

มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม
และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ้ง - สมุทรปราการ
ตั้งอยู่ที่จังหวัดสมุทรปราการ
ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ต้องยึดถือปฏิบัติ



.....


(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

มีกฎหมาย 2558

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สหุทธิปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

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



.....
 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
 รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทบทวนต่อสิ่งแวดลอมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางปะรัง - สมุทรปราการ การพิจารณาเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>1.1 การแต่งตั้ง คณะกรรมการกำกับการ ติดตามตรวจสอบและ การปฏิบัติตาม มาตรการด้าน สิ่งแวดล้อมในช่วง ดำเนินการก่อสร้าง (ต่อ)</p>		<p>และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบ และจัดทำสรุปผลการ ปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวพร้อมรายงานผลการ ดำเนินการให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (ค) การดำเนินการก่อสร้างและดำเนินโครงการ หากพบว่า โครงการทำให้มีผลกระทบสิ่งแวดล้อมหรือมีข้อร้องเรียน ให้เจ้าของโครงการ และ/หรือผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง ผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ ดำเนินการป้องกันและแก้ไขโดยเร่งด่วน และแจ้ง สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและ สิ่งแวดล้อมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบด้วย (ง) การเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ และ/หรือมาตรการ ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่ได้เสนอไว้ในรายงาน ต้องเสนอ รายละเอียดของการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวให้สำนักงาน นโยบาย และแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำเสนอคณะกรรมการผู้ชำนาญการฯ พิจารณาให้ ความเห็นก่อนการดำเนินการเปลี่ยนแปลงทุกครั้ง</p>	



.....
 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)
 รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดงและแผน

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.2 หน่วยงานเจ้าของโครงการ	การพัฒนาโครงการอาจเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อมหลายประเด็น เช่น คุณภาพอากาศ เสียง ความสั่นสะเทือน การสัญจรของประชาชนและยานพาหนะ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินการโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เห็นควรให้หน่วยงานเจ้าของโครงการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด	ต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในการดำเนินโครงการตามที่ได้เสนอไว้ในรายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สุขุมวิท 81-สำโรง) และโครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสุขุมวิท (สำโรง-สมุทรปราการ) ของกรุงเทพมหานคร (ปัจจุบัน รพม.เป็นผู้ดำเนินการ) กรณีเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ และที่คณะกรรมการผู้ชำนาญการกำหนดเพิ่มเติม โดยนำไปกำหนดเป็นเงื่อนไขในสัญญาจ้างผู้รับจ้างออกแบบก่อสร้าง และหรือผู้ดำเนินการก่อสร้างและบริหารจัดการโครงการ	-



(Handwritten signature in blue ink)

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
1.3 หน่วยงานติดตามตรวจสอบ	เพื่อให้การดำเนินการโครงการเป็นไปด้วยความเรียบร้อย เห็นควรให้มีหน่วยงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมตามที่เสนอไว้ในรายงาน	บริษัทรับสัมปทานต้องจัดหาบุคคลที่ 3 (Third Party) ให้เป็นผู้ดำเนินการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ตามที่เสนอไว้ในรายงาน และจัดส่งรายงานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณาทุก 6 เดือน	-
2. ธรณีวิทยา/ภัยการของดินและเสถียรภาพของดิน	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบของลักษณะและคุณสมบัติของดินและการดำเนินงานแผ่นดินไหวต่อการออกแบบโครงสร้างของโครงการ <p>โครงสร้างทางวิศวกรรมระดับมีการออกแบบระบบฐานรากเป็นเสาเข็มหรือโครงสร้างที่ยังลึกลงไปในชั้นดินแน่น เพื่อให้โครงสร้างที่รองรับระบบรางมีการเสถียรและทรุดตัวอยู่ในเกณฑ์ของความปลอดภัยของการเดินรถ ระบบยกระดับส่วนฐานรากของจุดเชื่อมต่อรถเดินรถ (PTI) และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ได้ออกแบบให้เสถียรมั่นคงไป</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ทำแนวคันดินเพื่อป้องกันการชะล้างดินจากการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างโครงสร้างฐานรากบริเวณสถานที่ที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน</p> <p>(ข) ในการก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดิน ต้องอัดชั้นดินให้แน่นและระบายน้ำที่ซึมมาเสมอ เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดิน โดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน</p> <p>(ค) กิจกรรมก่อสร้างที่ใกล้แหล่งน้ำควรดำเนินการในช่วงฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและถมพื้นที่โครงการ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาการชะล้างหน้าดินในฤดูฝน</p>	-



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริง - สมุทรปราการ การขุดลอกเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2. ธรณีวิทยา/ภัยการของดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)</p>	<p>จนถึงชั้นทรายแน่นปานกลางถึงแน่นที่สุดและชั้นดินเหนียวแข็งถึงแข็งมากที่สุด ซึ่งเป็นบริเวณชั้นดินแข็งที่มีการดูดซับพลังงานจากความสั่นสะเทือนได้มากหรือมีการลดทอนพลังงานมาก รวมทั้งเป็นดินที่มีค่าความต้านทานแรงเฉือนสูงและมีค่าการยุบตัวต่ำ ดังนั้นจึงมีผลกระทบจากการทรุดตัวของดินในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนสภาพพื้นที่ต่อการพังทลายของดิน 	<p>(ง) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่จอดรถ ที่เก็บกองวัสดุต่างๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าปราศจากสิ่งปกคลุม ควรทำให้มีเสถียรภาพด้วยการโรยกรวดปกคลุมหรือปลูกพืชแบบชั่วคราว</p> <p>(จ) ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บไปในพื้นที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางปิ้ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งดำเนินการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2. ธรณีวิทยา/ภัยการของ ดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)</p>	<p>ตั้งแผนการก่อสร้างโครงการจึงมีผลกระทบต่อสภาพพังทลาย ของดินในระดับต่ำ สำหรับจุดเชื่อมต่อทาง (PTI) ไม่มีแหล่งน้ำในบริเวณใกล้เคียง ส่วนบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) ดินชั้นบนสุดเป็นดินเหนียวอ่อนมากถึงอ่อน ถึงแม้ว่าจะมีการเปิดหน้าดินมากกว่าการก่อสร้างสถานี แต่ในพื้นที่ก่อสร้างมีความลาดเอียงต่ำ ดังนั้น การชะล้าง พังทลายของดินจึงอยู่ในระดับต่ำ</p>		
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> โครงสร้างของโครงการส่วนใหญ่จะอยู่บริเวณเกาะกลางถนน ซึ่งจะมีการปลูกต้นไม้โดยใช้ไม้ยืนต้น ไม้พุ่ม และไม้คลุมดิน ส่วนบริเวณพื้นที่ศึกษาที่อยู่ใกล้แหล่งน้ำผิวดิน จะไม่มี การวางฐานรากและตอม่อลงใต้อาคาร จึงคาดว่าไม่มีผลกระทบต่อ ด้านารชะล้างพังทลายของดินลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียง สำหรับจุดเชื่อมต่อทาง (PTI) พื้นที่ส่วนใหญ่จะถูกล้อม ด้วยอาคารและพื้นที่คอนกรีต โดยพื้นที่ที่เป็นดินจะมีการ ปลูกต้นไม้เพื่อสร้างทัศนียภาพที่ดี ดังนั้น จึงไม่มีผลกระทบต่อ</p>		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>2. ธรณีวิทยา/กษัยการของดินและเสถียรภาพของดิน (ต่อ)</p>	<p>ด้านการขุดล้างพังทลายของดิน ส่วนบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) จะถมพื้นที่สูงจากถนนสุขุมวิทประมาณ 0.5 ม. และมีถนนโดยรอบศูนย์ซ่อมบำรุง ดังนั้น การขุดล้างพังทลายของดินจากบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงไปสู่พื้นที่ข้างเคียง จึงอยู่ในระดับต่ำ ทั้งนี้ สำหรับผลกระทบจากการทรุดตัวของสถานี อาคารบริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทาง (PTI) และศูนย์ซ่อมบำรุง (Depot) จะมีน้อยมาก เนื่องจากมีการออกแบบโครงสร้างของอาคารเพื่อป้องกันการทรุดตัว โดยโครงสร้างอาคารทั้งหมดวางอยู่บนฐานรากแบบใช้เสาเข็มรับน้ำหนัก อีกทั้งการออกแบบเสาเข็มได้คำนึงถึงพฤติกรรมการรับน้ำหนักของชั้นดินด้วย</p>		
<p>3. คุณภาพน้ำผิวดิน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานีและทางวิ่งยกระดับ จะขุดเปิดหน้าดินเพื่อขุดเจาะทำเสาเข็มและทำฐานรากของสถานีรถไฟและโครงสร้างทางวิ่งยกระดับ ซึ่งอาจทำให้เกิดการชะล้างดินโคลนที่ปนเปื้อนสู่แหล่งน้ำผิวดิน 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดกรอง-กรอง ไร้อากาศ เพื่อบำบัดน้ำเสียจากบ้านพักคนงานก่อนระบายน้ำทิ้งลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ</p>	<p>-</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโรงไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางปิ้ง - สมุทรปราการ การศึกษาของเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p> <p>ซึ่งจะส่งผลให้เกิดตะกอนขุ่นในน้ำได้ แต่เนื่องจากบริเวณถนนสุขุมวิท เป็นพื้นที่ที่มีความลาดเอียงน้อยมาก ประกอบกับพื้นผิวถนนเป็นแอสฟัลต์คอนกรีต จึงมีแนวโน้มที่จะเกิดการชะล้างพังทลายของดินสู่แหล่งน้ำผิวดินในระดับต่ำ ประกอบกับการก่อสร้างโครงการในแต่ละจุดจะใช้ระยะเวลาไม่นานเพราะโครงสร้างส่วนใหญ่ใช้ระบบคานคอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยตะกอนโคลนย้ายตำแหน่งการก่อสร้างไปตามแนวเส้นทาง จึงส่งผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดินในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดเชื่อมต่อทางเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จะมีน้ำเสียที่เกิดจากการอุปโภคบริโภคของพนักงานและจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยน้ำเสียจากสถานพักค้าง จะไหลลงสู่รางระบายน้ำโดยรอบ ก่อนไหลเข้าบ่อตกตะกอนเพื่อตกตะกอนสารอินทรีย์และตกไขมันเพื่อลดความสกปรกในเบื้องต้น จากนั้นจะระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ส่วนของน้ำเสียจากห้องสุขามักได้โดยระบบ 	<p>(ข) เศษวัสดุเหลือทิ้งจากการก่อสร้างต้องจัดเก็บไว้ในที่ที่เหมาะสม และมีผ้าไปปกคลุมป้องกันการชะล้างจากน้ำฝนลงสู่แหล่งน้ำ</p> <p>(ค) การเติมหรือเปลี่ยนถ่ายน้ำมันหล่อลื่นเครื่องยนต์ต้องกระทำด้วยความระมัดระวังมิให้มีการรั่วไหล</p> <p>(ง) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อบำบัดน้ำเสียจากที่พักคนงานก่อสร้างจนถึงบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบถังเกรอะ-กรองใโรอากาศให้มีขนาดเพียงพอต่อปริมาณน้ำเสียที่เกิดขึ้นจากที่พักคนงานทุกแห่ง โดยใช้เกณฑ์การคิดปริมาณน้ำเสีย 200 ลิตร/คน/วัน</p> <p>(จ) ทำการสูบล้างปฏิบัติการออกจากถังเกรอะ บีละ 1 ครั้ง</p> <p>(ฉ) จัดให้มีเจ้าหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาการทำงานของระบบบำบัดน้ำเสียเป็นประจำ</p> <p>(ช) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดจากระบบบำบัดน้ำเสียให้ระบายลงท่อระบายน้ำสาธารณะ</p> <p>(ซ) จัดให้มีแนวป้องกันฝนเป็นเบื่อนจากพื้นที่ก่อสร้าง</p>		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อมประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบท่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบท่อสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางปิ้ง - สมุทรปราการ ขอบเขตเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบท่อสิ่งแวดล้อม
<p>3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p>	<p>บ่อบาดน้ำเสียสำราญรูปขนิเดกรอระการองไร้อากาศ ทั้งนี้ น้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างจะมีปริมาณไม่มากนัก เนื่องจากบ่อบาดน้ำเสียในพื้นที่โครงการจะใช้คอนกรีตผสมเสร็จ จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้น สำหรับน้ำเสียที่เกิดจากการล้าง เครื่องมือและอุปกรณ์จะถูกรวบรวมลงสู่อัดกักตะกอน ก่อนที่จะระบายสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะแบบถนน สุขุมวิท โดยไม่มีการระบายน้ำลงสู่แหล่งน้ำธรรมชาติ ดังนั้น น้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อ การเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบ ต่อคุณภาพน้ำผิวดิน</p>	<p>ไม่ให้ไหลบ่าลงสู่พื้นที่ผิวจราจร โดยต้องจัดให้มี ระบบรวบรวมน้ำดังกล่าวลงสู่ท่อระบายน้ำโดยตรง (ข) ห้ามมีต่อมอลงในคลองหรือทางน้ำสาธารณะตลอด แนวเส้นทาง (ญ) ป้องกันไม่ให้วัสดุก่อสร้างตกหล่นในคลอง โดยให้ ทำการติดตั้งตาข่ายปกคลุม เพื่อบรรจุวัสดุที่อาจตกลง (ฉ) ขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง และทำคั้นรอบกองดินจากการเปิดหน้าดินเพื่อป้องกันการ ก่อสร้างโดยนำฝนลงสู่แหล่งน้ำใกล้เคียงพื้นที่ ก่อสร้าง (ผ) ใน การก่อสร้างที่มีการเปิดหน้าดินหรือปรับหน้าดิน ต้องอัดหน้าดินให้แน่นและรวบรวบระบายน้ำรวมทั้ง ขนย้ายวัสดุโดยเฉพาะดินและคอนกรีตอย่างระมัดระวัง เพื่อป้องกันการชะล้างหน้าดินโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝน กิจการก่อสร้างที่ใกล้แหล่งน้ำควรดำเนินการในช่วง ฤดูแล้ง เช่น การปรับพื้นที่ การขุดและถมพื้นที่โครงการ</p>	



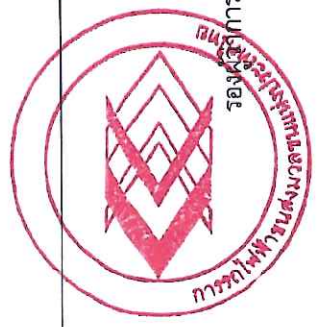
15-1

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางปิ้ง - สมุทรปราการ (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<p>บริเวณสถานี E15 (สำโรง) ที่อยู่ใกล้คลองสำโรง</p> <p>(ก) บริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ที่จอดรถ ที่เก็บกองวัสดุต่างๆ ซึ่งเป็นพื้นที่ว่างเปล่าปราศจากสิ่งปกคลุม ก่อทำให้มีเสถียรภาพด้วยการโรยกรวดปกคลุมหรือปลูกพืชแบบชั่วคราว</p> <p>(ข) ในกรณีที่มีการขุดดินในพื้นที่ก่อสร้างแล้วนำมากองไว้ ต้องวางกองให้ห่างไกลจากแหล่งน้ำ และจัดให้มีที่เก็บกองโดยเฉพาะ และเก็บในพื้นที่ปิดล้อมอย่างมิดชิด</p> <p>(ณ) จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และบ่อดักตะกอนขนาดเล็กเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในพื้นที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ พร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์กุล)

รองอธิบดีกรมการรถไฟแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายลือเขียว ช่วงแม่บริ้ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบโครงการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)		<p>(ด) รวบรวมวัตถุดิบทราย รวมทั้งน้ำมันหล่อลื่นที่ใช้แล้ว และภาชนะปนเปื้อนโดยมีการควบคุมที่เหมาะสม</p> <p>(ค) ห้ามทิ้งขยะมูลฝอยจากชุมชนแรงงาน และวัสดุ การก่อสร้างหรือใช้ลงใหม่ลงในน้ำผิวดินหรือท่อระบายน้ำ สาธารณะ</p> <p>(ก) จัดให้มีห้องส้วมที่ถูกหลักสุขาภิบาลบริเวณสำนักงาน ก่อสร้างชั่วคราวและบ้านพักคนงานอย่างเพียงพอ และอยู่ห่างจากแหล่งน้ำผิวดินอย่างน้อย 50 ม.</p> <p>(ข) ตรวจสอบและดูแลห้องส้วมให้ถูกสุขลักษณะอยู่เสมอ และเมื่อถึงกรออะเต็มต้องประสานให้รถดูดส้วมของ หน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินการทันที</p> <p>(ง) สร้างลานคอนกรีตในบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อ กับการซึมของน้ำฝนและไขมันลงสู่ดิน รวมทั้งสร้าง บ่อพักและระบบบำบัดน้ำทิ้งก่อนปล่อยออกสู่ภายนอก</p>	



(Handwritten signature)

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการโครงการผลิตไฟฟ้าส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • สถานี น้ำเสียที่เกิดขึ้น คือ น้ำเสียจากห้องส้วมภายในสถานี (สถานีละ 4 ห้อง) ซึ่งน้ำทิ้งและน้ำเสียจากห้องน้ำของสถานีรถไฟฟ้ามหานครรวมด้วยระบบท่อแยกไหลลงสู่บ่อบำบัดน้ำเสียตามตำแหน่งของท่อที่กำหนดไว้ เลือกใช้ถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปแบบเดิมอากาศ ติดตั้งที่ตำแหน่งพื้นที่ว่างเกาะกลางถนน คุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดแล้ว ได้แก่ระดับมาตรฐานที่สามารถระบายทิ้งลงสู่สาธารณะ โดยน้ำทิ้งหลังการบำบัดจะรวบรวมด้วยระบบท่อเพื่อส่งไปยังท่อระบายน้ำสาธารณะบริเวณทางเท้าข้างถนนสุขุมวิท โดยไม่มีการระบายลงสู่แหล่งน้ำผิวดินแต่อย่างใด ส่วนน้ำทิ้งที่ถูกรวบรวมจากห้องอื่นๆ เช่น ห้องเก็บอุปกรณ์ จะถูกรวบรวมลงสู่บ่อบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น ที่ติดตั้งไว้บริเวณพื้นที่ว่างเกาะกลางถนน เพื่อทำการปรับสภาพน้ำทิ้งที่อาจมีการปนเปื้อนก่อนระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดังนั้น จึงไม่ส่งผลกระทบต่อแหล่งน้ำผิวดิน 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) จัดให้มีตะแกรงดักขยะก่อนระบายน้ำเสียลงสู่บ่อรวบรวมน้ำเสีย</p> <p>(ข) ดักหรือกวาดกากตะกอนจากบ่อรับสภาพน้ำเสีย รวมทั้งไขมันและคราบน้ำมันจากบ่อดักไขมันและบ่อดักคราบน้ำมันมาเก็บรวบรวมไว้ในถังขนาด 200 ลิตร</p> <p>(ค) ส่งกากตะกอน ไขมัน และคราบน้ำมันที่เกิดขึ้นให้หน่วยงานกำจัดของเสียอันตรายที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานราชการนำไปกำจัดต่อไป</p> <p>(ง) ระบายน้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบริเวณหน้าศูนย์ซ่อมบำรุง</p> <p>(จ) ตรวจสอบและบำรุงรักษาระบบบำบัดน้ำเสีย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการบำบัดน้ำเสีย โดยให้มีคุณภาพน้ำทิ้งหลังผ่านการบำบัดเป็นไปตามเกณฑ์ที่ออกแบบอย่างสม่ำเสมอ</p> <p>(ฉ) น้ำทิ้งที่ผ่านการบำบัดแล้วต้องพิจารณาใกล้มาใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ เช่น รดน้ำต้นไม้ ล้างถนน เป็นต้น เพื่อลดปริมาณการใช้น้ำในพื้นที่โครงการ</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากบ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่จุดเชื่อมต่อการเดินทางก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ และบ่อพักน้ำทิ้งภายในพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงก่อนปล่อยสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ ดัชนีที่ตรวจวัด ประกอบด้วย pH, BOD, Sulfide, TKN, SS, TDS, ตะกอนหนัก, ไขมันและไขมัน และแบคทีเรียกลุ่มโคลิฟอร์มทั้งหมด โดย 6 เดือนแรกที่โครงการเปิดดำเนินการให้ทำการตรวจวัดทุกเดือน หลังจากนั้นจึงตรวจวัดทุก 4 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการ</p> <p>ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้งแสดงดังรูปที่ 1</p>	



