร้างส่วนขยายกีดขวางทางเข้า-ออก ให้ผู้รับจ้างก่อสร้างจัดทำทางเบี่ยงชั่วคราว เพื่อให้ผู้ที่สัญจรไป-มา หรือประชาชนในพื้นที่สามารถเดินทางเข้าร้านค้าและสถานประกอบการได้ตามปกติ | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ผลกระทบต่อโครงสร้างความสัมพันธ์ทางสังคมของชุมชน</p> <ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาโครงการเป็นรูปแบบทางยกระดับเมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จถนนเดิมบริเวณพื้นที่โครงการจะสามารถกลับมาใช้ได้ตามปกติ จึงไม่มีผลกระทบ <p>ผลกระทบต่อกรเกิดอาชญากรรมและการเกิดความไม่ปลอดภัยในสังคม</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ประกอบด้วย การคมนาคมและงานบำรุงรักษา เป็นกิจกรรมที่ไม่ต้องใช้นักงานมากนัก และระยะเวลาในการปฏิบัติงานค่อนข้างสั้น ประกอบกับไม่มีการก่อสร้างบ้านพักคนงานในพื้นที่โครงการ จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อกรเกิดอาชญากรรมและการเกิดความไม่ปลอดภัยในสังคม จึงไม่มีผลกระทบ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในกรณีมีเรื่องร้องเรียนหรือตรวจสอบพบว่าประชาชนหรือผู้ที่อยู่อาศัยในพื้นที่ได้รับผลกระทบอันเนื่องมาจากโครงการ ให้ดำเนินการแจ้งตอบผลการดำเนินการเป็นระยะจนกว่าเรื่องร้องเรียนนั้นจะได้ข้อยุติกำหนดให้มีช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● EXAT CALL CENTER 1543 ● จดหมาย/หนังสือ หรือติดต่อด้วยตนเองที่อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 ● Website : www.exat.co.th ● ศูนย์บริการประชาชน สำนักนายกรัฐมนตรี 1111 ● โทรศัพท์ 0 2558 9800 หรือโทรสาร 0 2558 9788-9 | <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>พื้นที่ดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของโครงการ ในระยะ 500 เมตร <p>วิธีดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อร้องเรียนต่อการดำเนินการโครงการผ่านช่องทางการรับเรื่องร้องเรียนตามช่องทางของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ตามขั้นตอนการดำเนินงานรับเรื่องร้องเรียน โดยมีช่องทางในการรับเรื่องร้องเรียน ดังนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● EXAT CALL CENTER 1543 |

.....

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)

ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 54/71

.....

(นายมนูญ แสงเพลิง)


บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน

บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด (PDC DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.)




แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| | <p>ผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาโครงการจะช่วยอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนในพื้นที่โครงการและผู้ประกอบการขนส่งในพื้นที่ท่าเรือกรุงเทพ โดยสามารถรองรับปริมาณการจราจรและการขยายตัวทางเศรษฐกิจและความต้องการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้นในอนาคตได้ เมื่อการจราจรสะดวกขึ้นผู้ประกอบการขนส่งสามารถเพิ่มจำนวนการขนส่งต่อวันได้เพิ่มขึ้นจะช่วยให้เศรษฐกิจเกิดการกระจายรายได้ต่อประชาชนในพื้นที่และทำให้มีเงินหมุนเวียนในชุมชนเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จึงคาดว่ามิผลกระทบต่อสภาพเศรษฐกิจทางบวกในระดับต่ำ | <ul style="list-style-type: none"> - ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบของโครงการในระยะดำเนินการอย่างเคร่งครัด | <ul style="list-style-type: none"> ● จดหมาย/หนังสือหรือติดต่อด้วยตนเองที่อาคารศูนย์บริหารทางพิเศษ กทพ. เลขที่ 111 ถนนริมคลองบางกะปิ แขวงบางกะปิ เขตห้วยขวาง กรุงเทพมหานคร 10310 ● Website : www.exat.co.th ● ศูนย์บริการประชาชน สำนักนายกรัฐมนตรื 1111 ● โทรศัพท์ 0 2558 9800 หรือ โทรสาร 0 2558 9788-9 <p>ระยะเวลาดำเนินการและความถี่</p> <ul style="list-style-type: none"> - รวบรวมข้อร้องเรียนในปีที่ 1 และปีที่ 2 หลังจากนั้นดำเนินการทุก 5 ปี ตลอดระยะเวลาดำเนินการ <p>หน่วยงานรับผิดชอบ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การทางพิเศษแห่งประเทศไทย หรือผู้รับสัมปทาน ทำการว่าจ้างบุคคลที่ 3 (Third Party) เพื่อดำเนินการ |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 55/71


(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.

แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|---|
| <p>4.2 การโยกย้ายและการเวนคืน</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมที่คาดว่าจะส่งผลกระทบต่อโยกย้ายเวนคืนนั้นส่วนใหญ่เป็นการเตรียมพื้นที่เพื่อดำเนินกิจกรรมก่อสร้างต่าง ๆ ของโครงการ โดยกิจกรรมงานรื้อย้าย คือ การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง ได้แก่ บ้านเรือน อาคารพาณิชย์ และหน่วยงานต่าง ๆ โดยจะต้องทำการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างดังกล่าว จำนวน 232 หลัง ประกอบด้วย ประชาชนที่อาศัยอยู่ในชุมชนโรงหมู ชุมชนสวนอ้อย ดิถแกวอาจนรงค์ และเป็นพื้นที่ของหน่วยงาน โดยบริเวณพื้นที่ดังกล่าวเป็นทรัพย์สินของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่มีการให้เช่าพื้นที่แก่หน่วยงานต่าง ๆ หรือมีประชาชนเข้ามาใช้พื้นที่ โดยการท่าเรือแห่งประเทศไทย จะทำการส่งมอบพื้นที่ให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อก่อสร้างโครงการ ดังนั้นการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จึงไม่มีการจ่ายค่าชดเชยทรัพย์สิน แต่อย่างไรก็ตาม การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้มีโครงการพัฒนาพื้นที่เพื่อการอยู่อาศัยในชุมชนคลองเตย (Smart Community) ซึ่งพัฒนา มาเพื่อรองรับชุมชนในพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย จำนวน 26 ชุมชน จึงคาดว่าจะส่งผลกระทบทางลบในระดับต่ำ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - เนื่องจากพื้นที่โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ที่จะทำการรื้อย้ายสิ่งก่อสร้างทั้งหมดอยู่ในพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ดังนั้น การโยกย้ายพื้นที่ดังกล่าวจึงเป็นไปตามแผนพัฒนาของการท่าเรือแห่งประเทศไทย โดยการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย จะเป็นไปตามแนวทางของการท่าเรือแห่งประเทศไทย | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมในระยะดำเนินการของโครงการไม่มีการรื้อย้ายเพิ่มเติม จึงไม่มีผลกระทบ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

สม.
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



ดร. วัฒน...
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|---|---|
| <p>4.3 การสาธารณสุข</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลการประเมินผลกระทบทางสุขภาพของโครงการในระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยงการสัมผัส และความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้น พบว่ามีสิ่งคุกคามสุขภาพและกิจกรรมของโครงการที่ทำให้เกิดความเสียหายสุขภาพต่อคนงานก่อสร้างและประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ในระดับปานกลาง ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน น้ำเสีย/คุณภาพน้ำผิวดิน น้ำอุบโภค-บริโภค ขยะและสิ่งปฏิกูล การจราจรและอุบัติเหตุจากการจราจร อาชีวอนามัยและความปลอดภัยจากสภาพการทำงานและสภาพแวดล้อม ทรัพยากรและความพร้อมด้านสาธารณสุข แพทย์ ทันตแพทย์ เภสัชกร และพยาบาล ความรู้สึกรีดรียด วิตกกังวล ความรำคาญ และความหวาดกลัว ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน น้ำผิวดิน การคมนาคมขนส่ง และอาชีวอนามัยและความปลอดภัยอย่างเคร่งครัด - ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องทำการคัดกรองตรวจสอบสุขภาพพนักงานก่อนรับเข้าทำงาน เพื่อลดผลกระทบด้านโรคติดต่อ หรือการแพร่กระจายโรคเนื่องจากการเพิ่มขึ้นของแรงงานต่างถิ่น - รักษาความสะอาดภายในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคนงานให้ถูกสุขลักษณะอย่างสม่ำเสมอ - จัดระบบสาธารณูปโภค-สาธารณูปการภายในสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานให้เพียงพอ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ <ul style="list-style-type: none"> ● ไฟฟ้า ดำเนินการขอใช้ไฟฟ้าให้เพียงพอกับการอยู่อาศัยของคนงาน ● น้ำใช้ ดำเนินการขอใช้น้ำประปาให้เพียงพอกับการอยู่อาศัยของคนงาน ● น้ำดื่ม จัดหาน้ำดื่มและน้ำใช้ที่สะอาดและเพียงพอจำนวนเจ้าหน้าที่และคนงาน พร้อมจัดเตรียมถังเก็บน้ำใช้ไว้ไม่ต่ำกว่า 2 วัน ● มูลฝอยและการจัดการ จัดหาถังขยะมีฝาปิดสภาพดีรองรับปริมาณขยะที่เกิดขึ้นจากสำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานก่อสร้างให้เพียงพอ พร้อมประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบเข้ามาจัดเก็บอย่างสม่ำเสมอ เพื่อไม่ให้เป็นแหล่งเพาะพันธุ์แมลงและสัตว์พาหะอื่น ๆ โดยอัตราการ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|----------------------------|--|--|
| | | <p>ผลิตขยะมูลฝอยทั่วไปจากเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้าง 250 คน คาดว่าจะเกิดขยะมูลฝอยขึ้นประมาณ 750 ลิตร/วัน ซึ่งโครงการต้องจัดเตรียมถังขยะมีฝาปิด สภาพดี รองรับปริมาณขยะที่เกิดขึ้นให้เพียงพอ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● น้ำเสียและการบำบัดน้ำเสีย ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปให้มีขนาดรองรับปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นได้อย่างเพียงพอ และควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียให้มีประสิทธิภาพดีอยู่เสมอ โดยอัตราการเกิดน้ำเสียจากเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างทั้งหมด 250 คน คาดว่าจะมีปริมาณน้ำเสียประมาณ 40 ลูกบาศก์เมตร/วัน โดยโครงการต้องจัดเตรียมระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปที่สามารถรองรับปริมาณน้ำเสียได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพในการบำบัด <ul style="list-style-type: none"> ■ ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกราะกรองใโรอากาศ ขนาด 3 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 2 ถัง รองรับน้ำเสียจากห้องน้ำ-ห้องส้วมของคนงานก่อสร้าง (4 ลูกบาศก์เมตร/วัน) โดยมีระยะเวลาในการกักเก็บน้ำเสีย 24 ชั่วโมง (Detention Time) เพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ ■ ติดตั้งตะแกรงดักเศษอาหาร ถังดักไขมัน ขนาด 1 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 2 ถัง และระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกราะกรองใโรอากาศ ขนาด 6 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 2 ถัง รองรับน้ำเสียจากโรงอาหาร/ประกอบอาหาร (10 ลูกบาศก์เมตร/วัน) โดยมีระยะเวลาในการ | |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




