

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางเบิ่ง - สมุทรปราการ
ตั้งอยู่ที่จังหวัดสมุทรปราการ

ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต้องยึดถือปฏิบัติ

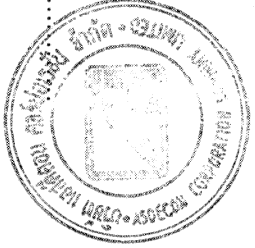


1/2

(นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)
9 ธ.ค. 2552

ธันวาคม 2552

Osan yu



นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

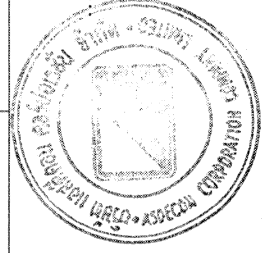
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมนายละเอียดโครงการ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>1. เรื่องทั่วไป</p> <p>1.1 การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรฐานทางด้านสิ่งแวดล้อม</p>	<p>ระหว่างก่อสร้างอาจเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลายประเด็น เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การสัญจรของประชาชนและยานพาหนะ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างเป็นไปด้วยความเรียบร้อยเห็นควรกำหนดให้มีคณะกรรมการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรฐานทางด้านสิ่งแวดล้อมในระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง และปฏิบัติตามความเห็นของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติอย่างเคร่งครัด</p>	<p>(ก) กำหนดให้มีการแต่งตั้ง "คณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรฐานทางด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้าง" ประกอบด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ปลัดจังหวัดสมุทรปราการ ● ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ● ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ● ผู้แทนการรถไฟแห่งประเทศไทย ● ผู้แทนกรมควบคุมมลพิษ ● ผู้แทนสภาวิศวกรแห่งประเทศไทย ● ผู้ทรงคุณวุฒิด้านความปลอดภัย ● ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสถาปัตยกรรมและภูมิสถาปัตย์ระบบขนส่งมวลชน ● ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสิ่งแวดล้อม <p>(ข) แจ้งผลการปฏิบัติตามมาตรการติดตามผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่</p>	

วันทอม 2552

(นายเชมชาย จิตรแก้ว)
กรรมการ / อนุรักษ์และแผน

9 มิ.ย. 2552




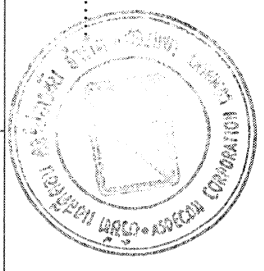
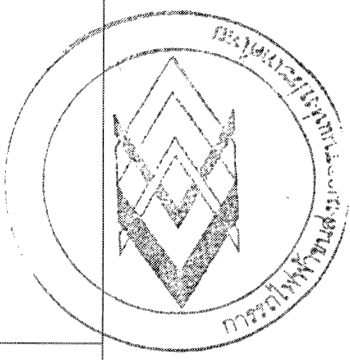
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม


สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงแมริ่ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>1.1 การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรฐานการด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)</p>		<p>กำหนดไว้ในรายงานให้สำนักงานให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ และจัดทำสรุปผลการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว พร้อมรายงานผลการดำเนินการให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ค) การดำเนินการก่อสร้างและดำเนินการโครงการ หากพบว่ามีโครงการทำให้ผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือข้อร้องเรียน ให้เจ้าของโครงการ และ/หรือผู้รับจ้าง ออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการดำเนินการป้องกัน และแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้งสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบด้วย</p> <p>(ง) การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน ต้องเสนอรายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว</p>	

ธันวาคม 2552

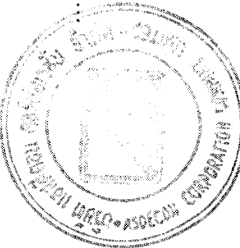
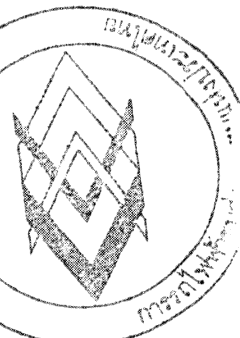

(นายเยี่ยมชัช จิตรแก้ว)
 รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)
 9 มิถุนายน 2552




 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงแบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.1 การแต่งตั้งคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบ และการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม (ต่อ)		ให้สำนักงาน นโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง	
1.2 หน่วยงานเจ้าของโครงการ	การพัฒนาโครงการอาจเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลายประเด็น เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การสัญจรของประชาชนและยานพาหนะ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เห็นควรให้หน่วยงานเจ้าของโครงการปฏิบัติตาม มาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม อย่างเคร่งครัด	ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในการดำเนินโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการ ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สถานี-สมุทรปราการ)และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้าง ผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และ/หรือ ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ	
1.3 หน่วยงานที่ติดตามตรวจสอบ	เพื่อให้การดำเนินการโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เห็นควรให้มีหน่วยงานติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เสนอไว้ในรายงาน	บริษัทรับสัมปทานต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตาม ตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมและการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงาน	

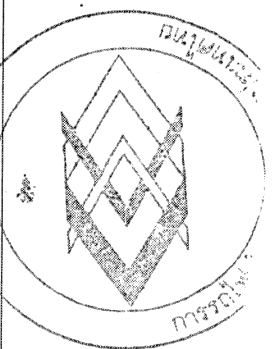


.....
 (นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
 .../.../...
 9 ธ.ค. 2552

นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงแบบริ่ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2. ทรัพยากร/กษัยการของดินและเสถียรภาพของดิน</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบของลักษณะและคุณสมบัติของดินและการดำเนินงานแผ่นดินไหวต่อการออกแบบโครงสร้างของโครงการ โครงสร้างทางวิ่งยกระดับมีการออกแบบระบบฐานรากเป็นเสาเข็มหรือโครงสร้างที่ยึดลงไปในชั้นดินแน่น เพื่อให้โครงสร้างที่รองรับระบบรางมีการเสถียรและทรุดตัวอยู่ในเกณฑ์ของความปลอดภัยของการเดินระบบรางยกระดับ ส่วนฐานรากของจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ได้ออกแบบให้เสาเข็มฝังลงไปจนถึงชั้นทรายแน่นปานกลางถึงแน่นที่สุดและชั้นดินเหนียวแข็งถึงแข็งมากที่สุด ซึ่งเป็นบริเวณชั้นดินแข็งที่มีการดูดซับพลังงานจากคววมสั่นสะเทือนได้มากหรือมีความการลดทอนพลังงานมาก รวมทั้งเป็นดินที่มีความต้านทานแรงเฉือนสูงและมีค่าการยุบตัวต่ำ ดังนั้น จึงมีผลกระทบจากการทรุดตัวของดินในระดับต่ำ ผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนสภาพพื้นที่ต่อการพังทลายของดิน กิจกรรมการขุดหรือถมในพื้นที่ก่อสร้างอาจมีปริมาณตะกอนดินไหลหรือตกตะกอนลงสู่ลำน้ำสาธารณะ 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ทำแนวคันดินเพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างโครงสร้างฐานรากบริเวณสถานี ที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน</p> <p>(ข) ในกรณีก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดิน ต้องอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน</p> <p>(ค) กิจกรรมการก่อสร้างที่ใกล้แหล่งน้ำควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่การขุดและถมพื้นที่โครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในฤดูฝน</p> <p>(ง) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่จอดรถ ที่เก็บกองวัสดุต่าง ๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าปราศจากสิ่งปกคลุม ควรทำให้มีเสถียรภาพด้วยการโรยกรวดปกคลุมหรือปลูกพืชแบบชั่วคราว</p> <p>(จ) ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด</p>	-	



วันทาคม 2552

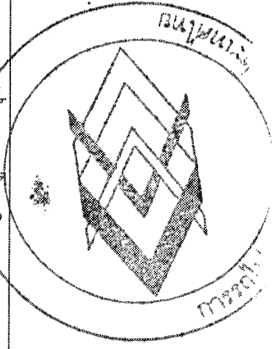
.....
 (นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
 รองผู้จัดการ (กตขจรและแผน)
 9 ธ.ค. 2552
 -4/66-

.....
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

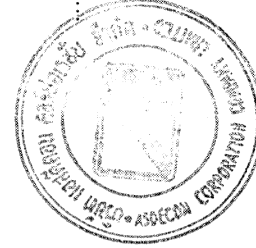
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2. ธรณีวิทยา/กัมมันตรังสีและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)</p>	<p>โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการดินขึ้นอย่างเร็วก็ตาม จากการเจาะสำรวจดินพบว่าดินตามแนวเส้นทางโครงการชั้นบนสุดเป็นชั้นดินเหนียวอ่อนมากถึงอ่อน ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเกิดการชะล้างพังทลายของดินต่ำ รวมทั้งแนวเส้นทางโครงการอยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดดินถล่มต่ำมากและไม่อยู่ในพื้นที่ที่มีโอกาสเกิดหลุมยุบ ดังนั้นการก่อสร้างโครงการจึงมีผลกระทบต่อสภาพของดินในระดับต่ำ สำหรับบริเวณเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) ไม่มีแหล่งน้ำในบริเวณใกล้เคียง ส่วนบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ดินชั้นบนสุดเป็นดินเหนียวอ่อนมากถึงอ่อน ถึงแม้ว่าจะมีการเปิดหน้าดินมากกว่าการก่อสร้างสถานี แต่ในพื้นที่ก่อสร้างมีความลาดเอียงต่ำ ดังนั้น การชะล้างพังทลายของดินจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>(จ) จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และบ่อดักตะกอนขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในบริเวณพื้นที่ที่ก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารจอดรถแล้วเสร็จก่อนระบายออกสู่ ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา</p>	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> โครงสร้างของโครงการส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณเกาะกลางถนน ซึ่งจะมีการปลูกต้นไม้โดยใช้ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน ส่วนบริเวณพื้นที่ศึกษาที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำบริเวณจะไม่มีการวางฐานรากและตอม่อลงในคลอง จึงคาดว่า จะไม่มีผลกระทบต่อสภาพชั้นล่างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง สำหรับจุดเชื่อมต่อต่อการเดินทาง (PTI) พื้นที่ส่วนใหญ่จะถูกปกคลุมด้วยอาคารและพื้นคอนกรีต</p>		

วันทศมาส 2552



.....
(นายเปี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

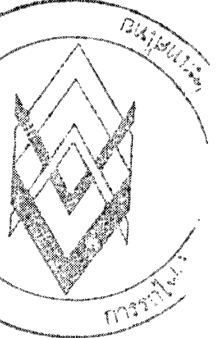


.....
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบท่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

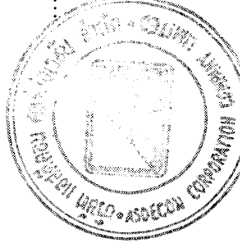
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3. คุณภาพน้ำผิวดิน</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ● สถานีและทางวิ่งยกระดับ จะขุดเปิดหน้าดินเพื่อขุดเจาะทำเสาเข็มและทำฐานรากของสถานีรถไฟและโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ ซึ่งอาจทำให้เกิดการชะล้างดินโดยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำผิวดิน ซึ่งจะส่งผลให้เกิดตะกอนเช่นในน้ำได้ แต่เนื่องจากบริเวณถนนสุขุมวิทเป็นพื้นที่ที่มีความลาดเอียงน้อยมาก ประกอบกับมีพื้นที่ถมเป็นแอ่งสฟลัดคอนกรีต 	<p>โดยพื้นที่เป็นดินจะมีการปลูกต้นไม้เพื่อสร้างทัศนียภาพที่ดี ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบด้านการชะล้างพังทลายของดิน ส่วนบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) จะถมพื้นที่สูงจากถนนสุขุมวิทประมาณ 0.5 ม. โดยจะมีการสร้างกำแพงพร้อมกับปลูกไม้ยืนต้นโดยรอบแนวเขตพื้นที่ศึกษา ดังนั้น การชะล้างพังทลายของดินจากบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงไปสู่พื้นที่ข้างเคียงอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้ สำหรับผลกระทบจากการทรุดตัวของสถานี อาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) จะมีน้อยมาก เนื่องจากมีการออกแบบโครงสร้างของอาคารเพื่อป้องกันการทรุดตัว โดยโครงสร้างอาคารทั้งหมดวางอยู่บนฐานรากแบบใช้เสาเข็มรับน้ำหนัก อีกทั้งการออกแบบเสาเข็มได้คำนึงถึงพฤติกรรมกรมน้ำหนักของชั้นดินด้วย</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรอง รัวอากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อนระบายน้ำทิ้งลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ (ข) เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บไว้ในที่ที่เหมาะสม และมีผ้าใบปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ</p>	

ธันวาคม 2552



.....
(นายเปี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
 รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)
 -6/66-

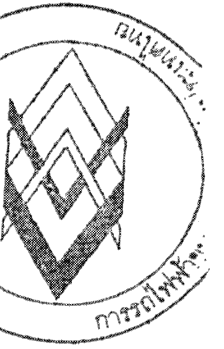
.....
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



9 ธ.ค. 2552

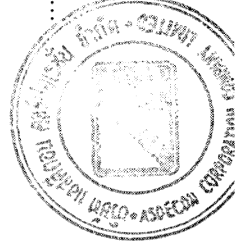
สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p> <p>จึงมีแนวโน้มที่จะเกิดการชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำผิวดินในระดับต่ำ ประกอบกับการก่อสร้างโครงการในแต่ละจุดจะใช้ระยะเวลาไม่นานเพราะโครงสร้างส่วนใหญ่ใช้ระบบคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน(Segmental Box Girder) โดยจะเคลื่อนย้ายตำแหน่งการก่อสร้างไปตามแนวเส้นทาง จึงส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> ● จุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จะมีน้ำเสียที่เกิดจากการอุปโภคบริโภคของคนงานและจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยน้ำเสียจากถังล้างจะไหลลงสู่รางระบายน้ำโดยรอบ ก่อนไหลเข้าบ่อตกตะกอนเพื่อตกตะกอนสารอินทรีย์และดักไขมันเพื่อลดความสกปรกในเบื้องต้น จากนั้นระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ส่วนของน้ำเสียจากห้องสุขาบำบัดโดยระบบบำบัดน้ำเสียสำหรับนิคมการเกษตรไร่อากาศ ทั้งนี้ น้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างจะมีปริมาณไม่มากนัก เนื่องจากมีการก่อสร้างในพื้นที่โครงการจะใช้คอนกรีตผสมเสร็จ จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้น สำหรับน้ำเสียที่เกิดจากการล้างเครื่องมือและอุปกรณ์ จะถูกรวบรวมลงสู่บ่อตกตะกอนก่อนที่จะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท โดยไม่มีกระบายน้ำ 	<p>(ค) การเติมหรือเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนต์ต้องกระทำด้วยความระมัดระวังมิให้มีการรั่วไหล</p> <p>(ง) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อบำบัดน้ำเสียจากที่พักคนงานก่อสร้างชนิดถังบำบัดน้ำเสียสำหรับรูปแบบถังเกราะ-กรองไร่อากาศให้มีขนาดเพียงพอต่อปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากที่พักคนงานทุกแห่ง โดยใช้เกณฑ์การคิดปริมาณน้ำเสีย 200 ลิตร/คน/วัน</p> <p>(จ) ทำการสูบล้างสิ่งปฏิกูลออกจากถังเกราะบิลละ 1 ครั้ง</p> <p>(ฉ) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำ</p> <p>(ช) น้ำทิ้งที่ผ่านการทำบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียให้ระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะ</p> <p>(ซ) จัดให้มีแนวป้องกันน้ำฝนบริเวณจากพื้นที่ก่อสร้างไม่ให้ไหลบ่าลงสู่พื้นที่ผิวจราจร โดยต้องจัดให้มีระบบรวบรวมน้ำดังกล่าวลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง</p> <p>(ฌ) ห้ามมิต่อมอลงในคลองหรือทางน้ำสาธารณะตลอดแนวเส้นทาง</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	



.....
(นายเยี่ยมชาย จิตรแก้ว)
 รองผู้อำนวยการ (กลยุทธ์และแผน)

.....
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



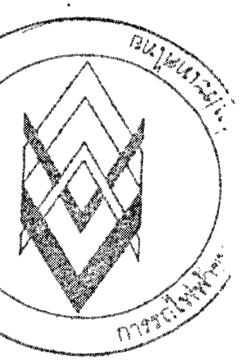
วันวาน 2552

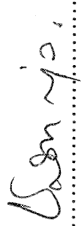
9 ส.ค. 2552

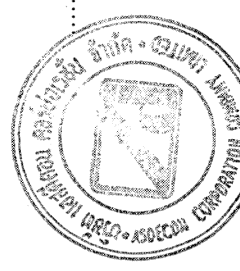
สรุปผลกระทบท่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบท่อสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงแมบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	ลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ ดังนั้น น้ำเสียจากกิจกรรม การก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อน้ำผิวดิน	<p>(ญ) ป้องกันไม่ให้อัตกก่อสร้างตกหล่นลงในคลอง โดยให้ทำการติดตั้งตาข่ายปกคลุม เพื่อรองรับวัสดุที่อาจตกหล่น</p> <p>(ฉ) ขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง และทำคั้นรอบกองดินจากการเปิดหน้าดินเพื่อป้องกันการถูกชะล้างโดยน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>(ช) ในทำการก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดิน ต้องอัดชั้นดินให้แน่นและราบเรียบสม่ำเสมอ รวมทั้งขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน</p> <p>(ซ) กิจกรรมก่อสร้างที่ใกล้แหล่งน้ำควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและถมพื้นที่โครงการ บริเวณสถานี E15 (ลำโรง) ที่อยู่ใกล้คลองลำโรง</p> <p>(ค) บริเวณพื้นที่ก่อสร้างที่จอดรถ ที่เก็บกองวัสดุต่างๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าปราศจากสิ่งปกคลุม ควรทำให้มีเสถียรภาพด้วยการโรยกรวดปกคลุมหรือปลูกพืชแบบชั่วคราว</p>	

ธันวาคม 2552


 (นายเชมชาย จิตรแก้ว)
 รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)
 -8/66-
 9 ธ.ค. 2552

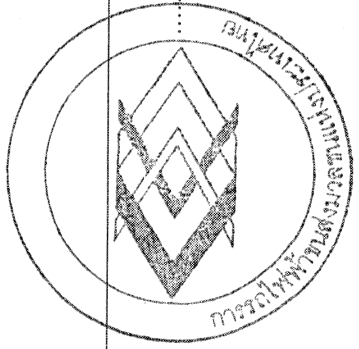

 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<p>(ข) ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้ว นำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด</p> <p>(ค) จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และบ่อดักตะกอนขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในพื้นที่ก่อสร้าง จุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้ อย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>(ด) รวบรวมวัตถุอันตราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว และภาชนะปนเปื้อนโดยมีการควบคุมที่เหมาะสม</p> <p>(ต) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยจากชุมชนแรงงาน และวัสดุการก่อสร้างเหลือใช้ลงในแหล่งน้ำผิวดินหรือท่อระบายน้ำสาธารณะ</p> <p>(ถ) จัดให้มีห้องล้างที่ถูกหลักสุขาภิบาล บริเวณสถานีทำงานก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงานอย่างเพียงพอ และอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย 50 ม.</p>	

ธันวาคม 2552



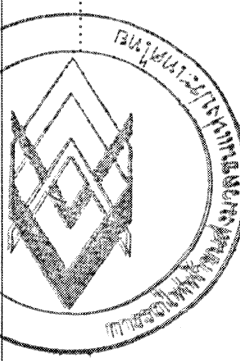
นางเยี่ยมราช จิตแก้ว
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)
9 ธ.ค. 2552

นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางเบี่ยง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● สถานี น้ำเสียที่เกิดขึ้น คือ น้ำเสียจากห้องส้วมภายในสถานี (สถานีละ 4 ห้อง) ซึ่งน้ำทิ้งและน้ำเสียจากห้องน้ำของสถานีรถไฟ จะถูกรวบรวมด้วยระบบท่อแยกไหลลงสู่อบواب้าน้ำเสียตามตำแหน่งท่อที่กำหนดไว้ เลือกใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเดิมอากาศ ดัดตั้งที่ตำแหน่งพื้นที่ว่างเกาะกลางถนน คุณภาพน้ำทิ้งหลังจากผ่านการบำบัดแล้ว ได้เกณฑ์มาตรฐานที่สามารถระบายทิ้งลงสู่สาธารณะ โดยน้ำทิ้งหลังการบำบัดจะรวบรวมด้วยระบบท่อเพื่อส่งไปยังท่อระบายน้ำสาธารณะบริเวณทางเท้าช่วงถนนสุขุมวิท โดยไม่มีการระบายลงสู่แหล่งน้ำผิวดินแต่อย่างใด ส่วนน้ำทิ้งที่ถูกรวบรวมจาก 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ท) ตรวจสอบและดูแลห้องส้วมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถึงเกราะจะต้องประสานให้รถดูดส้วมของหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการทันที</p> <p>(ข) สร้างลานคอนกรีตในบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อป้องกันการซึมของน้ำและไขมันลงสู่ดิน รวมทั้งสร้างบ่อพักและระบบบำบัดน้ำทิ้งก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) จัดให้มีตะแกรงดักขยะก่อนระบายน้ำเสียลงสู่บ่อรวบรวมน้ำเสีย</p> <p>(ข) ดักหรือกวดากตะกอนจากบ่อปรับสภาพน้ำเสีย รวมทั้งไขมันและคราบน้ำมันจากบ่อดักไขมันและบ่อดักคราบไขมัน เก็บรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร</p> <p>(ค) ส่งกากตะกอน ไขมัน และคราบน้ำมันที่เกิดขึ้นให้หน่วยงานกำจัดของเสียอันตราย ที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการนำไปกำจัดต่อไป</p> <p>(ง) ระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนศูนย์ซ่อมบำรุง</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากบ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่จุดเชื่อมต่อของการเดินทางก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ และบ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดัชนีที่ตรวจวัด ประกอบด้วย pH, BOD, Sulfide, TKN, SS, TDS, ตะกอนหนัก, ไขมัน และไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด โดย 6 เดือนแรก ที่โครงการเปิดดำเนินการให้ทำการตรวจวัดทุกเดือน หลังจากนั้นจึงตรวจวัดทุก 4 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p>