(นายธีรพันธ์ เศษศิริกุล)

รองผู้ว่าการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริ้ง - สมุทรปราการ (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางบริง - สมุทรปราการ การขุดลอกเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

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



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

กรรมการการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเข้ม ช่วงบางบริง - สมุทรปราการ (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ การแก้ไขการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
3. คุณภาพน้ำผิวดิน (ต่อ)	แล้วไหลลงสู่ท่อระบายน้ำริมถนนสุขุมวิทต่อไป ซึ่งไม่มีการระบายน้ำทิ้งลงสู่แหล่งน้ำผิวดินแต่อย่างใด จึงไม่มีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำผิวดิน		
4. อุทกธรณีวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>๐ อุทกธรณีวิทยาหน้าใต้ดิน</p> <p>น้ำใช้เพื่อการอุปโภคบริโภคของคณาณก่อสร้าง และกิจกรรมการก่อสร้าง ใช้น้ำประปาของการประปานครหลวง โดยทางผู้รับเหมาก่อสร้างจะขอติดตั้งมีเตอร์น้ำชั่วคราว จากกรมประปานครหลวง สำนักงานประปานครหลวงสมุทรปราการ โดยไม่มีการใช้น้ำใต้ดินแต่อย่างใด และโครงสร้างของโครงการไม่ได้เกิดขวางทิศทางการไหลของน้ำใต้ดิน แต่อย่างใด ดังนั้น การดำเนินการก่อสร้างโครงการ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงระดับน้ำใต้ดิน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเคาะ-กรอง ใรอาคารที่มีประสิทธิภาพสำหรับห้องส้วมของตงงาน</p> <p>(ข) หลังการก่อสร้างแล้วเสร็จ ต้องติดตั้งวัสดุสิ่งปฏิกูล ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาสูบล้างสิ่งปฏิกูลออกจาก ถังกระอะและทำการฝังกลบให้เรียบร้อย</p> <p>(ค) ห้ามมิให้มีการเทกองมูลฝอยไว้บนพื้นที่รอกกลางแจ้ง เนื่องจากมูลฝอยอาจถูกชะล้างและนำขยะมูลฝอย สิ้นลงได้ดิน</p>	-



(Handwritten signature in blue ink)

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>4. อุทกธรณีวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)</p>	<p>● คุณภาพน้ำใต้ดิน น้ำเสียที่เกิดขึ้นจากการก่อสร้างสถานีและโครงสร้างทางวิ่งยกระดับมีปริมาณน้อยมาก เนื่องจากใช้คอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยน้ำเสียส่วนน้อยเกิดจากน้ำที่ใช้ในการล้างเครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง ซึ่งจะปล่อยลงท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท จึงไม่มีผลกระทบต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน สำหรับจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงจะมีน้ำเสียที่เกิดจากการขุดลอกบริเวณบึงของถนนและจากกิจกรรมการก่อสร้าง โดยน้ำเสียจากลานซักล้าง จะไหลลงสู่รางระบายน้ำโดยรอบก่อนไหลเข้าบึงตะกอนเพื่อตกตะกอนสารอินทรีย์และตะกอนเพื่อลดความสกปรกในเบื้องต้น จากนั้นระบายลงสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ในส่วนของน้ำเสียจากห้องส้วม บำบัดโดยระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปชนิดเกราะ-กรองไร้อากาศ ส่วนน้ำเสียที่เกิดจากกิจกรรมก่อสร้างจะมีปริมาณไม่มากนัก</p>		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้จัดการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การขออนุญาตเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกธรณีวิทยาและ คุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	เนื่องจากก่อสร้างในพื้นที่โครงการจะใช้คอนกรีตผสมเสร็จ จึงไม่มีน้ำเสียเกิดขึ้นสำหรับน้ำเสียที่เกิดจากการล้างเครื่องมือ และอุปกรณ์จะถูกรวบรวมลงสู่อัดักตะกอนก่อนที่ จะระบายสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะบนถนนสุขุมวิท ดังนั้น น้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการ เดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อ ต่อคุณภาพน้ำใต้ดิน	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • อุทกธรณีวิทยาหน้าที่ดิน นำใช้เพื่อการอุปโภคบริโภค ใช้น้ำประปาของการ การประปานครหลวง โดยไม่มีการขุดเจาะบ่อน้ำใต้ดินใช้ และโครงสร้างของโครงการไม่ได้ขุดวางที่ทางการไหล ของน้ำใต้ดินแต่อย่างใด ดังนั้นจึงไม่มีผลกระทบต่อการ เปลี่ยนแปลงระดับและทิศทางของน้ำใต้ดิน • คุณภาพน้ำใต้ดิน โดยทั่วไปแล้วคุณภาพน้ำใต้ดินจะได้รับผลกระทบหรือ เสื่อมคุณภาพไปจากสภาวะธรรมชาติ ก็ต่อเมื่อมี การระบายน้ำเสียที่มีคุณภาพไม่เหมาะสมลงสู่พื้นดิน 	



.....
(นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)

รองผู้อำนวยการโรงไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
4. อุทกธรณีวิทยาและคุณภาพน้ำใต้ดิน (ต่อ)	แต่เนื่องจากในช่วงเปิดดำเนินการ นำเสียจากโครงการ จะได้รับ) การบำบัดจนมีคุณภาพน้ำทั้งเป็นไปตาม มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด ส่วนมากของเสียจากระบบบำบัดน้ำเสียจะจัดการโดยให้รถดูดสิ่งปฏิกูลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาสูบเพื่อนำไปกำจัดต่อไป ดังนั้น จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อปริมาณและคุณภาพน้ำใต้ดิน	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ ทัศนียภาพ	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>เมื่อนำความเข้มข้นของสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้าง ทั้งหมด มารวมกับผลการตรวจวัดสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศสูงสุดที่ตรวจวัดได้ในปัจจุบัน (จากการตรวจวัดในระหว่างวันที่ 6-12 ตุลาคม 2550) ณ จุดตรวจวัดบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา สรุปได้ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ทางวิ่งยกระดับ สถานี และจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศ ส่วนใหญ่ยังไม่เกินค่ามาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยมีเพียงฝุ่นละอองที่ต่ำกว่ามาตรฐานสำหรับ 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) จัดเก็บทำความสะอาดบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเมื่อเสร็จสิ้นกิจกรรมก่อสร้างและจัดระเบียบการวางวัสดุ/อุปกรณ์ต่างๆ เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง</p> <p>(ข) จัดให้มีรั้ว/กำแพงที่ขั้วคร่าว สูงอย่างน้อย 2 ม. ปิดกันโดยรอบบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน หรือขุดเจาะเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเข้าไปยังผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณริมถนนสุขุมวิท และริ่อออกเมื่อการก่อสร้างงานฐานรากแล้วเสร็จพร้อมกับการคืนผิวจราจร</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ตรวจวัดคุณภาพอากาศระยะก่อสร้าง (TSP, PM10, ความเร็วและทิศทางลม) ในพื้นที่ที่ไวต่อผลกระทบประกอบด้วย สภ.สำโรงเหนือ, หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนนนทบุรีวิทยา, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์ และวัดอโศการาม โดยทำการตรวจวัดเป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 3 เดือน ตลอดระยะเวลาที่ก่อสร้างโครงการ</p> <p>ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศแสดงดังรูปที่ 1</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์กุล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สหุภุมรินทร์

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5. คุณภาพอากาศและ อุณหภูมิวิทยา (ต่อ)</p> <p>จุดก่อสร้างที่อยู่บริเวณถนนสุขุมวิทที่ในบางวันมีค่าเกินมาตรฐานอยู่แล้วอันเนื่องมาจากยานพาหนะที่มีจำนวนมากบนถนนสุขุมวิท อย่างไรก็ตามเนื่องจากในระยะก่อสร้างได้มีการกำหนดมาตรการในการป้องกันฝุ่นและองให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด รวมทั้งในการก่อสร้างจะใช้เวลาในการก่อสร้างเพียงช่วงเวลาสั้นๆ ดังนั้น ผลกระทบจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างที่อาจมีต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงจัดอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ โดยเมื่อปฏิบัติตามมาตรการป้องกันแก้ไขที่กำหนดไว้จะช่วยให้ผลกระทบลดลงไปได้อีก</p> <ul style="list-style-type: none"> • ศูนย์ซ่อมบำรุง <p>ค่าความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศทั้งหมดยังอยู่ในระดับต่ำและไม่เกินค่ามาตรฐาน ดังนั้นผลกระทบจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นในระยะก่อสร้างทั้งหมดจึงจัดอยู่ในระดับต่ำ โดยเมื่อปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบที่กำหนดไว้จะทำให้ช่วยลดผลกระทบลดลงไปได้อีก</p>	<p>(ค) จัดให้มีสิ่งปิดคลุมวัสดุก่อสร้างอย่างมิดชิด โดยเฉพาะวัสดุก่อสร้างประเภทดิน หิน ทราย เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่น หรือจากกองวัสดุในพื้นที่ที่มีฝนปัดที่บำบัดบนแอสแต็กซ์อีก 3 ด้าน</p> <p>(ง) รถบรรทุกที่ใช้ขนวัสดุอุปกรณ์ในการก่อสร้างจะต้องมีผ้าใบหรือพลาสติกปกคลุมส่วนการบรรทุกวัสดุให้มีมิดชิดและควบคุมพนักงานขับรถให้ใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กม./ชม.</p> <p>(จ) จัดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอย่างน้อยวันละ 3 ครั้ง บริเวณที่อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นและอง เช่น กองมูลดินทรายหรือบริเวณที่มีการเปิดหน้าดิน ขุดเจาะ รวมทั้งแรงขยักของดินที่ขุดขึ้นมาออกจากพื้นที่โดยเร็วที่สุด</p> <p>(ฉ) การผสมคอนกรีตต้องดำเนินการนอกพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นและองจากปูนซีเมนต์ และทราย</p> <p>(ช) กำหนดให้บริเวณที่ทำการผสมคอนกรีตต้องห่างจาก</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงแมริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอยเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุณหภูมิมหาวิทยาลัย (ต่อ)		<p>ชุมชนที่พักอาศัยอย่างน้อย 100 ม. หรือเป็นระบบปิดทั้งหมด และต้องกันรั้วสูงอย่างน้อย 3 ม. รอบบริเวณที่ทำกิจกรรมดังกล่าว</p> <p>(ข) ดูแลสภาพเครื่องยนต์/เครื่องจักรกลต่างๆ ที่ใช้ในการก่อสร้างให้มีสภาพสมบูรณ์ตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบกเพื่อลดปัญหาการปล่อยเขม่าควันจากเครื่องยนต์ที่ไม่สมบูรณ์</p> <p>(ค) ต้องจัดทำป้ายทงเสียงให้ผู้สัญจรหลีกเลี่ยงไปใช้เส้นทางอื่น ๆ และต้องประสานงานกับสถานีตำรวจที่รับผิดชอบในแต่ละแนวเส้นทางเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้สัญจรให้การจราจรลื่นไหลได้สะดวก อันจะทำให้ปัญหามลพิษที่เกิดขึ้นจากการจราจรติดขัดลดลง</p> <p>(ง) ต้องมีพื้นที่ที่ใช้สำหรับล้างล้อรถเพื่อทำความสะอาดก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง</p>	



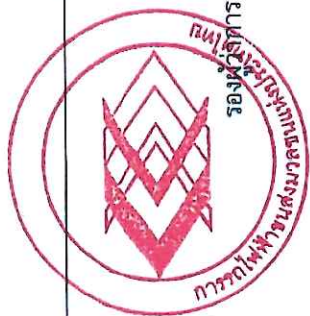
(Handwritten signature in blue ink)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สุมทราปราการ การขออนุญาตเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุณหภูมิมวิทยา (ต่อ)		<p>(ข) วางแผนก่อสร้างในบริเวณก่อสร้างเท่าที่จำเป็นและวางแผนการเปิดและปิดผิวหน้าดินด้วยวัสดุที่สามารถป้องกันกักการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง โดยจะต้องดำเนินการปิดผิวดินทันทีที่ไม่มีความจำเป็น</p> <p>(ค) ต้องกำจัดดิน ทราบ โคลน ที่ตกหล่นอยู่หรือรอบนอกบริเวณโดยรอบรั้วพื้นที่ก่อสร้างเป็นประจำ ถ้าอากาศแห้งให้ทำการรดน้ำหรือฉีดน้ำหรือกวาดแบบเปียก</p> <p>(ง) การเปิดผิวถนนนอกรั้วโครงการหลังจากเสร็จแล้ว ต้องปิดผิวหน้าด้วยวัสดุคอนกรีต หรือยางมะตอย ไม่ควรใช้แผ่นเหล็กวางปิดไว้ ซึ่งต้องทำให้เรียบร้อยก่อนเวลา 05.00 น. เพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองเนื่องจากการยกน้ตึงผ่าน</p> <p>(จ) ต้องล้างถนนตลอดช่วงที่มีการก่อสร้างในเวลากลางคืนอย่างน้อยสัปดาห์ละ 4 วัน จัดให้มีตาข่ายปกคลุมเพื่อรองรับวัสดุซึ่งอาจตกลงมาจากการดำเนินการก่อสร้างเหนือระดับพื้นดิน 10 ม. และเพื่อป้องกันการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้จัดการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง

สรุปผลการทบทวนต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกั้นเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุนิยมวิทยา (ต่อ)		(๓) กำหนดให้ศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่ บริเวณใกล้แนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและ หมายเลขโทรศัพท์ติดไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ ตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ให้ดำเนินการ จัดการแก้ไขปัญหาในทันที แล้วรวบรวมผลการ ดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างน้อยเดือนละ 10 ครั้ง เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับ การติดตามตรวจสอบและกฏปฏิบัติตามมาตรฐานด้าน สิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้างทุกครั้ง และ แจ้งผู้ร้องเรียนให้รับทราบความคืบหน้าและผลการ ดำเนินการทุกครั้ง ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการแก้ไข หรือเยียวยาเรื่องร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จเป็นกรณีๆ ไป	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการโรงไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทดสอบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงแมริ่ง - สถานีปรการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
5. คุณภาพอากาศและ อุตุหิมวิทยา (ต่อ)		<p>(ณ) ตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์เครื่องยนต์/ เครื่องจักรต่าง ๆ ที่ใช้ในกิจกรรมการก่อสร้าง รวมทั้ง ยานพาหนะอย่างสม่ำเสมออย่างน้อยสัปดาห์ละ 1 ครั้ง เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของสารมลพิษทางอากาศ</p> <p>(ด) กำหนดเส้นทางจราจรในพื้นที่ก่อสร้างและเส้นทาง ลำเลียงขนส่งให้ชัดเจน เพื่อช่วยลดปัญหามลพิษจาก ยานพาหนะ</p> <p>(ต) บำรุงรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพดีและปรับสภาพ ผิวจราจรให้ดีขึ้นเดิม เมื่อการก่อสร้างเสร็จ เพื่อป้องกัน ไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่น</p> <p>(ถ) ติดตั้งปล่องทิ้งวัสดุหรือเศษคอนกรีตเพื่อลดการฟุ้ง กระจายของฝุ่นและของสำหรับการก่อสร้างทุกแห่ง</p> <p>(ท) ติดชายผ้าหรือพลาสติกเมื่อทำการก่อสร้างโครงสร้าง ส่วนบนทุกแห่ง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจาย ของฝุ่น</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5. คุณภาพอากาศและ อุตุวิทยวิทยา (ต่อ)</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> โครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง บางซื่อ (150X21.15 ม.) โดยในการออกแบบได้ลดขนาด สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง บางซื่อ (จากเดิม 22.5 ม. เหลือ 21.15 ม.) ในขณะที่แนวเขตทางกว้างประมาณ 30 ม. ทำให้โครงสร้างของสถานีไม่อยู่ในระยะระยะประชิดอาคาร สองข้างทางจนทำให้สามารถระบายอากาศและ สารมลพิษทางอากาศออกจากพื้นที่ได้ สถานีได้ ซึ่งพบว่า บนถนนได้สถานีมีปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) 	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>ในกรณีที่พบว่ามีการเปิดดำเนินการโครงการทำให้เกิด การสะสมของฝุ่นละอองขนาดใหญ่เกิน 10 ไมครอน (PM10) บริเวณได้สถานี E15 (สถานี) ซึ่งอยู่ใกล้แยกเทพรักษ์ และแยกปทุมธานี (มีค่าเกิน 0.120 มก./ลบ.ม.) ให้ติดตั้งระบบฉีดละอองน้ำแรงดันสูงได้สถานี เพื่อช่วยลดปริมาณฝุ่นละอองในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน ที่มีสภาพการจราจรติดขัด โดยการฉีดพ่นละอองน้ำได้ สถานีเพื่อให้ฝุ่นละอองตกลงบนพื้นถนน จากนั้นใช้รถดูดฝุ่น</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจวัดคุณภาพอากาศ (CO, NO₂, ความเร็ว และทิศทางลม) ในพื้นที่ไว้ต่อผลกระทบ ประกอบด้วย สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง บางซื่อ, สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง บางซื่อ, สถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง บางซื่อ และสถานีรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง บางซื่อ โดยดำเนินการตรวจวัด เป็นเวลา 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวัน ทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ 30 ปี

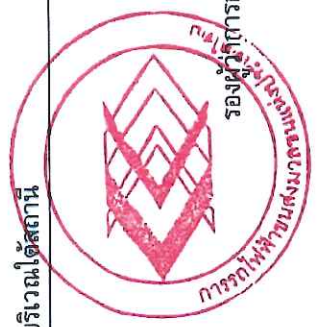


(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์กุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>5. คุณภาพอากาศและ อุดุนิยมวิทยา (ต่อ)</p> <p>สูงสุดประมาณ 18.8 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป จึงไม่เกิดการสะสม ของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ (CO) จนเกิดอันตรายต่อ ผู้สัญจรบนถนน บาทวิถีและผู้อยู่อาศัยในบริเวณสองฝั่งถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> • การสัญจรไปมาของยานพาหนะบนถนนสุขุมวิท ไม่ทำให้ ปริมาณ CO และ NO₂ เพิ่มขึ้น จนทำให้ความเข้มข้นสูง เกินค่ามาตรฐานหรือเป็นอันตรายต่อสุขภาพของชุมชน ที่อยู่ใกล้เคียงรวมทั้งพื้นที่อื่นในหวต่อผลกระทบ แต่อย่างไรก็ตามปริมาณฝุ่นละอองที่ตรวจวัดได้ซึ่งมีบางครั้ง ที่ค่าสูงเกินมาตรฐานโดยเฉพาะในบริเวณที่มีการจราจร หนาแน่นรวมทั้งมีฝุ่นละอองที่ติดมากับยานพาหนะ อาจสะสมอยู่ได้สถานี ดังนั้น บริเวณสถานี E15 (สำโรง) จึงต้องมีมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบในกรณีที่ พบว่าการเปิดดำเนินโครงการทำให้เกิดการสะสมของ ฝุ่นละอองบริเวณได้สถานี 	<p>บนถนนเพื่อลดฝุ่นละอองที่ตกลงบนพื้นต่อไป (ก) กำหนดให้มีการควบคุมการใช้รถบรรทุกในเขตเมือง โดยเฉพาะถนนสุขุมวิท เพื่อเป็นการลดมลพิษที่เกิด จากไอเสียรถบรรทุก</p>	<ul style="list-style-type: none"> • ตรวจวัดฝุ่นละอองไม่เกิน 10 ไมครอน (PM10) บริเวณได้สถานี E15 (สำโรง) โดยทำการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและ วันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลา ดำเนินโครงการ 30 ปี • ให้นำผลการตรวจวัดที่ได้มาเปรียบเทียบกับ ข้อมูลผลการตรวจวัดคุณภาพอากาศของกรม ควบคุมมลพิษที่สถานีบางนาและสมุทรปราการ พร้อมทั้งวิเคราะห์และสรุปผลที่ได้ • ตำแหน่งจุดตรวจวัดคุณภาพอากาศแสดง ดังรูปที่ 1 	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