.....
Dr. Heung

(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด
PDC DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.




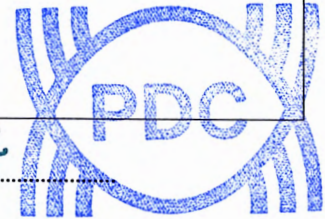
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| | | <p>กักเก็บน้ำเสีย 24 ชั่วโมง (Detention Time) เพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเกราะกรองไร้อากาศ ขนาด 6 ลูกบาศก์เมตร จำนวน 5 ถัง รองรับน้ำเสียจากลานอาบน้ำ/ซักล้าง (26 ลูกบาศก์เมตร/วัน) โดยมีระยะเวลาในการกักเก็บน้ำเสีย 24 ชั่วโมง (Detention Time) เพื่อบำบัดน้ำเสียก่อนปล่อยออกสู่แหล่งน้ำสาธารณะ - ผู้รับจ้างต้องมีการจัดฝึกอบรมคนงานก่อสร้าง โดยให้ความรู้ความเข้าใจ ด้านสุขภาพ เพื่อให้ปฏิบัติได้อย่างถูกสุขลักษณะ - บริเวณพื้นที่สำนักงานควบคุมงานและบ้านพักคนงานของโครงการต้องดำเนินการล้อมรั้วกันเขตโดยรอบพื้นที่อย่างชัดเจน - ภายหลังดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ทำการรื้อถอนสำนักงานควบคุมงาน บ้านพักคนงาน รวมถึงการกำจัดถังบำบัดน้ำเสียและสิ่งปฏิกูลที่อยู่บริเวณใต้ดินให้เป็นไปอย่างถูกต้องตามหลักสุขาภิบาล - ปฏิบัติตามคำแนะนำด้านสาธารณสุขของกระทรวงสาธารณสุข เพื่อป้องกันการแพร่ระบาด เช่น โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) สำหรับสถานที่ก่อสร้างและแคมป์แรงงานก่อสร้างอย่างเคร่งครัด | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลการประเมินผลกระทบทางสุขภาพของโครงการในระยะดำเนินการ เมื่อพิจารณาโอกาสเสี่ยง การสัมผัส และความรุนแรงของผลกระทบที่เกิดขึ้น พบว่า มีสิ่งคุกคามสุขภาพและกิจกรรมของโครงการที่ทำให้เกิดความเสียหายต่อสุขภาพต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการในระดับปานกลาง ได้แก่ คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การจราจรและอุบัติเหตุจากการจราจร และความรู้สึกรบกวนวิตกกังวล ความรำคาญ และความหวาดกลัว | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ให้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน และการคมนาคมขนส่งอย่างเคร่งครัด | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|---|---|
| <p>4.4 อาชีวอนามัยและความปลอดภัย</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างโครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1) ในการดำเนินงานก่อสร้างมีกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การรื้อย้ายสิ่งกีดขวางต่าง ๆ ที่อยู่ในพื้นที่เขตทางหรือพื้นที่ดำเนินการในเขตก่อสร้างทางยกระดับ ซึ่งจำเป็นต้องใช้แรงงานประมาณ 250 คนต่อวัน ต้องทำงานต่อเนื่องประมาณ 2 ปี ซึ่งอาจมีความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุในระหว่างการก่อสร้างหรือการปฏิบัติงานได้ แต่ทั้งนี้ในการดำเนินกิจกรรมก่อสร้างถนนโดยทั่วไป จะมีการเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกนิรภัย ที่อุดหู ถุงมือ หน้ากากหรือผ้าปิดจมูก และรองเท้านิรภัย เป็นต้น ให้กับเจ้าหน้าที่ และคนงานทุกคนสวมใส่ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง ซึ่งคาดว่าจะช่วยป้องกันและลดผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุในการทำงานได้ จึงมีผลกระทบอยู่ในระดับต่ำ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดอบรมด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงานให้คนงานทุกคนถือปฏิบัติ รวมทั้งอบรมการป้องกันและระงับอัคคีภัย เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุในขณะทำงาน - ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องจัดให้มีหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นภายในพื้นที่อาคารสำนักงานก่อสร้างหรือบ้านพักคนงาน โดยจะมีเจ้าหน้าที่ที่ผ่านการอบรมด้านการปฐมพยาบาลประจำอย่างน้อย 1 คน - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องจัดเตรียมรถพยาบาลสำหรับเจ้าหน้าที่และคนงานก่อสร้างของโครงการ และประสานงานกับโรงพยาบาลที่ตั้งอยู่ใกล้พื้นที่โครงการล่วงหน้า เพื่อขอรับบริการกรณีมีผู้ป่วยฉุกเฉินจากการก่อสร้างโครงการ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องมีการจัดฝึกอบรมเกี่ยวกับการช่วยเหลือและการปฐมพยาบาลเบื้องต้น กรณีที่เกิดอุบัติเหตุในระหว่างการปฏิบัติงานภายในพื้นที่โครงการให้กับคนงานก่อสร้าง ก่อนจะมีการก่อสร้างจริง - กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างพิจารณาใช้แรงงานในท้องถิ่นเป็นหลัก - กำหนดให้ผู้รับจ้างก่อสร้างดำเนินการตรวจสอบสุขภาพ รวมทั้งให้ความร่วมมือเจ้าหน้าที่ตำรวจในการเข้าตรวจค้นสารเสพติดจากพนักงาน แต่ต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของข้อกำหนดที่กำหนด - การทางพิเศษแห่งประเทศไทยกำกับดูแลให้ผู้รับจ้างก่อสร้างกำหนดกฎระเบียบและบทลงโทษของคนงานก่อสร้างอย่างชัดเจน ทั้งในกรณีก่อปัญหาทะเลาะวิวาท การพนัน ลักขโมย และยาเสพติด | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




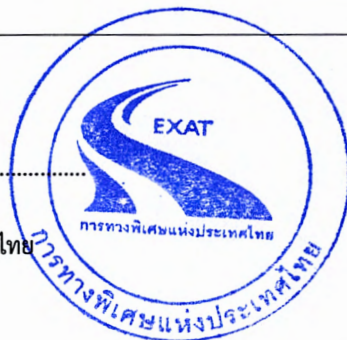
.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|----------------------------|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - เพื่อความปลอดภัยเมื่อต้องใช้เครื่องมือและเครื่องจักรในการก่อสร้าง ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องกวาดชั้นและดูแลให้คนงานก่อสร้างปฏิบัติตามมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการใช้เครื่องมือและเครื่องจักรในการก่อสร้าง - จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เหมาะสมกับกิจกรรมและอย่างเพียงพอ โดยเฉพาะหมวกนิรภัย แวนตานิรภัย ปลี๊กอุดหู ที่ครอบหู และอื่น ๆ และจะต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายทุกครั้ง ในการปฏิบัติงาน - จำกัดเวลาการทำงานของคนงานก่อสร้างในกิจกรรมที่มีเสียงดัง และมีความสั่นสะเทือนสูง ๆ - ติดป้ายเตือนการใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล ซึ่งขนาดของป้ายต้องเห็นได้อย่างชัดเจน - จัดให้มีบัญชีรายชื่อสำหรับติดต่อกรณีฉุกเฉิน โดยติดป้ายแสดงให้เห็นโดยชัดเจน รายการในบัญชีต้องแสดงหมายเลขโทรศัพท์ที่ตั้งของสถานที่ให้บริการฉุกเฉิน หรือบุคคลรับผิดชอบในกรณีเกิดเหตุการณ์ฉุกเฉิน - เครื่องมือ เครื่องใช้ไฟฟ้า ต้องได้รับการดูแลเป็นพิเศษและเตรียมพร้อมในการป้องกันอัคคีภัย โดยจัดให้มีถังดับเพลิงอย่างเพียงพอ - ทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ทำงานให้เป็นระเบียบเรียบร้อย อยู่เสมอ และจัดพื้นที่ทำงานให้แห้ง ไม่เปียกสลื่น เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการทำงาน | |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย






(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน RE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด

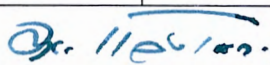


แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศกวงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> - ติดตั้งอุปกรณ์ช่วยชีวิตต่าง ๆ เช่น อุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้น และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่จำเป็นตามสภาพพื้นที่ไว้ตามจุดต่าง ๆ ที่เหมาะสมและเห็นได้ชัดเจน - ชี้แจงและชักชวนหน้าที่ความรับผิดชอบ วิธีการปฏิบัติงานและวิธีป้องกันอันตรายให้เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องปฏิบัติตามพระราชบัญญัติความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงาน พ.ศ. 2554 และพระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงาน (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2562 - ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านคุณภาพอากาศ เสียงดังรบกวน ความสั่นสะเทือน คุณภาพน้ำผิวดิน/น้ำเสีย และอุบัติเหตุและความปลอดภัย ที่กำหนดไว้ อย่างเคร่งครัด - ได้มีการกำหนดมาตรการประกันภัยและการประกันคุณภาพไว้ในสัญญาจ้างของผู้รับจ้างก่อสร้าง | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ประกอบด้วย การคมนาคม และการบำรุงรักษา ต้องมีการใช้อุปกรณ์/เครื่องจักร/เครื่องยนต์ในการทำงาน โดยลักษณะของกิจกรรมไม่แตกต่างจากการดำเนินโครงการในปัจจุบัน เป็นกิจกรรมการดำเนินงานปกติของเจ้าหน้าที่การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ซึ่งมีประสบการณ์ในการดำเนินการบำรุงรักษามาแล้วในหลายเส้นทาง การดำเนินงานในแต่ละครั้งไม่ได้ใช้ระยะเวลานาน จึงคาดว่าจะมีผลกระทบในทางลบในระดับต่ำ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




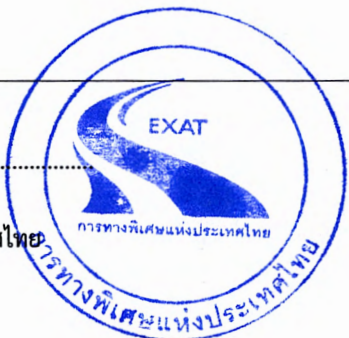

(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




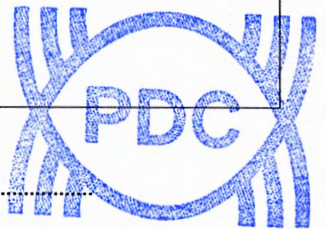
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| <p>4.5 ทัศนียภาพ</p> | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมงานเตรียมพื้นที่สำหรับการก่อสร้างในเขตทางจะทำให้พื้นที่ดำเนินการดังกล่าวเปลี่ยนแปลงไปเป็นพื้นที่เปิดโล่ง ซึ่งสิ่งปลูกสร้างที่ถูกรื้อย้ายจะถูกกองไว้ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและริมเขตทาง ก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม โดยขอบเขตผลกระทบจะเกิดขึ้นเฉพาะบริเวณที่มีการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง ซึ่งเป็นพื้นที่บางส่วนของโครงการ และมีระยะเวลาการเกิดผลกระทบในช่วงสั้น ๆ หลังจากดำเนินการรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างแล้วเสร็จ จะดำเนินการเก็บขนเศษวัสดุต่าง ๆ ไปไว้ในที่จัดเตรียมของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีขนาดผลกระทบทางลบในระดับต่ำ - กิจกรรมการก่อสร้างโครงสร้างทางยกระดับ ทำให้สภาพของพื้นที่เปลี่ยนแปลงไปจากพื้นที่เปิดโล่งเป็นพื้นที่เสาทางยกระดับตลอดแนวเส้นทางโครงการ ก่อให้เกิดทัศนียภาพที่ไม่สวยงาม บดบังสายตาและช่องมอง ผลกระทบเกิดขึ้นหลาย ๆ ช่วงของการก่อสร้าง ตลอดระยะเวลาก่อสร้าง จึงส่งผลกระทบต่อ การเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์ไปจากเดิม แต่อย่างไรก็ตามแนวสายทางมีความยาวเพียงประมาณ 2.256 กิโลเมตร จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบทางลบในระดับต่ำ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องเก็บกองสิ่งปลูกสร้าง สาธารณูปโภค รากไม้ ตอไม้ ที่ทำการรื้อย้ายและปรับพื้นที่ให้เป็นระเบียบ - ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องรักษาความสะอาดและความเป็นระเบียบเรียบร้อยของพื้นที่ก่อสร้าง และพื้นที่หน่วยก่อสร้างของโครงการอยู่เสมอ - บริเวณพื้นที่หน่วยก่อสร้างของโครงการ ต้องดำเนินการล้อมรั้วกันเขตและจัดระเบียบพื้นที่ให้เรียบร้อยสวยงาม - กิจกรรมการก่อสร้างเสาเข็มเจาะ กิจกรรมการก่อสร้างฐานราก กิจกรรมงานตัดดินและหิน และงานดินถม เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จให้ผู้รับจ้างก่อสร้างทำการปรับสภาพพื้นที่ให้เป็นปกติ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