วันรวม 2552



(นายเยี่ยมราช จิตรแก้ว)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)



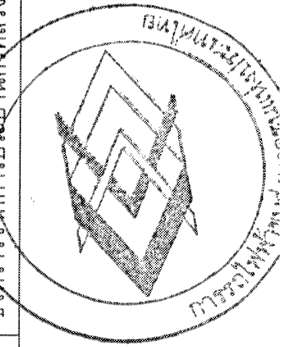
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

9 มิ.ย. 2552

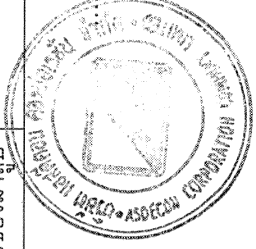
สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริัง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p> <p>ห้องอื่นๆ เช่น ห้องเก็บอุปกรณ์ จะถูกรวบรวมลงสู่อบوابน้ำเสียเบื้องต้นที่ติดตั้งไว้บริเวณพื้นที่วางเกะกลางถนน เพื่อทำการปรับสภาพน้ำทิ้งที่อาจมีสารปนเปื้อนก่อนระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดังนั้นจึงไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● จุดเชื่อมต่อการเดินทาง <p>มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปจำนวน 2 ถัง โดยถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป WWTP No.1 ออกแบบให้รับน้ำเสียที่รวบรวมจากอาคารจอดรถ ส่วนถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป WWTP No.2 ออกแบบให้รับน้ำเสียที่รวบรวมจากอาคารบริการ โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะรวบรวมด้วยระบบท่อเพื่อระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะริมถนนสุขุมวิท โดยไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำผิวดินแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ผลกระทบป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p> <p>(จ) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสีย โดยให้มีคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามเกณฑ์ที่ออกแบบอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>(ข) นำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องพิจารณา นำกลับมาใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เช่น รดน้ำต้นไม้ ล้างถนน เป็นต้น เพื่อลดปริมาณการใช้ในพื้นที่โครงการ</p> <p>(ข) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อช่วยในการควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งดีขึ้น</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>(จ) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสีย โดยให้มีคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามเกณฑ์ที่ออกแบบอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>(ข) นำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องพิจารณา นำกลับมาใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เช่น รดน้ำต้นไม้ ล้างถนน เป็นต้น เพื่อลดปริมาณการใช้ในพื้นที่โครงการ</p> <p>(ข) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อช่วยในการควบคุมคุณภาพน้ำทิ้งดีขึ้น</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>
<p>4. อุทกธรณีวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ● อุทกธรณีวิทยาหน้าดิน <p>น้ำใช้เพื่อการอุปโภคบริโภคของคณาณก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้าง จึงใช้น้ำประปาของการประปานครหลวง โดยหมวมผู้รับเหมาก่อสร้างจะขอติดตั้งมิเตอร์น้ำชั่วคราวจากกิจการประปาเขตหลวง สำนักงานประปา</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกรอะ-กรอง ไร้อากาศที่มีประสิทธิภาพ สำหรับห้องสุขของคณาณ</p> <p>(ข) หลังทำการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องติดตั้งสูบลึงปฏิญูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาสูบล</p>	<p>-</p>

วันวาคม 2552



.....
(นายเชษฐา ดิทรแก้ว)
 รองหัวหน้ากรม (กลยุทธ์และแผน)
 -11/66-
 9 ธ.ค. 2552



.....
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

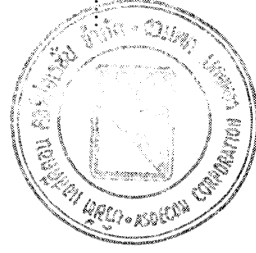
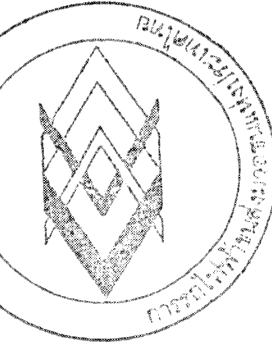
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริัง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4. อุทกธรณีวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)</p>	<p>สาขาสหุทรปราการ โดยไม่มีการใช้น้ำใต้ดินแต่อย่างใด และโครงสร้างของโครงการไม่ได้ศึกษาทิศทางทางไหลของน้ำใต้ดินแต่อย่างใด ดังนั้น การดำเนินการก่อสร้างโครงการจึงไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระดับน้ำใต้ดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> • คุณภาพน้ำใต้ดิน <p>น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างสถานีและโครงสร้างทางวิ่งยกระดับมีปริมาณน้อยมาก เนื่องจากใช้คอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยน้ำเสียน้อยเกิดจากน้ำที่ใช้นในการล้างเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง ซึ่งจะปล่อยลงท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท จึงไม่มีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน สำหรับจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จะมีน้ำเสียที่เกิดจากการอุปโภคบริโภคของพนักงานและจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยน้ำเสียจากลานซักล้างจะไหลลงสู่รางระบายน้ำโดยรอบก่อนไหลเข้าบ่อตกตะกอนเพื่อตกตะกอนสารอินทรีย์และดักไขมัน เพื่อลดความสกปรกในเบื้องต้น จากนั้นระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ในส่วนของน้ำเสียจากห้องสุขา มีบำบัดในระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูป</p>	<p>สิ่งปฏิกูลออกจากถังเกรอะและทำการฝังกลบให้เรียบร้อย</p> <p>(ค) ห้ามมิให้มีการเทกองมูลฝอยไว้บนพื้นที่รอกกลางแจ้ง เนื่องจากมูลฝอยอาจถูกชะล้างและน้ำชะมูลฝอยซึมลงใต้ดิน</p>	

วันจาคม 2552

.....
(นายเยี่ยมราช จิตกรแก้ว)
 รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)

9 ธ.ค. 2552



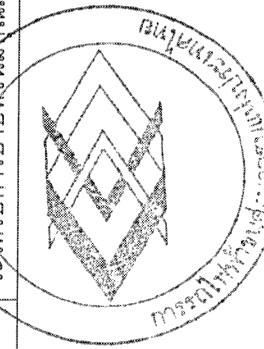
.....
 ๗

นางชติดา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบัว - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4. อุทกธรณีวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)</p>	<p>ชนิดเกาะ-กรอไร้อากาศ ส่วนน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้างจะมีปริมาณไม่มากนัก เนื่องจากก่อสร้างในพื้นที่โครงการจะใช้คอนกรีตผสมเสร็จ จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้น สำหรับน้ำเสียที่เกิดจากการล้างเครื่องมือและอุปกรณ์จะถูกรวบรวมส่งสู่อัดกักตะกอนก่อนที่จะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ดังนั้น น้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • อุทกธรณีวิทยาหน้าใต้ดิน <p>น้ำใช้เพื่อการอุปโภคบริโภค ให้นำประปาของการประปานครหลวง โดยไม่มีการขุดเจาะหน้าใต้ดินใช้ และโครงสร้างของโครงการไม่ได้กีดขวางทิศทางทางไหลของน้ำใต้ดินแต่อย่างใด ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระดับและทิศทางของน้ำใต้ดิน</p> <ul style="list-style-type: none"> • คุณภาพน้ำใต้ดิน <p>โดยทั่วไปแล้วคุณภาพน้ำใต้ดินจะได้รับผลกระทบหรือเสื่อมคุณภาพไปจากสภาพธรรมชาติ ก็ต่อเมื่อมีการระบายน้ำเสียที่มีคุณภาพไม่เหมาะสมลงสู่พื้นดิน แต่เนื่องจากเขตรังเปิดดำเนินการ น้ำเสียจากโครงการ จะได้รับการบำบัดจนมีคุณภาพน้ำทิ้งเป็นไปตาม</p>		

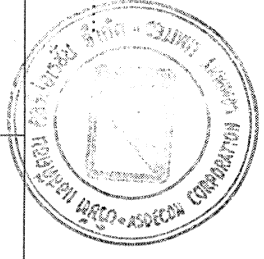
ธันวาคม 2552



102

(นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
รองหัวหน้าการ (กลยุทธ์และแผน)

-13/66-
9 ธ.ค. 2552



102

นางชติดา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

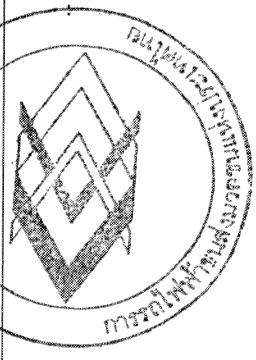
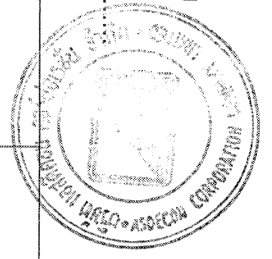
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
4. อุทกธรณีวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ส่วนมากของเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียจะจัดการโดยให้รถสูบสิ่งปฏิกูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาสูบเพื่อนำไปกำจัดต่อไป ดังนั้น จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณและคุณภาพน้ำใต้ดิน	มาตรการควบคุมเข้มข้นของสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างทั้งหมด มารวมกับผลการตรวจวัดสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศสูงสุดที่ตรวจวัดได้ในปัจจุบัน (จากการตรวจวัดในระหว่างวันที่ 6-12 ตุลาคม 2550) ณ จุดตรวจวัดบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา สรุปได้ดังนี้ - ทาวริงยกระดับ สถานี และจุดเชื่อมต่อการเดินทาง	ระยะก่อสร้าง ตรวจวัดคุณภาพอากาศระยะก่อสร้าง (TSP, PM10, ความเร็วและทิศทางลม) ในพื้นที่ที่ไวต่อผลกระทบประกอบด้วย สก.ต.ลำโรงเหนือ, หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนนนทคุนวิทยา, หมู่บ้านแม่แฝ่วิวิลล์ และวัดอโศการาม โดยทำการตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุม วันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ
5. คุณภาพอากาศและ อุทกนิยมวิทยา	เมื่อเกิดความเข้มข้นของสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างทั้งหมด มารวมกับผลการตรวจวัดสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศสูงสุดที่ตรวจวัดได้ในปัจจุบัน (จากการตรวจวัดในระหว่างวันที่ 6-12 ตุลาคม 2550) ณ จุดตรวจวัดบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา สรุปได้ดังนี้ - ทาวริงยกระดับ สถานี และจุดเชื่อมต่อการเดินทาง	ระยะก่อสร้าง (ก) จัดเก็บทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรมก่อสร้างและจัดระเบียบการวางวัสดุ/อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง (ข) จัดให้มีรั้ว/กำแพงที่บิวศร้าว สูงอย่างน้อย 2 ม. ปิดกั้นโดยรอบบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน หรือขุดเจาะ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเข้าไปยังผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณถนนสุขุมวิท และรื้อออกเมื่อการก่อสร้างงานฐานรากแล้วเสร็จ พร้อมกับการคืนผิวจราจร (ค) จัดให้มีสิ่งปิดคลุมวัสดุก่อสร้างอย่างมิดชิด โดยเฉพาะวัสดุก่อสร้างประเภทดิน หิน ทราบ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น หรือออกจากวัสดุในพื้นที่ที่มีน้ำขังที่ปิดทับด้านบนและด้านข้างอีก 3 ด้าน	ระยะก่อสร้าง ตรวจวัดคุณภาพอากาศระยะก่อสร้าง (TSP, PM10, ความเร็วและทิศทางลม) ในพื้นที่ที่ไวต่อผลกระทบประกอบด้วย สก.ต.ลำโรงเหนือ, หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนนนทคุนวิทยา, หมู่บ้านแม่แฝ่วิวิลล์ และวัดอโศการาม โดยทำการตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุม วันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 3 เดือน ตลอดระยะเวลาก่อสร้างโครงการ

วันเวลา 2552

(นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)
-14/66-

9 ธ.ค. 2552

นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริัง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศ และ อุทกนิยมนิเวศวิทยา (ต่อ)	<p>ผลกระทบจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างที่อาจมีต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงจัดอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ โดยเมื่อปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขที่กำหนดไว้จะช่วยให้ผลกระทบลดลงไปได้อีก</p> <p>- ศูนย์ซ่อมบำรุง</p> <p>ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศทั้งหมดยังอยู่ในระดับต่ำและไม่เกินค่ามาตรฐาน ดังนั้นผลกระทบจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างทั้งหมด จึงจัดอยู่ในระดับต่ำ โดยเมื่อปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้จะทำให้ช่วยลดผลกระทบลดลงไปได้อีก</p>	<p>(ง) รถบรรทุกที่ใช้ขนวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างจะต้องมีผ้าใบหรือพลาสติกปกคลุมส่วนการบรรทุกวัสดุให้มิดชิดและควบคุมพนักงานขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม.</p> <p>(จ) ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง บริเวณที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง เช่น กองมูลดินทรายหรือบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน/ขุดเจาะ รวมทั้งแรงขยักของดินที่ขุดขึ้นมาจากนอกพื้นที่โดยเร็วที่สุด</p> <p>(ฉ) การผสมคอนกรีตต้องดำเนินการนอกพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากปูนซีเมนต์และทราย</p> <p>(ช) กำหนดให้บริเวณที่ทำการผสมคอนกรีตต้องห่างจากชุมชนที่พักอาศัยอย่างน้อย 100 ม. หรือเป็นระบบปิดทั้งหมด และต้องกันรั้วสูงอย่างน้อย 3 ม. รอบบริเวณที่ทำการติดตั้งถ่ล้าง</p> <p>(ซ) ดูแลสภาพเครื่องยนต์/เครื่องจักรกลต่างๆ ที่ใช้ในการก่อสร้างให้มีสภาพสมบูรณ์ ตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก เพื่อลดปัญหาการปล่อยเขม่า/ควัน จากเครื่องยนต์ที่ไม่สมบูรณ์</p>	

วันจาคม 2552

.....
 (นายเยี่ยมชาย จิตานแก้ว)
 รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)
 -15/66-
 9 ธ.ค. 2557



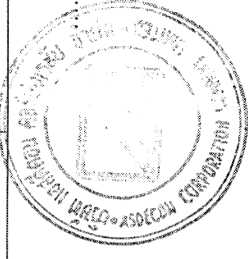
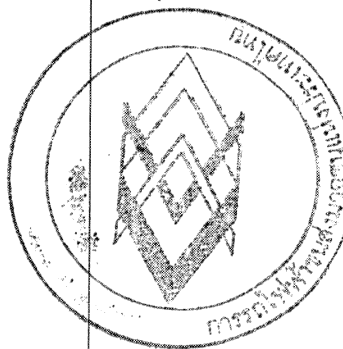
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดงเข้มช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศ และ อุทกนิยมนิเวศวิทยา (ต่อ)		<p>(ข) ต้องจัดทำป้ายทางเสียงให้ผู้สัญจรหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น ๆ และต้องประสานกับสถานีตำรวจที่รับผิดชอบในแต่ละแนวเส้นทางเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจรให้การจราจรอันหนาแน่นได้สะดวก อันจะทำให้ปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นจากการจราจรติดขัดลดลง</p> <p>(ง) ต้องมีพื้นที่ใช้สำหรับล้างล้อรถเพื่อทำความสะอาดก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>(จ) วางแผนกองวัสดุไม่บริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวหน้าดินที่ไม่มีความจำเป็น</p> <p>(ฉ) ต้องกำจัดดิน ทราบ โคลน ที่ตกลงเหลืออยู่รอบนอกบริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการดูดฝุ่นตักข้างหรือกวาดแบบเปียก</p> <p>(ง) การเปิดผิวถนนนอกรั้วโครงการหลังจากเสร็จแล้วต้องปิดผิวหน้าด้วยวัสดุคอนกรีตหรือยางมะตอย ไม่ควรใช้แผ่นเหล็กวางปิดไว้ ซึ่งต้องทำให้เรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น. เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเนื่องจากรถยนต์วิ่งผ่าน</p>	

วัน/เดือน/ปี 2552

.....
 (นายเยี่ยมชาย จิตรแก้ว)
 รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)
 9 ธ.ค. 2552

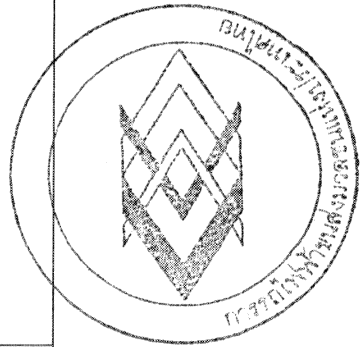


.....
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

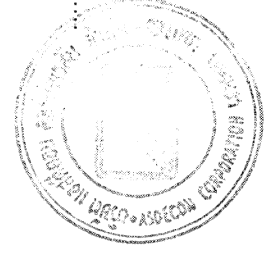
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงแบงริ่ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศ และคุณภาพเสียง (ต่อ)		<p>(๗) ต้องล้างถนนตลอดช่วงที่มีการก่อสร้าง ในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน จัดให้มีตาข่ายปกคลุมเพื่อรองรับวัสดุซึ่งอาจตกลงมาจากการดำเนินงานก่อสร้างเหนือระดับพื้นดิน 10 ม. และเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง</p> <p>(๘) กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และต้องรวบรวมข้อมูลการร้องเรียนทุกข้อพร้อมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาและเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลการปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างน้อยเดือนละ 10 ครั้ง</p> <p>(๙) ตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องชนิด/เครื่องจักรต่าง ๆ ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้งยานพาหนะอย่างสม่ำเสมออย่างน้อย สัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของสารมลพิษทางอากาศ</p> <p>(๑๐) กำหนดเส้นทางจราจรในพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทางลำเลียงขนส่งให้ชัดเจน เพื่อช่วยลดปัญหามลพิษจากยานพาหนะ</p>	

ธันวาคม 2552



.....
 (นายเฉยชมชาย ฉัตรแก้ว)
 รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)
 -17/66-
 9 ธ.ค. 2552



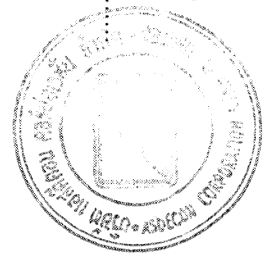
.....
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุวิทยวิทยา (ต่อ)		<p>(ต) บำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพดีและปรับสภาพผิวจราจรให้ดีขึ้นเดิม เมื่อการก่อสร้างเสร็จ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่น</p> <p>(ถ) ติดตั้งปล่องทิ้งวัสดุหรือเศษคอนกรีตเพื่อลดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองสำหรับการก่อสร้างทุกแห่ง</p> <p>(ท) ติดตาข่ายถี่หรือพลาสติกเมื่อทำการก่อสร้างโครงสร้างส่วนบนทุกแห่ง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่น</p> <p>(ช) บริเวณอาคารจอดแล้วจรที่ตั้งอยู่ใกล้กับโรงเรียนปราณีนวนิบุตรและบ้านเรือน รวมทั้งศูนย์ซ่อมบำรุงที่ตั้งอยู่ใกล้กับหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ ต้องปลูกต้นไม้เพื่อเป็นพื้นที่กันชน (Buffer Zone) ต้นไม้ที่ปลูกต้องต้องมีใบหนาและทรงสูงอย่างน้อย 2 แถว เช่น โศกอินเดีย เป็นต้น เพื่อช่วยดูดซับมลสารจากอาคารจอดแล้วจร และศูนย์ซ่อมบำรุง</p>	



.....
 (นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
 ของผู้ว่ากรม (กลยุทธ์และแผน)
 -18/66-
 9 ธ.ค. 2552