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



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสาขาสีเขียว ช่วงแยบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง</p> <p>ระยะก่อสร้าง</p> <ul style="list-style-type: none"> ● สถานีและทางวิ่งยกระดับ ในการก่อสร้างสถานี พบว่าผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จะได้รับผลกระทบระดับเสียงสูงจากการเจาะเสาเข็มอยู่ในช่วง 81.4-88.6 dB(A) ซึ่งเกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A)) แต่เมื่อพิจารณา ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง พบว่ามีระดับเสียงอยู่ในช่วง 76.6-83.8 dB(A) ซึ่งเกินค่ามาตรฐาน Leq 24 ชั่วโมง (70 dB(A)) สำหรับบารกก่อสร้างแนวเส้นทางยกระดับ พบว่าผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ จะได้รับผลกระทบระดับเสียงสูงจากการเจาะเสาเข็ม อยู่ในช่วง 58.5-91.5 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A)) แต่เมื่อพิจารณา ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง พบว่ามีระดับเสียงอยู่ในช่วง 53.7-86.7 dB(A) 	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>(ก) การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน การกระแทก หรือเจาะ ภายใต้อาคารที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวัน</p> <p>(ข) ตรวจสอบสภาพเครื่องจักรทุก ๆ 7 วัน เพื่อป้องกันการเกิดเสียงดังโดยไม่ให้เกิดเสียงดังเกินมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก</p> <p>(ค) กำหนดให้ใช้เสาเข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านเสียง</p> <p>(ง) การขนถ่ายวัสดุและอุปกรณ์จะต้องมีการควบคุมจากวิศวกรผู้คุมงานให้เกิดเสียงดังน้อยที่สุด</p> <p>(จ) เครื่องจักรกลที่ตั้งอยู่ใกล้ที่ควรตั้งอยู่ห่างไกลจากชุมชนมากที่สุด</p> <p>(ฉ) กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและหมายเลขโทรศัพท์ติดไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ</p>	<p>ระยะก่อสร้าง</p> <p>ตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ที่วัดต่อการได้รับเสียง จำนวน 5 จุด ได้แก่ หมู่บ้านแสนสุขวินด์เซอร์, โรงเรียนพนมดงอินทร์, สก.ลำโพงเหนือ, หมู่บ้านเมฆฟ้าวัลลภ และวัดอโศการาม มีดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr.), ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24hr), ระดับเสียงสูงสุด (Lmax), ระดับเสียง L₉₀ และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) โดยตรวจวัดระดับเสียงที่เกิดจากการก่อสร้างบริเวณสถานีรถไฟ จุดละ 5 วันต่อเนื่องครบคลุม วันธรรมดาและวันหยุด โดยตรวจวัด 4 ครั้ง/ปี ตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง 4 ปี เมื่อสถานที่ได้สร้างแล้วเสร็จไม่ต้องดำเนินการตรวจวัด</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการโรงไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง (ต่อ)</p> <p>ซึ่งผู้รับเสียงในบริเวณพื้นที่อ่อนไหวบางจุด ได้แก่ โรงเรียนอนุบาลนนทบุรี ผู้ได้ว.สัมฤทธิ์ และหมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์ จะได้รับเสียงเกิน 70 dB(A) เล็กน้อย</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดเชื่อมต่อการเดินทาง จุดเชื่อมต่อการเดินทางที่ต้องการเจาะเสาเข็มเพื่อทำฐานรากอาคารต่างๆ และลานจอดรถ โดยพื้นที่อยู่ติดขอบที่ดินโดยรอบจะได้รับระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง 89.8 dB 94.6 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน และระดับเสียงสูงสุดจากการก่อสร้าง มาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A)) ศูนย์ซ่อมบำรุง <p>ผลการคำนวณระดับเสียงจากการก่อสร้างโดยอ้างอิงค่าระดับเสียงของเครื่องเจาะเสาเข็มเนื่องจากเป็นเครื่องจักรที่มีระดับเสียงสูงที่สุดในการก่อสร้างโครงการพื้นที่ใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการและคาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้าง</p>	<p>ตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ ให้ดำเนินการจัดการแก้ไขปัญหาในพื้นที่ แล้วรวบรวมผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างน้อยเดือนละ 10 ครั้ง เพื่อเสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับการติดตามตรวจสอบและการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อมในช่วงดำเนินการก่อสร้างทุกครั้ง และแจ้งผู้ร้องเรียนให้ทราบความคืบหน้าและผลการดำเนินการทุกครั้ง ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการแก้ไขหรือเยียวยาเรื่องร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จเป็นกรณีๆไป</p> <p>(ข) ควรจัดอุปกรณ์ป้องกันตรายส่วนบุคคล เช่น ที่อุดหู (Ear Plug) หรือที่ครอบหู (Ear Muff) สำหรับคนงานที่ทำงานในบริเวณก่อสร้างที่มีเสียงดังในเวลาทำงานไม่เกิน 8 ชม.</p> <p>(ง) พื้นถนนชั่วคราวควรใช้พื้นรองแบบยางเพื่อลดความดังของเสียง และจะใช้พื้นแผ่นเหล็กเมื่อจำเป็นเท่านั้น</p> <p>(ฉ) กำหนดช่วงเวลาในการก่อสร้างที่ก่อให้เกิดเสียงดัง</p>	<p>ตำแหน่งจุดตรวจวัดระดับเสียงแสดงดังรูปที่ 1</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง (ต่อ)</p> <p>โครงการมากที่สุด จะได้รับระดับเสียงสูงสุดจากการก่อสร้างประมาณ 102.94 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐานระดับเสียงสูงสุด (115 dB(A)) แต่มีโอกาสที่เกินมาตรฐานเสียงรบกวนตามประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (25/2550) เรื่องค่าระดับเสียงรบกวน 29 มิถุนายน 2550 และประกาศคณะกรรมการควบคุมมลพิษ เรื่องวิธีการตรวจวัดที่เกี่ยวข้อง 31 สิงหาคม 2550 แต่อย่างไรก็ตามเนื่องจากเสียงจากการเจาะเสาเข็มเป็นผลกระทบชั่วคราว ดังนั้น ผลกระทบของเสียงรบกวนจากกิจกรรมการเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงจึงอยู่ในระดับปานกลาง</p> <p>ทั้งนี้ ในความเป็นจริง กิจกรรมการก่อสร้างสถานีและทางวิ่งยกระดับส่วนใหญ่จะดำเนินการในช่วงกลางวัน และไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง ดังนั้น ผลกระทบของเสียงรบกวนจากกิจกรรมก่อสร้างที่มีต่อชุมชนและหน่วยงานใกล้เคียงจึงอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ ซึ่งเมื่อโครงการ</p>	<p>ให้อยู่ระหว่างเวลา 06.00-18.00 น. เพื่อหลีกเลี่ยงเวลาการพักผ่อนของประชาชน</p> <p>(ข) ต้องแจ้งชุมชนให้ทราบล่วงหน้าเมื่อจะมีการก่อสร้างที่ทำให้เกิดเสียงดังรบกวนชุมชนที่อาศัยอยู่ในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ</p> <p>(ค) กรณีที่มีเสียงดังมากซึ่งเป็นผลมาจากการใช้มอเตอร์และเครื่องจักร ควรมีการติดตั้งเครื่องรับเสียงหรือหม้อพัก (Silencer) หรือเครื่องดับเสียง (Muffler)</p> <p>(ง) จัดให้มีรั้วกำแพงกันเสียงสูงอย่างน้อย 2 ม. ซึ่งทำหน้าที่เสมือนกำแพงกันเสียงชั่วคราวรอบบริเวณพื้นที่ก่อสร้างเพื่อป้องกันเสียงไม่ให้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงและผู้สัญจรที่รุนแรงกับประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียงและผู้สัญจร</p> <p>(จ) ติดตั้งวัสดุซับเสียง (Absorption Material) ที่เพดานได้สถานที่เพื่อลดหรือป้องกันการสะท้อนของเสียงทุกสถานที่ ซึ่งวัสดุซับเสียงนี้สามารถลดค่าระดับเสียงได้ถึง 3 dB(A) หรือมากกว่า โดยวัสดุที่ใช้ คือ แผ่นอะลูมิเนียมเจาะรู</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้จัดการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว



สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง (ต่อ)</p>	<p>ดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบจากเสียงรบกวนที่ได้กำหนดไว้ จะทำให้ผลกระทบของเสียงรบกวนจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการลดลงมาอยู่ในระดับที่ยอมรับได้</p>	<p>(Perforated Aluminium) และใยแก้ว (Fiber Glass) ซึ่งเป็นวัสดุที่มีน้ำหนักเบา และสามารถลดการสะท้อนเสียงได้ดี โดยเมื่อเสียงจากพาหนะได้สัณฐานมายังวัสดุซับเสียง เสียงส่วนหนึ่งจะผ่านแผ่นอะลูมิเนียมที่เจาะรูไว้ภายในใยแก้วช่วยลดซับเสียง จึงทำให้เสียงจากพาหนะสะท้อนผ้าเพดานลงไปยังพื้นถนนลดลง</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ที่โครงการได้รับเสียงจำนวน 5 จุด ได้แก่ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนนนทคุนวิทย์, สภ.ลำโพงเหนือ, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิมล และวัดอโศการามมีดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr), ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr), ระดับเสียงสูงสุด (Lmax), ระดับเสียง L₅₀ และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) โดยตรวจวัด ระดับเสียงที่เกิดจาก
<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • เนื่องจากอาคารที่อยู่ริมถนนสุขุมวิทไม่ได้อยู่ประชิดถนนตลอดแนว โดยบริเวณสถานีรถไฟฟ้ามหานครใหญ่ไม่มีอาคารสูงประชิดทั้งสองข้างจนทำให้ข้างใต้สถานีมีสภาพเป็นจุดเสียงซึ่งสามารถกระจายออกไปด้านข้างได้มีเพียงสถานี E15 (ลำโพง) ที่เป็นชุมชนค่อนข้างหนาแน่นมีอาคารพาณิชย์สูง 2-4 ชั้น ทั้ง 2 ด้าน แต่เนื่องจากมีระยะถอยร่นค่อนข้างกว้าง (~ 5 ม.) คือสถานีไม่ได้อยู่ประชิดถนน ดังนั้นจึงไม่เกิดสภาพการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานีได้อย่างเต็มรูปแบบอย่างไรก็ตาม 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) ติดตั้งกำแพงกันเสียงชนิดดูดซับเสียงสูง 1.2 เมตร บริเวณผนังกันเสียงของทางวิ่งยกระดับในฝั่งที่ผ่านพื้นที่อ่อนไหวและทั้ง 2 ฝั่งในบริเวณประแจลำหลัก รถไฟฟ้าตลอดแนวเส้นทาง นอกเหนือจากการติดตั้งกำแพงกันดูดซับเสียงของรางรถไฟฟ้ามหานครจากบางบริงไปสมุทรปราการดังต่อไปนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>โรงเรียนมนตรีธรรม์</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันเสียงฝั่งขวา ที่ กม. ที่ 0+200 ถึง กม. 0+275 • <u>ผู้ใต้ตัวสถานี</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันเสียงฝั่งซ้าย 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจวัดระดับเสียงในพื้นที่ที่โครงการได้รับเสียงจำนวน 5 จุด ได้แก่ หมู่บ้านแสนสุขนิเวศน์, โรงเรียนนนทคุนวิทย์, สภ.ลำโพงเหนือ, หมู่บ้านเมฆฟ้าวิมล และวัดอโศการามมีดัชนีที่ทำการติดตามตรวจสอบ ประกอบด้วย ระดับเสียงเฉลี่ยรายชั่วโมง (Leq 1 hr), ระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง (Leq 24 hr), ระดับเสียงสูงสุด (Lmax), ระดับเสียง L₅₀ และระดับเสียงกลางวัน-กลางคืน (Ldn) โดยตรวจวัด ระดับเสียงที่เกิดจาก 	



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริัง - สมุทรปราการ การดำเนินการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง (ต่อ)</p> <p>ความถี่ของการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านเสียงที่อาจเกิดขึ้น</p> <ul style="list-style-type: none"> จุดเชื่อมต่อการเดินทาง และอาคารจอดรถแล้วจรแบ่งเป็นพื้นที่สำหรับจอดรถประมาณ 500 คัน ส่วนที่เหลือสามารถจัดให้เป็นพื้นที่สำหรับรถโดยสารประจำทาง รถแท็กซี่ และรถรับ-ส่งทั่วไป ดังนั้นแหล่งกำเนิดเสียงมาจากเครื่อง/ท่อไอเสียรถ เนื่องจากจุดเชื่อมต่อการเดินทางตั้งอยู่บริเวณชานเมืองที่มีชุมชนไม่หนาแน่น โดยส่วนใหญ่เป็นโรงงานอุตสาหกรรมและมีบ้านเรือนอยู่ทางด้านซ้าย <p>ดังนั้นเสียงที่เกิดขึ้นดังกล่าวจึงสามารถกระจายออกไปได้ทุกทิศทางทำให้ระดับเสียงต่อบริเวณใดบริเวณหนึ่งไม่สูงจนเกินระดับมาตรฐาน</p> <ul style="list-style-type: none"> พื้นที่ส่วนใหญ่ของศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นที่จอดพักรถไฟฟ้า และมีพื้นที่ส่วนหนึ่งเป็นโรงซ่อมบำรุงหลัก ซึ่งไม่มีแหล่งกำเนิดเสียงที่มีระดับสูงมากนัก โดยกิจกรรม 	<p>ที่ กม. 1+850 ถึง กม. 1+925</p> <ul style="list-style-type: none"> พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ตัดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งซ้าย บริเวณผนังกันล่อฝั่งซ้ายที่ กม. 3+450 ถึง กม. 3+650 โรงเรียนพรานทิพย์ราษฎร์ ตัดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งซ้าย ที่ กม. 5+000 ถึง กม. 5+075 พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ ตัดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งซ้าย ที่ กม. 5+925 ถึง กม. 5+883 โรงเรียนนายเรือ ตัดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งขวา ที่ กม. 5+700 ถึง กม. 5+883 และ กม. 6+033 ถึง 6+275 วัดมหาธาตุ ตัดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งขวา ที่ กม. 6+475 ถึง กม. 6+550 วิทยาลัยสารพัดช่างสมุทรปราการ ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งขวา ที่ กม. 6+783 ถึง กม. 6+800 	<p>การดำเนินการบริเวณ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร 5 วันต่อเนื่อง ครอบคลุมทั้งวันธรรมดาและวันหยุด โดยตรวจวัดทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ 30 ปี โดยอาจเพิ่มการตรวจวัดในบางบริเวณที่มีปัญหาจากโครงการโดยไม่ได้คาดคิดหรือมีเรื่องร้องเรียน</p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจวัดระดับเสียงเฉลี่ย 24 ชั่วโมง บริเวณใต้สถานี E15 (สำโรง) โดยทำการตรวจวัด 5 วันต่อเนื่อง (ให้ครอบคลุมวันทำงานและวันหยุดราชการ) ทุก 6 เดือน ตลอดระยะเวลาดำเนินการโครงการ 30 ปี ให้นำผลการตรวจวัดที่ได้มาเปรียบเทียบกับข้อมูลผลการตรวจวัดระดับเสียงของกรมควบคุมมลพิษที่สถานีบางนาและสถานีสมุทรปราการ พร้อมทบทวนวิเคราะห์และสรุปผลที่ได้ 	

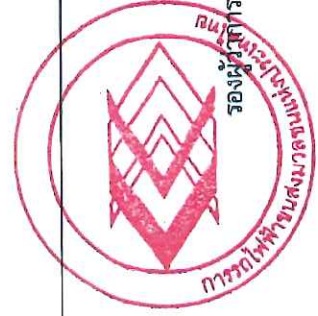


.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริัง - สมุทรปราการ (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การศึกษาขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>6. เสียง (ต่อ)</p> <p>ที่ทำให้เกิดเสียงดัง ได้แก่ การเจียรล้อ จะดำเนินการใน ห้องที่มีการออกแบบโดยเฉพาะเพื่อให้สามารถลดเสียง ดังจากกิจกรรมดังกล่าวออกสู่ภายนอกได้ โดยห้องเจียร ล้อจะอยู่ในอาคารที่แยกออกมา ตัวอาคารตั้งอยู่ บริเวณกลางพื้นที่ศึกษาห่างจากแนวเขตที่ดินข้างเคียง มากกว่า 97 ม. เพื่อให้ไกลจากชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงมาก ที่สุด สำหรับกิจกรรมการซ่อมแซมอื่นๆ จะดำเนินการ ในโรงซ่อมบำรุงหลังซึ่งห่างอาคารด้านที่ติดชุมชนใช้ อีควอลเบาเพื่อป้องกันเสียง ทั้งนี้ตัวอาคารจะตั้งอยู่ห่างจาก แนวเขตที่ดินด้านที่ติดกับหมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล่าที่อยู่ ใกล้เคียงพื้นที่ศึกษา 12 ม. พร้อมกับมีการปลูกไม้ยืนต้น หนาทึบเป็นแนวกันเขตที่ดินโดยรอบ กิจกรรมในส่วนนี้ จึงไม่มีเสียงดังที่จะเล็ดลอดออกไปสู่ภายนอกได้ อย่างมีนัยสำคัญ</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <u>คริสตจักรพระสัญญา</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อ ผังขวา ที่ กม. 7+475 ถึง กม. 7+525 • <u>โรงเรียนสุยานันท์</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+500 ถึง กม. 7+600 • <u>โรงเรียนสตรีสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งซ้าย ที่ กม. 7+725 ถึง กม. 7+825 • <u>โรงเรียนนพคุณวิทยา</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อ ผังขวา ที่ กม. 8+150 ถึง กม. 8+325 • <u>โรงเรียนเสียมพิทยานุกูล</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อฝั่งซ้าย ที่ กม. 8+800 ถึง กม. 9+100 • <u>โรงเรียนสมุทรปราการ</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อ ผังขวา ที่ กม. 9+250 ถึง กม. 9+338 • <u>โรงเรียนปราชญ์นาวุศร</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อ ผังขวา ที่ กม. 11+525 ถึง กม. 11+600 • <u>โรงเรียนบ้านคลองหลวง</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล่อ ผังขวา ที่ กม. 11+675 ถึง กม. 11+775 	<p>ตำแหน่งจุดตรวจวัดระดับเสียงแสดงดังรูปที่ 1</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการฝ่ายส่งเสริมมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

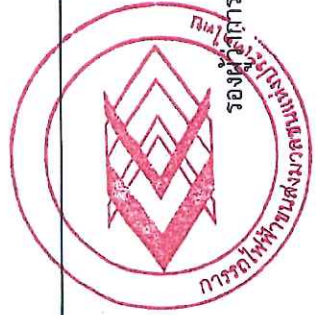
องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และจุดเด่นค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)		<ul style="list-style-type: none"> • <u>ประเภทที่ 1</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยัง 2 ด้าน ที่ กม. 0+818 to 0+895 • <u>ประเภทที่ 2</u> ติดตั้งบริเวณผนังกันล้อยัง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



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)
รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทบทวนต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

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

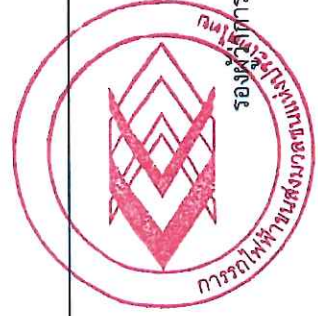


.....
(นายธีรพันธ์ เศรษฐินกุล)