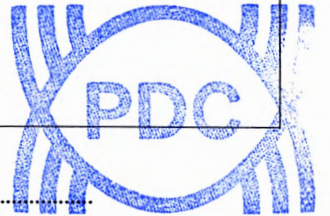
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|---|
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - การดำเนินกิจกรรมในระยะดำเนินการ ประกอบด้วย การคมนาคม และการบำรุงรักษาจะไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพหรือลดคุณค่าของภูมิทัศน์ เนื่องจากไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดขยะหรือเศษวัสดุก่อสร้าง จึงไม่มีผลกระทบ - การพัฒนาโครงการจะมีโครงสร้างทางยกระดับสูงประมาณ 13 เมตร ไปเชื่อมต่อกับทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (S1) เมื่อมีโครงการอาจทำให้ผู้ใช้ทางและประชาชนที่อาศัยอยู่โดยรอบมองเห็นโครงสร้างทางพิเศษปิดคลุมเต็มพื้นที่ผิวจราจรเกิดความรู้สึกอึดอัดได้ แต่อย่างไรก็ตามบริเวณใกล้เคียงโครงการมีทางพิเศษฉลองรัช (ทางด่วนสายรามอินทรา-อานนท์) และทางพิเศษสายบางนา-อานนท์ (S1) ซึ่งมีโครงสร้างเป็นทางยกระดับเช่นเดียวกัน ดังนั้นโครงสร้างของโครงการจะมีความใกล้เคียงกับสภาพทัศนียภาพเดิมที่มีอยู่แล้ว จึงทำให้ประชาชนที่อาศัยอยู่ในพื้นที่มีความคุ้นชินกับโครงสร้างดังกล่าว จึงคาดว่าจะมีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงทัศนียภาพอยู่ในระดับต่ำ - มุมมองสำคัญและผลกระทบทางสายตาต่อสถานที่สำคัญ (View and Vista) คือ วัดสะพานพระโขนง โดยผู้ที่อยู่บริเวณวัดมองมายังทางยกระดับของโครงการ พบว่า ขณะที่ยังไปยังโครงสร้างทางยกระดับ มีแนวกำแพงวัด ต้นไม้ อาคารขนาดใหญ่ตั้งบังอยู่ ความสัมพันธ์ของระยะห่างระหว่างผู้มองกับความสูงของโครงสร้างทางยกระดับด้วยมุมมอง | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ดูแลรักษาโครงสร้างของโครงการให้อยู่ในสภาพที่ดี | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจนรงศ์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|---|--|---|---|
| | 60 องศา ในแนวตั้ง คือ 40 องศา เหนือระดับสายตา และ 20 องศา ใต้ระดับสายตา มีค่ามากกว่า 3.45 เท่าของขนาดความสูงของวัตถุนั้น จึงทำให้มีผลกระทบต่อมุมมองทางสายตา (Visual Impact) และทัศนวิสัย (Visibility) อยู่ในระดับไม่มีผลกระทบ | | |
| 4.6 แหล่งโบราณสถาน โบราณคดีและสถานที่ สำคัญเฉพาะชุมชน | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <p>จากการตรวจสอบในระยะ 1 กิโลเมตร พบโบราณสถานที่ยังไม่ขึ้นทะเบียน จำนวน 3 แห่ง ได้แก่ วัดสะพานพระโขนง คลองพระโขนง และคลองหัวลำโพง แต่เนื่องจากคลองพระโขนง และคลองหัวลำโพง ไม่มีการก่อสร้างตอม่อลงลำน้ำ โดยกิจกรรมการก่อสร้างอาจจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อการถูกทำลายหรือทำให้เสียหายต่อโบราณสถาน โบราณคดี ได้แก่ วัดสะพานพระโขนง และสถานที่สำคัญเฉพาะชุมชนทางศาสนา ได้แก่ ศาลเจ้าแม่ทับทิม มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 497 เมตร และ 412 เมตร ตามลำดับ มีรายละเอียดดังนี้</p> <p>ผลกระทบโบราณสถาน (วัดสะพานพระโขนง)</p> <p>ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมก่อสร้างโครงการ มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ยที่ 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.1182-0.1428 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ยที่ 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0661-0.0788 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ในระหว่างการก่อสร้างโครงการฯ ให้มีความระมัดระวังเป็นพิเศษ หากมีการพบหลักฐานทางโบราณคดีในพื้นที่ใด ๆ เช่น อิฐ เศษภาชนะดินเผา ซากเรือ สิ่งของเครื่องใช้ในชีวิตประจำวันของคนในอดีต เป็นต้น จะต้องหยุดดำเนินการและรีบแจ้งต่อกรมศิลปากรในเขตพื้นที่รับผิดชอบทราบโดยทันที เพื่อทำการตรวจสอบหลักฐานและปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ตามกฎหมายอย่างเคร่งครัดต่อไป | <p>ระยะเตรียมการก่อสร้าง/ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| | <p>ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 0.33 และ 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ จึงไม่มีผลกระทบ</p> <p>ผลกระทบด้านเสียง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมก่อสร้างโครงการ มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) อยู่ในช่วง 60.9-63.2 เดซิเบล (เอ) ซึ่งมีค่าไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ) จึงไม่มีผลกระทบ <p>ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมก่อสร้างโครงการมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) อยู่ในช่วง 0.010-0.099 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ไม่เกินค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) ที่กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ที่กำหนดให้อาคารประเภทที่ 3 เท่ากับ 2.5 มิลลิเมตร/วินาที โดยเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานระบบเยอรมนีหมายเลข 4150 มาตรฐานระบบบริติชหมายเลข 5228 และมาตรฐาน A Survey of Traffic-induced Vibration, TRRL 1971 ปรากฏว่าความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นนั้นไม่เป็นอันตรายแม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ และต่ำกว่าแรงสั่นสะเทือนที่มีความเป็นไปได้ที่จะถูกรับรู้โดยมนุษย์ได้ในกรณีอ่อนไหว จึงไม่มีผลกระทบ | | |