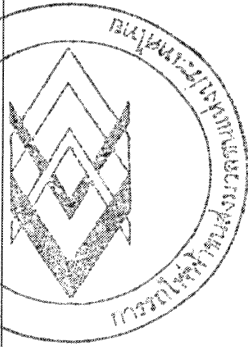


.....
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงบางบริัง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5. คุณภาพอากาศ และ อุทกนิเวศวิทยา (ต่อ)</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> - โครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าจะปกคลุมผิวจราจรจากส่วน (150X21.15 ม.) โดยในการออกแบบได้ลดขนาดสถานีรถไฟฟ้าโดยเฉพาะความกว้างลง (จากเดิม 22.5 ม.เหลือ 21.15 ม.) ในขณะที่แนวเขตทางกว้างประมาณ 30 ม. ทำให้โครงสร้างของสถานีไม่อยู่ในระยะประชิดอาคาร สองข้างทางจนทำให้สามารถระบายอากาศและสารมลพิษ ทางอากาศออกจากพื้นที่ได้สถานีได้ ซึ่งพบว่าบนถนนได้ สถานีมีปริมาณ CO สูงสุดประมาณ 18.8 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เป็นค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศ โดยทั่วไป จึงไม่เกิดการสะสมของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ จนเกิดอันตรายต่อผู้สัญจรบนถนน บาทวิถีและผู้อยู่อาศัยในบริเวณสองฝั่งถนน - การสัญจรไปมาของยานพาหนะบนถนนสุขุมวิท ไม่ทำให้ปริมาณ CO และ NO₂ เพิ่มขึ้น จนทำให้ความเข้มข้นสูงเกินค่ามาตรฐานหรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงรวมทั้งพื้นที่อ่อนไหวต่อผลกระทบแต่อย่างใด - จากปริมาณฝุ่นและของที่ตรวจวัดได้ซึ่งมีบางครั้งที่สูงเกินมาตรฐานโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการจราจรหนาแน่น รวมทั้งมีฝุ่นละอองที่ติดมากับยานพาหนะอาจจะสะสมอยู่ที่สถานี ดังนั้น บริเวณสถานี E15 (ลำโรง) จึงต้องมี 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(ก) ในกรณีที่เกิดปัญหาการเปิดดำเนินการโครงการ ทำให้เกิดการสะสมของฝุ่นละอองขนาดใหญ่เกิน 10 ไมครอน (PM10) บริเวณได้สถานี E15 (ลำโรง) ซึ่งอยู่ใกล้แยกเทพารักษ์และแยกผู้เจ้าสมิงพรายเกินค่ามาตรฐาน (มีค่าเกิน 0.120 มก./ลบ.ม.) ให้ติดตั้งระบบฉีดละอองน้ำแรงดันสูงที่สถานี เพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนที่มีสภาพการจราจรติดขัด โดยการฉีดพ่นละอองน้ำได้สถานีเพื่อให้ฝุ่นละอองตกลงบนพื้นถนน จากนั้นใช้รถดูดฝุ่นบนถนนเพื่อดูดฝุ่นละอองที่ตกลงบนพื้นต่อไป</p> <p>(ข) กำหนดให้มีการควบคุมการใช้รถบรรทุกในเขตเมือง โดยเฉพาะถนนสุขุมวิท เพื่อเป็นการลดมลพิษที่เกิดจากไอเสียรถบรรทุก</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ตรวจวัดคุณภาพอากาศ (CO, NO₂, ความเร็วและทิศทางลม) ในพื้นที่ไวต่อผลกระทบประกอบด้วย สภ.ต.ลำโรงเหนือ, หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนพศุภวิทยาลัย, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดอโศการาม โดยทำการตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ 30 ปี</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ตรวจวัดคุณภาพอากาศ (CO, NO₂, ความเร็วและทิศทางลม) ในพื้นที่ไวต่อผลกระทบประกอบด้วย สภ.ต.ลำโรงเหนือ, หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนพศุภวิทยาลัย, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดอโศการาม โดยทำการตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ 30 ปี</p>

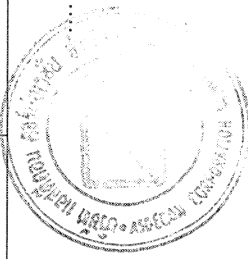
วัน/เวลา 2552



(นายเยี่ยมชาย จิตแก้ว)
ของผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)
-19/66-

(Signature)

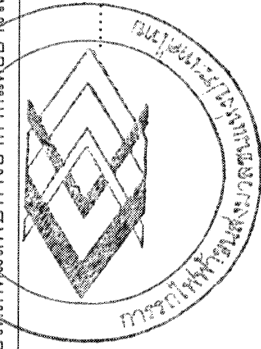
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



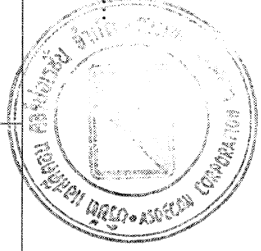
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางริ้ว - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5. คุณภาพอากาศ และ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในกรณีที่เกิดปัญหา การเปิดดำเนินโครงการทำให้เกิดการสะสมของ ผู้ละอองบริเวณได้สถานี</p> <p>- บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง พื้นที่ด้านหน้าจัดให้เป็นพื้นที่สำหรับรถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และ รถรับ-ส่งทั่วไป มีการจัดพื้นที่แบบ Zoning คือ พื้นที่ ส่วนที่มีคนพลุกพล่านอยู่ด้านหน้า โดยเฉพาะส่วนที่มีความถี่ในการเข้าออกบ่อย เช่นรถจักรยานยนต์รับจ้าง จะอยู่บริเวณด้านหน้าสุด จากการจัดพื้นที่ดังกล่าวทำให้พื้นที่บริเวณด้านที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น สามารถระบายมลพิษทางอากาศจากกรณีนี้ได้ดี เนื่องจากพื้นที่เป็นลานโล่ง สำหรับพื้นที่ด้านในเป็น อาคารสำหรับจอดรถยนต์ส่วนบุคคลที่ส่วนใหญ่จะเข้ามาจอดในช่วงเช้าแล้วเดินทางกลับในช่วงเย็น ซึ่งรูปแบบของอาคารจอดรถเป็นไปตามข้อบัญญัติ กรุงเทพมหานคร เรื่อง อาคารจอดรถ พ.ศ. 2521 ดังนั้นบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางจึงมีผลกระทบต่อ คุณภาพอากาศในระดับต่ำ</p> <p>- บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงไม่มีแหล่งกำเนิดมลพิษทางอากาศ เนื่องจากบริเวณดังกล่าวไม่มีกิจกรรมที่ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศแต่อย่างใด</p>		

ธันวาคม 2552



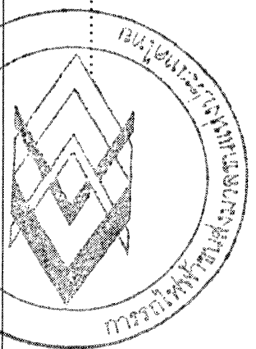
.....
(นายเยี่ยมชาย จิตรแก้ว)
 รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)



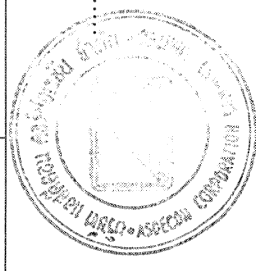
.....
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางริ้ว - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานีและทางวิ่งยกระดับ ในการก่อสร้างสถานี พบว่าผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จะได้รับผลกระทบระดับเสียงสูงสุดจากการเจาะเสาเข็มอยู่ในช่วง 81.4-88.6 dB(A) ซึ่งไม่เกินตามมาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A)) แต่เมื่อพิจารณาผลกระทบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง พบว่ามีระดับเสียงอยู่ในช่วง 76.6-83.8 dB(A) ซึ่งเกินค่ามาตรฐาน Leq 24 ชั่วโมง (70 dB(A)) สำหรับการก่อสร้างแนวเส้นทางยกระดับ พบว่าผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ จะได้รับผลกระทบระดับเสียงสูงสุดจากการเจาะเสาเข็มอยู่ในช่วง 58.5-91.5 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A)) แต่เมื่อพิจารณาผลกระทบระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง พบว่ามีระดับเสียงอยู่ในช่วง 53.7-86.7 dB(A) ซึ่งผู้รับเสียงในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวบางจุด ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลมหาดเล็ก ผู้ได้ตัวเสมณินธิ และหมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ จะได้รับเสียงเกิน 70 dB(A) เล็กน้อย • จุดเชื่อมต่อการเดินทาง จุดเชื่อมต่อการเดินทางที่ต้องมีการเจาะเสาเข็มเพื่อทำฐานรากอาคารต่าง ๆ และลานจอดรถ โดยพื้นที่อยู่ติด 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน การกระแทก หรือเจาะภายในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวัน</p> <p>(ข) ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรทุก 7 วัน เพื่อป้องกันการเกิดเสียงดังโดยไม่ให้เกิดเสียงดังเกินมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก</p> <p>(ค) กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</p> <p>(ง) การขนถ่ายวัสดุและอุปกรณ์จะต้องมีการควบคุมจากวิศวกรผู้คุมงานให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด</p> <p>(จ) เครื่องจักรกลที่ตั้งอยู่กับที่ควรตั้งอยู่ห่างไกลจากชุมชนมากที่สุด</p> <p>(ฉ) กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้ จัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ 24 ชั่วโมง และต้องรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์พร้อมผล การดำเนินการแก้ไขปัญหาและเสนอต่อที่ ประชามติคณะกรรมการกำกับดูแลการปฏิบัติตามมาตรการฯ อย่างน้อยเดือนละ 10 ครั้ง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ที่ไวต่อการ ได้รับเสียงจำนวน 5 จุด ได้แก่ หมู่บ้าน แสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนพณิชยศึกษา, สภ.ต.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดอโศการาม มีดัชนีที่ทำการติดตาม ตรวจสอบ ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ย รายชั่วโมง (Leq 1 hr.), ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.), ระดับเสียงสูงสุด (Lmax), ระดับเสียง L₅₀ และระดับเสียง กลางวัน-กลางคืน (L_{dn}) โดยตรวจวัด ระดับเสียงที่เกิดจากการก่อสร้างบริเวณ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร 5 วันต่อเนื่อง โดยตรวจวัด 4 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลา การก่อสร้าง 4 ปี เมื่อสถานีได้สร้างแล้วเสร็จ ไม่ต้องดำเนินการตรวจวัด</p>	



นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

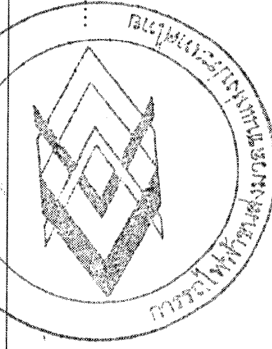


นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริัง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง (ต่อ)</p> <p>ขอบที่ดินโดยรอบจะได้รับระดับเสียงระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 89.8 dB(A) ซึ่งเกินค่ามาตรฐาน และระดับเสียงสูงสุดจากการก่อสร้าง 94.6 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A))</p> <ul style="list-style-type: none"> • ศูนย์ซ่อมบำรุง <p>ผลการคำนวณระดับเสียงจากการก่อสร้างโดยอิงค่าระดับเสียงของเครื่องเจาะเสาเข็มเนื่องจากเป็นเครื่องจักรที่มีระดับเสียงสูงที่สุดในการก่อสร้างโครงการพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการและคาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการมากที่สุด จะได้รับระดับเสียงสูงสุดจากการก่อสร้างประมาณ 102.94 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A)) แต่มีโอกาสที่เกินมาตรฐานเสียงรบกวนตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (25/2550) เรื่องค่าระดับเสียงรบกวน 29 มิถุนายน 2550 และประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษเรื่องวิธีการตรวจวัดที่เกี่ยวข้อง 31 สิงหาคม 2550 แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากเสียงจากการเจาะเสาเข็มเป็นผลกระทบชั่วคราว ดังนั้น ผลกระทบของเสียงรบกวนจากกิจกรรมการเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p> <p>(ข) การจัดอุปกรณ์ป้องกันกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) สำหรับคนงานที่ทำงานในบริเวณก่อสร้างที่มีเสียงดังในเวลาทำงานไม่เกิน 8 ชม. (ข) พนักงานชั่วคราวควรใช้พื้นที่รองแบบยางเพื่อลดความดังของเสียง และจะใช้พื้นแผ่นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้น(ข) กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดังให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงเวลาการพักผ่อนของประชาชน (ข) ต้องแจ้งชุมชนให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังรบกวนชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (ข) กรณีที่มีเสียงดังมากซึ่งเป็นผลมาจากการใช้มอเตอร์ และเครื่องจักร ควรมีการติดตั้งเครื่องรับเสียงหรือหม้อพัก (Silencer) หรือเครื่องดับเสียง (Muffer) (ข) จัดให้มีรั้ว/กำแพงที่บ สูงอย่างน้อย 2 ม. ซึ่งทำหน้าที่เสมือนกำแพงกันเสียงชั่วคราวบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันเสียงไม่ให้เกิดผลกระทบที่รุนแรงกับประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงและผู้สัญจร</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ</p> <p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ</p>	

วันรวม 2552



(นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
รองผู้อำนวยการ (กลยุทธ์และแผน)
-22/66-



นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริัง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง (ต่อ)</p>	<p>ทั้งนี้ ในความเป็นจริง กิจกรรมการก่อสร้างสถานีและทางวิ่งยกระดับส่วนใหญ่จะดำเนินการในช่วงกลางวัน และไม่เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง ดังนั้น ผลกระทบของเสียงรบกวนจากกิจกรรมก่อสร้างที่มีต่อชุมชนและหน่วยงานใกล้เคียงจึงอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ ซึ่งเมื่อโครงการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบจากเสียงรบกวนที่ได้กำหนดไว้ จะทำให้ผลกระทบของเสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการลดลงมาอยู่ในระดับที่ยอมรับได้</p>	<p>(ฐ) ติดตั้งวัสดุซับเสียง (Absorption Material) ที่เพดานได้สถานีเพื่อลดหรือป้องกันการสะท้อนของเสียงทุกสถานี ซึ่งวัสดุซับเสียงนี้สามารถลดค่าระดับเสียงได้ถึง 3 dB(A) หรือมากกว่า โดยวัสดุที่ใช้คือแผ่นอะลูมิเนียมเจาะรู (Perforated Aluminium) และใยแก้ว (Fiber Glass) ซึ่งเป็นวัสดุที่มีน้ำหนักเบาและสามารถลดการสะท้อนเสียงได้ดี โดยเฉพาะเสียงจากยานพาหนะได้สถานีมายังวัสดุซับเสียง เสียงส่วนหนึ่งจะผ่านแผ่นอะลูมิเนียมที่เจาะรูไว้ภายในมีใยแก้วช่วยดูดซับเสียง จึงทำให้เสียงจากพาหนะสะท้อนเข้าเพดานลงไปยังพื้นถนนลดลง</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>
<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- เนื่องจากอาคารที่อยู่ริมถนนสุขุมวิทไม่ได้อยู่ประชิดถนนตลอดแนว โดยบริเวณสถานีรถไฟฟ้าส่วนใหญ่ไม่มีอาคารสูงประชิดทั้งสองข้างจนทำให้ข้างใต้สถานีมีสภาพเป็นอุโมงค์ เสียงจึงสามารถกระจายออกไปด้านข้างได้ มีเพียงสถานี E15 (สำโรง) ที่เป็นชุมชนค่อนข้างหนาแน่นมีอาคารพาณิชย์สูง 2-4 ชั้น ทั้ง 2 ด้าน แต่เนื่องจากมีระยะย่นค่อนข้างกว้าง (~ 5 ม.)</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(ก) ติดตั้งกำแพงกันเสียงสูง 1.2 เมตร ตลอดสองข้างของรางรถไฟ</p> <p>(ข) ตรวจสอบความแข็งแรงของวัสดุดูดซับเสียงได้สถานีทุก 1 เดือน</p> <p>(ค) ตรวจสอบยกรองหมุดยึดรางและยางบริเวณจุดมัลไอให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ที่ไวต่อการได้รับเสียงจำนวน 5 จุด ได้แก่ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนนนทகுณวิทยา, สภ.ต.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดโศการาม มีดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr.), ระดับเสียงเฉลี่ย</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ที่ไวต่อการได้รับเสียงจำนวน 5 จุด ได้แก่ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนนนทகுณวิทยา, สภ.ต.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดโศการาม มีดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr.), ระดับเสียงเฉลี่ย</p>

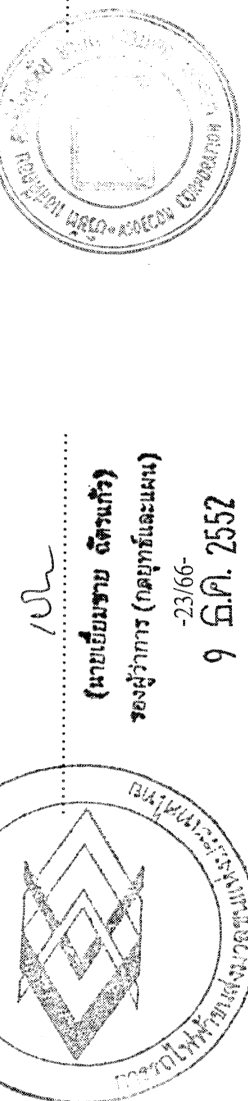
หน้ารวม 2552

.....
 (นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
 รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)

.....
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

9 ธ.ค. 2552

-23/66-



สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง (ต่อ)</p> <p>คือสถานีไม่ได้อยู่ประดิษฐาน ดังนั้นจึงไม่เกิดสภาวะการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานีอย่างเต็มรูปแบบ อย่างไรก็ตามควรมีมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> - จุดเชื่อมต่ออาคารเดินทาง และอาคารจอดรถแล้วจบและเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถประมาณ 500 คัน ส่วนที่เหลือสามารถจัดให้เป็นพื้นที่สำหรับรถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และรถรับ-ส่งทั่วไป ดังนั้นแหล่งกำเนิดเสียงมาจากเครื่อง/ท่อไอเสียรถ เนื่องจากจุดเชื่อมต่อการเดินทางตั้งอยู่บริเวณชานเมืองที่มีชุมชนไม่หนาแน่น โดยส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมและมีบ้านเรือนอยู่ทางด้านซ้าย ดังนั้นเสียงที่เกิดขึ้นดังกล่าวจึงสามารถกระจายออกได้ทุกทิศทางทำให้ระดับเสียงต่อบริเวณใต้บริเวณหนึ่งไม่สูงจนเกินระดับมาตรฐาน - พื้นที่ส่วนใหญ่ของศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นที่จอดรถไฟฟ้ามอเตอร์ไซด์ที่มีพื้นที่ส่วนหนึ่งเป็นโรงซ่อมบำรุงหลัก ซึ่งไม่มีแหล่งกำเนิดเสียงที่มีระดับสูงมากนัก โดยกิจกรรมที่ทำให้เกิดเสียงดัง ได้แก่ การเจียรล้อ จะดำเนินการในห้องที่มีการออกแบบโดยเฉพาะเพื่อให้สามารถลดเสียงดังจากกิจกรรมดังกล่าวออกสู่ภายนอกได้ โดยห้องเจียรล้อจะอยู่ในอาคารที่แยกออกมา ตัวอาคารตั้งอยู่ 	<p>(ง) กำหนดความเร็วรถไฟฟ้ายานที่ผ่านทางโค้งไม่เกิน 30 กม./ชม. เพื่อความปลอดภัยและลดการเสียดสีของรางกับล้ออันอาจก่อให้เกิดเสียงดัง</p> <p>(จ) ปลูกต้นไม้บริเวณสถานีเพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานี</p> <p>(ฉ) บำรุงรักษาระบบรถไฟฟ้ายานสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี และป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟฟ้ายาน</p> <p>(ช) บำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ทดแทนที่ตายไปในบริเวณสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารจอดรถแล้วจบที่มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่ออกชนประชาชนหน่วยงานราชการ</p> <p>(ซ) ตรวจสอบวัสดุซับเสียงให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ และเปลี่ยน/ซ่อมแซมเมื่อพบว่ามี ความชำรุดเสียหาย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการซับเสียงอย่างเหมาะสมตลอดเวลา</p> <p>(ณ) การเดินรถไฟฟ้ายานอาคารบ้านเรือนที่มีความสูง 3 ชั้นขึ้นไปควรตรวจระดับเสียง</p>	<p>24 ชั่วโมง (Leq 24 hr.), ระดับเสียงสูงสุด (Lmax), ระดับเสียง L₉₀ และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) โดยตรวจวัดระดับเสียงที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรม สถานีรถไฟฟ้ายานจุดละ 5 วันต่อเนื่องครอบคลุมทั้งวันธรรมดาและวันหยุด โดยตรวจวัดทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ 30 ปี โดยอาจเพิ่มการตรวจวัดในบางบริเวณที่มีปัญหาจากโครงการ โดยไม่ได้คาดคิดหรือมีเรื่องร้องเรียน</p>	

วันทศวรรษ 2552



(นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

-24/66-

9 ธ.ค. 2552



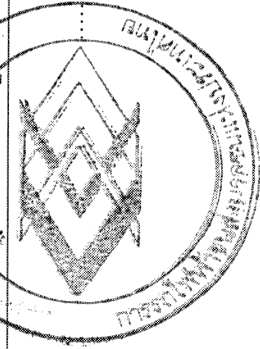
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางริ้ว - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)	บริเวณกลางพื้นที่ศึกษาทางจากแนวเขตที่ดินข้างเคียงมากกว่า 97 ม. เพื่อให้ไกลจากชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงมากที่สุด สำหรับกิจกรรมการซ่อมแซมอื่นๆ จะดำเนินการในโรงซ่อมบำรุงหลังซึ่งฝั่งอาคารด้านที่ติดชุมชนใช้อิฐมวลเบาเพื่อป้องกันเสียง ทั้งนี้ตัวอาคารจะตั้งอยู่ห่างจากแนวเขตที่ดินด้านที่ติดกับหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลลาที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา 12 ม. พร้อมกับการปลูกไม้ยืนต้นหนาที่บริเวณแนวเขตที่ดินโดยรอบ กิจกรรมในส่วนนี้จึงไม่มีเสียงดังที่จะเล็ดลอดออกไปสู่ภายนอกได้อย่างมีนัยสำคัญ	อีกครั้งถ้าเกินค่ามาตรฐานต้องติดตั้งกำแพงกันเสียง	
7. ความสั่นสะเทือน	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - ระยะห่างของพื้นที่ไวต่อผลกระทบกับเสาตอม่อของทั้ง 2 สถานี มีค่าอยู่ในช่วง 15-32 ม. ดังนั้นประชาชนจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มสูงสุดไม่เกิน 0.11 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่ไม่รู้สึกได้ - ระยะห่างของอาคารจอดรถกับแนวเขตที่ดินบริเวณที่เท่ากับ 31 ม. ดังนั้นพื้นที่ที่อยู่ติดเขตที่ดินบริเวณที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างอาคารมีค่าสูงสุด 0.4 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่ไม่รู้สึกได้ แม้จะยังไม่รู้สึกต่ออาคารตามมาตรฐาน DIN 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> (ก) ออกแบบการก่อสร้างโดยให้มียอต่อระหว่างรางรถไฟฟ้าน้อยที่สุดเพื่อลดความสั่นสะเทือน (ข) กำหนดให้ใช้เข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือน (ค) หลีกเลี่ยงการเปลี่ยนระดับของรางรถไฟฟ้ายอย่างรวดเร็ว โดยจัดให้อยู่ในแนวระดับมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยการค่อยๆ เปลี่ยนระดับให้มีความลาดชันไม่เกินร้อยละ 3.5 ตามที่กำหนดไว้ในแบบเบื้องต้น (ง) การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน การกระแทกในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวัน 	

หน้าจกม 2552



(นายเยี่ยมชาย ถิตรงแก้ว)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

-25/66-

9 ธ.ค. 2552

นางชลิดา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



10

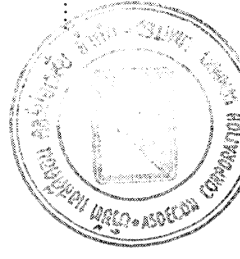
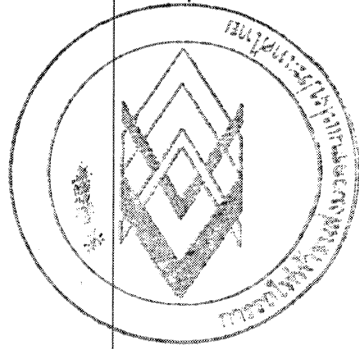
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางรัง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณลักษณะที่อื่น (ต่อ)	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความสัมพันธ์ที่อื่น (ต่อ)	<p>- ระยะห่างของชุมชนช้อมบำรุงกับแนวเขตพื้นที่หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์เท่ากับ 12 ม. ดังนั้นประชาชนจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มสูงสุด 2 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสัมพันธ์ที่เกินที่สามารถรับรู้ได้โดยง่าย</p>	<p>(จ) หากจำเป็นต้องมีกิจกรรมการก่อสร้างใกล้เคียงบริเวณที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ เช่น โรงเรียน ศาลรตพลังงานในการเจาะเสาเข็มแต่ละครั้งถึงแม้ว่าต้องเพิ่มจำนวนครั้งก็ตาม ทั้งนี้เพื่อลดความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้น</p> <p>(ฉ) รถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จะต้องใช้ความเร็วต่ำและใช้ถนนที่ปรับผิวจราจรเรียบร้อยแล้ว</p> <p>(ช) ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาท้องถนนชั่วคราวจะต้องมีแผ่นยางปูทับก่อนเพื่อป้องกันความสัมพันธ์ที่อาจจะเกิดขึ้น</p> <p>(ซ) ในกรณีที่มีความสั่นสะเทือนค่อนข้างสูงจะต้องมีการชั่วคราวรับเป็นชั่วคราวที่ เกิดจากแหล่งกำเนิดสู่จุดรับ ซึ่งสามารถช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้</p> <p>(ฌ) เลือกใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ หรือเครื่องจักรที่เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก เพื่อลดผลกระทบด้านความสัมพันธ์ที่อื่นที่เกิดขึ้น และต้องมีวิศวกรควบคุมการทำงานอย่างใกล้ชิด เพื่อตรวจสอบความสัมพันธ์ที่อื่นที่อาจเกิดขึ้นตราได้</p>	

วันจาคม 2552

(นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)

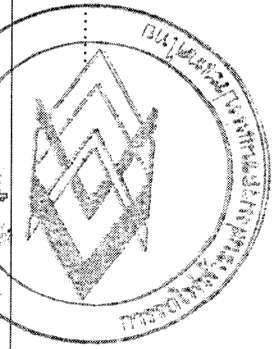
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



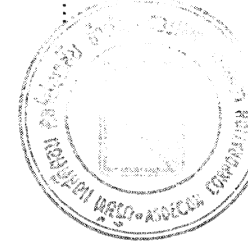
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางเบี่ยง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ และความ sensitive (ต่อ)	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความ sensitive (ต่อ)		<p>(ญ) กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน การกระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ทำให้เกิดความ สั่นสะเทือน ให้ทำในช่วงเวลากลางวัน หรือ ตั้งแต่เวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อ หลีกเลี่ยงการรบกวนต่อการพักผ่อนของ ประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ</p> <p>(ฉ) กรณีที่คาดว่าจะมีความเสียหายต่ออาคาร ที่เกิดจากการดำเนินการ ต้องจัดผู้เชี่ยวชาญ เข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน</p> <p>(ช) ในระหว่างการก่อสร้างต้องมีการกำหนด ข้อปฏิบัติเพื่อให้ผู้รับเหมาใช้มาตรการที่ เหมาะสมเพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิด ต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ใกล้เคียง</p>	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>จากข้อมูลการตรวจวัดจากโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส ในปัจจุบัน สามารถนำมาเทียบเคียงกับการดำเนินการ โครงการส่วนขยายได้ว่าเมื่อเปิดใช้เส้นทางแล้วจะมี ระดับความ sensitive ที่เกิดขึ้นใกล้เคียงกัน ทั้งนี้ เนื่องจากลักษณะสมบัติของรถไฟฟ้ามหานครระบบราง ใกล้เคียงกัน ดังนั้นเมื่อมีการดำเนินโครงการส่วนต่อ ขยาย ประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณที่ห่างจากเสาตอม่อ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) ตรวจสอบขบวนรถของหมุดยี่ดรางและขบวน บริเวณจุดมัลติให้มีความปลอดภัย 2 ครั้ง</p> <p>(ข) กรณีที่ได้รับร้องเรียนเรื่องความ สั่นสะเทือน ทางหน่วยงานหรือผู้เดินรถต้อง จัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหา แนวทางแก้ไขโดยด่วน</p>	

วันรวม 2552



นางเยี่ยมราช จิตรแก้ว
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

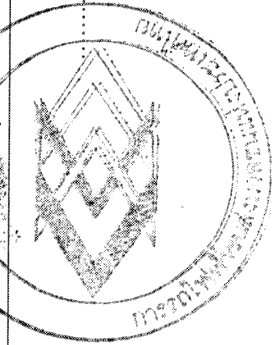


นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความสัมพันธ์เบื้องต้น (ต่อ)	ตั้งแต่ 10 ม. ขึ้นไป จะรู้สึกสั่นสะเทือนเพียงเล็กน้อยจนถึงมีความรู้สึกรำคาญและไม่มีผลกระทบต่อโครงสร้างของสิ่งก่อสร้างใกล้เคียง ซึ่งเกิดจากการสัจจรรยาของยานพาหนะบนท้องถนน ไม่ได้เกิดจากรถไฟฟ้าแต่อย่างใด		
8. นิเวศวิทยาหมบก	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>การก่อสร้างโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ ต่อสภาพนิเวศวิทยาหมบกในบริเวณพื้นที่ศึกษาที่มีลักษณะเป็นระบบนิเวศสังคมเมือง (Urban Ecology) พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นชุมชนบ้านพักอาศัย อาคารพาณิชย์ สถานประกอบการ โรงงานอุตสาหกรรม และสถานที่ราชการ เป็นต้น โดยไม่มีพื้นที่ป่านุรักษ์ และไม่พบสัตว์ที่หายาก ทั้งนี้ สำหรับพื้นที่บริเวณจุดเชื่อมต่อทางเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ปัจจุบันเป็นที่ว่างรอการใช้ประโยชน์ โดยไม่มีต้นไม้อและสัตว์ที่ควรอนุรักษ์แต่อย่างใด โดยผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อระบบนิเวศทางบกในระยะก่อสร้าง ได้แก่ การรื้อไม่พุ่มและไม่ประดับที่ปลูกตามเกาะกลางถนน เพื่อสร้างโครงสร้างของระบบรางตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว แต่เนื่องจากระบบนิเวศดังกล่าวเป็นระบบนิเวศเมืองที่พื้นที่สีเขียวเป็นเล็กน้อย จึงจัดเป็นระบบนิเวศ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ชุดล้อมไม่ย่นต้นและตัดาเนินการย้ายไม้คอกไม้ประดับบริเวณเกาะกลางถนน และทางเดินเท้าที่จำเป็นต้องใช้พื้นที่ในการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังให้แล้วเสร็จก่อนการก่อสร้าง ก่อผนังไปปลูกในพื้นที่อื่น เช่น สวนสาธารณะของเทศบาลนครสมุทรปราการ เป็นต้น หรือนำกลับมาปลูกเมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ</p> <p>(ข) จัดบันทึกปริมาณ ชนิด และจำนวนของต้นไม้ที่ทำการย้ายทั้งหมด</p> <p>(ค) การเคลื่อนย้ายเครื่องจักรกลต่างๆ ต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียง</p> <p>(ง) ปลูกต้นไม้ทดแทนได้แนวเส้นทางโครงการและทางเดินเท้าภายหลังการก่อสร้างโครงการของสถานีรถไฟฟ้าแล้วเสร็จ</p>	

วัน/เดือน/ปี 2552



10/

(นายเชมชัย จัตราแก้ว)

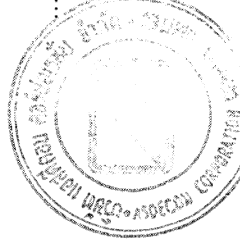
รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)

-28/66-

9 ธ.ค. 2552

(Signature)

นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



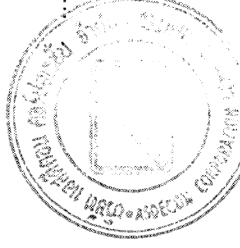
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>8. หนีเวศวิทยามนุษย์ (ต่อ)</p>	<p>ที่ไม่สมบูรณ์ ไม่มีความหลากหลายทางชีวภาพ สัตว์ที่จะได้รับผลกระทบเป็นสัตว์ที่สามารถปรับตัว และดำรงชีพอยู่ได้ในเมืองจึงไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และจัดสภาพภูมิทัศน์พื้นที่สีเขียวบริเวณแนวเส้นทาง โดยเฉพาะบริเวณสถานีเพื่อความสะดวกสบายและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และทัศนียภาพ ที่อาจเกิดขึ้นในบางบริเวณ ทำให้เกิดสภาพของระบบนิเวศในเมืองได้ใหม่</p>	<p>(จ) ต้องทำการดูแลต้นไม้ที่ปลูกทดเชยให้เจริญงอกงามตลอดระยะเวลา 5 ปี หลังจากที่เราทำการปลูก และให้ทำการปลูกทดเชยในกรณีที่มีต้นไม้ตาย</p> <p>(ข) ทำการจัดบันทึกปริมาณ ชนิด ความสูง จำนวนและตำแหน่งของต้นไม้ที่ทำการปลูกทดเชย</p>	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>การดำเนินโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยามนุษย์ เนื่องจากโครงสร้างสถานีและทางวิ่งยกระดับของโครงการตั้งอยู่บนเกาะกลางถนนสุขุมวิท ซึ่งไม่มีสภาพนิเวศวิทยามนุษย์ที่สำคัญ ส่วนจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงเดิมเป็นพื้นที่ว่างรอการใช้ประโยชน์ ไม่มีพื้นที่หรือสัตว์ที่ควรอนุรักษ์ รวมทั้งพื้นที่บริเวณใกล้เคียงโดยรอบส่วนใหญ่เป็นชุมชนบ้านพักอาศัยและโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งไม่มีสภาพนิเวศวิทยามนุษย์ที่สำคัญ ดังนั้นการดำเนินโครงการ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรชีวภาพมนุษย์ที่สำคัญ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) ปลูกต้นไม้ทดเชยบริเวณเกาะกลางถนน และทางเดินเท้าหรือพื้นที่ใกล้เคียงโดยพันธุ์ไม้ที่นำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภทไม้ใบและไม่ดอกทรงพุ่มสูง</p> <p>(ข) บำรุงดูแลรักษาและปลูกซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอกงามอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี ก่อนส่งมอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดูแลต่อไป</p>	

ธันวาคม 2552



นางเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว
(นายผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)
-29/66-



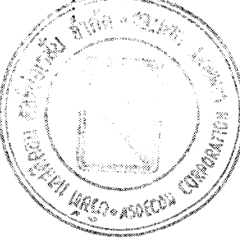
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ และศรัทธาในหน้า	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>- พื้นที่ก่อสร้างสถานี E15 (สำโรง) อยู่ใกล้คลองลำโรง ซึ่งอาจมีการชะล้างตะกอนจากการเปิดหน้าดินลงสู่คลองได้บ้าง ทำให้น้ำในคลองมีความขุ่นเพิ่มมากขึ้น ซึ่งความขุ่นที่เพิ่มขึ้นนี้มีผลรบกวนสิ่งมีชีวิตในน้ำ โดยไปลดการลอดผ่านของแสงและมีผลในการลดการสังเคราะห์แสงและการดำรงชีวิตของแพลงก์ตอนพืช อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริเวณที่จะเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างสถานีมีขนาดไม่ใหญ่มากนัก (ความกว้างของการเปิดหน้าดินช่วงการทำเสาเข็มและฐานรากสูงสุดประมาณ 8 เมตร) และกิจกรรมในการก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่ใช้หน้าน้อยมาก เนื่องจากใช้ระบบคานคองกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โอกาสที่จะเกิดการชะล้างหน้าดินอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างสถานีและทางวิ่งต่างระดับจึงอยู่ในระดับต่ำ ประกอบกับการก่อสร้างโครงการในแต่ละจุดจะใช้ระยะเวลาไม่นานเพราะโครงสร้างส่วนใหญ่ใช้ระบบคานคองกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยจะเคลื่อนย้ายตำแหน่งการก่อสร้างไปตามแนวเส้นทาง และสภาพพื้นที่บริเวณที่จะก่อสร้างถือเป็นพื้นที่ราบ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) ห้ามมีตอม่อลงในคลองหรือทางน้ำสาธารณะตลอดแนวเส้นทาง</p> <p>(ข) ดำเนินการก่อสร้างฐานรากและตอม่อที่อยู่ห่างจากริมคลอง 50 ม. ภายในฤดูแล้งและให้แล้วเสร็จโดยเร็ว</p> <p>(ค) การขนย้ายและเก็บกองวัสดุต้องกระทำด้วยความระมัดระวังมิให้มีการร่วงหล่นลงในคลอง</p> <p>(ง) ต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบติดกับที่จากที่พักคนงานก่อสร้างชนิดถึงเกรอะ—กรองไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสีย</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	



นางเยี่ยมชาย จิตเทภักดิ์
รองผู้อำนวยการ (กลยุทธ์และแผน)

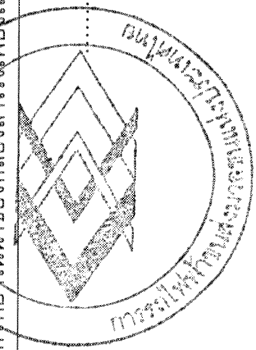


นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริัง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ และวิถีชีวิตในน้ำ (ต่อ)	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>9. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)</p>	<p>มีความลาดเอียงต่ำ โอกาสที่จะเกิดการชะล้างตะกอนดินจึงอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้โครงการไม่มีกรวางฐานรากและตอมอลงในคลอง ดังนั้น จะไม่มีผลกระทบจากการขุดหรือเจาะพื้นที่ตอมอลงในคลองในหน้าของคลองสำโรง ส่วนสถานี E16 (ผู้เจ้าสมิงพราย) ไม่มีแหล่งน้ำผิวดินในบริเวณใกล้เคียงแต่อย่างใด</p> <p>- บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงอยู่ห่างจากคลองชลประทานประมาณ 25 ม. ทั้งนี้ การก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ โดยน้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองชลประทาน</p>		
	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>แหล่งน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษาที่แนวเส้นทางตัดผ่าน คือ คลองสำโรง ซึ่งในช่วงฤดูฝนอาจมีน้ำชะล้างผิวจราจรไฟฟ้าที่มีการปนเปื้อนฝุ่นละอองลงสู่คลองสำโรงได้ แต่เนื่องจากปริมาณฝุ่นละอองที่จะปนเปื้อนลงสู่คลองสำโรงมีปริมาณน้อยและถูกเจือจางโดยน้ำฝน ดังนั้น น้ำฝนที่ชะล้างผิวจราจรไฟฟ้าจึงอาจส่งผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองสำโรงเพียงเล็กน้อย ทั้งนี้</p>		

วันรวม 2552



นายเชียมชาย จิตรแก้ว
รองผู้อำนวยการ (กลยุทธ์และแผน)



นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>9. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)</p>	<p>เมื่อพิจารณาองค์ประกอบชนิดของแหล่งกักต่อน้ำและแหล่งกักต่อน้ำที่อยู่ในคลองลำโรง ซึ่งเป็นกลุ่มที่ชอบอาศัยในแหล่งน้ำที่มีอินทรีย์สารสูง ซึ่งบ่งบอกได้ว่าแหล่งน้ำดังกล่าวมีคุณภาพต่ำอยู่ในสภาพเสื่อมโทรมไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ดังนั้น ผลกระทบของโครงการต่อระบบนิเวศในน้ำจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>
<p>10. การใช้ที่ดิน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างดำเนินการบนพื้นที่เกาะกลางถนนเป็นส่วนใหญ่และพื้นที่บางบริเวณบริเวณสถานี มีเพียงช่วงเดียวเท่านั้นที่ดำเนินการนอกแนวถนนออกไป เนื่องจากต้องขุดวางโครงการแนวทวนรอบนอกด้านใต้ (กาญจนภิเษก) ซึ่งปัจจุบันเป็นพื้นที่ว่างเปล่า ดังนั้น จึงมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเฉพาะบริเวณเกาะกลางถนนสุขุมวิทที่แนวเส้นทางผ่านและพื้นที่ว่างเปล่าดังกล่าว - การก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ใช้พื้นที่ก่อสร้างประมาณ 18 ไร่ โดยใช้พื้นที่บริเวณที่ว่างถนนสุขุมวิท โดยในช่วงก่อสร้างจำเป็นต้องมีการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์เข้ามาในพื้นที่ จึงอาจส่งผลกระทบต่อจราจรบริเวณด้านหน้าโครงการข้าง แต่ก็เพียงพอเพียง 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> (ก) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้บริโภคใช้ถนนทราบถึงบริเวณที่จะทำการก่อสร้างพร้อมทั้งเส้นทางที่ใช้หลบเลี่ยงได้ (ข) กำหนดเขตการก่อสร้างเป็นระยะ ๆ ละ 500 ม. เมื่อก่อสร้างในระยณะนี้เสร็จแล้ว ต้องรีบฟื้นฟูพื้นที่โดยทันที (ค) การก่อสร้างต้องใช้ระยะเวลาอย่างรวดเร็วและเป็นไปตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้ (ง) ห้ามวางเสาหรือฐานรากใด ๆ บริเวณทางแยกทุกแห่งเด็ดขาด 	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>

วันที่ ๒๕ ธันวาคม ๒๕๕๒

นายเชยชมชาย ฉัตรแก้ว
รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน) 9 ๕๗๖๗๕๗

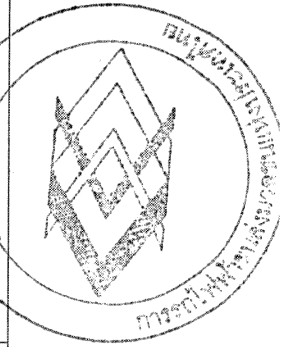
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริัง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	<p>เล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากจะไม่มีการขุดส่งในช่วงหัวโม่งเร่งด่วน ประกอบกับพื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ไม่ได้เป็นพื้นที่ชุมชนหนาแน่นที่มีการค้าขายบริเวณหน้าทิวทัศน์ ดังนั้นจึงเกิดผลกระทบในระดับต่ำที่ประชาชนสามารถจะปรับตัวได้เช่นเดียวกัน</p> <p>- ผลกระทบการใช้ที่ดินบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง คือหากมีการก่อสร้างโครงการ แนวโน้มผลกระทบจากการก่อสร้างหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนไปเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงเท่านั้น โดยใช้พื้นที่ก่อสร้างประมาณ 120 ไร่ ปัจจุบันบริเวณดังกล่าวเป็นที่โล่งว่างเปล่า ในขณะที่พื้นที่อื่นในรัศมีศึกษายังคงมีสภาพการใช้ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยและโรงงานอุตสาหกรรม (ฟอกหนัง) เช่นเดิม เนื่องจากกิจกรรมต่าง ๆ ในการก่อสร้างไม่ได้กระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>- เมื่อมีการดำเนินโครงการแล้ว จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าออกไปยังชานเมืองสมุทรปราการ ซึ่งมีปัจจุบันบริเวณแสดงข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พาณิชย์กรรมอยู่แล้ว แต่อาจมี</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องควบคุมการขยายตัวของชุมชนเมืองและย่านธุรกิจการค้าให้เป็นไปอย่างมีระเบียบตามกฎหมายผังเมืองรวมทั้งจัดสมุทรปราการ</p>

วันจาคม 2552



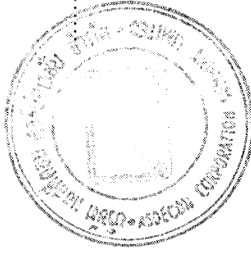
.....