รองผู้จัดการโครงการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการขอรับต่อสิ่งแวดลอมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
6. เสียง (ต่อ)		<p>(ง) กำหนดความเร็วรถไฟฟ้่าช่วงที่ผ่านทางโค้งไม่เกิน 30 กม./ชม. เพื่อความปลอดภัยและลดการเสียดสีของรางกับล้ออันอาจก่อให้เกิดเสียงดัง</p> <p>(จ) ปฏิบัติในบริเวณสถานีเพื่อช่วยลดการสะท้อนของเสียงบริเวณได้สถานี</p> <p>(ฉ) บำรุงรักษาขบวนรถไฟฟ้่าอย่างสม่ำเสมอเพื่อให้อยู่ในสภาพใช้งานได้ดี และป้องกันเสียงดังจากการเสียดทานของรถกับรางรถไฟฟ้่า</p> <p>(ช) บำรุงรักษา และปลูกต้นไม้ทดแทนที่ตายไปในบริเวณสถานี ศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารจอดแล้วจรที่มีอาณาเขตติดต่อกับพื้นที่เอกชน/ประชาชน/หน่วยงานราชการ</p> <p>(ซ) ตรวจสอบวัสดุซับเสียงให้อยู่ในสภาพดีอย่างสม่ำเสมอ และเปลี่ยน/ซ่อมแซมเมื่อพบว่ามีชำรุดเสียหาย เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการซับเสียงอย่างเหมาะสมตลอดเวลา</p> <p>(ฌ) การเดินรถไฟฟ้่าผ่านอาคารบ้านเรือนที่มีความสูง 3 ชั้นขึ้นไปควรตรวจระดับเสียงอีกครั้งถ้าเกินค่ามาตรฐาน ต้องติดตั้งกำแพงกันเสียง</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบโครงการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>7. ความสัมพันธ์เบื้องต้น</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ระยะห่างของพื้นที่ไวต่อผลกระทบกับเขตอ้อมของสถานี มีค่าอยู่ในช่วง 15-32 ม. ดังนั้นประชาชนจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มสูงสุดไม่เกิน 0.11 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสัมพันธ์ที่ไม่รู้สึกได้ ระยะห่างของอาคารจอร์จกับแนวเขตพื้นที่ศึกษาเท่ากับ 31 ม. ดังนั้นพื้นที่ที่อยู่ติดเขตที่ดินบริเวณที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้างในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มเพื่อก่อสร้างอาคารมีค่าสูงสุด 0.4 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสัมพันธ์ที่ไม่รู้สึกได้ ไม่มีผลต่ออาคารตามมาตรฐาน DIN ระยะห่างของศูนย์ซ่อมบำรุงกับแนวเขตพื้นที่หมู่บ้านเมฆฟ้าวิลล์เท่ากับ 12 ม. ดังนั้นประชาชนจะได้รับผลกระทบจากความสั่นสะเทือนจากกิจกรรมก่อสร้าง 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ออกแบบการก่อสร้างโดยให้มีรอยต่อระหว่างรางรถไฟฟ้าน้อยที่สุดเพื่อลดความสัมพันธ์เบื้องต้น</p> <p>(ข) กำหนดให้ใช้เข็มเจาะเพื่อลดผลกระทบด้านความสัมพันธ์เบื้องต้น</p> <p>(ค) หลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลงระดับของรางรถไฟฟ้าย่างรวดเร็ว โดยจัดให้อยู่ในแนวระดับมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยการค่อย ๆ เปลี่ยนระดับใหม่ความลาดชันไม่เกินร้อยละ 3.5 ตามที่กำหนดไว้ในแบบเบื้องต้น</p> <p>(ง) การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน การกระแทก ในรั้วพื้นที่ก่อสร้างให้ทำในช่วงเวลากลางวัน</p> <p>(จ) หากจำเป็นต้องมีกิจกรรมการก่อสร้างใกล้บริเวณที่ไวต่อการได้รับผลกระทบ เช่น โรงเรียน คอรถพลังงานในการเจาะเสาเข็มแต่ละครั้งถึงแม้ว่าต้องเพิ่มจำนวนครั้งก็ตาม ทั้งนี้เพื่อลดความสัมพันธ์เบื้องต้นที่เกิดขึ้น</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>-</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการโรงไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทดสอบต่อสิ่งแวดลอมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)	ในช่วงที่มีการเจาะเสาเข็มสูงสุด 2 มม./วินาที ซึ่งเป็นระดับความสั่นสะเทือนที่สามารถรับรู้ได้โดยง่าย	(จ) รถบรรทุกที่ใช้ในการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุก่อสร้าง จะต้องใช้ความเร็วต่ำและใช้ถนนที่ปรับผิวจราจรเรียบ อย่งสม่ำเสมอ (ข) ในการก่อสร้างถ้าจำเป็นต้องใช้แผ่นเหล็กที่มีความหนาของถนนชั่วคราวจะต้องมีแผ่นยางปูทับก่อน เพื่อป้องกันความสั่นสะเทือนที่อาจเกิดขึ้น (ค) ในกรณีที่มีความสั่นสะเทือนค่อนข้างสูง จะต้องมีการขุดร่องสำหรับเป็นตัวตัดคลื่นที่เกิดจากแหล่งกำเนิด สูดรึบ ซึ่งสามารถช่วยลดผลกระทบที่เกิดขึ้นได้ (ง) เลือกใช้เครื่องมือ อุปกรณ์ หรือเครื่องจักรที่เกิดแรงกระแทกน้อยที่สุด เช่น ใช้เข็มเจาะแทนเข็มตอก เพื่อลดผลกระทบด้านความสั่นสะเทือนที่เกิดขึ้น และต้องมีวิศวกรควบคุมการทำงานอย่างใกล้ชิด เพื่อตรวจสอบความสั่นสะเทือนที่อาจเกิดขึ้นตราายได้ (ฉ) กิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การเจาะ การขุดผิวหน้าดิน	

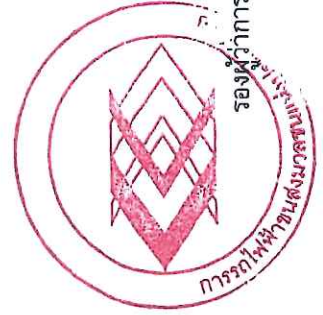


(Handwritten signature in blue ink)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
7. ความสั่นสะเทือน (ต่อ)		<p>การกระแทก การตอก หรือกิจกรรมอื่นๆ ที่ทำให้เกิดความสั่นสะเทือน ให้ทำในช่วงเวลากลางวัน หรือตั้งแต่เวลา 08.00-17.00 น. เท่านั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการรบกวนต่อการพักผ่อนของประชาชนที่อยู่ตามแนวเส้นทางโครงการ</p> <p>(ข) กรณีที่คาดว่าจะมีความเสียหายต่ออาคารที่เกิดจากการดำเนินการ ต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน</p> <p>(ค) ในระหว่างการก่อสร้างต้องมีข้อกำหนดข้อยอบัติเพื่อให้ผู้รับเหมาใช้มาตรการที่เหมาะสมเพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดต่ออาคารและสิ่งปลูกสร้างที่อยู่ใกล้เคียง</p>	



(Handwritten signature in blue ink)

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการฝ่ายสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>7. ความเสี่ยงสะท้อน (ต่อ)</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>จากข้อมูลการตรวจวัดจากโครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส ในปัจจุบัน สามารถนำมาเทียบเคียงกับการดำเนินการโครงการส่วนขยายได้ว่าเมื่อเปิดใช้เส้นทางแล้วจะมีระดับความสั่นสะเทือนเกิดขึ้นใกล้เคียงกัน ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะสมบัติของรถไฟฟ้าและระบบรางใกล้เคียงกัน ดังนั้นเมื่อมีการดำเนินโครงการส่วนต่อขยาย ประชาชนที่อยู่อาศัยบริเวณที่ห่างจากเสาคอม่อตั้งแต่ 10 ม. ขึ้นไป จะรู้สึกสั่นสะเทือนเพียงเล็กน้อยจนถึงมีความรู้สึกรำคาญ และไม่มีผลกระทบต่อโครงสร้างของสิ่งก่อสร้างใกล้เคียง ซึ่งเกิดจากการสัจจุรของยานพาหนะบนท้องถนน ไม่ได้เกิดจากรถไฟฟ้าแต่อย่างใด</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) ตรวจสอบยารองหมุดยึดโครงและยางบริเวณดุมล้อให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง</p> <p>(ข) กรณีที่ตรวจรับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือนทางหน่วยงาน หรือผู้เดินรถต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) ตรวจสอบยารองหมุดยึดโครงและยางบริเวณดุมล้อให้มีสภาพสมบูรณ์ โดยตรวจสอบอย่างน้อยเดือนละ 2 ครั้ง</p> <p>(ข) กรณีที่ตรวจรับร้องเรียนเรื่องความสั่นสะเทือนทางหน่วยงาน หรือผู้เดินรถต้องจัดผู้เชี่ยวชาญเข้าไปสำรวจและหาแนวทางแก้ไขโดยด่วน</p>	<p>-</p>



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางแค - สมุทรปราการ การศึกษาขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>8. นิเวศวิทยาบนบก</p> <p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>การก่อสร้างโครงการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบใดๆ ต่อสภาพนิเวศวิทยาบนบกในบริเวณพื้นที่ศึกษาที่มีลักษณะเป็นระบบนิเวศสังคมเมือง (Urban Ecology) พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นชุมชนบ้านพักอาศัย อาคารพาณิชย์ สถานประกอบการ โรงงานอุตสาหกรรม และสถานที่ราชการ เป็นต้น โดยไม่มีพื้นที่ป่าอนุรักษ์ และไม่พบสัตว์ที่หายาก ทั้งนี้ สำหรับพื้นที่บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ปัจจุบันเป็นที่ว่างรอการใช้ประโยชน์ โดยไม่มีต้นไม้และสัตว์ที่ควรอนุรักษ์แต่อย่างใด โดยผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่คาดว่าจะเกิดขึ้นต่อระบบนิเวศทางบกในระยะก่อสร้าง ได้แก่ การรื้อไม้พุ่มและไม้ประดับที่ปลูกตามเกาะกลางถนน เพื่อสร้างโครงสร้างของระบบรางตลอดแนวเส้นทาง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อสัตว์ที่อาศัยอยู่ในบริเวณดังกล่าว แต่เนื่องจากระบบนิเวศดังกล่าวเป็นระบบนิเวศเมืองที่พื้นที่สีเขียวเป็นผืนเล็ก ๆ จึงจัดเป็นระบบนิเวศ ที่ไม่สมบูรณ์</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ขุดล้อมไม้ยืนต้นและต้นไม้การย้ายไม่ตก ไม่ประดับบริเวณเกาะกลางถนน และทางเดินเท้าที่จำเป็นต้องใช้ในพื้นที่ในการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังให้แล้วเสร็จ ก่อนการก่อสร้าง ก่อนนำไปปลูกในพื้นที่อื่น เช่น สวนสาธารณะของเทศบาลนครสมุทรปราการ เป็นต้น หรือนำกลับมาปลูกเมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ</p> <p>(ข) จัดบันทึกปริมาณ ชนิด และจำนวนของต้นไม้ที่ทำการย้ายทั้งหมด</p> <p>(ค) การเคลื่อนย้ายเครื่องจักรกลต่าง ๆ ต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียง</p> <p>(ง) ปลูกต้นไม้ทดแทนได้แนวเส้นทางโครงการและทางเดินเท้าภายหลังการก่อสร้างโครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าวแล้วเสร็จ</p> <p>(จ) ต้องทำการดูแลต้นไม้ที่ปลูกทดแทนให้เจริญงอกงามตลอดระยะเวลา 5 ปี หลังจากเริ่มทำการปลูก และ</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ขุดล้อมไม้ยืนต้นและต้นไม้การย้ายไม่ตก ไม่ประดับบริเวณเกาะกลางถนน และทางเดินเท้าที่จำเป็นต้องใช้ในพื้นที่ในการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังให้แล้วเสร็จ ก่อนการก่อสร้าง ก่อนนำไปปลูกในพื้นที่อื่น เช่น สวนสาธารณะของเทศบาลนครสมุทรปราการ เป็นต้น หรือนำกลับมาปลูกเมื่อดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ</p> <p>(ข) จัดบันทึกปริมาณ ชนิด และจำนวนของต้นไม้ที่ทำการย้ายทั้งหมด</p> <p>(ค) การเคลื่อนย้ายเครื่องจักรกลต่าง ๆ ต้องระมัดระวังมิให้เกิดความเสียหายแก่ต้นไม้ที่อยู่บริเวณใกล้เคียง</p> <p>(ง) ปลูกต้นไม้ทดแทนได้แนวเส้นทางโครงการและทางเดินเท้าภายหลังการก่อสร้างโครงสร้างของสถานีรถไฟฟ้าวแล้วเสร็จ</p> <p>(จ) ต้องทำการดูแลต้นไม้ที่ปลูกทดแทนให้เจริญงอกงามตลอดระยะเวลา 5 ปี หลังจากเริ่มทำการปลูก และ</p>	<p>-</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. นิสิตวิทยามบมก (ต่อ)	<p>ไม่มีความหลากหลายทางชีวภาพ สัตว์ที่จะได้รับผลกระทบ เป็นสัตว์ที่สามารถปรับตัวและดำรงชีพอยู่ได้ในเมือง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการก่อสร้างแล้วเสร็จ จะทำการปลูกต้นไม้และจัดสภาพภูมิทัศน์พื้นที่สีเขียว บริเวณแนวเส้นทางโดยเฉพาะบริเวณสถานีเพื่อความสวยงามและลดผลกระทบด้านคุณภาพอากาศ เสียง และทัศนียภาพที่อาจเกิดขึ้นในบางบริเวณ ทำให้เกิดสภาพของระบบนิเวศในเมืองได้ใหม่</p>	<p>ให้ทำการปลูกชดเชยในกรณีที่มีต้นไม้ตาย (จ) ทำการรจัดพื้นที่ปริมาณ ชนิด ความสูง จำนวนและ ตำแหน่งของต้นไม้ที่ทำการปลูกชดเชย</p>	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> การดำเนินการไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพ นิสิตวิทยามบมก เนื่องจากโครงสร้างสถานีและทางวิ่ง ยกระดับของโครงการตั้งอยู่บนเกาะกลางถนนสุขุมวิท ซึ่งไม่มีสภาพนิเวศวิทยามบมกที่สำคัญ ส่วนจุดเชื่อมต่อ การเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุงเดิมเป็นพื้นที่ว่างรอการใช้ ประโยชน์ ไม่มีพื้นที่หรือสัตว์ที่ควรอนุรักษ์ รวมทั้งพื้นที่ บริเวณใกล้เคียงโดยรอบส่วนใหญ่เป็นชุมชนบ้านพักอาศัย</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) ปลูกต้นไม้ชดเชยบริเวณเกาะกลางถนนและทางเดินเท้า หรือพื้นที่ใกล้เคียงโดยพื้นที่นั้นๆ ไม่นำมาปลูกควรเป็นไม้ประเภทไม้ใบและ ไม้ดอกทรงพุ่มสูง (ข) บำรุงดูแลรักษาและปลูกซ่อมแซมต้นไม้ให้เจริญงอก งามอย่างต่อเนื่องเป็นระยะเวลาอย่างน้อย 5 ปี ก่อนส่ง มอบให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องรับไปดูแลต่อไป</p>	-



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์กุล)
รองผู้อำนวยการกองไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงแมบริง - สมุทรปราการ การศึกษาขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
8. นิเวศวิทยาบนบก (ต่อ)	และโรงงานอุตสาหกรรม ซึ่งไม่มีสภาพนิเวศวิทยาบนบกที่สำคัญ ดังนั้น การดำเนินโครงการ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อทรัพยากรชีวภาพบนบกที่สำคัญ	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. นิเวศวิทยาในน้ำ	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>● พื้นที่ก่อสร้างสถานี E15 (ลำโรง) อยู่ใกล้คลองลำโรง ซึ่งอาจมีการชะล้างตะกอนจากการเปิดหน้าดินลงสู่คลองได้บ้าง ทำให้หน้าในคลองมีความขุ่นเพิ่มมากขึ้น ซึ่งความขุ่นที่เพิ่มขึ้นนี้มีผลรบกวนสิ่งมีชีวิตในน้ำ โดยไปลดการลอดผ่านของแสงและมีผลในการลดการสังเคราะห์แสงและการดำรงชีวิตของแพลงก์ตอนพืช อย่างไรก็ตาม เนื่องจากบริเวณที่จะเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างสถานีมีขนาดไม่ใหญ่มากนัก (ความกว้างของการเปิดหน้าดินช่วงการทำเสาเข็มและฐานรากสูงสุดประมาณ 8 เมตร) และกิจกรรมในการก่อสร้างส่วนใหญ่เป็นกิจกรรมที่ใช้น้ำน้อยมาก เนื่องจากใช้ระบบคานคองกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder)</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ห้ามมีตอมอลงในคลองหรือทางน้ำสาธารณะตลอดแนวเส้นทาง</p> <p>(ข) ดำเนินการก่อสร้างฐานรากและตอม่อที่อยู่ห่างจากริมคลอง 50 ม. ภายในเขตดูแล และให้แล้วเสร็จโดยเร็ว</p> <p>(ค) การขนย้ายและเก็บกองวัสดุต้องกระทำด้วยความระมัดระวังมิให้มีการร่วงหล่นลงในคลอง</p> <p>(ง) ต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียแบบติดกับที่จากที่พิกัดงานก่อสร้างจนถึงเกราะ—กรองไร้อากาศเพื่อบำบัดน้ำเสีย</p>	-

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)
รองผู้จัดการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)



สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอยื่นเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกั้นเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)	โอกาสที่จะเกิดการชะล้างหน้าดินเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างสถานีและทางวิ่งต่างระดับซึ่งอยู่ในระดับต่ำ ประกอบกับการก่อสร้างโครงการในแต่ละจุดจะใช้ระยะเวลาไม่นานเพราะโครงสร้างส่วนใหญ่ใช้ระบบคานคองกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) โดยจะเคลื่อนย้ายตำแหน่งการก่อสร้างไปตามแนวเส้นทาง และสภาพพื้นที่บริเวณที่จะก่อสร้างสถานที่เป็นพื้นที่ราบมีความลาดเอียงต่ำ โอกาสที่จะเกิดการชะล้างตะกอนดินจึงอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้โครงการไม่มีมีการวางฐานรากและตอม่อลงในคลอง ดังนั้น จะไม่มีผลกระทบจากการขุดหรือเจาะพื้นที่ตอม่อต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองสำโรง ส่วนสถานี E16 (ปู่เจ้าสมิงพราย) ไม่มีแหล่งน้ำผิวดินในบริเวณใกล้เคียงแต่อย่างใด		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การขออนุญาตเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>9. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)</p>	<ul style="list-style-type: none"> บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง อยู่ห่างจากคลองชลประทานประมาณ 25 ม. ทั้งนี้ การก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้ำธรรมชาติ โดยน้ำทั้งที่ผ่านการบำบัดแล้วจะระบายสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะ บนถนนสุขุมวิท ดังนั้น กิจกรรมการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อ การเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง จึงไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองชลประทาน 		
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> แหล่งน้ำผิวดินในพื้นที่ศึกษาที่แนวเส้นทางตัดผ่าน คือ คลองสำโรง ซึ่งในช่วงฤดูฝนอาจมีน้ำชะล้างผิวจราจรไฟฟ้า ที่มีการปนเปื้อนฝุ่นละอองลงสู่คลองสำโรงได้ แต่เนื่องจาก ปริมาณฝุ่นละอองที่ปะปนเปื้อนลงสู่คลองสำโรงมีปริมาณน้อย และถูกเจือจางโดยน้ำฝน ดังนั้น น้ำฝนที่ชะล้างผิวจราจรไฟฟ้า จึงอาจส่งผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาในน้ำของคลองสำโรง เพียงเล็กน้อย ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาองค์ประกอบชนิดของ</p>		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์กุล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริง - สมุทรปราการ การศึกษาของเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
9. นิเวศวิทยาในน้ำ (ต่อ)	แพลงก์ตอนสัตว์และแพลงก์ตอนพืชที่อยู่ในคลองลำโรง ซึ่งเป็นกลุ่มที่ขอบอาศัยในแหล่งน้ำที่มีอินทรีย์สารสูง ซึ่งบ่งบอกได้ว่าแหล่งน้ำดังกล่าวมีคุณภาพต่ำอยู่ในสภาพเสื่อมโทรมไม่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยของสิ่งมีชีวิตในน้ำ ดังนั้น ผลกระทบของโครงการต่อระบบนิเวศในน้ำ จึงอยู่ในระดับต่ำ		
10. การใช้ที่ดิน	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การก่อสร้างดำเนินการบนพื้นที่เกาะกลางถนนเป็นส่วนใหญ่และพื้นที่บางบริเวณบริเวณสถานี มีเพียงช่วงเดียวเท่านั้นที่ดำเนินการนอกแนวถนนออกไป เนื่องจากต้องขยับโครงการถนนวงแหวนรอบนอกด้านใต้ (กาญจนาภิเษก) ซึ่งปัจจุบันเป็นพื้นที่ว่างเปล่า ดังนั้น จึงมีการเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินเฉพาะบริเวณเกาะกลางถนนสุขุมวิทที่แนวเส้นทางผ่านและพื้นที่ว่างเปล่าดังกล่าว การก่อสร้างจุดเชื่อมต่อแนวเดินทาง ใช้พื้นที่ก่อสร้าง 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนทราบถึงบริเวณที่จะทำการก่อสร้างพร้อมทั้งเส้นทางที่ใช้หลบเลี่ยงได้</p> <p>(ข) กำหนดเขตการก่อสร้างเป็นระยะๆ ละ 500 ม. เมื่อก่อสร้างในระยะนั้นเสร็จแล้วต้องรีบฟื้นฟูพื้นที่โดยทันที</p> <p>(ค) การก่อสร้างต้องใช้ระยะเวลาอย่างรวดเร็วและเป็นไปตามกำหนดเวลาที่ระบุไว้</p> <p>(ง) ห้ามวางเสาหรือฐานรากใดๆ บริเวณทางแยกทุกแห่งเด็ดขาด</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางปะอิน - สมุทรปราการ การขออนุญาตเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)</p>	<p>ประมาณ 18 ไร่ โดยใช้พื้นที่ว่างริมถนนสุขุมวิท โดยในช่วงก่อสร้างจำเป็นต้องมีการขนย้ายวัสดุอุปกรณ์ เข้ามาในพื้นที่ จึงอาจส่งผลกระทบต่อจราจร บริเวณด้านหน้าโครงการบ้าง แต่ก็เป็นผลกระทบเพียงเล็กน้อยเท่านั้น เนื่องจากจะไม่มีการขนส่งในช่วง ชั่วโมงเร่งด่วน ประกอบกับพื้นที่โดยรอบส่วนใหญ่เป็น โรงงานอุตสาหกรรมและคลังสินค้า ไม่ได้เป็นพื้นที่ ชุมชนหนาแน่นที่มีการค้าขายบริเวณหน้าทิวทัศน์ ดังนั้น จึงเกิดผลกระทบในระดับที่ประชาชนสามารถ จะปรับตัวได้เช่นเดียวกัน</p> <ul style="list-style-type: none"> ● ผลกระทบการใช้ที่ดินบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุง คือหากมีการก่อสร้างโครงการ แนวโน้มผลกระทบจากการก่อสร้าง หรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนไปเฉพาะบริเวณ พื้นที่ก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุงเท่านั้น โดยใช้พื้นที่ ก่อสร้างประมาณ 122 ไร่ ปัจจุบันบริเวณดังกล่าวเป็นที่โล่งว่างเปล่า ในขณะที่พื้นที่อื่นในรัศมีศึกษายังคงมี 		



(Signature)
.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์กุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กาญจนาภิเษกและแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)</p>	<p>สภาพการใช้ที่ดินเป็นที่อยู่อาศัยและโรงงานอุตสาหกรรม (นอกหนึ่ง) เช่นเดิม เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ในการก่อสร้าง ไม่ได้กระทบต่อการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เมื่อมีการดำเนินโครงการแล้ว จะส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองตามแนวเส้นทางรถไฟฟ้าวออกไปยังชานเมืองสมุทรปราการ ซึ่งปัจจุบันบริเวณสองข้างทางส่วนใหญ่เป็นพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่แล้ว แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงในลักษณะที่เป็นการเพิ่มความหนาแน่นมากขึ้น รูปแบบการใช้ที่ดินจากบ้านเรือนหรืออาคารพาณิชย์ บางส่วนอาจเปลี่ยนเป็นห้างสรรพสินค้า หรืออาคารสำนักงานขนาดใหญ่และทำให้ราคาที่ดินสูงขึ้นได้ ซึ่งการพัฒนาและการขยายตัวของชุมชนที่มีการควบคุมด้วยผังเมืองรวมสมุทรปราการ โดยพื้นที่ส่วนใหญ่กำหนดเป็นพื้นที่พาณิชยกรรมอยู่แล้ว จึงคุ้มค่าในการดำเนินการพัฒนาโครงการ สำหรับพื้นที่นอกเหนือ 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องควบคุมการขยายตัวของชุมชนเมืองและย่านธุรกิจการค้าให้เป็นไปอย่างมีระเบียบตามกฎหมายผังเมืองรวมจังหวัดสมุทรปราการ</p>	-



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสาขาสีเขียว ช่วงแม่บริ้ง - สหุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

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



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการโรงไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งโครงการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)</p>	<p>การพัฒนาหรือเปลี่ยนแปลงการใช้ที่ดินจะเปลี่ยนไป เฉพาะบริเวณพื้นที่ก่อสร้างอาคารจอดรถแล้วจรเท่านั้น ในขณะที่พื้นที่อื่นในรัศมีศึกษา ก็ยังคงมีสภาพการใช้ที่ดิน เช่นเดิมเนื่องจากส่วนใหญ่เป็นเขตโรงงานอุตสาหกรรม แต่อาจมีการเปลี่ยนแปลงสภาพการใช้ที่ดินบ้างตาม ความต้องการขยายธุรกิจอุตสาหกรรม ประกอบกับ มีแรงจูงใจจากการที่จะได้ใช้บริการรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวก จึงอาจทำให้บริเวณนี้ปรับเปลี่ยนไปเป็นเขตอุตสาหกรรม มากขึ้นและมีพื้นที่พาณิชย์กรรมเกิดขึ้นด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นพื้นที่ว่างสลักับชุมชน พักอาศัย หมู่บ้านจัดสรร และโรงงานอุตสาหกรรมที่มี แนวโน้มการขยายตัวไม่มากนัก เนื่องจากตั้งอยู่นอก เขตเทศบาลนครสมุทรปราการและห่างจากบริเวณ นิคมอุตสาหกรรมบางปูที่เป็นชุมชนใหญ่ การเปลี่ยนแปลง สภาพการใช้ที่ดินจะขยายตามจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น และความต้องกรขยายพื้นที่อุตสาหกรรม ซึ่งไม่ใช่ 		



S/S
.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การพิจารณาเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
10. การใช้ที่ดิน (ต่อ)	ผลกระทบจากการก่อสร้างอาคารศูนย์ซ่อมบำรุง เนื่องจากลักษณะการใช้ประโยชน์หรือได้รับประโยชน์ จากโครงการไม่มีผลโดยตรงเหมือนกับบริเวณที่เป็น สถานีรถไฟฟ้ามหานครบริเวณนั้นได้รับประโยชน์ โดยตรง ประกอบกับเป็นพื้นที่ที่อยู่ลึกเข้าไปจากแนว ถนน จึงไม่ส่งผลให้เกิดการขยายตัวของเมืองชัดเจน ทั้งนี้การพัฒนาและการขยายตัวของพื้นที่นี้มีการควบคุม ด้วยกฎหมายและผังเมืองรวมถึงจัดสรรทรัพยากรอยู่แล้ว		
11. การคมนาคมและ การขนส่ง	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> การวิเคราะห์ผลกระทบบนช่วงถนน พบว่าผลกระทบ บริเวณช่วงที่ 1 (ถนนพหลโยธิน-เคหะสมุทรปราการ) ทิศ ทางออกเมือง ในระหว่างก่อสร้างทั้งเสาเข็มฐาน รากและการติดตั้ง Segment มีระดับผลกระทบมาก โดยมีค่า V/C Ratio เท่ากับ 0.83 ถึงมากกว่า 1 ในขณะที่ ที่ในทิศทางเข้าเมืองและการก่อสร้างบริเวณช่วงที่ 2 (ศาลากลาง-ป้อมวิสุทธิวงษ์) มีค่า V/C Ratio เท่ากับ 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ประชาสัมพันธ์และเปิดประกาศให้ประชาชนหรือ ผู้สัญจรไปมาทราบล่วงหน้าถึงตำแหน่งที่ก่อสร้าง ระยะเวลาก่อสร้าง และระยะเวลาที่จะคืนผิวจราจร โดยประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อมวลชนแขนงต่างๆ เช่น โทรทัศน์ วิทยุ อินเทอร์เน็ต หรือแจกใบปลิว</p> <p>(ข) ประสานงานกับ สภ.ลำโพงเหนือ และ สภ.สมุทรปราการ เกี่ยวกับมาตรการจัดการด้านจราจรและกำหนดการ</p>	-



.....
(นายวิรัชพันธ์ เตชะศิริพันธุ์กุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงแมริ่ง - สมุทรปราการ การศึกษาขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>11. การคมนาคมและ การขนส่ง (ต่อ)</p>	<p>0.33-0.68 ซึ่งจัดว่ามีระดับผลกระทบน้อยถึงปานกลาง</p> <ul style="list-style-type: none"> การวิเคราะห์ผลกระทบทางแยก พบว่าในระหว่างการก่อสร้างทั้งเสาเข็มฐานรากและการติดตั้ง Segment จะส่งผลกระทบต่อจราจรทุกทางแยก โดยมีผลกระทบในระดับมาก การก่อสร้างทางวิ่งบริเวณทางแยกเทพารักษ์และปู่เจ้าลมหิงหาราย ชั้นตอนการก่อสร้างจะมีรูปแบบเหมือนกับ การก่อสร้างในช่วงทั่วไป แต่พื้นผิวจราจรช่วงสะพานข้ามคลองสำโรงจะมีความกว้างเหลือเพียง 4.5 เมตร ไม่เพียงพอ สำหรับการเดินรถ 2 ช่องจราจร จึงจำเป็นต้องมีการขยายทางขึ้นและลงสะพานอีกข้างละ 1 ช่องจราจร โดยเมื่อขยายสะพานแล้วเสร็จ จึงดำเนินการรื้อราวสะพานด้านนอก และพื้นสะพาน ให้มีพื้นที่ก่อสร้างกว้างประมาณ 8 เมตร ซึ่งในบริเวณนี้จะใช้เวลามากกว่าช่วงทางวิ่งทั่วไปโดยจะ รื้อเปิดสะพานจนถึงการก่อสร้างช่วงเสาพร้อมทั้ง Pier Segment แล้วเสร็จ ใช้เวลาโดยรวมประมาณ 60 วัน 	<p>จัดระบบจราจรในพื้นที่โดยรอบ</p> <p>(ค) ทดสอบระบบจราจรก่อนการก่อสร้างจริง เพื่อทดสอบระบบจราจรที่กำหนดไว้</p> <p>(ง) แจ้งหน่วยงานที่รับผิดชอบดูแลจัดการด้านจราจรที่มีผลกระทบจากกิจกรรมการก่อสร้าง</p> <p>(จ) จัดเวลาเข้า-ออกของรถบรรทุกที่เข้าไปในพื้นที่ก่อสร้าง รวมทั้งการลำเลียงเครื่องจักรและวัสดุอุปกรณ์ขนาดใหญ่ต้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและต้องหลีกเลี่ยงการขนส่งในช่วงเวลาเร่งด่วนควรทำการขนส่งในช่วงหลัง 23.00 น. และหยุดการขนส่งก่อน 05.00 น.</p> <p>(ฉ) ควบคุมให้พนักงานขับรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง ต้องปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด</p> <p>(ช) ห้ามจอดยานพาหนะชนิดต่างๆ โดยเฉพาะรถบรรทุกขนาดใหญ่ริมถนนช่วงที่มีการก่อสร้าง</p> <p>(ซ) กำหนดให้มีเจ้าหน้าที่คอยควบคุมดูแลการเข้า-ออก</p>	

.....



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)</p> <p>หลังจากนั้น จะทำการซ่อมแซมสะพานให้ใช้ได้ตามปกติ ส่วนในขั้นตอนการติดตั้ง Segmental Box Girder จะทำได้โดยปิดการจราจรเพียงด้านเดียวเพื่อทำการยก Segment เหมือนกับการก่อสร้างในช่วงทางวิ่งปกติ แต่อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการก่อสร้างโครงการได้เลือกใช้วิธีที่ส่งผลกระทบต่อความคืบหน้าที่สุดคือ ใช้คอนกรีตรูปกล่องหล่อสำเร็จจากโรงงาน (Segmental Box Girder) เคลื่อนที่ไปตามแนวเส้นทาง ทั้งนี้ เพื่อให้การดำเนินการก่อสร้างในแต่ละช่วงเป็นไปด้วยความรวดเร็วมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ โดยมีระยะทางที่ต้องปิดการจราจรสูงสุดประมาณ 250 เมตร และการก่อสร้างที่จำเป็นต้องปิดการจราจร 2 ช่องในแต่ละทิศทางจะดำเนินการเฉพาะในช่วงเวลาการจราจร 2 ช่องในแต่ละเวลา 24.00-5.00 น. เท่านั้น ดังนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงจัดอยู่ในระดับปานกลางซึ่งเมื่อโครงการดำเนินการตาม มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบที่กำหนดไว้ โดยเฉพาะด้าน</p>	<p>ของรถบรรทุกที่เข้าสู่พื้นที่ก่อสร้าง (ข) กำหนดให้มีป้ายเตือน แฉงกัน กรวย ป้ายจราจร แสงสว่าง ไฟกระพริบ สัญญาณจราจรต่างๆ ที่จำเป็น ตั้งแต่ก่อนเข้าเขตก่อสร้าง ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับเหมา ที่ต้องทำให้ถูกต้องตามมาตรฐานของ รพม. เพื่อใช้ในการเตือนและเบี่ยงของจราจร</p> <p>(ง) ต้องรับคืนผิวจราจรภายหลังจากเสร็จสิ้นงานฐานราก ของแต่ละพื้นที่ และต้องดำเนินการปรับปรุงผิวจราจร ดังกล่าวให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์</p> <p>(จ) กำหนดให้ติดตั้งไฟกระพริบบริเวณรั้วรอบเขตก่อสร้าง รวมทั้งติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีรถไฟ ที่ทำการก่อสร้างทั้งด้านบนและด้านล่าง โดยกำหนดให้ โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติ มากที่สุด</p> <p>(ฉ) รณรงค์ให้ประชาชนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะ</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)

รองผู้จัดการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบท่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งค่าแห่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
11. การคมนาคมและการขนส่ง (ต่อ)	การจัดการจราจร ซึ่งจะช่วยลดผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งจากกิจกรรมก่อสร้างให้อยู่ในระดับที่ยอมรับได้	<p>มากขึ้น และกำหนดมาตรการห้ามรถที่ไม่มีผู้โดยสารวิ่งเข้าถนนสุขุมวิทช่วงที่มีการก่อสร้างโครงการในช่วงโมงเร่งด่วน</p> <p>(๖) จัดตั้งศูนย์ประชาสัมพันธ์และประสานงานตำรวจจราจร เพื่ออำนวยความสะดวกในพื้นที่ก่อสร้างรวมถึงประชาสัมพันธ์ทางลาดทางเลี้ยว และต้องจัดให้มีหัวหน้าศูนย์ที่สามารถตัดสินใจ และสั่งการได้อยู่ในพื้นที่ และมีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและทางเลี้ยวต่าง ๆ ตลอดเวลา</p> <p>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องจัดทำแผนงานก่อสร้าง เพื่อแสดงการจัดการจราจรบริเวณสถานที่ก่อสร้างเสนอ รฟม. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนดำเนินการ ไม่น้อยกว่า 30 วัน</p> <p>ผู้รับเหมาก่อสร้างต้องมีการนัดประชุมเพื่อขอคำปรึกษา กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจจราจร</p>	



(Handwritten signature)

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)
รองผู้จัดการกรผลิตไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การพิจารณาขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>11. การคมนาคมและ การขนส่ง (ต่อ)</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u> โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ เป็นนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการส่งเสริมการจัดระบบขนส่งมวลชนให้เชื่อมโยงเป็นโครงข่ายอย่างมีประสิทธิภาพ และพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งมวลชน รวมถึงเพื่อเป็นการประสานการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานให้สอดคล้องอย่างเป็นระบบกับทิศทางการพัฒนาเมือง และการผังเมืองเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชน ทั้งนี้ จากสภาพการคมนาคมและการบริการที่เกี่ยวข้องในปัจจุบันถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นทางหลวงสายหลัก ซึ่งมีปัญหาการจราจรติดขัดค่อนข้างมากและมีแนวโน้มรุนแรงขึ้นในอนาคต การมีโครงการซึ่งจัดเป็นระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่สามารถส่งผู้โดยสารได้คราวละมากกว่า จึงสามารถแก้ไขปัญหาด้านการเดินทางในเมืองได้เป็นอย่างดี โดยเป็นทางเลือกในการเดินทางเพิ่มจากการประจำทาง และรถแท็กซี่ อีกทั้งยังเป็นการช่วยบรรเทาสภาพการจราจร</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) แจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบติดตั้งเส้นขอบเขตทางเดินรถ ให้ชัดเจน (ข) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า เพื่อส่องสว่างมาอย่างมีจรรยาบรรณ กำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด (ค) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้นเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง (ง) ประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (จ) จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่างๆ ที่แนวเส้นทางผ่าน ให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน (ฉ) หากบริเวณใต้สถานีไม่มีค่าคุณภาพอากาศและเสียง</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u> (ก) แจ้งหน่วยงานผู้รับผิดชอบติดตั้งเส้นขอบเขตทางเดินรถ ให้ชัดเจน (ข) ติดตั้งไฟส่องสว่างบริเวณใต้สถานีและด้านข้างริมทางเดินเท้า เพื่อส่องสว่างมาอย่างมีจรรยาบรรณ กำหนดให้โคมไฟแต่ละหลอดมีความสว่างไม่น้อยกว่า 21.5 ลักซ์ และต้องมีความสว่างใกล้เคียงกับแสงสว่างตามธรรมชาติมากที่สุด (ค) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนให้มากขึ้นเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้น้อยลง (ง) ประสานหรือเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น เพื่อให้สามารถขนถ่ายผู้โดยสารเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ (จ) จัดระบบจราจรบริเวณถนนสายต่างๆ ที่แนวเส้นทางผ่าน ให้มีความสอดคล้องกับระบบขนส่งมวลชน (ฉ) หากบริเวณใต้สถานีไม่มีค่าคุณภาพอากาศและเสียง</p>	<p>-</p>