.....
(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




หน้า 66/71

.....
(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พี ดี เวิลด์ออปเมนท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




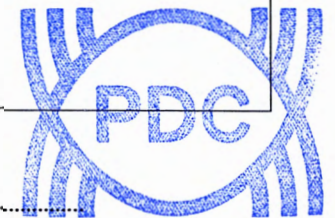
แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ตอ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|---|
| | <p>ผลกระทบต่อสถานที่สำคัญ (ศาลเจ้าแม่ทับทิม)</p> <p>ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมก่อสร้างโครงการ มีปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ยที่ 24 ชั่วโมง อยู่ในช่วง 0.1183-0.1458 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ยที่ 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0662-0.0804 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 0.33 และ 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ จึงไม่มีผลกระทบ <p>ผลกระทบด้านเสียง</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมก่อสร้างโครงการ มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) มีค่าอยู่ในช่วง 60.9-64.0 เดซิเบล (เอ) ซึ่งมีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ) จึงไม่มีผลกระทบ <p>ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมก่อสร้างโครงการมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) อยู่ในช่วง 0.014-0.112 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ไม่เกินค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) ที่กำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคารที่กำหนดให้อาคารประเภทที่ 3 เท่ากับ 2.5 มิลลิเมตร/วินาที | | |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย





(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศกวงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|---|
| | <p>โดยเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานระบบเยอรมนีหมายเลข 4150 มาตรฐานระบบบริติชหมายเลข 5228 และมาตรฐาน A Survey of Traffic-induced Vibration, TRRL 1971 ปรากฏว่า ความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นนั้นไม่เป็นอันตรายแม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ และต่ำกว่าแรงสั่นสะเทือนที่มีความเป็นไปได้ที่จะถูกรับรู้โดยมนุษย์ได้ในกรณีอันไหน จึงไม่มีผลกระทบ</p> | | |
| | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - กิจกรรมการคมนาคมบนถนนโครงการในช่วงปี พ.ศ. 2568-2598 อาจก่อให้เกิดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และความสั่นสะเทือนต่อแหล่งประวัติศาสตร์และโบราณคดี ได้แก่ วัดสะพานพระโขนง และสถานที่สำคัญเฉพาะชุมชน ได้แก่ ศาลเจ้าแม่ทับทิม มีระยะห่างจากกึ่งกลางแนวเส้นทางโครงการ 497 เมตร และ 412 เมตร ตามลำดับ ดังนี้ <p>ผลกระทบต่อโบราณสถาน (วัดสะพานพระโขนง)</p> <p>ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ยที่ 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.1193-0.1198 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ยที่ 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.0668-0.0670 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 0.33 และ 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ จึงไม่มีผลกระทบ | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม. | <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ไม่มีมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