(นายเยี่ยมชาย จิตรแก้ว)

รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

-33/66-

9 ธ.ค. 2552



.....

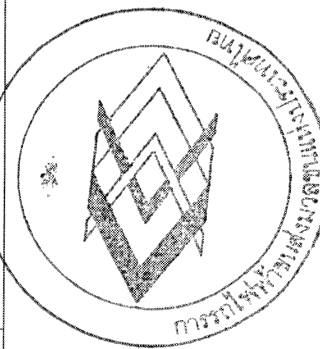
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

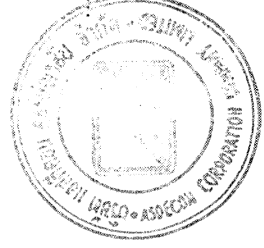
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	<p>การเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่เป็นการเพิ่มความหนาแน่นมากขึ้น รูปแบบการใช้ที่ดินจากบ้านเรือนหรืออาคารพาณิชย์บางส่วนอาจเปลี่ยนมาเป็นห้างสรรพสินค้า หรืออาคารสำนักงานขนาดใหญ่และทำให้อาคารที่ดินสูงขึ้นได้ ซึ่งการพัฒนาและการขยายตัวของชุมชนนี้มีการควบคุมด้วยผังเมืองรวมสมุทรปราการ โดยพื้นที่ส่วนใหญ่กำหนดเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่แล้ว จึงคุ้มค่าในการดำเนินการพัฒนาโครงการ สำหรับพื้นที่นอกเหนือพื้นที่พาณิชยกรรมส่วนใหญ่เป็นชุมชนที่อยู่อาศัย และพื้นที่อุตสาหกรรม การเปลี่ยนแปลงจะไม่ต่างไปจากเดิมโดยการควบคุมด้วยผังเมืองรวมสมุทรปราการเช่นกัน ทั้งนี้ในบางบริเวณที่โครงสร้างระบบบางมีระยะชิดกับอาคารพาณิชยกรรมแนวริมถนน อาจส่งผลกระทบต่อการประกอบอาชีพได้บ้าง เพราะอาจบดบังหน้าสถานประกอบการธุรกิจ ซึ่งอาจเห็นแนวโน้มให้เกิดการซื้อขาย โอนย้าย เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ไปบ้าง โดยเฉพาะบริเวณห้างสรรพสินค้าอิมพีเรียลเวสต์สโตร์ ดังนั้น จึงมีผลกระทบด้านการใช้ที่ดินเนื่องจากโครงการตามแนวเส้นทางน้อย</p>		

ธันวาคม 2552



(นายเชมเชย จิตรนภักดิ์)
รองผู้อำนวยการ (กลยุทธ์และแผน)
-34/66-

9 ธ.ค. 2552



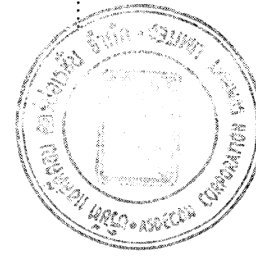
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริัง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
<p>10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)</p>	<p>- พื้นที่ศึกษาจุดเชื่อมต่อการเดินทาง รัศมีศึกษา 500 ม. หรือคิดเป็นพื้นที่ศึกษาประมาณ 491 ไร่ ปัจจุบันการใช้ประโยชน์ที่ดินในบริเวณดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นเขตโรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า และที่ยังไม่มีการพัฒนา (ที่ว่างเปล่า) ซึ่งในระยะดำเนินการ แนวโน้มการพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนไปเฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วเท่านั้น ในขณะที่พื้นที่อื่นในรัศมีศึกษา ก็ยังคงมีสภาพการใช้ที่ดินเช่นเดิมเนื่องจากส่วนใหญ่เป็นเขตโรงงานอุตสาหกรรม แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินบ้างตามต้องการขยายธุรกิจอุตสาหกรรม ประกอบกับมีแรงจูงใจจากการที่จะได้ใช้บริการรถไฟฟ้ามหานครได้อย่างสะดวก จึงอาจทำให้บริเวณนี้ปรับเปลี่ยนไปเป็นเขตอุตสาหกรรมมากขึ้นและมีพื้นที่พาณิชย์กรรมเกิดขึ้นด้วย</p> <p>- บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นพื้นที่ว่างสลับกับชุมชนพักอาศัย หมู่บ้านจัดสรร และโรงงานอุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มการขยายตัวไม่มากนัก เนื่องจากตั้งอยู่นอกเขตเทศบาลนครสมุทรปราการและห่างจากบริเวณนิคมอุตสาหกรรมบางปูที่เป็นชุมชนใหญ่ การเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินจะขยายลงจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น</p>		

ธันวาคม 2552

.....
 (นายเชษฐาธิราช อัจฉริยะกุล)
 รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)
 -35/66-
 9 ธ.ค. 2552

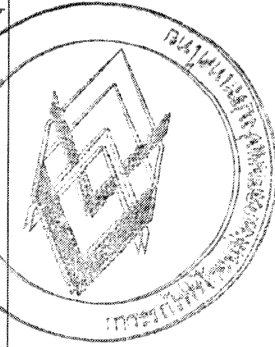


.....
 Usan ๕๖
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

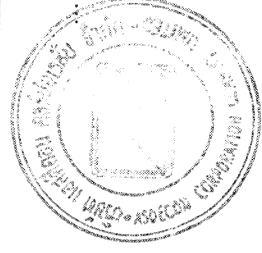
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ การใช้ที่ดิน (ต่อ)	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	<p>และความต้องการขยายพื้นที่อุตสาหกรรม ซึ่งไม่ใช้ผลกระทบจากการก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุง เนื่องจากลักษณะการใช้ประโยชน์หรือได้รับประโยชน์จากโครงการไม่มีผลโดยตรงเหมือนกับบริเวณที่เป็นสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งประชาชนบริเวณนั้นได้รับประโยชน์โดยตรง ประกอบกับพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปจากแนวถนน จึงไม่ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองชัดเจน ทั้งนี้การพัฒนาและการขยายตัวของพื้นที่ที่มีการควบคุมด้วยกฎหมายและผังเมืองรวมทั้งกรุงเทพมหานครอยู่แล้ว</p>	<p>สิ่งแวดล้อม</p>	<p>สิ่งแวดล้อม</p>
11. การคมนาคมและการขนส่ง	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>- การวิเคราะห์ผลกระทบบนช่วงถนน พบว่าผลกระทบบริเวณช่วงที่ 1 (ถนนแพรงษา-เคหะสมุทรปราการ) ทิศทางออกเมือง ในระหว่างก่อสร้างทั้งเสาเข็มฐานรากและการติดตั้ง Segment มีระดับผลกระทบมาก โดยมีค่าVIC Ratio เท่ากับ 0.83 ถึงมากกว่า 1 ในขณะที่ใหม่ที่ทิศทางเข้าเมืองและการก่อสร้างบริเวณช่วงที่ 2 (ศาลากลาง-ปู่เจ้าสมิงพราย) มีค่า VIC Ratio เท่ากับ 0.33-0.68 ซึ่งจัดว่ามีระดับผลกระทบน้อยถึงปานกลาง</p> <p>- การวิเคราะห์ผลกระทบบนทางแยก พบว่าในระหว่าง การก่อสร้างทั้งเสาเข็มฐานรากและการติดตั้ง Segment จะส่งผลกระทบต่อจราจรทุกทางแยก โดยมี</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ประชาสัมพันธ์และเปิดประกาศให้ประชาชนหรือผู้สัญจรไปมาทราบล่วงหน้า ถึงตำแหน่งที่ก่อสร้าง ระยะเวลาก่อสร้าง และระยะเวลาที่จะคืนผิวจราจร โดย ประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชนแขนงต่าง ๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต หรือแจกใบปลิว</p> <p>(ข) ประสานงานกับ สภ.ต.ลำโรงเหนือ และ สภ.อ.สมุทรปราการ เกี่ยวกับมาตรการจัดการด้านจราจรและกำหนดการจัดระบบจราจรในพื้นที่โดยรวม</p>	<p>-</p>

วัน/เดือน/ปี 2552



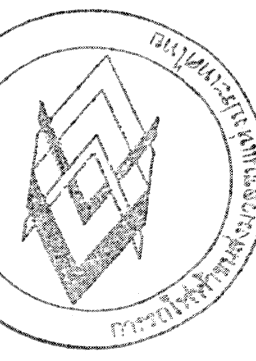
(Handwritten signature)
 (นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
 รองผู้อำนวยการ (กลยุทธ์และแผน)



(Handwritten signature)
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

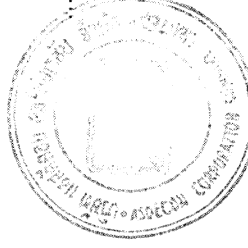
สรุปผลกระทบท่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงแบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)</p> <p>ผลกระทบในระดับมาก</p> <ul style="list-style-type: none"> - การก่อสร้างทางวิ่งบริเวณทางแยกเทพารักษ์และอยู่เจ้าสมิงพราย ขั้นตอนการก่อสร้างจะมีรูปแบบเหมือนกับอาคารก่อสร้างในช่วงทั่วไป แต่พื้นผิวจราจรช่วงสะพานข้ามคลองลำโรงจะมีความกว้างเหลือเพียง 4.5 เมตร ไม่เพียงพอสำหรับการเดินรถ 2 ช่องจราจร จึงจำเป็นต้องมีการขยายทางขึ้นและลงสะพานอีกข้างละ 1 ช่องจราจร รวมทั้งต้องมีการขยายผิวทางระดับพื้นดินจากบริเวณทางกลับรถใต้สะพานสำโรงตลอดไป ยังแยกถนนอยู่เจ้าสมิงพราย อีกข้างละ 1 ช่องจราจร เป็นการถาวร เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรในระหว่างก่อสร้าง และแก้ปัญหาบริเวณทางแยกเทพารักษ์ จึงทำให้สามารถเดินรถ 2 ช่องจราจรต่อทิศทางในช่วงการก่อสร้างได้ตามปกติเช่นเดิม ไม่เกิดปัญหาคอขวดที่บริเวณสะพาน โดยเมื่อขยายสะพานแล้วเสร็จจึงดำเนินการรื้อราวสะพานด้านนอกและพื้นสะพาน ให้มีพื้นที่ก่อสร้างกว้างประมาณ 8 เมตร ซึ่งในบริเวณนี้จะใช้เวลานานกว่าช่วงทางวิ่งทั่วไปโดยจะเรือเบียดสะพานจนถึงการก่อสร้างช่วงเสาพร้อมทั้ง Pier Segment แล้วเสร็จใช้เวลาโดยรวมทั้งประมาณ 60 วัน หลังจากนั้น จะทำการซ่อมแซมสะพานให้ใช้ได้ตามปกติ ส่วนในขั้นตอน 	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>(ค) ทดสอบระบบจราจรก่อนการก่อสร้างจริง เพื่อทดสอบระบบจราจรที่กำหนดไว้ (ง) แจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลจัดการด้านจราจรที่มีผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง</p> <p>(จ) จัดเวลาเข้า-ออกของรถบรรทุกที่เข้าไปในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งการลำเลียงเครื่องจักรและวัสดุอุปกรณ์ขนาดใหญ่ต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และต้องหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วน ควรทำการขนส่งในช่วงหลัง 23.00 น. และหยุดการขนส่งก่อน 05.00 น.</p> <p>(ฉ) ควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้างต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</p> <p>(ช) ห้ามจอดยานพาหนะชนิดต่างๆ โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ริมถนนซึ่งมีกบ่อก่อสร้าง</p> <p>(ซ) กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแลการเข้า-ออกของรถบรรทุกที่เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>(ฌ) กำหนดให้มีป้ายเตือน แฉงกัน กรวยป้ายจราจร แสงสว่าง ไฟกระพริบ สัญญาณ</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>



.....
(นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
 รองผู้อำนวยการ (กลยุทธ์และแผน)

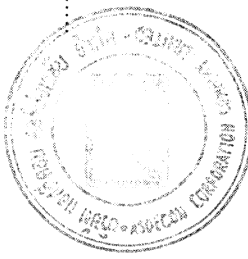
.....
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>11. การควบคุมอาคารขยหลัง (ต่อ)</p> <p>การติดตั้ง Segmental Box Girder จะทำได้โดยปิดการจราจรเพียงด้านเดียวเพื่อทำการยก Segment เหมือนกับการก่อสร้างในช่องทางวิ่งปกติ</p> <p>- ส่วนการก่อสร้างทางวิ่งบริเวณแนวรอบนอกด้านใต้รูปแบบโครงสร้างฐานรากจะใช้แบบเสาเข็มกลุ่มทำให้ใช้เวลาก่อสร้างนานกว่าช่วงทางวิ่งทั่วไป แต่ในช่วงบริเวณนี้จะไม่มีการปิดกั้นการจราจรเว้นแต่ช่วงที่มีการก่อสร้างโครงสร้าง Portal เพื่อรองรับ segment ของทางวิ่ง ซึ่งในการก่อสร้างฐานรากจะใช้เวลาประมาณ 21 วัน</p> <p>แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากทำการก่อสร้างโครงการได้เลือกใช้วิธีที่ส่งผลกระทบต่อความคืบหน้าน้อยที่สุดคือใช้คานคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) เคลื่อนที่ไปตามแนวเส้นทาง ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างในแต่ละช่วงเป็นไปด้วยความรวดเร็วมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยมีระยะทางที่ต้องปิดการจราจรสูงสุดประมาณ 250 เมตร และการก่อสร้างที่จำเป็นต้องปิดการจราจร 2 ช่องในแต่ละทิศทาง จะดำเนินการเฉพาะในช่วงเวลากลางคืน ตั้งแต่เวลา 24.00-5.00 น. เท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบ</p>	<p>จราจรต่าง ๆ ที่จำเป็นตั้งแต่ก่อนเข้าเขตก่อสร้าง ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับเหมาก่อสร้าง เพื่อให้ถูกต้องตามมาตรฐานของ รฟม. เพื่อใช้ในการเตือนและเบี่ยงช่องจราจร (กฎ) ต้องรีบคืนผิวจราจรภายหลังจากเสร็จสิ้นงานฐานรากของแต่ละพื้นที่ และต้องดำเนินการปรับปรุงผิวจราจรดังกล่าวให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์</p> <p>(ฎ) กำหนดให้ติดตั้งไฟกระพริบบริเวณริมรั้วรอบเขตก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้ามหานครที่ทำการก่อสร้างทั้งด้านบนและด้านล่าง โดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด</p> <p>(ฎ) รณรงค์ให้ประชาชนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะมากขึ้น และกำหนดมาตรการห้ามรถที่ไม่มีผู้โดยสารวิ่งเข้าถนนสุขุมวิทช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการในช่วงเร่งด่วน</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>

นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



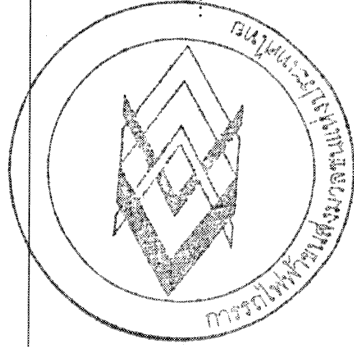
(นายเขียนชาย จิตรแก้ว)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)



สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงแมบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)	<p>ที่เกิดขึ้นจึงจัดอยู่ในระดับปานกลางซึ่งเมื่อโครงการดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ โดยเฉพาะด้านการจัดการจราจร ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งจากกิจกรรมก่อสร้างให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้</p>	<p>(๕) จัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงาน ดำเนินการตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ โดยมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะด้านการจัดการจราจร ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งจากกิจกรรมก่อสร้างให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้</p> <p>(๖) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนงานก่อสร้างเพื่อแสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้างเสนอ รฟม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการในไม่น้อยกว่า 30 วัน</p> <p>(๗) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการนัดประชุมเพื่อขอคำปรึกษากับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร</p> <p>(๘) การขยายผิวจราจรบริเวณแยกเทพารักษ์ทดแทนการสร้างสะพานข้ามแยกเทพารักษ์ต้องมีความยาวเพียงพอเพื่อไม่ให้เกิดการจราจรติดขัด</p>	

วันจาคม 2552



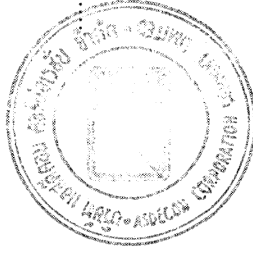
1/11

(นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)

รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)

-39/66-

9 ธ.ค. 2552



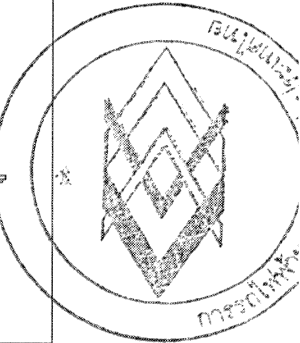
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล

ผู้ชำนาญการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>โครงการระบบขนส่งกรุงเทพมหานคร ช่วงเบริง - สมุทรปราการ เป็นนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการส่งเสริมการจัดระบบขนส่งมวลชนให้เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายอย่างมีประสิทธิภาพและพัฒนาคูณภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน รวมถึงเพื่อเป็นการประสานการก่อสร้างระบบรางกับภาคพื้นฐานให้สอดคล้องอย่างเป็นระบบกับทิศทางการพัฒนาเมือง และการผังเมืองเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน ทั้งนี้ จากสภาพการคมนาคมและการบริการที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นทางหลวงสายหลัก ซึ่งมีปัญหาการจราจรติดขัดค่อนข้างมากและมีแนวโน้มรุนแรงขึ้นในอนาคต การมีโครงการซึ่งจัดเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่สามารถขนส่งผู้โดยสารได้คราวละมาก ๆ จึงสามารถแก้ไขปัญหาด้านการเดินทางในเมืองได้เป็นอย่างดี โดยเป็นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มจากรถประจำทางและรถแท็กซี่ อีกทั้งเป็นการช่วยบรรเทาสภาพการจราจรที่ติดขัดบนถนน ช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้สภาพแวดล้อมดีขึ้นเนื่องจากรถไฟฟ้ามุ่งมีการปล่อยสารมลพิษออกสู่บรรยากาศ และเสียงจากกรังของ</p>	<p>(ก) แจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบที่เสนอขอเขตทางเดินรถให้ชัดเจน</p> <p>(ข) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า เพื่อส่องสว่างมาอย่างมีประสิทธิภาพโดยกำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด</p> <p>(ค) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้นเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง</p> <p>(ง) ประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ</p> <p>(จ) จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่างๆ ที่แนวเส้นทางผ่านให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน</p> <p>(ฉ) หากบริเวณใต้สถานีใดมีค่าคุณภาพอากาศและเสียงเกินมาตรฐานให้ใช้มาตรการห้ามรถยนต์ที่ไม่ใช่โดยสารผ่านในช่วงเวลาเร่งด่วน</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	

วันจาคม 2552



(นายเปี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)

รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

-40/66-

9 มิ.ย. ๖๕๖



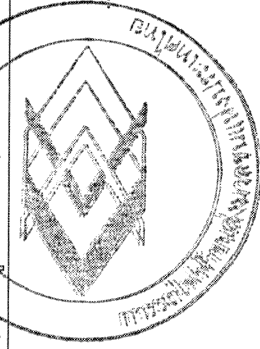
(Signature)

นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบท่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)	<p>รถไฟฟ้ามียาระดับความถี่น้อยกว่าเสียจากกรณีบนถนนที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ตลอดจนช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการใช้รถในปัจจุบันได้มากกว่า รวมถึงส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ดีขึ้น เนื่องจากเป็นการนำความเจริญมาสู่พื้นที่ โดยประชาชนที่อยู่ใกล้จังหวัดสมุทรปราการ สามารถใช้บริการรถไฟฟ้าเพื่อเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้โดยสะดวก ทั้งนี้ บริเวณสถานี E23 เดหะสมุทรปราการ ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายของโครงการ ได้กำหนดให้มีจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ซึ่งประกอบด้วยอาคารจอดรถ ลานจอดรถเพื่อให้ผู้ใช้โดยสารสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางในรูปแบบต่างๆ เช่น รถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารแท็กซี่ รถโดยสารประเภทหรือรถจักรยานยนต์ มาสู่การเดินทางโดยรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวก ดังนั้น ดำเนินการโครงการจึงส่งผลต่อการคมนาคมขนส่งในพื้นที่โครงการ</p>		
12. ระบบสาธารณูปโภค	<p>ระยะก่อสร้าง การรื้อย้ายสาธารณูปโภคจะดำเนินการเป็นช่วงๆ ตามแผนงานที่วางไว้ ซึ่งแต่ละช่วงจะใช้เวลาไม่มากนัก โดยก่อนที่จะดำเนินการรื้อย้ายจะมีการแจ้งให้ประชาชนที่จะได้รับผลกระทบได้ทราบถึงกำหนดการรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ พร้อมแจ้งจัดให้มีระบบทดแทน</p>	<p>ระยะก่อสร้าง (ก) ประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่ที่รับผิดชอบระบบสาธารณูปโภคที่ต้องการรื้อย้าย และหน่วยงานดังกล่าวต้องแจ้งให้ประชาชนทราบล่วงหน้าและกำหนดระยะเวลา รื้อย้ายให้ชัดเจน</p>	