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้จัดการทั่วไปขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>11. การคมนาคมและ การขนส่ง (ต่อ)</p> <p>ที่ติดตั้งบนถนน ช่วยลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้สภาพแวดล้อมดีขึ้นเนื่องจากรถไฟฟ้าไม่มีการปล่อยสารมลพิษออกสู่บรรยากาศ และเสียงจากการวิ่งของรถไฟฟ้ามีระดับความดังน้อยกว่าเสียงจากรถยนต์บนถนนที่มีปริมาณการจราจรหนาแน่น ตลอดจนช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนนจากการใช้รถในปัจจุบันได้มาก รวมถึงส่งผลให้สภาพเศรษฐกิจ-สังคมในพื้นที่ดีขึ้นเนื่องจากเป็นการนำความเจริญมาสู่พื้นที่ โดยประชาชนที่อยู่แจ้งจังหวัดสมุทรปราการสามารถใช้บริการรถไฟฟ้าเพื่อเดินทางเข้าสู่กรุงเทพฯ ได้โดยสะดวก ทั้งนี้ บริเวณสถานี E23 เคหะสมุทรปราการ ซึ่งเป็นสถานีสุดท้ายของโครงการ ได้กำหนดให้มีจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ซึ่งประกอบด้วยอาคารจอดรถ สถานีจอดรถเพื่อให้ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางในรูปแบบต่างๆ เช่น รถยนต์ส่วนตัว รถโดยสารแท็กซี่ รถโดยสารประจำทาง หรือรถจักรยานยนต์ มาสู่การเดินทางโดยรถไฟฟ้าได้อย่างสะดวก ดังนั้น ดำเนินการโครงการซึ่งส่งผลดีต่อการคมนาคมขนส่ง</p>	<p>เกินมาตรฐานให้ใช้มาตรการห้ามรถยนต์ที่ไม่ใช่ผู้โดยสารผ่านในช่วงเวลาเร่งด่วน</p> <p>(ข) จัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับทิศทางการเดินรถของถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ประชาชนใช้ประโยชน์</p> <p>(ค) ติดตั้งไฟส่องสว่างเพื่อส่องมายังผิวถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ถนน</p> <p>(ง) ต้องดูแลรักษาผิวจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพดีเสมอ</p> <p>(จ) จัดให้มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรให้เดินรถทางเดียว บริเวณถนนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง</p>	<p>เกินมาตรฐานให้ใช้มาตรการห้ามรถยนต์ที่ไม่ใช่ผู้โดยสารผ่านในช่วงเวลาเร่งด่วน</p> <p>(ข) จัดระบบการจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้สอดคล้องกับทิศทางการเดินรถของถนนสุขุมวิทซึ่งเป็นถนนสายหลักที่ประชาชนใช้ประโยชน์</p> <p>(ค) ติดตั้งไฟส่องสว่างเพื่อส่องมายังผิวถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงเพื่อช่วยป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้ถนน</p> <p>(ง) ต้องดูแลรักษาผิวจราจรของถนนรอบศูนย์ซ่อมบำรุงให้อยู่ในสภาพดีเสมอ</p> <p>(จ) จัดให้มีการติดตั้งป้ายสัญญาณจราจรให้เดินรถทางเดียว บริเวณถนนรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุง เพื่อให้ผู้ใช้ถนนสามารถปฏิบัติได้อย่างถูกต้อง</p>	

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

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สถานีกลางบางซื่อ การขออนุญาตเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>11. การคมนาคมและ การขนส่ง (ต่อ)</p>	<p>ในพื้นที่โครงการ สำหรับบริเวณโดยรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง โดยไม่เป็นการกีดขวางการขึ้นลงของน้ำทะเลแต่อย่างใด รวมทั้งไม่มีการเวนคืนพื้นที่เพิ่มเติมเนื่องจากใช้พื้นที่ภายในของศูนย์ซ่อมบำรุงตามที่กำหนดไว้เดิมอยู่แล้ว ดังนั้น การเพิ่มเติมให้บริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงมีถนนโดยรอบ จึงไม่ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อยู่ใกล้เคียงแต่อย่างใด</p>		
<p>12. ระบบสาธารณูปโภค</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> การรื้อย้ายสาธารณูปโภคจะดำเนินการเป็นช่วงๆ ตามแผนงานที่วางไว้ ซึ่งแต่ละช่วงจะใช้เวลาไม่นานนัก โดยก่อนที่จะดำเนินการรื้อย้ายจะมีการแจ้งให้ประชาชนที่จะได้รับผลกระทบได้ทราบถึงกำหนดการรื้อย้ายสาธารณูปโภคต่างๆ พร้อมทั้งจัดให้มีระบบทดแทนสาธารณูปโภคชั่วคราว เพื่อทดแทนระบบเดิมที่รื้อย้ายออกไป ดังนั้น ผลกระทบที่</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u> (ก) ประสานงานกับหน่วยงานในพื้นที่รับผิดชอบระบบสาธารณูปโภคที่ต้องมีการรื้อย้าย และหน่วยงานดังกล่าวต้องแจ้งให้ประชาชนทราบล่วงหน้าและกำหนดระยะเวลาการรื้อย้ายให้ชัดเจน (ข) จัดทำแบบรายละเอียดที่แสดงตำแหน่งและชนิดของสาธารณูปโภคเพื่อนำมากำหนดแผนงานที่ชัดเจน</p>	<p>-</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้ว่าการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีแดง (กลุ่มกรุงเทพและแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)	เกิดขึ้นจริงอยู่ในระดับที่ไม่รุนแรง	(ค) จัดทางเท้าและทางเข้าชั่วคราวในกรณีที่เกิดเข้าหรือทางเท้าได้รับผลกระทบจากร้อยกายาธารณูปโภค (ง) การกำหนดตำแหน่งของสาธารณูปโภคต่าง ๆ (เช่น ป้ายรถเมล์ หรือตู้ไปรษณีย์) ภายหลังจากการก่อสร้างแล้วเสร็จต้องติดตั้งในจุดที่เหมาะสมให้พ้นจากวิถีทางเดินบริเวณทางขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้าเพื่อกระจายความคับคั่ง (จ) ติดตั้งหรือปรับปรุงไฟสัญญาณเตือน ป้ายต่างๆ ที่เป็นสิ่งบริการเมืองให้มีสภาพสมบูรณ์และเป็นประโยชน์มากที่สุด (ฉ) ปิดกั้นขอบเขตบริเวณที่ทำการร้อยกายที่ชัดเจน รวมทั้งติดป้ายเตือน (ช) จัดให้มีทางเดินเท้าที่มีหลังคาบริเวณที่มีการก่อสร้างบ้านได้ขึ้น-ลงสถานีรถไฟฟ้า โดยต้องติดตั้งก่อนเริ่มกิจกรรมการก่อสร้าง	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้จัดการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)	ผลกระทบการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการใช้ประชาชน จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ของชุมชน รวมทั้งในช่วงก่อสร้างโครงการได้มีการรื้อย้ายและติดตั้งสาธารณูปโภคใหม่ทดแทนของเก่าที่รื้อย้ายออกไป ซึ่งทำให้เกิดการปรับปรุง	<p>(ข) หากมีการร้องเรียนจากประชาชนว่าการก่อสร้างโครงการก่อให้เกิดผลกระทบต่อระบบสาธารณูปโภคในชุมชนจะต้องรีบดำเนินการแก้ไขในพื้นที่</p> <p>(ฉ) จัดให้มีระบบระบายน้ำ รางระบายน้ำ (Gutter) และบ่อตกตะกอนขนาดเพียงพอที่จะรองรับน้ำฝนในพื้นที่บริเวณที่ก่อสร้างจุดเชื่อมต่อการเดินทาง และศูนย์ซ่อมบำรุง ก่อนระบายออกสู่ท่อระบายน้ำสาธารณะพร้อมทั้งดูแลบำรุงรักษาและขุดลอกตะกอนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพตลอดเวลา</p>	
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>เมื่อโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการใช้ประชาชน จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อการใช้ประโยชน์ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ของชุมชน รวมทั้งในช่วงก่อสร้างโครงการได้มีการรื้อย้ายและติดตั้งสาธารณูปโภคใหม่ทดแทนของเก่าที่รื้อย้ายออกไป ซึ่งทำให้เกิดการปรับปรุง</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>ต้องไม่ระบายน้ำจากโครงการลงในผิวจราจรด้านล่างโดยตรง</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริัง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
12. ระบบสาธารณูปโภค (ต่อ)	ระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนา ระบบสาธารณูปโภคของหน่วยงานต่าง ๆ ที่รับผิดชอบเป็น ผลทำให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการใช้งานระบบ สาธารณูปโภคต่าง ๆ มากขึ้นด้วย		
13. เศรษฐกิจ-สังคม	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ในการก่อสร้างโครงสร้างระบบรางและสถานะนั้น ถึงแม้ว่าจะเลือกใช้วิธีการก่อสร้างที่ส่งผลกระทบต่อ การจราจรน้อยที่สุดแล้วก็ตาม แต่ในบางบริเวณที่มี การจราจรหนาแน่นในช่วงเร่งด่วนอาจทำให้เกิดการชะลอตัว ทำให้เกิดการจราจรติดขัดได้บ้าง ตลอดจนอาจเป็นอุปสรรค ต่อการให้บริการในกรณีฉุกเฉิน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อ สภาวะเศรษฐกิจ-สังคมของประชาชนหรือชุมชนในจังหวัด สมุทรปราการได้บ้าง แต่จัดว่าเป็นผลกระทบในช่วงสั้นๆ ที่ประชาชนยอมรับได้ เพราะหลังจากการเปิดดำเนินการ โครงการจะช่วยให้การจราจรที่ติดขัดได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนั้นการก่อสร้างโครงการอาจช่วยเสริมให้แรงงาน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) กำหนดให้มีศูนย์รับเรื่องร้องเรียนจากชุมชนตั้งอยู่ บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทางมากที่สุด พร้อมมีป้ายและ หมายเลขโทรศัพท์ที่ติดไว้และจัดให้มีเจ้าหน้าที่ประจำ ตลอด 24 ชม. โดยเมื่อมีการร้องทุกข์ให้ดำเนินการ จัดการแก้ไขปัญหาในทันที แล้วรวบรวมผลการ ดำเนินการแก้ไขปัญหาอย่างน้อยเดือนละ 1 ครั้ง เพื่อ เสนอต่อที่ประชุมคณะกรรมการกำกับติดตาม ตรวจสอบและเกาะกุมปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม ในช่วงดำเนินการก่อสร้างทุกครั้งและแจ้งผู้ร้องเรียน ให้ทราบความคืบหน้าและผลการดำเนินการทุกครั้ง ภายหลังจากที่ได้ดำเนินการแก้ไขหรือเยียวยาเรื่อง</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์ ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, หน่วยงาน ราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชน และผู้ใช้บริการ ปีละ 1 ครั้ง ทุกปีในช่วงก่อสร้าง 4 ปีแรก จำนวน 500 ชุด/ปี</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	ท้องถิ่นมีงานทำ ทำให้สภาพเศรษฐกิจ-สังคมของชุมชนดีขึ้นในภาพรวม	<p>ร้องเรียนดังกล่าวแล้วเสร็จเป็นกรณีๆ ไป</p> <p>(ข) กำหนดให้ดำเนินการก่อสร้างให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด</p> <p>(ค) รับฟังข้อเสนอแนะและการแก้ไขปัญหาจากสาธารณชน เพื่อนำไปเป็นข้อมูลป้องกันอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง</p> <p>(ง) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ผ่านพื้นที่ก่อสร้างไปใช้เส้นทางอื่น เพื่อลดความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุ</p> <p>(จ) ประชาสัมพันธ์เผยแพร่เกี่ยวกับแผนงานก่อสร้างแก่ประชาชนที่อาศัยใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการผ่านสื่อต่างๆ เป็นระยะๆ โดยใช้สื่อที่ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย</p> <p>(ฉ) ติดตั้งเครื่องป้องกันหรือตาข่ายบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง โดยเฉพาะบริเวณก่อสร้างสถานีรถไฟฟ้า</p> <p>(ช) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อดำเนินการที่สอดคล้องและแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างการก่อสร้าง</p>	

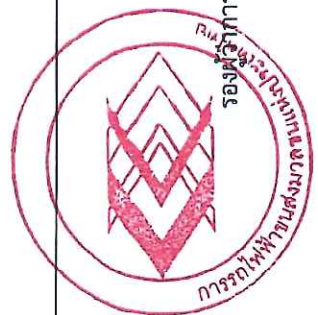


.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และดูแลต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>(ข) เผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะและขั้นตอนในระยะก่อสร้าง โดยเฉพาะระบบป้องกันภัย และลักษณะป้าย/สัญญาณเตือนต่างๆ ตลอดจนเส้นทางเบี่ยง/ทางสำรองในพื้นที่ เพื่อหลีกเลี่ยงผลกระทบ พร้อมทั้งจัดเจ้าหน้าที่โครงการดูแลและอำนวยความสะดวกด้านจราจรระหว่างที่มีกิจกรรมการก่อสร้าง</p> <p>(ฅ) พยายามหลีกเลี่ยงการกีดขวางหรือรบกวนพื้นที่ใกล้เคียง แต่หากไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ จะต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า และหาวิธีแก้ไขหรือทดแทนและอำนวยความสะดวกให้</p> <p>(ญ) ต้องอบรมและควบคุมดูแลพฤติกรรมของคอนกรีตอย่างใกล้ชิดเพื่อให้ทราบและปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับอย่างเคร่งครัด เพื่อมิให้เกิดความเดือดร้อนรำคาญหรือเกิดปัญหาขัดแย้งแก่ประชาชนในพื้นที่</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สุมทพรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>(ฎ) สํารวจทัศนคติ ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นของประชาชนใกล้เคียงพื้นที่โครงการ เพื่อนํามาพิจารณาประกอบในการพัฒนาการปฏิบัติงานและปรับปรุงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง ให้สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน และมีประสิทธิภาพมากขึ้น</p> <p>(ฉ) ด้งหน่วยรับเรื่องร่วร่วทุกขที่ก่เกิดจากกรก่อสร้างโครงการที่สํานักงานเขตเพื่อรับทราบปัญหาและผลกระทบตํ่าๆ เพื่อเร่งแก้ไขและอํานวยความสะดวกให้ประชาชนที่ได้รับผลกระทบ</p> <p>(ง) ประสานงานกับองค์กรหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและเอกชน เพื่อแจ้งวัตถุประสงค์ในการดำเนินงาน โดยดําเนินการก่อนการปฏิบัติการใดๆ ในพื้นที่อย่างน้อย 1 เดือน และหารือร่วมกันเป็นระยะเพื่อดําเนินการที่สอดคล้องและแก้ไขปัญหาร่วมกันในระหว่างกรก่อสร้าง</p>	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้จัดการทั่วไปฝ่ายส่งมอบงานแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)		<p>(ท) จัดตั้งหน่วยมวลชนสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจอันดีซึ่งกันและกันระหว่างโครงการและประชาชน เพื่อเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนเข้าใจในลักษณะโครงการ โดยจัดให้มีการประชุมรับทราบข้อมูล และรับฟังความคิดเห็นของประชาชนเพื่อนำมาประกอบการกำหนดแผนงานที่ชัดเจน ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้อย่างแท้จริง</p> <p>(ฑ) ในระหว่างการก่อสร้างประชาชนบางส่วนมีความกังวลเรื่องความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ผู้รับเหมาควรจัดให้มีเวรยามบริเวณพื้นที่โครงการเพื่อสอดส่องดูแลในด้านความปลอดภัยตลอดเวลา</p> <p>(ฒ) ร่วมกิจกรรมต่างๆ ของชุมชน เช่น การบริจาคทุนการศึกษา การให้ทุนการแข่งขันกีฬา เป็นต้น</p> <p>(ด) กรณีการร้องเรียนเกิดขึ้นต้องให้ความสำคัญในการแก้ปัญหาอย่างจริงจังและโดยเร็ว</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>การมีโครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เป็นการแก้ไขปัญหาด้านการเลือกในการเดินทางเพิ่มจากการใช้รถประจำทางและแท็กซี่ ช่วยบรรเทาสภาพการจราจรและภาวะน้ำท่วมราคาแพงที่เข้าสู่ภาวะวิกฤตในปัจจุบันซึ่งเป็นผลดีต่อสภาพแวดล้อม เศรษฐกิจ-สังคม ตลอดจนสุขภาพกายและสุขภาพจิตของประชาชนในพื้นที่ นอกจากนั้นจากผลการสำรวจทัศนคติของผู้ได้รับผลกระทบบริเวณแนวเส้นทางทั้ง 4 กลุ่ม คือ กร้าวเรือน สถานประกอบการ ผู้สัญจรไป-มา และผู้ใช้รถไฟฟ้าบีทีเอส ณ สถานีปลายทางพบว่าส่วนใหญ่ยอมรับโครงการ โดยเห็นว่าจะทำให้การคมนาคมสะดวกเร็วขึ้น ลดปัญหาการจราจร และประชาชน</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(ก) ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถไฟฟ้ ระบบห้ามล้อให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ตลอดเวลา เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นต่อผู้โดยสาร</p> <p>(ข) การเปิดไฟหน้ารถไฟฟ้ในช่วงเวลากลางคืนต้องอยู่ในระดับที่ไม่ส่องเข้าไปยังอาคารข้างเคียง</p> <p>(ค) ประชาสัมพันธ์ให้ผู้โดยสารเข้าใจขั้นตอนการใช้บริการอย่างต่อเนื่อง</p> <p>(ง) จัดให้มีการรักษาความปลอดภัยบริเวณอาคารจอดแล้วจร รวมทั้งทางเดินเข้า-ออกอาคาร</p> <p>(จ) สัาตรวจสอบความคิดเห็นของประชาชนเพื่อรับทราบปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการ เพื่อ</p>	<p>ระยะดำเนินการ</p> <p>สำรวจข้อมูลในสนามโดยการสัมภาษณ์ประชาชนบริเวณพื้นที่โครงการ, สถานประกอบการ, ศาสนสถาน, สถานศึกษาที่อยู่ใกล้เคียง, หน่วยงานราชการที่อยู่ใกล้เคียง, ผู้นำชุมชนและผู้ใช้บริการหลังจากเปิดใช้แนวเส้นทางให้ติดตามผลทุก 3 ปี จนถึงปีสุดท้าย (ปีที่ 30) รวม 10 ครั้ง</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้ว่าการการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยทรีและแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การศึกษาขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>13. เศรษฐกิจ-สังคม (ต่อ)</p> <p>ได้รับประโยชน์ รวมทั้งให้ข้อเสนอแนะว่าควรเปิดให้บริการ โดยเร็ว และควรรายยเส้นทางไปนอกเขตเมือง สำหรับผลกระทบอาจเกิดจากการที่สถานีบังคับบ่งหน้า อาคารประกอบธุรกิจการค้า ซึ่งในการออกแบบโดยลด ขนาดความกว้างของสถานีจาก 22.5 ม. เหลือเพียง 21.15 ม. ในขณะที่ถนนสุขุมวิทซึ่งอยู่ในตัวเมืองกว้าง 6 ช่องจราจร หรือประมาณ 20.5 ม. และมีเขตทางกว้าง 24.5 ม. ดังนั้น ทางขึ้น-ลงของสถานีรถไฟฟ้าจึงไม่บังคับด้านหน้าของ ร้านค้า โดยยังสามารถประกอบธุรกิจได้เช่นเดิมและเป็นผลดีต่อธุรกิจเนื่องจากมีผู้สัญจรโดยรถไฟฟ้าผ่านร้านค้า มากขึ้น ประกอบกับได้พยายามออกแบบให้โครงสร้างของ สถานีโปร่งโล่งตา จึงไม่สร้างสภาวะหรือผลกระทบดังกล่าว ต่อธุรกิจอาคารพาณิชย์บริเวณสถานี</p>	<p>นำมาดำเนินการและแก้ไขให้เหมาะสม (จ) ประชาสัมพันธ์การดำเนินโครงการในรูปแบบต่าง ๆ ทั้งแผ่นพับ บ้ายประชาสัมพันธ์ และสื่อต่าง ๆ เช่น วิทยุหนังสือพิมพ์ เป็นต้น (ข) ร่วมกิจกรรมต่าง ๆ ของชุมชน เช่น การให้ทุนการศึกษา กับโรงเรียนที่อยู่ใกล้พื้นที่โครงการ การทอดผ้าป่า หรือกฐินในวัดที่อยู่ใกล้โครงการ เป็นต้น (ค) จัดให้มีการดูงานหรือทัศนศึกษาในโครงการ เพื่อให้ทราบลักษณะการดำเนินงานของโครงการ โดยเน้น กลุ่มเป้าหมายผู้ชุมชน เขียวชน นักเรียน เป็นต้น</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>



.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้จัดการทั่วไปฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การพิจารณาขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