(นายบุญย แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| | <p>ผลกระทบด้านเสียง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลการคาดการณ์ระดับเสียงจากการจราจร มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) อยู่ในช่วง 61.1-61.2 เดซิเบล (เอ) ซึ่งมีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ) จึงไม่มีผลกระทบ <p>ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลการคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือนจากการจราจร มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) เท่ากับ 0.049 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ไม่เกินค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) ที่กฎหมายกำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ที่กำหนดให้อาคารประเภทที่ 3 เท่ากับ 2.5 มิลลิเมตร/วินาที โดยเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานระบบเยอรมนีหมายเลข 4150 และมาตรฐาน A Survey of Traffic-induced Vibration, TRRL 1971 ปรากฏว่าความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นนั้นไม่เป็นอันตรายแม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ และต่ำกว่าแรงสั่นสะเทือนที่มีความเป็นไปได้ที่จะถูกรับรู้โดยมนุษย์ได้ในกรณีอ่อนไหว จึงไม่มีผลกระทบ | | |

.....
 (นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
 ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




.....
 (นายมนูญ แสงเพลิง)

PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO.,LTD.
 บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
 บริษัท พีรี ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด




แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์ (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|--|--|--|
| | <p>ผลกระทบต่อสถานที่สำคัญเฉพาะชุมชน (ศาลเจ้าแม่ทับทิม)</p> <p>ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ</p> <ul style="list-style-type: none"> - ปริมาณฝุ่นละอองรวม (TSP) เฉลี่ยที่ 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ในช่วง 0.1191-0.1195 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร และปริมาณฝุ่นละอองขนาดไม่เกิน 10 ไมครอน (PM₁₀) เฉลี่ยที่ 24 ชั่วโมง มีค่าอยู่ระหว่าง 0.0667-0.0668 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 24 (พ.ศ. 2547) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 0.33 และ 0.12 มิลลิกรัม/ลูกบาศก์เมตร ตามลำดับ จึงไม่มีผลกระทบ <p>ผลกระทบด้านเสียง</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลการคาดการณ์ระดับเสียงจากการจราจร มีระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr) อยู่ในช่วง 61.0-61.1 เดซิเบล (เอ) ซึ่งมีค่าไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานระดับเสียงโดยทั่วไป ตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 15 (พ.ศ. 2540) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 70 เดซิเบล (เอ) จึงไม่มีผลกระทบ <p>ผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผลการคาดการณ์ระดับความสั่นสะเทือนจากการจราจร มีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) เท่ากับ 0.056 มิลลิเมตร/วินาที ซึ่งมีค่าความเร็วอนุภาคสูงสุด (PPV) ไม่เกินค่ามาตรฐานตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 37 (พ.ศ. 2553) ที่กฎหมายกำหนดมาตรฐานความสั่นสะเทือนเพื่อป้องกันผลกระทบต่ออาคาร ที่กำหนดให้ | | |


(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย




(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



แบบรายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา-อโศก (S1) ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ต่อ)

| องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ | ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ | มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม | มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม |
|--|---|--|--|
| | <p>อาคารประเภทที่ 3 เท่ากับ 2.5 มิลลิเมตร/วินาที โดยเมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานระบบเยอรมนีหมายเลข 4150 และมาตรฐาน A Survey of Traffic-induced Vibration, TRRL 1971 ปรากฏว่าความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้นนั้นไม่เป็นอันตรายแม้แต่สิ่งปลูกสร้างที่เก่าแก่ และต่ำกว่าแรงสั่นสะเทือนที่มีความเป็นไปได้ที่จะถูกรับรู้โดยมนุษย์ได้ในกรณีอ่อนไหว จึงไม่มีผลกระทบ</p> | | |

สช.

(นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข)
ผู้อำนวยการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย



หน้า 71/71

อบ. 1121/๒๖

(นายมนูญ แสงเพลิง)
บุคคลธรรมดาผู้มีสิทธิจัดทำรายงาน
บริษัท พีริ ดีเวลลอปเม้นท์ คอนซัลแตนท์ จำกัด



PRE-DEVELOPMENT CONSULTANT CO., LTD.