วันรวม 2552



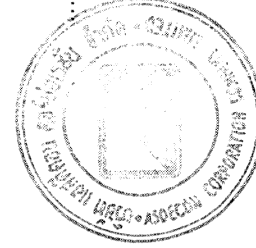
(Handwritten signature)

(นายเชมชาย ฉัตรแก้ว)
รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผนฯ)
-41/66-

9 ธ.ค. 2552

(Handwritten signature)

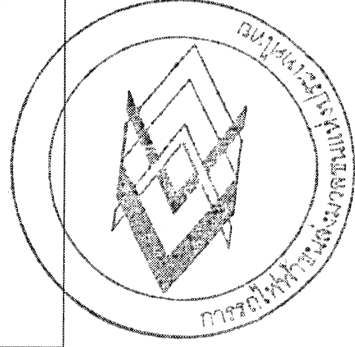
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)	สาธารณูปโภคชั่วคราวเพื่อทดแทนระบบเดิมที่รื้อย้ายออกไป ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงอยู่ในระดับที่ไม่รุนแรง	<p>(ข) จัดทำแบบรายละเอียดที่แสดงตำแหน่งและชนิดของสาธารณูปโภคเพื่อนำมากำหนดแผนงานที่ชัดเจน</p> <p>(ค) จัดทำเส้นทางและทางเข้าชั่วคราวในกรณีที่ทางเข้าหรือทางเข้าได้รับผลกระทบจากการย้ายสาธารณูปโภค</p> <p>(ง) การกำหนดตำแหน่งของสาธารณูปโภคต่าง ๆ (เช่น ป้ายรถเมล์ หรือตู้ไปรษณีย์) ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จจะต้องติดตั้งในจุดที่เหมาะสมให้พ้นจากวิถีทางเดิน บริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟเพื่อกระจายความคับคั่ง</p> <p>(จ) ติดตั้งหรือปรับปรุงไฟสัญญาณเตือนป้ายต่างๆ ที่เป็นสิ่งบริการเมืองให้มีสภาพสมบูรณ์และเป็นประโยชน์มากที่สุด</p> <p>(ฉ) ปิดกั้นขอบเขตบริเวณที่ทำการรื้อย้ายที่ชัดเจน รวมทั้งติดป้ายเตือน</p> <p>(ช) จัดให้มีทางเดินเท้าที่มีหลังคาบริเวณที่มีการก่อสร้างบันไดขึ้น-ลงสถานีรถไฟ โดยต้องติดตั้งก่อนเริ่มกิจกรรมการก่อสร้าง</p>	

วันรวม 2552



1/2

(นายเชมชาย ฉัตรแก้ว)
รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)

-42/66-

9 ธ.พ. 2557

นางชลิตา ประดิษฐ์กุล

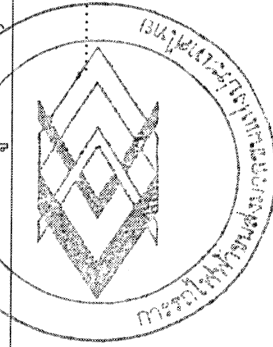
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางริ้ว - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้ประชาชนใช้บริการ จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ของชุมชน รวมทั้งในช่วงก่อสร้างโครงการได้มีการรื้อย้ายและติดตั้งสาธารณูปโภคใหม่ทดแทนของเก่าที่รื้อย้ายออกไป ซึ่งทำให้เกิดการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาาระบบสาธารณูปโภคของหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบเป็นหลักทำให้เกิดการระดมและปลดปล่อยในการใช้ทรัพยากรระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ มากขึ้นด้วย</p>	<p>(ข) หากมีการร้องเรียนจากประชาชนว่าการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคในชุมชนจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขทันที (ฉ) จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และปอดกตะกอนขนาดเล็กเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในพื้นที่ในบริเวณที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทาง และศูนย์ซ่อมบำรุง ก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้โดยไม่มีประสิทธิภาพตลอดเวลา</p>	-

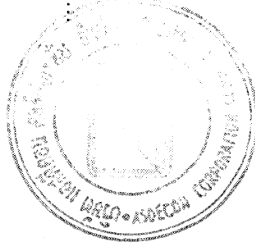
วันทาคม 2552



(นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

-43/66-

9 ธ.ค. 2552



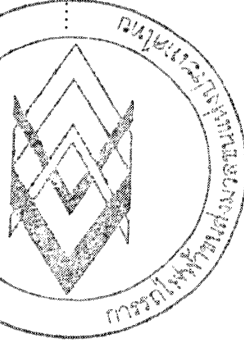
.....
Duan y.s.

นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

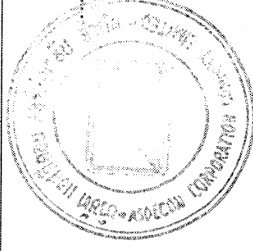
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงแมริ่ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจสังคม	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ในการก่อสร้างโครงสร้างระบบรางและสถานีนั้น ถึงแม้ว่าจะเลือกใช้วิธีการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อ การจราจรน้อยที่สุดแล้วก็ตาม แต่ในบางบริเวณที่มี การจราจรหนาแน่นในช่วงเร่งด่วนอาจทำให้เกิดการ ชะลอตัวทำให้เกิดการจราจรติดขัดได้บ้าง ตลอดจน อาจเป็นอุปสรรคต่อการใช้บาทวิถีในการสัญจร ซึ่งอาจ ส่งผลกระทบต่อสภาวะเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชน หรือชุมชนในจังหวัดสมุทรปราการได้บ้าง แต่จัดว่าเป็น ผลกระทบในช่วงสั้นๆ ที่ประชาชนยอมรับได้ เพราะ หลังจากการเปิดดำเนินการโครงการจะช่วยบรรเทา ปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนั้น การก่อสร้างโครงการอาจช่วยส่งเสริมให้แรงงานท้องถิ่นมี งานทำ ทำให้สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชนดีขึ้นใน ภาพรวม</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจาก ชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้แนวเส้นทางมาก ที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติด ไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำตลอด 24 ชม. และต้องรวบรวมข้อมูลการร้องทุกข์พร้อม ผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาและเสนอต่อ ที่ประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลการปฏิบัติ ตามมาตรการฯ อย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง</p> <p>(ข) กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างให้แล้ว เร็วโดยเร็วที่สุด</p> <p>(ค) รับฟังข้อเสนอแนะและการแก้ไขปัญหาจาก สาธารณชนเพื่อนำไปเป็นข้อมูลป้องกัน อุบัติเหตุจากการก่อสร้าง</p> <p>(ง) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนที่จะ ผ่านพื้นที่ก่อสร้างไปใช้เส้นทางอื่น เพื่อลด ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>(จ) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่เกี่ยวกับแผนงาน ก่อสร้างแก่ประชาชนที่อาศัยใกล้เคียงพื้นที่ ก่อสร้างโครงการผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ โดยใช้สื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์ ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานี ประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ มีละ 1 ครั้ง ทุกปีในช่วงก่อสร้าง 4 ปีแรก จำนวน 500 ชุด/ปี</p>

วันจาคม 2552



1/22
(นายเยี่ยมชาย ด้วงแก้ว)
รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)
-44/66-

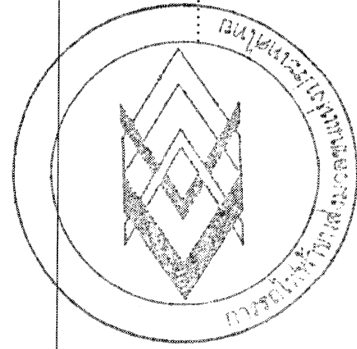


นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายส่งแรงดัน 500KV - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>(ฉ) ติดตั้งเครื่องป้องกันหรือตาข่ายกันบริเวณสถานที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณก่อสร้างสถานีรถไฟ</p> <p>(ช) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อดำเนินการที่สอดคล้องและแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างทำการก่อสร้าง</p> <p>(ซ) เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนในระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะระบบป้องกันภัย และลักษณะป้าย/สัญญาณเตือนต่างๆ ตลอดจนเส้นทางเบี่ยง/ทางสำรองในพื้นที่ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบ พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่โครงการดูแลและอำนวยความสะดวกด้านการจราจรระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง</p> <p>(ฅ) พยายามหลีกเลี่ยงการกีดขวางหรือรบกวนพื้นที่ใกล้เคียง แต่หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ จะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า และหาวิธีแก้ไขหรือทดแทนและอำนวยความสะดวกให้</p>	

ธันวาคม 2552



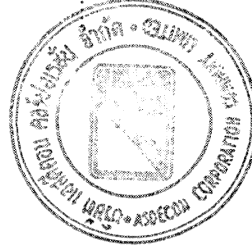
[Signature]

(นายเยี่ยมชัย ดิษฐแก้ว)

รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

-45/66-

9 ธ.ค. 2552



[Signature]

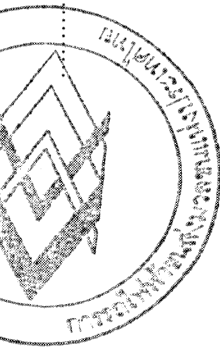
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>(ญ) ต้องอบรมและควบคุมดูแลพฤติกรรมของคนงานอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ทราบและปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด เพื่อมิให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญหรือเกิดปัญหาขัดแย้งแก่ประชาชนในพื้นที่</p> <p>(ฉ) สำรวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ เพื่อนำมาพิจารณาประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงาน และปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้างให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และมีประสิทธิภาพมากขึ้น</p> <p>(ง) ด้งหน่วยรับเรื่องร้องทุกข์ที่เกิดจากการก่อสร้างโครงการที่สำนักงานเขตเพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบต่างๆ เพื่อเร่งแก้ไขและอำนวยความสะดวกให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ</p> <p>(จ) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใดๆ ในพื้นที่</p>	

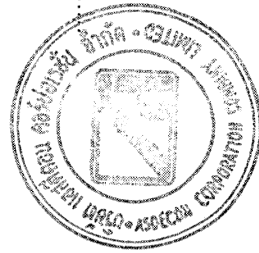
ธันวาคม 2552



1/24
(นายเยี่ยมชาย จิตแก้ว)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

-46/66-

9 ธ.ค. 2552



นางชลิตา ประดิษฐ์กุล

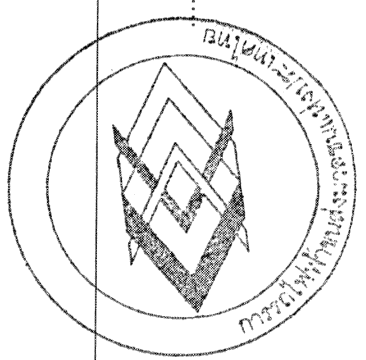
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม


สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

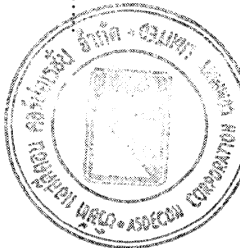
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>อย่างน้อย 1 เดือน และหารือร่วมกันเป็นระยะเพื่อดำเนินการที่สอดคล้องและแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างก่อสร้าง (๗) จัดตั้งหน่วยงานอาสาสมัครสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน เพื่อเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจลักษณะโครงการ โดยจัดให้มีการประชุมรับทราบข้อมูล และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อนำมาประกอบการกำหนดแผนงานที่ชัดเจน ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริง (๘) ในระหว่างการก่อสร้างประชาชนบางส่วนมีความกังวลเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ผู้รับเหมาควรจัดให้มีเวรยามบริเวณพื้นที่โครงการเพื่อสอดส่องดูแลในด้านความปลอดภัยตลอดเวลา (๙) ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น การบริจาคทุนการศึกษา การให้ทุนการแข่งขันกีฬา เป็นต้น (๑๐) กรณีมีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอย่างจริงจังและโดยเร็ว</p>	

วันจาคม 2552

.....
 (นายเชียมชาย จิตรนกร)
 รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)
 -47/66-
 9 ธ.ค. 2552



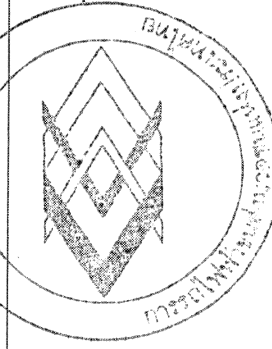
.....

 นางชุลิดา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



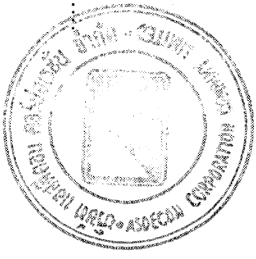
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบัว - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การมีโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เป็นการแก้ไขปัญหาคือปัญหาการเลือกในการเดินทางเพิ่มจากการใช้รถประจำทางและแท็กซี่ ช่วยบรรเทาสภาพการจราจรและภาวะน้ำท่วมราคาแพงที่เข้าสู่ภาวะวิกฤติในปัจจุบัน ซึ่งเป็นผลดีต่อสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ-สังคม ตลอดจนสุขภาพกายและสุขภาพจิตของประชาชนในพื้นที่ นอกจากนี้จากผลการสำรวจทัศนคติของผู้ได้รับผลกระทบบริเวณแนวเส้นทางทั้ง 4 กลุ่ม คือ คริวเรือน สถานประกอบการ ผู้สัญจรไป-มา และผู้ใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส ณ สถานีปลายทางพบว่าส่วนใหญ่ยอมรับโครงการ โดยเห็นว่าจะทำให้การคมนาคมสะดวกเร็วขึ้น ลดปัญหาการจราจรและประชาชนได้รับประโยชน์ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะว่าควรเปิดให้บริการโดยเร็ว และควรขยายเส้นทางไปนอกเขตเมือง</p>	<p>(ด) พยายามหลีกเลี่ยงการกีดขวางหรือรบกวนพื้นที่ใกล้เคียง แต่หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ จะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า และหาวิธีแก้ไขหรือทดแทนและอำนวยความสะดวกให้</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(ก) ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถไฟฟ้ามหานครระบบท่ามล้อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ตลอดเวลา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร</p> <p>(ข) การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้ามหานครในเวลากลางคืนต้องอยู่ในระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียง</p> <p>(ค) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการอย่างต่อเนื่อง</p> <p>(ง) จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณอาคารจอดแล้วจร รวมทั้งทางเดินเข้า-ออกอาคาร</p> <p>(จ) สังเกตความคิดเห็นของประชาชนเพื่อทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการ เพื่อนำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานที่ประกอบกิจการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชนและผู้ให้บริการหลังจากเปิดใช้แนวเส้นทางให้ติดตามผลทุก 3 ปี จนถึงสิ้นสุดท้าย (ปีที่ 30) รวม 10 ครั้ง</p>

ธันวาคม 2552



.....
(นายเชยชัย ฉัตรแก้ว)
 รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)
 -48/66-
9 ธ.ค. 2552

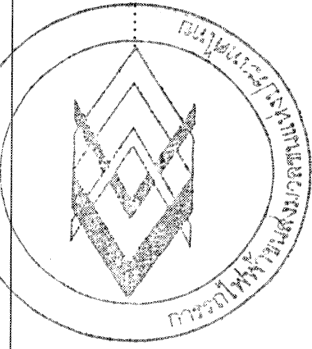


.....
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียวอ่อนช่วงบางรัง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	สำหรับผลกระทบอาจเกิดจากการที่สถานีเป็นตบึงหน้าอาคารประกอบธุรกิจการค้า ซึ่งในการออกแบบโดยลดขนาดความกว้างของสถานีจาก 22.5 ม. เหลือเพียง 21.15 ม. ในขณะที่ถนนสุขุมวิทช่วงที่อยู่ในตัวเมืองกว้าง 6 ช่องจราจร หรือประมาณ 20.5 ม. และมีเขตทางกว้าง 24.5 ม. ดังนั้นทางขึ้น-ลงของสถานีรถไฟฟ้ามหานครจึงไม่บดบังหน้าขายของร้านค้า โดยยังสามารถประกอบธุรกิจได้เช่นเดิมและเป็นผลดีต่อธุรกิจเนื่องจากมีผู้สัญจรโดยรถไฟฟ้ามหานครผ่านร้านค้ามากขึ้น ประกอบกับได้พยายามออกแบบให้โครงสร้างของสถานีโปร่งโล่งตา จึงไม่สร้างสภาวะหรือผลกระทบดังกล่าวต่อธุรกิจอาคารพาณิชย์บริเวณสถานี	(ฉ) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่างๆ ทั้งแผ่นพับ ป้ายประชาสัมพันธ์ และสื่อต่างๆ เช่น วิทยุ หนังสือพิมพ์ เป็นต้น (ข) ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น การให้ทุนการศึกษากับโรงเรียนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ การทอดผ้าป่าหรือกฐินในวัดที่อยู่ใกล้โครงการ เป็นต้น (ข) จัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการ โดยเน้นกลุ่มเป้าหมายผู้นำชุมชนเยาวชน นักเรียน เป็นต้น	สิ่งแวดล้อม
14. การโยกย้ายและการอพยพโยกย้ายถิ่น	- การก่อสร้างแนวเส้นทางจำเป็นต้องเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินของประชาชนใน 3 บริเวณดังกล่าว ซึ่งต้องจ่ายค่าทดแทนที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง เป็นที่ดินจำนวน 243 แปลง ค่าชดเชย 544,793,850 บาท และสิ่งปลูกสร้างจำนวน 93 หลัง ค่าชดเชย 71,646,850 บาท รวมทั้งสิ้น 616,440,700 บาท อย่างไรก็ตามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะจ่ายค่าทดแทนให้เหมาะสมยุติธรรมและ	ระยะเวลาก่อสร้าง (ก) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยดำเนินการก่อนการปฏิบัติการใด ๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน (ข) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่การดำเนินโครงการผ่านสื่อต่าง ๆ เป็นระยะ ๆ	-

วันรวม 2552



(นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)

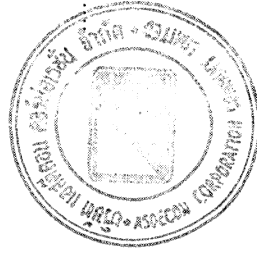
ของผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร

-49/66-

9 ธ.ค. 2552

นางชลิตา ประดิษฐ์กุล

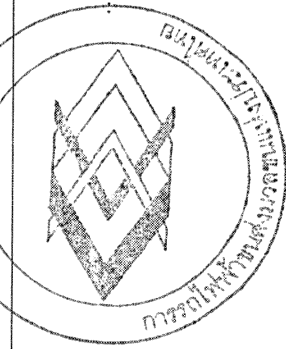
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

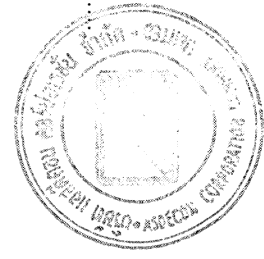
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>14. การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน (ต่อ)</p>	<p>รวดเร็ว เพื่อให้ผู้ใช้ได้รับผลกระทบสามารถดำรงชีวิตอยู่ต่อไปโดยมีคุณภาพชีวิตที่ดีมากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน</p> <ul style="list-style-type: none"> - ผู้ถูกเวนคืนอาจได้รับผลกระทบสืบเนื่องระยะยาวต่อการประกอบอาชีพ โดยกรณีเป็นอาชีพค้าขายการโยกย้ายไปค้าขายที่ใหม่อาจจะไม่ประสบผลสำเร็จเหมือนปัจจุบันเพราะอาจไม่มีลูกค้า ผลกระทบนี้อาจทำให้ประชาชนต้องตัดสินใจเปลี่ยนอาชีพไปเป็นอาชีพที่ไม่มีความถนัดได้ แต่คาดว่าผลกระทบจะไม่รุนแรง เนื่องจากผู้ที่ถูกเวนคืนมีเพียง 4 ราย และสามารถย้ายไปประกอบอาชีพบริเวณใกล้เคียงได้ เพราะยังมีพื้นที่ว่าง - ผู้ถูกเวนคืนอาจได้รับผลกระทบต่อเนื่องในการเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมในการปรับตัวเข้ากับสภาพสังคมใหม่ ความเดือดร้อนต่าง ๆ ตลอดจนความรู้สึกและผลกระทบต่อกภาวะเศรษฐกิจและทรัพย์สิน ได้แก่ การสูญเสียทรัพย์สิน มรดกตกทอด ธุรกิจรายได้เสริมต่าง ๆ เป็นต้น - ในกระบวนการเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินอาจเกิดปัญหาระหว่างผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินและทรัพย์สินและกรุงเทพมหานครได้ โดยเฉพาะในเรื่องราคาประเมินและระยะเวลาในการจ่ายค่าทดแทน ซึ่งในการประเมินต้องใช้ราคาประเมินของสำนักงานประเมินราคาทรัพย์สิน 	<p>(ค) สํารวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนในพื้นที่ที่ศึกษา เพื่อนำมากำหนดกรอบและแผนงานที่ชัดเจน ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริง และสามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติงานในขั้นตอนต่าง ๆ โดยเฉพาะการจ่ายค่าทดแทนได้อย่างเป็นธรรม</p>	