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



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้อำนวยการกองไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การขุดเจาะเปลี่ยนตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>14. การโยกย้ายและ การทดแทนทรัพย์สิน (ต่อ)</p>	<p>ผลกระทบด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน อันเนื่องมาจากการเวนคืนหรือลดลง ทำให้ผู้ที่ไม่ถูกเวนคืน ยังคงใช้ประโยชน์ที่ดินได้เช่นเดิม แต่อย่างไรก็ตาม ประชาชนส่วนหนึ่งยังคงได้รับผลกระทบด้านการโยกย้าย และการทดแทนทรัพย์สิน ซึ่งอาจได้รับผลกระทบต่อ ความเป็นอยู่และการประกอบอาชีพ ดังนั้น ทางโครงการ จึงต้องปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบ สิ่งแวดล้อมในด้านการโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สินที่ กำหนดไว้ เพื่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด</p>	<p>จะได้รับ ขั้นตอนการชดเชยที่ดินและทรัพย์สินให้กับ ประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากโครงการ</p>	<p>-</p>
	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>หลังการจ่ายค่าทดแทนที่เหมาะสม ยุติธรรม รวดเร็ว และดำเนินการโยกย้ายไปแล้วจนสามารถก่อสร้างแล้ว เสร็จและเปิดใช้งาน จะไม่มีปัญหาการเวนคืนและการจ่าย ค่าทดแทนอีกแล้ว แต่อาจมีปัญหาด้านการประกอบอาชีพ อยู่บ้างหากที่อยู่หรือที่ดินใหม่ไม่สามารถทำรายได้ให้ เต่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งอาจเป็นปัญหาเนื่องมาจาก</p>	<p>-</p>	<p>-</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้ว่าการศูนย์การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การศึกษาขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>14. การโยกย้ายและการทดแทนทรัพย์สิน (ต่อ)</p>	<p>ทำเลที่ตั้ง นอกจากนี้อาจมีปัญหาจากการเปลี่ยนแปลงสภาพสังคมของผู้ที่อยู่ใกล้เคียง ได้แก่ การถูกตัดขาดจากสังคม/ชุมชนเดิม การปรับตัวของที่อยู่อาศัยและที่ประกอบอาชีพ ตลอดจนสถานศึกษาใหม่ปัญหาความเดือดร้อนราคาขายและความเสียหายในเชิงความรู้สึกได้</p>		
<p>15. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ผู้ละเออง ปริมาณผู้ละเอองรวมที่จะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างทางวิ่งยกระดับบริเวณด้านหน้าพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ จะมีค่าเฉลี่ยประมาณ 0.224 มก./ลบ.ม. ซึ่งยังไม่เกินค่ามาตรฐาน นอกจากนี้ ปริมาณผู้ละเอองจะเกิดขึ้นไม่คงที่ตลอดทั้งวันในช่วงเวลาดำเนินการก่อสร้าง ประกอบกับลักษณะของดินเหนียวในพื้นที่ศึกษาเป็นดินเหนียว เมื่อมีการขุดขึ้นมีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละเอองจะค่อนข้างต่ำ เนื่องจากมีลักษณะอนุภาคที่เกาะติดกันแน่นและความชื้นอยู่สูง 	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) ควบคุมการฟุ้งกระจายของฝุ่นละเอองให้เป็นไปตามรายละเอียดของมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศอย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียง พระสงฆ์ โดยเฉพาะการก่อสร้างช่วงที่อยู่ใกล้เคียง ศาสนสถานต่าง ๆ ทุกแห่ง</p> <p>(ข) ควบคุมระดับความสั่นสะเทือนและเสียงให้เป็นไปตามรายละเอียดของมาตรการป้องกันและลด</p>	<p>-</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>15. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)</p>	<p>ดังนั้น ผลกระทบจากการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง อันเนื่องมาจากกิจกรรมการก่อสร้างโครงการจึงจัดอยู่ในระดับต่ำ ส่วนบริเวณต่อโครงการ พบว่าปริมาณฝุ่นละอองรวมที่จะเกิดขึ้นในช่วงที่มีการก่อสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงบริเวณวัดโศการาม จะมีค่าประมาณ 0.30 มก./ลบ.ม. ซึ่งยังคงไม่เกินค่ามาตรฐาน ดังนั้นในระยะเวลาก่อสร้างฝุ่นละอองรวมที่เกิดขึ้นจะส่งผลกระทบต่อโครงการในระดับต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> • เสียง <p>พิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ จะได้รับระดับเสียง (Leq) จากการเจาะเสาเข็มประมาณ 69.2 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน ซึ่งกิจกรรมการก่อสร้างโดยเฉพาะการเจาะเสาเข็มจะดำเนินการในช่วงกลางวันและไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง โดยใช้เวลาก่อสร้างแต่ละแห่งประมาณ 2 สัปดาห์ นอกจากนี้ระดับเสียงสูงสุด (Peak) จะเกิดเป็นระยะสั้นๆ ไม่เกิน 1 นาที และไม่ต่อเนื่องดังนั้นผลกระทบที่เกิดขึ้นจึงค่อนข้างต่ำ ส่วนวัดโศการาม จะได้รับระดับเสียง (Leq) จากการเจาะเสาเข็มประมาณ 68.7 dB(A) ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน และการก่อสร้างฐานรากจะกระทำในระยะเวลาอันสั้น</p>	<p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและมาตรการติดตามตรวจสอบ คุณภาพสิ่งแวดล้อมด้านความสั่นสะเทือนและเสียง อย่างเคร่งครัดเพื่อป้องกันความเสียหายอันเกิดจากความสั่นสะเทือนและเสียง</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริพันธุ์)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>15. ประวัติศาสตร์และโบราณคดี (ต่อ)</p>	<p>และไม่ต่อเนื่อง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อกิจกรรมของวัดโศการาม</p> <ul style="list-style-type: none"> • ความสั่นสะเทือนตามมาตรฐานของ German DIN 4150 ความสั่นสะเทือนจากการเจาะเสาเข็มจะมีผลต่อสิ่งปลูกสร้างหรือโครงสร้างอาคารที่สามารถรับแรงสั่นสะเทือนได้น้อย โดยเฉพาะอาคารเก่าแก่ กับอาคารที่อยู่ในระยะห่างจากพื้นที่ที่ก่อสร้างไม่เกิน 10 ม. ซึ่งพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติแนวเส้นทางประมาณ 50 ม. ประกอบกับความเร็วอนุภาคสูงสุดจากเครื่องเจาะเสาเข็มมีค่าประมาณ 0.3มม./วินาที ซึ่งอยู่ในระดับต่ำ มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติส่วนวัดโศการาม มีระยะห่างจากแนวเขตที่ดินของศูนย์ซ่อมบำรุงประมาณ 250 ม. ประกอบกับความเร็วอนุภาคสูงสุดจากเครื่องเจาะเสาเข็มมีค่าประมาณ 0.2 มม./วินาที ซึ่งอยู่ในระดับต่ำ มนุษย์รู้สึกได้เพียงเล็กน้อย และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งปลูกสร้าง จึงไม่ส่งผลกระทบต่อโบราณคดี 		



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)
รองผู้อำนวยการฝ่ายส่งเสริมและประสานงานแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ระเบียบเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

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



(Handwritten signature)

.....

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริบุญกุล)

รองผู้อำนวยการฝ่ายส่งเสริมฯ กรมส่งเสริมการเกษตร โทร. 0-2554-1000 (กรุงเทพฯ และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบริัง - สมุทรปราการ ขอบเขตเปลี่ยนแปลงตำแหน่งค่าแห่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

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



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การศึกษาขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (ต่อ)</p> <p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อแหล่งท่องเที่ยว <p>เมื่อมีโครงการจะช่วยเหลือและพัฒนาการท่องเที่ยว โดยสร้างความสะดวกรวดเร็วให้กับนักท่องเที่ยวและผู้ต้องการเดินทางไปยังจังหวัดสมุทรปราการ รวมทั้งสามารถให้เส้นทางรถไฟฟ้าจากกรุงเทพมหานครเชื่อมต่อกันได้อย่างสะดวกได้ด้วย ทั้งนี้ สำหรับสถานที่ที่ไม่ได้ยึดติดกับแนวเส้นทาง เช่น ฟาร์มจระเข้และสวนสัตว์สมุทรปราการ เมืองโบราณ สถานตากอากาศบางปู สามารถเดินทางมาเพื่อที่จะเดินทางต่อโดยระบบขนส่งรูปแบบอื่น โดยสามารถช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางลงไปได้ในระดับหนึ่ง อีกทั้งในอนาคตทางผู้ให้บริการรถไฟฟ้าหรือผู้ประกอบการแหล่งท่องเที่ยวอาจเพิ่มการบริการรับ-ส่งระหว่างสถานีกับแหล่งท่องเที่ยวต่าง ๆ ดังนั้น การมีระบบขนส่งมวลชนโดยรถไฟฟ้าจะช่วยให้พัฒนาเมืองและรองรับการท่องเที่ยว ทำให้เกิดแรงจูงใจให้นักท่องเที่ยวมาเยี่ยมชมแหล่งท่องเที่ยวมากขึ้น ซึ่งเป็นผลดี</p>	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบสิ่งแวดล้อม <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(ก) ดำเนินการปลูกต้นไม้ตามผังภูมิทัศน์และผังการจัดสวนหย่อมที่กำหนดไว้สำหรับบริเวณต่าง ๆ</p> <p>(ข) ตรวจสอบ ดูแล และบำรุงรักษาต้นไม้และสวนเป็นประจำสม่ำเสมอและปลูกเสริมเมื่อพบว่ามีต้นไม้ตายลง</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไข</p> <p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>ระยะดำเนินการ</p> <p>(ก) ดำเนินการปลูกต้นไม้ตามผังภูมิทัศน์และผังการจัดสวนหย่อมที่กำหนดไว้สำหรับบริเวณต่าง ๆ</p> <p>(ข) ตรวจสอบ ดูแล และบำรุงรักษาต้นไม้และสวนเป็นประจำสม่ำเสมอและปลูกเสริมเมื่อพบว่ามีต้นไม้ตายลง</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบ</p> <p>ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการป้องกันสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงบางบัว - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (ต่อ)</p>	<p>ต่อทั้งการท่องเที่ยวและภาวะเศรษฐกิจของพื้นที่จังหวัด</p> <ul style="list-style-type: none"> ผลกระทบต่อทัศนียภาพและคุณภาพเมือง <ul style="list-style-type: none"> การประเมินผลกระทบของโครงการต่อทัศนียภาพเมืองโดยใช้ภาพเชิงซ้อนของโครงสร้างทางยกระดับและสถานีรถไฟฟ้ามหานครในทัศนียภาพปัจจุบัน บริเวณสถานที่สำคัญหรือชุมชนหนาแน่น โดยพิจารณาจากตัวแปรหลักที่ใช้ในการวิเคราะห์คุณค่าของทัศนียภาพและการรับรู้ของผู้คน พบว่าโครงสร้างของเสาและทางยกระดับของรถไฟฟ้า โดยทั่วไปมีผลกระทบต่อทัศนียภาพไม่มากนัก ส่วนใหญ่มีความสูงอยู่ในระดับ 15 ม. ซึ่งมีผลกระทบค่อนข้างน้อยถึงปานกลาง นอกจากนี้บริเวณที่ผ่านวงแหวนกาญจนาภิเษกที่ต้องยกระดับทางวิ่งของรถไฟฟ้าให้สูงขึ้นประมาณ 26 ม. จากพื้นดิน ดังนั้นโครงสร้างทางยกระดับจึงส่งผลต่อทัศนียภาพเมืองทางด้านความเปิดโล่งความเป็นระเบียบของเมือง และแสงสว่างตามธรรมชาติ สำหรับผลกระทบต่อการมองเห็น 		



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทบทวนต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (ต่อ)</p>	<p>ผลกระทบที่สังเกตเห็นหรือทัศนียภาพ (Visual context) นี้ของโครงการที่ดูจากพื้นดินเหล่านี้จะบดบังการมองเห็นและบางส่วนมุมมองในระดับต่างๆ กัน ผลกระทบต่อภาพที่มองเห็นหรือทัศนียภาพ (Visual context) นี้เกิดขึ้นเมื่อผู้มองเข้าสู่โครงการทำให้โครงสร้างของโครงการเป็นส่วนหนึ่งในภาพที่มองเห็นหรือทัศนียภาพนั้นด้วย ทั้งนี้ ระดับของผลกระทบขึ้นอยู่กับขนาด ความสูง วัสดุสีผิวที่เลือกใช้ และระยะห่างจากจุดสังเกต (D) และความสูงของโครงสร้าง (H) ซึ่งทำให้เกิดมุมมองขึ้นเมื่อมองไปยังจุดสูงสุดของโครงสร้างส่วนที่บังสายตาอยู่ อย่างไรก็ตาม วัสดุสีผิวที่เลือกใช้สำหรับโครงสร้างจะใช้สีอ่อนทำให้เกิดความกลมกลืนกับทัศนียภาพเดิม รวมทั้งการออกแบบโครงสร้างใช้หลักการออกแบบเมือง (Urban Design) เน้นความโปร่งตาและเรียบง่าย ทำให้ผลกระทบด้านทัศนียภาพอยู่ในระดับต่ำ ในขณะที่บริเวณจุดเชื่อมต่อการเดินทางและศูนย์ซ่อมบำรุง ส่วนใหญ่มีผลกระทบน้อย เนื่องจาก</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p>



 (นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
 รองผู้จัดการโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
16. การท่องเที่ยวและทัศนียภาพ (ต่อ)	เป็นพื้นที่ชนเมืองความหนาแน่นของชุมชนริมถนนจึงยังมีไม่มากนักส่วนโครงการของสถานีมีผลกระทบมากกว่าทางยกระดับโดยเฉพาะต่อแนวมอง ความเปิดโล่ง และแสงสว่างตามธรรมชาติ เนื่องจากมีความกว้าง 21.15 ม. ในขณะที่ทางวิ่งมีความกว้าง 8.4 ม.		
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>ปัญหาฝุ่นละอองที่เกิดจากกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การขุดดิน การปรับพื้นที่ การขนส่งวัสดุและอุปกรณ์ต่างๆ ทำให้เกิดปัญหาต่อสุขภาพโดยเฉพาะระบบหายใจและปัญหาของการมองเห็น ส่งผลกระทบต่อคนงานและประชาชนในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างและพื้นที่ใกล้เคียงตลอดแนวเส้นทาง อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาประเมินผลกระทบจากฝุ่นละอองบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง พบว่ามีค่าไม่เกินมาตรฐานคุณภาพอากาศ แต่เนื่องจากบริเวณพื้นที่ก่อสร้างทางวิ่งยกระดับ สถานีรถไฟ และจุดเชื่อมต่อการเดินทาง อยู่บริเวณถนนสุขุมวิทที่ในบางวันมีตัวรับปริมาณและองเกินมาตรฐาน</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <p>(ก) แบ่งเขตบริเวณก่อสร้างเป็นเขตก่อสร้าง เขตจัดเก็บเครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ และเขตเก็บกองวัสดุที่ไม่ใช้แล้ว</p> <p>(ข) ติดป้ายสัญลักษณ์และป้ายเตือนภัยขนาดที่ชัดเจนในบริเวณที่อาจเกิดอันตราย</p> <p>(ค) จัดเวรยามรักษาความปลอดภัยตลอด 24 ชม. คอยตรวจตราและควบคุมการจราจรภายในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง</p> <p>(ง) จัดให้มีรั้วที่บสูงอย่างน้อย 2 เมตร กันตลอดแนวพื้นที่ก่อสร้าง พร้อมติดตั้งไฟกระพริบบริเวณรั้ว</p>	<p><u>ระยะก่อสร้าง</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบสภาพทั่วไปของพนักงานก่อนก่อสร้างโครงการ 1 ครั้ง และตรวจเป็นประจำปีละ 1 ครั้ง • บันทึกและจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน • ตรวจสอบการเจ็บป่วยของพนักงาน • ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้างโครงการ (รจ.504) จากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียงปีละ 1 ครั้ง

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้จัดการทั่วไปฝ่ายสิ่งแวดล้อมและแผน (กลยุทธ์และแผน)



สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ภาระการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)</p> <p>อันเนื่องมาจากยานพาหนะที่บางวันมีค่าเกินมาตรฐานอยู่แล้ว อันเนื่องมาจากยานพาหนะที่มีจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากกิจกรรมในการก่อสร้างหลักที่ก่อให้เกิดฝุ่นและของ คือกิจกรรมที่มีการเปิดหน้าดินเพื่อก่อสร้างฐานราก จะมีการดำเนินการเพียงช่วงเวลาสั้นๆ รวมทั้งปริมาณฝุ่นและของ จากกิจกรรมการก่อสร้างจะเกิดขึ้นไม่คงที่ตลอดทั้งวัน ประกอบกับลักษณะของดินชั้นบนในพื้นที่ศึกษาเป็นดินเหนียว เมื่อมีการขุดขึ้นมา การฟุ้งกระจายของฝุ่นและของจะค่อนข้างต่ำ ส่วนค่า ความเข้มข้นของสารมลพิษที่เจือปนอยู่ในอากาศ ส่วนใหญ่จัดว่ายังอยู่ในระดับต่ำและไม่เกินค่ามาตรฐาน คุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไปตามที่กฎหมาย กำหนด ดังนั้นผลกระทบจากสารมลพิษที่เกิดขึ้นใน ระยะก่อสร้างทั้งหมด จึงจัดอยู่ในระดับปานกลางถึงต่ำ</p> <ul style="list-style-type: none"> • ผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง จะได้รับผลกระทบระดับเสียงสูงสุดจากการเจาะเสาเข็มเกิน ค่ามาตรฐาน Leq 24 ชั่วโมง (70 dB(A)) ปัญหาของ 	<p>รอบเขตก่อสร้าง</p> <p>(จ) จัดให้มีแสงสว่างในพื้นที่ก่อสร้างตลอดช่วงเวลากลางคืน พร้อมทั้งติดตั้งไฟส่องทางบริเวณใต้สถานีรถไฟฟ้าภายหลังจากที่ก่อสร้างโครงการเสร็จสิ้น</p> <p>(ข) จัดให้มีถังเคมีดับเพลิงบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ในบริเวณที่เสี่ยงต่อการเกิดเพลิงไหม้</p> <p>(ค) จัดอบรมพนักงานเกี่ยวกับการใช้เครื่องมือ เครื่องจักรต่าง ๆ ให้ถูกต้อง ซึ่งจะทำให้เกิดประสิทธิภาพที่ดีในการทำงาน และเกิดความปลอดภัยต่อบุคลากรปฏิบัติงานด้วย</p> <p>(ง) จัดให้มีวิศวกรความปลอดภัยและเจ้าหน้าที่ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยตลอดระยะเวลาการก่อสร้าง</p> <p>(ฉ) พนักงานจะต้องปฏิบัติตามกฎความปลอดภัยสำหรับเครื่องมือเครื่องจักรที่มีการใช้ไฟฟ้าและเชื้อเพลิงอย่างเคร่งครัด</p>	<p>บันทึกการบาดเจ็บ และอุบัติเหตุ พร้อมจัดทำรายงานอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่ก่อสร้าง และผู้อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง ตลอดจนผู้ใช้เส้นทางและผู้ใช้งาน โดยดำเนินการก่อนคนงานเข้าปฏิบัติงาน และมีละ 1 ครั้งระหว่างทำการก่อสร้างโครงการ</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้จัดการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การเปลี่ยนแปลงตำแหน่งตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่างๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)</p>	<p>เสียงนั้นมีผลต่อสภาพการได้ยิน และอาจทำให้เกิดโรคหูเสื่อมทำให้เกิดความพิการของหู ได้ ซึ่งหากได้ยินในระยะเวลานานๆ จะทำให้เกิดความต้อร้อนโรคตา ซึ่งในความเป็นจริง กิจกรรมการก่อสร้างส่วนใหญ่จะดำเนินการในช่วงกลางวันและไม่ได้เกิดขึ้นตลอด 24 ชั่วโมง ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีต่อชุมชนอยู่ในระดับปานกลางถึงระดับต่ำ ซึ่งเมื่อโครงการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบ จะทำให้ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างจะทำให้ผลกระทบด้านเสียงจากกิจกรรมการก่อสร้างที่มีต่อชุมชนอยู่ในระดับต่ำที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้</p> <ul style="list-style-type: none"> • คนงานในพื้นที่เมื่อเกิดการเจ็บป่วยอาจก่อให้เกิดปัญหาด้านการให้บริการของสถานพยาบาลบริเวณใกล้เคียง พื้นที่โครงการ ดังนั้น ผู้รับเหมายกต้องดำเนินการจัดเตรียมหน่วยปฐมพยาบาลเบื้องต้นในพื้นที่ก่อสร้าง ทั้งนี้ ผู้รับเหมายกจะต้องประสานโรงพยาบาล หรือสถานพยาบาลใกล้เคียงไว้ด้วยเพื่อส่งต่อผู้ป่วยมา 	<p>(ง) ก่อนและหลังใช้เครื่องมือเครื่องจักรทุกครั้ง ต้องมีการตรวจสอบหรือซ่อมแซมแก้ไขเพื่อให้การใช้งานเป็นไปอย่างปกติ</p> <p>(ฉ) ปฏิบัติตามกฎหมายด้านความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด</p> <p>(ช) จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้เหมาะสมกับการทำงานแต่ละประเภท</p> <p>(ซ) กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับระเบียบข้อบังคับสำหรับการทำงานเพื่อความปลอดภัย</p> <p>(ฌ) จัดให้มีรถฉุกเฉินเตรียมพร้อมไว้บริเวณพื้นที่ก่อสร้างตลอดเวลา</p> <p>(ญ) จัดให้มีการประกันอุบัติเหตุคุ้มครองแก่คนงานและพนักงานทุกคน</p> <p>(ฎ) ประกันภัยรถยนต์และเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้าง และประกันความเสียหายจากกิจกรรมการก่อสร้างทุกขั้นตอน ซึ่งจะเกิดต่อทรัพย์สินหรือบุคคล</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้ว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)</p>	<p>รับการรักษา โดยเฉพาะกรณีเกิดอุบัติเหตุที่เกินความสามารถของหน่วยปฐมพยาบาล</p> <ul style="list-style-type: none"> อุบัติเหตุและการบาดเจ็บของพนักงานจากการทำงาน คาดว่าจะมาจากกิจกรรมขนส่งและกิจกรรมก่อสร้างที่ขาดการระมัดระวัง โดยเฉพาะเมื่อใช้เครื่องจักรกลหรือเครื่องยนต์ ซึ่งผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้น หากดำเนินการตามที่กำหนดไว้ คาดว่าผลกระทบต่อสถานะการณ์ด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย จะอยู่ในระดับต่ำ อุบัติเหตุที่อาจเกิดกับประชาชนคาดว่าอาจมาจากการสัญจรไป-มา ในเส้นทางคมนาคมใกล้เคียงพื้นที่ก่อสร้าง แล้วอาจมีสิ่งกีดขวาง หรือสภาพผิวจราจรไม่ดีเช่นเดิม โดยเฉพาะในเวลากลางคืนหรือเข้าไปในเขตพื้นที่ก่อสร้างโดยไม่รู้ตัว ดังนั้นผู้รับเหมาก่อสร้างจะต้องดำเนินการป้องกันแก้ไขและลดผลกระทบ 	<p>(ด) จัดตั้งหน่วยงานปฐมพยาบาลเบื้องต้นที่สำนักงานโครงการ และประสานงานกับโรงพยาบาลต่างๆ ล่วงหน้า ได้แก่ โรงพยาบาลสมุทรปราการ โรงพยาบาลปากน้ำ โรงพยาบาลเมืองสมุทร โรงพยาบาลปิยะมิตร โรงพยาบาลสุพรรณบุรี เป็นต้น เพื่อรับผู้ป่วยกรณีฉุกเฉิน จากโครงการ</p> <p>(ค) จัดการด้านอนามัยสิ่งแวดล้อมบริเวณสถานที่ก่อสร้าง และที่พักคนงานให้ถูกสุขลักษณะให้เป็นไปตามข้อเสนอแนะของวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย (วสท.) และข้อกำหนดของกระทรวงสาธารณสุข โดยดำเนินการ ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดให้มีน้ำดื่มและน้ำใช้ที่สะอาดให้กับคนงาน อย่างเพียงพอในพื้นที่ก่อสร้างโดยตีปริมาณน้ำดื่มเฉลี่ย 5 ลิตร/คน/วัน สำหรับปริมาณน้ำใช้คิดเฉลี่ย 50 ลิตร/คน/วัน จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมที่สำนักงานโครงการชั่วคราว 	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้ว่าการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	ให้เพียงพอเพื่อความปลอดภัยของผู้สัญจรไป-มา	<p>และที่พิทคนงานอย่างเพียงพอ ในอัตราส่วน คนงาน 15 คน/ 1 ห้อง</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดให้มีรั้วระบายน้ำทิ้งและบ่อพักน้ำทิ้งจากที่พิท คนงานก่อนระบายออกสู่ภายนอกพื้นที่ก่อสร้าง • จัดให้มีถังรองรับมูลฝอยเพียงพอ ถูกสุขลักษณะ และมีการจัดการรวบรวมและกำจัดมูลฝอยให้เหมาะสม โดยประสานหน่วยงานท้องถิ่นมาจัดเก็บ • ไม่กำจัดไม่ให้มีการกองมูลฝอยหรือเผ่าในที่โล่ง • ห้ามกองวัสดุก่อสร้างบริเวณถนนหรือในพื้นที่ สัญจรไปมาของประชาชน ต้องจัดอยู่ในพื้นที่ ก่อสร้างและให้เป็นสัดส่วน <p>(ก) ดำเนินการด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> • ตรวจสอบและบำรุงรักษาเครื่องจักรอุปกรณ์ และ ยานพาหนะก่อนการปฏิบัติงานทุกครั้ง เพื่อป้องกัน อันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับคนงานและเพื่อควบคุม 	

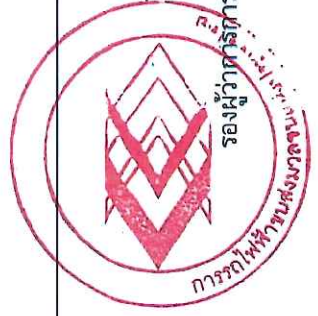


.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การศึกษาการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		<p>ระดับเสียงที่อยู่ในระดับปกติของเครื่องจักรกลหนัก</p> <ul style="list-style-type: none"> • จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์ด้านความปลอดภัยใน การปฏิบัติงาน ในบริเวณพื้นที่โครงการ และ ปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด • จัดให้มีป้ายสัญลักษณ์และสัญญาณจราจรบอก ให้ทราบถึงตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง • จัดให้มีแสงสว่างในเขตพื้นที่ก่อสร้างเพื่อความปลอดภัยในการสัญจรไปมาและจัดให้มีไฟกระพริบ ในพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้เห็นชัดเจนในเวลา กลางคืน • ควรหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดเงามืดจากรั้วกันบริเวณ ก่อสร้างทอดไปบนถนนในท้องถิ่น ดวงไฟให้ แสงสว่างในพื้นที่ก่อสร้างควรติดตั้งให้ถูกต้องตำแหน่ง ไม่ให้รบกวนอาคารและการใช้ที่ดินข้างเคียงหรือ ก่อความรำคาญ สับสนแก่ผู้ขับยานพาหนะที่ ผ่านมาในบริเวณใกล้เคียง โดยเฉพาะอย่างยิ่งใน 	

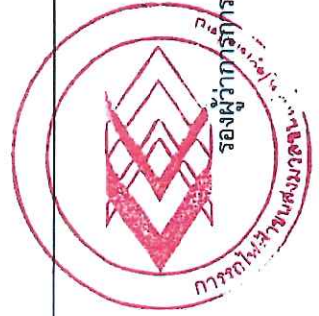


(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครสายแบริ่ง (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)		<p>บริเวณที่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างในเวลากลางคืน</p> <ul style="list-style-type: none"> จัดเตรียมอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล เช่น หมวกนิรภัย ปลั๊กลดเสียง (Ear Plugs) อุปกรณ์ครอบหูลดเสียง (Ear muffs) ถุงมือ และ รองเท้านิรภัย เป็นต้น ให้เพียงพอแก่คนงานใน การปฏิบัติงานในพื้นที่โครงการ และควบคุมให้มีการใช้อย่างเคร่งครัด จัดให้มีแผนงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ก่อสร้าง โครงการ จัดเตรียมพื้นที่สำหรับจอดรถและเครื่องจักรอุปกรณ์ ที่ใช้ในการก่อสร้าง การทำงานในพื้นที่ก่อสร้างทุกบริเวณต้องเป็นไปตามกฎหมายด้านอาชีวอนามัย และความปลอดภัย กำหนดช่วงเวลางาน 8.00-17.00 น. เพื่อให้รอบกวนความ เป็นอยู่และสุขภาพอนามัยของ ประชาชนรอบข้าง 	



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การศึกษาขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> เนื่องจากไฟฟ้าไม่มีการระบายมลพิษทางอากาศ ดังนั้น ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศในระยะดำเนินการ จึงอาจเป็นผลกระทบทางอ้อมที่เกิดจากการระบายมลพิษจากท่อไอเสียของยานพาหนะจากการจราจรบนถนนสุขุมวิทบริเวณแนวเส้นทาง โดยสามารถพิจารณาจากไอเสียของยานพาหนะที่สำคัญคือ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ซึ่งเป็นก๊าซไม่มีสี ไม่มีกลิ่น และรส เกิดจากการสันดาปไม่สมบูรณ์ของน้ำมัน 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <p>(ก) จัดใหม่แผนปฏิบัติการฉุกเฉินในกรณีต่างๆ</p> <ul style="list-style-type: none"> อัคคีภัยบนสถานี อัคคีภัยบนชั้นพื้นที่ถนน อัคคีภัยบนชั้นจำหน่ายตั๋ว อัคคีภัยบนชั้นชานชาลา การอพยพออกจากสถานี การหยุดรถฉุกเฉิน การช่วยเหลือระหว่างอพยพผู้โดยสาร 	<p><u>ระยะดำเนินการ</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ตรวจสอบสุขภาพทั่วไปของพนักงานเป็นประจำ ปีละ 1 ครั้ง บันทึกและจัดทำรายงานประวัติสุขภาพของพนักงาน ปีละ 1 ครั้ง ตรวจสอบบันทึกการเจ็บป่วยและสุขภาพของผู้ที่อยู่อาศัยบริเวณใกล้เคียงพื้นที่โครงการ (รจ.504) จากสถานบริการสาธารณสุขใกล้เคียง ปีละ 1 ครั้ง



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลการทบทวนสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการโรงไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การศึกษาการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)</p>	<p>เพื่อหลีกเลี่ยงกันชนที่มีผลต่อระบบประสาทอย่างรวดเร็ว ดังนั้น ถึงแม้ร่างกายจะได้รับก๊าซในระดับต่ำ ก็อาจมีผลต่อสมรรถนะในการระดมกำลัง การทำงาน ที่ใช้ความประณีต และงานใช้กำลังได้ กลุ่มบุคคลที่จะได้รับอันตรายมากกว่าผู้อื่น ได้แก่ ผู้ป่วยด้วยโรคหัวใจ โรคหลอดเลือดหัวใจตีบในสมองโรคโลหิตจาง โรคปอด ซีดน หอบหืดเรื้อรังในหัวใจ โดยกลุ่มบุคคลที่จะได้รับอันตรายจากมลพิษนี้มากกว่าผู้อื่น คือ ทารกในครรภ์ ทารกแรกเกิด หญิงมีครรภ์ เด็ก และคนชรา ทั้งนี้ จากผลการวิเคราะห์ โดยแบบจำลองบริเวณสถานีลำโพงและสถานีปู่เจ้าสมิงพราย พบว่าปริมาณก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์จากยานพาหนะ บนถนนได้สถานีสูงสุดประมาณ 18.8 ส่วนในล้านส่วน ซึ่งไม่เกินค่ามาตรฐาน (ไม่เกิน 30 ส่วนในล้านส่วน) จึงไม่เกิดการสะสมของก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ จนเกิดอันตราย ต่อผู้สัญจรบนถนน บนทิวทัศน์และผู้อยู่อาศัยในบริเวณ</p>	<p>มาตรการป้องกันและแก้ไข ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> • การช่วยเหลือผู้โดยสารกรณีเกิดอุบัติเหตุ • อัคคีภัยบริเวณเต็กใกล้เต็ย <p>(ข) จัดให้มีแนวรั้วแสดงเขตห้ามล้วงล้าขงระดัไฟฟ้า เข้าจอดที่สถานี พร้อมจัดทำพื้นสถานีบริเวณดังกล่าว ให้มีฝัขรุขระ เพื่อให้ผู้โดยสารที่ล้งล้าเข้ามาสัมผัสได้</p> <p>(ค) จัดทำประกันภัยสาธารณะต่อชีวิตและทรัพย์สินของผู้โดยสารและบุคคลที่ 3</p> <p>(ง) กำหนดให้มีการซ่อมแซมณุกเงินปีละ 2 ครั้ง</p> <p>(จ) ประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้แก่ สถานีตำรวจ โรงพยาบาลในพื้นที่ และหน่วยบรรเทาสาธารณภัย เป็นต้น และจัดให้มีระบบการประสานงาน การสื่อสารที่มีความพร้อมอยู่เสมอ ดังนั้น หากเกิดอุบัติเหตุหรือมีเหตุฉุกเฉินขึ้น หน่วยงานที่สามารถให้ความช่วยเหลือได้ดังกล่าวข้างต้น ต้องสามารถเข้าถึงจุดเกิดเหตุได้อย่างรวดเร็ว</p>	<p>มาตรการติดตามตรวจสอบ ผลกระทบสิ่งแวดล้อม</p> <p>โดยดำเนินการตลอดระยะเวลาดำเนินโครงการ</p>



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ กรณีการขอเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
<p>17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)</p>	<p>สองฝั่งถนน สำหรับผลกระทบด้านเสียง ถึงแม้ว่าอาคารที่อยู่ริมถนนสุขุมวิทไม่ได้อยู่ประชิดถนนตลอดแนวจนทำให้ข้างใต้สถานีมีสภาพเป็นจึงไม่เกิดอิมพัลส์ เสียงจึงสามารถกระจายออกไปด้านข้างได้จึงไม่เกิดสภาวะการสะท้อนของเสียงบริเวณใต้สถานีอย่างเต็มรูปแบบ ดังนั้น ผลกระทบทางด้านมลพิษทางด้านอากาศและด้านเสียงจากการดำเนินโครงการต่อต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงจึงจัดอยู่ในระดับต่ำ อย่างไรก็ตามจะต้องมีมาตรการป้องกันผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านคุณภาพอากาศและด้านเสียง เพื่อให้ผลกระทบด้านคุณภาพอากาศและด้านเสียงอยู่ในระดับต่ำที่สุด</p> <ul style="list-style-type: none"> • การมีถนนโดยรอบพื้นที่ศูนย์ซ่อมบำรุงเป็นการเพิ่มความสะอาดในการเดินทางให้กับประชาชนที่อยู่ใกล้เคียง โดยถนนดังกล่าว เป็นถนนที่ทั้งการรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟท.) และประชาชน 	<p>(ง) ควบคุมดูแลการจัดการทางด้านสุขอนามัยบริเวณสถานี อาคารจอดแล้วจร และศูนย์ซ่อมบำรุงให้มีประสิทธิภาพ ได้แก่ การบำบัดน้ำเสีย การจัดการขยะมูลฝอยและสิ่งปฏิกูล เป็นต้น</p> <p>(ข) จัดให้มีเวรยามรักษาความปลอดภัยบริเวณศูนย์ซ่อมบำรุงตลอด 24 ชม. โดยเฉพาะบริเวณทางเข้า-ออก</p>	



.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)

สรุปผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
โครงการผลิตไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ การขออนุญาตเปลี่ยนแปลงตำแหน่งการติดตั้งกำแพงกันเสียง

องค์ประกอบทางสิ่งแวดล้อม และคุณค่าต่าง ๆ	ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม
17. สาธารณสุข อาชีวอนามัย และความปลอดภัย (ต่อ)	สามารถใช้เป็นเส้นทางสัญจรได้ร่วมกัน แต่เมื่อเจ้าหน้าที่ รพม. จะเข้าอาคาร ต้องขยับรถได้ระดับขึ้นสะพานก่อน เพราะพื้นอาคารทั้งหมดในโรงจอดและซ่อมบำรุง สำหรับบริการประชาชนจะไม่ได้รับอนุญาตให้เข้าไปในพื้นที่ส่วนนี้		



(Handwritten signature)

.....
(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)
รองผู้อำนวยการไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



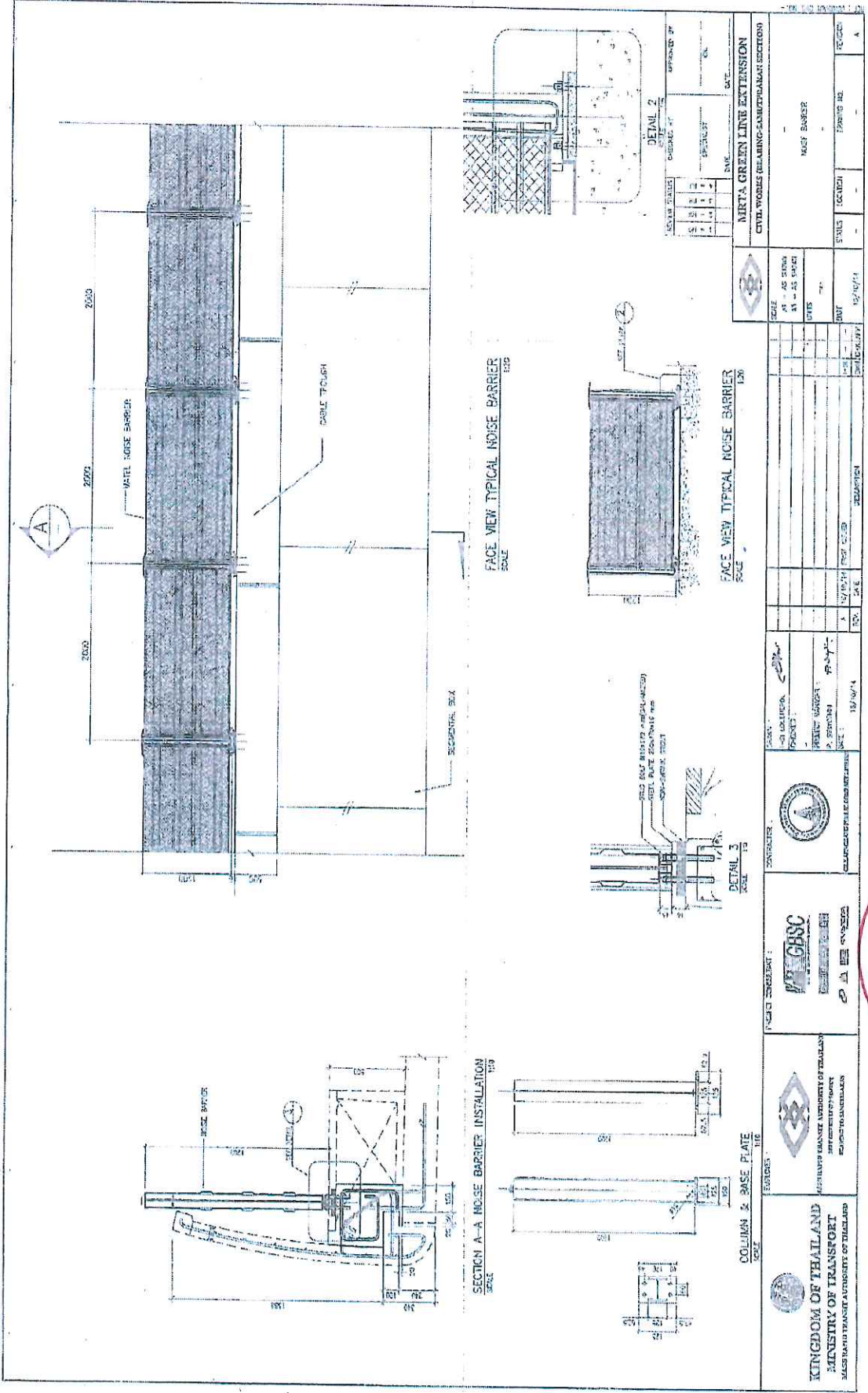
รูปที่ 1 จุดตรวจวัดคุณภาพน้ำทิ้ง คุณภาพอากาศ และระดับเสียง ตามมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม



(Handwritten signature)

(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้อำนวยการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (กลยุทธ์และแผน)



รูปที่ 2 รูปแบบกำแพงกันเสียง ตามมาตรฐานป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม



(นายธีรพันธ์ เตชะศิริกุล)

รองผู้ว่าการการขนส่งทางบก
ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งทางบก
กรมการขนส่งทางบก
กระทรวงการขนส่งและจราจร
ประเทศไทย