วันเวลา 2552



(นายเชมราช ตันแก้ว)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

9 ธ.ค. 2552



นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

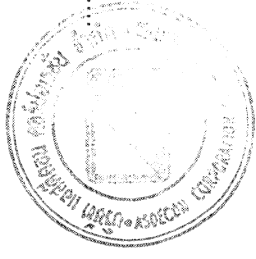
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
14. การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน (ต่อ)	<p>กรมธนารักษ์ ซึ่งมีจะต่ำกว่าราคาซื้อขายจริงในท้องตลาด สำหรับระยะเวลาสั้นมักจะใช้เวลานาน เนื่องจากเกิดปัญหาการตกลงเรื่องมูลค่าของที่ดินแก่ผู้ที่ถูกเวนคืนไม่พอใจ เป็นสาเหตุทำให้โครงการล่าช้าออกไป</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u> หลังการจ่ายค่าทดแทนที่เหมาะสม ยุติธรรม รวดเร็ว และดำเนินการโยกย้ายไปแล้วจนสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดใช้งาน จะไม่มีปัญหาการเวนคืนและการจ่ายค่าทดแทนอีกแล้ว แต่อาจมีปัญหาด้านการประกอบอาชีพอยู่บ้างหากที่อยู่หรือที่ดินใหม่ไม่สามารถทำรายได้ได้เท่าที่เป็นอยู่ปัจจุบัน ซึ่งอาจเป็นปัญหาเนื่องมาจากทำเลที่ตั้ง นอกจากนี้อาจมีปัญหากจากการเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมของผู้ที่ถูกโยกย้ายไป ได้แก่ การถูกตัดขาดจากสังคม/ชุมชนเดิม การปรับตัวของที่อยู่อาศัยและที่ประกอบอาชีพ ตลอดจนสถานศึกษาใหม่ปัญหาความเดือดร้อนราคาญ และความเสียหายในเชิงความรู้สึกได้</p>		

ธันวาคม 2552



10
(นายเชษฐาธิราช วัฒนศิริ)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

-51/66-
9 ธ.ค. 2552

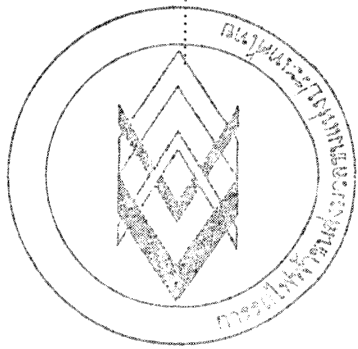


นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>15. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้ละออง <p>ปริมาณฝุ่นละอองรวมที่จะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างทางวิ่งยกระดับบริเวณด้านหน้าพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติจะมีค่าเฉลี่ยประมาณ 0.224 มก./ลบ.ม. ซึ่งยังไม่เกินค่ามาตรฐาน นอกจากนี้ ปริมาณฝุ่นละอองจะเกิดขึ้นไม่คงที่ตลอดทั้งวันในช่วงเวลาดำเนินการก่อสร้าง ประกอบกับลักษณะของดินชั้นบนในพื้นที่ศึกษาเป็นดินเหนียว เมื่อมีการขุดขึ้นมากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจะค่อนข้างต่ำ เนื่องจากมีลักษณะอนุภาคที่เกาะติดกันแน่นและความชื้น อยู่สูง ดังนั้นผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองอันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการจึงจัดอยู่ในระดับต่ำ ส่วนบริเวณวัดโศการาม พบว่าปริมาณฝุ่นละอองรวมที่จะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณวัดโศการาม จะมีค่าประมาณ 0.30 มก./ลบ.ม. ซึ่งยังคงไม่เกินค่ามาตรฐาน ดังนั้นในระยะก่อสร้างฝุ่นละอองรวมที่เกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อวัดโศการามในระดับต่ำ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ควบคุมการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองให้เป็นไปตามรายละเอียดของมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันการรบกวนต่ออาการประกอบภารกิจของพระสงฆ์ โดยเฉพาะการก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้เคียงศาสนสถานต่าง ๆ ทุกแห่ง</p> <p>(ข) ควบคุมระดับความสั่นสะเทือนและเสียงให้เป็นไปตามรายละเอียดของมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนและเสียงอย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันความเสียหายอันเกิดจากความสั่นสะเทือนและเสียง</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	

วันทาคม 2552



(นายเปี่ยมชาย ฉัตรนเกี)

รองผู้อำนวยการ (กลยุทธ์และแผน)

9 52467552

Sen Jao

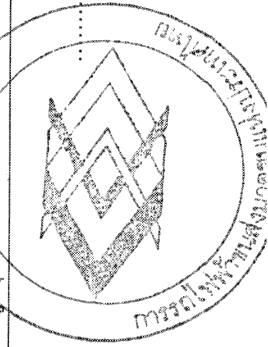
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล

ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

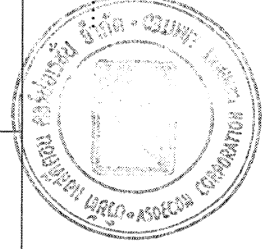
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบ สิ่งแวดล้อม
<p>15. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> เสียง <p>พิพิธภัณฑ์ช้างเอราวัณ จะได้รับระดับเสียง (Leq) จากการเจาะเสาเข็มประมาณ 69.2 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างโดยเฉพาะการเจาะเสาเข็มจะดำเนินการในช่วงกลางวันและไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง โดยใช้เวลาก่อสร้างแต่ละแห่งประมาณ 2 สัปดาห์ นอกจากนั้นระดับเสียงสูงสุด (Peak) จะเกิดเป็นระยะสั้นๆ ไม่เกิน 1 นาทีและไม่ต่อเนื่อง ดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงค่อนข้างต่ำ ส่วนวัดโศการาม จะได้รับระดับเสียง (Leq) จากการเจาะเสาเข็มประมาณ 68.7 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน และการก่อสร้างฐานรากจะกระทำในระยะเวลาอันสั้นและไม่ต่อเนื่อง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมของวัดโศการาม</p> <ul style="list-style-type: none"> ความสั่นสะเทือน <p>ตามมาตรฐานของ German DIN 4150 ความสั่นสะเทือนจากการเจาะเสาเข็มจะมีผลต่อสิ่งปลูกสร้างหรือโครงสร้างอาคารที่สามารถรับแรงสั่นสะเทือนได้น้อย โดยเฉพาะอาคารเก่าแก่ กับอาคารที่อยู่ในระยะห่างจากพื้นที่ก่อสร้างไม่เกิน 10 ม. ซึ่งพิพิธภัณฑ์อยู่ห่างจากแนวเส้นทางประมาณ 50 ม. ประกอบกับความเร็วอนุภาคสูงสุดจากเครื่องเจาะเสาเข็มมีค่าประมาณ</p>		

ธันวาคม 2552



(นายเชมชาย จิตนิก)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)
-53/66-

9 ธ.ค. 2552



นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

(Handwritten signature)

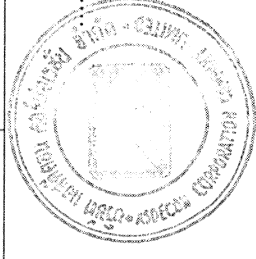
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
15. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)	<p>0.3 มม./วินาที ซึ่งอยู่ในระดับต่ำ มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อพิชภัณฑ์ช่วงเอราวัณแต่อย่างใด ส่วนวัดอโศการามมีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินของศูนย์ซ่อมบำรุงประมาณ 250 ม. ประกอบกับความเร็วอนุภาคสูงสุดจากเครื่องเจาะเสามีค่าประมาณ 0.2 มม./วินาที ซึ่งอยู่ในระดับต่ำ มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อยและไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง จึงไม่ส่งผลกระทบต่ออโศการามแต่อย่างใด</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>เมื่อโครงการเปิดดำเนินการพิชภัณฑ์ช่วงเอราวัณและวัดอโศการาม จะไม่ได้รับผลกระทบทางลบใดๆ เนื่องจากอยู่ห่างจากแนวเส้นทางโครงการและศูนย์ซ่อมบำรุง ทั้งนี้ แนวเส้นทางจะก่อให้เกิดประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกให้กับผู้เดินทางมาเยี่ยมชม โดยช่วยให้การเดินทางจากกรุงเทพมหานครมายังพื้นที่สถานีทั้ง 2 แห่ง ได้สะดวกเร็วมากขึ้น ทำให้เกิดแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวจากพื้นที่อื่นๆ เข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดสมุทรปราการมากขึ้น ซึ่งเป็นผลดีต่อการส่งเสริมและอนุรักษ์สถานที่สำคัญ การท่องเที่ยว รวมถึงเป็นการทำให้สภาพเศรษฐกิจในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการดีขึ้นอีกด้วย</p>		

ธันวาคม 2552



(Signature)
(นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
 รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

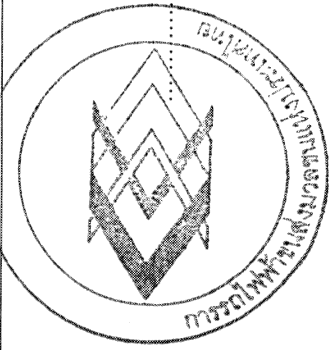


(Signature)
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

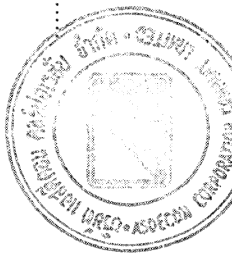
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการ ได้แก่ ในกรณีที่ถนนสุขุมวิทที่เป็นถนนที่นำไปสู่แหล่งท่องเที่ยวถูกใช้เป็นเส้นทางลำเลียงและขนส่งวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้าง และมีการก่อสร้างองค์ประกอบของโครงการ เช่น โครงสร้างระบบราง และสถานี เป็นต้น จะก่อให้เกิดความไม่สะดวกในการเดินทางไปแหล่งท่องเที่ยวทั้งในและนอกพื้นที่ที่ศึกษา นอกจากนี้สภาพพื้นที่ก่อสร้างซึ่งมีกิจกรรมและเครื่องจักรกล เครื่องยนต์ขนาดใหญ่ กองหินดินทราย กิจกรรมการเปิดหน้าดิน มีการสร้างตอม่อ การสร้างฐานราก การเจาะเสาเข็ม และการสร้างโครงสร้างนั่งร้าน และเตรียมเพื่อหล่อเสาเข็มในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ทำให้ทัศนียภาพของพื้นที่ซึ่งเดิมบางส่วนเป็นพื้นที่โล่งเปลี่ยนไป ดูระเกะกระกะมีโครงสร้างที่มีความสูงจากพื้นดิน อย่างไรก็ตามการก่อสร้างในแต่ละแห่งจะใช้เวลาไม่นานนักรวมทั้งเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะมีการปรับสภาพพื้นที่และจัดระเบียบพื้นที่ให้เรียบร้อยตามเดิม ดังนั้นจึงมีผลกระทบไม่รุนแรง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> รักษาความสะอาดและจัดระเบียบพื้นที่ก่อสร้างดังนี้ คือ - กั้นรั้วสูงกว่าระดับสายตาของผู้สัญจรไป-มา - เก็บขยะมูลฝอยออกจากพื้นที่โดยสม่ำเสมอ - กองวัสดุก่อสร้างให้เป็นสัดส่วน มีผ้าหรือพลาสติกคลุมให้มิดชิด</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>

วันวาตม 2552



(Signature)
(นายเยี่ยมชาย สัจจะแก้ว)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

(Signature)
นางชวลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

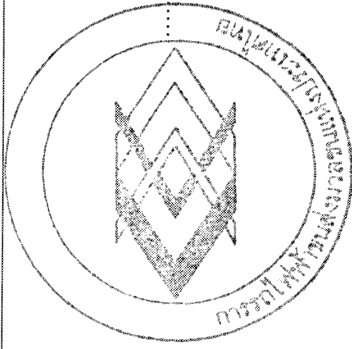


ร.55/66
ร.5ค. 2552

สรุปผลกระทบท่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (ต่อ)</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว <p>เมื่อมีโครงการจะช่วยส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยว โดยสร้างความสะดวกรวดเร็วให้กับนักท่องเที่ยวและผู้ที่ต้องการเดินทางมายังจังหวัดสมุทรปราการ รวมทั้งสามารถใช้เส้นทางรถไฟจากกรุงเทพมหานคร เชื่อมต่อมายังเส้นทางโครงการได้ด้วย ทั้งนี้ สำหรับสถานที่ที่ไม่ได้อยู่ติดกับแนวเส้นทาง เช่น ฟาร์มจะเข้ และสวนสัตว์สมุทรปราการ เมืองโบราณ สถานตากอากาศบางปู สามารถเดินทางมาเพื่อที่จะเดินทางต่อโดยระบบขนส่งรูปแบบอื่น โดยสามารถช่วยระยะเวลาในการเดินทางลงไปได้ในระดับหนึ่ง อีกทั้งในอนาคตหากให้บริการรถไฟไฟฟ้าหรือผู้ประกอบการแหล่งท่องเที่ยวอาจเพิ่มการบริการรับ-ส่งระหว่างสถานีกับแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ดังนั้นการมีระบบขนส่งมวลชนโดยรถไฟไฟฟ้าจะช่วยให้เกิดแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวมาเยี่ยมเยือนแหล่งท่องเที่ยวมากขึ้น ซึ่งเป็นผลดีต่อทั้งการท่องเที่ยวและภาวะเศรษฐกิจของพื้นที่จังหวัด</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) ดำเนินการปลูกต้นไม้ตามผังภูมิทัศน์ และผังการจัดสวนหย่อมที่กำหนดไว้สำหรับบริเวณต่าง ๆ</p> <p>(ข) ตรวจสอบ ดูแล และบำรุงรักษาต้นไม้ และสวนเป็นประจำสม่ำเสมอและปลูกเสริมเมื่อพบว่ามีต้นไม้ตายลง</p>	-

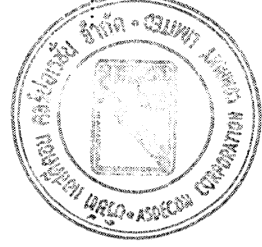
ธันวาคม 2552



(Signature)
(นายเยี่ยมชาย จิตแก้ว)
 รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)

-56/66-

9 ธ.ค. 2552




(Signature)
 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

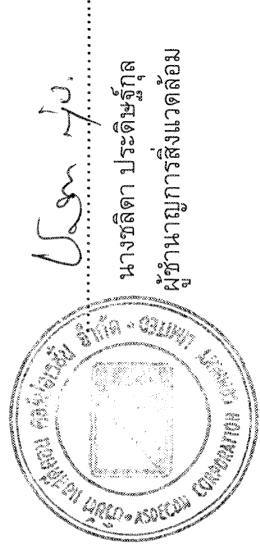
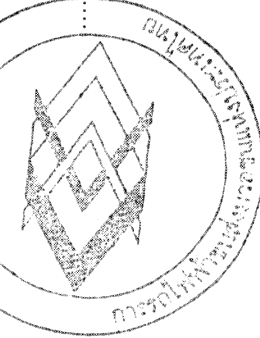
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

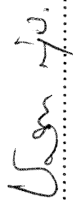
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (ต่อ)	<p>● ผลกระทบต่อทัศนียภาพและคุณค่าความงาม การประเมินผลกระทบของโครงการต่อทัศนียภาพเมือง โดยใช้ภาพเชิงซ้อนของโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้าลงใหม่ทัศนียภาพปัจจุบัน บริเวณสถานที่สำคัญหรือชุมชนหนาแน่น โดยพิจารณาจากตัวแปรหลักที่ใช้ในการวิเคราะห์คุณค่าของทัศนียภาพและการรับรู้ของผู้คน พบว่าโครงสร้างของเสาและทางยกระดับของรถไฟฟ้า โดยทั่วไปมีผลกระทบต่อทัศนียภาพเมืองไม่มากนัก ส่วนใหญ่มีความสูงอยู่ในระดับ 15 ม. ซึ่งมีผลกระทบค่อนข้างน้อยถึงปานกลาง นอกจากบริเวณที่ผ่านวงแหวนกาญจนาภิเษกที่ต้องยกระดับทางวิ่งของรถไฟฟ้าให้สูงขึ้นประมาณ 26 ม. จากพื้นดิน ดังนั้นโครงสร้างทางยกระดับจึงส่งผลต่อทัศนียภาพเมืองทางด้านความเปิดโล่ง ความเป็นระเบียบของเมือง และแสงสว่างตามธรรมชาติ สำหรับผลกระทบต่อแนวมองหรือการมองเห็น (Visibility) ของประชาชนที่สัญจรผ่าน โดยโครงสร้างของโครงการที่สูงจากพื้นดินเหล่านี้ จะบดบังการมองเห็นและบางส่วนของมุมมองในระดับต่าง ๆ กัน ผลกระทบต่อภาพที่มองเห็นหรือทัศนียภาพ (Visual context) นี้ เกิดขึ้นเมื่อผู้มองมองเข้าสู่โครงการ</p>		

ธันวาคม 2552


(นายเชมชาย จิตรแก้ว)
รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)

-57/66-
9 ธ.ค. 2552

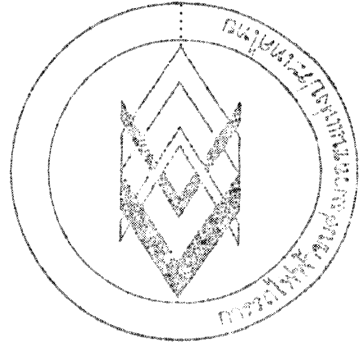



นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (ต่อ)	<p>ทำให้โครงสร้างของโครงการเป็นส่วนหนึ่งในภาพที่มองเห็นหรือทัศนียภาพนั้นด้วย ทั้งนี้ ระดับของผลกระทบที่ขึ้นอยู่กับขนาด ความสูง วัสดุสีผิวที่เลือกใช้ และระยะห่างจากจุดสังเกต (D) และความสูงของโครงสร้าง (H) ซึ่งทำให้เกิดมุมมองขึ้นเมื่อมองไปยังจุดสูงสุดของโครงสร้างส่วนที่ยังสายตาอยู่ อย่างไรก็ตามวัสดุสีผิวที่เลือกใช้สำหรับโครงสร้างจะใช้สีอ่อนทำให้เกิดความกลมกลืนกับทัศนียภาพเดิม รวมทั้งการออกแบบโครงสร้างใช้หลักการออกแบบเมือง (Urban Design) เน้นความโปร่งตาและเรียบง่าย ทำให้ผลกระทบด้านทัศนียภาพอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ส่วนใหญ่มีผลกระทบน้อย เนื่องจากเป็นพื้นที่ชานเมือง ความหนาแน่นของชุมชนริมถนนจึงยังมีไม่มากนัก ส่วนโครงสร้างของสถานีมีผลกระทบมากกว่าทางยกระดับโดยเฉพาะต่อแนวมอง ความเปิดโล่ง และแสงสว่างตามธรรมชาติ เนื่องจากมีความกว้าง 21.15 ม. ในขณะที่ทางวิ่งมีความกว้าง 8.4 ม.</p>		

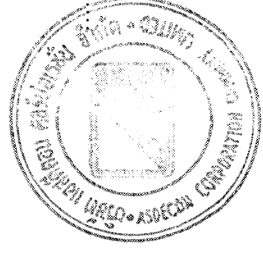
ธันวาคม 2552



(นายเชยชมราช จิตกรแก้ว)
รองผู้อำนวยการ (กลยุทธ์และแผน)

-58/66-

9 ธ.ค. 2552



นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

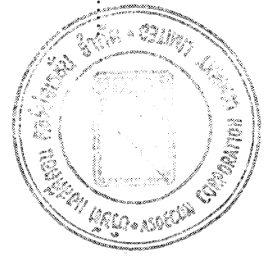
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>- ปัญหาฝุ่นและเสียงที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การขุดดิน การปรับพื้นที่ การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ต่าง ๆ ทำให้เกิดปัญหาต่อสุขภาพโดยเฉพาะระบบหายใจและปัญหาของมองเห็น ส่งผลกระทบต่อคนงานและประชาชนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียง ตลอดจนแนวเส้นทาง อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาประเมินผลกระทบจากฝุ่นละอองบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พบว่ามีค่าไม่เกินมาตรฐานคุณภาพอากาศ แต่เนื่องจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งยกระดับ สถานีรถไฟ และจุดเชื่อมต่อการเดินทาง อยู่บริเวณถนนสุขุมวิทที่บางวันมีค่าปริมาณฝุ่นละอองเกินมาตรฐานอันเนื่องมาจากยานพาหนะที่ในบางวันมีค่าเกินมาตรฐานอยู่แล้วอันเนื่องมาจากยานพาหนะที่มีจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกิจกรรมในการก่อสร้างหลักที่ก่อให้เกิดฝุ่นละอองคือกิจกรรมที่มีการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างฐานราก จะมีการดำเนินงานเพียงช่วงเวลาสั้น ๆ รวมทั้งปริมาณฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้างจะเกิดขึ้นไม่คงที่ตลอดทั้งวัน ประกอบกับลักษณะของดินชั้นบนในพื้นที่ศึกษาเป็นดินเหนียว เมื่อมีการขุดขึ้นมาจากฟุ้ง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) แบ่งเขตบริเวณก่อสร้างเป็นเขตก่อสร้าง เขตจัดเก็บเครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ และเขตเก็บกองวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว</p> <p>(ข) ติดป้ายสัญลักษณ์และป้ายเตือนภัย ขนาดที่ชัดเจนในบริเวณที่อาจเกิดอันตราย</p> <p>(ค) จัดเวรยามรักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชม. คอยตรวจตราและควบคุมการจราจรภายในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>(ง) จัดให้มีรั้วที่บสูงอย่างน้อย 2 เมตร กันตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมติดตั้งไฟกระพริบบริเวณริมรั้วรอบเขตก่อสร้าง</p> <p>(จ) จัดให้มีแสงสว่างในพื้นที่ก่อสร้างตลอดช่วงเวลากลางคืน พร้อมทั้งติดตั้งไฟส่องทางบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้ายานหลังจากที่ก่อสร้างโครงการเสร็จสิ้น</p> <p>(ฉ) จัดให้มีถังเคมีดับเพลิงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ในบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดเพลิงไหม้</p> <p>(ช) จัดอบรมพนักงานเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือ เครื่องจักรต่าง ๆ ให้ถูกต้อง ซึ่งจะ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>- ตรวจสอบสภาพทั่วไปของพนักงานก่อนก่อสร้างโครงการ 1 ครั้ง และตรวจว่าเป็นประจำปีละ 1 ครั้ง</p> <p>- บันทึกและจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของคนงาน</p> <p>- ตรวจสอบการเจ็บป่วยของคนงาน</p> <p>- ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ (รง.504) จากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงปีละ 1 ครั้ง</p> <p>- บันทึกการบาดเจ็บ และอุบัติเหตุ พร้อมจัดทำรายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นพื้นที่ก่อสร้างและผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนผู้ใช้น้ำเส้นทางและผู้พักทางทำ</p> <p>โดยดำเนินการก่อนคนงานเข้าปฏิบัติงานและปีละ 1 ครั้งระหว่างการทำงานโครงการ</p>	

วันอาทิตย์ 2552



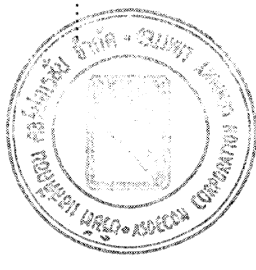
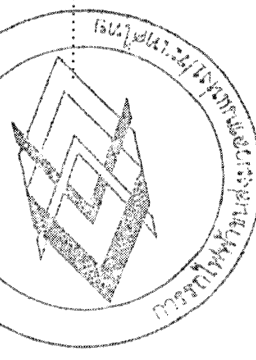
นายเชยชมชาย จิตระแก้ว
รองผู้อำนวยการ (กลยุทธ์และแผน)
-59/66-



นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายส่งสายอ่าวช่วงแบบริ่ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)</p> <p>กระจายของผู้และของจะค่อนข้างต่ำ ส่วนค่าความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศส่วนใหญ่จัดว่ายังอยู่ในระดับต่ำและไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามที่กฎหมายกำหนด ดังนั้นผลกระทบจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างทั้งหมด จึงจัดอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ</p> <p>- ผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จะได้รับผลกระทบระดับเสียงสูงสุดจากการเจาะเสาเข็มเกินค่ามาตรฐาน Leq 24 ชั่วโมง (70 dB(A)) ปัญหาของเสียงนั้นมีผลต่อสุขภาพการได้ยิน และอาจทำให้เกิดโรคหูเสื่อม ทำให้เกิดความพิการของหูได้ ซึ่งหากได้ยินในระยะเวลานาน ๆ จะทำให้เกิดความถี่หรือรบกวนร่างกาย ซึ่งในความเป็นจริง กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่จะดำเนินการในช่วงกลางวันและไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีต่อชุมชนอยู่ในระดับปานกลางถึงระดับต่ำ ซึ่งเมื่อโครงการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบ จะทำให้ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีต่อชุมชนอยู่ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้</p> <p>- คนงานในพื้นที่เมื่อเกิดการเจ็บป่วยอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านภาวะให้ปริมาณของสถานพยาบาลบริเวณ</p>	<p>ทำให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีในการทำงาน และเกิดความปลอดภัยต่อผู้ปฏิบัติงานด้วย</p> <p>(ข) จัดให้มีวิศวกรความปลอดภัยและเจ้าหน้าที่ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</p> <p>(ฅ) พนักงานจะต้องปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยสำหรับเครื่องมือเครื่องจักรที่มีการใช้ไฟฟ้าและเชื้อเพลิงอย่างเคร่งครัด</p> <p>(ญ) ก่อนและหลังใช้เครื่องมือเครื่องจักรทุกครั้ง ต้องมีการตรวจสอบหรือซ่อมแซมแก้ไข เพื่อให้การใช้งานเป็นไปอย่างปกติ</p> <p>(ฎ) ปฏิบัติตามกฎหมายด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</p> <p>(ฏ) จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เหมาะสมกับการทำงานแต่ละประเภท</p> <p>(จ) กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับระเบียบข้อบังคับสำหรับการทำงานเพื่อความปลอดภัย</p> <p>(ช) จัดให้มีรถฉุกเฉินเตรียมพร้อมไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างตลอดเวลา</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>



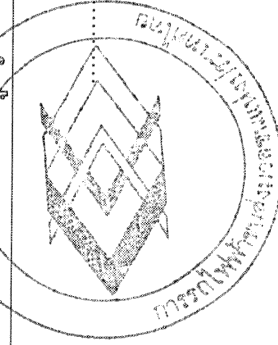
นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว
รองผู้อำนวยการ (กลยุทธ์และแผน)
-60/66-
9 ธ.ค. 2552

นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)</p>	<p>ใกล้เคียงพื้นที่โครงการ ดังนั้น ผู้รับเหมามustต้องดำเนินการจัดเตรียมหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ ผู้รับเหมามustต้องประสานงานโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลใกล้เคียงไว้ด้วยเพื่อส่งต่อผู้ป่วยมายังการรักษา โดยเฉพาะกรณีเกิดอุบัติเหตุที่เกินความสามารถของหน่วยปฐมพยาบาล</p> <p>- อุบัติเหตุและการบาดเจ็บของคนงานจากการทำงานคาดว่ามาจากกิจกรรมจากงานส่งและกิจกรรมก่อสร้างที่ขาดการระมัดระวัง โดยเฉพาะเมื่อใช้เครื่องจักรกลหรือเครื่องยนต์ ซึ่งผู้รับเหมามustต้องดำเนินการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น หากดำเนินการตามที่กำหนดไว้ คาดว่าผลกระทบต่อสุขภาพการดำเนินงานจะปลอดภัยและลดภัยจะอยู่ในระดับต่ำ</p> <p>- อุบัติเหตุที่อาจเกิดกับประชาชนคาดว่าอาจมาจากการสัญจรไป-มา ในเส้นทางคมนาคมใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง แล้วอาจมีสิ่งกีดขวาง หรือสภาพผิวจราจรไม่ดี เช่นเดิม โดยเฉพาะในเวลากลางคืนหรือเข้าไปในเขตพื้นที่ก่อสร้างโดยไม่รู้ตัว ดังนั้นผู้รับเหมามustก่อสร้างจะต้องดำเนินการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบไปเสียพอเพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจรไป-มา</p>	<p>(ข) จัดให้มีการประกันอุบัติเหตุใหญ่แก่คนงานและพนักงานทุกคน</p> <p>(ค) ประกันภัยรถยนต์และเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้างและประกันความเสียหายจากกิจกรรมการก่อสร้างทุกขั้นตอน ซึ่งจะเกิดต่อทรัพย์สินหรือบุคคล</p> <p>(ค) จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานโครงการ และประสานงานกับโรงพยาบาลต่าง ๆ ล่วงหน้า ได้แก่ โรงพยาบาลสมุทรปราการ โรงพยาบาลปากน้ำ โรงพยาบาลเมืองสมุทร โรงพยาบาลปิยะมิตร โรงพยาบาลจุฬารัตน์ เป็นต้น</p> <p>เพื่อรับผู้บาดเจ็บฉุกเฉินจากโครงการ</p> <p>(ค) จัดการด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมบริเวณสถานที่ก่อสร้างและที่พักคนงานให้ถูกสุขลักษณะให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (วสท.) และข้อกำหนดของกระทรวงสาธารณสุข โดยดำเนินการ ดังนี้</p> <p>- จัดให้มีน้ำดื่มและน้ำใช้ที่สะอาดให้กับคนงานอย่างเพียงพอในพื้นที่ก่อสร้าง</p>	

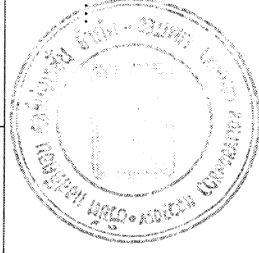
ธันวาคม 2552



(นายเยี่ยมชาย จิตรแก้ว)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)

-61/66-

9 ธ.ค. 2552



นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		<p>โดยคิดปริมาณน้ำดื่มเฉลี่ย 5 ลิตร/คน/วัน สำหรับปริมาณน้ำใช้คิดเฉลี่ย 50 ลิตร/คน/วัน</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่สำนักงานโครงการชั่วคราว และที่พักคนงานอย่างเพียงพอในอัตราส่วนคนงาน 15 คน/ 1 ห้อง - จัดให้มีรางระบายน้ำทิ้งและบ่อพักน้ำทิ้งจากที่พักคนงานก่อนระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง - จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยเพียงพอ ถูกสุขลักษณะ และมีการจัดการรวบรวมและกำจัดมูลฝอยให้เหมาะสม โดยประสานหน่วยงานท้องถิ่นมาจัดเก็บไปกำจัดไม่มีการกองมูลฝอยหรือเผาในที่โล่ง - ห้ามกองวัสดุก่อสร้างบริเวณถนนหรือในพื้นที่สัญจรไปมาของประชาชน ต้องจัดอยู่ในพื้นที่ก่อสร้างและให้เป็นสัดส่วน (ต) ดำเนินการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ดังนี้ - ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์และยานพาหนะก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง <p>เพื่อป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับคนงาน</p>	

ธันวาคม 2552

1/11

(นายเปี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)

รองผู้จัดการ (กลยุทธ์และแผน)

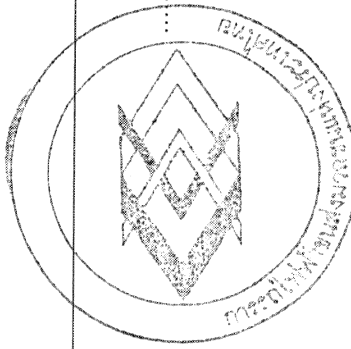
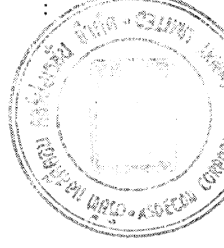
-62/66-

9 ธ.ค. 2552

Sen 73.

นางชลิตา ประดิษฐ์กุล

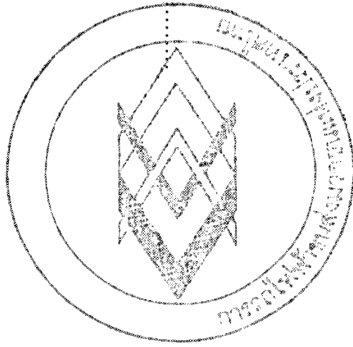
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม



สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

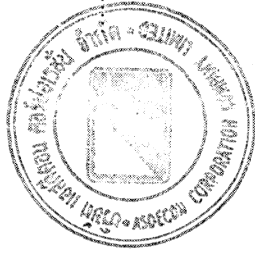
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		<p>และเพื่อควบคุมระดับเสียงให้อยู่ในระดับปกติของเครื่องจักรนั้น ๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์ด้านความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ในบริเวณพื้นที่โครงการ และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด - จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรบอกให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง - จัดให้มีแสงสว่างในเขตพื้นที่ก่อสร้างเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรไปมาและจัดให้มีไฟกระพริบในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เห็นชัดเจนในเวลากลางคืน - ควรหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดเงามืดจากรั้วกันบริเวณก่อสร้างทอดไปบนถนนในท้องถิ่นดวงไฟให้แสงสว่างในพื้นที่ก่อสร้างควรติดตั้งให้ถูกตำแหน่งไม่ให้เกิดความอับทึบและการใช้ที่ดินข้างเคียงหรือก่อความรำคาญ สบสนแก่ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่ผ่านมาในบริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในบริเวณที่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างในเวลากลางคืน 	

วันรวม 2552



.....
(นายเชษฐา ดิชากร)
รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)
-63/66-

9 ธ.ค. 2557

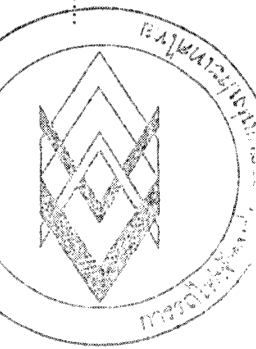


.....
นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

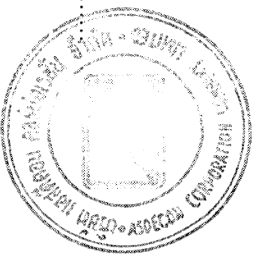
สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		<p>มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกนิรภัย ปลั๊กกวดเสียง (Ear Plugs) อุปกรณ์ครอบหูลดเสียง (Ear muffs) ถุงมือ และรองเท้านิรภัย เป็นต้น ให้เพียงพอแก่คนงานในการปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ และควบคุมให้มีการใช้อย่างเคร่งครัด - จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้างโครงการ - จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง - การทำงานในพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณต้องเป็นไปตามกฎหมายด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย - กำหนดช่วงเวลาทำงาน 8.00-17.00 น. เพื่อให้รอบรู้ความ เป็นอยู่และสุขภาพอนามัยของประชาชนรอบข้าง - เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จต้องรีบปรับสภาพพื้นที่และพิจารณาให้ติดตั้งเดิม (ก) โครงการต้องคำนึงถึงการป้องกันเพลิงไหม้อาคารบ้านเรือนบริเวณใกล้เคียงสถานที่ โดยต้องออกแบบสถานที่ให้ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดับเพลิง 	

วันทาคม 2552



102
(นายเยี่ยมชาย ฉิมแหก)

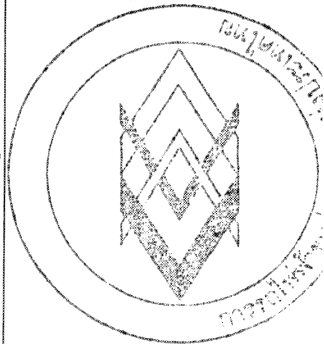


นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)</p>	<p>ระยะดำเนินการ เนื่องจากรถไฟฟ้าไม่มีการระบายสารมลพิษทางอากาศ ดังนั้น ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการโครงการ จึงอาจเป็นผลกระทบทางอ้อมที่เกิดจากการระบายสารมลพิษจากท่อไอเสียของยานพาหนะจากการจราจรบนถนนสุขุมวิทบริเวณแนวเส้นทางโดยสารมลพิษจากไอเสียของยานพาหนะที่สำคัญคือ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ซึ่งเป็นก๊าซไม่มีสี ไม่มีกลิ่น และรส เกิดจากการสันดาปไม่สมบูรณ์ของน้ำมันเชื้อเพลิง ก๊าซนี้มีผลต่อระบบประสาทรวมอย่างรวดเร็ว ดังนั้น ถึงแม้ร่างกายจะได้รับก๊าซในระดับต่ำ ก็อาจมีผลต่อสมรรถนะในการระดมตรึง การจำแนก การทำงานที่ใช้ความประณีต และงานใช้กำลังได้ กลุ่มบุคคลที่จะได้รับอันตรายมากกว่าผู้อื่น ได้แก่ ผู้ป่วยด้วยโรคหัวใจ โรคหลอดเลือดในสมอง โรคโลหิตจาง โรคปอด ข้อศอก หลอดเลือดในหัวใจ โดยกลุ่มบุคคลที่จะได้รับอันตรายจากมลพิษนี้มากกว่าผู้อื่น คือ ทารกในครรภ์ ทารกแรกเกิด หญิงมีครรภ์ เด็ก และคนชรา ทั้งนี้ จากผลการวิเคราะห์โดยแบบจำลองบริเวณสถานีลำโรงและสถานีเจ้าสรงมิงแก้ว พบว่าปริมาณก๊าซ</p>	<p>ระยะดำเนินการ (ก) จัดให้มีแผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่าง ๆ - อัคคีภัยบนสถานี - อัคคีภัยบนชั้นพื้นถนน - อัคคีภัยบนชั้นจำหน่ายตั๋ว - อัคคีภัยบนชั้นชานชาลา - การอพยพออกจากสถานี - การหยุดรถฉุกเฉิน - การช่วยเหลือระหว่างอพยพผู้โดยสาร - การช่วยเหลือผู้โดยสารกรณีเกิดอุบัติเหตุ - อัคคีภัยบริเวณตึกใกล้เคียง (ข) จัดให้มีแนวเสีแสดงเขตห้ามส่งล้างถังขยะ รถไฟฟ้าเข้าจอดที่สถานี พร้อมจัดทำพื้นที่สถานีบริเวณดังกล่าวให้มีวิศวกร เพื่อให้ผู้โดยสารที่ส่งล้างถังเข้ามาสัมผัสได้ (ค) จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3 (ง) กำหนดให้มีการซ้อมแผนฉุกเฉินปีละ 2 ครั้ง</p>	<p>ระยะดำเนินการ - ตรวจสอบสภาพทั่วไปของพนักงานเป็นประจำปีละ 1 ครั้ง - บันทึกและจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน - ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รง.504) จากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงปีละ 1 ครั้ง โดยดำเนินการลดระยะเวลาดำเนินการ</p>

วันทศวรรษ 2552



(นายเยี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)

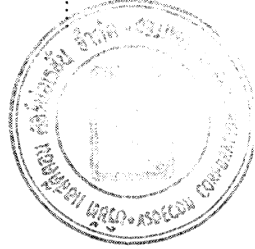
ผู้อำนวยการ (กลยุทธ์และแผน)

-65/66-

9 ธ.ค. 2552

นางชลิตา ประดิษฐ์กุล

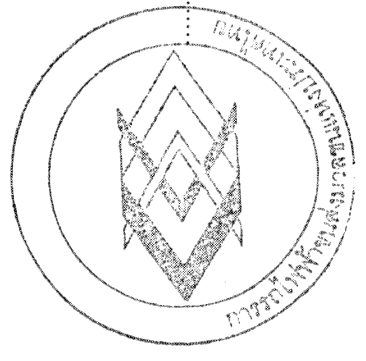
ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม





สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวอ่อนช่วงเบริง - สมุทรปราการ (ภายหลังเปลี่ยนแปลง / เพิ่มเติมรายละเอียดโครงการ) (ต่อ)

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	การรับดมของไอระเหยจากยานพาหนะบนถนนใต้สถานีสูงสุดประมาณ 18.8 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน(ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน) จึงไม่เกิดการสะสมของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ จนเกิดอันตรายต่อผู้สัญจรบนถนน มาทวิถึและผู้อยู่อาศัยในบริเวณสองฝั่งถนน สำหรับผลกระทบด้านเสียง ถึงแม้ว่าอาคารที่อยู่ริมถนนสุขุมวิทไม่ได้อยู่ประชิดถนนตลอดแนวจนทำให้ข้างใต้สถานีมีสภาพเป็นเอโมงต์ เสียงจึงสามารถกระจายออกไปด้านข้างได้ จึงไม่เกิดผลกระทบสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานีอย่างเต็มรูปแบบ ดังนั้นผลกระทบทางด้านมลพิษทางด้านอากาศและด้านเสียงจากการดำเนินโครงการต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงจัดอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตามจะต้องมีมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศและด้านเสียง เพื่อให้ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและด้านเสียงอยู่ในระดับต่ำที่สุด	(จ) หน่วยงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ สถานีตำรวจ โรงพยาบาลในพื้นที่ และหน่วยบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น และจัดให้มีระบบการประสานงาน การสื่อสารที่มีความพร้อมอยู่เสมอตั้งนั้น หากเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น หน่วยงานที่สามารถให้ความช่วยเหลือได้ดังกล่าวข้างต้น ต้องสามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว (ฉ) ควบคุมดูแลการจัดการจราจรด้านสุขาภิบาลบริเวณสถานี อาคารจอดแล้วจร และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การนำบีตส์เข้าเสีย การจัดการขยะมูลฝอย และสิ่งปฏิกูล เป็นต้น	

ธันวาคม 2552




(นายเปี่ยมชาย ฉัตรแก้ว)
 รองผู้ว่าการ (กลยุทธ์และแผน)
 -66/66-
9 ธ.ค. 2552


 นางชลิตา ประดิษฐ์กุล
 ผู้อำนวยการสิ่งแวดล้อม

